

**南區區議會(2020-2023)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第一次會議記錄**

日期：2020年2月6日  
時間：下午2時30分  
地點：南區區議會會議室

**出席者：**

羅健熙先生	(南區區議會主席)
司馬文先生	(南區區議會副主席)
陳衍冲先生	(本委員會主席)
黎熙琳女士	(本委員會副主席)
陳炳洋先生	
陳欣兒女士	
林德和先生	
林玉珍女士 MH	
梁進先生	
彭卓棋先生	
潘秉康先生	
徐遠華先生	
黃銳熺先生	
嚴駿豪先生	
俞竣晞先生	
袁嘉蔚小姐	

**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：**

鄭港涌太平紳士	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
韓祖耀先生	運輸署高級運輸主任／南區
盧鎮康先生	運輸署高級運輸主任／房屋及計劃
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	
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	
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	
楊莉華女士	香港鐵路有限公司	} 參與議程三及四 的討論
	公共關係經理－對外事務	
梁思遠先生	運輸署	} 參與議程五的討論
	交通調查及支援部	
	工程師/項目 2	

### **開會辭：**

主席表示，因應現時有關新型冠狀病毒感染的最新情況，是次會議不向公眾人士開放，以減少人群聚集帶來的風險。請出席的委員及傳媒人士自備口罩及食水。所有人士於進場前，均須在南區民政事務處職員的協助下量度體溫，並填寫健康申報表。是次會議時間將限制至最多 4 小時，即會議最遲於下午 6 時 30 分結束，餘下的未討論事項將於下次會議討論。

### 2. 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韓祖耀先生及盧鎮康先生；
- (b) 運輸署高級工程師張國輝先生；
- (c) 運輸署工程師蘇永健先生及洪子軒先生；
- (d) 路政署區域工程師胡玉君女士；
- (e) 香港警務處西區警區行動主任何雋軒先生；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

### 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： 南區違例泊車問題

（一併討論由陳衍冲先生提出的「漁光道違例泊車引致交通擠塞及晚上汽車噪音對居民造成滋擾 有關部門現在人手安排情況及會作出如何改善」、林德和先生提出的「關注置富違泊問題」以及黃銳熿先生、陳炳洋先生和袁嘉蔚小姐提出的「關注南區違泊及違法上落客貨問題」的議程）  
（交通文件 1/2020 號）

（彭卓棋先生於下午 2 時 47 分進入會場。）

4. 主席請林德和先生簡介議題。

5. 林德和先生簡介議題內容如下：

- (a) 鑑於陳衍冲先生是委員會主席，陳先生請他向各委員簡介漁光道的違例泊車情況，並詢問警方有關改裝汽車的排氣管會否導致噪音的問題；
- (b) 南區有不少彎路及斜路，路面車輛較少，導致薄扶林道等地區出現非法賽車的問題，他請警方提供車輛超速引致噪音滋擾的數據；
- (c) 違例泊車主要分為行人路違泊及行車路違泊。行人路違泊方面，現時外賣送餐的服務普遍，外賣速遞員大多以電單車送貨，常會貪一時之便將其電單車停泊在行人路上，對行人造成不便，亦違反行人路設計的原意。部份電單車司機在意圖停泊於行人路前更沒有減速，為行人（尤其長者及小童）帶來危險，他詢問警方曾否就上述情況執法；
- (d) 置富區內有部份電單車或單車在行人路上通宵停泊，令居民感到無奈。他表示警方曾進行執法行動，惟相關問題於日間不算嚴重，而且警方的巡查次數不足，因此他對執法的成效及阻嚇性存疑。他指出上述行為未必會為交通帶來重大影響，但希望警方作出跟進，並提供在行人路執法的次數及成效；
- (e) 石排灣、置富及香港仔的行車路違泊問題經常導致交通擠塞，險象環生。他以置富為例，指出違泊車輛令司機需逆

線行駛，造成危險，而遵守交通規則的巴士司機的行車亦受阻，造成交通擠塞，因此他希望有關部門關注此問題；以及

- (f) 他感謝警方提供有關執法及巡查次數的數據，惟他對執法成效存疑。他指出有市民反映警方於週末早上六至七時在置富徑一帶執法，但該時段並沒有太多交通工具或行人使用路面，因此有居民質疑警方的執法目的及成效。他希望警方作出回應，並詳細匯報其執法時間及地點的考慮因素及成效。

6. 主席請黃銳熿先生簡介議題。

7. 黃銳熿先生簡介議題如下：

- (a) 他指出本會議共有三個議程與違例泊車有關，反映南區違泊的情況嚴重。他以成都道為例，指出違泊會令香港仔大道至海傍道一帶交通擠塞，更會影響巴士上落客，加劇阻塞問題，他希望有關部門作出跟進，並表示違泊問題不能單靠警方執法解決。他請運輸署就書面回覆中提及有關於南區增設泊車位置的計劃作補充，並回應林德和先生提及的電單車泊車位不足的問題；以及
- (b) 執法方面，根據有關數據及居民反映，警方近期就違泊作出執法的次數銳減。雖然警方解釋指要調配人手處理社會衝突，但他詢問警方可否於平日調配相應人手處理違泊問題。他表示南區的違泊情況嚴重，道路亦相對狹窄，因此他希望各部門互相協調，處理問題。他亦希望警方增加執法次數，並研究有助提升執法成效的措施，以免違泊的司機故態復萌。

8. 主席表示，有五位委員提交有關違泊的議程，反映南區的違泊問題嚴重。他表示違泊車輛會影響市民的安全，並有可能阻礙行人視線，造成危險。不少市民亦向他反映部門執法及人手安排的問題，因此他希望警務處及運輸署作出回應。他續提醒各部門代表因時間所限，不需重覆書面回覆的內容。

9. 主席請警務處代表作出回應。

10. 何雋軒先生綜合回應如下：

- (a) 警方一直關注違泊問題，保障行人安全及交通暢順是警務處的首要行動項目之一；
- (b) 截至 2019 年 12 月，全港的總車輛登記數目為 80 多萬，惟總車位數字只有 70 多萬，單以上述數據作比較，全港約有 10 多萬車輛欠缺泊車位置，而且違泊的定額罰款金額可能比泊車費低，因此部份車主寧願以違泊罰款代替泊車費用；
- (c) 警方主要透過執法打擊違泊問題，現時南區只有七名交通督導員，本年將增加一名，在人手有限的情況下，警方會以緩急先後的原則作重點執法，優先處理違泊問題嚴重的地區，例如有車輛違泊在雙黃線或行人過路處附近，阻礙行人視線，影響行人安全的地區，以盡量利用有限人手打擊區內的違泊問題；以及
- (d) 除執法外，警方亦會利用科技資源改善問題，他表示港島總區正進行一個名為「交通投訴 e 平台」(下稱「e 平台」)的先導計劃。他鼓勵委員及市民透過 e 平台，將司機駕駛時的違法行為，如把車輛停泊於巴士站或禁區的錄像提交警方作檢控之用。他表示由於南區的面積較大，警方在收到投訴後需時到達現場，屆時違泊車輛可能已離開，因此他鼓勵目擊者透過 e 平台提交違泊片段，協助警方事後向該車主發出傳票。

11. 主席請運輸署代表作出回應。

12. 蘇永健先生回應表示，署方一直於南區尋找合適的地點增加泊車位，例如於 2019 年 11 月在利南道新增兩個貨車泊車位。署方亦關注行人過路處違泊或違例上落客貨的安全問題，並會檢視及考慮設立不准停車或上落客貨的禁區，以免行人視線受阻及造成危險。署方會按照個別情況，考慮適合的改善措施。

13. 主席請委員發表意見。

14. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 俞竣晞先生表示，南區違泊的情況普遍，其選區海怡東經常有車輛通宵違泊在緊急車輛通道上，帶來潛在危險。他多次與警察公共關係科聯絡，亦得悉警方有進行執法行動，但由於泊車位不足及定額告票罰款較低，部份車主依然在區內違泊，因此他希望警方加強執法。他續指出警方曾於年初一在海怡東進行針對違泊的執法行動，但平日的執法行動則較少，他認為除新年等大型節日外，警方平日亦應加強執法；
- (b) 梁進先生表示，他於 2019 年 5 月 15 日收到海灣區居民有關汽車噪音的投訴，懷疑是由淺水灣道的非法賽車所引致，因此曾於 5 月 15 日凌晨一時、5 月 18 日凌晨二時半、6 月 9 日凌晨五時及 6 月 15 日凌晨一時到現場視察，卻發現發出噪音的車輛車速不高，他曾向警方反映有關情況，但由於執法困難，而且駕駛者已熟悉警方設置路障的位置，故成效不大，他建議警方改變設置路障的位置。他續表示淺水灣道 69 號麗景道的違泊問題嚴重，而且路面狹窄，若有任何擠塞，緊急車輛將無法通過，後果不堪設想。他指出該處為私人路段，警方難以執法，而私人住戶亦無法解決違泊問題，因此有關部門應採取積極行動，正視問題；
- (c) 黃銳熿先生同意梁進先生對非法賽車及改裝車輛的意見。他表示香港仔海傍道的居民晚上經常受到車輛噪音滋擾，他曾於凌晨二時到現場視察，發現有關車輛的行駛速度不高，故詢問有關部門能否提供改裝車輛的相關資訊，例如對改裝車輛的限制或驗車安排，以及改善針對非法改裝車輛的執法情況。交通督導員人數方面，他指出南區面積較大，難以理解西區警署與南區共用 14 名督導員的原因，並認為南區只有七名督導員並不足夠。他續表示漁光道漁暉苑的出口設有巴士站及緊急車輛出口，惟該處經常出現違泊情況，因此他希望有關部門提出改善措施，避免違泊車輛阻礙緊急車輛出入。他亦曾向警方反映香港仔大道聖伯多祿堂巴士站轉彎位的情況，指出該處本屬四線行駛路段，但違泊情況出現後只剩下兩線行駛，某些車輛轉

彎時亦可能會越線，因此他希望警方加強執法，並希望運輸署採取改善措施；

- (d) 陳炳洋先生表示，他所屬的鴨脷洲北區面積較小，若某些路段的交通瓶頸位置有車輛違泊，會導致整區道路擠塞。他續表示鴨脷洲北於週末期間有不少外來車輛，導致違泊問題出現。他曾去信香港仔警署反映悅海街及鴨脷洲大街 96 至 150 號的違泊問題，並提供違泊的日期及時間，警方其後曾進行執法行動，發出的定額告票數字亦有所增加。e 平台方面，他詢問市民提供的影片是否足以讓警方作出檢控、市民是否需提供違泊日期及時間等資料，以及警方回覆投訴人所需的時間。他續詢問運輸署會否增設黃色方格路口，以紓緩違泊情況；
- (e) 司馬文先生認同立法會應提高違泊的定額罰款，並表示雖然使用公共交通工具的乘客較使用私家車的人士多，但警方亦需加強打擊私家車的違泊行為。泊車位供應方面，他表示除增加泊車位外，香港亦需制定完整有效的泊車及運輸政策，否則在繼續容許每天約 24 萬輛的內地汽車駛進香港的情況下，將會有更多違泊問題出現，他希望運輸署考慮是否繼續開放香港的關口，並回應會於何時提高汽車首次登記稅。他對警方的執法行動提出疑問，指出以其所屬的薄扶林區為例，當遇到違泊車輛時，警方會響起警報器，讓違泊司機駛走車輛，但有關的司機經常在等待警方離開後便回到原本的地方繼續違泊。他指出警方只是選擇性地向部份違泊車輛發出傳票，並認為警方應即時向違泊車輛發出傳票及一視同仁地執法。他續建議警方增設電子器材監察違泊情況，並指出警方在發傳票的行動上較為被動，強調警方必須作出改善；
- (f) 潘秉康先生以圖片顯示華貴曾出現長達一公里的違泊車龍，情況嚴重，警方雖然曾於 12 月發出 70 多張告票，但部份車輛仍然長期違泊，而在農曆新年期間的違泊車龍更延伸至興偉工業中心。他表示華貴只有一條道路進出，違泊車輛會令城巴服務受到影響。他續指出華貴的泊車位月租約為 2,800 元至 3,200 元，因此駕駛者可能會選擇違例泊車而不租用泊車位。他建議警方提高罰款額，並加強突

擊執法，以免華貴的車主在通訊群組中互通消息，甚至在報案後提醒其他車主移走違泊車輛，浪費警力；

- (g) 林玉珍女士 MH 表示，香港的違泊問題嚴重，例如利南道及鴨脷洲邨巴士站的違泊車輛令行人視線受阻，容易造成危險。而鴨脷洲橋道近利福樓行人道雖然只有十個電單車車位，卻有 40 多輛電單車違泊，因此她希望警方及各部門加強合作，嚴正執法。非法改裝車輛方面，她指出鴨脷洲邨的居民在凌晨時份曾被香港仔海傍道的非法改裝車輛發出的噪音滋擾，希望警方能加強執法，她續詢問南區的七位交通督導員與警方就發出定額罰款告票的分工安排；
- (h) 彭卓棋先生 表示，違泊問題於赤柱區的旅遊景點（尤其是假日期間）同樣嚴重，他曾去信運輸署反映問題，當時署方回覆指曾於 2019 年 12 月派員巡視，發現路面的車流量雖然比平時多，但未有因大型活動而導致阻塞，行車大致暢順，他詢問運輸署及警方會否在舉辦大型活動前先與當區議員商討解決方案。他續表示馬坑邨有不少居民向他投訴行人道的違泊情況嚴重，阻礙長者的輪椅通過。他續指出赤柱區的電單車泊車位嚴重不足，而運輸署將會在黃麻角道增加一個電單車泊車位，故詢問署方會否繼續增加電單車泊車位。執法方面，他表示現時由西區警署的警務人員同時在南區執法，詢問警方會否為南區獨立執法；
- (i) 袁嘉蔚小姐 表示，警方沒有提供於田灣嘉禾街巡查的相關資料，她向警方查詢後得悉由於沒有收到有關投訴，因此警方沒有在嘉禾街作重點執法，但她指出嘉禾街的兩旁為商舖，有大量貨車停泊，影響行人安全及造成阻塞，故建議警方留意嘉禾街的違泊情況。她認同不能單靠警方打擊違泊行為，故詢問運輸署會否有其他改善措施，例如實施停車場租金管制，以免車主為節省停車場租金而選擇違泊。她亦曾與運輸署討論增設電單車泊車位的事宜，明白署方需考慮地下喉管及規劃等因素，但她建議署方與有關部門加強溝通，以便在南區各處增加泊車位。e 平台方面，她詢問平台與 1823 熱線的分別、投訴人是否需提供個人資料、警方的回覆時間、平台是否已正式啟用；

- (j) 陳欣兒女士表示，南灣的泊車位不足，違泊問題嚴重，建議運輸署考慮善用船廠附近的空置土地或旅遊巴大型車位，為南灣增設私家車泊車位；以及
- (k) 林德和先生表示，e 平台現已啟用，他知悉投訴人舉報時需提供個人資料，但他於作出舉報後，至今仍未收到警方回覆。他指出涉及行人道的違泊問題大多依靠照片舉報，若警方需時數天才處理，違泊車輛很大機會已離開，效果成疑。他續指出警方的 e 平台宣傳單張僅提供電話、Line、微信及短訊的聯絡方法，建議警方加入 Whatsapp 及 Telegram，令 e 平台更有效率。

15. 主席請警務處代表作出回應。

16. 楊國聰先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 他理解各區均存在違泊問題，但警方人手有限，難以在南區所有地方執法，而南區亦橫跨西區警區分區、香港仔分區及赤柱分區的管轄範圍，現時南區的七個交通督導員屬西區警區，他會在有需要時（例如在區內進行派米活動及舉辦香港仔中心舞火龍等大型活動時）調配交通督導員及警員至有關位置；
- (b) 農曆新年期間，警方會作重點執法，但由於人手問題，未必能處理所有地區的違泊問題。他指出警方於年初一在香港仔發出 200 多張告票，警方會按照實際交通情況、人手資源及警務優次優先處理違泊問題較嚴重的地區，警方亦會進行突擊執法，並預先安排拖車拖走違泊車輛，以打擊違泊問題和加強執法成效及阻嚇性；
- (c) 於數年前開始，警方在進行違泊執法行動前已不會作預先警告，而是會按違泊車輛的狀態及情況定次序進行執法，並同時考慮人手、時間及路面空間等因素，警方會繼續研究執法策略，以加強其成效及阻嚇性，以免違泊車輛堵塞道路；
- (d) 警方會於進展報告提供南區違泊的有關數據，但他表示如警方長期於同一位置執法，車主會互通消息，盡早離開，

導致票控數字銳減，並加劇鄰近地區的違泊問題，因此他建議委員按照個別街道的情況，透過報案室、e 平台及 1823 熱線等渠道向警方提供違泊資料；

- (e) 警方感謝委員支持增加違泊罰款金額、建議調整停車場租金及控制車輛增長；
- (f) 《道路交通（泊車）規例》（第 374C 章）並不適用於私家路，警方不能票控違泊於私家路的車輛，因此只能透過私家路的擁有人處理有關路面的情況，但警方會處理緊急車輛通道的違泊問題，以免影響緊急服務，他亦呼籲委員鼓勵車主合法泊車；
- (g) 在改裝車輛的噪音問題方面，雖然很多時候警方於接報後立即到場亦難以成功截獲有關車輛，但委員及市民可於運輸署的網頁填寫相關表格，提供涉事車輛的牌照號碼，由運輸署強制要求車主驗車；
- (h) 非法賽車問題由港島總區交通部執行及管制組負責處理，他會向有關組別反映南區的問題；
- (i) 他解釋 e 平台及 1823 熱線的功能，指出透過 1823 熱線舉報的市民大多不願出庭作證，因此警方只能備悉市民的意見，計劃將來加強執法，但假若市民願意作證，警方的港島總區交通調查組會跟進調查，並在證據充足的情況下作出檢控；同樣情況亦適用於 e 平台，假若投訴人或委員願意作證，並提供有關的照片或影片舉證，所屬警區便可進行執法行動，解決違泊車輛阻塞禁區或巴士站的問題。他會跟進委員在 e 平台舉報後沒有收到警方回覆的問題，並解釋在一般情況下警方會於一星期內回覆；
- (j) 警方短期內會有針對利南道違泊問題的執法行動；
- (k) 由於其他車輛對路面造成阻礙的問題較電單車嚴重，因此警方會優先處理相關車輛，然後再處理電單車違泊問題；
- (l) 他建議委員透過 e 平台舉報宣傳單張上提及的交通罪行，並解釋警方的定額罰款告票分為兩種，而宣傳單張上

提及的皆為控告司機的罪行，當中的「不小心駕駛、危險駕駛」等類別屬傳票罪行，由法庭審訊；至於違泊於行人道及非禁區位置的車輛，由於法例所限，警方只能於現場即時發出告票，不能作事後檢控，因此 e 平台並不適用於有關情況；

- (m) 警方備悉赤柱的違泊問題，該區主要由赤柱分區負責，其他地區（如海洋公園及區內學校）於大型節日期間亦會舉辦活動，因此警方需安排適當人手處理各區的違泊問題；
- (n) 有關田灣嘉禾街的違泊數據，他指出進展報告內的街道位置由上屆委員會建議，而警方是按照委員會的建議位置提交數據，委員可建議新的街道位置；
- (o) 行車記錄儀的片段有助車主向 e 平台作出舉報，因此他呼籲車主提供證據及出庭作證；
- (p) 執法時間方面，警方會參考市民的意見，因此在週末清晨等時段亦會進行執法；以及
- (q) 有關重點交通執法項目，警方於 2019 年已加入打擊巴士站違泊的項目，以免出現乘客於路中心上落巴士的危險情況，警方亦已於西區進行 60 多次拖車行動，比去年增加超過百分之五。

17. 主席請運輸署代表作出回應。

18. 蘇永健先生綜合回應如下：

- (a) 泊車位供應方面，運輸署會要求新發展計劃提供規劃標準上限的泊車位數量，以確保有足夠供應。現有發展方面，署方會盡量利用路邊的合適位置或空置土地，以短期租約方式作停車場用途，並會加強與其他部門合作，處理泊車位與公共設施位置衝突的問題；
- (b) 署方可與委員及警方商討個別地區於大型節日的泊車安排；以及

- (c) 署方只可於路口增設黃格，而漁暉苑的巴士站位置一向禁止其他車輛停泊，署方會考慮於另一邊的出口增設「請勿停車」等標示提醒駕駛者。

19. 張國輝先生補充表示，運輸署理解路邊違泊的車輛會影響行人視線，因此署方會在合適的行人過路處增設有助改善行人視線的設施，署方在推行相關政策前會先與有關委員商討。車輛數目增長方面，他表示政府會從多方面探討，應對車輛增長及針對違泊的改善措施，署方會適時諮詢公眾。

20. 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) 司馬文先生詢問運輸署尋找新泊車位置的程序，及委員能否就電單車泊車位的選址向運輸署提供建議，並詢問警方會如何與薄扶林的私人屋苑合作，收集打擊違泊及非法賽車的所需資料；票控方面，他希望警方承諾嚴正執法，並加派人手、善用時間及資源，避免長期響起警報器提醒附近違泊車主及對周邊居民造成滋擾。他建議警方嘗試在薄扶林採取更有效的方法打擊違泊問題，並建議運輸署與有關部門研究如何控制汽車增長，在泊車位置及路面空間有限的情況下，署方應考慮短期關閉內地關口及其他減少路面汽車數量的措施；
- (b) 梁進先生表示，警方不能就私家路的違泊行為進行執法，但假若違泊車輛阻礙緊急通道，警方應採取執法行動。他指出南灣道曾出現類似情況，希望警方跟進，尤其在區內較狹窄的道路嚴正執法。他續詢問警方對非法賽車的定義，指出某些造成噪音的車輛可能並沒有超速；
- (c) 彭卓棋先生表示，警方提及希望透過票控令車主移走違泊車輛，但他指出票控的意義在於阻嚇有關車主不再違泊，因此警方應嚴正執法。他續指出搜證方面，e 平台的原意是提升警方的執法效率，但若投訴者需提供有關證據及出庭作證，投訴者便需同時承擔舉證責任，他詢問警方是否有其他方法改善這問題；
- (d) 潘秉康先生表示，西區警署於 1 月 18 至 24 日曾採取執法行動，票控違泊及於禁區上落客貨的駕駛者，並拖走造成

危險的車輛。他詢問警方在該期間曾否於南區拖走違泊車輛、就違泊進行執法的位置及數字，以及拖車的成效，他歡迎警方於華貴加強執法。有關增設停車場的建議，他指出華貴附近有一幅 2 470 平方米的空地已於 2019 年 3 月 31 日交還予政府，但招標工作一直延誤至今。他建議有關部門善用有關土地作停車場用途；

- (e) 黃銳熿先生認同警方應嚴正執法，他指出香港仔市中心設有上落客貨位置，但香港仔大道（匯豐銀行後的位置）的違泊問題嚴重，令鄰近店舖的貨車被迫在聖伯多祿堂外的巴士站上落客貨，而內街的貨車甚至要佔用小巴士的位置，因此他希望警方的重點執法項目能顧及上落客貨位置，並解決違泊車輛於警方離開後重佔巴士站前後空間的問題。他續指出警方曾於漁光道驅趕違泊車輛，但沒有進行票控，故希望警方加強票控，阻嚇違泊車主。他續表示漁光道只有六個電單車泊車位，但經常被棄置車輛佔據，他於 1 月作出投訴後問題仍未有改善，希望有關部門作出跟進；
- (f) 林玉珍女士 MH表示，運輸署將於利南道增設兩個貨車泊車位，她詢問署方會於何時檢討車位的成效及研究泊車位的目標車輛類別。她續詢問南區的七個交通督導員與警方就發出定額罰款告票的分工；
- (g) 黎熙琳女士建議警方與房屋署就華富的違泊車輛作聯合行動，並希望委員收集各區的違泊黑點，以協助警方加強執法；以及
- (h) 陳炳洋先生表示，鴨脷洲大街於平日的午餐時間及週末中午至下午時份經常有外來車輛違泊，他希望鴨脷洲的違泊問題得到改善，以免導致全區交通癱瘓。他續表示 e 平台的成效似乎與 1823 熱線相似，兩者均要求投訴人提供人證及照片等證據，因而減低市民舉報的意欲。

21. 主席請警務處代表作出回應。

22. 何雋軒先生綜合回應如下：

- (a) 警方會嚴正執法，但在資源有限及違泊問題普遍的情況下，警方需考慮執法成效，如警方在道路擠塞的情況下繼續向違泊的駕駛者發出告票，只會令交通擠塞的問題更嚴重，因此警方會根據實際情況、人手資源及緩急次序作重點交通執法；
- (b) 他解釋交通督導員只可向違泊車輛發告票，而警方則有較大權力，可檢控涉事司機，警方暫時未能提供交通督導員及警方的執法數字；
- (c) 警方明白要求舉報人士提供人證物證可能會降低 e 平台的成效，但警方需按照法例規定收集相關資料；以及
- (d) 長期措施方面，警方會考慮善用閉路電視等科技協助執法，亦會先進行公眾諮詢。

23. 主席請運輸署代表作出回應。

24. 蘇永健先生回應表示，署方會善用路面空間，尋找合適位置增加路面泊車位或上落客貨位，例如淺水灣海灘道的旅遊巴上落客位及田灣的短期租約停車場，署方主要利用閒置土地作短期租約停車場，並由地政總署負責招標。轉換現有泊車位的車輛類型方面，署方理解私家車的泊車需求殷切，但署方會優先研究貨車及旅遊巴等商用泊車位，檢視有關車位的使用率，再探討轉換為私家車泊車位的可行性。

25. 張國輝先生補充表示，署方會從多角度探討改善香港交通問題的措施，並會適時諮詢有關持份者。對於電單車泊車位被棄置車輛佔據的問題，他表示署方一直與有關部門採取聯合行動，委員可透過電郵聯絡署方，以便作出跟進及善用現有的泊車位。署方一直關注鴨脷洲大街的交通流量，並願意與當區議員商討改善方案。

26. 梁進先生表示，南風道的電單車泊車位長期被棄置車輛佔用，引起當區居民關注，他曾向路政署、運輸署及警方反映，但問題仍未得到改善，他希望有關部門作出跟進。

27. 主席請警務處代表作出回應。

28. 楊國聰先生綜合回應如下：

- (a) 西區警區現正於南區執行「30 分鐘後向違泊車輛發第二張告票」的政策，並於 1 月 18 至 24 日期間進行打擊違泊行動，共拖走兩輛違泊車輛，並預先透過傳媒公布警方的執法計劃，以收阻嚇成效；
- (b) 警方已提醒執法人員同時留意巴士站前後位置的違泊問題，以確保行人安全；
- (c) 警方過往曾於鴨脷洲大街拖走違泊車輛，但警方需同時顧及其他地區的情況，適時考慮重點執法的位置；
- (d) 私家路方面，他重申警方會票控或拖走阻礙緊急車輛通道的違泊車輛，而私家路的一般違泊問題則須由私家路擁有人處理；以及
- (e) 棄置車輛方面，參考 2000 年審計報告的建議，警方曾與地政總署商討分工安排，相關檢控工作由地政總署負責，警方只負責拖走在公共及私人道路上構成即時危險或嚴重阻礙的棄置車輛，並沒有檢控權力。根據警方內的部指引，棄置車輛是指表面骯髒破爛及最少於同一地點擺放 72 小時的車輛，警方會在轉介個案予地政總署前確定有關車輛符合指引定義且未被通緝。

29. 陳炳洋先生請警方執法時將投訴人的身份保密。

30. 主席總結表示，南區的違泊問題可歸咎於泊車位供應及執法人員不足，他建議有關部門除研究增設泊車位外，亦應檢視現有泊車位的租金問題。執法方面，他指出違泊問題存在已久，希望警方能改善人手安排、簡化市民舉報程序及加強執法，以改善南區的違泊問題。

(會後備註：根據運輸署資料，截至 2019 年 12 月 31 日，本港共約有 77 萬個泊車位，可供約 75 萬輛領有牌照的私家車、商用車輛和電單車停泊。)

議程二： **關注公共交通服務的安全問題**  
(此議題由司馬文先生及林德和先生提出)  
(交通文件 2/2020 號)

---

31. 主席請司馬文先生及林德和先生簡介議題。

32. 司馬文先生指出 2019 年南區的交通意外共涉及 75 輛專營巴士、96 輛的士、52 輛私家小型巴士、16 輛專線小巴，以及兩輛公共小巴。他表示淺水灣道和薄扶林道是區內危險的道路，前者道路狹窄，而薄扶林道上的車輛行駛速度不一，部份駕駛者甚至會在快線或巴士站停泊。即使薄扶林道的車速限制為每小時 50 公里，但礙於其道路設計，該路段的車速普遍較高，因此駕駛者需接受足夠的訓練，以應付較困難的路段，從而減少交通意外。他詢問運輸署會否考慮對巴士、小巴及的士司機進行定點檢查，監察司機的駕駛行為。他續表示運輸署推行的駕駛教育活動並不足夠，因此需要各方合作，針對區內某些較困難的路段制定改善措施。假若部門無法改善薄扶林道及區內山路的問題，便應加強訓練駕駛者應對這些較困難的路段，以減少交通意外。

33. 林德和先生簡介議題如下：

- (a) 假若有關部門在交通意外發生後才作出跟進，後果將不堪設想。他表示薄扶林道及淺水灣道有不少彎位及斜路，情況頗為危險。他引述運輸署的書面回應，指出署方已在薄扶林道及薄扶林水塘道路口的過路處延長雙黃線及加裝路牌。他認為區議會已就此交通黑點討論多時，而居住在附近香港大學宿舍的學生亦經常投訴橫過有關路段的危險情況，因此他認為有關部門不應在出現人命傷亡後才作出跟進。另外，他詢問南區有沒有其他潛在的交通黑點；以及
- (b) 他指出置富、薄扶林及石排灣等地區沒有鐵路覆蓋，居民十分依賴路面公共交通工具，因此司機的道路安全意識尤其重要。他續指出區內的小巴偶而會出現「飛站」、切線、高速行駛，或司機之間互不禮讓的情況，釀成危險。他指出大部份司機均了解交通安全意識的重要性，但問題在於司機是否願意執行。他詢問運輸署定期對小巴公司推行安全駕駛教育的成效，以及署方會如何提升司機的交通安全意識。

34. 主席提醒各委員會議時間有限，希望各部門代表及委員的發言盡量精簡。

35. 主席請警務處代表作出回應。

36. 楊國聰先生回應表示，按照運輸署訂定的準則，交通黑點可分為兩種：第一種是根據交通意外受傷的人數而定的交通黑點（於一年內發生六宗或以上涉及行人受傷，或一年內發生九宗或以上有人受傷的交通意外），而第二種是導致死亡的交通黑點（五年內發生兩宗或以上導致死亡的交通意外）。根據運輸署就二零一九年第二季公佈的最新數字，南區並沒有交通黑點。

37. 主席請運輸署代表作出回應。

38. 韓祖耀先生回應表示，根據署方了解，專營巴士營辦商均非常注重司機的駕駛態度及道路安全。專營巴士營辦商會為新入職的司機提供課程，亦會為現職司機提供複修或矯正課程，以提升其交通安全意識。署方會定期透過不同渠道向其他公共運輸營辦商作出宣傳，並會進行定點調查，以便就個別巴士或小巴司機的駕駛態度作出跟進。

39. 主席請委員發表意見。

40. 彭卓棋先生表示，赤柱及石澳區的交通意外問題嚴重，當中石澳道一帶於 2019 年發生 61 宗交通意外，其中 37 宗涉及道路使用者受傷，一宗為致命交通意外。他指出該路段的彎位曲折，而他早前亦曾與路政署及地政總署商討修剪路邊雜草的問題，以免影響駕駛者視野，希望有關部門作出跟進。他續指出過往已有不少委員就此路段提出意見，因此他請有關部門落實具體行動或改善措施。

41. 主席請警務處代表作出回應。

42. 楊國聰先生指出除駕駛技術外，超速亦是影響道路安全的因素。他表示會請港島總區交通部執行及管制組考慮在石澳道增設偵速攝影機行動，但他指出該路段適合安裝偵速攝影機的位置不多，而有關組別亦需衡量器材及人員安全等問題。他會向有關組別反映委員的意見，期望行動能收阻嚇作用。

43. 主席請委員發表意見。

44. 彭卓棋先生補充表示理解警方執法的困難，但他續指出由於赤柱及石澳區的道路狹窄，部份車輛可能會越線行駛，他希望能與警方討論如何執法。

45. 主席請警務處代表作出回應。

46. 楊國聰先生表示，警方的 e 平台可協助解決有關問題。他鼓勵市民如發現有駕駛者越線行駛或駕駛態度不良，可利用行車記錄儀拍攝的片段作為證據，透過 e 平台舉報有關個案，並出庭作證，以對涉事司機起阻嚇作用。至於巡邏及監察超速方面，他會要求交通部增加巡邏次數，以減少意外發生。

47. 主席總結表示，雖然南區沒有交通黑點，但並不代表沒有交通意外。雖說現時各公共交通工具營辦商均有為員工提供培訓，以加強司機的安全意識，但他促請署方同時增加對私人汽車的定點檢查，並加強教育及宣傳。另外，他請警方於會後就加設偵速攝影機的事宜提供答覆。

（會後補註：會後，西區警區已經將委員會關注石澳道車輛超速可能會引致交通意外的意見，反映給港島總區交通部執行及管制組，並同時轉達了委員會希望警方考慮增加偵速攝影機行動的意見。）

**議程三： 要求改善黃竹坑道（港鐵海洋公園站外）的交通**  
**（此議題由梁進先生提出）**  
**（交通文件 3/2020 號）**

---

48. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)公共關係經理－對外事務楊莉華女士。

49. 主席請梁進先生簡介議題。

50. 梁進先生表示，港鐵海洋公園站的停車場於週末期間經常泊滿，車輛需排隊進入停車場，甚至泊在停車場外，令車龍伸延至巴士站，阻礙巴士進出，造成危險。他於會前曾與港鐵及運輸署代表會面，討

論上述問題的應對方法，包括改善停車場的入口，讓駕駛者有更多空間排隊，或加派工作人員指示輪候的駕駛者離開，以免阻塞交通。此外，該處交通燈後的彎位經常有小巴及的士停泊，令其後的駕駛者收掣不及，造成危險，他請有關部門就海洋公園站停車場提出改善措施。

51. 主席請港鐵作出回應。

52. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (a) 港鐵早前曾與梁進先生及運輸署代表進行實地視察，港鐵將會從兩個方向改善駕駛者停車等候的情況。首先，當停車場已泊滿車輛時，停車場的保安員會勸籲正在排隊進入停車場的駕駛者離開。另外，港鐵會考慮進一步加設文字告示，勸籲駕駛者在停車場已泊滿時不要逗留等候；以及
- (b) 停車場外的地方為公家路，有關安排會留待相關政府部門回應。

53. 主席請運輸署代表作出回應。

54. 洪子軒先生綜合回應如下：

- (a) 署方的「出行易」應用程式有提供停車場的相關資訊，讓市民預先了解車位狀況，以便作出相應的安排。署方亦會與港鐵合作，探討合適的交通措施；以及
- (b) 有關轉彎位後停泊的問題，署方正研究具體改善方案，並會於會後與委員交代研究結果。

55. 主席請委員發表意見。

56. 司馬文先生表示，海洋公園站停車場顯示泊車轉乘模式的成功及其受歡迎程度。他詢問署方及港鐵能否提供有關停車場泊滿車輛的頻密程度、停車場是否有足夠的泊車位置，以及海洋公園站是否需要更多泊車空間等數據，他期望運輸署及港鐵就停車場作出相應計劃。另外，他注意到該處的巴士車廠附近有不少私家車停泊，他認為是現

時海洋公園站的泊車空間不足所致，建議運輸署及港鐵考慮增加泊車設施，以推廣泊車轉乘模式。

57. 梁進先生詢問除了於停車場出入口加派督導員外，港鐵會否於停車場內加派指揮人員或加設指示牌，以提醒駕駛者於停車場出入口停車等候有機會導致交通意外。他詢問如建議措施無助解決問題，是否只可尋求警方的協助。他感謝運輸署於相關位置增設斑馬線，但他指出不少行人(尤其是長者)會因一時之便而不使用斑馬線橫過馬路，在有車輛阻礙視線的情況下容易釀成意外，因此他希望港鐵提出解決方案。他對港鐵泊車轉乘的措施表示贊同，惟期望將來的停車場能提供更多泊車位。

58. 主席請警務處代表作出回應。

59. 楊國聰先生綜合回應如下：

(a) 由於海洋公園站停車場的出入口位置並非禁區，而駕駛者因等待進入停車場而於該處停留的解釋合理，因此警方難以執法。如駕駛者在警方呼籲後離開，而隨後的車輛繼續排隊，更有可能造成插隊的情況。但假若車輛停泊在巴士站位置，警方則可以按照指引向駕駛者發出告票，若市民遇到上述情況，可以向警方尋求協助，警方會盡量呼籲駕駛者離開；以及

(b) 車廠泊車位方面，他指出現時城巴車廠有 40 至 50 個空置車位供前往海洋公園的旅遊巴停泊，以免車輛泊滿香葉道。但近期旅遊巴的數量減少，導致不少車位閒置，而該等車位現時只可供旅遊巴停泊之用，相關部門正考慮將私家車納入可停泊的車輛類別，但有關改變土地用途的程序可能需時兩至三年。

60. 主席請運輸署代表作出回應。

61. 洪子軒先生重申，署方會就新發展項目要求有關機構盡量提供規劃上限的泊車位數量，以滿足駕駛者需求，並會繼續跟進現時的情況。

62. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 黃銳燴先生表示，海洋公園站外的泊車情況與香港仔南寧街停車場的情況相似，當車輛等候進入停車場時，會阻塞後面的交通。他表示南區的泊車位不足，並詢問運輸署會否向私人營辦商收集區內泊車位數據，以完善「出行易」應用程式；
- (b) 司馬文先生詢問海洋公園站停車場的營運商及運輸署能否向委員會提供定期報告，記錄停車場在各個時段的使用率，以及泊滿車輛的時數，以便委員會根據相關資料向政府作出建議，在海洋公園站外停車場提供額外的泊車位；以及
- (c) 梁進先生詢問港鐵是否已實施派駐督導員的措施，以及會於何時加設指示牌。

63. 主席請港鐵代表作出回應。

64. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (a) 停車場泊滿車輛時，港鐵會安排停車場保安員勸籲駕駛者離開。而最近數月有關停車場泊滿的情況較少，但港鐵會繼續密切留意情況，當停車場泊滿時，港鐵會放置指示牌，亦會安排停車場職員盡快到達出入口協助等候的駕駛人士；以及
- (b) 停車場的使用情況方面，港鐵一直與相關的政府部門保持聯繫，若委員需要相關資料，港鐵會與相關部門商討如何以合適的渠道提供。

65. 主席總結表示，由於前期規劃不足，導致海洋公園站停車場的泊車位數目未能滿足需求。雖然海洋公園站停車場現時的使用量較低，但港鐵及有關部門應及早考慮將來使用量增加的可能性。除加派督導員及透過「出行易」應用程式提供有關資訊外，他請港鐵及有關部門提出其他改善措施，並希望改變城巴車廠土地用途的程序能加快進行。

議程四： 南港島綫的不平衡車費  
(此議題由黎熙琳女士提出)  
(交通文件 4/2020 號)

---

66. 主席請黎熙琳女士簡介議題。

67. 黎熙琳女士簡介議題如下：

- (a) 「不平衡車費」的問題早於 2007 年地鐵與九廣鐵路(下稱「九鐵」)合併時已經出現，但港鐵過往於啟用新路綫時一直沒有處理。屯馬綫一期即將正式通車，隨著新路綫的啟用，她預料車費問題將陸續出現。她表示按車程距離而訂的車費結構，車資理應與乘車距離掛勾，但南港島綫(東段)三年前正式通車時，傳媒已指出其票價出現「乘車距離愈遠，收費愈低」，以及「相同區域，不同價格」的問題，而問題至今仍然存在；
- (b) 港鐵的書面回覆反映票價制訂的過程由港鐵決定。她於討論文件中列舉了兩個例子：來往黃竹坑站及旺角站的成人八達通車費為\$12.7，而來往黃竹坑站及旺角東站的車費為\$15.5，她指出同樣由黃竹坑前往旺角，車費卻相差\$2.8；此外，來往海怡半島站及紅磡站的成人八達通車費為\$16.4，而來往海怡半島站及荃灣站的車費為\$15.2，後者的車程比前者長 11 公里，車費反而便宜\$1.2。她對港鐵票價結構的合理性存疑，並引述港鐵的書面回覆指「現時南港島綫各站的票價結構與其他港鐵綫一致」，反映港鐵認為「不平衡車費」的問題並不存在；
- (c) 根據港鐵的回覆，「轉綫」是影響票價的另一個因素。但她指出由海怡半島站前往黃大仙站，需由南港島綫轉乘荃灣綫，再轉乘觀塘綫，成人八達通車費為\$15.2；而由海怡半島站前往紅磡站，則需由南港島綫轉乘荃灣綫，再轉乘西鐵綫，成人八達通車費為\$16.4，她表示於上述例子中乘客同樣「轉綫」兩次，但後者的車費卻比前者便宜。她續以即將通車的屯馬綫一期為例，指出由紅磡站前往石門站的成人八達通車費為\$8，而由紅磡站前往顯徑站的成人八達通車費則為\$9.8，同樣「轉綫」一次，而且前往石

門的乘車距離比顯徑長，但前者收費卻比後者便宜，因此「轉綫」並未能合理解釋票價的釐訂機制；以及

- (d) 「不平衡車費」可歸因於兩鐵合併時並沒有認真處理車費結構的問題，她指出在兩鐵合併前，地鐵與九鐵以兩套不同的訂價方式來制訂車費，在訂定兩鐵合併的轉乘車費時，港鐵大多以「加減法」處理，即是將地鐵及九鐵的車費相加，再減去「再入閘費」，把兩套本來定價邏輯不同的車費系統強行結合為「合併票價」，導致問題出現。她表示當初西港島綫及南港島綫等新路綫正式通車時，有關的車費文件只註明「按照相若過海車程的票價結構釐訂」，反映港鐵只是按其現時的標準訂定車費表。她建議港鐵參考深圳、廣州、台北、東京、大阪等亞洲城市的鐵路公司，全面以乘車距離計算車費，達致透明及公平的原則。

68. 主席請港鐵代表作出回應。

69. 楊莉華女士回應表示，港鐵是根據 2007 年與政府簽訂的《營運協議》制定票價，港鐵須就每一條新鐵路綫的票價向立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會作出匯報，當中包括釐訂新鐵路綫的票價的準則。她表示所有港鐵鐵路綫（包括新鐵路綫的各車站）的票價，皆採用通車前港鐵市區網絡的重鐵系統當時的票價結構，當中主要視乎車程距離，但亦會考慮其他因素。她以南港島綫（東段）的非過海車程為例，指出票價計算的基本原則是參照港島綫各車站的非過海車程的票價結構；至於南港島綫（東段）的過海車程，則按照相若過海車程的票價結構釐訂，因此現時南港島綫（東段）過海及非過海車程的組合與港島綫各車站的票價結構相似。除了考慮車程距離，港鐵亦會考慮其他因素，包括市場情況及整體票價結構，她舉例以相同的車程距離而言，港鐵會考慮其他替代交通工具的車費。她指出港鐵一直堅守同一條鐵路綫的車站不會出現「短貴長平」車費的原則。就涉及「轉綫」的車程而言，由於路綫選擇和組合較多及複雜，港鐵不會以車程距離作為唯一考慮。

70. 主席請委員發表意見。

71. 黎熙琳女士感謝港鐵代表的回應。她表示即將有新的港鐵路綫通車，希望港鐵參考委員的意見，在審視票價時調整過高的車費，而非增加車費。

72. 徐遠華先生表示，一般市民認同以車程距離釐訂車費，但港鐵現時的定價機制可能會令市民感到收費不合理，亦會令港鐵在向外界公布或宣傳車費資訊時遇到困難，因此他詢問港鐵是否有針對性的解決方案或紓緩措施，例如減少考慮市場情況和整體票價結構的因素，改以乘車距離或車程時間作為主要考慮因素。

73. 楊莉華女士回應表示，港鐵每年都會進行票價調整，考慮各個車程組合的票價調整幅度。她會把委員的意見轉達有關部門，而港鐵在進行票價調整時，除了會遵守相關原則外，亦會參考委員的意見。同時，她歡迎委員繼續就個別車程票價或其調整空間向港鐵提供意見。

74. 主席總結表示，港鐵車費問題關乎民生，因此港鐵在制定票價時，除了考慮車程距離、轉綫、市場情況和整體票價等因素，亦應參考委員的意見，適當調整票價，以免市民感到收費不合理。

**議程五： 關注香港仔海傍道及黃竹坑道一帶加裝監視鏡頭  
(此議題由黃銳熿先生及徐遠華先生提出)  
(交通文件 5/2020 號)**

---

75. 主席歡迎以下代表出席會議：

(a) 運輸署交通調查及支援部-工程師/項目 2 梁思遠先生。

76. 主席請黃銳熿先生簡介議題。

77. 黃銳熿先生表示，政府在沒有發出任何通知的情況下，在黃竹坑道（香港仔警署外）及香港仔海傍道（香港仔中心三期外）的燈柱安裝監視鏡頭，引起公眾疑慮及恐慌。他引述運輸署的書面回覆指，署方曾於 2018 年 5 月就有關事宜諮詢南區區議會交通及運輸事務委員會，但他表示當時署方是就安裝行車資訊儀諮詢委員會。另外，他希望署方解釋使用鏡頭而非其他儀器的原因、安裝鏡頭後的工序，以及為何不採納其他替代方案，以釋除公眾疑慮。

78. 主席請運輸署代表作出回應。

79. 梁思遠先生回應表示，運輸署最近於黃竹坑道及香港仔海旁道的燈柱安裝視像探測器，以收集實時交通數據，包括低解像度 320 x 240 像素的交通快拍影像，署方會透過運輸署網頁、運輸署流動應用程式「香港出行易」及政府公共資料網站「資料一線通」向市民發放實時交通資訊，以便市民有效率地計劃行程及選擇合適的交通工具出行。他表示整個計劃涉及全港的主要幹線及道路，並預計有關工程可於 2020 年年底前完成，而香港仔路段的安裝工作已完成，署方在進行調校及測試後便可陸續發放相關資訊。他指出使用配備鏡頭的視像探測器有助署方收集相關交通資料，而拍攝的視頻採用低解像度亦可避免收集到不必要的資料，署方亦已向個人資料私隱專員公署提交私隱影響評估報告。

80. 主席請委員發表意見。

81. 袁嘉蔚小姐表示，由於近期的社會事件或對政府的不信任，令公眾對安裝鏡頭產生疑慮，雖然運輸署表示鏡頭的解像度較低，但她詢問署方會否在警方的要求下交出相關資料作刑事檢控用途。

82. 梁思遠先生回應表示，如警方提出有關要求，署方會如實解釋相關系統沒有錄影或記錄功能。

83. 主席表示，雖然系統現時以低解像度方式拍攝，但署方將來可改用較高解像度或具錄影功能的鏡頭。他詢問署方若這樣做，會否事先諮詢及通知區議會。

84. 梁思遠先生回應表示，由於主席提及的改動對個人私隱有重大影響，因此假若將來署方有相關計劃，會修改設計及諮詢區議會。

85. 黃銳熺先生表示，在缺乏社會共識下，署方不應繼續推行多功能智慧燈柱試驗計劃。他續指出可以利用光學雷達或熱能探測器監察交通流量，故詢問署方選擇使用鏡頭的原因，以及署方可否提供鏡頭拍攝的圖片。

86. 梁思遠先生回應表示，署方於燈柱安裝探測器的計劃與智慧燈柱試驗計劃存在差別，市民現時可直接看到燈柱上的探測器的方向及位置。他指出委員提及的替代方案暫時未能提供快拍影像，並表示黃

竹坑道及香港仔海旁道的安裝工程已完成，但現時未正式啟用。署方在香港其他已啟用視像探測器的主要幹線及道路所收集的資料，已透過流動應用程式「香港出行易」和政府公共資料網站「資料一線通」發放，相關影像主要用於監測路面狀況。

87. 徐遠華先生詢問署方會於何時正式啟用黃竹坑道及香港仔海旁道的鏡頭，以及會否在南區其他路段安裝同類的鏡頭。

88. 梁思遠先生回應表示，署方現正進行調校及檢查數據準確度的工作，預計可於 2020 年第三季啟用服務，向公眾發放有關資訊。

89. 羅健熙先生表示，署方在區議會休會期間及未通知區議會的情況下進行鏡頭安裝工程，引起公眾疑慮，因此希望署方將來能避免類似情況。他續指出交通及運輸事務委員會曾於 2018 年 5 月 21 日討論由柴文瀚先生提出的安裝行車時間顯示系統的議程，與本議題並沒有太大關係。他建議署方向委員介紹系統的配件，增加公眾對有關工程的信任。

90. 梁思遠先生回應表示，署方於 2018 年年中已開展有關工程，並計劃於 2020 年年底前完成。安裝視像探測器的次序由承建商安排，故工程進度與區議會休會並無關係，而署方會按照既定程序就封路等安排作出申請。他續表示署方曾於 2018 年 4 月以傳閱文件的方式提及安裝新增的交通探測器、行車時間顯示系統及行車速度屏（交通文件 14/2018），當中提到交通探測器會分兩期安裝。而行車時間顯示系統亦會運用不同位置的交通探測器所收集的資料，計算及顯示由香港仔前往金鐘的不同路線的相應行車時間，如委員要求其他相關資料，署方可於會後作補充。

91. 主席詢問署方會否因應現時社會對政府不信任的情況，重新考慮系統的啟用時間以及會否再次進行諮詢。

92. 梁思遠先生回應表示，如有需要，署方可以傳閱文件方式向委員發放南區探測器所拍攝到的影像作參考。系統的啟用時間方面，在公眾沒有憂慮的大前提下，署方計劃於工程完成後盡快為市民提供服務。

93. 主席詢問可否理解為假若區議會對系統有疑慮，署方會在啟用系統前重新考慮有關意見。

94. 羅健熙先生表示，交通文件 14／2018 的主要內容為安裝交通探測器、行車時間顯示系統及行車速度屏等事宜，當中包括擬議安裝交通探測器的地點，但並未有提及安裝鏡頭。他表示記憶中，當時委員會的會議討論中亦沒有提及安裝鏡頭，因此他要求運輸署釐清有關計劃是否曾有所改動，並向區議會作出交代。
95. 梁思遠先生回應表示，署方樂意解答委員的疑慮。
96. 主席請運輸署釐清相關工程是否曾經有所改動。
97. 黎熙琳女士詢問運輸署在未釋除公眾疑慮前會否考慮延遲系統的啟用時間。
98. 梁思遠先生回應表示，署方樂意解答委員的疑問。
99. 羅健熙先生表示，根據 2018 年 5 月 21 日交通及運輸事務委員會會議記錄第 39(b)段，「有關行車時間顯示系統的原理，擬議路線沿途每 500 米會安裝藍牙探測器，探測器可偵測車輛內藍牙裝置的編碼，從而計算車輛於各路線的平均行車時間。他又強調所有編碼在使用後會立即刪除」，他請運輸署作出跟進，解釋於上述會議討論的探測器與現時的鏡頭是否不同。
100. 陳炳洋先生詢問，大部份委員均對署方的計劃表示疑慮，署方會否如期實行計劃。
101. 梁思遠先生回應表示，工程現正進行中，署方會盡力解答委員的問題，以釋除委員的疑慮。
102. 主席請署方澄清，除盡力解答委員的疑問外，署方是否仍堅持於 2020 年第三季實行計劃。
103. 梁思遠先生回應表示，於 2020 年第三季正式啟用視像探測器前，署方會盡力解答委員的疑問，並會在釋除委員的疑慮後才正式啟用。
104. 主席詢問這是否代表署方在釋除委員的疑慮後才會啟用系統。

105. 梁思遠先生重申，署方會盡力解答委員的疑慮。
106. 主席表示，他理解運輸署的答覆為在釋除委員的疑慮後才會啟用系統。
107. 彭卓棋先生詢問，運輸署會否在收到市民投訴等情況下考慮暫緩工程。
108. 梁思遠先生回應表示，運輸署在收到疑問時會盡量釐清，但現時署方並沒有具體條件暫緩工程，而南區的工程進度暫未向公眾發放，署方會繼續盡力解答問題。
109. 主席總結表示，本議程的重點為視像探測器的正式啟用時間，而運輸署表示署方會在釋除委員的疑慮後才正式啟用，如委員對議題有其他意見，可提交議程再作討論。

（會後補註：運輸署正準備工程的補充資料，預計會於 2020 年年中再向委員會提供，如委員有任何疑問，署方表示會盡力解答。）

**議程六：**        **以往會議曾討論事項進展報告**  
                  **（截至 2020 年 1 月 15 日的情況）**  
                  **（交通文件 6/2020 號）**

---

110. 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**
111. 司馬文先生表示，委員會應重新考慮此項目的選址，避免選擇於三條主幹道相交的角落興建多層停車場。
112. 洪子軒先生回應表示，署方備悉委員的意見，而相關評估研究現正進行中，署方會請顧問一併考慮委員的意見。
113. 司馬文先生請運輸署回應會否考慮其他選址。
114. 洪子軒先生回應表示，由於交通影響評估研究現正進行中，如有需要，署方可於會後與委員跟進相關提案。

115. 彭卓棋先生詢問署方會否就多層停車場考慮其他選址，並請署方解釋相關原因。

116. 羅健熙先生表示，此停車場的諮詢工作已進行多年，但仍未見有新的進展，因此他希望署方正面回應項目的最新進展。

117. 張國輝先生回應表示，2019年7月開展的研究是就擬議興建的赤柱村道的多層停車場評估其交通影響，而進行有關評估研究的顧問亦會一併考慮停車場選址的關注，署方會在評估完成後再向委員會匯報研究結果。

118. 主席詢問署方預計何時可完成評估研究。

119. 張國輝先生回應表示，署方預計最快會於2020年年中完成有關的初步評估，屆時署方會再向委員會匯報。

120. 梁進先生詢問署方，評估研究是否已包括多層停車場的其他選址。

121. 張國輝先生回應表示，擬議停車場有既定的選址，但亦會在評估研究中考慮該區是否有其他合適的選址。

#### **A(4) 「人人暢道通行」計劃**

122. 黃銳熿先生表示，他得悉承辦商已完成為橫跨香港仔海傍道近南寧街的行人天橋（HF104）加建升降機的工程，但仍需於出口B的位置加建圍欄，承辦商表示相關工程預料將於3月方能完成，他欲了解相關工程的技術困難。他續表示，希望路政署向承辦商反映工程期間對附近環境衛生造成的影響。

123. 徐遠華先生表示，他得悉逸港居外的升降機加建工程已完成，但建議負責部門盡快完成附近花槽位置的美化工程，避免有關位置堆積垃圾。

124. 袁嘉蔚小姐表示，位於田灣的升降機的抽風系統未如理想，她理解在升降機內加裝空調未必可行，但她希望有關部門可在夏季前改善升降機的抽風系統。

125. 胡玉君女士綜合回應表示，備悉委員的意見，她會向暢道通行工程管理小組反映委員的意見，於會後再個別回覆委員。

（會後補註：路政署已於會後與相關議員聯絡，跟進上列事項。在 HF104 和 HF105 的工程進度方面，HF104 近香港仔中心一端出口花槽的補種植物工程已於 2 月 8 日完成，而 HF104 近香港仔海濱公園一端出口因需要補種另一品種的植物，和 HF105 近逸港居一端出口花槽的補種工程的物資供應同樣受中國內地疫情影響，承建商預計在 2020 年 3 月完成相關工程。另外，路政署會監察橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（HF134）升降機的抽風系統的運作情況，並按實際需要作出調整，以在確保使用者舒適度的同時亦可控制系統運作時的聲響在可接受的水平。）

126. 羅健熙先生建議把已完成及已開放使用的工程項目從進展報告中刪除，只保留委員欲跟進的項目。

127. 林玉珍女士 MH認同羅健熙先生的建議。

128. 主席建議從下次的進展報告起移除已完成的項目。

#### **A(5) 「人人暢道通行」第二階段計劃**

129. 陳欣兒女士表示，去年 10 月的施政報告提及計劃會擴展至租置屋邨，她詢問「特別計劃」會否有助解決利東邨東昇樓項目（HKS01）有關聖伯多祿天主教小學的地權問題，她希望路政署能提供相關的補充資料。

130. 胡玉君女士回應表示，署方的暢道通行工程管理小組將會適時向委員會匯報「特別計劃」及行人天橋 HKS01 的詳情。

（會後補註：關於行人天橋 HKS01 的加建升降機事宜，路政署現正為該行人天橋 HKS01 的兩端出口加建升降機進行勘測及與相關部門商討土地事宜。路政署會適時向委員會匯報加建升降機的勘測結果。）

#### **A(7) 海洋公園交通報告**

131. 司馬文先生表示，海洋公園的交通報告應包括園方將來的計劃。

132. 主席表示，海洋公園會每隔一次會議提交交通報告。

133. 羅健熙先生表示，海洋公園於交通報告中提供的資訊未必有用，因此他建議更新報告的內容。

134. 主席請秘書處於會後收集委員的意見，並邀請海洋公園更新相關資料。

#### **A(9) 黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程**

135. 黃銳熿先生查詢有關安裝巴士資訊顯示屏的進展。他續指出進展報告的部份內容已過時，並建議加入有關香港仔大道培德小學外過路處的交通顧問報告及相關改善措施的進展。

136. 司馬文先生建議修改進展報告的內容，移除過時的項目，並加入新增的項目，例如薄扶林南的道路改善工程及香港仔大道培德小學外過路處的情況。他建議於進展報告加入委員曾提出的事項，並希望有關部門或機構更新有關進展。

137. 主席同意司馬文先生有關移除過時項目的意見，並要求秘書處邀請委員提出欲新增的項目，以更新現時的進展報告。

138. 張國輝先生回應表示，香港仔大道培德小學外過路處的交通顧問報告於 2019 年 11 月開展，待研究有初步研究結果及改善方案後，署方會適時向委員會作出匯報，因此委員會可考慮是否需要將有關項目納入進展報告內。有關薄扶林南域多利道的道路工程，他表示現正安排公共地下設施堪探，亦會適時向委員會作出匯報。

139. 主席建議把相關項目加入進展報告，讓委員備悉有關項目的進展。

140. 司馬文先生認同主席的建議。

#### **A(10) 大潭道（水壩段）交通燈號安排及 A(11) 在南區安裝行車時間顯示系統**

141. 司馬文先生表示，運輸署會考慮放寬貨車使用該路段的限制，

但他表示大潭道及香島道的道路並未符合標準，署方應以整段路段作為考慮，而非只考慮水壩段的交通。他指出除非所有路段皆可容納大型車輛使用，否則他將反對放寬貨車使用大潭道（水壩段）的限制。

142. 洪子軒先生回應表示，相關道路限制現時只會於部份時段實施，署方備悉委員的意見，並會繼續研究大潭道（水壩段）的交通安排。

143. 司馬文先生詢問署方會否在放寬貨車使用大潭道（水壩段）的限制前先諮詢委員會。

144. 洪子軒先生回應表示，署方於推行有關的新安排前會先與委員討論，並會進行公眾諮詢。

145. 梁進先生表示，從淺水灣至大潭及赤柱的路段非常狹窄，難以容納巴士及大型貨車通過，經常造成道路阻塞，因此他希望署方認真考慮司馬文先生的建議。他續詢問有關在香島道及淺水灣道安裝行車時間顯示系統的確實位置及工程進展。

146. 洪子軒先生回應表示，署方備悉委員有關大潭道交通安排的意見。他指出署方會在香島道及淺水灣道的迴旋處安裝行車時間顯示系統，並預計於 2020 年年中開展安裝工程。

## **(B) 南區巴士路線**

147. 潘秉康先生表示，城巴突然宣布 72 號線從 2 月 10 日起調整班次，但巴士站及城巴網站並未提供相關資料。在詢問運輸署後，他得悉署方因應 12 月的交通數據而作出減班的決定，由於當時他未正式上任，對相關安排並不知情，他希望了解署方在區議會休會期間作出有關決定的原因，以及署方會否把減班後所騰出的資源留給南區其他巴士路線。

148. 盧鎮康先生回應表示，署方於 2019 年 12 月已批准城巴 72 號線班次調整的安排，在審視巴士公司的申請時，署方會按班次調整的指引處理有關申請。根據運輸署了解，城巴會於 2 月起正式調整 72 號線的班次安排，署方已敦促巴士公司留意落實有關班次調整安排的時間差異，作出改善。另外，署方備悉委員的意見，並會在訂定巴士班次調整計劃時適當考慮。他續指出城巴 72 號線主要涉及非繁忙時段的班次調整，因此行駛該路線的車輛數目沒有減少。

149. 羅健熙先生指出運輸署公共交通服務及交通管理措施報告（交通文件 7/2020 號）中提及城巴 72 號線的服務調整已於 2019 年 12 月實施，希望運輸署釐清確實日期。他續詢問署方就巴士服務調整進行公眾諮詢或於委員會討論的標準，並欲了解 2020 – 2021 年度南區巴士路線計劃的討論時間表。

150. 盧鎮康先生回應表示，署方將會向委員介紹南區巴士路線計劃的詳情，以收集委員的意見。巴士班次調整方面，署方會參考現行指引，適當審視或拒絕巴士公司提交的有關申請。

151. 主席建議署方在諮詢委員會後才公開巴士路線計劃的文件。

152. 黎熙琳女士建議署方在調整巴士服務前先與當區議員作討論。

153. 主席請署方備悉委員的意見。

#### **(E) 香港警務處及運輸署 2019 南區交通意外報告 (2019 年 11 月及 12 月)**

154. 司馬文先生表示，報告中涉及電單車的交通意外數目約佔 7.5%，而導致有人受傷的交通意外中則約有 40% 涉及電單車，他詢問運輸署是否有具體措施改善這問題，以及南區涉及電單車的交通意外數目與全港性數字的比較。

155. 警務處及運輸署表示暫未有補充資料。

156. 司馬文先生詢問運輸署能否於下次會議提供南區涉及電單車的交通意外數目與全港同類數字的比較及相關的改善方案。

157. 主席請有關部門於會後提供相關資料。

158. 楊國聰先生回應表示，警方會提供涉及電單車交通意外的成因，並與運輸署商討改善措施。

（會後補註：警方現正收集及整理相關意外資料，稍後會與運輸署商討。）

## 參考資料一 南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

159. 羅健熙先生表示，假若於相關位置提升行人路標準的建議不可行，建議委員會於討論後可考慮移除有關項目。

160. 主席表示，委員會在討論有關內容後，再作決定。

161. 司馬文先生建議各委員研究本文件的內容，並提出於各自選區內有需要改善的行人路位置，供有關部門研究解決方案及作出跟進，以保障行人安全。

162. 主席認同司馬文先生的建議。

163. 梁進先生表示，海灣區有很多位置欠缺行人路，他認為不應因有關部門表示有困難便移除相關項目。

164. 主席建議委員會稍後討論本文件的內容，繼續跟進改善行人路的方案。

## 參考資料二 南區違泊黑點數字

165. 嚴駿豪先生表示，文件中並沒有包括華樂徑，但該處經常有違泊車輛，因此希望有關部門能於該處加強執法。

166. 楊國聰先生回應表示，文件中的地點是上屆委員會建議的位置，警方在其他地區亦有執法行動。如委員欲額外了解個別街道的違泊情況，警方可向委員提供相關資料。有關 e 平台的宣傳單張，委員可於會後向秘書索取。

167. 林德和先生詢問警方有關文件中零口頭警告的情況。

168. 楊國聰先生回應表示，在推行重點執法項目後，警方不會再就違泊行為事先作口頭警告，只會作出檢控、驅趕或拖走有關車輛。若委員會同意，警方可移除口頭警告的欄目。

169. 羅健熙先生表示，由於報告與南區地區主導行動計劃有關，故詢問有關計劃會否繼續推行。

170. 鄭慧芯女士回應表示，地區主導行動計劃將繼續推行，民政事務處在擬備相關的工作計劃後會諮詢區議會。

171. 司馬文先生建議各委員就區內的違泊黑點提出建議，以供警方提供相關數字。

172. 主席請警方及委員更新違泊黑點的位置。

173. 林玉珍女士 MH建議警方按車輛類型（如私家車及電單車）提供票控數字。

174. 楊國聰先生回應表示，相關統計工作需時，但警方可與委員會再討論表格的內容。

175. 主席表示委員會可與警方就文件所包含的內容再作討論。

（會後補註：警務處就南區違泊黑點的回覆已於 2020 年 2 月 20 日電郵予議員，詳情載於 *附件一*。）

（彭卓棋先生於下午 5 時 40 分離開會場。）

#### 議程七：其他事項

176. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

#### 下次會議日期

177. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二次會議將於 2020 年 3 月 26 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

178. 議事完畢，會議於下午 6 時 23 分結束。

南區區議會秘書處  
2020 年 3 月

香港警務處  
西區警區總部  
西區交通隊  
香港德輔道西 280 號



HONG KONG POLICE FORCE

District Traffic Team  
Western District Headquarters,  
280 Des Voeux Road West,  
Hong Kong

電郵信件

南區區議會  
交通及運輸事務委員會  
主席及各委員

主席及各位委員：

### 回覆有關檢討南區違泊黑點進度報告項目

就 2020 年 2 月 6 日交通及運輸事務委員會會議中，提及委員會有打算檢討南區違泊黑點進度報告內所列地點及執法數字等項目，現回覆如下：

由於本署沒有備存個別街道的巡邏次數、違泊檢控數字等，為方便委員會了解區內某些指定地點的交通執法情況，我們將一如既往因應委員會要求而收集並提供有關項目之數字給委員會在每次會議中參考。

正如在會議中提及，我們一向會按區內各街道實際交通情況、人手資源、警務優次等，採取適當的執法行動。我們不祇會在委員會關注的地點作交通執法，亦同時會在各街道按實際情況進行相應的執法行動。事實上，警方會在所有街道上對引致意外、阻塞交通及影響香港社會的違例事項作為工作重點，採取執法行動。

西區警區一直有密切監察區內各街道的交通情況、環境特性、道路設計、車輛流量等情況，重點針對一些地點加強部署及採取執法行動。當然，我們亦會定期檢討需要重點執法的地點，以確保交通安全、避免違泊車輛對區內交通造成阻塞。

隨函附上「交通及運輸事務委員會 南區違泊黑點」及「西區警區違泊重點執法地點(南區區議會範圍)」之對照表給委員會參考。

如需要其他資料，歡迎致電 3660 6643 與本署聯絡。

香港警務處  
西區警區



交通隊主管 楊國聰

副本送：  
南區區議會秘書處  
運輸署(張國輝先生 運輸署高級工程師/南區)

2020 年 2 月 13 日

## 南區違泊黑點對照表

	南區區議會 交通及運輸事務委員會 南區違泊黑點	西區警區 違泊重點執法地點 (南區區議會範圍)
1.	域多利道(介乎西島中學至沙灣徑)	域多利道 250-313 號
2.	域多利道(介乎數碼港道至華翠街)	數碼港道 資訊道 鋼綫灣道
3.	金粟街 碧荔道	/
4.	資訊道 數碼港道	數碼港道 資訊道 鋼綫灣道
5.	置富道 置富徑 薄扶林道	7-13 置富道(介乎富昇苑與富怡苑，南行線下山方向)
6.	華富道 華景街 華翠街	/
7.	田灣海旁道至華貴巴士總站(包括附近迴旋處，小巴士及華貴停車場出入口)	田灣海傍道(華富巴士總站入口近嘉隆苑及迴旋處)
8.	田灣山道 石排灣道 田灣街	田灣山道 田灣街
9.	漁歌街 漁利街 漁豐街 漁獲街 石排灣道	漁歌街 漁利街 漁豐街 漁獲街
10.	南寧街 香港仔大道 成都道 東勝道 香港仔舊大街(包括附近街道)	南寧街 香港仔大道 成都道 東勝道 香港仔舊大街
11.	漁光道	漁光道(介乎石排灣邨與漁暉苑)
12.	鴨脷洲徑 鴨脷洲海旁道	鴨脷洲徑
13.	鴨脷洲大街(悅海街至平瀾街一帶，包括附近街道)	鴨脷洲大街(介乎悅海街與平瀾街) 悅海街

## 南區違泊黑點對照表

14.	利南道 利榮街 利興街 利景街 利樂街	利南道(介乎南區官立小學與海怡半島四期 25 座御柳居，南行線及北行線) 利榮街
15.	鴨脷洲橋道近鴨脷洲邨巴士總站	鴨脷洲橋道(近鴨脷洲邨巴士總站介乎小巴士避車處與利福樓外電單車位)
16.	警校道與南朗山道(星加坡國際學校及加拿大國際學校)	南朗山道(介乎新加坡國際學校與加拿大國際學校)
17.	深灣道(雅濤閣至海洋公園)	深灣道(介乎雅濤閣與布廠灣)
18.	海洋公園道 香葉道 業發街	海洋公園道 香葉道 業發街
19.	黃竹坑徑 南風徑	/
20.	海灘道 淺水灣	海灘道
21.	南灣坊 南灣道	南灣坊(介乎南灣御園與康南閣，東行線)
22.	紅山半島香港國際學校外	/
23.	佳美道(近赤柱廣場)	佳美道(赤柱廣場外)
24.	赤柱新街(迴旋處)	赤柱新街 赤柱市場道 赤柱大街
25.	大潭道(堤壩一段)	/
26.		利東邨道(介乎東昇樓與聖伯多祿天主教小學包括影線及斑馬線範圍)
27.		深灣碼頭徑
28.		南灣坊(介乎南灣御園與康南閣，東行線)
29.		赤柱灘道
30.		黃麻角道(鄧肇堅運動場巴士站至黃麻角徑)
31.		海風徑(包括連合道)
32.		環角道(迴旋處近迎馬樓)
33.		赤柱村道(赤柱崗道至赤柱警署)