

**南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會  
第四次會議記錄**

---

日期：2004年6月7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  
石國強先生  
黃志毅先生  
黃文傑先生 MH  
楊小璧女士  
許湧鐘太平紳士  
鄧文傑先生  
卜坤乾先生



(c) 就議程二出席會議的：

- ◆ 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)何偉富太平紳士；
- ◆ 環境運輸及工務局高級工程師黎國輝先生；
- ◆ 路政署鐵路拓展處總工程師游坤偉先生；以及
- ◆ 路政署主要工程管理處高級工程師陳紀文先生。

2. 另外，委員會亦邀請了非本委員會的區議員出席是次會議議程三，主席歡迎列席議程三的徐是雄教授。

3. 主席表示，黃敬祥太平紳士因要出席衛生福利及食物局社區投資共享基金審批小組會議，故提出缺席申請。按區議會條例第 42 條(1)，區議會只會同意議員(a)因身體不適；或(b)代表其所屬區議會出席活動；或(c)因出席立法會或由國家 / 政府委任的諮詢組織 / 機構的會議活動，而未能出席區議會會議。故此，委員會可接納有關的缺席申請。

4. 主席表示，馬偉光委員來信表示因進行手術入院，故未能出席是次會議，故提出缺席申請。何炳基委員則表示因公事未能出席會議，若會上沒有委員反對，便可通過有關申請。

**議程一：通過 2004 年 4 月 19 日**

**2004-05 年度南區巴士路線發展計劃特別會議記錄**

5. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

## **議程二：通過 2004 年 4 月 26 日第三次會議記錄**

6. 柴文瀚先生建議修改會議記錄第 42 段，修改建議如下：

柴文瀚先生表示，民主黨南區議員辦事處有以下意見：

- (a) 贊成重組巴士路線及擴闊行人過路線；
- (b) 反對擴闊行人路，因此建議或會造成交通擠塞等問題；
- (c) 對增設行人專用區的建議有所保留，他謂文件未有詳細提供有關計劃的詳細安排；以及
- (d) 建議在成都道增設行人過路設施。他謂現時成都道出現的人車爭路情況嚴重，署方應考慮可行的方案，盡快予以改善。

7. 由於沒有委員反對上述修訂建議，會議記錄按上文第 6 段所載修訂後獲得通過。

## **議程三：西港島線、南港島鐵路及四號幹線** **(交通文件 14/2004 號)**

8. 主席表示，南區區議會一直十分關注西港島線 / 南港島鐵路及四號幹線堅尼地城至香港仔段的最新進展。故此，委員會邀請環境運輸及工務局及路政署代表向本委員會講解有關項目的最新進展。

9. 何偉富太平紳士介紹交通文件 14/2004 號。局方於本年 3 月收到地鐵有限公司（下稱地鐵公司）就西港島線 / 南港島鐵路提交的初步工程項目建議書。地鐵公司建議的西港島線 / 南港島鐵路方案現包括下列四個主要部分：

- (a) 港島線由上環延長至西營盤的部分；
- (b) 建議的西港島線，由西營盤經香港大學、堅尼地城、數碼港、華富及香港仔至黃竹坑；
- (c) 建議的南港島鐵路，由海怡半島經利東、黃竹坑及海洋公園至金鐘，另可選擇是否興建跑馬地站和灣仔站；以及
- (d) 在黃竹坑增設車廠。

局方就有關項目的最新進展如下：

- (a) 局方會繼續評估地鐵公司的工程項目建議書。根據西鐵最近的表現，局方認為有需要重新檢討運輸模型提供的客運量預測，以便進一步確定系統布局及有關項目的表現。另外，局方將會研究技術可行性、環境保護、乘客方便，及政府所需提供的財政資助。在財政資助方面，局方需要小心考慮，並且不會輕易提供資助。他們需要確保在眾多服務均有殷切需求的情況下，社會資源獲得最妥善的運用；
- (b) 局方已參考最新的人口及經濟數據，研究南區西半部現有的主要對外道路的交通情況。這些道路包括薄扶林道、香港仔隧道及域多利道。在四號幹線選線研究中制訂的中期交通改善措施（下稱中期措施）實施後，香港仔隧道在 2016 年的行車量 / 容車量比例會達至 1.2。薄扶林道在 2016 年的交通流量，會輕微高於其設計所容許的行車量；而域多利道則仍可應付當時的行車量；
- (c) 鑑於政府決定擱置原先建議在西區發展計劃範圍進行的填海工程，局方已重新研究四號幹線在西區的走線。現已確定兩個位於西區的新高架橋路線方案，以取代在西區發展計劃範圍內的隧道 / 低於地面道路；

- (d) 高架橋 A 會連接四號幹線現時近西營盤的末端，沿現有海旁行走，並採用沿堅尼地城新海旁興建的雙層天橋設計。高架橋 B 會採用建於海上的架空平台設計，行走路線距離現有海旁約 100 至 150 米。無論哪一個高架橋方案，景觀的影響將會是局方要小心考慮的問題。此外，局方更須檢討高架橋路線 B 方案能否符合終審法院就海港填海所定的「凌駕性公眾需要」測試；
- (e) 至於四號幹線西區至香港仔段，有兩個方案可供選擇。方案(一)會以隧道形式由堅尼地城通往摩星嶺，然後採用架空平台結構沿沙灣通往數碼港，再經低於地面的道路到達瀑布灣，並再次採用架空平台結構通往田灣，繼而以隧道連接至香港仔海傍道；方案(二)則主要會以隧道形式由摩星嶺通往香港仔海傍道；
- (f) 不論選擇西區高架橋路線 A 或 B，興建四號幹線約需 92 億至 120 億元建造成本，每年維修費用則為 8 千萬至 1 億元左右。而局方仍在考慮有關地鐵方面所需的財政資助，對整體建設成本、經常費用以及整條幹線的運輸成效均不會有任何重大影響；以及
- (g) 在此期間，局方會按照計劃推行中期交通改善措施，以便在沒有四號幹線的情況下，把薄扶林道沿路地區的交通改善至可接受的水平。

10. 主席表示何偉富太平紳士因須出席另一會議，故將於下午 3 時 30 分前離開，希望各委員可把握時間向何偉富太平紳士提問。

11. 柴文瀚先生查詢：

- (a) 興建四號幹線的方案一及二的詳情，及南區鐵路的造價；
- (b) 政府是否只會興建四號幹線或南區鐵路；

(c) 地鐵公司及政府在計算同一範疇內容時有不同的數據原因，他舉例地鐵公司估計每日的乘客量為 30 萬人次，而政府却估計每小時的乘客量不會超過 17 000 人；以及

(d) 政府如何計算鐵路的回報。

12. 石國強先生多謝政府關注西南區的交通情況。他相信大部分市民均歡迎興建西南港島線，但未知政府是否有考慮過現有的公共交通工具已可提供公共交通服務予本區市民。另外，薄扶林道路面亦只會於 2010 年才達至飽和，若政府注資 70 多億予地鐵公司興建南港島線，在公平原則下，他質疑這是否對其他區的市民不公平。他亦以西鐵蝕本以及西鐵的開辦影響了其他公共交通工具的乘客量為例，指出若開辦南港島線，部分現時有盈利的巴士路線或會因而變得沒有盈餘，而本已虧損的巴士路線，亦會因乘客量減少而須縮減班次，最終會令市民受到影響。故此，他希望政府在考慮注資興建南港島線時，可顧及南港島線對其他交通工具的營運的影響。

(朱晉賢先生及卜坤乾先生於下午 2 時 50 分進入會場)

13. 朱慶虹先生表示，無論政府首先落實興建四號幹線或南港島鐵路線，他都會支持首先落實的建議。他曾與廖秀冬局長會面，並認為局方對南區的交通情況了解不足（例如：香港仔隧道經常塞車的情況；南區多個住宅及商廈即將入伙，如數碼港及貝沙灣等；黃竹坑區將由工業區改為商業用途），故此在評估交通需求時與實際情況不符。他謂南區區議會一直爭取興建七號幹線，但政府遲遲未落實有關計劃。他謂興建四號幹線或會引起填海問題和影響附近景觀，故此，他質疑政府是否可順利興建四號幹線。另外，他亦擔心政府將基於以上原因而決定不興建四號幹線，並否決南港島鐵路線。他重申支持政府首先落實的方案。

14. 何偉富太平紳士回應時表示：

(a) 兩個方案在理論上並不是互相排斥的，但據政府現時的財政情況，只可落實其中一個方案；

- (b) 政府估計南港島線在最繁忙時段以單方向計算的乘客量為 17 000 人。故此，整日的乘客量為 30 萬人，與地鐵公司估計的數目相同；
- (c) 地鐵公司興建南港島線的回報必須高於市場上融資，才可達到其營運上的安排；
- (d) 局方在考慮落實任何一個方案時，亦會考慮有關方案對其他公共交通營辦商的影響，以及有關方案會否引致資源重疊或資源分配不均等問題；
- (e) 西鐵現時的經營狀況未必與其規劃有關係。在規劃西鐵時，原計劃安排沿線物業發展，但由於樓宇市場發展未如理想，故此原計劃的物業發展未能落實，致使現時西鐵的乘客量較預期為少。他提醒各委員，一般鐵路壽命也不會少於 50 年，他以東鐵為例，由 1910 年開始運作至現在已接近 100 年，並為新界東北人口提供便捷的公共交通服務；以及
- (f) 局方一直了解南區的交通情況及居民的要求。局方一直與規劃署、地政署、路政署及其他相關部門緊密合作，並取得最貼切的路面規劃數據。

15. 陳紀文先生補充謂，署方於 2002 年 2 月展開四號幹線的研究，並選定了兩條具可行性的路線。鑑於政府決定擱置原先建議在西區發展計劃範圍進行的填海工程，署方遂重新研究四號幹線在西區的走線。現時，已確定兩個位於西區的新高架橋路線方案，以取代在西區發展計劃範圍內的隧道 / 低於地面道路。高架橋 A 會連接四號幹線現時近西營盤的末端，沿現有海旁行走，並採用沿堅尼地城新海旁興建的雙層天橋設計。高架橋 B 會採用建於海上的架空平台設計，行走路線距離現有海旁約 100 至 150 米。無論哪一個高架橋方案，景觀的影響將會是局方要小心考慮的問題。此外，局方更需檢討高架橋路線 B 方案是否符合終審法院就海港填海所定的「凌駕性公眾需要」測試。



16. 何偉富太平紳士補充稱，四號幹線的任何一個方案的建造成本為 80 億至 120 億元，而其每年的維修保養費用是 8 千萬至 1 億元左右，是十分可觀的數字。他表示，現時整個港島區的道路維修保養費用為 8 千萬元至 1 億元左右。而西南鐵路的建造成本為 80 億至 150 億元，地鐵公司所需的政府資助不會超過其建造成本的一半。

17. 黃文傑先生 MH 表示擔心南港島線在開辦後，因乘客量不足而出現虧損的情況時，將由納稅人承擔有關責任。他認為地鐵公司作為一上市公司，不應要求政府注資以興建鐵路，他擔心其他上市公司亦會模仿地鐵公司要求政府注資。地鐵公司作為上市公司，應透過其營運方法而分紅利，而非透過要求政府注資而分紅利。他認為興建南港島線時，將須利用陸上交通運送建築材料，故此，若興建四號幹線，便可紓緩南區的交通擠塞問題。他亦表示香港仔隧道的擠塞情況乃由於紅磡隧道收費較東區隧道及西區隧道的收費便宜，使大部分駕駛人士均選用紅磡隧道，致令堅拿道西天橋往九龍方向出現交通擠塞，影響香港仔隧道的運作。

18. 陳理誠先生表示，南區的巴士路線收費較其他區的巴士路線收費為高，南區的多條巴士路線亦有盈利，並在補貼其他區的巴士路線營運開支；他認為有關安排對南區市民絕對不公平。另外，他謂現時南區的交通網絡，局限了南區的長遠發展。他亦不滿香港仔隧道由開始運作至今，長期出現塞車情況，影響市民的日常生活。他質疑若興建四號幹線的費用及維修費用龐大，而興建南港島線又會影響其他公共交通工具的營運情況，南區的交通問題該如何解決。

(許湧鐘太平紳士於下午 3 時 05 分進入會場。)

19. 徐是雄教授表示，若興建四號幹線，任何方案也須進行填海；基於填海問題現時仍是較為敏感，他建議政府暫時擱置有關方案。他亦謂若四號幹線方案採用海上高架平台設計，亦會影響附近的海上環境，故此他亦請局方小心考慮有關方案對環境的影響。最後，他指出四號幹線的方案一，須繞經數碼港並會影響景觀，數碼港的業主或會反對實施有關方案。

20. 苗華振先生表示，區議會爭取興建七號幹線（現稱四號幹線）已久，局方一直遲遲未能落實有關興建方案，現在反而推銷興建鐵路方案。他同意隨着時代的發展，興建鐵路是大勢所趨，但同時，他亦希望爭取興建七號幹線以解決南區的交通問題。

(林啓暉先生於下午 3 時 15 分進入會場。)

21. 何偉富太平紳士回應時表示：

- (a) 政府曾於早前資助鐵路發展，如觀塘線的發展，有關資助亦相當成功。地鐵公司亦已表明，在政府注資興建南港島線後，地鐵公司會自負盈虧，政府無須承擔將來該路線的營運風險；
- (b) 無論四號幹線及西南鐵路的方案均須龐大的投資，故此，局方必須小心考慮兩個方案才落實；
- (c) 四號幹線的其中一項方案以高架橋興建，局方仍在研究興建有關高架橋是否符合終審法院就海港填海所定的「凌駕性公眾需要」測試。若有關高架橋的方案屬於填海的一種，政府須擱置有關方案以符合法例的要求，並另外研究其他的可行方案；
- (d) 局方亦一直關注有關香港仔隧道的擠塞情況，並十分尊重南區區議會的職能及意見，故此，局方亦一直就有關計劃向區議會匯報進展；以及
- (e) 按現在政府的財政狀況，政府或難以興建任何一個工程，故此，他相信政府未能同時落實兩項工程。

22. 高譚根先生同意陳理誠先生及徐是雄教授的意見。他認為南區巴士路線普通車費較其他區為高，他亦擔心以高架橋繞經數碼港一帶，貝沙灣、碧瑤灣及置富花園一帶的居民會反對有關計劃。局方現時對運輸基建的經濟效益作評估時，並不包括沿線商業升值及私人物業業主獲利而得的額外收入。但據近兩次的賣地記錄，賣地的收益有上升趨勢。他查詢政

府會否考慮因興建南港島線而帶來的賣地得益，另外，他亦認為南區的人口亦會因此而增加，帶動南區的發展。他亦查詢局方在考慮固定人口外，會否考慮流動人口對公共交通的需求，如遊覽海洋公園、淺水灣及赤柱的遊客等。他表示，遊客或會因來往南區的交通不便而選到其他地區遊覽，影響到南區的旅遊業發展。他謂興建四號幹線的建造成本為 80 至 120 億元左右，而每年維修費用為 8 千萬至 1 億元，但興建南港島線的建造成本則為 75 億元，另不須每年支付龐大的維修費用，那是否意味興建南港島線的費用較四號幹線便宜。另外，他亦查詢若南港島線運作後有盈利，政府會否得到任何回報。

23. 陳李佩英女士表示，很高興小巴司機及的士司機旁聽是次會議，證明他們十分關注現時的生活，並希望各委員及部門代表會一同跟有關的交通工具從業員商討有關發展。她希望部門在考慮有關方案時，顧及其他交通工具從業員的生計，並減輕他們的憂慮。她認為南區乃主要依賴旅遊業發展，外地旅客主要乘搭旅遊巴，但除外地遊客外，亦有不少個別的本地遊客，故此局方在決定興建有關運輸基建時，亦須考慮遊客的種類。要配合南區的旅遊業發展，政府必須提供合適的運輸基建，否則，增設多個旅遊景點亦會是浪費，而部分旅遊景點的營運者亦只會虧損。她表示，地鐵公司為本港提供地鐵服務，比較熟悉鐵路運作及工程安排，故政府可考慮由地鐵公司負責興建有關項目。雖然，鐵路運作初期或會虧損，但運作經年後，或會有營運盈利，另外，政府亦可考慮要求地鐵公司分配股份，待他日有盈利時，可取得回報。

24. 羅錦洪先生表示，在參考四號幹線及南港島線的方案後，他認為四號幹線計劃建議利用高架橋的設計的覆蓋範圍不足，未能服務南區的 30 萬人口。他亦表示，四號幹線似乎未能解決香港仔隧道的擠塞情況或改善南區人口最集中的鴨脷洲區的交通問題。但地鐵公司所提交的方案大致可覆蓋全個南區，包括鴨脷洲、香港仔及華富。他表示政府耗資約 80 億元興建四號幹線卻只能令小部分南區市民受惠，反觀，地鐵公司所提交的方案却可較全面照顧南區市民。他希望政府在考慮南區的運輸基建時，可更全面照顧整個南區的市民。他認為單以成本效益而論，地鐵公司所提交的方案的成本效益遠較四號幹線為高。

25. 何偉富太平紳士回應時表示：

- (a) 西環鐵路在 90 年代初沿線的物業發展，而地鐵現計劃的發展中除計劃興建黃竹坑站上蓋的物業發展外，並未有打算會有其他物業發展，政府亦未曾就有關事宜與地鐵公司商討。若發展沿線物業，地鐵公司或會以代理人形式發展物業，並將有關收益交予政府；
- (b) 是次方案內的估計人口是已包括流動人口；到 2016 年，估計的人口約為 47 萬人；
- (c) 四號幹線的日常開支為 8 千萬至 1 億元，由於四號幹線設計以隧道為主，而其通風系統須長期運作，故有關日常開支主要用以支付電費；
- (d) 地鐵公司乃一上市公司，政府若以大股東的模式注資，小股東亦須供股，故此方案未必可行。政府或須以財政資助的模式注資予地鐵公司興建南港島線；
- (e) 政府在考慮兩個運輸基建項目時，會小心考慮有關基建項目對各公共交通營辦商的影響，並進行深入及仔細的研究；
- (f) 早前，運輸署就旅客選乘的交通工具模式作出評估，並發現旅客當中有 3 成以上人士在行程中會乘搭地鐵，亦有 6 成以上的旅客曾乘搭地鐵；
- (g) 政府會聽取多方面的意見，從而改善連接景點的交通網絡，方便旅客；
- (h) 地鐵公司的方案中，鐵路的位置與人口的距離不足 500 米，故此其覆蓋面亦會較道路全面。但此因素並不會影響政府落實哪一個方案；以及

- (i) 政府在考慮任何運輸基建時均會考慮人口密集點，以便提供一個更完善的交通網絡予市民使用。

26. 黃志毅先生表示，南區區議會已爭取興建七號幹線多年。去年，政府提交七號幹線方案予議會考慮，而今年年初地鐵公司又提交另一方案予議會商討，到今天，政府又突然提交四號幹線方案。他不滿當局議而不決，決而不行的做法，遲遲未能解決南區的交通問題。他擔心四號幹線的方案最終與七號幹線一樣，討論多年仍未能落實。他指出當香港未有地鐵服務時，政府也在全面考慮增設地鐵後對其他交通工具的影響，而事實證明，在地鐵開辦後，其他公共交通工具亦可繼續營運。他希望政府除全面考慮開設鐵路的影響外，亦須提出具前瞻性的建議，以盡速解決南區的交通問題。他重申要求政府盡速落實其中一項方案，以解決南區的交通問題。

27. 林啓暉先生表示，早前南區區議會議員與立法會議員會面，並向立法會議員反映意見；他以「雷聲大，雨點小」來形容政府在推行政策時的表現，指政府曾多次推出詳細建議予區議會考慮，但在最關鍵時候卻往往改變計劃。早前，他曾就南港島線諮詢海怡半島的市民，並有超過百分之九十五的居民支持有關路線，但政府却又突然提出四號幹線的方案。他認為政府往往在聽取居民對某些計劃的意見後，便停止再研究有關計劃，浪費議員為各有關計劃收集的意見。他對政府未能就整個南區作出全面的交通規劃而不滿，並認為政府往往待問題出現後，才尋求改善有關情況的辦法，未能有效改善南區的交通情況。海怡半島的居民除支持興建南港島線外，亦關注興建鐵路對其他公共交通工具的影響，他重申要求政府認真考慮各委員及市民的意見，盡速推出具前瞻性的方案。

28. 何偉富太平紳士回應時表示，局方正認真考慮較具前瞻性的方案，故此所需時間較長。另外，局方亦明白議員的期望，並會在與議員商討後，加以落實。

29. 高譚根先生查詢局方會否重新考慮南港島線的沿線物業發展。

30. 柴文瀚先生表示，據了解，政府正研究有關沙中線及黃埔的新延線的注資建議，他查詢政府在考慮注資興建鐵路時，會基於何種因素而決定注資。政府已多次推出不同的基建計劃，但遲遲未落實任何計劃。政府現表示會利用約需 5 個月的時間去研究有關計劃，他查詢屆時政府是否可以確實決定興建哪個方案，還是屆時需要再次進行諮詢。

31. 黃文傑先生 MH表示，南港島線在繁忙時間有每小時 17 000 人次的乘客量，但在非繁忙時間的人數應該較繁忙時間為少，故此他認為每日的乘客數目或未能達至 30 萬人次。他亦謂，按法例規定，鐵路乃幹線一種，而非小型鐵路支線，但地鐵公司建議興建的南港島線乃一小型鐵路支線，這亦與五十年不變的大原則背道而馳。他質疑運輸署的調查，顯示大多數旅遊人士均喜歡乘搭地鐵的結果，他認為內地旅客會試乘地鐵，主要是由於內地現時並非所有地區均設有地鐵，但其餘的旅客則大部分均較喜歡乘搭旅遊巴遊覽香港。他表示在迪士尼樂園落成後，海洋公園的運作是否會受影響仍是未知之數，屆時由於海洋公園遊客眾多所致的交通擠塞情況或會有所改善。他表示，早前海洋公園稱南區的交通擠塞情況影響遊客遊覽海洋公園，他估計海洋公園所指的交通擠塞情況是赤柱的旅遊巴由赤柱途經香島道至海洋公園期間出現，此情況主要是香島道現正進行工程關係，而非受其他的路面交通因素所影響。他重申促請局方盡快落實興建四號幹線。

32. 高錦祥先生 MH表示，議會一直關注南區的交通情況，尤其是南區主要依賴巴士進出南區，而南區的巴士路線較其他區域昂貴的情況。他認為無論興建四號幹線或南港島線，政府亦必須盡速落實有關方案。至於香港仔隧道擠塞情況必須盡速解決。局方現表示會推行中期措施以改善南區的交通情況，他查詢有關措施是否須待中環繞道與東區走廊連接後，才可見成效。他續查詢在四號幹線或南港島線未落實前，局方有何改善南區交通的方案。他亦提及，海洋公園新任主席曾表示會推出不同的計劃，以吸引遊客；他估計交通網絡的發展或會影響有關計劃的成效。因此，他促請政府可盡速落實有關方案。

33. 何偉富太平紳士綜合回應時表示：

- (a) 綜觀現時的地產市道開始復甦，地鐵公司所提交的方案除興建車廠外，未有其他物業發展計劃。另外，若地鐵公司推行沿線物業發展，物業發展計劃所得盈利，原則上亦會歸政府所有；
- (b) 沙中線若交予九鐵公司發展，政府未有需要為九鐵公司提供財政資助。而黃埔的鐵路線若由地鐵公司發展，地鐵公司則需要政府的財政資助，政府在考慮是否提供財政資助時，會考慮哪個方案可為市民帶來更大的運輸效益，以及帶動附近一帶的發展；
- (c) 政府會在年底向公眾交待下一步的計劃；
- (d) 鐵路發展未必一定要以重鐵的模式運作，他指出迪士尼樂園的鐵路亦是以中型鐵路的模式發展；
- (e) 地鐵公司預計西港島線及南港島線各自的最高乘客量為每小時 17 000 人次，故兩條線約共有 30 000 人次。而最繁忙時間若佔整日的百分之十，故估計全日約有 30 萬人次；
- (f) 迪士尼樂園及海洋公園的運作是互補不足而不是互相排斥的。他認為旅客屆時應會遊覽兩個樂園，另外，有關方面，或會推出優惠套票予遊客遊覽兩個樂園；以及
- (g) 有關改善南區交通的中期措施，政府正進行薄扶林道的改善工程，並會於 2006 年完成。

34. 柴文瀚先生再次查詢，有關鐵路的方案對其他公共運輸工具的影響，政府會如何安排。

35. 何偉富 太平紳士 回應時表示，鐵路對其他公共交通工具的營辦商的影響，會是政府考慮是否興建鐵路的因素之一，但政府不會基於鐵路方案對業界有所影響而否決興建鐵路的方案。

36. 主席 總結表示，希望政府可於年底落實有關方案，並感謝部門代表向委員講解和解釋最新進展。

**議程四： 數碼港北面通路的專線小巴**  
**(交通文件 15/2004 號)**

37. 黃志德 先生簡介有關文件，有關詳情可參閱交通文件 15/2004 號。

38. 主席 查詢現時共有多少輛柴油小巴行走專線小巴 10A 號路線。另外，他亦查詢在實施上述計劃後，共有多少輛柴油小巴行走該路線。

39. 黃志德 先生回應時表示，現時共有 4 輛柴油小巴行走專線小巴 10A 號路線；在實施計劃後，則共有 7 輛柴油小巴行走該路線。

40. 羅錦洪 先生表示原則上同意上述建議，但認為在開設任何新路線時，應以公平公開的方式讓其他小巴營辦商參與競投有關路線。

41. 主席 謂，香港數碼港管理有限公司來信表示支持上述計劃，並請各委員備悉。

42. 陳理誠 先生表示，歡迎小巴公司提供更多的路線服務市民。他亦同意羅錦洪先生的意見，認為運輸署應以公平公開的投標方式甄選營辦商。原則上他支持專線小巴第 58 號或第 59 號線改經數碼港。他謂第 58 號線現時由碧瑤至堅尼地城需港幣 3.7 元，但文件中未有顯示第 59 號線在改道後所收取的車資，他擔心第 59 號線改道後，由碧瑤至堅尼地城一段所收取的車資會增加至超過港幣 3.7 元。

43. 黃志德 先生回應時表示：



- (a) 在決定公開競投或改動現有路線時，運輸署須依照內部指引處理。在開設小巴路線時，運輸署會首先考慮透過改動該帶原有相類同的小巴線服務市民。而第 58 及 59 號線均行經沙灣徑一帶，故該署首先考慮改動上述路線以配合數碼港新設的北面通路。除此之外，運輸署亦希望在無須引入更多資源下服務市民，避免浪費資源或資源重疊；以及
- (b) 運輸署於會後會與小巴公司商討在第 58 號線改動後，由第 59 號線提供與第 58 號線相同的服務，包括第 59 號線收取的車資亦會與第 58 號線相同。

44. 黃文傑先生 MH 申報利益，第 58 及 59 號線乃由其公司開辦。

45. 委員同意黃文傑先生 MH 列席會議，並無發言權。

46. 高譚根先生 支持開辦第 10X 號線，尤其該路線可方便居民抵達堅尼地城一帶的醫療機構。他表示由於第 59 號線只有 4 輛車行走該路線，其班次較疏，但第 58 號線則有 16 輛車行走其班次亦較密，因此大部分碧瑤灣的居民均選乘第 58 號線。他擔心路線修改後，延長原有乘客的候車時間，故不同意第 58 號線行走數碼港，他建議第 59 號線行經數碼港。

47. 黃志德先生 回應時表示，按調查顯示，在碧瑤灣選乘專線小巴的乘客並不多，利用現有第 59 號線的資源應可吸納碧瑤灣的所有乘客。由於第 59 號線現時的路線須繞經田灣，相對較第 58 號線為長，若調配第 59 號線行經數碼港，第 59 號線的行車路線會過長，而且第 59 號線未能吸納所有在數碼港的乘客。為更有效地運用資源，運輸署選擇更改第 58 號線繞經數碼港。

48. 柴文瀚先生 查詢，小巴公司是否為第 58 及 59 號線乘客提供轉乘優惠。他認為部分數碼港的乘客或需抵達黃竹坑一帶，若第 58 及 59 號線可提供轉乘優惠，可方便該等乘客。另外，他認為運輸署多次提交有關數碼港的巴士路線或專線小巴路線計劃，如城巴第 73 號線、新巴第 M49 號線及今次提交的專線小巴第 58 及 59 號線，署方似乎未有為整個數碼港的交通發展作全盤規劃。他認為隨着數碼港的居住人口及流動人口不斷增加，

署方實有必要為數碼港的交通作全盤的規劃，故要求署方於稍後時間提交有關數碼港的整套交通計劃，以方便各委員考慮。

49. 歐立成先生查詢如何釐定第 10X 號線的票價。他認為若運輸署選擇透過改動現有行走的相似路線的營辦商運作新闢路線，其價格不應與原有路線有差異，以免令市民誤以為署方與營辦商有特別協議。故此，他認為第 10X 及 10A 號線的票價應相同。

50. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 現時途經數碼港北面通路的專線小巴營辦商為第 10A 號線及第 58 號線，故運輸署建議改由上述營辦商提供通往數碼港的服務；以及
- (b) 專線小巴須按價錢表釐定價錢，而訂定價錢主要是依據有關路線的行車里數。按估計第 10X 號線行走的里數較第 10A 號線多，現時所訂定的車資乃基於估計的行車里數；再者，營運商預計會於年底更換 7 輛全新的石油氣小巴，所以運輸署認為第 10X 號線的車資高於第 10A 號線車資的安排是可以接受的。另外，運輸署會待數碼港北面通路落成後，再次量度第 10X 號線的實際行車里數，以釐定有關車資。

（徐是雄教授於下午 4 時 18 分離開會場。）

51. 高譚根先生表示，按運輸署調查所示，在沙灣徑與數碼港之間的域多利道登車前往香港仔方向的乘客約為 30 人，故此，建議在早上加開 2 班特快班次往香港仔。他擔憂此特快班次未能滿足乘客需求，乘客須等候多時才可乘搭第 59 號線往香港仔。

52. 黃志德先生表示，同意乘客由域多利道一段往香港的需求較高。運輸署可於稍後時間內進行乘客調查，再與有關營辦商討論並訂定更適切的服務，以全面吸納回應第 58 號線繞經數碼港所影響的乘客。

53. 許湧鐘太平紳士支持柴文瀚先生的意見。他查詢運輸署現建議的專線小巴計劃所提供的服務，可滿足哪段期間的數碼港的人口增長所引致的交通需求。

54. 黃志德先生回應表示，數碼港商場將於今年 6 月底開幕，而貝沙灣將於今年年底入伙，現時運輸署所安排的交通服務主要可應付數碼港人口增長至本年年中的情況。運輸署早前建議的第 970 號線將於貝沙灣入伙前展開服務。巴士及小巴營辦商在並不願為乘客量不足的地方展開服務，但運輸署已盡量安排巴士及小巴營辦商提早展開服務，以縮減非法邨巴的生存空間。就數碼港的發展，運輸署已定期在兩至三個星期進行一次乘客調查，以確保現時所提供的公共交通服務可滿足乘客需求，並在有需要時與巴士公司商討延長服務時間或增加班次等。

55. 柴文瀚先生表示，數碼港的商場於不久將來開幕以及貝沙灣亦會於本年年底入伙，他希望運輸署可提交一份詳細交通規劃安排讓委員了解有關詳情。

56. 主席總結稱，委員會支持上述第 10 號線的計劃，並請運輸署與有關委員商討第 58 及 59 號線的計劃。另外，他亦請運輸署提交有關數碼港的交通網絡及相關的公共交通服務安排予委員會考慮。

57. 馬月霞女士 MH表示，運輸署應已就有關數碼港的交通網絡及公共交通服務安排作出全面規劃。她希望運輸署提交有關數碼港的整套交通配套，讓委員對整套計劃有所了解。

58. 黃志德先生回應時表示，會於會後提交有關交通規劃，包括現時數碼港的交通需求及為配合有關需求的計劃等。

59. 主席請運輸署在計劃來年的巴士路線發展計劃時，關注數碼港的發展。

(會後備註：運輸署已和有關委員接觸，商討加強專線小巴第 59 號線服務的事宜。詳細計劃會於稍後向有關地區人士作出諮詢。)

**議程五： 於以往會議曾作討論事項的進展報告**  
**(截至 2004 年 5 月 15 日的情況)**  
**(交通文件 13/2004 號)**

---

域多利道第二階段第 2 期改善工程

60. 許湧鐘太平紳士表示，依進展報告顯示上述工程於 5 月份完成，他查詢上述工程是否已完成。

61. 張子敬先生回應稱，於鄰近數碼港南面的域多利道仍有修補工作進行。水務署將展開餘下的鹹水管接駁工程，路政署會重舖路面，預計有關工程將於本年 6 月底完成。

鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑路口改善工程及行人天橋計劃

62. 羅錦洪先生表示，部分工程車輛停泊於鴨脷洲橋道北面的巴士站，致使巴士未有足夠位置上落客，並阻塞交通，他希望有關承辦商多加留意，避免停泊工程車於上述巴士站。另外，他近日早上繁忙時間發現，路政署的「吊鷄車」霸佔鴨脷洲橋道北行的其中一條行車線，嚴重影響該帶交通情況，故此希望有關部門密切留意有關事宜。他表示，若情況未有改善，他並不排除向法院申請禁制令阻止工程繼續進行。

63. 張子敬先生回應表示，會向建設部的負責同事反映有關意見。

64. 許湧鐘太平紳士表示，由鴨脷洲橋道北行向利東邨方向的车龍增長，他續查詢有關原因，並請運輸署留意有關情況並研究解決辦法。

(高譚根先生於下午 4 時 35 分離開會場。)

65. 主席請有關部門密切留意上述情況，並提醒該承建商在安排工程時，亦須顧及有關的交通情況。

鋼線灣數碼港發展計劃北面通道建造工程

66. 劉達遠先生表示上述工程已接近完成，並會於本年 7 月 5 日通車。

### 大潭壩路段（交通管理系統）

67. 陳理誠先生表示上述交通管理系統基於當區居民對該計劃有所保留，暫緩執行，他查詢有關詳情。

68. 雷達明先生回應表示，有關項目乃由洪永淇先生負責，但洪永淇先生現正放假，他會將有關查詢轉交洪永淇先生回應。

### 擴展偵察車速攝影系統

69. 羅錦洪先生認為，設置在余振強紀念第二中學的偵察器位置並不恰當，因為該路段為下斜道路，但車速限制卻為 50 公里；在此路段行駛的車輛，雖然以低速檔及未踏油門閥行車，但大多無法減速至 50 公里，故車輛多數被動地超速（50 公里）前行。所以該車輛偵速器是在未能適當配合路段的情況下錯誤安裝。他建議署方另覓位置安裝該偵速器。

70. 雷達明先生表示，會向負責同事反映。

71. 朱慶虹先生查詢，攝影系統本年 5 月 17 日正式運作後，所收取的罰款數目。

72. 許湧鐘太平紳士表示，若有關遷移余振強紀念第二中學對出的偵察車速攝影機系統在 2005 年初才能完成，有關工程需時過長。他希望有關方面盡快清拆位於該中學門前的攝影機系統。

73. 主席認同有關遷移工程時間過長，並請雷達明先生反映有關意見並跟進上述事項。

### 專線小巴第 69 號（鯪漁涌－數碼港）

74. 陳理誠先生建議延長第 69A 循環線至下午 6 時 30 分，以滿足乘客需求。

75. 黃志德先生表示，此項服務主要是中段時間的購物服務，而且營辦商需要在下午五時後調動行走第 69A 號線的車輛行走第 69 號線以應付下班時間的乘客。他謂會一直監察有關服務，並會在有需要時與營辦商商討延長服務時間的安排。

#### 南區巴士候車處上蓋工程進展情況

##### 新巴 310A 號

76. 朱慶虹先生表示，現時置富花園巴士總站共有 3 個候車亭，分別是 2 個城巴及 1 個新巴的候車亭，他認為若只批准新巴翻新上蓋，與另外 2 個候車亭上蓋並不配合，因此建議署方向城巴反映一併翻新其餘 2 個候車亭。

77. 黃志德先生回應時表示，據了解，城巴的資源較緊絀，故或未能安排翻新上述候車亭，但仍會於會後向城巴反映上述意見。

#### **議程六： 其他事項**

78. 主席表示，委員會於上次會議，曾就開設行走南區機場巴士路線事宜作出討論，委員會於會後去信運輸署要求署方研究開設行走南區機場巴士路線事宜。運輸署亦於本年 5 月 27 日回覆，表示會邀請巴士公司研究開辦上述路線之可行性。委員會是次會議曾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。

79. 主席稱柴文瀚先生亦曾就有關事宜來信，表示擔憂機場巴士路線會在完成招標程序後，才諮詢區議會或地區人士。

80. 主席詢問柴文瀚先生是否補充有關意見。

81. 黃志德先生回應時表示，有關項目由巴士組的同事負責，若委員對有關安排有任何意見，他會轉交有關負責同事。

82. 羅錦洪先生表示，南區居民一直強烈要求增設來往機場與南區的巴士路線。他要求運輸署於下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。

83. 柴文瀚先生表示，據了解，運輸署會在第三個程序才會諮詢區議會，故此他擔心若待來年巴士路線發展計劃時才諮詢區議會，一旦委員對有關建議路線內容有任何意見分歧，便可能延遲有關路線開辦的時間。他建議署方首先提交路線建議予議會考慮，或由委員會提交路線建議予運輸署進行其他程序，以避免上述路線遲遲未能開辦。

84. 馬月霞女士 MH 要求運輸署盡快與巴士公司討論有關路線建議，並於下次會議前提交建議予委員會考慮，待委員會同意建議後，便可盡快進行其他程序，以開辦有關路線。

85. 陳理誠先生謂若巴士公司未能提交建議予委員會考慮，他請運輸署擬定有關路線予委員會考慮。

86. 林啓暉先生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。另外，據了解，巴士公司已於早前提交路線建議予運輸署考慮，只可惜運輸署未能盡速決定是否原則上同意有關建議。他強烈要求運輸署或巴士公司在下次會議前，提交路線建議讓委員會考慮。

87. 黃志德先生回應時表示，已詳細將各委員意見記錄，並會向有關同事反映。

88. 主席表示，委員會強烈要求運輸署於下次會議前，提交南區機場巴士路線的建議計劃予委員會討論。

(會後備註：運輸署代表將出席本年 7 月 26 日委員會第五次會議，匯報有關進展。)

89. 柴文瀚先生表示，委員會在討論本年度的巴士路線發展計劃時，請運輸署就有關南區巴士路線發展的政策提交書面回覆，但截至今日，運輸署仍未提交有關的書面回覆，他希望運輸署盡快提交有關方案。



90. 黃志德先生表示，有關負責同事正搜集有關資料，並會盡快回覆各委員。

(會後備註：運輸署已於本年 7 月 20 日致函回覆本委員會的提問，南區區議會秘書處亦已於本年 7 月 21 日將有關來信分發予各委員。)

#### **議程七： 下次會議日期**

91. 南區區議會交通及運輸事務委員會第五次會議將於 2004 年 7 月 26 日(星期一)下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

92. 議事完畢，會議於下午 4 時 55 分結束。

南區區議會秘書處

2004 年 7 月