

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第三次會議記錄**

日期：2004年4月26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
朱晉賢先生
高錦祥先生 MH
林啟暉先生
林玉珍女士
羅錦洪先生
石國強先生
黃志毅先生
黃敬祥太平紳士
黃文傑先生 MH
楊小壁女士
許湧鐘太平紳士
馬偉光先生
卜坤乾先生
何炳基先生

(c) 就議程二出席會議的：

- 路政署工程師陳滙文先生；
- 必高工程有限公司地盤總管林鎮濱先生；
- 百泰工程顧問有限公司交通工程師石文華先生。

2. 主席表示，由於他於下午 4 時須出席另一會議，故須提早離開會場。根據南區區議會會議常規第 33 條(7)的規定，委員會主席須主持委員會的會議；如委員會主席未能出席該委員會會議，則出席的委員會成員須以簡單多數票的方式，在出席的委員會成員當中，選出一名議員為臨時主席，主持該會議。主席建議由馬月霞女士 MH 擔任臨時主席，委員會同意有關安排。

3. 主席表示，陳理誠議員因要出席其兒子的畢業典禮，須離開香港，故提出缺席申請。高譚根議員亦因出外旅遊，未能出席是次會議，並提出缺席申請。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，委員會未能接納陳理誠議員及高譚根議員的缺席申請。各委員備悉有關事宜。

4. 主席表示，鄧文傑委員來信表示因公事未能出席是次會議，故提出缺席申請。會上沒有委員反對，並通過有關申請。

議程一：通過 2004 年 3 月 1 日舉行第二次會議記錄

5. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

議程二：鴨洲道鴨洲徑的行人天橋及改善工程臨時交通安排
(交通文件 9/2004 號)

6. 陳滙文先生介紹交通文件 9/2004 號。他謂工程按計劃進行，有關進展詳情可參考附件一。利東邨道及鴨脷洲徑餘下的道路改善工程將分 7 期進行。工程並不會涉及縮減行車線，但部份工程將需要：

- (a) 臨時封閉利東邨道及鴨脷洲徑部分行人道；
- (b) 臨時封閉鴨脷洲徑西面行人過路處；以及
- (c) 臨時縮短利東邨道北行巴士站長度。

他表示由於有多項公用設施須在利東邨道行人路進行工程，故施工須時約 2 個月左右。另外，興建行人天橋主跨橋身而進行的臨時支架搭建工程將分 2 至 3 晚進行，並須實施臨時交通安排，有關詳情可參考附件三。

7. 朱晉賢先生表示，路政署計劃利東邨道第一期工程於本年 4 月 27 日展開，但據了解，承建商未有在有關路面提供清晰指示予行人及車輛，他擔憂實施有關臨時交通安排時間太過倉促，市民及駕車人士未能於短時間內適應有關安排。另外，現路政署建議臨時縮短利東邨北行的巴士站，他謂現時該巴士站已十分繁忙，他查詢署方會否實施分流措施，安排部分巴士路線在其他位置上落客。他亦擔憂縮短巴士站長度，會令巴士須輪候多時才可停站上落客，並會嚴重影響利東邨道的交通情況。

8. 黃敬祥太平紳士表示反對於本年 4 月 27 日展開工程，他希望若有關的臨時交通安排可於是次委員會通過，署方會在一個星期後才展開工程，讓市民有足夠時間適應有關安排。按附圖所示，承建商建議行人利用香港真光英文中學旁的行人路缺口位作為橫過利東邨道的過路處；他謂利用此位置橫過馬路乃非法行為，署方不應鼓勵市民利用此位置橫過馬路，故此他對此建議有所保留。另外，他查詢除全面封閉利東邨道北行行人路外，署方是否有其他可行方案以進行工程。

9. 黃志毅先生表示，就利東邨道的工程而實施的臨時交通安排，十分影響市民，故署方應就有關安排作足夠的宣傳。他謂早於半年前，關注是項工程的區議員曾與路政署及承建商代表作實地視察，有關議員亦已向署方反映，關注在利東邨道增設臨時行人過路處的安全問題。他亦謂此臨時交通安排涉及行人安全措施，若倉促實施有關臨時交通安排，相信會造成混亂。他促請署方在實施有關計劃前，先作充分的宣傳，並通知居民團體有關的安排，以減低意外發生的機會。

10. 陳滙文先生回應稱：

- (a) 整項工程最繁複及艱難的部份是打樁工程，有關工序亦剛已完成；
- (b) 署方明白就利東邨道口的工程而實施的臨時交通安排，對居民影響很大；
- (c) 承建商已妥善預備實施臨時交通安排的相關設施，他同意須預留時間通知居民，但所需時間可較一星期短；以及
- (d) 在工程完成後，署方會在利東邨道設置一行人過路處。在實施臨時交通安排期間，署方認為須在利東邨道增設一臨時行人過路設施，以方便行人橫過利東邨道。經多方討論後，現建議的行人過路設施乃最合適的地方。

11. 石文華先生回應稱：

- (a) 為減低實施臨時交通安排期間對市民的影響，故建議利用利東邨道南行近真光中學對出的缺口位作為臨時行人過路處；
- (b) 在實施臨時交通安排後，承建商會密切監察有關情況，並在有需要時，作出相應改善；以及
- (c) 利東邨道北行行人路須進行工程，若分段進行有關工程，施工時間便須延長。另外，為保障行人安全，封閉整段行人路以便進行有關工程，會較分段進行合適。

12. 主席表示，承建商建議增設的行人過路設施位置，是漁安苑道左轉入利東邨道的路口位，他擔憂行人過路的安全問題，故請運輸署代表提供意見。

13. 雷達明先生回應表示，由於他於會議當日早上才收到有關交通文件，故此未有足夠時間就文件內容作出研究。

14. 石文華先生補充回應稱，巴士站會縮短約一輛巴士的長度。現時，利東邨道口的巴士站位置可供約 2 至 3 輛巴士停泊，因巴士站位置不足，不少巴士亦會沿利東邨道停泊以便上落客。據他估計，縮短巴士站長度，並不會對利東邨道交通情況帶來太大影響。

15. 朱晉賢先生表示，現時的巴士站雖可讓兩輛巴士停泊，但若私家車與巴士同時行經該處，私家車仍須待巴士停泊後，才可行經利東邨道。他謂若巴士站的長度縮短，除不能容許兩架巴士停泊外，甚至沒有足夠位置供一輛巴士停泊；他擔心屆時利東邨道交通將十分擠塞，車龍亦會長及東平樓一帶。他希望署方不要輕視因縮短巴士站長度而引起的交通擠塞情況。另外，他認為路政署現建議在利東邨道近香港真光英文中學的缺口增設臨時行人過路設施，位置並不恰當，行人過路安全成疑。他亦表示，現時只有少數行人非法利用該處橫過馬路。

16. 黃敬祥太平紳士查詢，路政署是否有其他工程方案。他認為在整項工程中，最難安排的是利東邨道及鴨脷洲徑交界處位置的工程而非打樁工程。他續詢問署方是否可以分段進行有關工程。

17. 黃志毅先生謂，署方以往曾在會議前安排特別會議，讓當區議員與署方商討有關臨時交通安排；他建議署方再相約當區議員討論有關臨時交通安排。他謂，利東邨道現時設有一行人過路燈，而臨時行人過路設施與該行人過路燈的距離亦太近，車輛可能須在短時間內停頓兩次；他擔心若車輛未能在臨時行人過路處前及時剎車，會造成意外。他重申，署方在實施臨時交通安排前應進行足夠宣傳工作，提醒市民有關安排，並在適當位置提供足夠指示，以保障行人安全。

18. 主席建議在議員與署方在未能達成共識前，應暫時擱置有關計劃。他建議署方與有關議員就有關臨時交通安排再作商討，就各方面安排(包括有關配套設施)達致共識後，才落實有關臨時交通安排。

19. 陳滙文先生回應稱：

- (a) 臨時交通安排須順應工程進展設計，但工地的實際情況難以預計，故此臨時交通安排或會在較緊迫的情況下訂定；
- (b) 上述臨時交通安排乃經過有關部門商討，並認為是較可行的方案；
- (c) 署方在一星期前已將臨時交通安排傳閱予有關政府部門及巴士公司考慮；
- (d) 利東邨道北行的行人路較窄，未有足夠地方設置臨時行人路。另外，若分段進行有關工程，反會延長施工時間，故現時安排的安排是較為適當的；以及
- (e) 承建商建議增設的臨時行人過路設施，主要為保持行人過路設施的現有模式。若委員認為有關建議並不恰當，署方可取消此臨時行人過路設施。

20. 主席謂署方應提早與當區議員商討有關臨時交通安排。主席並建議路政署在一星期內與有關議員進行實地視察，並就有關安排作出商討。

21. 黃敬祥太平紳士謂，民政事務處早前曾諮詢有關議員，他亦曾要求與路政署代表進行實地視察以商討有關安排。他擔心實施有關臨時交通安排會造成交通擠塞，與去年 9 月期間的交通情況相類同。

22. 黃志毅先生支持主席建議，委員會委員與路政署、運輸署、香港警務處及巴士公司代表進行實地視察以商討有關安排。

23. 高錦祥先生 MH與黃志毅先生持相同意見。他謂若有關區議員與署方達成協議，便能盡快進行有關工程。他亦建議署方盡早通知香港真光英文中學有關安排。

24. 朱晉賢先生表示，承建商在未得到委員會同意前已派發宣傳單張予各互助委員會。他謂署方應在取得委員會同意後，才通知市民有關安排。

25. 主席謂路政署盡快安排一實地視察與委員商討有關安排。

(會後補註：路政署及運輸署代表於 2004 年 4 月 30 日與委員會委員進行實地視察；並一致同意不在利東邨道增設臨時行人過路處。有關臨時交通安排亦於 2004 年 5 月 7 日實施；在臨時交通安排實施後，利東邨道一帶的交通情況正常。)

(陳匯文先生、林鎮濱先生及石文華先生於下午 3 時 20 分離開會場。)

議程三：香港仔中心行人設施及交通安排的改善建議諮詢文件
(交通文件 10/2004 號)

26. 主席歡迎下列出席議程三討論的代表：

- 運輸署運輸主任/巴士調整黃穎懿女士；
- 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司董事蘇洪德先生及工程師區明暉女士。

27. 雷達明先生簡介有關交通文件。他表示為改善香港仔中心的行人過路設施及交通情況，運輸署於 2003 年中旬委託茂盛(亞洲)工程顧問有限公司，就香港仔中心的行人設施及運輸交通進行全面檢討研究。是次研究的目的，是透過檢討現有行人設施及交通安排，提出建議措施，以改善香港仔中心的步行環境。在分析各改善建議時，顧問公司考慮了香港仔中心現有的交通設施、交通管理安排、行人及車輛統計結果、公共交通路線，以及區議員和香港仔、田灣及石排灣分區委員會(下稱香田石分區委員會)的意見及建議。

28. 蘇洪德先生續介紹改善建議詳情。有關研究提出的一系列建議包括：

- (a) 修改巴士路線及巴士站安排；
- (b) 擴闊行人路；
- (c) 擴闊行人過路線；

- (d) 悠閒式街道或行人專區；
- (e) 改善小巴士站安排；以及
- (f) 改善香港仔巴士總站等。

(詳情請參閱交通文件 10/2004 號。)

29. 主席謂運輸署曾就有關建議諮詢香田石分區委員會，有關意見亦已詳列在區議會議會文件 46/2004 號中。香田石分區委員會對大部分建議有所保留。

30. 卜坤乾先生表示，香田石分區委員會反對大部分建議，委員會只贊成巴士路線不再繞經成都道及東勝道，及擴闊行人過路線的建議。

31. 黃文傑先生 MH申報利益，表示第 51S 號及第 39 號線乃由其轄下公司經營。委員會同意黃文傑先生 MH 列席會議，並無發言權。

32. 朱慶虹先生表示：

- (a) 他同意重組部分巴士路線以減少巴士使用成都道及洛陽街，但他關注有關安排會造成香港仔大道一帶交通擠塞；
- (b) 擴闊行人路的建議只會吸引更多公司或政黨在該行人路設置宣傳攤檔，並不能改善行人的步行環境；
- (c) 他贊成擴闊行人過路線；
- (d) 行人專用區的建議或會影響香港仔中心的交通，他亦對行人專用區的成效存疑；
- (e) 若搬遷小巴士站的安排，會導致小巴繞經香港仔中心的路線長度增長，他會對有關建議有所保留；
- (f) 他贊成香港仔巴士總站的改善建議，並查詢合約上是否訂明署方須提供位置擺放儲物櫃；以及
- (g) 運輸署須密切監察小巴在香港仔中心的運作，改善建議才會有實際成效。

33. 石國強先生表示贊同重組巴士路線及延長香港仔海傍道的避車處。他謂顧問公司建議把新世界第一巴士有限公司(下稱新巴)的車長休息室搬遷到天橋底下位置，他查詢城巴有限公司(下稱城巴)的車長休息室是否會作同樣安排。文件中亦提及建議縮短香港仔舊大街的公共小巴士位置，他

查詢在縮短有關位置後，可容納多少輛小巴停泊。他謂現時香港仔大道恒生銀行附近的轉彎位較為隱蔽，行人過路時易生意外，故他同意擴闊有關行人過路線，以改善情況。

34. 林啟暉先生謂，在重組巴士路線後，巴士會繞經香港仔中心外圍，署方實有需要就有關影響作出仔細的評估。他謂現時第 595 號線有大量乘客候車，若將該站遷移至香港仔巴士總站，他擔心屆時乘客或須在馬路上候車，易生意外。

35. 黃敬祥太平紳士查詢，顧問公司提出的意見可否分開實行。

36. 主席謂，香田石分區委員會認為應整套計劃考慮，但若區議會認為應獨立實施有關建議，則可再作討論。

37. 黃敬祥太平紳士謂，區議會會聽取分區委員會的意見，並會就整個社區的發展提出意見。他續查詢是否可將有關建議獨立實行。

38. 朱慶虹先生認為，有關建議應可分開實行，並無必要接納或不接納整項建議。他謂如擴闊行人過路線等建議應盡快實施，但增設有關行人專用區的建議則應擱置。

39. 蘇洪德先生回應稱，部分建議可獨立實施，但部分建議則須以配套形式進行。他謂，擴闊行人過路線及改善小巴站等建議，可獨立進行，但重組巴士路線及行人專用區的安排則須一併考慮。

40. 黃敬祥太平紳士表示，多年來一直爭取改善香港仔巴士總站的情況，並希望署方可善用香港仔海傍道的避車處。就重組巴士路線建議，他希望署方會就有關意見諮詢地區人士及商戶的意見。就擴闊行人過路線的建議，他促請署方盡快落實有關建議，以保障行人過路安全。就有關悠閒式街道的建議，他謂商戶對有關意見有所保留。

41. 何炳基先生謂，重組第 595 號線可能會為市民帶來不便，因為市民須由香港仔中心外圍步行至中心購物及消費等。至於有關悠閒式街道的建議，他亦謂商戶對此建議有所保留。

42. 柴文瀚先生表示，民主黨南區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。

(林玉珍女士於下午 3 時 45 分離開會場。)

43. 朱晉賢先生表示，不反對重組第 94A 號線。但就重組第 98 號線建議，他認為有不少市民，尤其老人家會乘搭第 98 號線到達香港仔，故希望可維持現有巴士站，以方便乘客。

44. 蘇洪德先生回應稱：

- (a) 改善建議並沒有增加巴士路線行經香港仔大道；
- (b) 現時東勝道部分路段被小巴所霸佔，顧問公司建議擴闊東勝道的行人路，除可改善步行環境外，亦有助規範小巴的活動範圍；
- (c) 署方可以考慮在香港仔大道（近香港仔巴士總站）的燈控行人過路線位置附近增加路牌，以提示駕車人士附近設有過路處；
- (d) 在收集分區委員會意見後，顧問公司已作出修訂，現建議的行人專用區並不會影響南寧街的行車方向。而在實行人專用區後，相信可改善人車爭路的情況。另外，由於重組巴士路線的關係，有關方案對巴士運作亦無特別影響；
- (e) 顧問公司在檢討小巴士的使用率後，建議在不足停泊位置的車站延長小巴士位置，在有剩餘泊車位的小巴士位置則縮短車站，以更有效地利用路面空間；
- (f) 在重組巴士路線後，部分巴士路線將於香港仔海傍道避車處停站，故此巴士總站的巴士路線並沒有增加；以及
- (g) 建議將第 51S 號及第 51 號線專線小巴士由湖南街遷往成都道現時第 98 號線的巴士總站位置，是為改善湖南街的步行環境，及為小巴候車乘客提供寬闊的候車地方。

45. 主席綜合委員會意見：

- (a) 支持擴闊行人過路線；
- (b) 運輸署應就悠閒式街道及行人專用區的安排再諮詢商戶及居民；以及
- (c) 雖然重組巴士路線並沒有增加行經香港仔中心的路線，但由於重組巴士路線而在香港仔大道增設巴士站，對附近交通及商戶/居民均有所影響，故此希望署方可詳細研究有關影響。

46. 石國強先生認為是次委員會討論尚未成熟，他希望委員會再作詳細討論。

47. 主席表示，若委員認為未有充足時間討論，委員可繼續就運輸署的建議提出意見。

48. 石國強先生查詢，城巴的車長休息室是否搬遷至天橋底。另外，他認為現時在香港仔大道(近香港仔巴士總站)的行人過路處較為隱蔽，易生意外，故詢問署方將如何改善有關情況。

(陳李佩英女士於下午 4 時離開會場。)

49. 蘇洪德先生回應稱：

- (a) 若不搬遷湖南街的小巴士站，會較難落實改善香港仔巴士總站。但顧問公司可研究分別實行兩項改善建議的可行性；
- (b) 由於城巴的車長休息室未有阻礙巴士總站的運作，故暫未有計劃搬遷該休息室，若將來發現該休息室影響巴士站運作，署方亦可考慮搬遷該休息室；以及
- (c) 顧問公司曾實地視察現時香港仔大道(近香港仔巴士總站)的燈控行人過路線的情況，並認為該位置並不太隱蔽，情況尚可接受。若委員認為有關路段較隱蔽對行人構成潛在危險，署方可考慮在該處加設適當的指示路牌。

50. 黃敬祥太平紳士謂，香港仔巴士總站的改善建議乃一項工程，而搬遷小巴士站的建議則屬管理措施，故此兩者應可分別進行。

51. 柴文瀚先生與黃敬祥太平紳士持相同意見。另外，他亦謂署方可考慮首先擴闊和延長香港仔海傍道的避車處。同時，委員會可繼續研究重組巴士路線的建議。

52. 黃志德先生回應稱，在過去一年，有不少地區人士建議運輸署重整香港仔巴士總站內的巴士路線及設施，以減輕巴士總站內的擠塞情況。雖然部分委員對重組第 98 號及第 595 號線有所保留，但這對重整香港仔巴士總站內的巴士路線及設施應無太大的影響。他會與雷達明先生及顧問公司商討可否先行重整香港仔巴士總站內的巴士坑及設施，包括延長香港仔海傍道避車處的工程。

53. 主席謂，歡迎運輸署就重組巴士路線及香港仔巴士總站改善工程建議作詳細研究，評估有關計劃對市民及商戶的影響。

54. 雷達明先生詢問，委員會是否建議運輸署就重組巴士路線及香港仔巴士總站改善工程對市民的影響作出評估。

55. 主席表示，委員就整套計劃提出意見，並反對部分建議。主席謂是次計劃主要研究成都道及東勝道的交通情況，而未就香港仔大道一帶作出研究，因此，委員會希望運輸署可就香港仔中心的交通情況，包括行人過路設施、巴士及專線路線、巴士站安排等作出詳細研究，並考慮委員所提出的意見，再相應修訂有關計劃。

56. 雷達明先生回應謂顧問公司在提出整套計劃時已就香港仔中心的交通情況作全面檢討。

57. 蘇洪德先生表示，是次顧問研究除包括成都道及東勝道的交通情況外，亦包括香港仔中心其他路面的情況，顧問公司亦就交通設施、交通管理安排、行人及車輛統計結果、公共交通路線等方面進行檢討。

58. 黃敬祥太平紳士認為，顧問公司應已就有關計劃作出詳細的資料搜集，他認為運輸署應就建議中的第(i)、(ii)、(iv)及(v)項與地區人士再作諮詢及溝通，並再作討論。但就建議中第(iii)及(vi)項，運輸署應盡快執行有關建議。他謂現時在香港仔大道/香港仔水塘道的燈控行人過路線，實有需要盡快擴闊以保障行人的安全。

59. 柴文瀚先生與黃敬祥太平紳士持相同意見。他續查詢署方是否須在全部項目通過後，才可取得資源以執行有關建議。若只須通過部分項目，署方已可取得資源展開工程，他建議署方盡快執行建議中的第(iii)及(vi)項。

60. 朱慶虹先生謂，委員會反對建議項目(ii)，但支持(iii)及(vi)項。他謂署方應在收集委員意見後，再修訂其他建議，進行更全面的諮詢。另外，委員亦擔心騰空成都道及東勝道的行車路後，會被小巴霸佔路面，最終亦未能改善成都道及東勝道人車爭路的情況。

61. 主席總結稱，委員會同意建議中第(iii)及(vi)項，但反對建議中第(ii)項。委員會請運輸署就其餘建議作出全面諮詢。

(梁皓鈞先生於下午 4 時 10 分因需出席另一會議離開會場，主席一職由馬月霞女士 MH 暫代。另外，高錦祥先生 MH 及何炳基先生亦於下午 4 時 10 分因需出席另一會議而離開會場。黃穎懿女士、蘇洪德先生及區明暉女士於下午 4 時 10 分離開會場。)

議程四： 開設行走機場至南區巴士路線 **(交通文件 11/2004 號)**

62. 主席歡迎出席議程四討論的運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科梁佩賢女士。

63. 林啟暉先生介紹有關文件。他謂巴士乃進出南區的主要公共交通設施。南區市民若前往機場，須乘搭巴士到中環轉乘機鐵，但現時一般的巴士卻沒有提供足夠的空間擺放行李，對乘客造成不便。他謂機鐵票價約為

港幣 100 元，但其他區的機場巴士路線車費僅為港幣 20 元至 40 元不等，明顯較機鐵便宜。南區市民在別無他選的情況下，須付較昂貴的車資前往機場，此安排對南區市民並不公平。另外，據他了解，巴士公司有意開辦往來南區及機場的巴士路線，但由於運輸署並不贊同，故此才遲遲未開辦南區機場巴士路線。他強烈要求運輸署盡速批准開辦南區機場巴士路線。

64. 主席表示，秘書處於會議前發信邀請運輸署、城巴有限公司、世界第一巴士服務有限公司及九龍巴士有限公司出席是次會議。由於上述公司未能派員出席會議，因此以書面作出回應。有關上述巴士公司的回應及運輸署的書面回應，委員可參閱交通文件 11/2004 號的附件二。

65. 主席並表示，柴文瀚先生及楊小壁女士於會議前亦曾來信要求委員會就上述議題作出討論，兩位議員提出的意見如下：

- (a) 自赤鱗角機場於 1998 年啟用以來，環顧全港 18 個區域中，只有南區至今仍未有直接來往機場的交通，對南區居民構成不便；以及
- (b) 南區正在進一步拓展旅遊業，並正進行多個酒店計劃，相信這會進一步刺激南區及機場的交通需求，同時更令現有只是依賴市區巴士與機場巴士、或機場鐵路的轉乘安排，越來越不合時宜。

故此，柴先生及楊女士要求運輸署早日批准開辦來往南區及機場巴士的巴士路線，以方便區內居民、旅客，以及在機場工作的人士。

66. 梁佩賢女士簡介有關文件。她謂運輸署一直認真考慮開設機場巴士線，並會在收集各委員的意見後，再研究有關建議。

67. 黃敬祥太平紳士稱，此路線應直接由南區行經西區海底隧道抵達機場，應盡量避免繞經其他地點或屋邨，延長其行車時間。

68. 朱晉賢先生認為若屋邨人數較多而路線並不迂迴，署方亦應考慮路線繞經該等屋邨。他並不接受署方以現時部分機場巴士路線仍有剩餘載客量為由，建議南區居民透過轉乘計劃轉乘該等車輛。

69. 柴文瀚先生表示，運輸署在文件中提及“希望透過轉乘方法，可以更加有效地利用現有資源來滿足南區居民前往機場的需求”此意味著署方似乎未有計劃開辦機場巴士路線。他認為署方若有計劃研究開設機場巴士路線，則仍可接受。但若署方未有計劃研究開辦機場巴士路線，則是不能接受的安排。他舉例謂，署方亦有安排機場巴士路線予將軍澳及西貢區居民。故運輸署最終未能為南區開辦機場巴士路線，應提出足夠的理據以證明沒有需要增設有關路線。

70. 黃志毅先生謂，以往區議會沒有正式討論開辦機場巴士路線，他認為是次委員會應首先同意開設機場巴士路線，並請運輸署從速研究。至於巴士路線的詳情，則可在開辦路線前再作討論。

71. 黃文傑先生 MH 稱，若運輸署擔心巴士公司出現虧蝕而未能批准開辦有關路線，署方可考慮以公開競投方式讓有興趣的公司參與競投。據他了解，香港小巴總商會亦曾表示有興趣提供由南區至機場的小巴服務，而現時部分小巴亦已增設行李架，故署方亦可考慮讓小巴提供機場線服務。另外，他建議機場巴士路線可由海怡半島開出；據他估計，海怡半島應有較多市民乘搭該路線，故此應不會有虧蝕情況。最後，他支持林啟暉先生的建議，促請運輸署盡速開辦機場巴士路線。

72. 朱慶虹先生謂，支持林啟暉先生的建議，認為應開辦南區的機場巴士路線。他指城巴有限公司的回應表示，已建議開辦一條由南區經薄扶林道、士美菲路及堅尼地城往機場的路線。他希望運輸署盡早就此建議諮詢區議會。

73. 羅錦洪先生謂，相信大部分居民也同意開辦機場巴士路線。運輸署回覆謂現時的運輸政策以鐵路為骨幹，他質疑東區在有鐵路服務下，署方為何仍安排有機場巴士服務，有關安排是否與運輸政策相違背。運輸署建議南區居民利用轉乘服務抵達機場，他謂按有關條例，車長可拒絕乘客攜帶大型行李乘搭普通巴士。他表示若市民要出國留學，須攜帶數件大型行李乘車，屆時市民是否要另外安排大型行李乘搭另一交通工具。再者，機場鐵路與巴士公司分屬兩間公司，他質疑兩間公司是否可配合有關的轉乘安排。

74. 主席總結稱，委員會一致贊成開辦由南區至機場的巴士路線。秘書處亦會於會後去信運輸署，強烈要求盡快開辦上述巴士路線。

75. 梁佩賢女士回應稱，多謝各委員的意見。文中提及現有的轉乘服務安排，主要是供各委員作參考之用，並非代表運輸署否決研究開設南區機場巴士線的可行性。另外，她謂第 M590 號線現時已設有行李架，供市民擺放行李。她明白各委員對轉乘安排有所保留，故她承諾運輸署會考慮各委員就開設南區機場巴士路線建議的意見，並會於下次會議前回覆各委員。

(會後補註：運輸署於 2004 年 5 月 27 日回覆南區交通及運輸事務委員會主席的信中表示，會邀請專營巴士公司研究開辦南區至機場的巴士路線的建議，並計劃在來年的巴士路線發展計劃中，諮詢本委員會及其他有關人士。)

(梁佩賢女士於下午 4 時 35 分離開會場。)

議程五： 擴展偵察車速攝影機系統 (交通文件 12/2004 號)

76. 雷達明先生謂，有關系統由道路安全及標準組負責，但負責同事未能出席有關會議，故由他代表簡介有關文件。文件中主要載述有關系統的運作、工作進度及在南區安裝的地點。他謂負責同事在會議前提供有關回答議員事項，當中包括：

- (a) 為何運輸署在安裝此系統前未有諮詢區議會；
- (b) 有關在余振強紀念第二中學門前安裝此系統的進展；以及
- (c) 此系統會否構成私穩問題等。

他謂若委員就其他項目有任何疑問或意見，亦可提出，他會將有關疑問及意見轉交予負責同事。

77. 許湧鐘太平紳士謂，既然運輸署已預備有關問題，請有關代表回答有關問題。

78. 雷達明先生回應謂，有關回答議員事項如下：

- (a) 為何運輸署在安裝此擴展偵察車速攝影機系統之前沒有諮詢各區議會？

運輸署及警方鑒於年前推行的偵察車速攝影機試驗計劃反應良好，便於 1999 年將擴展該系統的工程項目提交立法會，並得到議員們的支持及撥款。由於安裝該攝影機的位置乃警方認定的超速或交通黑點，並落實有需要安裝車速偵察器的攝影機以提高阻嚇作用和改善道路交通安全；而且系統本身亦不會造成任何噪音及不會對公眾做成滋擾，也符合公眾利益，故運輸署沒有就個別安裝的位置進行諮詢。

於安裝期間，當運輸署得悉余振強第二紀念中學對在其校門附近安裝偵察車速攝影機有意見時，該署亦立即會同該校的職員實地了解情況，並向校方解釋在該位置安裝攝影機的原因。

總體而言，運輸署會盡量採納各界人士對公共工程的意見。

- (b) 有關在余振強紀念第二中學門前安裝偵察車速攝影機的投訴進展如何？

運輸署在收到余振強紀念第二中學校長於本年 1 月 14 日的去信投訴有關在該校門前安裝偵察車速攝影機。該署已於本年 3 月 9 日會同南區民政事務專員的代表，與校方相討有關移動該校門前的偵察車速攝影機系統的安排，並對校方所建議的移動三個地點作實地調查。經詳細研究後，運輸署現計劃採納校方所提出的其中一個方案，將該攝影機向薄扶林道(東行)的上方移動，並已向承建商取得報價。待簽發本工程合約的政府物流服務署正式批准以上方案後，運輸署會聯同承建商及路政署盡快推行有關的移動工程。

- (c) 此擴展偵察車速攝影機系統會否構成私隱問題？

基本上，這個系統旨在 24 小時全天候式監察各主要路段的超速情況，以提高阻嚇作用和加強警方執法能力，並改善交通安全。連接車速偵察器的攝影機只會在車輛違例超速時，才啟動

拍攝照片，而拍攝過程全自動化，不經人手。照片的焦點只會準確地落在超速的車輛及其車牌身上，以便警方檢視。拍攝得的照片亦會自動貯存在加密的電腦磁碟內，然後下載至中央電腦，以便警方確認違例車輛的車牌號碼和有關車主的資料後提出檢控。整個過程只涉及有關警務人員，而所得的一切資料只用作檢控違例超速。加上由於這系統是安裝在高速公路旁而且遠離民居，故應不存在私隱問題。在處理檢控資料方面，亦跟現有的流動手提偵察攝影機裝置相若。

79. 許湧鐘太平紳士謂，發現在不少高速公路兩旁設有有關係統的攝影機，但該攝影機的顏色與附近環境並不配合。署方希望透過增設有關係統攝影機而收阻嚇作用，與此同時，他希望署方亦會留意有關裝置未能配合周遭環境。就有關余振強紀念第二中學門前的偵察車速攝影機位置問題，他很高興在南區民政事務專員及南區民政事務處的人員協助下，運輸署已同意搬遷該攝影機。另外，他認為雖然該工程項目由立法會撥款，但其他由立法會撥款進行的工程均會於工程前諮詢區議會，故此運輸署並沒有理據在是項工程進行前不先諮詢區議會。他稱地區人士對區內交通情況較為了解，故運輸署在安裝有關係統前應諮詢區議會，收集地區人士的意見。

80. 黃敬祥太平紳士謂，在上次會議時發現有關部門未有諮詢區議會，甚至未有知會南區民政事務處。他認為有關安裝的位置十分重要，有不少市民就曾就有關位置作出查詢，故有關部門應在安裝此系統前諮詢區議會。他謂若在安裝系統前諮詢區議會，他並不會認同連續放置 2 個攝影機在香港仔大道，他認為最危險的主要道路為直路，故此應在石排灣道安裝此系統。最後，他亦對在余振強紀念第二中學外安裝此系統有所保留，因為有關係統的外貌與附近環境不符，以及該位置乃有微彎，安裝此系統未必能有效偵察車速。

81. 羅錦洪先生表示，署方在展開有關工程前應先諮詢區議會及當區人士。另外，他亦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情況下錯誤安裝。另外，若司機強行將車輛減速至 50 公里以下，那就必須在經過車輛偵速器前 100 米，踏下制動器以減慢速度，那將引至制動器中

的石棉成分在空中(該路段)大量漂浮，而影響附近居民，特別是余振強中學的同學和老師的健康。

82. 林啟暉先生表示，政府部門就工程項目諮詢區議會，有好處而沒有壞處。他謂早前曾收到報章詢問有關赤柱海濱工程中包括翻新一足球場的事宜，據了解，早前立法會就有關工程作出討論，並對在該處設置足球場有所保留，但在區議會的層面，則認為有需要保留有關設施予當區居民使用。他認為立法會有時或未能了解地區的需要，區議會卻較清楚當區居民的實際需要。他亦對署方現時設置車速攝影機的措施有所保留，並希望各政府部門在工程展開前首先諮詢區議會，並了解當區市民的實際需要，以便更有效地運用資源。

83. 朱慶虹先生謂，在車輛違例超速後，警方會於稍後時間發出檢控通知書，但一般而言，檢控通知書會在數星期後才寄抵違例駕車人士。他詢問署方是否考慮部分駕車人士在同一地方多次超速而未有察覺。

84. 黃文傑先生 MH表示，對在余振強紀念第二中學校門前設置此系統有所保留。他擔心若駕車人士突然發現有關系統而急急剎車，但尾隨車輛未能剎車，則會易生意外。他亦謂若以高速行經該路段，易生意外，故請運輸署研究一較可行及合適的速度限制。

85. 許湧鐘太平紳士謂，希望署方可盡快搬遷在余振強紀念第二中學外的偵察車速攝影機。

86. 朱晉賢先生謂，委員認為在余振強紀念第二中學對出一段路段的車速限制 50 公里並不合理，他查詢運輸署會否就此意見作出研究。

87. 雷達明先生回應稱，在兩年前上述路段的車速限制為 70 公里，由於該路段發生嚴重的交通意外，造成人命傷亡，所以運輸署將車速限制由 70 公里改為 50 公里，並在該路段加設防滑鋼砂。

88. 許湧鐘太平紳士謂，該次意外的發生主要是由於在上述路段安裝了交通燈所致，運輸署應考慮在該交通燈前增設提示，提醒駕車人士該路段設有交通燈。

89. 羅錦洪先生亦持相同意見。

90. 黃敬祥太平紳士亦謂，當時的區議會對署方建議在上述路段增設交通燈的安排有所保留。

91. 主席總結稱，委員會認為署方應於工程展開前諮詢區議會，並請運輸署就薄扶林道的交通問題作出研究。委員會亦希望署方可盡快搬移現設於余振強紀念第二中學外的攝影機。

**議程六： 於以往會議曾作討論事項的進展報告
(截至 2004 年 4 月 15 日的情況)
(交通文件 8/2004 號)**

大潭壩路段(交通管理系統)

92. 主席謂陳李佩英女士在離開會場前，請主席向運輸署反映，若上述項目有任何進展，請運輸署首先與她商討才實施計劃。

新巴第 14 號 (愛秩序灣(愛德街)－赤柱炮台)

93. 主席謂陳李佩英女士要求上述路線於下午繞經馬坑一帶。

議程七： 其他事項

94. 主席表示，秘書處未有收到其他討論事項。

議程八： 下次會議日期

95. 主席表示，南區區議會交通及運輸事務委員會第四次會議將於 2004 年 6 月 7 日(星期一)下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

96. 議事完畢，會議於下午 5 時正結束。

南區區議會秘書處

2004 年 6 月