

南區區議會(2008-2011)

第七次會議紀錄

日期：2008年11月13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

陳理誠太平紳士

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

麥志仁先生

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)

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）	
鄭慧芬女士	南區民政事務處 高級行政主任（地區管理） （民政事務總署）	
高永權先生	土木工程拓展署 高級工程師（港島發展部 2）	
葉銘波先生	食物環境衛生署 南區衛生總監	
何立人先生	房屋署 高級房屋事務經理（港島）	
戴葉秀蘭女士	康樂及文化事務署 南區康樂事務經理	
岑維健先生	香港警務處 港島西區警區指揮官	
范楚芬女士	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）	
黃志光太平紳士	運輸署署長	} 參與議程一的討論
盧劍聰先生	運輸署 助理處長 / 市區	
蘇祐安先生	運輸署 首席運輸主任 / 市區	
鄭鴻亮先生	運輸署 總工程師 / 交通工程（港島）	
梁懷彥博士	漁農自然護理署 高級漁業主任	} 參與議程四的討論
何臻敏女士	漁農自然護理署 漁業主任	
吳亮星先生	漁業可持續發展委員會成員	
姜彥文先生	漁業可持續發展委員會成員	
黃火金女士	漁業可持續發展委員會成員	
易國樑先生	漁業可持續發展委員會成員	
張二仲先生	漁業可持續發展委員會成員	
鍾錦華先生	路政署 主要工程管理處副處長 2	} 參與議程五的討論
葉錫祺先生	路政署 主要工程管理處 總工程師 / 主要工程 2-1	
陳本標先生	土木工程拓展署 港島及離島拓展處總工程師 / 港島 2	
馮志慧女士	規劃署 地區規劃處 高級城市規劃師 / 特別職務 1	

曾焯賢先生	海事處 策劃及海事服務科高級海事主任 / 策劃及發展協調(1)	} 參與議程五的討論
伍仲偉先生	茂盛（亞洲）工程顧問有限公司董事	
胡信源先生	茂盛（亞洲）工程顧問有限公司高級工程師	

致詞

1. 主席歡迎各位議員及常設政府部門代表出席是次會議，並特別歡迎運輸署署長黃志光太平紳士及以下三位運輸署的代表出席會議：

- (a) 助理處長 / 市區 盧劍聰先生；
- (b) 首席運輸主任 / 市區 蘇祐安先生；以及
- (c) 總工程師 / 交通工程（港島）鄭鴻亮先生。

2. 主席表示，方俊鎮先生因病未能出席是次會議，其告假申請獲得接納。

3. 主席表示，由於是次會議須討論的事項眾多，建議每位議員在各項討論議程只限發言兩次，每次發言時間最多為三分鐘。議員同意上述建議安排。

議程一：運輸署署長到訪南區區議會

（議會文件 117/2008 號）

[下午 2 時 32 分至 4 時 30 分]

4. 主席表示在會前收到柴文瀚先生、徐遠華先生及馮煒光先生提出的書面質詢，詳情載於文件的附件一及附件二；至於林啓暉先生MH提出的書面提問則載於文件的附件三。運輸署就書面質詢的回應載於文件的附件四，而運輸署署長稍後會就林啓暉先生MH提出的書面提問作出回應。

5. 黃志光太平紳士（下稱“黃志光署長”）闡釋運輸署的主要工作如下：

- (a) 運輸署的分工安排：
- (i) 區內的日常交通事務主要由不同同事負責，而假如問題涉及運輸政策、與法律有關等事務，或問題須與公共交通機構進一步商討等，同事會向他反映，然後作進一步商討及跟進處理；
 - (ii) 前線同事會盡量協助市民解決交通問題；若問題未能解決，會向總部反映及跟進；
- (b) 運輸署的工作範圍包括：
- (i) 牌照服務、隧道及橋樑管理、交通規劃、跨境交通服務等；
 - (ii) 處理各交通機構及業界之間的矛盾。舉例而言，渡海小輪面臨經營困難，乘客量逐漸減少等挑戰；市民不滿承辦商提供的服務質素有所不滿，要求政府補貼，而有關要求涉及資源及政策問題；
 - (iii) 負責管理交通燈、交通標誌和閉路電視等設備。交通安全更尤為重要，政府將立例要求駕駛人士進行酒精呼氣測試、及研究強制規定貨車安裝倒車發聲自動裝置和倒車視像系統，以及校車配備乘客安全座椅等事宜；
- (c) 南區現時的主要交通問題：
- (i) 有關香港仔隧道的交通管理問題。在正常情況下由灣仔到香港仔的車程只需約九分鐘，但早前正值「香港 2008 Bledisloe 盃」欖球賽事當日，相同路程的行車時間竟達兩小時，可見交通達致一定水平時便會出現飽和情況。他較早前從馬月霞主席提供的照片可見，於上述活動當日堵車期間，有乘客急不及待，堅持要在隧道內下車。署方將於 11 月 24 日區議會轄下交通及運輸事務委員會會議上，交待上述事件；
 - (ii) 香港仔隧道是連接南區及市區的必經之路，交通繁忙，長遠而言，須藉著港鐵南港島線方能減輕香港仔隧道的負荷，但屆時可能會影響巴士、小巴或其他輔助交通服務。有關政府部門會就南港島線的車站位置和出入口等，再與區議會作詳細商討；至於是否增設跑馬地站則仍待商議。上述項目現已進入詳細設計階段，議員可就車站出入口或其他交通配套安排（例如增設升降機及行人電梯等）多發表意見，務求令設計能方便市民；

- (iii) 海洋公園不但是南區，更是整個香港的重要資產。近年公園進行重新發展計劃，日後定會吸引更多遊客到訪，對公園附近的交通亦會有所影響；
 - (iv) 黃竹坑正逐步由工業大廈林立的工廠區轉營為酒店及其他性質的用途，而城市更新和重建過程中，必定會對交通帶來影響；
 - (v) 赤柱是深受旅客歡迎旅遊熱點，旅遊設施較以往為佳，吸引大量遊客；然而當區亦正面對泊車位不足的問題。若單從數量而言，赤柱的總泊車位數目足夠，但其分佈位置卻未能滿足需求，署方認同在長遠而言是有需要為赤柱區建造一個永久的停車場，並須研究泊車位的數目、能否避免或減少砍伐樹木、工程成本、工程期間的交通安排等問題。署方日後會再與區議會討論有關問題；
 - (vi) 至於低地台巴士數目不足問題，由於新世界第一巴士服務有限公司（下稱“新巴”）和城巴有限公司（下稱“城巴”）所擁有的大部分巴士車齡已達八至十年，舊型號巴士一般較少設有低地台。此外，由於地形所限，部分地區彎多路窄，令巴士（尤以 12 米長的巴士為甚）難以進入。署方明白區議會對上述問題的關注，正與巴士營辦商商討，並得悉巴士公司計劃在 2009 年購置一批新型號的巴士。過去由於油價高企，巴士公司經營困難，難有商榷餘地；現希望藉著石油價格下降和回穩，能增加與巴士營辦商協議的空間；
- (d) 以巴士優化政策為例，由於巴士路線數目逾百條，18 區均採用同一準則，每年提交巴士路線發展計劃，對一些班次及路程作出改動，以合乎市民的實際需要。另一方面，面對不少巴士載客量少但佔用路面空間的問題，加上每輛巴士成本高昂（價值達 380 萬港元），有需要優化巴士路線，減少巴士數目，兼顧環保、路面使用效率及公共交通營辦商的營運效率等。而在推行優化巴士路線過程中，運輸署會作諮詢，以期優化計劃切合實際需要；
- (e) 倘若各位議員對交通問題提出任何意見或建議，民政處將先行記錄在案，運輸署容後再詳細研究和跟進。他過去曾擔任過元朗民政事務專員，對地區問題亦有所了解。以往元朗對外交通主要靠屯門公路，與南區倚靠香港仔隧道的交通情況略有所似。

7. 主席表示，運輸署已就柴文瀚先生的查詢提供書面回應。

8. 徐遠華先生就削減巴士班次及有關通報機制的問題，有以下補充及意見：

- (a) 運輸署雖已就通報機制問題作出書面回覆，卻並沒根據通報機制通知南區區議會。署方的書面回覆指各區區議會的做法均有所不同，為免區議員及秘書處收到過多文件而造成滋擾，運輸署不會動輒就每一個交通上的輕微調動而通知南區區議會。由於微調只牽涉部分地區，他建議運輸署只把有關資訊通知當區區議員，而無須知會整個區議會，避免資訊泛濫。此外，運輸署亦可直接把文件發給當區區議員，無須經由民政署分發，以簡化處理程序；
- (b) 至於縮減巴士班次方面，他明白以往油價太高，巴士公司須要節省資源而削減班次。現時油價雖已回落，但巴士公司卻沒對班次作出相應調整。除黃竹坑外，其他地區例如：置富、赤柱、海怡等各地區等巴士班次亦遭削減。倘若有居民向議員查詢巴士班次削減問題，而當局或巴士公司卻沒有及時通報當區區議員有關改動，令議員難以擔當作為政府與居民之間的橋樑；以及
- (c) 有關轉乘優惠方面，他指出南區的車費一向較其他地區為高，而黃竹坑的情況尤為嚴重。例如：從華富往東區，車資大約為五元；但由於黃竹坑並沒有巴士直達東區，途中須要轉乘，所以從黃竹坑往東區，車資卻大約為六元。不但車程較長，車費亦較高。

9. 柴文瀚先生表達以下意見：

- (a) 他以黑箱為喻，指運輸署很多時都不能把資訊傳達到區議會，並指署方在處理削減巴士班次和低平台巴士問題的手法黑箱作業。署方並沒透過南區民政事務處發放有關交通改動的信息予區議會，以致區議員後知後覺，甚至事後仍無法得知有關信息。當居民開始談論張貼在巴士站的通告時，議員卻仍全然不知；
- (b) 不少社會人士會監察議員的表現，他引述其中一段互聯網上的留言，內容大致如下：「今次要監察的是柴文瀚議員。去年他與徐遠華議員大肆宣傳成功爭取增加 75 號巴士班次，繁忙時間增至大約 7 至 10 分鐘一班；而非繁忙時間是 7 至 15 分鐘一班。他們聲稱自己已刻盡己職，成績有目共睹。然而是次削減巴士班次，又是否他們的「功勞」呢？難道成功爭取增加班次是議員的努力和功勞；但削減班次卻是運輸署和巴士公司的問題？」。他希望署長明白議員的難處，市民不時監察議員的工作。公眾不會理解運輸署沒有通知議員有關削減巴士班次的決定，他們只會質疑議員有沒有發揮監察的角色，以阻止削減班次的情況發生。假如連

區議員對交通改動也毫不知情，遑論可以在議會上討論或作好事前溝通；以及

- (c) 根據運輸署現行機制，任何交通計劃也須通知地區事務處（即民政處）。但現實情況卻是即使已作出交通改動，例如縮減班次、巴士時間有所改動、甚至某些巴士路線已被取消等，議員均無所得知。因此，他希望運輸署就上述問題進行研究，檢討諮詢機制和作出改善。假如只是輕微調整班次，相差 1 至 2 分鐘，影響不大。但以第 73 號城巴為例，班次由 20 分鐘一班大幅削減至 30 分鐘一班，當局卻同樣沒有通知區議會。他希望署方正視有關問題及積極回應。

10. 黃志光署長回應時表示：

- (a) 他於 80 年代曾任職民政事務助理專員及民政事務專員，因此，他深明議員面對的公眾壓力。其實倘若議員有疑問，歡迎隨時向運輸署查詢。他認為以黑箱比喻運輸署是不適當，運輸署一直定期派員出席十八區區議會的會議，參與交通及運輸事務委員會的討論，同時署方提交的所有文件也是公開的。公民擁有訴訟權利，可隨時入稟法庭和提出司法覆核署方所作的每一個決定。他要求下屬凡事都要有理據，並作出充份諮詢；
- (b) 運輸署資訊的透明度一向都非常高，全港大約有 170 萬個車牌，如駕駛人士更換車牌的整個程序和所有手續，都可以透過互聯網進行和辦理，而 70 萬輛汽車當中，有大約 30 至 40 萬輛屬貨車或商用車輛，全部均需檢驗，車輛檢驗的有關準則亦已列明於運輸署的網頁。因此，他不能接受有關運輸署黑箱作業的指控；以及
- (c) 他同意於執行上或許有未盡完善之處，署方可加強與區議會溝通。他明白作為民選議員的壓力。雖然十八區也是根據同一指引，但運輸署若要經常到區議會討論，必須做好準備。由於考慮增加或削減巴士班次不單是油價問題，而是路面使用的效率問題。市民關注交通擠塞問題，而巴士卻需要佔用路面不少空間。若不充分利用每輛巴士，當中將涉及社會成本問題。假如經營成本太高，無可避免會對票價造成壓力，署方不希望出現這樣的情況。署方會繼續與區議會保持溝通，適時進行諮詢及簡介，為議員提供所需資訊，在某些情況下可以預早向議會通報或發出通知文件。

11. 蘇祐安先生補充：

- (a) 運輸署與南區區議會一向合作無間，溝通頻繁。上星期他曾與幾位民主黨區議員商討一些交通問題及交換意見。署方在調整巴士路線服務時，會按照部門既定指引，並一直有諮詢區議會。而每年擬備巴士路線發展計劃的文件，有關如何調整班次及服務變動等指引，均已詳細羅列於有關文件內。2008年4月有關文件已提交予交通及運輸事務委員會討論。在有需要的情況下，署方樂意向議員再次說明和解釋有關指引；以及
- (b) 至於通報機制的問題，他明白議員面對的壓力和居民的訴求。有議員建議，署方於正式執行根據指引所作出的決定前，應預留時間向區議會通報相關交通改動，以便議員回覆市民相關的查詢。他認為上述建議很有建設性，通報機制方面確有檢討的空間，署方可朝著這個方向實行。其實，於2008年初，交通及運輸事務委員會已就南區交通運輸事務的諮詢機制進行多次討論，並已於5月達成基本共識。他希望在原有基礎上，進一步鞏固有關安排，加強與議員的合作。署方稍後會與秘書處聯絡，再作跟進。

(黃志毅先生於下午2時59分進入會場。)

12. 馮煒光先生表示，署長溫良恭儉讓，已得體地回應有關問題，但他希望署長能加強通報機制，令議員能發揮橋樑作用。他特別提出監管哲學的問題，指署長可能與民選議員稔熟，因而不習慣使用「爭取」一詞，例如向巴士公司「爭取」。他認為署長應改變心態，對巴士公司這種牟利機構，應棄「爭取」手法，而應加強監管，絕不能「溫良恭儉讓」，否則定會所謀不遂。以低地台巴士為例，他理解運輸署對南區路面情況的回應，即赤柱、石澳、石排灣乃至置富花園等巴士總站未必能夠停泊多部12米長的巴士，但南區其實也有不少路面適合該類巴士行走，例如72號、72A號、96號、592號及M590號等路線。同時，由於M590號巴士現不再途經香港站，不少市民如出外旅遊及公幹，只能乘坐舊式而非低地台巴士，非常不便。另外，據悉城巴下年度將會購入18部低地台巴士，他因此希望署方可安排更多這類型巴士行走南區。他重申，希望署方加強對巴士公司的監管，令巴士脫班、服務時間縮減及低地台巴士不足的情況得以改善。

13. 黃志光署長回應時表示，使用「爭取」一詞只是半對半錯。他解釋，運輸署確實擔當監管角色，但原則是不以公帑補貼巴士公司。現時巴士公司有一半路線在虧損的情況下運作，巴士公司除為此須自行負責外，亦須漸次更換車齡高的巴士，以減少環境污染。此外，運輸署若要推行某些計劃，除需要各方的支持外，確須向巴士公司「爭取」，原因

是巴士公司的董事局僅有數名政府代表。當局在三年前延續巴士公司專營權時，成功令巴士公司提供回程優惠及長者假日優惠等，但由於車隊使用的超低硫柴油價格由當初三十餘元攀升至 170 元，加上鐵路發展較預期迅速，例如落實南港島鐵路發展、區域快線正式施工等，巴士公司早前亦重新考慮會否繼續提供上述優惠。他指出巴士公司屬牟利機構，對於若干項目，署方只能設法要求巴士公司作出積極回應。另外，由於低地台巴士多屬新車，質素較佳，例如配備安全帶，其他區（例如北區、屯門區等）的議員亦希望當局可安排新巴士行走高速公路，以方便長途乘客。他同意監管是一門哲學，該署在 2008 年曾否決巴士公司的加價申請或調低巴士公司要求的加幅，並強調署方會盡量爭取各方的支持，包括巴士回程優惠等問題。

14. 林啓暉先生MH表示，署長曾任民政事務專員一職，對地區事務會較敏感，而且更容易理解議員面對的問題。他指出，一直以來，新巴的收費標準教城巴高，以城巴第 90 號（中環至鴨脷洲邨）及新巴第 M590 號（中環至海怡半島）兩條巴士路線為例，該兩條路線行走的路程相若（僅相差數百米），但 90 號全程票價為 4.7 元，而 M590 號全程票價則是 6.9 元，相差 2.2 元，而後者票價竟高於前者逾百分之三十。他表示，南區的巴士票價偏高，其中行走海怡半島的巴士票價之高更屬表表者。由於海怡半島的居民多屬中產人士，稅項的貢獻尤大，要他們支付偏高票價殊不公道。他表示在過去擔任區議員的九年中，不斷提出有關問題，但至今仍不果，因此詢問此一不合理收費的理據何在，收費是否以車程釐定；並希望當局在延續新巴專營權時必須改變此一不合理現象，以及在短期內採取相應措施。最後，他向署長贈送八字「監察不力 離晒大譜」。

15. 黃志光署長回應時表示，追本溯源，有關兩巴票價差距問題屬歷史問題。事緣當局最初引入城巴與中華巴士有限公司（下稱“中巴”）競爭，因此城巴的票價普遍較低，其後中巴輾轉成為現在的新巴。他強調，當局會獨立處理每家巴士公司的專營權，即使城巴與新巴同屬新世界集團，當局亦不容許兩巴將帳目合一，以免兩巴粉飾帳目，對乘客不利。在全港四百多條巴士路線中，城巴第 90 號及新巴第 M590 號兩者最為獨特；自 1997 年至今，前者從沒加價，後者則先後在 2001 年、2005 年及 2008 年加價，以至兩條路線的票價差距進一步拉闊。由於兩條路線相若，當局或會考慮將兩者合併以提高效率是其中一種方法；但從另一角度，現時的營運安排則可令海怡半島居民在最方便及直接的情況下搭乘 M590 號，或徒步數百米往鴨脷洲邨乘坐票價較便宜的第 90 號，各得其所。另外，在繁忙時間，第 M590 號每四分鐘一班，而第 90 號則每六

分鐘一班。署方會詳細考慮上述各項營運及財務因素以及居民的選擇可研究如何改善兩條巴士路線的差距。他同時指出，南港島線通車後，南區的巴士服務必受影響，屆時當局會研究如何優化有關巴士路線；至於巴士公司方面，其收入定必減少。最後，由於新巴經營困難因此在現階段減價不易。他希望聽取議員的不同意見，以便研究將兩條巴士路線合併、為票價訂定一個中間落墨的方案的可行性，或是維持現狀，讓居民按其需要選乘第 M590 號或第 90 號巴士。

16. 陳李佩英女士感謝署長關注赤柱的交通情況，尤其是擬議的赤柱多層停車場問題。她表示，赤柱在假日經常出現泊車位短缺的情況，同時由於當局近年在該區進行不少改善工程，遊客眾多；雖然在馬坑邨附近有數個臨時停車場，但位置偏遠，不便遊客使用。假如交通不便，遊客不會再次蒞臨赤柱，因而影響商戶的營商環境。因此，她認為有需要在赤柱興建多層停車場，並希望可以盡快將有關項目提升至乙級。另一方面，赤柱區長者眾多而大多不良於行，巴士轉乘安排對長者造成極大不便；至於縮減巴士班次方面，她希望盡量保持現有班次。

17. 陳理誠太平紳士表示，雖然兩家巴士公司票價差距問題屬歷史遺留的問題，但同一家巴士公司部分路程相約的路線亦有出現票價差距問題，以城巴第 77 號、第 72 號及第 37A 號路線為例，第 77 號由銅鑼灣返回南區的票價為 5.3 元，但第 72 號及第 37A 號由銅鑼灣返回南區的票價則只需 4.7 元，當中第 37A 號由銅鑼灣返回置富的路程更較第 77 號由銅鑼灣返回田灣的路程更長。他希望署長留意有關問題，而倘若 77 號與第 72 號的票價相若，除可為由銅鑼灣返回南區的居民提供多一個選擇，亦可讓巴士公司更妥善運用資源。至於巴士數量的安排方面，他表示曾提出有需要增加行走石排灣邨的巴士數量，但署方的回覆指在石排灣邨總站乘車的人數未能達至目標比率，他對此表示不滿，並認為理據牽強。他指出石排灣邨及漁暉苑一帶在早上繁忙時段（尤其是早上 7 時至 8 時）四處均是等候巴士及專線小巴的居民，因此希望與署方代表一同在相關時段到該處進行實地視察，以了解實際情況。另外，他以第 971 號路線為例（由海麗邨至佐敦道（特別近新填地街一帶）一段，客量少且經常出現交通擠塞情況），指出部分巴士路線乘客量少全因路線錯配而成。

18. 黃靈新先生表示，香港仔區的交通非常繁忙，不少南區居民均經常到香港仔（特別是中午時分的香港仔中心）購物用膳，人多車多。有不少居民曾向他投訴，當貨車在香港仔落貨時，令附近道路更加擠塞，更經常出現人車爭路，情況惡劣；因此，他希望署方關注上述問題。

19. 歐立成先生表示，香港的空氣污染情況嚴重，巴士「埋站」亦經常導致交通擠塞，因此實有需要優化巴士路線，並建議署方考慮在南區（例如香港仔隧道收費廣場、未來的黃竹坑交通交匯處）設立大型轉乘車站，為乘客提供優惠轉乘安排，以減少在路面行走的巴士，從而改善環境。另外，他指出現時釐定巴士票價的幅度很闊，巴士公司可隨時在指定幅度範圍內調高票價，對市民不公。他希望日後在調整巴士加價的機制時，為巴士公司提供自由度的同時，縮窄相關幅度。

20. 陳岳鵬先生表示，從改善環境及道路暢順的前提下，有不少市民認為有需要理順巴士路線，但同時在地區上面對不少阻力。作為市民的代表，議員有責任向當局反映居民的意見。他指出，一般市民均希望享用便宜、快捷及點到點公共交通服務；但倘若只從上述三個角度進行考慮及分析，要真正理順現有的巴士路線，又談何容易。因此，政府應擔當領導角色，運輸署可與環境局合作推行有效的宣傳運動，教育市民除了從上述三個角度去考慮巴士服務問題，亦應從環保及道路交通等方面作考慮，只有當市民的心態及想法改變後，方能暢順地進行巴士路線的理順工作。另外，他表示據了解，警方及運輸署就交通黑點的定義有所不同。警方的定義較寬鬆，會綜合有關車輛及行人方面的意外數字才訂定某一地點為交通黑點，並且另外訂定「潛在交通黑點」。他希望了解為何警方及運輸署就交通黑點的定義有所不同，同時能否統一有關定義。

21. 黃志光署長綜合回應如下：

- (a) 認同赤柱臨時停車場附近的指示牌不足，並表示該署同事會跟進有關問題。另外，署方希望爭取盡快增加停車場設施；
- (b) 署方致力改善交通基建配套，預計兩巴在未來兩至三年內會逐步更換現有車齡較高的巴士；
- (c) 在過去五年至六年透過優化計劃已減少近五百架巴士，而進入中環的巴士亦已減少達數千架次，對改善環境有正面影響；然而在推行的過程須處理不同的意見。他認同可透過宣傳教育市民大眾；
- (d) 有關議員提出的路線錯配問題，他指出巴士網絡管理殊不簡單（例如如何就不同時段及客源等作出適當配搭），既複雜又專業。巴士公司雖用心處理有關事宜，但人流及車流不斷變化；因此，署方每年均與巴士公司進行商討，在有需要時就有關服務進行微調，以切合實際需要及減少對環境的影響；以及
- (e) 環保署方正著手研究設立「低排放區」(low emission zone)的可行性，但由於市民多愛選擇「點到點」巴士服務，因此在考慮設立

「低排放區」時，須同時考慮相關配套措施，例如轉乘優惠等。

22. 有關交通黑點問題，鄭鴻亮先生補充，署方一直與警方保持緊密聯繫，而有關交通意外的資料全由警方提供。至於交通黑點的定義，倘若某一地點在過去 12 個月內發生 12 宗或以上涉及有人受傷的交通意外，或九宗或以上而其中超過 50% 涉及有人嚴重受傷/死亡的交通意外便屬交通黑點；另外，某一地點在過去 12 個月內發生六宗或以上涉及行人的交通意外，亦屬交通黑點。署方的交通安全及標準研究部會為各個交通黑點研究改善方案，並會按其嚴重程度訂下優先次序，考慮在該些地點進行改善工程，從而減低發生意外的機會，保障道路使用者的交通安全。據他理解，警方並沒有採用不同的定義，但署方會在會後與陳岳鵬先生進一步了釋相關問題。

[會後補註：有關交通黑點的定義，運輸署在會後表示，該署與警方採用同一定義。]

23. 蘇祐安先生補充，現時就算同一家巴士公司路程相若的路線，亦有機會出現票價差距問題。在釐定每條巴士路線的收費時，會根據巴士路線的組別、性質、服務時間、車程距離、服務範圍的客源等因素而作決定。至於第 72 號及 77 號的票價差距問題，署方理解區議會的訴求，並會考慮能否作適量調節。另外，石排灣一帶居民對公共交通服務的需求有上升趨勢，署方在去年曾與馬月霞主席到上址進行實地視察；他樂意與陳理誠先生再次到上址進行實地視察，而事實上署方亦經常與區議員及秘書處同事進行實地視察；署方亦正研究方案以期盡量滿足該區居民的需求，並會在稍後向區議會作詳細介紹及諮詢。他澄清，署方會根據某一路線的最高載客點而決定會否增加班次，但巴士公司在營運上亦會考慮不同因素。至於路線錯配問題，署方在為某一路線尋求總站時面對不少問題，有時須作出取捨，但署方會盡量優化每條巴士路線。有關香港仔的交通安排問題，署方在過去數年與區議會保持緊密溝通，合作無間，並已實行不少改善措施。由於香港仔市中心屬舊區，貨車上落貨活動頻繁，而公共交通運輸的上落客點的需求同樣很大，署方在訂定改善方案時須平衡各方需要，並會按此基礎繼續與區議會作進一步商討及跟進。

24. 黃志光署長表示，在未來進行票價調整時會再跟進上述票價差距問題，希望可逐步收窄相關距離。

25. 陳富明先生表示，雖然第 72 號和 77 號巴士路線屬同一家巴士公

司所經營，但第 77 號較第 72 號由銅鑼灣返回南區的票價高出百分之十。他指出，巴士公司曾因第 77 號的客量偏低而削減其班次。為充分善用各條巴士路線的資源，他認為巴士公司應把第 77 號路線（由銅鑼灣至田灣）調低與第 72 號線（由銅鑼灣至華貴邨）相同，鼓勵更多市民選乘第 77 號路線往返南區及銅鑼灣。此外，他表示市民願意付出額外的時間轉乘巴士路線，以紓緩交通擠塞和減少空氣污染；因此希望運輸署密切監察及鼓勵各巴士公司，提供更多路線轉乘優惠供市民使用。他同時希望運輸署於南區鐵路落成後，重新理順南區各條巴士路線，例如分配巴士路線以服務鐵路未能到達的區分等。

26. 張錫容女士促請署長留意鴨脷洲大街的兩條巴士路線。首先，她要求把第 90C 號（由鴨脷洲大街至中環的早上繁忙時間特別路線）增設下午繁忙特別路線，以接載中區下班的市民返回鴨脷洲大街。其次，要求提升第 97A 號路線的服務。現時，該路線於早上 6 時 45 分於利東邨開出頭班車前往黃竹坑；於早上 9 時 10 分首班巴士則由鴨脷洲大街經利東邨往黃竹坑。她曾去信運輸署署長，要求把第 97A 號由鴨脷洲大街開出的時間提早，但回覆指因巴士公司資源有限，未能作出上述安排。她促請署長體恤鴨脷洲大街居民對巴士服務的訴求，並增派巴士以服務市民。此外，她要求署長考慮提早第 171 號早上頭班車的服務時間。她指出，現時由利東邨開出往市區的頭班巴士時間，例如第 96 及 97 號的早上 5 時 55 分及 30 分，均較第 171 號頭班車為早（該線的頭班車為早上 6 時 10 分）。若利東區市民需要於晨早乘搭過海巴士路線，只能選乘車資較貴的第 N171 號（第 171 及 N171 號的車資分別為 11.1 元及 16.5 元）。為方便利東區的市民，她希望第 171 號的頭班車可提早開出。另一方面，她曾於 2007 年 9 月 10 日去信運輸署署長，提出在鴨脷洲橋道行人天橋加設升降機的要求。據了解，運輸署及路政署現正就於南區區內行人天橋及隧道加建升降機作研究，該項研究並於 2009 年完成。由於居於鴨脷洲大街的市民十分需要此項設施，因此她希望運輸署署長理解市民的訴求並關注此事項的進度。

27. 馮仕耕先生提出有關旅遊車的泊車問題。他表示，南區是旅遊重點，有兩個地點值得運輸署關注。首先，為配合發展，海洋公園最近特收回之前供旅遊車停泊的地方，以便興建酒店及景點，因此，旅遊車現只能於壽臣山、南風道、南風徑、黃竹坑以至田灣等地點停泊，令南區的交通更加繁忙。由於海洋公園的停車場須待該園的重新發展工程於 2011 年完成後才可投入服務，旅遊車在未來數年對南區的滋擾甚大。另外，他指出，海灘道十分狹窄，在某些日子交通非常擠塞，旅遊車會雙行甚至三行泊車，令前往海灘的市民或區內居民飽受塞車之苦。雖然停

車熄匙明年會立例，但由於旅遊車或獲豁免，因此，區內居民均感不快。他又指出，由於海灘道末端很快將有商場開幕，加上海景大樓又可能改建酒店，路面恐難負荷交通流量，因此希望運輸署研究解決方法。

28. 林玉珍女士表示，南區不少地方其實可供 12 米低地台巴士行走。她指出，根據運輸署的書面回應，市民可致電巴士公司的服務熱線，要求巴士公司安排低地台巴士服務，但經驗顯示，巴士公司只接受即日預約，而每次預約時，巴士公司均稱有關路線並無低地台巴士行走。她指熱線形同虛設，加上傷健巴士又很難預約，因此希望該署制訂有關機制，以協助有需要的人士。

29. 副主席表示，南區居民非常依賴巴士及小巴的服務，不能像其他地區的居民般可選乘地鐵，即使巴士脫班，也只能苦候。由於巴士公司在南區並無競爭，運輸署沒甚籌碼與巴士公司進行談判，因此，他認為該署應研究對策。他指出，由於巴士脫班，市民常須苦候，而導致巴士脫班的原因有二，一是交通擠塞，二是巴士數量減少。為解決交通擠塞問題，他建議該署研究縮短循環線，以減低巴士遇到交通擠塞的可能性。至於巴士數量為何減少，他解釋，一方面是巴士公司將原本行走某線的車輛抽調，改行其他線路，另一方面是巴士公司並無後備車輛，因此，若出現壞車情況，巴士公司只好採取抽調方法，而隨著車隊老化，壞車機會日增。他建議該署向巴士公司爭取設置後備車輛，以便出現壞車情況時，可派用場。

30. 黃志光署長綜合回應如下：

- (a) 署方會藉南港島線通車重整巴士網絡時，研究調低第 77 號線的票價的可行性，以便拉近與 72 號票價的差距；
- (b) 署方會後會跟進張錫容女士提出的要求。若客量充足，相信巴士公司亦樂於加開班次；
- (c) 海洋公園現正進行工程，因此旅遊車只能在附近非法停泊。事實上，香港仔、黃竹坑及淺水灣等地點均沒有足夠泊車設施。署方會要求警方在執法時兼顧法理人情。不過，海洋公園的擴建工程完成後，將提供泊車設施，因此現階段只屬過渡期；
- (d) 南港島線施工時，相關的臨時交通措施難免會對居民造成不便。為此，區議會應及早呼籲居民作好心理準備，當局則會盡量縮小工地；
- (e) 巴士熱線效用不大的主要原因是，現時在十輛巴士中，僅得一輛

屬低地台巴士。這種情況須待巴士公司換車時才可望改善。另外，署方在 2008 特別為殘奧批出 20 輛各可運載兩部輪椅的復康巴士。署方稍後會向林玉珍女士提供香港復康會的聯絡電話，以便居民在有需要時預約復康巴士（香港復康會的易達轎車出租服務熱線為 8106 6616）；以及

- (f) 巴士公司設有後備車輛，不會胡亂抽調巴士，以免影響有關服務。然而署方會後會就此查證相關問題。另外，署方亦會深入檢討循環線的現行運作模式。

31. 黃志毅先生表示，一直以來，運輸署的地區發展政策欠缺長遠規劃、有欠穩定，以及沒有以人為本。他解釋，當年中巴壟斷市場，及後當局引入競爭，以致兩巴票價出現差距，而路線又見重複。時至今日，兩巴已經合併，競爭變相消失，而服務質素因而下降。他詢問，若日後當局再引入競爭，類似情況會否循環再現。因此，他認為當局應檢討有關政策。另外，南區並沒有鐵路服務，道路及交通設施的發展政策亦欠佳，因為當局沒有未雨綢繆，只是頭痛醫頭、腳痛醫腳。他舉例指出，當局十多年前已通過興建赤柱停車場，但如今竟出爾反爾；另外，當局至今仍未能為鴨脷洲北的主題公園安排相關公共交通配套設施。他建議運輸署在十八區成立一個地區運輸發展政策委員會，成員包括區議員、地區各階層人士、運輸業界代表等，以便通過諮詢制訂地區的運輸發展政策。

32. 麥謝巧玲女士表示，理解城巴及新巴是兩家不同機構，但在提供長者優惠方面，前者的標準是 60 歲，後者則是 65 歲。她指出，由於標準不一，容易令人混淆，令不少長者常被司機指付費不足。她認為退休人士應享有社會福利，因此希望運輸署設法將兩巴的標準一致定為 60 歲，讓長者享用乘車優惠。另外，華富邨及華貴邨只有 94A 號巴士往利東，而華貴邨更沒有巴士往海怡半島。華貴邨的居民如欲前往海怡半島，只能在華富邨邨口乘坐專線小巴，非常不便，因此不少居民曾就有關問題提出投訴。她表示，此事暫存不論，容後再議，但希望不要大幅削減 94A 號的班次（現時晚上 20 分鐘一班）。她補充，現時每八至十分鐘一班仍可接受，但延長至每 20 分鐘一班則稍嫌過長。

33. 張少強先生表示，利東邨的交通問題雖然已多次向運輸署及巴士公司反映，但至今不但無法解決，反而愈見惡化。有關第 171 號巴士，他指出該線由海怡半島開出，但於上午 7 時半至 8 時半駛至利東邨時已載有八成乘客，因此利東邨的居民在該段期間須大排長龍（最少數十至近百人），往往等數班車也無法上車。雖然問題不斷惡化，巴士公司仍以客量不足為由，拒絕於繁忙時間加開班次的要求。另外，他指出，相

比第 97 號線，第 96 號線的班次非常不足；不少居民於繁忙時間動輒須等候逾半小時方能上車。他質詢這種服務是否正常。他希望運輸署進行研究，協助解決問題。

34. 黃志光署長綜合回應時表示：

- (a) 他會後會向轄下職員了解有關利東邨的交通問題，務求改善有關巴士服務；
- (b) 當局為全港制訂長遠的運輸政策，但地區政策的落實則視乎地區的特別需要。不過，相對於其他區分，南區在過去 14 年在運輸方面一直依賴巴士及小巴提供的服務。至於全港十八區應否設立運輸發展委員會的建議，當局不能只照顧某區的需要，而置其他區分不理。當局必須在全港的藍圖下，配合某區的需要。其實，由行政長官於 2008 年年中主持的地區行政高峰會，便是為吸納地區意見而舉行。運輸署亦會盡力就制訂及執行全港交通及運輸基建和政策方面，充分聽取地方意見；
- (c) 海洋公園擴建工程進行期間和工程完成之後，以及南港島線投入服務後，人流均會有所改變。運輸署屆時會相應理順有關交通網絡；
- (d) 根據本港的定義，年滿 65 歲者方為長者，因此，城巴所定的 60 歲優惠標準，只可視為該公司的德政；當局難以要求新巴效法，只可鼓勵新巴推行更多優惠（包括短期）計劃；以及
- (e) 關於華富至海怡的車站問題，則容後磋商。

35. 主席建議開始第二輪發言。議員對上述建議沒有意見。

36. 馮煒光先生詢問，關於署長提出有關合併城巴第 90 號及新巴第 M590 號的建議，何時才有結果。

37. 徐遠華先生表示，希望運輸署在採取有關微調行動前，先通知民政事務處及區議會（至少當區區議員），以便區議員向居民解釋情況。另外，他表示曾向港鐵公司（下稱“港鐵”）查詢為何傷健人士不獲提供乘車優惠，而港鐵解釋這是交通或福利政策問題。他詢問，是何政策令傷健人士無法如學生及長者般，享用乘車優惠。

38. 副主席表示，在香港大球場舉行欖球比賽當天，香港仔隧道塞車長達兩小時，而當天他亦路經該處。他指出，往灣仔的行車線非常擠塞，

但往九龍的行車線則暢通無阻，因此，日後若出現這種情況，隧道公司及警方應協助將車輛分流。另外，他指壽臣山近香港鄉村俱樂部的電子板不時閃着交通擠塞的信息，卻未必次次反映真實情況，但駕駛人士每見電子板閃着信息，便會改變行車路線，紛紛插隊，擠進收費亭的範圍，令後面的車輛堵死。他建議運輸署另設一個「嚴重擠塞」的燈號，以及在香島道與淺水灣道的迴旋處設置指示，引導從淺水灣開出的車輛取道香島道，而毋須經香港仔隧道，從而紓緩該隧道的擠塞情況。

39. 柴文瀚先生表示，現時很多服務中的低地台巴士均長 12 米，因此對署方提出在南區難以用 12 米低地台巴士行走的理據，感到莫名其妙。他指出城巴第 70 號、72 號、72A 號、75 號、77 號、90 號、96 號、97 號、99 號及 592 號等十條巴士線，均可以該種巴士行走，並認為上述各線最少應有一部該類巴士行走。另外，新巴的專營權於 2013 年屆滿，他詢問可否在延續專營權時，檢討新巴的票價機制。此外，他不反對削減班次以改善環境，但認為區議會應參與其中，並就有關問題給予意見。署方應加強有關工作。至於巴士轉乘計劃方面，他認為運輸署不應只拍攝政府宣傳短片而忽略實際工作，並認為宣傳工作由巴士公司負責必可事半功倍。

40. 陳理誠太平紳士建議署方仿效北京的做法，在主要幹道的交通資訊顯示屏以不同顏色的燈號表示不同路段的擠塞情況，以方便駕駛者。另外，他認為雖然擬議的港鐵跑馬地站會令南港島線的行車時間稍為延長，但不少居民認為是值得的，因為可較易掌握從南區往跑馬地及銅鑼灣一帶所需的時間；而跑馬地站亦有助紓緩香港仔隧道北面出口的擠塞情況。他建議將南港島線（東段）的主要路段（海怡半島至金鐘）及跑馬地站工程分階段進行，以免影響南港島線主要路段的通車時間。

41. 黃志毅先生補充，南區面對的四大交通問題均難以解決，包括香港仔隧道擠塞、區內旅遊車泊位不足、巴士發展和服務質素停滯不前及地區運輸配套不足。他質疑署方投放在地區的人力資源配套是否足夠，是否有足夠人員關注地區的運輸問題，同時，署方的職員有時似乎不理解議員關注的問題，以致經常在會議上出現爭拗場面。因此，他倡議成立地區運輸政策發展委員會，以改善上述問題。

42. 黃志光署長綜合回應如下：

- (a) 相比於紅磡海底隧道及獅子山隧道，香港仔隧道現時的交通情況不算太壞，大部分時間均暢通無阻，亦並非經常出現嚴重擠塞情況；

- (b) 運輸及房屋局負責制定香港的運輸政策，運輸署為執行部門。署方職員一向用心為地區服務，明白議員的訴求，但署方須按相關運輸政策而行事，而改變某些機制亦需時進行；
- (c) 落實南港島線（東段）為南區的交通發展帶來新機遇，當上述鐵路通車後可相應理順區佈的交通網絡；
- (d) 希望區議會體諒署方目前面對前線員工嚴重不足的問題，並指出該署的運輸主任職系約現有 30 個空缺，其流失率亦偏高；
- (e) 署方會加強監管香港仔隧道管理公司的運作，並與警方加強溝通，以改善危機處理，避免再次出現上次欖球賽當日的嚴重擠塞事故；
- (f) 有關考慮合併城巴第 90 號及新巴第 M590 號的建議，署方須視乎區議會、相關地區組織及居民的意見，與有關巴士公司商討後才可作定案；
- (g) 署方會考慮改善現有的通報機制；
- (h) 立法會正處理有關為傷健人士提供乘車優惠的問題，署方原則上鼓勵公共交通服務機構提供有關優惠；
- (i) 備悉有關在電子板提供交通信息及以不同顏色的燈號表示不同路段的擠塞情況的意見；另外，運輸署網頁亦有提供各主要路線的交通情況；以及
- (j) 灣仔區議會就南港島線增設跑馬地站一事提出不少意見，政府當局會繼續跟進有關事宜。

43. 主席感謝黃志光署長詳盡解答議員的提問，並表示署長平易近人，讓一眾議員可盡訴心聲。她相信署方會紀錄及跟進議員提出的意見，並積極跟進有關問題，在有需要時，可安排另一會議跟進相關問題。

44. 蘇祐安先生表示會後會與個別議員聯絡安排進行實地視察。另外，他會再與交通及運輸事務委員會主席作進一步商討有關各項問題的跟進工作。

45. 主席讚賞蘇祐安先生過去一直盡心跟進區議會的訴求。她感謝運輸署署長及三位代表出席是次會議，並宣布休會五分鐘。

（運輸署署長及三位代表於下午 4 時 35 分離開會場，而馮仕耕先生及馮煒光先生亦於下午 4 時 40 分離開會場。）

(會議於下午 4 時 45 分繼續進行。)

議程二： 通過於 2008 年 9 月 18 日舉行的南區區議會第六次會議紀錄
[下午 4 時 45 分至 4 時 48 分]

46. 第六次會議紀錄獲得通過，毋須修改。

47. 主席表示在進入議程二的討論前，黃彥勳太平紳士（下稱“專員”）希望藉是次會議作簡單宣布。

48. 專員表示，2008 年北京奧運會及殘奧會圓滿舉行。舉行期間，香港氣氛熱烈，市民全情投入，到國家金牌運動員訪港時，更是全城哄動，令人難忘。其實，自 2008 年年初以來，區議會、各地區團體和社區人士均積極舉辦有關奧運的宣傳活動，營造熱烈的奧運氣氛，以及推行各項計劃，推廣及鼓勵市民更多參與體育活動。十八區區議會共投放約七千萬元，加上政府另外撥款約一億五千萬元進行各項與奧運和殘奧相關的推廣和社區參與活動，令香港這個奧運協辦城市不論在奧運前或舉行期間，氣氛都非常熱鬧，成績有目共睹。因此，民政事務局局長、常任秘書長和民政事務總署署長特別囑咐他向南區區議會主席及副主席、南區配合 2008 年北京奧運活動小組主席及三個小組的召集人，以及各位南區區議員意致以萬分謝意。倘若沒有區議會的大力推動和協助，香港作為奧運協辦城市的氣氛便不會如此濃烈。

議程三： 上次會議續議事項

(議會文件 94/2008 號) [下午 3 時 58 分至 4 時正]

49. 鑑於會期未能配合，區議會在 2008 年 10 月以傳閱文件方式通過下列兩份區議會撥款申請：

- (a) 南區區議會撥款申請：南區撲滅罪行委員會活動（南區滅罪先鋒 2008）– 屬「非政府機構推行」的活動，修訂撥款額為 27,350 元；
- (b) 2008-2009 年度地區小型工程擬議撥款申請：
 - (i) 香港仔海傍道至香港仔大道 – 加建行人上蓋工程（預算費用為 6,810,000 元）；以及
 - (ii) 華貴社區中心及海怡社區中心影音設備提昇工程（預算費用為 3,970,000 元。

區議會同時在 2008 年 10 月以傳閱文件方式通過 / 備悉了三份文件，包括：第二屆全港運動會、區議會職員薪酬調整，以及)促進漁業可持續發展的建議方案諮詢文件。

50. 議員備悉文件的內容。

51. 柴文瀚先生詢問，就文件第 15 段有關各政府部門在樹木檢查及保養方面的分工等安排，是否將會在 12 月 8 日舉行的地區發展及環境事務委員會作進一步討論。

52. 主席表示，待當局稍後落實相關的具體安排，便會再通知各議員。

(參與議程四討論的政府部門及機構的代表於下午 4 時 50 分進入會場。)

議程四： 促進漁業可持續發展的建議方案

(議會文件 107/2008 號及議會文件 118/2008 號)

[下午 4 時 50 分至 5 時 57 分]

53. 主席歡迎下列政府部門及機構代表出席區議會會議：

- (a) 漁農自然護理署高級漁業主任 梁懷彥博士；
- (b) 漁農自然護理署漁業主任 何臻敏女士；
- (c) 漁業可持續發展委員會成員 吳亮星先生；
- (d) 漁業可持續發展委員會成員 姜彥文先生；
- (e) 漁業可持續發展委員會成員 黃火金女士；
- (f) 漁業可持續發展委員會成員 易國樑先生；以及
- (g) 漁業可持續發展委員會成員 張二仲先生。

54. 主席表示，南區區議會在 2008 年 10 月曾傳閱「促進漁業可持續發展的建議方案」諮詢文件（即議會文件 107/2008 號）；其後，張少強先生提出，希望是在是次區議會會議上詳細討論有關方案。

55. 張少強先生簡述提出此項議題的原因。漁業可持續發展委員會(下稱“委員會”)提出有關促進香港漁業可持續發展的初步建議方案並就此諮詢各區議會的意見，是政府為漁業發展踏出的第一步，誠屬美事。他認為《促進漁業可持續發展的建議方案諮詢文件》整體方向正確，但內

容卻未盡完善，且未有提出解決問題的實質及具體方法，因此業界定會反應強烈。為此，他提出下列意見：

- (a) 香港本屬漁港，漁民是香港最早的族群，佔其時港島半數人口。他們世代在香港水域謀生，是真正的香港原住民。不過，政府從沒關顧他們，任其自生自滅，淪為現今的弱勢社群。因此，他希望當局能確立漁民的地位及捕魚權利；
- (b) 歷年來，政府進行多項移山填海工程，已經嚴重破壞海洋生態、自然育苗場及魚類棲息地，因此，政府應是海洋枯竭問題的罪魁禍首。然而，諮詢文件並沒有反映實況，卻將責任推諉於漁民身上。在城市不斷發展的情況下，漁民已被邊緣化。一直以來，政府亦沒有制定一套完善的漁業管理制度及長遠的漁業政策。本港漁業面對今天的種種困難，政府實在責無旁貸；以及
- (c) 諮詢文件建議方案一（推動現代化和可持續發展漁業）項下載述，委員會普遍認為水產養殖業和休閒漁業已有一定基礎，並有進一步的發展空間，可為漁民提供較為實際可行的轉型機會。不過，諮詢文件並沒說明如何協助漁民轉型及協助有興趣人士進入有關產業。舉例而言，在養殖業方面，諮詢文件並無指出新的發展養殖區及技術；休閒漁業方面，現行的海事條例諸多制肘，諮詢文件卻無提及如何修例以作配合；漁業貸款方面，政府以往透露有逾億元貸款基金可供漁民借用，但礙於手續繁複，利息偏高（個別貸款個案的息率高達六厘），漁民未受其惠。不過，諮詢文件並沒就此提供具體改善措施或制訂藍圖。至於方案二（控制捕撈力量），則沒有考慮在香港水域禁止底拖網捕撈的作業方式，亦沒有說明涉及的區域和實施時間，以及政府如何提供支援及作出補償，例如有關拖網漁船回購計劃的補償金額及是否屬自願參與性質等具體詳情，均付諸闕如。因此，業界對此一定反響極大。

他希望政府擬訂具體方法，並進行第二輪諮詢。他補充，港島南區是全港最大的漁港，又是最多漁船和漁民集結的地方，因此，南區區議會作為代表香港漁業發展的重要地方議會，有必要為香港漁業發展提供意見及監察政府對漁業發展政策的實施。

56. 梁懷彥博士表示，委員會旨在向政府建議有關促進香港漁業可持續發展的長遠目標和方向，以及落實推行策略。委員會自成立以來，已就漁業面對的當前問題進行討論，現已制訂初步建議方案及措施，並就此諮詢業界及持分者。委員會會將議員在會上發表的意見加以整理，然後於稍後召開會議，就在諮詢期內搜集的意見進行磋商。他指出，諮詢文件屬方向性文件，如張少強先生所述，並無載述具體執行細節。委員

會希望可於 2008 年年底向政府提交報告以供審議，而政府日後如欲實施有關報告的建議，必會再進行諮詢。

57. 何臻敏女士以電腦投影片介紹促進漁業可持續發展的建議方案及措施，詳情如下：

- (a) 香港的漁業面對資源持續衰退、捕撈力量過大、經營成本不斷上漲、競爭力不足等問題，但委員會認為漁業有保留價值，並應朝可持續的方向發展。為此，委員會擬訂了兩個長遠目標及方向，即協助漁民發展 / 轉型至現代化和可持續發展的經營模式 / 行業，以及存護、保育和恢復海洋生態。委員會同時提出三個建議方案，即推動現代化和可持續發展漁業（方案一）；控制捕撈力量（方案二）；以及保育及增加漁業資源（方案三）；
- (b) 方案一的建議措施包括(i)推動漁民成立互助企業，發展可持續的新漁業項目，以減低風險；(ii)為漁業可持續發展項目提供穩定的財政支援，例如成立無償基金，為漁民提供種子資金，而基金的細節則暫時未有定案；(iii)檢討漁業貸款的審批條款，以放寬申請資格；以及(iv)協助漁民轉型至個別可持續發展的漁業，包括水產養殖業、休閒漁業、水產物流和加工業及遠洋漁業；
 - (i) 水產養殖業 – 鑑於水產養殖業在本港已有一定基礎，而市民對優質漁產品的需求又不斷增加，委員會認為如能提升養殖業產品的安全、技術及管理，必可加強其競爭力和協助部分漁民轉營至此業發展。為此，委員會有以下建議：
 - ◆ 協助養魚戶或組織合作設立本地育苗場，為業界提供優質魚苗，以免須高價從外地進口魚苗，並確保穩定的魚苗供應；
 - ◆ 加強研發新養殖品種（包括魚類及貝類）和提升養殖魚類質素；
 - ◆ 拓展本地漁產品市場，以提升競爭力；以及
 - ◆ 吸引有興趣人士和漁民加入養殖業，方法是協助他們在香港或內地發展養殖項目，並在適當時間檢討現行海魚養殖牌照制度；
 - (ii) 休閒漁業 – 不少內地和外國的例子顯示，休閒漁業可為社會帶來不少經濟效益，而事實上，有不少漁民均投身此業。鑑於有關的發展和營運技術，以及資金要求均不高，委員會認為休閒漁業可為漁民提供轉型空間，並建議多項措施，包括：

- ◆ 創造休閒漁業景點；
 - ◆ 設立漁業保護區（下稱“漁護區”），透過敷設人工魚礁和投放魚苗，為區內的漁業資源增值；
 - ◆ 發掘和優化旅遊景點 / 路線及加強宣傳，以吸引遊客參觀；
 - ◆ 在購買載客船或遊艇或改裝漁船，或在養殖區經營休閒漁業方面，提供貸款及技術意見；以及
 - ◆ 提供經營休閒漁業的培訓；
- (iii) 水產物流和加工業 – 研究在魚類統營處（下稱“魚統處”）架構下，促進本地水產品貿易的範疇，以及在魚統處轄下的批發市場內尋找和撥出合適地方，協助漁民 / 互助企業轉型；
- (iv) 遠洋漁業 – 遠洋漁業尚存的開發空間較小，而且又需投入相當資金和提升運作及管理技術，因此，有能力和願意轉型發展此業的漁民相信不多。儘管如此，委員會仍會為有能力的漁民提供有關的聯絡、技術和貸款支援；
- (c) 關於方案一，漁民的轉型和調整需要較長時間及多方面的配合，而且短期內亦未必能解決漁業衰退和捕撈力量過大的問題。因此，委員會建議推行進一步措施，即方案二及方案三；
- (d) 有關控制捕撈力量（方案二），委員會建議措施計有下列四項：
- (i) 限制新漁船加入 – 此項措施旨在解決現時漁船數目遠超最合適漁船數目的情況；
 - (ii) 禁止非本地漁船在本港水域作業 – 委員會希望透過立法禁止非本地漁船在本港水域作業；
 - (iii) 禁止在香港水域拖網捕魚 – 由於過度的底拖網活動會影響海洋生態，此項措施旨在加強漁業資源恢復的效果；以及
 - (iv) 積極減少拖網漁船 – 在香港水域實行禁止拖網作業，必會影響部分漁民的生計。為此，委員會建議推出自願性漁船回購計劃，以回購受影響漁民的漁船（約 650 艘）；
- (e) 至於保育及增加漁業資源方面，建議措施計有下列兩項：
- (i) 設立漁護區 – 在漁護區內實施管理措施，除可提升漁業資源外，亦可配合休閒漁業的發展；以及
 - (ii) 在海岸公園內禁止商業捕魚活動。

58. 副主席有以下查詢及意見：

- (a) 委員會於 2008 年 10 月才發出有關會議文件，但提交意見書的截止日期卻是同月 31 日，因此質疑諮詢期是否充足；
- (b) 當局有否提供足夠渠道（例如舉辦公眾諮詢大會）讓業界發表意見；
- (c) 委員會的組成是否有足夠的業界代表；
- (d) 據悉諮詢期原定於 9 月 26 日結束，而議題在諮詢期過後才重新諮詢區議會這種情況卻非常鮮有，因此，他希望了解箇中因由；以及
- (e) 就張少強先生提出有關確立漁民地位的建議，漁民是否須先確立地位才有談判權，而當局就有關問題有何回應。

（吳亮星先生於下午 5 時 10 分離開會場。）

59. 梁懷彥博士回應時表示，委員會其實已於 2008 年 9 月初向業界、環保組織、學術團體及閒釣組織等分發諮詢文件，邀請他們提供意見，並於不同地區舉辦合共 14 次（包括是次會議）座談會，諮詢各區漁民及持分者的意見。他強調，委員會的成員除有七名漁業界代表外，還有三位立法會議員、學術界及財經界代表。關於漁民權利的問題，諮詢文件建議的發牌制度（限制新漁船加入行業）其實已變相承認持牌人的捕魚權利。現時全港現約有 4 000 艘大小漁船，當中約有 1 200 艘拖網漁船，而其中 500 至 600 艘屬中小型拖網漁船，部分或全部時間在本港水域作業，其餘的則為大型拖網漁船，主要在南中國海作業，因此，禁止在香港水域拖網捕魚的建議，對本港大型拖網漁船影響不大。

60. 陳富明先生強調，出席是次會議的委員會成員除吳亮星先生外，全部均是漁業界代表，因此令他深感愕然。他指出，諮詢文件只提出檢討漁業貸款，但目前漁民申請貸款，除須支付利息外，還須提供擔保，而且審批程序繁複嚴苛；至於「轉用馬力較低的船機及阻力較少的網具」這項建議，雖可減少破壞海床的情況，但必會導致漁獲減少，令漁民生計受損。他不滿諮詢文件對如何檢討漁業貸款及會否以補貼等方式協助受影響漁民的事宜，全無着墨。關於「吸引有興趣人士和協助漁民加入養殖業」的建議，他指出香港並無已開發的養殖區，讓漁民可優先加入養殖業。此外，他詢問：(a)關於限制漁船在本港作業方面，當局有否訂定目標漁船數目；以及(b)除底拖網外，其他捕魚方法是否不會破壞海床。

61. 麥謝巧玲女士表示，目前香港漁民的地位欠佳，因此希望政府正視有關問題，從速認可漁民的地位。她指出，漁民團體曾多次向政府反映其經營苦況，而本港漁業的發展不進反退，原因是政府對業界支援不足。關於「吸引有興趣人士和協助漁民加入養殖業」的建議，她認為本港水域的水質欠佳，要為漁民物色合適的養殖區實在不易。另外，漁業貸款手續繁複，關卡重重，以致窒礙漁業的發展。再者，漁民在每年休漁期間並無收入，只能靠積蓄生活，而由於政府支援不足，漁民的生活水平實難與時並進，更遑論有資金改善捕漁工具。因此，她希望政府能向漁民伸出援手，並研究放寬貸款等方法，讓漁民受惠。

62. 林啓暉先生 MH表示，南區是香港的重要漁港，而是項重大議題會影響不少漁民，因此，南區區議會應就此向當局反映意見。若非張少強先生提出討論是項議程，委員會似乎無意諮詢南區區議會，令他深感遺憾。他指出，推動漁業走向科學及現代化和可持續發展的理念正確，但倘若支援措施及配套不足，又或執行方法不當，將會損害漁民的利益，令他們群起反對。他質詢，委員會成員當中有多名業界代表，其立場是否與其他成員一致，而是次出席區議會會議的委員會代表，是否擬向區議會推薦諮詢文件的各項建議方案，還是會以業界代表身分反映意見。他補充，他從客觀的角度了解到漁民對有關方案顧慮重重，並認為是次諮詢徒具形式，所為何事，令他迷惘不已。

63. 歐立成先生認為諮詢文件的建議並非促進漁業可持續發展的方案，而是為漁業發展訂立新的方向，原因是有關建議過於理想化，實行不易。他解釋，若建議落實，漁民的文化及一貫生活模式將會有所改變，部分漁民的生計亦將大受影響。他舉例指出，有鑑於出現禽流感，政府規定有關業界轉型販賣冰鮮雞，並給予業界補償；相比之下，諮詢文件並沒提及如何向長年為香港貢獻良多的漁民作出補償，令他們對日後的生計擔心不已。

64. 張錫容女士認為諮詢文件確有為漁業發展訂明方向，但具體細節則欠奉。她同時指出，單以南區而言，不少漁民對建議方案意見紛紜；因此，她詢問自 2008 年 9 月諮詢期開始至今，委員會是否有足夠時間諮詢業界人士；而在諮詢期間，業界有何迴響及意見。

65. 黃志毅先生表示，區議會秘書處早前曾向議員分發相關諮詢文件，邀請他們向當局提交意見。他認為，香港仔一直是本港的重要漁港，漁民眾多，南區區議會關注漁業的可持續發展發展，實在理所當然。區議會應考慮設立工作小組，專責討論南區漁業發展、漁民生活等問題。

他尊重和歡迎委員會成員出席是次會議，因為委員會定必大費心力，才擬訂這份方向性的諮詢文件。他質疑文件的建議會否得到政府重視，並指出要確立漁民的地位，政府必須展示其決心與魄力，大力發展漁業。他補充，諮詢文件開宗明義指出，有關建議方案及草擬報告只提交食物及衛生局考慮，因此，他認為是項議程由漁農自然護理署署長或相關局長與區議員進行討論，效果將會更佳。

66. 黃靈新先生表示，居於香港仔中心的漁民已佔南區漁民總數的七至八成。委員會於 2008 年 9 月召開會議後，不少業界代表已主動到他的議員辦事處尋求協助，就諮詢文件的建議進行多次討論，業界代表表達了很多不同意見。雖然諮詢期已於 10 月底結束，但坊間對諮詢文件的建議仍有不少意見。他支持這份方向性的諮詢文件，但認為文件欠缺具體細節，而諮詢期又嫌太短。他補充，據悉諮詢期現延至年底，因此希望政府向不同持分者進行諮詢，然後才制訂實質方案，供業界考慮。

67. 陳李佩英女士表示，南區是一個漁港，而漁民對諮詢文件的意見不一，區議員有責任盡力為他們提供協調；因此，他認同黃志毅先生的意見，在區議會轄下開設工作小組，以便全面諮詢漁民的意見，並居中協調，從而促進漁業可持續發展，協助政府制訂新方案。她認為單靠諮詢文件並不足夠。另外，她希望了解已獲認可的漁船，若居於船上的家庭成員日後分開，當局將如何處理。她認為政府應認真研究有關問題，不可草率行事。

68. 梁懷彥博士綜合回應議員的意見及提問時表示：

- (a) 諮詢期原定於 2008 年 9 月結束，後延至 10 月底。諮詢期短暫的主要原因是漁業目前面對的問題迫在眉睫，必須盡快解決。因此，委員會希望能從速向政府提交建議。若委員會繼續進行討論及諮詢，工作報告將須不斷押後，這反而對漁民有害而無益；
- (b) 委員會旨在確保漁業的可持續發展，為此致力協助漁民改善生計，以及存護和保育漁業資源與海洋生態；以及
- (c) 初步諮詢結果方面，以下三項建議最具爭議性：(i)限制新漁船加入；(ii)禁止漁船在香港水域拖網作業；以及(iii)在海岸公園內禁止商業捕魚活動。當中漁民對禁止在香港水域拖網捕魚及在海岸公園內禁止商業捕魚活動的建議有不同意見，但普遍認為若有具體措施妥善解決受影響漁民的生計問題，會考慮建議。委員會現正整合收集得的意見，希望可於下次委員會會議上，連同在是次區議會會議上議員提出的意見，一併進行深入研究。

69. 陳富明先生提出以下查詢 / 意見：

- (a) 政府倘若推出漁船回購計劃，會以甚麼價錢回購漁民的漁船，而漁民根據計劃出售漁船後，政府會否向他們提供資助。他相信委員會的業界代表已經提出有關問題，但文件卻沒就此着墨；
- (b) 賠償方案會否因應漁民永久結業或暫時結業兩種情況，而提供不同的協助；
- (c) 政府會否立例禁止外來船隻在本港水域拖網作業，因為按現行法例，政府只會驅趕在本港進行拖網捕魚活動的外來船隻，因此，即使本港漁民自我犧牲，根據計劃變賣漁船，也難以減低整體的捕撈力量；
- (d) 關於協助漁民轉營至休閒漁業方面，他建議政府有關部門（特別是海事處）應放寬法例，以作配合；以及
- (e) 他認為諮詢文件洋洋大觀，但非業界人士則不知就裏，以致誤以為建議的方案確可促進漁業可持續發展。他認為諮詢文件根本沒有提出促進漁業可持續發展及改善漁民生計的方法，因此希望委員會的非業界代表、區議員及一般市民不要被諮詢文件所惑，讓其蒙混過關。

70. 林玉珍女士認為諮詢文件的方向正確，但卻沒有提出支援漁民生計的具體方法。她提出以下查詢 / 意見：

- (a) 對於在本港水域作業的五百多艘受影響的中小型拖網漁船，委員會有否考慮如何支援有關漁民，例如有否研究賠償方案；
- (b) 據了解，不少地方均非完全禁止拖網捕魚，委員會是否建議本港應「一刀切」禁止所有拖網捕魚活動；以及
- (c) 部分漁民捕魚為業長達數十年，轉營不易，因此，委員會應認真考慮各項細節及配套，務求協助漁民改善生計。

71. 陳李佩英女士表示，赤柱及香港仔均有不少漁民，政府在落實諮詢文件的建議前，必須清楚釐定各項細節，例如實際的賠償安排等。她解釋，由於不少漁民會親臨議員辦事處提出查詢，因此，委員會宜同時擬備具體細節，讓議員可協助向漁民闡述情況，免生糾紛。

72. 林啓暉先生 MH表示，根據梁懷彥博士剛才所言，由於事不宜遲，委員會希望盡早解決問題，而諮詢結果顯示，漁民對多項建議爭論不休，

而且意見紛紜。他感到委員會為加快落實建議方案而少作諮詢，實行「快刀斬亂麻」，並認為「急事緩辦」至為重要。他解釋，由於建議方案涉及漁民的生計及種種利益，倘若問題處理失當，本港恐會繼「雷曼事件」後，又掀起漁民風波。近來政府在處理多宗事件上，做法粗疏且後知後覺，而事後採取的補救措施又非常差勁，令威信大受打擊。他認為委員會並沒有就建議方案認真諮詢漁民的意見，又沒向他們解釋詳情。因此，他敦促當局必須就關乎市民生計以至生活等問題詳加考慮，不要待市民遊行抗議才作檢討和收拾殘局。

73. 張少強先生表示於 2008 年 9 月 8 日才收到諮詢文件，但有關諮詢期卻於 9 月 26 日結束；對於影響整個漁業的諮詢時間只得短短二十餘日，實在極不足夠，因此，他曾去信要求當局將諮詢期延至年底，結果諮詢期僅延長一個月至 10 月底。他質疑這份影響漁民生計的重要諮詢文件，諮詢期卻如此倉卒，能否解決實際問題。雖然諮詢期已結束，而收集到的意見又即將提交有關決策局，但他仍希望當局能再進行另一輪諮詢。

74. 梁懷彥博士回應時表示：

- (a) 委員會擬於年底向食物及衛生局提交諮詢報告。之後，政府會根據財政狀況、市民的反應等因素考慮建議。政府將來如欲實施委員會的建議，事前會再進行諮詢；
- (b) 漁農自然護理署會考慮設立若干工作小組，以便討論實施細節，而在推行方案前，亦會再作諮詢。因此，是次會議主要目的是詢問議員是否認為委員會的目標和方向正確，而並非最後諮詢。建議方案如獲落實，會透過工作坊等形式磋商實施細節；以及
- (c) 委員會秘書處會詳細記錄議員在是次會議發表的意見，然後在委員會會議上再進行討論。雖說諮詢期已於十月底結束，委員會仍不斷收集意見，並歡迎議員提出意見。

75. 主席總結時表示，諮詢文件表明委員會擬推動漁業可持續發展的大方向，但有關實施細節仍有待磋商。鑑於香港仔是本港一大漁港，她建議漁民團體應及早綢繆，自行籌辦漁民諮詢大會，以便在當局發表第二輪諮詢文件時，即可向當局反映整體漁民的實質意見，以免因諮詢時間倉卒以致僅得漁民團體負責人才有機會反映其個人意見。由於漁民的處境各異，有關負責人未必能完全代表所有漁民發言。主席同時建議區議員協助所屬選區的漁民舉辦諮詢大會，共同磋商，及早擬訂整體目標。

(參與議程四討論的漁農自然護理署及漁業可持續發展委員會的代表於下午 5 時 57 分離開會場。)

議程五： 中環灣仔繞道臨時填海工程和受影響船隻的重置安排
(議會文件 119/2008 號) [下午 5 時 59 分至 6 時 42 分]

76. 主席歡迎下列政府部門及機構代表出席區議會會議：
- (a) 路政署主要工程管理處副處長 2 鍾錦華先生；
 - (b) 路政署主要工程管理處 總工程師 / 主要工程 2-1 葉錫祺先生；
 - (c) 土木工程拓展署港島及離島拓展處總工程師 / 港島 2 陳本標先生；
 - (d) 規劃署地區規劃處高級城市規劃師 / 特別職務 1 馮志慧女士；
 - (e) 海事處策劃及海事服務科高級海事主任 / 策劃及發展協調(1) 曾焯賢先生；
 - (f) 茂盛 (亞洲) 工程顧問有限公司董事 伍仲偉先生；以及
 - (g) 茂盛 (亞洲) 工程顧問有限公司高級工程師 胡信源先生。
77. 鍾錦華先生表示，路政署於 2008 年 7 月 28 日曾向區議會匯報有關中環灣仔繞道工程項目的進展。署方於過去數月就臨時填海安排、銅鑼灣避風塘內受影響船隻的重置安排及有關天橋和隧道方案比較的覆檢等進行廣泛公眾諮詢，並得到銅鑼灣避風塘使用人士接納建議的船隻重置方案。署方希望藉是次會議匯報上述發展，並諮詢議員，從而令工程的安排更趨完善，以切合地區人士的訴求。
78. 伍仲偉先生以電腦投影片介紹受中環灣仔繞道工程影響船隻的重置安排及主幹道可行方案比較的覆檢結論，重點摘錄如下：
- (a) 現時銅鑼灣避風塘主要分為三個水域：
 - (i) 東南隅水域為碇泊處，面積約為 2.6 公頃，主要供本地艇戶和工作船碇泊。現時約有 200 艘船隻碇泊於此區；
 - (ii) 北堤附近的水域為私人繫泊區，面積約為 4.4 公頃，供私人遊艇碇泊。約有 150 艘船隻獲許可繫泊於此區；
 - (iii) 西南隅水域為香港遊艇會繫泊區，面積約為 3 公頃，現時約有 150 艘船隻繫泊於此區；

- (b) 基於下列考慮因素而制定重置方案：
 - (i) 符合《保護海港條例》的限制；
 - (ii) 減少對社會的影響；
 - (iii) 盡量減低對銅鑼灣避風塘使用者的滋擾；
 - (iv) 盡早解決現時港島北岸告士打道一帶的嚴重交通擠塞問題；
 - (v) 減少對工程計劃和執行時間表的影響；
- (c) 經研究後，得出六個建議臨時重置方案包括：
 - (i) 方案一：附近重置—使用臨時避風塘；
 - (ii) 方案二：於工地內的重置安排；
 - (iii) 方案三：受工程實質影響的各類船隻分階段他區重置；
 - (iv) 方案四：碇泊處的他區重置；
 - (v) 方案五：香港遊艇會繫泊區的他區重置；
 - (vi) 方案六：私人繫泊區的他區重置；
- (d) 上述六個建議方案主要可分為須要臨時填海及無須臨時填海兩類：
 - (i) 方案一及方案二須要臨時填海。由於建議的臨時防波堤涉及《保護海港條例》，落實須要臨時填海的方案前，必須證明其他無須臨時填海的方案並不可行；
 - (ii) 方案三至方案六均無須臨時填海。惟方案三有關他區重置的安排只針對受工程實質影響的船隻；而方案四至方案六則建議把所有繫泊區或碇泊處內的船隻作他區重置；
- (e) 為了制定合適的重置安排，當局在 2008 年 9 月第一階段諮詢期間，共舉行了七次焦點小組討論會，以收集銅鑼灣避風塘使用人士的意見。由於部分銅鑼灣避風塘使用者未能出席上述會議，顧問公司另透過問卷以收集他們的意見。當局亦已經在 9 月 22 日由東區區議會主辦的諮詢會上，回應他們的關注及進一步聽取意見。其後，於 10 月 18 日舉行的第二階段公眾參與討論會中，進一步諮詢所有銅鑼灣避風塘使用者的意見；
- (f) 根據香港理工大學公共政策研究所的分析及考慮公眾提出的意見後，顧問公司優化建議方案，使臨時重置安排更為完善：
 - (i) 現時私人繫泊區內的遊艇將會臨時遷往其他避風塘，作他區重置；

- (ii) 由於他區重置會影響私人繫泊區內商業船隻的日常運作，有業界代表要求把船隻繫泊於前灣仔公眾貨物裝卸區內。該處可容納大約 20 艘商業船隻；
 - (iii) 但貨物起卸區並非正式的避風塘，不能為船隻提供保護，抵禦烈風吹襲。倘若遇上颱風時，受影響船隻必須遷往其他避風塘，以保安全；
 - (iv) 施工範圍外的香港遊艇會繫泊區和碇泊處的船隻將不受影響。至於施工範圍內的香港遊艇會繫泊區和碇泊處的船隻，將會分階段臨時重置於工程範圍外已空置的私人繫泊區；
- (g) 施工期間和搬遷船隻時須注意的安全問題：
- (i) 施工期間會安排定期安全檢查；
 - (ii) 在搬遷受影響船隻前，當局將會聘請獨立的特許驗船師以評估受影響船隻的狀況，並向船主建議合適的搬遷方法，避免船隻於搬遷過程中受損；
 - (iii) 倘若受影響船隻狀況欠佳，不宜搬遷，當局將會先行維修船隻，才進行搬遷；
 - (iv) 所有因搬遷而損壞的船隻及設備（如錨、浮泡等），政府將會為船主作出適當賠償；
 - (v) 銅鑼灣避風塘內所有基礎設備（如食水供應及上落船隻設施等）仍會維持；
- (h) 當局已於 10 月 25 日的公眾論壇，就上述方案諮詢銅鑼灣避風塘使用者及公眾人士。與會者普遍支持上述建議方案，並要求盡快進行相關工程。此外，亦於 10 月 31 日諮詢共建維港委員會的意見。當局會繼續與銅鑼灣避風塘使用者保持溝通，優化重置安排，以切合他們的實際需要；
- (i) 由於建議方案（即方案六）無須建造臨時防波堤，當局建議取消 2007 年 7 月 27 日刊憲的中環灣仔繞道工程計劃內提及的臨時防波堤及相關的臨時填海工程。重置安排將按照《保護海港條例》的要求而進行，而臨時填海總面積可因此減少約 2.4 公頃；
- (j) 有關主幹道可行方案比較的覆檢：
- (i) 經過詳細研究、專家論證及 2005 年至 2007 年期間多階段的公眾諮詢及專業團體的參與，政府最終採納以隧道形式作為主幹道的建造方案。此方案得到公眾及專業團體支持；

- (ii) 原訟法庭於 2008 年 3 月 20 日裁定《保護海港條例》亦適用於隧道方案的臨時填海工程；
 - (iii) 因此，為慎重起見，政府進行覆檢工作，包括補充各可行方案的填海需要（包括天橋方案的臨時填海），以及覆檢主幹道可行方案的比較，以確定隧道方案最能保護維港；
 - (iv) 覆檢結果顯示，儘管天橋方案所需的填海範圍較少，但根據法例要求和考慮到每個方案對社會、環境及經濟的影響，最後結論是隧道方案才是最能夠保護並保存海港的方案。詳細的理據載於議會文件 119/2008 號；以及
- (k) 顧問公司於 10 月 25 日的公眾論壇及 10 月 31 日共建維港委員會上，已分別向公眾及委員詳細交代有關覆檢的結論。與會人士一致支持隧道方案，並希望能盡早落實中環灣仔繞道工程。

79. 回應主席的查詢，伍仲偉先生補充，建議將銅鑼灣避風塘私人繫泊區的船隻臨時重置於香港仔南避風塘，近布廠灣位置。該處現時約有 140 個空置的遊艇繫泊位。

80. 主席表示，上述地點位於珍寶海鮮舫以南。該處現時有足夠空間，供受工程影響的遊艇臨時停泊。在工程完成後，相關船隻會遷回銅鑼灣避風塘。

81. 徐遠華先生擔心，有關建議可能會令不少遊艇船主改往深灣遊艇會附近登船，引致大量私家車駛經深灣道一帶，因而進一步影響該區交通。他希望當局及區議會秘書處日後能及早通知當區議員，加強溝通，並表示對是次諮詢的安排感到失望及遺憾。

82. 陳富明先生有以下查詢及意見：

- (a) 受工程影響的船隻數目及長度，以及重置安排會否對香港仔避風塘在假日期間的海面交通造成影響；
- (b) 擔心香港仔南避風塘未必有足夠空間容納受影響的船隻，而大型遊艇或阻礙現有航道；
- (c) 重置安排屬於臨時或永久性質，擔心工程完成後，受影響的船主不願遷回銅鑼灣避風塘；以及
- (d) 重置安排亦可能會影響繫泊於香港仔避風塘的船主，建議當局事先諮詢香港仔避風塘現有用家的意見。

83. 黃志毅先生查詢，有關當局是否已進行交通影響評估，而重置安排會否對香港仔避風塘海面交通造成影響；若有，有何影響以及受影響的程度。

84. 麥志仁先生詢問，臨時重置安排會否與休漁期有所衝突。

85. 林啓暉先生 MH表示，受影響船隻遷移至香港仔避風塘後，由於會增加繫泊處的密度，擔心有機會出現火燒連環船的意外。此外，他詢問有關船隻將會經由陸路或水路從銅鑼灣避風塘遷移至香港仔避風塘。

86. 柴文瀚先生希望日後能改善諮詢安排。他指出每逢假日，受海洋公園人流所影響，深灣道一帶（尤其近大樹灣）的交通已非常繁忙，因此希望了解，倘若受影響的遊艇船主駕駛私家車到深灣遊艇會，現時深灣一帶的泊車位數量是否足以應付有關需求，而附近一帶的道路能否應付新增的汽車流量。

87. 曾焯賢先生綜合回應時表示：

- (a) 受影響的遊艇可經由水路從銅鑼灣避風塘直接駛至深灣一帶，無須經由陸路運送；
- (b) 香港仔南避風塘最多可容納 500 艘船隻，而現時只有約 340 艘船隻停泊於此，因此，該處有足夠泊位以容納受上述工程影響的私人遊艇；
- (c) 在休漁期期間，漁船主要集中停泊於香港仔避風塘西隅，對建議位於避風塘南隅的船隻臨時重置區並無影響；
- (d) 每年六月至八月為休漁期。雖然漁船密集，但由於建議的繫泊位置鄰近水警基地，倘若發生意外，水警亦能及時發現和處理；以及
- (e) 一般而言，銅鑼灣避風塘私人繫泊區的遊艇船主大多居於東半山和中半山區，通常會選擇在維多利亞港一帶登船。預計大部分船長會將遊艇由深灣駛至維多利亞港一帶供船主使用。即使有部分船主選擇在深灣一帶上船，相信對該處的交通影響不大。

88. 鍾錦華先生補充：

- (a) 在過去四個月，路政署和顧問公司不斷諮詢銅鑼灣避風塘使用者的意見，方案六為最多人士接納的建議；

- (b) 由於選擇哪一個臨時重置方案的決定將直接影響受影響船隻的跨區重置安排，必須待有關方案落實後，才能向相關的區議會作詳細匯報；
- (c) 當局會為所有受上述工程影響的銅鑼灣避風塘使用人士在銅鑼灣避風塘預留船隻繫泊位置，以便他們於工程完成後把遊艇遷回銅鑼灣避風塘；以及
- (d) 路政署現正與海事處商討方案細節及具體安排，稍後將進一步諮詢受影響的香港仔避風塘使用人士的意見。

(歐立成先生及南區民政事務專員於下午 6 時 33 分離開會場。)

89. 主席表示，當局在完成相關諮詢工作後，隨即到南區區議會進行諮詢。此外，遊艇用家通常會請船長直接把遊艇駛至上船位置，無須親自駕車往上船地點。因此，相信臨時重置安排對南區的陸路交通影響不大。而且，香港仔南避風塘繫泊位置數量充足，足以容納受上述工程影響的遊艇。

90. 黃靈新先生詢問有關受影響船隻的長度及須佔用香港仔避風塘的面積。

91. 徐遠華先生表示，現時深灣一帶共有三間遊艇會。每逢週末，該處一帶的交通擠塞問題嚴重。因此，他擔心建議的臨時重置安排會令部分遊艇使用者改在深灣一帶上船，從而加重該區的交通負荷；而當局至今仍未諮詢香港仔避風塘使用者及附近居民的意見，亦令他深感詫異。面對既成事實的安排，他認為當局除了應進行交通影響評估外，亦須對當區居民、鄰近機構（海洋公園、珍寶海鮮舫等）、附近環境及將來社區發展的影響進行評估。基於提供的資料不足及憂慮深灣一帶交通或會大受影響的前提下，他反對建議的重置安排。

92. 鍾錦華先生表示，10 月 25 日進行的公眾論壇屬全港性的諮詢，當局並特別發信通知港島區所有屋苑，亦透過報章作廣泛宣傳。當局於十月底完成公眾諮詢工作後，得悉市民普遍接受建議的方案六，便隨即在不足一個月內，整理相關結論，務求在 11 月 13 日的南區區議會中，盡快向區議會匯報相關情況。

93. 伍仲偉先生補充，受工程影響而須臨時重置於香港仔避風塘的船隻長度大約為 13 米至 23 米不等。

94. 主席總結時表示，就受中環灣仔繞道臨時填海影響船隻的重置安排，除柴文瀚先生及徐遠華先生因資料未盡完善而提出反對外，其他議員均表示支持，有關建議獲得通過。

(參與議程五討論的政府部門及顧問公司代表於下午 6 時 42 分離開會場。)

95. 主席建議先處理議程七的區議會撥款申請，然後才討論議程六及議程八。議員對上述建議安排沒有異議。

議程七： 南區區議會撥款申請：南區北分區委員會活動
(議會文件 121/2008 號) [下午 6 時 42 分至 6 時 45 分]

96. 主席請梁皓鈞先生暨南區北分區委員會主席介紹文件內容。

97. 梁皓鈞先生表示，南區北分區委員會希望申請 10,000 元撥款，以舉辦周年活動。

98. 主席表示，由於其餘三個分區委員會將於是次區議會會議後才舉行會議，商討撥款細則，因此建議以傳閱文件方式處理該三份撥款申請。

99. 柴文瀚先生希望日後盡量安排在區議會或委員會會議上處理區議會的撥款申請，以增加處理的透明度及公開性。

100. 主席希望各分處職員 / 分區委員會日後留意區議會的會期，及早商討活動的安排，以避免因會期未能配合而須以傳閱文件方式處理相關撥款申請。

101. 麥謝巧玲女士表示，分區委員會在籌備活動方面(如安排報價等)亦需時，有時未必能配合區議會的會期。

102. 主席理解，過早索取報價亦未必可行，但希望分處 / 分區委員會與區議會互相協調，盡量避免因會期未能配合而須以傳閱文件方式處理相關撥款申請。

103. 議員備悉文件的內容。區議會通過撥款 10,000 元供南區北分區委

員會舉辦周年活動（屬「非政府機構推行」的活動），並同時通過預支百分之五十的撥款，以應付活動的初步開支。

議程六： 討論《二零零八至零九年度施政報告》

（議會文件 120/2008 號）[下午 6 時 45 分至晚上 7 時 07 分]

104. 主席表示，提出討論有關議題的目的是讓議員可以就最近發表的施政報告發表意見，秘書會逐一記錄議員的意見，然後以書面形式向行政長官反映。

105. 林啓暉先生 MH表示，由於《施政報告》已經發表了一段頗長時間，立法會亦早已完成相關討論，同時是次會議亦沒有官員出席，就算秘書處將議員紀錄在案亦沒有多大作用。因此，他建議取消是次討論。

106. 主席表示，上述意見只代表林啓暉先生的立場。

107. 麥志仁先生表示，過去政府在管治上奉行小政府大市場的宗旨，但突如其來的金融海瀾對此固有的原則帶來沖擊，亦帶來新挑戰。惜政府在面對此沖擊時沒有因應環境而補充不足，以致某些政策在民意的沖擊下被迫收回，充分顯示出政府這種原則很容易產生民怨。他表示相關例子不勝枚舉，包括取消增加老人生果金時須進行資產審查一事，以及暫緩外傭稅等。這些例子顯示政府一旦受到民意的壓力便作出妥協，可以說是從善如流，但其實是被迫作出改變。他指出政府並沒有採取高瞻遠矚態度去處理民意，亦舉例指南區區議會曾經分別在區議會會議及與立法會議員會面時表達有需要停止徵收外傭稅的意見，但政府的回覆指建議不可行，直至事情惡化後政府才急急轉軌。他認為特區政府日後的政策諮詢，應該盡量發揮地區專員作用，以論壇或焦點小組等方式多收集民間意見；而政府收到這些意見後，應切實研究意見能否因應社會的環境，能否紓解民困及民怨，以及能否穩定民情，積極主動改變政策。他認為政府應本著「敢做有所為」而並非被民意牽著走，為市民爭取更多福祉。

（林啓暉先生 MH 及麥志仁先生分別於下午 6 時 48 分及 6 時 50 分離開會場。）

108. 陳岳鵬先生表示《施政報告》中提出落實多項基建項目、興建國際學校及醫院等，誠屬美事，但他希望當局（特別是發展局）在進行這些發展項目時要考慮可持續發展的元素。近年可持續發展的概念多用於

清拆工作方面，但其實相關概念應同樣應用於建造工程上。假如當局在落實多項與南區有關的工程（例如在黃竹坑興建醫院）前沒有充分考慮到相關項目是否配合地區的發展，便會衍生不同問題，而最終亦須區議會協助解決。

109. 林玉珍女士贊成《施政報告》提出的「社區保姆服務」，並指出獨留幼兒在家會構成潛在危險性，而此舉亦屬違法。香港在 1999 年發生多宗獨留子女在家中而引致的意外，促使政府推動一些團體建立幼兒暫托服務。2000 年至今全港有 20 多個團體提供幼兒暫托服務，但只是托管六歲以下的兒童，而香港南區婦女會在南區也有兩所同類型的幼兒暫托服務中心。她指出現時大部分六歲以上的兒童就讀全日制小學，在金融風暴下，不少家長（包括全職家庭主婦）會利用子女上學的時間去做兼職工作以幫補家計，所以小學生暫托服務的需求亦很高，而這些服務無疑對家長有所幫助。她建議將「鄰里支援幼兒照顧計劃」提升，包括照顧六歲以上幼童（即小學生），讓家長可以在學校假期期間採用此服務，避免獨留幼童在家。

110. 麥謝巧玲女士對《施政報告》有關教育方面的內容表示非常遺憾，報告完全沒有提及幼兒教育學券制。學前教育的業界對此表示非常不滿。

111. 徐遠華先生贊同陳岳鵬先生就可持續發展概念方面的意見。另外，他指出《施政報告》提出在黃竹坑新圍村附近興建私營醫院，並擔心當局屆時只會就有關項目諮詢當區區議員（根據區議會選區劃界，該地點屬「海灣區」）而不會諮詢黃竹坑區的區議員，或會令有機會受上述發展項目影響的黃竹坑居民難以得知項目的詳情。他相信民政處及區議會秘書處屆時會因應項目所帶來的潛在影響而安排諮詢相關受影響選區的當區區議員，田灣海傍道混凝土廠一事便是一個好例子（該廠座落在田灣選區，但受影響的居民屬華貴選區的選民）。此外，他同意林啓暉先生的意見，應盡早安排在區議會討論《施政報告》，並對當局沒有派員出席會議，感到詫異。他希望日後當局可安排副局長或政治助理到區議會參與類似的討論，作出講解及聽取意見，並指出當局早前亦曾安排一位副局長出席在鴨脷洲舉行的《施政報告》諮詢會。另一方面，他關注近日在台灣發生的政治事件及兩岸的溝通問題，而行政長官在《施政報告》中提及配合兩岸關係提升及發揮香港可扮演的角色，因此，他希望香港日後在兩岸溝通上可以擔當更加重要的角色，例如兩岸溝通的會談可選擇在香港舉行，以避免出現類似早前在台灣發生的暴力事件。

111. 陳李佩英女士對《施政報告》的內容表示非常不滿。她表示，早

前赤柱的坊眾曾就赤柱一所津貼小學的殺校問題舉行多次遊行及抗議行動，亦向政府提交很多請願信，以爭取保留該小學。她希望行政長官關注有關問題，收回承命。

112. 柴文瀚先生同意林啓暉先生的意見，認為是項討論議程及以往每年也有討論的《財政預算案》的實質作用愈來愈小。他表示在會前已透過秘書處及南區民政事務專員要求政府派員出席是次會議，聽取意見並回應議員的提問。他表示，早前部分副局長也曾出席不同的《施政報告》論壇，聽取意見，這安排讓副局長可以和與會者作出即時交流，讓居民了解政府對個別問題的看法。他對當局最終沒有派員出席是次會議表示遺憾。他同時指出過去幾年區議會就《施政報告》提出的意見永遠沒有得到當局的回應，無法得知意見是否被政府接受。另外，他指出七位發言議員各自就《施政報告》的不同範圍表達意見，各自表述，辯論不會產生「火花」之餘，亦不會得出任何結論。他希望區議會考慮日後會否繼續安排同類型的議程，並關心當局如何處理及跟進議員提出的意見，會否將十八區區議員提出的意見歸納為報告。

113. 副主席表示，區議會以往曾嘗試在《施政報告》發表後隨即召開特別會議，讓議員就《施政報告》的內容即時發表意見。他建議日後可考慮在當局發表《施政報告》後立刻召開特別會議，專責討論此議程。另外，在地方行政方面，他希望盡快檢討區議會議員可否與立法會議員一樣可享有任滿酬金與及醫療津貼等的福利。新一屆區議會運作已近一年，政府在在加強地方行政的同時，應檢討區議員的福利待遇，這會直接影響議員在地區上的服務質素。至於文化藝術方面，他表示《施政綱領》提出要落實表演藝術委員會的「場地夥伴計劃」，並表示在執行上存在不少問題，亦會引致某些場館設施不敷應用。他舉例指出，根據上述計劃，上環文娛中心指定進行話劇表演而香港大會堂則指定進行管弦樂表演，指定團體可優先使用這些場地，以致其他團體無法使用這些場地。他認為問題在於場地不足，因此對香港整體的文化藝術發展表示憂慮。他認為香港應邁向多元文化藝術發展，包括粵曲、中樂、管弦樂及歌劇等，情況與歐洲不同，例如英國大部分人均喜歡欣賞歌劇或管弦樂，一齣歌劇可連續上演一年也座無虛席。他希望香港能邁向多元的文化藝術發展。

114. 主席建議並得到在座議員支持，日後當政府發表了《施政報告》及《財政預算案》後，區議會便會召開特別會議讓議員可即時就有關事宜發表意見。

115. 陳理誠 太平紳士建議區議會除了在討論《施政報告》及《財政預算案》時可考慮召開特別會議，亦應該在有需要時召開特別會議以討論一些個別及受關注的事項，例如當局稍後就普選發表的文件。。

116. 主席反對《施政報告》提出在黃竹坑興建私營醫院，認為選址不當，對附近的聖保羅男女中學附屬小學造成一定影響。她指出區內已擁有很多不同類型的醫院，而現時在南風徑已設有兩所老人中心，為醫院的輔助設施。

117. 主席表示，秘書處會將議員的意見整理後轉交予行政長官。

議程八： 其他事項 [晚上 7 時 07 分至 7 時 20 分]

南區健康安全協會有限公司

118. 主席表示，是項議程原定由專員作出簡介，但他因其他公務而先行離場。因此，稍後會再請專員介紹南區健康安全協會有限公司的具體安排。

119. 主席表示，南區健康安全協會有限公司邀請南區區議會委派兩位議員加入其董事局。

120. 主席及副主席分別建議由副主席及梁皓鈞先生代表南區區議會參與南區健康安全協會有限公司董事局的工作，在座議員均表示贊同。副主席及梁皓鈞先生表示接受上述提名。

南區區議會議員與立法會議員會面及午宴

121. 主席表示，立法會秘書處建議下年度的會議於 2009 年 2 月 5 日上午 10 時 45 分舉行。立法會秘書處稍後會正式寄發有關邀請咭予每位議員。

122. 議員備悉上述安排。

渣打馬拉松 2009 - 「十八區挑戰賽」

123. 主席表示，香港業餘田徑總會計劃在 2009 年 2 月 8 日舉行的「渣打馬拉松 2009」設「十八區挑戰賽」邀請賽，並希望十八區區議會各派

出十名代表（男女均可）參與有關賽事。「十八區挑戰賽」包括「區議會挑戰盃」、「全城參與大獎」及「十八區啦啦隊最佳表演獎」。去年區議會亦有派隊參與此項賽事，但因參賽區議會不多，主辦單位最終取消賽事。

124. 區議會贊同派隊參加上述賽事，並贊同由副主席擔任召集人。按過去的安排，主席建議委派南區康樂體育促進會屬下的南區長跑會負責選拔代表，參與「區議會挑戰盃」及「全城參與大獎」的事宜，並建議邀請南區文藝協進會及林玉珍女士負責有關「十八區啦啦隊最佳表演獎」比賽的事宜。議員贊同上述建議安排。

125. 主席建議區議會預留約 10,000 元撥款，供上述兩個團體參與比賽之用，例如製作制服、租車、報名費等方面的費用。議員贊同上述建議安排。

第三十三屆南區陸運會

126. 區議會贊同派隊參加於 2008 年 12 月 7 日上午舉行的南區陸運會（4 x 100 米接力），並通過由柴文瀚先生、陳富明先生、陳岳鵬先生及徐遠華先生擔任正選，而麥謝巧玲女士及馮仕耕先生擔任後備。

海洋公園聖誕樹裝飾活動

127. 主席表示，海洋公園將於聖誕節期間，設立聖誕樹園（由一棵 40 呎高的大聖誕樹及 200 棵由 1 米至 3 米高的聖誕樹組成）。展出期由 12 月 13 日至 2009 年 1 月 4 日。海洋公園邀請十八區區議會各自組成一個不超過十人小組，發揮創意，以「浪漫國度」為主題為其中一棵聖誕樹佈置。海洋公園會提供一棵兩米高的聖誕樹，而佈置所需的費用由參與隊伍自行承擔。其間，會設立「我最喜愛的聖誕樹」公眾投票活動，遊客在投票時須作出捐款。為了鼓勵區議會參與上述活動，海洋公園會送出 100 張海洋公園入場券作鳴謝。

128. 區議會贊同派隊參與上述活動，並通過由馮仕耕先生、麥謝巧玲女士及黃靈新先生跟進相關安排。麥謝巧玲女士會提供佈置飾物，而不敷之數將由黃靈新先生贊助。主席表示，區議會須於 11 月 21 日前向海洋公園提交設計繪圖。

（陳李佩英女士於晚上 7 時 18 分離開會場。）

香港中華廠商聯合會 – 十八區表演倒數節目

129. 主席表示，香港中華廠商聯合會將於 12 月 31 日在香港維多利亞公園舉行「和諧共融十八區 除夕耀工展」表演暨倒數活動，邀請十八區區議會派隊參與當晚的活動。表演的形式不限，為時約五分鐘。

130. 區議會決定不會派隊參與上述活動。

第二部份 – 參考文件

- 一、 分區委員會報告（議會文件 109/2008 號）
- 二、 地區設施管理委員會於 2008 年 10 月 30 日舉行的第六次會議報告（議會文件 110/2008 號）
- 三、 社區事務及宣傳委員會於 2008 年 11 月 3 日舉行的第六次會議報告（議會文件 111/2008 號）
- 四、 地區發展及環境事務委員會於 2008 年 10 月 13 日舉行的第六次會議報告（議會文件 112/2008 號）
- 五、 交通及運輸事務委員會於 2008 年 9 月 22 日舉行的第六次會議報告（議會文件 113/2008 號）
- 六、 2008-09 年度南區區議會撥款財政報告（截至 3.11.2008）（議會文件 115/2008 號）

131. 主席請議員參閱上述文件。

下次開會日期

132. 主席表示，南區區議會第八次會議將於 2009 年 1 月 8 日下午舉行。

133. 議事完畢，會議於晚上 7 時 20 分結束。

南區區議會秘書處
2009 年 1 月