

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第二十二次會議記錄**

日期：2019 年 7 月 11 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
陳家珮女士
陳李佩英女士
朱立威先生 MH
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
黃銳熺先生
楊穎仁先生

缺席者：

陳文俊先生 JP
李民正先生

秘書：

劉穎好女士 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	
張國輝先生	運輸署高級工程師／南區	
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	
何亦文先生	土木工程拓展署工程師／14（南）	
胡玉君女士	路政署區域工程師／南區	
何雋軒先生	香港警務處西區行動主任	
李嘉欣女士	香港警務處香港仔分區警署助理指揮官（行動）	
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	
吳彪先生	路政署高級工程師 4／暢道通行	}
蔡浩賢先生	科進顧問（亞洲）有限公司駐工地工程師	
呂碧玉女士	科進顧問（亞洲）有限公司工程經理	
黃港傑先生	香港鐵路有限公司車務經理—港島綫、南港島綫及將軍澳綫	}
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務	

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) 運輸署高級工程師張國輝先生；
- (d) 運輸署工程師蘇永健先生、洪子軒先生及李奕駿先生；
- (e) 土木工程拓展署工程師何亦文先生；
- (f) 路政署區域工程師胡玉君女士；
- (g) 香港警務處西區行動主任何雋軒先生；
- (h) 香港警務處香港仔分區警署助理指揮官（行動）李嘉欣女士；以及
- (i) 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 2019 年 5 月 20 日第二十一次會議記錄

（馮仕耕先生於下午 2 時 32 分進入會場。）

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：「人人暢道通行」計劃 — 黃竹坑道近南風道的高架行人道（結構編號 H116）擬加建一條標準斜道的修訂方案（此議題由路政署提出）（交通文件 16/2019 號）

（張錫容女士 MH、陳家珮女士及楊穎仁先生分別於下午 2 時 34 分、2 時 40 分及 2 時 46 分進入會場。）

5. 主席歡迎以下代表出席會議：
 - (a) 路政署高級工程師吳彪先生；
 - (b) 科進顧問（亞洲）有限公司駐土地工程師蔡浩賢先生；以及
 - (c) 科進顧問（亞洲）有限公司工程經理呂碧玉女士。
6. 主席請吳彪先生簡介議題。
7. 吳彪先生表示路政署提出該議程的目的是就黃竹坑道近南風道的高架行人道（結構編號 H116）擬加建標準斜道的修訂方案諮詢委員意見，並希望委員會支持有關方案。
8. 蔡浩賢先生利用電腦投影片（交通文件 16/2019 號）簡介於黃竹坑道近南風道的高架行人道（結構編號 H116）擬加建標準斜道的修訂方案。由於黃竹坑道近南風道的高架行人道沒有合乎標準的斜道，因此路政署原定建議於該處加建一條標準的斜道，供長者及輪椅人士使用。按照合約規定，承建商需興建一條臨時通道供行人使用後，方可圍封該處以進行原有樓梯的拆卸工程及相關的勘探工作。承建商在勘探過程中發現有一條直徑 600 毫米的地下食水管與原擬建斜道的位置有衝突，承建商向水務署查詢後獲悉該食水管是供應南區食水的主要管道，因此不能改動該水管。承建商其後將臨時行人通道往南移 3 米，並再度進行勘探以確定可否在附近位置加裝斜道，結果顯示另一條直徑 600 毫米的地下食水管亦與擬議工程位置有衝突。在考慮各項因素後，路政署建議在黃竹坑老人服務綜合大樓（下稱「綜合大樓」）圍牆附近興建升降機，並在升降機的地面出口修建行人道連接黃竹坑道，以及在升降機的橋面出口興建高架平台連接南風道。由於部份擬議興建升降機的位置處於綜合大樓的範圍內，路政署需向綜合大樓的相關政府部門申請永久轉移 164 平方米的土地予署方，以容納擬建升降機，並在工程期間讓路政署臨時佔用在綜合大樓地界內的 182 平方米土地以建造升降機。如方案獲得委員會支持，署方會立即向有關部門提出上述的土地轉移及臨時佔用土地的申請。升降機工程預計可於 2020 年展開，需時約 3 年完成。
9. 主席請委員發表意見。
10. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：
 - (a) 馮仕耕先生表示委員會早於 2013 年已就有關項目進行討論，署方在動工後發現地下有兩條供應南區食水的主要管

道，令原定工程未能進一步推展，署方其後亦重建原有的樓梯。他提醒署方和顧問公司，在建造升降機前，務必仔細進行地底勘探工作，避免在動工後才發現其他障礙物，令工程進度受阻。他續指出委員會對此項日期待已久，他希望署方可縮短施工期。此外，他擔心鄰近的醫院及護理安老院會受工程影響，希望署方、顧問公司及承辦商在工程進行期間，嚴謹地處理噪音、沙塵和保安管理等問題，以減低對附近持份者的影響；

- (b) 麥謝巧玲博士 MH 同意馮仕耕先生的意見，她認為整個項目所需的時間過長。她表示現時行人需要步行樓梯或斜路方能前往南風道，加建升降機能便利鄰近護老院的使用者以及前往醫院的病人和探病者。她續指出擬議工程的可行性研究已大致完成，希望署方能將工程時間縮至最短；
- (c) 司馬文先生 指出擬議項目會將所有道路使用者集中於同一位置，因此他詢問署方會否研究其他路線（例如通往醫院的道路）供殘疾人士使用；
- (d) 柴文瀚先生 詢問署方日後會否因應擬議項目增設新的交通配套設施，例如加建行人上蓋，以便利道路使用者。他亦希望署方詢問綜合大樓使用者，是否同意於綜合大樓範圍內額外增設出入口，以方便南區居民和上班人士進出；
- (e) 歐立成先生 MH 指出黃竹坑醫院日後會轉型為南區最大型的安老院，預料將來會有不少市民前往安老院及綜合大樓，如擬建的升降機具備連接黃竹坑醫院和綜合大樓的出入口會更利民；以及
- (f) 張錫容女士 MH 詢問路政署早前進行勘探工作時曾否同時勘探工程範圍附近的環境，以及署方會否於會後馬上再進行勘探工作，避免工程受到其他地底設施影響。有關工程對附近樹木的影響，她要求署方交代補種樹木的安排。她續表示署方在施工期間需採取相應措施以確保行人安全，並希望工程能盡快完成。

11. 主席請路政署吳彪先生作出回應。

12. 吳彪先生感謝委員的意見和提問，並綜合回應如下：

- (a) 由於項目仍處於初步階段，路政署在得到委員會的支持後會進行更詳細的設計。署方其後亦需向有關部門提出撥地申請及進行合約招標程序，因此署方預計工程可於 2020 年初展開，工期需時約 3 年。署方明白項目的逼切性，會盡量縮短施工期以盡快為市民提供無障礙設施；
- (b) 署方已於擬建升降機的位置進行初步地下勘探，雖然該位置牽涉黃竹坑醫院少量的地下食水管道，但署方已和黃竹坑醫院進行初步接觸，院方亦同意進行擬議工程，因此署方預計不需再次更改施工位置；
- (c) 工程鄰近的持分者，包括黃竹坑醫院、護理安老院及小學一致贊成進行擬議工程。署方會於施工期間採取安全措施，亦會提供臨時行人道供市民使用，以期盡量減低對行人的影響；
- (d) 有關增設行人道上蓋的建議，署方會根據現行的設計標準積極考慮有關建議；以及
- (e) 增設出入口連接黃竹坑醫院可能會涉及院方的保安問題，因此署方會與醫方再作商討。

13. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示大部份升降機使用者來自醫院及其他鄰近設施，他詢問署方會否考慮在南風道提供其他無障礙通道，讓殘疾人士前往巴士站。他希望署方提供工程範圍附近的行人通道路線圖及有關設施的使用量，並要求署方增設其他通道連接巴士站；
- (b) 柴文瀚先生建議顧問公司研究於長者服務中心興建另一個出入口的可行性，並與有關機構商討細節，如出入口的開放時間及相關的保安安排等。他續建議署方增設指示牌標示鄰近設施的方向，並希望於下次會議前收到署方的回覆；以及

- (c) 陳家佩女士表示路政署就項目的地底勘探工作給予的回覆不夠明確，她希望署方在工程開展前做好充足的準備，以免再次在施工後才發現有地下設施阻礙工程。此外，她提出升降機的氣溫問題，舉例由鴨脷洲邨通往海怡港鐵站行人天橋的升降機，僅採用簡單的通風系統取代空調系統，導致不少居民於夏天投訴該升降機內過於焗促，但礙於工程已竣工，署方只能透過加貼隔熱貼紙解決問題。她表示擬議工程的主要使用者為長者、病人及小童，而擬議加建升降機的位置陽光猛烈，故希望署方能於升降機內採用空調系統。

（會後補註：路政署及顧問公司已與有關部門商討額外增設出入口的事宜，現階段未有計劃額外增設出入口。）

14. 主席請路政署吳彪先生作出回應。

15. 吳彪先生請蔡浩賢先生先回答有關地底設施的問題。

16. 蔡浩賢先生回應表示，顧問公司在一般情況下會選擇改動地下水管以配合工程，但由於原定工程的位置牽涉兩條南區的主要地下食水管，而改動有關水管的影響甚大，因此原定工程未能進一步推展。就擬議加建升降機的位置而言，由於該處並非路政署的管轄範圍，因此署方難以進行勘探工作，但署方已向醫方索取相關圖則，並發現擬議施工位置的地底設施主要為地下食水管道和渠道的分支。署方已就改動該處的地下設施和院方進行初步討論，署方在施工期間會盡量減少對醫院食水供應及渠道設施的影響。替代路線方面，現時輪椅人士可利用位於結構編號 H115 近巴士站的標準斜道前往南風道。

17. 吳彪先生表示，路政署早期設計的升降機採用空調系統，但後來因應政府的環保政策而改用通風系統。根據署方的監察，升降機內與戶外的溫差不大，而採用空調或通風系統亦沒有明顯的分別。他表示署方曾在其他地區收到市民的意見，指升降機內的環境於夏天時甚為酷熱。在加快升降機通風系統的空气流轉速度後，署方再沒有收到相關投訴，因此他相信通風系統設計足以應付現時的情況。

18. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH 表示不認同署方的回應，她認為升降機內與戶外的溫差最少達 4 至 5 度。她表示如擬議項目未能配

備空調系統，希望署方可於升降機內設置風力較強的抽風機。她以由鴨脷洲邨通往海怡半島行人天橋的升降機為例，指出機電工程署已因應該升降機與戶外的溫差加裝冷風機。她希望署方吸納委員的意見，注意升降機的氣溫問題，避免在工程竣工後才處理相關事宜；

- (b) 馮仕耕先生指出有不少長者將頻繁地使用擬建升降機，因此他建議署方在擬議項目的規劃階段考慮安裝空調系統，解決升降機的氣溫問題；
- (c) 陳李佩英女士表示認同委員的意見，並指出升降機內的人數亦會影響升降機內的溫度。她表示假若升降機在載滿乘客的情況下發生故障而停止運作，而有關的升降機沒有配備空調系統並不妥當，她詢問署方為何不在新建的升降機加建空調系統；
- (d) 張錫容女士 MH 表示大部份於「人人暢道通行」計劃初期建造的升降機均設有空調。她指出擬議工程的位置空曠，升降機內的溫度在太陽照射下會上升，而擬建升降機的使用者大多為長者及病人，因此她表示加建空調是理想的做法，並希望署方就有關建議作出研究。另外，她指出路政署需就擬議工程進行多項程序，例如招標及向有關部門提出撥地申請等。她希望署方向有關部門表明此項目並非全新的項目，並要求有關部門盡快完成批核程序，以加快工程進度；
- (e) 陳家珮女士建議署方善用智能科技，研究以恆溫系統代替空調系統，以期在環保節能和升降機的舒適度之間取得平衡。另外，她不認同路政署有關升降機內與戶外溫差不大的說法，並要求署方就通風系統提供更多數據予委員參考。她表示支持環保政策，但同時亦希望署方顧及升降機使用者的健康；
- (f) 麥謝巧玲博士 MH 指出擬建升降機的位置陽光猛烈，她建議署方進行實地考察，理解該處的酷熱情況。她續指出升降機內的溫度不可能與戶外一致，假若通風系統欠佳，升降機在猛烈陽光下的溫度會更高。她希望署方設計升降機前先作實地考察，並訂定措施以調節升降機內的溫度，在響應環保的同時亦顧及長者及其他升降機使用者的需要。她續舉

出例子，表示署方曾在接獲議員投訴後才改善升降機的通風系統，認為署方如在升降機落成後才作出補救措施是為時已晚；以及

- (g) 羅健熙先生詢問路政署有關乘搭擬建升降機所需的時間、擬建行人道的路程，以及署方會否計劃於擬建行人道加設通風系統。他續表示過往不少在「人人暢道通行」計劃下興建的升降機採用玻璃作為外牆物料，有關設計使升降機內的氣溫在陽光照射下上升。他詢問署方有否其他可行的升降機設計方案，並建議署方參考其他類似工程項目，以混凝土作為升降機外層物料，加強隔熱功能。

19. 主席請路政署吳彪先生作出回應。

20. 吳彪先生解釋，署方是根據全港已落成的升降機所收集到的數據得出有關溫差的結論，並備悉部份升降機與室外的溫差較大。按照政府的環保政策，署方不會在新建的升降機內增設空調系統，但署方會透過加強升降機內的抽風系統改善溫度問題。他請顧問公司回答有關擬議項目的設計問題。

21. 蔡浩賢先生說明擬建升降機的外牆除了中間小部份位置以玻璃建造外，大部份範圍均以混凝土作為物料，同時，升降機的外牆及升降機本身會採用可減少吸熱的玻璃，以降低升降機內溫度，有關安全設計可讓工作人員在緊急情況下觀察升降機內的情況。設計會按日照方向於升降機外牆面向東面及西面的位置採用混凝土物料，避免升降機內的溫度過高。

22. 吳彪先生補充擬建行人道約長 16 米，路程約需時 1 分鐘，有關設計與一般行人道分別不大，故此該處的氣溫應該不會特別高。

23. 主席提醒吳彪先生回應乘搭擬建升降機的所需時間。

24. 吳彪先生表示乘搭擬建升降機約需 30 秒至 1 分鐘完成一個循環，而整座升降機高約 1 層樓。

25. 主席總結表示，委員會大致支持路政署提出興建升降機的方案，請路政署備悉委員的意見，盡快進行勘探及研究增設其他出入口等方案，繼而展開黃竹坑道近南風道的高架行人道加建升降機的工程，方

便市民使用，並適時向委員會匯報工程進度。

議程三： 改善香港仔道路安全

（一併討論由任葆琳女士提出的「要求運輸署落實措施加強香港仔市中心行人安全以回應 5 月 27 日『的士撞向安全島導致多人受傷』嚴重交通意外事故及區內整體交通安全問題」以及柴文瀚先生及黃銳熿先生提出的「改善香港仔大道嘉諾撒培德小學對出行人過路處安全問題」的議程）

（交通文件 17/2019 號）

（徐遠華先生及區諾軒先生分別於下午 3 時 23 分及下午 3 時 57 分進入會場。）

26. 主席請任葆琳女士簡介議題。

27. 任葆琳女士表示，一輛的士於 2019 年 5 月 27 日失控撞向嘉諾撒培德小學（下稱「培德小學」）對出的路口，撞毀附近的圍欄及指示柱，事故亦導致九人受傷，部份傷者情況嚴重。她指出意外位置的安全島空間不足，而且行人不能一次過橫過馬路，導致該處經常聚集大量行人，更令行動不便的長者被擠出安全島。她表示自己早於 2018 年 9 月的社區事務及旅遊發展委員會會議上提出相關議程，指出食物環境衛生署批准鮮肉檔於香港仔大道與洛陽街交界營業的決定不恰當，因有關安排導致人流聚集，增加行人過路的危險性。她續指出香港仔大道與水塘道交界處是香港仔中心最大的交通交匯處，該處曾多次發生交通意外，例如於 2018 年 8 月 17 日，一輛私家車剷上行人路，導致三人受傷；以及於 2018 年 2 月 5 日，有途人被泥頭車撞倒後被拖行過百米，最終不治。她理解四十年前政府發展香港仔時的規劃不及現時完善，亦明白區議會和運輸署一直致力改善香港仔中心的交通問題，但她指出在資源、時間及土地有限的情況下，署方應優先考慮行人安全，經濟及貨運等因素則相對次要。她續指出運輸署曾於 2017 年 9 月 22 日於意外位置延長行人過路燈的時間，以測試讓行人一次過橫過有關馬路的安排。但她在實地視察後發現措施不但無助行人一次過橫過馬路，反而引致嚴重交通擠塞。她理解改善香港仔交通的過程漫長和困難，但她認為政府應思考當中的優次，並希望運輸署就她建議的方案給予正式回應。

28. 主席請黃銳燴先生簡介議題。

29. 黃銳燴先生表示香港仔於 2019 年 5 月 27 日發生的嚴重交通意外導致多人受傷。他指出香港仔區內道路狹窄，行人和車輛之間的距離太近，容易造成交通意外。就是次的交通事故而言，他表示意外成因包括車輛煞車系統失靈、安全島聚集過多行人、下行斜坡防滑設施及過路處的防撞設施不足。他指出涉事位置人流眾多，亦是居民前往石排灣、漁暉苑或香港仔舊大街的重要交通樞紐，因此他希望運輸署除推行書面回覆中的加設圍欄和改善安全島設計等短期措施外，亦能改善交通燈號的安排，容許行人一次過橫過馬路。他續指出現時該處約有 8 至 10 秒供行人過路，但安全島的 Z 字型設計卻令行人不能一次過橫過馬路。他詢問運輸署或路政署會否推出其他試行措施，例如研究改善安全島的設計或延長行人過路時間。同時，他希望署方盡快處理搬遷香港仔油站（下稱「油站」）的問題，並騰空相關土地以提升行人安全及改善社區設施，並期望南港島綫（西段）能盡快通車以紓緩香港仔的交通問題。

30. 主席詢問運輸署除書面回覆外，有否補充。

31. 張國輝先生回應表示，路政署在交通意外當天已將損毀的交通燈及欄杆維修。運輸署亦在安全島向水塘道方向加設臨時護欄以改善過路位置的安全。署方已與路政署安排改善行人安全的措施，例如路政署於 2019 年 7 月中開始為香港仔大道及水塘道交界的大型黃色方格重新塗上防滑油漆，並會於 2019 年 7 月內在水塘道近路口的一段斜路加設防滑鋼砂。就加強安全島的保護措施而言，署方與路政署正進行地下設施勘探，研究意外現場是否有足夠空間設置減能護柱或鋼制防撞欄等防禦設施。署方會按照勘探結果訂定相應的措施，安排設置有關設施。預計最快可在 2020 年上半年完成有關的安裝工程。他續指出署方曾於 2017 年在有關過路處測試讓行人一次過橫過馬路的可行性，但該安排引致嚴重的交通擠塞。他表示署方會將行人安全放在首位，並正安排聘請交通顧問進行詳細研究，探討可行的方案，以改善發生意外位置的行人安全，並同時將可能出現的交通影響減至最低，署方預計顧問可於 2019 年內展開相關研究。另外，他表示水塘道已安裝偵速攝影機，署方會與相關部門研究增設衝紅燈攝影機的建議，而交通顧問亦會審視水塘道的車速限制。署方會按照交通顧問研究結果再作進一步檢視。

32. 主席請委員發表意見。

33. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 林啟暉先生 MH 認為運輸署就交通意外提出的改善措施恰當，他明白落實相關措施需要經過多重程序，但他希望署方加快推行改善措施，避免短期內再次發生同類的交通意外。他續指出政府不主張於公共道路的下坡路段加設路拱，以避免對車輛造成震動。但他詢問運輸署會否參考其他地方的設計，例如香港大學於其私人路段上設置面積較闊的路拱，令車輛駛經該處時可逐漸減慢車速而不會使車輛產生震動；而東區海底隧道從鯉魚門往東區走廊收費處方向的路拱上亦劃有黃線及設有少量凸面，提醒駕駛者減速；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 質疑運輸署提出的改善措施，她指出石排灣及漁暉苑居民需通過安全島前往位於香港仔街坊福利會（下稱「香港仔坊會」）旁的升降機，而香港仔坊會亦有不少服務使用者，因此安全島長期聚集大量等候過馬路的人群，即使署方加長過路時間，也不能滿足行人的需求。她續指出該處的下行路段陡斜，曾有巴士因收掣不及而溜後，造成危險。她質疑在大量行人之間加設防撞欄和延長行人過路時間的可行性及效用。她表示曾有人建議透過加設天橋或迴旋處，減少途經涉事位置的車輛及行人，從而降低道路的危險性，她建議署方考慮有關建議；
- (c) 羅健熙先生 表示涉事位置附近有其他類似的路口，他詢問署方會否參考其他國家（例如日本）的情況，調整過路位置及時間，把行人集中於一個主要路口一次過橫過馬路。他續詢問運輸署於 2017 年進行的行人過路測試是否只針對香港仔大道的過路處，或是同時已研究附近的路段。他建議署方檢視附近各個路口的交通燈號循環，以研究讓行人一次過橫過馬路的可行方案。另外，他建議署方加快設置交通燈號倒數顯示器，讓行人及駕駛者知悉剩餘的過路或行車時間，從而改善道路安全；
- (d) 柴文瀚先生 建議運輸署於交通顧問研究中檢視有關延長行人過路時間的試驗計劃詳情，並提出相應的配套措施，以避免再次出現於 2017 年試驗中所遇到的問題。他續指出涉事位置的馬路兩旁，尤其是培德小學附近的位置，行人經常因

空間不足而需站出馬路，他希望署方在顧問研究中考慮減少該處的人流、改善過路位置及縮短行人等候時間等方案。另外，他表示對興建天橋的建議有保留，並指出台北、首爾等大城市於約 40 年前興建行人天橋，以保障行人安全及避免行車受阻，但相關城市後來因使用設施的人數減少而陸續拆除天橋，因此他認為興建獨立天橋的想法已過時；

- (e) 朱立威先生 MH 表示他曾探望是次交通意外的其中一名傷者，並指出涉事位置的安全問題存在已久，署方首要的工作是採取保護居民的短期措施。他同意其他委員的意見，指出該路口長期有大量行人過路，而石排灣邨及漁光村居民亦必須經過該處才能使用位於香港仔坊會旁的升降機。他表示在運輸署於 2017 年進行交通燈號測試期間，他與任葆琳女士接獲不少居民有關交通擠塞的投訴，他後來才得悉是運輸署的調整燈號測試導致交通擠塞。事件反映署方在推行措施前未有充分諮詢區議會的意見，例如他是在會上才得悉運輸署將於水塘道鋪設防滑鋼砂。他指出假若區議員能提早獲悉署方的決定，可與當區居民溝通協調，並向有關部門提出建議，因此他希望署方能加強與區議會的溝通；
- (f) 林玉珍女士 MH 表示在運輸署於 2017 年調整行人過路燈的期間，接獲不少因塞車導致公共交通工具脫班的投訴。同時，她指出意外現場人多路少，將來黃竹坑港鐵站上蓋物業落成後，進出香港仔中心的人流會進一步增加，故此運輸署只提出路面改善措施並不能解決問題。她續建議署方在制定改善措施時應考慮向高空或地底發展，在顧問研究中探討短期、中期及長期的可行方案，保障行人的安全；
- (g) 任葆琳女士 就她提出的短、中、長期交通改善措施作出跟進。短期措施而言，她詢問運輸署會否於年內檢視她提出的建議，如增設衝紅燈攝影機、於水塘道畫上新的黃色方格和鋪設防滑物料，以及加設防撞欄。她表示接獲不少居民投訴運輸署在涉事位置加設水馬，認為有關措施保護性不足和阻礙行人。她指出署方正就加裝防撞欄的建議進行勘探，但有關工作在署方發現地底硬物及管道後已暫停。中期措施而言，她建議署方考慮移除安全島和調整行人過路燈的時間，她對運輸署於 2019 年底才開展交通研究探討上述建議感到失望，認為所需時間過長，希望署方加快進度，保障行

人安全。長期措施方面，她建議署方在將來的香港仔港鐵站增建連接香港仔中心及香港仔舊大街的行人隧道，她得悉署方已將有關建議轉交予路政署鐵路拓展部跟進。另外，她亦知悉署方將於 2019 年的顧問研究中一併研究香港仔的車速限制，並表示已收到地政總署及規劃署就香港仔油站問題的回覆；

- (h) 徐遠華先生同意羅健熙先生的意見，指出運輸署不應只改善培德小學對出過路處的行人安全，而應一併考慮意外現場附近 3 個過路處的情況並協調有關的交通燈，讓行人一次過橫過馬路。他續指出，現時行人較常途經涉事過路處前往香港仔坊會旁的升降機，而鄰近兩個過路處的人流則相對較少，因此他建議運輸署引導石排灣升降機的使用者在天后廟外的過路處過路，及考慮更改該過路處的位置，以達致分流作用。他重申希望運輸署及路政署能在顧問研究中一併考慮該處 3 個過路處的情況；
- (i) 陳家珮女士指出意外現場道路狹窄，而且人流及車輛眾多，情況非常危險。她明白運輸署需時研究各項改善建議，但她詢問署方會否有其他短期措施，例如參考旺角的大型過路處，於交通黑點設置大型指示牌提醒行人。她指出雖然指示牌未必有實際作用，但亦有助提醒道路使用者，為此她欲了解署方增設「交通黑點」指示牌的既定機制；以及
- (j) 司馬文先生希望了解運輸署交通顧問的研究範圍，並建議署方參考區議會過往的相關研究。他希望署方可透過即時措施，如在交匯處加設水馬、在水塘道設立時速 30 公里的車速限制及將香港仔大道改為單行道，保障行人安全。長遠而言，他指出署方應安排該處南行的車輛使用單行道，而北行的車輛使用雙行道，以增加安全島的闊度，為行人提供更多空間。他續指出交通顧問應研究香港仔的整體交通情況，探討如何減少前往市中心的車輛數目，並重新檢視區議會以往提出的建議。

34. 張國輝先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 運輸署會視乎實際情況，與路政署商議可否縮短安裝防撞設施的所需時間。有關任葆琳女士提及的地底勘探工作，他

指出早前於安全島下發現有地底設施，因此需在附近進行挖掘，研究如何裝設防撞設施的地基，預計工程所需的時間可能因此有變，但署方會與路政署盡量縮短工期。他續指出在水塘道增設減速路拱及減速平台有潛在交通安全問題，因此不適宜在該道路增設該等設施；

- (b) 他表示交通顧問會從多方面探討香港仔大道及水塘道的交通情況，並提出改善方法，例如調整過路處的交通燈號，或其他可行方法，以改善行人在該處過馬路的情況。他指出署方明白協調交通燈號的重要性，因此亦會要求交通顧問同時探討協調附近的過路處，以助疏導人流及車輛；
- (c) 交通燈倒數顯示器方面，他會與交通燈組研究建議的可行性後再作考慮；
- (d) 他表示涉事位置並非交通黑點，但署方會考慮在該處增設標示，提醒道路使用者留意交通情況。署方亦會於短期內在水塘道加設路牌，提醒下坡的車輛留意附近的行人過路處及小心駕駛；
- (e) 就疏導行人過路處人流的建議而言，顧問會考慮現場的地理位置限制，研究分散人流至其他過路處的可行性。另外，他表示顧問亦會參考早前區議會就香港仔進行的交通研究報告；以及
- (f) 由於現時香港仔大道上已滿佈建築物，因此加建行人天橋或隧道的建議在位置及空間上並不可行。如果將來該處能提供足夠的空間，署方會適時再考慮有關建議。

35. 徐遠華先生表示，希望運輸署稍後回應疏導人流的問題，他建議署方引導石排灣升降機的使用者往右走，經香港仔水塘道前往天后廟方向，減少使用培德小學外的安全島。

36. 張國輝先生回應表示，署方備悉委員的建議，並會提醒交通顧問進行有關的研究。

37. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 朱慶虹博士 BBS, JP 希望運輸署在招標聘請交通顧問前先與委員會進行討論。他續表示現時最大的問題是交通燈位置的行人分流，並指出有市民曾向他表示因裕輝商業中心晚上較僻靜而不在該處過路，因此他希望顧問報告可詳細分析行人的出發點及目的地。他續指出區議會即將休會，希望署方能於 9 月與委員會商討招標聘請交通顧問的事宜，以切合地區的需要；
- (b) 朱立威先生 MH 指石漁區缺少公共交通服務，水塘道是車輛離開石漁區的唯一出口，因此他希望運輸署在採取任何措施前盡早透過區議會通知居民，避免造成混亂。他同意朱慶虹博士 BBS, JP 提出署方在進行交通顧問研究的過程中需諮詢地區人士及委員的建議，並希望顧問報告可涵蓋水塘道至漁光道一帶的範圍。在落實改善措施方面，他建議署方盡快推行短期的改善方案。他續指出如行人使用天后廟的過路處，需橫過兩條馬路，因此不少居民會選擇於培德小學的過路處過馬路，他希望運輸署於顧問報告中探討讓行人一次過橫過馬路的方法。長期措施方面，他希望署方一併考慮南港島綫（西段）的發展及在油站搬遷後如何利用該地改善交通安全；
- (c) 黃銳熿先生 同意署方應盡快落實短期措施，並希望署方盡快實地試驗延長行人過路燈的時間，容許行人一次過橫過馬路。他表示並非要求署方長期亮起綠燈讓行人過路，但他希望署方提供折衷方案，例如延長現時的 8 秒過路時間。他續表示顧問報告應一併研究提早收回油站的建議及該路段與南港島綫（西段）的連貫性；
- (d) 陳李佩英女士 表示，居民非常依賴香港仔進出南區，而港鐵南港島綫通車後亦令南區人流增加，因此她認為署方需要加建天橋、隧道等設施減少路面人流。她同意於水塘道下坡位置增設更大的指示牌，但她對增設交通燈倒數裝置的建議有所保留，指出未必所有行人都會在過路時顧及交通燈倒數。她續表示以南區居民進出香港仔的人數作為基準，她相信香港仔的交通意外數目仍屬可接受水平，但她亦希望能達致零意外的目標；
- (e) 司馬文先生 認同運輸署在推行顧問研究前應先諮詢委員

會。他表示署方未回應他就減速方面的建議，他認為在香港仔設立時速 30 公里的車速限制不會影響當區的交通。他續表示由於香港仔是旅遊及購物熱點，人流眾多，因此顧問報告應研究如何減少前往香港仔市中心的車輛，以改善香港仔的交通情況。他同意運輸署所指香港仔沒有足夠空間興建地下行人設施及天橋，因此署方應集中處理路面情況，避免浪費時間和金錢研究不可行的方案。他續指出署方應盡快加設水馬，並將香港仔大道的雙行道改為單行道，令駕駛者減速，保障行人安全；

- (f) 羅健熙先生同意司馬文先生的意見，指出該區沒有足夠空間興建天橋及行人隧道，因此委員會應考慮其他方案。他重申顧問應就該路段進行全面的研究，而非只針對培德小學對出的過路處。他續指出區議員有權查閱顧問研究的相關標書，因此署方應事先在區議會傳閱相關文件，或舉行閉門會議讓議員了解報告的研究範圍；
- (g) 區諾軒先生表示運輸署應注意幾項要點。首先，他指出不少委員提出一次過橫過馬路的建議，因此署方應考慮地區民意，於交通研究中計算車輛流量、檢視安裝防撞柱的成效及其他可行措施。另外，他表示委員會一致同意遷移油站，並希望政府明白油站的存廢關乎行人安全能否有效改善。他續指出於該處興建隧道的唯一契機是將來港鐵南港島綫（西段）在鄰近位置設立車站及出口，並參考西九龍站及柯士甸站的隧道延伸部分，利用路政署的資源加建接駁道路，連接香港仔與其他地方。他不清楚相關項目的技術可行性，但他理解這方案牽涉工務工程，過程會較為複雜；
- (h) 任葆琳女士詢問運輸署會否因應地政總署及規劃署有關油站的答覆，考慮搬遷油站或將議題加入顧問研究，並指出署方在進行交通研究前應先諮詢區議會意見。她希望警方提供相關交通意外的詳情，解釋意外的成因。她指出培德小學附近的黃格位置經常停泊了不少的士，阻礙駕駛者及行人視線，因此她詢問運輸署會否考慮在該處劃上雙黃線，以及警方會否在該處加強執法。她重申行人安全是首要考慮，並表示曾考慮羅健熙先生提及將行人集中於一個大過路處一次過橫過馬路的建議，但由於香港仔的交通以車輛為中心，因此有關建議最終不了了之。她認同司馬文先生指出香港

仔作為中心地帶，署方應研究減少前往香港仔市中心的車輛，因此她希望運輸署把相關建議加入顧問研究；

- (i) 柴文瀚先生表示不贊成於區內興建獨立行人天橋及隧道，但認為香港鐵路有限公司可在撰寫南港島綫（西段）的建議書時從香港仔整個區域出發，一併考慮在區內增設天橋及隧道作行人分流。土地方面，他指出政府可引用《香港鐵路條例》，透過賠償盡早收回油站用地，他相信相關賠償只佔整個南港島綫（西段）項目開支中的小部份，因此署方應盡早計劃收回有關土地，而非於 2031 年南港島綫（西段）通車後再作研究。交通顧問研究方面，他希望署方於 9 月的會議或之前通知委員顧問報告的研究範疇，並指出署方應在顧問報告中探討如何平衡區內的人流及車流；以及
- (j) 林玉珍女士 MH 表示收回油站並非即時措施，因此署方應就將來收回油站及興建南港島綫（西段）預先作出長遠研究。她認為交通顧問應針對現時香港仔人多路少的問題，考慮加建行人隧道的建議，以疏導涉事位置的人流，並指出署方不一定只在原有出入口位置增設樓梯及升降機。

38. 張國輝先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 運輸署在推行交通顧問的建議前會先諮詢委員的意見，而有關顧問的研究範圍將包括香港仔水塘道、香港仔市中心及附近一帶範圍，亦會檢視該處的人車情況、行人的出發點和目的地，以及協調附近的過路處；
- (b) 他重申顧問研究內容以交通為主，因此有關收回油站土地作其他用途（如興建天橋或隧道等）並不在研究範疇內，他表示該土地的運用應交由其他相關部門作研究。他續指出按照現時香港仔中心的情況而言，該範圍沒有足夠空間增設行人天橋或隧道；
- (c) 署方會盡快落實加設路牌建議，以提醒行人及駕駛者；以及
- (d) 有關過路燈號的安排，署方會要求交通顧問在研究時以行人過路的需要及安全性為前提。交通顧問亦會研究人流分佈，希望藉此提出分散人流的可行方案。

39. 區諾軒先生指出即使運輸署不研究搬遷油站的問題，署方亦可模擬天后廟過路處在落實改善措施後的交通情況，考慮行人分流安排，及研究南港島綫（西段）於該位置興建出口的可能性。他續表示大部份委員希望署方加設交通燈倒數裝置或延長行人過路時間，並指出署方已於牛頭角及香港仔大街開展相關試行計劃，他希望署方盡快將計劃推展至全港。人車優次方面，他詢問署方會否研究委員提出把行人集中於一個大路口一次過橫過馬路的建議，他建議署方持開放態度，參考外國的交通工程，以便利市民。

40. 任葆琳女士提出規程查詢，希望署方回應她的建議措施，並答覆油站的長遠發展是屬於規劃署還是運輸署的管轄範圍。

41. 張國輝先生回應表示，現時香港仔大道不同位置的過路處會通往不同目的地，因此集中所有過路位置作一大規模過路交匯處的建議未必可行。至於有關油站的問題，他指出顧問研究的範疇為改善交通，因此收回油站作其他用途（如行人天橋及隧道等）並不在研究範圍內。運輸署不能作出收回油站的決定，若有需要，運輸署會就該處發展提供交通意見。

42. 何雋軒先生表示，警方備悉委員的意見，並強調警方會以保障行人安全為首要目標，其次是要確保道路暢順。

43. 任葆琳女士跟進她早前就交通意外詳情及的士於黃格位置等候的提問。

44. 楊國聰先生回應表示，他於會前未能聯絡交通意外的調查隊伍，如稍後有進一步的資料可提供，他會透過秘書處通知委員。他續指出的士於黃格位置等候的問題不算嚴重，但並非警方不執法的理由，警方會繼續密切注意情況，有必要時會採取相應行動。他表示減慢交通流量有時或有助保障行人安全，因大多數意外成因與車輛速度有關。他表示警方歡迎任何可改善交通安全的建議。

（會後補註：警方表示，於 2019 年 5 月 27 日上午約九時十分，一名 70 歲男子駕駛一輛的士，載有四名乘客（年齡由 40 至 74 歲），沿香港仔水塘道落山方向行駛，當駛近香港仔大道時，據報因車輛制動系統故障，撞向路中安全島的欄杆及交通燈，導致五名路人（年齡由 19 至 76 歲）受傷。撞擊之後，的士反彈到香港仔大道 178 號對開停下。

意外中，兩名路人嚴重受傷，另外有八名傷者，當中包括的士司機和四名乘客，其中一名 46 歲女子頭部重傷仍然留院，情況穩定。

意外後，現場調查顯示事件不牽涉其他車輛，亦與路面狀況無關。涉事的士已被拖往檢驗，行車記錄器片段亦已被檢取，有關意外成因的專家意見諮詢亦在進行中。港島總區交通部意外調查隊正跟進調查案件。）

45. 主席總結表示，請運輸署備悉委員的意見，除採取即時措施提升香港仔大道（特別是香港仔水塘道路口）的道路安全外，署方在進行顧問研究時，亦應參考委員會對有關研究範圍的意見，以全面研究其他合適的中、長期改善方案，保障駕駛者及行人安全。

（林啟暉先生 MH 於下午 4 時 15 分離開會場。）

議程四：譴責警方在 6 月突然多次關閉港鐵金鐘站以及要求交代檢討工作

（此議題由柴文瀚先生提出）

（交通文件 18/2019 號）

46. 主席歡迎以下香港鐵路有限公司代表出席會議：

- (a) 車務經理－港島綫、南港島綫及將軍澳綫黃港傑先生；以及
- (b) 公共關係經理－對外事務楊莉華女士。

47. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

48. 柴文瀚先生表示，警方的書面回覆較短，而運輸署及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）的回覆較警方詳盡，他希望警方於會上作出更詳細的回應。另一方面，他感謝警察公共關係科於會前積極與他跟進此議程的相關事宜，並感謝港鐵在 6 月多宗政治事件中所擔當的角色，例如有港鐵職員於 7 月 1 日晚上將金鐘站內的通風系統轉為排風模式和港鐵於 6 月 12 日爭取縮短金鐘站的封站時間等。他指出假若金鐘站在 6 月期間出現槍戰、恐怖襲擊或炸彈襲擊等情況，警方應當作出封站及要求列車不停站等安排。但在未有發生上述事件的情況下，警方於 6 月封閉金鐘站及禁止乘客於該站轉乘其他路綫列車的安排則令公眾受阻。他指出相關安排令公眾質疑警方的做法過份及影響

警民關係，他希望警方備悉有關意見及作出回應。此外，他詢問如將來出現類似情況，警方會否就封站及乘客轉乘接駁巴士的安排進行檢討。他認為在非緊急情況下沒有必要封站，因有關安排會引起市民不滿。同時，他指出金鐘站於 6 月 12 日晚上 8 時 30 分起封閉，但運輸署的緊急事故交通協調中心（下稱「協調中心」）在 8 時 31 分才發放封站的信息，令市民未能及時掌握有關資訊。他續指出協調中心發放封站信息的時間比部份電子傳媒遲，希望協調中心解釋在金鐘站封站後才發出有關信息的原因。

49. 主席請警務處李嘉欣女士作出回應。

50. 李嘉欣女士感謝委員的意見和提問，並綜合回應如下：

- (a) 警方在採取管制措施例如改變或臨時關閉港鐵站出入口時，會適時作出風險評估，而當中首要的考慮因素為保障公共安全及公共秩序。當警方認為港鐵站內或附近一帶存在公共安全風險，便會透過警察公共關係科及傳媒呼籲市民切勿前往該處。如警方認為情況會進一步危害公共安全和秩序，會在與港鐵溝通後按既定程序要求港鐵協助採取人流管制措施，如封閉部份出入口或要求港鐵列車不停相關車站。港鐵在執行有關安排上，一直與警方保持溝通；
- (b) 警方在採取人流管制措施前，會考慮人群聚集的情況及搜證需要等因素。同時，警方亦會在列車發生故障時按港鐵要求，協助作出人流管理措施。她以 2017 年 2 月 10 日於尖沙咀港鐵站發生的縱火案為例，警方於當晚 7 時 45 分起封閉尖沙咀港鐵站至原定的關站時間，其間來往荃灣綫的列車均不停尖沙咀站，她指出當日的封站時間比本年 6 月封閉金鐘站的時間長；以及
- (c) 通報機制方面，警方一直致力透過運輸署向市民發佈交通安排信息。

51. 主席請運輸署李煦丰先生作出回應。

52. 李煦丰先生感謝委員的提問，並表示協調中心在當日一直與港鐵、各公共交通服務的營辦商及有關政府部門保持緊密聯繫。當收到有關公共交通服務或路面情況更新時，協調中心已盡快透過網頁、手

機應用程式及傳媒向公眾發放相關資訊。運輸署於 6 月 12 日晚上 8 時 20 分接獲港鐵通知，指警方將於當晚 8 時 30 分封閉金鐘站，署方在整理有關資訊後已隨即將封站的消息發放至網頁及流動程式。署方備悉委員對資訊發放速度的意見，並會向相關組別的同事反映。

53. 主席請港鐵黃港傑先生作出回應。

54. 黃港傑先生回應表示，港鐵作為鐵路運輸機構，一直致力保持安全及舒適的乘車環境，亦會視乎實際情況作出人流管理措施，如有需要時改變車站出入口的人流方向和作出列車調動。在大型活動或節日期間，港鐵會與警方保持緊密聯繫，亦會因應警方的要求作出特別安排，如調動列車服務、於個別車站實施人流管理措施等。

55. 主席請委員發表意見。

56. 羅健熙先生指出在 6 月 13 日早上金鐘站可正常運作的情況下，警方仍然要求港鐵繼續全面關閉車站，對大量市民造成阻礙。他詢問警方是基於什麼原因認為市民會於車站受到傷害，從而作出封站的決定，他表示不少鴨脷洲及港鐵沿綫居民皆無法理解警方當天封站的原因。此外，他欲了解警方在要求港鐵關站時會否有一套具體的模式，並查詢在警方決定封站後是否所有列車均不能停靠該站。他指出警方於 6 月關閉金鐘站令南港島綫乘客不能於該站轉乘其他路綫及出閘，他希望警方留意金鐘站是南港島綫總站，關閉該站會令南港島綫無法有效運作。他相信如乘客當時仍可在金鐘站轉乘其他路綫，而非完全無法使用港鐵服務，市民會較能接受有關安排。他續表示由於部份巴士路綫在南港島綫通車後已被取消，因此警方封閉金鐘站的安排對南港島綫乘客的影響尤其嚴重。

57. 司馬文先生感謝警方為保障公眾安全作出的努力，但他希望警方解釋在運用權力作出關站決定時引用的條例和原因，並交代在關站後應履行的責任及通知公眾的安排。他引用警方早前因應大型示威人流於港鐵天后站實施人流管制措施一事為例，表示相信市民可以理解警方因安全理由而作出關站的安排。但他認為警方應具體地向公眾交代封站的原因，而非只籠統地以維持公眾安全及秩序作為封站的理據，因有關說法難以說服公眾，亦有可能令公眾懷疑警方在決定封站時有其他考慮因素，例如不希望示威持續擴大等政治原因。因此警方應發放更多有關封站的資訊，例如在甚麼情況下可封站、封站的時限及封站前應發放的通知等，令市民更清楚警方的權限。

58. 徐遠華先生表示，警方可根據《公安條例》第十七條封閉特定地方，但正如司馬文先生提到，警方在封閉有關地點前應作出預先通知，唯公眾於警方封閉金鐘站後才得悉相關決定，他質疑警方濫用《公安條例》所賦予的權力。據他理解，《公安條例》只容許警方限制於遊行集會現場可能會引致公眾不安及公眾秩序失控的情況，而警方封閉車站的決定意味警方假設當天所有乘搭南港島綫前往金鐘站的市民皆是前往參與集會示威。他表示按照常理推斷，大部份南港島綫的乘客只是在金鐘站轉乘其他路綫或於金鐘上班，封站對市民所造成的滋擾及不便遠超想像，甚至令原本支持警方執法的市民亦質疑警方的做法。他指出警方在履行職務時不應影響市民的日常生活，並詢問警方是否濫用了法律賦予的權力。

59. 區諾軒先生就他於 7 月 7 日的旺角清場行動中對警員使用不當言辭致歉。

60. 主席提醒區諾軒先生集中討論與交通相關的事宜。

61. 區諾軒先生繼續發言，他感謝港鐵在 6 月時所作出的各項安排，例如容許趕乘尾班車的乘客先出閘後補票。對於金鐘站封站事件，他希望警方備悉貿然封站或在繁忙時間長時間封站所帶來的問題。第一，當天大部份不是前往參與示威遊行的市民因封站而無法正常上班，只能選擇在灣仔站或中環站出閘；而參加示威的市民亦因金鐘站被封閉而前往其他車站出閘，令其他車站的壓力增加，他詢問警方及協調中心曾否評估封閉金鐘站對鄰近地區的影響。第二，在封站後警方執勤時亦容易引起爭議，例如警方在港鐵站內進行的搜身行動引起部份市民的憂慮，同時亦有救援物資被警方沒收後不知所蹤。第三，他指出警方在示威者被驅趕至車站內時仍然在港鐵站外發射催淚彈，令車站內佈滿催淚煙，希望警方留意相關情況。

62. 黃銳熺先生指出 6 月 12 日早上 8 時 50 分至 9 時 10 分及 6 月 13 日首班車至下午 2 時 30 分為上班繁忙時間，在公眾安全未受威脅的情況下，難以理解封站原因。他表示由於協調中心在 6 月 12 日早上及晚上發出封站通知的時間較遲，不少市民在到達港鐵站或登上列車後才得悉金鐘站被封閉的消息。而港鐵只在海洋公園站提供接駁巴士前往堅尼地城，他詢問港鐵會否安排接駁巴士前往鄰近金鐘的地方，例如灣仔、中環等。另外，他指出警方在金鐘站附近發射催淚彈嚴重影響不少路經該處的市民，他對此予以譴責。

63. 柴文瀚先生再次對港鐵職員予以嘉許。他認為警方發射催淚彈一事涉及乘客安全，他指出自己於 6 月 12 日大部份時間均在金鐘站內為乘客提供協助，避免他們無故被警方搜身，他於當天下午觀看相關片段後才得悉警方在沒有警告及車站人士不知情下於金鐘站外發射催淚彈。他以警方於 7 月 1 日在發射催淚彈前事先通知港鐵的做法為例，表示如站內人士能提前獲悉有關行動，港鐵職員便可將站內的通風系統轉為排風模式，避免站內人士，例如港鐵職員、乘客、路人，甚至警方吸入催淚氣體。由於警方發射催淚彈的行動涉及南港島綫乘客的安全問題，他希望警方回應是否有必要在 6 月 12 日於金鐘站外使用催淚彈。他對警方於 6 月 13 日早上的封站安排表示不理解，他指出根據港鐵的既定做法，假若車站內人流過多，港鐵可因應實際情況安排列車不停站，而非事先決定所有列車不停相關車站甚至禁止乘客於該站轉車。他表示港島綫的乘客可選擇在中環、灣仔等站下車，但南港島綫乘客只可在海洋公園站轉乘前往堅尼地城的接駁巴士。他希望港鐵檢討接駁巴士的安排，例如增設前往銅鑼灣的路綫。他相信港鐵曾於封站前與警方溝通，因此他詢問警方何以堅持於 6 月 13 日大部份時間封閉金鐘站。另外，在 7 月 1 日上午出現的風險明顯比晚上低，但警方卻只於早上封站而不在晚上封站。他認為警方所採用的標準不公，希望警方解答相關問題。

64. 主席請警務處李嘉欣女士作出回應。

65. 李嘉欣女士感謝委員的提問和意見，並綜合回應如下：

(a) 有關警方封站的法例依據，除徐遠華先生提及的《公安條例》外，警方主要是根據《香港法例》第 232 章的《警隊條例》所賦予的權力，採取合法措施維持公共安全、防止損害生命及損毀財產而作出封站的決定。警方是按照指揮中心對現場人流及港鐵站內外的即時情況的評估及與港鐵溝通後，要求港鐵協助作出人流管理措施。法例上沒有訂明封站前的事先通知時間及封站時限，但警方會根據實際情況盡快通知港鐵職員有關封站的安排，並在情況許可下，通知港鐵職員解除封鎖，例如在 6 月 12 日早上 8 時 50 分至 9 時 10 分期間，警方已按既定機制透過運輸署通知市民金鐘站被封閉，並在情況許可下盡快解封車站；

(b) 警方於 6 月 13 日早上已透過傳媒通知市民金鐘站仍然被封

閉，並非突然作出封站安排。據她了解，港鐵於當天已安排免費接駁巴士來往海洋公園站及堅尼地城站。她希望各位委員明白警方已盡量在維護公眾安全及減少對市民日常生活的影響之間取得平衡，而警方的首要考慮因素為維持公眾秩序和公眾安全，並按照法例賦予的權力採取合法措施以執行上述職務；

(c) 在進行風險評估時，警方會透過現場同事聯絡指揮中心，並在有需要時聯絡運輸署及其他部門再作出決定；以及

(d) 她表示備悉委員提出的意見及建議，如警方日後就事件進行檢討，她會向行動部反映各委員的意見。

66. 主席請港鐵黃港傑先生作出回應。

67. 黃港傑先生回應表示，港鐵於 6 月 12 日上午約 9 時曾因應警方要求，安排所有列車均不停金鐘站，但隨後於短時間內已接獲警方通知列車服務可回復正常。至於 6 月 12 日晚上，港鐵收到警方關閉金鐘站的要求，並因應有關要求封閉車站的出入口以及作出暫停轉乘服務和出閘等安排。他續指出港鐵於 6 月 12 日及 6 月 13 日於中環站、灣仔站、海洋公園站及堅尼地城站安排額外人手，協助乘客轉乘其他路綫或乘搭接駁巴士。至於資訊發放方面，港鐵在車站及列車服務受影響期間，會透過手機應用程式、車站廣播及車廂廣播通知乘客有關的安排，以減低對乘客的影響。就接駁巴士的安排而言，港鐵有既定的接駁巴士路綫，並已在南港島綫開通前與政府部門進行測試，擬定路綫上落客點。一般而言，當南港島綫列車不駛往金鐘站時，港鐵會安排乘客轉乘接駁巴士前往金鐘，但鑑於 6 月 12 日及 13 日路面交通的情況，港鐵決定提供次選路綫接載乘客由海洋公園站前往堅尼地城站，港鐵亦已增派人手於中環站、灣仔站、堅尼地城站及海洋公園站的接駁巴士站等協助乘客。他續表示港鐵於 6 月 12 日曾於金鐘站內採用加壓模式令車站氣壓增加，避免站外的氣味或濃煙傳入車站。

68. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

(a) 羅健熙先生表示不理解警方於 6 月 12 日的上班繁忙時間關閉金鐘站的決定，指出當時大部份市民只是如常上班，卻受到警方的行動影響，因此他希望警方解釋作出關站決定的原因。他續詢問警方於 6 月 13 日早上完成清場行動後，又

是基於甚麼原因繼續決定關閉金鐘站。此外，他指出港鐵作為大型公共運輸機構，必須明白完全關閉金鐘站是一個重大的決定，他希望港鐵關閉金鐘站時可顧及乘客需要，維持轉乘其他路綫的服務；

- (b) 區諾軒先生表示，乘客非常依賴以港鐵南港島綫直接前往金鐘站，即使港鐵於關閉金鐘站時安排接駁巴士從海洋公園站前往堅尼地城站，亦無法與南港島綫的便捷性相比擬。他續指出由於南區巴士的運載程度已與南港島綫通車前不同，大量乘客在封閉金鐘站後轉乘其他交通工具，會對相關交通工具的運作造成影響，他詢問協調中心曾否估算相關情況。如將來發生類似事件，他希望各方能考慮從海洋公園站前往金鐘站對南區居民的重要性，在秩序良好時不應隨便作出封閉車站的決定。他重申示威者在金鐘站被封閉時仍可使用其他方法前往金鐘，因此封閉金鐘站無助減少金鐘的示威者，只會令其他交通工具的運載量增加；
- (c) 柴文瀚先生明白法律賦予警方執法權力，但他質疑警方於 6 月的非緊急情況下以緊急情況的標準作出行動並不合適。他續詢問警方在程序上是否有不足之處，例如市民只是打算於 6 月 12 日及 13 日早上如常乘搭港鐵上班，卻被無故送往海洋公園站轉乘接駁巴士。他對警方與各政府部門的溝通表示關注，並指出警方在封站前沒有透過運輸署要求巴士公司於封閉金鐘站時加密班次。另外，他表示協調中心應提早向市民發放緊急事故協調訊息，而不是在金鐘站封閉後才發出有關資訊。另外，他認為港鐵應容許乘客於金鐘站被封閉時仍可繼續轉乘其他路綫，而並非預先作出列車不停站的決定。他續表示 6 月的事件會被歷史記載，並相信當中大部份群眾的行為是正確的；以及
- (d) 徐遠華先生指警方只籠統地引用《警隊條例》作出封閉金鐘站的決定，容易令人質疑警方濫用法律賦予的權力。他詢問在現行機制內，港鐵接獲警方封閉港鐵站的要求後是否必須按照法例規定服從有關要求，還是可行使酌情權作出其他配合措施。據他理解，港鐵對其運作及人流去向有最明確的認知，故應由港鐵決定站內的運作。如警方按照法例賦予的權力封站，他希望警方能清楚解釋要求港鐵封閉金鐘站的法律理據。

69. 主席請警務處李嘉欣女士作出回應。

70. 李嘉欣女士再次感謝委員的提問和意見，並綜合回應如下：

(a) 根據《警隊條例》，警方會於集會或示威活動時針對有機會損害大眾生命或財產的情況作出人流管制措施，維護社會安全。她重申警方是按照既定機制，在作出現場即時風險評估後要求港鐵配合，希望委員釋疑；

(b) 警方理解人流管制措施對南區居民造成的影響，因此警方已透過運輸署及其他公共交通工具公司的配合，在封閉金鐘站時盡量為南區市民提供免費接駁巴士或其他交通服務，希望將對市民的影響減到最低；以及

(c) 她表示備悉委員的意見，如警方日後就事件進行檢討，她會向行動部反映各委員的意見，她亦希望委員明白警方在事件中已盡力將對市民的不便減到最低。

71. 主席請運輸署李煦丰先生作出回應。

72. 李煦丰先生感謝委員的意見，並回應表示當運輸署接獲金鐘站即將封閉的通知後，已隨即透過協調中心發放消息，並已即時通知巴士公司及有關營辦商盡量調撥資源，增加接駁南區的服務，例如專線小巴 4C 號線曾在金鐘站封閉期間增加前往銅鑼灣的接駁服務。協調中心將一如以往，在突發情況時與有關部門及公共運輸營辦商保持緊密聯繫，並適時透過傳媒及運輸署網頁及流動應用程式等渠道將最新的路面及公共交通情況通知公眾，以期將對市民的影響減到最低。

73. 主席請港鐵黃港傑先生作出回應。

74. 黃港傑先生回應指出港鐵因應警方要求關閉金鐘站期間，一直努力與各相關政府部門密切聯絡及溝通，務求將對乘客的影響減到最低。同時，他感謝乘客的體諒和配合。

75. 羅健熙先生表示港鐵代表未回答「關閉」的定義，並希望港鐵考慮將來在關閉車站時容許乘客轉乘其他路綫。

76. 黃港傑先生表示備悉委員的意見，但指出港鐵需要就個別不同的情況作考慮。

77. 主席請朱慶虹博士 BBS, JP 發表意見。

78. 朱慶虹博士 BBS, JP表示他曾於 6 月 13 日多次致電警方、港鐵及南區民政事務處查詢有關封閉金鐘站的問題，他指出金鐘站對南港島綫的重要性和封閉金鐘站對南區居民的重大影響，並感謝各方於當天積極跟進他的查詢，盡快恢復開放金鐘站。他認為宏觀而言，整件事情的核心並不在警方，他尊重警方的決定並希望警方進行檢討，將來在有需要封閉金鐘站時容許南港島綫乘客繼續在金鐘站轉乘其他路綫。

79. 主席總結表示，請警務處、運輸署及港鐵公司備悉委員的意見，改善緊急事故的應變安排，包括在協調相關部門及機構發放交通消息時，顧及乘客乘車及轉車需要，以減低對乘客的影響。

(馮仕耕先生於下午 5 時 30 分離開會場。)

議程五： **以往會議曾討論事項進展報告**
 (截至 2019 年 6 月 30 日的情況)
 (交通文件 19/2019 號)

80. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)1 位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

81. 陳李佩英女士查詢已於 2019 年 7 月開展的交通影響評估研究的詳情。

82. 蘇永健先生回應表示，相關評估會根據赤柱村道及赤柱一帶最新的交通情況，研究多層停車場的現時設計對區內交通的影響。

83. 司馬文先生表示，運輸署應就於赤柱興建停車場進行更宏觀的交通影響評估研究，探討赤柱區內其他合適選址。如委員會決定增加區內的停車場設施，運輸署應同時考慮其他地點。目前的選址位於赤柱中心，或會對區內交通造成負面影響，運輸署應考慮把車輛引流到

遠離赤柱中心的地方，而非繼續引入赤柱中心。運輸署亦應借鑑近期在香港仔發生的交通意外，避免進一步增加赤柱中心的交通負荷。

84. 蘇永健先生回應表示，運輸署備悉司馬文先生就項目選址的意見，署方會在相關研究探討其他合適設置停車場的位置。

(A)4 「人人暢道通行」計劃 — 在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建暢道通行設施第一組 — 勘查研究、設計及建造

(a) 橫跨香港仔海傍道近南寧街的行人天橋（行人天橋(HF104)）

85. 黃銳熺先生詢問工程的預計完工時間，他表示曾到該行人天橋進行實地視察，發現出口 A（近香港仔中心）及出口 B（近香港仔海濱公園）所展示的完工時間不同，希望路政署日後在報告交代預計完工時間。

86. 胡玉君女士回應表示，於行人天橋（HF104）兩個出口加建暢道通行設施工程的完工日期將維持於 2019 年 9 月，署方會將預計完工日期加入日後的報告。

(E) 香港警務處及運輸署 2019 區交通意外報告（2019 年 5 月及 6 月）

87. 陳李佩英女士表示，根據警務處提供的交通意外報告，石澳道、大潭道、春磡角道及龜背灣等地曾發生不少交通意外，當中涉及不少傷者，她希望運輸署及警方多加討論和研究可行的改善措施，例如增設交通指示牌及鋪設防滑鋼砂。她表示有部分防滑鋼砂出現鬆脫的情況，對電單車駕駛人士構成危險。此外，她要求運輸署及警方向當區區議員適時交代相關路段實行改善措施的進度。

88. 蘇永健先生回應表示，運輸署會與警方研究相關交通意外的改善措施，並作出相應安排以加強道路安全。

89. 司馬文先生表示，應探討相關路段在過去 24 個月內發生交通意外的成因，以檢視當中是否涉及超速駕駛或道路工程等原因。他亦指出汽車在狹窄道路上超速的危險性，希望運輸署及警方可合作解決導致交通意外的問題，即使不重新設計相關路段，亦應調整車輛的速度限制。

90. 蘇永健先生回應表示，署方備悉兩位委員的意見，並會於會後跟進。

91. 主席請運輸署積極研究降低相關路段的車速限制的可行性。

92. 何雋軒先生歡迎委員的意見，並表示改善道路工程及採取執法行動對確保道路安全同樣重要，警方會檢視各宗交通意外的成因，並會積極與運輸署商討相關道路的改善措施，如設置路牌及降低時速限制。

93. 司馬文先生表示，他從其他渠道得悉政府已要求港鐵公司就南港島綫（西段）進行研究，他建議將此項目加入進展報告，以便委員會日後進行討論。

94. 主席備悉委員的意見。

（李嘉欣女士於下午 6 時 05 分離開會場。）

議程六：其他事項

95. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

96. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十三次會議將於 2019 年 9 月 16 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

97. 議事完畢，會議於下午 6 時 12 分結束。

南區區議會秘書處

2019 年 9 月