

立法會交通事務委員會於
2004年5月28日(星期五)舉行的會議

南區區議會就興建地鐵西港島綫及南港島綫的意見

南區區議會長期以來都十分關注南區對外交通問題，並曾多次向立法會反映南區區議會關注南區對外交通網絡不足的情況。目前，南區對外的主要通道只有香港仔隧道及薄扶林道，於繁忙時間，香港仔隧道一帶經常出現交通擠塞情況，令南區居民非常不便。

地鐵公司於2003年9月就南港島綫及西港島綫的初步規劃諮詢南區區議會。南區區議會對此表示歡迎，但希望政府在考慮是否興建鐵路的同時，繼續進行興建七號幹線的籌備工作。地鐵公司在2004年2月再度諮詢南區區議會，並介紹更詳細的路線規劃。南區區議會歡迎興建鐵路的建議，認為擬建的新鐵路綫是一項可為南區帶來好處的基建項目，既可減輕目前香港仔隧道及幹綫的擠塞情況，並有利於推動南區的旅遊業發展和增加區內的就業機會。

南區目前的人口約29萬，但預期在本年區內多項私人物業發展相繼入伙後，以及當數碼港的商業、酒店及大型購物商場在本年中陸續投入服務後，無論在南區居住及工作的人口，以及到南區娛樂消費的人數將會進一步上升。屆時，香港仔隧道管道內及黃竹坑道一帶的交通擠塞情況將會進一步惡化。另一方面，近年來多幅位於黃竹坑及鴨脷洲的工業用地相繼更改為酒店發展用途，當這些酒店設施在未來數年陸續落成，同時配合未來海洋公園的新發展，以及香港仔避風塘的旅遊發展，預期到南區觀光消費的旅客人數亦會穩步上升。故此，南區的交通擠塞問題有其迫切性，當局應盡早落實興建地鐵西港島綫及南港島綫，及早解決南區持續的交通擠塞問題。

節錄本

南區區議會(2004-2007)

第三次會議紀錄

日期： 2004年2月26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, MH (主席)
朱慶虹先生 (副主席)
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
梁皓鈞先生
苗華振先生
石國強先生
黃志毅先生
黃敬祥太平紳士
黃文傑先生, MH
楊小璧女士
立法會議員楊孝華, SBS, 太平紳士
徐是雄教授, SBS

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：

劉國材太平紳士 南區民政事務專員（民政事務總署）

李國雄先生 南區民政事務助理專員（民政事務總署）

鄭慧芬女士 南區民政事務處 高級行政主任(地區管理)
（民政事務總署）

林盛國先生 拓展署 總工程師

張崇智先生 食物環境 生署 東區 / 南區高級 生總監

楊仲文先生 康樂及文化事務署 南區康樂事務經理

伍樹雄先生 運輸署 總運輸主任

麥健莊先生 香港警務處 西區指揮官
(Mr. David Madoc-Jones)

羅慧明女士 香港警務處 西區警民關係主任

黃權衡先生 房屋署 高級房屋經理（港島）

梁肇輝博士 漁農自然護理署
高級漁業主任（漁業支援服務）

黃沛光先生 魚類統營處 市場經理

吳曙斌先生 規劃署署理高級城市規劃師 / 香港
（一）

雷裕文先生 規劃署城市規劃師 / 香港（二）

} 參與議程三
的討論

} 參與議程四
的討論

鄭少玫女士	南區民政事務處香港仔分處主任	參與議程五及議程六的討論
梁民發先生	地鐵公司 鐵路拓展策劃經理	} 參與議程十一的討論
魏欽強先生	地鐵公司 高級設計管理工程師	
鄧伯洪先生	地鐵公司 高級統籌工程師	
蘇雯潔女士	地鐵公司 對外事務經理	
麥韻梅女士	地鐵公司 公共關係經理	

議程十一：地下鐵路 - 西港島 及南港島 進度概況

(議會文件 44/2004 號) [下午 5 時 42 分至 7 時 05 分]

92. 主席歡迎以下地鐵公司代表出席會議：

- (a) 鐵路拓展策劃經理 梁民發先生；
- (b) 高級設計管理工程師 魏欽強先生；
- (c) 高級統籌工程師 鄧伯洪先生；
- (d) 對外事務經理 蘇雯潔女士；以及
- (e) 公共關係經理 麥韻梅女士。

93. 蘇雯潔女士向議員介紹地鐵西港島綫及南港島綫的規劃進度概況，表示地鐵公司早前在諮詢區議會時聽取居民的意見後，已就地鐵西港島綫及南港島綫的規劃作出修訂，並將有關修訂內容包括在議會文件內。蘇女士並就近期出版的一本周刊有關南港島綫的報道作出澄清。她表示西港島綫及南港島綫的整體設計主要是為配合區內市民及社區的需求，而沿綫大部分地方均為已發展地區，可供發展物業的空間有限。由於鐵路造價昂貴，單靠車費收益難以收回發展成本，故此地鐵公司會繼續與政府就造價差額進行磋商。鑑於西港島綫及南港島綫能帶來社會及

經濟上的效益，故地鐵公司會盡快完成有關規劃工作，為市民建造上述新鐵路線。

94. 鄧伯洪先生以電腦投影片輔助詳細介紹西港島綫及南港島綫的規劃工作。他並補充，地鐵公司現正草擬項目建議書，預計於本年第二季前提交政府審議。在旅遊發展方面，鐵路車程較其他路面運輸工具車程為短，將大大有利於海洋公園日後的發展。而在數碼港方面，由於新鐵路線可提供完善的交通配套，數碼港的出租率亦會大為增加為政府帶來直接的財政收益。地鐵公司會繼續諮詢和聽取公眾的意見，並會不斷更新網頁，提供最新資料。該公司現正製作小冊子，以介紹有關建議。

95. 黃敬祥太平紳士提出以下意見及詢問：

- (a) 他表示地鐵公司是次提交的文件交待了最新的進展，並包括了早前區議會所提出的意見，可見半年來進展良多；
- (b) 他表示早前應香港大學城市規劃及管理研究中心之邀協助進行地區諮詢，請區內居民出席講座及接受意見調查。他查詢有關研究是否由地鐵公司委託進行；
- (c) 地鐵公司在半年前所提交的建議發展計劃，未有載述任何物業發展計劃。但是次文件中提到鐵路沿綫物業，他詢問地鐵公司現正是否有意在沿綫地鐵站發展上蓋物業。若該公司有意興建住宅樓宇，他欲知悉預計的新增人口。他表示地鐵公司強調新鐵路線有利環保，但發展住宅物業實質與環保背道而馳；以及
- (d) 他欲知悉地鐵新鐵路線落成啓用後的票價會否高於現在巴士公司的票價。他表示市民對集體運輸工具需求甚殷，但票價對他們而言亦非常重要。

(高錦祥先生 MH 在黃敬祥太平紳士發言時離開會場。(下午 6 時 05 分))

96. 羅錦洪先生提出以下意見及詢問：

- (a) 南區居民冀盼興建鐵路已有十多年，歡迎地鐵公司是次提供了明

確的資料，並表示他十分支持興建新鐵路綫；

- (b) 他欲知悉新鐵路綫的車費如何釐定；
- (c) 就南港島綫的三個方案，他欲知悉最終的選擇是基於什麼因素而決定，究竟是基於諮詢市民的結果，抑或由議會決定；
- (d) 另外，建議的南港島綫以海怡半島為終點站；他希望知悉車站的確實位置；以及
- (e) 他詢問地鐵公司會否在新鐵路綫發展上蓋物業，並查詢在每個車站上蓋的發展規模及具體數目。

97. 立法會議員楊孝華 SBS 太平紳士認同黃敬祥太平紳士表示地鐵公司是次提交的規劃進展概況較半年前有顯著的進步。他並提出以下詢問：

- (a) 根據建議的規劃，地鐵金鐘站日後將為三條綫提供轉車處。該站日後以隧道形式接駁轉車的安排，是否較目前港島綫中環站與東涌綫香港站之間的步程相若；
- (b) 建議中的部份架空路段位置與住宅樓宇接近；地鐵公司會否為有關路段加設隔音設施以減少對附近民居的滋擾；以及
- (c) 地鐵公司預計新鐵路綫於 2009 年至 2010 年投入服務，是否指西港島綫及南港島綫不會同步啓用，而孰先孰後。

98. 楊小璧女士建議的華富站設於華富與華貴之間，並希望知悉車站的確實位置。她表示地鐵南港島綫為南區數十年來一項非常重大的建設，故查詢南區區議會會否成立專責小組，以便處理有關這項工程的事宜。

99. 蘇雯潔女士綜合回應時表示：

- (a) 在為西港島綫及南港島綫訂定票價方面，地鐵公司會沿用現時地鐵的票價釐定機制，參考距離來釐定票價。至於具體票價，需要

待計劃確定後才能詳細釐定。然而，地鐵公司明白票價的釐訂必須照顧市民的負擔和維持機制的統一性；

- (b) 關於物業發展建議，她表示西港島綫及南港島綫與其他鐵路綫的規劃情況有別。由於西港島綫及南港島綫沿綫的地方均為已發展地區，現有很多樓宇；故此，地鐵公司並無計劃在車站上蓋進行物業發展。至於會否在車廠進行物業發展，地鐵公司亦須配合車廠土地的用途作出考慮；
- (c) 在回應黃敬祥太平紳士的提問時，她表示地鐵公司早前委託了香港大學城市規劃及環境管理研究中心研究西港島綫及南港島綫帶來的整體社會及經濟效益，從而為該公司提供獨立、客觀的分析，以便參考。黃先生所提及的講座及調查均為該項研究工作的項目。

100. 鄧伯洪先生綜合回應時表示：

- (a) 目前就南港島綫提出的三個建議方案各有優點。甲方案直接連接南區及北岸，車程最短。乙方案能同時服務跑馬地，但造價較貴；丙方案車程最長，但可服務更大範圍，並提供更多轉乘安排。地鐵公司是次提出三個可行而理想的建議方案，交由政府及市民大眾詳細考慮；因此，該公司不會先作定論；
- (b) 南港島綫海怡站將設於鴨洲邨與海怡半島之間的位置，不會進入海怡半島的範圍。考慮到議員在早前的諮詢及討論中，均曾表示擔心車站選址可能造成環境滋擾問題，目前建議的車站選址遂座落在鴨洲邨與海怡半島的人口中心之間；
- (c) 南港島綫在金鐘站轉車處的行人隧道擬設於金鐘道行車道地底，預計步程約為兩分鐘，比現時北角站將軍澳綫轉港島綫的行人通道長少許。同時，擬建的轉車處通道亦會設有行人輸送帶，使乘客轉綫時更加舒適；
- (d) 地鐵公司預計西港島綫及南港島綫在 2009 年至 2010 年投入服務，兩條鐵路綫同步完成。由於實際動工日期取決於何時能與政府達成協議，為提供更大的靈活性，該公司的預計完工日期才橫

跨兩年；

- (e) 擬建的西港島綫華富站將座落於現時華富邨與華貴邨之間的斜坡位置。該處現時並無行人通道，但新站建成後，將設有一條橫向通道方便華貴邨居民前往車站，而華富邨則須在車站出入口乘搭升降機到達車站；以及
- (f) 西港島綫及南港島綫將採用中型鐵路系統。由於該系統的列車使用膠車輪，故能有效地減少噪音。目前建議有關路段採用架空形式，僅為初步的建議。待日後進行詳細設計時，地鐵公司會根據環境影響評估的結果及建議，採取適當的措施，使鐵路的噪音水平符合標準。

101. 柴文瀚先生提出以下意見及詢問：

- (a) 民主黨南區議員辦事處一向支持興建鐵路，並曾於 2002 年 7 月至 8 月期間進行問卷調查；在 839 名受訪者中，96% 均支持興建鐵路。是次調查的範圍廣泛，包括香港仔市中心、華富、華貴、金鐘至海怡半島的巴士站、利東、鴨脷洲邨、深灣及置富，可見南區的民意均支持興建鐵路；
- (b) 擬建的新鐵路綫是一項可為南區帶來許多好處的基建。在環保方面，可減輕香港仔隧道及幹綫橋面的擠塞。此外，鐵路方便匯聚人流和信息流通，更加有利於推動南區的旅遊業發展和增加區內就業機會；
- (c) 既然議員均認同興建新鐵路綫可為南區帶來各種好處，他希望各議員能考慮區議會在繼續爭取興建新鐵路綫時應扮演何種角色，以及是否須成立專責小組跟進該鐵路綫的發展，並向政府進行更多游說工作，以便直接反映南區市民的意見；以及
- (d) 總括而言，他希望南區的鐵路綫能早日落成，以便利南區居民，並使南區的交通及環境均得以改善。

102. 朱慶虹生提出以下意見及詢問：

- (a) 他關注在上述工程時出現的交通問題。由於九鐵沙中綫預計於 2011 年落成，而地鐵西港島綫及南港島綫則預計於 2010 年落成。他擔心兩項工程同時進行會引致金鐘、灣仔及跑馬地一帶廣泛封路及掘路；他並希望知悉地鐵與九鐵將如何協調，以避免港島交通陷於癱瘓；
- (b) 關於興建新鐵路綫的財政安排，他查詢有關工程項目的預計成本，地鐵公司擬承擔的款額，以及預期政府資助的金額；
- (c) 他希望地鐵公司能向區議會提供新鐵路綫車站具體的位置圖則，以便議員發表意見；
- (d) 地鐵公司有意把西港島綫寶翠園站名改為大學站。他擔心這會與九鐵現時位於沙田的大學站混淆，故請地鐵公司再詳細研究；
- (e) 他在過去的會議上曾提出，希望地鐵公司在華富站設置行人通道通往置富，以方便置富的居民使用鐵路。他並建議該通道可採用目前由太古站連接至康山的通道形式；以及
- (f) 他希望地鐵公司日後與區議會保持緊密聯繫，以便議員了解最新的發展進度。

103. 高譚根先生提出以下意見及詢問：

- (a) 地鐵公司現時以地形圖標示規劃路綫，他建議地鐵公司日後以街道圖標示路綫，方便參閱；
- (b) 根據文件第 4.5 段所述的效益，他表示由於南區的物業多為區內居民自置及自住，故擔心一旦鐵路沿綫物業升值，造成差餉增加，使居民負擔加重；
- (c) 文件第 4.3 段雖表示新鐵路綫可減少路面行駛車輛的數目，有助改善空氣質素，減低噪音污染。但他質疑新鐵路綫所採用的中型鐵路系統列車雖使用膠車輪，但仍會因摩擦而產生噪音。鑑於碧

瑤灣及數碼港貝沙灣住宅鄰近未來的高架路段，該處的居民可能會受到噪音滋擾，故他促請地鐵公司可把有關鐵路段改為非路面走綫；以及

- (d) 他認為南區區議員均大致贊同興建新鐵路，但他希望地鐵公司盡力解決議員提出的問題，並迅速回應議員的意見及查詢；倘若不能在會上回應，亦應以書面形式跟進及回應。

(黃敬祥太平紳士於高譚根先生發言時離開會場。(下午 6 時 25 分))

104. 梁皓鈞先生與朱慶虹先生持相似意見，關注在新鐵路綫興建工程進行期間的交通影響，尤其是對南區居民造成的影響。此外，他憂慮在新鐵路建成後，會出現類似西鐵落成後乘客量不足的問題，以及會減少了路面交通工具的選擇。

105. 苗華振先生表示擔心鐵路工程會造成交通混亂，影響市民，故他希望地鐵公司在進行發展規劃時，以社區及市民的利益為大前提。同時，他認為建議的定綫不在田灣設站，忽略了田灣近 2 萬人口的需要，故建議地鐵公司作出修改，加設田灣站。

106. 石國強先生提出以下意見：

- (a) 由於南區人口不多，他擔心新鐵路綫乘客量不足，難以取得成效。故此，他希望當局先確定是否有足夠乘客量支持新鐵路系統運作，才再詳細討論其他細節；
- (b) 他指出按文件第 5.2 段所述，地鐵公司希望於 2004 年內與政府達成協議。他欲了解達成協議是否指政府願意支付工程費用。他同時希望知悉有關協議的大致內容；
- (c) 他質疑地鐵公司為何建議以黃竹坑站為西港島綫及南港島綫的轉綫站，卻不考慮以區內人流最多的香港仔為轉綫站；以及
- (d) 他希望鐵路工程能早日落實。他個人傾向支持方案丙，因為該定綫經跑馬地及灣仔，可有效地增加乘客量，增加新鐵路能成功興

建的機會。

107. 黃文傑先生 MH 在發表意見前申報利益，表示自己為專線小巴公司營辦人，他提出了以下意見：

- (a) 他認為長遠而言興建鐵路有其好處，但短期而言，在 5 年的施工期內，南區的交通將大受影響。同時，由於興建鐵路工程龐大，需要大量運輸物資往施工地盤，他認為應在興建鐵路前先建成七號幹綫以作配合；
- (b) 在票價方面，新鐵路綫的票價應以低於區內巴士及專線小巴的票價為合；
- (c) 他表示地鐵公司在發展新鐵路綫時，不應完全倚賴政府給予財政支持。若要興建鐵路，地鐵公司必須有實際數據支持。他查詢地鐵公司就新鐵路綫預計的乘客量中，有多少源於其他路面交通工具的現有乘客量。另外，他擔心新鐵路投入服務後會分薄客源，影響其他交通運輸從業員的生計。同時，他表示根據人口數據資料顯示，南區將來增加的人口有限，故他質疑是否有足夠人口支持新鐵路的營運。倘若地鐵公司擬興建鐵路，就必須確定有關鐵路的營運能取得盈利；以及
- (d) 整體而言，他認為興建新鐵路綫確有好處，但亦有壞處，例如在施工期間對交通的影響。

108. 陳理誠先生 提出了以下意見及詢問：

- (a) 他希望地鐵公司在短期內先作初步環境影響評估，以確定擬建鐵路綫的兩段高架橋會否對附近環境造成影響，例如產生噪音或損害自然生態；
- (b) 由於新鐵路綫與南區居民緊密相關，議員均希望了解擬建車站的位置，故他促請地鐵公司提供詳細圖則，清楚顯示車站的位置；以及

- (c) 他欲知悉新鐵路綫所採用的中型鐵路系統列車的載客量，以及地鐵公司所建議的方案中是否包括靈活調節班次運作的機制，以配合實際的乘客量。

(苗華振先生在陳理誠先生發言時離開會場。(下午 6 時 38 分))

109. 朱晉賢先生提出了以下意見及詢問：

- (a) 蘇雯潔女士在上文中述及新鐵路綫的車費收益不足以抵銷發展成本；他查詢新鐵路啓用後的車費收益與營造成本的比例，並詢問地鐵公司屆時會否自負盈虧，而假如有虧損，地鐵公司將如何彌補有關損失。他又表示，若票價的釐定以距離為標準，他寧願選取路程較短者，故此支持採用方案甲；
- (b) 他詢問確定新鐵路綫興建的最後限期是否定於 2004 年底。有鑑於七號幹綫的先例，他擔心是項鐵路工程最終無限期拖延；屆時，南區既無七號幹綫，亦無新鐵路綫，交通問題難已解決；以及
- (c) 由於利東邨依山而建，上山的斜路路程頗長，大部分居民均須乘搭交通工具出入該 ；倘若擬建的利東站按目前的規劃設於利東邨山腳，未必能方便利東邨的大部分居民。因此，他希望地鐵公司能考慮居民的實際需要，作出適當的安排。

(楊小璧女士於朱晉賢先生發言時離開會場。(下午 6 時 45 分))

110. 林玉珍女士表示，目前只知悉新鐵路綫的票價將以距離為計算標準，故希望地鐵公司盡快提供初步預算的票價，以便參考。

111. 黃志毅先生發表了以下意見：

- (a) 他支持在南區發展鐵路，表示南區居民目前只能倚靠巴士服務，並須負擔昂貴的车費。地鐵貫通港九交通，方便快捷；若能在南區發展新地鐵路綫，將可長遠造福南區居民。但據他調查所得，南區居民對區內將興建鐵路一事，信心不大；他質疑這是由於當局一直宣傳不足所致。所以他希望當局可盡快落實興建有關的新

鐵路綫，造福南區；以及

- (b) 他表示若利東站設於利東邨山腳，則逾半利東邨居民均須步行頗長的路程方能到達地鐵站，十分不便。為此，他希望地鐵公司在進行詳細設計時，能照顧居民的實際需要，作出適當的安排，以方便居民。

112. 鄭伯洪先生綜合回應議員的提問如下：

- (a) 地鐵公司草擬修訂的建議時，已參考和採納了議員早前提出的意見。在修訂建議中，除兩段高架橋外，大部分走綫採用鑽挖式隧道興建，以盡量避免工程對港島及南區的路面交通造成影響，從而將滋擾減至最少。在環境影響方面，地鐵公司擬盡快根據環評條例進行環境影響評估，以便詳細研究方法減少滋擾，並向政府提交建議；以及

- (b) 有見於現時的修訂建議仍為初步的計劃，擬建車站的位置尚待詳細研究，故此是次並未提供具體的位置資料予議員參考，希望議員能夠諒解。他並就有關個別車站的提問回應如下：

(i) 寶翠園站（大學站）

在地鐵公司早前諮詢香港大學時，港大方面表達了強烈的訴求，希望在新建的鐵路綫中設大學站。回應此訴求，地鐵公司才考慮把寶翠園站改名為大學站；

(ii) 華富站

礙於地理所限，新鐵路綫未能途經置富，但地鐵公司將研究措施，以方便置富居民往來車站；

(iii) 利東站

地鐵公司初步擬在該站設置垂直運輸系統，以方便利東邨居民直接進出利東站，毋須上落斜路；

(iv) 黃竹坑站

鑑於轉綫站的規模較一般車站為大，在香港仔設轉綫站會十

分困難。現時建議把黃竹坑站作為轉綫站，主要是由於施工較為容易，而且可減少對社區造成滋擾；

此外，是次建議中不設田灣站，乃考慮不同因素而作的決定。但由於每個社區均有其訴求，地鐵公司亦會聽取不同的意見，並將有關意見向政府反映，以便作最終決定；

- (c) 地鐵公司根據規劃署所提供的資料作出了各項假設及預測，南區及西區的人口穩定，不會有太大增長。按照預算，南區有足夠的人口支持興建新鐵路。新鐵路綫將採用中型鐵路系統，車廂的載客量較小，而車廂的數目亦較少，便利靈活調動班次。現時預計的客流量為每小時 2 萬人次，約為市區綫系統客流量的四份之一。新鐵路的落成雖為交通服務引入競爭，但不代表市民的選擇會減少，因為市民在選乘何種交通工具時，必會考慮各機構的服務質素及訂價水平，才作出取捨；
- (d) 按照現行規定，地鐵公司必須就每個鐵路項目與政府達成項目協議，才能展開工程。因此，工程實際完成日期乃取決與政府何時達成協議。該公司現階段只能確定於本年第二季前向政府提交項目建議書，以作審議；以及
- (e) 回應有關市民對興建新鐵路綫的認識及信心不足一事，地鐵公司已計劃於稍後進行一系列的宣傳活動，包括在 3 月底開始在南區及西區舉行展覽，介紹具體的建議內容，以期在社區層面進行推廣，從而增加市民對新鐵路工程的信心。

113. 蘇雯潔女士作出以下補充：

- (a) 由於西港島綫及南港島綫的定綫方案尚未落實，故現階段難以確定票價。但目前地鐵的最低票價（1 至 3 個站）為 3.8 元，最高票價則為 11.8 元（例如：港島綫柴灣至上環共 14 個站或將軍澳綫寶琳過海至中環共 18 個站），而西港島綫及南港島綫分別只有 7 個站，議員可以從這些數字作為參考；
- (b) 香港的鐵路與道路運輸系統有所不同；道路使用者毋須承擔興建

及維修道路的費用，但鐵路乘客卻須承擔興建及維修鐵路的費用。雖然政府一直以不同方式支持鐵路發展，但有關支持只限於建造鐵路所需的成本，鐵路的營運開支向來是由鐵路公司自行承擔的。鑑於西港島綫及南港島綫日後的車票收益不足以支付鐵路工程的建築成本，而地鐵公司並未打算在新鐵路綫的車站上蓋發展物業，故此，該公司將於提交項目建議書後，與政府詳細研究如何支付造價差額：

- (c) 地鐵公司預期新鐵路綫啓用後，沿綫的物業會由於新的發展機會而增值，而所帶來的影響乃正面多於負面。同時，隨著海洋公園進行新發展及因新鐵路綫而造就新發展，預計區內將會增加數千個新職位，而港大受委託進行的研究，將有助作出更準確的評估。此外，地鐵公司亦考慮到對其他交通運輸行業從業員的影響，因此在進行規劃時，會研究新鐵路與其他交通工具的接駁安排；以及
- (d) 由於即將提交項目建議書，地鐵公司希望在現階段盡快收集意見，以期把有關意見包括在建議書內。為方便市民得知最新資料，該公司會把新的修訂內容上網，並會主動舉辦宣傳展覽及講座，向區內市民介紹有關進展。同時，地鐵公司十分樂意繼續聽取議員的意見，並希望能盡快讓公眾知悉最新進展。

114. 主席在總結時感謝地鐵公司代表詳細介紹西港島綫及南港島綫規劃的最新進展，並表示希望工程能盡快落實。她表示南區區議會適宜在工程落實後，才考慮成立工作小組作出跟進。此外，由於黃竹坑邨居民將於2006年全部遷出，她相信在黃竹坑站興建轉綫站，對區內居民影響將最輕微。她希望地鐵公司日後與南區區議會保持密切聯繫，將最新進展向區議會或交通及運輸事務委員會匯報。

(梁民發先生、魏欽強先生、鄧伯洪先生、蘇雯潔女士及麥韻梅女士在下午7時05分離開會場。)

南區區議會秘書處
2004年4月