南區區議會(2016-2019)屬下
地區發展及房屋事務委員會
第十六次會議記錄

日期：2018 年 7 月 19 日
時間：下午 2 時 30 分
地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹博士, BBS, JP	（南區區議會主席）
陳富明先生 MH	（南區區議會副主席）
林啟暉先生 MH	（本委員會主席）
麥謝巧玲博士 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	
張錫容女士 MH	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林玉珍女士 MH	
羅健熙先生	
徐遠華先生	
任葆琳女士	
司馬文先生	
羅錦洪先生	
羅少芳女士	
譚美寶女士	
黃溢能博士	

缺席者：
蔡崇猛先生

秘書：
周綽瑩女士　　民政事務總署南區民政事務處行政主任（區議會）2

列席者：

馬周佩芬太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
葉灝嘉女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
葉偉思女士	民政事務總署南區民政事務處高級行政主任（區議會）
陳業滔先生	民政事務總署南區民政事務處高級行政主任（地區管理）
陳子儉先生	房屋署房屋事務經理（港島及離島七）
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 13（南拓展處）
夏從雲女士	康樂及文化事務署南區副康樂事務經理（分區支援）
高穎儀女士	地政總署高級產業測量師／南區（港島西及南區地政處）
李潔德女士	規劃署高級城市規劃師／港島 1

出席議程二：

謝俊達先生	土木工程拓展署總工程師／專責事務（工程）
劉偉傑先生	土木工程拓展署工程師／3
唐翔先生	土木工程拓展署工程師／4
鍾錦財先生	房屋署建築師（121）
羅振邦先生	房屋署規劃師（22）
張國輝先生	運輸署高級工程師／南區
郭裕鋒先生	運輸署高級運輸主任／南區
陳兆源教授	奧雅納工程顧問副董事
龍啓聰先生	奧雅納工程顧問助理顧問
李昌盛先生	奧雅納工程顧問主任
方家灝先生	奧雅納工程顧問高級工程師
賴灼華女士	奧雅納工程顧問工程師
余銘儀女士	奧雅納工程顧問副生態總監

出席議程三：

任照輝先生	土木工程拓展署土力工程處高級土力工程師／工程管理 2
葉寶祥先生	土木工程拓展署土力工程處工程師／工程管理 12
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區 1

出席議程四：

盧世昌先生	渠務署高級工程師／港島東
曾錦鋒先生	渠務署工程師／港島東（5）
戴煜海先生	環境保護署環境保護主任（排污基建）62

出席議程五：

韋金發先生	食物環境衞生署南區衞生總督察 1
劉偉祥先生	食物環境衞生署高級衞生督察（潔淨／防治蟲鼠）
何趣衡女士	水務署高級工程師／顧問工程管理 6
陳煒堂先生	艾奕康有限公司駐地盤高級工程師

開會辭：

主席歡迎各委員及常設政府部門代表出席會議。

2. 主席表示，為使會議能順利進行，根據《南區區議會會議常規》第15（3）條，在會議進行期間，所有出席或旁聽區議會會議的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。委員如須提早離開，請通知秘書處人員。

第一部分－討論事項

議程一： 通過地區發展及房屋事務委員會於 2018 年 5 月 28 日的第十五次會議記錄初稿

3. 主席表示，上述的會議記錄初稿已於會前送交各委員及政府部門代表參閱，秘書處未有收到任何修訂建議。

4. 委員會通過上述會議記錄。

議程二： 薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程之道路及排污設備工程
（本議程由土木工程拓展署提出）
（地區發展文件 11/2018 號）

（張錫容女士 MH、司馬文先生、朱立威先生、區諾軒先生及馮仕耕先生分別於下午 2 時 33 分、下午 2 時 35 分、下午 2 時 37 分、下午 3 時 19 分及下午 3 時 49 分進入會場。）

5. 主席歡迎下列部門代表出席會議：

土木工程拓展署
(a) 總工程師／專責事務（工程）謝俊達先生；
(b) 工程師／3 劉偉傑先生；
(c) 工程師／4 唐翔先生；

房屋署
(d) 建築師（121）鍾錦財先生；
(e) 規劃師（22）羅振邦先生；

運輸署
(f) 高級工程師／南區張國輝先生；
(g) 高級運輸主任／南區郭裕鋒先生；

奧雅納工程顧問
(h) 副董事陳兆源教授；
(i) 助理顧問龍啓聰先生；
(j) 主任李昌盛先生；
(k) 高級工程師方家灝先生；
(l) 工程師賴灼華女士；以及

ACE Limited
(m) 副生態總監余銘儀女士。

6. 主席請土木工程拓展署代表謝俊達先生簡介議會文件內容。

7. 謝俊達先生介紹薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程的背景及時間表。為配合擬議公營房屋發展，土木工程拓展署計劃最快於 2018 年 9 月初根據《道路（工程、使用及補償）條例》及《水污染管制（排污設備）規例》，就擬建的道路及排污設備工程刊登憲報，諮詢公眾意見。如順利通過相關程序和獲得立法會撥款，工程將於 2020 年年初開展，詳情載於地區發展文件 11/2018 號。此外，為加強與公眾人士的溝通，署方稍後將會聯同有關部門出席南區西分區委員會及於西分區舉辦居民諮詢會，以介紹有關項目及聽取居民的意見。

8. 陳兆源教授以電腦投影片介紹整個工程項目，包括擬建道路及排污設備工程、交通影響評估及紓緩措施、環境影響評估及紓緩措施、樹木影

響評估及補償措施、歷史文物及實施建議等，詳情載於地區發展文件11/2018號附件三。方家灝先生介紹交通影響評估及紓緩措施、公共交通設施及施工期間交通安排等的補充資料。李昌盛先生以模擬照片介紹工程項目。

9. 朱慶虹博士 BBS, JP、柴文瀚先生、林玉珍女士 MH、司馬文先生、陳家珮女士、羅健熙先生、麥謝巧玲博士 MH、張錫容女士 MH、歐立成先生 MH、朱立威先生、徐遠華先生、羅錦洪先生、陳李佩英女士、陳富明先生 MH、譚美寶女士及區諾軒先生提出以下意見及查詢：

交通方面的意見及建議

有關薄扶林道和域多利道路口擬議十字路口的意見及建議

(a) 多位委員對於薄扶林道和域多利道路口擬議的道路改善工程表示關注。署方建議擴闊薄扶林道南行行車線，由兩條行車線增加至四條行車線，一條將會通往雞籠灣北，另一條則繼續向前南行；然而，三條南行行車線於該路口的 70 米後便會收窄至兩條行車線，對於疏導交通並無幫助。再者，薄扶林道北行現時只有兩條行車線，即使署方建議域多利道東行新增一條行車線，若未有計劃擴闊薄扶林道北行行車線，將對疏導增長的車輛流量無顯著作用；

(b) 有委員表示，現時交通擠塞較嚴重的是薄扶林道北行方向，署方卻未有提及有關的道路改善工程。假若薄扶林道和域多利道路口由丁字路口改為十字路口，交通燈號的等候時間將會加長；因此，預計在改善工程完成後，未能改善薄扶林道北行的交通擠塞情況；

(c) 有委員表示，預計薄扶林道和域多利道交界的交通日後將更加繁忙，因此詢問署方有否評估位於薄扶林道消防局及救護站車輛的緊急出口位置；

(d) 有委員表示，明白其他委員對薄扶林道和域多利道路口交通的憂慮，但根據過往經驗，即使顧問公司提交的交通影響評估中顯示擬議工程並不會構成交通問題，議員仍然會有此憂慮；以鴨脷洲邨設立國際學校為例，有委員最初亦對有關的交通影響評估及建議的措施表示質疑，但最後實際的交通情況並未如委員預期中嚴重；

(e) 有委員詢問，就署方建議的薄扶林道和域多利道路口改善工程，署方會否考慮將新增行車線接駁至石排灣道，而非設置迴旋處；

(f) 有委員表示，以交通燈號管制丁字路口的設計，駕駛者或未能因應燈號的轉變而及時停車，容易釀成交通意外；因此，建議薄扶林道

東、西行車線改以天橋、隧道或迴旋處連接擬建行車道，以避免使用交通燈號管制，減低潛在風險；

(g) 有委員建議署方把所有曾經考慮的設計方案提交予委員會審視，以便委員討論以交通燈號管制十字路口是否最合適的設計方案；

<u>要求政府落實興建南港島線（西段）</u>

(h) 多位委員表示，興建南港島綫（西段）對南區居民十分重要，特別是華富邨和置富花園的居民，以及前往瑪麗醫院的人士，並表示署方的簡介並無提及上述鐵路工程，包括有關鐵路的走線及時間表等，擔心華富邨重建計劃未有包括興建鐵路；因此，促請運輸署就薄扶林一帶日後的公營房屋發展計劃，包括連同華富邨重建後合共增加約 11 900 個公營房屋單位作全面而長遠的交通評估，而現時只就有關的五幅土地興建公營房屋所作的交通評估並不全面；

(i) 有委員指出，南港島線（西段）項目並非土木工程拓展署的工作範疇，根據資料所得，政府有意於 2018 年年底，透過路政署邀請香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）就南港島線（西段）項目提交建議書，相信政府不會不落實南港島線（西段）項目；但有委員表示質疑；

(j) 有委員認為，相關部門應汲取南港島線（東段）的經驗，應加入南港島線（西段）的設計概念，並與其他部門加強協調及溝通，以免日後南港島線（西段）一經落實後，卻因有關工程已刊登憲報而無法作出修改，或需因應工程而拆卸部份已興建的項目，浪費資源；

<u>有關其他交通方面的意見及建議</u>

(k) 有委員認為建議較為保守及因循，要求就擬建的道路及排污設備工程刊登憲報前，再次與相關部門進行會面及作出詳細討論，例如討論華富閣附近行人路的詳情，以及巴士站和小巴站的詳細設計。署方的建議或未能切合《香港規劃標準與準則》內的規定，例如在闢設新的公共運輸交匯處時盡可能視乎需要，為候車處提供空氣調節，以及在市民對的士有很大需求的地方設置的士站。市區重建局於觀塘重建項目亦有意落實相關的安排，房屋署及運輸署代表應交代這些安排是否也適用於薄扶林南的公營房屋；

(l) 有委員指出，運輸署曾於 2008 年表示，由於薄扶林道和域多利道交界處附近一帶沒有道路改善工程需要有關土地，因此對於批撥地皮予聖保羅書院小學搬遷至現址沒有意見。然而，現時卻需要在該校附近一帶進行道路改善工程，認為署方欠缺前瞻性。他詢問現時

的交通影響評估的詳情及要求獲取評估報告，並詢問報告內有否包括全面審視薄扶林南及華富邨現址重建後的情況、碧瑤灣及鋼線灣道附近地皮日後的發展；以及瑪麗醫院重建後的交通需求。他強調署方應汲取 2008 年的經驗，在進行交通影響評估時，需全盤審視區內的長遠發展，而非只集中薄扶林道和域多利道的路口改善工程；

(m) 有委員詢問，道路工程的時間表，會否與華富邨重建工程同步進行；

(n) 有委員認為，顧問公司所作的評估不夠深入，並未考慮道路改善工程後所影響的交通流量，例如並未就接駁至新建樓房的新增行車線所帶來的交通流量作出任何評估；

(o) 有委員表示，現階段署方只提供片面的規劃，並未提供仔細的規劃詳情。儘管顧問公司的交通影響評估顯示預計的交通擠塞情況並不嚴重，但居民及議員均十分熟悉地區情況，署方應聽取當區議員的意見；

(p) 有委員建議部門在設計項目中預留足夠停泊位置供救護車、貨車及私家車使用；

(q) 有委員表示，近雞籠灣北迴旋處控制車輛流量的情況將直接影響日後附近一帶的交通，詢問該迴旋處會否因受路面斜度所影響而未能連接石排灣道；

(r) 有委員指出，雞籠灣北擬建工程中的設計如可由單線雙程改為雙線雙程行車，將有助疏導車輛流量；

生態環境的意見及建議

(s) 有委員表示，根據土木工程拓展署於 2017 年向本委員會提交的「薄扶林南擬議公營房屋發展計劃的技術評估結果摘要」，署方指出需要移除的樹木數量由原定方案約 4 580 棵大幅減少至約 2 400 棵；惟現時署方卻指出在用地內有約 5 300 棵樹木，並需要移除約 4 000 棵樹木，認為對生態環境造成極大影響，而署方早前所提供的資料亦有誤導之嫌，未能令委員知悉確實情況，促請署方減少移除樹木的數量；

支持盡快開展華富重建工程

(t) 有委員反映，由於華富邨樓宇需要進行不少的維修工程，華富邨居民大多均希望薄扶林南公營房屋發展計劃可盡快開展，城市規劃委員會（下稱「城規會」）於 2018 年 6 月決定《薄扶林分區計劃大綱草圖》不應作出修訂。其政黨及後進行問卷調查並一共訪問了 532

住戶，當中百分之五十六被訪住戶表示希望可盡快遷至薄扶林南的公營房屋；

(u) 另有委員表示，其政黨亦早已表態希望華富重建工程盡快開展，他希望各項規劃及工程並非以「斬件」方式分開處理，各部門應加強協調及溝通，使各方案更為完備，切合將來的發展，讓居民安居樂業；

行人設施的意見及建議

(v) 有委員認為，署方應考慮將地面行人過路處改為於地底加建行人隧道，以減少地面的人流；

(w) 有委員表示，華富邨長者眾多，因此支持署方在行人路上設置座椅；然而，在施工圖則上未見有關標示；因此，促請署方落實有關設施；

(x) 有委員指出，靠近雞籠灣南用地的擬建行人路設有上蓋，惟對面近華貴邨的擬建行人路卻沒有相類設施，認為除非技術上不可行，否則兩段行人路應同時加建上蓋以便利行人；

(y) 有委員認為，部門道路的設計未夠人性化，當中擬建的道路亦未能與南區整體的道路組成一個緊密的道路網絡。他建議部門利用天橋或隧道以分隔車輛和行人的道路網絡，令居民由家中往外跑步五至十公里亦暢通無阻，無需使用交通燈號及斑馬線等行人過路設施過路，達致人車分隔的效果；

(z) 有委員對接駁雞籠灣南及雞籠灣北的有蓋行人路的設計能否吸引居民使用有所保留；

有關屋邨連接性的意見及建議

(aa) 有委員指出，雞籠灣南的擬建行人路欲將人流帶到雞籠灣北，惟未見任何行人設施連接至華貴邨一帶，以便利雞籠灣南及華貴邨居民的往來，或方便雞籠灣南居民前往華貴邨乘搭公共交通工具，認為此做法有欠理想；

(bb) 多位委員欲了解由雞籠灣南分別步行至雞籠灣北及田灣的所需時間，並詢問署方若日後加建連接至雞籠灣南及華貴邨的行人設施，會否考慮將擬建行人天橋的位置往下移，以便利居民往返華貴邨甚或田灣一帶；

(cc) 有委員表示，希望相關政府部門考慮興建升降機或其他接駁設施，以連接華貴邨與雞籠灣南的行人天橋，並預計未來當區的議員及居民將對興建上述接駁設施有所訴求，因此建議相關部門從最初的規

劃階段便設法連接華貴邨至較近社群，以補足該區設施上的不足之處；

其他意見及建議

(dd) 有委員表示，由於參與是項議程的政府部門或公司代表人數眾多，座位安排過於擠迫，情況有欠理想，並希望日後可即時顯示委員的發言次序，以免造成混亂；

(ee) 有委員指出，政府部門及顧問公司代表於會議上顯示的電腦投影片與區議會網頁上的電腦投影片略有不同，希望秘書處更新網頁上的電腦投影片；

(ff) 有委員要求署方多以立體圖片顯示日後的道路情況，讓委員更能掌握擬議的道路改善工程；

(gg) 有委員表示，希望有關的道路改善工程的質料可沿用水塘水壩所使用的花崗巖，令新增的建築物可融入鄰近環境；

(hh) 有委員表示，由於將來建成樓宇的設計及高度將對數碼港道的樓宇景觀造成影響，因此居民對此表示關注；

(ii) 有委員表示，在委員會會議詢問過於細微的細節並不理想，並認為當區議員對議題份外關心，但只獲兩輪發言機會，略欠不足。此外，他認為讓所有委員發言完畢才讓部門一併回應的安排十分費時失事，建議先讓部門回應部分委員的問題；

(jj) 有委員表示，西分區委員十分重視華富邨重建事宜，因此，欣悉有關部門承諾到西分區委員會與委員探討有關問題；

(kk) 有委員指出，部分用地位處山腳，有可能出現山洪暴發的情況。由於簡報內未見任何有關雨水排放系統的設計，詢問是否已進行有關工程，並希望瞭解若出現百年一遇的大雨，署方將如何把雨水排放至大海；

(ll) 有委員希望日後政府部門能就有關工程的詳細設計，繼續諮詢南區區議會及其他有關持份者的意見；以及

(mm) 有委員建議興建一條單車徑連接華富邨與香港仔，以達致地區性的可持續發展。

（會後補註： 有關第 9(ee)段，土木工程拓展署及顧問公司於會議上使用了新修訂的電腦投影片，署方於 2018 年 7 月 23 日向秘書處提供新修訂的版本，而秘書處已於同日上載至南區區議會網頁。）

10. 主席回應表示，大部份委員就議題發表意見佔多數，而查詢只佔少數；因此，安排所有委員發言完畢才讓部門一併回應。

11. 謝俊達先生綜合回應如下：

(a) 薄扶林南擬議公營房屋發展計劃下的五幅土地是為華富邨重建計劃提供主要的遷置資源，而重建後華富邨的土地仍會用作公營房屋發展；因此，預計人口只會在華富邨重建後才會有較明顯的增長。顧問公司於進行交通評估時，已徵詢運輸署意見，並認為在有關五幅土地發展公營房屋後，擬建道路工程將不會對整體交通情況造成太大影響。於華富邨重建工程完成後，房屋署亦會再次進行交通影響評估；

(b) 最初的可行性研究就擬議發展項目進行了樹木群調查，當時估計受影響的樹木數目為 2 400 棵；其後，署方於工程設計階段再次進行詳細評估及調查，並為每棵樹木的品種進行標籤，發現該地段的樹木數目為 5 300 棵，而受影響的樹木數目則為 4 000 棵。署方已於 2018 年 5 月舉行的城規會會議上補充有關資料，並強調在可行的情況下盡可能移植受影響樹木；

(c) 署方在道路工程上須跟隨設計規格，但亦備悉委員就相關建築材料方面的意見，並於可行的情況下盡量納入設計中；

(d) 雞籠灣北的道路興建工程及房屋發展項目將於同一時期完成，讓居民可使用新建的道路進出屋邨；

(e) 在設計擬議發展項目時，署方將深化照顧長者的設施，例如在有需要的行人路旁加設座椅；

(f) 新建的升降機將連接行人天橋至屋邨平台，以方便居民及長者進出；

(g) 署方曾考慮興建道路連接雞籠灣北、雞籠灣南及石排灣道，但由於雞籠灣北、雞籠灣南與石排灣道高低差較大，須加建天橋才能連接上述地段，惟此項工程會破壞上述地段的生態環境，因此最終未有納入設計中；以及

(h) 回應委員有關排水問題的憂慮，署方已根據既定守則進行排水影響評估，確保在設計上預留足夠排水設施防範暴雨來襲。

12. 鍾錦財先生綜合回應如下：

(a) 由於雞籠灣北在該五幅土地之間佔據一個較為中央的位置，與每幅土地相距的範圍為 500 米內，亦與華富邨和概念方案中預期的華富港鐵站位置相近，相信日後雞籠灣北將成為整項薄扶林南擬議公營

房屋發展計劃下的主要活動樞紐，提供政府機構、社區設施、零售設施及公共泊車位設施；

(b) 政府建議將雞籠灣南和雞籠灣北之間的行人路進行優化，並由土木工程拓展署擴闊該行人道路及加建上蓋，而房屋署亦會於該行人路旁及屋邨範圍內提供升降機設施，以加強兩幅土地之間的連接，便利居民；

(c) 雞籠灣南與雞籠灣北的距離只有 200 多米，而道路亦較為平坦。相反，華貴邨與雞籠灣南（或石排灣道）的水平高度差距較大，與土木工程拓展署商討後，認為於該處興建接駁天橋在技術上非常困難。另外，就距離而言，將來雞籠灣南連接往雞籠灣北的重點設施（如商場、社福設施及公眾停車場等）的距離較連接往華貴邨的設施為短，因此將雞籠灣南連接至雞籠灣北的活動樞紐會比連接往華貴邨為方便；以及

(d) 在華富邨重建期間，華貴邨通往華富邨的現有行人通道，即「富貴橋」會繼續維持服務。署方亦會於重建工程進行期間，在區內維持足夠交通、社區及零售設施，照顧居民日常生活所需。

13. 張國輝先生綜合回應如下：

(a) 土木工程拓展署已就發展薄扶林南公營房屋的五幅土地向運輸署提交交通影響評估報告。運輸署認為，有關報告中的擬議道路均符合現行的設計要求，而建議的交通措施能應付日後該五幅土地上公營房屋發展時的需要；

(b) 由於現時發展計劃主要是應付華富邨居民的遷置，故從人口角度而言，對整體交通的影響不大；

(c) 據了解，當華富邨重建計劃進行時，有關部門將再進行獨立的交通評估，並提交運輸署審批，確保提供足夠的交通配套及緩減措施以應付日後的人口發展需求；以及

(d) 回應委員有關當年通過聖保羅小學規劃申請的關注，署方是根據當時的實際交通情況及規劃資料而向有關部門提供意見。就現時薄扶林道和域多利道路口的交通情況而言，繁忙時段的車輛一般可以在一至兩個燈號循環內駛過，而交通容量亦屬標準範圍內，署方會繼續關注有關路口的交通情況。

14. 方家灝先生綜合回應如下：

(a) 薄扶林道和域多利道路口的交通影響評估，主要考慮薄扶林南五幅政府土地的公營房屋發展的交通情況，當中並未考慮華富邨重建的交通影響；

(b) 擬議工程中交通比較繁忙的路段為薄扶林道的南、北行線。顧問公司曾考慮於上述路口興建高架天橋系統及迴旋處等設施，惟迴旋處的設計需大幅度擴展路口才有成效；然而，當審視薄扶林道及石排灣道的交通流量時，發現當擴闊薄扶林道和域多利道路口，便能有效處理發展項目完成後的交通流量；

(c) 回應委員有關興建高架行車橋的建議，他表示，考慮到地理環境限制，若興建行車天橋則需佔用現有行車線，對道路交通造成不良的影響。此外，因薄扶林道相關的路段較陡斜，若興建高架天橋系統則需要更多的空間去興建一條長距離的高架天橋以連接現有的道路，這樣會對區內的環境及交通有負面的影響，特別在噪音方面等；

(d) 薄扶林道和域多利道交界的路口設計將不會影響薄扶林道消防局救援車輛的出入；

(e) 顧問公司有考慮日後的人口增長及交通運輸需要，以確保有關公共交通運輸設施設計能配合巴士及小巴服務的增長，當中的設施主要包括改善現有在石排灣道及域多利道的路旁停車灣、永久封閉現有華景街公共巴士總站，並改建為華景街停車灣、及於石排灣道建造路旁停車灣等；

(f) 雞籠灣南與雞籠灣北的距離約 200 米，步行時間約三分鐘；而雞籠灣南與田灣的距離約一公里，步行時間約 15 分鐘；以及

(g) 若以興建新的道路來用作接連雞籠灣北及華富道，因華富道位處低位，擬議的道路需要以行車隧道的方式興建，將導致可發展的用地大為減少，同時因可連接華富道位置為彎位，沒有足夠的行車視程，引致交通安全的問題，並會增加工程期間對該區交通的影響。

15. 鍾錦財先生補充表示，若條件許可，香港房屋委員會（下稱「房委會」）會盡量把雞籠灣北及華景街的商業設施安排在接近將來巴士及小巴停車灣的位置，並加建有蓋行人通道，以進一步優化乘客等候及乘坐公共交通工具的環境。他續表示，自 2000 年以來，房委會一直致力於發展配合天然環境的設計，在其項目中進行微氣候研究和使用其他模擬技術，以幫助改善自然通風並減少室內和室外空間的熱量積聚。這不僅可以營造舒適的空間，還可以提供健康和綠化的環境，亦有效地利用房委會現有建造及管理的資源，優化項目的可持續性。另外，雞籠灣北依山而建，自然風的環境比市區為佳。憑藉房委會多年的綠色設計經驗，有信心能在雞籠灣北這

個項目採用可持續、環保及實而不華的設計手法，透過自然通風、綠化及有蓋行人通道等，提供一個舒適的室外空間連接公共運輸設施及巴士候車地方。

16. 方家灝先生補充表示，擬議設計將增加域多利道東行線由一條至兩條，故即使在早上繁忙時段，在域多利道近學校的路旁有頻繁的上落客活動，該路段仍能有一條暢通的行車線讓車輛往返薄扶林道。另外，於工程進行期間，工地範圍內將會提供足夠工程車等候位置，相信不會出現車輛非法停泊而影響交通的情況。基於上述原因，與運輸署商討後建議把域多利道擴寬部份伸延至華富北路口附近，而非至華翠街。

17. 主席表示，部門回應表示於薄扶林道以行車天橋連接新發展屋邨的方案不可行，他詢問運輸署能否以行車隧道取代。方家灝先生回應表示，薄扶林道位於斜坡上，若興建行車隧道便需於斜坡較低處興建，此舉須封閉更長的薄扶林道路段，嚴重影響路面交通；因此，不建議以行車天橋或行車隧道連接新發展屋邨。

18. 司馬文先生、羅錦洪先生、徐遠華先生、麥謝巧玲博士 MH、朱慶虹博士 BBS, JP、黃溢能博士、羅健熙先生、朱立威先生、柴文瀚先生及陳富明先生 MH 提出以下意見及查詢：

交通方面的意見及建議

有關薄扶林道和域多利道路口擬議十字路口的意見及建議

(a) 有委員表示，土木工程拓展署現就有關的五幅土地上興建公營房屋所作的交通評估並不全面，實應連同華富邨重建後增加的公營房屋單位作全面而長遠的交通評估；故此，擴闊於域多利道前往薄扶林道的路口，把該路口的兩條行車線增加至三條行車線未能應付未來需要，促請署方在將相關工程刊憲前盡快處理，不應拖延時間，如留待將來再作改善只會浪費資源及對居民造成更大的影響；

(b) 有委員表示，除薄扶林道和域多利道路口擬議的道路改善工程方案外，知悉顧問公司曾研究其他方案，如行人天橋或隧道等；署方應向委員會提供有關的可行性研究報告，以證明現時的建議為最佳方案，讓委員無需於會議上作詳細討論；

要求政府落實興建南港島線（西段）

(c) 有委員表示，即使政府有意於 2018 年年底，透過路政署邀請港鐵公司就南港島線（西段）項目提交建議書，由於港鐵公司有多條鐵路路線有待興建，故各委員應於不同平台上大力爭取及向政府反映落實興建南港島線（西段）的迫切性，讓政府明白該段鐵路對薄扶林南的整體規劃及發展的重要性，可優先處理南區居民的訴求；

(d) 有委員表示，若薄扶林南公營房屋發展計劃須待南港島線（西段）落實興建才作討論，相信最早一期用作華富邨重建的遷置單位難以於 2025 年落成；

有關其他交通方面的意見及建議

(e) 有委員認為，委員會應譴責部門的回應，並表示該區發展後交通需求會增加，但運輸署於 2008 年對批撥地皮予聖保羅書院小學搬遷至現址沒有意見，顯示署方沒有作出長遠的考慮，而當區居民及香港市民都不能接受如此差劣的規劃；他認為應該公開薄扶林南發展計劃的交通影響評估，包括有關設計和圖則、其他評估資料及統計數字等；

(f) 有委員表示，某一地區是否適宜居住及可持續發展，人車分流是重要指標及未來規劃發展的大方向，希望相關部門考慮；

(g) 有委員表示，部門所提交的交通影響評估，是就五幅發展為公營房屋的土地而非長遠規劃而進行的，作為業內人士，他認為評估結果已達合格或以上的水平；

(h) 有委員詢問交通影響評估有否考慮重型工程車輛的流量；

(i) 多位委員希望房屋署能改善雞籠灣北的巴士站設計，並且不認同署方指雞籠灣北的巴士停泊處不能興建上蓋或參考市區重建局於觀塘重建項目內的巴士站設計。他期望署方能於內部再作商討，並相信薄扶林南發展計劃有足夠的撥款資源落實有關設計；

(j) 有委員詢問，運輸署為何未有於新建的屋邨設置的士站，並表示此舉違反了《香港規劃標準與準則》4.3.1 段的規定；

(k) 多位委員表示，希望相關部門於規劃華貴邨、雞籠灣北、雞籠灣南及華富邨新發展時能提供更有效的交通網絡，例如以行人天橋及隧道貫通上述地區以便利行人；

行人設施的意見及建議

(l) 有委員建議房屋署在進行屋邨設計時，考慮興建更多扶手電梯及升降機，除可增加商業上的交流外，亦可方便居民出入；

(m) 有委員表示，對於發展藍圖中擬建的長廊提供座椅表示歡迎，惟部門未就欄杆的設計提供資料。她期望部門能於進行整體規劃時，提交欄杆的詳細設計圖；

(n) 有委員指出，部門仍未就道路設計「未夠人性化」的意見作出回應；

有關屋邨連接性的意見及建議

(o) 有委員指出，華貴邨華禮樓有一條小路通往石排灣道，如能興建一條由雞籠灣南至華禮樓的行人隧道，便能夠貫通雞籠灣南及華貴邨；

(p) 多位委員表示，華貴邨與華富邨的關係密切，部門應積極考慮設置扶手電梯或升降機等行人設施，以縮短日後華貴邨與附近屋邨之間的距離；

(q) 多位委員表示，儘管地理環境令部門或有困難興建行人設施連接雞籠灣南及華貴邨，惟部門不能就此卻步，應加以研究，相信所涉及的技術問題或會因應有關計劃的發展而得以解決；

(r) 多位委員指出，縱使部門會為擬議發展的五幅土地提供社區設施，惟日後雞籠灣南只會興建兩幢樓宇，與華貴邨現有設施及交通配套相比，相信會有所不足；因此，有需要將已發展成熟的地區與新發展的地方連繫起來，為居民日常所需提供更多選擇，例如多興建行人天橋及連接設施，估計該些設施不會對工程造成太大的財政負擔，希望相關部門能仔細研究；此亦符合政府「人人暢道通行」的政策；

(s) 有委員表示，雞籠灣南及華貴邨之間的垂直距離約 50 米，橫向距離約 120 米，較雞籠灣南往雞籠灣北更近，而日後華富邨重建後只餘下雞籠灣南及華貴邨之間沒有連接，希望相關部門重新考慮加強各屋邨的連接性；

(t) 有委員希望相關部門稍後能就加強社區的連接性提供資料予區議會作諮詢，包括各項設施的模式、地磚及行人通道的設計等；

(u) 有委員表示，加強社區的連接能互補各小區之間社區設施及交通配套的不足，希望委員把握時間聚焦討論，爭取在較早階段盡快落實有關建議，否則在後期才爭取加建設施會遇到更多困難，包括財政及工序問題等；

其他意見及建議

(v) 有委員認為，雞籠灣南的發展未能配合華貴邨及周邊地區的需求，問題在於部門沒有就薄扶林南的整體規劃進行全面研究。他續表示，既然前特首於 2014 年已提出放寬薄扶林南的發展限制，部門便應進行全面規劃，除了房屋的發展，亦應有完善的交通配套設施如興建南港島線（西段）、設立古蹟公園並以樹林作公共空間等；

(w) 有委員指出，計劃中擬議興建位於雞籠灣北的道路，不但與置富花園的雅緻洋房只有 50 米的距離，而且鄰近前牛奶公司牧場等古蹟。他要求部門提交方案，確保施工期間不會影響雅緻洋房的居民及破壞有關古蹟；

(x) 有委員建議部門進行公眾諮詢時，能提供立體模擬圖，使市民對計劃有更深入的瞭解及認識；

(y) 有委員詢問華富邨重建的時間表詳情，包括刊憲日期、工程所須時間及預計入伙日期等；以及

(z) 多位委員表示，理解重建華富邨時間緊迫，因此希望日後相關部門提出修訂方案時，委員會可額外召開會議作詳細討論；另有委員建議，會後將尚未處理的事項以列表方式跟進。

19. 謝俊達先生綜合回應如下：

(a) 土木工程拓展署曾與運輸署商討擴闊域多利道至華翠街，但經研究後，在該處近聖保羅書院小學增加一條行車線已經足夠。若過度擴闊域多利道則會削減部份房屋用地，減少建屋的數目；

(b) 交通影響評估的內容涉及複雜的技術分析或可能有一些比較敏感的資料，署方須小心處理。署方曾於區議會及城規會解釋交通影響評估的結果，並提出交通改善措施的建議，署方亦已於 2017 年 8 月向城規會提供主要技術資料及數據，市民可於城規會網站下載有關資料。就委員要求提供交通影響評估的資料，署方可考慮於會後向委員提交進一步資料；

(c) 署方的工程建議中已盡量連接各房屋用地，但整區的連貫性屬於工地平整及基礎設施工程以外事宜，須與運輸署及相關部門再作研究；

(d) 現時擬議的升降機數目已足夠讓居民方便地往返屋苑平台及巴士站；

(e) 在進行詳細設計時，署方會考慮於擬建的行人通道加設座位及欄杆等設施；

(f) 工地平整及基礎設施工程時間緊迫，署方計劃最快於 2018 年 9 月

初就擬建的道路及排污設備工程刊登憲報，有關程序需時 9 至 11 個月；期望 2019 年中通過計劃，於 2019 年第四季提交至立法會財務委員會申請撥款，工程將於 2020 年初開展。完工後會分批交由房委會建屋，如一切順利，第一批居民將於 2025 年入伙；以及

(g) 有委員表示，除薄扶林道和域多利道路口擬議的道路改善工程方案外，知悉顧問公司曾研究其他方案，如行人天橋或隧道等，署方可於會後提供可行性研究報告的補充資料。

（會後補註：(i) 就委員要求提供交通影響評估的資料，土木工程拓展署已在 8 月 24 日就要求提供交通影響評估的資料的事宜向相關委員回覆。由於交通評估報告涉及很多複雜的技術分析及一些敏感資料，須要向相關政府部門諮詢該評估報告內的敏感資料是否適宜披露。雖然如此，有關薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程的交通影響評估內一些主要評估結果、結論及交通技術資料和數據，已於 2017 年 8 月諮詢城規會時發放給公眾參考。如有需要，委員可參考城規會一般事項文件：MPC Paper No. 5/17, "Proposed Amendments to The Approved Pok Fu Lam Outline Zoning Plan No. S/H10/15" 的附件六第三章。有關資料，可在城規會網站下載（https://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/587-mpc_5-17.pdf）。

(ii) 就委員要求提供交通方面可行性研究的補充資料，如行車天橋或隧道等，土木工程拓展署表示，顧問公司考慮了薄扶林道的地理環境限制，薄扶林道相關路段較陡斜，若興建高架天橋或行車隧道則需要興建一條長距離的高架天橋或行車隧道，才能連接現有的道路，這樣會佔用更多的空間，同時該高架天橋或行車隧道的落腳點則需佔用現有行車線，在興建時亦須封閉較長的一段薄扶林道及石排灣道，對道路交通及區內的環境造成負面的影響。綜觀上述，興建高架天橋或行車隧道的方案並不可取。然而，當顧問公司審視薄扶林道及石排灣道的交通流量時，發現採取目前於域多利道和薄扶林道路口的道路改善工程，便能有效處理薄扶林南擬議公營房屋發展項目完成後的交通流量。）

20. 鍾錦財先生綜合回應如下：

(a) 就華富邨重建的時間表，城規會已於 2018 年 6 月通過有關土地用途改劃申請的薄扶林分區計劃大綱草圖，稍後會交由行政長官會同行政會議批准，署方會就五幅改劃土地及華富邨重建與規劃署及有關部門聯繫並擬備發展參數。程序上，政府須先通過改劃分區計劃大綱圖的法定程序，改劃上述五幅土地的規劃用途。在完成有關改劃程序及就擬議發展完成規劃大綱後，有關土地的公營房屋落成量、時間表和公營房屋類別才可確定，屆時會盡快開展研究華富邨的重建方案並諮詢受影響的居民、商戶及社福機構等。五幅土地的地盤平整及基礎設施工程預計將於 2020 年年初開展，假如各項程序依期順利完成，最早一批用作華富邨重建的遷置單位可望於 2025 年落成；

(b) 鑑於華富邨重建的規模和複雜性，署方須從各方面作出詳細研究，才能確定其重建的期數、範圍、時間表、房屋類別及其他細節；

(c) 政府將於 2018 年之內邀請港鐵公司就南港島線（西段）提交建議書，署方稍後會與港鐵公司緊密合作。華富邨重建須考慮銜接南港島線（西段）的鐵路走線和其落實的時間表；

(d) 華富邨重建項目內會締造人性化環境，例如設置環保設施、綠化有蓋行人通道、無障礙通道、扶手電梯及升降機系統等；

(e) 署方會就華富邨重建的契機，進一步優化現有的行人接駁系統，例如興建天橋接駁華景街和華富邨華景樓則之平台，以及華樂徑和雞籠灣北；以及

(f) 五幅土地的主要活動樞紐及重點設施集中於雞籠灣北，與雞籠灣南的距離亦只有 200 多米；將來雞籠灣南連接往雞籠灣北的重點設施的距離較連接往華貴邨的設施（如商場及社區會堂）為短，因此將雞籠灣南連接至雞籠灣北的活動樞紐會比連接往華貴邨的設施為方便。另外，雞籠灣南（或石排灣道）與華貴邨兩者的水平高度差距亦十分大，與土木工程拓展署商討後，認為於該處興建接駁天橋在技術上非常困難；但署方備悉委員的意見，會與土木工程拓展署再探討。

21. 陳兆源教授綜合回應如下：

(a) 就委員擔心興建位於雞籠灣北的道路工程施工期間，會影響鄰近置富花園的雅緻洋房及歷史文物，他表示雅緻洋房距離工程位置甚遠，惟有一座評定為三級歷史構築物較靠近工程位置；

(b) 雅緻洋房附近的石層外露，估計該範圍石層十分高，顯示雅緻洋房

的地基十分穩固而沒有鬆動的泥土，相信因工程引致地面沉降的機會頗微；至於評定為三級歷史構築物，其接近工程的位置是該構築物的平台，而構築物主體則靠近雅緻洋房。為保障構築物的安全，承辦商在施工期間，會在雅緻洋房及評定為三級歷史構築物安裝監察儀器，以監察地面沉降及裂痕問題，一旦出現不正常沉降，承辦商將暫停施工並進行補救措施，待補救措施實施後才復工；以及

(c) 在展開詳細設計後，顧問公司會仔細研究施工方法，但已知悉將涉及擋土牆的工程，而形式上可能會使用螺旋樁擋土牆或混凝土擋土牆。其中使用螺旋樁擋土牆對地面沉降及水土流失的影響較少。

22. 方家灝先生回應表示，工程完成後，有關道路將有足夠空間讓雙層巴士及消防車等大型車輛行駛（包括轉彎）；而在施工期間，預計工程車輛將主要使用薄扶林道，顧問公司會根據現有的設計標準，設計合適的道路讓巴士及消防車有足夠空間行駛。

23. 張國輝先生回應表示，域多利道近薄扶林道的路口，只於早上一段短暫的繁忙時間出現車輛數量較多的情況，故土木工程拓展署建議於域多利道近薄扶林道路口至華康街一段新增一條行車線，已足夠應付擬議發展帶來的交通需求。他續表示，早年獲批准的聖保羅書院小學現址土地的規劃申請，並未影響現時就五幅土地的發展而提出的道路改善措施。運輸署將來在收到房屋署就華富邨重建項目而進行的交通影響評估報告時，會審慎審批以確保項目帶來的額外交通流量，有相應的道路配套或改善措施配合。

24. 郭裕鋒先生回應表示，有關建議於雞籠灣北設置的士停車設施，運輸署會視乎雞籠灣北的公共交通規劃情況而考慮各種的公共運輸設施，包括巴士、小巴及的士。

25. 羅振邦先生回應表示，五幅土地是為華富邨重建計劃提供主要的遷置資源，預計薄扶林地區人口只會在華富邨重建後才會有較明顯的增長。房屋署會在華富邨重建開始前，再進行獨立的交通影響評估，並提交運輸署審批。有關的交通影響評估不但會考慮華富邨重建落實後的發展參數，亦會考慮中環灣仔繞道及南港島線（東段）鐵路通車後薄扶林地區的實際交通流量，並適時把南港島線（西段）的發展參數及數據包括在交通影響評估之內。政府部門在有需要時會提出交通緩解措施，以確保華富邨重建不會對附近主要道路的運作造成不可接受的交通影響。

26. 主席總結時表示：

(a) 薄扶林南擬議公營房屋發展計劃為南區重大的房屋發展計劃，各委員已就計劃下擬建的道路、交通及行人設施、環境美化工程、工程期間對社區的交通及環境所造成的影響、薄扶林南將來整體規劃及發展，以及與周邊社區的融合（如建議加建連接雞籠灣南與華貴邨的行人通道）等等，提出不少寶貴意見；其中就可持續發展、如何令設計更切合市民需要、應付人口老化、加強社區連接等提出具建設性的意見，希望有關部門能作出考慮及於研究後落實有關建議；

(b) 南區居民對華富邨重建的訴求甚殷，而是項議程所涉及的工程乃落實華富邨重建不可或缺的部分；委員會對薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程之道路及排污設備工程的整體建議沒有反對，惟甚多委員對薄扶林道和域多利道的路口設計尤表關注，擔心日後有可能造成交通擠塞及安全問題；

(c) 以社區事務及旅遊發展委員會過往討論有關教育局將前鴨脷洲聖伯多祿天主教小學校舍分配予國際學校的經驗為例，指出全憑該委員會當時積極提出各種有可能預見的交通問題，並強烈要求教育局及運輸署提出解決方案，才能令該區的道路至今暢通無阻，未有對鄰近的交通構成影響。參考上述例子，委員會促請相關部門正視有關薄扶林道和域多利道路口設計的意見，並批評相關部門未有就是項工程進行整體規劃，包括未有一併考慮南港島線（西段）的規劃發展，卻將工程分拆成不同項目諮詢委員會的意見，做法有欠理想；

(d) 由於是項工程涉及多個部門的工作範疇，為使各部門更有效地跟進委員會的意見，建議致函政務司司長反映委員會的意見，希望司長協助統籌各部門的工作，包括土木工程拓展署、運輸署、房屋署及規劃署等，共同尋求解決方案，特別是釋除居民及委員會對該區交通方面的疑慮，以免有關安排（尤其是薄扶林道和域多利道的路口設計）日後成為區內長遠的隱患；以及

(e) 現階段部門提供的資訊僅可作初步諮詢，期望相關部門日後提交所有擬建工程的詳細設計方案，委員會將會額外召開會議作詳細討論；此外，委員會亦要求部門加強進行地區諮詢工作，包括蒐集南區西分區委員會及西分區居民的意見。委員會希望日後有關部門能就相關計劃的不同階段，繼續諮詢南區區議會及其他有關持份者的意見，令各項工程得以順利進行。

（會後補註： 委員會已於 2018 年 8 月 29 日致函政務司司長反映意見，相關信件載於附件一。）

議程三: 動議：展開斜坡工程時須加入擴濶道路及加建行人路
（此項動議由馮仕耕先生提出）
（地區發展文件 12/2018 號）

（譚美寶女士及羅少芳女士於下午 5 時 09 分離開會場，而陳家珮女士及羅健熙先生分別於下午 5 時 10 分及下午 5 時 37 分離開會場。）

27. 主席歡迎下列部門代表出席會議－

土木工程拓展署土力工程處
(a) 高級土力工程師／工程管理 2 任照輝先生；
(b) 土力工程師／工程管理 12 葉寶祥先生；以及

運輸署
(c) 工程師／南區 1 麥卓欣女士。

28. 主席表示，是項動議由馮仕耕先生提出，並獲陳李佩英女士和議，動議內容如下：

「鑑於海灣區和赤柱及石澳區的道路及行人路依山而建，而且建造已久，近年這兩區內不斷有新發展，道路及行人路已超出負荷。然而，土木工程拓展署一直為南區的斜坡進行長遠防治山泥傾瀉工程，這兩區內的道路及行人路可透過進行斜坡工程時，同時進行擴濶道路及加建行人路工程。長遠而言既可防治山泥傾瀉，亦可保障駕駛者及行人安全。因此，南區區議會強烈要求土木工程拓展署展開斜坡工程時須加入擴濶道路及加建行人路。」

29. 主席請馮仕耕先生及陳李佩英女士介紹其動議。

30. 馮仕耕先生介紹動議，內容撮錄如下：

(a) 有關議題已在議會討論多時，相信議員對動議內容耳熟能詳；
(b) 希望土木工程拓展署進行斜坡維修工程時，考慮與其他部門例如運輸署及路政署研究擴闊道路及加建行人路的可能性；
(c) 海灣區和赤柱及石澳區的道路大多依山而建並使用多年，不但狹窄且缺乏行人路。隨著地區的發展，進出該區的車輛有所增加，令道路不勝負荷；根據運輸署及警方的資料顯示，該區每年均會發生不

少交通意外，令該區交通擠塞的情況變得更為嚴重；

(d) 對土木工程拓展署的書面回覆感到失望，雖然使用泥釘鞏固斜坡的方案對環境影響較少，但方案未能解決因道路狹窄而引致的交通意外或減少因缺乏行人設施而令行人在道路上行走的危險；

(e) 希望土木工程拓展署除有效率地進行鞏固斜坡工程外，亦能平衡地區的需要；以及

(f) 欣悉運輸署主動使用不同方案擴闊行人路及行車道，希望部門除與發展商及相關部門商討興建行人路外，亦能提供交通意外的數據予土木工程拓展署及議會參考。

31. 陳李佩英女士就動議作出補充，內容撮錄如下：

(a) 海灣區和赤柱及石澳區的道路發展，從未被政府列入長遠道路規劃中，而香港現有的主要道路幹線及正在規劃和興建的道路幹線亦未有包括上述地區；

(b) 近十多年來，以上地區居民的人口不斷增加，而不少著名景點亦被列入香港旅遊發展局的宣傳資料，令旅遊業發展迅速，但該區的道路發展卻未能應付旅客人數及交通需求的增長。以上地區的道路及行人路淺窄，導致交通擠塞，而超過百年亦未有發展的大潭水壩的道路是典型的例子；

(c) 認為政府長期欠缺為海灣區和赤柱及石澳區的道路作長遠規劃。雖然南港島線（東段）的開通改善了大部份南區居民的交通需要，但海灣區和赤柱及石澳區的居民仍然飽受交通問題的影響，該區的地區發展及旅遊發展亦停滯不前；以及

(d) 因政府對現時海灣區和赤柱及石澳區的道路及交通發展苦無良策，她建議在改善工程上著手，並認為可透過土木工程拓展署的斜坡防治山泥傾瀉工程，同時進行擴闊道路及加建行人路的工程。雖然部門的書面回覆指方案未必可行，但她認為部門應繼續構思可行的方案，回應海灣區和赤柱及石澳區居民的訴求。

32. 司馬文先生表示，早於 2012 年便提出了相關議題，並對部門的回覆與當時完全相同表示不滿。土木工程拓展署主要關注如何根據風險評估而實施鞏固斜坡工程，並指部門往往憂慮如進行在運輸署管轄範圍下交通工程，整體工程進度或會有所延誤，故沒有把當中擴闊道路及加建行人路的工作納入工程中，且沒有進一步研究有關道路的改善方案。他續表示，自 2012 年以來，已有多處的斜坡工程完成，包括大浪灣附近的停車區、石澳道、大潭道及香島道；當中涉及的斜坡並不陡斜，亦包括一些比較平坦的土地。他認為若土木工程拓展署能在該處加建行人路應不會影響私人地

段或工程時間表。此外，他希望瞭解若道路改善工程及鞏固斜坡工程將分開進行，是否須進行兩次的封路措施及臨時交通管理措施。

33. 任照輝先生回應表示，署方將於海灣區和赤柱及石澳區十數處進行路邊斜坡的鞏固工程，全部涉及陡峭的斜坡，而其中有部份斜坡位於郊野公園範圍內，亦有部份斜坡連接著私人土地或通往私人土地的通道。若於陡峭的斜坡擴闊道路及加建行人路，工程將需要大量挖掘泥土及岩石和砍伐樹木，對環境造成很大的破壞。另外，當挖掘大量泥土及岩石時，工程將對公眾構成危險，因此封路的時間會比較長，封閉的路段亦不能隨時按需求重開。故此，於展開斜坡工程時加入擴濶道路及加建行人路，在技術上並不可行。再者，斜坡工程的延誤亦會使公眾面對山泥傾瀉的風險的時間加長，這是不符合長遠防治山泥傾瀉計劃的目標。過往數年每年海灣區和赤柱及石澳區都有山泥傾瀉發生；因此，上述的鞏固斜坡工程應盡早完成。

34. 麥卓欣女士回應表示，運輸署的回覆已詳列於文件附件二，署方就議題沒有進一步補充。

35. 柴文瀚先生、麥謝巧玲博士 MH、司馬文先生、陳李佩英女士及馮仕耕先生繼續提出以下意見及查詢：

(a) 有委員表示，現時政府預算已預留過億計的撥款予有關部門進行防治山泥傾瀉計劃，日後若有斜坡工程項目，部門應同時考慮擴濶道路及加建行人路，並於可行的情況下同時進行相關工程。他續表示，事實上，若有斜坡有需要興建護土牆，有關部門會較易尋找地方興建行人路，而以開山方法方式興建行人路亦未見有太大的困難；有關例子可見於薄扶林南公營房屋發展計劃及華富邨重建的項目；

(b) 有數位委員表示，雖然部門希望盡早處理斜坡的山泥傾瀉問題，避免因擴濶道路及加建行人路而令山坡倒塌，造成傷亡及金錢上的損失；但如不擴濶道路及加建行人路亦會涉及交通和行人的安全問題，兩者須平衡處理；此外，題述事宜已討論多時，而動議目的亦並非阻止進行防治山泥傾瀉計劃或增加工程的危險性，大家均希望問題能得到結論，包括哪些道路已落實、將計劃或不會進行改善工程，以免出現永續討論的情況，令市民誤以為議會沒有作出跟進。委員希望部門之間加強合作，共同制定整體的改善計劃；

(c) 有委員表示，文件中部門的回覆並沒有提及海灣區和赤柱及石澳區的斜坡，經勘探後可否擴濶道路及加建行人路，以及哪些斜坡應作

出改善工程。她指出，議員不斷提出相關的議題已顯示其重要性，並希望藉此施加壓力令部門處理問題。她認為議員鍥而不捨的精神值得讚許，要求有關部門多聽取議員的意見；

(d) 有委員表示，土木工程拓展署仍未回覆，若道路改善工程及斜坡鞏固工程同時進行，較兩者分開進行，會否於時間及金錢上更有效益；他認為兩者如分開進行，只會浪費時間及資源。他指出，於六年前已於議會上提出相關議題，但土木工程拓展署及運輸署並未有共同合作處理問題。他表示，當時的有關斜坡未有作出道路改善工程，如現時進行成本已有所增加。此外，他要求運輸署提供南區道路的地圖，並清晰顯示區內近斜坡位置不符合標準的道路、欠缺行人路（包括單線及雙線）；以及因道路狹窄而令車輛需要減速的確實位置，以便作出跟進。有委員同意運輸署應提供有關資料；以及

(e) 另有委員表示，負責研究、檢討及監管斜坡的部門，應列出須進行道路改善工程的清單供議會及相關部門研究，以便早日制定計劃。她續表示，大潭的道路一直進行斜坡工程，卻沒有進行擴濶道路及加建行人路以便利市民，反映部門沒有積極進行改善工作。她促請部門盡早處理問題，節省日後補救的時間及資源。

36. 任照輝先生回應表示，長遠防治山泥傾瀉計劃內的斜坡鞏固工程，是根據山泥傾瀉的風險而訂定工程的先後次序；因此，被挑選的斜坡均有必要盡快完成工程。經土木工程拓展署評估後，由於現時需要處理的斜坡較陡峭，難以同時擴濶道路及加建行人路。有鑑於此，暫時未能確實斜坡鞏固工程，及擴濶道路及加建行人路工程同時進行時，效率上會否有所分別。

37. 麥卓欣女士回應表示，運輸署不定時會收到其他部門的諮詢文件，署方會在可行的情況下提出擴濶道路及加建行人路的要求。過往，在大潭道近港島徑第七段出入口，淺水灣道 102 號及黃麻角道一號的發展項目中，發展商／相關部門已應署方要求，協助興建或擴闊了相鄰的行人路段，署方將來亦會繼續與各部門合作加建行人路。署方將於會後提供有關交通意外的數據及道路的資料。

（會後補註： 運輸署提供有關交通意外的數據及道路的資料分別載於附件二及附件三。）

38. 區諾軒先生表示，政府每年撥款數十億元進行防治山泥傾瀉計劃，在資源充裕的情況下，認為部門應能於進行斜坡鞏固工程時，同時擴濶道路及加建行人路。他建議有關新增項目，例如考慮於斜坡興建護土牆，並

於工程中同時擴濶道路及加建行人路。他續表示會於區議會外，透過其他渠道作出爭取。

39. 主席請各委員就動議進行表決。動議在 16 票贊成（即所有當時在場的委員）、無人反對及棄權的情況下獲得通過。

40. 主席總結時表示，動議的投票結果已清楚顯示委員會的意見及立場，相關部門應就訴求加以研究，期望各政策局／部門能於政策、撥款及具體執行上作出配合。委員會對於土木工程拓展署未能就任何斜坡進行道路改善工程表示不滿，認為部門除了須顧及因斜坡山泥傾瀉而造成的傷亡外，亦不能忽略因道路狹窄而導致的交通意外，而部門之間應加強合作，不應各自為政。最後，主席要求有關部門就已通過的動議，即「展開斜坡工程時須加入擴濶道路及加建行人路」作出研究，並於下一次會議上向委員報告最新的研究結果。

議程四： 位於深水灣的直徑 450 毫米污水壓力喉管修復工程第一期—深水灣泳灘附近的香島道路段
（此項議程由渠務署提出）
（地區發展文件 13/2018 號）

（黃溢能博士、張錫容女士 MH 及司馬文先生分別於下午 5 時 47 分、下午 5 時 48 分及下午 5 時 53 分離開會場。）

41. 主席歡迎下列部門代表出席會議－

渠務署
(a) 高級工程師／港島東盧世昌先生；
(b) 工程師／港島東（5）曾錦鋒先生；以及

環境保護署
(c) 環境保護主任（排污基建）62 戴煜海先生。

42. 主席請渠務署代表曾錦鋒先生簡介議會文件內容。

43. 曾錦鋒先生介紹位於深水灣的污水壓力喉管修復工程的背景及安排，詳情載於地區發展文件 13/2018 號。

44. 馮仕耕先生及羅錦洪先生提出以下意見及查詢：

(a) 有委員表示，渠務署已於會前向他詳細解釋擬修復工程的技術問題，並理解修復工程的迫切性，他對工程大致上表示支持。他詢問三個月的施工期能否縮短，並希望瞭解施工期間，壓力喉管停止運作七日對區內有何影響及能否減少停止運作的日數。他希望署方能繼續與區內持份者保持密切聯繫，盡量減少對居民的影響；以及

(b) 有委員表示支持擬議修復工程，並希望署方能安排壓力喉管停止運作期間，污水的排放時段能配合潮汐漲退，讓海水於大潮時稀釋排出的淨化水。

45. 曾錦鋒先生綜合回應如下：

(a) 三個月的施工期包括了有關的準備工作，實際工程其實少於三個月；由於 2018 年 12 月至 2019 年 2 月並非泳季，因此安排於該段日子進行工程。渠務署將避免擬修復工程與沙灘有活動舉辦的日子重疊；

(b) 由於工程涉及清潔、監察及接駁等工序，而完工後亦需進行水壓測試，因此在現有技術下，壓力喉管停止運作的日數不能少於七日；

(c) 渠務署會與海洋公園及各有關遊艇會保持聯絡，並於工程開始前通知有關團體，避免工程與他們舉辦的活動同時進行；以及

(d) 同意大潮時排出淨化水對水質的影響最輕微，署方將盡量作出安排及配合。

46. 主席總結時表示，老化的污水壓力喉管對公眾安全、交通及環境帶來威脅，渠務署的預防性修復工程能避免因壓力喉管損毀而帶來的安全隱患，因此委員會對計劃表示支持。主席請渠務署備悉委員的意見及建議，並加以研究；而於工程進行期間，應盡量減少對市民日常生活、周遭環境及交通的影響。

議程五： 有關南區規劃及工程事宜進展報告
（地區發展文件 14/2018 號）

（任葆琳女士及馮仕耕先生於下午 6 時 30 分離開會場。）

47. 主席歡迎下列部門代表出席會議－

食物環境衞生署
(a) 南區衞生總督察 1 韋金發先生；
(b) 高級衞生督察（潔淨／防治蟲鼠）劉偉祥先生；

水務署
(c) 署任高級工程師／顧問工程管理 6 何趣衡女士；以及

艾奕康有限公司
(d) 駐地盤高級工程師陳煒堂先生。

(I) 曾於會議討論而須跟進的事項

- **前石澳石礦場用地（附件一 — 討論文件第 2 頁）**

48. 柴文瀚先生詢問委員會會否主動跟進前石澳石礦場用地的規劃事宜，例如提交申請改劃該地為休憩或臨時康樂用途，以免該地用作其他用途。

49. 陳李佩英女士表示，赤柱及石澳區如大浪灣一帶道路狹窄，而該區的人流增長亦導致候車時間增加，因此部門在進行任何規劃前應考慮附近一帶的交通容量，並促請規劃署、運輸署及路政署慎重地聽取居民意見。

50. 李潔德女士回應時表示，規劃署備悉委員意見。現時署方就相關用地發展進行前期資料搜集，如檢討該土地用途時，會進行交通評估及研究相關發展對周遭環境可能造成的影響。

51. 柴文瀚先生表示，將考慮於下一次會議提出將前石澳石礦場用地，改劃為臨時康樂用途的議程，並要求地區設施管理委員會作出研究及諮詢公眾，以免該地被規劃為住宅用地。

- **改善南區各村的渠務系統：薄扶林村（附件一 — 討論文件第 3 頁）**

52. 馮仕耕先生詢問，黃竹坑新圍村公廁確實的施工日期。

53. 劉偉祥先生回應表示，食物環境衞生署（下稱「食環署」）已於2018年7月上旬與康樂及文化事務署（下稱「康文署」）進行土地交收，並會盡快將土地交予建築署安排圍板，計劃於2018年7月下旬施工。

- **珍寶碼頭旁政府土地提供利民設施（附件一 — 討論文件第5頁）**

54. 羅錦洪先生表示，珍寶碼頭旁增設公廁是有必要及具迫切性，但多年來食環署均表示有關建議沒有新的進展。若署方認為建議不可行，他認為應刪除有關事項。

55. 劉偉祥先生回應表示，部門會不斷檢討公廁事宜，包括其數量。現階段珍寶碼頭附近興建公廁的建議並沒有進一步的進展，而附近的深灣道已設有公廁供市民使用。

56. 羅錦洪先生表示，珍寶碼頭增設公廁的原意是方便遊客，但若短期內未能實行，他建議豎設指示牌提醒及指示遊客使用深灣道的公廁。另外，他對該公廁的衞生情況表示關注。

57. 徐遠華先生表示，早年他曾建議於珍寶碼頭旁增設公廁，但鑑於該處附近亦設有公廁，因此食環署並沒有落實該建議。現時珍寶碼頭附近的休憩處使用量增多，而珍寶碼頭亦是一個標誌性的景點，若欠缺公廁則會對市民和遊客造成不便及從旅遊角度而言，影響香港的形象。他續表示，有居民反映曾有遊客因未能找到公廁，便於休憩處的草叢內便溺，影響環境衞生，故促請部門盡快落實增設有關公廁。他亦指出，珍寶碼頭旁的垃圾站位置曾於過往設有臨時公廁，希望食環署能於會後提供有關的詳細資料。

58. 主席總結時表示，食環署須繼續跟進珍寶碼頭附近增設公廁的建議，訂定有關的時間表；於短期而言，可考慮豎設指示牌提醒及指示遊客使用深灣道的公廁，並改善該公廁的清潔。最後，他促請食環署應委員的要求，於會後提供過往珍寶碼頭旁的垃圾站位置臨時公廁的資料。

（會後補註： 食環署已於2018年8月2日與徐遠華議員聯絡，告知他該署於過往五年內並沒有就珍寶碼頭旁的垃圾站位置設置臨時公廁。）

(II) 規劃署於南區的規劃工作進展報告

- **圖則編號 S/H10/16（附件二 — 討論文件第 6 頁）**

59. 柴文瀚先生詢問，有關《薄扶林分區計劃大綱草圖編號 S/H10/16》，下一階段是否由行政長官會同行政會議審批圖則，並希望瞭解相關程序的時間表。

60. 李潔德女士回應時表示，有關行政長官會同行政會議審批該圖則的時間表將有待確實，預計大約為 2018 年 8 月或 9 月；而土木工程署及房屋署亦會按其計劃推展有關工程。

(III) 南區其他工程進展報告

- **工務編號 191WC/A（工程合約編號 12/WSD/10）（附件四 — 討論文件第 11 至 14 頁）**

61. 任葆琳女士表示，水務署就工程延期事宜已於會前多次與她進行會面，並向她解釋工程遇到的困難及展示相關照片，例如石層過於堅硬而難以鑽破等問題。她亦欣悉水務署有派員出席是次會議，並聽取委員會的意見，於進展報告中詳細列出工程的地點。她續表示，工程延誤對居民影響甚深，尤其香港仔市中心交通繁忙，很多大規模路面工程或交通規劃都因而受阻，因此已經與不同部門討論合作方案。就此，她詢問水務署在有關方面遇到的困難、工程進度及未來計劃。

62. 柴文瀚先生欣悉水務署出席是次會議，冀日後能繼續出席會議。他希望瞭解除香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）的隧道工程外，其餘的工務工程是否已評估各因素，並按照最新修訂的預計完工日期於 2018 年下旬完成。他表示，預計竣工日期應按實際情況作推算，並要求水務署解釋香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）的隧道工程延誤的原因。

63. 何趣衡女士綜合回應如下：

(a) 進展報告內的預計竣工日期，已是根據最新情況及已知資料作出估算，但由於工程進行期間可能會出現很多未能預計的困難，因此會影響原定預計的竣工日期；

(b) 香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）的隧道工程（即項目(j)），涉及建造三個豎井及挖掘兩條直徑超過兩米的隧道，以敷設兩條新食水水管。現階段已完成建造三個豎井，並正進行隧道挖掘工作，但鑑於以下原因，工程進度有所延誤：(i)工程原定採用開坑挖掘法敷設新水管，但因道路交通繁忙，未能得到有關部門的許可，故須轉用無坑挖掘法；(ii)在工程進行期間，水務署發現地下公共設施密集；(iii)石層比預期中堅硬；(iv)地下水出現滲漏；(v)為保障工人安全，雨天時須暫停隧道工程；以及(vi)在挖掘過程中發現並無記錄的混凝土支柱，須研究並諮詢相關部門。承建商已增派人手，分派多隊挖掘員工在每條隧道的兩端同時進行挖掘，並嘗試採用不同的方法挖掘堅硬的原始石層，冀縮短挖掘時間，加快工程進度。水務署感謝當區議員的協助及意見，並會繼續與有關部門商討奉天街工地能如何配合相對應的工程；以及

(c) 有關香港仔濾水廠附近的工程（即項目(c)），於進行水管接駁工程的前期工作時，發現現場供水情況與預計不同，需要額外時間處理停水安排及其他細節，冀能於 2018 年 8 月完成接駁。

64. 任葆琳女士表示，會與水務署保持溝通，希望署方能繼續主動報告工程的最新進展及出席會議，並靈活處理工程事宜。她續表示，委員亦有責任監督及跟進工程。

- **工務編號 191WC/A（工程合約編號 3/WSD/12）（附件四 — 討論文件第 15 頁）**

65. 陳富明先生 MH 表示，希望瞭解田灣街行人路及行車路接駁水管工程（即項目(a)）的明確竣工日期。另外，為盡量減低因工程造成的交通擠塞，他重申應避免收窄石排灣道上游的行車道，並促請署方接納其意見。

66. 何趣衡女士回應時表示，田灣的水管接駁工程預計於 2018 年 7 月進行接駁工作、2018 年 8 月上旬進行廢除舊有喉管工作；以及 2018 年 8 月下旬進行路面修復工程。水務署會加強監督工程，希望減少對居民的影響。

- **工務編號 341DS（附件四 — 討論文件第 17 頁）**

67. 有關「淨化海港計劃第二期甲－改善昂船洲污水處理廠及初級污水處理廠工程」，柴文瀚先生表示，該項目預計於 2018 年 3 月竣工，但文件

顯示尚有工程仍未完成；為此，他希望渠務署能於會後向委員會提供相關資料，包括照片展示工程進度及完工情況，以便委員作出跟進。

68. 凌志偉先生回應表示，他會將有關意見轉達渠務署，並請署方向委員提供相關資料。

（會後補註： 沙灣、數碼港和華富基本污水處理廠的改善工程經已完成，而香港仔和鴨脷洲基本污水處理廠的改善工程大致完成。香港仔基本污水處理廠只剩下少量園林美化工程。至於鴨脷洲基本污水處理廠，剩下的工程包括一段位於外圍圍牆安裝和一段路面舖設工程及園林美化工程。這些工程預計 2018 年 12 月完成。沙灣、數碼港、華富和香港仔基本污水處理廠的完工相片和鴨脷洲基本污水處理廠最近的外圍工程相片載於附件四。）

(IV) 食物環境衞生署南區小型工程進展報告（附件六 — 討論文件第 24 頁）

69. 柴文瀚先生詢問，食環署就興建新圍村公廁工程於附件一提供的補充資料是否與此進展報告附件六相關。劉偉祥先生回應時表示，附件一的補充資料為興建新圍村公廁工程的簡介資料，包括有關設計標準、施工期、興建後公廁設施、現時安排及預計翻新工程的費用。

70. 柴文瀚先生表示，此進展報告附件六未有提及興建新圍村公廁工程，並強烈要求食環署於公廁工程施工前諮詢委員的意見。劉偉祥先生回應時表示，此進展報告旨在報告正在進行的公廁工程項目，因興建新圍村公廁工程尚未正式動工，故向委員提供補充資料以便了解有關詳情。他續表示，當該工程開展後，便會將項目納入於此進展報告內。

71. 柴文瀚先生再次要求食環署於公廁工程施工前，提交議程或納入於此進展報告附件六內進行討論；此外，他認為現時食環署的不同公廁工程分別納入附件一與附件六，容易使人混淆。葉偉思女士回應時表示，隨著興建新圍村工程的開展，她建議由下一次會議起將有關工程納入附件六，一併由食環署交代公廁進展，方便委員日後討論有關工程的情況。委員會同意上述安排。

72. 麥謝巧玲博士 MH 表示，食環署現時正於薄扶林道近瑪麗醫院公廁進行翻新工程，並於該處附近擺放了兩個流動洗手間，惟流動洗手間的位置靠近巴士站，令乘客上下車時感到不便，故促請署方加快工程進度。

議程六： 其他事項

73. 主席表示，秘書處沒有收到「其他事項」的建議。

第二部分 — 下次會議日期

74. 主席表示，地區發展及房屋事務委員會第十七次會議將於 2018 年 9 月 17 日（星期一）下午 2 時 30 分舉行。

75. 議事完畢，會議於下午 6 時 39 分結束。

南區區議會秘書處
2018 年 9 月

附件一

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/13/30/2/7/016

（郵寄及傳真：2524 5695）

香港添馬添美道 2 號
政府總部 25 樓
政務司司長
張建宗先生，大紫荊勳賢，GBS, JP

張司長：

薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施工程之道路及排污設備工程

政府現擬於薄扶林南五幅政府土地，即華樂徑、華景街、華富邨以北、雞籠灣北及雞籠灣南用地，進行公營房屋發展計劃，並興建相關政府、機構及社區設施，預計最早一期用作華富邨重建的遷置單位可望於 2025 年落成。把上述五幅政府土地改劃為「住宅（甲類）」和「住宅（甲類）1」地帶的《薄扶林分區計劃大綱草圖編號 S/H10/16》，城市規劃委員會已於 2018 年 6 月決定該大綱草圖不應作出修訂。

為配合上述的擬議公營房屋發展，土木工程拓展署將平整有關工程用地及提供配套基礎設施，包括道路、排水管、污水管及食水管等。署方已就此工程計劃，聯同房屋署及運輸署出席南區區議會屬下地區發展及房屋事務委員會（下稱「委員會」）於 2018 年 7 月 19 日的第 16 次會議，諮詢委員會的意見。

委員在會議上反映不少意見。由於是項計劃涉及多個部門的工作範疇，現特致函，誠望閣下協助統籌相關部門積極跟進委員的下列關注及訴求–

(I) <u>交通方面</u>

(a) 委員極度關注薄扶林道和域多利道路口擬議的道路改善工程，認為未能紓緩該區交通擠塞的情況。土木工程拓展署建議擴闊薄扶林道南行行車線由兩條增加至四條，除了一條將會通往雞籠灣北外，另外三條則繼續向前南行，並於該路口的 70 米後便會收窄至兩條行車線，無助疏導交通。另外，薄扶林道北行現時只有兩條行車線，即使署方建議域多利道東行新增一條行車線，若未有計劃擴闊薄扶林道北行行車線，亦無助疏導增加的車輛流量。委員要求署方提供改善薄扶林道和域多利道路口擬議十字路口的可行性研究報告及其他方案，如行車天橋或隧道等；

(b) 委員認為，現時只就上文第一段的五幅政府土地興建公營房屋所作的交通評估並不全面。當六幅政府土地（即包括華富邨現址）的發展完成後，合共可提供約 21 100 個公營房屋單位，即比現時增加約 11 900 個單位；預計總人口約 61 000 人，比現時增長約 35 000 人。委員認為，運輸署應就薄扶林一帶日後的公營房屋發展計劃，即包括華富邨重建後增加的公營房屋單位作整體的交通影響評估；此外，委員要求土木工程拓展署提供現時的交通評估報告，包括有關設計、圖則、其他評估資料及統計數字等；以及

(c) 委員希望政府盡早落實興建南港島線（西段），以應付日後區內的交通需求，特別是華富邨重建後區內人口的增長。

(II) 公共交通設施方面

(a) 《香港規劃標準及準則》第八章第 4.5.3b 段指出，「為了令候車環境更理想，建議在闢設新的公共交通交匯處時盡可能及視乎需要，為候車處提供空氣調節，尤其是那些為方便人們乘搭多種交通工具而設的交匯處，更應如此。」因此委員要求在雞籠灣北及華景街新候車設施以公共運輸交匯處標準，為居民提供舒適的候車環境，包括空氣調節及連接全屋苑的上蓋，並納入香港房屋委員會商場的管理範圍；而運輸署及房屋署應參考市區重建局於觀塘市中心項目內，同時重建公共交通交匯處的同類設計；

(b) 委員亦要求房屋署及運輸署在雞籠灣北設置的士站；以及

(c) 在整個項目的其他巴士站，當局應研究分流現有途經路線，並以有蓋行人通道連接其他主要行人路。

(III) 五幅政府土地之間及與其他社區的連接性

委員要求增加五幅政府土地之間及與其他社區的行人設施，如興建有蓋行人通道、天橋、升降機、特別地磚等，以加強新舊社區的聯繫及融合，特別是雞籠灣南與華貴邨及石排灣等的連接性。在設計相關的行人通道時，須以綠化方式分隔車輛及行人，並在斜路設置長椅，以方便長者。

(IV) 諮詢工作

就整項薄扶林南擬議公營房屋發展計劃而言，委員促請政府加強進行地區諮詢工作，包括聽取南區西分區委員會及居民的意見；此外，委員對屋苑設施的設置模式、詳細設計及材質（包括地磚、欄杆及行人路座椅等）表示關注，希望各部門能適時諮詢南區區議會及其他有關持份者的意見。

(V) 其他方面

有委員會關注此計劃中擬議興建位於雞籠灣北的道路，不但與置富花園的雅緻洋房只有 50 米的距離，而且鄰近前牛奶公司牧場等古蹟，認為會影響雅緻洋房的居民及破壞有關古蹟。

相關議會文件及會議紀錄初稿載於**附錄**，以供參考。如有任何查詢，歡迎致電 2814 5804 與委員會秘書周綽瑩女士聯絡。

南區區議會屬下
地區發展及房屋事務
委員會主席

（林啟暉

副本抄送：
土木工程拓展署總工程師／專責事務（工程）謝俊達先生
（傳真：2714 0103）
運輸署總工程師／交通工程（港島）梁少江先生
（傳真：2824 0399）

運輸署總運輸主任／港島劉建國先生
（傳真：2824 0399）
房屋署助理署長（工務）（三）梁健文先生
（傳真：2129 3841）

2018 年 8 月 29 日

香港警務處及運輸處

2018區交通報告(2018年5月)

2018 年 5 月						
地區	死亡	嚴重	輕微	地點	車輛類別及數目	受傷人仕
東分區	**0**	**4**	**13**	**海洋公園道近警察學院***	**1 輕型貨車 ***	**1 行人(77) ***
				黃竹坑道近香港仔警署*	**1 私家車 ***	**1 司機 (20) ***
				石澳道近爛泥灣村*	**1 電單車 ***	**1 電單車駕駛者 (57) ***
				石澳道近石澳海灘停車場*	**2 的士 ***	**1 司機 (55) ***
				赤柱村道近赤柱灘道	1 城巴	1 乘客 (72)
				淺水灣道近 129 號	1 城巴, 1 的士	1 司機 (62)
				黃竹坑道 16 號外	1 特別用送途車輛 1 新巴	1 乘客 (17)
				南風道近 50 號	1 公共巴士	4 乘客 (10,10,11,4)
				淺水灣道近 56 號	1 私家車, 1 的士	1 乘客 (24)
				南風道近南風徑交界	1 輕型貨車 1 私家車	2 司機 (38,56) 1 乘客 (35)
				環角道 60 號外	1 公共小巴	1 乘客 (27)
				大潭道近石澳道交界	1 單車	1 單車駕駛者 (19)
				赤柱村道與赤柱灘道交界	1 城巴	1 乘客 (60)
				石澳道近歌連臣角道交界	2 輕型貨車	2 司機 (23,22) 1 乘客 (20)
				石澳道近鶴咀道交界	1 單車	1 單車駕駛者 (52)
				石澳道近石澳海灘	1 私家車	1 行人 (3)
				石澳村道近石澳海灘	1 輕型貨車	1 行人 (34)
南分區	**0**	**0**	**4**	海怡路怡豐閣外	1 城巴	1 行人 (10), 1 乘客 (41)
				華庭街與悅海街交界	1 私家車	1 行人 (90)
				鴨脷洲海旁道泊車咪錶位 435A 號內	1 私家車 1 電單車	1 電單車駕駛者 (67)
				香港仔海旁道近 3 號	2 的士	1 乘客 (43)
西分區	**0**	**4**	**5**	**薄扶林道近 102 號外 ***	**1 專線小巴 ***	**1 行人 (79) ***
				置富道 10 號外 *	**1 的士 ***	**1 行人(78) ***
				華富道華富邨停車場內 *	**1 電單車 ***	**1 電單車駕駛者 (52) ***

				薄扶林道近置富道交界 *	**1 城巴 ***	**1 乘客 (65) ***
				薄扶林道 102 號外	1 專線小巴	1 乘客 (69)
				薄扶林道近域多利道交界	1 新巴	1 乘客 (7)
				薄扶林道 102 號外	1 的士	1 行人 (22)
				薄扶林道 102 號外	1 專線小巴	1 乘客 (54)
				置富道近巴士總站	1 輕型貨車 1 電單車	1 電單車駕駛者 (21)
北分區	**0**	**0**	**5**	西安街近成都道交界	1 專線小巴	1 乘客 (70)
				石排灣道近田灣山道交界	1 輕型貨車 1 的士	1 司機 (33)
				石排灣道與興和街交界	1 的士, 1 城巴	1 乘客 (55)
				湖南街近巴士總站	1 城巴	1 乘客 (71)
				香港仔大道 180 號外	1 私家車 1 新巴	1 司機 (66)
總計	**0**	**8**	**27**			

交通黑點：沒有

嚴重交通意外是指受傷人士入院留醫超過 12 小時

！死亡交通意外, * 嚴重交通意外, 輕微交通意外, @ 交通意外涉及動物, 例如; 野豬, ( ) 受傷人士年齡

香港警務處及運輸處

2018區交通報告(2018年6月)

2018 年 6 月						
地區	死亡	嚴重	輕微	地點	車輛類別及數目	受傷人仕
東分區	**0**	**1**	**14**	**香島道近深水灣高爾夫球場 ***	**1 電單車 ***	**1 電單車駕駛者 (78) ***
				淺水灣道近 41 號	1 電單車	1 電單車駕駛者 (25)
				香島道近深水灣沙灘	1 專線小巴 1 中型貨車	1 乘客 (70)
				黃竹坑道近香港仔運動場	1 私家車, 1 的士	1 司機 (60)
				淺水灣道 11 號內	1 電單車	1 電單車駕駛者 (33)
				淺水灣道近淺水灣沙灘	1 城巴	1 乘客 (49)
				香島道 19 號外	1 私家車	1 司機 (47)
				香島道近深水灣哥爾夫球場	1 的士	1 行人 (35)
				香島道近 55 號外	1 私家車	1 司機 (46) 1 乘客 (46)
				香島道近深水灣道	1 單車	1 單車駕駛者 (70)
				香島道近深水灣道	1 私家車	1 司機 (50)
				赤柱峽道近 20 號外	1 的士, 1 私家車	1 司機 (64)
				赤柱峽道近春磡角道交界	1 電單車	1 電單車駕駛者 (37)
				石澳道近鶴咀道交界	1 電單車	1 電單車駕駛者 (43)
				石澳道近土地灣村	1 私家車	1 行人 (24)
南分區	**1**	**1**	**4**	**鴨脷洲大街 163 號外 ！**	**1 公共小巴 ！**	**1 行人 (75)！** **1 乘客 (67)**
				鴨脷洲橋道近怡南路交界 *	**1 城巴**	**1 乘客 (43) ***
				利南道 68 號內	1 電單車	1 電單車駕駛者 (44)
				海怡半島近海怡半島第 3 座	2 的士	2 司機 (34,54)
				鴨脷洲橋道近鴨脷洲徑交界	1 城巴 1 輕型貨車	1 司機 (57)
				利東邨道 2 號停車場內 A9 停車位	1 輕型貨車	1 乘客 (30)
西分區	**0**	**0**	**6**	薄扶林道近 131 號外	1 私家車, 1 的士	2 司機 (41,49) 1 乘客 (26)
				置富道近置富花園第 8 座	1 專線小巴	1 行人 (54)
				貝沙山道 68 號貝沙灣第 4 期南灣內	1 私家車, 1 的士	1 司機 (56)

				薄扶林道 102 號外	1 專線小巴, 1 的士	2 司機 (64,56)
				華富道近 8 號外	1 電單車 1 私家車	1 司機 (27)
				華景街華翠樓外	1 的士	1 行人(9)
北分區	**0**	**1**	**5**	**香港仔大道近香港仔舊大街 ***	**1 私家車 ***	**1 行人 (57) ***
				漁光道近漁輝閣外	1 私家車	1 行人(49)
				成都道與南寧街交界	1 的士	1 行人(84)
				香港仔海旁道近田灣海旁道	1 輕型貨車	1 司機 (84)
				香港仔海旁道近香港仔大道	1 輕型貨車 1 中型貨車	1 司機 (60)
				香港仔大道近港泰閣	1 私家車	1 行人 (71)
總計	**1**	**3**	**29**			

交通黑點：沒有

嚴重交通意外是指受傷人士入院留醫超過 12 小時

！死亡交通意外, * 嚴重交通意外， 輕微交通意外, @ 交通意外涉及動物，例如；野豬, ( ) 受傷人士年齡

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

	道路名稱	附近建築物或其他道路名稱	問題	運輸署的回應	其他政府部門的回應	
建議於有機會時（如進行道路、斜坡或重建工程）改善行人路						
1	淺水灣道	淺水灣道109號至111號	未符合標準的行人路 - 推嬰兒車或輪椅人士難於前行	土木工程拓展署表示加設行人路須削斜坡，施工期間須24小時封閉淺水灣道其中之一行車線。相關政府部門(土木工程拓展署、運輸署、警務處) 及當區區議員曾參與多次會議、研究不同的臨時交通安排、及進行實地測試以評估臨時交通安排對交通的影響及檢討臨時交通安排。然而，進行多次檢討及實地測試後仍未能制定可行的24小時封閉淺水灣道其中之一行車線而能減低施工期間對交通的影響的方法。土木工程拓展署已修改斜坡加固工程設計(不包括削斜坡)。	-	
2	赤柱峽道迴旋處	於北方巴士站及大潭道之間	未符合標準的行人路 - 闊度約0.5米	受制於行車道旁現有的陡峭斜坡、斜坡集水井、及建築物，沒有足夠位置擴濶行人路。	-	
3	利東邨道	漁安苑巴士站	候車的空間有限及行人路狹窄，於每天早上繁忙時間造成困擾	由於該段行人路有大量地底設施，加上附近沒有合適地點設置臨時巴士站，將巴士站上蓋移位的建議現時不可行。待南港島線（東段）啟用及巴士站的使用量有所降低後，運輸署及路政署會安排局部臨時關閉巴士站以進行改善工程。	-	
4	沙宣道	由Stone Manor對面垃圾站至愛琴苑	通往屋苑的唯一通道，馬路兩旁均欠缺行人路	有關位置旁有建築物/斜陂/擋土牆，沒有足夠位置加設行人路。	-	
5	香島道	香島道33號至34號	欠缺行人路，而行人需求高以便前往深水灣泳灘	馬路兩旁的斜坡陡峭，沒有足夠位置加設行人路，然而我們於2012年2月已在路旁加設道路標記，減低車輛與行人的衝突	-	
6	石澳道	迴旋處	難以轉車（港島徑，巴士9號線、14號線）	馬路兩旁的斜坡陡峭，又有大樹，沒有足夠位置加設行人路	-	
7	石澳道	土地灣巴士站	巴士站讓離開港島徑的遠足人士候車的空間有限	馬路旁有陡峭斜坡及其他設施，沒有足夠位置加設行人路	-	
8	大浪灣道至石澳道	由迴旋處至停車場的整個路段	整段大浪灣道均欠缺行人路。	根據記錄，部份路段已有行人路。受制於行車道旁現有的陡峭斜坡、私人地段及其他設施，沒有足夠位置再加設行人路。	-	
9	金粟街/碧荔道	各個路段	未符合標準的行人路/ 掃墓時節期間的行人需求高，候車人龍阻礙人流/ 欠缺行人路	沒有足夠位置擴闊行人路	消防處	縮窄現有行車道很可能會對消防處的救援和滅火行動構成不良的影響。因此，從行動角度考慮，消防處通常不支持縮窄現有行車道。
10	赤柱峽道	由衛奕信徑入口至大潭道交界的迴旋處	欠缺行人路。	根據記錄，部份路段已有行人路。受制於行車道旁現有的陡峭斜坡、私人地段及其他設施，沒有足夠位置再加設行人路。	-	
11	香港仔海傍道東行	於鴨脷洲大橋支路的行人過路處（近景惠花園第二座)	彎位對由西向東過路的行人帶來視線障礙	永久封閉現有行人過路處的建議諮詢已完成，運輸署會委託路政署進行有關工程	-	

淨化海港計劃第二期甲 Harbour Area Treatment Scheme Stage 2A

合約編號DC/2009/24 – 沙灣、數碼港、華富、香港仔及鴨脷洲基本污水處理廠改善工

Contract No. DC/2009/24 – Upgrading of PTWs at Sandy Bay, Cyberport, Wah Fu, Aberdeen and Ap Lei Chau

- 改善位於南區區內的五個基本污水處理廠：

  Upgrading of 5 Preliminary Treatment Works (PTWs) located in Southern District:

  - ◆ 沙灣基本污水處理廠 ◆ Sandy Bay PTW
  - ◆ 數碼港基本污水處理廠 ◆ Cyberport PTW
  - ◆ 華富基本污水處理廠 ◆ Wah Fu PTW
  - ◆ 香港仔基本污水處理廠 ◆ Aberdeen PTW
  - ◆ 鴨脷洲基本污水處理廠 ◆ Ap Lei Chau PTW

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works

(沙灣基本污水處理廠 Sandy Bay PTW)

工程已完成
Works Completed

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works

(沙灣基本污水處理廠 Sandy Bay PTW)

工程已完成
Works Completed

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works

(數碼港基本污水處理廠 Cyberport PTW)

工程已完成
Works Completed

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works
(數碼港基本污水處理廠 Cyberport PTW)

工程已完成
Works Completed

ARUP

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works
(華富基本污水處理廠 Wah Fu PTW)

工程已完成
Works Completed

ARUP

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works
(華富基本污水處理廠 Wah Fu PTW)

工程已完成
Works Completed

ARUP

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works
(香港仔基本污水處理廠 Aberdeen PTW)

- 工程大致完成
  (尚餘小量園林美化工程)
- Works substantially completed
  (Small amount of remaining landscaping works)

ARUP

基本污水處理廠改善工程 - 完工相片
Upgrading Works for PTWs - Completion of Upgrading Works
(鴨脷洲基本污水處理廠 Ap Lei Chau PTW)

- 工程大致完成
  尚餘部分圍牆安裝, 園林美化工程及部分路面鋪設工程 (預計2018年12月完成)
- Works substantially completed
  Remaining works including installation of part of boundary fences, landscaping works and Part of road works
  (Target completion on Dec 2018)

ARUP