

南區區議會（2020-2023）屬下
交通及運輸事務委員會
第十六次會議記錄

日期：2023年3月14日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

司馬文先生（南區區議會副主席）

梁進先生（是次會議臨時主席）

林玉珍女士, BBS, MH

秘書：

黃杏儒女士 民政事務總署南區民政事務處
行政主任（區議會）3

列席者：

蔡嘉陽先生 運輸署高級運輸主任／南區

黃安裕女士 運輸署高級運輸主任／房屋及計劃

譚思維先生 運輸署工程師／南區 1

李晉陽先生 運輸署工程師／南區 2

陳樹恒先生 運輸署工程項目統籌／南區 3

盧俊匡先生 運輸署工程師／山頂

凌振謙先生 路政署區域工程師／西南區

張子洋先生 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1

謝浩鋒先生 運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1

黃漢中先生 城巴／新巴策劃及車務編排主管

黃嘉俊先生 城巴／新巴經理（策劃）

梁孫偉先生 城巴／新巴營運及工程主管（港島）

黃霆軒先生 城巴／新巴營運經理（港島）

參與議程三
的討論

鍾佩怡小姐	城巴／新巴企業傳訊經理	}	參與議程三 的討論
曾健鋒先生	城巴／新巴高級企業傳訊主任		
袁偉祥先生	運輸署署任高級工程師／市區	}	參與議程四 的討論
朱詠嵐女士	運輸署工程師／特別職務		
嚴卓君先生	香港警務處西區警區行動主任	}	參與議程五 的討論
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管		

第一部分 — 討論事項

議程一： 選舉臨時主席

1. 司馬文先生表示，交通及運輸事務委員會主席及副主席已離任，故須根據《南區區議會會議常規》，就是次會議選出臨時主席。他請在席委員提名。
2. 林玉珍女士, BBS, MH提名梁進先生。
3. 梁進先生對提名沒有異議。司馬文先生宣布梁進先生為交通及運輸事務委員會第十六次會議的臨時主席。

開會辭：

4. 臨時主席表示，所有出席會議或旁聽的人士於進場前，均須在南區民政事務處職員的協助下量度體溫，並自備口罩及食水。他請各位委員發言盡量精簡，政府部門代表回應時不用重覆書面回覆的內容，務求在預計時間，即下午 4 時 25 分結束是次會議。
5. 臨時主席歡迎委員及以下常設政府部門代表出席會議：
 - (a) 運輸署高級運輸主任／南區蔡嘉陽先生；
 - (b) 運輸署高級運輸主任／房屋及計劃黃安裕女士；
 - (c) 運輸署工程師／南區 1 譚思維先生；
 - (d) 運輸署工程師／南區 2 李晉陽先生；
 - (e) 運輸署工程項目統籌／南區 3 陳樹恒先生；
 - (f) 運輸署工程師／山頂盧俊匡先生；以及
 - (g) 路政署區域工程師／西南區凌振謙先生。
6. 臨時主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間不多於三分鐘。委員接納此項建議。他續指，為免會議因法定人數不足而須中斷，委員如須提早離開，請盡可能於會前通知秘書，並

在離開時知會場內的秘書處人員。

議程二：通過 2023 年 1 月 17 日第十五次會議記錄

7. 臨時主席表示，交通及運輸事務委員會第十五次會議的會議記錄初稿已於會前送交委員參閱，秘書處於會前沒有收到任何修訂建議。

8. 臨時主席詢問委員是否通過交通及運輸事務委員會第十五次會議記錄。委員會通過上述會議記錄。

議程三：2023-2024 年度南區巴士路線計劃

(此議題由運輸署提出)

(交通文件 3/2023 號)

9. 臨時主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 張子洋先生；
- (b) 運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1 謝浩鋒先生；
- (c) 城巴／新巴策劃及車務編排主管黃漢中先生；
- (d) 城巴／新巴經理（策劃）黃嘉俊先生；
- (e) 城巴／新巴營運及工程主管（港島）梁孫偉先生；
- (f) 城巴／新巴營運經理（港島）黃霆軒先生；
- (g) 城巴／新巴企業傳訊經理鍾佩怡小姐；以及
- (h) 城巴／新巴高級企業傳訊主任曾健鋒先生。

10. 臨時主席請運輸署代表簡介議題。

11. 張子洋先生以電腦投影片簡介巴士路線計劃（路線計劃）。

12. 司馬文先生提出以下意見及提問：

- (a) 礙於「以鐵路為骨幹」的政策，巴士公司經營困難，期望政府擬訂路線計劃時除了留意載客量，亦全盤考慮香港的公共交通服務；

- (b) 路線計劃只提供城巴第 43M 號線及新巴第 971 號線的替代方案而沒有提供其他路線的替代方案，希望運輸署解釋原因；
 - (c) 現時若要享用分段優惠，需在上車位置重新拍卡，對乘客十分不便；以及
 - (d) 部分被取消的巴士路線有一定的載客量，他欲了解取消那些路線的原因。
13. 林玉珍女士, BBS, MH 表示，疫情期間載客量減少，縮減班次可以理解，惟現時是復常階段，期望署方擬訂路線計劃時，考慮將班次及候車時間回復到疫情前的水平。
14. 臨時主席請運輸署代表回答委員的問題。
15. 張子洋先生綜合回應如下：
- (a) 運輸署一直協調各項公共交通服務，務求提升整體運輸效率，避免重複使用交通資源，紓緩交通擠塞問題，以及改善路邊的空氣質素。現時交通系統以鐵路為骨幹，專營巴士及鐵路服務相輔相成，專營巴士主要提供往來鐵路站的接駁服務及跨區巴士服務；
 - (b) 有關巴士轉乘方面，巴士公司會在可行情況下於適當地點推行巴士轉乘路線計劃，讓乘客享用轉乘優惠前往更多目的地，例如建議城巴第 43M 號線維持原有的巴士轉乘路線計劃（包括城巴第 1 及 5B 號線和新巴第 4 號線）；以及
 - (c) 有關重整路線所考慮的因素，除了參考文件第 5 段及第 12 段提及的指引外，署方會視乎情況審視整個公共交通網絡，以宏觀角度檢討巴士服務，使巴士路線盡量發揮互補作用，藉以善用巴士資源、提升交通網絡效率，以及改善服務質素。
16. 臨時主席表示將會逐一審議巴士路線。

新巴第 33X 號線

17. 司馬文先生支持在下午繁忙時段增設兩個由西灣河往數碼港的班次，並期望署方考慮以新巴第 33X 號線取代小巴第 69 號線。
18. 張子洋先生回應指，新巴第 33X 號線與小巴第 69 號線路線不同，小巴第 69 號線經香港仔隧道往來南區，新巴第 33X 號線經西環往來南區，因此署方暫時未有計劃取消小巴第 69 號線。他請巴士公司代表補充。
19. 巴士公司代表感謝司馬文先生的意見，表示會在適當時候研究。
20. 司馬文先生期望運輸署仔細考慮建議，因為落實新巴第 33X 號線的路線計劃，會令小巴第 69 號線的載客量下降，造成惡性競爭。
21. 張子洋先生回應指，運輸署會繼續留意巴士及其他公共交通服務的情況。

新巴第 4 及 4X 號線

22. 林玉珍女士, BBS, MH指出，曾有居民向她表示期望新巴第 4 號線的班次保持穩定，並減少空車及脫班。她亦要求保留新巴第 4X 號線在繁忙時段的三個班次。
23. 司馬文先生指出，曾有華富居民向他表示強烈反對路線計劃，憂慮伸延巴士路線，會令居民沒有座位。他期望署方提供合併上述巴士路線後行車時間的數據。
24. 張子洋先生綜合回應如下：
 - (a) 路線計劃建議伸延新巴第 4 號線，往來各個主要地點，並加密繁忙時段的班次至每 8 至 12 分鐘一班；
 - (b) 表示署方會要求巴士公司確保新巴第 4 號線的班次穩定，並

一直有監察巴士服務；

- (c) 有關新巴第 4X 號線，署方已備悉居民意見，將新巴第 4X 號線的尾班車時間調整至下午 1 時，並會考慮設立過渡期，期望保留三個班次；以及
- (d) 有關行車時間的數據，會交由巴士公司代表補充。

25. 巴士公司代表綜合回應如下：

- (e) 新巴第 4 號線的巴士數目將由 5 輛增至 13 輛；
- (f) 新巴第 4 號線繁忙時段的班次將由每 20 分鐘一班增至每 8 至 12 分鐘一班；以及
- (g) 有關新巴第 4X 號線的班次，建議下的新巴第 4 號線的傍晚回程班次與現時第 4 及 4X 號線的聯合班次相約，而部分時間班次會比現時更密。

26. 司馬文先生詢問署方制訂路線計劃時有否與居民溝通或徵詢他們的意見，並期望署方在網上公布路線計劃。

27. 臨時主席認同司馬文先生的意見，表示居民對路線計劃（包括取消城巴第 48、71 及 71P 號線）有不少疑慮。他建議署方多與社區溝通，例如在網上公布取消路線後擬採用的替代方案，以釋疑慮。

28. 張子洋先生回應指，以上路線計劃已在 2023 年 2 月 28 日上載到運輸署網站，以便市民查閱和提供意見。署方備悉委員會的意見，會與巴士公司研究如何有效向公眾人士及乘客公布計劃細節。

29. 臨時主席期望署方以簡單的方式講解細節，讓市民容易理解。

30. 巴士公司代表備悉委員的建議，表示將來實施路線計劃時，會致力透過不同渠道（包括互聯網及巴士站）加強宣傳，讓市民及乘客加深了解。

31. 司馬文先生建議巴士公司在巴士站派發傳單。

32. 臨時主席期望巴士公司接納司馬文先生的建議。

城巴第 5X 及 7 號線

33. 林玉珍女士, BBS, MH指出，有多名居民反對將城巴第 5X 號線改為城巴第 7X 號線，因為候車時間將由 15 至 25 分鐘增至 30 分鐘。她續指，城巴第 7 號線的載客量高，許多居民反對車費由 6.5 元增至 8.5 元，期望署方重新考慮。

34. 張子洋先生回應指，署方擬透過區議會收集公眾意見，鑑於現時很多南區路線都是經香港仔隧道前往港島北岸，當初的規劃理念是增設路線經堅尼地城前往銅鑼灣，為市民提供更多路線選擇。他續指，城巴第 7 號線雖然是每 30 分鐘一班，但若與城巴第 7X 號線一併考慮，聯合班次為 15 分鐘一班。巴士公司會為城巴第 7 號線的乘客提供轉乘優惠，他們抵達瑪麗醫院後，可轉乘其他巴士前往中環及上環一帶。

35. 巴士公司代表回應指，往來上環及西營盤的乘客除了可以選擇乘搭城巴第 7 號線，也可以乘搭城巴第 7X 號線，在瑪麗醫院轉乘其他路線，城巴第 7X 號線亦將設有雙向分段收費，總車費與現時城巴第 7 號線一樣。

城巴第 43M 號線及新巴第 971 號線

36. 司馬文先生表示，許多居民強烈反對重整這兩條巴士路線服務，期望署方及巴士公司重新考慮，包括加開班次和使用雙層巴士。他指出這兩條線在上學時間的載客量高，故家長對這兩項路線計劃不滿。他期望巴士公司確保班次穩定，以及提供早晨折扣優惠。

37. 臨時主席表示，路線計劃會增加香港仔一帶的車輛，請運輸署代表回應。

38. 張子洋先生指出，城巴第 43M 號線的載客量偏低，繁忙時段的載客量為四成，故路線計劃建議以新巴第 971 號線接載原來城巴第 43M 號線的乘客，並增加車輛、延長服務時間，以及設立雙向收費。路線計劃實施後，署方仍會持續監察，並會與巴士公司商討是否需要

調整服務。

39. 司馬文先生質疑城巴第 43M 號線載客量低的說法，指出往來學校的需求大，因此繁忙時段的載客量高，認為即使將載客量轉移至新巴第 971 號線，也未必足以應付需求。他同意服務重整，惟認為署方應考慮不同時段的載客量，特別是上學和下課時段。

40. 巴士公司代表回應指，根據路線計劃的評估數據（包括疫情後的數據），重整後的新巴第 971 號線足以吸納城巴第 43M 號線的載客量。另外，巴士公司將會在實施路線計劃時安排全線新巴第 971 號線轉用雙層巴士，以應付需求和減低對乘客的影響。

41. 司馬文先生詢問是否全線改用雙層巴士。

42. 巴士公司代表回應指，重整後新巴第 971 號線將會全線改用雙層巴士。預計雙層巴士足以應付繁忙時段的需求，巴士公司會於落實建議後密切留意乘客需求及適時檢視服務水平。

新巴第 63 及 65 號線

43. 臨時主席指出，上述路線方便上班和上學的乘客前往大坑道一帶，憂慮取消新巴第 63 號線星期六的班次，會影響學生出行參加課外活動。

44. 張子洋先生回應指，巴士公司會增設巴士轉乘優惠作為路線替代方案，例如城巴第 6 號線、新巴第 66 號線及城巴第 10 號線，以及新巴第 25 及 66 號線和城巴第 41A 號線。

45. 巴士公司代表回應指，現有約七成的新巴第 63 號線乘客能夠使用其他直達的替代服務前往目的地，其餘的乘客可利用新增的轉乘優惠前往目的地區。

新巴第 95 號線、城巴第 95C 號線及新巴第 595 號線

46. 林玉珍女士, BBS, MH提出以下意見：

- (a) 她曾進行數據調查，發現新巴第 95 號線上班次（7 時 18 分、7 時 33 分及 7 時 53 分）在鴨脷洲西邨的載客量已達八成，並在駛經鴨脷洲橋道時已滿載，故很多居民反對合併路線；
- (b) 許多學生及長者乘坐新巴第 595 號線的早上特別班次前往石排灣，調查顯示早上 7 時 20 分至 8 時 05 分往鴨脷洲邨方向的班次載客量達九成，長者經常沒有座位；
- (c) 許多居民表示若城巴第 95C 號線以利南道工業區為總站，便沒有巴士前往鴨脷洲邨總站；以及
- (d) 居民普遍強烈反對取消新巴第 95 號線，因為長者乘搭此線前往鴨脷洲邨，下車後不用經過斑馬線，較為安全。而且鴨脷洲邨居民已使用此路線四十餘年，許多長者已經習慣，期望署方重新審視，稍後她可向署方提供相關數據。

47. 張子洋先生回應指，署方會與巴士公司審視新巴第 595 號線在早上 7 時至 8 時的載客量，考慮如何切合乘客的需求。有關城巴第 95C 號線的總站移至利南道工業區一事，他表示鴨脷洲西邨仍設有巴士站。新巴第 595 號線伸延至石排灣後，署方將在洛陽街油站外及香港仔大道 7-11 便利店外加設巴士站，以免乘客繞路。

48. 林玉珍女士, BBS, MH憂慮城巴第 95C 號線在洛陽街加設巴士站，會令該處交通更擠塞，認為運輸署若取消新巴第 95 號線，便需要將新巴第 595 號線的班次增至疫情前的水平，重申現時每 15 至 20 分鐘一班不足以應付乘客需求。

49. 張子洋先生回應指，現時有三條路線（分別為新巴第 94A 及 95 號線和城巴第 95C 號線）經過油站，若由新巴第 595 號線取代新巴第 95 號線，仍是三條路線經過該處，惟署方備悉委員的意見。

50. 巴士公司代表回應指，現時新巴第 95 號線在上午繁忙時段前往石排灣的班次為每 15 至 25 分鐘一班，路線重組後，新巴第 595 號線往石排灣的班次會增至每 12 至 15 分鐘一班。他強調，路線重組後會密切留意情況，以及調派更多載客量大的巴士行駛新巴第 595 號線和城巴第 95C 號線。他續指，巴士公司將於會後與運輸署商討鴨脷洲

西邨巴士站位置安排，以減少受影響乘客的人數。

(會後補充：根據巴士公司 2023 年 3 月的乘客數據顯示，新巴第 595 號線在上午繁忙時段的最高一小時載客率約為四成半，現時的服務水平能夠應付乘客需求。)

城巴第 260 號線

51. 司馬文先生表示，居民強烈反對減少班次和將路線伸延至銅鑼灣，憂慮會延長行車時間。

52. 張子洋先生回應指，巴士公司擬訂路線計劃時參考了行車紀錄，旨在為赤柱、淺水灣及深水灣前往銅鑼灣的乘客提供額外選擇。

53. 巴士公司代表指出，大部分時間橋面交通比橋底繁忙，因此建議在橋底行駛，令行車時間更準確可靠，更方便乘客。

54. 林玉珍女士, BBS, MH表示，有居民反對該路線伸延至銅鑼灣。

55. 臨時主席表示，大部分人憂慮駛經橋底行車時間會更長。

56. 司馬文先生質疑在橋底行駛行車時間較短的說法，因為在橋底行駛會受交通燈影響，所花時間會更長。他認為署方的解釋無說服力。

57. 臨時主席認同司馬文先生的意見，質疑若運輸署及巴士公司的說法屬實，大多數駕駛者會選擇在橋底行駛，惟根據實地觀察，大多數駕駛者選擇在橋面行駛。

58. 巴士公司代表回應指，巴士公司曾檢視疫情前後的情況及 2023 年 1 月和 2 月的行車數據，發現在繁忙時段，橋底的行車時間普遍與橋面相約，甚至少一至兩分鐘，而在非繁忙時段，經堅拿道天橋底的行車時間（連同上落客時間）不比橋面長超過三分鐘。巴士公

司在設計路線時已經參考行車數據，認為在行車時間相若的情況下，改經橋底停站能夠提升路線的整體營運效益，同時便利前往銅鑼灣的乘客。

59. 臨時主席表示，現時已有多項交通工具來往南區及銅鑼灣，質疑是否需要加設經過銅鑼灣的路線，尤其此路線目的地是中環，認為市民不想巴士經銅鑼灣，令行車時間加長。況且，他認為司馬文先生的邏輯合理，若市民認為在橋底行駛較快，便不會有人選擇在天橋行駛。

60. 司馬文先生要求運輸署提供數據，表示許多居民投訴前往中環的巴士在地面行駛，等候交通燈令行車時間延長。

61. 巴士公司代表回應指若有需要，會後可提供數據。

(會後補充：根據巴士公司 2023 年 3 月的行車數據顯示，由於堅拿道天橋往灣仔方向經常受海底隧道的恆常擠塞影響而導致交通繁忙，現時行經全段堅拿道天橋與建議中改經堅拿道西並停站相比，兩者的行車時間相若，後者更可能受惠於摩利臣山道交通較為順暢而比前者略快。同時，現時城巴第 260 號線亦已獲運輸署批准該線往中環方向的行車路線可視乎交通情況改經摩利臣山道及堅拿道西以避開堅拿道天橋擠塞影響。另外，目前城巴第 260 號線的營運狀況並不理想，全日最繁忙一小時內的載客率只有 48%，非繁忙時間平均載客率更只有 17%，仍有一定剩餘載客空間以善用現有資源。調整城巴第 260 號線往中環方向行車路線以改經堅拿道西並停站可為赤柱、淺水灣、深水灣前往銅鑼灣的乘客提供新選擇，並改善城巴第 260 號線營運狀況。然而，巴士公司已備悉議員對有關建議的意見，會對有關改動建議再作考慮。

62. 張子洋先生備悉委員及南區居民的意見。

63. 臨時主席表示即將進行表決程序，建議剛才委員會沒有討論的路線視為沒有委員反對，詢問委員是否同意此建議。

64. 林玉珍女士, BBS, MH 和 司馬文先生 同意。

65. 臨時主席 表示，委員就新巴第 66 及 27 號線和城巴第 6、973、40、40M、85、41A、75 及 76 號線沒有意見，意味着委員會不反對這些路線計劃。

66. 林玉珍女士, BBS, MH 表示，不會就上述路線計劃表決。她期望署方在落實路線前收集委員會、地區組織及其他分區的意見，因為委員會只有三人，不能代表其他選區反映對上述路線計劃的意見。

67. 臨時主席 表示，委員剛才表達了對新巴第 33X、4 及 4X 號線和城巴第 48、71 及 71P 號線的意見，希望署方審慎考慮，惟他們並非強烈反對這些路線計劃。

城巴第 5X 及 7 號線

68. 林玉珍女士, BBS, MH 表示強烈反對，因為居民反對聲音十分大。

69. 臨時主席 請巴士公司備悉城巴第 5X 及 7 號線的反對聲音大。

城巴第 43M 號線及新巴第 971 號線

70. 司馬文先生 表示，有關路線計劃令人非常憂慮，認為署方及巴士公司需要與居民溝通，商討班次、學生乘車等問題，以釋除居民疑慮。

71. 臨時主席 期望運輸署及巴士公司接納委員意見。

新巴第 63 及 65 號線

72. 臨時主席 質疑新巴第 63 號線星期六載客量低的說法，要求署方會後提供數據。

(會後補充：根據 2023 年 3 月的乘客數據顯示，新巴第 63 號線星期六的全日平均載客率只有兩成半。)

新巴第 95 號線、城巴第 95C 號線及新巴第 595 號線

73. 林玉珍女士, BBS, MH 期望署方重新考慮。

74. 臨時主席請運輸署及巴士公司備悉林玉珍女士, BBS, MH 的意見。

城巴第 260 號線

75. 臨時主席表示，委員會一致反對城巴第 260 號線的改動，請運輸署及巴士公司備悉委員會的意見。

76. 臨時主席請運輸署及巴士公司代表總結。

77. 張子洋先生總結時表示，備悉委員會對路線計劃的意見，諮詢完畢後會歸納各方意見，再考慮是否實行方案。他感謝委員會的寶貴意見，表示運輸署及巴士公司會加以考慮。

(會後補充：截止 5 月 4 日，運輸署仍在與相關交通及運輸事務委員會和地區組織就路線計劃進行諮詢。)

78. 臨時主席期望署方及巴士公司多與市民溝通。

79. 臨時主席總結時表示，同意林玉珍女士, BBS, MH 所言，現時委員會只有三名委員，未能向署方全面反映其他選區對路線計劃的意見，期望大家體諒。他期望巴士公司提供更多資料說服公眾，並在區內加強交流意見。此外，他認為轉乘方案有改善空間，建議擴大轉乘站的範圍、減少轉乘次數和提供票價優惠，以惠及居民。

80. 司馬文先生認同臨時主席所言，期望巴士公司在巴士站設立

八達通機，方便乘客享用轉乘優惠。

81. 臨時主席贊同司馬文先生的建議，認為會便利市民。

議程四： 實時交通燈號調節系統
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 4/2023 號)

82. 臨時主席歡迎運輸署署任高級工程師／市區袁偉祥先生及工程師／特別職務朱詠嵐女士出席會議。

83. 臨時主席請運輸署代表簡介議題。

84. 朱詠嵐女士以電腦投影片簡介議題。

85. 臨時主席請委員提出意見或提問。

86. 臨時主席提出以下意見及提問：

- (a) 支持計劃，認同需要推廣智慧城市發展；
- (b) 欲了解裝設「實時交通燈號調節系統」(下稱「系統」)後會否保留設置於行人過路處的行人過路按鍵(俗稱「黃盒」。期望運輸署能保留行人過路按鍵以顧及視障人士的需要；
- (c) 詢問署方未來有何宣傳計劃介紹系統，市民如何分辨系統與行人過路按鍵；
- (d) 詢問新系統能否偵測街上的雜物，例如手推車或發泡膠箱，以及能否區分行人及雜物；以及
- (e) 為避免意外發生，有些小童會在行人過路處較後位置等待過路，詢問系統能否感應在行人過路處較後位置等候的行人。

87. 司馬文先生提出以下意見及提問：

- (a) 支持計劃，表示市民對在先導計劃下裝設於域多利道／大口環道路口的系統有良好的體驗；
- (b) 計劃初期需要為系統作出校驗和調整，但目前先導計劃下的過路處沒有任何告示牌、電話號碼或二維碼。若系統在運作上出現問題，市民難以求助。認為運輸署須設立機制，例如利用區議員辦事處，讓署方、承建商和市民直接溝通聯絡；

- (c) 由於部分路口有彎位，或附近有多棵樹木，感應器有機會受到阻礙。詢問感應器的運作會否受到影響，以及署方會否進行相關評估，包括評估感應器是否需要設於遠離樹木的地方以免受到干擾，以及設於不同高度會否影響其感應能力；
- (d) 至於赤柱村道近赤柱新街的行人過路處，他認為行人在該處的等候時間過長。由於該處交通流量少，根本無須安裝昂貴系統，認為只須善用現有的行人過路按鍵和調節燈號便可解決問題；以及
- (e) 不滿裝設新系統需時甚久，至少 2025 年至 2028 年才能完成，詢問是否預算有限所致。

88. 林玉珍女士, BBS, MH 支持計劃，欲了解感應器的覆蓋面積及安裝位置。

89. 袁偉祥先生綜合回應如下：

- (a) 系統裝設後，行人過路按鍵仍會被保留，行人可透過感應器或行人過路按鍵啟動行人燈號；
- (b) 感應器的探測範圍會因應感應器的類型、安裝位置及路面情況而定。行人感應器的探測範圍將以黃格標示於行人過路處，行人只需在黃格內等候，感應器便會自動安排行人燈號。同時，運輸署亦會更新交通燈柱上的標籤，提醒行人如何使用系統，亦能減少因行人未為意需靠行人過路按鍵啟動行人燈號而導致行人過路處擁擠的情況；
- (c) 感應器能透過學習辨識不同的物體例如行人、動物或其他物體。運輸署亦將聘請顧問落實感應器的類型；
- (d) 系統在裝設初期需要一定的時間作校驗及調整，運輸署會考慮將系統的操作情況張貼於顯眼處，亦會提供運輸署的聯絡方式予市民直接查詢；
- (e) 有關樹木及感應器的問題，運輸署會與顧問公司商榷感應器的安裝位置（包括現有的交通燈柱或其他位置）以避免感應器受到樹木遮擋；以及
- (f) 有關系統的施工計劃，現階段運輸署正進行諮詢，預計於 2023 年年底至 2024 年年初獲得立法會批准撥款，顧問研究及設計會於 2024 年第一季度展開。完成詳細設計及工程招標後，系統裝設工程預計於 2025 年至 2028 年分階段完成。運輸署會適時審視施工計劃，盡量加快工程進度。

90. 司馬文先生提出以下意見及提問：

- (a) 指出感應器要感應到有人一段時間後才會啟動行人燈號，或會造成延誤，詢問為何不讓市民透過行人過路按鍵即時啟動行人燈號，並建議張貼提示標誌如大箭頭，指示市民啟動行人過路按鍵；
- (b) 現時有些市民因為啟動行人過路按鍵後仍需等候一至兩分鐘才能啟動行人燈號而選擇不啟動行人過路按鍵直接過馬路。詢問可否調節燈號使行人過路按鍵被啟動後行人燈號隨即亮起以鼓勵市民使用行人過路按鍵；以及
- (c) 詢問會否設置更大的告示牌，列明電話號碼，以供駕駛者在有需要時進行查詢。

91. 臨時主席表示，系統要到 2028 年才完成裝設，需時甚久，詢問有否方法加快進度。他支持政府的資訊科技新政策，但留意到試點的感應器是黑色，下面只提供熱線電話號碼，詢問可否以更積極正面的方式宣傳，例如加入色彩繽紛的圖像，說明未來交通系統如何得到改善。

92. 袁偉祥先生綜合回應如下：

- (a) 系統除了能幫助未有為意行人燈號需在啟動行人過路按鍵後才亮起的行人啟動行人燈號外，亦可在行人啟動行人過路按鍵後離開行人等候區時取消行人燈號，減少各道路使用者的等候時間；
- (b) 行人燈號的安排是因應路口的設計及運作模式而定。例如路口在聯動式運作模式下，行人燈號一般需要在行人過路按鍵被啟動後的一定時間才會亮起，以平衡交通網絡的需求。運輸署會繼續監測及留意各路口的實際交通情況，適時調節燈號以平衡道路使用者的需要；以及
- (c) 有關係統的宣傳，署方備悉委員的意見，會再加強推廣系統。

93. 司馬文先生表示，在赤柱裝設系統需時四年之久，詢問施工計劃可否即時展開。他無法理解為何非要建立新系統，而不改良現有系統。

94. 林玉珍女士, BBS, MH認同臨時主席的意見，不理解施工計

劃為何需要四年才能完成。她表示，先導計劃成效令人滿意，欲了解相關成本。

95. 袁偉祥先生綜合回應如下：

- (a) 有鑑於赤柱村道的車流，現階段未考慮安排行人燈號於行人過路按鍵被啟動後隨即亮起。然而，運輸署會適時審視赤柱村道的實際交通情況，調節合適的燈號以盡量減少行人的等候時間；
- (b) 關於施工時間，系統將於 2025 至 2028 年期間分階段陸續完成安裝，安裝工程包括南區以外的選址；以及
- (c) 項目的預算開支目前仍在估算階段，估算完成後會向立法會申請。

96. 臨時主席總結時表示，南區區議會支持這項計劃，政府先前公布《香港智慧城市藍圖》，相信這項計劃是「智慧出行」的一部分，將資訊科技及城市規劃結合，讓市民出行更方便，生活質素得以提升。然而，他表示，融入生活的各項科技並非只供使用，亦可帶來其他價值，例如裝置可設計得更為美觀。他認為，擁抱科技不僅是為了推動經濟發展，亦是為了讓市民享有優質生活，期望署方備悉。

**議程五： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2023 年 2 月 28 日的情況)
(交通文件 5/2023 號)**

97. 臨時主席歡迎香港警務處西區警區行動主任嚴卓君先生及西區警區交通隊主管楊國聰先生出席會議。

98. 臨時主席請委員備悉報告，在說明頁數後提問。相關部門代表將逐一回應。

(A)1 位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

99. 司馬文先生欲了解項目進展。

100. 譚思維先生回應指，運輸署正全速整理項目最新進展及交通影響評估報告，稍後會徵詢區議會的意見。

101. 臨時主席表示，司馬文先生十分關注此事，期望下次會議提供報告。

(A)4 「人人暢道通行」特別計劃

102. 林玉珍女士, BBS, MH欲了解行人天橋 LT03 及 WK01 的兩個項目會否合併處理，以及有持份者反對為行人天橋 WK01 加建升降機會否影響行人天橋 LT03 的升降機項目。一位持份者回覆時重申反對建議，另一位持份者則尚未回覆。她詢問有否回覆期限，以及可否說明反對理由。

103. 臨時主席認同林玉珍女士, BBS, MH 的意見，欲了解持份者反對的理由、理由是否合理，以及若持份者繼續持反對意見，路政署會如何處理。

104. 凌振謙先生回應指，有關行人天橋 LT03 及 WK01 的兩個項目會否合併處理，路政署會就 LT03 項目徵詢區議會的意見，並向區議會報告可行性研究的進展。至於 WK01 項目，正如報告所載，有兩位持份者反對，回覆期限需要詢問項目團隊。據他所知，2022 年 11 月 11 日曾致函兩位持反對意見的持份者，其中一位已回覆，另一位則未回覆，項目團隊稍後會再聯絡兩位私人業主，了解他們反對的理由，並確認他們對加建升降機的其他意見。據了解，反對理由是附近已有升降機，路政署須與他們溝通後才可得知實際理由。

105. 臨時主席表示，反對理由或與現有建築物的結構問題有關，若持份者繼續持反對意見，請署方考慮如何處理，並於下次會議報告。

(E) 香港警務處及運輸署-2022 南區交通意外報告(2022 年 12 月)

106. 司馬文先生指出，根據報告，石澳道 12 月共有三宗電單車意外，對道路安全表示擔憂，詢問會否安排實地視察或更改道路設計。此外，土地灣一年後再次發生交通意外，有人過馬路時被撞。由於龍脊路段狹窄，有許多遊人行山，他詢問路政署有否方法應對，例如削坡或在山腳位置鋪路，以免意外發生。

107. 臨時主席表示，曾實地考察，認為該處的彎路及斜坡易生意外，期望路政署備悉此事和修補上述路段，令道路更安全。

108. 凌振謙先生回應指，關於改善斜坡的建議，路政署均已備悉，會後將與斜坡維修組和土木工程拓展署土力工程處繼續研究，檢視所需的改善工作。

109. 司馬文先生認為需要在土地灣的過路處設立行人過路設施，因為該處道路十分狹窄，過馬路甚為危險。

110. 臨時主席欲了解路政署會否考慮進行深入研究。

111. 凌振謙先生詢問他們是否指龍脊的過路處，表示會優先視察該處。

112. 臨時主席請路政署代表會後與委員聯絡。

(E) 香港警務處及運輸署-2023 南區交通意外報告(2023 年 1 月)

113. 臨時主席表示，淺水灣道近淺水灣道花園發生交通意外，涉及一名 77 歲行人，而最近的意外較多涉及電單車，欲了解詳情。

114. 楊國聰先生回應指，一名電單車司機報案，指稱當駕駛電單車沿淺水灣道駛向淺水灣道方向，駛至近赫蘭道期間，突然有行人從行人橫過馬路，不幸撞倒他。意外後兩名人士都受輕傷，未有證據顯示是道路設計或路面的情況引致是次意外，初步調查相信是該名行人突然橫過馬路為意外成因。

115. 臨時主席希望該宗意外非由欠缺行人路或過路設施所致。他表示，區內許多位置都欠缺行人路，道路亦比較狹窄。政府計劃未來推出「開心香港」活動，並會推行「躍動港島南」計劃，以及建造「活力環島長廊」。他預計將有許多旅客，期盼他們享受旅程，詢問署方可否積極修建行人路，並期望署方盡快處理欠缺行人路的問題。

議程六： 其他事項

116. 臨時主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

117. 臨時主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十七次會議將於 2023 年 5 月 16 日（星期二）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

118. 議事完畢，會議於下午 4 時 32 分結束。

南區區議會秘書處

2023 年 5 月