

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十九次會議記錄**

日期：2019 年 1 月 21 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, JP
李民正先生
黃銳熺先生
楊穎仁先生

缺席者：

陳家珮女士

秘書：

練文惠女士

民政事務總署南區民政事務處
行政主任（區議會）3

列席者：

馬周佩芬太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員	
鄭慧芯女士	民政事務總署南區民政事務助理專員	
李煦丰先生	運輸署高級運輸主任／南區	
鍾瑋瑩女士	運輸署運輸主任／南區 1	
蘇永健先生	運輸署工程師／南區 1	
洪子軒先生	運輸署工程師／南區 2	
李奕駿先生	運輸署工程師／房屋及策劃 2	
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）	
李晉陽先生	路政署區域工程師／西南區	
高家樂先生	香港警務處西區行動主任	
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	
黃曦然女士	運輸署	
	工程項目統籌 1／步行城市	
曾憲文先生	路政署高級工程師	} 參與議程二的討論
陳俊偉先生	路政署工程項目統籌	
陳國華先生	C & A (HK) Consulting Limited	
	工程項目經理	
吳首擠先生	香港警務處	
	港島交通部／執行及管制組	} 參與議程五的討論
	／道路管理組警署警長	

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李煦丰先生；
- (b) 運輸署運輸主任鍾瑋瑩女士；
- (c) 運輸署工程師蘇永健先生、洪子軒先生及李奕駿先生；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師李晉陽先生；
- (f) 香港警務處西區行動主任高家樂先生；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

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 2018 年 11 月 19 日第十八次會議記錄

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： 薄扶林道北行線的行人通道加建上蓋（連接瑪麗醫院、巴士站及小巴站）

（此議題由運輸署及路政署提出）

（交通文件 1/2019 號）

（司馬文先生、羅健熙先生、陳李佩英女士、麥謝巧玲博士 MH 及朱立威先生分別於下午 2 時 35 分、2 時 37 分、2 時 48 分、2 時 52 分及 2 時 56 分進入會場。）

5. 主席歡迎以下部門代表出席會議：

- (a) 運輸署工程項目統籌 1／步行城市黃曦然女士；
- (b) 路政署高級工程師／行人通道上蓋 2 曾憲文先生；
- (c) 路政署工程項目統籌／行人通道上蓋 2-1 陳俊偉先生；以及
- (d) C&A (HK) Consulting Ltd.工程項目經理陳國華先生。

6. 主席請曾憲文先生簡介議題。

7. 曾憲文先生以電腦投影片（交通文件 1/2019 號）簡介擬議工程項目的背景。他表示，委員會於 2016 年 11 月 21 日的會議上挑選薄扶林道由巴士站至通往瑪麗醫院行人過路天橋之間的行人路段為最優先方案，而路政署已於 2017 年 10 月委聘 C&A (HK) Consulting Limited 為項目進行可行性研究。可行性研究經已完成，他請陳國華先生匯報結果。

8. 陳國華先生以電腦投影片簡介可行性研究結果，顧問公司已收集薄扶林道北行線行人通道的地下管道及設施資料，確認加建上蓋的項目可行，並提出擬建行人通道上蓋的初步設計。鑒於香港大學位於沙宣道 3 號的教學大樓將進行重建，而相關工程涉及擴闊薄扶林道的

行人路，故顧問公司建議將行人通道上蓋工程分為兩個階段，以配合上述行人路擴闊工程。

9. 曾憲文先生表示，顧問公司認為擬建上蓋項目可行，他邀請委員就項目提供意見。如上蓋設計獲委員會支持，路政署將為上蓋項目進行詳細設計。

10. 主席請委員提問及發表意見。

11. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，薄扶林道北行線巴士站的候車人士眾多，對部門能進行上蓋工程表示欣喜。然而，他指不同的上蓋支柱設計會影響行人路的可用空間，希望路政署盡量避免因建造支柱而減少行人路的有效闊度。此外，他指行人路西面靠近山坡，地底設施較靠近行車路的一端為少，詢問顧問公司將其中一段上蓋建於行人路東面的原因。上蓋外觀方面，他希望顧問公司能配合現時巴士站的設計，並選用具特色和色彩豐富的玻璃或纖維板作為物料。此外，他認為 1.5 米寬的上蓋設計未能為行人遮擋陽光和雨水，建議考慮擴闊上蓋。最後，他希望工程能儘快開展；
- (b) 柴文瀚先生表示，擬議工程涉及香港大學的發展計劃及是否需要擴闊北行線巴士站。他認為薄扶林道南行線的巴士站改善工程十分理想，擴闊後的巴士灣可同時容納 3 輛巴士，除方便乘客上落車外，亦能減輕巴士站堵塞等情況。為此，他建議擬議工程應包括擴建巴士站。他引述 2017 年 10 月 18 日立法會工務小組委員會會議的文件（編號 PWSC(2017-18)20），指沙宣道 3 號教學大樓的工程範圍將包括進行護土構築物工程，以配合日後擴展沿薄扶林道的巴士停車處。因此，相關部門進行上蓋工程時，不應忽視巴士站的改善工程。上蓋設計方面，他建議在較多乘客輪候的位置加闊上蓋，讓更多市民受惠。整體而言，他強調擬議項目的設計應配合沙宣道 3 號教學大樓和巴士站改善工程，以惠及各方，而非只是提供一條有蓋通道；
- (c) 歐立成先生 MH 表示，擬議項目須涵蓋現有巴士站的範圍，使候車乘客受惠。他又表示，路政署應考慮增加上蓋

的闊度，因有不少長者使用行人路來往瑪麗醫院，他們的步速較緩慢，亦可能需要照顧者陪同，如上蓋僅闊 1.5 米，其他市民或未能同時受惠。另外，一般市民傾向靠近沙宣道休憩花園步行，建議上蓋闊度應涵蓋整段行人路的闊度；以及

- (d) 林玉珍女士 MH 對擬議項目已完成初步設計表示欣喜。在設計方面，她認同署方應考慮增加上蓋闊度，並在巴士站上蓋下設置電子顯示屏，為乘客提供公共交通資訊。另她欲了解擬建上蓋採用的物料。

12. 曾憲文先生就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 署方因應人流釐定上蓋結構的寬度，而 1.5 米是現行的最低標準。如增加闊度，則需設計較大的支柱以支撐上蓋結構，故署方認為 1.5 米闊較為適合，而本港大部分的行人路上蓋亦不超過 1.5 米。然而，署方備悉委員的意見，會研究增加上蓋闊度的可行性；
- (b) 上蓋部分將採用不透光的鋁板，既可遮擋陽光，亦增加行人的舒適感。至於外觀及顏色方面，署方以簡約為主，而設計亦已通過「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」的審批及接納。署方備悉委員對上蓋外觀的意見，會考慮更美觀的上蓋設計；
- (c) 署方於設計時會使用較小的支柱，務求提供最少 1.1 米寬的行人路；以及
- (d) 由於擬議項目涉及沙宣道 3 號教學大樓的工程，當中包括擴闊一段鄰近巴士站的薄扶林道。因此，署方計劃於 2022 年（即沙宣道 3 號教學大樓的工程完成後），再與運輸署商議有關優化巴士站的工程。

13. 多位委員再次就擬議事項提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH 詢問在上蓋加建太陽能板提供電力的可行性；

- (b) 柴文瀚先生表示，委員會早於 2016 年已向運輸署及路政署反映改善巴士站的意見，而巴士站的改善工程亦不會妨礙沙宣道 3 號教學大樓的工程，故認為路政署無需待 2022 年才另行商討改善巴士站的工程。他指出，薄扶林道北行線的巴士灣現時未能容納多部巴士抵站，特別是下班時段，巴士因輪候抵站而造成的堵塞問題非常嚴重，實有必要改善。他建議在沙宣道 3 號教學大樓施工期間，相關部門同步考慮改善該巴士站，以免浪費時間。他強調，為徹底改善交通問題，相關部門不能拖延巴士站的改善工程；以及
- (c) 司馬文先生不滿路政署的回應，或會考慮反對上蓋的設計方案。他認為，上蓋佔據不少公共空間，期望署方能與時並進，在設計上加入創意，除了讓上蓋發揮應有的功能外，亦能美化街道。現時不少透光物料已可解決散熱不足的問題，但署方卻一成不變，只採用標準設計和不透光的鋁板物料作上蓋。此外，他質疑署方堅持採用 1.5 米闊上蓋的原因，如環境許可，署方不應墨守成規，而應盡量擴闊上蓋。他強調，擬議項目位處道路網絡繁複且人流眾多的地方，上蓋將十分顯眼，署方更應採用美觀的設計。

14. 曾憲文先生再次就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 署方設計上蓋時是以簡約為主，但備悉委員對上蓋設計的意見，署方會考慮改良上蓋設計，惟根據過往經驗，太透光的上蓋物料未必能獲大部分市民接受。然而，署方將與設計部同事研究，選取最合適的物料；
- (b) 上蓋設計容許懸掛交通資訊顯示屏等設施，署方將與巴士公司聯絡，跟進相關事宜；
- (c) 改善巴士站方面，署方須待沙宣道 3 號教學大樓的工程完成後釋放臨時工地，才能考慮進行巴士站擴建工程；以及
- (d) 上蓋在設計時已計及安裝及承托太陽能板的重量，惟現階段仍需審視相關裝置的發電量及電量使用方式。

15. 洪子軒先生回應表示，署方初步認為擴闊薄扶林道北行線巴士

灣的建議可行，但由於工程涉及將行人路更改為行車路，加上即將進行沙宣道 3 號教學大樓及上蓋的工程，而署方仍未獲得香港大學擴闊薄扶林道行人路的工程資訊，故暫時未能處理。然而，署方會繼續跟進情況，配合相關工程改善巴士站。

16. 柴文瀚先生理解擴闊薄扶林道行人路和巴士站改善工程未能同步進行，但認為運輸署應先就巴士站改善工程進行設計。

17. 主席總結表示，委員會同意在薄扶林道北行線的行人通道加建上蓋，惟要求運輸署及路政署備悉委員的意見，考慮擴闊上蓋及修訂上蓋設計。由於委員非常關注工程進度，期望部門能適時向委員會匯報修訂方案和工程時間表。

議程三： 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路對南區交通的影響
（此議題由徐遠華先生提出）
（交通文件 2/2019 號）

（區諾軒先生於下午 3 時 21 分進入會場。）

18. 主席請徐遠華先生簡介議題。

19. 徐遠華先生表示，中環及灣仔繞道（下稱「繞道」）已於 2019 年 1 月 20 日正式通車。政府預計繞道通車後可改善港島區整體的交通情況，而南區亦會因而得益。他續指，南區面對的交通問題主要牽涉香港仔隧道北行線的間歇性封閉（下稱「間封」）措施，如繞道可改善灣仔的交通擠塞問題，他希望署方調節交通燈號時間，給予香港仔隧道北行的車輛較長的綠燈時間，以減少香港仔隧道的間封次數。根據紀錄，即使南港島線（東段）投入服務後，2017 及 2018 年香港仔隧道北行線每月的平均間封次數仍分別高達 74 及 58 次；因此，他希望繞道通車後，有助紓緩北行線的擠塞情況，並減少間封次數。然而，運輸署的回應十分簡短，僅指現時的行車安排恰當，故未有計劃引入新措施。他明白繞道剛通車不久，希望署方能於繞道通車的 6 個月後，就皇后大道東及黃泥涌道交匯處的交通情況進行全面檢討，考慮調節燈號系統，以改善南區交通。此外，他認為所有新的交通系統及基建項目，都應配合政府推動的智慧城市概念，欲了解署方在交通運輸方面已實行及擬推展的相關措施。

20. 蘇永健先生回應表示，興建繞道的主要目的是紓緩港島北岸繁忙的交通流量，對南區的交通亦會有間接影響。鑒於繞道剛通車，署方將密切留意及監察周邊地區的交通情況，並會積極考慮各項改善措施。

21. 主席請委員發表意見及提問。

22. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

(a) 司馬文先生對署方稱繞道只間接影響南區交通的回應表示驚訝。他認為，繞道對南區交通有莫大影響，並指出繞道通車後帶來的問題。他表示，大部分居於薄扶林地區的居民，每天均需乘車前往或途經國際金融中心一帶，而繞道通車後，行車時間卻額外增加 20 分鐘。此外，繞道開放後亦加重環球大廈附近一段畢打街的堵車情況，使巴士未能按時返回南區。他強調，不同持份者已於多年前向署方反映上述問題，惟署方不僅充耳不聞，更未有諮詢相關持份者。另一方面，由於林士街天橋東行的下行斜道封閉，迫使駕駛者使用其他道路，引致堵車，他要求署方儘快改善。他又建議禁止於環球大廈一帶在日間上落貨，將上落貨活動限制在夜間進行；並加快完成繞道第二階段的工程，以紓緩環球大廈一帶和畢打街的交通瓶頸；

(b) 柴文瀚先生批評署方未有針對繞道通車後引致的交通問題提出解決方案，署方更指交通運作大致暢順，引發市民不滿。他認為，運輸署的「緊急事故交通協調中心」（下稱「協調中心」）過往不但未有交代主要道路出現堵車的原因，繞道通車後亦沒有主動向市民公佈相關交通安排及附近一帶的交通情況，促請署方改善發放消息的機制。他續指，於 2018 年 1 至 9 月，香港仔隧道北行線的間封次數每月均少於 100 次，但 10 月 2018 年 10 月至 12 月的間封次數卻分別高達 166、190 及 103 次，情況並不樂觀。根據運輸署 2018 年的《運輸資料年報》，他發現 2017 及 2018 年使用香港仔隧道及紅磡海底隧道的車輛數字沒有很大變化，故認為間封次數上升或是源於交通燈號的時間未有妥善分配；

(c) 麥謝巧玲博士 MH表示，香港仔隧道北行方向在中午後出

現嚴重交通擠塞，主要是由於金鐘道一帶的交通網絡未能應付車流。她認為，繞道應有助紓緩南區的交通問題，惟繞道通車後，卻產生不少值得關注的問題，包括通道內不准轉換行車線、行車指示牌不足等。她表示，雖然市民大多能理解繞道通車初期交通未必十分暢順，惟署方應監察及檢討通車後衍生的問題，並加強宣傳，讓駕駛人士了解使用繞道時的交通安排；

- (d) 朱慶虹博士 BBS, JP 表示，當年區議會爭取興建南港島線（東段）時，署方曾表示鐵路系統不能解決香港仔隧道的交通問題，並指繞道是唯一的解決方案。儘管繞道已投入服務，卻未見署方採取任何調整及規劃措施，以紓緩南區的交通擠塞情況。他又指，委員會數年前曾要求改善香港仔隧道的間封安排，將北行車輛的燈號延長 3 秒。當時相關要求雖未獲灣仔區議會接納，惟他認為，署方應與相關區議會保持溝通，協商理想方案。此外，他認為香港仔隧道的堵車問題與堅拿道天橋北行的三線行車安排有關，建議署方考慮容許靠右線（前往海底隧道）行駛的車輛及早轉線至前往東區走廊的中線或往中區的左線。至於堅拿道天橋南行往香港仔隧道的行車線，他認為亦可作出類似調整，以縮減前往時代廣場一帶的車龍，使欲駛往香港仔隧道的駕駛者免受堵車之苦。他續表示，除使用香港仔隧道外，市民現可利用薄扶林道經繞道前往灣仔、北角等地區，從而增加薄扶林道的車流量。然而，鑒於薄扶林區未來有多個發展項目，包括華富邨重建計劃和香港大學興建宿舍計劃，以至「明日大嶼」的長遠規劃，均會加重薄扶林道的交通負荷，他質疑署方沒有為此進行全面的交通評估和規劃。最後，他建議署方應趁繞道開通之際，把握時機向委員會建議如何利用繞道改善南區交通；
- (e) 陳李佩英女士認為繞道能為市民提供便利，惟擔心會吸引大量駕駛人士前往中環，導致繞道未能負載。她指，當繞道投入服務後，各主要出入口確實比以往擠迫，且交通安排混亂。她對署方未能準確預計繞道通車後可能出現的交通問題表示理解，然而，她期望署方蒐集持份者的意見和相關資料，檢討及改善不足之處；以及
- (f) 徐遠華先生認同朱慶虹博士 BBS, JP 的意見，指署方過往

曾多次在委員會會議上強調，當繞道開通後，將可大幅改善南區的交通。他續指，南區的交通問題並非因區內人口及車輛數目眾多所致，而是其他地區的车辆堵塞在主要交通幹道，令南區的车流無法疏導。因此，現時是檢視南區整體交通系統的最佳時機，尤其是香港仔隧道的交通擠塞問題困擾南區多年，如繞道確能改善整體交通情況，署方有責任提出改善方案。他明白各區皆有不同的關注，但署方應從宏觀的角度處理問題。最後，他認為署方應把握繞道通車的契機，研究各項可改善南區交通情況的措施。他建議署方於繞道通車 6 個月後，向委員會提交報告及改善方案。

23. 蘇永健先生就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 署方明白繞道無可避免會對南區的交通帶來影響，鑑於繞道正處於通車初期，駕駛人士仍需時適應有關交通安排，署方將密切監察繞道的情況，了解各持份者的意見；
- (b) 署方會研究在繞道通車 6 個月後進行檢討，以及採取改善方案等建議；
- (c) 繞道引致其他地區出現交通擠塞的問題，將轉交署方相關組別跟進；
- (d) 署方計劃於一個月後開放第二階段的通道，即連接繞道西行線的路段；
- (e) 署方會要求各項大型發展計劃進行交通影響評估，以研究長遠的改善方案，署方亦會審視有關評估結果；以及
- (f) 由於繞道於 10 年前動工興建，故隧道現時只配備所需的交通管制及監察系統，使協調中心能就實際情況作出應變。署方將按智慧城市藍圖，研究應用智能交通系統的可行性。

24. 多位委員再次就擬議事項提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生不滿署方公式化的回應，既未解答委員的問

題，亦未能提出任何透過繞道改善南區交通問題的方案。他續批評，協調中心表現不佳，在繞道通車後未有發佈足夠的交通資訊，亦沒有交代繞道開通後調節交通燈號時間的情況，認為協調中心有需要進行徹底改革。此外，儘管繞道有助改善灣仔的交通擠塞情況，但因林士街天橋往東區的道路已封閉，由薄扶林道往中區方向的車輛被迫沿海傍行駛，反而導致西區交通擠塞，令不少駕駛者不願使用薄扶林道經繞道往港島北岸。他認為繞道本可為由薄扶林及香港仔前往港島北岸的車輛分流，但按現時情況，實難以鼓勵駕駛者經薄扶林道使用繞道。他強調，署方有必要正視繞道通車後帶來的交通問題，並與委員會討論問題成因和解決方案。為此，他要求署方就薄扶林道經山道天橋往繞道的交通擠塞問題提出改善方案，並向委員會匯報；

- (b) 司馬文先生表示，繞道令薄扶林地區的居民深受影響，他要求署方正面回應上班時段環球大廈一帶出現堵車的成因和解決方案。此外，他認為繞道基本上不能解決香港島的交通問題，因繞道只為少部分駕駛者免除堵車之苦，然而，大部分的交通要道仍舊水洩不通，例如由時代廣場前往灣仔、中環或上環的路段，因早年政府的城市規劃失誤，容許發展商於前電車廠的地段興建時代廣場，迫使軒尼詩道及禮頓道一帶形成交通瓶頸，他認為署方應提出長遠的解決方案。最後，他批評署方誤以為繞道與南區交通無關，因而沒有諮詢委員會的意見，並要求日後署方進行交通諮詢時，如電子道路收費，必須考慮南區的意見；
- (c) 陳李佩英女士表示，儘管繞道開通後的交通問題是署方的一大挑戰，但署方亦應就相關問題即時提交改善方案。她建議署方派員到各區主要幹道監察交通情況，評估繞道帶來的影響，並集思廣益，了解各持份者的意見，就市民需求和實際交通情況作出調整；以及
- (d) 區諾軒先生認為，署方應正面回應委員的提問，包括會否於繞道通行的 6 個月後，向委員會匯報各主要交通出入口（如林士街天橋、繞道第二階段通車後的相關道路等）的交通流量表現、巴士路線計劃會否因應繞道而有新建議，以及「明日大嶼」發展計劃如何與繞道配合及對南區的影響。

25. 蘇永健先生再次就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 他會向署方相關組別轉達委員的意見，由相關組別跟進繞道對中西區交通的影響；
- (b) 對於政府即將展開的計劃，包括電子道路收費、「明日大嶼」等基建項目，署方將按既定程序，諮詢各相關區議會的意見；以及
- (c) 署方將繼續監察繞道對整體交通及各主要出入口的影響。

26. 李熙丰先生補充表示，繞道於 2019 年 1 月 20 日開通後，協調中心一直有進行監察。至於改善發放交通資訊的建議，他將向署方相關組別反映。有關巴士路線計劃的新建議，署方擬增加新巴 33X 號，由數碼港經繞道前往東區。署方相關組別將繼續與巴士公司研究增辦其他途經繞道的巴士路線，如有新建議，將諮詢委員會的意見。

27. 主席總結表示，委員會請運輸署備悉委員的意見，加強監察中環及灣仔繞道通車後各區的交通情況，實施適當的交通管理措施，例如調整交通燈號時間，以改善港島（特別是南區）的整體交通情況。委員會亦要求署方於繞道通車半年後提交報告，檢視繞道通車後的交通情況，並提交相應的改善方案。

議程四： 於小巴車身及背面展示路線號碼
（此議題由司馬文先生提出）
（交通文件 3/2019 號）

（任葆琳女士於下午 3 時 59 分進入會場。）

28. 陳文俊先生, JP申報利益，他表示任職於小巴營辦商進智公共交通控股有限公司。

29. 主席表示，由於是項議程不涉及款項審批，陳文俊先生, JP 可以委員的身份發言及參與討論。

30. 主席請司馬文先生簡介議題。

31. 司馬文先生表示，他曾於 2015 年的委員會會議提出相同討論事項，惟運輸署只回應會鼓勵小巴營辦商配合，而當時委員會主席亦作出結論，認為小巴應安裝電子顯示屏提供路線資訊。然而，署方多年來沒有採取行動跟進，而在小巴營辦商提出增加車資時，署方亦未有提出加裝相關電子顯示屏的要求。他續指，近年小巴營辦商已陸續為其車隊更換 19 座小巴，小巴營辦商可在購入小巴時要求裝設電子顯示屏，過程既不困難，成本亦不高昂，但依然沒有進展。對於他重提建議，署方僅回覆指如有關顯示屏不會對乘客及其他道路使用者構成危險，會按情況接受。他質疑署方推卸責任，無視市民安全，有違署方的使命和信念。他續以電腦投影片（交通文件 3/2019 號）簡介在小巴車身及背面展示路線號碼的建議，並強烈要求署方落實有關建議。

32. 李熙丰先生回應表示，署方理解市民未能從小巴後方得悉路線號碼的情況，而在小巴車身及背面展示路線號碼亦能方便乘客辨識有關路線。署方會鼓勵小巴營辦商參考委員的意見。至於將在小巴車身及背面展示路線號碼納入法定要求，署方的公共小巴組將作研究及跟進。

33. 主席請委員提問及發表意見。

34. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

(a) 柴文瀚先生表示，香港法例第 230A 章第 7 條清楚訂明有關專營巴士的要求，如第 7(1) 條要求巴士的前後方均需展示路線號碼的標誌，而標誌設計和建造則須經運輸署署長批准，他質疑何以小巴沒有相同規定。此外，他認為在小巴車身及背面展示路線號碼沒有太大困難，因調配小巴服務至其他路線需向運輸署申請，故小巴甚少更改路線號碼。他又以服務黃埔地區的專線小巴為例，其車身及背面均可展示路線號碼，方便乘客，他希望署方儘快跟進有關建議，並建議小巴營辦商開設新路線時，署方應在專營權條款中加入相關要求，提升小巴服務質素；

(b) 司馬文先生認為，署方應切實回應委員及市民的建議及訴求。有關建議自 2015 年提出至今，竟毫無進展，他表示強烈不滿。他質疑在小巴安裝顯示屏有何困難，營辦商只需提出要求，生產商便可進行安裝。此外，他對身兼進智

公共交通控股有限公司行政總裁的委員避席感到遺憾，認為該委員可直接作出回應。最後，他促請署方儘快落實建議；以及

- (c) 徐遠華先生認為，小巴營辦商應靈活變通，除了安裝電子顯示屏，亦可透過不同方式在小巴車身展示路線號碼，方便乘客。如署方沒有法定權利規限小巴營辦商，亦可利用不同方式和渠道，要求營辦商配合，解決有關問題，提高小巴服務的質素。

35. 主席表示，討論擬議項目前已明確表示陳文俊先生, JP 可以增選委員的身份參與討論。由於他並非代表進智公共交通控股有限公司出席會議，故毋需以公司代表身分回應。

36. 李煦丰先生回應表示，除現行法例要求專線小巴須在車輛前方展示路線號碼外，署方得悉個別營辦商已在車身及背面展示路線號碼，為乘客提供更多乘車資訊。署方會與公共小巴組和小巴營辦商研究委員的建議。署方亦知悉現時有部分其他小巴營辦商有計劃提供更多乘車資訊，方便乘客辨識有關路線，會後將向相關委員提供詳情。

37. 柴文瀚先生表示，過往曾有小巴營辦商嘗試在車廂內其他位置展示路線號碼，卻遭不同部門反對，原因是運輸署認為所使用的展示牌不恰當，而警方亦認為展示牌阻礙行車視線。他認為問題不難解決，小巴營辦商與相關政府部門應積極處理問題，優化小巴服務。

38. 李煦丰先生回應表示，備悉委員的意見，會後與負責的組別和小巴營辦商跟進。

39. 主席總結表示，請運輸署備悉委員的意見，積極要求小巴營辦商在小巴車身及背面展示路線號碼，方便乘客。

(羅健熙先生於下午 3 時 48 分離開會場。)

議程五： 討論香港仔區內道路維修工程及濫用緊急機制
(此議題由任葆琳女士提出)
(交通文件 4/2019 號)

40. 主席歡迎香港警務處港島交通部／執行及管制組／道路管理組警署警長吳首擠先生出席會議。

41. 主席請任葆琳女士簡介議題。

42. 任葆琳女士表示，香港仔市中心，如香港仔大道一帶，車流量高，容易對路面產生磨損，故這些道路需經常修補。她續指，一般道路維修工程需經交通管理聯絡小組（下稱「聯絡小組」）審批才可進行，聯絡小組會考慮有關路段是否有其他工程、工程時間會否影響交通等因素，惟她認為聯絡小組忽略地區居民的需求。她以水務署於香港仔大道近奉天街的鋪設水管工程為例，該工程的完工日期一再延誤，她對此表示失望；而由於同一路段有工程進行，聯絡小組不會批准其他工程施工，故香港仔大道奉天街入口、近天后廟和巴士站的道路雖然出現破損，但因水務署的工程尚未完成，故路政署未能進行修復。儘管路政署以緊急維修方式修補上述路段，但因緊急維修工程於深夜進行，對附近居民造成滋擾。因此，她詢問聯絡小組除交通需求等因素外，會否考慮其他因素，以平衡交通需要和市民的利益。此外，她認為部分路面磨損是長期使用道路所致，不應以緊急維修工程方式處理，質疑路政署濫用緊急維修機制，影響居民。她又指，近期不斷出現類似的緊急維修工程，其通知時間極短，對居民造成困擾，認為相關部門應檢討有否濫用緊急維修機制，並加以改善。

43. 吳首擠先生回應表示，警方是聯絡小組會議的成員之一，而緊急道路維修工程無需在聯絡小組的會議討論，相關部門會以其他方式告知聯絡小組。在聯絡小組中，警方會要求工程承辦商遵守路政署的工程守則、進行對工人和道路使用者的風險評估，以及評估有關工程對當區和周遭地區交通流的影響。負責道路維修保養的部門（如水務署或路政署等）如認為路面對使用者有即時危險，便會安排緊急維修，警方會派員到實地視察或根據圖則進行評估和審核。

44. 洪子軒先生回應表示，運輸署主要從交通角度審批工程，如交通流量、施工時間及有否其他工程在附近進行等因素，確保臨時交通安排不會帶來不可接受的影響。緊急道路維修工程不會在聯絡小組會議上討論。

45. 李晉陽先生回應表示，一般而言，道路維修保養工作大致可分為計劃保養和糾正性修葺。計劃保養工程屬預防性的維修保養，即根據道路的預計損耗速度及對道路使用者的影響，有計劃地制訂維修保

養的先後次序及時間表。糾正性修葺工程是在接獲市民及其他部門的報告後，發現道路出現損毀，尤其針對一些即時構成危險的道路損毀而進行的修復工作。若發現對道路使用者可能構成即時危險的損毀，署方會即時安排緊急維修工程，以保障道路使用者安全。

46. 多位委員就擬議項目提出意見及提問，內容摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生認為相關道路工程的諮詢不足，區議員及居民經常不被知會便發現工程已動工，特別是深夜進行的道路工程，引致噪音，導致居民不斷投訴。他認為相關部門應避免在深夜進行工程，如會引致噪音，則應解釋在深夜進行工程的原因，工程承辦商亦應知會當區議員即將進行的工程和施工時間表。他詢問相關部門有否就工程承辦商進行地區諮詢制定標準；
- (b) 柴文瀚先生表示，問題癥結在於相關部門沒有通知或工程即將展開時才通知當區議員有關工程的資料。過往他曾投訴相關部門與地區的溝通不足，以水務署為例，如個別地區停止供水，署方的網頁和手機應用程式不但沒有更新消息，署方亦沒有循其他方式通知市民。因此，他認為部門如計劃在地區進行任何工程，應事先通知，避免不必要的爭拗。他希望能於是次會議確立機制，如有緊急工程，部門應盡早在其網頁、手機應用程式或以其他方式告知工程性質及所需時間，讓市民有所準備，甚至提出上訴或反對，以防止濫用緊急機制；
- (c) 任葆琳女士要求相關部門正面回應是否有濫用緊急機制的情況。她又批評水務處處事態度敷衍，未能就工程提供準確的資料。她續指，部門應改善工程規劃和施工細節，加強與承辦商溝通，以減少對居民造成的滋擾。此外，她曾向部門反映提早施工時間，惟不獲接納，故希望聯絡小組和相關部門改善機制，在進行工程前平衡各方需求；
- (d) 司馬文先生支持部門為有即時危險的道路進行緊急維修工程，亦明白香港仔居民對深夜道路工程有不少意見，如於日間進行工程，則會影響公共交通服務，故認為應考慮將公共交通服務移出香港仔市中心，以便於日間進行工程，但當區議員可能難以向市民交代，故應交由運輸署與

當區議員商討解決方案。他認同部門與區議員應加強溝通，因部門對地區認識不及區議員，而區議員與居民有持續的聯繫，如區議員及早得知有道路工程進行，可儘快通知市民選擇其他交通工具或路線，亦有助減輕部門負擔和其他風險。最後，他要求在進行道路工程時設置旗手，認為有關安排有助交通運作；以及

- (e) 馮仕耕先生希望區內所有議員都能獲悉更多有關道路工程的資訊。他認同香港的工程效率甚高，但緊急維修工程會對居民和道路使用者造成較大影響，故同意部門與區議員之間應設立通報機制。他又指，平日不時會收到工程承辦商告知將進行道路工程，但並非每次都能收到。鑒於香港仔、海灣區等地的道路較容易出現堵塞，他希望部門能提交未來半年至一年計劃進行的工程列表，以便通知居民。他又引述 2018 年香港中華煤氣有限公司的工程，當時完工後不足一星期，再有承辦商在同一位置施工，但無人就此事作出通知或解釋，如有緊急維修工程，應儘快與當區議員聯絡。

47. 李晉陽先生回應表示，備悉委員對溝通機制的關注，會向路政署的維修組反映，研究如何加強與區議員的溝通。有關南區未來主要的重鋪路面工程方面，署方會於委員會的「以往會議曾討論事項進展報告」(C)部分列出未來半年的計劃工程。如出現對行人和車輛構成即時危險的路面損毀，署方須進行緊急道路維修工程，以確保道路使用者的安全。施工方面，除非有關部門或機構建議道路維修工程需要在晚間進行，否則一般都會在日間進行工程，但需視乎工程的複雜性、現場交通情況和對道路使用者的影響等。

48. 洪子軒先生回應表示，會將委員的意見轉達出席聯絡小組會議的署方代表，在進行道路工程時，會要求承辦商加強與區議員和地區持份者溝通。

49. 吳首擠先生回應表示，聯絡小組對工程承辦商有一定要求，工程在展開前須符合附加條件，包括進行地區諮詢、通知區議會或當區議員等。濫用緊急機制方面，警方會確認進行工程的位置是否對道路使用者構成即時危險，如香港仔大道的路面破損嚴重，工程師亦認為必須進行緊急維修工程。此外，在部分道路工程，聯絡小組亦有要求承辦商在工地設置交通督導工人。

50. 多位委員再次就擬議事項提出意見及提問，內容摘錄如下：

- (a) 任葆琳女士強調，部分緊急維修工程實際上沒有急切性，質疑部門濫用緊急機制。香港仔大道路面破損嚴重，她理解運輸署及路政署有緊急維修的壓力，但主因是水務署更換水管的工程一再延誤，而聯絡小組中亦沒有地區代表發聲，才出現如今失衡的局面。她續指，聯絡小組審批道路工程時一般須考慮環境保護署的噪音評估，但緊急維修工程則跳過這一程序，故有濫用緊急機制之嫌。她重申，香港仔大道的緊急道路維修工程，是水務署一再延誤其工程所致，故相關部門應向水務署施壓，而非濫用緊急機制；
- (b) 司馬文先生表示，了解道路工程一般設有管理交通的員工，但他要求增設的是旗手，即揮旗向駕駛者示意工程進行中，以減少道路意外。他解釋指，道路上已有太多標誌，額外的標誌未必能引起駕駛者注意，但旗手則可引起注意，有助提升施工時的道路安全，他建議路政署及土木工程拓展署轉達相關意見，考慮在道路工程招標時加入設置旗手的條件；以及
- (c) 黃銳熺先生表示，香港仔人車眾多，促請水務署儘快完成在香港仔大道的工程。他認同聯絡小組在審批道路工程時，交通流量和人車安全是重要考慮因素，但應完善審批程序，如在聯絡小組加入居民代表，加強與地區溝通、如聯絡附近樓宇的物業管理公司，以便儘快告知居民；如在夜間進行工程時，應考慮噪音問題，再釐定施工時間。此外，他認為現行機制有缺陷，應考慮納入更多環境因素，例如水務署於香港仔大道的更換水管工程的減噪措施未如理想，署方應與承辦商檢討。

51. 李晉陽先生回應表示，備悉委員的意見，會研究加強與各部門及區議員的溝通。噪音方面，承辦商施工時會盡量採取措施減少噪音，如使用低噪音機械，以減低對附近居民的影響。

52. 洪子軒先生回應表示，會向聯絡小組的署方代表反映委員對機制的意見。

53. 吳首擠先生回應表示，備悉委員的意見，並會在聯絡小組的會議反映。

54. 主席總結表示，請路政署、運輸署及警方備悉委員的意見，在審批區內的道路維修工程時，平衡交通需求和居民的利益。路政署亦應改善緊急維修機制，以免為居民帶來不便。

議程六： **以往會議曾討論事項進展報告**
 （截至 2018 年 12 月 31 日的情況）
 （交通文件 5/2019 號）

55. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)2 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

56. 任葆琳女士表示，有關(h)項香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）的工程，她已多次與水務署聯絡，署方曾指可於 2018 年底前完成，但卻於 2018 年 12 月底通知她未能如期完工，並指完工日期將延後至 2019 年 1 月，惟進展報告顯示有關工程預計於 2019 年 3 月完成，她不滿署方一再拖延完工日期，認為署方不負責任，令人失望。

57. 凌志偉先生回應表示，他已與水務署聯絡，水務署理解委員希望該工程儘快完成，並會爭取在本星期內完工，以重新開放受影響位置。

(A)3 南區行人天橋及隧道加建升降機

58. 馮仕耕先生表示，有關項目(d)黃竹坑道近南風道的高架行人道(H116)，路政署早前指工程與地下設施有衝突而須重新設計方案，他詢問署方最新的進展。如工程暫未有進展，他希望能相約署方與地區持份者會面商討，以便落實最新方案。

59. 李晉陽先生回應表示，因項目涉及收地問題，正與相關部門討論，會後再向委員補充相關資料。

60. 徐遠華先生表示，委員會多年前在討論有關項目時曾提出在樓梯興建上蓋，如署方確定無法興建合標準的斜道，建議署方考慮在樓梯加建上蓋，方便市民。

61. 李晉陽先生回應表示，備悉委員的意見，會後再向委員補充資料。

（會後補註：由於新設計方案涉及收地問題，因此討論需時，署方暢道通行工程組已與馮仕耕先生助理聯絡，並已於 2019 年 2 月 26 日與地區持份者會面，報告新設計方案的進展。）

(A)5 「人人暢道通行」第二階段計劃

62. 區諾軒先生表示，「人人暢道通行」第二階段計劃推展的三個南區項目中，項目(a)橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑（行人天橋 HF175）經研究後，兩端出口均無法加建升降機；至於項目(b)橫跨鴨脷洲利東邨道近利東邨東昇樓（行人天橋 HKS01），由於興建升降機牽涉收回聖伯多祿小學土地的程序，而該土地部分業權屬房屋委員會，而房屋署表示需徵求法律意見，但事隔半年仍未回覆，他認為不可接受，希望委員會跟進。由於項目(a)橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑(行人天橋 HF175)的方案不可行，希望委員會建議後備方案，以免浪費在區內加建無障礙設施的機會。

63. 主席贊同區諾軒先生的意見，認為應把握計劃機遇，改善區內行人設施。秘書處早前已向各委員發出電郵徵求後備建議，歡迎委員就有關項目提出建議。

（會後補註：秘書處收到一項後備建議，並已於 2019 年 2 月 27 日轉交路政處研究。）

(A)6 要求在海洋公園道與香港仔運動場之間增設行人過路設施

64. 司馬文先生表示，希望能為香港仔運動場使用者提供由港鐵站橫越海洋公園道的合適過路設施，他要求署方交代最新進展。此外，由於不少車輛在近海洋公園道的迴旋處違泊，而由港鐵海洋公園站前往黃竹坑方向的市民會經過該迴旋處，容易發生意外，希望署方考慮在該處增設不准停車限制。另一方面，他欲查詢巴士站增設座椅的進

展，雖然此項目並非進展報告的一部分，但認為署方有需要交代最新情況。

65. 蘇永健先生回應表示，會後將與香港鐵路有限公司跟進相關情況。

66. 李煦丰先生回應表示，有關運輸署資助巴士公司在巴士站增設座椅和電子顯示屏的進展，南區多數巴士站已安裝座椅，會後再向委員提供詳細資料。

A(10) 大潭道（水壩段）交通燈號安排

67. 陳李佩英女士表示，大潭道（水壩段）的交通燈號已於 2018 年 8 月 25 日啟用，她感謝委員會同意增設交通燈號，亦感謝運輸署的工作，使南區以至由筲箕灣往赤柱的交通暢順。除了希望署方於交通燈啟用後半年匯報運作情況外，她亦想了解直至現時為止，該路段有否發生意外。

68. 馮仕耕先生表示，委員會爭取於大潭道（水壩段）裝設交通燈號多年，現成功裝設，令不少居民受惠，為此他感謝運輸署的工作。他又指，南區區議員早前與運輸署署長會面時，署長曾表示會考慮裝設智能交通燈，以便因應車龍調節交通燈號，他希望署方交代引入智能交通燈的進展。

69. 蘇永健先生回應表示，大潭道（水壩段）已使用智能交通燈，該交通燈會因應車龍調整燈號時間，由於該智能交通燈是新嘗試，署方會繼續監察智能交通燈系統的成效。至於陳李佩英女士的提問，署方表示交通燈自 2018 年 8 月啟用至今，未有收到意外報告，交通燈運作情況理想。署方會於交通燈啟用後半年檢視運作情況。

A(11) 在南區安裝行車時間顯示系統

70. 馮仕耕先生表示，了解運輸署正評核已收到的標書，他詢問署方能否提供有關項目的時間表以及預計動工時間。

71. 蘇永健先生回應表示，會將委員的意見轉達相關組別，並於會後回覆委員。

(B)2 南區巴士脫班問題

72. 柴文瀚先生表示，新巴 42 號線的班次在署方進行實地調查中所顯示的數據似乎沒有太大問題，但他曾於 2018 年 12 月 7 日進行統計，在下班的繁忙時間一小時內，新巴 42 號線竟未曾開出一班車，反而其他路線於同一時段卻沒有問題，他認為不可接受。除了希望不再出現上述的嚴重脫班情況，他亦要求巴士公司解釋，並提出解決辦法。他續指，新巴 970 號線的脫班問題稍有改善，但新巴 42 號線卻一直未見改進，鑒於中環及灣仔繞道已通車，他希望藉此機會要求巴士公司解決有關問題。

73. 林玉珍女士 MH表示，城巴 99 號線於 2018 年 12 月的脫班情況依舊沒有改善，有居民投訴於傍晚時分需等候 30 至 40 分鐘，候車時間極不合理。她詢問有關路線的脫班原因，是否因為車長缺勤還是車輛調配有誤所致。儘管署方指巴士脫班受路面交通情況等因素影響，但城巴 77 及 99 號線經常出現脫班，署方有責任提出解決方案。

74. 麥謝巧玲博士 MH表示，城巴 40M 號線的脫班及誤點問題嚴重，而新巴 42 號線的脫班問題亦不能忽視，她曾於灣仔天樂里巴士站等候多時都沒有巴士，希望署方改善。

75. 主席表示，收到不少市民投訴指城巴 70 號線於上午 7 時 30 分的班次連續多日沒有繞經田灣街，希望署方正視問題，儘快向他提供書面回覆。

76. 李煦丰先生回應表示，署方留意到新巴 42 號線於 2018 年年底的班次不太穩定，主要成因是受香港仔隧道出口及銅鑼灣一帶的交通情況影響。署方於 2018 年 12 月曾與巴士公司商討，調撥資源以提升班次穩定性，署方亦已檢討該路線的行車時間，為班次預留較多編定行車時間。在 2019 年年初，新巴 42 號線的班次穩定性已有所改善，署方會繼續監察該路線的運作。至於有關城巴 99 號線的脫班問題，主要是車長缺勤所致，署方會與巴士公司繼續跟進。至於城巴 70 號線近日沒有繞經田灣邨的情況，署方與巴士公司初步了解後，得悉是因個別車長不熟悉行車路線所致，署方已要求巴士公司嚴肅跟進個別車長的行為，巴士公司會發出通告，並指示站長提醒有關車長。

(D) 運輸署 — 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

77. 朱慶虹博士 BBS, JP 表示，香港仔隧道灣仔入口曾出現滲水，詢問是否已進行維修。

78. 蘇永健先生 回應表示，由於問題涉及隧道的維修保養，他會轉交路政署跟進。

79. 李晉陽先生 回應表示，將於會後回覆委員。

（會後補註：路政署曾於 2018 年 10 月底及 2019 年 2 月初收到在香港仔隧道南行管道快線路面有積水的報告，並即時進行檢查，發現隧道內有部份排水渠淤塞，因此影響路面排水，並分別於 2018 年 11 月中及 2019 年 2 月中完成排水渠的清洗工程，現時上述行車路的路面積水已清除。署方會繼續監察路面情況及確保排水渠正常運作。）

(E) 香港警務處及運輸署 — 2018 區交通報告

80. 司馬文先生 表示，年青電單車駕駛者喜愛在石澳道賽車，他過往曾建議於石澳道增設告示牌，展示發生在石澳道的電單車交通事故次數。他認為駕駛者未必注意到該路段有不少急彎，故經常發生交通意外。他認為該處是交通黑點，促請相關部門儘快設立特別標誌，提醒電單車駕駛者石澳道的危險性和交通事故，以減少意外發生。

81. 蘇永健先生 回應表示，運輸署已與路政署商討，放大現有交通標誌，指示前方有急彎及要求駕駛者減速，加強道路安全。

82. 司馬文先生 表示，運輸署的措施或會收反效果，因設置過多指示反而令駕駛者降低警覺，而不少電單車駕駛者只為追求刺激感，過多路標會讓他們低估道路的危險性。他要求署方設置特殊標誌，明確指出石澳道的危險性和一年內發生的意外次數，如設置上述標誌有困難，署方則應設計另一種標誌，警告駕駛者該路段的危險性。

83. 主席 請運輸署代表會後與司馬文先生直接聯絡。

84. 馮仕耕先生 表示，除了由運輸署設置道路標誌外，他了解警方亦不時設置路障打擊非法賽車，早前警方曾採取大型行動，拘捕不少非法賽車的駕駛者。他續指，除電單車外，不少汽車於週末自山頂駛至石澳道賽車，希望警方加強執法，以收阻嚇作用。

85. 楊國聰先生回應表示，會向總區交通部反映委員的意見，加強設置路障和採取大型行動。為預防非法賽車，如警方在路上遇有改裝汽車，亦會考慮扣留該汽車，以減少非法賽車的可能性。

參考資料一 — 南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

86. 任葆琳女士詢問加入列表的機制，她以香港仔舊大街為例，該處行人路狹窄，何以未有納入列表。

87. 主席請秘書處於會後回覆委員。

（會後補註：秘書處於 2012 年 10 月向委員收集南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路段，並將相關路段列表轉交運輸署研究，以作改善。列表自 2013 年 5 月起納入「以往會議曾討論事項進展報告」，由運輸署不時更新進展。秘書處及運輸署已於會後向委員提供上述資料，如委員有任何建議需要改善的行人路段，可透過秘書處提交予運輸署作進一步研究。）

參考資料二 — 南區交通黑點數字（南區區議會主導計劃進度報告） 2018 年 7 月至 2018 年 12 月

88. 任葆琳女士表示，警方的檢控數字近月有所回落，儘管她認為香港仔區內的違泊問題有所改善，但希望警方不要鬆懈。她續指，2015 年警方作出約百多宗票控，至 2016 至 2017 年則有逾千宗票控，直至 2018 年每月平均亦有 800 多宗票控，近月卻減至 500 多宗，惟列表上的黑點一直出現違泊，故希望警方維持執法強度。

（區諾軒先生及黃銳熿先生分別於下午 4 時 51 分及 5 時 04 分離開會場。）

議程七： 其他事項

89. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

90. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十次會議將於 2019 年 3 月 18 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

91. 議事完畢，會議於下午 5 時 09 分結束。

南區區議會秘書處
2019 年 3 月