

南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄

日期：2017年7月24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  
陳家珮女士  
陳李佩英女士  
朱立威先生  
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  
莊景威先生  
鄭子憲先生  
黃俊邦先生

缺席者：

馮仕耕先生

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
葉灝嘉女士	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）
陳潤儀女士	路政署區域工程師／西南區
吳美媚女士	香港警務處西區行動主任
鄭士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

**參與議程二：**

鍾志信先生	路政署工程管理副組長／暢道通行
陳焯盈女士	路政署工程項目統籌 3／暢道通行
蔡浩賢先生	科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師
梁錫康先生	科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師

**參與議程三：**

柯芳華女士	路政署高級工程師 1／暢道通行
張詠欣女士	路政署工程師 2／暢道通行
鍾偉堅先生	科進顧問（亞洲）有限公司高級工程經理

**參與議程四：**

謝福深先生	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
陳慶強先生	香港鐵路有限公司車務工程經理

**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) 路政署區域工程師陳潤儀女士；
- (f) 香港警務處西區行動主任吳美媚女士；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，秘書處於會前收到馮仕耕先生的缺席通知，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。

(區諾軒先生於下午 2 時 31 分進入會場。)

**議程一：通過 2017 年 5 月 22 日第九次會議記錄**

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。秘書處在會前未有收到委員就會議記錄提出的修訂建議。

5. 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-橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建升降機的修訂方案（此議題由路政署提出）（交通文件 20/2017 號）**

(朱立威先生於下午 2 時 39 分進入會場。)

6. 主席歡迎以下路政署及科進顧問（亞洲）有限公司代表出席會議：

- (a) 路政署工程管理副組長／暢道通行鍾志信先生；
- (b) 路政署工程項目統籌 3／暢道通行陳焯盈女士；
- (c) 科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師蔡浩賢先生；以及
- (d) 科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師梁錫康先生。

7. 主席請鍾志信先生簡介文件。
8. 鍾志信先生匯報有關結構編號 HF134 的行人天橋加建升降機工程，由於承建商在施工期間發現地下食水管的位置與圖則記錄有所不同，在考慮實際地盤環境後，為儘快完成加建升降機的工程，署方建議更改設計方案，接下來由科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師詳細介紹新設計方案。
9. 梁錫康先生以投影片簡介「人人暢道通行」計劃—橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建升降機的修訂方案（詳情載於交通文件 20/2017 號）。
10. 多位委員就議題發表意見及提問，重點摘錄如下：
  - (a) 司馬文先生對修訂方案沒有異議，惟訝異於路政署竟在工程展開後才發現與地下食水管有衝突。他質疑政府部門何以不知悉地下食水管的位置，或在施工前了解地下基建的所在。他認為政府缺乏共享的地下基建資料庫，影響工程效率；
  - (b) 麥謝巧玲博士 MH 一直疑惑何以行人天橋近 C 出口的升降機已落成使用，但 A 出口的加裝升降機工程進度滯後。她認為，署方在施工前理應了解地下有何種基建，而圖則應有顯示食水管的位置，不解何以在施工期間才發現與地下食水管有衝突，因此她促請署方日後適時更新圖則的資料；
  - (c) 陳富明先生 MH 解釋，有關近香港仔海傍道接駁行人天橋 C 出口的升降機屬於「人人暢道通行計劃」第一期的工程，而擬建升降機則屬於第二期工程。他讚揚署方及承建商事前與當區區議員保持聯絡，解釋修改工程設計的原因及商討鄰近地區的交通安排。他對修訂方案表示支持；
  - (d) 鄺子憲先生對工程受地下基建影響而須修改設計表示理解，亦不反對修訂方案。然而，他指田灣街將因修訂方案而須臨時封閉，遂建議運輸署密切監察田灣的車流變化。他解釋，田灣居民依賴該行人天橋到香港仔海傍道乘搭往

中環方向的公共交通工具，而前往行人天橋途中會經過一條狹窄的行人路；相對於循薄扶林道南行的車輛來說，會較常經石排灣道而非田灣街進入田灣。因此，假如田灣街的路口封閉後對交通影響不大，他建議運輸署考慮永久封閉有關路口。此舉有助改善行人環境，亦可擴闊行人路及增加相關設施，以提升路面容量、行人舒適性及安全；以及

- (e) 區諾軒先生查詢工程造价，以及修訂方案有否導致工程開支增加。

11. 鍾志信先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方在進行工程的初步設計時，已取得地下管道的圖則，方決定興建升降機的位置，然而，承建商進行勘測工程後才發現地下食水管的位置與圖則記錄有出入，因而與擬建升降機位置有衝突；
- (b) 由於部分地下基建建造年代久遠，現時尚未有全面資料庫可顯示該等設施的準確位置，他表示要尋找所有地下基建的實際位置方法繁瑣，即使開發相關系統亦有一定難度；
- (c) 鑑於食水管的實際位置與設計時的資料有所差異，署方已儘快檢討改動食水管位置的可行性或更改升降機的設計，但由於更改升降機的位置比改動食水管為快，故採用前者，預計是項工程將延遲十個月至一年。他續指，假如在勘探所有地下設施後才就工程招標，不但耗費時間及資源，亦對市民有所影響。署方會因時制宜，如勘測工程相對簡單，署方會先作勘探，確定地下基建位置才招標；但田灣街路口交通繁忙，如進行勘測工程須移除部分現有安全設施，亦大大拖延整體施工期。儘管工程經常遇上不少挑戰，署方仍會積極面對；
- (d) 施工費用因工程延誤而輕微增加，但先前審批的撥款仍足以應付；以及
- (e) 署方對永久封閉田灣街路口的建議沒有意見，有待運輸署考慮。

12. 梁錫康先生表示沒有補充。
13. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：
- (a) 司馬文先生認為，食水管的位置與路政署自水務署取得的圖則有出入，因而影響工程進度，問題嚴重。署方修改設計是正確做法，但他詢問有否措施可避免同類事件發生。此外，他建議區議會去信發展局局長，提出相關問題並要求建立全港地下基建的電子資料庫，以顯示地下基建的正確位置，此舉有助將來的工程順利進行；
  - (b) 麥謝巧玲博士 MH認為，隨著愈來愈多的工程開展，她期望署方能改善勘探工程的安排，雖然是次工程的撥款充足，但日後如有類似事故，則難以估算額外開支。她對興建無障礙通道設施表示贊成，認為對行動不便的人士是一大支援，惟公帑須運用得宜，故工程開支亦必須合理；以及
  - (c) 朱慶虹太平紳士對工程須修改設計表示遺憾，因路政署與水務署在工程展開前應充分溝通，詳細了解地下管道的情況。他續表示，南區的地下水管已鋪設數十年，期間不斷有水務工程進行，不少舊水管已廢棄卻沒有拆卸，故水管網絡複雜混亂。他理解勘測工程須實施封路措施，但路政署應盡量取得平衡，假如水務署提供的資料不清晰，應先進行勘探才動工。
14. 鍾志信先生就委員的提問及意見綜合回應如下：
- (a) 署方就是次工程改動所造成的不便致歉，希望可儘快按修訂方案施工；
  - (b) 假如可建立準確的地下基建資料庫，署方亦樂見其成，亦會將委員的意見轉交相關組別再作研究。然而，要尋找逾二十年前所建造地下管道的正確位置，以建立共享資料庫，相關方法實有待探討；以及
  - (c) 署方經常檢討工程費用，以維持合理開支。署方在擬定工

程方案時，首先會採用能簡單直接建造升降機的設計，及後如發覺有些項目需作出改動，增加的費用都是用在必要的項目上，但署方會秉持對公眾負責的態度，在運用公帑時亦會合符規範。

15. 主席總結表示，委員會不反對署方建議的修訂設計方案，請署方及承建商按新設計繼續進行工程，在施工期間儘量減低對市民的影響，亦請署方備悉委員的意見，改善日後的招標及勘探程序的安排。此外，他接納委員的提議，由南區區議會主席去信相關部門，要求開發地下基建共享資料庫，以便利日後工程的開展。

(會後補註：南區區議會主席已於 2017 年 9 月 4 日去信發展局局長，詳情請參閱附錄。)

議程三： 「人人暢道通行」計劃的下一階段  
(此議題由路政署提出)  
(交通文件 21/2017 號)

---

16. 主席歡迎以下政府部門及工程顧問公司代表出席會議：

- (a) 路政署主要工程管理處高級工程師柯芳華女士；
- (b) 路政署主要工程管理處工程師張詠欣女士；以及
- (c) 科進顧問(亞洲)有限公司高級工程經理鍾偉堅先生。

17. 主席請柯芳華女士簡介文件。

18. 柯芳華女士以電腦投影片簡介就「人人暢道通行」計劃(下稱「計劃」)下一階段提交的更新資料(詳情載於交通文件 21/2017 號)。她簡述，路政署曾出席 2017 年 3 月 20 日的委員會會議，匯報「人人暢道通行」計劃下的工程進展，並與委員會就下一階段推展項目的事宜進行初步討論。上次會議後，署方已於 2017 年 4 月 10 日經秘書處收集了委員提交共五項加建升降機的新建議(附件一)。署方已根據計劃的涵蓋範圍及非由路政署負責維修及保養的行人通道所需符合的四項條件，逐一評估新建議，而當中初步估計符合首三項條件的行人通道，只有橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋(結構編號 HKS02)。署方亦已將其餘未能符合計劃涵蓋範圍或所需條件的新建議轉介相關部門或機構跟進(附件二)。她續指，加上早前由市民提出共兩項

的建議，即橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑（結構編號 HF175）及橫跨鴨脷洲利東邨道近利東邨東昇樓（結構編號 HKS01）的行人通道，現階段南區共有三條行人通道供委員會考慮作為下一階段推展項目（附件三）。她期望委員會能按地區的實際情況及需要，揀選不多於三條行人通道，以納入計劃的下一階段推展。她強調，倘若所選的行人通道並非由署方負責維修及保養，署方將聯絡相關負責管理和維修該等行人通道的人士或機構，確認他們同意這些加建升降機設施的建議，並願意於加建升降機設施、其後就升降機設施的管理和維修工程進行期間與政府合作，才會展開技術可行性研究及相關設計工作。

19. 主席表示，根據部門的報告，南區共有三條行人通道初步估計符合計劃涵蓋範圍。他對所提議的橫跨田灣街近田灣商場的行人通道符合所需條件，表示欣喜。為儘快展開計劃，令更多居民受惠，他促請委員挑選合適的項目，以納入計劃的下一階段。

20. 多位委員就「人人暢道通行」計劃的下一階段提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 張錫容女士 MH表示，橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑的行人天橋約於 2003 年落成，對出入漁安苑的居民而言是非常重要的通道。自南港島線通車後，不少深灣軒的居民更經常使用該天橋前往鴨脷洲橋道北面的巴士站。為此，她質疑署方為何只建議於天橋的南端（即漁安苑對出的斜坡處）興建升降機。她建議署方考慮於天橋的北端，同樣加建升降機。她解釋，雖然現時天橋的北面建有斜道，惟如遇大風雨，濕滑的斜道會增加市民滑倒的風險。她強調，儘管工程有一定難度，署方亦應迎難而上，盡力拓展利民的工程；
- (b) 司馬文先生表示，橫跨田灣街的行人天橋是連接位於山坡的田灣邨與田灣商場，而瑪麗醫院的行人天橋則連接瑪麗醫院與巴士站，他認為兩者情況相似，惟署方卻指後者加建升降機屬「上坡電梯系統」，他希望署方澄清何以兩者屬不同設施。此外，有關田灣街行人天橋加建升降機的建議，他認為居民可由田灣邨沿行人路徒步行至田灣商場；而田灣商場亦可提供升降機或扶手電梯設施，連接 24 小時開放予公眾的行人天橋，傷健人士亦可使用，故沒有額外於行人天橋加建升降機的必要。他認為，署方審視田灣



街及瑪麗醫院兩項新建議時所採取的準則不一，要求署方解釋；

- (c) 林啟暉先生 MH 表示，倘三條行人通道均符合署方加建升降機的條件而又有利民生，將不會提出反對。然而，他認為署方應重新考慮加建升降機連接瑪麗醫院的建議，因該處人流較多，市民對項目的需求更為迫切；倘路政署將該建議轉交運輸署，後者亦應加快步伐，研究工程的可行性。此外，他對連接海怡半島 3 至 4 期的行人天橋未能符合所需條件表示遺憾。他指出，儘管行人天橋屬私人屋苑的設施，但橫跨署方管理的道路。他強調，擬建升降機的行人天橋，跟海怡半島的長堤同樣在公契的條款中列為可供公眾使用。他深信，倘署方因應居民要求，加建升降機，海怡半島管理有限公司亦會樂意配合，開放天橋予公眾使用。最後，他期望署方能進一步放寬計劃的條件，將有關建議納入計劃的範圍；
- (d) 林玉珍女士 MH 對三條符合署方條件的行人通道加建升降機無異議。然而，她認為計劃應以居民的需求為依歸。鑒於橫跨田灣街近田灣商場的行人通道仍未有人流統計資料，故亦應考慮其他建議。她又認為，「人人暢道通行」計劃已實施多年，署方有需要檢討有關條件是否不合時宜，令計劃有名無實。她續指，鴨脷洲風之塔公園及海怡半島的建議，可有效貫通鴨脷洲島，使居民能徒步通往鴨脷洲各主要區域，落實暢道通行的宗旨。此外，她表示鴨脷洲風之塔公園自 2009 年 9 月落成後，已發現周邊通道不便傷健人士進出公園，儘管興建行人天橋及升降機事宜已交由康樂及文化事務署跟進，她強調路政署在興建及維修道路設施方面亦責無旁貸；以及
- (e) 朱立威先生 對符合署方條件的三條行人通道加建升降機表示支持。至於計劃下一階段的條件，他認為，鑒於計劃運作多年，署方應根據過往經驗及個別環境所需，放寬相關條件。以加建連接瑪麗醫院的升降機為例，署方實不應以未能符合過時的條件而否決建議。他續表示，當初計劃推行時，委員會已應署方要求，網羅所有首要加建升降機的地點；故現階段南區已沒有其他急切加建升降機的行人通道。如政府再推出新一輪的計劃，恐怕委員會只能提供

需求次要的建議。倘若如此，他質疑這是否有悖於善用資源的原則，更違背計劃的精神，未能照顧市民的實際需求。他期望路政署在聆聽委員的意見後，詳細檢討計劃的條件。

21. 柯芳華女士就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 行人天橋 HF175 的圖則上標示的是公眾建議的加建升降機位置。雖然該行人天橋有兩個出口，但市民只在行人天橋的一端出口建議加建升降機，並無在另一端出口提出建議。若委員會在揀選該項目後，認為需同時於兩端加建升降機，署方可在詳細研究時諮詢委員的意見，以作考慮；
- (b) 署方於審視委員提交的建議時，若建議涉及非由路政署負責維修及保養的行人通道，須評估該行人通道符合簡介中所提及的四項條件的首三項後，才將其納入可供考慮作下一階段計劃推展項目的名單內（即附件三）；
- (c) 「人人暢道通行」計劃旨在為現有行人通道（包括行人天橋、高架行人道和行人隧道）加建升降機，方便市民。為橫跨田灣街近田灣商場的現有行人天橋加建升降機的建議，在符合所需條件的情況下，應符合計劃的涵蓋範圍。現時橫跨薄扶林道近瑪麗醫院的行人天橋的兩端出口，均已設有升降機，故不會在計劃下考慮。另外，建議在瑪麗醫院旁的斜坡上興建連接至瑪麗醫院的升降機涉及上坡設施，並非為現有的行人天橋、隧道或高架行人道加建升降機，因此該建議並不符合計劃的涵蓋範圍，未能納入計劃的下一階段內，署方已將該建議轉介運輸署跟進；
- (d) 署方委聘的工程顧問將會為委員會選定的行人通道的加建升降機工程進行技術可行性研究，並一併考慮連接升降機的通道是否適合輪椅人士使用；以及
- (e) 「人人暢道通行」下一階段計劃的涵蓋範圍與 2012 年開展計劃時相比，已較為寬鬆。運輸及房屋局已於 2016 年 11 月，就修訂「人人暢道通行」計劃涵蓋範圍以配合推展下一階段計劃諮詢立法會交通事務委員會的意見，並獲委員會支持。有關討論文件提及，為要在謹慎運用公帑的

原則及回應市民訴求中取得平衡，建議加建升降機設施的行人通道若非由路政署負責維修及保養，需符合簡介中提及的四項條件才能納入計劃的下一階段。

22. 多位委員再次就「人人暢道通行」計劃的下一階段提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士對三條行人通道加建升降機的建議表示歡迎，惟她期望路政署能增加資源，將計劃擴展至赤柱、石澳及紅山半島等地區，使南區不同地域的市民均能受惠；
- (b) 司馬文先生就田灣街行人天橋加建升降機的建議，提出以下質詢，首先該行人天橋並非由路政署負責維修及保養；其次，行人天橋與田灣商場及停車場相連，相信行人天橋旨在方便市民來往位於停車場下的公共運輸交匯處而設。既然市民可循田灣商場通往行人天橋，為何仍需動用3,000萬元公帑加建升降機，而相關工程更須縮窄現時已非常狹隘的行人路。他表示，署方應徵詢律政司的法律意見，以釐清田灣商場及停車場連接行人天橋的通道是否供公眾使用，否則將反對加建升降機的建議。他強調，田灣商場及停車場的業主有法律責任，提供連接行人天橋的相關設施。倘政府未能約束第三者提供應有的責任，則須向委員會解釋原因。再者，他認為行人天橋縱使沒有升降機，傷健人士仍可沿行人路，往來田灣邨，故根本沒有充分理據加建升降機；
- (c) 區諾軒先生認為，田灣街行人天橋加建升降機的建議，實屬居民退而求其次的方案。他解釋，由於田灣商場已易手，而根據地契條款，商場須於營業時間開放，惟現時因內部裝修工程而關閉，導致不少市民及傷健人士擔憂日後使用通道時會受到限制。他表示，業主有責任確保於營業時間開放通往行人天橋的通道，然而相關政府部門不曾就業主違反公契條款採取執法行動。他同意司馬文先生的意見，要求律政司澄清事件。至於橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑的行人天橋，他建議署方參考港鐵觀塘站出口通往月華街的設計，於興建升降機時，加建一條延伸至漁安苑的通道。他認為，相關設施將可有效增加使用率。最後，他認為委員會可根據使用天橋的人流來釐定計劃的優次；

- (d) 陳家珮女士對三條行人通道加建升降機的計劃表示支持。雖然她對署方的困難表示理解，惟仍期望署方能採取開放的態度，研究放寬尺度的可行性。此外，現時鴨脷洲西邨及海怡半島的人口已接近 6 萬，再加上未來區內將發展酒店及學校等，人流勢必大幅增長；而擬於海怡半島加建升降機的位置，則與港鐵海怡半島站 C 出口非常接近，該出口乃港鐵為傷健及輪椅人士提供的無障礙通道，因此她認為有迫切需要於該處加建升降機。她續指，雖然海怡半島是私人屋苑，但地契已訂明屋苑設施並不限於居民使用，換言之，所有道路設施均開放予公眾使用。為此，她詢問署方能否於下一階段的計劃，研究提供豁免條款，將由私人屋苑管理的行人通道納入計劃範圍；
- (e) 朱慶虹太平紳士對附件三所列加建升降機的建議表示支持。對於田灣街行人天橋加建升降機的建議，他表示田灣商場及停車場的業權轉換引發不少問題，令居民深受影響。雖然現時未能為該行人天橋蒐集人流等數據，亦未能預計加建升降機後的效益，但他認為是否有利民生是最關鍵的考慮因素，因此他贊成該建議。至於加建升降機連接瑪麗醫院的建議，他認為問題應歸咎於現時連接橫跨薄扶林道的行人天橋附設的升降機經常出現故障，未能有效提供服務。他續指，以整體需求而言，連接瑪麗醫院的升降機建議實屬首選。他批評署方所訂的條件過嚴，而署方將有關建議剔除，優先處理較次要的工程項目，亦是漠視市民所需。最後，他促請有關部門秉持「以民為本」的精神，設法解決瑪麗醫院的升降機問題；
- (f) 朱立威先生表示，倘各持份者能解決於田灣商場提供通道的問題，將不需要節外生枝，於商場外的行人路加建升降機。然而，他認為問題的癥結，在於何時能解決通道的法理問題仍是未知之數。因此，現階段由署方於商場外加建升降機，仍屬理想方案。至於在瑪麗醫院加建上坡升降機的建議，他欲瞭解運輸署的意見；
- (g) 林啟暉先生 MH對政府因資源有限而規範加建升降機的條件表示理解，不過署方應以社區需求為先決條件，不應局限在現有設施加建升降機。他又批評政府部門各自為

政，使地區欠缺全面規劃。他舉例，於瑪麗醫院、風之塔公園及海怡半島等地加建升降機，均為地區發展所需，然而，所有建議皆淪為紙上談兵。他重申署方應以地區需求為優先，重新審視計劃的條件；

- (h) 羅健熙先生對署方否決於瑪麗醫院加建升降機的建議表示關注。他認為，不管工程屬「上坡電梯系統」與否，該建議仍是無障礙設施。他認為，興建升降機連接瑪麗醫院不僅有最大的迫切性，且市民及地區人士對工程皆沒有任何爭議。他促請署方於會後再次就建議作出研究。至於田灣街行人天橋加建升降機的建議，他欲瞭解在程序上，委員會日後能否在工程尚未展開前擱置是次會議作出的決定，並按候補機制，要求署方進行計劃的其他項目。他解釋，南區於 2012 年中展開計劃，而最早竣工的項目則預期於 2018 年完成，至少歷時六年。因此，他認為可待田灣商場通道的問題解決後，再商討是否於該行人天橋加建升降機；
- (i) 陳李佩英女士重申對瑪麗醫院及田灣街行人天橋加建升降機的建議表示支持；
- (j) 柴文瀚先生認為，縱使委員提出受市民歡迎的建議，卻因署方制訂的苛刻條件及資源限制而胎死腹中。就田灣街行人天橋加建升降機的建議，他認為若各持份者能及早解決田灣商場的通道問題，則基本上沒有需要進行相關工程。因此，他認為倘田灣商場的情況轉趨明朗，如業主承諾開放連接行人天橋的通道，則署方應容許委員會就已議決的項目作出取捨。至於連接瑪麗醫院的升降機，他認為只要將新升降機與現有天橋系統相連，則不但可增加人流，更有助解決現有升降機容量不足的弊端，並於瑪麗醫院重建後，疏導大量人流。最後，為避免浪費資源，他要求將連接瑪麗醫院的升降機建議一併納入附件三所載的項目中；
- (k) 黃俊邦先生表示，署方進行田灣街行人天橋加建升降機的工程前，除需考慮耗資 3,000 萬元的工程費用是否恰當外，亦應審視田灣商場相關業主的計劃，包括查閱商場是否提交規劃或改建工程等申請。他認為，路政署應與地政總署保持聯絡，當後者收到業主的規劃申請時，應透過審

批程序趁機堵塞地契條款的漏洞，要求業主 24 小時開放通道。至於在瑪麗醫院加建升降機的建議，他要求路政署解釋「上坡電梯系統」的定義。他認為，連接瑪麗醫院的天橋系統只涉及一個項目編號，質疑為何會分出另一個上坡部分；

- (1) 主席表示，田灣街行人天橋加建升降機的建議，是他因應居民的需求而主動提出的。他對其他委員有不同意見表示理解，然而，對於有委員顧慮該處有機會出現重複的升降機設施，他則持相反意見。他解釋，田灣邨倚山而建，故由田灣邨前往田灣商場及鄰近的巴士站，均需沿斜道步行才可抵達，現時每天沿路往返田灣邨的人流數以萬計，當中包括不少傷健人士及學童。他認為委員會現階段不能武斷商場日後定必能提供通道連接行人天橋，原因在於商場的業權永遠存在未知之數。他強調，政府有責任為市民提供暢達的道路設施，使市民不受任何私人業權的影響。即使日後出現重複的升降機設施，亦可減省市民輪候升降機的時間；以及
- (m) 麥謝巧玲博士 MH 贊同主席的意見。她認為，除顧及現時往返田灣邨的居民外，由於田灣商場屬私人物業，倘再次易手，新的業主可藉維修等理由，暫停或拒絕開放通道連接行人天橋，而由政府興建的升降機，則不會出現上述問題。她亦認同增加升降機設施，不但有助減省等候時間，亦可確保升降機服務不會因進行定期維修而出現間斷。至於興建升降機連接瑪麗醫院的建議，她認為可藉瑪麗醫院的重建計劃，考慮增加設施及更換現有扶手電梯，以改善服務。

23. 柯芳華女士就委員的提問再次作綜合回應，內容如下：

- (a) 署方已就附件三所載供考慮作下一階段計劃推展項目的名單內的三條行人通道，提交相關資料，以便委員會在考慮優次時作全面考慮，並期望委員會揀選不多於三條行人通道，於計劃的下一階段推展。委員會在選取推展項目時，可考慮有關資料，當中包括人流數字、鄰近有否長者或傷健人士設施、以及各行人通道周邊是否已設置替代的行人過路設施等因素；

- (b) 當區議會選定加建升降機項目後，署方將會聘請工程顧問進行技術可行性研究及設計工作。工程顧問會在進行加建升降機項目的可行性研究及設計工作時，考慮現場環境的限制，以及審視加建工程對現有行人路的影響等因素；
- (c) 就橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋，署方得悉商場正進行內部裝修並暫停開放。至於委員會對使用商場通道的關注，署方將要求工程顧問於進行加建升降機項目研究時考慮商場內所有與通道設施有關的資料。待工程顧問完成初步研究後，署方將再次諮詢委員會的意見，屆時委員會亦可討論其他可行的建議；
- (d) 至於行人天橋 HF175，若按委員的建議將升降機部分加高並興建新通道連接漁安苑，則工程性質與於瑪麗醫院興建上坡電梯系統類似，將不符合計劃的範疇；
- (e) 興建上坡電梯系統的目的，是方便市民往來上坡地區（例如坡度大、水平高度差距大）。建議在薄扶林道旁的斜坡興建升降機旨在連接位於高處的瑪麗醫院 S 座，並非旨在為行人天橋的出口加建升降機，故不屬於計劃的範疇。由於涉及上坡電梯系統，署方已將該建議轉交運輸署跟進；
- (f) 就委員關注橫跨薄扶林道近瑪麗醫院的現有行人天橋的升降機經常發生故障，對市民造成不便，會後署方會把委員的意見轉介機電工程署跟進；以及
- (g) 署方備悉委員要求放寬四項條件的意見，惟現階段署方須按既定的政策，進行 18 區區議會諮詢。

24. 劉慧儀女士回應表示，運輸署已將委員會的建議，就薄扶林道興建升降機連接瑪麗醫院 S 座的建議交由相關組別跟進，並正計劃展開檢討及改善評審機制的研究。署方將根據研究結果連同已接收有關上坡電梯系統的建議，進行交通評估初審及技術可行性的初步研究，以規劃多個項目建議及日後推展的時間表。

25. 司馬文先生不滿路政署沒有回應有關田灣商場地契的提問。他認為，在未清楚田灣商場及停車場的地契條款有否公共通道的細節

前，委員會如進行議決，是不明智之舉。他強調，若部門未能提供有關資料，唯有反對項目。此外，他質疑若因田灣商場未能提供通道連接行人天橋往田灣邨而須加建升降機，則因何厚此薄彼，不為連接鴻澤閣而加建升降機。

26. 羅健熙先生理解市民對公營設施抱著多多益善的心態，然而，於田灣街的行人天橋加建升降機並不能徹底解決問題。他認為，若兩組連接行人天橋的升降機同時運作，市民將普遍選擇途經田灣商場的通道。他續表示，委員會不應憑假設因素作出決定，否則，加建升降機的訴求將無日無之，亦未能有效審議相關建議工程。因此，他期望各委員能理性處理問題。

27. 柯芳華女士重申，委員會可揀選不多於三條行人通道，以納入計劃的下一階段推展。

28. 區諾軒先生表示瞭解擬議事項的目的，惟他期望委員會於相關工程未施工前，仍應不斷跟進有關地契的責任、田灣商場業主的回應及政府各部門採取的措施。

29. 柯芳華女士回應表示，於進行可行性研究的階段時，署方將就工程顧問所蒐集的資料，諮詢委員會的意見。至於地契的細節內容，她建議委員會向相關政府部門查詢。

30. 主席請委員就附件三可供委員會考慮加建升降機的三條行人通道進行表決。

就橫跨鴨脷洲橋道近漁安苑的行人通道（結構編號 HF175），12 票贊成，0 票反對，1 票棄權。

就橫跨鴨脷洲利東邨道近利東邨東昇樓的行人通道（結構編號 HKS01），11 票贊成，0 票反對，2 票棄權。

就橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋（結構編號 HKS02），8 票贊成，1 票反對，6 票棄權。

31. 主席總結表示，委員會已表決通過揀選上述三條行人通道於計劃的下一階段進行加建升降機工程。委員會請路政署就選定的項目作詳細可行性研究及設計，並定期向委員會匯報進度。此外，委員會要



求路政署備悉委員的意見，考慮於其後階段的計劃，放寬相關條件。委員會亦請運輸署跟進有關瑪麗醫院的上坡電梯系統工程。

(陳文俊先生於下午 4 時 26 分離開會場。)

**議程四： 關注港鐵南港島綫服務事宜**

(此議題由陳家珮女士提出)

(將一併討論由羅健熙先生及區諾軒先生提出的「跟進南港島綫故障情況及其應變安排」議題)

(交通文件 22/2017 號)

---

(莊景威先生於下午 4 時 38 分進入會場。)

32. 主席歡迎以下香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)代表出席會議：

- (a) 車務經理—港島綫、南港島綫及將軍澳綫謝福深先生；
- (b) 車務工程經理陳慶強先生；以及
- (c) 公共關係經理—對外事務楊莉華女士。

33. 柴文瀚先生提出規程查詢，欲了解如將委員提交的相似議題合併討論，是按什麼準則決定議程標題。

34. 主席回應指，議程標題是按委員遞交議程的先後次序而定。

35. 主席請陳家珮女士簡介議題。

36. 陳家珮女士表示，南港島綫通車前後事故頻生，她列舉於 2016 年 11 月 17 日試驗通車期間，列車系統曾意外進入睡眠模式；而通車後翌日，即 2016 年 12 月 29 日，利東站出現電力故障；2017 年 2 月 14 日，海怡半島站外有水管爆裂，導致大堂水浸；2017 年 6 月 21 日，一輛由金鐘站開往海洋公園站的列車發生故障，乘客被困車廂逾半小時；2017 年 7 月 11 日，海怡半島站 B 出口的一部扶手電梯出現損壞；至 2017 年 7 月 21 日的上午繁忙時段，黃竹坑站的一輛列車故障，令服務受阻。她續指，南區居民長期飽受交通擠塞之苦，對南港島綫期盼已久，可惜通車後接連發生各種事故，令人失望，她希望能藉是次會議了解事故成因，共商對策。針對 2017 年 6 月 21 日的事務，她表

示收到市民投訴，指不論車廂內還是車站職員皆不了解事件，因此港鐵公司應發放緊急資訊，讓市民可即時考慮轉乘其他交通工具。另外，她詢問港鐵公司將如何改善應急措施，以及事故是否與無人駕駛系統有關。此外，她亦有注意到，列車駛至黃竹坑站或海洋公園站時經常未能對準月台幕門位置。最後，她引述新聞消息稱，港鐵公司須為該事故撥出 200 萬元回饋乘客，她詢問有否進一步的資料，以及會否推出更多車費優惠作為補償。

37. 主席請羅健熙先生簡介議題。

38. 羅健熙先生表示，南港島綫通車僅約七個月，已發生列車故障、車站停電、扶手電梯損壞、水浸等諸種事故，與其他路綫相比，情況實屬罕見。因此，他期望港鐵公司可詳盡解釋南港島綫事故頻生是否由於設備保養不足還是系統缺陷。對於 2017 年 6 月 21 日的事務，他認為其嚴重性不在於事件歷時長短，而是列車的緊急裝置失效，加上車內沒有廣播，假如遇上火警或其他危急事故，車上乘客將難以逃生。他不解何以單一部件故障會導致列車的後備電源失效，並詢問這種安排是否符合消防安全要求。此外，對於港鐵公司取消兩組繼電器互聯的安排，他查詢取消互聯後是否仍需人手啟動或可由中央電腦控制其關關。他又指，總機與車廂的交流出現問題，會否長期安排職員跟車以保障乘客安全。至於 2017 年 7 月 21 日的事務，港鐵公司安排將列車拖離路軌，他質疑該列車是否無法運行，因拖車費時且對乘客影響甚大。他詢問列車系統是否有當初設計未能預見的漏洞，以致出現無法預測的事務。在緊急通報系統方面，有市民反映 2017 年 6 月 21 日未有聽到廣播，反而部分市民指 2017 年 7 月 21 日有廣播，他欲了解中央控制系統的廣播是否能通報所有車站，而港鐵公司日後可否確保各車站皆收到訊息，或在站內外顯示相關資訊。

39. 楊莉華女士回應表示，港鐵公司一直密切留意南港島綫的服務，對於 2017 年 6 月 21 日的事務亦深表關注，並已就事件作全面檢討以及對涉事列車進行檢查。她續表示，稍後會由車務經理謝福深先生詳細說明當日的通報及應變安排，而車務工程經理陳慶強先生則會解釋事故原因，亦會講解改善安排。

40. 謝福深先生首先代表港鐵公司向當日受事故影響的乘客致歉，同時感謝乘客的體諒。他續以投影片（詳情載於交通文件 22/2017 號）輔助說明 2017 年 6 月 21 日的事務，當日約於上午 7 時 25 分，由金鐘站前往海洋公園站的一輛列車因供電系統故障而暫停運作，列

車上的設施亦因供電受阻而未能如常運作，當時車上有約 150 名乘客，車上職員已即時提醒乘客將通風窗打開，隧道的緊急通風系統亦已啟動。車務控制中心一方面安排職員尋找事故原因，另一方面亦對南港島綫服務作出調整，即將金鐘站來往黃竹坑站的列車維持在 15 分鐘一班，黃竹坑站來往海怡半島站則維持 6 分鐘一班。事故發生期間，港鐵公司已透過各種途徑通報乘客最新的車務狀況安排，儘管南港島綫全綫仍維持服務，但由於整體服務受影響，故港鐵公司安排免費接駁巴士，接載乘客由黃竹坑至金鐘（經海洋公園）及黃竹坑至堅尼地城，讓乘客多一個選擇。此外，港鐵公司已即時調派車站職員及客務快速應變隊到各受影響車站，為乘客提供協助。於上午約 8 時 07 分，港鐵公司安排不載客列車將故障列車移離主綫回到金鐘站，並安排車上乘客轉乘其他列車，南港島綫服務約於上午 8 時 20 分回復正常。

41. 陳慶強先生解釋，南港島綫列車有兩組供電系統，該系統的開關由分別設於第一及第三卡列車的繼電器監控，兩組繼電器是互聯的。互聯安排的設置是為了讓職員在有需要時只要手動開啟其中一組繼電器，另一組繼電器亦會同時啟動。是次事故的肇因是設於第一卡列車的繼電器發生短路，而基於互聯作用，另一組繼電器亦同時跳掣，使列車無法正常運作。港鐵公司檢討後，認為有關互聯安排不甚理想，故已改善南港島綫列車的電路走線，取消互聯安排。簡單而言，新安排只將一個繼電器接駁一組供電系統，如發生故障，不會同時令兩組供電系統無法運作。

42. 楊莉華女士補充，有關委員問及事故發生當日的服務表現安排，因列車服務延誤時間為 70 分鐘，港鐵公司會根據服務表現安排撥出 200 萬元，按機制於 2018 年透過票價優惠計劃回饋乘客。

43. 多位委員就關注港鐵南港島綫事宜發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士表示，南港島綫（東段）列車採用無人駕駛系統，為確保安全，系統即使出現輕微故障也會停止運作，他認為這種安排不甚妥當。他以汽車為例，認為港鐵列車運作數年後難免出現損耗，假如系統一旦出現輕微故障便自動停止運作，對乘客的影響極大。他續指，市民選乘港鐵的一個重要因素是能預計行程時間，如因事故而失預算，日後市民對南港島綫的無人駕駛列車將失去信心。

他詢問港鐵公司事故成因是否源於列車的無人駕駛系統，以及如何提升員工的應變能力；

- (b) 麥謝巧玲博士 MH 表示，南港島綫自開通後屢現故障，民建聯因而於 2017 年 7 月 19 日約見港鐵公司代表，反映市民對港鐵服務的關注。儘管 2017 年 7 月 21 日南港島綫再度出現故障時，其通報機制有所改善，但仍未達滿意水平。她續指，南區區議會爭取鐵路服務多年，然而南港島綫開通不足一年已發生五宗事故，委實令人失望。她認為港鐵公司有必要檢視問題的癥結所在，例如是否無人駕駛系統出錯，並積極改進；
- (c) 羅健熙先生表示，港鐵公司未有正面回應他的問題。他對南港島綫最大的疑慮是設備保養，並質疑其系統出現缺陷。此外，南港島綫職員及列車數目較其他路綫少，但列車故障的頻密程度卻較高，因此港鐵公司有必要回應無人駕駛系統及電力供應是否出現問題。港鐵公司已在文件解釋 2017 年 6 月 21 日的事故原因，他遂查詢 2017 年 7 月 21 日的事故起因。儘管港鐵公司位於黃竹坑的車廠離車站不遠，但在近期的事故中沒有發揮應有作用，即儘快將故障列車拖離路軌，因此他認為港鐵公司在事故應變方面有改善空間。他續指，港鐵公司與九廣鐵路合併後，等同壟斷香港的鐵路服務，雖然港鐵公司的整體服務質素有改善，但接連發生事故，不但顯示鐵路運作出現問題，亦影響公眾觀感；
- (d) 徐遠華先生指列車發生故障後，後備電源同告失效，情形難以想像，雖然可透過取消兩組繼電器互聯來解決，但他詢問港鐵公司此前有否考慮過互聯安排引致的後果，以及日後會否有類似的問題發生。另外，在事故發生後，除通報不足外，港鐵公司亦沒有足夠人手管制站內人流。他表示，新港鐵車站有不少自動化系統，間接削減車站人手，從商業管理角度而言，有助減少員工成本；然而一旦發生事故，便沒有充足的後備人手應付。早前的事故亦揭示現行的人手編制明顯不足。他批評港鐵公司大量使用自動化系統，減少長駐車站的員工，每逢事故發生，受害最深的是市民。他強調，車站如有充足人手，在事故管理方面會較為妥善；

- (e) 區諾軒先生表示，接獲市民反映於 2017 年 7 月 21 日，入閘後才被告知列車會慢駛，由於最終未有使用港鐵服務，故詢問可否安排退款。雖然港鐵公司表示會於來年撥出 200 萬元以票價優惠形式回饋乘客，但他認為當時市民若未有使用服務，理應設立機制安排即時退款。此外，他認為港鐵公司的告示用字可更為清晰，因為市民如看見列車慢駛或會入閘，停駛則未必會選乘港鐵。縱觀早前的意外事故，港鐵公司在應急方面仍有很大的改善空間，並應著眼於職員的應變訓練而非僅加派人手；
- (f) 柴文瀚先生表示，於南港島綫設計階段，港鐵公司曾指列車一旦出現故障，可於五分鐘內自動回復運作，故詢問現時是否未能達到上述承諾。他又指，過往與南港島綫列車有關的三宗事故，均涉及停電或跳掣，如為後者，列車應可自動回復運作，但現時卻須以人手操作或安排將列車拖離路軌。倘列車出現故障且無法於五分鐘內回復運作，他質疑港鐵公司能否按計劃於一至兩年內不再安排職員跟車，因跟車職員在事故發生時扮演關鍵角色，除安撫乘客外，亦可與車務控制中心聯絡。此外，他詢問鐵路系統經常出現問題或跳掣，是否與系統進入睡眠模式有關，或系統模組出現問題便會中斷運作。他亦詢問 2017 年 7 月 21 日的事故是否與上述系統問題有關。由於港鐵公司對列車「停駛」的定義應是指停止全綫鐵路服務，與公眾的認知有異，他希望港鐵公司能作清晰定義；
- (g) 林玉珍女士 MH 詢問無人駕駛系統是否出現輕微故障便會導致列車停駛，以及現時是否已取消兩組繼電器的互聯安排。她認為，港鐵公司之前安排繼電器互聯應有其原因，故擔憂取消後會否引致其他問題；以及
- (h) 張錫容女士 MH 表示，既然港鐵公司已取消繼電器互聯安排，何以 2017 年 7 月 21 日再度發生事故，促請港鐵公司交代事故是由於取消繼電器互聯還是無人駕駛系統引致的問題。此外，據她於 2017 年 7 月 21 日觀察所得，利東站職員似乎亦不了解事件，故詢問港鐵公司在通報機制方面有何改善方案。此外，她希望港鐵公司能於事故發生時，為乘客安排即時退款。

44. 謝福深先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 有關設備維修保養方面，港鐵公司明白公眾對港鐵服務延誤的關注，在可行的情況下，港鐵公司會考慮引進新設施以作改善，並維持高水平服務。然而，他希望公眾人士明白，鐵路系統十分複雜，涉及數十萬個部件的運作，而每日港鐵公司有數千班車運行，服務約五百萬名乘客，難免出現少數部件運作不甚暢順的情況。他強調，鐵路運作以安全為重，港鐵採取安全防護保護設計，當系統出現不規律的情況，列車便會慢駛或停止運行以進行檢查，確認系統正常才恢復運作。他明白上述安排或會令乘客感到不便，但基於安全第一的理由，這是必需的安排；
- (b) 關於委員問及 2017 年 6 月 21 日的服務安排，港鐵公司一直維持海怡半島站來往金鐘站的服務，惟班次有所調整；
- (c) 事故發生當日，港鐵公司已於系統作出調整，受影響乘客獲安排即時退回車資，如有乘客認為未有退回車資，可前往港鐵車站，會有職員協助跟進；以及
- (d) 有關 2017 年 7 月 21 日的事故，於上午約 7 時 20 分，南港島綫一輛往金鐘方向的列車在黃竹坑站上落客後出現故障，列車其後已自行恢復運作，但為安全計，港鐵公司亦安排將該列車運返車廠檢查，車務控制中心為此曾略為調動班次，至上午 7 時 55 分，南港島綫的列車服務已回復正常。

45. 陳富明先生 MH詢問 2017 年 7 月 21 日的事故是否未知詳細原因。

46. 謝福深先生回應表示，現時尚在調查有關事故的起因。

47. 陳慶強先生就委員問及繼電器的互聯安排作出補充，他表示，南港島綫的 10 輛列車已取消繼電器互聯安排並完成改裝，確保不會再發生同類事故。繼電器的互聯安排本為方便職員在其中一卡車開啟電源時，可同時啟動設於另一卡車的後備電源，而取消互聯安排後，

港鐵公司亦已更改相關程序。

48. 林玉珍女士 MH表示，南港島綫列車駛至月台時，經常未能對準月台幕門位置，故詢問港鐵公司有否相關情況的統計數據。

49. 柴文瀚先生不滿港鐵公司未有回答他的問題，他遂建議港鐵公司先回應部分問題，再讓委員發問，否則討論只會淪為空談。他坦言欣賞港鐵的服務，故不希望見其每況愈下。他續追問南港島綫的列車系統是否無法於故障後五分鐘自動回復，以及列車系統是否出現問題。此外，他欲了解系統進入睡眠模式是否與跳掣有關，如是則希望港鐵公司對症下藥，作出改善。他強調，港鐵公司對「停駛」的定義是完全沒有鐵路服務，與乘客的理解不同，因此必須釐清，以免誤導乘客。

50. 徐遠華先生亦指港鐵公司尚未回應他的問題，包括後備電源以及有否檢查其他容易導致故障的機件，他明白檢查所有機件乃不現實的做法，但欲了解港鐵公司有否因應最近兩次事故重新檢查，儘量減低意外發生的機會。另外，港鐵公司亦未有回應關於人手的問題。

51. 謝福深先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 有關委員問及南港島綫列車無法對準月台幕門位置，港鐵公司已知悉，並會密切留意有關情況，由於南港島綫僅開通一段短時間，相關系統亦需要時間磨合；
- (b) 每當發生事故，港鐵公司希望將對乘客的影響減至最低，並儘快恢復服務，但每次事故的成因不一，系統回復的時間亦難以一概而論；以及
- (c) 人手安排方面，南港島綫各車站均有受訓職員，他們曾進行不同演練，如不幸有事故發生，港鐵公司亦會調派額外人手到車站提供協助，如於 2017 年 6 月 21 日，港鐵公司便額外調派車務職員及客務應變隊到不同車站協助。

52. 主席請港鐵公司代表回應有關後備電源的問題。

53. 陳慶強先生表示，2017 年 6 月 21 日的事故是因其中一組繼電器出現短路，加上互聯安排而使後備電源無法啟動，與睡眠模式無

關。至於機件檢查方面，因應該事故，港鐵公司已作出調查，並檢視有關列車的組件，以防範發生同類問題。港鐵公司亦已將相關事故的資料向機電工程署匯報。

54. 主席再請港鐵公司代表回應「慢駛」及「停駛」的定義問題。

55. 謝福深先生重申，2017年6月21日的事故發生時，港鐵公司仍維持海怡半島站至黃竹坑站，以及黃竹坑站至金鐘站的列車服務，南港島綫列車服務沒有停駛，只是班次有所調整及車務調動。由於當時涉事列車停留在路軌上，故需要改為單軌雙程行車，即乘客由海怡半島站前往金鐘站須於黃竹坑站落車，轉乘由金鐘站駛回的列車，因此較為需時。

56. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生表示，委員會只是針對事故作理性討論，期望港鐵公司認真回應。他續指，鐵路運作固然以安全為上，但南港島綫的服務質素與其他路綫相比，明顯遜於預期，令市民感到疑惑。他能理解港鐵公司須因應事故而作出車務調動，但安排繁複，令在月台候車的乘客感到混亂，亦難於管理人流，日後應予改善；
- (b) 陳家珮女士表示，不少委員皆接獲居民反映車站內的廣播不足，港鐵公司日後應加強管理，改善資訊發放的安排。此外，根據港鐵公司代表的回應，無人駕駛系統需要一段磨合期，但計及南港島綫通車前逾半年的試驗，有關系統運作已超過一年，質疑列車何以仍然無法對準月台幕門位置。她續詢問相關政府部門驗收時，是否滿意南港島綫的無人駕駛系統及供電系統。從近期的事故可見，南港島綫的運作表現與預期不符，欲了解問題的根源；
- (c) 徐遠華先生表示，人手不足是制度問題，南港島綫各車站的人手遠比不上其他車站，且大部分是車站助理，他質疑這些職員是否有能力應付突發事故。即使有能力應付，人手編制亦不足以疏導人流，以2017年6月21日的事故為例，他發現黃竹坑站內缺乏人手疏導人潮，而接駁巴士到達黃竹坑站時，亦不夠職員安排登車，需靠警方協助維持秩序。他批評港鐵公司只是想節省人力成本。港鐵公司雖



作為上市公司，但政府是大股東，港鐵亦屬市民資產，應為市民提供優質的公共交通服務。他認為，市民對港鐵服務大多滿意，但隨著近年意外事故增加，公眾對港鐵的評價亦下跌。他要求港鐵公司解釋近年事故增加的原因，是設備老化還是乘客大幅增加。最後，他引述港鐵公司前主席的言論，提醒港鐵公司在兩鐵合併後，將肩負更大的社會責任，不但須對股東負責，更須對市民負責；

- (d) 司馬文先生詢問南港島綫的無人駕駛系統是否新技術，以及港鐵公司是否滿意該系統表現；
- (e) 朱慶虹太平紳士表示，國外不少城市亦有採用無人駕駛列車，他詢問港鐵公司該等列車初運行時是否與南港島綫情況相同，出現不少故障。他又質疑，南港島綫開通前，試驗通車亦逾半年，何以未曾發生同類型故障，國外有否相似情況；以及
- (f) 黃俊邦先生提出以下問題，首先，他了解南港島綫跟車的職員曾接受列車駕駛訓練，但欲知悉他們與一般車長在駕駛經驗等方面有何分別；第二，一般鐵路綫的車長有緊急駕駛指引或閉路電視等工具協助，但南港島綫列車似乎沒有相關工具，跟車職員應對事故的指引或權力與一般車長有何分別；第三，南港島綫屢現事故，港鐵公司是否知悉前線同事遇到的困難；第四，港鐵公司於告示中使用「延誤」等字眼實有誤導之嫌，可考慮使用「維持有限度服務」的字句，讓乘客清楚了解情況。最後，港鐵公司指於 2017 年 6 月 21 日提供 50 班接駁巴士接載約 1 100 名乘客，相等於南港島綫約 1.5 班列車的客量，他認為接載客數偏低，詢問港鐵公司有否檢視聯絡接駁巴士、車站位置以及黃竹坑站內的安排。

57. 謝福深先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 全自動系統，或俗稱無人駕駛系統，在全世界不少地方已相當成熟，而香港的迪士尼綫亦以類似系統運作。由於南港島綫僅開通一段短時間，港鐵公司會密切監察系統的整體表現，遇有事故，會即時跟進，並以乘客的安全為先；

- (b) 南港島綫列車上的職員均為合資格的列車司機，有需要時可即時介入，轉為人手駕駛列車；以及
- (c) 於 2017 年 6 月 21 日，南港島綫一直維持服務，而為給予乘客多一個選擇，港鐵公司提供由黃竹坑至金鐘及堅尼地城的接駁巴士，亦已調配客務快速應變隊至黃竹坑站的接駁巴士上車點疏導乘客，以及為乘客提供協助。

58. 楊莉華女士感謝及備悉委員的意見。港鐵公司於事故發生時，透過各種渠道發放消息，但接獲乘客反映，在資訊接收方面仍有進步空間。因此，事故發生後，港鐵公司已與車站商討，致力改善日後的資訊發放，例如讓車站職員提供列車服務是否維持、有否轉車站或接駁巴士服務等資訊，讓乘客可掌握列車服務安排，再行選擇交通工具。

59. 主席請港鐵公司代表回應人手不足的問題。

60. 謝福深先生表示，各車站均有固定數目的職員，2017 年 6 月 21 日當日，亦有職員為乘客提供協助。那些職員是車站的固定團隊，曾參加訓練及演習，能為乘客提供協助，而當事故發生時，港鐵公司亦會抽調其他路綫的人手及客務快速應變隊協助。

61. 朱慶虹太平紳士表示，南港島綫通車半年多，便發生多起事故，他再次追問其他國家的無人駕駛列車是否亦出現相同問題。他指南港島綫的列車事故明顯較頻繁，是否屬正常情況。他又表示，南港島綫試驗通車時亦曾無故啟動睡眠模式，當時港鐵公司指國外亦有出現類似情況，但現時港鐵公司代表卻沒有正面回覆，令人困惑。

62. 司馬文先生表示，他詢問南港島綫的無人駕駛系統是否新技術，但港鐵公司代表的回應空泛，僅表示迪士尼綫有相似的系統，他欲了解是否因新系統的關係，故需更多時間處理突發事故，還是所用技術與迪士尼綫相同，但南港島綫採用廉宜部件，從而導致系統不穩定。倘該系統與迪士尼綫相同，則何以有新類型事故出現。

63. 謝福深先生回應表示，暫時沒有國外無人駕駛系統的行車表現資料，但南港島綫採用的是新系統，在香港首次使用，通車前亦已經過嚴謹的測試程序，以及通過相關政府部門的規定。然而，新系統的運作需要時間磨合，會密切監察其表現，港鐵公司期望可做得更好，為乘客提供更優質的服務。

64. 主席總結表示，港鐵公司如有更詳盡資料，可轉交秘書處。此外，委員會要求港鐵公司備悉委員的意見，除提升設備保養及檢查外，亦應加強員工對事故處理的能力及應變措施的安排，為市民提供可靠便捷的交通服務。

(林啟暉先生 MH、朱立威先生及麥謝巧玲博士 MH 分別於下午 4 時、4 時 30 分及 5 時 03 分離開會場。)

**議程五： 按《公共交通策略研究》結果在南區設立巴士轉乘站及廣泛提供優惠**

(此議題由柴文瀚先生提出)

(將一併討論由黃俊邦先生提出的「南區落實《公共交通策略研究》」議題)

(交通文件 23/2017 號)

---

65. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

66. 柴文瀚先生認為，巴士公司在擬議事項擔當重要角色，故詢問未有巴士公司代表出席會議的原因，並期望日後可改善有關安排。此外，他批評運輸署一直偏袒新創建交通服務有限公司(下稱「新創建」)的利益，致使旗下巴士公司未能為南區的巴士路線投放充足資源。反觀九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)，卻廣泛於城門、大欖、屯門、北區以至黃大仙等地設立轉乘站。他續表示，九巴的轉乘優惠計劃全面，乘客在轉乘站搭乘第二程車時可免費或以補差價方式繳付車資；相反，於新創建在南區經營的巴士路線，乘客轉乘時均需逐次繳付全額車資。市民經常要求署方及巴士公司提供直達目的地的巴士服務，正反映轉乘路線車費昂貴及浪費時間的缺點。他指政府擬斥資 3,100 萬元於將軍澳隧道興建巴士轉乘站，質疑運輸署因何未能於香港仔隧道收費廣場或香港仔運動場，以及薄扶林道近瑪麗醫院加建相關設施，為南區市民提供轉乘站。他認為，添置相關設施非常簡單，當中包括於巴士站興建上蓋、擴闊或改善車站、重整巴士站位置、加裝候車座椅及安裝巴士實時到站系統等，但時至今日，他仍未見政府積極為南區爭取設立轉乘站或提供大規模轉乘優惠。他認為，面對客量逐漸下跌的情況，巴士公司應視轉乘優惠為有助增加乘客的契機，避免減少班次或取消路線的風險。最後，他促請運輸署進行新巴的中期檢討時，竭力要求巴士公司改善服務，並定時向委員會匯報。

67. 主席請黃俊邦先生簡介議題。

68. 黃俊邦先生認同柴文瀚先生的建議，指瑪麗醫院及香港仔隧道收費廣場是增設轉乘站的合適位置。他指，現時巴士公司的轉乘收費模式與署方的研究概念有別，以收取車資較高的車程為主，並舉例指乘客於瑪麗醫院轉乘隧巴 970 或 970X 號線，不會享有任何優惠。因此，署方應設立具規模的轉乘站，讓途經車站的所有巴士路線，均能提供車費優惠。他又認為，一個完善的巴士轉乘站，除具備柴文瀚先生所述的設施外，亦應提供八達通增值服務、大型巴士路線資料圖、客戶服務站及免費 Wi-Fi 等裝置。因應公共交通策略研究報告內的巴士優先政策，他認為部門應考慮延長巴士專線的使用時間，以配合交通狀況，例如將香港仔隧道南行及北行的巴士專線，由現時上午 7 至 9 時及下午 4 至 7 時，延長至由上午 7 時至晚上 7 時。

69. 劉建國先生回應表示，如對委員會討論有幫助，可安排邀請巴士公司代表出席會議。他續表示，由於南區的發展相當成熟，要物色新土地作為轉乘站較為困難。從地理位置而言，瑪麗醫院及香港仔隧道收費廣場的巴士站，均為合適的轉乘地點。現階段巴士公司亦於上述車站為部分路線提供轉乘優惠，當中包括於薄扶林段就隧巴 973 號線、香港仔段就城巴 72A 及 75 號線實施轉乘優惠計劃。此外，署方亦不時鼓勵巴士公司擴大轉乘優惠計劃。硬件方面，位於薄扶林道南行近瑪麗醫院的巴士停車灣已經增長，而北行線的巴士停車灣，亦將視乎香港大學的重建計劃配合延長。巴士專線方面，現時黃竹坑道東行及西行往返香港仔隧道方向已分別於上午 7 至 9 時及下午 4 至 8 時設置巴士專線。署方備悉委員的意見，並將就擴大香港仔隧道巴士專線範圍及延長專線時間作出研究。此外，自南港島線（東段）投入服務後，香港仔隧道的交通情況已有所改善，現時交通情況較為理想。署方會視乎情況研究延長黃竹坑道西行巴士專線在下班時段的生效時間。

70. 多位委員就按《公共交通策略研究》結果在南區設立巴士轉乘站及廣泛提供優惠發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生認為，由於政府的撥款程序繁複，署方應於現階段計劃加強巴士轉乘站的硬件設施。他指，雖然署方將配合香港大學的重建計劃，改善薄扶林道近瑪麗醫院的巴士站，惟期望署方能積極跟進，於申請撥款時考慮為巴士

站興建上蓋等。他續指，有關設施所費不高，署方於將軍澳興建巴士轉乘站亦只耗資 3,100 萬元。他表示，署方應根據公共交通策略研究報告的結論，為各區設立巴士轉乘設施，而不能以個別地點已進行發展而排斥相關建議。至於香港仔隧道方面，他認為情況與將軍澳隧道相似；故署方應以將軍澳相關的項目工程及方向作為借鏡。關於巴士轉乘優惠，他直言，由於區內不少巴士路線的班次疏落，故署方應儘量為區內巴士路線提供轉乘優惠；

- (b) 陳李佩英女士表示，雖然隧巴 973 號線已提供轉乘優惠，惟大部分乘客均希望推出分段收費；
- (c) 鄭子憲先生支持於南區設立巴士轉乘站。他指，轉乘站可分為兩大類，分別是獨立及封閉式的轉乘站，如位於屯門公路及城門隧道的巴士轉乘站；以及一般位於公路旁的巴士站。他續指，不論車站類型，乘客均可透過八達通享用轉乘優惠。他認為，若建議將香港仔隧道收費廣場的巴士站設為上述第一類的轉車站，則必須審慎研究。他又認為，雖然缺乏土地乃考慮因素之一，惟現時香港仔隧道南行線的出口附近有一幅苗圃，值得研究能否徵收以作發展轉乘站。北行線方面，由於路肩的空間有限，故他認同發展轉乘站將較為困難，或需大規模改變巴士收費模式。至於一般巴士車站引入轉乘設施，他認為可行性非常高。倘個別巴士站能提供足夠空間，設置上蓋及保障候車乘客安全等設施，均可考慮及研究改裝為優質的轉乘站；
- (d) 徐遠華先生認為，署方應擴闊香港仔隧道南端出口的範圍，以改善南行及北行線的巴士站。他指曾於多年前向部門提出相關建議，而運輸署已同意改善南行線隧道收費亭的巴士站，他遂詢問部門有關改善計劃的進展。此外，他又指巴士公司一向不會主動提供轉乘優惠，只於計劃取消巴士路線或縮減班次時，才提出優惠作為安撫公眾的手段；而署方往往以不干預政策為由，未能有效發揮監管巴士公司的職責。他強調，提供轉乘優惠乃巴士公司的責任，而運輸署亦責無旁貸；以及
- (e) 司馬文先生指，政府已計劃逐步於行車隧道採用電子道路收費系統，如日後香港仔隧道實行時，將可於收費廣場的

來回方向各釋出一條行車線的空間。因此，他詢問騰出的空間是否有助發展相關的巴士轉乘設施。

71. 劉建國先生就委員的提問作綜合回應如下：

- (a) 署方除去信要求巴士公司考慮提供路線轉乘及分段優惠外，亦將與巴士公司管理層會面反映有關訴求，以及適時進行檢討，從而改善巴士的服務；
- (b) 署方會跟進有關在香港仔隧道南端出口增設巴士轉乘站的建議；
- (c) 署方認為將待電子收費系統全面安裝後，才能評估香港仔隧道收費廣場位置能否提供空間作巴士轉乘站之用。此外，安裝電子收費系統主要可節省使用隧道人士的繳費時間，而非可增加交通的流量；以及
- (d) 至於現時各巴士中途站有否足夠空間發展為轉乘站，署方會與巴士公司進行商討及研究。

72. 柴文瀚先生重申，新創建旗下巴士公司的表現未如理想，原因之一在於運輸署過份偏袒。他指，早年八達通推出時，其技術已可配合巴士公司提供轉乘優惠。台北、首爾等鄰近城市在巴士轉乘方面的安排，亦確比香港優勝。他又表示，早於 10 年前，行政長官的施政綱領已提出針對改善巴士服務的承諾，因此署方應致力研究改善方案，包括於批出專營權的條文上附加相關要求。他以九巴為例，由於署方有策略地以延續專營權為誘因，向巴士公司施加壓力，故近年來九巴積極改善服務。可惜署方沒有使用相同策略，迫使新創建旗下巴士公司改善服務。他批評，署方沒有重視公共交通策略研究報告的結論，積極為各區設立巴士轉乘設施。因此，他促請署方就南區不同地點發展巴士轉乘設施的可行性提交報告，以供委員會審議。

73. 黃俊邦先生表示，倘香港仔隧道收費廣場能設置巴士轉乘站，將為海灣區及赤柱居民帶來裨益，免卻他們徒步前往鄰近巴士站轉乘的麻煩。

74. 劉建國先生表示，署方已備悉委員的意見，並將於會後跟進。

75. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉委員的意見，就公共交通策略研究提出的措施，積極考慮於南區落實，包括設立巴士轉乘站及提供更多轉乘優惠等。

**議程六： 於港鐵南港島線（東段）車站設置單車停泊設施**  
**（此議題由司馬文先生及徐遠華先生提出）**  
**（交通文件 24/2017 號）**

---

76. 主席請司馬文先生及徐遠華先生簡介議題。

77. 司馬文先生表示，接獲單車人士查詢港鐵黃竹坑站有否單車泊位，故曾去信港鐵公司，對方回覆指運輸署不曾要求於黃竹坑站加設單車泊位，而現時亦沒有足夠空間設置有關設施。他遂向運輸署查詢，然而，署方只陳述現時的交通政策。他強調，只要求設置少量單車泊位，而非鼓勵市民騎單車，且裝設單車泊位簡易、成本不高，促請署方積極考慮。

78. 徐遠華先生表示，針對港鐵公司指黃竹坑站附近的空間不足，他曾於實地視察時發現黃竹坑站公共運輸交匯處仍有空間，而大王爺廟外擺放花槽的位置亦可考慮。他續指，現時已有單車在鄰近黃竹坑站範圍停泊，質疑為何署方不能劃出合法停泊單車的位置，以免衍生其他問題。他又認為設置單車泊位不會鼓勵更多市民騎單車。

79. 麥卓欣女士回應表示，對任何鼓勵市民以單車代步的措施，署方的政策是須考慮香港地少人多及南區發展密集的情況，並以安全為首要考慮。基於安全考慮，署方不鼓勵市民在市區使用單車代步。

80. 多位委員就於港鐵南港島線（東段）車站設置單車停泊設施發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生批評，署方代表只複述運輸署的政策，沒有正面回應委員的問題。他重申，要求署方提供單車停泊設施，而非鼓勵市民以單車代步，既然在南區騎單車並非違法行為，故應容許單車合法停泊；
- (b) 柴文瀚先生不滿與會代表只複述書面回覆的內容，而沒有正面回應委員的關注，形同浪費會議時間。對於單車在路

面與其他車輛時有衝突的情況，他表示理解，惟署方亦須妥善處理單車停泊的問題，因現時不少單車隨意停泊在路邊，阻塞道路。他認為，署方可考慮在南區設置一定數目的單車泊位，並定時清理長期停泊的單車，以免發生如港鐵元朗站附近有損壞及懸掛廣告的單車長時間停泊的問題。最後，他希望運輸署代表能認真回應；

- (c) 羅健熙先生表示，前任運輸及房屋局局長曾強調單車是一項交通工具，可作日常代步之用；政府亦經常呼籲市民乘搭港鐵後轉乘其他交通工具到達目的地，但署方卻不鼓勵市民在市區以單車代步，除顯示各政府部門之間互不協調外，亦令人有感政策自相矛盾。他同意司馬文先生及徐遠華先生的意見，認為騎單車屬個人選擇，設置單車泊位與鼓勵市民騎單車並無直接關係，而在黃竹坑站附近裝設單車泊位亦非難事。此外，長遠而言，他認為署方應考慮改善馬路設計，以減少單車與其他車輛的衝突；
- (d) 任葆琳女士表示，署方只重複其政策無實際意義，並指國外不少先進城市皆鼓勵以單車代步，不但環保，亦適合短途代步及有益健康，故她建議署方應向相關決策局反映市民訴求，考慮修訂政策方針。她又指，即使署方的政策不鼓勵以單車代步，但拒絕設置合法單車泊位或改善騎單車人士的道路安全，亦非處理問題的正確態度；
- (e) 徐遠華先生認同其他委員的意見，現時市民如將單車停泊於路旁，可能會被罰款及單車被充公，故署方應主動回應騎單車人士的訴求。另外，他詢問在香葉徑騎單車是否合法；
- (f) 區諾軒先生批評署方的回應敷衍。他指出，在香港騎單車並不違法；其次，南區的騎單車人士對泊位有需求，而設置單車泊位不難，故他不解何以署方諸多推搪；
- (g) 司馬文先生引述政府網站的內容，「騎單車遊覽香港，是欣賞香港美麗風光的好方法……在香港騎單車除有助強身健體和帶來不少樂趣外，亦不構成污染，保持空氣清新。何不試試以單車代步，作為短途交通工具？」，說明政府亦推廣單車代步，故要求署方於港鐵車站附近提供合



法單車泊位，如未有單車泊位而署方對停泊路旁的單車執法，必須交代原因；以及

- (h) 朱慶虹太平紳士表示，署方的回應未免一概而論，因本港不同地方對騎單車人士的危險程度不一，在適宜騎單車的地區，政府可考慮讓市民選擇以單車代步。他以倫敦為例，雖然道路交通繁忙，但海德公園卻是安全的騎單車地點，亦設有單車泊位。他認為，騎單車既健康又環保，甚至有助改善南區路面交通的問題，質疑何以政府不予支持。他指政府雖鼓勵市民透過運動強身健體，卻不支持以單車代步，實在非常矛盾。

81. 麥卓欣女士表示，備悉委員的意見，並指現時市民可在馬路騎單車，惟須遵守交通規則及指示。關於署方的政策，她補充指，在發展密度較低的新發展區，會較有條件以單車作代步工具；而有關委員對單車泊位的意見，她會向運輸署有關組別反映。此外，她表示香葉徑是行人路，而一般行人路不可騎單車。

82. 主席總結表示，委員會要求署方備悉委員的意見，積極向相關組別反映市民的訴求，為南區居民提供適當的單車停泊設施。

（陳家珮女士及任葆琳女士分別於下午 6 時 13 分及 6 時 24 分離開會場。）

**議程七： 以往會議曾討論事項進展報告**  
**（截至 2017 年 6 月 30 日的情況）**  
**（交通文件 25/2017 號）**

---

83. 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**

84. 陳李佩英女士表示，議會爭取於赤柱村道興建題述項目已逾 20 年，儘管署方至今仍收到反對意見，惟興建多層停車場實在刻不容緩。她強調，由於泊車位短缺，不但未能配合區內旅遊業發展，更嚴重影響赤柱的營商環境。她指出，部分反對人士認為多層停車場將增加赤柱村道的交通流量，對途人的安全構成威脅；為此，她促請署

方設法減輕反對人士的疑慮。然而，她不認同將擬建停車場的位置改為遠離赤柱市中心，因為會對購物人士帶來不便。最後，她要求運輸署重視當地居民、遊客及其他持份者的訴求，克服困難，儘快落實興建多層停車場的計劃。

85. 司馬文先生表示，了解赤柱市中心的商戶及業主希望於區內興建多層停車場。然而，計劃確實面對不少反對聲音，交通影響評估亦指出擬建多層停車場位處主要道路，故引來市民對行人安全的關注。他認為，運輸署應重新審視擬議項目的設計是否不合時宜。由於大部分居民均認同不宜於該位置興建多層停車場，為解決不同持份者的顧慮，署方有必要考慮其他更合適的選址。

86. 羅健熙先生表示，運輸署及建築署曾於 2014 年 7 月在赤柱召開居民會討論有關事項，惟經過 3 年時間，署方仍未能提交具體方案，實在令人難以接受。因此，他促請署方儘快作出交代。

87. 麥卓欣女士回應表示，署方理解委員的關注。署方一直跟進擬議項目，並計劃於 2017 年暑假期間，再次進行泊車需求統計；署方亦可因應反對意見適當地改善設計，務求能解決反對人士的意見。

### **(A)3 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期**

88. 柴文瀚先生表示，有關工程歷時已久，欲了解進度是否理想。另外，根據進展報告，(i)、(j)及(k)的三項工程，現階段進度分別僅為 30%、20%及 10%，故他質疑水務署是否能按預期，即分別於 2017 年 9 月、12 月及 2018 年 3 月竣工。

89. 凌志偉先生回應表示，土木工程拓展署備悉委員的意見，將於會後就有關意見轉交水務署，並直接與委員跟進。

(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。)

### **(A)4(b) 橫跨黃竹坑道、鴨脷洲橋道高架行人道 (H107)**

90. 徐遠華先生要求記錄以下事項：由於香港仔逸港居外的行人天橋正進行加建升降機工程，已符合在一定距離內設置無障礙設施的規定，故他認為沒有需要進行題述項目，惟路政署表示仍須於 2017 年 11 月進行交通評估，方可正式擱置項目。

**(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**

91. 司馬文先生指現時海洋公園道仍未有行人過路設施，讓行人直接來往港鐵海洋公園站出口與香港仔運動場，為此，他要求署方儘快於該處增設行人過路設施。

92. 麥卓欣女士回應表示，由於港鐵公司仍未將相關用地交回政府，待用地正式交回政府後，運輸署將研究增設行人過路設施的可行性。

93. 司馬文先生認為，署方應更新進展報告，以反映現況。

94. 麥卓欣女士回應表示，署方將於下次會議更新進展報告。

**(B) 南區巴士路線**

95. 林玉珍女士 MH表示，發現部分巴士路線在到站前於車上提供的廣播訊息出錯，故要求署方提醒巴士公司，作出改善。

96. 區諾軒先生表示，不少居民曾反映於中午 12 時 30 分至下午 1 時期間，機場巴士 A10 號線出現不停站的情況。他續表示，有市民更懷疑於 2017 年 7 月 18 及 19 日，相關路線的巴士於上述時段根本沒有按指定行車路線，繞經利東邨。此外，他批評新推出的城巴機場快線 NA10 號線與 A10 號線過往於暑期加開的班次相似，惟收費卻偏高，認為這是取巧的做法。

97. 柴文瀚先生表示，自西港島線及南港島線（東段）通車後，署方曾承諾就專線小巴 23 號、城巴 48 及新巴 78 號線的班次及服務時間作出改善，惟至今卻未見進展。為此，他促請署方跟進情況。他又表示，於 2017 年 7 月 18 日曾有一輛巴士途經維多利亞公園時發生故障，導致不少由南區前往北角等地的巴士路線出現脫班。該事件反映巴士公司的應變能力有很大的改善空間，他要求運輸署作出跟進。

98. 羅健熙先生表示，以往巴士公司提供於清晨 5 時由鴨脷洲開出的城巴機場快線 A10 號線特別班次，收費為 48 元；而現時於清晨 4 時 55 分城巴機場快線 NA10 號線開出的班次，車資卻增至 58 元。

他不滿署方容許巴士公司藉開辦新路線作不合理收費，要求署方解釋。

99. 林玉珍女士 MH 表示曾將居民就城巴機場快線 NA10 號線收費過高的不滿向署方反映，期望署方能作出跟進。

100. 劉建國先生 表示，城巴機場快線 NA10 號線是暑期特別班次服務，署方會逐次進行審批。城巴過往在暑假期間均有申請開辦 A10 號線的短期特別班次服務，但今年則申請開辦另一條時間及路線稍有不同的 NA10 號線，收費符合車費等級表的標準。署方備悉委員的意見，並已要求巴士公司日後儘早提出申請。至於有市民懷疑 A10 號線的巴士不按行車路線行駛，由於該線的巴士設有衛星定位系統，故署方將循委員提供的資料作出調查，並採取跟進行動。有關廣播系統、巴士公司的應變措施及服務時間等問題，署方將於會後聯絡相關委員跟進。

#### **(D) 香港仔隧道每月間歇性封閉次數**

101. 柴文瀚先生 表示，不反對以分佈圖顯示每月的間歇性封閉次數，惟期望署方能加入數字，以便閱讀。

102. 劉建國先生 表示會與委員溝通合適的表達方式。

#### **(E) 香港警務處及運輸署 2017 區交通報告（2017 年 6 月）**

103. 司馬文先生 表示，列表中有關域多利道近燈柱 39681 括弧內所示的地點應為趙苑而非碧瑤灣。該意外涉及孩童受傷，欲了解意外的詳情。他亦接獲居民反映應改善該處的行人過路設施，期望相關部門回應。

104. 劉慧儀女士 表示，將於會後聯絡委員跟進。

（會後補註：運輸署已與有關議員聯絡並會繼續研究改善該處的行人過路設施的可行性。）

**參考文件—運輸署公共交通服務及交通管理措施報告（交通文件 26/2017 號）**

105. 林玉珍女士 MH 表示，新巴 595 號線已調減班次，但她指現時候車時間過長，且巴士經常滿載，以致在鴨脷洲的市民於平日非繁忙時間亦難以登車。因此，她要求署方檢討區內循環線是否有需要削減班次。

106. 主席請運輸署備悉委員的意見。

(莊景威先生於下午 6 時 52 分離開會場。)

## 議程八：其他事項

### 南區地區主導行動計劃—香港仔市中心交通狀況顧問研究

107. 主席請葉灝嘉女士匯報香港仔市中心交通狀況顧問研究的進展。

108. 葉灝嘉女士表示，顧問公司已於 2017 年 7 月中旬提交計劃初議報告書，現正徵詢運輸署的專業意見，其後會提供給委員參考。按照研究時間表，顧問公司將於 2017 年 8 月提交研究方式報告書，並開始蒐集研究數據。蒐集數據需時，民政處會與顧問公司保持聯絡，委員如有需要，亦可向顧問公司反映市民的意見。視乎研究的進度，民政處預計六個月內有足夠的數據可向委員匯報。

109. 主席請委員備悉有關事宜。

### 下次會議日期

110. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十一次會議將於 2017 年 9 月 18 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

111. 議事完畢，會議於下午 6 時 57 分結束。

南區區議會秘書處  
2017 年 9 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/13/15/1/1/016

( 郵寄及傳真：2151 5303 )

香港添馬  
添美道 2 號  
政府總部西翼 18 樓  
發展局長辦公室  
發展局局長  
黃偉綸先生,JP

黃局長：

要求開發全港地下基建共享資料庫

於本年 7 月 24 日的第十次南區區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）會議上，路政署就「人人暢道通行」計劃一橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建升降機的修訂方案作出諮詢。由於工程進行期間，路政署發現擬建升降機位置與地下食水管有衝突，而該食水管的位置亦與從水務署取得的圖則記錄有出入，故有必要修訂工程方案。

對於政府未有全面資料庫顯示地下基建的確實位置，因而導致工程延誤，委員會深表遺憾。鑑於全港地下基建設施眾多，為日後能順利推行其他路面工程，本人懇請 貴局認真考慮委員會的意見，就開發全港地下基建共享資料庫進行詳細研究，以便利各項基建工程進行，善用公帑資源。

隨附委員會第十次會議的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），而會議錄音亦已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=11897](http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=11897))，以供參考。

敬候 回覆。

南區區議會主席

(朱慶虹



)

連附件

2017年9月4日

副本送：

南區民政事務專員

南區區議會轄下交通及運輸事務委員會主席



交通文件 20/2017 號

(於 2017 年 7 月 24 日會議討論)

南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會

「人人暢道通行」計劃  
橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋 (結構編號 HF134)  
加建升降機的修訂方案

.目的

本文件旨就為橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋(結構編號 HF134)加建升降機的設計改動，諮詢委員的意見。

.背景

2. 由於行人天橋 HF134 近香港仔海傍道西行線的"C"出口沒有合符標準的無障礙通道設施，所以路政署在該出口加建升降機(如在附件 1 所示)，以提供無障礙通道設施，方便市民，特別是長者及輪椅使用者。工程已在 2014 年年底完成。雖然天橋的餘下的 A 及 B 出口已設有標準的斜道，路政署仍按公眾建議在該兩個出口加建升降機。路政署在 2015 年 2 月 2 日就升降機的初步設計諮詢委員會的意見，並獲委員會支持進行工程。建議的設計亦載於附件 1。工程在 2015 年年底展開。

3. 承建商在獲包括運輸署及警務處的交通管理聯絡小組同意及諮詢相關的持份者後，在 2017 年 7 月臨時封閉田灣街及相鄰的香港仔海傍道一段約 120 米長的部分東行行車道進行施工。在封閉期間，車輛可改經漁利街及其東端的臨時行車道，前往田灣街。

.設計改動

4. 在"A"出口方面，按原有的建議會在天橋的西面加建。承建商在"A"出口進行勘測工程後發現，1 號升降機的地基會與一條直徑 700 毫米直徑的地下食水管有衝突。惟該水管是南區主要食水供應管道，如搬遷可能會嚴重影響南區食水供應。所以，在原有的位置加建升降機並不可行。



5. 在考慮現有地下管道的位置後，我們建議將改在天橋的東面加裝 1 號升降機如附件 2 所示。現有位於 A 出口的樓梯需要拆卸及重置，以配合新建議的升降機位置。新的位置亦需搬遷一條 225 毫米直徑的污水渠，但應屬可行。
6. 由於新加建的位置與原有的位置相若，所以應不會影響升降機在工程完成後的使用。
7. 在"B"出口方面，按原來的建議，2 號升降機會在現有的樓梯的西面加建。承建商在"B"出口進行勘測工程後發現，原建議的位置會與 6 條地下通訊電纜有衝突。相關的電訊公司表示，由於電纜正為 2300 多個用戶提供服務，所以搬遷需時約兩年。同時，工程亦需佔用魚市場道的一條行車線。按照現時交通情況，有關安排會造成重大的交通問題。所以，搬遷電纜並不可行。在原有位置加建升降機亦不可行。
8. 在考慮現有地下管道的位置後，我們建議將改在現有樓梯的位置加建 2 號升降機。現有的樓梯則需要拆卸及重置，以配合新建議的升降機位置。新的位置亦需搬遷一條 225 毫米直徑的雨水渠，但應屬可行。
9. 由於新的加建的位置與原有的位置相若，所以應不會影響升降機在工程完成後的使用。

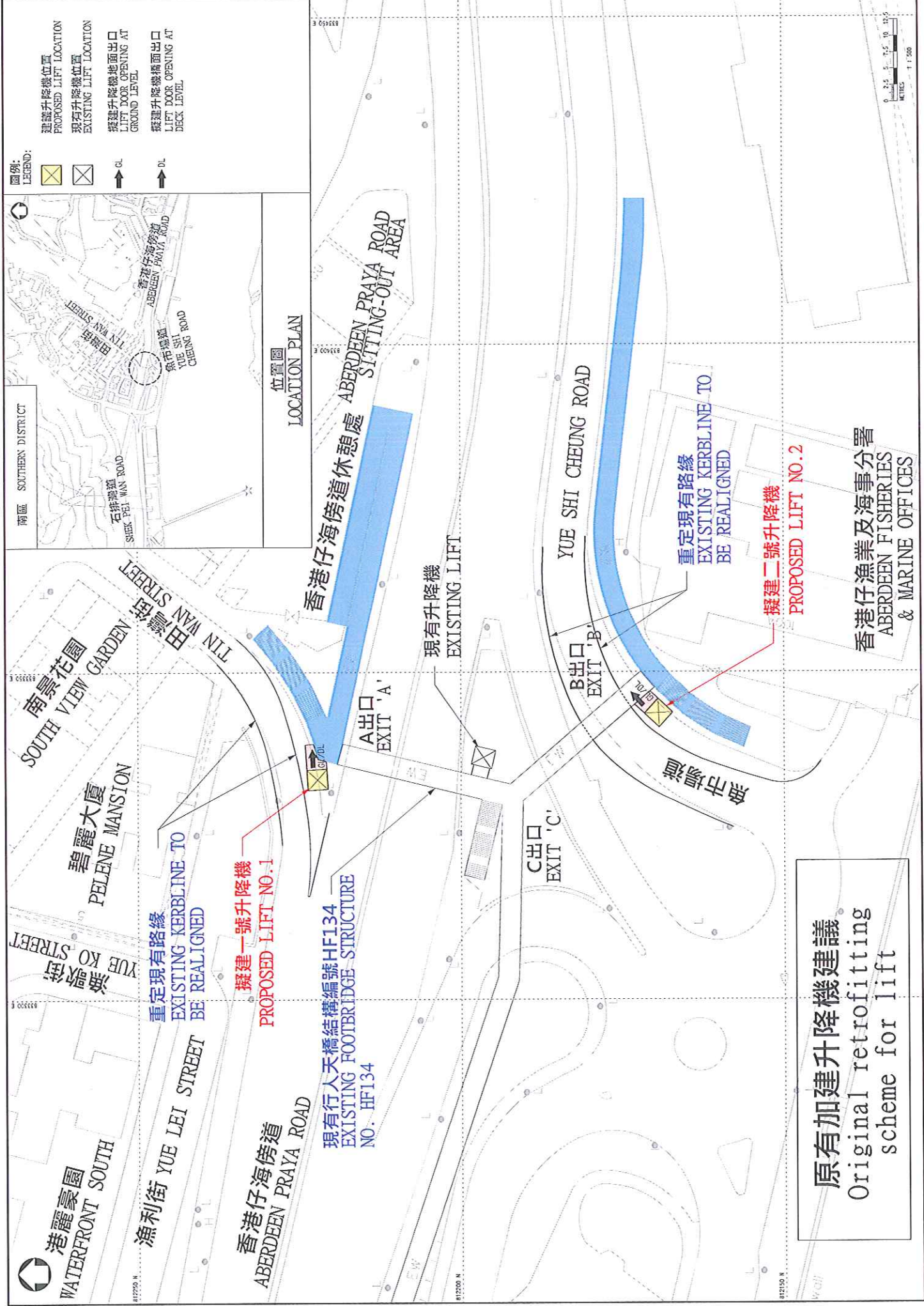
#### ·施工安排

10. 如獲委員會同意，我們會指示承建商按新的設計繼續進行工程。預計工程應可在約 2019 年年底完成。
11. 在 A 出口的現有樓梯拆卸並重建期間，我們會如在附件 2 所示，在行人天橋的西面提供臨時樓梯供行人使用。

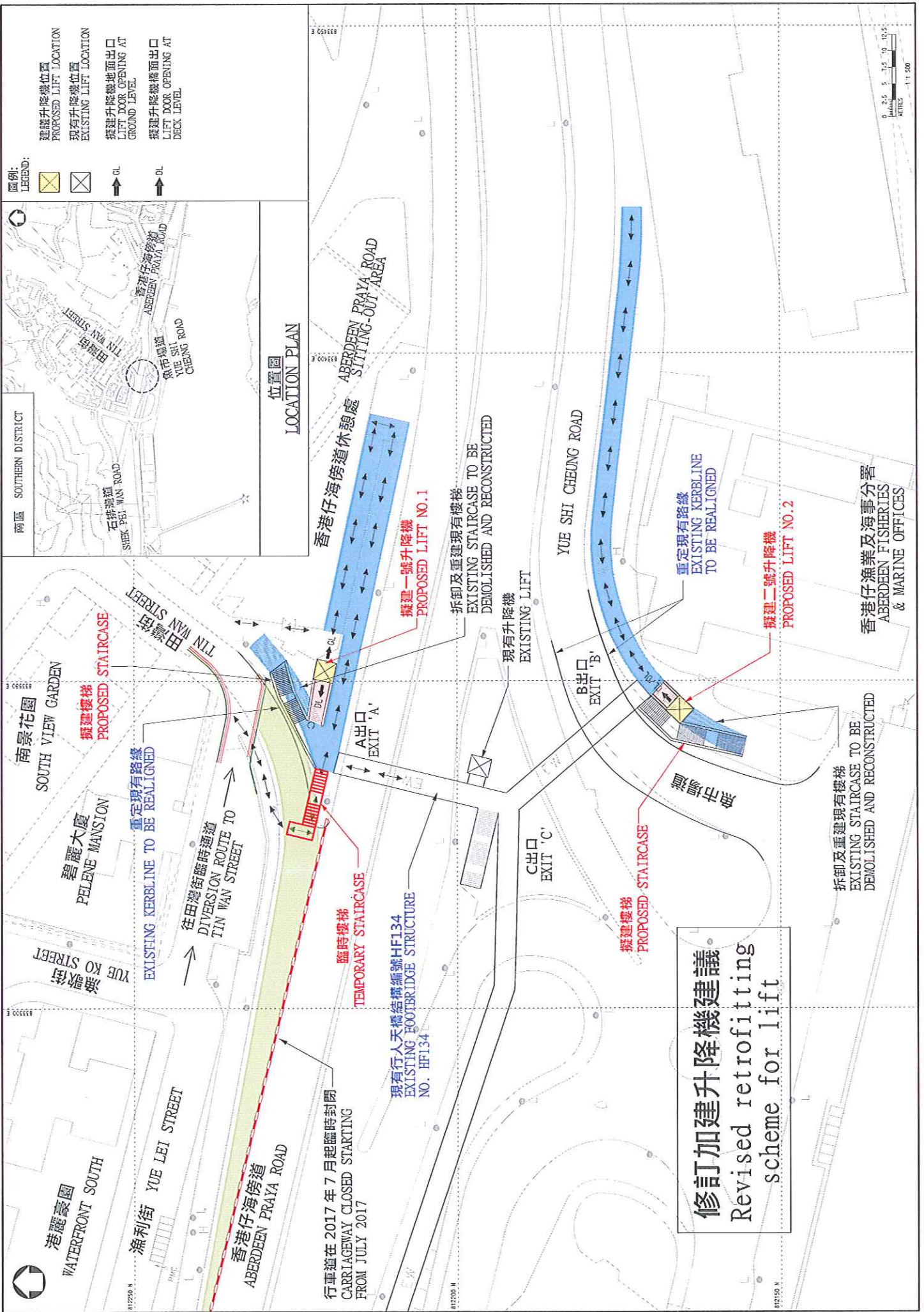
#### ·徵詢意見

12. 請各委員就 1 號及 2 號升降機的設計改動提供意見。

路政署主要工程管理處  
2017 年 7 月







南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄初稿(節錄)

日期：2017年7月24日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

議程二： 「人人暢道通行」計劃-橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建升降機的修訂方案  
（此議題由路政署提出）  
（交通文件 20/2017 號）

---

（朱立威先生於下午2時39分進入會場。）

1. 主席歡迎以下路政署及科進顧問（亞洲）有限公司代表出席會議：

- (a) 路政署工程管理副組長／暢道通行鍾志信先生；
- (b) 路政署工程項目統籌3／暢道通行陳焯盈女士；
- (c) 科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師蔡浩賢先生；以及
- (d) 科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師梁錫康先生。

2. 主席請鍾志信先生簡介文件。

3. 鍾志信先生匯報有關結構編號 HF134 的行人天橋加建升降機工程，由於承建商在施工期間發現地下食水管的位置與圖則記錄有所不同，在考慮實際地盤環境後，為儘快完成加建升降機的工程，署方建議更改設計方案，接下來由科進顧問（亞洲）有限公司駐地盤工程師詳細介紹新設計方案。

4. 梁錫康先生以投影片簡介「人人暢道通行」計劃—橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建升降機的修訂方案（詳情載於交通文件 20/2017 號）。

5. 多位委員就議題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對修訂方案沒有異議，惟訝異於路政署竟在工程展開後才發現與地下食水管有衝突。他質疑政府部門何以不知悉地下食水管的位置，或在施工前了解地下基建的所在。他認為政府缺乏共享的地下基建資料庫，影響工程效率；



南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄初稿(節錄)

- (b) 麥謝巧玲博士 MH一直疑惑何以行人天橋近 C 出口的升降機已落成使用，但 A 出口的升降機進度滯後。她認為署方在施工前理應了解地下有何種基建，而圖則應有顯示食水管的位置，不解何以在施工期間才發現與地下食水管有衝突，因此她促請署方日後更新圖則的資料；
- (c) 陳富明先生 MH解釋，有關近香港仔海傍道接駁行人天橋 C 出口的升降機屬於「人人暢道通行計劃」第一期的工程，而擬建升降機則屬於第二期工程。他讚揚署方及承建商事前與當區議員保持聯絡，解釋修改工程設計的原因及商討鄰近地區的交通安排。他對修訂方案表示支持；
- (d) 鄭子憲先生對工程受地下基建影響而須修改設計表示理解，亦不反對修訂方案。然而，他指田灣街將因修訂方案而須臨時封閉，遂建議運輸署密切監察田灣的車流變化。他解釋，田灣居民依賴該行人天橋到香港仔海傍道乘搭往中環方向的公共交通工具，而前往行人天橋途中會經過一條狹窄的行人路；相對於循薄扶林道南行的車輛來說，會較常經石排灣道而非田灣街進入田灣。因此，假如田灣街的路口封閉後對交通影響不大，他建議運輸署考慮永久封閉有關路口。這將有助改善行人環境，亦可擴闊行人路及增加相關設施，以提升路面容量、行人舒適性及安全；以及
- (e) 區諾軒先生查詢工程造價，以及修訂方案有否導致工程開支增加。

6. 鍾志信先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 署方在進行工程的初步設計時，已取得地下管道的圖則，方決定興建升降機的位置，然而，承建商進行勘測工程後才發現地下食水管的位置與圖則記錄有出入，因而與擬建升降機位置有衝突；
- (b) 由於部分地下基建建造年代久遠，現時尚未有全面資料庫可顯示該等設施的準確位置，他表示要尋找所有地下基建的實際位置方法繁瑣，即使開發相關系統亦有一定難度；
- (c) 鑑於食水管的實際位置與設計時的資料有所差異，署方已儘快檢

南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄初稿(節錄)

討改動食水管位置的可行性或更改升降機的設計，但由於更改升降機的位置比改動食水管為快，故採用前者，預計是項工程將延遲十個月至一年。他續指，假如在勘探所有地下設施後才就工程招標，不但耗費時間及資源，亦對市民有所影響。署方會因時制宜，如勘測工程相對簡單，署方會先作勘探，確定地下基建位置才招標；但田灣街路口交通繁忙，如進行勘測工程須移除部分現有安全設施，亦大大拖延整體施工期。儘管工程經常遇上不少挑戰，署方仍會積極面對；

(d) 施工費用因工程延誤而輕微增加，但先前審批的撥款仍足以應付；以及

(e) 署方對永久封閉田灣街路口的建議沒有意見，有待運輸署考慮。

7. 梁錫康先生表示沒有補充。

8. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 司馬文先生認為，路政署自水務署取得的圖則中食水管的位置不正確，因而影響工程進度，是嚴重問題。署方修改設計是正確做法，但他詢問有否措施可避免相關問題發生。此外，他建議區議會去信發展局局長，提出相關問題並要求建立全港地下基建的電子資料庫，顯示地下基建的正確位置，有助將來的工程順利進行；

(b) 麥謝巧玲博士 MH認為，隨著愈來愈多的工程開展，她期望署方能改善勘探工程的安排，雖然是次工程的撥款充足，但日後如有類似事故，則難以估算額外開支。她對興建無障礙通道設施表示贊成，認為對行動不便的人士是一大支援，惟公帑須運用得宜，故工程開支亦必須合理；以及

(c) 朱慶虹太平紳士對工程須修改設計表示遺憾，因路政署與水務署在工程展開前應充分溝通，詳細了解地下管道的情況。他續表示，南區的地下水管已鋪設數十年，期間不斷有水務工程進行，不少舊水管已廢棄卻沒有拆卸，故水管網絡複雜混亂。他理解勘測工程需實施封路，但路政署應盡量取得平衡，假如水務署提供的資料不清晰，應先進行勘探才動工。



南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄初稿(節錄)

9. 鍾志信先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：
- (a) 署方就是次工程改動所造成的不便致歉，希望可儘快按修訂方案施工；
  - (b) 假如可建立準確的地下基建資料庫，署方亦樂見其成，亦會將議員的意見轉交相關組別再作研究。然而，要尋找逾二十年前所建造地下管道的正確位置，以建立共享資料庫，相關方法實有待探討；
  - (c) 署方經常檢討工程費用，以維持合理開支。署方在擬定工程方案時，首先會採用能簡單直接建造升降機的設計，及後如發覺有些項目需作出改動，增加的費用都是用在必要的項目上，但署方會秉持對公眾負責的態度，在運用公帑時亦會合符規範。
10. 主席總結表示，委員會不反對署方建議的修訂設計方案，請署方及承建商按新設計繼續進行工程，在施工期間儘量減低對市民的影響，亦請署方備悉委員的意見，改善日後的招標及勘探程序的安排。此外，他接納委員的提議，由南區區議會主席去信有關部門，要求開發地下基建共享資料庫，以便利日後工程的開展。