

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第二十二次會議紀錄

日期：2015 年 7 月 27 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	（本委員會主席、南區區議會副主席）
張錫容女士	（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	
馮仕耕先生	
林玉珍女士 MH	
羅健熙先生	
麥謝巧玲博士 MH	
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	
周尚文先生	
鄭子憲先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

林啟暉先生 MH
廖漢輝太平紳士
張漢芬先生

秘書：

周暘恩女士 民政事務總署南區民政事務處
 行政主任（區議會）3

列席者：

周楚添太平紳士 民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士 民政事務總署南區民政事務助理專員
許家耀先生 運輸署高級運輸主任／南區
譚桂芬女士 運輸署工程師／南區及山頂 1
董振然先生 運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生 土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
鄭嘉曦先生 路政署區域工程師／南區
劉榮富先生 香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

郭建權先生 路政署高級工程師／南港島線 2
陳凱琪先生 路政署工程師／南港島線 2
黃永興先生 運輸署工程師／優先鐵路發展 7
梁家華先生 香港鐵路有限公司高級統籌工程師
顧啟安先生 香港鐵路有限公司高級建造工程師（土木）
關翠珊女士 香港鐵路有限公司高級建造工程師（土木）
陳偉傑先生 香港鐵路有限公司一級建造工程師（土木）
周美寶女士 香港鐵路有限公司一級建造工程師（土木）
蕭天慧女士 香港鐵路有限公司公共關係經理（項目及物業）
潘建強先生 香港鐵路有限公司建造經理－南港島線

出席議程三：

馮寶琛先生 路政署署理高級工程師／南港島線 1

出席議程四：

陳建光先生 土木工程拓展署工程管理副組長／暢道通行計劃
梁嘉言先生 土木工程拓展署工程管理主任 1／暢道通行計劃
李志華先生 栢誠（亞洲）顧問有限公司工程經理

出席議程五：

吳翰禮先生 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
趙浩明先生 運輸署高級運輸主任／公共小巴
冼志賢先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
 經理（策劃）

黃嘉俊先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
策劃主任

出席議程七：

冼佳慧女士 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務

出席議程八：

阮榮昌先生 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 2

出席議程九：

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

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許家耀先生；
- (b) 運輸署工程師譚桂芬女士及董振然先生；
- (c) 土木工程拓展署高級工程師凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；以及
- (e) 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
限時三分鐘。委員接納此項建議。

議程一： 通過 2015 年 6 月 1 日第二十一次會議紀錄

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。秘書處在會前收到司馬文先生就會議紀錄提出的修訂建
議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

議程二： 南港島線（東段）項目臨時交通管理措施
（此議題由香港鐵路有限公司提出）
（交通文件 23/2015 號）

5. 主席歡迎下列人士出席會議，參與議程二的討論：

- (a) 路政署高級工程師／南港島線 2 郭建權先生；
- (b) 路政署工程師／南港島線 2 陳凱琪先生；
- (c) 運輸署工程師／優先鐵路發展 7 黃永興先生；
- (d) 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）高級統籌工程師梁家華先生；
- (e) 港鐵公司高級建造工程師（土木）顧啟安先生；
- (f) 港鐵公司高級建造工程師（土木）關翠珊女士；
- (g) 港鐵公司一級建造工程師（土木）陳偉傑先生；
- (h) 港鐵公司一級建造工程師（土木）周美寶女士；
- (i) 港鐵公司公共關係經理（項目及物業）蕭天慧女士；以及
- (j) 港鐵公司建造經理－南港島線潘建強先生。

6. 梁家華先生利用電腦投影片（參考資料）介紹南港島線（東段）項目工程相關的臨時交通管理措施，詳情載於交通文件 23/2015 號。

7. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 徐遠華先生關注南朗山道與深灣道交界的工程。他指出，該處路面狹窄，在工程期間容易造成交通擠塞，詢問有何解決方案，以及是否須搬遷巴士站以配合有關工程。另外，他詢問有關港鐵公司就隔音屏障進行防反光測試的進展。最後，他表示收到投訴，指港鐵公司於晚上測試列車，發出噪音及直接滋擾居民。他要求港鐵公司立即終止晚上試車的安排，如工作不能避免，亦須在晚上 9 時前停止；
- (b) 鄭子憲先生表示，於香港仔隧道南面出口位置，新裝的風琴式護墊與背後的防撞欄並沒有妥善連接。他要求署方關注情況，以免造成危險。此外，他發現赤柱方向的行車線已由雙線改為單線，惟架空路牌仍維持雙線行車指示，容易使駕駛人士產生誤會，建議可裝置減低車速的相應指示牌，以確保行人的安全；

- (c) 張錫容女士詢問有關鴨脷洲徑還原工程的細節安排。她詢問在上述地點加裝交通燈的位置，認為倘交通燈位太多，將令駕駛者無所適從；
- (d) 歐立成先生 MH表示，日前港鐵公司於南朗山道北行方向進行工程，佔用行車線，導致交通嚴重擠塞。他要求港鐵公司在進行工程前與警方及運輸署聯絡，並為疏導交通作出妥善安排。另外，他指南朗山道熟食市場對出路段，早上 11 時許經常有車輛非法停泊，要求警方關注情況；
- (e) 陳家珮女士表示，如臨時封閉利南道與怡南路交界的路段能使工程提早完成，她認為有關措施可以接受。然而，她要求港鐵公司應考慮封路後對緊急事故發生時的安排及可行性。另外，她詢問有關鴨脷洲橋道安裝中央分隔欄的進度；
- (f) 區諾軒先生對署方擬於 2015 年 10 月在城巴 96 及 98 號線的舊車站處闢為城巴 97 號上、落站的建議表示反對，他認為，該處並沒有足夠空間讓乘客候車。另外，他認為，位於深灣軒對出的交通島的設計欠佳，容易對行人造成危險，應從速改善。最後，他希望當港鐵利東站於 2016 年落成後，能即時將相關路段還原；
- (g) 林玉珍女士 MH關注利南道與怡南路交界的封路安排，認為有關安排除影響處理緊急事故外，亦將增加鴨脷洲橋的車流量。她表示，現時每天早上 7 至 9 時許，香港南區官立小學門外均停泊大量的士，在實施上述封路措施時，應禁止的士乘客在該處上落，以舒緩交通擠塞；
- (h) 黃靈新先生詢問海洋公園道迴旋處改成單向行車的原因；以及
- (i) 羅健熙先生詢問有關黃竹坑道天橋橋底車輛掉頭的安排，以及鴨脷洲徑支路於 2015 年 9 月底開放的確實日期。

8. 梁家華先生、蕭天慧女士、關翠珊女士、陳偉傑先生及周美寶女士就委員的提問綜合回應如下：

- (a) 關於隔音屏障的防反光設施，自設計及工程團隊展開第一

階段的試驗計劃後，至今已接獲不少居民及團體的意見，港鐵公司現正審視需要改善之處。與此同時，港鐵公司亦已邀請受影響的團體、機構、區議員及各持份者就防反光工程的成效作出檢討；

- (b) 所有列車必須通過一系列全面的測試，鑒於南港島線列車將採用全自動控制系統，於投入服務前按實際環境進行測試是確保列車及訊號系統安全可靠的關鍵。由於目前在日間仍有建造工程在路軌範圍進行，為了確保南港島線（東段）整體工程進度不受影響，部分列車測試工作須安排在夜間進行。而港鐵公司將確保所有晚上進行的測試均符合環境保護署的噪音標準。就市民對晚上測試列車的關注，工程團隊正重新審視有關安排，現已終止晚上 11 時後的測試工作，並盡量將測試安排在正常行車時間進行；
- (c) 關於減低噪音方面，港鐵公司一直有採取不同措施，如定期打磨路軌及車輪、加裝減震環及調節潤滑劑用量等。南港島線（東段）列車的車輪上已裝有減震環，高架橋亦已適當地設置隔音屏障，以減低對社區的影響；
- (d) 南朗山道與深灣道交界的工程範圍不涉及搬遷新會商會陳白沙紀念中學對出的巴士站；
- (e) 關於香港仔隧道出口壽臣山方向的交流道發現緩衝裝置設計不當，以及赤柱方向行車線由雙線改為單線的安排與指示牌不符等事宜，港鐵公司將轉介相關部門與運輸署進行研究；
- (f) 關於日前南朗山道北行方向交通擠塞的情況，源於水務署當日須進行緊急維修所致。港鐵公司日後將與有關政府部門保持聯繫，務使交通不受工程影響；
- (g) 有關黃竹坑道天橋橋底近舊消防局的新車輛掉頭處的工程，預計於 2015 年 9 月至 10 月期間完成；
- (h) 海洋公園道迴旋處暫時容許單向行車的安排，期望於學校暑假完結前回復正常；
- (i) 關於利南道與怡南路交界的封路方案，港鐵公司已於設計

階段完成交通評估，包括分析於 2011 年在同一路段進行封閉的數據及所造成的影響，數據顯示是次封路安排在技術上是可行的。有關緊急事故的應變措施，港鐵公司已與消防處磋商，並徵得處方同意在鄰近的工地提供緊急車輛通道；

(j) 城巴 97 號巴士站的安排並沒有改變；

(k) 港鐵利東站的結構工程預計於 2016 年 6 月底前完成，復修及還原工程隨後會陸續展開；

(l) 關於鴨脷洲橋道安裝中央分隔欄一事，現階段已完成設計，並提交相關政府部門考慮，稍後將諮詢委員會；

(m) 鴨脷洲橋道的還原工程已順利完成，交通顧問亦曾於早上時段進行勘測，當時交通燈的運作一切正常；以及

(n) 深灣軒對出的交通島的工程仍在進行中，為改善安全設施，將安排以塑膠欄杆代替「雪糕筒」。

9. 劉榮富先生回應表示，警方將繼續派員加強巡邏及採取執法行動，並計劃在學校於 9 月開學期間實施適當的交通管制措施。

10. 黃永興先生回應表示，運輸署現仍未收到有關利南道與怡南路交界的臨時交通管制方案。

11. 多位委員繼續提出意見，內容摘錄如下：

(a) 司馬文先生表示，相關部門應於學校復課後進行勘測，才能反映實際環境。另外，他批評警方姑息違例泊車的情況，要求警方嚴厲執法。最後，他認為，若港鐵公司不能解決噪音問題，應為整段鴨脷洲橋裝置隔音屏障，並詢問有關港鐵南港島線的行車時間，以及列車於晚上發出的噪音對深灣軒居民構成的風險；

(b) 林玉珍女士 MH建議鴨脷洲橋道安裝中央分隔欄的工程須待利南道的封路安排完成後才展開；

(c) 陳家珮女士同意林玉珍女士 MH 的意見。此外，她質疑當

緊急事故發生時，鴨脷洲橋道鄰近地盤可否即時作出配合。她指出，在學校復課後會引致交通非常擠塞，詢問可否擱置利南道的封路安排或採取其他替代方案；

- (d) 徐遠華先生表示，列車測試的時間延至晚上 11 時的安排未有得到南區區議會的同意，對於該安排所引致的噪音嚴重影響居民生活，感到不能接受。他重申，測試必須於晚上 9 時前進行。此外，他詢問鋪設防反光物料所覆蓋的範圍，以及連接黃竹坑站與工廠區之間的行人天橋的重新開放時間；
- (e) 陳李佩英女士表示，海洋公園一帶的交通出現問題時，往往直接影響往來赤柱的交通。她指出，為配合興建南港島線（東段）而實施臨時交通管理措施以來，已嚴重影響專線小巴 40 號的正常運作，要求港鐵公司關注情況；以及
- (f) 羅健熙先生認為，現時於隔音屏障鋪設的防反光物料，視覺效果並不理想，詢問有否其他既有防反光效果亦相較美觀的替代物料。

12. 蕭天慧女士、梁家華先生及潘建強先生綜合回應如下：

- (a) 為配合近期多項工序的改動及維持整體鐵路工程的進度，港鐵公司只能爭取於晚上進行列車測試，對此引致的噪音問題，港鐵公司深感歉意。現階段已就測試的時間進行檢討，並會盡快將決定通知相關持份者；
- (b) 南港島線（東段）的列車選用鋼製車輪，與其他港鐵路線相同。另外，為減低噪音，已在所有列車加裝減震環；
- (c) 南港島線（東段）的行車時間表將與其他港鐵路線相若；
- (d) 隔音屏障覆蓋的範圍已參考環境影響評估（下稱「環評」）報告的建議，主要為高架橋附近受噪音影響的建築物而設。在列車投入服務之前，港鐵公司將進行全面勘測，量度列車於高速行駛時的聲浪，務求不同位置的噪音水平不會超出環評報告所釐訂的上限；
- (e) 港鐵公司將待利南道的封路工序完成後才會展開鴨脷洲

橋道中央分隔欄的工程；

- (f) 關於利南道鄰近地盤配合緊急服務的安排，原則上沒有問題，惟通道不能長期維持開放，否則將影響地盤內其他工序的進度；
- (g) 港鐵公司稍後將向運輸署提交封閉利南道的相關資料；
- (h) 港鐵公司將定期檢討臨時交通管制措施所帶來的後果，並由地盤聯絡小組與相關政府部門及持份者進行研究，即時提出改善建議及制訂優化計劃；
- (i) 為配合新學期所帶來的額外交通負荷，港鐵公司已計劃在 8 月底至 9 月初期間，暫緩實施大型的交通改道措施，以免造成交通混亂；
- (j) 關於防反光物料方面，現時仍未能研發既能防反光而又透明的物料；
- (k) 港鐵公司將於 2015 年年底進行整體的噪音測試；以及
- (l) 連接黃竹坑站與工廠區之間的行人天橋將於 2015 年第三季完成。

13. 黃永興先生回應指，現時運輸署只收到港鐵公司就配合封閉利南道所實施的擬議交通管制措施的初步資料。當收到正式方案後，會與有關部門詳細審視。

14. 劉榮富先生表示，警方對違例泊車一貫採取「靈活執行交通法例政策」，在詳細審視實際情況下行使酌情權。倘違例泊車對公眾人士造成困擾或構成危險，會即時作出票控或採取拖車行動。

15. 主席總結時表示，委員會原則上同意是次會議上港鐵公司簡介的臨時交通管理措施，相信港鐵公司會繼續與相關政府部門（如路政署、運輸署等）商討細節，務求將工程對南區的交通影響減至最低。

議程三： 連接位於鋼線灣的數碼港海濱公園及數碼港道擬議的新行人通道
(此議題由路政署提出)
(交通文件 24/2015 號)

16. 主席歡迎路政署署理高級工程師/南港島線 1 馮寶琛先生出席會議。

17. 馮寶琛先生簡介議題，表示政府計劃沿海濱建造擬議的新行人通道，旨在方便行人往來數碼港海濱公園及數碼港道。他展示設計圖則（編號 HRWSILE01-SK0077）解釋，表示鋼線灣海濱工地位於數碼港海濱公園的西北面，並以投影片介紹新行人通道的構思及設計（詳見附件一）。

18. 主席請委員提出意見。

19. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對興建新行人通道的建議表示歡迎。他建議新行人通道附近應進行綠化工程，以美化環境。除此之外，他亦知悉數碼港管理公司曾去信地政總署表示有意申請使用鋼綫灣海濱用地，並將之納入在現有的公園內。他認為此舉有助解決日後的管理及保養問題，故希望路政署跟進此事；
- (b) 柴文瀚先生表示，新行人通道與數碼港海濱公園應安排由數碼港管理公司合併管理，惟須事先取得數碼港管理公司的同意；
- (c) 羅健熙先生對興建新行人通道表示支持。另外，建議署方亦應考慮興建連接數碼港道至沙灣徑海旁的行人通道，以方便市民通往香港大學體育中心足球場外的淺灘；以及
- (d) 朱慶虹太平紳士認為新行人通道計劃將逐步邁向構思中「海濱長廊」的目標。他指出，上屆區議會曾向政府提議，將數碼港海濱公園及數碼港道之間的一段土地規劃為休憩用地，並獲政府初步同意，詢問署方有關規劃的進展。

20. 馮寶琛先生就委員的提問，綜合回應如下：

- (a) 新行人通道主要為方便市民來往數碼港海濱公園及數碼港道，而鋼線灣一帶的土地用途及長遠發展計劃現正檢討中；
- (b) 就數碼港管理公司較早前去信政府申請鋼線灣海濱用地一事，該申請是由地政總署處理，路政署並不清楚詳細情況，建議申請人向地政總署跟進；以及
- (c) 關於連接數碼港海濱公園及數碼港道一帶地方闢為康樂用地的建議，政府現正檢討鋼線灣一帶的土地用途，路政署並不清楚將來的土地用途。而擬議的新行人通道則已得到相關政府部門的同意。

21. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生提醒，有關羅健熙先生要求署方興建連接鋼線灣至沙灣徑海旁行人通道的建議，已獲地區小型工程工作小組原則上批准。他認為應由路政署在鋼線灣進行有關工程，將海濱連接至數碼港道為合；
- (b) 主席詢問有關新行人通道落成的時間表；
- (c) 柴文瀚先生詢問有關新行人通道於施工期間，工地的設計及管理問題；
- (d) 朱慶虹太平紳士表示，倘新行人通道於施工期間圍上鐵絲網，將有礙觀瞻。另他希望路政署完成詳細的設計圖後，能交予區議會檢視，期望新行人通道的設計可融合附近環境；
- (e) 麥謝巧玲博士 MH表示，連接數碼港海濱公園及數碼港道的新行人通道應以休閒舒適為主，若在通道附近加設鐵絲圍網，定會破壞環境觀感。因此，她希望新行人通道的設計應配合周邊環境，適合海濱公園一帶的寧靜格調；
- (f) 張錫容女士希望署方的設計應著重整體美觀的概念；以及
- (g) 鄭子憲先生表示支持新行人通道的計劃，估計工程竣工後

將有不少前往數碼港商場一帶的市民使用。另外，他建議於新行人通道出口地方興建過路處。

22. 馮寶琛先生綜合回應，內容如下：

- (a) 署方將進行詳細設計，然後聽取其他政府部門和公共服務公司對詳細設計的意見，並與渠務署商討工程細節，其後會申請建造費及向地政總署申請工程用地。待上述步驟完成後，署方會盡快展開工程，初步估計工程需時 12 至 18 個月；
- (b) 由於有關的土地在工程完成後會交還地政總署，路政署在詳細設計時會考慮委員對視覺環境的要求，與地政總署研究鐵絲圍網的問題，惟地政總署或需要考慮保安及管理問題。路政署初步完成詳細設計後，會與各持份者商討圍網的安排；以及
- (c) 有關新行人通道出口地方興建過路處的建議，將視乎人流及對車流影響等因素，在詳細設計時會與運輸署研究建議。

23. 主席總結表示，委員會支持興建擬議的新行人通道，並要求路政署備悉委員的意見，在開展工程前將新行人通道的設計提交委員會參考。

議程四： 「人人暢道通行」計劃：匯報有關行人天橋(結構編號:HF104 及 HF105)加建升降機設施的發展
(此議題由土木工程拓展署提出)
(交通文件 25/2015 號)

24. 主席歡迎下列代表出席議程四的討論：

- (a) 土木工程拓展署工程管理副組長/暢道通行計劃陳建光先生；
- (b) 土木工程拓展署工程管理 1//暢道通行計劃梁嘉言先生；
以及
- (c) 栢誠顧問香港公司技術總監李志華先生。

25. 陳建光先生簡述議程內容，表示土木工程拓展署在 2015 年 2 月 2 日向委員會詳細匯報兩條行人天橋（結構編號：HF104 及 HF105）加建升降機設施的公眾諮詢結果。在獲得委員會支持後，署方以原工程修訂方案根據道路（工程、使用及補償）條例（第 370 章）刊憲。他表示，由於行人天橋 HF104 加建升降機設施的工程修訂方案於刊憲期間收到反對意見，根據道路（工程、使用及補償）條例（第 370 章）的處理程序，上述工程需經由行政會議進行最後審批。

26. 李志華先生以投影片分別簡介行人天橋（結構編號：HF104 及 HF105）加建升降機設施的設計。有關行人天橋 HF105，他表示署方已完加建升降機設施的詳細設計，並正就工程進行招標，預計工程可於 2015 年第四季展開。另外，有關行人天橋 HF104 的工程，他表示於 2015 年 4 月 17 日至 6 月 16 日刊憲期間收到一份反對意見，並簡述其反對原因及署方的回應。他表示，是次提出議程的主要原因是希望委員會支持就行人天橋 HF104 加建升降機設施以原工程修訂方案提交行政會議審批（詳見交通文件 25/2015 號）。

27. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 黃靈新先生反映居民對行人天橋 HF104 的意見，指部份居民並非反對於 A 出口加建升降機，而是希望同時保留現有的樓梯；
- (b) 司馬文先生表示，行人天橋 HF104 與告士打道行人天橋的情況類同，建議可使用懸臂支架來解決空間不足的問題；
- (c) 張錫容女士表示，署方應詳細研究行人天橋 HF104 的設計，以迎合居民的訴求。她認為署方與持反對意見的區民在溝通方面有不足之處，建議部門與區民會面，清楚解釋工程項目所牽涉的問題、困擾及解決方案；
- (d) 徐遠華先生對行人天橋 HF105 的設計表示歡迎，期望有關工程能盡快展開；
- (e) 林玉珍女士 MH認為行人天橋 HF104 的設計應兼顧居民所需，使樓梯及升降機能兩者共存。此外，她詢問升降機是否提供空調設備；

- (f) 麥謝巧玲博士 MH 表示，行人天橋 HF104 令區內居民不滿的地方，在於拆除現有的樓梯，建議署方可採用兩全其美的方案。另外，她要求擬建的升降機應配備空調系統；
- (g) 歐立成先生 MH 表示，升降機確實對長者帶來方便，惟升降機的速度緩慢，無助使用樓梯得以爭取時間的市民。他期望署方能妥善找出共融方案，並盡快展開工程；以及
- (h) 主席表示理解署方所面對的困難。有關行人天橋 HF104，若興建升降機的位置若沒有其他抉擇，他建議可遷移結構相對簡單的樓梯至其他位置，例如以螺旋式樓梯連接斜道，或者可解決樓梯及升降機共存的要求。

28. 陳建光先生綜合回應如下：

- (a) 行人天橋 HF104 及 HF105 加建升降機設施的討論已逾 1 年，並已就可行方案諮詢公眾及區議會；
- (b) 署方根據人流統計資料，制定擬建升降機的載客量為 12 人，而升降機的轉運時間約 1 分鐘；
- (c) 在興建升降機及拆卸樓梯的設計上，署方須平衡不同人士的需求，而在 2015 年 1 月所舉行的居民大會，已聆聽市民訴求及向市民解釋工程面對的困難；
- (d) 署方將按釐訂的時間表進行行人天橋 HF105 工程；
- (e) 有關遷移樓梯至連接斜道位置的建議，須待勘探地底設施後再作考慮；以及
- (f) 由於新的升降機採用循環抽風系統，而機塔部份亦使用混合物料，故工程合約已定明升降機內外溫度相差不應超過攝氏 2 度。

29. 李志華先生補充回應如下：

- (a) 倘於行人天橋 HF104 的升降機旁興建樓梯，樓梯與毗鄰建築物的距離將只餘 1.3 米，不足以符合行人路最低闊度 2 米的要求；

- (b) 其他方案，包括於行人路的位置興建升降機、接駁模式升降機及拆掉斜道以容納升降機等皆比現時方案遜色而未被採納；以及
- (c) 擬將興建的升降機均選用機械式設計，以配合環保及減低維修成本等要求，故沒有空調設備。

30. 多位委員再次提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生詢問興建樓梯的標準。
- (b) 歐立成先生 MH認為靠近南寧街休憩處的位置，仍有足夠空間興建一幢接駁斜道的樓梯。
- (c) 張錫容女士詢問有關蒐集意見、優化設計及申請撥款興擬議項目的時間表。
- (d) 黃靈新先生認同主席的建議，指將樓梯遷移至遠離現址的構思不但可行，且能滿足市民所求。
- (e) 鄭子憲先生詢問升降機於橋頂出口處所設的等候平台是否符合標準要求。他認為若縮短平台的長度，將可騰出空間興建樓梯。

31. 陳建光先生綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 有關興建樓梯連接斜道的建議，初步技術評估雖屬可行，但從工程效益的角度而言，並不理想。不過，署方將繼續研究方案，並於下次會議向各委員匯報；
- (b) 倘委員會議決是次會議的修訂方案，署方將草擬文件及諮詢有關部門，並期望於 2015 年底提交行政會議審議。待審批後，工程可望於 2016 年下半年展開。不過，若因其他理由未能趕及上述的安排，則行人天橋 HF104 的項目將被擱置，直至其他地區推動同樣計劃時始重申考慮；以及
- (c) 行人天橋 HF105 現已進入招標階段，相關工程將於 2015 年底啟動。

32. 李志華先生回應，表示由於現有天橋使用斜置樁柱，故擬建的升降機須與天橋保持一段距離，與橋面所設的等候區沒有關係。他強調設計雖能避免升降機的地基影響斜置的樁柱，卻導致沒有足夠空間興建樓梯。

33. 主席總結時表示，委員會一直以來同意為行人天橋 HF104 及 HF105 加建無障礙設施。委員會明白行人天橋 HF105 的工程預計於 2015 年第四季展開，希望土木工程拓展署監督工程前期的準備工作，令工程能夠如期開展。至於行人天橋 HF104 的工程，請土木工程拓展署考慮委員的意見，亦請署方妥善處理部分居民的訴求，然後就行人天橋 HF104 加建升降機設施的修訂方案提交行政會議審批。

議程五： 配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃之進展
（此議題由運輸署提出）
（將一併討論由朱立威先生、麥謝巧玲博士 MH 及
楊位款太平紳士 MH 提出的議題）
（交通文件 26/2015 號）

34. 主席歡迎下列人士出席會議，參與議程五的討論：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5 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」）經理（策劃）冼志賢先生；以及
- (d) 城巴／新巴策劃主任黃嘉俊先生。

35. 吳翰禮先生簡介提出議程的原因，署方希望就配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃中，建議調整城巴 40 號線[華富（北）—灣仔北臨時公共運輸交匯處]和 40M 號線[華富（北）—金鐘（政府總部）]行車路線和服務水平的修訂方案諮詢委員會。

36. 趙浩明先生以電腦投影片（參考資料）簡介城巴 40 及 40M 號線最新修訂重組方案的內容，包括行車路線安排、服務時間、班次及轉乘優惠等資料，詳情載於附件一及附錄。

37. 冼志賢先生補充指，根據最新統計，城巴 40 及 40M 號線於平日最繁忙時段，載客率均不足 60%。在非繁忙時段，所錄得的載客

率僅約 20%。有見及此，巴士公司認為重組方案除可更有效地分配資源外，亦可繼續提供優質的巴士服務。

38. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 朱立威先生詢問有關城巴 70 及 70P 號現時的載客率。關於城巴 40 及 40M 號線的重組方案，他批評整個計劃削減南區居民的福祉，區內乘客不可能接受方案。他不滿署方無視居民意見，強行推行計劃；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH表示，重組巴士路線理應更切合居民需要，但是次公共交通服務重組計劃中所提出的建議卻差強人意。她認為，服務薄扶林區的巴士數量已偏低，不理解為何還要削減城巴 40 及 40M 號線的班次。她指新巴 43X 號線的重組方案已令人失望，倘署方再次強推計劃，只會重蹈覆轍；
- (c) 徐遠華先生詢問有關城巴 70 號線重組後的情況，包括乘客所採用的乘車模式、班次調配及轉乘城巴 37A 號線的乘客人次等資料；
- (d) 朱慶虹太平紳士表示，巴士路線重組應經過深思熟慮，不應朝令夕改，建議重組方案應在南港島線（東段）通車後才實施較為恰當；
- (e) 柴文瀚先生表示，倘巴士路線重組方案涵蓋缺乏直接交通服務的地區，或重組後令車費增加，均不符合進行重組的理由。他指出，早前的重組方案實施至今已逾半年，惟市民並沒有對方案表示讚賞。他續指，署方在討論重組方案時曾承諾會增加城巴 70 號線及新巴 4X 號線的班次，委員亦建議改善部分行車路線，然而，署方至今仍未解決這些問題。他批評署方浪費公帑及偏袒巴士公司，認為在現有的問題未得以解決前，不應強推其他重組方案；
- (f) 鄭子憲先生贊同為城巴 70 號線提供轉乘城巴 260 號線的優惠。此外，他認為，位於告士打道的轉乘車站，候車的空間狹窄、空氣質素欠佳，建議改善車站環境，以及增加轉乘計劃；

- (g) 楊默博士認為，城巴 40 及 40M 號線的重組方案沒有為薄扶林一帶的居民帶來好處。
- (h) 區諾軒先生不滿重組方案，斥責署方沒有兌現於過往的公共交通服務重組計劃中所作出的承諾。他認為，署方應先向市民詳細交代城巴 70 號線在重組後的情況，現時不應提出另一項具爭議性的方案，並強行要求區議會通過；
- (i) 陳家珮女士表示，自西港島線通車後，從鴨脷洲開出的巴士已甚少途經薄扶林道，她曾建議署方增加城巴 90B 號線的班次，以疏導香港仔隧道的擠塞情況，但署方並沒有回應訴求。鑑於城巴 40 及 40M 號線的重組方案涉及縮減巴士數目，將為薄扶林一帶的乘客帶來不便。她認為，在南港島線（東段）通車前，任何削減巴士路線的安排皆不能接受；以及
- (j) 歐立成先生 MH不接受城巴 40 及 40M 號線的重組方案。他建議署方考慮將該路線的轉乘優惠延伸至其他路線，例如新巴 4、4X 及 23 號線等，為乘客提供更多選擇。

39. 吳翰禮先生就委員的提問綜合回應如下：

- (a) 自西港島線通車後，不少南區居民選擇乘搭巴士或專線小巴至港鐵堅尼地城站及香港大學站，接駁鐵路系統。由於乘客的出行模式及需求轉變，部分相關巴士路線的乘客量持續下跌，署方認為有需要重組受影響的巴士路線，以繼續維持整體巴士網絡的效率；
- (b) 將數條服務範圍重疊而乘客量跌幅大的巴士路線進行合併，不但可應對乘客量下降的營運困難問題，更可避免只因應乘客量跌幅以削減有關巴士路線班次的情況出現。就新鐵路投入服務而對受影響的巴士路線進行適度重組，實為有效運用整體公共交通服務資源的做法；
- (c) 雖然城巴 40 號線於西港島線通車後，乘客量下跌的趨勢持續，惟在最新的修訂重組方案下，署方仍建議維持現時日間大部分時段由華富邨開出往西半山及灣仔的服務；而在擬議營運時間以外，巴士公司會為市民提供替代服務；

- (d) 署方已因應實施城巴 70 號線的重組方案後，要求巴士公司於早上繁忙時段加開由香港仔市中心開出的短程特別服務及提供巴士轉乘優惠，以配合乘客需求；
- (e) 署方已不時要求巴士公司因應其營運狀況，為乘客提供更多的巴士轉乘優惠；
- (f) 署方於 2015 年 2 月編印有關公共交通服務重組計劃的小冊子，旨向居民簡介西港島線於 2015 年 3 月 29 日全線通車後，就相關巴士及專線小巴服務實施的重組計劃的要點，讓乘客盡早得知詳情。當新鐵路投入服務後，署方會評估其對乘客的出行模式及需求轉變和相關公共交通服務的實際影響，然後才逐步實施及適當調整重組計劃，以配合市民所需；以及
- (g) 南港島線（東段）預計在 2016 年年底通車。署方將繼續聆聽委員就相關公共交通服務重組計劃提出的意見，並會與巴士公司檢視計劃中巴士路線重組方案的內容，包括城巴 90B 號線、隧巴 671 號線等。

40. 冼志賢先生綜合回應如下：

- (a) 城巴 70 及 70P 號線於 2015 年 6 月統計的載客率均為 70% 至 80%，服務符合乘客需求；
- (b) 巴士公司已委遣外勤職員於華富邨新巴 4X 號線的總站維持秩序，控制人流；而大部分時間都能應付需求。巴士公司亦會考慮調整班次及安排較大型的巴士投入服務；
- (c) 根據 2015 年 5 月及 6 月的統計數字，新巴 43A 號線的乘客量並沒有明顯改變，於 6 月的每天平均乘客量為 47 人次；以及；
- (d) 由城巴 70 號線轉乘城巴 260 及 789 號線的乘客，每天平均約有 18 人次。巴士公司備悉委員就巴士轉乘安排提出的意見，並會研究有關建議。

41. 柴文瀚先生提出規程查詢。他認為，巴士公司報告有關城巴 70 號線的資料失實，要求巴士公司提供真實數據。

42. 冼志賢先生回應指，巴士公司除派員實地進行調查外，亦根據當日乘客八達通的資料，以計算巴士載客率。

43. 多位委員繼續提出意見及查詢，主要內容如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，每天只有 18 人次由城巴 70 號線轉乘城巴 260 號線，證明轉乘計劃徹底失敗。她認為，繼續推行沒有為市民帶來益處的重組方案，只會浪費資源；
- (b) 徐遠華先生表示，城巴 70 號線的轉乘客量偏低，源於大部分乘客選乘城巴 37A 號線。他要求巴士公司提供城巴 37A 號線的乘客量。另外，他詢問城巴 70 號線於早上最繁忙時段的載客率，以及將路線改行黃竹坑道天橋的可行性；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH不滿巴士公司沒有根據新巴 4X 號線的情況制訂改善措施，認為巴士公司只關注營業利潤，卻不顧市民的需求；
- (d) 司馬文先生認同署方不能預測乘客選擇交通工具的模式，因而需要視乎實際環境而作出調配。然而，若果營運商刻意隱藏真實數據，一切討論將沒有意義，因此他強烈要求巴士公司及運輸署提供所有相關的運作及乘客量數據(包括乘客登車的車站)。另外，他認為，運輸署應主動要求巴士公司為所有轉乘優惠計劃進行檢討，而非被動地同意巴士公司的決定。他續表示，在南港島線（西段）尚未開通前，巴士服務對薄扶林、華富邨及田灣的居民仍然非常重要；
- (e) 朱立威先生對城巴 70P 號線由兩個班次增至現時四個班次，但卻只錄得 70%至 80%載客率的表示疑惑。他指出，城巴 70P 號線於石排灣邨總站開出時其實已達 80%的載客率，不明白行車路線為何仍須繞經香港仔內街。再者，居住石排灣邨的乘客往往因滿座而須步行至香港仔乘搭城巴 70P 號線，反映重組計劃方案本末倒置。他詢問署方在縮減城巴 40 及 40M 號線班次時，會否將其資源用作增加城巴 7 號線的班次；

- (f) 柴文瀚先生認為，運輸署漠視居民對乘搭巴士的訴求，沒有適當行使權力監控巴士公司的運作，而署方迄今仍未就欠缺巴士服務或鐵路連接的地區提出任何解決方案。他指出，根據巴士公司的專營權合約，署方沒有權利規範巴士公司的轉乘優惠計劃，但又鼓勵市民轉乘，政策自相矛盾。在統計客量時，巴士公司通常選擇在沒有代表性的時間進行，獲得數據既不能反映實況，更有瞞騙市民之嫌。他認為，改革巴士服務刻不容緩；以及
- (g) 張錫容女士表示，由於沒有乘客由城巴 70 號線轉乘城巴 789 號線，故於 2015 年 6 月 29 日增加轉乘城巴 260 號線的安排。她指出，由此可見城巴 70 號線的轉乘計劃已失效。她續指，自西港島線通車後，已多次向署方表達增加前往港鐵香港大學站巴士班次的訴求，惟署方置諸不理，仍然未為城巴 90B 號線增加班次。

44. 吳翰禮先生綜合回應如下：

- (a) 巴士公司在實施巴士路線重組時會安排替代服務，如巴士轉乘優惠計劃等。同時，巴士公司亦會適時檢視相關區域的巴士服務，以配合乘客所需；
- (b) 為配合西港島線通車，署方已評估受影響地區乘客的出行模式及需求轉變，並在與巴士公司商討後，為多條巴士路線進行重組及提供替代服務，如巴士轉乘優惠；
- (c) 若個別巴士路線的載客率出現明顯增長的情況，署方會要求巴士公司研究及考慮作出相應服務改善措施，如增加班次或選用載客量較大的車輛，以配合乘客需求；
- (d) 署方將詳盡研究有關南港島線（東段）投入服務後的巴士服務重組計劃安排，並於稍後向各委員交代建議的內容；
- (e) 在實施城巴 70 號線的重組安排後，署方及巴士公司曾檢視城巴 37A 號線的營運數據，以了解乘客量可能出現的轉變，並會繼續監察乘客對城巴 37A 號線的需求情況；以及
- (f) 署方稍後會就重組城巴 40 及 40M 號線最新修訂方案的內

容諮詢中西區區議會。在研究及評估收集的所有意見後，將再向本委員會秘書處匯報。

45. 冼志賢先生綜合回應如下：

- (a) 城巴 70 及 70P 號線於早上 7 時至 8 時的一小時載客率為 70%至 80%，屬全日的最高紀錄；
- (b) 現時城巴 37A 號線的載客率約為 80%，而新巴 4X 號線的載客率則為 80%至 85%；
- (c) 巴士公司將繼續研究考慮為乘客提供不同的巴士轉乘優惠；
- (d) 現時城巴及新巴已有個別路線行走黃竹坑道天橋，而所節省的行車時間各異。然而，巴士公司將研究城巴 70 號線改道行走黃竹坑道天橋的可行性；
- (e) 巴士公司將考慮改變城巴 70P 號線的行車路線；以及
- (f) 自西港島線通車後，巴士乘客量確實大幅下降，車隊數目會相應下調以維持整體的營運效率。惟巴士公司將繼續善用資源，提供有效率的巴士服務。

46. 主席總結時表示，委員會要求運輸署積極研究及回應委員的意見，並按乘客需求調整相關巴士路線的班次、提升服務水平及提供轉乘優惠，以減低因巴士路線重組為居民帶來的不便。此外，委員會再次要求署方在落實路線重組修訂方案前，必須先獲得委員會的支持。

議程六： 改善海灣區、赤柱及大潭交通擠塞事宜
(此議題由馮仕耕先生提出)
(將一併討論由司馬文先生提出的議題)
(交通文件 27/2015 號)

47. 主席請馮仕耕先生簡介文件內容。

48. 馮仕耕先生簡介文件時表示，海灣區出現交通擠塞的原因主要有三點，包括：(一) 海灘道及南灣道路面較窄，迴旋處流量亦較大，導致其中一個路口的車輛駛出迴旋處較困難；(二) 由於南灣道擠塞，造成車輛無法駛入海灘道，繼而亦令淺水灣道的車輛無法駛入海灘道；以及(三) 深水灣泳灘外的咪錶泊位較窄，駕駛人士必須等待路面沒有車輛出入才可泊車。為解決現時的擠塞問題，在會議中他展示投影片及建議運輸署：(一) 取消深水灣泳灘外的路面路側咪錶泊車位，將原有道路改為停車區及海濱長廊，增設長 170 米的單管短隧道；(二) 重新規劃公共空間及公共交通設施，收回高爾夫球場現時一段用作泊車的小路，與高爾夫球場協商建造地下停車場，並撥出部分泊車位供公眾使用。(詳見附件一)。他續建議(三) 在大潭水壩附近的路段設置紅綠燈感應器，有需要時啟動交通燈；以及 (四) 限制旅遊巴的大小或噸數，以減低交通意外或交通擠塞的情況。

49. 司馬文先生認同馮仕耕先生的意見。他表示，南區的經濟活動帶來更多的旅客，令交通擠塞問題惡化。他指出，特別於泳季及學年重疊期間，香島道、淺水灣道和赤柱峽道的沿路交通已嚴重擠塞，署方不應坐視不理。他建議多項措施以紓緩情況，包括取消設於深水灣的時鐘咪錶泊位、移除淺水灣的旅遊巴停泊處、移除泊車位及加強巡邏等。此外，他亦建議限制旅遊巴出入，優先向南區居民的邨巴及校巴發出許可證。

50. 譚桂芬女士回應表示，馮仕耕先生在會上展示的投影中有關建深水灣繞道／行車隧道的建議牽涉私人土地，及開挖隧道等大形工程。運署輸須與相關部門研究。若在大潭道水壩附近設感應器，在有有需要時啟動交通燈，即交通燈只在某些情況下才運作，駕駛者可能會懷疑交通燈信號有誤引致危險。現時在大潭水塘壩上的大潭道已有交通控制措施，限制大形車輛在繁忙時間駛入該路段。她指出，若限制旅遊巴在淺水灣、赤柱及大潭行駛需要顧及對各方面、不同持份者的影響，包括對居民、學校、商鋪的影響，如何簽發許可證亦需研究。她表示署方不時也會到海灣區進行視察，並會繼續監察該區的情況。

51. 多位委員發表意見，主要內容摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，由赤柱進入淺水灣需要經過大潭橋壩及淺水灣道，希望署方能改善進出大潭橋壩的道路。另外，她指淺水灣及赤柱均是南區的旅遊區，若限制旅遊巴在該區行駛不太合理；

- (b) 鄺子憲先生認為現時深水灣的交通情況是不可接受的。他表示，交通擠塞的原因是因為該處的咪錶泊位較窄，駕駛人士必須等待路面沒有車輛出入才可泊車。他建議，署方可考慮興建單管短隧道，雙線行車，中間可放護欄。另外，亦可考慮將咪錶泊位移到高爾夫球場，或與高爾夫球場協商興建地下停車場以供泊車；
- (c) 朱慶虹太平紳士表示，引致海灣區的交通擠塞有很多原因，包括：馬路及斜坡維修問題、交通意外問題、淺水灣海灘道的旅遊巴士擠塞問題、深水灣咪錶泊位問題等。他特別指出區議會一直嚴謹規範有關道路維修的時間，規定在淺水灣道、香島道、南灣道等地區一天只進行一個道路維修工程，但現時卻發現有數個道路維修工程同時於上述道路進行，加劇海灣區一帶的交通。他認為路政署必須謹慎地進行審批工程時間，盡可能安排一天只進行一個道路維修工程。此外，他指出淺水灣道部分的路面的路面狹窄，容易造成交通意外，希望政府可研究改善狹窄路面的問題。第三，他同意淺水灣海灘道的交通擠塞問題源於旅遊巴士停車上落客時阻塞道路，造成惡性循環，令整個道段的車輛無法暢通前進，期望在淺水灣停車場落成使用後，可改善旅遊巴士阻塞交通的問題。最後，他指車輛使用咪錶泊位進出需時會減慢車流，希望署方可與高爾夫球會協商，將赤柱連接深水灣的一幅土地(即高爾夫球會對出的路段)改為小型停車場來取代咪錶泊位，可望改善附近一帶的交通流量；
- (d) 周尚文先生表示，就著赤柱至淺水灣道一帶的塞車問題，南區分區會已於 2015 年 5 月 12 日及 7 月 1 日先後兩次進行會議討論。他認為車輛過多是造成該區交通擠塞主要成因，特別是在公眾假期及泳季，往往有大量泳客前往海灘及至赤柱一帶，而巴士公司會因應需求加開巴士班次，令淺水灣一帶消化不了過多的車流量。此外，他認為淺水灣的行人過路燈的設計亦是造成塞車的原因，他表示該處的斑馬線使用手觸式交通燈，由行人控制過馬路時間，遇上大量泳客時便會減慢馬路的車流速度。他表示分區會已要求警方多派警員到場控制交通流量，亦已多次向運輸署投訴有關道路維修工程的問題。此外，他認為如不准旅遊巴進入赤柱一帶，實與當初區議會打造赤柱成為著名旅遊地點的原意背道而馳。最後，他希望盡快在淺水灣興建停車

場，以解決區內停車場泊位不足的問題；

- (e) 麥謝巧玲博士 MH 表示，淺水灣一旦有交通擠塞的問題，便會連帶赤柱區亦一併出現交通擠塞，因此必須先針對改善淺水灣一帶的交通。她認為，每當巴士於淺水灣酒店對出的巴士站上落客時便會阻塞道路，建議運輸署可調整巴士站分佈的位置，避免不同路線的巴士於同一位置上落客，以減輕巴士排隊上落客時阻塞道路的情況。另外，她亦建議署方延長手觸式過路燈的轉燈時間，以加快車流速度；
- (f) 馮仕耕先生不同意運輸署指海灣區一帶在發生交通意外時才塞車，他表示每逢假日下午均會出現塞車的情況，附近的居民亦要避開多人往返海灘的時段出入。他希望署方可回應有關大潭水塘一帶可否改用感應式交通燈。他澄清有關取消咪錶泊位的誤會，指咪錶泊位十分重要，他只是希望可另劃位置設置咪錶泊位，並表示可於會後將他所建議的咪錶泊位位置交予署方研究；
- (g) 楊默博士表示，赤柱是區內著名的旅遊熱點，限制旅遊巴出入似乎不可行。他認為解決淺水灣一帶的交通擠塞問題需要先進行道路改善，建議可沿海邊興建一條行車天橋；
- (h) 司馬文先生表示，南區的交通問題癥結在於主要幹道的質素，但數十年來署方並沒有積極進行改善工程，使道路符合現代化的標準。他指出，發展局局長陳茂波先生亦曾表示赤柱已經引入多元發展，惟交通網絡卻未能配合。他又指出，塞車問題與經濟的蓬勃程度息息相關，署方應明白店主因交通阻塞而蒙受的損失，遠遠不及居民時常因交通擠塞被困在南區所有不合標準的道路上，所蒙受的巨大損失；以及
- (i) 主席認為，深水灣道的泊車位需以直行的方式進出，建議署方可將泊車位改劃為向西而斜入，變成只需佔用一條行車線來出入，以免阻礙另一條通往赤柱的行車線。

52. 譚桂芬女士綜合回應表示：

- (a) 由於大潭水塘一帶已劃為具特殊科學價值的地點，如興建

新行車橋會對石澳公園的自然生態造成嚴重的影響；

- (b) 有關改用感應式交通燈的建議，她表示會後會與交通燈組商討；
- (c) 有關禁止旅遊巴士進出赤柱的建議，她指提議對各持份者會有不同影響，需要詳細作研究；
- (d) 有關臨時交通安排方面，她表示署方較早前已收到周尚文先生的投訴，指有部分道路工程的承建商不遵從署方有關進行工程的意見，例如在非建議的時間實施臨時交通改道、工程車輛違例停泊等不當行為。運輸署在收到有關投訴後已即時向路政署(掘路組)反映，路政署亦已對未有遵從掘路條件的承建商作出跟進工作；
- (e) 有關更改深水灣道的泊車位方向，以及改劃高爾夫球場泊車位的建議，她指當中或會牽涉私人地段，須仔細研究；
- (f) 有關近淺水灣酒店的燈號問題，她表示會轉達交通燈組作處理；以及
[會後備註：運輸署已向交通燈組返映情況]
- (g) 有關改善現有道路，她表示可於會後將研究馮仕耕先生的提議，並將會跟進海灣區一帶於週末的交通情況。

53. 鄭嘉曦先生回應表示，在公共道路進行挖掘或維修工程(包括斜坡維修)前，申請人需提交臨時交通改道措施予運輸署和警務處審批，以保障駕駛者及行人的安全，並確保有關工程對駕駛者及行人的影響減至最低。路政署亦成立了一支審核巡查隊伍，不定時在工地進行審核巡查。如發現有關挖掘工作未能符合「挖掘准許證」條款的任何規定，會要求持證人作出改善，以減少掘路工程對市民的影響。

54. 多位委員繼續提出意見及查詢，主要內容如下：

- (a) 馮仕耕先生表示，儘管未能即時改善深水灣一帶的交通擠塞問題，相關部門亦可先處理該處的路面改善工程。他指車輛使用深水灣道路旁的泊車位時，發現不少車輛停泊位置不當，引致佔用行車路，令路面的寬度少於一米，他建議設置欄杆於泊車位末端，以改善同類情況，他希望於會

後與運輸署詳細商討有關細節。其次，他同意一天只容許有一個道路維修工程在淺水灣道、香島道、南灣道等進行。他表示早前已致函運輸署，要求不能有多於一個維修工程於同一路段同時進行，署方回覆指不會有多於一個維修工程在相距五百米的範圍內進行，然而淺水灣道、香島道、南灣道等道路有數公里長，如按署方的說法，或會有十個以上的維修工程可同時進行，如屬實他表示不接受署方的做法。最後，他表示曾建議發展南區的水上旅遊事業，希望藉水上旅遊減少旅遊巴士進出，從而改善南區的交通；

- (b) 鄭子憲先生表示，行人由淺水灣海灘對出的超級市場經馬路步行往海灘時，該處車輛的行車速度頗快，認為需要限制海灘道的行車速度。他指，重整南區道路網絡或涉及龐大工程，將構成不同環境問題，可行性不大，認為可推行一些重點措施，如：擴闊彎道、增添防撞欄等，以減少發生交通意外。另外，他認為可加強現時斜坡鞏固的工程，以便改善如對頭車相撞、車輛墜落懸崖、缺乏行人道路及路面過多單車使用者等道路問題；
- (c) 司馬文先生認為興建沿海行車橋及改善現存道路均屬可行方案，但在作出抉擇之前，應有計劃地詳細審視土地、斜坡、路線等問題。他斥責署方過去均以技術困難為由而拒絕進行改善工程，以及對研究報告的費用由區議會負責表示不滿；以及
- (d) 朱慶虹太平紳士就司馬文先生對顧問費的意見作回應，他認為政府無疑有責任於社區推行不同的研究項目，但於政府部門未能及時處理議題時，區議會應主動承擔其責任，撥款進行研究項目，以滿足社區需要。

55. 譚桂芬女士綜合回應如下：

- (a) 運輸署已向旅遊事務發展局提出，建議業界多使用在海灘道的旅遊巴士落區，以減少路面擠塞的情況；
- (b) 她表示運輸署將研究於深水灣設欄杆、矮柱的建議；
- (c) 有關限制道路工程(臨時交通安排)的提問，她指出現行工

程有涉及公用設施的、道路的維修保養和斜坡鞏固工作等等，暫緩工程或影響道路質素及安全等等。在承建商提交臨時交通安排時，警方及運輸署已要求承建商在非繁忙時間進行工程，亦須密切留意交通情況，如有需要，須盡快開放受影響的道路。以及

- (d) 有關改善現在道路的建議，運輸署將繼續向有關部門反映現況及建議有關部門進行工程時，如斜坡工程，一併改善道路現況。

56. 主席總結時表示，委員會希望運輸署能積極研究各委員意見，妥善處理海灣區及大潭一帶交通問題。由於現時正值雨季，而該地區為旅遊熱點，運輸署應加強區內交通配套設施，以舒緩交通擠塞的情況。委員會更希望署方考慮及研究委員建議，包括沿海岸興建道路的方案及擴闊道路的建議，並適時向委員會報告研究結果。另外，警方亦應加強執法，以改善該區違例泊車的問題。

議程七： 延續香港島及過海巴士網絡專營權安排
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 28/2015 號)

57. 主席歡迎下列運輸署代表出席會議，參與議程七的討論：

- (a) 高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務冼佳慧女士；以及
- (b) 運輸主任／巴士及鐵路／特別職務陳由游先生。

58. 柴文瀚先生簡介提出議程的原因。他表示對政府公布延續城巴有限公司（香港島及過海巴士網絡專營權）（下稱「城巴（專營權一）」）的專營權感到失望。與新加坡及南韓相比，認為香港的巴士服務相對落後。他批評運輸署現時才考慮降低部分隧巴路線的分段收費，卻仍未全面研究改善收費結構，反映署方目光短淺。他又指出，巴士公司集中編排車輛服務利潤可觀的路線，令偏遠路程的巴士路線班次減少，此舉與服務市民的宗旨背道而馳。為改善現時的巴士服務，他認為，署方應盡快落實按路程長短收費及轉乘配套，以及安裝實時巴士資訊系統等。

59. 冼佳慧女士回應表示，運輸署已於 2014 年就城巴（專營權一）新專營權展開諮詢工作。在商議期間，城巴（專營權一）已承諾採取

一系列的改善措施，包括於新專營權開展後兩年內分階段為所有巴士路線設立實時巴士資訊系統、於 2020 年年底前分階段在約 100 個建有上蓋的巴士站安裝電子顯示屏，以顯示巴士路線的預計抵站時間、提升巴士安全及無障礙設施、就回覆市民的意見和投訴制訂服務承諾、購置最新型的環保巴士，以及調配環保巴士行走低排放區等。在票價方面，城巴（專營權一）亦承諾增加 31 項優惠，涉及 42 條城巴（專營權一）的巴士路線及 17 條新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）和城巴有限公司（機場及北大嶼山巴士網絡）的巴士路線。在商議新專營權的條款時，署方已平衡巴士公司的營運狀況、對整體交通網絡的影響及長遠財務發展等因素。

60. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，鑒於延續城巴專營權的合約仍未落實，署方應爭取在條款中要求巴士公司翻新所有巴士站，並在所有巴士站設置座椅設施；
- (b) 區諾軒先生認為，城巴每年的盈利甚豐，但過去數年卻沒有就乘客的訴求（包括按路程長短收費、轉乘優惠等）作出改善；
- (c) 朱慶虹太平紳士關注巴士脫班率甚高的問題，詢問在新專營權合約中，巴士公司有否承諾使脫班率下降至最低水平。此外，他認為，巴士公司應提供分段收費。再者，他對實時巴士資訊系統需於 2020 年才完成表示不滿。他建議安裝新系統可分階段進行，而南區應列為首要展開工作的地區之一。最後，他詢問於南區行走的環保巴士的比率；
- (d) 柴文瀚先生建議，在延續城巴專營權前，署方應清楚在條款中列明巴士公司須改善的事宜。以設置座椅為例，因條文粗疏，以致巴士公司未有履行責任。他指出，有關顯示巴士路線預計抵站時間的電子顯示屏、轉車站、脫班率、環保車輛等問題，在經營條款中皆沒有清楚訂明所須配合的地點及運作時間；以及
- (e) 羅健熙先生表示，運輸署應把握延續巴士公司專營權這個關鍵時機，要求對方作出改善服務的承諾。此外，他認為，巴士公司在缺乏競爭的環境下欠缺誘因改善服務，因此建議署方應引入更大的競爭空間。他續表示，票價結構對市

民選擇不同的交通工具起極大作用，政府應深入審視，以平衡對運輸系統的需求。最後，他詢問聯營巴士路線將如何配合在電子顯示屏上提供車輛抵站資訊的問題。

61. 冼佳慧女士綜合回應如下：

- (a) 關於巴士站安裝座椅的事宜，城巴（專營權一）承諾在新專營權下，於興建新巴士站上蓋時，在可行的情況下加設座椅。現有巴士站方面，巴士公司會因應地理環境再作考慮；
- (b) 關於車資結構及票價優惠方面，現時巴士的全程收費是按距離釐訂，而巴士公司亦有提供特快線等不同性質的服務，訂立不同票價，以照顧不同乘客的需要。目前大部分的專營巴士路線已提供分段收費，改變收費模式將對乘客及巴士資源調配造成影響。此外，巴士票價是按既定機制調整，當盈餘達至一定比率時，巴士公司會按機制與乘客分享盈餘，有關的機制已平衡巴士公司的財務狀況及市民的負擔能力；
- (c) 在脫班問題方面，署方一直密切監察巴士服務的穩定性。由 2015 年年初至今，城巴的脫班率已下降至低於 2%；
- (d) 至於全面採用環保巴士的提議，巴士公司將在新專營權下投放資源，引入最新型的環保車輛，並預計於 2017 年車隊將有超過 90% 的車輛會使用歐盟 IV 期或以上的低排放巴士型號；
- (e) 關於設置實時巴士資訊系統，由於不同巴士公司會採用不同的系統，因此在其流動平台發放資訊會較合適。然而，聯營路線的相關巴士公司皆表示願意合作，為候車人士提供清晰可靠的資訊；以及
- (f) 關於引入競爭的建議，鑒於市民可選擇巴士以外的其他公共交通工具，故巴士公司已面對不同的競爭對手。

62. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生詢問加設座椅的費用會由哪方負責。另外，他

認為，署方不應讓巴士公司擁有實時巴士資訊的權利，而應供公眾自由使用。再者，應讓有關持份者共同開發應用程式，而非由巴士公司單方面開發，以便發放及接收準確的即時資訊；

- (b) 羅健熙先生表示，分段收費與按路程長短收費有別，認為署方不應將兩者混為一談。他續詢問按路程長短釐訂收費所涉及的難度，認為署方不能單以困難為藉口，而不提供市民渴望的收費模式。他續表示，雖然不同的巴士公司因管理問題而設立獨立資訊系統，惟運輸署應提供一個統一系統，除用作監察巴士運作之餘，亦可為市民提供一體化的資訊；
- (c) 區諾軒先生表示，在推行交通網絡政策的過程中，署方理應廣泛徵詢及聆聽各持份者的意見。他詢問，署方會否就延續城巴的專營權考慮及接納各方提出的建議；
- (d) 柴文瀚先生不認同署方的回應，指按路程長短收費不會影響資源分配。此外，他認為，不應因城巴現時脫班率偏低而不在新合約加入監管條款。他續表示，其他東南亞城市，如新加坡、首爾及台北均由政府建立中央平台，發放交通資訊。最後，他要求署方積極跟進下列四項事宜：
 - （一）新巴與城巴行走南區的同一路線所收取的車資理應相同；
 - （二）實時巴士資訊系統應在南港島線（東段）投入服務時同時啟用；
 - （三）由署方提供中央資訊平台，方便市民查詢；以及
 - （四）提供適合的轉車站；
- (e) 徐遠華先生對政府的管治模式表示失望。他指出，現屆政府似乎沒有就「大市場、小政府」的政策作出適度調整，給予巴士公司過大的自由度。再者，運輸署監管不力，在巴士脫班、車站加建座椅等問題上皆顯得束手無策；以及
- (f) 朱慶虹太平紳士不同意署方只根據 2015 年的數據而沒有加入監管脫班的條款。他表示，南區市民對巴士服務的需求殷切，惟當南港島線（東段）開通後，巴士公司可能會以需求下降為藉口削減資源，繼而影響巴士服務。為此，他詢問署方有何對策。此外，他認同其他委員的建議，指署方有責任提供獨立的實時巴士資訊系統。

63. 冼佳慧女士綜合回應如下：

- (a) 專營巴士服務受《公共巴士服務條例》(第 230 章)規管。巴士公司須按照法例，在專營權期內提供適當及有效率的服務。署方亦會密切監察巴士公司日常營運中的脫班情況，督促巴士公司時刻維持穩定的服務；
- (b) 專營權條款為另一項改善巴士服務水平的工具。在商議專營權時，署方已要求巴士公司修訂或更新條款，以及承諾提升服務水平以回應市民的訴求，如有在蓋巴士站安裝座椅及引入實時巴士資訊系統等。除專營權條款外，城巴(專營權一)亦會在專營權獲延續後，推出一系列的票價優惠措施。上述新措施的細節仍在草擬階段，署方會要求巴士公司備悉市民的意見；
- (c) 有關設立大型轉車站的建議，須視乎有否合適的地點再作考慮；
- (d) 政府的既定政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提升公共交通服務的效率及質素，現行的模式行之有效。現時城巴(專營權一)已投放大量資源營運其巴士服務，亦承諾在新專營權期內繼續提升巴士服務的水平。另一方面，巴士與其他公共交通工具之間已存在的一定的競爭，加上新鐵路即將通車，其營運環境將面臨更大的壓力。因此，引入新投資者未必能為乘客提供更廉宜及更有效率的服務。在與城巴商議新專營權的過程中，署方已採取審慎及實事求是的態度，適當地跟進所收集的公眾意見，以確保巴士公司按新專營權的規定改善服務，同時巴士服務仍大致能維持長遠財務穩健性。

64. 主席總結時表示，委員會要求運輸署備悉及積極研究委員的意見。

議程八： 跟進開辦「香港仔 - 長洲」渡輪
(此議題由羅健熙先生提出)
(交通文件 29/2015 號)

65. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／渡輪策劃阮榮昌先生出席會

議。

66. 羅健熙先生簡述動議內容，指運輸署已在最新通告中公布，題述渡輪將於 2015 年 8 月 8 日開始投入服務。由於現時南區海濱設有不同碼頭，指示牌的質素參差，故他希望署方能在購票、票價、載貨、碼頭設施及環境等方面，有劃一的規管。

67. 阮榮昌先生回應表示，擬開辦的「香港仔 – 長洲」渡輪將採用船上購票模式，而營辦商將於碼頭設置清晰指示牌及引路標誌。在票價種類方面，將按簡約的單程付費方式運作，暫未考慮加入月票或其他優惠計劃。他續解釋，基於載客設施關係，渡輪將不提供載貨安排，而營辦商已於去年 8 月為靠岸的躉船進行翻新工程，改善碼頭環境。他表示將就委員提出的意見，向營辦商反映。

68. 主席請委員提出意見。

69. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH 同意羅健熙先生的建議，於碼頭豎立清晰指示牌及前往碼頭的指引，並在登船處詳載航行時間表。此外，她建議在香港仔旅遊資訊中心展示有關渡輪的資料；
- (b) 張錫容女士表示，離島居民普遍歡迎套票或月票的安排，期望署方能向營辦商反映。另外，她認為鑒於前往長洲及榕樹灣的渡輪使用同一碼頭，故此可能因不清晰的指示而導致混亂。為此，她要求署方安排委員進行實地視察；
- (c) 徐遠華先生表示在票種方面，應加入來回船票。他亦詢問署方與承辦商簽訂的合約條款及經營年期，讓委員會能進行監察及提出檢討；
- (d) 司馬文先生表示，由於興建中的南港島線（東段）鴨脷洲站臨近海濱，因此擬議的渡輪服務將有助長洲居民使用港鐵。他認為有關方面應就此作出準備及配合；以及
- (e) 柴文瀚先生表示，鑑於前往榕樹灣及長洲的渡輪使用同一碼頭，而船隻開往不同目的地相隔的時間甚短，容易對乘客引起混淆。他建議在碼頭將前往不同目的地的候船人士

分隔，並禁止堆放雜物，以方便管理。他續表示，營辦商在船上購票的做法漏洞甚多，認為登船前購票的方式應更宜操作。此外，他建議營辦商應安排職員於碼頭當值，為乘客解答問題或提供協助。另外，他建議設置電子顯示屏，為乘客提供最新或突發訊息等。最後，他詢問有關後備船的安排。

70. 阮榮昌先生綜合回應如下：

- (a) 在展示訊息方面，營辦商將提供足夠及清晰的指示牌，並以人手操作模式，發放及更新指示牌上的訊息；
- (b) 有關票種的各項意見，如提供月票、來回船票及優惠票等，將交予營辦商作進一步考慮；
- (c) 至於實地視察的要求，將與秘書處聯絡，期望有關安排可於渡輪啟用服務前進行；
- (d) 關於牌照方面，營辦商須持有運輸署發出的渡輪服務牌照。就題述的渡輪服務，署方已向營辦商發出 3 年期的牌照。根據現行法例，營辦商可向運輸署申請續牌，惟累積牌照年期不可超過 10 年；
- (e) 由於船隻靠岸時須採用耗時較長的橫泊方式，故讓航線途經鴨脷洲，令乘客可轉乘港鐵的方案，將嚴重影響長洲至香港仔的航程。因此，署方暫未採納於鴨脷洲泊岸的建議；
- (f) 位於香港仔一端的上落點為一艘躉船，而現時躉船對出的一邊皆泊滿漁船，除對利用該邊靠岸的航道構成障礙外，亦增加船隻安全泊岸的技術困難。不過，現階段已與漁船船主商討互讓安排；以及
- (g) 營辦商將安排後備船，以確保正常服務。

71. 羅健熙先生表示，乘客於上船後才購票的安排非常複雜，認為在登船前購票可減少爭拗。此外，他詢問後備船屬獨立用於「香港仔－長洲」航線或與其他航線共用。

72. 柴文瀚先生建議安排使用躉船兩邊作為不同航線的出發點，

除避免對候船者造成困擾之外，更可加快乘客上落，縮短航運時間。他重申，營辦商編派職員於岸上駐守對乘客的幫助很大。至於使用人手操作告示訊息，他認為船期、價目及班次變動等資料應盡量清楚簡潔，以減少誤會。他亦建議在適當位置豎立標誌，方便乘船人士前往碼頭。最後，他要求在航線啟用初期，在香港仔及長洲兩端均安排後備船隻，以應付聞風而來的遊客。

73. 阮榮昌先生綜合回應如下：

- (a) 為使委員對渡輪服務有更深入瞭解，署方將安排各委員實地視察或體驗試航，以蒐集更多寶貴意見；以及
- (b) 有關在渡輪服務開啟初期安排足夠後備船及安排客務職員等建議，將交予營辦商研究。

74. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究及備悉委員的意見，確保新航線運作順利，並提供合適優惠予乘客。

**議程九： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2015 年 6 月 30 日的情況)
(交通文件 30/2015 號)**

75. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生出席議程九的討論。

76. 主席請委員按頁就報告提出意見。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路 — 改善工程

77. 主席表示，就香島道 34-36 號的改善工程事宜，有委員於 2015 年 7 月 23 日舉行的地區設施管理委員會會議上，建議由本委員會去信運輸及房屋局局長表達不滿。

78. 司馬文先生表示，運輸署已承諾安排相關委員前往上址進行實地視察。

79. 委員對致函運輸及房屋局沒有異議，秘書處將在會後跟進事宜。

[會後補註：秘書處已於 2015 年 8 月 14 日去信運輸及房屋局局長，

詳情請參閱附件。]

南區巴士脫班問題

80. 林玉珍女士 MH 表示，由 2015 年 1 至 6 月期間，城巴 171 號線均錄得脫班的情況出現。她要求運輸署提出解決方案。

81. 朱慶虹太平紳士 表示，城巴 95C 的脫班情況非常嚴重，情況應立即改善。

82. 張錫容女士 關注南區巴士路線的脫班情況，質疑署方的報告並非全面，而是選擇性報告部分脫班的路線。

83. 歐立成先生 MH 建議巴士公司在各中途站，明確展示每班巴士從總站開出及預計到達的時間。

84. 許家耀先生 回應表示，由於城巴 171 號線於日間繁忙時段的行車時間往往超越編制限時，因而導致晚上非繁忙時段出現脫班的情況。署方已聯絡巴士公司，並擬於 8 月初就繁忙時段的行車時間表作出調節。至於城巴 95C 號線的脫班情況，他指出，大部份情況緣於香港仔市中心一帶交通頻繁所致。他表示，倘城巴 95C 的路線不途經香港仔市中心，或重新調整繁忙時段的行車時間表，將有助減低班次不穩定的情況。關於報告的內容，他指出過往曾達成共識，署方每月只從服務南區的巴士路線中，抽取脫班率最高的兩條路線供委員參考。有關在中途站提供時間資訊的建議，他表示巴士公司現已在各車站的資訊板列明相關資料，礙於不能預計的交通情況，難以準確訂明到站的時間。

85. 李建樂先生 回應，巴士公司已為部分巴士路線提供預計到達中途站的班次時間表，亦有部分路線的時間表顯示巴士每小時於總站的開出時間。不過，若行車路線牽涉繁忙路段，則巴士公司難以掌握實際的交通情況，而抵達中途站的預計時間亦會偏差。

路政署（港島南區）－ 過去兩個月內完成及未來六個月內進行的主要路面重鋪工程項目及其時間表

86. 馮仕耕先生 反映居民意見，表示南灣道的路面凹凸不平，要求一併列為新增項目。

87. 鄭嘉曦先生回應表示，將交由路政署相關同事作出跟進。

香港警務處及運輸署 – 2015 南區交通報告（2015 年 5 月）

88. 馮仕耕先生關注 2015 年 5 月發生的單車交通意外，要求相關部門加設安全標誌，並呼籲騎單車人士注意安全。

89. 司馬文先生表示，除安裝交通標誌及指示騎單車人士必須遵守交通規則外，署方亦應與騎單車人士溝通，從而研究及制訂單車安全的條例。

90. 譚桂芬女士回應表示運輸署的互聯網頁已詳述騎單車人士使用道路時應注意的安全事項。

91. 陳俊達先生詢問有關 2015 年 6 月 11 日於薄扶林道發生田螺車意外後的跟進情況。

92. 劉榮富先生回應表示，警方赤柱分區的同僚於星期六、日及公眾假期，會在大潭道一帶向騎單車人士派發「駕駛單車人士安全指引」宣傳單張，提醒駕駛單車人士注意道路安全。至於薄扶林道涉及重型車輛沒有遵從交通標誌進入禁區而發生意外一事，警方已在上址加強巡邏及採取執法行動。

改善南區過海隧道巴士服務

93. 羅健熙先生欲了解紅磡海底隧道（下稱「紅隧」）收費廣場，停車灣後方位置用作檢查車輛的車軸載重地秤（下稱「地秤」）的跟進情況。

94. 許家耀先生回應表示，署方已就遷移紅隧九龍入口的地秤至其他外圍位置進行可行性研究。此外，署方亦已與警方聯絡，研究採用手攜式地秤的可行性。

議程十： 其他事項

95. 司馬文先生表示，上次會議曾要求運輸署提供有關六個主要路口的交通數據，惟至今仍未有回應。

96. 主席請董振然先生於會後向秘書處遞交相關數據。
[會後補註：秘書處已於 2015 年 9 月 17 日將相關數據電郵致司馬文先生。]

下次會議日期

97. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十二次會議將於 2015 年 9 月 29 日（星期二）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

98. 議事完畢，會議於下午 9 時正結束。

南區區議會秘書處
2015 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/13/30/3/7/012

(郵寄及傳真：2523 9187)

香港添馬添美道二號
政府總部東翼二十二樓
運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

張局長：

建議於香島道 36 號旁興建樓梯連接麗海堤岸路

南區區議會轄下的交通及運輸事務委員會(下稱「委員會」)曾就香島道 36 號的行人路改善工程作多次討論，並要求運輸署仔細研究委員的意見，可惜署方至今仍未提出任何解決方案，委員會對此表示失望及不滿。

香島道 36 號多年來欠缺行人路，以致行人不能從該地段的停車場直接前往海灘。委員會多次要求署方加建行人路，惟署方稱該地段的馬路兩旁受制於斜坡及私人地段，故難以擴闊道路以提供空間興建行人路。有見及此，委員會建議於香島道 36 號旁興建樓梯以連接麗海堤岸路(見附圖)，避免行人因欠缺行人路，在沒有選擇下於馬路上行走，繼而造成意外。

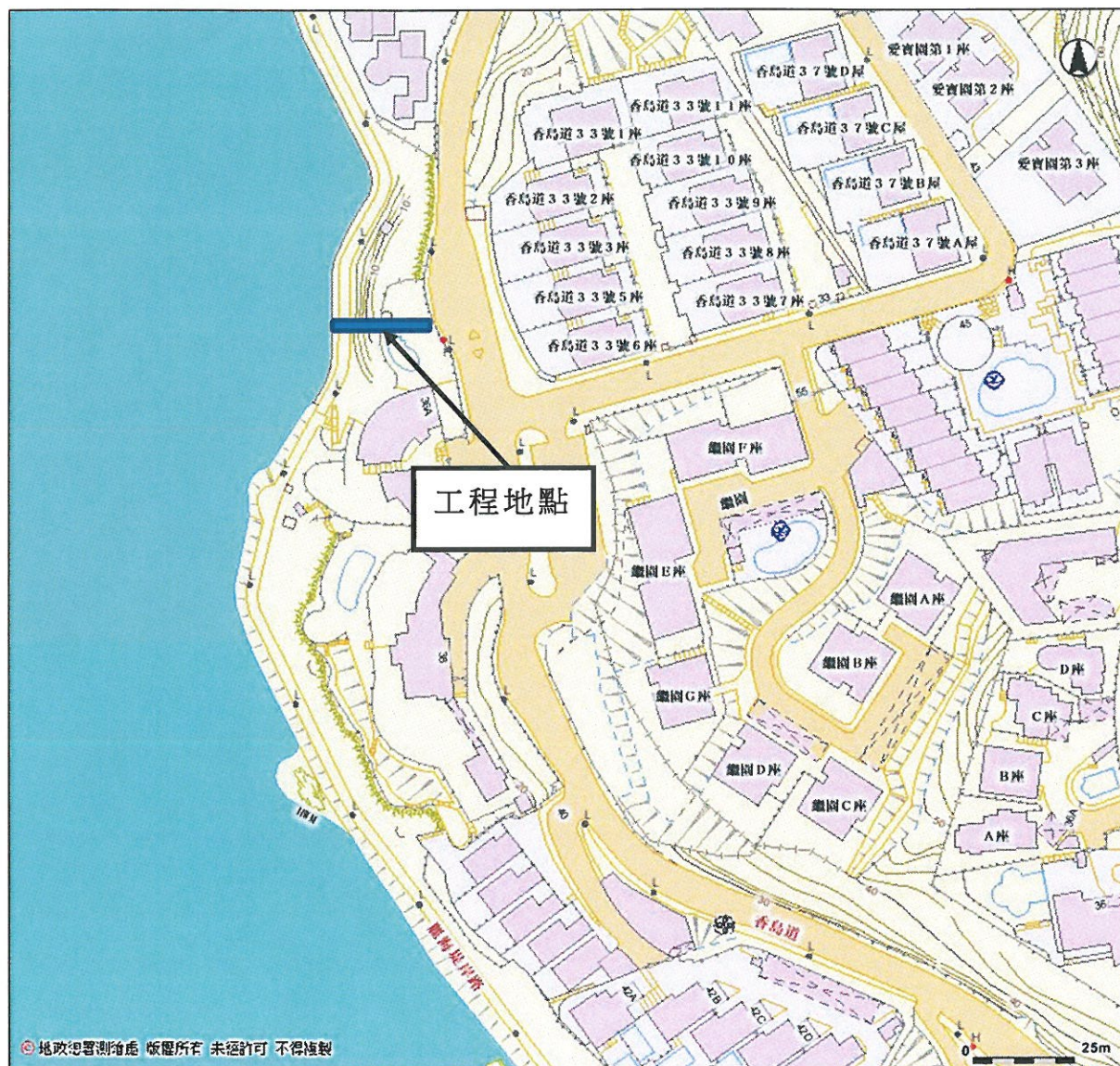
欠缺行人路或過路設施除直接影響居民的日常生活外，更容易釀成交通意外，故懇請 貴局能夠認真看待本委員會的意見，落實於香島道 36 號旁興建樓梯連接麗海堤岸路。

如有任何查詢，歡迎致電 2814 5812 與本會秘書周暘恩小姐聯絡。敬候 回覆。

南區區議會交通及運輸事務委員會主席

(陳富明

連附圖：於香島道 36 號旁興建樓梯連接麗海堤岸路的工程位置圖
2015 年 8 月 14 日



於香島道 36 號旁興建樓梯連接麗海堤岸路