

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第四次會議記錄

日期：2016年7月18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 (南區區議會副主席暨本委員會主席)
張錫容女士 MH (本委員會副主席)
歐立成先生 MH
區諾軒先生
柴文瀚先生
陳家珮女士
陳李佩英女士
朱立威先生
馮仕耕先生
林啟暉先生 MH
林玉珍女士 MH
羅健熙先生
麥謝巧玲博士 MH
徐遠華先生
任葆琳女士
司馬文先生
陳文俊先生
莊景威先生
鄭子憲先生
黃俊邦先生

秘書：

周暘恩女士 民政事務總署南區民政事務處
行政主任(區議會)3

列席者：

周楚添太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
劉建國先生	運輸署高級運輸主任／南區
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區及山頂 1
劉慧儀女士	運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
鄭嘉曦先生	路政署區域工程師／南區
鄺士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

陳志明先生	運輸署高級工程師／特別職務
利世鏗先生	運輸署工程師／特別職務 1
盧雪兒女士	運輸署工程師／特別職務 2
曾憲文先生	路政署高級工程師／行人通道上蓋 2
張詠敏女士	路政署工程師／九龍 1-1

開會辭：

主席歡迎委員及以下各常設政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任劉建國先生；
- (b) 運輸署工程師劉慧儀女士；
- (c) 運輸署工程師麥卓欣女士；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

2. 主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間限時三分鐘。委員接納此項建議。

議程一： 通過 2016 年 5 月 23 日第三次會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前未有收到委員就會議記錄提出的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程二： 在行人通道加建上蓋
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 20/2016 號)

(羅健熙先生、區諾軒先生，以及馮仕耕先生分於下午 2 時 32 分、2 時 34 分及 2 時 44 分進入會場。)

5. 主席歡迎以下政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級工程師／特別職務陳志明先生；
- (b) 運輸署工程師／特別職務 1 利世鏗先生；
- (c) 運輸署工程師／特別職務 2 盧雪兒女士；
- (d) 路政署高級工程師／行人通道上蓋 2 曾憲文先生；以及
- (e) 路政署工程師／九龍 1-1 張詠敏女士。

6. 主席請陳志明先生簡介文件。

7. 陳志明先生簡述出席會議的目的。他表示，為配合 2016 年《施政報告》，政府現將邀請區議會選定合適的主要行人通道加建上蓋。

8. 利世鏗先生以電腦投影片(參考資料)簡介「在行人通道加建上蓋」的背景、開展計劃的程序、技術可行性的考慮因素，以及當方案確立後的施工程序。他表示，「在行人通道加建上蓋」計劃會借鑑「人人暢道通行」計劃的方式推行，即由區議會諮詢地區人士，並按地區需要，挑選出一條需要加建上蓋的公共行人通道。為使署方可以盡快展開有關方案，現邀請區議會建議三條行人通道加設上蓋的走線方案，並釐定優次排列。署方在收到按優次排列的三個方案後，會聯同相關部門率先研究排在首位方案的可行性。如其可行性被確立，工程便可正式立項。如研究結果認為不可行，則會研究排在第二位的方案，如此類推。署方希望區議會在會議後三個月內提交走線方案，以便盡早展開可行性研究。

9. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 歐立成先生 MH建議於華富道近華基樓的行人路加建上蓋。他表示，有關建議曾於 10 年前向房屋署提出，惟房屋署回應指上述

行人通道涉及橋道的建設，在資源有限的情況下，至今仍未計劃工程。他指出，該行人路段連接華富（一）及（二）邨，倘通道興建上蓋，將便利居民往來商場、街市及巴士總站；

- (b) 林玉珍女士 MH 表示，港鐵海怡半島站 A 出口以北，現時已興建行人天橋橫越海怡路，方便鴨脷洲邨的居民往返車站，惟接連鴨脷洲邨巴士總站至行人天橋的一段通道，卻沒有加建上蓋設施。她要求署方考慮在該段行人通道加建上蓋，以便居民前往港鐵站；
- (c) 司馬文先生 表示，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）曾於設計初期，承諾為橫跨黃竹坑道通往港鐵黃竹坑站的行人通道興建上蓋，但方案最終卻沒有被納入工程計劃中。因此，他要求署方在該行人通道加建上蓋。另外，他建議於鄰近瑪麗醫院的薄扶林道兩旁行人路加建上蓋。他指出，在上述行人通道興建上蓋，可讓往返港鐵車站及輪候巴士的乘客免受日曬雨淋之苦。此外，他詢問在行人通道興建上蓋時，署方會如何處理現時已設置巴士候車亭的車站；
- (d) 徐遠華先生 表示，連接港鐵黃竹坑站 B 出口（即南朗山道熟食市場對出）的一段南朗山道，在黃竹坑站開通及上蓋物業落成後，將有大量居民使用。因此，他建議在該處的行人通道加建上蓋。另外，他認為，位於香葉道而沒有港鐵高架路軌覆蓋的行人通道，亦應考慮加建上蓋。再者，他建議在深灣道行人路興建上蓋。他指，雖然地區設施管理委員會轄下地區小型工程工作小組已同意於上述行人路興建上蓋，但工程項目若被納入此計劃，相信在時間、資源及技術方面都較為理想；
- (e) 黃俊邦先生 同意司馬文先生的建議，於薄扶林道近瑪麗醫院巴士站的行人路加建上蓋。此外，他詢問署方在收集委員的意見後，會否採用計分方法以釐定各區興建上蓋的優次排序，抑或是相關計劃將在 18 區同時展開；
- (f) 羅健熙先生 詢問整項計劃的時間表。他建議若興建上蓋的地點正計劃發展其他基建項目或社區大樓，相關部門可互相配合，令相關工程項目能同期展開，以符合經濟效益。此外，他詢問署方會否接納在此計劃下興建多個較短的上蓋，但涉及的總通道長度不多於 200 米的方案；

- (g) 陳李佩英女士表示，馬坑邨的五座樓宇有眾多長者居住，但連接該些樓宇的行人通道卻缺乏上蓋，下雨時對長者出入極之不便。因此，她希望署方能考慮在上述通道加建上蓋；
- (h) 鄭子憲先生詢問若行人路的闊度少於三米，署方會否考慮擴闊該行人路，以符合通道加建上蓋的條件。另外，他認為，若加建上蓋的行人通道涉及巴士站，該上蓋的高度應與巴士站上蓋高度一致，並略伸向馬路，方便乘客下雨時上落車；
- (i) 區諾軒先生認同徐遠華先生的建議，將深灣道擬建行人通道上蓋的工程，交由此計劃推行。他指出，地區小型工程的項目眾多，但資源有限，若深灣道的工程交由相關政府部門策劃及跟進，相信將有助加快區內其他小型工程的進度。此外，他建議在連接港鐵利東站的一段鴨脷洲橋道的行人通道加建上蓋。關於工程項目的優次方面，他認為，應優先考慮工程項目的可持續性、行人流量等因素；
- (j) 麥謝巧玲博士 MH認為，委員無須急於在是次會議席上提出建議。她指出，既然署方已給予三個月的建議期限，委員可於會後從長計議，待達成共識後，再交由署方跟進。若倉促提交建議，有可能忽略一些更重要、有更迫切需要增設上蓋的行人通道；
- (k) 林啟暉先生 MH對林玉珍女士 MH的建議表示支持，因在港鐵通車後，該段行人通道的使用率將非常高，加建上蓋能令該區的長者受惠；以及
- (l) 主席建議於田灣邨口至明愛香港仔長者中心的一段行人通道加建上蓋。他指出，該段行人路有不少輪椅人士使用，天雨時他們既需要使用傘具，又要控制輪椅，情況狼狽。他續表示，上述地點有足夠闊度，適宜興建上蓋。

10. 陳志明先生綜合回應如下：

- (a) 關於擬議項目，署方期望區議會能進行協商，揀選三條行人通道加設上蓋的走線方案，並釐定優次排序，從而盡快展開有關項目；

- (b) 署方期望委員會能在會議後三個月內選定合適的行人通道並提交方案，從而可立即研究排在首位的方案的可行性。如其可行性可確立，便可正式立項。如研究結果認為不可行，則會研究排在第二位的方案，如此類推；
- (c) 關於上坡扶手電梯計劃，署方採用評分制度，揀選合適的方案後再進行設計。然而，該評分方法並不適用於行人通道加建上蓋。署方將按區議會提出的優次方案而進行工程，做法與「人人暢道通行」計劃相同；
- (d) 署方擬集中資源為 18 區推行區內首選的工程，待各區共 18 個項目的推展已上軌道後，並考慮區議會的意見、部門資源及公眾反應等，檢討有關政策及是否需要進行計劃下一輪的相關工程項目；
- (e) 至於開展時間表方面，須視乎工程所涉的預算開支。若工程預算為 3,000 萬元以下，符合「丁級」公共工程項目的要求，則相對申請撥款時間較短，工程可較快開展。倘工程預算支出為 3,000 萬元以上，則先須立項為「丙級」工程項目，繼而晉升為「乙級」；待各程序完成後仍須晉升至「甲級」項目，並得到立法會批准撥款後才能展開工程。因此，所需的時間較長；
- (f) 在現時計劃下，按地區需要為一段公共行人通道提供上蓋。署方擬集中資源為 18 區推行區內首選的工程，而將數段較短上蓋位置合併為一個方案的模式進行研究，並不適當；以及
- (g) 鑑於日後擬議加建上蓋的行人通道須由路政署負責維修及運輸署管理，因此加建上蓋走線方案的選址不宜位於其他公營機構或私人的管轄範圍。

11. 曾憲文先生補充表示，關於鄺子憲先生的提問，從技術的角度而言，路政署會將擴闊行人路的建議交由運輸署考慮及決定會否落實執行。然後，署方可研究在擴建後的行人路上加建上蓋的可行性。如果擴建後的行人路有足夠闊度，加建上蓋則會比較容易和可行。關於在巴士站加高上蓋，以足夠遮蓋巴士的建議，他表示，修訂現行上蓋高度的標準須交由運輸署相關組別進行研究。

12. 司馬文先生建議修改揀選方案程序。他認為，委員對工程技術的知識有限，故署方應容許委員先行初步揀選，並將所有走線方案呈交運輸署。當署方接獲提交的方案後，可從技術層面就各方案以記分方式進行評估，再交回委員會作最後決定。

13. 柴文瀚先生表示，由於在行人路加建上蓋為利民政策，故從眾多走線方案進行揀選時，應秉持客觀原則，避免委員各不相讓的情況。他認為，最終決定可基於人流、未來發展等評估因素。

14. 陳志明先生回應表示，當委員就不同走線方案進行篩選時，運輸署及路政署將從技術及可行性的角度提供意見，以便委員掌握相關資料，為行人通道加建上蓋項目釐定優次排序。

15. 主席總結時表示，委員會原則上支持計劃，並要求運輸署及路政署備悉委員的意見。由於委員未能在是次會議上選出三條行人通道予署方進行技術可行性研究，故期望各委員能繼續就計劃進行磋商及討論，並於下次會議上作出決定。此外，曾於席上提出走線方案的委員，請於會後將陳述地點的詳細資料交予秘書處，以便下次會議進行討論。

議程三： 南區地區主導行動計劃進展報告

(此議題由南區民政事務處、運輸署，以及香港警務處提出)
(交通文件 21/2016 號)

16. 主席請謝雅立女士簡介文件。

17. 謝雅立女士表示，在 2016 年第三次南區區議會會議上，議員已就南區地區主導行動計劃（下稱「主導計劃」）揀選三個項目。由於其中兩個項目均屬本委員會所涉的職權範圍，現向委員會報告相關項目的進展及跟進行動：

(a) 優化香港仔整體交通情況

南區民政事務處（下稱「民政處」）曾於上次會議，邀請委員就優化香港仔整體交通情況研究報告的範疇提出意見。秘書處已就接收的意見進行整合（見附件一），並轉交運輸署跟進。運輸署現正準備聘請運輸顧問的招標文件，當有關文件完成後，民政處將安排工作坊，諮詢委員意見，務求項目的涵蓋範圍能適當地回

應區內問題及市民訴求。有關委聘顧問的事宜，將待招標文件完成後進行，文件可望於 2016 年 9 月中旬傳閱各委員。此外，民政處亦已向民政事務總署申請資源，並已獲批准相關撥款。

(b) 加強處理南區的非非法泊車及上落客問題

警方已根據重點交通執法項目，於南區的 16 個非法泊車及上落客黑點加強巡邏及執法行動(見附件二)。此外，民政處就非法泊車及上落客的黑點諮詢委員意見，並已將委員提交的資料轉交警方跟進。至於教育及宣傳方面，民政處將聯同警方，製作海報及宣傳刊物，並安排講座，加強市民對非法泊車及上落客的意識。民政處亦將因應需求，讓委員參與警方行動，監察進度及項目成效。

18. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，介乎薄扶林消防局及數碼港道的一段域多利道經常出現交通問題，卻沒有被列入附件二。有關優化香港仔整體交通的項目，他要求民政處於會議的兩星期前向委員傳閱有關招標的草擬文件，以確保委員有充足的時間審閱內容；
- (b) 馮仕耕先生表示，附件二雖已羅列各地點所進行的執法行動，惟數字未能反映實際情況。他以淺水灣海灘道為例，指根據警方報告，交通擠塞主要由旅遊巴士上、落客所造成，但在附件二的欄目中卻沒有細明地列出檢控旅遊巴士或提出口頭勸喻等數字。他再指旅遊巴士對居民及交通所造成的困擾已無法容忍，但警方的執法行動卻多針對私家車輛而非旅遊巴士。最後，他期望警方能關注海灣道的問題，加強對旅遊巴士的執法行動；
- (c) 張錫容女士查詢警方是否已開始為 16 個非法泊車及上落客黑點進行重點執法行動。她認為於上述的交通黑點派發宣傳單張及張置橫額的作用不大，建議警方應進行具阻嚇性的執法行動，例如：在行動初期，大規模派員輪流全日駐守及抽查 16 個交通黑點，以收取宣傳及阻嚇作用，並即時向違例泊車人士發出告票。她建議上述執法行動可以循環方式進行，以致 16 個交通黑點均能周期性地得到監管；

- (d) 陳李佩英女士指出，赤柱的道路設計已過時，並且不足以支持區內的居民需求，在泊車位不足的環境下，偶然發生違泊情況是在所難免的。以香港國際學校、佳美道、以及赤柱新街迴旋處的交通問題為例，違泊情況主要由於泊車位不足，或上落貨區不足所致。她強調，警方若執法過嚴將對學童、運輸從業員、商舖等造成不便。此外，她認為交通擠塞問題多出於不完善的道路設計。她舉例指，大潭道堤壩的路面設計就是因寬度不足，以致減低交通流量。總括而言，她認為只向非法泊車人士發出告票並非治本之策，運輸署有責任從問題的根本著手，進行道路改善措施，以根治違泊情況；
- (e) 林玉珍女士 MH表示，在主導計劃啟動以來，未見香港仔的交通情況有顯著改善。她舉例指，違泊車輛經常堵塞於成都道新巴 94 及 595 號線的車站，阻礙巴士停站。若巴士班次不穩，更會出現多輛巴士同時到站，以致產生車龍，嚴重阻塞駛入洛陽街的车辆；
- (f) 歐立成先生 MH表示，海洋公園道的交通情況雖有改善，卻同時導致香葉道的交通出現問題。他解釋指，為逃避警方的執法行動，原先停泊在海洋公園道的車輛，現時均轉移停泊在香葉道。為此，他建議附件二第 4 項的行動範圍，可擴展至包括香葉道一帶；
- (g) 朱立威先生認同有關成都道的交通問題，並建議在優化香港仔整體交通情況的研究中策劃長遠的改善措施。現時，他認為警方仍須配合短期措施，於上址積極打擊違泊車輛，尤其在週末時間。有關巴士班次失誤，以致多輛巴士同時抵達成都道的情況，他認為運輸署應責無旁貸，立即要求巴士公司作出改善。此外，他認為縱使警方使用宣傳及教育方式未必能完全改善司機違泊的陋習，但這方面的工作仍有保留的意義。最後，他要求警方關注兩個非法泊車及上落客黑點，包括：石排灣邨口停車場出入口，以及漁光道專線小巴士站及巴士站；
- (h) 任葆琳女士對現時香港仔交通問題表示擔憂。她舉例指，南寧街百佳超級市場對出經常發生車輛違泊的情況，司機往往在警員執法過後不久即將車輛重新停泊於該處。她表示，曾親身向違泊司機作出勸喻，亦取得運輸署協助，於個別路段增設禁止停車限制區，惟始終成效不大。她對自私自利、罔顧法則的違泊司機表示不滿，更對因違泊而釀成交通傷亡的事故感到憤怒。她表示不希

望香港仔的交通問題加劇惡化，因此已準備提出多項建議，期望解決區內的交通問題；

- (i) 鄺子憲先生認為優化香港仔整體交通情況須結合道路安全的課題。他指出，由 2011 至 2015 年在香港仔發生的交通意外傷亡數字中顯示：傷者逾 300 人，當中行人佔 60%；在 39 宗重傷及死亡個案中，80%為行人。根據紀錄，約 75%的意外發生在成都道、南寧街、東勝道、西安街、漁光道及香港仔大道。有鑑於此，他認為草擬中的顧問招標文件，應加入交通安全的章節，就上述 6 個地點，詳細分晰近年發生車禍的成因，並引入交通安全的概念，以配合改善交通擠塞的措施。此外，他建議於香港仔市中心道路限制車輛時速為 30 公里，並考慮引入減速平台；
- (j) 徐遠華先生認同鄺子憲先生的意見，期望委員能盡快參與討論有關委任交通顧問的草擬文件，及早完成計劃。另外，他認同將海洋公園道的重點執法範圍擴展至香葉道，並建議應將深灣道、南朗山道及香港仔十五間納入交通黑點的名單中。有關香港仔的交通問題，他表示只有嚴厲的執法行動才能產生阻嚇作用。最後，他對警方未能調配資源，全力採取交通執法行動表示理解，但要求警方竭力維護法治，不能姑息非法泊車人士；
- (k) 羅健熙先生表示，鄺子憲先生建議在優化香港仔整體交通情況的研究中加入交通安全的細則值得參考。此外，他建議警方考慮以外判模式成立交通安全隊，以「交通大使」的名義於各交通黑點協助處理違泊事宜。他理解過程中可能牽涉執法範疇的問題，但若措施能起阻嚇作用，仍然值得考慮。他又表示，違泊人士非常了解警方的執法行動，因而經常「轉移陣地」，將車輛停泊在其他地方，以擺脫警方檢控。他認為，當警方只針對 16 個交通黑點作巡查行動時，新的違泊地點又會陸續出現。因此，他希望警方可尋找更有效及實際的對策來解決問題；
- (l) 麥謝巧玲博士 MH表示，委員會多年來不斷討論香港仔的交通問題，但惡劣情況仍未可以徹底解決。她認為，違泊問題不是造成交通擠塞的唯一原因，錯配巴士站地點亦是造成交通擠塞的另一原故。故此，她建議將城巴 98、城巴 72 號、新巴 38 號及隧巴 107 號的巴士站重新調配，以減輕多輛巴士因同時停站而造成的車龍。她又表示，處理交通問題不應只著眼於個別地點，而應顧及連鎖效應對整個地區所造成的影響。她舉例指，田灣山道經常有旅遊

巴士停泊，但受影響的範圍其實遍及華富邨、田灣海傍道及香港仔一帶。最後，她理解無法杜絕違泊的情況，但希望有關部門能制定全面的策略，紓緩區內的交通問題；以及

- (m) 柴文瀚先生表示，根據警方資料，於 2014 年共向香港島發出逾 220,000 張定額罰款告票，以南區的分額而言，每天的檢控個案約逾 100 宗。在人手分配上，隸屬港島總區的交通督導員常額編制為 73 人。根據上述數字，他質疑部門是否有足夠人手處理南區的違泊及相關交通事宜。他認同羅健熙先生所指，若問題的癥結沒法得到解決，違泊的情況只會由一個地方轉移到另一個地方，且不斷繼續，了無止境。他認為，警方可考慮增聘人手，並在下次會議匯報人手編制的情況。

19. 鄭士陽先生就委員的提問及意見作綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 就「主導計劃」內所列的 16 個地區而言，警方將進行較大規模的重點行動，向違例人士即時發出告票，但這並不代表警方不會處理其他地點的執法行動。在揀選重點行動地點的過程中，警方會考慮人手資源及分配等因素；
- (b) 於 2016 年 4 月開始，警方已因應交通意外的成因，將昔日的「靈活交通執法行動」優化成「重點交通執法項目」，針對駕駛者的違規行為，以及行人橫越馬路時的陋習，期望相關的執法行動能改變駕駛者及行人的不良行為；
- (c) 警方在打擊違泊的情況時，已從不同方向探討問題。以香港仔市中心為例，警方認為除因道路狹窄外，兩旁商戶上、落貨物的需求亦會加劇違泊的情況。他表示，不能單憑檢控數字的多寡去判斷打擊行動的成效。為優化香港仔的交通，警方將聯同相關部門以下列三個方向出發，期望在解決違泊等問題上，可收突破性的效果：
- (i) 道路工程 – 改善道路的設計，配合建築物重建或發展；
 - (ii) 公眾參與 – 鼓勵各持份者共同參與，發揮互助精神；以及
 - (iii) 積極執法 – 集中檢控已知引致交通意外及阻塞的違例事項。

- (d) 鑒於資源有限，警方已盡力編配人手，在不同地點採取執法行動，惟單靠執法措施及巡邏行動並非解決問題的良方妙藥；
- (e) 附表二的 16 個交通重點可因應情況，不斷進行優化及更新。以香葉道為例，路面設計可供四線行車；但因應南港島線鐵路工程項目所需，部份路線以臨時土地租約批予承辦商使用。由於相關承辦商的監管粗疏，致使駕駛者伺機在工程項目範圍內停泊。因此，當項目工程竣工後，情況將可得到改善；
- (f) 有關國際學校門外經常有等候學童放學的車輛停泊，警方曾就情況聯絡校方，建議安排以學校巴士接載學童，惟相關提議未被接納；以及
- (g) 警方將不時與運輸署聯絡，研究擴闊及改善道路、增建行人隧道及架空行車路、增設限制停泊禁區等設施，以減少交通意外及違泊等情況。

20. 謝雅立女士回應表示，委員仍可就上述兩項主導計劃項目向秘書處提交意見。民政處會將有關香港仔整體交通情況研究的各項建議轉交運輸署考慮，以確保委聘顧問的招標文件囊括所有委員關注的地方。她續表示，由於主導計劃為期四年，計劃在資源分配上有限，故長期聘用交通督導員的建議並不可行。最後，她確保在工作坊舉行前，將預留足夠時間，讓委員審閱委聘交通顧問的草擬招標文件。

21. 多位委員再次提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 任葆琳女士認同解決香港仔交通問題不能單靠警方。她認為，若違泊情況不能避免，則期望在包容的大前提下，車輛能遷移到一處不影響交通要道的位置。此外，她期望各委員能支持她正在籌備中的各項建議，包括：取消成都道巴士站、於非繁忙時段讓旅遊巴士短暫停泊在香港仔巴士總站、改善湖南街專線小巴士站等措施；
- (b) 司馬文先生重申，相關部門須預留足夠時間，讓委員審閱委聘交通顧問的草擬文件。此外，他表示於 2016 年 7 月 5 日，曾向相關部門提交四個交通黑點的建議，質疑相關資料為何沒有羅列於附件二。在執法方面，他不認同警方回應稱，行動往往受人力資源所限的解釋。他以碧瑤灣的違泊情況為例，指司機發現警方亮

起警車訊號燈時，便知道警方正進行巡邏行動，不會恣意妄為，將車輛隨便停泊路旁。他認為警方應該更嚴厲地檢控違泊司機，不應該姑息沒有實際需求的違泊車輛。然而，他理解車輛有時會在學校門外短暫停泊，此乃無可避免的實際需求；

- (c) 陳李佩英女士表示，署方應了解車輛違泊的原因，從而對症下藥，嚴懲因利乘便的違例人士。她以赤柱邨道為例，指惠康超級市場對出的路段，因部門酌情容許上落貨物的車輛停泊，因而導致其他車輛跟隨，恣意停泊，阻礙巴士停站，引致一帶的交通情況混亂。她表示，原因皆因運輸署未能適當地為車輛設置貨物上落區。她期望相關部門能重視委員的意見，設法解決問題；
- (d) 柴文瀚先生對警方坦誠的回應表示感謝。他認為，從編制上增加交通督導員的可能性極低，故部門應集中資源，以循環方式在 16 個交通重點進行打擊違泊的行動。此外，部門亦可考慮撥出資源，成立屋邨或商場互助組織，協助管理所屬範圍內的交通事宜。在短期措施方面，他認為警方應加強檢控在巴士站停泊的車輛；
- (e) 陳家佩女士對警方面對的困難表示理解。有關巴士路線對交通所產生的問題，她認為運輸署責無旁貸。她以新巴 595 號線為例，指脫班的情況已成慣例，而巴士脫班更會衍生出各種問題。她解釋指，新巴 595 號線車站的位置處於市中心內街，當巴士脫班時，輪候巴士的乘客便須圍繞巴士站附近窄小的行人路上排隊，與頻繁進出商舖的人流互相爭路，加上路旁不時有車輛違泊，每遇巴士到站時，便出現人車爭路、險象橫生的情況。她表示，倘遷移巴士站能改善交通、脫班，以至道路安全等問題，相信居民會理性接受。此外，她認為警方應向商舖店主及從事運輸行業的持份者加強宣傳及教育，使他們明白違泊對社區的影響；
- (f) 徐遠華先生表示，主導計劃的交通優化措施應取中庸之道、平衡各方所需，減少市民對交通現況的不滿。他不同意加強教育的工作能有效改善現況，認為大多違泊的司機是明知故犯，唯有加強執法才是解決的方法。最後，他認為在警方人力資源不足的前提下，將監管職責授權予其他組織、機構的建議值得考慮；
- (g) 黃俊邦先生詢問，於巴士站安裝監控攝影機以作檢控違泊人士的可行性。他指，相關監察裝置已在九龍巴士（一九三三）公司的車站內安裝，向在巴士站範圍內違泊的司機，以郵寄方式發出罰

款通知書。有關改善香港仔交通的短期措施，他認為署方可與巴士公司商討，當相同巴士同時抵達成都道車站時，尾隨的巴士可先行離開，以減低阻塞交通的情況；

- (h) 張錫容女士 MH 表示，附件二所列舉的 16 個交通黑點均受制於不同環境及特殊因素，她認為交通黑點的情況各異，警方應以不同的方式處理。她以鴨脷洲大街為例，警方應加強檢控，才能杜絕違泊車輛；
- (i) 羅健熙先生 表示，城巴 98 號、新巴 595 號線等脫班問題，與香港仔的交通情況及巴士站位置不善等因素息息相關。他叮囑運輸署在現階段不應就個別的巴士路線進行重整，並建議運輸署應與巴士公司就途經香港仔市中心的所有巴士路線進行整體研究，重整巴士路線，在不削減巴士站的數目的前提下，重新調配車站的位置；以及
- (j) 朱立威先生 查詢車輛於巴士及專線小巴士站違泊時的執法過程。他表示，曾就漁光道巴士站的違泊情況向警方作出投訴，惟發現警方採取跟進行動時，會向所有於漁光道及石排灣道的違泊車輛發出告票。他建議警方在人手短缺的情況下，應該將資源集中於對交通安全有極大影響的地點。他續表示，上屆區議會曾討論有關香港仔中心的交通問題，當中包括優化巴士路線及遷移巴士站等建議，並已基本達成共識。因此，他認為政府部門應參考委員的意見，勇於改革交通實況。

22. 謝雅立女士 回應表示，秘書處將於香港仔整體交通情況研究的工作坊舉行前兩星期，把討論文件提交予各委員參考。此外，由於邀請委員提交南區交通「黑點」的限期為 2016 年 7 月 15 日，故部份遞交的資料仍未歸納於附件二。民政處備悉各委員的意見，亦歡迎委員繼續提交寶貴資料。有關宣傳教育的建議，民政處將與相關部門聯繫並作適當跟進。

23. 鄭士陽先生 回應表示，從 2016 年初的檢控數字作出比較，部份地區的票控行動已大幅提升。他續表示，警民關係組曾主動與店主及商舖負責人聯絡，傳遞違泊對阻塞交通及行人安全的訊息，期望各持份者能向物流業的夥伴施加壓力，減少出現車輛違泊的情況。在人手編制方面，他指輔警及交通督導員大概分別為 3,000 及 290 人，而專責交通事務的員佐級人員有 2,600 人。警方已就個別地區(例如：赤柱沙灘)加強執勤人員。他強調警方一向以不偏不倚的工作態度對違法者提出檢控。

24. 主席總結表示，委員會對南區主導行動計劃的進展表示歡迎。委員會期望運輸署能盡快展開委聘香港仔交通研究報告顧問的招標程序，並由南區民政事務處安排工作坊，諮詢委員就研究範疇的意見。同時，亦期望警方能繼續根據「重點交通執法項目」的宗旨，加強處理南區的非法泊車及上落客問題，靈活調配資源，並採取短期措施，改善違泊黑點的情況。委員會亦建議透過地區管理委員會，考慮由社區成立及推廣「交通大使」計劃，以齊心事成的理念，與政府部門並肩解決南區交通問題。此外，委員會建議地區管理委員會研究有關裝置蔽路攝錄機的可行性，以輔助執法及檢控行動。

議程四： 為巴士站設置座椅
（此議題由司馬文先生提出）
（交通文件 22/2016 號）

25. 主席請司馬文先生簡介文件。

26. 司馬文先生表示，《2016 施政報告》中有關交通運輸綱領第 141 段，指政府將預留超過 8,000 萬元，資助專營巴士公司在超過 1 000 個巴士站增設座椅，方便候車乘客。為此，他詢問相關工程的優次排序，以及座椅所採用的設計。他解釋，大部份巴士站均有裝置廣告牌，若座椅交由巴士公司進行設計，則難免以廣告視線不受遮掩設為首要目的，而座椅的位置、大小、形狀等可能變為次要考慮因素。因此，他認為在巴士站設置座椅的計劃，應考慮邀請公眾成員參與討論工程的優次，以及挑選座椅的設計。

27. 劉建國先生回應表示，運輸署已展開座椅設計及揀選地點的程序，惟現階段巴士公司仍未就座椅的設計概念向署方提交制定方案。他指出，在進行設計時，巴士公司將參考地區人士的意見，而署方亦會要求巴士公司將設計的初稿提交區議會，諮詢議員的意見。

28. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 鄺子憲先生認同司馬文先生的意見，他強調在巴士站設置座椅時，須符合站內的基本條件。他舉例指，薄扶林道南行線瑪麗醫院車站的環境理想，在設置座椅後，候車乘客仍可清楚見到前來的巴士。相反，香港仔海傍道北行的巴士站空間狹小，加上路段為高速公路，容易發生意外，故不宜設置座椅。總括而言，他認為在

非主幹及較悠閒的道路旁的巴士站增設座椅，較為適合。他期望署方與委員能及早討論相關的基本條件，讓工程可盡快展開；

- (b) 柴文瀚先生要求運輸署詳述相關程序。他指出，由巴士公司自行建議加設座椅的地點及制定優次名單，予人感覺忽略地區實際所需。他擔心計劃在缺乏監察的情況下，將淪為巴士公司進行推廣及宣傳的工具。他建議，當巴士公司完成設計初稿時，應交由委員會討論，並在得到議會的同意後，才繪製最後的施工藍圖。此外，他欲瞭解整項計劃的時間表。最後，他引述過往經驗，指在欠缺公眾參與的情況下，巴士站的座椅並未能顧及候車乘客所需。他建議署方參考新加坡的設計概念，並就個別饒富地區色彩的車站引入特色的座椅設計；
- (c) 陳李佩英女士認為，署方應在空間不足的巴士站，嘗試安裝可摺疊式的座椅，方便雨天時能容納更多避雨人士。她又認為，赤柱地區以旅遊為主，故在巴士站加設座椅時，不應只著眼於工程成本，而應引入美化環境的元素，讓增建設施能融入環境；
- (d) 馮仕耕先生對計劃表示支持。他認為，位於堅拿道西行車線天橋底的巴士站，近期所添置的座椅設計值得借鏡。他又認為，可摺疊式的座椅雖能提供靈活效果，卻容易破損。此外，他指多年前曾建議在巴士站加設座椅，惟落成後卻發現座椅遠離車站。最後，他認為署方應積極考慮委員的建議，並就增設座椅的巴士站地點諮詢委員；以及
- (e) 麥謝巧玲博士 MH表示，署方回應文件所載的資料既沒有詳細表述整項計劃的時間表，亦未能公布可設置座椅的巴士站，令委員無所適從，要求署方就上述問題作出回應。

29. 劉建國先生回應表示，巴士公司已展開設計程序，並擬定加建座椅的巴士站名單。當初步設計及名單初稿完成後，將向議會提交文件供議員參考。有關座椅的設計及揀選的地點，包括：路段的車速、會否阻礙到站巴士的視線、能否避雨、及廣告牌與巴士站衝突等意見，將一併交由巴士公司跟進，並納入設計時應關注的因素。

30. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究及備悉委員的意見，並將相關意見向運輸及房屋局反映。在巴士公司完成設計及制定車站名單時，期望署方即時向議會提交資料，以便適時進行討論及審議。

議程五： 《公共交通策略研究 – 就優質的士及增加公共小巴座位的角色定位檢視》最新研究結果
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 23/2016 號)

(莊景威先生於下午 5 時 06 分進入會場。)

31. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

32. 柴文瀚先生表示，現時題述報告的最新研究結果令人滿意，但他認為在撰寫總結報告之前，當局須清楚解釋報告所採納的方向，以避免因為既得利益者的反對而將計劃推倒。就建議放寬小巴座位而言，他質疑增設上限至 19 座的理據不足。他指，運輸署的研究顯示於長度 7 米以下的小巴車廂提供 20 座在技術上是可行的。他認為，從成本效益的角度而言，增至 20 座的建議更應廣泛推廣，以配合公共交通事業達到善用資源的目標。他又批評，運輸署一方面引入高客量的巴士服務，另一方面卻指放寬小巴座位將對交通造成負面影響，政策自相矛盾。他強調，近年來公共小巴服務已有改善，部份營運商更計劃引入實時到站系統、為殘障人士改善服務等。他認為，署方應協助營運商改善服務，例如：統一小巴車站標誌、安排不同營運商使用同一車站、設置固定小巴站等。有關提供優質的士服務的建議，他不贊同當局容許個別專營集團管理的士業務。他建議，政府應引入嶄新的牌照制度，避免壟斷的士行業的情況出現。他期望政府能關注上述問題及接納委員的建議，於總結報告時作詳細的交代及回應，務求改善的士及公共小巴的服務。

33. 劉建國先生回應表示，研究報告旨在提出初步建議，故歡迎各委員能就優質的士及增加公共小巴座位的議題上提供意見。

34. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對研究結果表示支持。不過，他認為在放寬小巴座位的議題上，政府難以解釋有偏袒商業財團之嫌。他認為，署方的出發點不應只側重於經濟效益，而漠視公眾利益，政策應以消費者的角度出發。他表示，倘因為個別小巴製造商未能應付生產，而政府則借此為由漠視小巴增至 20 座的訴求，做法難以令人接受及理解。他希望政府當機立斷，立即推行小巴 20 座的政策。他認為在政策推出時，供應商自會調整業務對策，以及改良車廂設計；

- (b) 馮仕耕先生對小巴增至 20 座的建議表示支持。他認為，對中途乘客而言，放寬小巴座位有助紓緩乘客的輪候時間；
- (c) 柴文瀚先生表示，近年的士行業湧現競爭，有業界人士加入不少優質服務，包括：透過互聯網召喚接載、使用電子貨幣繳付車資等。然而，這類的士服務提供不多，在寡不敵眾的情況下，整體的士行業的服務質素仍然未如理想。他指，報告研究引入約有 600 部優質的士，從數量而言只是杯水車薪，但建議仍遭業界反對。他表示不同意因為要維持的士牌價而犧牲服務質素。他又表示，政府若推行以專營模式營運的士服務，可能會令部分經營者受損，並造成市場壟斷。他解釋，世界各地皆有提供優質的士服務，且非以專營模式營運，建議政府可調節牌照的數量，促進參與者互相競爭，協助改善的士行業現時面對的問題。最後，他建議為優質服務的士劃分特別的士站，並冀望政府在總結報告中考慮上述因素；
- (d) 鄺子憲先生表示，報告未有將公共交通安全列為重點討論範圍，做法令人失望。他指，在過去五年內發生的交通事故中，涉及小巴導致行人死亡的紀錄共 60 宗。此外，按小巴行車里程與其他交通工具作比較，小巴造成的傷亡概率高出 7 倍。在的士方面，若按等同里程與私家車比較，傷亡概率則為 1.8 倍。他認為，部份抗拒乘搭的士的市民，其實是因為的士司機慣常超速及危險駕駛的行為所致。這足以證明交通安全的重要性及所牽涉的結構性問題。在放寬小巴座位方面，他認為決策將有助改善小巴乘客擠迫的情況，不過，相關放寬政策仍須顧及乘客的安全。他指出，小巴行走高速公路時，因尾隨車輛煞車不及而釀成的交通事故經常發生。因此，相關政府部門有責任關注尾排乘客的安全設備；
- (e) 黃俊邦先生表示，運輸署應分析小巴與專營巴士之間何以出現不同的交通安全系數。他認為，若個別司機欲謀取利潤而超速行駛，罔顧乘客安全，則署方在考慮放寬小巴座位之餘，更有責任加強規管。他又認為，報告應就車費等級進行研究，縮減小巴與專營巴士間的差距。
- (f) 羅健熙先生對引入優質的士服務及增加小巴座位的建議表示歡迎。他指出，市民對增加小巴座位的訴求已久，期望方案能盡早落實。有關優質的士服務方面，他認為業界的意見不一，主要原因是與經營困難及牌照價格下降有關。此外，他質疑現時提供服

務的的士數目遠低於批出牌照的數目。有關優質的士服務的運作模式，他認為政府應設立較寬鬆的條件，並提供試行期，吸引不同規模的集團或獨立經營者共同參與；

- (g) 陳李佩英女士認為，在檢討小巴座位的策略時，應同時顧及小巴司機的難處。她指出，現時小巴司機人手不足，影響班次服務。她對放寬小巴座位表示支持，但擔心日後小巴需用較長時間候客，間接耽誤乘客時間；
- (h) 林啟暉先生 MH對引入優質的士表示支持。他認為，方案不但帶來競爭，亦為乘客提供更多選擇。此外，他原則上支持增加小巴座位的建議，認為政策應以不多於 20 座位作為目標。他解釋，以「一刀切」方式指定座位數目的做法缺乏彈性，亦妨礙小巴生產商的投資策略。另外，他認為放寬小巴座位數目，有助平衡專利巴士公司因客量偏低而縮減班次或停止服務的路線；
- (i) 朱慶虹太平紳士表示，市民對改善的士服務已有共識。他認為，報告中所建議的優質的士專營權有助規範及監管經營模式，雖然業界表示擔憂，但仍值得支持。他又表示，南區區議會在討論放寬小巴座位的議題上，已明確支持增加至 20 座位。此外，他期望在制定增加小巴座位的政策上能涵蓋安全、司機質素、以及車資等問題。最後，他查詢完成總結報告的時間表，並期望運輸署能適時向議會提交報告，作詳細討論之用；
- (j) 區諾軒先生表示，署方應向市民交代小巴只能增設至 19 座位的原因。他表示，曾參觀改裝至 20 座的小巴車廂，並沒有感到局促或不適，不理解署方制定 19 座位的做法。他解釋，署方不容許小巴前方司機左旁處設置座位，以及限制司機背後第一排座位的高度，其實只是刻意迎合個別小巴生產商的車廂設計，嚴重缺乏法理依據。他續表示，根據澳洲政府的標準，司機左旁設置座位是可行的，因此他認為署方應該容許不同型號的小巴按需求提供 20 個座位。此外，他強調，既然已有小巴生產商證明在司機左旁不加設座位的情況下仍可提供 20 座位，署方便不應冥頑不靈，一意孤行否決建議；
- (k) 歐立成先生 MH支持以專營權模式監管優質的士的運作。對於放寬小巴座位方面，他同意增設至 20 座或以上座位，以減低乘客的候車時間。他舉例指，往來西貢及西灣亭的村巴早已容許載客

量超越 20 人，認為運輸署應研究放寬小巴座位至 20 人或以上；以及

- (1) 林玉珍女士 MH 支持引入優質的士服務，並認同以專營權監管形式運作。在小巴增設座位方面，她認為縱使政策須考慮改裝車廂的成本效益，但增至 20 座的需求是合理的。她表示，若政策採用不超出 20 座的彈性原則，將可同時迎合不同小巴廠商，亦能配合市民訴求。

35. 劉建國先生 回應表示，署方已備悉各委員的意見，整合後將交予相關的政策部門跟進。有關完成總結研究報告的時間表，將於合適時間公佈。

36. 主席 總結表示，委員會希望運輸署積極研究及備悉委員的意見。此外，委員會表示支持提供優質的士的建議。在改善小巴服務方面，委員會認為最理想是將座位上限設至 20 座。

議程六： 要求增設「數碼港至赤柱」水上交通服務
(此議題由馮仕耕先生提出)
(交通文件 24/2016 號)

37. 主席 請馮仕耕先生簡介文件。

38. 馮仕耕先生 表示，希望藉是次會議探討在區內增設水上交通服務的可能性，包括：增設渡輪、水上的士等運輸工具，以減輕現時區內陸路交通的擠塞情況。他不滿運輸署的書面回覆指現時南區道路網絡完善，因而對發展水上交通服務沒有正面回應。他續以電腦投影片分享澳洲悉尼的水上交通服務，認為值得南區仿效。他建議，在南港島線（東段）通車後，可將利東站發展成水上交通樞紐中心，用以接駁觀光渡輪往返南區各個特色景點。他認為，建立水上交通網絡有助發展旅遊業、食肆及南區沿岸各式各樣的活動。最後，他提議於增設水上交通服務的同時，政府應考慮擴建香港仔避風塘，以及在海洋公園南端興建碼頭。若連串計劃得以落實，他認為可興旺區內的旅遊發展、增加經濟收益、改善運輸環境，以及增加船隻泊位等。

39. 劉建國先生 回應表示，運輸署在研究公共交通服務時，會以乘客需求為主要的考慮因素。有關水上交通方面，現時是指渡輪及「街渡」等服務，這些服務是以批出專營權或發出牌照方式運作，但現時並無「水上的士」的牌照，這種服務亦未有定義。他續表示，南區現時的道路網絡發展相當發達，

要前往淺水灣及赤柱一帶亦很方便。在考慮是否增設水上交通服務時需要參考各種因素，包括：地理環境、高昂的營運成本，以及興建碼頭等配套設施等。

40. 多位委員提出意見，內容摘錄如下：

- (a) 林啟暉先生 MH 表示，是項議題曾於地區發展及房屋事務委員會會上討論，當時曾強烈要求政府為南區增設水上交通服務，以紓緩現時黃竹坑的交通情況，以及解決將來因海洋公園兩所酒店落成後所帶來的交通負荷。他認為儘管投資水上交通涉及龐大開支，但面對陸路交通已達飽和，而又沒有其他方法解決交通擠塞的情況下，政府部門應考慮發展水上交通。他表示其他國家皆能克服高昂的成本問題，不明白為何南區不能發展水上交通。他強調，就解決交通問題，政府責無旁貸，希望署方能認真考慮委員的提議；
- (b) 陳李佩英女士 認同馮仕耕先生的提議。她認為，雖然水上交通的營運成本較陸路昂貴，但項目具發展潛力，自然會吸引有實力的投資者。她期望政府可以持開放態度，不只局限於政策層面之上；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，連接鴨脷洲與香港仔的「街渡」服務經營完善，多年來深受居民歡迎，其服務所締造的營商環境值得借鏡。她希望署方積極考慮委員的建議，不能因道路系統完備便抗拒水路交通的構思。她建議署方降低需求的標準，從現實的角度推動水上交通。她相信當計劃成熟時，不須要擔心沒有投資者參與相關的項目發展；
- (d) 朱立威先生 認為，是次的討論可分為改善區內交通，以及推廣旅遊業兩個方面去思考。就前者而言，運輸署已否定提供水上公共交通的可行性。在發展水上旅遊方面，委員曾透過不同渠道提出意見，惟建議至今仍未被採納。他明白所有公共服務均需政策支持，但政府不應浪費南區海港及海岸沿線的地理優勢，對發展水上交通無動於衷。他建議，相關政府部門可藉此推廣「街渡」，優化現時的「街渡」服務，例如：加強其安全設備、改善操作技術等，令「街渡」能轉營為獨立水上航線，替代成本較高昂的渡輪。他認為政府擔心營運水上交通的成本純屬杞人憂天，不須過

早為投資者的經營環境設限，現時應先著手優化水上交通發展的政策；

- (e) 柴文瀚先生對現行增設渡輪的政策表示理解，亦明白增設水上交通服務所面對的困難。有見及此，他認為署方應著眼於如何改善「街渡」設施，令其能提供觀光及載客等服務。他指出，按現行政策，「街渡」只能為偏遠地區提供服務。他查詢，倘個別營運商以經營觀光或載客的理由申請「街渡」牌照，署方會否向營運商簽發牌照；
- (f) 陳家佩女士支持馮仕耕先生的提議，認為運輸署應持開放態度探討方案。她指出，區內的陸路交通問題已非常嚴峻，署方亦苦無對策。因此，除耗資興建隧道或高架幹道外，發展水上交通設施可能是紓緩交通擠塞的唯一方法。她認為，任何公共交通服務都會涉及成本效益，若水上交通能解決堵車問題，相信會是得多於失。她認為在研究水上交通計劃是否可行時，不應只將投資成本列為首要考慮因素，亦應考慮因陸上交通擠塞所衍生的社會成本；
- (g) 黃俊邦先生指出，水上的士其實已存在多年，只是沒有受法例監管而已。在發展區內水上交通方面，他認為「街渡」的運作模式較渡輪靈活，毋須按制定的時間表往返目的地，因此建議以「街渡」模式提供客運服務。他以啟德郵輪碼頭至觀塘的客輪航線為例，指服務只限於周六、周日及公眾假日。南區可參考同樣方式開發由香港仔至赤柱的假日航線，並以「街渡」形式運作，服務將會令遊客受惠，並達致分流的效果。他再以去年假西九龍海濱長廊舉辦的「自由野」活動為例，指主辦單位曾提供渡輪服務疏導人流。他認為署方可以此作參考，當赤柱舉辦大型活動或嘉年華時，可考慮增設水上交通服務，以減低路面擠塞等情況；
- (h) 司馬文先生表示，明白運輸署的解釋，認為增設公共渡輪未必能達致經濟效益。他建議署方可提供由水路來往香港仔及赤柱的時間作參考，以比較現時使用陸路交通來往兩地的時間。他相信大部分乘客在考慮渡輪班次，以及等候時間等因素後，會傾向選擇使用較為快捷的陸路交通。然而，他認為水上交通雖然較為耗時，但仍有其發展空間。他提出，在研究發展水上交通服務前，署方應先配備完善的客運碼頭。他舉例指，重建的赤柱卜公碼頭除富有特色及容許不同船隻泊岸外，更成為了區內一個中心地標，讓

乘客經此前往蒲苔島或參與水上活動。他認為，倘深水灣、淺水灣、數碼港及海洋公園等地亦能興建碼頭，自然能吸引個別營運商為南區開拓海路航線，以及提供水上客運服務。他認為現行政策只靠特許經營權的合作模式來興建碼頭設施已屬過時，建議署方應著手策劃興建碼頭的工程，為興旺區內水上交通服務作準備；

- (i) 朱慶虹 太平紳士對當南港島線（東段）於本年年底通車後，是否能解決南區的交通問題成疑。他解釋，新鐵路系統只提供三卡列車，載客量明顯有限。因此，他認為仍有需要研究水上交通的必要性。他明白署方所言，營運渡輪的成本較高，而目前不少渡輪營運商確實面對經營困局。故此，他認為署方可發展「街渡」作為觀光及旅遊的替代交通，藉此推動南區的旅遊業發展。就是否增設渡輪方面，他認為客運量應為主要的考慮因素。他認為海洋公園的遊客人次不斷上升，具備合適條件，作為發展南區渡輪的營辦商。他建議委員會致函運輸及房屋局，以及商務及經濟發展局等相關政府部門，表達委員對南區增設水上交通的意見；
- (j) 馮仕耕先生表示，他提議的渡輪服務包括以「街渡」等不同模式經營的海上客運服務。在陸路交通的問題上，他認為大部份堵車情況皆由旅遊巴士所致。因此，若由海路接載旅客，尤其於泳季及假日期間，將可減低旅遊巴士的數目，從而紓緩交通擠塞等情況。此外，他同意去信予相關政府部門的建議；

41. 劉建國先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 署方對委員認為水上交通除了通勤的功能外，亦可紓緩陸路交通及對發展旅遊有很大幫助的意見表示理解；
- (b) 在審批「街渡」方面，署方的程序較為寬鬆；以及
- (c) 署方將聯絡相關部門，包括土木工程拓展署及海事處，研究有關發展及興建碼頭的建議。

42. 司馬文先生表示，署方可考慮禁止旅遊巴士往返南區的提議，雖然此委員會未必同意相關建議。從解決南區的交通問題而言，他個人支持禁制旅遊巴士途經香島道，並要求往返南區的旅客須乘坐公共交通或渡輪，以徹底解決南區交通的詬病。

43. 柴文瀚先生表示，署方仍未回應審批「街渡」的程序。
44. 劉建國先生回應表示，署方將按「街渡」的條文進行每項申請的審批。
45. 主席表示，「街渡」與渡輪的服務截然不同，所有經營水上交通服務，除得到運輸署發牌外，仍須獲海事處批准。他指出，駛越避風塘與只在避風塘內活動的舢舨，亦受不同的牌照監管。自南丫島事故後，發牌的制度亦更加嚴謹。此外，由於委員所建議的水上交通服務已非單純為解決公共交通需求，而傾向以旅遊角度出發，探討發展各類型的水上交通服務，以及為此興建大型的碼頭設施。故此，他認為討論範圍已超出本委員會的職權範圍，建議可交由合適的委員會或區議會大會作跟進。
46. 馮仕耕先生表示，他曾向區議會大會提出是項議題，但未有被接納。他詢問朱慶虹太平紳士，區議會大會是否會跟進是項議題。
47. 朱慶虹太平紳士重申，建議去信相關政府部門作研究。
48. 主席解釋，由於涉及的討論範圍已超出本委員會的職權，認為不適合由本委員會去信相關政府部門，建議應由區議會大會主席致函相關政府部門，以便跟進討論事宜。
49. 主席總結表示，委員會希望運輸署積極研究及備悉委員的意見。有關因應旅遊設施而須增加海上航線等事宜，委員會建議可於社區事務及旅遊發展委員會討論。有關興建客運碼頭的提議，委員會建議將事宜提交南區區議會大會討論。此外，委員會建議由區議會大會主席去信運輸及房屋局及商務及經濟發展局。

(會後補註：區議會已於 2016 年 9 月 2 日去信運輸及房屋局及商務及經濟發展局，詳情載於附件一及附件二。)

議程七：以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2016 年 6 月 30 日的情況)
(交通文件 25/2016 號)

50. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(B)3. 南區巴士脫班問題

51. 柴文瀚先生表示，新巴 970 號線的脫班問題非常嚴重，多年來被列為服務質素最差的路線。運輸署雖然已建議路線減少繞經多個極繁忙區域，並與巴士公司研究解決問題的長遠方案，惟脫班問題依然存在，要求署方回應現時進展。

52. 區諾軒先生詢問有關城巴 98 號線的服務。他指出，自 2016 年 4 月開始，於早上 8 時至 9 時，上述巴士路線的編定行程經常不足。有見及此，他已多次就班次問題向署方提出質詢，要求署方報告最新的跟進情況。

53. 劉建國先生回應表示，署方已要求巴士公司就新巴 970 號線提出改善方案。現階段已接獲修改行車時間的初步建議，惟署方認為巴士公司應從交通擠塞問題研究改善方案，故要求巴士公司再作檢討後才提交更理想的優化方案。此外，他表示根據署方的調查，並無發現城巴第 98 號線早上時段有長期車輛編配不足的情況，署方亦會稍後以書面回覆委員的查詢。

54. 區諾軒先生表示期待署方的書面答覆，並期望調查結果顯示巴士班次與 2016 年 4 月前相同。他強調，巴士長期脫班的情況固然不可接受，但偶爾脫班的問題，對受影響的市民來說，仍不能忽視。

55. 麥謝巧玲博士 MH詢問巴士公司就新巴 970 號線所提交的初步方案的內容。

56. 劉建國先生回應表示，有關新巴 970 號線提交的方案只屬微調行車時間，而未有針對沿途交通擠塞的問題。署方要求新巴就沿途各路段的交通情況作出檢討。

(C) 路政署（港島南區）過去兩個月內完成及未來六個月內進行的主要路面重鋪工程項目及其時間表

57. 司馬文先生表示，介乎沙宣道與英基學校協會西港島中學之間的一段域多利道路面嚴重磨損，要求路政署跟進。

58. 馮仕耕先生表示，南區多條柏油路面的情況惡化，當中包括淺水灣道、香島道及南灣道，要求署方跟進。

59. 任葆琳女士詢問有關「香港仔海傍東行線近香港仔中心」的施工詳情，以及申請建築噪音許可證的原因。

60. 鄭嘉曦先生回應表示，備悉各委員有關路面磨損的意見，並將轉介道路維修組同事適時跟進。關於香港仔海傍東行線的工程，將於會後聯絡委員，詳細交代工程項目所涉範疇等資料。

(會後補註：路政署已於 2016 年 7 月 20 日與任葆琳女士聯絡及跟進有關事項。)

(E) 香港警務處及運輸署 2016 區交通報告 (2016 年 5-6 月)

61. 司馬文先生表示，警方現正積極從宣傳、教育及執法三方面著手提高香港道路安全水平。他希望了解有關列表中所載錄的交通意外個案與上述三者的關係。

62. 任葆琳女士表示，就列表所載錄資料而言，北分區的交通意外的次數頻繁，情況值得關注。此外，她希望警方提供奉天街與南寧街交界發生的一宗交通死亡事故的詳情。

63. 鄺子憲先生表示，若要有效改善道路安全，必須收集各個範圍內所實施的措施，才能較長遠地評估各項方案或措施的成效。他又表示，他根據運輸署於 2011 至 2013 年在南區所錄得的車禍數據進行分析，並已完成初步報告。數據顯示，按每百萬行車里數為基準單位，石澳道的平均車禍率比其他南區主要道路高出三倍，而涉及嚴重車禍事故的機率則為 6.5 倍。他續表示，將會加入 2014 及 2015 年的數據進行計算，在報告完成後會適時提交委員會討論。

64. 陳李佩英女士表示，東分區的意外事故大多涉及電單車，故詢問有關意外是由於道窄多彎的環境造成，抑或是受天氣影響。她建議在弧度較大的行車路豎立更多標誌，或在路面漆上警告及道路標記，以提醒駕駛電單車人士注意安全。

65. 司馬文先生表示，若要分析石澳道電單車意外頻繁的成因，須從司機年齡、駕駛經驗及持有電單車執照年期三方面著手。他表示，從他對電單車的認識及行駛石澳道的個人經驗而言，年輕駕駛者極容易忽略潛在危險，因而容易發生意外。

66. 鄺士陽先生回應表示，警方將聯同港島總區轄下香港交通安全隊就南區意外頻生的地點，針對意外成因從宣傳、教育及執法三方面推廣交通安全，例如針對行人不遵守交通過路設施指示、駕駛者在駕駛時使用流動電話及駕駛者或汽車乘客沒有配帶安全帶等進行檢控。此外，港島交通部亦會就超速或超重車輛加強執法行動。關於奉天街與南寧街交界發生的一宗交通意外，他將在會後向委員匯報。他續表示，電單車釀成的意外成因頗多，根據警方調查所得，普遍與駕駛者態度及對路面情況缺乏專注有關。

海洋公園交通報告（附件一）

67. 主席請委員備悉報告內容。

（陳文俊先生及黃俊邦先生分別於下午 6 時 30 分及 6 時 36 分離開會場。）

南區區議會

香港香港仔
香港仔海傍道三號
逸港居一字樓
南區民政事務處
電話：2814 5800
傳真：2553 7268



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.

Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號： HADS DC/13/15/1/1/016

(郵寄及傳真：2523 9187)

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長辦公室
運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

張局長：

要求於南區增設水上交通服務

南區區議會屬下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）於 2016 年 7 月 18 日舉行的第四次會議上，就馮仕耕議員提出的「要求增設『數碼港至赤柱』水上交通服務」議程進行討論。

背景

南區居民一直依賴香港仔隧道、薄扶林道及大潭道作為對外交通的主要幹道，為紓緩現時區內陸路交通的擠塞情況，南港島線（東段）的工程項目於 2011 年年中展開，並預計於本年年底通車。

為進一步紓緩現時區內陸路交通的擠塞情況及推動區內的旅遊活動，馮議員認為應善用南區的海港及海岸沿線的地理優勢，於南區不同的地點增設水上交通服務，包括：增設渡輪、水上的士等運輸工具，建議的地點包括數碼港、鴨脷洲、香港仔、海洋公園、深水灣、淺水灣及赤柱等，因此他提出在上述會議上討論此事宜。

討論情況

委員會早前亦就此事致函運輸署，議員從運輸署的回覆（附錄一）得知，在考慮會否開辦渡輪服務時，須考慮一籃子的因素，包括有否相關的規劃研究、渡輪停泊設施等，署方認為在南區開辦渡輪服務的需求不大，亦無充足及固定的乘客量以支持其營運。

然而，會上的議員認為雖然南港島線（東段）預計於本年年底通車，但只提供三卡列車，載客量明顯有限，能否徹底解決南區的交通問題仍屬未知數。相反，議員認為於南區建立水上交通網絡，既可進一步解決區內交通擠塞及將來因海洋公園兩所酒店落成後所帶來的交通負荷，又有助發展區內的旅遊業、食肆及沿岸各式各樣的活動。

有鑑於此，會上的議員希望貴局能積極考慮於南區增設水上交通及其相關的配套。若連串計劃得以落實，議員認為定必可改善區內的運輸環境，及興旺區內的旅遊發展以增加經濟收益。

相關委員會會議文件及會議紀錄（節錄）初稿分別載於附錄一及二，而會議錄音已上載至南區區議會網頁 (http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=10039)，以供貴局參考。

如有任何查詢，歡迎致電 2814 5802 與區議會秘書葉偉思女士聯絡。

南區區議會主席

朱慶虹



連附件

副本抄送：

商務及經濟發展局局長

(經辦人：高級經理(旅遊) 2 梁凱俊先生)

(傳真：2121 8791)

運輸署署長

(經辦人：高級運輸主任／南區劉建國先生)

(傳真：2824 0399)

2016 年 9 月 2 日

南區區議會

香港香港仔
香港仔海傍道三號
逸港居一字樓
南區民政事務處
電話：2814 5800
傳真：2553 7268



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.

Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號： HADS DC/13/15/1/1/016

(郵寄及傳真：2537 6720)

香港添馬
添美道 2 號
政府總部西翼 22 樓
商務及經濟發展局局長
蘇錦樑先生, GBS, JP

蘇局長：

要求於南區增設水上交通服務

南區區議會屬下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）於 2016 年 7 月 18 日舉行的第四次會議上，就馮仕耕議員提出的「要求增設『數碼港至赤柱』水上交通服務」議程進行討論。

背景

南區居民一直依賴香港仔隧道、薄扶林道及大潭道作為對外交通的主要幹道，為紓緩現時區內陸路交通的擠塞情況，南港島線（東段）的工程項目於 2011 年年中展開，並預計於本年年底通車。

為進一步紓緩現時區內陸路交通的擠塞情況及推動區內的旅遊活動，馮議員認為應善用南區的海港及海岸沿線的地理優勢，於南區不同的地點增設水上交通服務，包括：增設渡輪、水上的士等運輸工具，建議的地點包括數碼港、鴨脷洲、香港仔、海洋公園、深水灣、淺水灣及赤柱等，因此他提出在上述會議上討論此事宜。

討論情況

委員會早前亦就此事致函運輸署，議員從運輸署的回覆（附錄一）得知，在考慮會否開辦渡輪服務時，須考慮一籃子的因素，包括有否相關的規劃研究、渡輪停泊設施等，署方認為在南區開辦渡輪服務的需求不大，亦無充足及固定的乘客量以支持其營運。

然而，會上的議員認為雖然南港島線（東段）預計於本年年底通車，但只提供三卡列車，載客量明顯有限，能否徹底解決南區的交通問題仍屬未知數。相反，議員認為於南區建立水上交通網絡，既可進一步解決區內交通擠塞及將來因海洋公園兩所酒店落成後所帶來的交通負荷，又有助發展區內的旅遊業、食肆及沿岸各式各樣的活動。

有鑑於此，會上的議員希望 貴局能聯同運輸及房屋局，積極考慮於南區增設水上交通及其相關的配套。若連串計劃得以落實，議員認為定必可改善區內的運輸環境，及興旺區內的旅遊發展以增加經濟收益。

相關委員會會議文件及會議紀錄（節錄）初稿分別載於附錄一及二，而會議錄音已上載至南區區議會網頁 (http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=10039)，以供 貴局參考。

如有任何查詢，歡迎致電 2814 5802 與區議會秘書葉偉思女士聯絡。

南區區議會主席

朱慶虹



連附件

副本抄送：

運輸及房屋局局長

(經辦人：首席助理秘書長 (運輸) 4 哈夢飛先生)

(傳真：2537 5246)

運輸署署長

(經辦人：高級運輸主任 / 南區劉建國先生)

(傳真：2824 0399)

2016 年 9 月 2 日