

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1179/04-05號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

## 交通事務委員會會議紀要

日 期：2005年2月25日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)  
陳偉業議員(副主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
鄭家富議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, JP  
王國興議員, MH  
李永達議員  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員  
張學明議員, SBS, JP

出席議員：楊森議員  
蔡素玉議員  
余若薇議員, SC, JP  
馬力議員, JP

缺席委員：劉秀成議員, SBS, JP

## 出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1  
周達明先生

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
王瑤琪女士

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
何偉富先生

路政署署長  
麥齊光先生

路政署  
鐵路拓展處處長  
溫文隆先生

路政署  
署理主要工程管理處處長  
應基恕先生

規劃署助理署長／  
都會區及市區更新  
關才貴先生

運輸署  
署理高級工程師／香港  
鄭治偉先生

## 參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3  
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局  
署理首席助理秘書長  
伍樹雄先生

運輸署總工程師／  
道路安全及標準研究  
梁德輝先生

運輸署首席行政主任／  
牌照電腦計劃、牌照事務及檢控  
周慧芬女士

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

地鐵有限公司

總設計經理  
紀彥琛先生

總經理 —— 公司事務  
梁陳智明女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級議會秘書(1)9  
薛鳳鳴女士  
  
議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)953/04-05號文件 —— 2005年1月21日  
特別會議的紀要)

2005年1月21日特別會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)898/04-05(01)及 —— 城巴有限公司  
(02)號文件 及新世界第一  
巴士服務有限  
公司就票價調  
整機制提交的  
意見書

立法會CB(1)981/04-05(01)號 —— 政府當局提供  
文件 題為“香港迪  
士尼樂園的交  
通及公共運輸  
服務安排”的  
資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

### III 2005年3月18日下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)951/04-05(01)號 —— 待議事項一覽表文件

立法會 CB(1)951/04-05(02)號 —— 跟進行動一覽表文件

3. 委員同意在2005年3月18日的下次會議上，討論政府當局建議的以下事項：

- (a) 加強道路安全的措施；
- (b) 新界西北交通及基建檢討2004；及
- (c) 屯門公路重建及改善工程。

4. 關於上文第(a)項，委員同意邀請有關各方出席會議，就政府當局有關增加衝紅燈罰則的建議及改善路口交匯處及交通燈號設計的措施，進一步表達意見。委員亦同意有關會議應在當日上午10時開始，而非10時45分。

### IV 西港島線、南港島線及四號幹線

(立法會 CB(1)951/04-05(03) —— 政府當局提供的資料文件

立法會 CB(1)952/04-05 號 —— 立法會秘書處就四號幹線、南港島線及西港島線擬備的背景資料摘要

立法會 CB(1)908/04-05(03) —— 李永達議員2005年2月7日的來函，預告他擬在此項目下動議兩項議案

立法會 CB(1)989/04-05(01) —— 張學明議員2005年2月24日的來函，預告他擬在第IV項下動議議案

立法會 CB(1)897/04-05(01) —— 公共巴士同業聯會有限公司提交的意見書

立法會 CB(1)908/04-05(01) —— 爭取地鐵西延大聯盟提交的意見書

立法會 CB(1)908/04-05(02) —— 中西區發展關注社提交的意見書

立法會 CB(1)951/04-05(04) —— 混凝土車司機協會提交的意見書

立法會 CB(1)961/04-05(01) —— 香港大學職員協會提交的意見書

- 立法會 CB(1)961/04-05(02)—— 爭取地鐵西區支線  
號文件 行動提交的意見書
- 立法會 CB(1)961/04-05(03)—— 民主建港聯盟港島  
號文件 西支部提交的意見書
- 立法會 CB(1)961/04-05(04)—— 西區居民爭取地鐵  
號文件 西延聯席大行動提  
交的意見書
- 立法會 CB(1)961/04-05(05)—— 明愛莫張瑞勤社區  
號文件 大使隊爭取地鐵西  
移行動組提交的意  
見書
- 立法會 CB(1)979/04-05(01)—— 卿旺大廈業主立案  
號文件 法團2005年2月20日  
提交的意見書
- 立法會 CB(1)979/04-05(02)—— 香港大學職工會  
號文件 2005年2月22日提交  
的意見書
- 立法會 CB(1)979/04-05(03)—— 爭氣行動2005年2月  
號文件 22日提交的意見書
- 立法會 CB(1)979/04-05(04)—— 城巴有限公司2005  
號文件 年2月23日提交的意  
見書
- 立法會 CB(1)979/04-05(05)—— 新世界第一巴士服  
號文件 務有限公司2005年2月  
23日提交的意見書
- 立法會 CB(1)984/04-05(01)—— 專利巴士工會聯席  
號文件 2005年2月23日提交  
的意見書
- 立法會 CB(1)984/04-05(02)—— 拯救海岸2005年2月  
號文件 23日提交的意見書
- 立法會 CB(1)984/04-05(03)—— 的士、小巴權益關注  
號文件 大聯盟2005年2月22  
日提交的意見書
- 立法會 CB(1)989/04-05(04)—— 2005年2月21日環保  
號文件 小巴大聯盟提交的  
意見書
- 立法會 CB(1)989/04-05(02)—— 2005年2月21日環保  
號文件 小巴大聯盟進一步  
提交的意見書)

5. 以下文件在會議席上提交：

- (a) 地鐵有限公司就西港島線及南港島線提供的電腦投影片簡介資料；
- (b) 民主黨南區黨團2005年2月24日提交的意見書；

- (c) 南區區議會2005年2月24日提交的意見書；及
- (d) 中西區區議會2005年2月24日提交的意見書。

(會後補註：上述文件已隨立法會CB(1)1011/04-05號文件發給委員。)

6. 主席表示，事務委員會向來的做法，是邀請兩間鐵路公司出席事務委員會的會議，向委員簡介與鐵路有關的事情。根據此做法，地鐵有限公司(下稱“地鐵”)獲邀出席是次會議，簡報其就西港島線及南港島線提出的最新建議。至於事務委員會應否再舉行會議，以便聽取有興趣各方的意見，委員同意，他們在完成這次會議的商議後，將會就這方面決定未來的路向。

7. 應主席的邀請，環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1就立法會CB(1)951/04-05(03)號文件所載有關擬建四號幹線(堅尼地城至香港仔段)的發展，以及對與地鐵就西港島線及南港島線提交的項目建議書中有關的一些基本規劃參數進行的檢討，向委員作出簡報。

8. 主席請委員注意李永達議員及張學明議員動議的議案。議案措辭印載於立法會CB(1)908/04-05(03)及CB(1)989/04-05(01)號文件中。張學明議員表示，由於他要出席另一個會議，他會邀請其他委員就其議案發言。

9. 應主席的邀請，地鐵總設計經理紀彥琛先生向委員簡介南港島線及西港島線的最新規劃。他表示，自從2004年5月的事務委員會會議後，地鐵曾檢討委員提出的多項重要問題，包括南港島線及西港島線的乘客量預測及經濟效益，南區的規劃，以及該兩個項目對其他交通營運者的影響。當區居民普遍期望交通設施獲得改善，並有更多選擇，以及要求盡早落實南港島線及西港島線。政府已同意有關的乘客量預測是合理的。香港大學及政府對於鐵路使用年期帶來的經濟效益總額的預測分別為400億元及360億元。由於兩項預測非常接近，地鐵公司樂意接受政府的預測。南港島線的規劃亦符合南區的土地用途規劃。隨著海洋公園擴建、黃竹坑區重建，以及在香港仔進行的其他旅遊發展項目，對公共交通服務的需求將會增加。西區及南區的交通服務若能有更好的規劃及協調，對其他交通營運者的影響將屬微不足道。

10. 紀彥琛先生表示，考慮到各方人士表達的意見，地鐵已就該鐵路方案分期落實的可行性作進一步研究。研究發現，西港島線／南港島線可分期落實。最新的方案由3個主要部分組成：

- (a) 西港島線由上環經西營盤、大學通往堅尼地城。西港島線無需進行任何形式的填海工程。
- (b) 南港島線(東)由海怡半島，經利東、黃竹坑、海洋公園通往金鐘。
- (c) 南港島線(西)由黃竹坑經香港仔、華富、數碼港至大學。

11. 紀彥琛先生接着重點講述落實南港島線及西港島線項目的建議在交通、環境、健康、安全、社會及經濟方面所帶來的效益。他表示，從該公司的投資角度而言，有關項目在財政方面並不可行。票價收入只足夠支付營運成本及部分的建造成本。因此，公司需要政府注資支持。然而，鑒於該兩個項目將會帶來龐大的利益，為了社會的整體利益著想，值得進行有關項目。

12. 在總結時，紀彥琛先生表示：

- (a) 西港島線將會在交通、環境及社會方面為社會帶來龐大利益，並應盡快展開；
- (b) 南港島線(東)會為社區帶來重大利益，有助促進南區的旅遊業發展，並可創造大量的新職位。此項目應配合旅遊發展計劃進行規劃及落實。
- (c) 南港島線(西)可與另外兩條鐵路線同時落實，或在較後階段落實。

13. 委員察悉，劉健儀議員原本打算對李永達議員就南港島線提出的議案作出修訂。劉健儀議員表示，她曾與李永達議員討論該項議案。由於李議員同意修訂他的議案，加入她的修訂，她將會撤回她對李議員就南港島線動議議案的修訂。李永達議員表示，他會撤回他原本就南港島線提出的議案，並就南港島線動議一項經修訂的議案，加入劉健儀議員建議的修訂。經修訂議案的措辭如下——

“本委員會促請政府盡快全面規劃及落實南區的旅遊及商業發展，並同時與地鐵有限公司商討，興建符合成本效益的南港島鐵路，確保有足夠的交通設施配合南區的發展及滿足該區居民的交通需要。”

李永達議員的修訂議案獲劉健儀議員附議。

14. 主席裁定，委員動議的3項議案應按照其提交事務委員會的先後次序進行表決(即事務委員會應先表決李永達議員就西港島線提出的議案，接着是張學明議員的議案及李永達議員就南港島線提出的經修訂議案)。

15. 王國興議員表示，他曾就建議的鐵路發展諮詢相關的職工會。雖然有迫切需要興建鐵路基建，以滿足居民的交通需求，但亦有需要確保建議的鐵路發展項目符合成本效益，並可為整體社會帶來龐大的經濟利益。基於這些考慮因素，由於西港島線已經規劃多年，他認為應盡早落實該項目。另一方面，考慮到西鐵的經驗及南區最新的旅遊及商業發展，有需要檢討是否需要落實南港島線及落實時間，以確保有關項目符合經濟效益。由於張學明議員的議案觸及南港島線及西港島線兩個項目，故他不能支持張議員的議案。另一方面，他會支持李永達議員就西港島線動議的議案，以及其就南港島線動議的經修訂議案。

16. 王國興議員詢問南區土地用途規劃的詳情，以及當局何時確定具體的落實時間表。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，黃竹坑區的土地用途已由工業更改為商業。直至目前為止，黃竹坑區有9個酒店發展項目建議已獲城市規劃委員會批准。至於南區的旅遊項目，海洋公園公司現正進行長遠的業務策略檢討，該項檢討將包括為海洋公園訂定擴建計劃。根據海洋公園公司提供的最新進度資料，該公司現正對所屬意的設計概念作最後修正，並會在適當時候將建議的總綱計劃及輔助的業務計劃一併呈交政府當局。政府當局已成立由財政司司長領導的專責小組，研究海洋公園的重建策略。政府當局會一併考慮海洋公園的長遠業務策略及南區的整體旅遊發展架構。政府當局會加快相關的工作，但在現階段不能提供實施時間表。

17. 李永達議員表示，西區及南區居民多年來一直爭取早日落實南港島線及西港島線項目。雖然鐵路發展會導致交通服務市場有更大的競爭，但這未必會減少其他公共交通營運者的經營空間。他提述英國船塢的重建項目時表示，擴展集體運輸網絡有助為有關社區注入新的活力。該等社區內的活動增加會創造更大的交通需求，結果令其他公共交通營運者受惠。

18. 李永達議員從地鐵所述察悉，南港島線及西港島線在財政上並不可行，需由政府注資支持，他擔心政府若與地鐵就鐵路項目的財務安排未能達成協議，鐵路項目的落實將會進一步延誤。他詢問落實南港島線及西港島線項目的時間安排為何。

19. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，自2004年5月的事務委員會上次會議後，地鐵曾對其西港島線及南港島線的項目建議書作出修改，政府當局在是次會議前兩天才接獲該等建議書。由於鐵路發展需要龐大的投資，政府當局需審慎規劃及落實新鐵路項目。至於地鐵提交的西港島線及南港島線計劃建議書，除了研究其經濟及運輸表現，財務影響，對其他公共交通工具的影響，不斷轉變的社會需要及相關規劃參數(例如海洋公園的重建計劃)的改變外，政府當局亦需適當尊重事務委員會於2004年5月28日通過的議案。

20. 李永達議員詢問，政府當局會否向地鐵批出與南港島線及西港島線有關的物業發展權。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局首先必須確定南港島線及西港島線應否落實。若然，當局將會著手制訂有關項目的定線、時間及範圍。所有這些因素均會影響用以確定財務安排的建造成本。政府當局會考慮委員在會議上提出的意見，與地鐵討論此事。

21. 鄭家富議員詢問政府就地鐵的鐵路項目向該公司批出物業發展權的政策。他擔心分段落實南港島線及西港島線項目，實際上是地鐵採用的討價還價策略。他詢問政府當局就落實南港島線及西港島線項目及其資金安排有何立場，因為有關項目並未察覺有重大進展。

22. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，事務委員會於2004年5月通過一項議案，促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展規劃，並重新評估港島南、西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊／商業中心的土地用途規劃。與此同時，政府應加快研究及落實四號幹線的決策過程，以應付當區居民的交通需求。故此，若政府當局決定展開南港島線及西港島線，這將違背委員所通過的議案。地鐵在此會議前兩天才提交其有關南港島線及西港島線的最新建議。政府當局會考慮委員在是次會議上表達的意見，進一步研究地鐵提交的建議。至於新鐵路線的財務安排，則須待詳細的設計準備就緒後才可作出定案。政府當局將會再向事務委員會作出匯報，並會在適當時候向財務委員會提交有關建議。

23. 鄭家富議員表示，他在2004年5月28日的事務委員會會議上投票反對有關議案。然而，他尊重事務委員會作出的決定。他籲請政府當局加快研究地鐵提出的最新建議，並盡快再向事務委員會匯報財務安排的詳情及有關地區的發展計劃。此外，當局亦需訂出就地鐵的鐵路項目向該公司批出物業發展權的政府政策。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1察悉鄭議員的意見。

24. 劉健儀議員在提述事務委員會於2004年5月通過的議案時澄清，她並不反對鐵路發展。然而，她認為對任何鐵路發展作出規劃時，必須極為審慎地協調鐵路發展計劃與有關地區的自然環境、發展步伐及規模的配合。政府當局應從將軍澳支線及西鐵的經驗中汲取教訓。以前者的情況而言，當局在該區已有大量人口遷入及進行多項發展項目後，才興建將軍澳支線。結果是，將軍澳發展之後一段相當長的時間內，該個新市鎮的居民卻一直要依賴其他公共交通服務。但在將軍澳支線啟用後不久，部分公共交通營運者卻被擠出市場。至於西鐵的情況，在新界西北的鐵路發展卻先於大部分的住宅發展項目之前進行。由於經濟低迷，部分已規劃的發展項目被迫押後。最終導致西鐵的營運出現虧損。為免在類似的規劃失誤重演，政府當局應確保有關的鐵路發展能與有關地區的住宅、商業及旅遊發展項目有良好的配合。為達到這個目的，她詢問政府當局有否為南區制訂具體的土地用途發展計劃及交通計劃，包括不同公共交通工具(包括專利及非專利巴士、的士、公共小型巴士及鐵路)各自擔當的角色。

25. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局在決定應否落實某個鐵路項目時，會參考最新的規劃數據。然而，由於一條鐵路從規劃至啟用需時約7至8年時間，因此，到了鐵路啟用時的實際情況有可能與原本規劃的假設有偏差，從而影響鐵路的表現。政府當局在推行其他鐵路發展項目時，將會參考西鐵的經驗。西鐵的情況是，其沿線的發展步伐由各地產發展商決定。海洋公園與西鐵沿線發展項目不同的是，其擴建計劃附有實施時間表。海洋公園現正就所屬意的設計概念進行工作，並會在適當時候向政府當局呈交詳細的建議總綱計劃及有關的業務計劃，以供評核。

26. 至於南區整體土地用途的規劃問題，規劃署助理署長／都會區及市區更新表示，黃竹坑的土地用途分區制已經由工業更改為商業。這將有助該區的重建。迄今，該區已有9個酒店發展項目建議獲城市規劃委員會批准。至於南區的旅遊發展項目，規劃署已委聘顧問研究，為香港仔港灣的旅遊發展項目制訂概念發展計劃。政府當局亦會參考公眾對各個方案的意見，將海洋公園的長遠業務策略與香港仔的整體旅遊發展架構一併考慮。

27. 劉健儀議員表示，政府當局應帶頭推動南區的發展。南區有很大潛力發展成為一個旅遊中心。為了加快落實各項旅遊項目，各政策局及部門(包括運輸署、規劃署、環境運輸及工務局和經濟發展及勞工局)應一同協調各個項目的發展。

28. 規劃署助理署長答稱，規劃署會與旅遊事務署進一步討論，檢討南區旅遊設施的落實計劃。至於香港仔的旅遊發展時間表，這將取決於海洋公園的總綱計劃及長遠業務策略。與此同時，政府當局亦需時就香港仔港灣建議的旅遊發展項目的發展諮詢公眾，然後才可再向事務委員會匯報。

29. 楊森議員指出，西區居民渴望落實興建西港島線已有20多年來。為向該區注入新的動力，有急切需要改善來往該區的交通。他促請政府當局加快落實西港島線。至於南港島線，他指出新鐵路可紓緩香港仔隧道的交通擠塞情況，亦有助南區的旅遊發展。他希望公共交通營運者不會對有關項目提出強烈反對。鑒於事務委員會現正重新考慮落實南港島線及西港島線的事宜，他要求政府當局就落實及注資支持南港島線及西港島線一事闡述立場。

30. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1籲請委員支持興建中環至灣仔繞道的建議，該繞道將有助紓緩香港仔隧道的交通擠塞情況。該條隧道的車龍往往是告士打道走廊的擠塞所致。關於南港島線及西港島線項目的實施時間表，他重申，政府當局尚未就有關項目作出決定。倘若事務委員會就興建南港島線及西港島線達成共識，政府當局將進一步研究地鐵最新的項目建議書，與相關的政策局討論南港島線及西港島線的資金安排，並在數月內再向事務委員會作出匯報。

31. 楊森議員表示，民主黨不會支持涉及在海港填海的興建中環至灣仔繞道的建議。

32. 鑒於鐵路發展在交通、環境、社會及經濟方面的效益，余若薇議員認為，當局很早之前便應興建西港島線，以滿足居民的交通需求，並支援西區的發展。至於南港島線，當局亦有需要展開該項目，以促進南區的旅遊業及商業發展。她詢問政府需要提供注資支持的款額為多少，以及南港島線及西港島線最早的實施時間表為何。

33. 紀彥琛先生表示，就南港島線及西港島線進行詳細設計及其他法定程序用了約兩年，建造工程另外需時4至5年。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局現正檢討地鐵的最新方案。南港島線及西港島線的資金安排將視乎方案設計的定稿而定，並須獲得立法會批准。

34. 陳偉業議員質疑政府當局及地鐵對不同地區的鐵路發展項目採用不同的規劃準則。在某些地區會應發展商的要求提供額外的車站，但在若干其他地區，地鐵及政府當局不願意提供額外的車站，以滿足當區乘客的需要。舉例而言，總人口達30萬的天水圍只有一個西鐵站。同樣地，總人口達60萬的屯門亦只有兩個鐵路站。居民要求在東涌西提供額外的地鐵站亦不獲答允。他認為這樣的安排不公平及不合理。

35. 主席表示，陳偉業議員應將其發言集中在南港島線及西港島線，而非新界西北的交通需要。他請陳偉業議員就南港島線及西港島線表達意見或提出問題。

36. 陳偉業議員指出，他不能接受其就鐵路規劃準則的提問被指與正進行討論的課題無關的看法。他認為，由於其他委員獲給予足夠時間就此事表達意見，他應獲得同樣的對待。他要求政府當局及地鐵解釋在進行鐵路發展項目時，如何保障市民大眾的整體利益。

37. 紀彥琛先生表示，地鐵有責任確保所有建議的項目均符合成本效益，並可達到所需的回報率。另一方面，該公司亦會履行其社會責任，為西區及南區所面對的交通問題提供一個較佳的解決方法。鑒於南港島線及西港島線會帶來龐大的效益，地鐵認為有關項目應在政府的注資支持下落實。

38. 至於在鐵路沿線設站的問題，路政署署長表示，在進行方案設計的過程中需保持適當的平衡。雖然提供更多鐵路車站可令乘客前往車站時更加方便，但過多車站會令車程受阻延及有其他不良影響。政府當局在決定鐵路的方案設計時會參考相關因素，包括人口密度、地理情況及環境考慮。

39. 陳偉業議員表示，當局應就香港不同地區鐵路發展的資源分配制訂一套公平及合理的機制，以便不同地區的居民可平等享受該等發展所帶來的益處。

40. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，南港島線及西港島線是《鐵路發展策略2000》中兩項主要的鐵路擴建計劃。在考慮是否需要興建鐵路及其興建的時間表時，政府當局會參考有關地區最新的人口統計數據，人口增長預測，由商業及旅遊活動而產生的交通需求預測等。此外，亦有需要適當地考慮建議鐵路的經濟效益。當局會根據有關地區的發展步伐，訂定確實的實施時間表。

41. 張宇人議員認同劉健儀議員所表達的意見。他表示，政府當局必須訂出有關地區的發展計劃，讓委員可因應鐵路對其他公共交通營運者的影響，考慮是否需要興建一條新鐵路。鑒於地鐵表示南港島線在財政上並不可行，需要政府注資支持，政府當局有需要闡述落實該鐵路項目的理據及建議的財務安排，讓委員評估有關項目及撥款建議。

42. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，雖然南港島線及西港島線在財政上並不可行，但政府當局認為該兩條鐵路線會帶來重大的經濟效益。政府當局在制訂撥款建議前，須確定有關項目的方案設計及實施時間表。假定事務委員會可以就落實興建南港島線及西港島線達成共識，政府當局需與其他政策局討論，以期在數月內訂定財務建議，供事務委員會考慮。

43. 李鳳英議員表示，鐵路發展無可避免會影響其他公共交通營運者。她要求政府當局諮詢受影響的營運者及當區居民。在諮詢過程中，政府當局亦應根據鐵路通車後預測的交通需求量，擬訂公共交通服務重組計劃，以便當區居民可以更好地作出選擇。

44. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局將審慎考慮鐵路項目對其他公共交通營運者的影響。鑒於鐵路發展涉及巨額投資，政府當局必須確保任何新鐵路可減少使用道路的交通量，包括公共交通服務，而鐵路本身可創造足夠收入，以維持其運作。

45. 李鳳英議員察悉，政府當局將會制定方案設計，諮詢運輸業界，她要求政府當局再就有關鐵路計劃向事務委員會匯報時，亦應提供資料，述明其他公共交通營運者受影響的程度及他們在諮詢期間所表達的意見。

46. 林健鋒議員表示，有需要協調全港各區的土地用途發展計劃及運輸發展計劃。以往由於交通不便，黃竹坑的大多數廠商已選擇遷移到其他地區。既然南區區內有市區更新計劃及在區內進一步發展旅遊業的計劃，政府當局應確保在土地用途規劃及運輸規劃方面會有更好的協調。

47. 規劃署助理署長答稱，規劃署會定期檢討當地社區的需要，並會推動南區在市區更新計劃。雖然興建南港島線肯定有助促進黃竹坑的重建，但其落實與否將視乎有關政策局的決定。

48. 主席要求政府當局察悉委員所表達的關注，即應協調土地發展計劃與運輸發展計劃，以發揮最大的功效。

49. 何鍾泰議員表示，西港島線的規劃已拖延超過30年，故應加快落實及進行有關計劃。雖然是由政府當局協調土地用途及運輸的發展計劃較為理想，但現時的情況是由不同的政策局在規劃工作方面各自為政，彼此甚少溝通。故此，完成南港島線的規劃工作可能需要更長時間。為免出現不必要的延誤，他詢問政府當局會否先落實西港島線，然後再興建南港島線。

50. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，由於西區並無大型重建計劃，故政府當局在決定是否興建西港島線方面容易得多。至於南港島線，正如何鍾泰議員指出，政府當局將需考慮海洋公園的長遠業務策略以及香港仔的整體旅遊業發展。他證實，政府當局會考慮分期興建南港島線及西港島線的可行性。

51. 石禮謙議員表示，鐵路發展可為有關社區帶來龐大的經濟效益，因此，他支持落實擬建的南港島線及西港島線。現時的問題只關乎落實興建的時間。鑒於地鐵公司是上市公司，該公司若決定展開一項在財政上不可行的鐵路項目，將難以就這樣的決定作出交代。他因而詢問政府在何種情況下會考慮向鐵路公司注資，以支持其展開鐵路項目。

52. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，鐵路發展項目是為了整體社會的利益而興建。故此，不論是哪間鐵路公司，若所考慮的項目可對社會帶來龐大的運輸、經濟、社會及環保利益，政府均會考慮提供注資作為支持。

53. 石禮謙議員察悉政府當局的答覆，並詢問，鑒於其他公共交通營運者正提供對社會有益的服務，政府當局會否考慮向他們提供注資作為支持。若政府打算向屬於上市公司的地鐵公司提供注資作為支持，政府當局採用不同的做法對待其他公共交通營運者是不公平的。

54. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，政府當局在決定應否提供注資支持時，須按個別情況考慮所建議的鐵路項目是否確有需要及其理據。既然可能向地鐵公司提供注資，支持其興建某個鐵路項目，政府亦應向其他交通營運者提供注資支持，這樣的說法是不恰當的，偏離了政府的一向做法。

55. 蔡素玉議員表示，民主建港協進聯盟支持落實南港島線及西港島線。然而，她批評現時的鐵路發展政策有不當之處。現時，除非有關地區有足夠人口及建議的鐵路項目在財政上屬可行，否則有關的鐵路項目不會進行。以西港島線為例，其設計及興建時間一直取決於西區的填海及重建規劃。至於南港島線，該項目預測的財政表現差勁是導致當局延遲就其落實與否作出決定的重要原因。依她之見，此方面的政策需作根本性的改變。政府當局應擴闊視野，顧及鐵路基建為該區帶來的正面經濟效應。鐵路基建肯定可推動某區的發展及人口增長，因而吸引乘客。她因此促請政府當局承諾在一年內落實西港島線工程，並積極為南港島線制定可行的方案。

56. 鄭家富議員於此際要求主席考慮會議的結束時間，以及如何處理議程上餘下的項目。鄭議員表示，他就議程第V項有若干問題提出，第VI項則沒有任何問題。主席表示，會議必須在下午1時前結束。他其後詢問委員對於議程第VI項有否特別問題／意見。委員表示沒有任何問題，並同意事務委員會沒有需要討論該項目，而政府當局可將該項目直接提交財務委員會。

57. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1答覆蔡素玉議員的詢問時表示，政府當局在展開鐵路項目時，必須考慮其是否符合成本效益，因為此等項目涉及龐大投資。此外，亦需研究其經濟效益、財政影響及對其他公共交通營運者的影響。政府當局將會考慮各方表達的意見，並制定相關方案供委員考慮。然而，他不能在是次會議上承諾當局肯定會落實西港島線。

58. 梁國雄議員表示，現時的情況顯示將公共資產私有化的弊端，而他一直反對這樣做。為保障地鐵公司小股東的利益，政府現在須向該公司提供補貼，以資助其興建在財政上不可行的鐵路項目。他詢問政府會否打算自行興建該條鐵路，以避免向私人機構輸送利益。他評論說，各大政黨當初支持前地下鐵路公司私有化是錯誤的，導致今天的局面。

59. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)1表示，南港島線及西港島線均為地鐵網絡的延伸。政府不能自行展開該等項目。

60. 譚耀宗議員表示，西港島線理應落實，以滿足當區居民的交通需要。至於南港島線，政府當局應制定一個可行的方案，以滿足南區的交通需要。當局應諮詢運輸業界，並考慮該項目對其他公共交通營運者的影響。他表示支持事務委員會稍後處理的全部3項議案。

議案

61. 主席表示，由於委員已就有關議案表明立場，他不會容許委員就議案發表進一步意見。他其後請委員就議案表決。

62. 應劉健儀議員要求，並經主席同意，劉健儀議員就張學明議員動議的議案發表簡短意見。她表示，她支持興建四號幹線。然而，由於張議員的議案並未觸及港島南區旅遊業及商業發展的全面規劃及實施事宜，她會對張議員的議案投棄權票。

*李永達議員就西港島線動議的議案*

63. 李永達議員就西港島線動議的議案獲鄭家富議員附議。主席請委員就李永達議員的議案進行表決。結果10位委員贊成，沒有委員反對，一位委員棄權。主席宣布議案獲事務委員會通過。議案措辭如下 ——

“鑑於港島西區居民爭取興建西港島線地鐵支線已達二十年之久，本委員會促請政府與地鐵有限公司盡快就興建西港島線達成協議，連接上環至堅尼地城，以徹底解決港島西區居民的交通需要。”

*張學明議員動議的議案*

64. 張學明議員的議案獲譚耀宗議員附議。主席請委員就張學明議員的議案進行表決。結果6位委員贊成，沒有委員反對，5位委員棄權。主席宣布議案獲事務委員會通過。議案措辭如下 ——

“為解決港島西區和南區長期面對的交通問題，本委員會支持盡快落實區內的鐵路及道路網絡發展計劃，包括應盡快將地鐵港島綫西延至堅尼地城，同時必須設站於西營盤和大學，以及盡快興建南港島鐵路及四號幹線。本委員會促請政府積極與地鐵有限公司商討符合公眾利益的財務安排，以便及早展開相關工程，並在鐵路新站的選址和設計過程中充分諮詢區內居民意見。”

*李永達議員就南港島線動議的議案*

65. 李永達議員的議案獲劉健儀議員附議。主席請委員就李永達議員的議案進行表決。結果10位委員贊成，沒有委員反對，兩位委員棄權。主席宣布議案獲事務委員會通過。議案措辭如下 ——

“本委員會促請政府盡快全面規劃及落實南區的旅遊及商業發展，並同時與地鐵有限公司商討，興建符合成本效益的南港島鐵路，確保有足夠的交通設施配合南區的發展及滿足該區居民的交通需要。”

66. 劉健儀議員建議事務委員會與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，檢討南區土地用途規劃及運輸規劃連同區內全面的商業和旅遊業發展計劃的事宜。她亦籲請政府當局制定方案設計諮詢運輸業界。

67. 主席請委員就應否另外舉行會議聽取普羅市民的意見表達意見。

68. 劉健儀議員表示，將公聽會押後至較後時間舉行的效果會更好，以等待政府當局為有關的鐵路項目制定詳細的方案設計及全面的土地用途計劃。李永達議員同意，在事務委員會就此事作進一步討論前，讓地鐵公司及政府當局為鐵路項目制定方案設計連同所有所需的資料屬較為可取的做法。石禮謙議員要求政府當局提供進一步資料，述明南港島線及西港島線對其他公共交通營運者的影響，以及南港島線和西港島線啟用時西區及南區的公共交通重組計劃。

69. 主席要求政府當局察悉委員的要求並加快有關工作。

#### V 為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃的建議

(立法會CB(1)951/04- —— 香政府當局2005年2月22日  
05(05)號文件 的函件，因應委員於2004  
年12月17日會議席上提出的  
要求提供補充資料  
立法會CB(1)298/04- —— 政府當局提供予2004年12月  
05(05)號文件 17日會議考慮的資料文件  
立法會CB(1)679/04- —— 2004年12月17日會議的紀  
05號文件 要)

70. 主席表示，同一事項上次曾在2004年12月17日的會議上討論。委員當時同意，待政府當局提供進一步資料後，會繼續討論此事。

71. 林健鋒議員對為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃的建議表示支持。他表示，新牌私家車及輕型貨車司機在車上展示“P”牌可提醒其他司機對他們更

為小心及忍讓。他詢問對於已有駕駛經驗的新牌輕型貨車司機會否有特別安排。

72. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3表示，政府當局認同部分委員在先前討論時所表達的意見，認為沒有必要將暫准駕駛執照計劃適用於已有一定駕駛經驗的新牌輕型貨車司機。故此，政府當局現建議下列人士獲豁免受該計劃規管——

- (a) 申請人在申請正式輕型貨車駕駛執照之日前已持有有效正式私家車駕駛執照最少3年，並通過輕型貨車駕駛考試；及
- (b) 申請人持有有效的正式中型或重型貨車駕駛執照。

73. 林健鋒議員認為，就獲豁免受該計劃規管的情況而言，以往擁有一或兩年的駕駛經驗應屬足夠。他詢問政府當局會否考慮將上文(a)項的3年期縮短至一或兩年。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3答稱，當局是因應申請中型或重型貨車駕駛執照的人士需擁有至少3年駕駛經驗的現行安排而建議該個3年期。她同意在參考有關數據後考慮林議員的建議。

74. 劉健儀議員認為，由於暫准駕駛執照計劃的主要目的是針對新牌司機缺乏路面經驗的問題，而有關統計數字顯示，首年駕駛年資的司機涉及交通意外的比率較高，故就獲豁免受暫准駕駛執照計劃的規管而言，擁有一年私家車駕駛經驗應屬足夠。此外，申請輕型貨車駕駛執照的人士只會在通過有關的駕駛考試，證明其擁有所需的駕駛技術後，才會獲發該駕駛執照。她補充，貨運業曾批評，申請中型或重型貨車駕駛執照的人士需擁有至少3年駕駛經驗的現行規定屬過嚴，他們認為應將以往駕駛經驗的年期縮短。

75. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3重申，政府當局會因應有關統計數字，考慮將新牌輕型貨車司機獲豁免受暫准駕駛執照計劃規管所需擁有的以往駕駛經驗的年期縮短的建議。政府當局將在日後為私家車及輕型貨車推行暫准駕駛執照計劃的立法建議內就此作出交代。

76. 何鍾泰議員表示，考慮到外國對新牌司機施加限制時的做法，他認為，擬為私家車及輕型貨車司機推行的暫准駕駛執照計劃所建議的安排是合理的，他因而支持現時的建議。

77. 鄭家富議員表示，民主黨支持現時的建議。他詢問當局何時會將立法建議提交立法會。環境運輸及工務局副秘書長(運輸)3回應時表示，當局現正草擬有關的立法修訂條文，並計劃在2005年年中提交有關的立法建議。

78. 陳偉業議員對現時的建議表示支持。

## **VI 更換香港仔隧道的配電板及變壓器**

(立法會 CB(1)951/04- —— 政府當局提供的資料文件)  
05(06)號文件

79. 委員察悉政府當局所提供的資料文件，並表示不反對政府當局按計劃將有關撥款建議提交財務委員會。

## **VII 其他事項**

80. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2005年3月30日