

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第十六次會議紀錄

日期：2014 年 7 月 14 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

陳富明先生 MH （委員會主席、南區區議會副主席）

張錫容女士 （委員會副主席）

朱慶虹太平紳士 （南區區議會主席）

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

馮仕耕先生

林啟暉先生 MH

林玉珍女士 MH

廖漢輝太平紳士

羅健熙先生

麥謝巧玲女士

徐遠華先生

黃靈新先生

楊默博士

楊位款太平紳士 MH

司馬文先生

陳俊達先生

鄭子憲先生

周尚文先生

卜坤乾先生

缺席者：

張漢芬先生

秘書：

林裕庭先生

南區民政事務處行政主任（區議會）3
（民政事務總署）

列席者：

衛懿欣太平紳士

周楚添先生

伍榮廷女士

許家耀先生

楊柳江先生

譚桂芬女士

馮建業先生

廖保華先生

蔡詠詩女士

劉榮富先生

南區民政事務專員（民政事務總署）

南區民政事務專員（民政事務總署）（候任）

南區民政事務助理專員（民政事務總署）

運輸署高級運輸主任／南區

運輸署運輸主任／南區 1

運輸署工程師／南區及山頂 1

運輸署工程師／南區及山頂 2

土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）

路政署區域工程師／西南區

香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

吳翰禮先生

趙浩明先生

黃漢中先生

黃嘉俊先生

李建樂先生

黃秀娟女士

吳智聰先生

高昊先生

王偉強先生

運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5

運輸署高級運輸主任／鐵路 6

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
策劃及車務編排經理

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
策劃主任

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
公眾事務經理

九龍巴士（一九三三）有限公司
襄理（策劃及發展）

九龍巴士（一九三三）有限公司
對外事務主任

香港鐵路有限公司項目傳訊經理

香港鐵路有限公司經理（運輸策劃）

出席議程三：

陳凱琪先生	路政署工程師／南港島線 2
石萬邦先生	運輸署工程師／優先鐵路發展 5
高昊先生	香港鐵路有限公司項目傳訊經理
潘建強先生	香港鐵路有限公司建造經理（南港島綫）
周美寶女士	香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木

出席議程四：

許家耀先生	運輸署高級運輸主任／南區
-------	--------------

出席議程五：

黃漢中先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 策劃及車務編排經理
李建樂先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 公眾事務經理

出席議程六：

吳良瑞先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科（特別職務）
冼佳慧女士	運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科（特別職務）

開會辭：

主席感謝南區民政事務專員衛懿欣太平紳士過往對區議會及委員會的支持，並歡迎候任南區民政事務專員周楚添先生。同時，主席歡迎委員及以下各政府常設部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任許家耀先生；
- (b) 運輸署運輸主任楊柳江先生
- (c) 運輸署工程師譚桂芬女士及馮建業先生；
- (d) 土木工程拓展署工程師廖保華先生；
- (e) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管劉榮富先生。

2. 主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間最多為三分鐘。委員接納此項建議。

議程一：通過 2014 年 5 月 19 日第十五次會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處未有收到委員對上述會議紀錄初稿的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

**議程二：「配合西港島線及南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃」之進度報告
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 20/2014 號)**

(司馬文先生、卜坤乾先生及陳俊達先生分別於下午 2 時 40 分、2 時 41 分及 2 時 42 分進入會場。)

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科吳翰禮先生；
- (b) 運輸署高級運輸主任／鐵路 6 趙浩明先生；
- (c) 城巴有限公司（下稱「城巴」）／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (d) 城巴／新巴策劃主任黃嘉俊先生；
- (e) 城巴／新巴公眾事務經理李建樂先生；
- (f) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟女士；以及
- (g) 九龍巴士（一九三三）對外事務主任吳智聰先生；
- (h) 香港鐵路有限公司項目傳訊經理高昊先生；
- (i) 香港鐵路有限公司經理（運輸策劃）王偉強先生。

6. 主席表示，委員會於過去多次會議曾就「配合西港島線及南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃」（下稱「西港島線重組計劃」及「南港島線（東段）重組計劃」）進行討論，並要求運輸署積極跟進委員提出的意見，為各路線的行車走向和班次等安排進行

調整。署方現提交重組計劃的進度報告（相關文件載於交通文件 20/2014 號及附件一）。另外，朱立威先生、麥謝巧玲女士、楊位款太平紳士及司馬文先生分別在會前提出了書面提問（相關文件載於附件二及三），而署方回應文件載於附件四及五。

7. 吳翰禮先生表示署方於上一次委員會會議中（交通文件 14/2014 號）已就不同重組路線組別的跟進情況滙報了進展。運輸署同時於本年 3 月 24 日提交與南港島線(東段)有關的修訂重組計劃並諮詢委員會，並在過去數月約見各議員就此進行討論。運輸署會是次會議一併提交兩條新鐵路線的重組計劃最新進度報告。

8. 趙浩明先生主要就兩個重組計劃重點滙報進度，包括介紹最新的修訂和作出回應。（相關文件載於交通文件 20/2014 號）。

（一）關於西港島線重組計劃

(a) 有關重組新巴第 4、4X 及城巴第 7 號線：

運輸署建議維持是項重組方向。巴士公司因應實際現場環境，重新審視兩個總站的運作安排，並考慮有關改動建議。由於現時華富(北)總站在車務運作上已出現比較繁忙的情況，同時考慮到在重組後，城巴第 40 號線亦會增加車輛數目及班次，故建議維持現有在華富(北)及華富(南)兩個總站的路線安排。巴士公司亦會繼續透過現行車長通報及稽查員工巡察等方法，監察與協調區內巴士服務。署方亦會密切留意重組後在華富的巴士服務運作情況。

(b) 有關重組後新巴第 4/4X 號線或城巴第 7 號線提供由華富/華貴開出的特別班次；同時建議重組後城巴第 7 號線(石排灣方向)「由華富(北)入，華富(南)出」：

運輸署將維持重組計劃最新修訂方案，即使用 5 部雙層巴士行走合併後新巴第 4X 號全線，及使用 8 部雙層巴士行走城巴第 7 號全線。目的是希望將資源集中維持在正線，以便將來全力支援新巴第 4X 及城巴第 7 號全線。在重組方案實施後，運輸署將留意乘客需求再作服務調整。巴士公司亦會維持日後城巴第 7 號線兩個方向經華富(南)。而華貴的乘客，除可利用接駁電梯到華富(南)乘搭經薄扶林道的巴士服務外，亦可利用新增城巴第 43M 號線與新巴第 4X/城巴 7 號線的轉乘優惠安排往來薄扶林道。

- (c) 有關要求就新巴第 4/4X/城巴第 7 號線提供更多巴士與巴士轉乘優惠：

巴士公司現時就途經薄扶林道的不同巴士路線，提供共 10 個組合的巴士與巴士轉乘優惠安排往返南區，交通文件 20/2014 號的附件亦載列了有關詳情。運輸署一向要求巴士公司考慮提供更多轉乘優惠，此後亦會繼續與巴士公司討論。

- (d) 有關重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M 及 M47 號線：

運輸署已於上次會議提及將城巴 43M 由西區往南區方向的服務時間延至約凌晨 12 時 20 分。在班次方面，巴士公司及運輸署會密切監察上述路線重組後的情況，需要時會適當地調整其服務水平或行車路線。

- (e) 有關重組後的城巴第 70 號線安排：

經重組後，城巴第 70M 路線會合併至將來的城巴第 70 號線，在星期一至五約上午 7 時 05 分至上午 8 時 55 分(星期六、日及公眾假期除外) 由華貴開出的城巴第 70 號線班次將途經田灣街及田灣山道。路線安排類似現時城巴第 70M 號線。另外，因應行車時間有所延長，有關時段內由華貴往中環方向服務，將調整至約每 25 分鐘一班。在路線重組後，城巴第 70 及 70P 的車輛數目會與現時城巴第 70、70M 及 70P 號線總數相同。

- (f) 各重組方案會在西港島線開通後約三個月，按計劃及實際情況分階段執行。

(二) 關於南港島線（東段）重組計劃

- (a) 有關重組城巴第 48、71 及 75 號線：

運輸署現建議新增城巴第 48 號線與城巴第 90B 號線(海怡半島-金鐘(東))往金鐘方向的八達通轉乘優惠。由於南港島線（東段）重組計劃仍然在討論當中，在確定其他路線重組方案後，運輸署將會繼續與巴士公司商討及提供更多轉乘優惠。

- (b) 有關重組城巴第 90、90C、97 及新巴第 590、590A 號線：經考慮地區意見後，運輸署現建議維持城巴第 90 號線由鴨脷洲邨巴士總站開出，同時往港島北岸方向的車程將改經黃竹坑天橋，以便更快捷地服務鴨脷洲居民。另外，城巴第 97 號線繼續維持在早上繁忙時間由利東邨開出的服務。在第 97 號線服務時間以外時段，城巴第 90 號線將改道經利東。
- (c) 有關重組新巴第 66 號線及城巴第 6、6X、73 及 260 號線：運輸署現建議將新巴第 66 號線，在星期一至五(公眾假期除外)上午約 7 時至上午約 8 時 30 分的繁忙時段，提供四班由赤柱廣場往中環單方向班次服務。而城巴第 6 號線將維持現有的行車路線安排，即在繁忙時間不經馬坑村及春坎角。同時，城巴第 6、6X、73 及 260 號線，均將維持現有的運作及車輛安排，並將視乎乘客量轉變適當地調整班次。
- (d) 除了上述的修訂外，運輸署仍不斷收到地區對各項涉及南港島線(東段)方案的意見。運輸署會繼續研究收到的意見及修訂各路線的可行性，例如巴士第 90B/91/94/94X 號線組別及隧巴第 671 號線改行紅磡海底隧道的方案等。稍後，運輸署會適時向委員會提交修訂建議再作討論。

9. 吳翰禮先生表示在會前收到部份議員對公共交通計劃服務的書面提問，回應內容摘錄如下：

- (a) 有關西港島線及南港島線(東段)工程延誤對南區相關公共交通服務重組計劃的影響：
運輸署指出新鐵路工程遇到挑戰令進度可能出現滯後，港鐵公司會於稍後公佈具體的通車安排。現階段，運輸署會繼續跟進港鐵匯報兩條新鐵路線的工程進度及預計通車日期。為了令居民的乘車模式不受影響，運輸署認為當西港島線或南港島線(東段)未完全開通前，所有相關公共交通服務重組計劃內擬定的專營巴士及專線小巴路線改動會暫緩推行，直至有關新鐵路線完全開通後才分階段實施。署方亦會密切留意港鐵公司的預計通車日期，以調較重組計劃的執行情況。

- (b) 有關西港島線通車後的交通接駁服務調查及監控情況：
正如以往開啟新鐵路的安排，運輸署將於鐵路通車前後數月進行不同類型的實地調查，藉以收集各種公共交通服務的營運表現及乘客需求數據，並監測有關服務的乘客需求及營運狀況的變化。
- (c) 相關調查可包括總站調查、中途站調查、乘車調查或問卷調查等。調查將分別在西港島線通車前及後數月間進行。調查將涵蓋公共交通服務全部或部分營運時間，旨在收集相關數據，以有效評估其服務水平。運輸署將運用內部資源以聘請專業調查公司，並將分析調查所得的數據，與公共交通營辦商採取適當的跟進工作，以維持新鐵路通車後其合適的服務水平。
- (d) 運輸署及公共交通營辦商將按照現行做法，在服務變更前通知有關乘客和地區人士。此外，運輸署會與各公共交通營辦商和區議會緊密合作，廣泛宣傳公共交通服務重組計劃。

10. 朱慶虹太平紳士表示，根據上次會議紀錄，委員會要求運輸署邀請港鐵公司以就兩線通車後的轉乘優惠計劃作出交代。他查詢運輸署現時安排如何。

11. 吳翰禮先生回應表示，因應委員會對兩條鐵路通車後的公共交通工具轉乘安排，運輸署已特別要求港鐵公司積極與相關公共交通營辦商討論及提供相關資料予委員會。因此，港鐵公司代表亦出席了是次會議，交代轉乘優惠計劃的進展。

12. 王偉強先生回應表示，現時主要討論為配合西港島線通車後，港鐵與其他公共交通工具的轉乘安排。就西港島線的轉乘安排，港鐵已接觸區內專線小巴及巴士營辦商，並初步定出可以最快前往港鐵站的接駁路線作轉乘優惠。合作安排則會與現有的 52 條提供轉乘安排的巴士/專線小巴路線一致。由於港鐵與其他公共交通工具營辦商的討論仍未到最後階段，港鐵公司將會待落實內容後再向委員會匯報。至於南港島線(東段)通車後的安排，將會在下一步研究。

13. 主席詢問港鐵公司就轉乘安排是否有時間表。

14. 王偉強先生回應表示，港鐵預計本年底會確定有關轉乘安排，並會再向議會匯報進展。
15. 主席邀請各委員就整個重組計劃，包括所有路線的改動方案及相關的轉乘優惠安排等綜合表述意見。
16. 朱慶虹太平紳士認為港鐵與其他公共交通工具的轉乘安排已商討多時但仍毫無進展。據他了解，專線小巴營辦商的盈利低，難以再提供優惠。他認為專線小巴為港鐵帶來乘客，港鐵理應負擔全數或大部分轉乘優惠。同時，轉乘優惠與港鐵設立特惠站的概念相似，同樣可以吸引新的客源。他擔憂西港島線通車後，乘客既要面對轉乘鐵路缺乏優惠，又要面對公共交通服務被削減。
17. 黃靈新先生向主席申報利益，表示他為進智公交的執行董事。
18. 歐立成先生表示，由於隧巴第 107 號線於非繁忙時間不會途經黃竹坑，建議運輸署及巴士公司提供轉乘優惠，讓居民於黃竹坑道或香港仔隧道收費廣場轉乘城巴第 72A 號線返回雅濤閣/黃竹坑路段。
19. 徐遠華先生認為運輸署就巴士重組計劃及轉乘安排沒有進展。在巴士重組方面，他認為黃竹坑只是增加一條巴士路線的轉乘安排，而其他居民關心的方案都沒有進展。他質疑運輸署拖慢工作，對此表示遺憾及不滿。在港鐵與其他公共交通工具轉乘方面，他同意朱慶虹太平紳士的講法，認為專線小巴及巴士協助港鐵增加客源，港鐵應該就轉乘安排擔當更重要角色。運輸署在商討過程中沒有擔任任何角色，只能向港鐵與其他公共交通營辦商作出呼籲，卻沒有法定權力要求它們提供轉乘優惠。他認為若港鐵與其他公共交通營辦商未能就轉乘安排達成協議，港鐵需要於各區增設更多特惠站作補償。
20. 林玉珍女士 MH反對城巴第 90 號線和 90C 號線重組安排。
21. 副主席要求運輸署維持城巴第 90C 號線於鴨脷洲大街早上十班次的服務安排。
22. 朱立威先生表示城巴第 70 號線的最新安排仍然漠視石排灣居民的意見，並表示非常不滿意。他重申早上於香港仔巴士總站候車

的乘客有一部分來自石排灣邨、漁安苑及漁暉苑的居民；如加開城巴第 70P 班次，可以產生分流作用，疏導居民上班的問題。他質疑運輸署為何未能於石排灣多開幾班城巴第 70P 號線，減少石排灣居民步行至香港仔巴士總站的距離。此外，他對轉乘安排的進度表示不滿，認為運輸署應加強其角色，要求署方積極跟進在區內增設特惠站。

23. 區諾軒先生表示希望巴士公司盡可能提供所有巴士路線間的轉乘優惠，令居民不必記著個別轉乘路線安排，並藉此吸引更多乘客以維持營運。他認為居民不會使用文件列出的部份轉乘安排，例如新巴第 91 號線轉乘新巴第 4 或 4X 號線。他表示即使未能提供所有巴士路線轉乘優惠，他亦希望至少可以提供以下方案，包括：新巴第 91 號線轉乘城巴第 40 號線以及城巴第 90B 號線轉新巴第 4X 號線等。另外，他要求城巴 97 號線維持全日去中環。

24. 羅健熙先生擔心整個重組計劃不包括轉乘優惠安排。他質疑轉乘優惠是否只是港鐵公司所提供的恩賜，而為何轉乘安排要到年底才能定案，但路線重組卻要盡早定案。他認為當重組計劃定案時，署方不應分開討論路線及轉乘優惠安排。另外，他查詢運輸署是否會在鐵路通車後，計算乘客需求的變化後才實施重組計劃；抑或無論客量是否如預期，署方也會沿用同一套計劃。此外，有關鴨脷洲的巴士路線重組方案，包括：90、97、90C、671、176X、91、94 等路線，他認為方案與鴨脷洲 6 位區議員及區內居民的意見並不相符，建議署方可在會外另以工作小組的形式繼續跟進。

25. 陳李佩英女士表示重組計劃對赤柱居民沒有好處。她質疑運輸署就第 6、66 及 14 號線的重組方案，沒有顧及居民上下班及日常需求。她希望運輸署在這方面多作跟進。

26. 司馬文先生表示，他明白在西港島線通車後需要削減巴士路線。他認為運輸署現在應該著重處理如何及何時分階段實施重組計劃。在實施計劃前，他提醒運輸署不能夠假設方案可行，而是應該收集及分析巴士/專線小巴的客量調查的結果，在取得結果後才落實方案。他詢問運輸署何時可以提供有關資料及調查結果，並希望這些資料及數據在重組路線實施前能夠提供予委員會。他希望委員會確保在實施重組計劃前能召開會議，令各議員有充分時間討論。而在鐵路開通後，運輸署亦應提供充足的資料供議會參考。

27. 楊位款太平紳士查詢西港島線通車後分階段實施重組計劃是指全線還是局部通車。另外，他認為若港鐵與其他公共交通工具對執行轉乘安排存有困難，港鐵應該即時提供特惠站以提供合理優惠予乘客。

28. 柴文瀚先生表示對過去一年重組計劃的討論沒有進展感到費時失事。他認為討論仍然不足，沒有符合區內居民需要，希望運輸署及巴士公司應繼續努力與議員溝通。他特別指出署方應減少由華富南開出的巴士數目，並將巴士分流，例如：更多利用華富北巴士總站、安排部分巴士路線「由華富北入、華富南出」，及避免因有太多巴士於華富道調頭進入巴士站而引起的交通擠塞。同時，他要求城巴第 43M 號線全日以雙層巴士行駛，避免因為現時單層巴士未能滿足服務需求而引起的地區爭議。他特別指出日後城巴第 43M 號線需要服務華貴及田灣，預期需求會更大。最後，他希望在瑪麗醫院的巴士站能夠提供全面轉乘優惠並在假日時的巴士路線仍舊維持原有班次數目。

29. 主席表示歡迎由華貴開出的城巴第 70 號線繞經田灣街及田灣山道，同時要求往華貴方向都需考慮有班次繞經田灣街及田灣山道。主席邀請吳翰禮先生就議員第一論發言作回應。

30. 吳翰禮先生感謝主席及各委員的提問，並綜合回應如下：

- (a) 他重申運輸署在去年 7 月起就兩個重組計劃內的方案多次諮詢委員會，以及與各區議員、地區代表及居民商討，繼而對某些方案作出修訂，亦得到委員會的支持；
- (b) 有關西港島線的重組計劃，現階段只留下少量分歧，運輸署會與巴士公司繼續討論並考慮作出微調；
- (c) 有關南港島線(東段)的重組計劃，運輸署在本年 3 月提供了修訂方案後，已約見相關的區議員並獲得寶貴意見。由於運輸署與巴士公司檢討該計劃時，發現有些方案涉及不同區域人士的不同訴求，需要非常小心處理及協調，故此現時仍然需要時間考慮如何修訂。運輸署歡迎委員會繼續提供意見，並會密切與巴士公司/專線小巴營辦商研究如何優化計劃，再向委員會提交最新方案；

- (d) 署方非常重視有關港鐵與其他公共交通工具的轉乘安排。政府投放了大量資源去興建兩條新鐵路，目的是為使市民能享受既環保又便捷的公共交通服務。運輸署明白一個完善的公共交通工具轉乘安排是非常重要的，故此已與港鐵及其他公共交通營辦商作緊密溝通。除工作層面外，亦與各營辦商作高層次的接觸，期望可以達成轉乘安排協議，務求能鼓勵更多南區西邊居民選用日後重組後的巴士及專線小巴路線以接駁鐵路。運輸署會繼續以協調角色與港鐵及其他營辦商保持溝通；
- (e) 有關南港島線(東段)的服務安排，包括為隧巴第 107 號線提供轉乘優惠、以及鴨脷洲區與赤柱區的巴士路線重組方案等，運輸署會與巴士公司密切商討，並稍後再向委員會滙報；
- (f) 運輸署一如既往會在新鐵路開通前後，收集、整理及分析不同類型的公共交通服務數據，務求在落實計劃時可配合居民的需要。運輸署會密切注意港西港島線全線通車的日期，然後會再向委員會滙報；
- (g) 運輸署將於西港島線全線通車後才分階段實施計劃；
- (h) 有關港鐵特惠站的安排，將會由港鐵公司作補充。
- (i) 有關委員提出華富南的巴士路線及服務安排，運輸署會積極與巴士公司研究，務求服務能夠配合鐵路開通及乘客需要。

31. 高昊先生回應表示，港鐵與相關的其他公共交通工具營辦商一直有提供轉乘優惠的安排。為配合西港島線開通，港鐵會繼續與相關營辦商討論，期望營辦商參與計畫，一同提供優惠予市民，並會與運輸署保持緊密聯繫。由於轉乘優惠涉及相關機構的商業安排，而現時正與相關機構商討，故抱歉未有進一步資料提供，但港鐵會適時向委員會滙報。至於設立特惠站的理念是為遠離港鐵站但屬合理步行範圍內的乘客提供優惠。就南區情況而言，轉乘優惠安排相信比設立特惠站的幫助更大。

32. 趙浩明先生補充表示，由於南港島線(東段)的重組計劃牽涉地區人士不同的訴求，運輸署與巴士公司仍需要時間調整方案，並會小心考慮資源調配及滿足居民需要。另外，有關西港島線重組計劃的方案，運輸署會與巴士公司積極研究運作及服務上的配合。有關鴨脷洲的重組計劃方案，運輸署樂意安排會議與議員繼續討論。有關赤柱區的重組方案，最新建議城巴第 6 號線維持現有服務不變，新巴第 66 號線則改為早上繁忙時間提供往中區的服務。

33. 吳翰禮先生補充表示，剛才王偉強先生提到 52 條巴士線提供轉乘優惠，當中亦包括專線小巴路線。他了解到議員對轉乘優惠安排非常關注，運輸署會積極與相關營辦商協商，並要求巴士公司提供更便利的轉乘安排。他重申運輸署非常重視兩個重組計劃，以及與委員會的溝通，希望計劃最終能達至多贏局面。

34. 楊位款太平紳士對港鐵的回覆表示非常不滿。他認為港鐵在工程延誤的前提下，應立即設立特惠站，而港鐵理應可自行決定，並不需要與任何其他機構商討。他質疑港鐵僵化的回覆顯示沒有解決問題的決心。

35. 麥謝巧玲女士就新巴第 4 及 4X 號線的合併建議表示，現時巴士脫班問題嚴重，如在這情況下再取消一條路線實會令居民需要更長等候時間。她指出如果城巴第 7 號線由石排灣途經香港仔再前往華富，華富上車的乘客大部分都需要站立，甚至未能上車。她查詢運輸署及巴士公司如何保證城巴第 7 號線日後可滿足乘客需求。此外，她表示現時大部分長者乘搭新巴第 43X 號線前往瑪麗醫院覆診，她要求新增專線小巴服務石排灣及華貴，讓居民直接前往瑪麗醫院。她得悉有專線小巴公司已經向運輸署提交計劃書，但運輸署卻未批准。由於巴士站坐落於瑪麗醫院下面的薄扶林道，即使有轉乘優惠仍對病患者及殘疾人士構成不便，她認為只有直接前往瑪麗醫院的專線小巴才能解決問題。

36. 羅健熙先生要求運輸署回應有關巴士/港鐵轉乘優惠的安排。他再次詢問港鐵與其他公共交通工具的轉乘安排是否已包括在巴士路線重組計劃中。另外，他希望能獲取資料包括預計鐵路開通後巴士網絡剩餘的客數，以便印證運輸署對鐵路開通後的估算及可行性。他查詢如果運輸署的估算最終與鐵路通車的現實不符，署方將如何處理。

37. 柴文瀚先生表示現時巴士總站有班次延誤時，巴士公司只依靠車長以電話調整班次是本末倒置的做法，希望在華富南巴士總站增設站長以節省時間。此外，他贊成港鐵增設特惠站，甚至在巴士站旁增設特惠站，以促進港鐵與巴士的直接競爭，最終令公眾受惠。他又舉例指長洲碼頭也設有港鐵特惠站，因為港鐵與巴士於中環碼頭的競爭大，因此可以吸引乘客乘搭港鐵。

38. 徐遠華先生查詢，運輸署是否可以提供鐵路開通前後乘客需求轉變的資料。他建議運輸署應集中於鐵路通車後兩至三個月一次過實施重組計劃，因為屆時運輸署、公共交通營辦商及議員將會有更確實的客量數據，然後較容易向居民交代為何實施重組計劃。

39. 區諾軒先生表示，希望新巴/城巴可以探討兩巴之間互相轉乘的安排，認為如果新巴/城巴不想乘客流失至港鐵，就需要逐步提供更多巴士/巴士轉乘安排。他認為運輸署可以採取主動，約見不同議員商討方案，切勿閉門造車。他亦希望運輸署於鐵路通車後兩三個月實施重組計劃時，能夠按實際情況調整，而非只按照原本計劃而行。

40. 司馬文先生表示，運輸署曾提及巴士路線重組會在鐵路通車後 2 至 12 星期內實施，但現時未有清晰回應實施重組計劃時間表。他要求運輸署不能在鐵路通車後和議員未獲取充足調查數據及詳細討論前，實施計劃內容。

41. 吳翰禮先生綜合回應表示如下：

- (a) 運輸署承諾會責成巴士公司處理華富及華貴的巴士脫班問題。對於新巴第 4、4X 號線及城巴第 7 號線的班次及需求，署方會與巴士公司重新審視，確保編配足夠服務，特別在早上繁忙時段，以配合市民需求；
- (b) 就前往瑪麗醫院的專線小巴服務，運輸署知悉早前議員及相關營辦商曾商討有關安排。署方理解居民對前往瑪麗醫院有需求，但指出若每區都要提供直接前往瑪麗醫院的服務，在資源運用上並不理想。運輸署會向相關營辦商了解營運情況後再向議會匯報；
- (c) 在取消新巴第 43X 號線後，華貴居民若需要前往薄扶林道，可以選擇乘搭城巴第 43M 號線再免費轉乘城巴第 7

號線或新巴第 4X 號線，或直接前往華富乘搭城巴第 7 及新巴第 4X 號線；

- (d) 有關巴士/專線小巴/鐵路轉乘優惠的安排，重組計劃內包括了一些新增的巴士/專線小巴路線接駁鐵路安排。運輸署明白轉乘服務需要具吸引力，以提供更便利的服務予市民。同時運輸署亦希望港鐵公司能夠提供相關轉乘優惠，並會致力與相關營辦商跟進，以求促成協議；
- (e) 有關兩條新鐵路開通後的乘客需求變化，運輸署預計整體約有兩成乘搭地面公共交通工具的人士會轉用鐵路服務。運輸署會在鐵路通車前，調查每條巴士路線的乘客需求變化，再按鐵路通車後的實際情況調整重組計劃；
- (f) 有關鴨脷洲區巴士路線的重組方案，運輸署會繼續與相關議員及區內人士討論，希望各方能協調出一個較理想的方案，以便配合區內不同人士的需求；
- (g) 運輸署會與巴士公司切實研究於華富南巴士總站增設站長及提供更完備乘客資訊的安排。在鐵路通車後，並會要求巴士公司派員監察服務運作情況，確保重組計劃順利執行；
- (h) 有關巴士/巴士轉乘安排，運輸署會要求巴士公司在財政許可情況下盡量提供更多計劃巴士/巴士轉乘安排；
- (i) 有關鐵路通車後的巴士路線重組安排，運輸署會在鐵路通車後定期調查客量變化，檢視巴士/專線小巴的需求改變，然後沿用署方的指標對路線作調整，並按實際情況分階段執行有關重組計劃。運輸署會與委員會保持溝通，將相關資訊提交予委員會。

42. 高昊先生回應，若剛才誤解了議員的提問表示歉意。他表示無意抹殺任何方法以解決延遲通車對市民的不便。他表示港鐵對設立特惠站雖有特定做法，但會與公司商討是否可以彈性處理，研究是否可以設立特惠站作為解決方法。另外，有關南港島線(東段)工程的通車延誤，他明白如延遲通車會對居民造成不便，港鐵公司會在本年稍後公佈對南港島線(東段)通車安排的情況。

43. 主席總結，鑑於西港島線最快將於 2014 年底通車，委員會要求運輸署及港鐵於下一次會議提交文件，詳細交代港鐵與其他公共交通工具的具體轉乘安排及車資優惠，以提供吸引的優惠分流乘客；在署方完成客量調查後，交代調查結果及按結果微調公共交通計劃的執行步伐；運輸署積極跟進議員的意見，並於會後繼續與議員磋商以及署方應適時提供與南港島線(東段)通車相關的最新修訂方案，並積極滙報與西港島線通車有關的最新方案。

議程三： 南港島線（東段）項目臨時交通管理措施
（此議題由港鐵公司提出）
（交通文件 21/2014 號）

44. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (a) 路政署工程師／南港島線 2 陳凱琪先生；
- (b) 運輸署工程師／優先鐵路發展 5 石萬邦先生；
- (c) 香港鐵路有限公司項目傳訊經理高昊先生；
- (d) 香港鐵路有限公司建造經理（南港島綫）潘建強先生；以及
- (e) 香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木周美寶女士。

45. 潘建強先生以電腦投影片（參考資料）介紹為配合南港島線（東段）工程而實施的臨時交通管理措施。

46. 歐立成先生 MH、徐遠華先生、副主席、陳家珮女士及林啟暉先生提出意見及查詢，綜合內容摘錄如下：

- (a) 有委員查詢黃竹坑道至香葉道之間的南朗山道日後會否開放給公眾車輛使用，並可左轉及右轉至香葉道；
- (b) 有委員提出不少市民會由香葉道、警校道前往香港仔運動場。由於現時該處受到臨時交通管理措施影響，照明系統較以往差，希望照明系統可以加強。另外，委員查詢熟食市場對出的臨時巴士站，在改道後會否挪移至原本的位置。同時亦關注塘邊徑的行人安全問題，希望港鐵公司留意行人及行車的潛在安全問題。

- (c) 有委員查詢利東邨道鴨脷洲橋道路段會否在 2014 年第三季全面性歸還路政署。由於該路段將於今年第三季交給路政署的承辦商處理升降機工程，而新市街的工程亦將在 2015 年完工，他擔心兩個升降機不能同時運作。另外，他讚賞利東邨道紅綠燈搬遷工程。
- (d) 有委員就海怡半島 19 座對出實施的臨時交通管理措施提出疑問。他指出該路面已在 5 月中收窄，但現時只是加了水馬及封閉 B 出口，路面卻看不見有工程在進行，他查詢為何工程尚未進行卻收窄路面。另外，他查詢是否仍需要 2015 年年中才開放海怡南路進入海怡路東商場對出的路面。
- (e) 有委員指出現時海怡半島 18、19 座對出的港鐵 B 出口準備興建，亦為此鋪出水馬將工程範圍圍起，該地段包括停車場的出入口和小童群益會通商場的入口。由於路面收窄，引致不少貨車司機停在水馬附近停車場出口，以便賒貨，使不少巴士堵塞在該路段。他要求港鐵公司將該私家路劃作雙黃線以便警惕駕駛人士。他建議現階段可以先在路段加放不准停車的指示牌，但長遠希望港鐵公司儘快研究劃作雙黃線的可行性。

47. 潘健強先生的綜合回應如下：

- (a) 由黃竹坑道轉至南朗山道的路段會在工程完成後一次過恢復道路面貌。巴士專線路段將維持為巴士專線；
- (b) 港鐵公司現時於香葉道已提供臨時街燈，他亦會到工程地盤視察研究是否需要加強照明系統；
- (c) 署方會到工程地盤視察，研究改善方法。另外預計港鐵公司會於今年第三季將鴨脷洲橋道旁擬建升降機位置的工地騰空，交予路政署的承辦商；
- (d) 有關海怡站 B 出口的問題。他表示已將該位置封閉，工程看似尚未開始是有兩個原因：一，因為只是工程的初段，想透過暫時封閉道路以測試有沒有問題出現，如發現有問題是可以將路段還原；二，在圖中的下方是會進行 B

出口的地下結構工程，當結構工程完成及成功安裝臨時支撐架後，港鐵公司會正式展開工程。

- (e) 有關海怡半島 19 座對出實施的臨時交通管理措施。他表示該路段封閉後行車線由雙線轉為單線，因而出現違例泊車導致交通擠塞的問題。對於是否將該私家路劃作雙黃線，他表示現正尋求法律意見，有消息會盡快通知議會，但現時會在私家路加放不准停車的指示牌。

48. 徐遠華先生再次查詢，有關熟食市場對出的臨時巴士站在改道後會否挪移至原本的位置。

49. 潘健強先生回應，該巴士站會搬回原本的位置。

50. 主席表示，委員會原則上同意港鐵公司簡介的臨時交通管理措施。他相信港鐵公司會繼續與相關政府部門商討細節，務求使工程對南區交通影響減至最低。主席繼表示，委員會要求港鐵公司繼續在區議會及其他平台如社區聯絡小組等就工程所影響的交通問題諮詢各界與居民的意見，讓大眾更清楚南區各處的最新交通問題。

51. 潘健強先生補充表示，有關逸港居附近行人天橋的問題，該位置會在 2014 年 9 月/10 月經由水路運輸鐵製的行人天橋裝在現時明渠最尾的位置上，過程只需要一天。但暫時未有確實日期，需要與海事處商討。

52. 主席提醒署方，在該工程有確實日期前至少兩個星期通知秘書處及海事處，以便海事處通知附近的漁民團體。

議程四： 要求落實「香港仔至長洲」持牌渡輪服務
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 22/2014 號)

(楊位款太平紳士 MH 於下午 5 時 25 分離開會場。)

53. 柴文瀚先生簡介文件內容。他表示十年前於區議會及其他會議上曾討論開辦來往長洲及香港仔的渡輪服務。他認為十年前未能落實使人感到可惜，所以再次提出議程希望各方可仔細參詳及研究。他希望運輸署首先研究兩個碼頭的安排後，才作出招標，否則會因不能

解決碼頭及泊位的爭議而未能開啟航線。其次，他希望運輸署避免重複程序，包括：意向書的徵集、標書的徵集等。他認為這些程序均可導致有意經營的人士卻步，因此希望化繁為簡，盡量將程序減省，直接招標。第三，他希望航線可以盡快提供服務。他希望運輸署提供清晰的評審標準草稿，並容許區議會參與審標的程序，藉此提供意見。此外，他期望區議會能夠配合改善碼頭及碼頭周邊設施，並加快程序，以使航線盡快開通。

54. 主席邀請運輸署許家耀先生作出回應。

55. 許家耀先生回應表示，運輸署於 2014 年 4 月提交立法會的文件中表示署方對開辦來往長洲及香港仔的渡輪服務持開放態度。同時，署方的書面回應亦提及署方將會就擬開辦之渡輪服務諮詢相關部門，包括海事處(關於航道方面)及土木工程拓展署(關於碼頭設施方面)等。由於該服務的擬定詳情仍在研究當中，署方暫時未能就委員的查詢提供詳細資料。然而，他表示區議會是一個的平台，議員及委員可就有關建議渡輪服務的安排，包括服務詳情、邀請營辦商的安排等提出意見，供運輸署參考。

56. 主席請各委員提出意見。

57. 司馬文先生詢問有關碼頭的位置、渡輪的班次、所需要的配套設施，以及香港仔碼頭會否提供其他服務。

58. 柴文瀚先生表示，長洲新渡輪使用的碼頭位置已被盡用，若使用該碼頭可能會加重船公司的營運費，而使船公司對開辦新航線卻步。他認為政府可以豁免持牌船公司相關的費用。另外，他詢問如使用普通的公眾碼頭能否提供足夠的位置，而長洲居民對此有什麼意見。他查詢香港仔碼頭的確實位置、現有經營的船公司在投標時會否有優勢，以及將來渡輪的服務、班次及需求量等。

59. 羅健熙先生詢問有關收集意向書、招標、改善設施的時間表及程序。他認為香港仔現有前往蒲台、南丫島的碼頭環境並不理想，查問運輸署會否一次過改善環境，例如將碼頭搬往地理位置不佳的逸港居。另外，由於香港仔的幾個碼頭上落位置未被善用，而長洲的運輸和渡輪需求量都較香港仔高，他詢問運輸署可否提供相應的渡輪配套，以助渡輪服務的發展。

60. 區諾軒先生認為，長洲與香港仔的渡輪往返班次是有一定的需求，例如應付兩地居民上班。他詢問署方有否評估兩地居民上班地點的資料，以及在節日期間從鴨脷洲往長洲的交通工具紀錄。他強調署方需先評估渡輪服務的需求，才能繼而討論碼頭的配套設施。他提醒開拓新渡輪航線，有可能會衍生不同的影響，例如：增加市民駕車到香港仔，再轉乘渡輪到長洲的機會。他詢問署方是否有評估這方面的影響。

61. 麥謝巧玲女士表示，她一直關心香港仔海面的船隻泊位情況。她擔心將來開設新碼頭，會影響遊艇及漁船航道之間的距離，因此希望運輸署首先解決這個問題，並希望署方不要閉門造車。她認為由香港仔逸港居往長洲要繞圈而行，於航道上是一個大問題。此外，香港仔船隻停泊有不少問題，有些三等船佔據了沿岸位置，建造碼頭又會影響漁船停泊位置以及龍舟比賽航道選址。她提醒署方在碼頭選址問題上要考慮多方面因素。她期望署方加快步伐，盡早就此進行研究及落實新航線靠岸停泊處，並匯報消息予區議會。

62. 副主席表示，她認為署方對開設新航線是持開放態度的。她認為不論碼頭是設在香港仔或鴨脷洲，主要問題在於海面航道和陸上交通的配套。

63. 陳俊達先生表示，他不反對於南區開設這渡輪航線，但希望同時要考慮南區現時對外交通有一定問題。他相信這渡輪航線的服務對象不會只局限於南區居民，西區或附近地區居民都會選乘航線。他請署方考慮新航線會否為南區對外陸上交通帶來更大壓力或可能衍生其他問題。

64. 林玉珍女士表示，對來往香港仔至長洲航線表示歡迎。她知道有不少南區居民曾經表示希望開辦到長洲的航線。她認為開辦一條航線本身問題不大，配套才是最大問題，例如：運輸署有否評估香港仔是否合適作停泊上落客碼頭。在出牌開設航線前，她希望運輸署應首先評估香港仔碼頭泊位的容量及可行性。

65. 黃靈新先生表示，議員提出了大部份問題，但有關航道或碼頭設施等問題，運輸署未必能獨自解決，他認為需要請海事處補充解釋。

66. 許家耀先生回應表示，就建議的渡輪服務仍在研究中，有關碼頭設施、航道、財務安排、市民需求等事宜，運輸署會逐一研究。由於該服務的擬定詳情仍在研究當中，署方暫時未能就委員的查詢提供詳細資料。

67. 司馬文先生建議，碼頭應該設於鴨脷洲，因為步行到地鐵站的時間是最短的，這樣可以節省市民轉乘地鐵的時間。另外，他建議新航線應該使用沿有的公共碼頭，因為香港仔/鴨脷洲都沒有足夠位置再設新碼頭。

68. 羅健熙先生表示，他明白運輸署現時沒有足夠資料作具體匯報。但就是次機會，他希望署方盡量提供資料以加強討論。他認為署方沒有資料補充，而書面回應又簡短，實在難以繼續討論下去。他希望署方對剛才議員提出的意見，稍作回應。

69. 許家耀先生回應表示，感謝各委員的意見。由於該服務的擬定詳情仍在研究當中，署方在今次會議中未能就委員的查詢提供詳細資料。然而委員提出的意見會傳達予相關同事作研究。

70. 朱慶虹太平紳士查詢，署方會於哪個階段諮詢區議會意見。據他了解，運輸署和離島區議會就此計劃有緊密討論和實地視察。根據新聞報導，運輸署助理處長陪同離島區議員到香港仔巡視。他質疑署方對南區區議會的態度截然不同。他詢問助理處長何時會與南區區議員到長洲視察。

71. 主席表示，南區居民一直對上述航線有強烈訴求，他認為香港仔到長洲渡輪服務這議題很有意義。他認為香港仔和長洲同樣是漁港，關係密切，當中亦包括商貿往來，故此開辦航線是有必要的。他提醒署方在研究期間必須小心處理碼頭問題，例如：在收集意向書或招標過程中，現有碼頭承辦商會否因碼頭私有權而加分、如何避免加重現時香港仔避風塘碼頭設施的使用負擔，渡輪體積的規範等。

72. 柴文瀚先生期望運輸署在開辦航線前，仔細研究下列事項：第一，開辦航線需要的程序。署方的文件只簡單提及要先收取競投意向表達書，然後才進行招標。但據他理解，較早前立法會文件已表示會進行招標。根據過往經驗，競投意向表達書反而會令事情更難處理，例如：當初準備開辦九龍到澳門航線時，就是因為一些原本有興趣的營運商都一一落選，反而興趣不大的卻中標，最後要幾經波折才

能解決問題。他認為沒有必要提交競投意向表達書，因為招標程序已足夠確保營辦商能達到基本要求。第二，就碼頭建設問題，他希望署方能給予清晰答案回覆，於會後答覆亦可。他不希望見到署方偏袒離島一方的利益，而忽略了南區市民。第三，就航道問題方面，他希望署方能多加解釋，包括：票價、載客量等，並將意見清楚傳達議會作討論。

73. 許家耀先生回應表示，立法會文件中只提到運輸署會多方面作研究，包括：航道、碼頭設施以及財務可行性等，但並未提及招標條件和方向。他會將委員提出就競投意向表達書和招標安排的意見傳達予相關同事作研究。他理解議員關心能否在署方邀請營辦商前得悉掌握服務詳情、碼頭設施、航道等細節，會後他會請相關同事於適當時候再向議員匯報。

74. 朱慶虹太平紳士請署方於會後就議題書面回覆秘書處，以及請負責是項計劃的職員出席下次會議。

75. 許家耀先生回應表示會研究朱慶虹太平紳士的意見。

76. 主席總結表示，雖然開辦香港仔至長洲的持牌渡輪服務可為南區居民提供便利，但渡輪服務屬往返長洲的唯一公共交通工具，其乘客量或會對日後香港仔的交通造成影響。因此，運輸署在研究上述航線時，須謹慎考慮渡輪班次的密度、泊岸點的位置、相關的配套設施及轉乘交通安排等，並適時再諮詢委員會。

[會後備註：運輸署已與於 2014 年 8 月 4 日與委員進行實地視察及會議，並其後邀請委員以書面提供意見。運輸署亦於 2014 年 9 月初發出招標文件。]

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2014 年 6 月 27 日的情況）
（交通文件 19/2014 號）

（黃靈新先生、廖漢輝太平紳士及區諾軒先生分別於下午 5 時 58 分、6 時正及 6 時 26 分離開會場。）

77. 主席歡迎下列代表出席議程五的討論：

- (a) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車編排經理黃漢中先生；
- (b) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生。

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

78. 陳李佩英女士詢問運輸署在 2014 年 7 月 9 日的赤柱居民會之後，接收到多少意見及有否得出結論。她指出由於尚未到截止日期，因此仍有居民未提交意見。

79. 司馬文先生詢問運輸署有關交通影響評估的內容是否包括赤柱居民會的意見。另外，他詢問運輸署有關現有公共交通工具及私家車的泊車設施及項目生效後的泊車設施情況，包括赤柱的泊車數目及位置。此外，他在與居民的討論中發現有違例雙重泊車的問題，他詢問運輸署會否在香港仔隧道、淺水灣、或其他路面上放置指示牌，通知駕駛者有關赤柱停車場或剩餘泊車的數目，或者警察會否有其他的執法行動。他認為最有效預防雙重泊車的情況是提早讓駕駛者知道泊車位置的情況。

80. 羅健熙先生詢問運輸署會如何歸納居民會的意見，會否及何時將報告交予區議會，並如何作跟進安排。

81. 譚桂芬女士回應表示，運輸署於 2014 年 7 月 9 日在赤柱社區會堂舉行居民會，會堂容納了二百人左右，當日居民踴躍參與討論。居民也可於 2014 年 8 月 15 日或之前將意見回條交回民政處。運輸署收集意見後，將仔細分析，再向區議會匯報。另外，她表示運輸署現時的方案只是在現有停車場的位置建兩層地下停車場，加設泊車位，並不會改變現有停車場土地的用途。運輸署會繼續留意其他的泊車設施，如有任何的改動會通知區議會。

82. 主席詢問譚桂芬女士能否在下次會議遞交居民會的分析報告。

83. 譚桂芬女士回應，在收集意見後會向委員會匯報。

84. 羅健熙先生建議，運輸署可以開始回應居民的問題，因為他認為居民在居民會的意見應與意見回條並不會有太大出入。他相信議

會是希望該報告能減少居民的憂慮，而不是只歸納居民的意見。另外，他認為運輸署之前回答有關未有新增旅遊設施或增加車流的回應未能解決居民的問題。

85. 司馬文先生表示，運輸署沒有就有關提供交通影響評估報告，以及有關項目生效前後的整體赤柱泊車設施作出回應。另外，他認為在電台發放泊車訊息並不足夠，他詢問運輸署會否有其他實際措施。他表示希望有雙贏的方法，即商業發展的同時亦能提升赤柱的交通配套設施，他認為單靠在 25 年前落成的停車場加建車位是不足以解決問題。

86. 鄭子憲先生表示，他出席了 2014 年 7 月 9 日的居民會，並對該停車場的需求是持中立的態度。他表示運輸署建議將赤柱灘道停車場入口由北向南改為由南向北，可能會引致赤柱灘道及赤柱村道的路口出現安全或用量問題。他希望運輸署能給予居民及區議會資料參考。另外，他認為因現停車場的設計未必最合適，署方需要有一至兩個後備方案。他建議停車場的設計應加入增值的措施，例如：在赤柱新街加建地下行人通道直接經斜坡到達赤柱村道巴士總站，以增加項目的吸引力。

87. 譚桂芬女士回應表示，運輸署了解居民對該項目的關注。運輸署亦已應區議會的意見舉行居民會，並感謝區議會對項目的支持。該項目的目的是為解決赤柱因缺乏泊車位而引至的交通問題。運輸署了解建築期間可能導致減少部分泊車位及有工程車的出現，因此建築署聘用的顧問公司也曾對施工期間對交通的影響作出評估及提出臨時交通安排。在詳細設計時會跟進赤柱灘道改變方向的細節。

88. 主席表示，委員會非常逼切希望知道居民會的反應，署方有責任繼續主持諮詢工作。委員會希望署方積極聯絡持份者及居民，按項目作出修訂。他希望運輸署能盡快收集和分析居民意見，並在下次會議提交報告。

89. 司馬文先生補充，他需要的是具體資料。

90. 譚桂芬女士回應，項目是在現有停車場位置加設泊車位。

91. 司馬文先生表示，他不是只詢問赤柱泊車位的問題，而是詢問運輸署有沒有實質計劃解決交通問題，他希望主席能請運輸署在會

後提交該方面的計劃。他要求運輸署提供泊車位在工程前後的分布，及交通影響評估的報告。

92. 譚桂芬女士表示現時集中與居民就停車場項目作溝通。施工期間的交通影響評估已考慮需臨時交通安排的影響。

93. 主席表示，司馬文先生詢問的是現時赤柱附近有多少巴士位、的士位、私家車位、貨車位等等的分布和數量。

94. 譚桂芬女士表示希望將問題集中在停車場項目，她重申運輸署現階段沒有計劃改變周邊泊車位數目。

95. 主席要求運輸署將現時赤柱泊車位置及設施的報告提交予委員會。

96. 譚桂芬女士表示將在下次會議前提交書面回應予委員會。

97. 柴文瀚先生表示，希望運輸署可以隨後提供將來停車場落成後，車輛數量增加的預測估算數字，期望署方以較有系統的方法表達有關資料，以便依照數據再作商議。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路 – 改善工程

98. 司馬文先生建議在石澳道加設行人路。由圖片可見，行人只可走在馬路中或走進樹林。他建議加設三段行人路，包括在：赤柱峽道(由衛奕信徑至赤柱)、石澳道(由大浪灣道至石澳)及大浪灣道至石澳道及赤柱峽道。他表示如不能擴建 2.5 米闊的行人路，至少將行人路擴闊 30、50 或 60 厘米。他希望運輸署能將他建議的路段加進列表，並作出積極的回應。這 3 段需求高的行人路現已列在第 35 至 37 點。

99. 馮仕耕先生表示，行人路問題在他所屬選區亦受到市民關注。有關列表上的第 5 項(由淺水灣道 109 至 111 號)，他表示早前一直與土木工程拓展署商討在維修斜坡時增建行人路，但視察了數次發現不可能。他希望運輸署下次可以改為探討其他方案。他表示數年前曾探討其他方案，例如：在路的另一邊興建類似天橋的做法、擴闊行人路等。此外，就司馬文先生提及的香島道、赤柱、石澳等地方，其中幾點正在跟進中，他希望知悉不同部門有何新的進展，例如：康文署探討樹木狀況的進展。

100. 譚桂芬女士回應表示，就司馬文先生提出的三個位置，署方剛於上周收到有關資料，將會繼續跟進。有關馮仕耕先生提出於淺水灣道 109 至 111 號的事項，土木工程拓展署已與運輸署試過數次試行。至於其他項目，運輸署將繼續向有關部門反映區議會的意見。

101. 司馬文先生表示，他沿路看到土木工程拓展署及路政署做的斜坡工程，認為非常簡單就可以建出行人路。他知道也許不能根據交通規劃而設計出標準行人路，但至少可以提供部份行人路，亦不必大幅改變斜坡鞏固工程。但運輸署卻沒有跟進這些工作，連在石澳道、赤柱峽道提供提 5 厘米或 10 厘米的行人道也沒有。他認為運輸署的做法是不負責任的。即使未能提供一個完整的行人路，署方或許可以至少擴建設 5 厘米的行人道。他希望主席要求運輸署盡一切所能去改善問題。

102. 鄺子憲先生表示，列表第 21 項寫到黃麻角道、衛奕信徑和赤柱廣場之間，黃麻角道是不對的，應該改為赤柱峽道。他表示此項目置於列表已有很長時間，惟答案一直維持在「馬路兩旁斜坡陡峭及有大樹」。他指出由衛奕信徑至赤柱峽道的位置，行山人士未能直接在山坡找一條較佳的小徑，從而直接前往赤柱廣場。他認為如果可以建成這一條小徑，不僅方便行人，亦可帶旺赤柱經濟。他認為要解決這項目，不能夠單靠運輸署，亦需要地政署或其他部門配合，且看能否建造一條較合理的山路，方便行人到達赤柱。

103. 陳李佩英女士指出，行人路、行人徑的問題在赤柱存在已久。以她擔任做了 15 年區議員，仍見到很多地方也沒有行人路。每當她提出要求時，所得的回覆都是因為道路靠近斜坡。她詢問究竟是因為撥款不足，或是工程浩大的緣故以致屢次未能達成。她認為議會內眾多議員以及其他地區的人士也認為需要改善行人路情況，故此行人路的改善工程需要繼續。她認為赤柱和石澳的道路特別多彎、缺少行人路、又沒有單車徑，對於行山人士及路人是有危險的，政府需要重視。她懇請正、副主席要重視此事。

104. 柴文瀚先生表示，如果根據「規劃標準與準則」去處理的話，運輸署仍有很多地方不足。他認為行人路是有很多標準的，只在乎做與不做。他表示行人路的概念本來不存在在香港，但是久而久之，大家主張社會的人多走路，社會富庶後多了資源，建造行人路這些事情便要著手去做。運輸署除非因應個別情況，例如：署方認為建造行

人路會影響消防車經過等，否則，他認為運輸署即使再遞交詳細的報告，還是要看署方下一步的做法，而不是乾脆說做不到、草草了事。他希望運輸署能提供更詳細的報告。他強調除非有安全問題，否則運輸署不應交了報告便完事，這亦違反了政府自己的方針。

105. 陳李佩英女士指出，有些行人路需要修整斜坡，她需要致函路政署才知悉工程。她表示有些路政署修整斜坡工程位置沒有行人路，在該處實施單程行車實在看不清路面情況，有些地方更存在危險。她認為署方在接洽工程時需要詳加研究是否需要加建行人路。

106. 主席相信署方已聽見議會的訴求，此後運輸署應積極研究欠缺行人路的地方，稍後提供報告予議會。

南區巴士脫班問題

107. 歐立成先生 MH表示，最近收到居民投訴，指巴士公司可能為了避免巴士脫班情況太嚴重，而安排司機突然轉為駕駛另一路線。此情況曾出現在 72 號路線和 78 號路線。他認為可能是司機以往駕駛其他路線，由於突然轉換路線，以致精神未能集中。他希望巴士公司留意此事，並加以改善。

108. 柴文瀚先生表示，他表示 970 號路線在文件中出現了 3 次。早前委員會已討論須改善其服務以及落實具體方案，他希望運輸署在此交代最新情況。

109. 許家耀先生回應表示，稍後會請巴士公司解釋及回應如果改善司機駕駛錯路線的方法。署方了解 970 號線在過往 6 個月在南區是最高脫班率的兩條路線之一。署方因應議員的要求，審視了此條路線在過往 6 個月的脫班率和主要成因，而研究分為兩大方面，包括：交通擠塞和巴士公司的人手短缺。在交通擠塞的問題上，署方比對了路線的實際行車時間，與編訂給巴士公司的行車時間，發現在某些時段裡會有一些出入，原因是路面上的實際交通情況與預期不符。運輸署方現時會與巴士公司審視該路線的班次時間表，務求令班次可以根據編訂時間表運作，讓市民有較好的時間預算。尤其在繁忙時間，署方希望在班次編排及營運上，路線安排可以更穩定，班次亦可維持於較密的水平。署方與巴士公司現正重新研究時間表，待巴士公司提交現有時間表後，署方會作審議，如有需要將與巴士公司制定新的時間表。至於人手短缺方面的問題，則交由巴士公司講解實際情況。

110. 李建樂先生回應表示，根據巴士公司的守則，車長必須依照營運中的路線逐站停泊來接載乘客。公司偶爾收到乘客致電或傳電郵反映有關車長行駛錯路的情況。在接收到有關投訴後，巴士公司會研究情況，如有需要會聯絡車長，訓示及提醒必須依照原本的行車路線。關於人手短缺方面，他表示巴士公司一直安排後備車長以補替臨時因病不能上班的車長。他承認在一些特別的日子，後備車長的數目可能未必足夠，公司會定期檢討車長臨時請假的情況，並檢視有否需要調整後備車長的數目。他表示公司面對人手的問題，一直採取不同措施紓緩，例如擴充招聘渠道。除了在報章刊登廣告外，也會在電話程式賣廣告，車身亦貼上招聘廣告，並在各巴士總站擺放街站作即時招聘。他表示巴士公司現時亦會招聘只有一或二號駕駛執照及三年駕駛經驗的人士，並會安排他們作訓練，於取得巴士駕駛執照後擔任車長。

111. 羅健熙先生表示，車長行駛錯了路，不只是規舉上不允許，亦反映出制度上的問題。由於車長可能每天行走不同路線，車長會因此忘了駛至車站。他認為在這制度下車長也很被動。他明白聘人方面可能有困難，希望巴士公司能盡量改善。他認為透過不同招聘方法可解決部分問題，但說到底還是待遇問題。另外，他詢問運輸署為何仍沒有提供誤點紀錄或相關資訊。他希望知悉運輸署是提供不到相關紀錄，還是只是在是次會議上未能提供。

112. 柴文瀚先生希望運輸署在暑假完結前能交代 970 號線的具體改善辦法。他認為一旦到了學期開始，此路線將會更混亂。另外，在行車時間表方面，他查詢是否可以延長某些班次時間。在路線方面，他查詢是否每班班次都要由數碼港駛至蘇屋，再由蘇屋駛回數碼港。他表示過往多年，開學時交通情況都出現混亂，導致大學生選修不了心儀學科。最後，他為一位網友代為傳達，該網友在網上貼出 970 號線的十宗罪，以 10 個字形容為「疏、甩、逼、滿、慢、兜、塞、虧、殘及熱」，他認為這也是很多南區市民乘搭該路線的心聲。

113. 許家耀先生回應表示，署方會與巴士公司研究 970 號線目前的營運紀錄、路面上實際需要的行車時間等，從而制訂比較符合現時實際營運的時間表。為應付開學期間需求，運輸署於每年開學時期都與巴士公司商議應變措施，雖然每個學年學生的出行情況也有變動，巴士公司仍會繼續密切留意開學首兩星期的運作，亦會預留額外資源作應變。他表示就算路線需求突然出現變化，巴士公司也可以應付。

此外，過往兩次會議議員提及巴士誤點，他表示署方在研究巴士服務時間，除了脫班率，也會作多方面研究，例如：延誤紀錄。他表示延誤紀錄的研究比較複雜，因為要看每一班車的開出時間和實質編訂時間作一比較，而每一天每一條線牽涉的班次數目最少有 100 個班次。故此，署方暫時以脫班率作及整體的運作方向為藍本及指標，如發現脫班率情況嚴重，遂會找出當中的成因，然後重點作出改善，令巴士班次更佳營運。

[會後備註：運輸署已與巴士公司於 9 月 1 日實施新班次時間表，以穩定班次及應付乘客需求，修訂包括增加班次、調整編訂的行車時間、安排短途班次。]

香港仔隧道每月間歇性封閉次數

114. 陳俊達先生表示，在上次的會議上已指出香港仔隧道有關交通情況指示牌的情況，上次運輸署提及於會後跟進，他希望得知回覆。

115. 馮仕耕先生表示，運輸署在上一次會議提及再探討關於不同路點的交通顯示屏，並尋求改進方法，例如：像過海隧道般有分鐘顯示。此外，他曾致函運輸署並收到回覆表示，增加顯示屏可能有困難，包括距離太遠。他早前提出在淺水灣和深水灣迴旋處加設一個顯示屏，但署方通知未能實行，因為距離超過 3 公里、當地狹窄多彎，及可能需要封閉一條行車線。他提醒署方，他在 2010 年 7 月 8 日與運輸署的代表做了一次實地考察，當時署方的代表亦認為建議可行，已經承諾會在該處加設一個顯示屏。在封閉行車線方面，他認為進行工程自然要封閉行車線，理由並不成立。而有關 3 公里路程距離，他認為是重要的，因為能夠讓駕駛人士多一個選擇，即繼續往香港仔隧道行駛，或選擇經山路前往市區。他希望運輸署可正面回應他的問題。他補充，上次會議提及有關香港仔隧道指示牌的情況，他表示由香港仔中心到黃竹坑天橋的每一個指示牌的顯示都與實際的交通情況不相符，運輸署曾回覆會與香港仔隧道管理公司跟進，他希望署方在是次會議中報告跟進狀況。

116. 許家耀先生回應表示，因應委員提出，運輸署已與隧道公司了解，而隧道公司亦已即時把間封消息顯示於顯示屏上，但由於從顯示屏行駛到隧道口仍有一段距離，故此行車時間與間封時間可能出現不脛合的情況，他表示這種情況可能只是由於資料來不及更新所致。

117. 陳俊達先生表示，他認為所說及的情況不成立。他舉例說明，他於今早 9:02 在華貴出車，在尚未到達香港仔中心之前，根據交通消息通知，香港仔隧道往灣仔方向完全暢順，但當他到達了香港仔中心，根據顯示牌所示，香港仔隧道車多擠塞，接著到了香港仔隧道前，另一顯示牌亦寫著香港仔隧道往去灣仔方向隧道口車多擠塞。他表示全程發現整條路的交通都是暢通的。他詢問為何電台消息比隧道公司更準確。

118. 許家耀先生回應表示，他需要了解今早隧道公司的顯示資料是根據鏡頭錄得的情況，還是透過其他渠道所得，他亦需要知道電台報道交通消息的資料源自哪裡，才能了解今早顯示的資訊次序是因應什麼情況下發放的。

119. 主席表示，關於馮仕耕先生提出的建議，請運輸署譚桂芬女士於會後與相關議員研究實際情況。

[會後備註：運輸署已另函回覆陳俊達先生的查詢。]

南區交通報告

120. 鄺子憲先生表示本年 6 月一輛新巴巴士在薄扶林道往石排灣道、田灣的交通燈前與兩輛旅遊巴相撞，導致超過 10 個乘客受傷。而在一年前左右，上述位置亦有一輛城巴巴士撞向一輛重型車，導致車長死亡。他詢問警方及運輸署上述位置是否車禍黑點。他認為在一年間發生兩宗嚴重的交通意外，而事發地點就在一個較長及抖峭斜坡的底部，可能牽涉道路的設計、路面標誌顯示情況、巴士公司的營運等，他希望向警方、運輸署或路政署詢問，會否派員前往該處視察，並檢討該處道路安全。

121. 主席指出，此兩宗交通意外在會前已透過秘書處邀約有關部門前往該處視察，但因為運輸署剛出現人事調動，所以視察需要稍作延期。主席要求秘書處積極邀約警方及相關部門作視察。相關議員和委員亦可到場視察。

議程六： 其他事項

城巴有限公司（香港島及過海巴士網絡專營權）

122. 主席表示，委員會於上次會議曾討論上述專營權的問題，運輸署亦曾於 2014 年 6 月 25 日致函委員會，就新專營權事宜展開諮詢，並邀請委員以書面方式表述意見。主席歡迎下列代表出席議程六的討論及簡介新專營權事宜和諮詢的安排：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科（特別職務）吳良瑞先生；
及
- (b) 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科（特別職務）冼佳慧女士。

123. 吳良瑞先生表示，城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士有限公司專營權，將會相繼於 2016 年 6 月及 2017 年 3 月屆滿。運輸署計劃於今年第四季開始與上述兩間巴士公司商議續辦專營權事宜。是項議題於上月立法會的交通事務委員會及交通諮詢委員會亦有討論。在上月 25 日，運輸署已將有關文件交予本委員會，以便各委員參考，並邀請各委員就上述兩間公司新專營權規定提供意見。運輸署現正就此進行諮詢，從不同渠道收集公眾對新巴士專營權規定的意見。

124. 柴文瀚先生的提問如下：

- (a) 運輸署是否必須要選擇上述兩間公司續辦巴士路線專營權。根據過往經驗，運輸署曾拒絕批出專營權予某間巴士公司，或不容許某一間巴士公司繼續經營某些專營路線；
- (b) 另外，他表示想了解是次巴士新專營權的其諮詢過程。他認為雖然立法會過去曾就新巴的專營權舉辦公聽會，亦有向不同議會徵詢意見，但實際情況卻不太有效。他指出署方在決定批出專營權時，不是沒有採納委員的意見，就是只選擇採納一些簡單的意見，即加入一兩個新的轉乘優惠，或加強某些路線班次。以上種種都予人感覺署方對批核條件的要求過低。他認為運輸署沒有善用其權力去決定一間巴士公司能否延續 10 年的專營權，及商討如何改善巴士服務和增加相關投源；
- (c) 他查詢若委員有其他意見，可以經甚麼渠道提，例如：可否加裝全球定位系統作報站用途、轉乘優惠又可否全面增

加、會否增加有站長駐守的車站、巴士公司願意投入多少資源去改善服務、票價的結構如何等。

125. 吳良瑞先生回應表示，運輸署汲取上一次經驗，今次會強化諮詢的過程，細心聆聽市民的意見，包括與相關的區議會溝通，以便更有效地掌握市民對專營權的意見。運輸署與各區議員的目標一致，希望以專營權續期為挈機，提升公共巴士服務。運輸署歡迎任何人士透過諮詢文件提供的方法(即郵寄、傳真或電郵)，於 9 月 16 日或以前，向署方提交意見。在整理各方意見後，運輸署會和巴士公司進行商議如有需要，運輸署會適時向委員會匯報。

126. 司馬文先生認為運輸署過去曾提到由於行車資料涉及私人公司的利潤機密，以致未能提供有關資料，是不合理的原因。他認為因涉及公眾利益，任何私人公司競投公共交通服務都應公開相關資料，可以讓市民知道巴士的行車位置及到站時間。此舉不但有助乘客計劃旅程，亦能幫助政府提供更好的公共交通服務。因此，他認為運輸署應要求巴士公司將巴士實時行車資訊於網站公開。

127. 羅健熙先生認為政府給予公眾的感覺都是受制於巴士公司。他認為倘若這兩間公司不獲續發專營權的話，一定會有其他公司參與競投。另外，他稱不少市民期望巴士服務能更加現代化。運輸署應將實時報站、實時資訊等加入專營權內容。他表示相關措施已在不少外國地方如內地、新加坡等實施。他表示實時報站並非觸不可及的高科技，理應是市民可以享受的資訊科技，並不理解為何署方在實施有困難。

128. 柴文瀚先生表示，署方仍未回應到底是否必須將專營權續批予城巴及新大嶼山巴士公司。另外，他詢問署方有甚麼具體續牌條件，例如，會否要求巴士公司設立全球定位系統，並於大型車站加裝顯示屏及以發手機程式發放即時資訊予公眾。除此，他詢問巴士公司能否提供更多巴士轉乘優惠、可有機會更改現時巴士車費等級表的票價結構，車資應按乘客的乘車距離收取。他表示以上等措施都在新加坡、首爾等證明是可行，在實行上亦不應有困難。此外，他詢問署方會否主導規定站長數目，以及巴士公司願意投資多少去改善巴士服務。他認為署方應該規定一定百分比，而不是任由巴士公司決定投資額。

129. 鄺子憲先生表示諮詢文件提到巴士安全問題，列出了城巴涉及的车禍率比較高，文件亦提到大部份意外只涉及車箱內乘客跌傷。他表示注意到香港人口逐漸高齡化，長者若於車箱內跌倒都可引致嚴重傷亡。再者，安全問題不只牽涉嚴重意外車禍有否發生，還有風險問題。於這情況下，巴士司機駕駛態度和方法技術至關重要。他認為不可以忍受有近一成或半成司機有駕駛態度問題。於現代化道路安全管理上，如果是涉及車隊的，其實已有更有效的方法去管理，例如國際品質系統 ISO 經已推出 ISO 39001，這一項系統是專門設計予管理車隊道路安全的。他認為目前香港未有任何機構能滿足這系統標準的要求條件，所以各方應循這標準方向改善安全。另外，有關黑盒技術，他據聞城巴已於巴士上加裝 GPS，但如何利用 GPS 數據去管理司機駕駛方法、速度、態度等仍有待研究。他希望巴士公司能夠提高管理效率，改善巴士安全問題。

130. 吳良瑞先生綜合回應如下：

- (a) 有委員提問是否已批出新專營權予城巴和新大嶼山巴士。他表示已就準備與上述兩間公司商討新專營權事宜諮詢立法會交通事務委員會。於批出新專營權時，運輸署會考慮以下幾點：第一，巴士公司於過去是否提供適切而有效率的服務。第二，巴士公司本身是否有能力去經營專營巴士服務，以及是否願意投放資源，包括未來購置新車的計劃等等。經初步考慮，上述兩間公司符合以上要求；
- (b) 運輸署理解議員對巴士資訊發放的訴求，亦看到附近城市於這方面的發展。他表示運輸署現正收集市民對兩間巴士公司新專營權的意見，將在諮詢期間所收集的意見一併研究，其後再與巴士公司進行商議專營巴士行業的經營環境，受到鐵路競爭等因素影響，在可見的將來預計仍會相當艱巨。運輸署會以務實的態度致力為市民爭取最有利的專營權條款，在商議的過程中亦會顧及實際環境；
- (c) 由於城巴及新大嶼山巴士的專營權將於 2016 年 6 月及 2017 年 3 月 1 日屆滿，運輸署計劃於本年度第四季開始與兩間公司商議續辦新的專營權。

(d) 他表示如主席認為有需要的話，運輸署可於適當時候向議會再作匯報。

131. 主席表示，由於南港島線（東段）未能全面覆蓋南區，不少居民日後仍需依賴巴士作主要的對外交通工具，因此各委員都非常關注巴士的服務質素。委員會要求運輸署積極改善各路線的誤點問題，並在新專營權加入條款，要求巴士公司為南區的巴士路線提供全球衛星定位及實時報站系統，為乘客提供更多實時資訊。此外，署方須於完成公眾諮詢及整理意見後，適時再向委員會匯報有關進展。

132. 朱慶虹太平紳士表示，剛才不少委員提到要求安裝實時報站系統、改善巴士誤點脫班問題、增加轉乘優惠、於每一個總站安排站長駐守、於巴士站安裝顯示屏等意見。他認為既然議會現已向署方提出上述要求，希望署方與巴士公司繼續跟進補充，並於下一次會議報告進展。他表示委員應將其意見致函署方，以便綜合各方意見，讓署方多加注意與巴士公司商討的條款要求。他希望署方將是次批發專營權視作一個契機，商議如何改善巴士服務。

133. 吳良瑞先生回應表示，專營權商議過程漫長，運輸署會以務實的態度致力為市民爭取最有利的專營權條款，但不會低估商議的難度。基於商議過程的複雜性，署方不可能將爭取到的項目逐一向議會匯報，但會適時向議會作出交代。

134. 朱慶虹太平紳士表示，他並沒有要求署方每完成一個階段便到議會匯報，委員會只想知道署方最終到底能做到多少委員所提出的要求。

135. 主席請運輸署屆時向議會交代，於諮詢期搜集到的意見，有多少能在新專營權中實現。

136. 吳良瑞先生回應表示，運輸署會適時再向區議會匯報。

137. 柴文瀚先生表示，據他理解，運輸署在收集意見後會撰寫相關報告向立法會交代，並於立法會上討論運輸署於報告中採納了哪些意見。署方於聆聽立法會議員和公眾意見後，會與巴士公司再商討並得出最後結果，是為「兩上兩落」。他希望區議會能參與這「兩上兩落」的過程。

138. 吳良瑞先生回應表示，明白柴議員對程序非常熟識，運輸署已備悉議員對諮詢程序的意見。

海灘道停車場事宜

139. 馮仕耕先生表示，關於赤柱海灘道停車場事宜，剛獲康文署剛通知已將相關地皮交出予地政署，並已通知停車場承辦商於 2014 年 12 月 31 日停止營辦。他詢問運輸署可否就海灘道停車場相關工程提出時間表、署方是否要向地政署申請使用土地，以及是否已向康文署落實停車場範圍。

140. 譚桂芬女士表示，運輸署較早前已書面回覆主席和馮仕耕先生。她表示現時海灘道停車場範圍有雙重身份。第一，該範圍是屬於政府給予康文署撥地的一部份；另外，那裏也處於刊憲公眾泳灘範圍內，屬康文署管理。運輸署過往一向有與馮仕耕先生、康文署和地政署跟進是項工程建議。地政署亦曾表示不反對將停車場轉為旅遊巴上落客位，但改建後需由康文署管理。另外，就土地性質問題，運輸署已與地政署及康文署進行多次會議，康文署如果將來不打算負責管理這範圍的話，就必先解決改變撥地條款問題。康文署須與地政署跟進土地性質問題，須先將屬康文署的撥地轉為道路，然後運輸署才可委託路政署施工。簡單來說，土地性質問題須先由康文署跟進，將撥地永久分割出來。運輸署將繼續與路政署跟進工程前期工作。

141. 主席詢問，康文署是否已交出有關土地範圍。

142. 譚桂芬女士表示，據運輸署理解，現時該土地範圍停車場屬於政府撥地予康文署 GLAHK347 範圍的一部份。康文署須與地政總署清楚解決土地性質的問題。據了解，康文署已安排今年年尾中止了停車場合約，但土地問題始終要由康文署與地政總署跟進。

143. 主席表示，委員會要求運輸署主動向地政總署申請土地作旅遊巴泊位，而不是要等待康文署交出土地才工作。

144. 譚桂芬女士表示，問題並不在於運輸署是否要主動向地政總署申請撥地，而是停車場仍屬於康文署撥地範圍內。政府撥地有附帶其條款，須由康文署與地政署釐清問題。其他設計及前期工作已在進行中。

145. 主席請秘書於會後再聯絡上述三個部門再商討問題。

下次會議日期

146. 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 2014 年 9 月 22 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

147. 議事完畢，會議於下午 6 時 55 分結束。

南區區議會秘書處
2014 年 9 月