

南區區議會屬下
地區發展及環境事務委員會
第十四次會議紀錄

日期：2014 年 3 月 31 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	（南區區議會主席）
陳富明先生 MH	（南區區議會副主席）
林啓暉先生 MH	（主席）
麥謝巧玲女士	（副主席）
歐立成先生	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳家珮女士	
陳李佩英女士	
張錫容女士	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林玉珍女士 MH	
廖漢輝太平紳士	
羅健熙先生	
徐遠華先生	
黃靈新先生	
楊默博士	
楊位款太平紳士 MH	
司馬文先生	
陳志榮先生	
陳郁傑博士	
梅享富博士	
伍凱誠先生	
楊穎仁先生	

秘書：

鄭鈞蔚女士	南區民政事務處行政主任（區議會）2 （民政事務總署）
-------	-------------------------------

列席者：

衛懿欣太平紳士	南區民政事務專員（民政事務總署）
伍榮廷女士	南區民政事務助理專員（民政事務總署）
林敏女士	南區民政事務處高級行政主任（區議會） （民政事務總署）
陳業滔先生	南區民政事務處高級行政主任（地區管理） （民政事務總署）
張展雄先生	土木工程拓展署高級工程師 4（港島發展部 2）
李偉德博士	環境保護署高級環境保護主任（區域南） 3
周永志先生	食物環境衛生署南區環境衛生總監
區翠卿女士	房屋署房屋事務經理（西九龍及港島十一）
譚慧珠女士	康樂及文化事務署南區副康樂事務經理 1
劉燕儀女士	地政總署高級產業測量師／南區（港島西及南區地政處）
姚昱女士	規劃署高級城市規劃師／港島 1

出席議程二：

許國新先生	民政事務總署助理署長(2)
朱燦培先生	民政事務總署高級顧問
盧美雲女士	民政事務總署項目經理
林錦江先生	食物環境衛生署高級總監（行動） 1
黃健義先生	香港警務處警司（行動部）
林瑞光先生	地政總署總地政主任／管制（鄉村改善及契約執行／地管理組）
湯柏儒先生	地政總署總產業主任（港島東，西及南區地政處）
蔡尚明先生	屋宇署高級結構工程師／F4

出席議程三及四：

巫菀菁女士	旅遊事務署旅遊事務助理專員 2
梁凱俊先生	旅遊事務署高級經理（旅遊） 2
陳仲銘先生	地政總署高級產業測量師／特別職務
盛智文先生	海洋公園公司主席
苗樂文先生	海洋公園公司行政總裁
李繩宗先生	海洋公園公司副行政總裁
黃志強先生	海洋公園公司工程項目發展總監
張子倫先生	海洋公園公司設計及策劃經理
鄭育良先生	凱達環球有限公司執行董事
郭正謙先生	弘達副董事

程明錦先生 莫特麥克唐納首席環境顧問

出席議程五：

姜錦燕女士 規劃署港島規劃專員
譚桂芬女士 運輸署工程師／南區及山頂 1

出席議程六：

朱淑玲女士 環境保護署環境保護主任（流動污染源）31
劉榮富先生 香港警務處西區交通隊主管

出席議程七：

吳扣慶先生 海事處海事主任／牌照及關務(3)
譚偉文先生 海事處高級助理船務主任／南區

出席議程八：

卓巧坤女士 規劃署總城市規劃／特別職務
盧國中先生 土木工程拓展署總工程師/離島
楊詠珊女士 奧雅納工程顧問香港有限公司項目經理（規劃）
李偉臨先生 奧雅納工程顧問香港有限公司規劃師
鄧思威先生 奧雅納工程顧問香港有限公司高級工程師（交通及運輸）
鄧雅藍女士 奧雅納工程顧問香港有限公司工程師（海事）

出席議程九：

李燕光先生 土木工程拓展署高級土力工程師／設計 2
譚仲潮先生 土木工程拓展署高級土力工程師／工程
楊天倫先生 土木工程拓展署土力工程師／設計 24

出席議程十一（跟進事項一）：

黃日光先生 路政署鐵路拓展處高級工程師／沙中線 4
胡嘉麟先生 香港鐵路有限公司高級統籌工程師
李一凌女士 香港鐵路有限公司公共關係經理－工程項目及物業

出席議程十一（跟進事項二）：

韋耀中先生 渠務署高級工程師／污水工程 4
霍志深先生 渠務署工程師／污水工程 23

開會辭：

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議。

2. 主席表示，為使會議順利進行，根據《南區區議會（2012-2015）會議常規》第 15（3）條，在會議進行期間，所有出席或旁聽會議人士在會議室內必須關掉響鬧裝置及不得使用電訊器材通話。各委員可就每項議程最多發言兩次，每次限時三分鐘。

議程一： 通過地區發展及環境事務委員會於 2014 年 2 月 17 日舉行的會議紀錄初稿

3. 主席表示，第十三次會議紀錄初稿已於會前送交各委員及政府部門代表參閱，直至目前為止，秘書處未有收到任何修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄。

議程二： 加強處理店鋪阻街公眾諮詢
（本議程由民政事務總署提出）
（地區發展文件 10/2014 號）

（黃靈新先生、楊默博士及陳志榮先生分別於下午 2 時 34 分、2 時 40 分及 2 時 44 分進入會場。）

5. 主席歡迎以下部門及機構代表出席會議：

民政事務總署

- 助理署長(2) 許國新先生
- 高級顧問 朱燦培先生
- 項目經理 盧美雲女士

食物環境衛生署（下稱「食環署」）

- 高級總監（行動） 林錦江先生
- 南區環境衛生總監 周永志先生

香港警務處

- 警司（行動部） 黃健義先生

地政總署

- 總地政主任／管制(鄉村改善及契約執行／土地管理組)
林瑞光先生
- 總產業主任(港島東，西及南區地政處) 湯柏儒先生

屋宇署

- 高級結構工程師／F4 蔡尚明先生

6. 許國新先生利用電腦投影片（參考資料一）簡介加強處理店鋪阻街公眾諮詢文件的內容。

7. 朱慶虹太平紳士、歐立成先生、區諾軒先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、張錫容女士、朱立威先生、林玉珍女士 MH、羅健熙先生、徐遠華先生、黃靈新先生及司馬文先生提出以下意見及查詢：

修訂現有法例

- (a) 越界擺賣存在灰色地帶，但相關部門就加強執法提出的方案非黑即白，容易出現矛盾。文件第 4.3 及第 4.5 至第 4.7 段內容自相矛盾，令人無所適從。自市政局解散後，區議會一直爭取下放權力，但是次公眾諮詢反映政府對地區情況一無所知，以致推行政策時一塌糊塗，令人對區議會擔當的角色和作用感到困惑。這是政府首次通過地方行政督導委員會統籌加強店鋪阻街的執法事宜，但項目卻未能針對各區的個別需要。要求政府正面回應會否修訂《區議會條例》第 547 章第 61 款，讓各區針對個別區情管理地區問題，包括小販管理事宜；以及
- (b) 不少店鋪阻街情況存在灰色地帶，以花墟為例，居民和遊客或認為極具地區特色，甚至不認為存在任何阻街問題。在此情況下，不應為加強執法而本末倒置。建議考慮修訂法例及增加發牌彈性，並通過更多地區渠道收集意見，讓地區意見主導執法程序，並加強地區的諮詢角色。

區議會角色

- (a) 區議員與區內許多店鋪關係密切，部分店主更是該區的選民，故區

議會訂定黑點和執法優次會造成矛盾和利益衝突。在政治現實角度而言，亦難以由區議會及各議員要求店鋪自律或將個別店鋪列為阻街黑點；

- (b) 政府部門傾向就不同事宜邀請區議會提供黑點，例如食環署早前曾邀請各區議會硬性提供五個區內環境衛生欠佳的地方作為黑點，當時不同選區的議員已提出不同意見和關注。擔心加強店鋪阻街執法後，各區的執法力度不一，出現投訴或爭議時，相關部門會藉詞黑點由區議會提供，將責任歸咎區議會，對區議會和議員極不公平；
- (c) 從市民投訴的數字已可得知黑點何在，詢問相關部門要求區議會提供黑點的意義。此外，區議會只能向相關部門反映平日收集所得的意見，並無實際參與權力，故此舉無助下放行政權力。相關部門應先釐清區議會的權力和責任；
- (d) 由於相關部門長年執法不力，店鋪阻街問題的確嚴重，但現時卻要由區議會承受各部門執法不力的惡果，並不合理。相關部門已有執法標準和指引，應自行評價執法成效，並考慮加強執法力度的方法，而非將應肩負的決策責任轉移到區議會；以及
- (e) 區議會一直重視店鋪阻街問題，相關部門雖有誠意解決問題，但由於人手和資源不足、罰款額偏低及檢控時間長等因素，執法成效一直未如理想，現時檢討加強執法亦屬適合。但在相關部門釐清執法標準、阻街定義和區議會的權責前，建議先由區議會、地區管理委員會及各分區委員會繼續跟進和監察情況，並繼續協助進行公眾教育和宣傳。

定額罰款制度

- (a) 早前西分區委員會曾討論因多個政府部門互相推卸責任而遲遲未能處理域多利道的阻街問題，建議向政府部門實施罰款／扣分制度，以監察其工作表現；
- (b) 不反對以定額罰款制度處理店鋪阻街問題，並認為擬議罰款金額偏低，有上調空間；以及
- (c) 理解相關部門在執法上的困難，但對加強票控能否真正解決店鋪阻街問題有保留。

特許經營牌照

- (a) 單靠容忍或豁免執法的制度薄弱，執法不一亦會造成爭議，令執法更困難。治本的做法是一如露天餐飲牌照的發牌制度，由相關部門就是否發牌徵詢個別區議會的意見，並在不構成環境衛生滋擾和阻

街的情況下，為個別店鋪劃出指定路面範圍合法營業。如有需要，相關部門亦可就發牌向店鋪收取一定費用。

執法標準和優次

- (a) 理解前線人員往往較難檢控態度惡劣的店主。必須統一定額罰款制度的執法力度和標準，一視同仁，減少執法爭議，這樣有助相關部門的前線人員執法；
- (b) 詢問會否設立上訴機制，讓被檢控的店鋪上訴；
- (c) 有別於屋宇署巡視樓宇有否違規，店鋪阻街問題顯而易見，前線人員可隨時執法，故不存在執法優次的問題；
- (d) 就輕微的阻街情況強硬執法似乎不近人情，希望相關部門在統一執法標準和酌情權之間取得平衡；以及
- (e) 赤柱向來是旅遊熱點，發展密度較低，只有赤柱大街一條主要道路，政府一直酌情容許店鋪和小販經營，商戶亦非常自律，會互相提點避免阻街，希望保留該區的文化 and 特色。

其他意見

- (a) 政府推出店鋪阻街公眾諮詢引起不少居民和商販的關注，詢問相關部門除諮詢各區區議會外，有否徵詢其他地區團體和商戶的意見；
- (b) 公眾諮詢期將於 2014 年 7 月 14 日結束，詢問諮詢期後的工作和安排，並希望相關部門在諮詢期結束後繼續了解全港整體的店鋪和小販阻街問題，以便進一步平衡法理和業界的利益；以及
- (c) 詢問是次公眾諮詢是否涵蓋街頭表演、俗稱「易拉架」的宣傳廣告活動及領匯轄下地方的阻街問題。

8. 許國新先生就委員的意見和查詢綜合回應如下：

- (a) 除諮詢各區議會和市民，民政事務總署會主動聯絡相關商販工會和商會，立法會民政事務委員會亦正就相關事宜籌備公眾聆訊，歡迎社會各界、區議會、個別議員及地區組織參與。署方希望收集社會不同界別和階層的意見，以全面地考慮政策，並平衡各方面的需要；
- (b) 政府一向非常重視區議會對各項政策的意見，區議會及其議員對地區情況及市民的需要及期盼有深入認識，故就加強處理店鋪阻街事宜徵詢區議會的意見；
- (c) 事實上，各相關執法部門一直有就店鋪阻街問題諮詢區議會，南區區議會亦曾就區內店鋪阻街問題提供黑點。政府在 2009 年曾採取

「先禮後兵」的方式處理店鋪阻街，當時由各民政事務專員及區議會主席簽署呼籲信，並在當區的區議員協助下向相關店鋪派發呼籲信和宣傳單張，鼓勵店鋪自律。區議會及當區議員在整個過程擔當重要角色；

- (d) 現時法例將執法權力賦予相關部門首長，繼而下放至前線執法人員，故執法工作必定由執法部門負責，執法部門亦須承擔執法的後果，而區議會的參與是向政府提供意見。由於區議會熟悉當區事務，執法部門亦希望多就加強處理店鋪阻街事宜聽取區議會的意見。強調無意將執法責任轉嫁區議會，只是希望就改善執法方案徵詢區議會的意見；
- (e) 政府從來沒有硬性規定各區店鋪阻街黑點的數目，日後亦然。事實上，每區店鋪阻街黑點的數目亦因區內店鋪阻街情況不同而各有所異；有些地區店鋪阻街黑點數目較多，有些則較少，紀錄上，有部分地區並未有提供任何店鋪阻街黑點。而地點的數目亦會按實際情況經檢討後可能作調改；
- (f) 認同執法力度提高有助解決店鋪阻街問題，故諮詢文件建議不論主流意見是否支持設立定額罰款制度，政府會加強執法；
- (g) 政府在諮詢文件中明確表示擬議的定額罰款制度是一個額外的執法工具，不會取代現有的各項執法工具，包括以傳票方式檢控違規人士。建議設立的定額罰款制度，並非針對新的罪行或設立新的條例。若設立定額罰制度的建議獲得支持，政府會進行修訂相關法例，在向立法會提交草擬法例時，有關執法部門必須制定清晰的執法指引，包括在何種情況下發出定額罰款通知書或以傳票方式提出檢控，一併提交立法會參閱。在正式落實執行定額罰款制度前，有關執法部門會為前線人員提供所需培訓，並在宣傳期後才正式執法；
- (h) 在公眾諮詢期完結後，署方會一併考慮所有意見，再作定案。目前，希望區議會能就政府各項提議，包括定額罰款制度及罰款金額發表意見；以及
- (i) 不排除部分地區（例如赤柱）的店鋪別具特色，其鋪外的擴展營業範圍又不會對行人和交通造成迫切危險，在店鋪經營者能自律遵照經執法部門同意的擴展範圍的大前題下，在充分考慮各方面的意見，包括區議會的意見後，執法部門可考慮容後執法，甚至容忍。

9. 陳富明先生 MH、區諾軒先生、柴文瀚先生、張錫容女士、羅健熙先生、楊默博士、司馬文先生及梅享富博士繼續提出以下意見和查詢：

特許經營牌照

- (a) 多位委員建議設立發牌制度，要求署方代表先作回應；
- (b) 申訴專員公署於 2013 年批評食環署執法不力，故理解該署希望盡快加強執法，但強調單靠區議會反映店鋪阻街黑點並非有效做法，必須從修改法例着手，並重申訂立發牌制度的重要性。相關部門亦應制訂一套清晰準則，以供區議會考慮是否批准個別阻街影響較輕微的店鋪伸延擺賣。根據文件第 4.5 段，區議會一方面須提供黑點和執法，另一方面須向市民宣傳不要光顧越界擺賣的店鋪，但最終部分店鋪可能會獲暫緩執法，甚至得以保留，對日後應否鼓勵市民光顧獲區議會容許越界擺賣的店鋪感到非常困惑，認為政策自相矛盾，令人無所適從；
- (c) 屋宇署以「零容忍」的方針處理樓宇違例僭建問題，並制訂清晰執法指引，在短期內已大大改善本港整體的違例僭建情況。建議相關部門下放權力予區議會，按個別區情自行訂立執法標準，劃出區內可容許店鋪伸延經營的區域，向相關商戶發出特許經營牌照，然後在其他區域統一採取「零容忍」的執法標準。這樣既能方便前線人員執法，亦有助減少執法爭議；
- (d) 建議同時讓區議會自行制訂地區店鋪設計指引，以推動地區特色；
- (e) 加強票控和懲罰只能增加告票數字，未必能解決實際問題，故贊同發牌制度方為治本之策；以及
- (f) 問題癥結是由於現行法例不能以「一刀切」方式執法，故治本做法是修改法例，令大家無須以「一刀切」形式處理問題。

定額罰款制度

- (a) 欣賞增設定額罰款制度的建議，惟店鋪阻街問題存在已久，只增加一項對策似乎效果有限。

區議會角色

- (a) 相關部門應先檢討執法力度的基本問題，而非由區議會提供黑點，主導部門如何執法；
- (b) 作為民選議員，即使「被擺上枱」亦須有承擔，反而擔心前線執法人員無辜成為受害者；以及
- (c) 街道管理除店鋪阻街外，亦包括小販、欄杆和過路位置等安排。相關部門只就店鋪阻街諮詢區議會，無助下放行政權力，區議會亦無從發揮其諮詢角色。

其他意見

- (a) 食肆阻街除票控罰款外，亦設有扣分制度，在一年內被扣超過 15 分便須吊銷牌照七日，而店鋪阻街則只有票控，建議考慮增加店鋪阻街的罰則，以提高阻嚇力；
- (b) 希望了解是次公眾諮詢是否包括街頭表演、俗稱「易拉架」的宣傳廣告活動、領匯轄下地方及食環署轄下街市的阻街問題；
- (c) 加強執法涉及基層市民的利益，希望相關部門落實法例前慎重考慮及平衡各方面因素；以及
- (d) 詢問諮詢期完結後的安排，並希望相關部門在制訂政策和執法指引時加強透明度，在徵詢區議會後才向立法會提交建議，並盡快讓前線人員和業界知悉執法標準。

10. 許國新先生就委員的意見和查詢回應如下：

- (a) 因會議時間所限，或未能回應委員所有意見和提問，但強調有同事已筆錄有關意見，並會一併考慮所有意見；
- (b) 進行公眾諮詢旨在廣納各方面意見，現階段不排除任何方案的可行性，待公眾諮詢期完結後，作一併考慮；
- (c) 備悉有委員對發牌制度和「零容忍」執法方針的意見；
- (d) 至於店鋪黑點，可以由執法部門提出，並諮詢區議會，亦可以由區議員提出，在區議會作討論。區議會向各執法部門提供黑點的合作方式一直行之有效，若委員認為上述合作方式有改善空間，歡迎提出建議，由相關執法部門一併考慮；
- (e) 公眾諮詢期於 2014 年 7 月 14 日結束。有關部門除於諮詢期間諮詢 18 區區議會外，亦歡迎議員和市民通過電郵、傳真或郵寄方式提出意見。此外，立法會正安排公聽會，歡迎有興趣人士出席。在諮詢期結束後，部門會整理所收集的意見，並向地方行政督導委員會提交報告。若所得的主流意見贊成設立定額罰款制度，政府便會進行立法程序，屆時會進一步研究法例細節和執法標準；
- (f) 個別地區已就酌情個案提供清晰指引，以九龍城區為例，地區建議在不影響行人安全和造成嚴重交通阻塞的情況下，容許在適合地方進行特色擺賣活動（可用範圍以不超過路面四分之一，而餘下路面空間不少於 1.5 米為限）。此建議已獲相關部門接納。由於各區的情況不同，所以現時訂定的酌情指引也有不同；
- (g) 同意不能「一刀切」解決問題，故修訂法例必須兼顧正反意見，以在應否容許在具地方特色的地方，讓商鋪有限度伸延經營及加強執法之間取得平衡。諮詢文件第 4.1 至 4.5 段正是希望區議會就如何

取得兩者平衡提供意見；以及
(h) 強調執法責任和後果由相關部門負擔。

11. 林錦江先生補充表示，是次公眾諮詢所擬議的定額罰款制度旨在處理與店鋪阻街相關的問題，並不適用於處理與街頭表演和「易拉架」相關的問題，而食環署就「易拉架」問題有既定的執法工作指引。

12. 主席總結時表示，店鋪阻街有礙市容，亦會對行人和道路使用者構成危險，委員會歡迎政府提出加強處理上述問題的措施。然而，店鋪阻街涉及許多利益問題，令執法變得極為困難，故有委員提出應從修訂現有法例、設立定額罰款機制、提高罰則，以及劃一執法標準着手，以加強執法力度。此外，有委員認為由區議會建議酌情處理部分情況的做法不合法理。如政府認為某些情況可獲豁免，應以特許經營牌照的方式處理及規管，在考慮是否發牌時可諮詢區議會，而非由區議會推薦是否就某些違例情況執法。

13. 此外，相關部門就加強處理店鋪阻街事宜主動諮詢各區區議會，可見政府重視區議會的意見，委員會對此表示歡迎。區議會在地區行政扮演重要的諮詢和監察角色，政府部門應小心平衡與區議會的關係，務求在聆聽區議會意見的同時，不致將部門應肩負的決策責任轉移到區議會。主席請相關部門備悉並考慮委員提出的意見，並在諮詢期完結後，適時向區議會作進一步匯報。

議程三： 海洋公園海洋酒店的進展
（本議程由旅遊事務署提出）
（地區發展文件 11/2014 號）

14. 主席歡迎以下部門及機構代表出席議程三及四：

旅遊事務署

- 旅遊事務助理專員 2 巫菀菁女士
- 高級經理（旅遊）2 梁凱俊先生

地政總署

- 高級產業測量師／特別職務 陳仲銘先生

海洋公園公司

- 主席 盛智文先生
- 行政總裁 苗樂文先生
- 副行政總裁 李繩宗先生
- 工程項目發展總監 黃志強先生
- 設計及策劃經理 張子倫先生

凱達環球有限公司

- 執行董事 鄭育良先生

弘達

- 副董事 郭正謙先生

莫特麥克唐納

- 首席環境顧問 程明錦先生

15. 盛智文先生表示，南區對他本人和海洋公園而言非常重要，故雖然海洋酒店發展項目已獲城市規劃委員會（下稱「城規會」）批准，仍希望在可行情況下盡量融合各方面的意見，務求令項目更盡善盡美。園方及顧問公司代表將簡介海洋酒店的修訂設計和最新進展，以回應委員於上次會議提出的意見。

16. 鄭育良先生利用電腦投影片（參考資料二）簡介海洋酒店的最新設計。

17. 李繩宗先生利用電腦投影片（參考資料二）回應委員於上次會議就綠建環評標準、臨時交通安排、行人路線安排及舉辦居民諮詢會等方面提出的意見。

18. 朱慶虹太平紳士、柴文瀚先生、陳李佩英女士、馮仕耕先生、麥謝巧玲女士、徐遠華先生、司馬文先生及梅享富博士提出以下意見及查詢：

酒店外觀

- (a) 海洋公園一直因應區議會的意見不斷修訂海洋酒店的設計，過程絕不簡單，可見園方尊重並認真對待區議會的意見，其從善如流的積極態度值得欣賞；
- (b) 多位委員認為最新的酒店設計大為改善，較早前的玻璃幕牆更能配

- 合周邊環境，對修訂後的設計感到滿意；；
- (c) 希望在酒店外牆進一步加入環保和綠化元素；
 - (d) 對環保木條設計表示欣賞，但擔心日後的保養和清潔問題；
 - (e) 建議酒店加入更多海洋生物和大自然元素，以配合海洋公園的特色和主題；
 - (f) 希望園方承諾酒店入口招牌不會面向民居；
 - (g) 對於酒店頂部放置招牌有保留。由於大部分遊人曾經行人天橋從港鐵站前往海洋公園，故建議將招牌放在酒店大門位置，相信仍可收宣傳之效；以及
 - (h) 希望進一步研究提高房間和酒店整體的空間感，而不單單着眼利潤而用盡地積比率。

交通安排

- (a) 海洋公園入口位置的停車場現時可容納 60 至 80 輛旅遊巴，酒店建築工程展開會造成旅遊巴泊位短缺的問題，對黃竹坑一帶的交通帶來嚴重影響。希望盡量研究善用港鐵南港島線（東段）的工地，以便酒店建築期間作停泊旅遊巴之用；
- (b) 目前，海洋公園在平日黃昏的離場高峰期已見人山人海，相信隨着港鐵南港島線（東段）啓用及大樹灣水上樂園落成後，前往南區的人流將大幅上升。非常憂慮日後的交通情況，園方必須積極研究可行方案，以助解決海洋公園附近的交通問題；
- (c) 歡迎海洋公園不斷發展，成為南區以至本港的旅遊亮點，但園方的成功卻在交通方面為周邊社區帶來極大的影響，區議會亦因相關交通問題而承受重大壓力。理解區內的交通壓力並非只由海洋公園造成，但前往園方的旅遊巴的確為主要的交通壓力來源之一；
- (d) 園方代表曾在南區交通事宜聯絡小組（下稱「聯絡小組」）會議表示，同意考慮使用港鐵南港島線（東段）的工地作臨時停泊旅遊巴用途。據了解，該港鐵工地將於 2015 年年底完工，但海洋酒店建築工程將於 2014 年內動工，兩者的使用時間並不配合，希望園方在動工前詳細交代建築期間其他旅遊巴停泊安排，否則會對南區整體的交通帶來災難性影響。此外，海洋公園本身幅員廣大，希望園方先積極探討公園範圍內是否有空間提供更多旅遊巴泊位，以真正紓緩交通問題；
- (e) 單靠電台廣播海洋公園停車位已滿的資訊並不足夠，建議在各隧道出入口和港鐵站豎立顯示屏，讓市民及早因應園內情況決定是否前往海洋公園，以及乘坐何種交通工具前往園區；以及
- (f) 詢問海洋公園會否制訂每天到訪的旅遊巴數目上限，以及有否評估

園區每天可接待的團體旅客數目。

行人安排

- (a) 對從海洋酒店南面繼續前往海灣區的行人安排表示滿意，但希望園方和運輸署加以協調，優化海洋酒店西面的行人路網絡（即黃竹坑道、香葉道、海洋公園道及警校道一帶），為居民和遠足人士提供更完善的行人設施。

其他意見

- (a) 重申園方應在黃竹坑商貿區發展酒店項目的立場；
- (b) 同意海洋公園不能單靠入場收費維持營運，必須開拓酒店和零售業務，故支持園方發展酒店的計劃；
- (c) 暫時未有機會就酒店的修訂設計與居民溝通，要求海洋公園在落實設計前徵詢居民的意見，日後因應居民的意見再作出調整；
- (d) 綠建環評設有不同等級，相關的環保標準程度差距甚大，而海洋公園承諾取得的「不予評級」屬於得分為 40 分或以下的級別。嚴格來說，有關項目並不可視為環保建築。從業界角度而言，建築物至少須取得金級別（即得分 65 分或以上）才屬於環保建築，猜測園方只承諾取得「不予評級」是希望獲政府豁免最多 10%的總樓面面積。希望園方盡量取得更高的綠建環評級別，以確保酒店興建期間和日後營運不會對附近環境造成太大影響；以及
- (e) 希望園方會按現時設計圖興建海洋酒店，以免出現貨不對辦的情況。

19. 巫菀菁女士回應表示，海洋公園已委聘交通顧問就海洋酒店項目及園方日後發展的各個項目進行整體的交通影響評估，並會繼續通過聯絡小組與地區不同持分者溝通，以研究改善交通的方案。

20. 李繩宗先生就委員的意見和查詢綜合回應如下：

- (a) 承諾與發展商探討放置酒店招牌的最佳位置；
- (b) 理解委員就酒店項目對區內交通影響的意見和關注，在正式落實麗新集團為成功投標者後，園方會與發展商及交通顧問積極研究更多方案，以改善旅遊巴停泊及整體的交通安排；
- (c) 會先通過聯絡小組與各持分者就交通影響評估報告及其建議方案進行溝通，然後才將建議提交運輸署審批；以及

- (d) 發展商在投標時已承諾海洋酒店會符合綠建環評的基本級別，園方亦曾與發展商探討以取得金級別為目標。在正式委任發展商後，會盡量為酒店項目爭取更高的綠建環評級別。

21. 陳仲銘先生就海洋酒店興建期間的臨時泊車安排回應如下：

- (a) 海洋公園日後與地政總署簽訂的契約修訂書將列明海洋公園須於海洋酒店用地範圍內或園內提供一定數量的旅遊巴停泊車位，以補償因興建酒店及其施工期間而失去的長期及臨時泊位。同時，地政總署認為若日後海洋公園因增加或改善設施而引致泊車位短缺，理應先利用園內地方提供補償泊位，解決問題；
- (b) 在採取上述措施後，若園方仍認為園內泊車位不足而須於園外另覓長期及短期泊車用地，園方應向運輸署提交建議及數據，以供該署一併檢視及考慮區內整體缺乏的泊車位數目和種類；
- (c) 一般而言，地政總署會以短期租約招標形式協助解決短期的泊車位短缺問題。地政總署會配合運輸署的建議，盡量物色合適用地以解決短期的泊車位短缺問題，例如探討使用現時港鐵南港島線（東段）工地用作解決短期的泊車位短缺問題的可行性；及
- (d) 因園方正進行交通影響評估，署方會密切留意該交通影響評估報告，適時與運輸署及園方保持聯繫，盡量提供適合臨時土地，以協助運輸署解決短期的泊車位短缺問題。

22. 主席總結時表示，大部分委員對海洋公園從善如流的積極態度表示欣賞，並對修訂後的酒店設計感到滿意。當區議員即將就酒店發展事宜舉行居民會議，委員會希望園方除了重視區議會的意見外，亦認真考慮並盡量採納受影響居民的意見，務求最終方案能盡量符合各方面的期望。此外，委員會對園方只承諾為酒店項目取得「不予評級」的綠建環評級別感到失望，要求在正式委任發展商後必須取得較高評級。同時，委員會非常關注酒店項目對區內交通造成的影響，要求園方在動工前進行全面的交通影響評估，並適時向區議會匯報最新的進展和交通安排。

議程四： **海洋公園大樹灣發展項目的進展**
 （本議程由旅遊事務署提出）
 （地區發展文件 12/2014 號）

（楊位款太平紳士 MH、梅享富博士、陳家珮女士、黃靈新先生及陳郁傑博士分別於下午 5 時 42 分、6 時 14 分、6 時 15 分、6 時 16 分及 6 時 17

分離開會場。)

23. 巫菀菁女士表示，海洋公園曾於 2013 年 4 月向委員會簡介將園內大樹灣的用地發展為全天候水上樂園的計劃，上述項目亦於同年獲立法會財務委員會批出 22.9 億元的政府貸款支持。海洋公園希望於是次會議就深化的水上樂園設計和細節徵詢南區區議會的意見。

24. 盛智文先生表示，非常明白區議會關注樂園發展項目對區內交通造成的影響。他曾協助爭取將港鐵帶入南區，相信港鐵南港島線（東段）落成後，交通情況會有所改善。海洋公園會與地區，尤其是區議會保持緊密合作，認真研究項目對交通造成的影響，盡力改善相關問題。水上樂園是許多香港市民的集體回憶，而且本港正面對其他東南亞地區的旅遊發展競爭，故園方希望重新發展水上樂園，加強本港的旅遊特色。有別於以往的水上樂園，新水上樂園設有室外及室內園區，將全年開放。

25. 鄭育良先生、苗樂文先生及郭正謙先生利用電腦投影片（參考資料三）分別簡介水上樂園的最新設計、發展時間表和交通影響評估內容。

26. 朱慶虹太平紳士、歐立成先生、區諾軒先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、張錫容女士、朱立威先生、馮仕耕先生、林玉珍女士 MH、廖漢輝太平紳士、羅健熙先生、麥謝巧玲女士、徐遠華先生、司馬文先生及陳郁傑博士提出以下意見及查詢：

設計

- (a) 多位委員認為新設計具創意，令人眼前一亮，感到非常滿意；
- (b) 根據過往經驗，不少綠化設計最終變成石屎建築，貨不對辦。詢問園方將如何確保設計圖上綠化的地方日後會保持綠化，以及綠化部分的保養問題；
- (c) 與其他東南亞地區相比，香港氣候有四季之分，發展水上樂園有一定風險，對園方敢於投資表示欣賞；
- (d) 水上樂園採用玻璃天幕設計，相信有助於冬季採集自然光，惟夏天陽光猛烈，擔心反而須消耗更多能源降溫。此外，昨晚（即 2014 年 3 月 30 日）九龍塘又一城商場因暴雨而發生天花下塌意外，相信建築業界須重新探討玻璃天幕的安全性，希望園方留意；以及
- (e) 建議在建築物頂部採用太陽能光伏板，提高環保效能和實用性。

交通問題

- (a) 重申海洋公園發展會對周邊社區帶來許多交通問題，隨着港鐵站物業上蓋和大型購物商場落成，黃竹坑的人流將大幅增加。海洋公園委聘的交通顧問與早前港鐵公司聘用的為同一公司，當時港鐵公司的交通顧問表示黃竹坑「綜合發展區」的安排足以應付日後港鐵黃竹坑站、其物業上蓋及購物商場、海洋公園發展及周邊商業發展的交通流量，惟該報告結果與一眾議員的經驗不符，區議會因而非常擔憂屆時會重演時代廣場的問題，尤其是海洋公園道迴旋處、警校道、南朗山道及深灣道一帶的交通將非常擠塞。周末和假日等前往海洋公園和水上樂園的高峰期，一旦發生輕微交通意外，足以令整區交通癱瘓，後果非常嚴重。希望海洋公園的交通顧問認真進行交通影響評估，不要重演港鐵公司和區議會的意見分歧；
- (b) 並不質疑交通顧問公司的專業知識，但報告顯示進行評估的時間分別為上午 10 時至 12 時及下午 5 時至晚上 7 時。根據經驗，實際繁忙時段應為下午 1 至 2 時，故對報告結果有保留。此外，許多市民在夏季前往深灣遊艇會，故深灣道於下午 5 時至晚上 7 時非常擠塞，詢問顧問公司在進行評估時有否留意上述情況。夏季是水上樂園的旺季，亦是深灣遊艇會最繁忙的時分，交通肯定非常擠塞，希望園方和交通顧問認真研究改善方案；
- (c) 雖然園方表示水上樂園的主要對象是本地市民，但不可低估水上樂園對團體旅客的吸引力，除了內地旅行團外，亦會吸引本地地區團體舉辦「一天遊」。大量旅遊巴前往大樹灣會嚴重影響深灣道一帶的交通，加重區內的交通壓力。雖然港鐵南港島線（東段）將於 2015 年通車，而水上樂園將於 2017 年才完工，尚有兩年時間調整交通方案，但強調海洋公園必須認真研究，確保水上樂園的設計有助疏導人流；
- (d) 參考區內其他旅遊熱點的交通情況，大量旅遊巴前往赤柱令區內餐廳應接不暇，而田灣的交通亦因酒店落成備受影響。因此，多管齊下疏導人流和車流對區內的持續旅遊發展至為重要；
- (e) 即使明知目的地泊車位已滿，本地市民仍傾向駕駛私家車前往沙灘，故南區沙灘在夏季經常須由大量警員維持交通秩序。大樹灣設有 250 個私家車泊車位，定會吸引大量市民駕車前往，希望園方留意日後的交通安排；
- (f) 希望園方盡量調整工程車輛出入大樹灣的時間，避免與深灣道的繁忙時間重疊；
- (g) 海洋公園將發展另外兩間酒店，分別為漁人碼頭酒店和高峰酒店，相信旅客亦會從深灣道方向前往漁人碼頭酒店，但交通影響評估報

告卻未有提及相關影響，希望園方盡快交代上述兩個酒店項目的進展和對交通造成的影響；以及

- (h) 海洋公園不斷發展，有需要增設深灣道行人天橋，以減輕黃竹坑的交通負荷，希望運輸署和路政署等相關部門認真考慮區議會的建議。

開拓海路交通

- (a) 相信本地市民大多會乘坐港鐵前往水上樂園。由於港鐵黃竹坑站一帶的交通將非常繁忙，建議參考珍寶海鮮舫的做法，在鴨脷洲和香港仔建設碼頭接載訪客前往大樹灣，不但有助疏導路面交通，亦為訪客提供別具特色的水上體驗，更能讓旅客認識海洋公園以外的地方，促進南區整體的旅遊發展，絕對是雙贏方案，希望園方和相關部門積極考慮；
- (b) 早已與海洋公園商討開拓海路交通的可行性，但因大樹灣對開水域滿布珊瑚，不能在該處興建碼頭，而技術上可行的位置卻位於海洋公園範圍外，須由旅遊事務署及相關部門負責；
- (c) 政府曾斥資為迪士尼樂園興建碼頭，惟該處最終變成遊艇停泊處，根本沒有任何公共交通工具使用迪士尼碼頭，甚至被審計署批評浪費資源。此經驗或令政府在興建碼頭事宜上卻步，故建議海洋公園先承諾提供海路服務，才由政府相關部門預留資源興建碼頭；
- (d) 區議會早已提出開拓海路旅遊的建議，惟旅遊事務署一直對建議不置可否，希望署方積極關注南區整體的旅遊發展，並與相關部門協作，克服困難；以及
- (e) 委員會將於稍後議程就增加船隻泊位進行討論，詢問海洋公園是否支持在大樹灣對開海面增加船隻繫泊設施和水上活動。

一併美化附近環境

- (a) 整體的遊覽體驗對遊客的印象至為重要，政府在此方面為迪士尼樂園提供許多協助，希望旅遊事務署亦撥出資源美化深灣道一帶，以配合海洋公園和水上樂園的長遠發展；
- (b) 從黃竹坑港鐵站步行前往水上樂園需時約 20 分鐘，對年輕人而言可以接受。惟深灣道和布廠灣一帶的船廠和工廠欠缺整體規劃，環境雜亂無章，故建議一併美化上述路段，改善沿途景觀，為旅客提供較佳的步行環境，同時有助促進南區的旅遊發展；以及
- (c) 建議搬遷深灣道和布廠灣的船廠，以便連同珍寶海鮮舫、香港仔海濱公園等景點作整體旅遊項目。希望旅遊事務署與相關部門互相配合，更積極推動南區的旅遊發展。

其他意見

- (a) 水上樂園將全年運作，但相信冬天人流較少，希望園方研究以年票、月票或南區居民優惠票等形式吸引居民在非繁忙時段入場，以善用水上樂園設施。希望園方盡快向區議會交代各優惠方案；
- (b) 海洋公園表示水上樂園可容納近萬名訪客，希望設計能讓所有訪客同時舒適地享用設施；以及
- (c) 希望了解園內 19 項「高端動感水上滑梯」的詳情。

27. 巫菀菁女士就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 喜見最新的水上樂園設計獲委員支持；
- (b) 開拓海路交通須顧及實際商業成效，相信園方會聯同交通顧問與運輸署集中研究如何改善港鐵南港島線（東段）通車後的陸路交通方案，包括增設行人天橋和改善路口安排等建議。交通顧問亦會就海洋公園整體發展進行全面研究，交通影響評估報告須經運輸署審閱，能起把關作用；
- (c) 地區意見認為船廠是南區的一分子，故旅遊事務署沒有因應旅遊發展而搬遷布廠灣和深灣道船廠的計劃，但會向相關工務部門反映委員的意見，研究美化大樹灣附近一帶道路的可行性；以及
- (d) 南區得天獨厚，旅遊資源豐富，除海洋公園外，本身已有許多著名旅遊景點，包括淺水灣、赤柱和香港仔等，故署方會繼續宣傳南區整體的旅遊特色，吸引旅客前往南區。

28. 苗樂文先生就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 海洋公園在設計所有發展項目時均非常仔細，務求實物不會偏離原設計圖；
- (b) 以水上樂園所有訪客能同時舒適地享用設施為目標，現時設計以每位訪客每小時享用兩至三項設施為基礎，每項設施的輪候時間將少於 30 分鐘；
- (c) 19 項「高端動感水上滑梯」涵蓋不同種類和元素，能同時照顧所有訪客的喜好和需要，行動不便人士、長者、幼童和嬰兒亦能按需要享用不同設施；
- (d) 水上樂園的主要對象是本地市民及自由行旅客，園方在設計設施及宣傳工作亦有所配合，相信不會吸引大量旅行團和旅遊巴前往。交通影響評估報告是以上述假設為評估基礎；
- (e) 目前，訪客集中在傍晚欣賞「雙龍奇緣」表演後才離開海洋公園，

故離場人潮較集中；而水上樂園的訪客人場和離場時間分布將較平均，園方會按入場和離場高峰時段管理人流，相信對交通的影響比委員想像輕微；

- (f) 海洋公園非常重視企業的社會責任，現時共設有 13 項門票優惠，惠及長者和殘疾人士，香港市民亦可於生日當天免費入場。單於 2013 年，園方提供的門票優惠金額便高達 1 億 5 000 萬港元。會繼續探討擴大優惠的空間，以回饋社區；以及
- (g) 高峰酒店位置較偏遠，而漁人碼頭酒店會與水上樂園連成一線，相信對景觀和交通的影響不大。正分階段處理上述兩間酒店的發展，希望與水上樂園同步落成，惟須待落實海洋酒店後才能進行招標工作。

29. 主席表示，委員大致滿意和支持水上樂園的設計和園方運作細節，但最關注設施帶來的交通影響，希望園方代表集中就交通問題作出回應。

30. 盛智文先生就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 交通情況不理想會令遊客留下壞印象，故海洋公園亦以改善附近交通為目標。園方已聘請交通顧問進行評估，務求設施不會造成交通影響。弘達是國際知名的交通顧問公司，經驗豐富，希望委員相信其專業評估。交通顧問正就海洋公園發展進行詳細的交通影響評估，希望委員待有實際評估數據後再就結果進一步討論；
- (b) 大樹灣以往亦是主題公園的出入口之一，當時每天的出入人流約為 15 000 人次。預計水上樂園在夏季和冬季每天的人流分別為 7 000 及 4 500 人次，相信現有設施能應付上述人流；
- (c) 不少市民喜歡乘坐渡海小輪來往中環，對遊客來說亦是特別的體驗，認同增設海路接駁設施有助疏導交通，但海洋公園不能單方面處理，須由相關部門提供協助，以改善南區整體的交通情況。會繼續聯同交通顧問研究在園方能力範圍內改善交通的方法；以及
- (d) 非常支持一併美化深灣道附近的環境，並同意增加船隻繫泊位和水上活動設施。香港地少人多，每個地區均面對不同困難，須有賴多方面同心協力，積極研究不同方案，以改善整體環境。

31. 主席總結時表示，委員大致對水上樂園的最新設計表示滿意，並支持此項目。然而，由於預計項目將深受公眾歡迎，委員非常關注所吸引的額外人流對區內交通造成的影響，因此要求海洋公園聯同交通顧問公司認真地進行全面的交通影響評估，提出切實解決交通擠塞問題的方案，並盡快向區議會匯報詳情。此外，委員會請旅遊事務署備悉有關增設水上接駁

的安排和美化深灣道的建議，並進行跨部門研究，提供適當的交通配套設施，以解決整體的交通問題，並於會後向委員會提供書面補充。

32. 朱慶虹太平紳士、區諾軒先生及司馬文先生詢問旅遊事務署對興建碼頭接載訪客來往大樹灣的意見。

33. 巫菀菁女士回應表示，理解委員對開拓海路交通的訴求，但旅遊事務署不能單獨決定上述建議的可行性，須先向相關部門了解實際運作和執行問題。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將旅遊事務署就開拓海路交通建議的回應電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

議程五： 擬議改劃兩幅位於赤柱的土地作住宅發展
（本議程由規劃署提出）
（地區發展文件 13/2014 號）

34. 主席歡迎以下部門代表出席會議：

規劃署

- 港島規劃專員 姜錦燕女士

運輸署

- 工程師／南區及山頂 1 譚桂芬女士

35. 姜錦燕女士表示，目前本港的房屋需求殷切，《2014 年施政報告》宣布政府分別以短、中及長期政策增加土地供應，而中至長期的措施包括新發展區的規劃、岩洞研究及填海建議等。然而，由於該等方案需要時間規劃和開拓，政府必須同步在市區及其邊緣物色適合及具潛力作住宅用途或其他社會所需用途的土地，並在規劃和基建設施許可的情況下適度提高發展密度，以增加住宅單位供應。規劃署一直協助物色適合及具潛力發展作住宅用途的用地，南區共有 14 幅，惟部分土地仍須進行技術和可行性研究，需較長時間處理，待完成後才諮詢區議會。而署方是次在向城規會提交改劃建議前，先就兩幅位於赤柱，已經完成檢討的土地諮詢南區區議會，以期擬議改劃作住宅用途。

36. 姚昱女士利用電腦投影片（參考資料四）簡介赤柱兩幅土地的情況和擬議改劃用地的詳情。

37. 區諾軒先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、張錫容女士、馮仕耕先生、羅健熙先生、麥謝巧玲女士、徐遠華先生、楊默博士及司馬文先生提出以下意見及查詢：

支持

- (a) 兩幅土地毗鄰低密度屋苑富豪海灣。富豪海灣落成後大大改善附近環境，相信額外發展 222 個單位對附近的環境影響有限，反而能提升景觀，並改善治安；
- (b) 兩幅用地位於鄉郊位置，欠缺交通配套，難以發展公營房屋。在房屋需求殷切的大前提下，於該處發展低密度住宅能平衡整體房屋的供應，並兼顧社會不同階層的住屋需要；
- (c) 本港社會以發展經濟為主，擬議方案有助吸引外地專才來港定居發展及外商投資，同時有助增加政府的財政收入。政府可利用賣地收益興建更多公營房屋及制訂其他福利措施，讓基層市民受惠；以及
- (d) 認同不斷發掘適用土地發展房屋的需要，相信相關部門會以專業判斷於個別土地發展合適的房屋類型。希望相關部門繼續物色更多適合用地興建公營房屋，以顧及基層市民的需要。

反對或有保留

- (a) 不反對增加整體的房屋供應，並支持規劃署繼續物色合適的土地。然而，富豪海灣最近的單位售價由 8 000 萬元至 1 億 2 000 萬元不等，對普羅市民來說可謂是天文數字。兩幅用地合共只提供 222 個住宅單位，與政府十年內興建 47 萬個單位的目標相比只是冰山一角，不但無助紓緩樓價高企的壓力和基層市民急切的住屋需求，更會加劇社會貧富懸殊的問題；
- (b) 區議會曾向政府當局建議在南區其他用地發展住宅，包括黃竹坑警校用地（下稱「警校用地」），惟相關部門對建議一直不置可否。重申要求規劃署認真考慮善用警校用地發展住宅的建議，以真正紓緩本港的房屋壓力；
- (c) 近年，政府開發綠化地帶的計劃往往未能惠及基層市民，而且有掠奪公共資源以滿足一小撮富豪之嫌，對普羅市民極不公平。赤柱素為鄉郊地帶，環境恬靜優美，反對在「綠化地帶」興建任何住宅；
- (d) 雖然 222 個單位數目不多，但低密度住宅居民大多依靠私家車代

步，以平均每戶擁有兩輛私家車計算，每天的车流量已多達 800 多架次。海灣區和赤柱一帶現時的交通量已達飽和，加上擬議的赤柱多層停車場，赤柱灘道、赤柱新街及赤柱村道一帶的車流將大大提高，絕不能承受每天額外 800 多架次的車流量；

- (e) 擔心相關部門高估市場對擬議 222 個低密度住宅單位的需求，以致拍賣土地時交投淡靜，政府最終或會賤賣土地。若發展商以低價投得用地後以豪宅價格出售，恐有官商勾結之嫌，希望相關部門認真考慮箇中利弊；以及
- (f) 規劃署處理改劃項目總是獨立進行，即使委員會通過規劃署是次改劃赤柱兩幅土地的建議，亦不代表署方日後會積極回應區議會的訴求和基層市民的需要，故希望一眾委員保持清醒，齊心反對項目，並強調政府應加強物色土地的諮詢程序，不要閉門造車；以及
- (g) 社會不同階層均有住屋需要，故市場提供不同類型的房屋是健康現象。然而，相關部門每次只就個別改劃土地用途諮詢區議會，獨立而言，每項改劃建議所造成的交通影響的確有限，但由於交通影響會不斷累積，多項改劃建議帶來的實際交通影響將非常深遠。因此，相關部門應就區內整體的土地規劃諮詢南區區議會，交代當局正考慮哪些用地，以便區議會評估全盤情況後提供較全面的意見，作出最明智的抉擇。在欠缺詳細資料的情況下，無法支持上述改劃建議。

38. 姜錦燕女士就委員的意見及查詢綜合回應如下：

- (a) 是次會議為規劃署就擬議改劃兩幅赤柱用地進行諮詢的第一步，署方先聆聽委員的意見，然後才會把建議正式提交城規會審議。若城規會同意上述建議，擬議修訂會按《城市規劃條例》刊憲，並啟動法定公眾諮詢程序；
- (b) 根據長遠房屋策略督導委員會的建議，政府將於未來十年提供 47 萬個單位，當中六成為公營房屋，四成為私人住宅，故擬議改劃赤柱兩幅用地作私人住宅只是其中的部分建議；
- (c) 在物色土地時，署方會考慮該幅土地是否適合發展作住宅用途，並考慮擬議發展參數與附近環境是否配合和相容。南區坐擁不少低層低密度的住宅發展，擬議改劃作住宅用途的兩幅位於赤柱的土地，坐落於富豪海灣旁，較適合發展作低密度住宅。現行的改劃建議並不代表署方只着眼豪宅的供應，其實早前署方聯同房屋署曾向區議會簡介在薄扶林區已物色了數塊適合發展作公營房屋和重建華富邨的土地；
- (d) 在改劃土地用途前，規劃署會先徵詢相關部門的專業意見，確保擬議發展的可行性和不會對當區造成不可接受的影響，才會對外公

布。署方理解區議會希望早日得悉政府在南區物色用地的整體情況，發展局會盡快安排向南區區議會介紹位於南區適合改作房屋發展的用地；以及

- (e) 至於改劃現為「政府、機構或社區」用途的土地，除非得到相關政策局/部門的同意，否則署方不能隨意要求改劃土地用途。根據目前資料，保安局和警務處均表示暫時無意搬遷位於黃竹坑的香港警察學院。

39. 譚桂芬女士補充表示，擬議改劃兩幅赤柱用地作低密度住宅對交通的影響有限。

40. 朱慶虹太平紳士、區諾軒先生、陳李佩英女士、羅健熙先生、徐遠華先生及司馬文先生繼續提出以下意見及查詢：

支持

- (a) 來往香港航海學校至赤柱監獄的公共交通工具經常空載，反映黃麻角道一帶的人流量和車流量偏低，相信改劃兩幅用地作住宅用途後對交通的影響有限；
- (b) 以往黃麻角道雜草叢生，感覺荒涼，富豪海灣落成後大大改善附近環境和景觀；以及
- (c) 赤柱紅山半島、浪琴園和淺水灣等地的低密度住宅一直吸引專業人士居住，區內對國際學校的需求亦不斷上升。當局有需要提供適當的住屋和社區配套設施，以吸引外地專才來港發展和投資。

反對或有保留

- (a) 詢問改劃兩幅用地對現有樹木的影響；
- (b) 希望署方於會後提供正考慮於南區用作發展住宅的所有地點，尤其是壽臣山、海灣區及赤柱一帶的用地名單，以便運輸署交代赤柱整體的交通規劃；
- (c) 改劃兩幅用地須犧牲珍貴的「綠化地帶」，但擬議的 222 個單位無助解決本港整體的房屋需求，絕對得不償失；
- (d) 較多委員持反對及有保留意見，詢問規劃署會否繼續向城規會提出改劃建議。若然，對署方諮詢區議會的意義和誠意存疑；
- (e) 黃竹坑以前為鄉郊地區，適合用作警校用途，但現時已發展為市區，繼續將該處用作警校實在不合時宜。據悉，政府在新界東北發展已預留足夠土地作警校用途，警務處處長早前亦向區議會表示元朗警

校將搬往新界東北，相信已預留的面積亦足以容納黃竹坑警校設施。在土地需求急切的情況下，政府用地往往得以保留，規劃署反而三番四次犧牲社區的綠化用地發展住宅。理解保安局和警務處不會自動請纓，主動提出放棄警校用地，但作為同一團隊，各個政策局和部門理應配合政府的施政綱領，規劃署更有責任向行政長官和相關政策局反映區議會的訴求和建議。要求署方認真研究利用警校用地發展住宅的可行性，以解決民生的燃眉之急；以及

(f) 重申署方或高估了改劃兩幅赤柱用地的住宅需求。

41. 姜錦燕女士就委員的意見及查詢綜合回應如下：

- (a) 規劃署曾就「政府、機構或社區」用地進行整體檢討，惟署方不能在沒有相關政策局或使用部門的同意下改變該些土地用途。即使部分土地現時只作為政府機構的短期用途，若有相關政策局／部門表示有需要保留，該用地亦不能釋出作其他用途。署方曾就可否搬遷警校徵詢相關政策局／部門的意見，惟對方表示無意搬遷警校設施。署方可按區議會的要求再次向相關政策局和部門反映，惟不能承諾有突破進展；
- (b) 在出售土地前會進行樹木普查，屆時將可提供須予以砍伐、保留、移植或遷移的樹木數目；以及
- (c) 署方收集委員的意見後，會再徵詢相關部門和政策局的意見，並把建議和委員的意見一併提交城規會考慮。若城規會同意修訂，大綱草圖將會刊憲及進行公眾諮詢。

42. 主席總結時表示，委員會對規劃署向城規會提交改劃兩幅用地的建議前，先徵詢區議會意見的做法表示歡迎，並認為有關做法值得鼓勵。發言的十位委員當中，有三位委員支持有關建議，認為政府在發展房屋用地時須兼顧社會不同階層的需求，並顧及本港整體的經濟利益；其餘七位則對建議有保留或表示反對。規劃署須提供改劃土地用途的詳細資料，例如社會對豪宅的實際需求、署方於南區考慮作住宅用途的其他用地名單，以及其他地區對署方改劃土地用途的取態，讓委員因應地區和全港的整體情況作出考慮。在沒有充足資料的情況下，委員會認為擬議計劃未見需求之利，先見交通和綠化用地受損之害。然而，畢竟是次會議只是署方的第一輪諮詢，主席希望署方備悉委員的意見，並在進行公眾諮詢階段提供更詳細資料，供委員考慮和討論。

43. 司馬文先生提出規程查詢，要求規劃署在向城規會提交申請前再次諮詢區議會，回應委員提出的意見，並在獲得區議會的同意後才向城規會

提出改劃建議，否則一旦法定程序展開，區議會便難以把關。

44. 朱慶虹太平紳士表示，發展局早前已向立法會提交 14 幅南區用地，但從未就該些用地諮詢南區區議會，議員對相關地點一無所知，希望相關部門盡快一併向區議會交代。

45. 委員會和規劃署同意上述安排。

（會後補註：發展局已於 2014 年 5 月 15 日的南區區議會第十六次會議簡介 2014-15 至 2018-19 年度在南區提供的房屋用地的詳情。）

（歐立成先生及張錫容女士分別於下午 6 時 42 分及 6 時 43 分離開會場。廖漢輝太平紳士及楊默博士於下午 6 時 45 分離開會場。）

議程六： 海灘道空氣污染事宜
（本議程由馮仕耕先生提出）
（地區發展文件 14/2014 號）

46. 主席表示，由於是次會議的議程眾多，為加快會議流程，建議委員就類似的意見作簡單表態即可。

47. 主席歡迎以下部門代表出席會議：

環境保護署（下稱「環保署」）

- 環境保護主任（流動污染源）31 朱淑玲女士

香港警務處

- 西區交通隊主管 劉榮富先生

48. 馮仕耕先生簡介提出議題的原因，內容摘錄如下：

- (a) 每日都有數以百計的旅遊巴在海灘道停泊，而且在車上等候旅客的司機往往開着空調，任由引擎空轉。除了海灘道外，南區另有兩個車輛引擎空轉黑點，但執法人員於 2013 年在整個南區只發出六張定額罰款通知書，數字實在太少。他相信只要相關部門積極執法，上述黑點的空氣污染情況即能有所改善；
- (b) 他一直就海灘道車輛引擎空轉問題致函環保署，署方曾於 2013 年

10月7日回覆表示，該署與警方於同年4至9月間在海灘道進行五次聯合行動，但未有發出任何定額罰款通知書。隨後，環保署於2014年2月28日表示，於2013年10月至2014年2月共採取八次行動，當中有三名司機被檢控。上述執法次數及發出定額罰款通知書的數字清楚反映相關部門執法不力；

- (c) 環保署的書面回應（附件二）表示，署方的環境保護督察只負責統籌宣傳工作，警方的交通督導員則在日常巡邏時執法。然而，交通督導員除了就車輛空轉引擎執法外，本身亦肩負其他交通督導職務，例如檢控違例泊車和指揮交通等。《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》（下稱「停車熄匙條例」）同時授權交通督導員及環境保護督察進行執法，質疑為何環保署只在與警方採取聯合行動時才執法；
- (d) 環境局局長早前回應立法會提問時，表示環保署有383名環境保護督察，而全港共有47個車輛引擎空轉問題嚴重的街道被列為黑點，上述人手編制理應足夠每天派員巡視所有黑點。環保署應雙管齊下，同步進行宣傳教育和執法工作；以及
- (e) 2014年年初，南華早報的頭條新聞亦提及海灘道空氣污染問題非常嚴重。他收集了近1 000名居民的簽名，將於是項議程後轉交環保署代表，要求署方馬上解決海灘道的車輛引擎空轉問題，並就執法行動提出以下建議：（一）於海灘道增設警告橫額和展示牌；（二）署方須每日派出環境保護督察巡邏海灘道；（三）於非繁忙時段巡邏只是自欺欺人，前線人員須於旅遊巴進入海灘道的高峰時段執法；以及（四）要求前線人員高調巡邏，一方面提醒司機自動自覺停車熄匙，另一方面亦讓居民知道署方有採取行動。

49. 朱淑玲女士就馮仕耕先生的意見回應如下：

- (a) 環保署有383名環境保護督察獲授權執行停車熄匙條例，但執行這條例並非他們唯一的職責；
- (b) 停車熄匙條例授權環境保護督察及交通督導員執法，後者會在日常巡邏時執法，而執法人員於2013年在南區的三個黑點共進行了357次巡邏；
- (c) 執法人員須在60分鐘內錄得車輛空轉引擎超過三分鐘，才能向司機提出檢控，故高調執法往往會令司機即時熄匙，反而影響執法。因此，當在巡邏時留意到有車輛停車不熄匙的情況，執法人員會即時進行計時，若錄得車輛引擎空轉超過三分鐘，會向司機發出定額罰款通知書；若司機在三分鐘內熄匙，執法人員仍會進行宣傳教育，提醒司機要遵守條例；
- (d) 海灘道現時已掛有兩幅宣傳橫額，提醒司機要遵守法例；以及

- (e) 在接獲投訴時，環境保護督察會前往投訴地點進行執法和宣傳行動，故署方並非只依賴交通督導員進行執法。

50. 劉榮富先生就馮仕耕先生的意見回應以下：

- (a) 警方交通督導員的核心職務是針對違例泊車進行執法；
- (b) 交通督導員於 2013 年在海灘道共巡邏了 210 多次，並就車輛引擎空轉情況向 63 名司機發出口頭勸喻。由於大部分在海灘道停車不熄匙的旅遊巴同時涉及違例停泊，交通督導員一般會優先就違例停泊情況執法，而司機往往會因而駛走車輛，故警方在上述期間未有就停車不熄匙發出定額罰款通知書；以及
- (c) 在交通督導員職務許可的情況下，警方會調派交通督導員前往海灘道巡查，希望盡量改善車輛引擎空轉的情況。

51. 區諾軒先生、朱立威先生、林玉珍女士 MH、徐遠華先生及司馬文先生提出以下意見及查詢：

加強執法

- (a) 海灘道車輛引擎空轉的情況實在嚴重，相關部門應採取「零容忍」的態度。停車熄匙條例已實施多時，前線人員在執法前無須再對違例司機作口頭勸喻，否則違例司機只會馬上熄匙，甚至對執法人員視若無睹。相關部門亦應加派便衣人員進行執法，在發現車輛引擎空轉時暗地進行計時，並即時發出定額罰款通知書，方為治本之策；
- (b) 在推廣南區旅遊發展的同時，旅遊發展局（下稱「旅發局」）及旅遊事務署亦有責任確保旅遊業界及其承辦商遵守停車熄匙條例、保持區內旅遊熱點的整潔衛生，並採取旅客和居民友善措施。然而，業界只着眼吸引更多遊客前往南區消費，任由旅遊巴司機不遵守法例，此態度極不可取。南區三個車輛引擎空轉黑點均為旅遊熱點，建議區議會去信相關部門，要求派出旅遊大使前往該些地點監察旅遊巴停車不熄匙的情況，記錄引擎空轉的旅遊巴及其旅遊代理公司，然後直接向相關旅遊代理公司管理層反映問題；
- (c) 詢問全港 47 個車輛引擎空轉黑點中，有多少個屬於旅遊熱點；
- (d) 明白相關部門執法困難，但不應未加以研究便認定委員提出的建議不可行或問題無從解決，如此消極的態度只會故步自封，導致惡性循環。希望環保署及警方認真考慮委員提出的建議，積極改善問題；
- (e) 鴨脷洲海旁道是南區其中一個旅遊巴違例停泊黑點。旅遊巴司機往往懂得利用條例漏洞，在車輛引擎空轉將滿三分鐘時馬上駛走車

輛，然後在附近慢駛兜圈，令前線人員無從執法。因此，相關部門必須正視問題，加強執法，方能收阻嚇作用；

- (f) 與店鋪阻街的情況雷同，車輛引擎空轉問題的癥結在於政府部門執法不力，而且互相推卸責任，一方面警方認為條例乃環保政策，故應由環保署牽頭；另一方面環保署認為警方具有執法權力，故應由警方負責檢控。結果，相關部門於 2013 年就南區車輛引擎空轉問題的檢控數字極低，環保署及警方分別只發出 13 張及 6 張定額罰款通知書，執法力度明顯過弱，以致縱容司機繼續停車不熄匙，難怪空氣污染問題一直未能改善；
- (g) 黃竹坑惠福道一帶同樣有旅遊巴違例停泊問題，不但阻塞交通，更造成環境和空氣污染；
- (h) 漁光道一帶亦有旅遊巴違例停泊和車輛引擎空轉問題，特別在天氣炎熱時，旅遊巴上往往只有司機一人開着空調，任由引擎空轉，不但造成空氣污染，亦對居民構成噪音滋擾，附近環境亦因而變得悶熱。當區議員曾多次向相關部門反映上述情況，惟效用不大。早前，漁光道扶康會外的交通意外，亦是由於旅遊巴違例停泊而遮擋視線所致。事後，扶康會職員為免再生意外，曾嘗試驅趕旅遊巴，司機卻還以粗言穢語，而且在警方到場後仍不肯駛走車輛。警方曾表示只要居民拍下車牌號碼，並願意作證，即能起訴違例司機，但事實上，警方的執法力度太弱，根本不能對旅遊巴司機起任何阻嚇作用。現時被動的處理方法極不理想；以及
- (i) 南區是旅遊熱點，旅遊巴違例停泊衍生了不少空氣污染和噪音問題，並對環境和市民的健康造成影響。相關部門現時的執法力度明顯較弱。雖然警方有執法權力，但停車熄匙條例的出發點是希望改善路邊環境和空氣質素，故環保署實在責無旁貸。環保署本身亦有一定人手編制，無須與警方採取聯合行動亦可自行執法。希望環保署及警方更積極在南區以至全港的車輛引擎空轉黑點執法，並加強檢控，切實打擊車輛引擎空轉問題，令違例司機得到應有的懲罰。

52. 朱淑玲女士就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 停車熄匙條例於 2011 年 12 月 15 日實施，在條例實施後首個月，執法人員會先向違例司機發出口頭警告，若司機仍不熄匙，才會向其發出定額罰款通知書。相關部門在該月共發出 400 多次口頭警告；
- (b) 由於條例規定車輛引擎空轉超過三分鐘執法人員才能向違例司機發出定額罰款通知書，所以若高調執法，司機往往會即時熄匙，影響執法效果；
- (c) 停車熄匙條例針對違例司機而非車主，故由市民拍照作証，從而檢

控的方法並不可行。市民可向環保署舉報，署方會派員前往有關地點進行執法和宣傳行動，如發現有司機違返法例，會即時發出定額罰款通知書；

- (d) 環保署執法嚴謹，除非司機提供非常特殊的原因，解釋停車不熄匙的需要，署方才會考慮不作檢控，但條例實行至今，一直未有上述豁免個案。執法人員現時不會再給予口頭警告，而會即時向違例司機發出定額罰款通知書，隨後再向司機進行宣傳教育，提醒他們要遵守法例；以及
- (e) 環保署負責接收車輛停車不熄匙的投訴，同一地點於過去三個月內有兩宗或以上的投訴，署方便會將有關地點列為有車輛引擎空轉黑點，並會加強在黑點的執法和宣傳行動。署方會每月更新黑點名單，並會將名單交予警方，要求警方加派交通督導員前往黑點巡邏。

53. 劉榮富先生就委員的意見及查詢回應以下：

- (a) 警方在 2013 年於海灘道共發出 63 次口頭勸喻；
- (b) 當交通督導員發現有旅遊巴在路邊停車不熄匙，會提醒司機不可空轉引擎超過三分鐘。由於大部分旅遊巴均涉及違例停泊，當司機發現交通督導員執法時，一般會即時駛走車輛，或已即時被交通督導員檢控違例泊車。因此，警方沒有就司機停車不熄匙發出告票；
- (c) 交通督導員的核心工作是就違例泊車進行執法，交通督導員一般會在以下情況就車輛引擎空轉問題執法：(一) 在巡邏時發現或接獲投訴；(二) 與環保署採取聯合行動；以及(三) 前往環保署提供的車輛引擎空轉黑點進行巡邏和執法；以及
- (d) 理解委員對車輛引擎空轉問題的關注，會派遣交通督導員加強執法，希望能改善上述問題。

54. 主席總結時表示，停車熄匙條例的出發點值得鼓勵，但條例自 2011 年年底實施以來，成效顯然未如理想，部分原因是前線人員執法時面對一定困難，須在 60 分鐘時段內錄得車輛空轉引擎超過三分鐘，方能向司機提出檢控。從各委員的發言，足見區內車輛引擎空轉問題的確非常嚴重。然而，觀乎相關部門的回應和被動態度，相信問題難以於短期內有所突破。主席請馮仕耕先生在不影響會議進行的情況下向相關部門代表遞交居民的簽署信件。同時，委員會建議前線人員高調執法，以加強阻嚇作用，並希望相關部門增撥人手巡查及加強宣傳教育，以引起大眾的關注。此外，相關部門亦應認真研究修補條例漏洞的可行性，包括檢視現時 320 元的罰款額是否過低，以致未能引起阻嚇作用。

55. 海灘道已被列為車輛引擎空轉黑點，主席建議相關部門集中資源在該處重點進行檢控，並由當區議員協助收集居民的意見，然後視乎成效推展至區內及本港其他車輛引擎空轉黑點。

56. 司馬文先生提出規程查詢，表示南區所有車輛引擎空轉黑點均為旅遊熱點，強調旅遊業界須履行其社會及企業責任，積極監察旅遊代理和承辦商的表現。他希望委員會同意去信要求旅發局和旅遊事務署採取適當措施的建議。

57. 主席同意上述建議，並請秘書處去信上述部門。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 13 日去信旅遊發展局及旅遊事務署反映上述意見。）

（陳志榮先生於晚上 7 時 35 分離開會場。）

議程七： 香港仔避風塘規劃事宜

（本議程一併討論分別由陳富明先生 MH；朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH；及司馬文先生提出的三項議題）

（地區發展文件 15/2014 號）

58. 主席表示，由於陳富明先生 MH；朱立威先生、麥謝巧玲女士和楊位款太平紳士 MH；以及司馬文先生分別提出的三項議題均圍繞香港仔避風塘的規劃問題，建議將三項議題合併討論。

59. 主席歡迎以下海事處代表出席會議：

- 海事主任／牌照及關務(3) 吳扣慶先生
- 高級助理船務主任／南區 譚偉文先生

60. 主席先請委員逐一簡介提出議題的原因。

61. 陳富明先生 MH簡介提出議題的原因，內容摘錄如下：

- (a) 香港仔避風塘西面入口（下稱「西面入口」）只有一道防波堤，設計上有缺陷，每當風季來臨便會收到不少漁民投訴，表示風浪太大未

能在該處扣緊船隻。為免造成危險，漁船只好前往香港仔海濱公園一帶固定船隻。由於避風塘泊位越見緊張，為保障漁民的生命和財產安全，建議在西面入口增建防波堤，以善用避風塘空間；以及

- (b) 本港旅遊業發展蓬勃，遊艇數目亦有所增長。根據海事處提供的數據，漁船數目於 2011 至 2013 年維持平穩，但遊艇數目不斷增長，令避風塘不時出現漁船和遊艇爭奪泊位的情況。詢問海事處會否考慮按船隻種類劃分停泊區域，確保避風塘內有足夠泊位供漁船停泊。

62. 麥謝巧玲女士簡介提出議題的原因，內容摘錄如下：

- (a) 香港仔避風塘為本港最重要的避風塘之一，特別在每年 5 至 7 月的休漁期期間，大量漁船會回港停泊。以往香港仔避風塘內的漁船大多停泊於鴨脷洲大橋以西，而遊艇則停泊於鴨脷洲大橋以東，多年來一直相安無事。然而，中環灣仔繞道工程令許多本來停泊於銅鑼灣避風塘的遊艇轉往香港仔避風塘停泊，而且不少新的外來遊艇均不遵守固有規則，往往隨處停泊，更不時阻礙航道，令漁船泊位時倍添困難；
- (b) 在海面停泊船隻有別於在路面停泊車輛，由於海水不斷流動，船隻不可能固定停泊，不時會互相碰撞。漁船一般以木材建造，船身較為堅固，但遊艇大多以人造纖維建造，若遇上風浪令兩者互相碰撞，遊艇的損毀程度通常會較大。因此，漁船船主非常憂慮遊艇船主向他們追討賠償，因而不敢將漁船停泊在遊艇旁邊，以避免不必要的爭執和賠償；
- (c) 在香港仔避風塘停泊的遊艇數目不斷增長，現有的泊位明顯不足。陳富明先生 **MH** 提出在西面入口增建防波堤的建議值得支持，相信可以提供更多安全停泊位置，避免因船隻泊位問題引致的衝突；
- (d) 據了解，現時有遊艇船主向香港仔避風塘內固定船隻的船主租用泊位，希望了解上述情況是否合法，以及海事處有否採取任何執法行動；以及
- (e) 理解香港仔避風塘以往沒有按船隻種類劃分停泊區域，但上述泊位問題日益嚴重，大量遊艇停泊更可能影響香港仔龍舟競渡賽事，希望海事處認真研究解決方案。

63. 司馬文先生利用電腦投影片（參考資料五）簡介提出議題的原因，內容摘錄如下：

- (a) 香港仔避風塘長久以來已是南區和本港的經濟動力，並連同其周邊行業共提供逾一萬個就業機會，當中包括捕魚業、船隻維修、船隻

銷售、船長及船員、保險及駁艇服務等，是香港仔和黃竹坑居民賴以為生的主要行業；

- (b) 本港的海事問題均由船隻停泊及繫泊位置短缺而衍生。截至 2013 年年底，本港共有 8 491 艘註冊遊艇、約 6 500 艘漁船，連同未有領牌及未有裝置引擎的船隻，共有約 19 000 艘船隻。然而，可供船隻使用的避風停泊及繫泊位總數只有約 5 000 個。現時，香港仔避風塘私人繫泊位置的平均輪候時間長達 66 個月，輪候名單上更有 136 宗申請；
- (c) 西面入口只有一道防波堤，防波作用不足，有需要增建防波堤，令該處的水流更穩定；
- (d) 由於泊位不足，部分本停泊於香港仔南避風塘繫泊位置的船隻轉往西面碇泊，因而造成遊艇與漁船之間的泊位衝突；
- (e) 根據海事處的數據，近年颱風吹襲期間，香港仔避風塘約有 1 500 艘船隻停泊，但若包括深灣遊艇會的船隻在內，實際數字應為 1 700 艘；
- (f) 業界曾於 2013 年 4 月發起請願行動，要求增加遊艇泊位；
- (g) 泊位不足除了引起船隻之間的衝突外，更會衍生許多長遠問題，不但增加了市民出海的成本，亦令本港缺乏資深的水事人才，颱風期間避風塘更會出現混亂。此外，泊位短缺亦對船廠業界造成影響。由於船廠用地能在同一時間儲存四艘船隻，出租船隻泊位比維修船隻更能賺取較高利潤，故自最近一次重新招標後，部分鴨脷洲海旁道船廠用地的租金上升至每月 77 000 元，情況並不健康；
- (h) 香港仔避風塘對南區的經濟貢獻良多，解決上述問題的唯一方法是擴展避風塘，於西面入口增建防波堤，並將南面防波堤向外移，以善用避風塘空間；以及
- (i) 在討論議程四時，海洋公園主席盛智文先生表示不反對在園外水域增加船隻泊位，造船業界亦支持增加泊位，可見確有擴展香港仔避風塘的需要。因此，希望海事處能同步進行本地船隻停泊處及避風泊位檢討（下稱「本地泊位檢討」），及於西面入口增建防波堤的技術和財政可行性研究，否則只會遲遲未能落實建議，費時失事。

64. 主席表示，吳扣慶先生將以普通話回應委員的提問。

65. 吳扣慶先生表示海事處已於會前就以上議題作出書面回應，並將委員的意見及查詢歸納為四個重點，回應內容摘錄如下：

擴展香港仔避風塘

- (a) 海事處負責航行安全和海上交通管理，而擴展香港仔避風塘的問題涉及技術和財政可行性，以及法律問題，需要相關政策局及部門進行共同探討和研究；以及
- (b) 海事處即將進行本地泊位檢討，主要檢視本港現今避風泊位能否滿足整體需求。海事處會聽取各方面的意見，並連同委員提出的意見，在進行檢討時一併考慮。

香港仔避風塘內劃分停泊區域

- (a) 在不妨礙避風塘內通航區和交通安全的情況下，船隻以先到先得的方式，選擇適當的位置停泊。根據現行法例，海事處沒有權力劃分不同區域供特定類型的船隻在避風塘停泊；以及
- (b) 隨着遊艇數目上升及中環灣仔工程的影響，香港仔避風塘內漁船和遊艇之間的停泊有別於過往的情況。海事處將會與漁民代表及遊艇船主舉行會議，探討可行的雙贏方案，並提醒各船主注意安全，保持停泊距離。

海事處巡邏工作

- (a) 海事處每天派出不同巡邏船隻和人員在各區進行巡邏，包括巡視各避風塘的情況。海事處日常安排一艘巡邏船專責香港仔及其附近水域巡邏。在休漁期、颱風季節和農曆新年期間，海事處會加強巡邏，以保障船隻在避風塘內海上交通秩序和航道暢通。並留意任何有關船隻的安全問題。

擴展香港仔避風塘經濟效益及加建防波堤可行性研究

- (a) 海事處主要負責管理航行安全，即將進行的本地泊位檢討亦會涵蓋香港仔避風塘；以及
- (b) 至於擴展香港仔避風塘的經濟效益和增建防波堤的可行性研究，非海事處職權範圍，應向其他相關政府部門尋求協助。

66. 主席補充表示，秘書處於會前收到 164 封市民的電郵，表示支持擴展香港仔避風塘及於西面入口增建防波堤。

67. 陳富明先生 MH、馮仕耕先生、林玉珍女士 MH、羅健熙先生及麥謝巧玲女士繼續提出以下意見及查詢：

- (a) 對於海事處將聯同漁民代表及遊艇船主舉行會議，就使用避風塘事宜尋求雙贏的共識，委員會表示歡迎。然而，現距離休漁期只有約一個半月，希望海事處盡快召開上述會議，以期早日改善有關問題；
- (b) 支持擴展避風塘及於西面入口增設防波堤，建議向運輸及房屋局（下稱「運房局」）提出上述建議；
- (c) 本港有近 19 000 艘船隻，泊位卻不足 5 000 個，船隻泊位嚴重不足。擴展避風塘不但能為漁船和遊樂船隻提供更多泊位，亦能持續發展南區和本港相關海事行業，保障從業員的生計。此外，於討論議程四時，委員會曾建議推廣南區的水上旅遊業，若有面積更大、設施更臻完善的避風塘設施，相信有助提升南區的旅遊吸引力；
- (d) 漁船已紮根香港仔避風塘多年，隨着近年外來遊艇數目上升，漁船泊位因而受到影響，漁民特別擔心一旦與遊艇碰撞便須支付高昂的賠償費用。休漁期將至，漁船和遊艇的泊位之爭恐怕會更嚴重。上述問題與海事安全息息相關，海事處實在責無旁貸，希望署方正視香港仔避風塘的問題，並認真尋求解決方案；以及
- (e) 上述問題的癥結在於泊位不足，既然無法驅趕任何一類船隻，只能通過擴展避風塘空間，讓所有船隻都能融洽共處，故同意擴展避風塘以增加整體泊位數量，但按船隻類型劃分停泊區域較為複雜，建議在正式落實擴展避風塘一事後再作討論。

68. 吳扣慶先生回應委員的意見及查詢如下：

- (a) 海事處會盡快安排與漁民代表及遊艇船主會面；
- (b) 海事處將進行本地泊位檢討，當中亦會點算香港仔避風塘面積。海事處將視乎檢討結果，向相關政策局提出建議；以及
- (c) 避風塘一般採用「單堤」或「雙堤」設計，雖然本港不少避風塘採用雙堤設計，但亦有部分與香港仔西避風塘一樣為「單堤」。由於海事處並非設計和建造防波堤的部門，於西面入口增建防波堤的事項須由其他相關部門回應。

69. 司馬文先生表示，喜見委員會支持擴展香港仔避風塘及於西面入口增建防波堤。然而，若待海事處完成本地泊位檢討才着手研究擴展香港仔避風塘及增建防波堤的可行性，當中包括進行環境影響評估等程序，保守估計至少需時六年方能落實增建防波堤。因此，相關部門應同步進行本地泊位檢討及可行性研究。由於海事處代表似乎不能下決定，他建議將是項議題留待下次會議再作討論，並邀請運房局派代表出席；或由委員會去信運房局反映擴展香港仔避風塘的訴求，希望局方盡快開展可行性研究，以及早落實有關建議。

70. 主席總結時表示，隨着時代變遷，漁船和遊艇泊位的需求均有所增長，香港仔避風塘目前的泊位數量及容量顯然不敷應用。因此，委員一致同意擴展避風塘及於西面入口增建防波堤，請海事處備悉並向相關政策局反映上述訴求。此外，委員會將去信運房局反映意見，並要求局方盡快提供相關資料，以便委員會進行討論。主席表示，船隻泊位與香港仔避風塘的經濟發展息息相關，解決泊位短缺問題刻不容緩。關於漁船和遊艇因泊位問題產生的矛盾，海事處絕對責無旁貸，理應積極處理。然而，海事處代表似乎不太了解處方的職權範圍，令委員會感到失望。

71. 主席續表示，委員會歡迎海事處於短期內與漁民及遊艇船主代表會面，希望處方盡快作出安排，以就使用避風塘事宜尋求共識，並要求處方通知秘書處有關安排，以便邀請有興趣的委員一同參與。此外，本港海事問題積存已久，委員會要求海事處盡快開展本地泊位檢討，進行適當諮詢，並及時向區議會匯報檢討內容。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 13 日去信運輸及房屋局反映上述意見。此外，秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將海事處就與漁民及遊艇船主代表會面的補充資料電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

（馮仕耕先生於晚上 8 時 05 分離開會場。）

議程八： 南丫島索罟灣前南丫石礦場未來土地用途發展規劃及工程研究－可行性研究（第二階段社區參與）
（本議程由規劃署及土木工程拓展署提出）
（地區發展文件 16/2014 號）

72. 主席歡迎以下部門及機構代表出席會議：

規劃署

- 總城市規劃師／特別職務 卓巧坤女士

土木工程拓展署（港島及離島拓展處）

- 總工程師／離島 盧國中先生

奧雅納工程顧問香港有限公司

- 項目經理（規劃） 楊詠珊女士

- 規劃師 李偉臨先生
- 高級工程師（交通及運輸） 鄧思威先生
- 工程師（海事） 鄧雅藍女士

73. 李偉臨先生利用電腦投影片（參考資料六）簡介南丫島索罟灣前南丫石礦場（下稱「研究地點」）未來土地用途發展規劃及工程可行性研究（下稱「可行性研究」）的最新進展。

74. 陳富明先生 MH、柴文瀚先生及司馬文先生提出以下意見及查詢：

- 詢問日後來往研究地點及香港仔的渡輪服務會由現有渡輪公司提供，抑或須重新招標；
- 渡輪服務在香港仔的上落客點對南區有一定影響，詢問新航線會使用香港仔哪一個碼頭／登岸梯級；
- 香港仔及鴨脷洲各有吸引之處，為方便南丫島居民前往香港仔購物及前往鴨脷洲轉乘港鐵南港島線（東段），建議除來往香港仔的班次外，亦應提供來往研究地點及鴨脷洲的渡輪服務；
- 由於計劃未有為擬議渡輪碼頭（下稱「新碼頭」）提供防波設施，海面風浪較大，一旦懸掛颱風訊號，渡輪服務便須暫停，擔心南丫島居民不能及時回家。此外，相關部門計劃將研究地點打造成類似愉景灣的海邊市鎮，水上交通至為關鍵，相信日後部分居民亦會擁有船隻，故實在有需要提供防波設施，方便居民安全停泊船隻，並保障當地水上活動及水上交通的安全。相信相關部門未有為新碼頭提供防波設施是由於當地漁民反對，並要求就此向其魚類養殖場作出賠償。現有規劃根本未有顧及日後居民的實際需要，故他對此方案及其環境影響評估報告表示反對；以及
- 以往發展新市鎮時，相關部門對樓宇欠缺整體規劃，建築物設計往往五花八門，予人雜亂無章的感覺。希望發展研究地點時能及早為建築物作整體規劃，包括統一樓宇高度、密度、外觀設計和款式等，使規劃更完善。

75. 卓巧坤女士回應表示，為配合山脊線，研究地點的樓宇將採取梯級式輪廓設計，由低至高從海岸延展至山坡。至於具體的樓宇外觀，須待日後與發展商訂定發展細節時才作進一步考慮。各委員就樓宇設計提出意見將於下一階段納入研究。

76. 鄧思威先生回應表示，根據調查數據，現時索罟灣至香港仔的渡輪服務在繁忙時段的使用率仍然偏低，相信日後可應付新增的乘客需求。顧

問公司與運輸署商討後，認為現階段無須為研究地點新增渡輪班次。

77. 鄧雅藍女士回應委員的意見及查詢如下：

- (a) 現時由全記渡提供香港仔至索罟灣的渡輪服務，顧問公司曾與該公司商討將渡輪服務延伸至鴨脷洲的可行性，惟發現上述方案會影響香港仔避風塘的交通情況。得悉委員會在早前的議程亦就香港仔避風塘空間不敷應用的情況進行討論，海事處亦關注在香港仔避風塘新增渡輪服務的安全問題，故對此建議有所保留；
- (b) 在香港仔或鴨脷洲設立上落客點在技術上是可行的，惟除了海事處的意見外，亦須由運輸署檢視是否有空間興建碼頭。此外，香港仔避風塘的現有航道較窄，不足以讓全記渡現有船隻行駛。上述建議涉及安全問題。以現時香港仔避風塘的使用情況而言，有關建議並不可行，顧問公司須再作進一步研究；
- (c) 現有渡輪營運商全記渡能否續約須由運輸署決定，是次可行性研究不會包括有關事宜；
- (d) 按評估結果指出，當熱帶氣旋襲港時，垃圾轉運設施碼頭位置的風浪較大，而位於垃圾轉運設施碼頭西面的渡輪碼頭於三號熱帶氣旋訊號生效的情況下仍可安全停泊。一旦懸掛八號熱帶氣旋訊號生效，本港所有渡輪航線均會停航；以及
- (e) 於第一階段社區參與時提出的初步方案，曾建議在研究地點設立遊艇停泊處，惟該建議不獲公眾支持。因此於第二階段社區參與提出的建議發展大綱草圖已沒有設置遊艇停泊處。

78. 司馬文先生表示，保險條款均要求船主必須在有防波設施的地點停泊船隻，方可為船隻投保。研究地點處於沿岸位置，因此需提供船隻停泊處以滿足居民需要。他認為現有建議發展大綱草圖缺乏整體規劃，對計劃的可行性存疑。

79. 卓巧坤女士就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 規劃署及土木工程拓展署曾於 2013 年向公眾簡介三個初步土地用途方案，包括在研究地點南面的沿海位置設立遊艇泊位區。然而，第一階段公眾諮詢收集所得的意見中，大部分表示擔心會對現有魚類養殖場造成影響，並會與豪華住宅發展有關，故明確地對設立遊艇停泊區表示反對。經考慮公眾意見後，署方在制訂建議發展大綱草圖時並沒有包括遊艇停泊區；
- (b) 研究地點將以水路交通為主，建議在研究地點的中心位置增設新渡

輪碼頭。新碼頭設計呈 L 型設計，以便船隻於碼頭西面停泊及盡量避免熱帶氣旋襲港時受風浪影響。根據顧問公司的評估結果，於新碼頭停泊是安全的，有關方案亦獲海事處支持；以及

- (c) 近新碼頭兩旁均設有登岸梯級，碼頭設計亦符合相關部門的安全準則。

80. 主席理解司馬文先生對設立船隻停泊處的關注，並建議他於會後直接向相關部門提出意見。同時，主席表示司馬文先生在船隻停泊方面有深入研究，因此其意見具參考價值。主席請相關部門於會後與司馬文先生交流意見，相信會對發展計劃有所裨益。

81. 主席總結時表示，委員會喜見發展計劃推展順利，但關注研究地點的未來發展帶來的人口增長或會對南區的交通造成影響，故希望日後如有建議對南區居民有任何影響時，包括興建碼頭和制訂渡輪班次等，相關部門需適時諮詢南區區議會

議程九： 長遠防治山泥傾瀉計劃－天然山坡山泥傾瀉風險緩減工程
地點：位於石排灣道對上的天然山坡（研究範圍編號
11SW-C/SA5）
（本議程由土木工程拓展署提出）
（地區發展文件 17/2014 號）

82. 主席歡迎以下土木工程拓展署代表出席會議：

- 高級土力工程師／設計 2 李燕光先生
- 高級土力工程師／工程 譚仲潮先生
- 土力工程師／設計 24 楊天倫先生

83. 李燕光先生表示，土木工程拓展署轄下土力工程處將為位於石排灣道對上的天然山坡進行山泥傾瀉風險緩減工程（下稱「山坡工程」），並負責工程的設計和工程合約管理事宜。

84. 楊天倫先生利用電腦投影片（參考資料七）簡介上述山坡工程的詳情。

85. 陳富明先生 MH 及司馬文先生提出以下意見及查詢：

- (a) 支持上述山坡工程；
- (b) 詢問工程位置附近是否有行山徑；若有，該些行山徑會否受工程影響；
- (c) 樂意接收因上述工程而須移植的樹木；
- (d) 希望了解上述工程於石排灣道的具體交通改道安排；以及
- (e) 根據附圖二，天然山坡範圍一直延伸至山頂，覆蓋範圍廣大，詢問是否只建造一個混凝土泥石攔截壩及三幅柔性泥石防禦網。

86. 李燕光先生就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 就本署視察所得，工程範圍內沒有行山徑，故沒有行山徑會受影響；
- (b) 因工程需要，將砍伐山坡上約 10 棵樹木。受影響樹木均非稀有或受保護的品種，生態價值不高，署方會相應補種 10 棵相若品種的樹木，並增種超過 1 000 棵灌木及攀緣植物，以進一步綠化環境；
- (c) 現有臨時交通管理措施是基於工程需要而對改道時間及範圍作出的最低要求，署方稍後會將有關措施提交警方交通部及運輸署審批，以確保工程不會對附近交通造成大影響；以及
- (d) 主要的工程包括於近天然河道的出口處建造一個混凝土泥石攔截壩及於相關的位置建造三幅柔性泥石防禦網。此外，在初步勘察時，署方發現上述山坡有潛在的孤石下墜風險，相關孤石散落於整幅山坡範圍，因此署方會於工程期間作進一步勘察，一旦發現有潛在下墜風險的孤石，會加以鞏固，例如安裝石釘。雖然所顯示的山坡覆蓋範圍較大，但澄清無須於整幅山坡上進行工程。

87. 麥謝巧玲女士表示，石排灣道於下午 3 時至 4 時的放學時段交通繁忙，經常出現交通擠塞的情況，希望相關部門避免於上述繁忙時間進行封路或改道等交通措施，以減低工程對附近交通造成的影響。

88. 主席請相關部門和承辦商在進行山坡工程前與當區議員保持密切溝通，以盡量減低工程對居民和交通的影響。

議程十：環保及衛生工作小組工作匯報
(地區發展文件 18/2014 號)

89. 委員備悉上述文件內容。

議程十一： 有關南區規劃及工程事宜進展報告
(地區發展文件 19/2014 號)

前石澳石礦場用地

90. 主席歡迎以下部門及機構代表出席會議：

路政署鐵路拓展處

- 高級工程師/沙中線 4 黃日光先生

香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）

- 高級統籌工程師 胡嘉麟先生
- 公共關係經理－工程項目及物業 李一凌女士

91. 黃日光先生表示，路政署及港鐵公司曾於 2012 年 9 月向委員會簡介於前石澳石礦場用地設立沉管隧道預製組件工場（下稱「預製件工場」）的方案。由於上述工程即將開展，希望於是次會議向委員會匯報有關事宜的最新進展。

92. 胡嘉麟先生利用電腦投影片（參考資料八）簡介使用前石澳石礦場作預製件工場的最新進展。港鐵公司將按原定計劃於 2014 年年底至 2018 年間，在前石澳石礦場建造沙中綫過海段沉管隧道預製組件。承建商將於 2014 年年中開始平整前石澳石礦場，即現時的海灣位置，並會擴闊及加深日後的工場出口位。待建造工程於 2018 年底完成後，港鐵公司會按地政總署的要求將土地復原，屆時將保留平整後的海灣，海床水平將會一致，並會拆卸工地內設施如混凝土廠等，預計復原工作需時約半年，該土地將於 2019 年交回地政總署。另外，因應委員及居民的關注，建造沉管隧道預製組件的主要及大型建築材料和建築廢物日後將經海路運送，而工程期間會有少量運送建築物料的工程車輛出入工地，胡嘉麟先生就此介紹前石澳石礦場的建築物料及泥石運送路綫，以及工程期間工程車的安排。

93. 陳李佩英女士表示，大潭篤水塘壩上一段大潭道的交通本已非常擠塞，故一直要求港鐵公司只以水路運送工程物料，對現時每天有 10 至 20 架次工程車輛出入工地的安排感到非常憂慮，並詢問工程車輛的種類及出入時間。

94. 司馬文先生認為，每天出入工地的工程車輛數目較少，故不反對有關安排。然而，石澳一帶廣受水上活動愛好者歡迎，根據過往經驗，工程

車輛及前往進行水上活動的市民在周末及假日會進一步加重交通壓力，故詢問相關交通管理安排有否顧及此情況。他續表示，政府現正就增加石礦場供應進行研究及公眾諮詢，並強調須在動工前釐清石礦場日後的最終用途，以確保工程設計能配合日後長遠用途的要求。因此，相關部門應在港鐵公司動工前落實前石澳石礦場的長遠用途，以便路政署在日後修復用地時盡量配合長遠用途的需要，以有效運用公共財政資源。現時，地政總署對前石澳石礦場的修復安排沒有特別要求，可預見日後難以使用上述用地作水上活動用途。除了關注區內土地的長遠用途，區議會更有責任確保公共資源用得其所。他希望相關部門能就上述土地的長遠用途及修復計劃作出回應。

95. 主席表示，是次會議的重點並非深入研究前石澳石礦場的長遠土地用途及其修復問題，希望委員集中就港鐵公司使用前石澳石礦場作預製件工場的最新進展發表意見。

96. 黃日光先生回應表示，上述工程暫定於 2018 年年底完成。根據現時進度，路政署將於 2019 年年中至第三季完成修復，並將用地交還地政總署。若屆時前石澳石礦場的長遠土地用途有進展，路政署樂於在修復工程作出微調，以盡量配合長遠土地用途及善用公共資源。

97. 胡嘉麟先生就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 一如其他工程地盤，預製件工場的運作時間為星期一至六早上七時至晚上七時。由於市民一般於假日進行水上活動，相信不會與工程車輛造成重大衝突。現時預計每天出入工場的躉船數目低於五架次，事實上港鐵公司亦須就海路運輸安排與海事處協調，相信上述安排能配合市民進行水上活動；
- (b) 明白委員關注工程車輛運送物料會造成交通問題，故會盡量以海路運送沙和水泥等工程原材料，惟須先依靠陸路運送物料，以建造工地的基本建設，並設立躉船轉運站。在工地設施最初建造階段，每天約有 20 架次工程車輛出入工地，即平均每小時約兩架次。在工地的混凝土設施投入運作後，工程車輛數目可減低至每天 10 架次，即平均每小時不足一架次；以及
- (c) 由於大潭篤水塘壩上路段非常狹窄，會要求承建商取道柴灣道前往石澳，以減低工程對整體交通的影響。

98. 司馬文先生表示，預製件工場將在星期六運作，而星期六正是市民進行水上活動的高峰期，故建議相關部門印製工程資料，好讓委員向土地

灣及赤柱一帶的水上活動中心講解工程需要，以便兩者盡量配合。他續表示，早在地政總署與使用部門簽訂合約時，工地修復安排便已包括在內，而港鐵公司亦會因應地政總署訂定的修復要求與其承辦商釐訂工程細節。因此，除非在動工前落實土地的長遠用途，否則一旦簽訂上述工程合約，便不可能再就修復用地的安排作出任何更改。他理解是次會議或沒有足夠時間就前石澳石礦場的修復安排作詳細討論，但區議會有責任確保公共資源用得其所，並監察政府部門之間的協調工作，故建議路政署、地政總署、規劃署及港鐵公司於會後盡快交代研究上述用地長遠用途的時間表，以便在簽訂工程合約前釐清所需的修復安排。

99. 主席澄清表示，並不反對須及早研究前石澳石礦場的長遠用途，惟作為主席，他有責任確保會議根據議程作有效率的討論。

100. 陳李佩英女士繼續提出以下意見及查詢：

- (a) 在預製件工場建設混凝土設施所需的時間；
- (b) 每天 20 架次工程車輛出入預製件工場的安排將維持多久；
- (c) 工程車輛會否於繁忙時間出入預製件工場；
- (d) 工程車輛的體積；以及
- (e) 石澳一帶路段路窄多彎，承辦商會否妥善覆蓋工程車輛以免沙石溢出影響路面安全。

101. 胡嘉麟先生就委員的意見及查詢回應如下：

- (a) 預製件工場的運作時間為星期一至六早上七時至晚上七時，工程車輛會配合上述時間運送材料；
- (b) 在建設階段，出入工地的車輛種類包括混凝土車、運送鐵料及起重設備的貨車。石澳道本身路窄多彎，體積太大的車輛難以出入，而且所需的工程車輛體積將不會比巴士大。在混凝土設施建成後，將不再靠陸路運送混凝土物料；
- (c) 根據目前計劃，在建造混凝土設施和躉船轉運站期間，會使用已製成的混凝土，並會由密封的混凝土車運送，相信可避免沙石溢出的問題。在混凝土設施和躉船轉運站啓用後，沙石等原材料會經由海路運送；
- (d) 一般而言，上班時段的車流集中由石澳前往柴灣方向，而工程車輛則取道相反方向；而石澳道於假日的交通特別繁忙，工地則在星期日休息，故兩者的繁忙時段和方向有所分別。然而，港鐵公司明白委員非常關注上述陸路運輸安排對交通的影響，在工程期間會督促

承辦商密切監察路面情況，盡量減低工程對石澳道交通的影響。

102. 陳李佩英女士強調港鐵公司必須就上述工程安排諮詢附近居民。

103. 主席請路政署及港鐵公司備悉委員的意見，並於會後直接向陳李佩英女士密切跟進上述事宜。

（區諾軒先生於晚上 9 時 11 分離開會場。）

改善南區各村的渠務系統（薄扶林村）

104. 主席歡迎渠務署代表出席會議：

- 高級工程師／污水工程 4 韋耀中先生
- 工程師／污水工程 23 霍志深先生

105. 韋耀中先生簡介有關事宜的最新進展，內容摘錄如下：

- (a) 渠務署已於 2014 年 1 月 28 日與薄扶林村排污關注組（下稱「關注組」）代表會面，並介紹擬議污水泵房的選址和污水渠走線。會面期間，關注組代表希望署方另覓污水泵房選址，並修訂污水渠走線，以涵蓋更多村屋；以及
- (b) 署方正就關注組的上述意見進行研究，並向地政總署及規劃署收集相關資料。在有進一步資料後，署方將再與關注組商討有關事宜。

106. 朱慶虹太平紳士提出以下意見及查詢：

- (a) 渠務署及關注組共提出四個選址，而關注組首選為選址一，惟渠務署署長早前已解釋該方案並不可行，故關注組希望署方採用選址三。他理解選址三涉及分區計劃大綱圖上的道路用途，並須進行改劃土地用途程序，但希望了解選址三的可行性；以及
- (b) 只有 60 間村屋受惠的比例實在太低，希望署方修訂污水渠走線，以涵蓋更多村民。

（會後補註：渠務署於會後澄清表示，於 2014 年 1 月 28 日向關注組提出的污水渠走線，能接駁村屋數目應為約 70 間。）

107. 韋耀中先生回應如下：

- (a) 署方已備悉關注組對泵房選址的意見，惟須先搜集相關資料並詳細研究選址的可行性，才能確定泵房的位置；
- (b) 署方亦以提高污水渠覆蓋率為目標，惟污水渠走線牽涉技術性問題及徵收土地問題，須兼顧多方面的意見；
- (c) 會繼續就上述事宜與關注組密切溝通，並平衡各方面意見，得出最佳泵房選址和污水渠走線後再諮詢南區區議會。

108. 朱慶虹太平紳士表示，關注組早前已清晰表達對選址三的訴求，本期望渠務署代表於是次會議交代是否可行，即使不可行亦應解釋原因，故對署方的回應感到失望。他希望署方盡快再與關注組會面，並邀請他參與。

109. 主席請渠務署於 2014 年 4 月內與關注組及當區議員會面跟進上述事宜。

（會後補註：上述會議已於 2014 年 5 月 2 日舉行。）

領匯轄下赤柱廣場公共空間的設施

110. 主席表示，由於上述申請已獲處理，地政總署沒有進一步匯報，故建議從下次進展報告起刪除是項跟進項目。

111. 司馬文先生表示，委員會曾於 2012 年 5 月的會議討論上述事宜，相信現時在赤柱廣場實際放置的桌椅數目和位置與當時領匯申請的有所不同，故希望暫時在進展報告保留此項目。

112. 劉燕儀女士補充表示，領匯共就赤柱廣場外空間提出兩宗放置桌椅的申請，其中地政總署已於 2014 年 2 月的會議簡介領匯申請在公共空間放置的桌椅位置和數目，並在委員會同意的情況下批准上述申請。據了解，領匯已於公共空間放置相關的桌椅，她可於會後將相關資料轉交秘書處及委員參考。此外，由於領匯現時已擱置在非建築地帶擺放桌椅的申請，地政總署就該宗申請未有進一步匯報。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將地政總署提交有關領匯於赤柱廣場公共空間擺放桌椅位置和數目的資料電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

分區計劃大綱圖則編號 S/H15/28

113. 徐遠華先生表示，曾就改劃黃竹坑前香港仔消防局用地（下稱「前消防局用地」）作商貿用途向城規會提出申述，詢問他的意見有否被接納，以及賣地條款會否包括相關建議。

114. 姚昱女士回應表示，在 2013 年 12 月 20 日的城規會會議上，規劃署已匯報民政事務局支持在前消防局用地預留部分樓面面積作藝術發展。根據「其他指定用途」註明「商貿」地帶的《註釋》，「康體文娛場所」用途屬於非工業或非工辦樓宇的經常准許用途，故無須修改相關大綱圖，有關建議將在草擬賣地條款時釐定。至於預留多少總樓面面積，要視乎民政事務局的政策決定，並向地政總署提供具體資料，以便在賣地條款中反映有關要求。

工務計劃編號 013WS/A

115. 朱慶虹太平紳士及柴文瀚先生提出以下意見及查詢：

- (a) 薄扶林海水配水庫工程於 2013 年 7 月完工，至今已九個月，但工地仍遺留大量建築廢料，希望水務署盡快派員清理，並於會後聯絡他以作跟進；以及
- (b) 上述工程斥資近億元，希望更多市民能受惠。詢問除了華富邨外，薄扶林區有何住宅可享用上述海水供應系統，以及接駁工程進展為何。

116. 張展雄先生回應表示，會向水務署反映上述問題以作跟進，並於會後補充有關海水供應系統的使用率資料。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將水務署就清理工地進度及海水供應系統的使用率資料電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

工務計劃編號 191WC/A

117. 徐遠華先生表示，水務署的承辦商曾向他表示會在深灣道進行工程（見 i 項）至晚上 11 時正，惟工程屢次在凌晨 3 至 4 時許才停止，對附近居民造成噪音滋擾。然而，每當承辦商接獲居民投訴，便表示已諮詢當區議員並獲同意，有推卸責任之嫌。他澄清並沒有同意在凌晨時分進行工程，

並要求承辦商加強與地區的溝通。

118. 主席請張展雄先生向水務署反映上述意見。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將水務署就徐遠華先生意見的回應電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

工務計劃編號總目 705 分目 5001BX

119. 司馬文先生表示，他早前建議土木工程拓展署及運輸署藉着進行山坡工程時，一併開闢／美化附近的行人徑。理解署方仍需時就他的建議作出回應，但強調他於兩年前已開始提出有關訴求，希望署方不要藉詞未能配合工程時間表。

120. 張展雄先生回應表示，土木工程拓展署於約兩星期前收到司馬文先生就於 12 幅將進行工程的山坡附近增設行人徑的建議，他已將建議轉介署方的土力工程處跟進。據了解，相關同事正與運輸署研究每項建議的可行性，一旦有最新情況會馬上聯絡司馬文先生及秘書處。

121. 陳李佩英女士表示，部分斜坡工程暫未動工，希望相關部門在動工前主動聯絡她，以便就大潭及石澳一帶的山坡工程安排包括臨時交通措施加強溝通。

122. 張展雄先生表示會向署方的土力工程處反映上述意見，並要求相關同事直接與陳李佩英女士聯絡。

（會後補註：秘書處已於 2014 年 5 月 23 日將土木工程拓展署就陳李佩英女士及司馬文先生的意見及查詢提交的回應電郵予委員參考，有關資料載於附件一。）

食物環境衛生署南區小型工程進展報告

123. 柴文瀚先生對食物環境衛生署匯報公廁翻新工程的模式表示讚賞，希望署方日後沿用同樣模式，就其他工程諮詢委員會，以提高工程的透明度。

124. 主席請周永志先生備悉上述意見。

議程十二： 其他事項

(一) 第五屆「戒煙大贏家」無煙社區計劃

125. 主席表示，秘書處於會前已將上述資料文件上載至區議會的網上資料庫，供委員參閱。

126. 主席續表示，香港吸煙與健康委員會將舉辦第五屆「戒煙大贏家」無煙社區計劃，並希望南區區議會通過以下事項：

- (a) 繼續支持有關計劃；
- (b) 批准使用南區區議會標誌作宣傳用途；以及
- (c) 提名地區團體與香港吸煙與健康委員會合作於社區推廣無煙信息。

127. 主席表示，南區區議會過去推薦「南區健康安全協會」與香港吸煙與健康委員會合作。秘書處於會前沒有收到委員提名其他地區團體，故建議繼續提名「南區健康安全協會」與香港吸煙與健康委員會合作。

128. 委員同意上述安排。

(二) 使用鴨脷洲聖伯多祿天主教小學前校舍作國際學校用途

129. 主席表示，社區事務及旅遊發展委員會曾討論上述事宜，現由該委員會主席林玉珍女士 MH 匯報最新進展。

130. 林玉珍女士 MH 表示，社區事務及旅遊發展委員會於上次會議就相關議題討論時，要求教育局在徵求意向書前必須提交交通影響評估報告，否則委員會會予以譴責。然而，教育局仍一意孤行，並於今天向相關團體發出邀請意向書，顯然對區議會視若無睹。她請委員就如何跟進上述事宜發表意見。

131. 主席、朱慶虹太平紳士、柴文瀚先生、麥謝巧玲女士及司馬文先生提出以下意見：

- (a) 鴨脷洲聖伯多祿天主教小學前校舍附近根本沒有空間供校巴或私家車上落客，在上址發展國際學校實在匪夷所思。建議去信教育局，要求局方在招標文件列明中標者須要求其教職員及學生乘坐公共交通公具前往學校；

- (b) 區議會已取得共識，教育局卻仍然一意孤行，對區議會極不尊重，質疑局方進行諮詢的意義及誠意。區議會必須表態，以免日後政府進行其他諮詢時亦對區議會的意見置若罔聞；
- (c) 要求暫停區內對所有國際學校的審批工作，直至教育局給予滿意回覆。此外，日後在審批與教育局相關的申請時亦應加倍謹慎；以及
- (d) 建議由區議會去信行政長官，譴責教育局對區議會的不尊重態度，並表明區議會對上述事宜持反對立場。

132. 委員會通過以區議會名義去信行政長官，就上述事宜譴責教育局。

第二部分－參考文件

街道管理報告（截至 2014 年 2 月 28 日）

（地區發展文件 20/2014 號）

133. 委員備悉上述文件的內容。

第三部分

下次會議日期

134. 主席表示，地區發展及環境事務委員會第十五次會議將於 2014 年 5 月 26 日（星期一）下午 2 時 30 分舉行。

135. 議事完畢，會議於晚上 9 時 53 分結束。

南區區議會秘書處

2014 年 5 月

南區區議會屬下
地區發展及環境事務委員會
第十四次會議會後跟進

議程四：海洋公園大樹灣發展項目的進展

(1) 開拓海路交通連接海洋公園水上樂園的可行性

旅遊事務署正就委員有關開拓海路交通連接大樹灣、香港仔及鴨脷洲的建議聯絡相關部門，將會適時向委員會匯報。

議程七：香港仔避風塘規劃事宜

(1) 希望海事處盡快與漁民及遊艇船主代表會面，以就使用避風塘事宜尋求共識，並邀請有興趣的委員一同參與

海事處回應表示，處方在上述會議中表示會盡快安排與香港仔地區漁民代表及遊艇業界代表會面。在邀請代表出席會議的過程中，漁民與遊艇業界代表表示，他們希望藉是次會議供雙方商討及交流意見，因此沒有邀請南區區議員出席會議。該會議已於 2014 年 4 月 29 日上午於海事處總部舉行。

議程十一：南區規劃及工程事宜進展報告

領匯轄下赤柱廣場公共空間的設施

(1) 由地政總署提供領匯在赤柱廣場公共空間申請放置的桌椅數目和位置。

地政總署已於 2013 年 2 月的會議上簡介領匯在赤柱廣場公共空間申請放置的桌椅位置和數目，其後並已批准上述申請。現附上分別在平日（附錄一）及假日（附錄二）核准放置桌椅的平面圖，以供參考。

工務計劃編號 013WS

(1) 薄扶林海水配水庫工程於 2013 年 7 月完工，至今已九個月，但工地仍遺留大量建築廢料，希望水務署盡快派員清理。

水務署回應表示，相關地盤工程師已於 2014 年 4 月 24 日致電當區議員，報告工地建築廢料的清理及改善進度。

(2) 由水務署提供可享用薄扶林區海水供應系統的範圍及接駁進度。

水務署回應表示，薄扶林區海水供應系統可為薄扶林區提供沖廁海水所需。數碼港、貝沙灣、華貴邨及嘉隆苑的轉換鹹水沖廁工程正在進行中。

工務計劃編號 191WC/A

(1) 徐遠華先生澄清沒有同意於晚上 11 時後於深灣道進行工程（項目 i），並要求承辦商加強與地區的溝通

水務署回應表示，該合約工程一向重視與當區議員及受工程影響人士的溝通，工程人員會在工程展開前親自到訪當區議員，向其講解本合約位於其選區內的工程範圍、施工方法及日期等。於工程期間，工程人員亦會不時主動與徐遠華先生聯絡，預先通知他公眾關注的工程事宜。

水務署已於 2014 年 4 月 22 日致電向當區議員解釋及致歉。署方會加強雙方的溝通，避免再有誤會。

工務計劃編號總目 705 分目 5001BX

(1) 司馬文先生提出在斜坡工程加建行人道的建議

土木工程拓展署回應表示，署方在 2014 年 2 月 28 日收到司馬文議員辦事處就於斜坡工程中加建行人道提出 12 項提議，並已轉介給土力工程處跟進。土力工程處與運輸署已考慮有關提議，並於 2014 年 4 月 14 日以電郵作覆。經詳細檢視該 12 幅斜坡的情況及徵詢運輸署的意見，署方認為在該些斜坡進行工程時加建行人道的建議並不可行。

(2) 陳李佩英女士希望相關部門在進行長遠防治山泥傾瀉工程前主動聯絡她，以便就大潭及石澳一帶的山坡工程及臨時交通措施加強溝通。

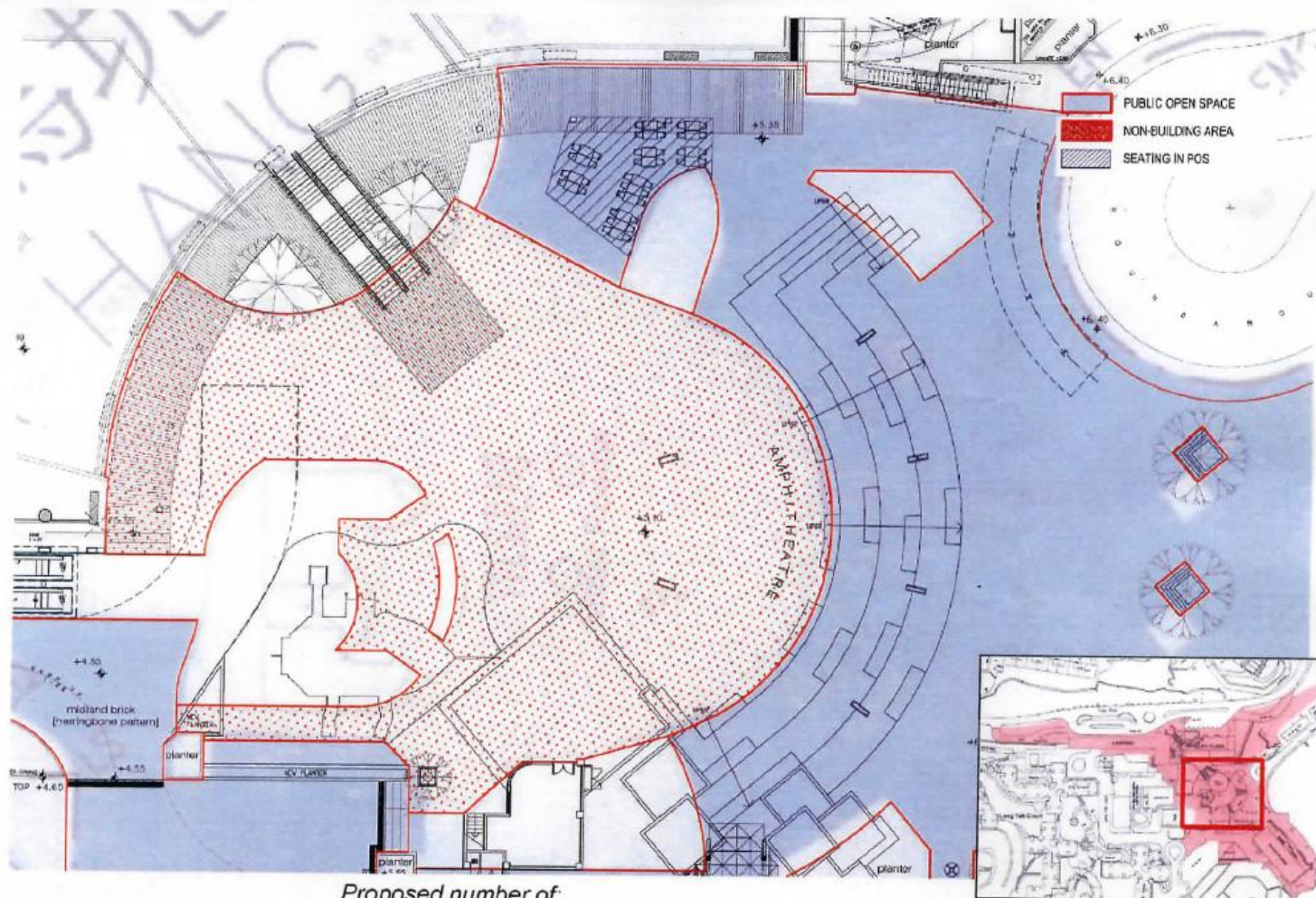
土木工程拓展署回應表示，已把陳李佩英女士的意見轉介土力工程處跟進。如工程進行期間需要臨時交通安排，有關工程人員將直接與陳李

佩英女士聯絡。

核准於平日在赤柱廣場公共空間放置桌椅的平面圖

Tables and chairs on POS – Week days

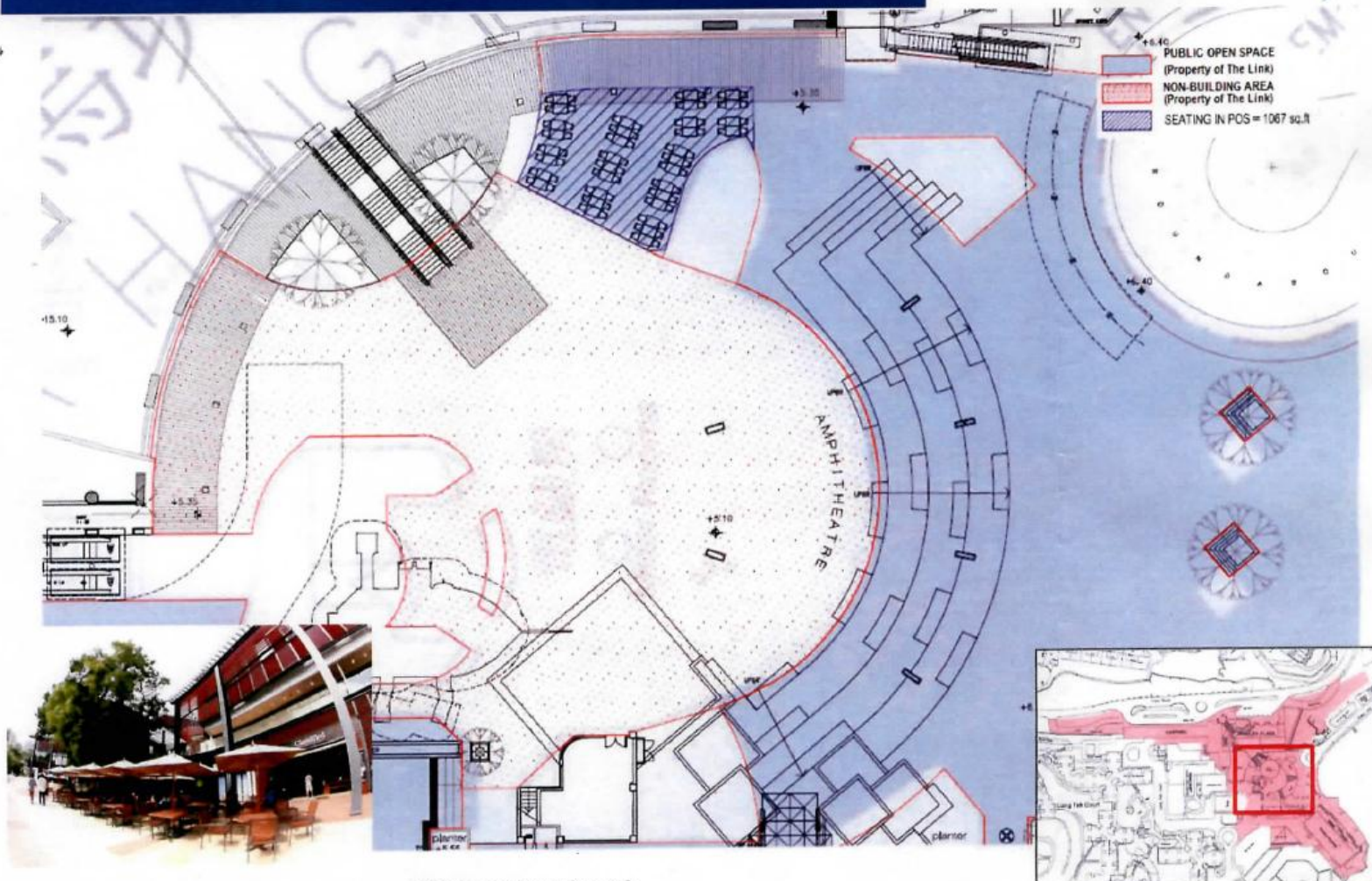
Stanley
PIAZZA



Proposed number of:
Tables – 18
Chairs – 36

核准於假日在赤柱廣場公共空間放置桌椅的平面圖

Tables and chairs on POS – Week ends



Proposed number of:
Tables – 34
Chairs – 68