

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄**

日期：2017 年 1 月 9 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	
鄭子憲先生	
黃俊邦先生	

缺席者：

陳家珮女士
莊景威先生

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：

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
李煦丰先生	運輸署運輸主任／南區 1
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
陳潤儀女士	路政署區域工程師／西南區
李子威先生	香港警務處署理西區行動主任
鄭士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二：

陸俊彥博士	漁農自然護理署郊野公園主任（港島）
袁輝明先生	漁農自然護理署自然護理主任（科學價值）
江焯榮先生	環境保護署環境保護主任（市區評估） 33
曹文健先生	水務署工程師／香港及離島區（供應及保養 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) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署工程師劉慧儀女士及麥卓欣女士；
- (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及陳潤儀女士；
- (f) 香港警務處署理西區行動主任李子威先生；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管鄭士陽先生。

2. 主席表示，秘書處於會前收到陳家珮女士及莊景威先生的缺席通知，請各委員備悉。

3. 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 11 月 21 日第六次會議記錄

4. 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。秘書處在會前收到朱慶虹太平紳士就會議記錄第 42 段(e)的修訂建議；此外未有收到其他委員的修訂建議。

5. 由於會上沒有委員提出其他修訂，委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程二： 要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題

(此議題由陳李佩英女士提出)

(一併討論由司馬文先生提出的「如何紓緩大潭篤水塘的交通擠塞」議題)

(交通文件 1/2017 號)

(羅健熙先生、任葆琳女士、馮仕耕先生及林啟暉先生 MH 分別於下午 2 時 40 分、2 時 49 分、2 時 51 分及 2 時 53 分進入會場。)

6. 主席歡迎以下政府部門代表出席會議：

- (a) 漁農自然護理署郊野公園主任 (港島) 陸俊彥博士；
- (b) 漁農自然護理署自然護理主任 (科學價值) 袁輝明先生；
- (c) 環境保護署環境保護主任 (市區評估) 33 江焯榮先生；以及
- (d) 水務署工程師／香港及離島區 (供應及保養 1) 曹文健先生。

7. 主席分別請陳李佩英女士及司馬文先生簡介議題。

8. 陳李佩英女士表示，大潭篤水塘已有 200 年歷史，景色怡人，深受郊遊人士歡迎；而水塘其中一個特色，乃利用大潭篤水塘東面的主壩 (下稱「水壩」) 用作行車通道，貫通石澳、赤柱等地至港島東岸多個地區如小西灣及柴灣。不過，以水壩作為行車通道的交通政策，實乃基於百多年前的構思，如今已不能應付人口增長及地區發展所帶來的交通流量。因此，她批評水壩的交通規劃過時，更與日益增長的需求脫節。她續表示，雖然水壩的行車線提供雙向行車，但由於

其闊度只有 5 米，當兩方的行車線均出現大型車輛時，其中一方的司機需要將車輛先行停下，讓另一方駛過後才能繼續前進，否則其中一方的車輛便需要倒車，而倒車既受制於當時的交通環境而出現困難，亦易生意外。她指出，上述情況不但導致堵車，更經常令往來水壩的交通癱瘓，居民怨聲載道。她以 2017 年元旦的交通實況為例，指因水壩交通問題而導致逾百名候車乘客聚集於大浪灣巴士站，情況並不理想。她理解水壩作為法定古蹟，因而不能進行道路擴闊工程；惟她認為政府不能對水壩引發的交通問題置之不理。為此，她建議相關部門考慮興建鐵路系統，由東區的柴灣、小西灣、歌連臣角等地區延伸至南區的赤柱、石澳一帶，此舉不但能紓緩大潭道的交通，亦能促進南區經濟、旅遊及文化活動的發展。最後，她期望政府相關部門能認真檢討水壩對港島東、南區所造成的交通問題，並提出解決方案。

9. 司馬文先生表示，水壩因交通設施不完善而帶來的影響已眾所周知，相關問題亦已在議會討論多年，惟一直未有成果。他認為陳李佩英女士已詳細說明以水壩作為行車通道的弊端，除路面狹窄、缺乏行人路之外，還須面對水塘溢滿時的排洪問題。為此，他認為由 M Co Design 夥同 BuroHappold 於 2016 年 12 月向傳媒發表的 Dragon's Link 「火龍橋」(下稱「火龍橋」)方案，對比陳李佩英女士建議延伸鐵路系統，更值得考慮和深入討論。他續利用電腦投影片簡介火龍橋的設計概念及項目所帶來的效益及面對的困難，並指有關設計曾透過網頁平台，蒐集公眾意見。他指出在收到的 462 個回應中，85%認為水壩設計引致不少交通問題，72%贊成興建新橋，以及 7%支持 M Co Design 的方案。他概述贊成人士普遍認為火龍橋有助改善交通，並為郊遊及單車愛好者提供多一個戶外活動的地方；而反對者則認為項目工程破壞環境及可能吸引發展商對附近土地的垂青，為綠化地帶帶來壓力。他續表示，回應者除表示政府可透過基建工程來解決水壩的交通問題外，有關部門亦可提升交通管理設施，如智能交通設施、在水壩兩端安裝重型車輛訊號燈及加強對罔顧交通安全人士的檢控等。最後，他詢問相關政府部門如何實施禁止重型車輛駛入大潭道南行的限制、去年的檢控數字、能否使用智能交通系統或靈活交通燈訊號，以及各相關部門對興建新橋的意見。他認為水壩的交通問題不能一直議而不決，應盡快尋求改善措施。

10. 麥卓欣女士表示，運輸署在媒體報導有關火龍橋的設計方案後已與路政署聯絡，跟進發展項目的可行性，並得悉路政署已就計劃諮詢漁農自然護理署(下稱「漁護署」)及環境保護署(下稱「環保署」)。

11. 鄭嘉曦先生表示對擬議事項沒有補充。
12. 陸俊彥博士表示，火龍橋的主體及觀景台均座落於大潭郊野公園的範圍內，而郊野公園主要被劃作自然保育，因此原則上應避免進行發展。他建議持份者應先探討在郊野公園範圍外其他可行的基建方案，又或透過交通管理措施，以解決及紓緩因水壩交通而引起的問題。
13. 江焯榮先生表示，環保署得悉大潭篤水塘的一段大潭道為主要幹路，而擬議工程應會涉及該路段的重大擴建；此外，擬議工程範圍亦位於郊野公園及具有特別科學價值的地方，故初步認為擬議工程應屬《環境影響評估條例》下的指定工程項目，即須獲署方發出的「環境許可證」方可展開工程；而就火龍橋的初步設計而言，極可能需要進行環境影響評估研究後，才可向環保署申請「環境許可證」。
14. 曹文健先生表示，水務署主要關注火龍橋於施工期間對大潭篤水塘的運作及對水壩安全的影響。若有關方面能提供更多資料，將有助署方進行研究及分析。
15. 鄭士陽先生對能有助解決水壩交通擠塞的建議均表示歡迎。
16. 多位委員就要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題發表意見及提問，重點摘錄如下：
- (a) 朱慶虹太平紳士指出，作為連接港島東、南兩區的一條主要通道，大潭道的路面狹窄，尤其當大型車輛自兩個方向迎面駛至，容易引起交通問題，故此有必要尋求改善措施。至於火龍橋的設計方案，他認為橋墩的地基工程須深入土層，鑽探及施工時不免對水質造成影響。此外，他質疑火龍橋的曲線型設計可能未能符合《建築物條例》的要求，憂慮最終設計可能修改成一座龐然大物，未能配合水塘一帶雅緻及寧靜的環境；
 - (b) 羅健熙先生表示，是次討論重點不應集中於新橋的設計及物料方面，而是新橋落成後，能否徹底改善及解決現時大潭道的交通情況。為此，他認為委員會應先商議興建新橋方案是否適合。他又認為，若大部份意見不傾向大興土木建造新橋，則應詳細審議其他可行方案，以解決堵車等問

題。他舉例指，若引入智能交通管制系統，運輸署是否已有足夠能力及經驗推行；再者，署方亦應明確說明，當相關系統推出後，能否有效改善現時水壩所面對的交通困局。他要求署方具體回應智能交通管理的可行性，以及有否針對水壩的交通擠塞問題進行研究和提出改善方案；

- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，曾有東區委員建議興建由筲箕灣延伸至大潭的鐵路網絡，然而運輸署並沒有積極考慮。她認為，大潭道面對的交通問題積存已久，署方實應對症下藥，採取長遠及有效的解決方案。她理解在郊野公園內不宜進行發展，而倘考慮興建新大橋，亦須於開發工程前因應環保等要求進行各項研究，但這些程序往往經年累月，費時失事。反之，鐵路網絡已然成熟，興建連接筲箕灣至大潭的延線不但能加強 18 區交通網絡，亦較符合成本效益，因此要求部門就興建鐵路延線認真進行研究；
- (d) 馮仕耕先生認為，水壩的交通流量並非處於高水平，造成交通癱瘓的原因，在於水壩的闊度有限，未能容許大型車輛同時使用。他形容，當大型車輛的司機互不相讓時，可導致堵車逾 45 分鐘。他強調，大潭道的交通問題已討論多年，而議會亦曾建議在路面安裝壓力感測器，當有重型車輛由一端駛近水壩時，便會即時啟動設置於另一端的訊號燈，發出停止車輛繼續前行的訊號。他指出，就水壩的特殊環境而言，按需求而啟動的訊號燈較常規運作的交通燈系統更為有效，而相關技術並不複雜，亦有其他城市應用。為此，他期望運輸署能考慮引入裝置，解決重型車輛同時間迎面駛入水壩的情況。至於興建火龍橋的建議，他認為水壩的交通問題在於其闊度未能符合現時的道路規格和交通需求，因此，他希望運輸署能積極考慮改善方案；
- (e) 區諾軒先生表示，在郊野公園範圍進行任何大規模的工程都難免引起爭拗，他認為委員會應集中討論短期方案以盡快改善情況。他建議署方可於石澳道連接大潭道的路口前，安裝電子告示牌，向司機提供大潭道的交通資訊。當駕駛人士得悉路面情況後，便可改用其他沒有出現堵車情況的路線。他又表示，上述建議亦適用於連接香港仔隧道及淺水灣之間的路段；

- (f) 朱立威先生認同其他委員的意見，認為署方可就安裝指示牌、壓力感測器等建議進行研究，並提出短期的解決方案。他認為，大型基建的建議屬長遠方案，而有效的短期政策方能解決燃眉之急。他強調，上述多項短期措施已在議會討論逾 5 年之久，期望運輸署能增加資源，積極研究可行方案，並向委員會匯報；
- (g) 黃俊邦先生表示，於 2003 年舉行的立法會會議上，曾有議員提問有關水壩的承載力。政府在回應中表示，由於水壩建於 1918 年，部門並沒有水壩結構負荷重量的紀錄，他詢問相關部門是否至今仍未有上述資料。他續引述當年政府的回應，指雙程的車輛流量為每小時 550 架次，並未超越水壩可容納的車輛流量水平。對此，他再詢問現時的汽車流量及是否已超越水壩的承載限制。此外，水務署於 2003 年就立法會議員的提問時稱，署方將每隔不超過 10 年委派獨立專家勘測水壩的結構安全，他詢問水務署最近進行勘測的日期，而專家報告是否證明水壩符合安全水平。他亦查詢政府於 1968 年提出興建一條由柴灣至赤柱的「81 號幹線」計劃現況。最後，他詢問漁護署會否考慮將現時於北潭涌執行的車輛管制措施，應用於大潭郊野公園；
- (h) 徐遠華先生認為，陳李佩英女士及司馬文先生提出的議題及建議非常明確具體，但運輸署長期沒有正面回應及提出解決方案，書面回應亦意圖推卸責任予其他部門，他對此表示失望。鑒於大潭道的交通問題已討論多年，運輸署應採取積極的工作態度，向委員會提交短、中及長期的措施及方案。至於委員提出的各項建議，他認為火龍橋方案可能對郊野公園及水塘造成負面影響，故基於初步資料及成本效益等數據尚未明朗之前，不能贊同建議。就興建鐵路系統的提議，他認為基於人流不足的情況下，計劃亦難以落實；
- (i) 鄭子憲先生表示，在改善水壩方面，除考慮道路容量、堵車問題、交通事故等因素外，還須關注道路安全設施。他指出，現時水壩兩旁築建的石壘並不能提供防撞欄的防護作用，倘一輛巴士以時速 50 公里從側方撞向石壘，將有機會衝破石壘，並墜落水塘，署方應就上述情況進行風險

評估。另鑒於現時水壩禁止行人通過，未能連接大潭郊野公園等郊遊區，故此亦應增加行人通道。對於委員提出的建議，他認為興建新橋將對大潭篤水塘的景觀及具特殊科學價值的地貌有一定影響。至於智能交通方案，他認為署方應進行周詳的探討，包括在公營巴士及重型車輛的車身安裝晶片，當車輛行經指定地點時便會透過程式觸動交通訊號燈；又或安裝智能監察儀器，當發現大型車輛駛近水壩時，便會啟動交通管制訊號。最後，他建議為配合訊號燈的安排，應考慮於訊號燈前增建避車處；

- (j) 柴文瀚先生表示，由於公眾的環保意識日益提高，建議在郊野公園範圍進行任何大型基建項目容易惹來爭議。因此，倘於大潭篤水塘進行大型基建，必須進行評估。對於黃俊邦先生詢問的「81 號幹線」，他相信計劃已取消多年，而近期發佈的發展大綱藍圖，已沒有預留興建相關幹道的圖標。就大潭興建新幹道而言，他認為做法可能將更多車輛引入大潭，導致南區多處交通擠塞。有關短期改善措施，他認為應借鑑早年建議在水壩兩端安裝交通燈引發的嚴厲批評，仔細研究採用智能交通系統的可行性。同時，他認同區諾軒先生建議的電子告示牌，認為有關裝置可讓駕駛者及時掌握路面情況，避免前往已出現堵車的地區；
- (k) 司馬文先生表示，既然各委員均認同大潭篤水塘的交通出現問題，則運輸署及相關部門便應提出有效的解決方案。他認為首要考慮的策略，是就南區南邊的個別地區實施發展限制。其次，他認為運輸署及警方應加強執法行動，禁止某類別的車輛行走水壩。至於智能交通燈方面，他敦請署方敢於嘗試，就建議進行試驗計劃，為全港受惠的措施走出第一步。他批評署方往往因畏首畏尾而不肯正視問題，以致水壩的交通情況多年來沒有改善。最後，他認為署方應詳細考慮能否透過新設的基建項目幫助解決交通問題；
- (l) 陳李佩英女士表示，過往委員曾就水壩的交通問題提出不少建議，惟部門往往因歷史建築或保育需求等藉口而拒絕進行改善。她指出，近年赤柱、石澳等地急速發展，人口已上升至 23 000 人，而前往赤柱及石澳的旅遊人士亦不

斷增加。她向委員傳閱在赤柱、石澳、鶴咀及大浪灣等地所拍攝的圖片，展示各旅遊點經常出現大量候車乘客。因此，她認為署方應改變思維，在維護水壩歷史價值的大前提下，考慮引入集體運輸系統。她認為，改善南區的交通將有助香港的整體發展，雖然興建鐵路成本龐大，但所帶來的裨益將超越投放的資源。最後，她要求將擬議事項納入續議事項，讓委員定期監察進展；以及

- (m) 張錫容女士 MH 認為部門應就委員提出的建議制定時間表，臚列各項建議所須進行的工作及程序；而將討論項目納入續議事項，有助委員監察進展。

17. 麥卓欣女士就委員的提問作綜合回應：

- (a) 就興建新橋的建議而言，若項目能符合水塘的水質及運作、郊野公園、自然生態及環保等要求，署方將歡迎方案；
- (b) 至於交通燈的建議，大壩長逾四百米，若用交通燈號控制，任何時間壩上都只容許一方的車輛在行駛。一方的車輛需等待另一方的綠燈時間完結加上最後一輛車駛離大壩所需約 45 秒，方開始行駛。故此，燈號的循環時間需要 210 秒，而且每個燈號循環時間中只有 60 秒綠燈，卻有 150 秒紅燈，對整體車輛的行駛時間有嚴重延誤，會令交通容量低於交通流量。加上，若等候時間過長，駕駛者可能會懷疑交通燈信號有誤而衝紅燈，引致危險。因此，署方未有考慮設置交通燈的建議；

- (c) 有關安裝智能交通燈系統的提議，署方將會進行詳細研究；

（會後補註：裝置有關交通燈系統需要掘路裝置電纜及監察儀器，在已列為古蹟的大壩並不可行。）

- (d) 關於興建延伸鐵路系統的意見，署方將交由有關部門跟進；

（會後補註：已將有關意見轉交路政署鐵路拓展處。）

- (e) 至於在適當路段的入口處加設電子告示牌的建議，署方將就電源供應、安裝技術等問題，就個別擬設地點作出詳細研究；

（會後補註：在道路安裝交通資訊電子顯示屏的主要目的，是令駕駛人士於分流點前有充份時間可以選擇適當路線以避免駕車途經交通擠塞的道路。因此，當考慮某道路是否適合安裝電子顯示屏時，我們需評估該路段是否有合適的替代路線和分流點，以達至交通分流作用，令駕駛人士可以及早選擇路線。此外，我們還需考慮沿路的地理環境是否適合安裝所需的裝置。

現時大潭道是唯一貫通石澳、赤柱等地區至港島東地區的行車道路。居民亦可使用淺水灣道離開石澳及赤柱前往灣仔區。由於兩條道路前往的地點並不相同，故此淺水灣道並不適宜作為大潭道的替代路線。因此，我們對大潭道裝設智能交通設施（如電子顯示屏）的建議是有所保留。）

- (f) 署方認為現時水壩路段的汽車流量情況正常；

- (g) 署方認為水壩出現堵車的情況，主要是由於大型車輛從橋的兩端同時駛入所致；

- (h) 署方將於會後回覆相關委員有關「81 號幹線」的資料；以及

（會後補註：城規會已在 2015 年 3 月 20 日修改赤柱分區大綱圖時剔除 81 號幹線，本署亦未有計劃推展 81 號幹線。）

- (i) 署方將於推行改善措施前，諮詢委員會的意見。

18. 曹文健先生回應表示，署方曾於數年前委託顧問就水壩的承載力進行結構分析，並確認水壩足以承受現時的交通流量。他續表示，署方曾於 2013 年底，聘請一名外國專家為水壩的結構進行全面性的勘測，而專家報告確認水壩的結構良好。

19. 陸俊彥博士回應表示，署方於北潭涌安裝的車閘，乃執行《郊野公園及特別地區規例》所賦予的權力，用以管制車輛進入郊野公園

範圍；而大潭道位於大潭郊野公園範圍之外，因此有關交通管制措施不適用於管制位於郊野公園外的大潭水塘主壩行車道路。

20. 多位委員繼續就議題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 鄺子憲先生原則上不同意在郊野公園內進行任何發展，但在保育的大前提下，亦應客觀地論證方案的優劣之處。他指出，現時已有車輛在水壩上行走，而他相信興建一座新橋之後，來往的車輛不會劇增。他表示，新橋應只發揮疏導交通的功能，不應視為地標建築物，水壩本身才是地標，故假設新橋的方案被採納，應將現時水壩的行車通道全線改為行人專用區，並利用安全的過路設施，連接大潭水塘道及港島徑，以環迴方式形成新的郊遊網絡。至於新橋的設計，應容納符合標準的雙向行車線，而橋道不應廣泛鋪設燈光設施。整體而言，他建議部門應就大潭篤水塘的汽車流量進行綜合研究，分析採用智能交通系統、興建大橋及其他方案的可行性；
- (b) 羅健熙先生認為運輸署在解決交通問題方面責無旁貸，應就委員的意見及提問作具體回應，並以進取的態度提出改善措施。他續指，署方若能與議會共謀對策，將有助解決問題，而他相信一些短期措施不會涉及龐大開支。因此，他期望署方能就剛才委員提出的建議，包括是否可以禁止部分車輛使用水壩、能否儘快引入智能交通系統等作正面回應；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH期望署方能以專業角度就委員的建議提出意見及解決方案。她強調，儘管提交解決方案需時，並可能牽涉前期勘測及研究等工作，但相關工作乃署方的責任。另她不同意興建鐵路系統應取決於該區的人流多寡，認為任何公共交通設施應以效益為依歸，既然石澳、赤柱等地區已發展成旅遊重點，政府便應提供完善的交通配套，加強旅遊業的效益，藉此帶動區內發展。最後，她要求部門就委員的意見提交具體方案；
- (d) 柴文瀚先生認為，委員應汲取過往經驗，客觀及務實地提出建議，避免重提不獲公眾接受的建議。他又認為，任何交通改善措施必須因應實際環境而定，就大潭水壩而言，

若推行的方案會將更多車輛引入水壩，使水壩一帶的交通更加惡劣，實得不償失。他認為，透過適量控制地區發展、安裝智能交通系統、增設交通資訊指示牌等措施，均有助解決現時面對的問題。最後，他建議委員會應就是次會議的討論達成共識，否則只會原地踏步，即使將議程納入續議事項，日後亦難免淪為空談；

- (e) 陳李佩英女士表示，水壩曾出現磚石鬆脫及石塊跌落水塘的事件，故水壩的安全及保育不容忽視。此外，鑒於水壩的交通經常擠塞，不少駕駛者已改道淺水灣前往目的地。不過，目前淺水灣一帶的汽車容量已漸入飽和狀態，致使石澳及海灣區的居民均紛紛要求有效的改善措施。為此，她重申希望署方能重視問題，就不同方案進行檢討及研究，不能對石澳、赤柱居民的訴求坐視不理。她衷心期望署方能完善規劃，徹底改善交通擠塞的情況。最後，她建議將議程納入續議事項或成立工作小組，集中處理問題；
- (f) 徐遠華先生對運輸署的回應方式表示失望，他認為，署方若能在會前提供詳盡的書面回應，將有助委員會的討論。此外，他表示，除了不認同實施發展限制的建議外，他認同司馬文先生所提出的其他各項建議，包括限制車輛使用大潭道、加強執法行動及以人手維持交通等，都值得運輸署及警方考慮；以及
- (g) 司馬文先生感謝 M Co Design 成員提出的火龍橋方案。他認為，委員會應加強溝通渠道，以更開放的模式直接聽取市民提出的意見。另他認為陳李佩英女士向委員傳閱的相片與水壩的交通沒有直接關係；不過，他認同相片實反映石澳、龍脊及筲箕灣之間的交通配套出現嚴重問題，認為相關問題應另作討論。

21. 麥卓欣女士回應表示，署方備悉委員就電子顯示屏、以程式提供即時訊息、智能交通燈及伸延港鐵系統等措施提出的建議。部門將進行研究，並會就可行方案或其他改善措施，諮詢委員會的意見。

（會後補註：為加強即時交通資訊發布，讓市民避免前往交通擠迫的道路。運輸署已於 2016 年 9 月推出「交通快訊」流動應用程式，提供交通事故及公共運輸服務受阻的最新消息。這些消息有助駕駛者即

時了解事發的位置，尤其是正前往途經該區的人士，讓他們及早計劃和改變行車路線，避開擠塞路段，這有助避免事發一帶的交通擠塞加劇。）

22. 鄭士陽先生回應表示，警方已將水壩列入「南區地區主導行動計劃」的交通黑點，因此將密切留意水壩的交通情況，並不定時進行監察行動。當警方知悉附近地區有大型活動舉辦時，亦會安排交通組警務人員在水壩現場指揮交通。

23. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究委員提出的意見，包括智能交通燈、電子告示牌等短期措施。長遠而言，運輸署亦須研究並探討延伸鐵路系統及興建大橋等基建方案。此外，委員會期望政府各部門能設法改善大潭道一帶因交通擠塞所引發的問題。鑒於相關事項牽涉多個政府部門，委員會將於會後致函行政長官，要求責成相關部門首長，跟進水壩的交通問題。

（會後補註：委員會已於 2017 年 2 月 21 日致函行政長官，詳情載於附件一。）

議程三： 海灣區道路問題
（此議題由馮仕耕先生提出）
（交通文件 2/2017 號）

24. 主席請馮仕耕先生簡介議題。

25. 馮仕耕先生表示，近年來南區的東分區（主要包括黃竹坑、海灣及赤柱石澳區）因急速的基建發展，所有幹道的交通流量已接近飽和。他不認同運輸署的回應稱，現時的道路仍有剩餘容量，亦批評署方只基於一個泳季的統計資料作出判斷並不全面，因為泳季日子並不代表交通繁忙，而淺水灣及深水灣的堵車情況於平日上班、上學時段，以及星期五、六及日的黃昏時段最為嚴重。此外，由於海灣區道路網絡缺乏彈性，沒有緊急疏散的支路，再加上路面狹窄，不時有大量巴士及重型車輛行走，故每當天氣惡劣、出現樹木倒塌或嚴重交通事故時，均可導致區內外交通癱瘓。他引述警方的回應指，由 2015 年 12 月至 2016 年 11 月期間，海灣區一帶共發生 147 宗交通意外；換言之，每個月平均逾 12 宗，對交通造成的阻礙不言而喻。過去 3 個月，海灣區亦已多次出現交通停頓。因此，他期望警方於交通事故發生時，能積極及靈活地指揮往來的車輛，並希望運輸署能提供建

議，解決現時的交通問題。

26. 鄭士陽先生補充，就淺水灣道近保華大廈塌樹意外的交通疏導安排，由於警方需預留路面空間讓車輛掉頭，以縮減堵車，加上轉入海灘道的橋底有高度限制，故警方只能指示合適的車輛改經海灘道前往赤柱。此外，由於塌下的大樹位於斜坡之上，相關部門須確保斜坡安全及滑下的沙石不會危及公眾，才能重新開放路面，故此需較長時間處理。

27. 麥卓欣女士回應表示，根據運輸署進行的實地視察所得，偶爾的塞車情況，往往因有車輛上落客及須越線右轉至樓宇或支路，並非道路容量不足所致。

28. 多位委員就海灣區道路問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 司馬文先生認為運輸署的回應不可接受。他指海灣區的交通需求，主要出現於平日早上的繁忙時段及周末，而該區經常性發生的交通擠塞，足以說明道路並無剩餘容量。除堵車的問題外，他認為署方亦須關注道路的安全，如對駕駛人士構成危險的急彎、沒有行人路及欠缺防撞圍欄等情況。他指上述問題已多次向署方反映，促請署方着手計劃，並提出改善及解決方案。他又認為，近年海灣區沿路及赤柱一帶不斷發展，若署方仍不正視問題，情況只會不斷惡化；

(b) 鄭子憲先生表示，南區的交通問題不應只着眼於道路容量，更須關注及綜合處理道路的彎位、闊度、弧度、行車視線，以及行人道、單車線、避車處和防撞欄等設施。他指擴闊路面是解決方案之一，但以南區的地貌而言，相關工程極可能牽涉斜坡及綠化地帶，或甚至破壞古石牆路段，施工期間亦須面對不同的技術困難。他強調，委員會已就上述問題多次進行討論，惟工程一直未能啟動的癥結，在於政府對恆常工程的撥款不足。過去亦曾有建議當局在鞏固斜坡期間，同時進行道路擴闊工程的方案，但往往基於不同因素而未能落實。因此，他認為政府應提供足夠的專項撥款，並採取有系統的方法，為個別路段進行優化及改善工作；

- (c) 區諾軒先生建議於進入淺水灣路段前的適當位置，設置電子資訊顯示屏，為駕駛者提供交通訊息。另外，他認為運輸署的書面回應過於簡短，使人有不盡責之感；
- (d) 朱慶虹太平紳士表示，討論事項涉及道路安全及交通擠塞等問題，署方卻指道路仍有剩餘容量，回應敷衍之餘，亦未有全面回覆委員的提問。他又認為，香島道及淺水灣道一帶的道路，彎多路窄且視野欠佳，蘊藏風險，當大型車輛迎面而行時，極易發生意外。他引述警方的報告，指海灣區於過去 12 個月內，共錄得 147 宗交通意外，而涉及受傷及財物損毀的個案分別為 71 及 76 宗；故單看上述數字，運輸署已不應視若無睹。此外，他認為海灣區的交通問題，與大潭篤水壩的交通息息相關。至於擴闊路面的工程，由於涉及交通問題及道路使用者的安全，他認為應盡快進行，毋須待鞏固斜坡工程開展。他又指出，海灣區一帶的建築物均涉及削坡工程，足證現今的工程技術成熟，故署方藉詞削坡困難而拒絕擴闊路面，委實令人費解；
- (e) 林啟暉先生 MH 批評，海灣區的交通問題存在已久，署方不但未有自發地就交通配套及設施進行分析、研究及提出解決方案，更明顯出現對問題路段置之不理的情況。為此，他對署方的工作態度表示強烈不滿；
- (f) 陳李佩英女士表示，由於淺水灣一帶新增不少旅遊設施，且區內的酒店積極宣傳婚禮活動，故到訪的市民及遊客人數不斷增加，交通因而屢出問題。她質疑，署方於每次委員會會議結束後，有否真正進行所承諾的研究、分析及檢討工作。另外，署方經常以沒有即時危險為由，拒絕委員的提議，做法並不妥當。她指淺水灣與石澳、赤柱之間的交通問題已十分嚴峻，故強烈要求運輸署管理層正視委員的意見；
- (g) 麥謝巧玲博士 MH 認為署方了解海灣區的交通問題，但卻以「少做少錯」的態度辦事，以致海灣區的交通情況多年來無絲毫改善。她指出，馮仕耕先生及陳李佩英女士已多次就東分區的交通問題提出議案，惟署方往往不了了之。她期望署方能改善敷衍塞責的態度，積極研究委員的意見，並作出具體回應；

- (h) 羅健熙先生批評署方的書面回應內容空洞，且不理解海灣區的交通問題長期困擾居民，而非偶然情況。他不同意署方只按道路容量來解答問題，並以香港仔隧道為例，指管道長期出現堵車與隧道容量無關，而是由於連接隧道兩端的交通網絡失效。至於因意外事故而導致交通擠塞，他表示理解；不過若沒有發生任何交通事故，海灣區竟持續出現堵車等情況，委實不理想。為此，他要求署方除反省其工作態度外，亦須綜合南區的整體交通情況作出檢討，深入研究有效的改善措施，包括安裝指示牌、智能交通管制系統等；
- (i) 馮仕耕先生表示不能接受署方指道路仍有剩餘容量的說法。由於海灣區道路狹窄，經常發生交通意外，意外率亦高達每月 12 宗之多，情況值得關注。他指在 2016 年的淺水灣塌樹事故中，受影響市民須等候達三小時之久。他又舉例，赫蘭道的交通在平日早上已非常擠塞，從春坎角前往淺水灣的駕駛人士經常飽受塞車之苦，而由赤柱經大潭道前往港島東區的居民，皆面對同樣情況。為此，他要求署方重新進行交通統計，並避免以泳季作為量度繁忙時段的標準。他直言，署方以被動方式聽取委員意見的態度並不可取，程序本末倒置，認為署方的專業團隊應主動向委員提出有效的改善措施，再由委員諮詢市民的意見；
- (j) 柴文瀚先生認為，委員向署方提供意見對解決問題具正面作用，惟署方必須正視問題及認真跟進。他提出三項解決方案，第一是興建新的道路，但預期會面對不少困難，故須謹慎處理；第二是設立禁區，以限制某類車輛於指定時段不能使用特定路段，若委員會同意建議，相信執行上不會有太大困難；第三是鼓勵市民使用公共交通工具，並在訊息發放方面作出配合，增加乘客信心。他強調，委員會應就可行的方案達成共識，然後向運輸署提出具體建議，並要求署方盡快執行改善措施，以收立竿見影之效；
- (k) 林玉珍女士 MH認為署方只用 2016 年泳季的統計資料回應委員的提問，是不負責任的表現。她表示，署方應未雨綢繆，就道路設施及交通問題提出長遠的改善措施。由於擴闊路面等工程並非一朝一夕的事情，故署方現階段應就

赤柱、海灣區及大潭道一帶的交通網絡，進行深入研究，若等待道路的交通流量達致飽和時才開展計劃，則為時已晚；

- (l) 歐立成先生 MH 表示，於不同時段統計各方向的汽車流量，得出的結果不一，故署方稱現時道路仍有剩餘容量，某程度上是正確的說法。他解釋指，赤柱與淺水灣的距離頗長，倘遇上大型車輛或單車行走，鑒於路面狹窄，尾隨車輛在不能超車的環境下，須慢駛而降低交通流量。他認為近年在淺水灣道及赤柱峽道進行單車活動的人士有不斷上升的趨勢，可能導致交通流量減緩，故他建議署方在引入改善措施時，應從多方面考慮成因及解決方法；以及
- (m) 任葆琳女士欲瞭解署方於 2016 年泳季在海灣區進行統計的細節。她認為署方進行統計的方式不透明，擔心在南區地區主導行動計劃下，就香港仔市中心整體交通狀況顧問研究進行的交通統計亦會出現相同問題。她又認為，署方的交通策略欠缺前瞻性。此外，她詢問「交通仍有剩餘容量」的定義，以及署方曾否推行管制措施，例如設立禁區，限制車輛及單車進出等。針對上述問題，她期望署方能主動積極提出建議，改善南區的交通運作。

29. 麥卓欣女士回應表示，運輸署將於平日進行交通統計，以全面蒐集海灣區的交通流量。此外，因應海灣區道路狹窄的問題，署方會着手研究改善現有巴士站及其避車處的安排，期望能有助改善交通情況。

（會後補註：運輸署已安排於平日進行交通統計，稍後會將統計結果與先前的泳季統計結果一併匯報。）

30. 多位委員繼續就海灣區道路問題發表意見及提問：

- (a) 司馬文先生表示，署方只在特定日子進行交通統計，明顯未能反映實況。他建議，運輸部門除進行獨立交通統計外，亦應成立通報系統，由區內居民及警方報告出現堵車的日期、時間及成因。此外，他認為進行道路改善措施時，定必會對交通構成障礙，因此他建議部門採取有效率的方法，例如同期進行斜坡鞏固和道路擴闊工程。他續列舉多

幅位於淺水灣道、香島道及南灣道的斜坡，均已陸續展開防治山泥傾瀉工程，惟土木工程拓展署表示，若同期進行路面擴闊工程，將可能須長時間封閉路線或 24 小時禁止車輛行走。他批評運輸署及土木工程拓展署拒絕在鞏固斜坡時進行改善交通工程的理由薄弱，若運輸署正視海灣區的道路問題，則應藉此機會進行改善；

- (b) 鄭子憲先生表示，土木工程拓展署在淺水灣道近赫蘭道的路段正進行四項緩衝泥石流的結構工程，署方可考慮在淺水灣道適當位置擴建路肩，加設只供單車使用的避讓處，以減少單車在上坡時阻塞尾隨車輛及發生意外。至於警方提供的交通事故紀錄，他認為數字未能反映問題所在，並建議警方應臚列車禍的類型，包括是否有特定模式或隨機發生的事故、意外是否集中於某路段或交通黑點、有否共通點等，並就交通事故比率與其他地區的類似路段作出比較。他表示，交通事故的數據可反映隱藏的風險。他期望部門日後能提供更具詳盡的資料，使委員可就事故分析道路風險，防患於未然；
- (c) 馮仕耕先生表示，平日早上繁忙時段及星期五、六、日的黃昏時段，由赫蘭道往香港仔隧道或黃泥涌峽道方向，堵車時間每每逾 30 分鐘以上。他希望運輸署能進行實地視察，以徹底瞭解真相。他又指，多年來已不斷向部門反映海灣區的交通問題，並提出不同建議，包括擴闊道路、增設避車處及防撞欄等設施，惟署方只為極少路段裝設防撞欄，實屬杯水車薪之舉。他強調，他多年來曾向運輸署提出不少改善方案，例如改善淺水灣海灘的行人過路設施、遷移保華大廈對開的巴士站及增設由停車場前往深水灣海灘的行人過路設施等，但署方大多回覆指建議並不可行而沒有理會。最後，他再次要求署方重新進行交通統計，並正面回應海灣區及赤柱石澳區一帶的交通問題，主動提出改善建議；
- (d) 柴文瀚先生認為，署方刻意迴避委員的問題對討論沒有幫助。他表示，委員已提出既實際而有效的建議，例如在鞏固斜坡時一併進行道路擴闊工程，署方應積極回應並研究長遠方案。他指出，改善方案不外乎限制車輛出入、鼓勵市民使用公共交通及增設道路設施等，而重點在於署方能

否落實方案。他舉例指，西貢一帶的公路網及九龍以西的青山公路，過往經常出現交通擠塞，至今仍不斷作出改進。他認為署方應引以為鑒，於短時間內落實改善方案。至於執法及指揮交通方面，他期望警方能提供協助，於繁忙時段維持交通秩序；

(e) 陳李佩英女士表示，現時淺水灣道已成為大潭、紅山半島及赤柱居民的主要交通幹道，加上假日往來赤柱及石澳的遊客大增，更令交通情況雪上加霜。再者，香港作為國際大都會，交通配套實不容落後。為有效解決海灣區的交通問題，她建議將議題納入續議事項，讓委員定期跟進。另外，她建議委員會去信運輸及房屋局局長，尋求可行的改善方案；以及

(f) 林啟暉先生 MH 對署方能落實委員提出的意見表示悲觀。他指署方代表回應稱會增設避車處作為改善措施，根本未能理解問題的關鍵。他不排除署方代表礙於本身權限，不能就委員的建議作出決定。因此，他認為委員會應歸納意見，再邀請運輸署的高層出席會議，逐一回應問題及討論改善措施，否則儘管將議題納入續議事項，亦只會淪為紙上談兵。

31. 麥卓欣女士回應表示，署方進行交通統計時，發現偶爾的堵車情況，成因在於車輛上落客及裝卸貨物，造成等候時間過長。署方將就委員的建議，於平日早上及黃昏的繁忙時段進行交通統計。署方亦會就其他意見進行研究及跟進可行方案。

32. 凌志偉先生回應表示，「防治山泥傾瀉計劃」旨在防止香港山泥傾瀉風險的增加，和實施斜坡鞏固及必需的風險緩減工程。相關撥款並不適用於其他工程項目（如擴闊道路或增設行人路等）。如負責規劃這些其他工程項目的部門，有意將其工程項目與「防治山泥傾瀉計劃」下的斜坡鞏固工程一併進行，他們必須提供款項用以支付其工程項目，以及與土力工程處商討一併進行工程的可行性。在進行防治山泥傾瀉工程之前，土木工程拓展署的工程團隊會先就該斜坡工程諮詢運輸署、路政署及其他相關部門。如果斜坡工程受到任何計劃中的道路改善工程（包括擴闊道路或增設行人路）影響，而合併該斜坡工程及道路改善工程是可行和不會嚴重影響「防治山泥傾瀉計劃」進度，兩者會被整合成單一的工程項目。

33. 主席總結表示，委員會將就海灣區的交通事宜致函運輸及房屋局局長，要求責成運輸署，進行詳細研究及改善狹窄的道路網絡。此外，委員會要求運輸署認真回應委員的意見，包括如何配合土木工程拓展署，於維修斜坡時，擴闊道路或增建設施，以減少交通意外。

（會後補註：委員會已於 2017 年 2 月 21 日致函運輸及房屋局局長，詳情載於 *附件二*。）

議程四： 要求延用黃竹坑臨時巴士總站
（此議題由徐遠華先生提出）
（交通文件 3/2017 號）

34. 主席請徐遠華先生簡介議題。

35. 徐遠華先生表示，現時位於新會商會陳白沙紀念中學側的黃竹坑臨時巴士總站用地將約於 2017 年 3 月交還地政總署，而該幅用地日後將興建多功能社區綜合大樓，目前正在草擬「項目工程界定書」，故他建議在有關工程展開前，延用黃竹坑臨時巴士總站，便利居民。他解釋，黃竹坑臨時巴士總站範圍較大，且接近民居，反之新巴士總站相對狹小，居民須橫越馬路才能抵達，而該馬路亦處於交通樽頸地帶，容易造成交通不便。他指地政總署及運輸署均未有明確表示能否延用臨時巴士總站，但從運輸署的書面回覆中可見部門持開放態度，他希望是次會議能達成共識，讓黃竹坑臨時巴士總站在協議期限屆滿後能延長使用。

36. 劉建國先生表示，署方獲悉香港鐵路有限公司的路面重置工程將延遲至 2017 年年中完成，屆時才會將土地交還地政總署。署方已備悉委員的建議，將準備文件，向相關部門包括地政總署及路政署，徵詢對延用黃竹坑臨時巴士總站的意見，如相關部門沒有反對，署方會與巴士公司商討延用後的車坑分配安排。

37. 多位委員就要求延用黃竹坑臨時巴士總站提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH對建議表示支持，她認為沒有急切交還該土地的需要，故此應延用黃竹坑臨時巴士總站；

- (b) 歐立成先生 MH 支持延用黃竹坑臨時巴士總站，他表示新巴士總站尚未設置合適的行人過路設施，應待行人過路設施落成或多功能社區綜合大樓計劃施工後，才停用臨時巴士總站，將土地交還地政總署；
- (c) 林啟暉先生 MH 支持建議，但由於牽涉多功能社區綜合大樓的用地，他詢問南區民政事務處（下稱「民政處」）有關項目的預計時間表，以便知悉延用黃竹坑臨時巴士總站的期限；
- (d) 張錫容女士 MH 對建議表示支持，認為委員會若能達成共識，運輸署可盡快跟進延用事宜，此舉除便利居民外，又毋須空置土地以待工程展開，可善用土地資源；
- (e) 柴文翰先生 詢問民政處預計黃竹坑臨時巴士總站的延用期限，因為會影響該土地用途及日後規劃；以及
- (f) 麥謝巧玲博士 MH 贊成建議，並詢問該用地的發展時間表，以得知可延用的期限。她又認為，相關政府部門應交代該用地的發展計劃，以盡早落實延用黃竹坑臨時巴士總站的建議。

38. 主席請民政處高級行政主任（地區管理）陳業滔先生回應。

39. 陳業滔先生表示，擬議的多功能社區綜合大樓項目仍處於籌劃階段，各項程序如資源分配、申請撥款等尚待展開，預計未來三至四年不會開展工程。

40. 主席總結時表示，委員對延用黃竹坑臨時巴士總站的建議表示支持，故要求署方備悉委員的建議，與相關政府部門商討，在多功能社區綜合大樓施工前，延用黃竹坑臨時巴士總站，以善用車坑，輔助新巴士總站服務市民。

（司馬文先生於下午 5 時 08 分離開會場。）

議程五： 要求檢討香港仔隧道的行車安全水平
(此議題由鄺子憲先生提出)
(交通文件 4/2017 號)

41. 主席請鄺子憲先生簡介議題。

42. 鄺子憲先生表示，隨著南港島線（東段）正式投入服務，香港仔隧道的交通擠塞情況得以紓緩，故此是適當時候檢討香港仔隧道及連接道路的行車安全問題。首先，他表示，根據運輸署紀錄，過去兩年在全港 14 條隧道中，按行車里程計算，香港仔隧道的車禍率排行前二。經分析資料，他指出香港仔隧道出入口及收費廣場於 2006 至 2010 年期間，每年平均只有 11 宗車禍，而於 2011 至 2015 年期間，每年平均有 20 宗車禍，增幅近一倍。於 2015 年，香港仔隧道出入口及收費廣場發生的 27 宗車禍中，有 19 宗的肇因是車輛追尾所致。第二，有關火警安全問題，香港仔隧道早於 1980 年代初落成，每 450 米才有一橫向緊急逃生通道，而現時香港的隧道設計標準則要求每 100 米設置供行人使用的橫向緊急逃生通道，間距明顯落後現時標準。他查詢現時的緊急逃生設施是否不足，如是，有否具體解決或紓緩的方案，例如設置清晰的指示及制定緊急逃生方案。他解釋，香港的隧道發生火警雖不常見，但若發生嚴重火警，管道內煙霧或令人難以尋找逃生路向。第三，他表示自動收費廣場的車道狹窄，不適宜高速通過。現時雖限速 50 公里，但實際上不少車輛包括公共交通工具，通過時亦常超出 60 公里，加上收費島的斜坡設計，若車輛高速失控容易導致翻車，或直接撞擊收費亭，危害職員安全。因此，署方應嚴格規管公共交通工具，在通過收費廣場的車道時，限制車速在 50 公里以下。最後，香港仔隧道因嚴重交通事故而封閉車道時，隧道職員須在路面放置交通錐或指揮交通，他認為不應讓職員暴露於車輛高速行驶的環境中，故應減少這些工作，或加強保障職員安全的措施。

43. 麥卓欣女士表示暫未有補充。其他委員亦沒有意見。

44. 主席表示，委員會要求署方備悉委員的意見，指示隧道公司加強香港仔隧道的防火及道路安全措施，防止意外發生。

(馮仕耕先生於下午 5 時 19 分離開會場。)

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2016 年 12 月 31 日的情況)
(交通文件 5/2017 號)

45. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A) 交通管理計劃

46. 柴文翰先生表示，區內的水管更換及修復工程已進行多時，過程冗長，他欲了解工程計劃的整體進度及預計完工日期。

47. 凌志偉先生表示，有關事宜於上次會議後已轉交水務署跟進。他會再次要求水務署直接與委員聯絡，交代工程的進度。

(會後補註：土木工程拓展署已將委員的意見轉交水務署跟進，而水務署已直接聯絡柴文瀚議員跟進相關事宜。)

(B) 南區巴士路線

48. 林玉珍女士 MH表示，新巴 595 號線經常脫班，委員會亦曾多次作出討論，惟未見任何改善。她又指經常接獲居民投訴，該路線的候車時間過長，希望運輸署能提出解決方案。

49. 柴文翰先生認為，署方僅匯報脫班的巴士路線無助解決問題。他指新巴的脫班路線明顯較多，鑒於新巴的專營權即將進行中期檢討，他建議委員會屆時在檢討中反映有關問題。此外，針對新巴 42 及 970 號線的脫班問題，他指過往已多次要求署方提供改善措施以及時間表，期望署方能給予正面回應。

50. 麥謝巧玲博士 MH指新巴 78 號線於早上有多個班次未有按時開出，明顯出現脫班，但列表卻沒有反映有關問題，她對此表示不滿。她認為，自南港島線（東段）通車後，香港仔隧道的擠塞情況應有所舒緩，部分路段行車較為暢順，不解何以該路線仍出現脫班。她詢問署方有否監管機制，懲治嚴重脫班的巴士公司，以改善現狀。

51. 任葆琳女士認為，成都道位於香港仔市中心，交通十分繁忙，不宜設置巴士站，新巴 595 號線的車長亦經常在路中心上落客，阻塞

交通，她詢問署方上述情況是否導致該路線脫班的原因之一。另外，她建議署方遷移新巴 595 號線於成都道的巴士站，既可減少香港仔市中心的堵車情況，亦有效緩和脫班問題，一舉兩得。

52. 黃俊邦先生表示，巴士路線如全日皆出現脫班，應與交通擠塞關係不大，故他詢問新巴 38、42、595 及 970 號線脫班的成因為何。另外，他得悉署方已於 2016 年 10 月至 12 月期間進行巴士客量調查，並計劃於 2017 年 2 月進行另一次調查，以比較鐵路通車前後的客量變化，他擔憂如市民因巴士脫班而轉乘其他路線，導致客量下降，調查結果將未能如實反映市民對該巴士路線的需求，故詢問署方如何調整有關數據。

53. 歐立成先生 MH表示，新巴 38、42 及 970 號等部分路線經常出現在脫班列表，但南區亦有不少巴士路線同樣途經香港仔隧道、銅鑼灣及筲箕灣等地，不解何以該等路線沒有脫班問題。他明白車長缺勤或會造成脫班，但署方更應督促新巴管理層，加強車長管理及解決人手短缺等問題。

54. 羅健熙先生欣賞署方聽取委員意見，不斷改良列表的表達方式。然而，署方必須正視巴士脫班的問題，針對部分長期脫班的巴士路線，他認為署方可考慮納入年度巴士路線計劃，因應脫班問題調整其服務。另外，他認為脫班有別於誤點，兩者不能混為一談，他以利東邨為例，指不少巴士路線沒有脫班，但經常誤點抵站，署方如能提供巴士誤點的資料，將有助委員會深入討論。

55. 陳李佩英女士表示，赤柱區的脫班問題亦頗為嚴重，對上班人士影響尤甚。她指接獲不少居民投訴巴士飛站，希望署方要求巴士公司作出改善。

56. 林啟暉先生 MH讚揚署方應委員要求改善列表，但列表未能反映問題的嚴重性，如新巴 595 及 590A 號線在 2016 年 10 月及 11 月持續出現脫班，情況值得關注。因此，他認為署方除提交脫班路線列表外，亦有責任要求巴士公司提交具體改善方案。他表示，巴士公司不時會調動新巴 595 號線的車輛至其他路線，對居民影響甚大。

57. 劉建國先生作綜合回應如下：

- (a) 列表的作用是向委員簡述南區巴士路線的脫班情況，實際上署方一直有監察巴士的服務，如發現脫班的情況，便會要求巴士公司改進。署方留意到 2016 年 10 月及 11 月脫班的巴士路線有所增加，整體情況比之前嚴重，故已去信巴士公司管理層，要求嚴正跟進及提交改善方案；
- (b) 至於新巴 595 號線，署方已了解問題所在，正研究切實可行的改善方案，並會適時諮詢區議會；
- (c) 根據署方資料顯示，新巴 78 號線於 2016 年 12 月底及 2017 年 1 月初的班次正常，署方將於會後跟進該路線的服務情況；
- (d) 關於巴士脫班會否影響巴士使用率統計的數據，署方會以個別路線的整體使用率而非單單參考個別的班次作調整服務的依據，故此巴士脫班對使用率未必構成負面影響。至於南港島線相關的調查數據如何因應脫班而作出調整，署方會向負責的同事查詢後再作回覆；
- (e) 由於巴士誤點率的表達較為複雜，署方會與巴士公司再商討，以何種方式向委員會表達較為合適；
- (f) 就巴士飛站的問題，署方會要求巴士公司嚴正跟進，監察車長的駕駛態度；以及
- (g) 署方會認真處理所有出現在列表的巴士路線，而脫班主因是交通擠塞及車長缺勤。根據署方初步資料顯示，南港島線（東段）於 2016 年底投入服務後的首星期，不少於 10 月及 11 月脫班的巴士路線班次已穩定，署方期望南區新增鐵路服務後，有助疏導交通，改善巴士脫班問題。

58. 柴文翰先生表示，署方未有全面回應委員的問題，如新巴 42 及 970 號線的脫班問題如何改善。他問及署方會否考慮向新巴罰款，並指九巴曾被罰款，但新巴及城巴卻沒有，認為政府有包庇新創建集團有限公司之嫌。

59. 劉建國先生回應，巴士公司的服務如未能符合《公共巴士服務規例》的要求，可遭罰款。然而，署方在啟動罰則前，須查明脫班

是否屬巴士公司的責任，以及巴士公司有否提出切實可行的改善計劃。至於新巴 42 及 970 號線的問題，署方將於會後回覆委員。

(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

60. 主席就項目 6 田灣街近田灣山道的工程，指文件顯示預計工程將於 2017 年 1 月 21 日完成，他表示田灣山道的工程已完成約七成，但田灣街商場門口的道路損毀嚴重，故詢問路政署該段路面的施工時間表。

61. 鄭嘉曦先生表示，暫時未有相關資料，將於會後轉交維修組跟進及回覆。

（會後補註：路政署回覆項目 6 田灣街近田灣山道的路面重鋪工程及相關修復工程已分別於 2017 年 1 月 23 日及 2017 年 1 月 25 日完工。）

62. 徐遠華先生表示，之前的委員會會議曾提及重鋪路面事宜，委員亦提出數條須進行維修的道路，如香葉道城巴車廠外、香葉道香港仔警署附近及逸港居巴士站外，但進展報告中未見署方匯報相關工程的進度，亦不察覺相關路面有工程進行，他詢問相關路面的工程進度。

63. 鄭嘉曦先生表示，署方已在第五次委員會會議後作出跟進，並引述該會議記錄指出逸港居巴士站外的路面於 2016 年 8 月 17 日進行臨時路面維修工程，並於同年 10 月完成永久路面維修工程。其他地點的維修工程於會後回覆委員。

（會後補註：路政署回覆香葉道城巴車廠外及香葉道香港仔警署附近的路面維修工程已分別於 2016 年 11 月 14 日及 2016 年 11 月 18 日完工；至於逸港居巴士站外的永久路面維修工程會安排於 2017 年 2 月 22 日晚上進行。）

64. 徐遠華先生續表示，有居民投訴逸港居巴士站外的行車路面再度損毀。他表示路面完成維修後不久，往往又再損壞，有必要根治問題。他質疑是否工程質量不佳，導致上述問題。

65. 主席要求路政署會後作出跟進及研究。他表示，不同路面須視乎情況選擇合適的物料，例如魚市場道鹹水較多，容易侵蝕瀝青；而逸港居巴士站外的行車路則經常有大型車輛駛過，會加重路面磨損。他又指洛陽街改用混凝土路面後，失修情況有所減少，值得借鏡。

66. 羅健熙先生認為，瀝青路面須經常修補，既影響交通，亦不符合經濟效益。他建議署方在施工前與當區區議員聯絡，共同商討工程時間表及所用物料，以減少頻繁的維修工程，達致最佳效益。

67. 鄭嘉曦先生表示，署方備悉委員的意見，會後將轉交維修組跟進委員所述其他路段的工程。

（會後補註：路政署為減少道路使用者及鄰近居民因道路維修工程所產生的影響，一般施工時間及範圍只能容許一些較小型的道路維修工程，相對大型道路維修工程的耐用性而言，稍有不同。就逸港居巴士站外的行車路面重鋪個案，經路政署查察該路段的現場情況後，在2017年2月22日晚上進行的永久路面維修會採用比較耐用的瀝青重鋪路面。）

68. 主席同意羅健熙先生的意見，建議署方可與當區區議員溝通，他相信各委員理解工程必會構成一定程度的滋擾，但議員可協助諮詢居民，共同協調，盡量減低對居民的影響。

(D) 運輸署—香港仔隧道每月間歇性封閉次數

69. 柴文翰先生表示，南港島線（東段）啟用後，委員皆關注香港仔隧道的交通情況，故希望運輸署能於2月初提交2017年1月份の間歇性封閉次數，有助委員會就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃作出檢討及參考。

70. 劉建國先生回應表示，獲得數據後便會提交委員會，以供參考。

（會後補註：有關資料已於2017年2月8日經秘書處以電郵分發各委員。）

(E) 香港警務處及運輸署—2016 區交通報告（2016 年 11 月）

71. 任葆琳女士關注南寧街 2-16 號外的嚴重私家車交通意外，她解釋南寧街道狹窄，人車不絕，且長期有車輛違泊，容易釀成意外，希望警方能提供詳細資料。

72. 鄺士陽先生表示暫時沒有事故的詳細資料，會後將直接與委員聯絡。

（黃俊邦先生於下午 5 時 43 分離開會場。）

議程七：其他事項

配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃

73. 柴文翰先生表示，根據運輸署早前發布的「南港島線（東段）通車後首星期的公共交通服務概況」資料文件，城巴 629 系列路線的服務將於 2017 年 1 月 11 日起作出調整，儘管各委員對此安排的爭議不大，他亦希望是次調整不會成為繞過議會進行重組的先例。他重申本委員會在先前的會議已達成共識，署方在實行任何巴士路線重組方案前，必須再次諮詢本委員會。

74. 劉建國先生表示，鑑於城巴 629 系列路線性質較為特殊，且在南港島線（東段）通車後客量跌幅極大，故此須適時作出適當的服務調整。至於其他巴士路線的重組方案，署方在 2017 年 3 月舉行的會議諮詢委員會前不會實施。

下次會議日期

75. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第八次會議將於 2017 年 3 月 20 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

76. 議事完畢，會議於下午 5 時 59 分結束。

南區區議會秘書處
2017 年 3 月

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/13/30/3/7/016

香港添馬

香港特別行政區行政長官辦公室

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

梁振英先生

梁特首：

改善大潭篤水塘主壩交通問題

於本年1月9日舉行的南區區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）第七次會議上，委員會就「要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題」及「如何紓緩大潭篤水塘的交通擠塞」作出討論。

作為貫通港島南端至東區的主要行車幹道，大潭篤水塘主壩行車道路（下稱「水壩」）建於1918年，其闊度只有5米，不時因大型車輛倒車、越線爭道等而導致堵車，不但使居民飽受塞車之苦，假日到赤柱、海灣區遊覽的旅客亦受到影響。水壩的設計明顯不足以應付現時的交通需求，但由於水壩屬一級歷史建築，因而無法擴闊行車道，運輸署亦未能提出其他切實可行的改善方案。

委員會以往曾多次討論相關問題，惟一直未有寸進。於委員會第七次會議上，委員建議多項短期措施，如安裝智能交通燈、採用智能交通系統及設置電子告示牌等。長遠而言，委員期望政府研究並探討透過大型基建疏導水壩車流，例如於水壩旁增建行車大橋或興建東區至赤柱的地下鐵路延線。

隨著南區急速發展及人口增長，加上南港島線（東段）於 2016 年底通車，南區的工商業及旅遊活動將會更加蓬勃，預計為水壩交通帶來更大壓力。因此，政府實有需要重新檢討水壩及鄰近地區的交通規劃，以應付日益增長的需求。本人促請政府慎重考慮委員會的意見，敦促相關部門通力合作，全面檢視水壩及周邊交通情況，並提出適切的交通規劃及長短期改善方案，以優化南區交通網絡，促進區內發展。

隨附委員會第七次會議之相關討論文件及會議紀錄初稿（節錄）（分別載於附件一及附件二），而會議錄音亦上載至南區區議會網站 (http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=11894)，以供參考。

南區區議會
交通及運輸事務委員會主席

（陳富明 )

連附件

2017 年 2 月 21 日

副本送：
運輸及房屋局局長張炳良教授, GBS, JP
運輸署署長
南區民政事務專員

交通文件 1/2017 號

(於 2017 年 1 月 9 日會議討論)

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會

要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路
以改善大潭水塘道路交通擠塞問題

目的

本文件旨在請各委員就上述議題發表意見。

背景

2. 陳李佩英女士於會前以書面向交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）主席提出，要求在2017年1月9日舉行的委員會第七次會議上討論上述議題，詳情請參閱附件一。
3. 司馬文先生以書面（附件二）提出，要求在2017年1月9日舉行的委員會第七次會議上，討論「如何紓緩大潭篤水塘的交通擠塞」。
4. 按照《南區區議會會議常規》第13條，委員會主席同意將有關議題納入委員會第七次會議的議程。由於上述兩項議題相關，故主席決定將兩項議題合併於議程二中討論。
5. 運輸署的書面回應載於附件三。

徵詢意見

6. 請各委員就上述議題發表意見。

南區區議會秘書處
2017 年 1 月



中華人民共和國香港特別行政區
Hong Kong Special Administrative Region of
the People's Republic of China



南區區議會
陳李佩英議員

Southern District Council
Chan Lee Pui Ying

呈：南區區議會

交通及運輸事務委員會

陳富明主席 MH

本人擬於 2017 年 1 月 9 日的第七次委員會上提上以下議程，希予接納討論為荷，謹謝！

議程：要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路

以改善大潭水塘道路交通擠塞問題

鑒於大潭水塘主壩行車道路建立已近百年，但政府從沒有改善規劃。時移勢易，現時當地已完全不能負荷附近交通需求，故本人特呈上議程，要求政府「從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路，以改善大潭水塘道路交通擠塞問題」！

敬請邀請有關部門出席回應。

南區區議會議員

陳李佩英

2016 年 12 月 8 日

中環辦事處 地址：中環干諾道中18號大昌大廈8字樓

電話：2522 7233 / 9487 6387 傳真：2523 0258

赤柱辦事處 地址：赤柱馬坑郵政局樓2號地下

電話：2813 6693

石澳辦事處 地址：石澳村632號地下

電話：2809 2218

(譯文)

電郵來函

香港仔
香港仔海傍道 3 號
逸港居地下及一樓
南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會主席
陳富明先生

擬於 2017 年 1 月 9 日交通及運輸事務委員會第七次會議討論：
如何紓緩大潭篤水塘的交通擠塞？

主席及各位委員：

以往曾多次討論大潭道(水塘主壩)的交通容量有限，但沒有取得重大突破。往相反方向行車的闊身車輛往往越線爭道，令本區居民每天飽受塞車之苦。

由於主壩是一級歷史建築物，行車道無法擴闊。運輸署亦不建議在 400 米長的主壩兩端使用交通燈控制交通，因為可能會造成長時間和重疊的紅燈信號。

根據傳媒報道，M Co Design 最近伙同 BuroHappold 公佈一項概念規劃，擬建造橫跨大潭篤水塘的第二條通道，名為「Dragon's Link」，包括在現有大潭道以西建造一條大橋。建築師解釋現有道路將供其中一個方向的車輛使用，而新通道則供另一方向的車輛使用。新大橋亦可供騎單車人士使用，並讓遠足人士環遊水塘，走畢整條大潭篤文物徑。建築師認同須審慎處理橋墩的建設工程，以減低對食水、郊野公園和歷史建築物的影響，但相信完善設計可有助解決不少問題。

這項嶄新的意念附有多幅效果圖，我們期望南區區議會交通及運輸事務委員會的委員能就此議題發表意見。我們建議區議會邀請計劃倡議者在交通及運輸事務委員會的第七次會議上向委員講解他們的意念及回應問題。

此外，我們促請相關政府部門，包括運輸署、路政署、水務署、香港警務處和漁農自然護理署委派代表出席會議及解答問題，並提供相關交通數據，包括按時間、天數和車輛種類劃分的行車車次。

(簽署)

司馬文

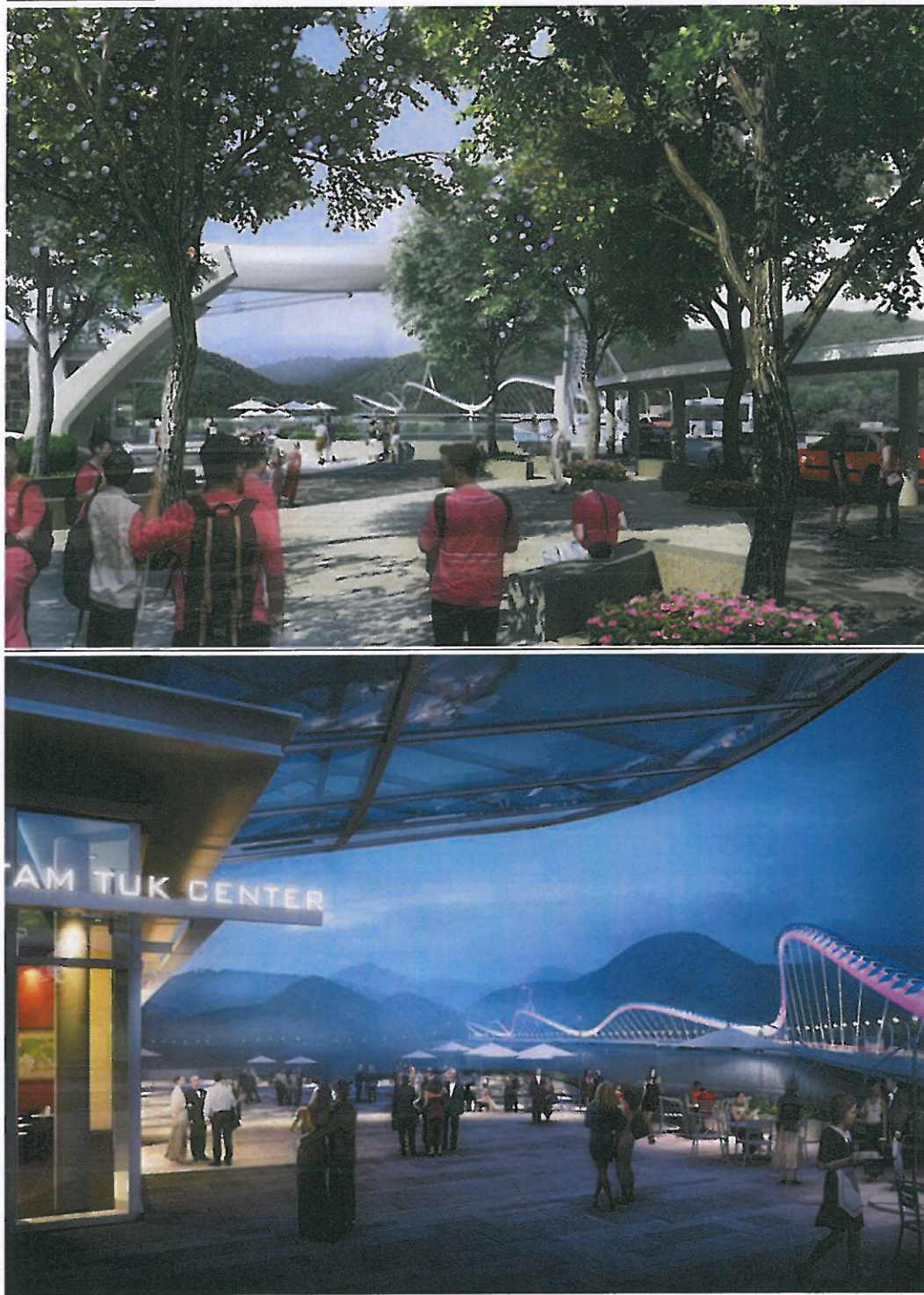
2016 年 12 月 12 日

附錄－M Co Design 和 BuroHappold 設計的「Dragon's Link」資料和效果圖

附錄－M Co Design 和 BuroHappold 設計的「Dragon's Link」資料和效果圖



附錄－M Co Design 和 BuroHappold 設計的「Dragon's Link」資料和效果圖(續)



如需更多資料，請瀏覽：<http://www.m-codesign.com/dragons-link>

2017 年 1 月 9 日南區區議會交通及運輸事務委員會
第七次會議
回覆交通文件第 1/2017 號

要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路
以改善大潭水塘道路交通擠塞問題

就南區區議員陳李佩英女士提出「要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題」的議程（將一併討論司馬文先生提出「如何紓緩大潭篤水塘的交通擠塞」的議程），運輸署回覆如下：

就新聞報導"Dragon's Link 火龍橋"方案，本署已與路政署聯繫，知悉已就建議中的天橋諮詢了漁農自然護理署及環境保護署。

運輸署

2017 年 1 月

How to ease congestion at Tai Tam Tuk reservoir? 如何紓緩大潭篤水塘的 交通擠塞?

January 2017



Paul Zimmerman
District Councillor
司馬文區議員

Tam Tam Reservoir Congestion 大潭篤水塘交通擠塞

- Transport Department rejected traffic light solution, citing the cycle time would be 6 minutes long causing a queue length of over 30 vehicles (TTC meeting on 21 Nov 2005) 運輸署於2005年11月21日的區議會會議上表示該路段不適宜安裝交通燈，原因為燈號循環時間需六分鐘及預計每個循環約有30輛車等候
- Existing weight restriction of 3 tonnes on the southbound traffic during 8-10am and 5-7pm except for franchised buses and minibuses is limited and poorly enforced 現時每日上午八時至十時及下午五時至七時禁止三噸以上的車輛駛入大潭道南行 - 效用及執法力度不足

Tam Tam Reservoir Congestion 大潭篤水塘交通擠塞

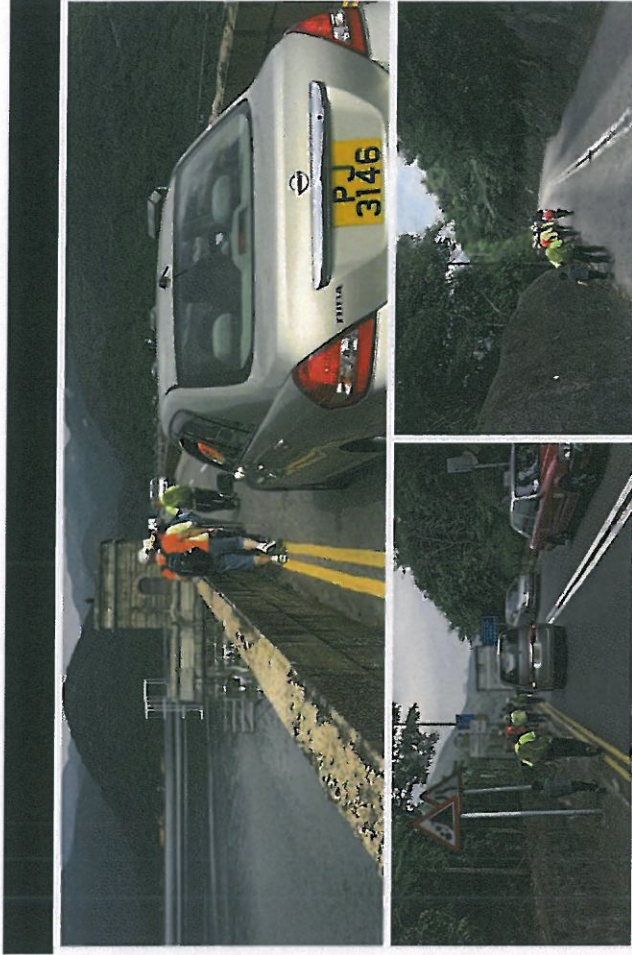
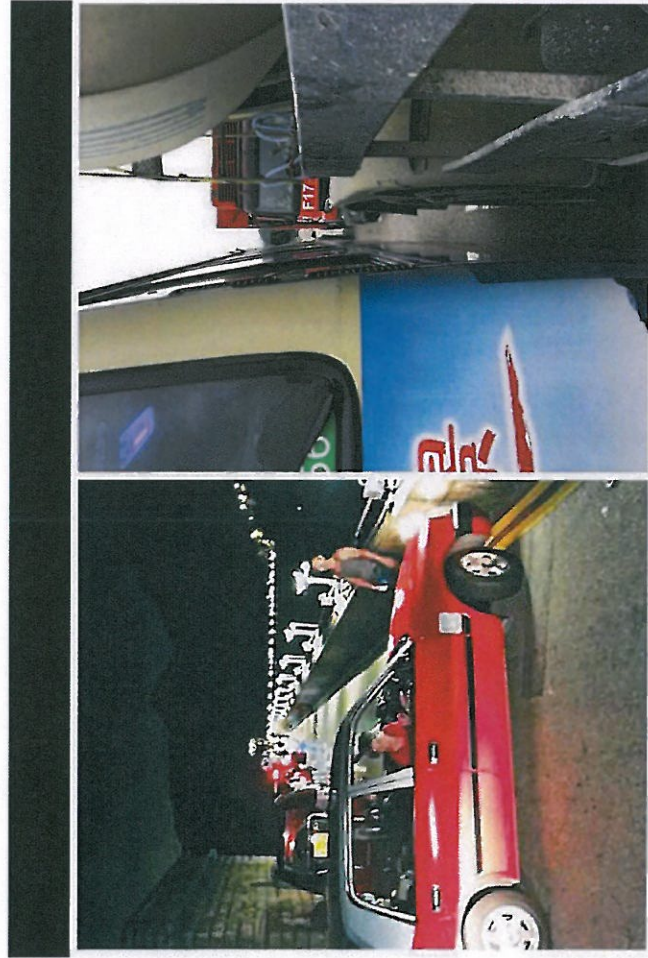
- This issue has been discussed many times at the Southern District Council in the past 南區區議會已多次討論此問題
- The road at the dam is only 5 metres wide and over 300 metres long 水壩上的道路長度為300多米長但僅5米闊

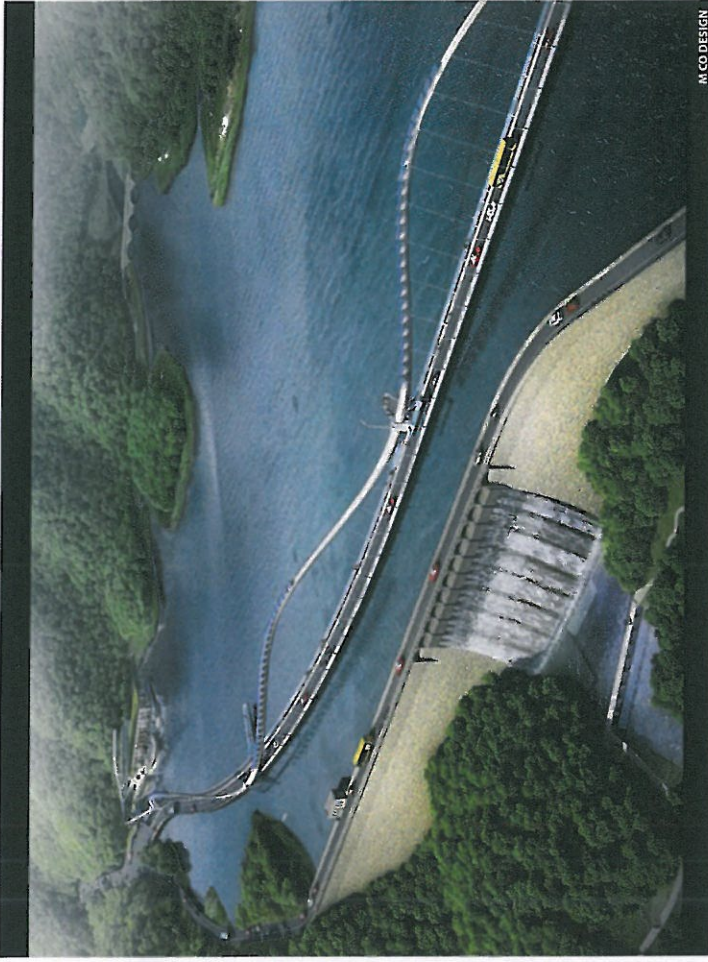
Dragon's Link 火龍橋

- In December 2016, M Co Design proposed a 'Dragon's Link' to provide an alternative link for use by motorists, cyclists and hikers.
- 2016年12月，M Co Design 建議在水塘主壩旁邊興建一條「火龍橋」，以供車輛、單車及行山人士使用

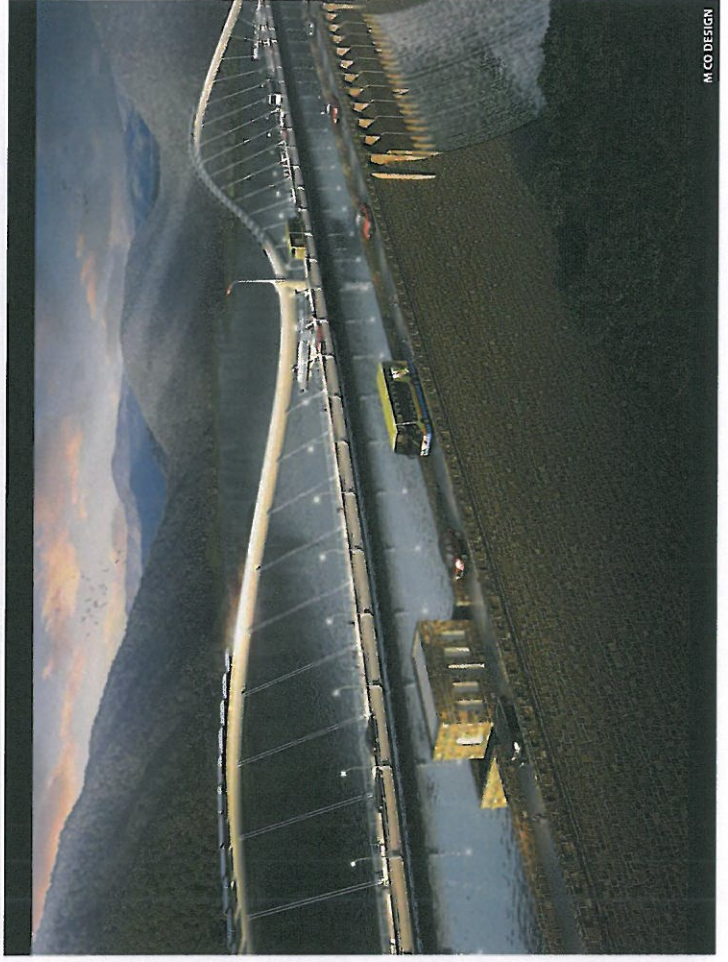


DRAGON'S LINK

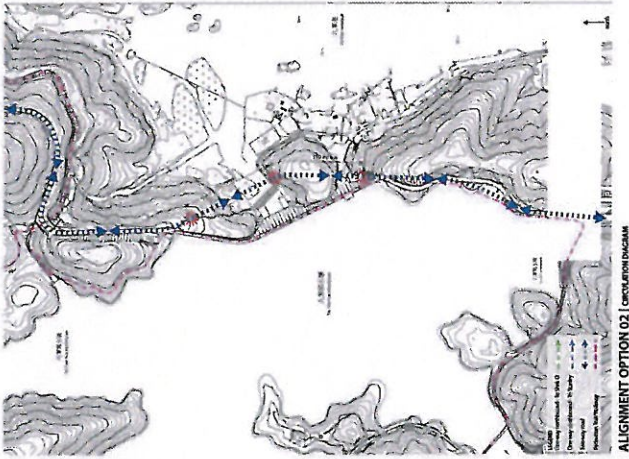




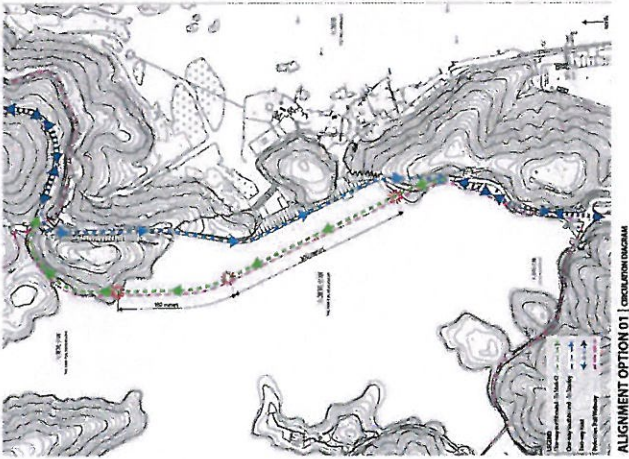
M CO DESIGN



M CO DESIGN



ALIGNMENT OPTION 02 | CENTRAL HIGHLIGHT



ALIGNMENT OPTION 01 | CENTRAL HIGHLIGHT



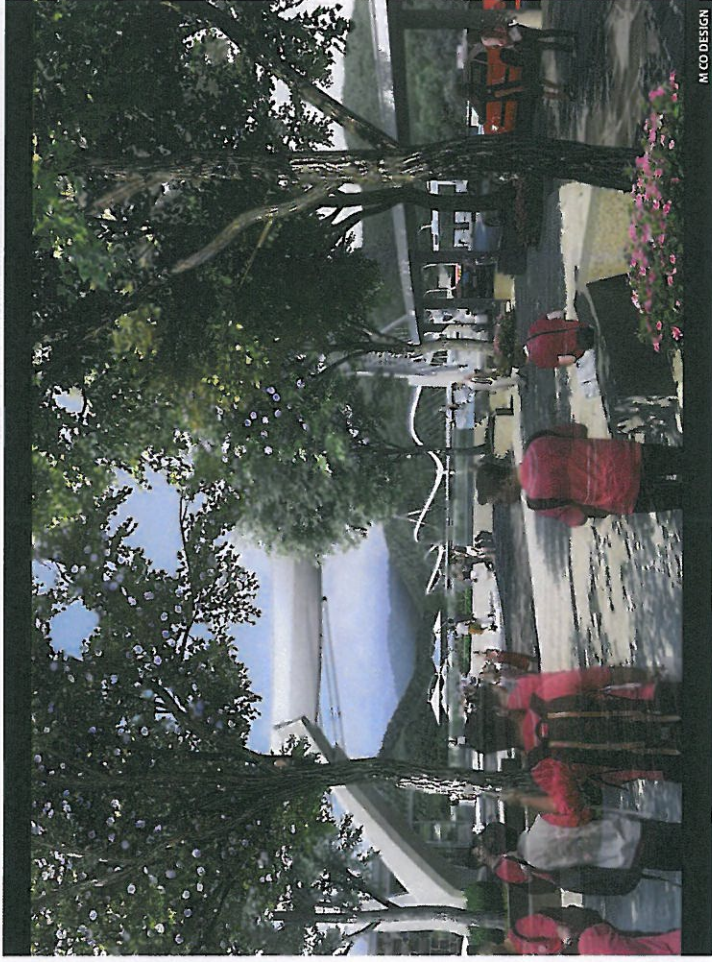
M CO DESIGN



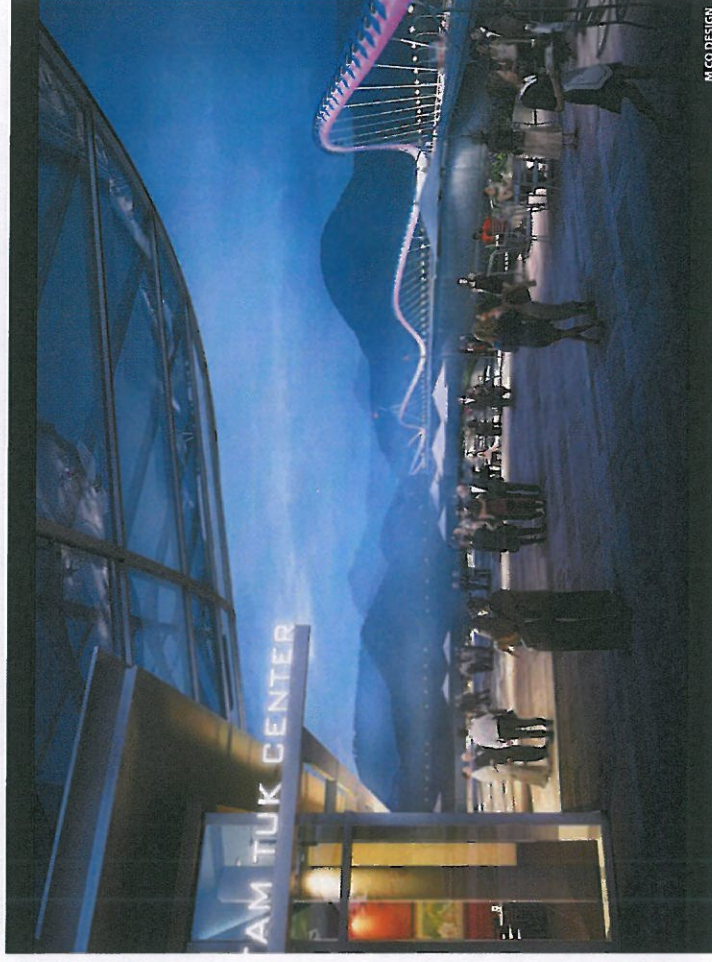
M CO DESIGN



M CO DESIGN



M CO DESIGN

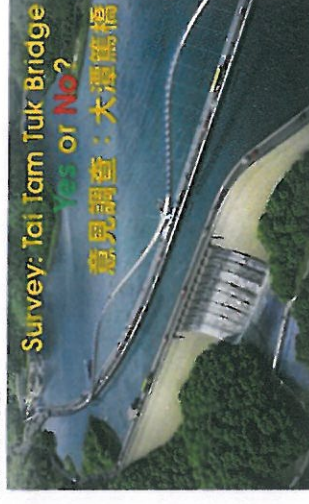


M CO DESIGN

Online survey 網上意見調查

- From 16 December 2016 to 3 January 2017, urban advocacy Designing Hong Kong did an online survey 於2016年12月16日至2017年1月3日，非牟利機構「創建香港」進行了網上意見調查

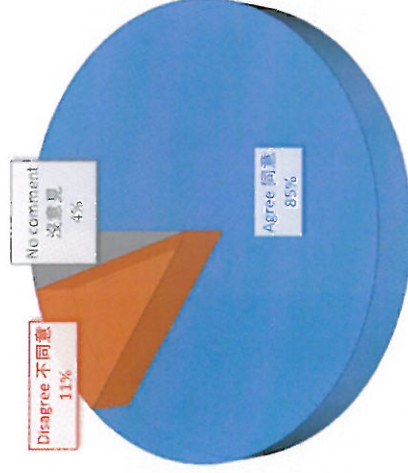
- 462 responses were received 共收到462份回覆



DRAGON'S LINK

Q1.

There is a problem at the Tai Tam Tuk Reservoir Dam where oncoming drivers are regularly unable to pass each other. 大潭篤水塘水壩路面過窄，不能同時容納兩部大型車輛雙向行駛，從而經常導致塞車問題。



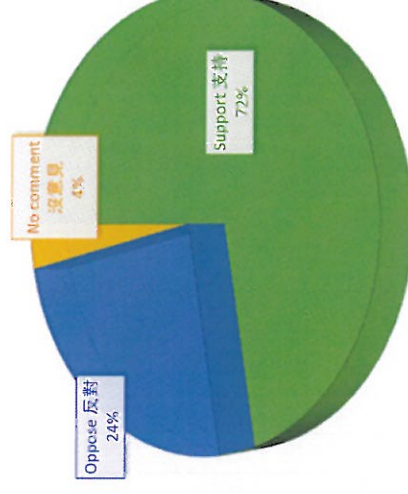
85% yes, there is a problem

85% 同意有問題

462 responses were received 共收到462份回覆

Q2.

A well-designed bridge should be constructed for vehicles, bicycles and hikers. 我們需要興建一條設計良好的橋，以供車輛，單車及行人人士使用。



72% yes, add a bridge

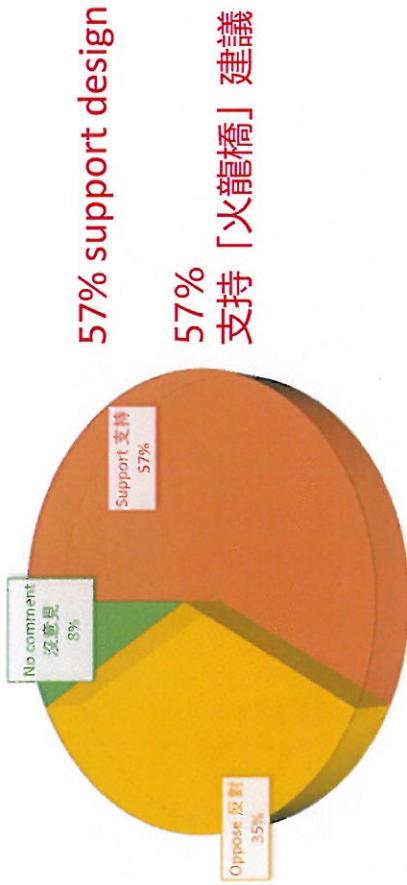
72% 贊成興建一條橋

462 responses were received 共收到462份回覆

Q3.

Do you support the Dragon's Link proposed by M CO Design and BuroHappold?

你是否支持由M CO Design 及BuroHappold提出興建「火龍橋」的建議？

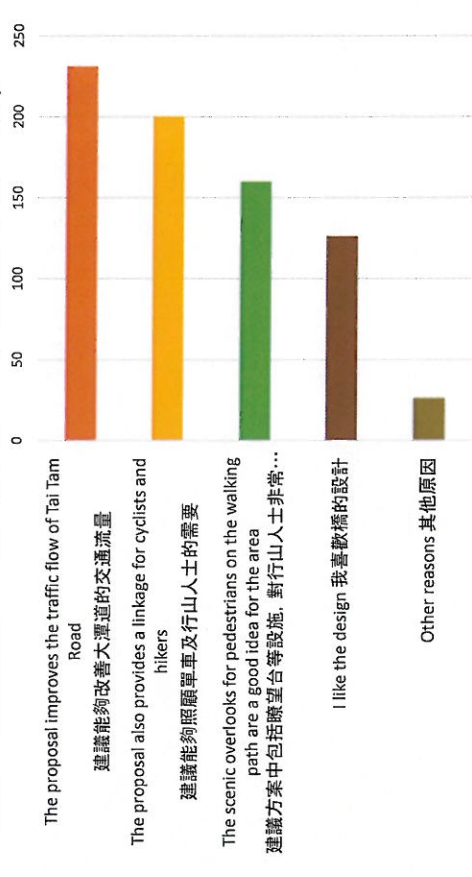


462 responses were received
共收到462份回覆

Q4.

My reasons to support the Dragon's Link proposal are: (you may choose more than one)

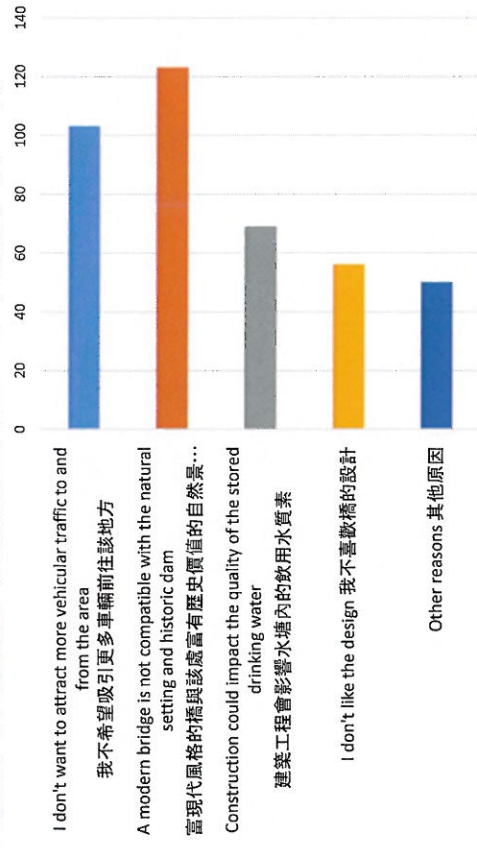
我支持「火龍橋」建議的原因是：（可選擇多於一項）



Q5.

I object to the Dragon's Link proposal because of the following reason(s)

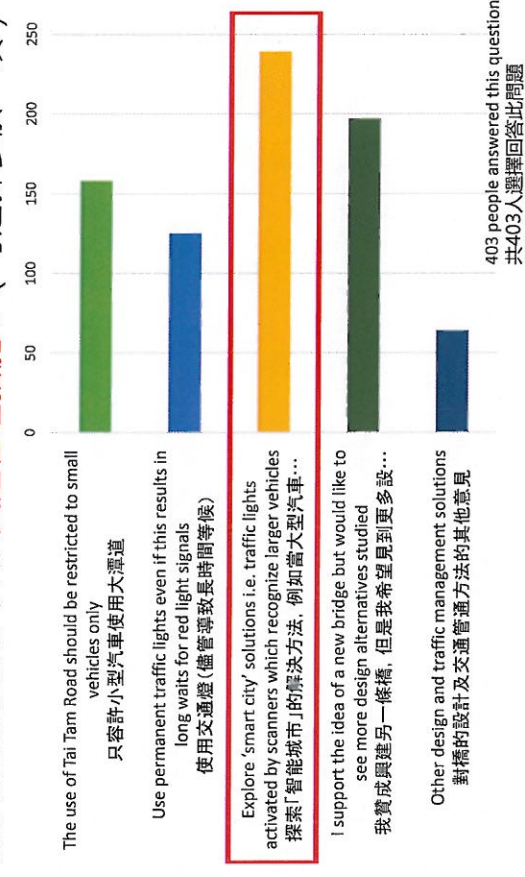
我反對「火龍橋」建議的原因是：（可選擇多於一項）



Q6.

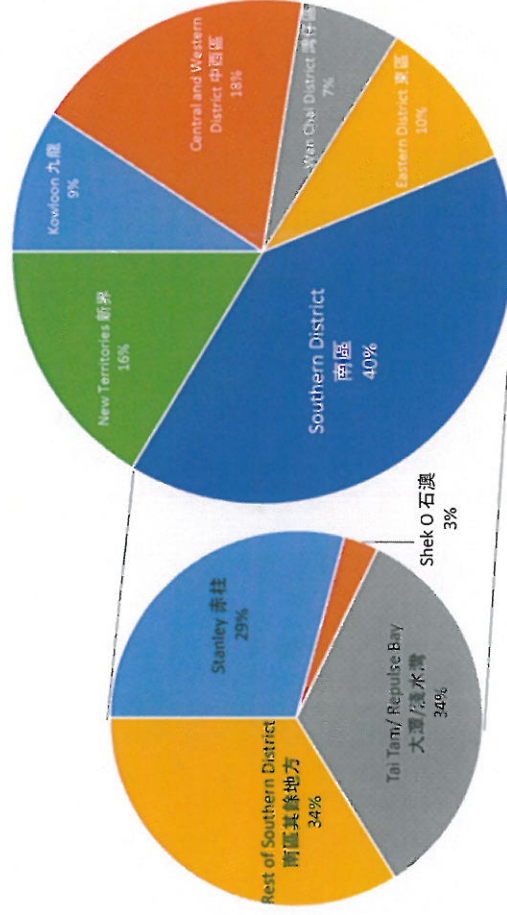
I urge government to explore more traffic management solutions: (You may choose more than one answer)

我促請政府改善大潭道交通管理措施：（可選擇多於一項）



Q7.

Where do you live? 請問您居住在以下那個地區?



423 people answered this question
共423人選擇回答此問題

Questions to the government 向政府提出的問題

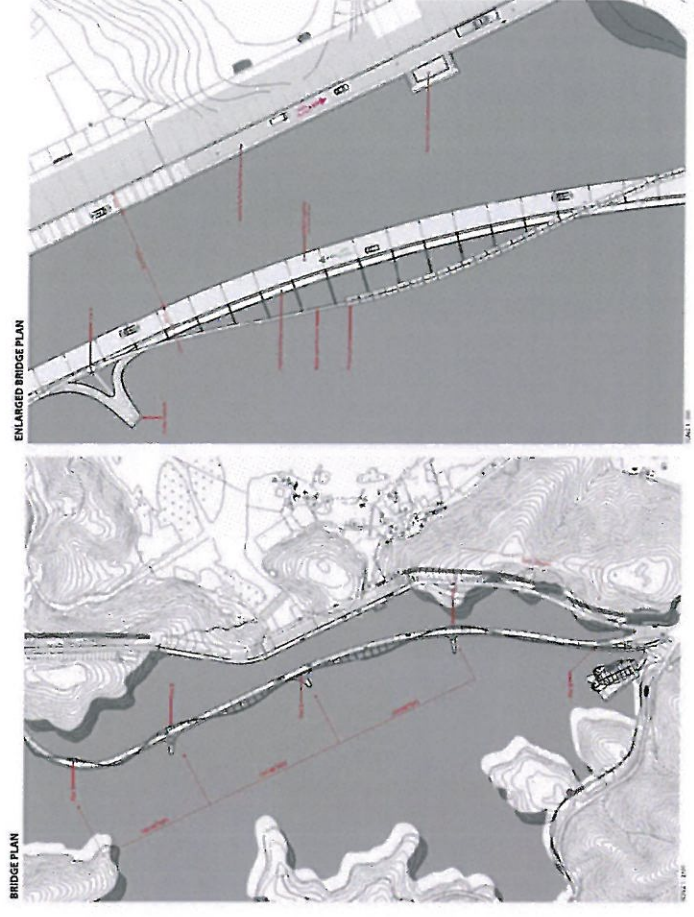
- Can smart technology be used? Traffic signals only activated as needed? 能否使用智能交通系統? On demand 交通燈訊號?
- What are the specific views from TD/HyD/AFCD/WSD/HKPF on an additional bridge/link? 運輸署、路政署、漁農署、水務署及香港警察對興建繞過大壩的天橋建議有甚麼意見?

Questions to the government 向政府提出的問題

- How is the existing weight restriction during 8-10am and 5-7pm enforced?

現時每日上午八時至十時及下午五時至七時禁止三噸以上的車輛駛入大潭道南行的限制 - 有否及如何執法?

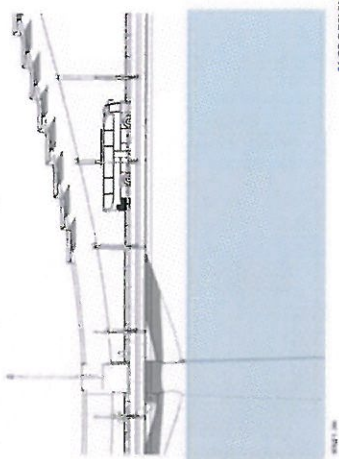
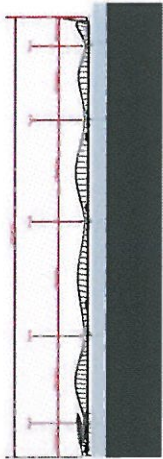
- Any prosecution in the past year? 能否提供上一年的檢控數字?



TRAILHEAD PAVILION PLAN & SECTION



BRIDGE ELEVATIONS



M CO DESIGN

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

議程二： 要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題

(此議題由陳李佩英女士提出)

(一併討論由司馬文先生提出的「如何舒緩大潭篤水塘的交通擠塞」議題)

(交通文件 1/2017 號)

(羅健熙先生、任葆琳女士、馮仕耕先生及林啟暉先生 MH 分別於下午 2 時 40 分、2 時 49 分、2 時 51 分及 2 時 53 分進入會場。)

6. 主席歡迎以下政府部門代表出席會議：

(a) 漁農自然護理署郊野公園主任(港島) 陸俊彥博士；

(b) 漁農自然護理署自然護理主任(科學價值) 袁輝明先生；

(c) 環境保護署環境保護主任(市區評估) 33 江焯榮先生；以及

(d) 水務署工程師／香港及離島區(供應及保養 1) 曹文健先生。

7. 主席分別請陳李佩英女士及司馬文先生簡介議題。

8. 陳李佩英女士表示，大潭篤水塘已有 200 年歷史，景色怡人，深受郊遊人士歡迎；而水塘其中一個特色，乃利用大潭篤水塘東面的主壩(下稱「水壩」)用作行車通道，貫通石澳、赤柱等地至港島東岸多個地區如小西灣及柴灣。不過，以水壩作為行車通道的交通政策，實基於百多年前的構思，如今已不能應付人口增長及地區發展所帶來的交通流量。因此，她批評水壩的交通規劃過時，更與日益增長的需求脫節。她續表示，雖然水壩提供雙向的行車線，但由於闊度只有 5 米，當兩方的行車線均出現大型車輛時，需要其中一方的司機將車輛先行停下，讓另一方駛過後才能繼續前進，否則其中一方的車輛便需要倒車，而倒車既受制於當時的交通環境而出現困難，亦易生意外。她指出，上述情況不但導致堵車，更經常令往來水壩的交通癱瘓，居民怨聲載道。她以 2017 年元旦的交通實況為例，指因水壩交通問題而導致逾百名候車乘客聚集於大浪灣巴士站，情況並不理想。她理解水壩作為法定古蹟，因而不能進行道路擴闊工程；惟她認為政府不能對水壩引發的交通問題置之不理。為此，她建議相關部門考慮興建鐵路系統，由東區的柴灣、小西灣、歌連臣角等地區延伸至南區的赤柱、石澳一帶，此舉不但能舒緩大潭道的交通，亦能促進南區經濟、旅遊及文化活動的發展。最後，她期望政府相關部門能認真檢討水壩對港島東、南區所造成的交通問題，並提出解決方案。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

9. 司馬文先生表示，水壩因交通設施不完善而帶來的影響已眾所周知，相關問題亦已在議會討論多年，惟未有成果。他認為陳李佩英女士已詳細說明以水壩作為行車通道的弊端，除路面狹窄、缺乏行人路之外，還須面對水塘溢滿時的排洪問題。為此，他認為由 M Co Design 夥同 BuroHappold 於 2016 年 12 月向傳媒發表的 Dragon's Link「火龍橋」(下稱「火龍橋」)方案，對比陳李佩英女士建議延伸鐵路系統，更值得考慮和深入討論。他續利用電腦投影片簡介火龍橋的設計概念及項目所帶來的效益及面對的困難，並指有關設計曾透過網頁平台，蒐集公眾意見。他指出在收到的 462 個回應中，85% 認為水壩設計引致不少交通問題，72% 贊成興建新橋，以及 7% 支持 M Co Design 的方案。他概述贊成人士普遍認為火龍橋有助改善交通，並為郊遊及單車愛好者提供多一個戶外活動的地方；而反對者則認為項目工程破壞環境及可能吸引發展商對附近土地的垂青，為綠化地帶帶來壓力。他續表示，回應者除表示政府可透過基建工程來解決水壩的交通問題外，有關部門亦可提升交通管理設施，如智能交通設施、在水壩兩端安裝重型車輛訊號燈及加強對罔顧交通安全人士的檢控等。最後，他詢問相關政府部門如何實施禁止重型車輛駛入大潭道南行的限制、去年的檢控數字、能否使用智能交通系統或靈活交通燈訊號，以及各相關部門對興建新橋的意見。他認為水壩的交通問題不能一直議而不決，應盡快尋求改善措施。

10. 麥卓欣女士表示，運輸署在媒體報導有關火龍橋的設計方案後已與路政署聯絡，跟進發展項目的可行性，並得悉路政署已就計劃諮詢漁農自然護理署(下稱「漁護署」)及環境保護署(下稱「環保署」)。

11. 鄭嘉曦先生表示對擬議事項沒有補充。

12. 陸俊彥博士表示，火龍橋的主體及觀景台均座落於大潭郊野公園的範圍內，而郊野公園主要被劃作自然保育，因此應儘量避免進行發展。他建議持份者應先探討在郊野公園範圍外其他可行的基建方案，又或透過交通管理措施，以解決及紓緩因水壩交通而引起的問題。

13. 江焯榮先生表示，環保署得悉大潭篤水塘的一段大潭道為主要幹路，而擬議工程應會涉及該路段的重大擴建；此外，擬議工程範圍亦位於郊野公園及具有特別科學價值的地方，故初步認為擬議工程應屬《環境影響評估條例》下的指定工程項目，即須獲署方發出的「環境許可證」方可展開工程；而就火龍橋的初步設計而言，極可能需要進行環境影響評估研究後，才可向環保署申請「環境許可證」。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

14. 曹文健先生表示，水務署主要關注火龍橋於施工期間對大潭篤水塘的運作及對水壩安全的影響。若有關方面能提供更多資料，將有助署方進行研究及分析。

15. 鄺士陽先生對能有助解決水壩交通擠塞的建議均表示歡迎。

16. 多位委員就要求政府從速落實檢討及規劃大潭水塘主壩行車道路以改善大潭水塘道路交通擠塞問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 朱慶虹太平紳士指出，作為連接港島東、南兩區的一條主要通道，大潭道的路面狹窄，尤其當大型車輛自兩個方向迎面駛至，容易引起交通問題，故此有必要尋求改善措施。至於火龍橋的設計方案，他認為橋墩的地基工程須深入土層，鑽探及施工時不免對水質造成影響。此外，他質疑火龍橋的曲線型設計可能未能符合《建築物條例》的要求，憂慮最終設計可能修改成一座龐然大物，未能配合水塘一帶雅緻及寧靜的環境；

(b) 羅健熙先生表示，是次討論重點不應集中於新橋的設計及物料方面，而是新橋落成後，能否徹底改善及解決現時大潭道的交通情況。為此，他認為委員會應先商議興建新橋方案是否適合。他又認為，若大部份意見不傾向大興土木建造新橋，則應詳細審議其他可行方案，以解決堵車等問題。他舉例指，若引入智能交通管制系統，運輸署是否已有足夠能力及經驗推行；再者，署方亦應明確說明，當相關系統推出後，能否有效改善現時水壩所面對的交通困局。他要求署方具體回應智能交通管理的可行性，以及有否針對水壩的交通擠塞問題進行研究和提出改善方案；

(c) 麥謝巧玲博士 MH表示，曾有東區委員建議興建由筲箕灣延伸至大潭的鐵路網絡，然而運輸署並沒有積極考慮。她認為，大潭道面對的交通問題積存已久，署方實應對症下藥，採取長遠及有效的解決方案。她理解在郊野公園內不宜進行發展，而倘考慮興建新大橋，亦須於開發工程前因應環保等要求進行各項研究，但這些程序往往經年累月，費時失事。反之，鐵路網絡已然成熟，興建連接筲箕灣至大潭的延線不但能加強 18 區交通網絡，亦較符合成本效益，因此要求部門就興建鐵路延線認真進行研究；

(d) 馮仕耕先生認為，水壩的交通流量並非處於高水平，造成交通癱

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

癱的原因，在於水壩的闊度有限，未能容許大型車輛同時使用。他形容，當大型車輛的司機互不相讓時，可導致堵車逾 45 分鐘。他強調，大潭道的交通問題已討論多年，而議會亦曾建議在路面安裝壓力感測器，當有重型車輛由一端駛近水壩時，便會即時啟動設置於另一端的訊號燈，發出停止車輛繼續前行的訊號。他指出，就水壩的特殊環境而言，按需求而啟動的訊號燈較常規運作的交通燈系統更為有效，而相關技術並不複雜，亦有其他城市應用。為此，他期望運輸署能考慮引入裝置，解決重型車輛同時間迎面駛入水壩的情況。至於興建火龍橋的建議，他認為水壩的交通問題在於其闊度未能符合現時的道路規格和交通需求，因此，他希望運輸署能積極考慮改善方案；

- (e) 區諾軒先生表示，在郊野公園範圍進行任何大規模的工程都難免引起爭拗，他認為委員會應集中討論短期方案以盡快改善情況。他建議署方可於石澳道連接大潭道的路口前，安裝電子告示牌，向司機提供大潭道的交通資訊，當駕駛人士得悉路面情況後，便可改用其他沒有出現堵車情況的路線。他又表示，上述建議亦適用於連接香港仔隧道及淺水灣之間的路段；
- (f) 朱立威先生認同其他委員的意見，認為署方可就安裝指示牌、壓力感測器等建議進行研究，並提出短期的解決方案。他認為，大型基建的建議屬長遠方案，而有效的短期政策方能解決燃眉之急。他強調，上述多項短期措施已在議會討論逾 5 年之久，期望運輸署能增加資源，積極研究可行方案，並向委員會匯報；
- (g) 黃俊邦先生表示，於 2003 年舉行的立法會會議上，曾有議員提問有關水壩的承載力。政府在回應中表示，由於水壩建於 1918 年，部門並沒有水壩結構負荷重量的紀錄，他詢問相關部門是否至今仍未有上述資料。他續引述當年政府的回應，指雙程的車輛流量為每小時 550 架次，並未超越水壩可容納的車輛流量水平。對此，他再詢問現時的汽車流量及是否已超越水壩的承載限制。此外，水務署於 2003 年就立法會議員的提問時稱，署方將每隔 10 年委派獨立專家勘測水壩的結構安全，他詢問水務署最近進行勘測的日期，而專家報告是否證明水壩符合安全水平。他亦查詢政府於 1968 年提出興建一條由柴灣至赤柱的「81 號幹線」計劃現況。最後，他詢問漁護署會否考慮將現時於北潭涌執行的車輛管制措施，應用於大潭郊野公園；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

- (h) 徐遠華先生認為，陳李佩英女士及司馬文先生提出的議題及建議非常明確具體，但運輸署長期沒有正面回應及提出解決方案，書面回應亦意圖推卸責任予其他部門，他對此表示失望。鑒於大潭道的交通問題已討論多年，運輸署應採取積極的工作態度，向委員會提交短、中及長期的措施及方案。至於委員提出的各項建議，他認為火龍橋方案可能對郊野公園及水塘造成負面影響，故基於初步資料及成本效益等數據尚未明朗之前，不能贊同建議。就興建鐵路系統的提議，他認為基於人流不足的情況下，計劃亦難以落實；
- (i) 鄭子憲先生表示，在改善水壩方面，除考慮道路容量、堵車問題、交通事故等因素外，還須關注道路安全設施。他指出，現時水壩兩旁築建的石壘並不能提供防撞欄的防護作用，倘一輛巴士以時速 50 公里從側方撞向石壘，將有機會衝破石壘，並墜入水塘，署方應就上述情況進行風險評估。另鑒於現時水壩禁止行人通過，未能連接大潭郊野公園等郊遊區，故此亦應增加行人通道。對於委員提出的建議，他認為興建新橋將對大潭篤水塘的景觀及具特殊科學價值的地貌有一定影響。至於智能交通方案，他認為署方應進行周詳的探討，包括在公營巴士及重型車輛的車身安裝晶片，當車輛行經指定地點時便會透過程式觸動交通訊號燈；又或安裝智能監察儀器，當發現大型車輛駛近水壩時，便會啟動交通管制訊號。最後，他建議為配合訊號燈的安排，應考慮於訊號燈前增建避車處；
- (j) 柴文瀚先生表示，由於公眾的環保意識日益提高，建議在郊野公園範圍進行任何大型基建項目容易惹來爭議。因此，倘於大潭篤水塘進行大型基建，必須進行評估。對於黃俊邦先生詢問的「81 號幹線」，他相信計劃已取消多年，而近期發佈的發展大綱藍圖，已沒有預留興建相關幹道的圖標。就大潭興建新幹道而言，他認為做法可能將更多車輛引入大潭，導致南區多處交通擠塞。有關短期改善措施，他認為應借鑑早年建議在水壩兩端安裝交通燈引發的嚴厲批評，仔細研究採用智能交通系統的可行性。同時，他認同區諾軒先生建議的電子告示牌，認為有關裝置可讓駕駛者及時掌握路面情況，避免前往已出現堵車的地區；
- (k) 司馬文先生表示，既然各委員均認同大潭篤水塘的交通出現問題，則運輸署及相關部門便應提出有效的解決方案。他認為首要

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

考慮的策略，是就南區南邊的個別地區實施發展限制。其次，他認為運輸署及警方應加強執法行動，禁止某類別的車輛行走水壩。至於智能交通燈方面，他敦請署方敢於嘗試，就建議進行試驗計劃，為全港受惠的措施走出第一步。他批評署方往往因畏首畏尾而不肯正視問題，以致水壩的交通情況多年來沒有改善。最後，他認為署方應詳細考慮能否透過新設的基建項目幫助解決交通問題；

- (l) 陳李佩英女士表示，過往委員曾就水壩的交通問題提出不少建議，惟部門往往因歷史建築或保育需求等藉口而拒絕進行改善。她指出，近年赤柱、石澳等地急速發展，人口已上升至 23 000 人，而前往赤柱及石澳的旅遊人士亦不斷增加。她向委員傳閱在赤柱、石澳、鶴咀及大浪灣等地所拍攝的圖片，展示各旅遊點經常出現大量候車乘客。因此，她認為署方應改變思維，在維護水壩歷史價值的大前提下，考慮引入集體運輸系統。她認為，改善南區的交通將有助香港的整體發展，雖然興建鐵路成本龐大，但所帶來的裨益將超越投放的資源。最後，她要求將擬議事項納入續議事項，讓委員定期監察進展；以及
- (m) 張錫容女士 MH認為部門應就委員提出的建議制定時間表，臚列各項建議所須進行的工作及程序；而將討論項目納入續議事項，有助委員監察進展。

17. 麥卓欣女士就委員的提問作綜合回應：

- (a) 就興建新橋的建議而言，若項目能符合水塘的水質及運作、郊野公園、自然生態及環保等要求，署方將歡迎方案；
- (b) 至於交通燈的建議，大壩長逾四百米，若用交通燈號控制，任何時間壩上都只容許一方的車輛在行駛。一方的車輛需等待另一方的綠燈時間完結加上最後一輛車駛離大壩所需約 45 秒，方開始行駛。故此，燈號的循環時間需要 210 秒，而且每個燈號循環時間中只有 60 秒綠燈，卻有 150 秒紅燈，對整體車輛的行駛時間有嚴重延誤，會令交通容量低於交通流量。加上，若等候時間過長，駕駛者可能會懷疑交通燈信號有誤而衝紅燈，引致危險。因此，署方未有考慮設置交通燈的建議；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

(c) 有關安裝智能交通燈系統的提議，署方將會進行詳細研究；

(會後補註：裝置有關交通燈系統需要掘路裝置電纜及監察儀器，在已列為古蹟的大壩並不可行。)

(d) 關於興建延伸鐵路系統的意見，署方將交由有關部門跟進；

(會後補註：已將有關意見轉交路政署鐵路拓展處。)

(e) 至於在適當路段的入口處加設電子告示牌的建議，署方將就電源供應、安裝技術等問題，就個別擬設地點作出詳細研究；

(會後補註：在道路安裝交通資訊電子顯示屏的主要目的，是令駕駛人士於分流點前有充份時間可以選擇適當路線以避免駕車途經交通擠塞的道路。因此，當考慮某道路是否適合安裝電子顯示屏時，我們需評估該路段是否有合適的替代路線和分流點，以達至交通分流作用，令駕駛人士可以及早選擇路線。此外，我們還需考慮沿路的地理環境是否適合安裝所需的裝置。

現時大潭道是唯一貫通石澳、赤柱等地區至港島東地區的行車道路。居民亦可使用淺水灣道離開石澳及赤柱前往灣仔區。由於兩條道路前往的地點並不相同，故此淺水灣道並不適宜作為大潭道的替代路線。因此，我們對大潭道裝設智能交通設施(如電子顯示屏)的建議是有所保留。)

(f) 署方認為現時水壩路段的汽車流量情況正常；

(g) 署方認為水壩出現堵車的情況，主要是由於大型車輛從橋的兩端同時駛入所致；

(h) 署方將於會後回覆相關委員有關「81號幹線」的資料；以及

(會後補註：城規會已在2015年3月20日修改赤柱分區大綱圖時剔除81號幹線，本署亦未有計劃推展81號幹線。)

(i) 署方將於推行改善措施前，諮詢委員會的意見。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

18. 曹文健先生回應表示，署方曾於數年前委託顧問就水壩的承載力進行結構分析，並確認水壩足以承受現時的交通流量。他續表示，署方曾於2013年底，聘請一名外國專家為水壩的結構進行全面性的勘測，而專家報告確認水壩的結構良好。

19. 陸俊彥博士回應表示，署方於北潭涌安裝的車閘，乃執行《郊野公園及特別地區規例》所賦予的權力，用以管制車輛進入郊野公園範圍；而大潭道位於大潭郊野公園範圍之外，因此有關交通管制措施不適用於管制位於郊野公園外的大潭水塘主壩行車道路。

20. 多位委員繼續就議題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 鄭子憲先生原則上不同意在郊野公園內進行任何發展，但在保育的大前提下，亦應客觀地論證方案的優劣之處。他指出，現時已有車輛在水壩上行走，而他相信興建一座新橋之後，來往的車輛不會劇增。他表示，新橋應只發揮疏導交通的功能，不應視為地標建築物，水壩本身才是地標，故假設新橋的方案被採納，應將現時水壩的行車通道全線改為行人專用區，並利用安全的過路設施，連接大潭水塘道及港島徑，以環迴方式形成新的郊遊網絡。至於新橋的設計，應容納符合標準的雙向行車線，而橋道不應廣泛鋪設燈光設施。整體而言，他建議部門應就大潭篤水塘的汽車流量進行綜合研究，分析採用智能交通系統、興建大橋及其他方案的可行性；
- (b) 羅健熙先生認為運輸署在解決交通問題方面責無旁貸，應就委員的意見及提問作具體回應，並以進取的態度提出改善措施。他續指，署方若能與議會共謀對策，將有助解決問題，而他相信一些短期措施不會涉及龐大開支。因此，他期望署方能就剛才委員提出的建議，包括是否可以禁止部分車輛使用水壩、能否儘快引入智能交通系統等作正面回應；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH期望署方能以專業角度就委員的建議提出意見及解決方案。她強調，儘管提交解決方案需時，並可能牽涉前期勘測及研究等工作，但相關工作乃署方的責任。另她不同意興建鐵路系統應取決於該區的人流多寡，認為任何公共交通設施應以效益為依歸，既然石澳、赤柱等地區已發展成旅遊重點，政府便應提供完善的交通配套，加強旅遊業的效益，藉此帶動區內發

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

展。最後，她要求部門就委員的意見提交具體方案；

- (d) 柴文瀚先生認為，委員應汲取過往經驗，客觀及務實地提出建議，避免重提不獲公眾接受的建議。他又認為，任何交通改善措施必須因應實際環境而定，就大潭水壩而言，若推行的方案會將更多車輛引入水壩，使水壩一帶的交通更加惡劣，實得不償失。他認為，透過適量控制地區發展、安裝智能交通系統、增設交通資訊指示牌等措施，均有助解決現時面對的問題。最後，他建議委員會應就是次會議的討論達成共識，否則只會原地踏步，即使將議程納入續議事項，日後亦難免淪為空談；
- (e) 陳李佩英女士表示，水壩曾出現磚石鬆脫及石塊跌落水塘的事件，故水壩的安全及保育不容忽視。此外，鑒於水壩的交通經常擠塞，不少駕駛者已改道淺水灣前往目的地。不過，目前淺水灣一帶的汽車容量已漸入飽和狀態，致使石澳及海灣區的居民均紛紛要求有效的改善措施。為此，她重申希望署方能重視問題，就不同方案進行檢討及研究，不能對石澳、赤柱居民的訴求坐視不理。她衷心期望署方能完善規劃，徹底改善交通擠塞的情況。最後，她建議將議程納入續議事項或成立工作小組，集中處理問題；
- (f) 徐遠華先生對運輸署的回應方式表示失望，他認為，署方若能在會前提供詳盡的書面回應，將有助委員會的討論。此外，他表示，除了不認同實施發展限制的建議外，他認同司馬文先生所提出的其他各項建議，包括限制車輛使用大潭道、加強執法行動及以人手維持交通等，都值得運輸署及警方考慮；以及
- (g) 司馬文先生感謝 M Co Design 成員提出的火龍橋方案。他認為，委員會應加強溝通渠道，以更開放的模式直接聽取市民提出的意見。另他認為陳李佩英女士向委員傳閱的相片與水壩的交通沒有直接關係；不過，他認同相片實反映石澳、龍脊及筲箕灣之間的交通配套出現嚴重問題，認為相關問題應另作討論。

21. 麥卓欣女士回應表示，署方備悉委員就電子顯示屏、以程式提供即時訊息、智能交通燈及伸延港鐵系統等措施提出的建議。部門將進行研究，並會就可行方案或其他改善措施，諮詢委員會的意見。

(會後補註：為加強即時交通資訊發布，讓市民避免前往交通擠迫的道路。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

運輸署已於 2016 年 9 月推出「交通快訊」流動應用程式，提供交通事故及公共運輸服務受阻的最新消息。這些消息有助駕駛者即時了解事發的位置，尤其是正前往途經該區的人士，讓他們及早計劃和改變行車路線，避開擠塞路段，這有助避免事發一帶的交通擠塞加劇。)

22. 鄭士陽先生回應表示，警方已將水壩列入「南區地區主導行動計劃」的交通黑點，因此將密切留意水壩的交通情況，並不定時進行監察行動。當警方知悉附近地區有大型活動舉辦時，亦會安排交通組警務人員在水壩現場指揮交通。

23. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究委員提出的意見，包括智能交通燈、電子告示牌等短期措施。長遠而言，運輸署亦須研究並探討延伸鐵路系統及興建大橋等基建方案。此外，委員會期望政府各部門能設法改善大潭道一帶因交通擠塞所引發的問題。鑒於相關事項牽涉多個政府部門，委員會將於會後致函行政長官，要求責成相關部門首長，跟進水壩的交通問題。

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/13/30/3/7/016

(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：

改善海灣區及赤柱的道路問題

南區區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）過往曾多次討論海灣區及赤柱的道路設計及交通問題，惜署方一直未能提出切實可行的改善方案，委員會對此表示失望及不滿。

海灣區及赤柱的道路因地理環境所限制，大多依山而建，且彎多路窄，居民不但經常飽受堵車之苦，大型車輛途經時更險象橫生；加上近年急速的基建及旅遊業發展，吸引大批遊人到訪海灣區及赤柱，令該區的交通負荷百上加斤，主要道路如香島道及淺水灣道更於上下班的繁忙時段及周末容量接近飽和。此外，每當天氣惡劣，或不幸遇上樹木倒塌或交通事故，海灣區及赤柱的道路定必嚴重擠塞，甚至會令區內外的交通陷入癱瘓狀態，情況實在不容忽視。

於本年 1 月 9 日的第七次委員會會議上，委員會就「海灣區道路問題」作出討論並提出多項建議，包括擴闊道路、增設行人路及設立禁區限制出入的車輛等。委員會亦提議運輸署配合土木工程拓展署的防治山泥傾瀉工程，同時擴建道路設施，以符合成本效益及減少對交通的影響。

海灣區及赤柱的道路問題不但直接影響居民的日常生活，亦容易釀成意外，故本人懇請 貴局能認真考慮委員會的意見，進行詳細研究，改善海灣區及赤柱的道路網絡。

隨附委員會第七次會議之相關討論文件及會議紀錄初稿(節錄)(分別載於附件一及附件二)，而會議錄音亦上載至南區區議會網站(http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=11894)，以供參考。

如有查詢，歡迎致電 2814 5812 與本會秘書練文惠女士聯絡。敬候回覆。

南區區議會
交通及運輸事務委員會主席

(陳富明 )

連附件

2017年2月21日

副本送：

運輸署署長(經辦人：高級工程師／南區及山頂譚頌安先生)

土木工程拓展署署長(經辦人：工程師凌志偉先生)

南區民政事務專員

交通文件 2/2017 號
(於 2017 年 1 月 9 日會議討論)

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會

海灣區道路問題

目的

本文件旨在請各委員就上述議題發表意見。

背景

2. 馮仕耕先生於會前以書面向交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）主席提出，要求在2017年1月9日舉行的委員會第七次會議上討論上述議題，詳情請參閱附件一。
3. 按照《南區區議會會議常規》第13條，委員會主席同意將有關議題納入委員會第七次會議的議程。
4. 香港警務處及運輸署的書面回應分別載於附件二及三。

徵詢意見

5. 請各委員就上述議題發表意見。

南區區議會秘書處
2017 年 1 月

香港南區香港仔海傍道
逸港居 1 樓
南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
陳富明主席

陳主席：

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
有關：『海灣區道路問題』**

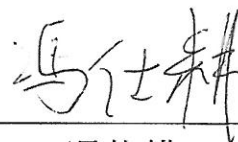
海灣區的道路因受地理環境所限依山而建，令香島道、淺水灣道又彎又窄。但大部份彎位均不能讓大型車輛(如：大型旅遊巴、泥頭車)經過，往往需要橫跨兩條行車線才能通過，險象橫生；而且這樣亦導致對面行車線的駕駛者需要停駛等待/減慢車速來遷就，但卻因此造成交通阻塞。間中有些駕駛者會出現不相讓的情況，甚至因此發生相撞，情況十分危險(如：於 2015 年 5 月 11 日兩輛旅遊巴士在香島道相撞，導致 53 人受傷，交通亦嚴重擠塞)。

每當海灣區發生交通意外後，交通均出現嚴重擠塞，全因海灣區的道路實在太窄，甚至令救援的車輛未能及時抵達，嚴重阻礙救援工作。另外，由於香島道及淺水灣道都是雙線雙程行車，當發生意外後，受阻的車輛亦難以由其他的行車線離開(如：於 2016 年 11 月 23 日早上在淺水灣道發生塌樹意外，阻塞兩條行車線，令繁忙時間海灣區的交通完全癱瘓。)，嚴重影響居民出入及日常生活。

因此，運輸署及警方絕對需要盡快作出一些改善措施，避免重蹈覆轍，提問如下：

1. 請警方提供海灣區在過往一年內發生交通意外的數據。
2. 於 2016 年 11 月 23 日當淺水灣道近保華大廈發生塌樹意外後，為何不改用海灘道作疏導前往赤柱方向的車流？
3. 現時海灣區的基建已經不能承受大量的車流，運輸署可有短期改善措施？
4. 運輸署可有長遠計劃，擴闊海灣區的道路？

由於海灣區的交通擠塞問題已日趨嚴重，因此絕對需要盡快找出解決辦法，故此本人希望主席批准，在 2017 年 1 月 9 日的第七次會議中討論，並邀請相關之代表出席會議。



馮仕耕
南區區議員(海灣區)
2016 年 12 月 15 日

香港警察
西區警區總部
香港西環
德輔道西 280 號



HONG KONG POLICE FORCE
Western District Headquarters
280, DES VOEUX ROAD WEST
WESTERN
HONG KONG

本署檔號 OUR REF (23) CP HKI WDIST/1-55/2/2 Pt.2
來函檔號 YOUR REF :
電話號碼 TEL NO : 3660 6643
圖文傳真 FAX NO : 2540 7840

南區區議會
交通及運輸事務委員會
練文惠秘書

香港仔
逸港居地下及一字樓

圖文傳真送遞：2553 7268

練秘書：

有關：港灣區道路問題事宜

關於 貴會於 2016 年 12 月 21 日查詢有關港灣區道路問題事宜，本署現回覆如下：-

問題 (1) : 請警方提供港灣區在過往一年內發生交通意外的數據。

回覆 (1) : 根據警方記錄，由 2015 年 12 月至 2016 年 11 月，位於港灣區一帶共發生 147 宗交通意外，涉及有人受傷事件有 71 宗，而祇涉及財物損毀有 76 宗。上述交通意外涉及車輛有私家車、的士、輕型貨車、專線小巴、巴士、旅遊巴、電單車及單車。

Reply (1) : According to police records, from December 2015 to November 2016, a total of 147 traffic accidents, 71 of which with persons injured and 76 involving damage of property, occurred in the Bay Area. The above-mentioned traffic accidents involved private car, taxi, light goods vehicle, maxi cab, bus, coach, motorcycle and bicycle.

問題 (2) : 於2016年11月23日當淺水灣道近保華大廈發生塌樹意外後，為何不改用海灘道作疏導前往赤柱方向的車流？

回覆 (2) : 警方首要是封鎖塌樹現場，保障市民生命財產，避免意外惡化及確保有關緊急車輛及人員能直達現場處理事件。同時由外圍至塞車龍尾向駕駛人士作出適當指示疏導交通。由於淺水灣道轉入海灘道須途經一橋底位置，因此受到高度限制而不適用於任何車輛使用，如雙層巴士或大型車輛駛經該處亦會有一定危險，只可以因應路面情況作選擇性地指示合適的車輛駛經海灘道往赤柱方向。

Reply (2) : The first priority of the Police will cordon off the scene, protect lives and property, prevent accidental deterioration and ensure that emergency vehicles and personnel can directly handle the incident at the scene. Meanwhile, from the outer to the tailback to make appropriate instructions to divert traffic. As Repulse Bay Road is diverted to a beach road, it is subject to a height restriction and is not suitable for any vehicular use. Such as double-decker buses or large vehicles passing through the area, there may be a certain risk that the appropriate vehicles may only be directed to the direction of Stanley via the Beach Road in response to road conditions.

如果有任何查詢，請在辦公時間內致電 3660 6643 與本警區交通隊主管鄭士陽先生聯絡。

此致

西區警區指揮官

(鄭士陽 代行)

2017年1月3日

2017 年 1 月 9 日南區區議會交通及運輸事務委員會
第七次會議
回覆交通文件第 2/2017 號

海灣區道路問題

就南區區議員馮仕耕先生提出「海灣區道路問題」的議程，運輸署的回覆如下：

問題 3. 現時海灣區的基建已不能承受大量的車流，運輸署可有短期改善措施？

問題 4. 運輸署可有長遠計劃，擴闊海灣區的道路？

本署於本年泳季於海灣區一帶進行了交通統計，結果顯示現時的道路仍有剩餘容量。

運輸署
2017 年 1 月

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

議程三： 海灣區道路問題
(此議題由馮仕耕先生提出)
(交通文件 2/2017 號)

24. 主席請馮仕耕先生簡介議題。

25. 馮仕耕先生表示，近年來南區的東分區（主要包括黃竹坑、海灣及赤柱石澳區）因急速的基建發展，所有幹道的交通流量已接近飽和。他不認同運輸署的回應稱，現時的道路仍有剩餘容量，亦批評署方只基於一個泳季的統計資料作出的判斷不全面，因為泳季日子並不代表交通繁忙，而淺水灣及深水灣的堵車情況於平日上班、上學時段，以及星期五、六及日的黃昏時段最為嚴重。此外，由於海灣區道路網絡缺乏彈性，沒有緊急疏散的支路，再加上路面狹窄，不時有大量巴士及重型車輛行走，故每當天氣惡劣、出現樹木倒塌或嚴重交通事故時，均可導致區內外交通癱瘓。他引述警方的回應指，由 2015 年 12 月至 2016 年 11 月期間，海灣區一帶共發生 147 宗交通意外；換言之，每個月平均逾 12 宗，對交通造成的阻礙不言而喻。過去 3 個月，海灣區亦已多次出現交通停頓。因此，他期望警方能於交通事故發生時，積極及靈活地指揮往來的車輛，並希望運輸署能提供建議，解決現時的交通問題。

26. 鄭士陽先生補充，就保華道塌樹意外的交通疏導安排，由於警方需預留路面空間讓車輛掉頭，以縮減堵車，加上轉入海灘道的橋底有高度限制，故警方只指示合適的車輛改經海灘道前往赤柱。此外，由於塌下的大樹位於斜坡之上，相關部門須確保斜坡安全及滑下的沙石不會危及公眾，才能重新開放路面，故此需較長時間處理。

27. 麥卓欣女士回應表示，根據署方進行的實地視察所得，偶爾的塞車情況，往往因有車輛上落客及需越線右轉至樓宇或支路，並非道路容量不足所致。

28. 多位委員就海灣區道路問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生認為署方的回應不可接受。他指海灣區的交通需求，主要出現於平日早上的繁忙時段及周末，而該區經常性發生的交通擠塞，足以說明道路並無剩餘容量。除堵車的問題外，他認為署方亦須關注道路的安全，如對駕駛人士構成危險的急速彎度、沒有行人路及欠缺防撞圍欄等情況。他指上述問題已多次向署方

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

反映，署方應著手計劃，提出改善及解決方案。他又認為，近年海灣區沿路及赤柱一帶不斷發展，若署方仍不正視問題，情況只會不斷惡化；

- (b) 鄺子憲先生表示，南區的交通問題不應只著眼於道路容量，更須關注及綜合處理道路的彎位、闊度、弧度、行車視線，以及行人道、單車線、避車處和防撞欄等設施。他指擴闊路面是解決方案之一，但以南區的地貌而言，相關工程極可能牽涉斜坡及綠化地帶，或破壞古石牆路段，施工期間亦須面對不同的技術困難。他強調，委員會已就上述問題多次進行討論，而工程未能啟動的癥結，在於政府對恆常工程的撥款不足。至於在鞏固斜坡期間，同時進行道路擴闊工程的建議，亦往往基於不同因素而未能落實。因此，他認為政府應提供足夠的專項資金，並以有系統的方法，為個別路段進行優化及改善工作；
- (c) 區諾軒先生建議於進入淺水灣路段前的適當位置，設置電子資訊顯示屏，為駕駛者提供交通訊息。另他認為署方的書面回應簡短，使人有不盡職之感；
- (d) 朱慶虹太平紳士表示，討論事項涉及道路安全及交通擠塞等問題，署方卻指道路仍有剩餘容量，回應敷衍之餘，亦未有全面回覆委員的提問。他又認為，香島道及淺水灣道一帶的道路，彎多路窄且視野不清，蘊藏風險，當大型車輛迎面而行時，極易發生意外。他引述警方的報告，指海灣區於過去 12 個月內，共錄得 147 宗交通意外，而涉及受傷及財物損毀的個案分別為 71 及 76 宗；故單看上述數字，運輸署已不應視若無睹。此外，他認為海灣區的交通問題，與大潭篤水壩的交通息息相關。至於擴闊路面的工程，由於涉及交通問題及道路使用者的安全，他認為應盡快進行，毋須待鞏固斜坡工程開展。他又指，海灣區一帶的建築物均涉及削坡工程，足證現今的工程技術成熟，故署方假借削坡的種種困難而拒絕擴闊路面，委實令人費解；
- (e) 林啟暉先生 MH批評，海灣區的交通問題存在已久，署方不但未有自發地就交通配套及設施進行分析、研究及提出解決方案，更對明顯出現問題的路段置之不理。為此，他對署方的工作態度表示強烈不滿；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

- (f) 陳李佩英女士表示，由於淺水灣一帶新增不少旅遊設施，且區內的酒店積極宣傳婚禮活動，故到訪的市民及遊客人數不斷增加，交通因而屢出問題。她質疑，署方於每次委員會會議結束後，有否真正進行所承諾的研究、分析及檢討工作。另外，署方經常以沒有即時危險為由，拒絕委員的提議，做法亦不妥當。她指淺水灣與石澳、赤柱之間的交通問題已十分嚴峻，故她強烈要求運輸署管理層正視委員的意見；
- (g) 麥謝巧玲博士 MH認為署方了解海灣區的交通問題，但卻以「少做少錯」的態度辦事，以致海灣區的交通情況多年來無絲毫改善。她指出，馮仕耕先生及陳李佩英女士已多次就東分區的交通問題提出議案，惟署方往往不了了之。她期望署方能改善敷衍塞責的態度，積極研究委員的意見，並作出具體回應；
- (h) 羅健熙先生批評署方的書面回應內容空洞，且不理解海灣區的交通問題長期困擾居民，而非偶然情況。他不同意署方單就道路容量來解答問題，並以香港仔隧道為例，指管道長期出現堵車與隧道容量無關，而是由於連接隧道兩端的交通網絡失效。至於因意外事故而導致交通擠塞，他表示理解，不過若沒有發生任何交通事故，海灣區竟持續出現堵車等情況，委實不理想。為此，他要求署方除反省其工作態度外，亦須綜合南區的整體交通情況作出檢討，深入研究有效的改善措施，包括安裝指示牌、智能交通管制系統等；
- (i) 馮仕耕先生表示不能接受署方指道路仍有剩餘容量的說法。由於海灣區道路狹窄，經常發生交通意外，意外率亦高達每月 12 宗之多，情況值得關注。他指，2016 年的淺水灣塌樹事故，受影響市民須等候達三小時之久。他又舉例，赫蘭道的交通在平日早上已非常擠塞，從春坎角前往淺水灣的駕駛人士經常飽受堵車之苦，而由赤柱經大潭道前往港島東區的居民，皆面對同樣情況。為此，他要求署方重新進行交通統計，並須避免以泳季作為繁忙時段的標準。他直言，署方被動地聽取委員建議的態度並不可取，程序本末倒置，認為署方的專業團隊應主動向委員提出有效的改善措施，再由委員就相關措施諮詢市民的意見；
- (j) 柴文瀚先生認為，委員向署方提供意見對解決問題有正面作用，惟署方必須正視問題，認真跟進。他提出三項解決方案，第一是

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

興建新的道路，但預期會面對不少困難，故須謹慎處理；第二是設立禁區，以限制某類車輛於指定時段不能使用特定路段，若委員會同意建議，相信執行上不會有太大困難；第三是鼓勵市民使用公共交通工具，並在訊息發放方面作出配合，增加乘客信心。他強調，委員會應就可行的方案達成共識，然後向運輸署提出具體建議，並要求署方盡快執行改善措施，以收立竿見影之效；

- (k) 林玉珍女士 MH認為署方只就 2016 年泳季的統計資料回應委員的提問，是不負責任的表現。她表示，署方應未雨綢繆，就道路設施及交通問題提出長遠的改善措施。由於擴闊路面等工程並非一朝一夕的事情，故署方現階段應就赤柱、海灣區及大潭道一帶的交通網絡，進行深入研究，若等待道路的交通流量達致飽和時才開展計劃，則為時已晚；
- (l) 歐立成先生 MH表示，於不同時段統計各方向的汽車流量，得出的結果不一，故署方稱現時道路仍有剩餘容量，某程度上是正確的說法。他解釋指，赤柱與淺水灣的距離頗長，倘遇上大型車輛或單車行走，鑒於道路狹窄，尾隨車輛在不能超車的環境下，慢行而降低交通流量。他認為近年在淺水灣道及赤柱峽道進行單車活動的人士有不斷上升的趨勢，可能導致交通流量減緩，故他認為署方在引入改善措施時，應從多方面考慮成因及解決方法；以及
- (m) 任葆琳女士欲瞭解署方於 2016 年泳季在海灣區進行統計的細節。她認為署方進行統計的方式不透明，憂慮南區地區主導行動計劃下香港仔市中心交通狀況顧問研究的交通統計亦會出現相同問題。她又認為，署方的交通策略欠缺前瞻性。此外，她詢問「交通仍有剩餘容量」的定義，以及署方曾否推行管制措施，例如設立禁區，限制車輛及單車進出等。針對上述問題，她期望署方能主動積極提出建議，改善南區的交通運作。

29. 麥卓欣女士回應表示，署方將於平日進行交通統計，以全面蒐集海灣區的交通流量。此外，因應海灣區道路狹窄的問題，署方會著手研究改善現有巴士站及其避車處的安排，期望能有助改善交通情況。

(會後補註：署方已安排於平日進行交通統計，稍後會將統計結果與先前的泳季統計結果一併匯報。)

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

30. 多位委員再次就海灣區道路問題發表意見及提問：

- (a) 司馬文先生表示，署方只在特定日子進行交通統計，明顯未能反映實況。他認為，運輸部門除進行獨立交通統計外，亦應成立通報系統，由區內居民及警方報告出現堵車的日期、時間及成因。此外，他認為進行道路改善措施時，定必會對交通構成障礙，因此他建議部門採取有效率的方法，例如同期進行斜坡鞏固和道路擴闊工程。他續列舉多幅位於淺水灣道、香島道及南灣道的斜坡，均已陸續展開防治山泥傾瀉工程，惟土木工程拓展署表示，若同期進行路面擴闊工程，將可能須長時間封閉路線或 24 小時禁止車輛行走。他批評運輸署及土木工程拓展署拒絕在鞏固斜坡時進行改善交通工程的理由薄弱，若運輸署正視海灣區的道路問題，則應藉機進行改善；
- (b) 鄭子憲先生表示，土木工程拓展署在淺水灣道近赫蘭道的路段正進行四項緩衝泥石流的結構工程，署方可考慮在淺水灣道適當位置擴建路肩，加設只供單車使用的避讓處，以減少單車在上坡時阻塞尾隨車輛及發生意外。至於警方提供的交通事故紀錄，他認為數字未能反映問題所在，並建議警方應臚列車禍的類型，包括是否涉及特定模式或隨機發生的事故、意外是否集中於某路段或交通黑點、有否共通點等，並就交通事故比率與其他地區類似路段作出比較。他表示，交通事故的數據可反映隱藏的風險。他期望部門日後能提供更具詳盡的資料，使委員可就事故分析道路風險，防患於未然；
- (c) 馮仕耕先生表示，平日早上繁忙時段及星期五、六、日的黃昏時段，由赫蘭道往香港仔隧道或黃泥涌峽道方向，堵車時間每每逾 30 分鐘以上。他希望署方能進行實地視察，徹底瞭解真相。他又指，多年來已不斷向部門反映海灣區的交通問題，並提出不同建議，包括擴闊道路、增設避車處及防撞欄等設施，惟署方只為極少路段裝設防撞欄，實屬杯水車薪之舉。他強調，他多年來曾向運輸署提出不少改善方案，例如改善淺水灣海灘的行人過路設施、遷移保華大廈對開的巴士站及增設由停車場前往深水灣海灘的行人過路設施等，但署方大多回覆指建議並不可行而沒有理會。最後，他再次要求署方重新進行交通統計，並正面回應海灣區及赤柱石澳區一帶的交通問題，主動提出改善建議；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

- (d) 柴文瀚先生認為，署方刻意迴避委員的問題對討論沒有幫助。他表示，委員已提出既實際而有效的建議，例如在鞏固斜坡時一併進行道路擴闊工程，署方應積極回應並研究長遠方案。他指出，改善方案不外乎限制車輛出入、鼓勵市民使用公共交通及增設道路設施等，而重點在於署方能否落實方案。他舉例指，西貢一帶的公路網及九龍以西的青山公路，過往經常出現交通擠塞，至今仍不斷作出改進。他認為署方應引以為鑒，於短時間內落實改善方案。至於執法及指揮交通方面，他期望警方能提供協助，於繁忙時段維持交通秩序；
- (e) 陳李佩英女士表示，現時淺水灣道已成為大潭、紅山半島及赤柱居民的主要交通幹道，加上假日往來赤柱及石澳的遊客大增，更令交通情況雪上加霜。再者，香港作為國際大都會，交通配套實不容落後。為有效解決海灣區的交通問題，她建議將議題納入續議事項，讓委員定期跟進。另外，她建議委員會去信運輸及房屋局局長，尋求可行的改善方案；以及
- (f) 林啟暉先生 MH對署方能落實委員提出的意見表示悲觀。他指署方代表回應稱會增設避車處作為改善措施，根本未能理解問題的關鍵。他不排除署方代表礙於本身權限，不能就委員的建議作出決定。因此，他認為委員會應歸納意見，再邀請運輸署的高層出席會議，逐一回應問題及討論改善措施，否則儘管將議題納入續議事項，亦只會淪為紙上談兵。
31. 麥卓欣女士再次回應表示，署方進行交通統計時，發現偶爾的堵車情況，成因在於車輛上落客及裝卸貨物，造成等候時間過長。署方將就委員的建議，於平日早上及黃昏的繁忙時段進行交通統計。署方亦會就其他意見進行研究及跟進可行方案。
32. 凌志偉先生回應表示，土力工程處主要就香港的斜坡進行風險管理，包括鞏固斜坡及風險緩減等工程。由於相關項目的撥款只適用於斜坡工程，故不會涉及擴建道路或行人路等設施。然而，相關持份者若打算於「防治山泥傾瀉計劃」下進行工程時，同期進行其他工程，可與土力工程處聯絡。他強調，土力工程處樂意與相關持分者或工程發起人合作，在可行的技術範圍及足夠的撥款資源下，就斜坡風險管理工程配合道路擴闊計劃，以改善交通及減低對市民的影響。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄初稿(節錄)

33. 主席總結表示，委員會將就海灣區的交通事宜致函運輸及房屋局局長，要求責成運輸署，進行詳細研究及改善狹窄的道路網絡。此外，委員會要求運輸署認真回應委員的意見，包括如何配合土木工程拓展署，於維修斜坡時，擴闊道路或增建設施，以減少交通意外。