

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄**

日期：2016年11月21日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	(南區區議會主席)
陳富明先生 MH	(南區區議會副主席暨本委員會主席)
張錫容女士 MH	(本委員會副主席)
歐立成先生 MH	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳家珮女士	
陳李佩英女士	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
羅健熙先生	
麥謝巧玲博士 MH	
徐遠華先生	
任葆琳女士	
司馬文先生	
陳文俊先生	
莊景威先生	
鄭子憲先生	
黃俊邦先生	

秘書：

練文惠女士	民政事務總署南區民政事務處 行政主任(區議會) 3
-------	------------------------------

列席者：

周楚添太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
劉建國先生	運輸署高級運輸主任／南區
李煦丰先生	運輸署運輸主任／南區 1
劉慧儀女士	運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
蔡詠詩女士	路政署區域工程師／西南區
鄺士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二：

利世鏗先生	運輸署工程師／特別職務 1
曾憲文先生	路政署高級工程師／行人通道上蓋 2

參與議程三：

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
李朝傑先生	運輸署高級運輸主任／鐵路 6
鍾雯女士	運輸署運輸主任／鐵路 6
黃嘉俊先生	城巴有限公司／新世界巴士服務有限公司高級策劃主任
李建樂先生	城巴有限公司／新世界巴士服務有限公司公眾事務經理
林志強先生	城巴有限公司營運貳部助理營運經理

參與議程四至八：

吳美媚女士	香港警務處西區行動主任
-------	-------------

開會辭：

主席歡迎委員及以下各常設政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任劉建國先生；
- (b) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署工程師劉慧儀女士；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

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 2016 年 9 月 19 日第五次會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前未有收到委員就會議記錄提出的修訂建議。
4. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

**議程二：在行人通道加建上蓋
(此議題由運輸署及路政署提出)
(交通文件 30/2016 號)**

(麥謝巧玲博士 MH、羅健熙先生、徐遠華先生、馮仕耕先生、朱慶虹太平紳士及區諾軒先生分別於下午 2 時 37 分、2 時 39 分、2 時 43 分、2 時 44 分、2 時 46 分及 3 時 20 分進入會場。)

5. 主席歡迎以下政府部門代表出席會議：
 - (a) 運輸署工程師／特別職務 1 利世鏗先生；以及
 - (b) 路政署高級工程師／行人通道上蓋 2 曾憲文先生。
6. 主席請利世鏗先生簡介文件。
7. 利世鏗先生表示，較早前曾邀請委員就行人通道加建上蓋計劃向署方提交興建上蓋的合適的走線方案。委員其後共建議 10 個走線方案，經署方進行初步評估後，認為當中 5 個建議走線方案符合政策之倡議範圍。為使計劃究能盡快展開，署方期望委員能就方案的優次達成共識。
8. 主席表示，本委員會已就擬議事項舉行工作坊，而參與的委員亦曾發表意見。他建議，委員可於是次會議揀選一條最優先處理的行人通道，待南港島線（東段）通車後再詳議其他合適的地點。

9. 多位委員就在行人通道加建上蓋的建議發表意見及提問：

- (a) 司馬文先生建議以行人流量作為科學性的指標，以揀選能惠及最多市民的方案。他表示，若按這個原則進行篩選，因方案〈八〉的行人流量排列最高，達平均每小時 1 062 次，惠及的市民人數最多，故此方案應列為首選，方案〈一〉及方案〈十〉則列為次選方案；
- (b) 張錫容女士 MH 同意以行人流量來衡量方案的優次。不過，她認為若首選方案在勘測及設計階段遇上工程障礙或技術性的困難，如受地底設施的影響等，有關部門應及早向委員會匯報。此外，她期望署方能分配資源，盡力為其他行人流量較少的通道加建上蓋；
- (c) 陳家珮女士對行人通道加建上蓋計劃表示歡迎。就優次方面，她認同以行人流量作為排序的準則，並認為方案〈八〉應列為首選。另她表示，由於港鐵黃竹坑站尚未啟用，致使方案〈四〉仍未有行人流量的資料，若單以行人流量為上述五個地點進行篩選，做法並不全面。有見及此，她詢問統計黃竹坑站行人流量資料的時間表；
- (d) 林玉珍女士 MH 贊成方案〈八〉列為加建上蓋的首選方案，但據她瞭解，瑪麗醫院已有計劃於加建上蓋的位置附近進行重建工程，故她希望相關部門能與院方作出協調和配合。此外，她詢問有關研究工作所需的時間，以及向委員會提交勘測報告的日期；
- (e) 莊景威先生認為方案〈八〉能惠及的市民人數最多，因此對相關上蓋工程表示支持。他認為，不少南區居民及往來瑪麗醫院的長者將會受惠，尤其在下雨的日子，將有助減少狼狽的情況。此外，他期望部門適時就工程方案採取的物料以及封路措施等安排提交報告；
- (f) 歐立成先生 MH 表示，從行人流量及需求的角度而言，方案〈八〉應定為首選方案。不過，他認為現階段商討次優方案並不適宜，因為當南港島線（東段）投入服務後，其他方案的行人流量將有所改變。他建議先選定方案〈八〉

為首選方案，待南港島線（東段）投入服務後，再按新的人流數字就次優方案進行討論；

- (g) 陳李佩英女士相信前往瑪麗醫院的病人及其家屬對方案〈八〉的需求非常殷切，因此，她支持方案〈八〉列為首選方案；
- (h) 黃俊邦先生詢問有關研究報告及工序日程的時間表，以及預計展開工程的日期。他又詢問有關南港島線（東段）通車後展開行人流量統計的安排，並要求署方解釋後者如何配合方案的施工日程。他續表示，假設方案〈八〉的上蓋工程於 2018 年竣工，而南港島線（西段）按計劃將於 2021 年開展，擔心屆時可能會出現為配合鐵路工程而把剛建成的上蓋拆卸的情況。最後，他要求將有關行人流量的資料上載區議會網站，供市民參閱；
- (i) 柴文瀚先生詢問方案〈八〉的涵蓋範圍是否包括薄扶林道來回兩線的通道，或是只包括南行或北行線的行人通道的其中一邊。若工程牽涉北行線的巴士站，他認為相關工程須與瑪麗醫院及香港大學的重建項目互相配合。倘涉及鄰近公園範圍，亦應與康樂及文化事務署共同策劃，避免重複的工序。他又認為，由於巴士站的人流眾多，故署方於施工期間，不應對市民造成滋擾，而上蓋的設計，應全面取締現時巴士站亭；
- (j) 羅健熙先生指出，當香港大學的重建項目完成後，方案〈八〉中長達 112 米的行人通道上蓋，或有三分之二的範圍將失去其功用。他解釋，從建議通道的南端向北伸延至現時醫院管理局的被服供應部大樓，均可能納入香港大學重建大樓的出入口位置；至於其餘的上蓋部份，亦有可能因大學的重建計劃而被取代。他擔心若部門未有就加建上蓋工程審視長遠效益，最終可能浪費寶貴時間和資源。他又認為，若推選方案〈八〉為首選方案，署方必須在研究及設計方案時，與香港大學的相關部門聯絡，互相配合和協調，以免重複工程及浪費資源。此外，倘行人通道上蓋工程的範圍將大幅縮減，他建議委員會應考慮把署方的資源調撥至其他更符合成本效益的上蓋工程，而方案〈八〉則可留在地區小型工程計劃下跟進；

- (k) 朱立威先生表示，若方案〈八〉獲大多數委員的支持，署方應就委員對香港大學擬建項目的憂慮，主動與校方聯絡，並向委員會匯報結果。此外，他要求署方提供工程項目的時間表。至於以行人流量作為揀選方案的主要考慮因素，他同意歐立成先生 MH 的意見，認為人流數字可能因南港島線（東段）通車後而銳變。至於方案〈四〉的工程，他認為當港鐵公司發展黃竹坑車廠及上蓋物業時，亦可能增設方便市民的通道，因而減緩南朗山道行人通道興建上蓋工程的需求。就現階段而言，他支持方案〈八〉為首建之選，至於其他方案的優次，需待南港島線（東段）投入服務後，參考新的人流數字再作決定；以及
- (l) 徐遠華先生不反對以方案〈八〉作為首選方案，亦認為方案〈四〉將來可能受港鐵公司的長遠發展所影響。此外，他認為待南港島線（東段）投入服務後，再重新評估人流狀況較為合適。

10. 利世鏗先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 當委員會選定合適的行人通道方案後，署方將盡快進行可行性研究，亦會適時向委員會匯報研究進度；
- (b) 署方理解各擬建項目的行人流量可能因南港島線開通後而改變。至於方案〈四〉的人流統計工作，將於港鐵黃竹坑站啟用六個月後，待居民的出行模式趨於穩定方才進行；以及
- (c) 署方備悉各上蓋方案鄰近地區可能有發展工程的資訊。一般而言，署方於開展任何工程前，均會徵詢附近工程項目的資料，並將相關資料融入設計內。

11. 曾憲文先生回應表示，當署方收到委員提交的行人通道方案後，即排名最高的走線方案，將會聘用工程顧問公司，進行研究。按現況而言，預料顧問公司應可於 2017 年 3 月開展工作，並有望於 2017 年 6 月左右完成方案的初步設計（會後補註：路政署預計可於顧問公司展開工作的六個月後，向委員報告工作進展），供委員會參閱及討

論。至於方案〈八〉的工程範圍會否因香港大學的長遠重建計劃而受影響，將於顧問報告完成初步研究後，一併向委員報告工作進展。

12. 多名委員再次就在行人通道加建上蓋的建議發表意見：

- (a) 司馬文先生對眾多委員支持方案〈八〉表示歡迎。他又表示，當進行方案〈八〉的上蓋工程時，應著眼於如何實現卓越的工程項目，並以統一外觀為目標，故現有設施包括巴士站亭、座椅等均應移除，希望民政事務處能作協調和配合。就上述建議而言，他認為巴士站亭的廣告收益與上蓋工程沒有直接關係，因此任何維持巴士公司的廣告收益而反對拆除巴士站亭的解說均不能接受。至於上蓋工程的設計，他建議在支柱之間提供座椅，以達致服務市民的目標。就工程範圍而言，他認為須包括南、北行車線的行人通道，並適時與香港大學及瑪麗醫院溝通，確認上蓋工程的長度；
- (b) 羅健熙先生表示，若政府顧問研究報告確認方案〈八〉所能開展的工程範圍將大幅縮減，則委員會屆時能否再次議決，要求將工程交由地區小型工程計劃跟進。他認為，委員會應關注及討論如何善用資源，盡量揀選複雜性較高的工程交予署方在計劃下處理；
- (c) 陳家珮女士表示，運輸署回應黃竹坑站的人流統計將於鐵路通車 6 個月後才進行，惟路政署又稱，初步的顧問報告可於 2017 年 6 月完成，相關安排明顯欠缺彈性和協調。此外，她表示綜觀各委員的意見，發覺符合條件的上蓋工程均蘊藏眾多未知之數，如香港大學、港鐵公司及瑪麗醫院的發展計劃、南港島線（東段）投入服務對人流造成銳變等，若至今未能確認，將影響工程的實際需求。她詢問署方有否就揀選方案設下限期，以及委員會日後能否因應情況而改變其決定；
- (d) 徐遠華先生詢問有關是次會議的目的及揀選方案的程序。他認為若研究報告建議縮減方案〈八〉的工程範圍，委員會應賦予更改優次的權利，重新議決上蓋工程方案的先後次序；

- (e) 陳李佩英女士表示，當南港島線（東段）於年底通車後，各擬建方案的人流數據將更加明朗，因此現時倉卒作出決定並無益處。此外，她認為揀選方案時，承建工程的費用亦需探討。她舉例指，若方案的總支出低於三千萬元，應否由區議會的經費承擔。為此，她要求部門提供不同長度的上蓋工程所需承擔費用的相關資料；以及
- (f) 柴文瀚先生認同現階段應網羅更詳細的資料才可評估方案的優次。他對是次會議須提交優次方案的程序表示理解，惟篩選不應基於不清晰的數據及未確認的資料。他認為最理想的做法，應容許委員在研究報告得出結果後才作最終決定。

13. 利世鏗先生再次作出回應，重點如下：

- (a) 署方將就擬建上蓋地點所涉現有的及擬建的建築物，包括巴士站亭、座椅等，與相關機構的負責人聯絡，並期望設計上能達致一體化的效果；
- (b) 就方案〈八〉的工程範圍而言，署方乃根據委員會提交的方案進行初步評估，工程規模只涉及薄扶林道北行線的行人通道。至於南行線行人通道加建上蓋的建議，署方現時沒有該走線方案的資料；
- (c) 署方擬於 2017 年 6 月向委員會提交顧問報告，屆時將就工程的範圍、設計及工程費用等向委員匯報；
- (d) 署方難於現階段回應大幅縮減工程範圍的可能性；以及
- (e) 從工程的整體角度而言，當署方聘用顧問公司進行方案研究而研究結果確認可行時，署方將難以交代擱置工程的原因。

14. 曾憲文先生再次回應表示，倘於上蓋下面加建座椅，會縮減行人路的闊度，對行人帶來不便。不過，署方會於設計階段考慮及研究設置座椅的需求，盡量在設計上作出配合。鑒於行人通道上蓋的形狀、最終長度、物料以至地基等資料亦未確實，故現階段難以估算工

程費用。不過，根據部門內部數據，每 200 米長的上蓋工程約需三千萬港元，但數字只能作參考。（會後補註：以 3 米闊的上蓋作參考。）

15. 朱慶虹太平紳士就路政署的回應追問，若顧問於 2017 年 3 月才開展研究工作，委員會能否於 2017 年 3 月前就是次會議的決定作出修改。他解釋，各委員原則上支持方案〈八〉為首選工程，惟擔心工程將因香港大學的重建計劃而縮減。不過，他得悉香港大學沙宣道的發展計劃已有初步概念，因此建議署方由現時至明年 3 月應與相關部門聯繫並了解香港大學發展計劃的初步方案，讓委員會在具備更多資料的情況下作出最終決定。

16. 曾憲文先生再次回應表示，署方將待委員會提交優次走線建議後，才開始聘請工程顧問公司，為建議走線進行研究。

17. 利世鏗先生補充，當署方準備委聘顧問公司的招標文件時，需說明上蓋工程的研究範圍，故明確的走線圖將有助顧問公司評估工程費用。

18. 莊景威先生表示，前期的研究工作對分析及決定非常重要，因此他質疑有關部門是否因資源不足而只能就最優先的方案進行研究，並認為若有關部門能就多個方案進行研究，將更有效地協助委員會揀選合適的方案。此外，他認為有關部門應主動聯絡香港大學，瞭解大學的發展藍圖是否與方案〈八〉的工程重疊。

19. 主席總結：歸納委員的意見，方案〈八〉的上蓋工程應列為首選。委員會要求有關部門進行顧問研究時，考慮香港大學及瑪麗醫院的重建計劃；並於上蓋的設計階段，一併考慮現有巴士站亭等設施。至於餘下方案的優次，將待南港島線（東段）通車後，參考人流數字再詳細審議。

議程三： 配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃
（此議題由運輸署提出）
（交通文件 31/2016 號）

（林啟暉先生 MH 於下午 4 時進入會場。）

20. 主席歡迎以下政府部門及巴士公司代表出席會議：

- (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 李朝傑先生；
- (c) 運輸署運輸主任／鐵路 6 鍾雯女士；
- (d) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生；
- (e) 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；以及
- (f) 城巴有限公司營運貳部助理營運經理林志強先生。

21. 主席請吳翰禮先生簡介文件。

22. 吳翰禮先生表示，配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃（下稱「重組計劃」）主要分為兩部分，第一部分為接駁新鐵路站的公共交通服務，會於南港島線（東段）通車首日即實行，而第二部分為重組受影響巴士路線的建議方案。他表示，署方在 2016 年 5 月 23 日的第三次委員會會議上，聽取委員對重組計劃的意見及建議，並對第一部分有關接駁新鐵路站路線的服務安排採取優化措施，包括調減 5 條建議專線小巴路線的車資、促請小巴營辦商積極與香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）商討在南港島線（東段）通車時提供轉乘票價優惠以及修改專線小巴 36M 號線的行車路線等，以期為南區居民提供更直接及班次更頻密的接駁新鐵路站的公共交通服務。此外，署方備悉委員會對重組計劃第二部分有關重組受影響巴士路線的意見，亦明白委員十分關注南港島線（東段）通車後相關巴士路線的乘客量變化。有鑑於此，他表示署方將於新鐵路通車前後的平日不同時段，就該等巴士路線進行客量調查，分析乘客需求模式改變的情況，並會與巴士公司按現行改善及減少巴士服務的指引、所獲數據反映的實際需求及委員曾提出的意見，考慮原來的重組方案是否需要修訂及如要的話，如何修訂。署方計劃於南港島線（東段）通車後提交乘客量調查數據予委員會參閱及諮詢委員會對修訂建議方案的意見。署方計劃在新鐵路通車後約六個月內，分階段實施重組巴士服務的方案。他特別提及城巴有限公司（下稱「城巴」）服務往返海洋公園遊客的旅遊路線 629 號系列，將可能因新鐵路通車後而導致大量乘客流失的情況，因此署方會於南港島線（東段）通車後的短時間內就該路線進行乘客量調查，並會依據結果與巴士公司研究及考慮盡快實施服務調整的安排。

23. 李朝傑先生利用電腦投影片簡介南港島線（東段）通車後公

公共交通接駁服務的最新安排（詳情可參閱交通文件第 31/2016 號）。

24. 主席請委員就題述議程申報利益。

25. 陳文俊先生及莊景威先生分別表示因任職於專線小巴營辦商及港鐵公司，故不會參與討論。

26. 柴文瀚先生提出規程查詢，他要求在討論擬議事項前，署方須交代南港島線（東段）的票價資料。他解釋，有關資料將有助討論重組計劃及轉乘優惠。

27. 吳翰禮先生回應，署方未獲悉港鐵公司提交予立法會有關南港島線（東段）的票價資料文件內的詳細內容。

28. 司馬文先生表示，委員一直非常關注南港島線（東段）的票價安排，亦不時向署方追問相關資料，他批評出席擬議事項的政府代表，竟表示不知悉港鐵公司公布票價，令人費解。至於新鐵路啟用後的重組計劃，他形容對未能直接受惠於鐵路服務的薄扶林地區居民，影響甚大。他解釋，當年西港島線投入服務後，多條途經薄扶林道的巴士及專線小巴路線隨即大幅縮減班次，導致居民需使用更昂貴的交通工具。他預料，當南港島線（東段）通車後，情況只會更加惡化。就專線小巴 69A 號線而言，他認為 15 分鐘的班次安排未能滿足繁忙時間的乘客需求，他詢問署方如何解決上述問題。

29. 區諾軒先生提出規程查詢，表示有消息指，港鐵公司較早前已將南港島線（東段）的票價資料給予秘書處，請求秘書處確認是否已取得票價資料。羅健熙先生及徐遠華先生相繼提出與區諾軒先生相同的查詢。

30. 區諾軒先生再次提出規程查詢，請求秘書處從立法會網頁下載南港島線（東段）的票價資料並分發委員，以便對擬議事項進行深入討論。

31. 主席表示，秘書處正處理委員請求。

32. 吳翰禮先生就委員的提問作出以下綜合回應：

(a) 關於制定南港島線（東段）票價的基本原則，他表示南港

島線（東段）於金鐘站連接現時鐵路網絡，並將成為港島鐵路網絡的一部分。該新鐵路線各新車站的票價採用現時港鐵重鐵系統相同的票價結構，主要按車程距離而定。他指出來往南港島線（東段）及港島線各站非過海車程的票價，是參照現時港島線非過海車程的票價結構釐訂。至於南港島線（東段）的過海車程的票價，是按照現時相約過海車程的票價結構釐訂；以及

- (b) 有關司馬文先生關注薄扶林道、貝沙灣及域多利道一帶接駁鐵路站的公共交通服務，自 2014 年 12 月 28 日西港島線通車後，上述地區的居民可使用新巴 30X 號線、專線小巴 8 或 28 號線接駁到位於薄扶林道的香港大學站，轉乘港鐵。另外，署方亦開辦專線小巴 58M 號線由域多利道經數碼港到堅尼地城站，而居民亦可使用原有專線小巴 58A 號線由香港仔經域多利道到堅尼地城站。為配合南港島線（東段）通車，署方亦建議延長專線小巴 69A 號線的行車路線，由香港仔伸延至日後南港島線（東段）的黃竹坑站，計及延長行車路線所需的時間及貝沙灣一帶的居民需求，班次將訂為約 15 分鐘一班。在南港島線（東段）通車後，署方亦會留意連接貝沙灣至港島北岸的專線小巴 8、10、28 號線及上述路線的乘客量需求，與巴士公司及專線小巴營辦商考慮作出相應的服務調整。

33. 多位委員就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 陳家珮女士表示，興建南港島線（東段）其中一個目的是紓緩鴨脷洲的交通問題，然而，新設的專線小巴 36M 號線，卻加重鴨脷洲橋道的交通負荷，做法自相矛盾。她指，鴨脷洲的東西面分別為利東站及海怡半島站，而前者與南灣的距離較近；若以票價來說，由利東站出發前往其他車站亦相對地較海怡半島站便宜。因此，她反對相關建議，認為署方增設的專線小巴 36M 號線，不但捨近求遠，更加重市民的經濟負擔。她更批評，若專線小巴 36M 號線純為方便市民前往海怡半島的購物商場，則不但與配合鐵路重組毫無關係，更迫使路面交通進一步惡化；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 反對將新巴 78 號線取消後分拆成專線

小巴 51B 及 51M 號線的建議。她認為，新增的專線小巴路線主要接駁黃竹坑站，而不似 78 號線般繞經部分南區學校如嘉諾撒培德書院及聖伯多祿中學，為學生帶來不便。她不反對署方新增路線，為市民帶來更多選擇；然而，大前提是不應削減任何原有及有殷切需求的路線，又或因乘搭新設路線而加重基層市民的經濟負擔。她又認為居民要求保留原有巴士路線的理由充分，強烈反對取消新巴 78 號線的建議；

- (c) 任葆琳女士認為，署方提交的文件未有充分反映委員的意見。她表示曾向署方反映，指由石排灣及香港仔開出的專線小巴，班次安排分別為 10 及 20 分鐘一班；惟於繁忙時段，由石排灣出發的車輛往往已客滿，致使在香港仔候車的乘客無法乘搭。她質疑由兩個地區開出的班次間隔因何不同，希望署方跟進。她又指港鐵公司所公布的票價文件中專線小巴票價與署方說法不符，要求署方澄清應以哪個版本為準；以及
- (d) 朱立威先生表示，署方於簡介文件中公佈有關專線小巴 4M 及 5M 號線的車資，與港鐵公司剛公布的資料有明顯出入，希望署方解釋。他又表示，專線小巴 4M、新巴 95 及 595 號線均於凌晨前停止服務，安排上未能與南港島線（東段）的尾班列車銜接，因此要求署方考慮延長上述其中一條路線的尾班車時間。至於專線小巴的班次安排，他質疑因何由華富邨、華貴邨及田灣前往港鐵車站的小巴，均比從石排灣、香港仔出發至相同港鐵車站頻密。他認為署方的建議方案明顯忽略石漁區近三萬居民往來港鐵車站的需要，要求署方重新考慮調整專線小巴的班次。

34. 柴文瀚先生提出規程查詢，詢問為何沒有邀請專線小巴代表出席會議。

35. 主席回應表示，根據過往會議慣例，有關專線小巴服務的意見及提問均由運輸署回應。

36. 羅健熙先生認同柴文瀚先生的查詢，認為沒有邀請專線小巴代表出席會議頗欠公允。他指出，會議作為討論平台，應邀請相關部門或機構代表直接解答委員的提問及意見。若經運輸署代表於會後與

專線小巴營辦商聯絡，再回應委員的提問，並非理想的安排。

37. 主席請吳翰禮先生回應。

38. 吳翰禮先生回應表示，重組計劃涉及南區區內相關的專線小巴服務；而署方一直與有關專線小巴營辦商保持緊密聯絡及溝通，而營辦商亦有對重組計劃提出意見，供署方參考。鑑於現有合作渠道及溝通機制運作完善，署方及專線小巴營辦商均認為現有程序合適。

39. 主席認為現有程序恰當。他更認為，擬議事項包括多條新增的專線小巴路線，涉及不同小巴營辦商，從商業利益的角度而言，不宜邀請小巴營辦商出席會議。

40. 多位委員繼續就重組計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 鄺子憲先生認同署方建議，新設專線小巴 40M 號線往來赤柱監獄及港鐵海洋公園站，惟小巴站的位置與車站 A 出口的距離甚遠，且需繞道而行，對市民十分不便。就班次而言，繁忙及非繁忙時段分別為 20 及 30 分鐘，他質疑路線能否吸引乘客，認為乘客若選從海洋公園站 C 出口，橫越黃竹坑道再轉乘城巴 6X、73、260 或 973 號線，或專線小巴 40 或 52 號線前往赤柱，將更加方便快捷。不過，上述的黃竹坑道涉及五條行車線，且沒有行人過路設施。有見及此，他建議部門重新檢討專線小巴 40M 號線的候車位置、班次及路線安排；

(b) 區諾軒先生就專線小巴 36M 號線的建議表示，南灣居民並不堅持要求提供接駁車輛往來海怡半島港鐵站，而只希望部門能遵守及履行設計南港島線（東段）時的承諾，提供接駁服務至其中一個港鐵車站。他認為以加重鴨脷洲橋道負荷作為反對 36M 號線的論點並不合理，並指出提供任何接駁服務應秉持靈活性，視乎相關地區居民的需要而作出調整。最後，他詢問若專線小巴 36M 號線的建議未能實現，署方將如何為南灣居民提供接駁服務；

(c) 馮仕耕先生表示，曾於 2016 年 5 月 23 日的委員會會議上，向部門反映就專線小巴 40M 號線加密班次的意見，惟現時每隔 20 至 30 分鐘的班次安排，不但未能回應委員的訴

求，同時乘客亦難以接受。他坦言，現時專線小巴 40 及 52 號線，由赤柱開出時已經常滿載，故海灣區的居民，基本上不能受惠任何專線小巴服務。另他詢問專線小巴 40M 號線的確實票價。最後，他認同鄺子憲先生稱，海洋公園站的出口距離專線小巴 40M 號線的站點甚遠；至於部分市民恣意橫過黃竹坑道以前往巴士站的情況，值得部門關注；

- (d) 林玉珍女士 MH 對專線小巴 36M 號線的路線有所保留。她認為，署方若將路線改為前往利東站，將更便利居民。她更認為，乘坐新鐵路由鴨脷洲往金鐘只需 11 分鐘，但專線小巴 36M 號線的候車時間卻可長達 20 分鐘，安排並不理想；
- (e) 陳李佩英女士 表示，雖然南港島線（東段）對赤柱一帶的居民沒有直接裨益，但相信仍有部分居民欲乘搭專線小巴 40M 號線接駁鐵路網絡。她指這些乘客可能攜帶行李物品，故她要求相關小巴營辦商顧及乘客所需，提供寬敞車廂。另她指出，專線小巴的車資昂貴，加重基層市民經濟負擔，為此她要求港鐵公司提供 3 個月的票價優惠方案；
- (f) 林啟暉先生 MH 強烈反對專線小巴 36M 號線的循環路線。他解釋，在政府計劃於利南路駕駛學院舊址興建 1 400 個住宅單位的議題上，已斥責部門沒有妥善進行鴨脷洲的規劃，並批評部門漠視民意，且沒有全面考慮現時鴨脷洲的交通流量。他質疑，擬議的專線小巴 36M 號線捨近求遠，不會獲市民接受；
- (g) 徐遠華先生 表示，專線小巴 59A 號線繞經黃竹坑站的班次約為 30 分鐘一班，基本上缺乏接駁功能。相反，專線小巴 29 號的路線不但提供直接的接駁服務，且車資更相宜，惟班次卻較 59A 號線疏落，質疑署方有偏袒個別小巴營辦商之嫌。他又指出，經不同專線小巴接駁新鐵路站前往中環的車資，最高者竟逾 10 港元；而現時乘搭城巴 75 號線由深灣往中環只需 4.7 港元。為此，他詢問署方安排專線小巴接駁路線時所採用的準則；
- (h) 黃俊邦先生 表示，署方的文件與港鐵公司剛公布的資料有

明顯出入，希望署方解釋並盡快修訂。此外，在諮詢過程方面，他質疑署方安排的諮詢不足，並舉例指西港島線通車前，署方曾八次向南區區議會進行諮詢，比就南港島線（東段）的諮詢會議多出三次。另他知悉署方於新鐵路開通後將就巴士客量進行調查，希望署方提供有關工作的時間表。至於建議加入新的專線小巴路線，他詢問車隊是否由新購入的小巴組成，或是從現有路線調配車輛。最後，他查問署方會否安排委員實地視察各小巴接駁地點等；

- (i) 羅健熙先生欲瞭解受重組計劃第二部分影響的地區，包括利東邨、海怡半島及黃竹坑等，於南港島線（東段）通車後的巴士服務安排。他批評，署方自 2016 年 5 月的會議後一直未有交代重組計劃第二部分的進展，擔心南港島線（東段）通車後，署方將暗渡陳倉，強推巴士路線重組方案。此外，他批評署方所提出的接駁服務及轉乘優惠計劃，均未能吸引乘客使用鐵路系統。他舉例指，往來金鐘及海洋公園是唯一一條港鐵車資比公共巴士便宜的路線，而受惠者多為旅客而非南區居民。他希望署方能為基層市民著想，重新評估重組計劃；
- (j) 柴文瀚先生表示，署方明顯偏袒港鐵公司及巴士公司。他解釋，署方曾斥資 400 餘萬元聘請顧問公司，研究交通重組方案，惟署方卻沒有落實鼓勵轉乘的措施，以致西港島線通車後，出現交通配套混亂的情況。他預料南港島線（東段）通車時，將再次出現同樣問題。此外，就南港島線（東段）的票價安排，他認為收費偏高，若加上接駁車程，出現不少整體車資比公共巴士高昂的例子。再者，他質疑建議中的轉乘優惠，因何只限於專線小巴而不包括公共巴士。他批評從政策角度而言，署方缺乏清晰的立場，建議的方案只能提供有限的轉乘優惠，最終不會獲市民接受。他期望署方能把握時機，於南港島線（東段）通車前，重新推出對市民有裨益的重組計劃；以及
- (k) 朱慶虹太平紳士表示，根據經驗，市民普遍歡迎為配合西港島線通車而引入的專線小巴接駁服務。然而，他察覺到小巴營辦商主要透過調配舊有路線的車隊，以營運新增的專線小巴路線，而實際上添置的額外車輛只屬少數。他詢問署方會否要求小巴營辦商臚列在重組計劃下營運各專

線小巴路線而新增的車輛數目，並欲了解小巴營辦商是否受合約及相關罰則所約束。此外，他批評轉乘優惠的機制非常失敗。他指出，轉乘優惠的大部分運作經費由巴士公司及專線小巴營辦商所承擔，然而巴士公司在乘客改搭港鐵而客量縮減的情況下，自然沒有誘因參與提供轉乘優惠。署方沒有就此問題向港鐵公司施壓，做法令人費解。至於專線小巴 36M 號線的循環路線，他表示委員從來沒有要求一條途經海怡半島的接駁路線，不明署方構思方案的由來。

41. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作綜合回應：

- (a) 當南港島線（東段）通車後，署方估計區內公共交通服務的整體運載能力將會顯著提升；
- (b) 署方至今仍未為重組計劃內第二部分有關「重組受影響巴士路線的建議安排」作最後定案，即當新鐵路投入服務後，涉及的專營巴士路線將繼續營運。南區居民可就鐵路服務及其他公共交通工具的票價、車程、舒適程度及服務可靠性等各個相關因素考慮後才作出適合個人選擇的公共交通服務；
- (c) 署方會在南港島線（東段）通車前後的平日不同時間，對各條受影響的巴士路線進行調查，及搜集數據來分析乘客需求模式的改變，而安排有關調查時會考慮學校假期、公眾假期如農曆新年和復活節等作出調整。在新鐵路線通車後，署方會向委員會提交有關調查數據資料和按需要修訂後的重組方案，並再次諮詢委員會的意見。署方計劃在新鐵路通車後約六個月內，完成以上工作及分階段施行重組計劃的安排；
- (d) 有關港鐵公司剛公布的票價文件內附件二的資料，有關專線小巴服務的票價是 2016 年 10 月的版本，而交通文件 31/2016 號內附件所列專線小巴服務的票價則為 2016 年 11 月的最新版本，故應以後者為準。他特別提及專線小巴 40M 號線，於新鐵路通車後首三個月的車費將訂為 7.3 港元的優惠票價，而由第四個月起的車費則為 7.9 港元，並繼續可享 0.5 港元的轉乘港鐵優惠；

- (e) 至於專線小巴 36M 號線的路線改為往來海怡半島站，乃回應地區人士，包括鴨脷洲海旁道的屋苑居民以及有關專線小巴營辦商的訴求，將原本途經鴨脷洲海旁道至利東站再前往鴨脷洲大街的迂迴路線作出修改，使行車路線較為直接，從而發揮更高的營運效率。署方理解部分委員對經修訂行車路線可能加重鴨脷洲橋道交通流量的憂慮，但認為擬議在繁忙時段每小時約四班車的安排對上址交通造成的影響輕微。就委員的關注，署方會諮詢鴨脷洲海旁道的有關屋苑，並與他們商討最合適的港鐵接駁鐵路站，包括海怡半島、利東及黃竹坑站；
- (f) 署方了解委員對專線小巴 51B 及 51M 號線的關注，包括該兩條專線小巴號線能否取代客量偏低的新巴 78 號線。然而，署方在交通文件 31/2016 號已闡述優化專線小巴 51B 及 51M 號路線的方案，包括該兩條專線小巴號線的班次已較早前的建議分別加密了 1 分鐘，而票價亦下調 0.4 港元。至於乘坐新巴 78 號線由華貴邨前往香港仔的居民及學生，如該路線取消，則可改乘專線小巴 51S 號線。然而，對於委員認為當新鐵路通車後，居民仍可能選擇提供較高載客量的交通工具，署方亦表示理解。不過，鑒於上述兩條專線小巴路線和新巴 78 號線的服務範圍重疊，因此預計乘客量將不足以維持三條路線並行運作。因此，當新鐵路通車後，署方將繼續留意新巴 78 號線的客量情況，並考慮專線小巴路線的需求等，再檢視有關方案的安排；
- (g) 關於專線小巴 4M 號線於石排灣及香港仔開出班次的差異，實由於香港仔居民亦可選搭城巴 48 及專線小巴 59A 號線往來黃竹坑站，故絕對不是對兩區居民厚此薄彼。此外，署方將與專線小巴營辦商密切監察新線投入服務後的情況，並會按實際的乘客需求適時檢討服務水平；
- (h) 除專線小巴 4M 號線的服務外，於黃竹坑站下車的乘客仍可於凌晨過後，在黃竹坑道近南朗山道的巴士站乘坐城巴 72 及新巴 42 號等路線前往香港仔、華富邨及華貴邨；而乘客可經連接黃竹坑站大堂 B 出口的有蓋行人天橋，步行前往上述巴士站。署方將與巴士公司研究，探討延長新

巴 95 號線尾班車開出時間的可行性；

- (i) 關於專線小巴 40M 號線的路線規劃，署方已選取最直接的行車路線往來海洋公園站。由赤柱往海洋公園站的行車路線，專線小巴 40M 號線在靠近海洋公園站 C 出口外的泊車轉乘處將設有落客點，小巴乘客只需步行約兩分鐘便可使用升降機前往鐵路站月台。至於該專線小巴總站，將設於現時海洋公園道海洋公園正門外的其中一個巴士停車灣，接近海洋公園站 A 及 B 出口。乘客可透過連接海洋公園站大堂 B 出口新建的有蓋行人天橋往來上述專線小巴總站，或使用過路設施前往 A 出口；
- (j) 署方會聯絡相關的專線小巴營辦商，探討能否在資源許可的情況下，於專線小巴 40M 號線的車廂內提供擺放行李的設施；
- (k) 至於往來深灣及黃竹坑站的接駁公共交通服務安排，署方認為擬議繞經該新鐵路站的城巴 48、專線小巴 29 和 59A 號線均能提供接駁服務。除繞經黃竹坑站的特別班次外，乘搭 59A 號線常規班次的乘客亦可選擇於南朗山道近熟食市場下車，步行前往黃竹坑站 B 出口；
- (l) 署方曾於 2013 年 7 月就西港島線及南港島線（東段）的公共交通服務重組計劃一併提交區議會討論，但及後鑒於南港島線（東段）的預計通車日期由 2015 年底推遲至 2016 年底，導致諮詢過程一度暫停。然而，根據 2016 年 5 月 23 日的第三次委員會會議上部分委員提出的要求，署方會於南港島線（東段）通車後，向委員會提交對各條受影響的巴士路線進行調查所搜集及經分析的數據資料和按需要修訂後的巴士路線重組方案，並再次諮詢委員會的意見；
- (m) 署方非常關注新增接駁專線小巴服務的車輛來源，以及會否因調配路線組合內的常規車輛而削弱現有服務。鑒於營辦商會同時營運多條專線小巴路線，而各車隊皆配有後備車輛；故署方接受營辦商採用靈活調配車隊及調節內部後備資源的方式，提供配合南港島線（東段）而提供的接駁專線小巴服務；以及

- (n) 署方絕不會袒護或偏袒任何公共運輸機構，重組計劃內的建議方案均以公平及公正的原則制定。

42. 主席及多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 主席對新增專線小巴 51B 號線的建議表示歡迎。不過，他對署方擬取消新巴 78 號線的建議表示憂慮，認為單靠專線小巴的服務未能滿足市民所需；
- (b) 林啟暉先生 MH對署方擬與南灣居民商討專線小巴 36M 號線的路線表示歡迎，惟先決條件應將海怡半島港鐵站的選項剔除。他續表示，位於鴨脷洲邨新落成的港灣學校，現時已使用 8 輛校巴接載學生，且校巴數目有不斷增加的趨勢，已嚴重影響鴨脷洲橋道的交通流量，若署方仍堅持落實建議，他將強烈反對；
- (c) 陳家珮女士不認同區諾軒先生對鴨脷洲交通問題的看法。她認為，鴨脷洲橋道在繁忙時間的交通流量已非常龐大，每增加一部車輛均會加重其交通負擔。就鴨脷洲邨港灣學校對交通的影響，她表示，現階段校方已編配 8 輛校巴，為約 80 名學生提供接載服務，而根據校方公布 2017/18 及 2018/19 年度的招生計劃，學生人數將分別增逾 390 及 580 名，若按比例計算，校巴的數目可能增加 6 倍。加上利南路的住宅發展項目將陸續展開，人口及交通需求只會有增無減，鴨脷洲橋道將不勝負荷。因此，署方應將專線小巴 36M 號線的建議路線由海怡半島港鐵站改至其他港鐵車站；
- (d) 陳李佩英女士表示，儘管新鐵路通車後對市民及各持份者帶來不同的效益，委員對鐵路系統伸延至南區仍充滿寄望，期盼列車服務能照顧各階層人士。在南港島線（東段）通車的初期，她建議港鐵公司加派人手協助乘客使用鐵路服務；
- (e) 朱慶虹太平紳士表示，置富居民亦有接駁黃竹坑港鐵站的需求。他解釋，隨著黃竹坑站的上蓋物業工程及發展計劃陸續展開，黃竹坑將會發展成南區的中心點，屆時南區各

地居民對往返黃竹坑的公共交通服務需求定必增加。故此，配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃實有必要持續進行討論。他期望署方能審時度勢，不時檢討重組計劃；

- (f) 柴文瀚先生不認同署方稱，當新鐵路投入服務後，市民可自行選擇不同的交通工具，因為基層市民只能按經濟能力作出抉擇。他批評署方只著重營運者的利益，沒有有效行使規管專營巴士及專線小巴的權利，優化轉乘計劃。此外，他指出，巴士及專線小巴的服務未能與港鐵的首尾班車配合，對乘客造成不便且減低轉乘的意欲。此外，他質疑署方沒有履行 2013 年公布有關鐵路系統研究的建議，於新鐵路通車後增加城巴 73 號線的班次。他亦表示民主黨反對取消新巴 78 號線的方案，並建議同時引入專線小巴服務，增加市場競爭；
- (g) 徐遠華先生質疑因何專線小巴 59A 號線未能與專線小巴 29 號線一樣，提供轉乘優惠。另外，他批評署方在政策上沒有做好把關的工作，明顯傾向維護港鐵公司的利益，又質疑建議中的轉乘優惠及接駁服務能否惠及市民。他不認同署方說法指，當新鐵路通車後，南區居民的交通模式有更多選擇。他解釋，香港仔隧道出現擠塞的原因，乃由香港過海隧道（紅隧）所引發，因此香港仔隧道的擠塞問題將不會因新鐵路通車而解決。為節省時間及免受塞車之苦，市民唯有棄巴士而轉乘港鐵，繼而被迫付出昂貴車費；
- (h) 羅健熙先生認為，新辦公共交通服務的車資及轉乘優惠顯然只為平衡港鐵公司、巴士公司及專線小巴營辦商的利益，對市民毫無吸引力。他質疑，署方在構思重組計劃時，未有考慮一般市民的負擔能力和對接駁服務的需求，以制定合理和可接受的車資。至於專線小巴 36M 號線的路線爭議，他認為每小時多出四班小巴行走鴨脷洲橋道，對交通的影響實在微不足道。他認為署方應以居民的負擔能力及需求制定合適的接駁服務；
- (i) 區諾軒先生表示，委員的職責應以服務市民為主，故此不應就專線小巴 36M 號線的路線安排多番爭辯。他闡述南灣居民的意見指，港鐵公司只需履行承諾，提供接駁服

務；至於路線方面，居民沒有堅持接駁車站須設於海怡半島。他認同署方建議，就問題再諮詢南灣的居民；以及

- (j) 朱立威先生認同區諾軒先生的意見，指委員應同心協力為市民服務。他期望署方能在聽取委員的意見後，就專線小巴 36M 號線路線制定完善方案。此外，他指港鐵公司曾因延誤通車而承諾為乘客作出補償，故詢問港鐵公司的補償方案為何以及是否包括設置特惠站，如是，他追問設置特惠站的安排。

43. 主席就朱立威先生的提問作出回應，表示有關特惠站的安排，曾於 2016 年 11 月 17 日南區區議會會議上討論，並建議特惠站的安排透過社區聯絡小組跟進。

44. 朱立威先生表示，鑒於部分委員並非社區聯絡小組成員，故小組的討論不能反映所有委員的意見。為此，主席表示將向港鐵公司瞭解情況，不過，他認為所有委員均可出席相關會議。

45. 徐遠華先生提出規程查詢，認為南區區議會向來跟進設置特惠站事宜，詢問社區聯絡小組是否合適的討論平台。

46. 區諾軒先生亦提出規程查詢，表示特惠站的安排應由南區區議會常設會議跟進更為合適。

47. 主席回應表示，理解委員對票價補償及特惠站的關注，惟有關事項宜於南區區議會繼續跟進。

48. 朱慶虹太平紳士不認同轉乘優惠屬於港鐵公司承諾的補償。就有關補償計劃的查詢，他認為可去信港鐵公司，要求回覆及跟進。

49. 主席認為由南區區議會主席去信港鐵公司較為合適，朱慶虹太平紳士同意是項安排。

(會後補註：區議會已於 2016 年 12 月 23 日去信港鐵公司，詳情載於附件一。)

50. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲博士 MH 表示，雖然建議中的專線小巴 5M 號線能適切地為往來葛量洪醫院的市民提供接駁服務，但每隔 30 分鐘的班次未能回應實際需求。她指出，院方已增設眼科服務，因而增加了因眼疾求診的市民；若候車時間過長，實違背方便市民的原則。因此，她強烈要求署方考慮加密上述專線小巴的班次；
- (b) 黃俊邦先生認為，新增專線小巴路線的車輛從小巴營辦商原有車隊調派，美其名為靈活運用資源，但實際上小巴的班次服務往往因車輛不足而受影響。他指出，署方應要求小巴營辦商清楚交代行走各專線小巴路線車輛的數目，以作有效監察。在交通模式方面，他表示，將軍澳與南區的交通環境相似，為免受隧道擠塞影響，居民往往被迫選用鐵路系統，因而減低區內的巴士客量，最終導致巴士路線被取消，交通選擇亦繼而減少。為此，他建議署方應設法維持巴士的競爭力，例如在隧道管制區內延長巴士優先通行的專線。至於香港仔的接駁服務規劃，他認為湖南街香港仔巴士總站應設有接駁巴士服務至黃竹坑港鐵站。最後，他要求署方完成客量調查後，將數據提交委員會，聽取委員的意見；
- (c) 任葆琳女士詢問有關沒有被邀請加入社區聯絡小組的原因，並認為社區聯絡小組由港鐵公司主持，並非合適的平台討論與新鐵路有關的議題，要求相關議題交回南區區議會處理。她另指出部分市民可能因鐵路服務的車資過於昂貴或轉乘安排迂迴而繼續選搭巴士，因此署方應為市民提供選乘鐵路服務的誘因。此外，她認為專線小巴 5M 號線的班次不足，要求增加班次；
- (d) 張錫容女士 MH 欲瞭解，當南港島線（東段）通車後，所有擬議接駁服務是否即時生效。她表示，若重組計劃第一部分與新鐵路通車首日同步實行，則期望署方能作出配合，即時監察交通運作，並在下次 2017 年 1 月 9 日舉行的會議向委員會匯報；以及
- (e) 鄭子憲先生強調，大部分由海洋公園站前往赤柱方向的乘客，都可能因專線小巴 40M 號線班次疏落而選擇橫越黃竹坑道，再轉乘巴士或小巴前往目的地。此外，由於黃竹

坑港鐵站已有通道連接月台下的巴士總站，故署方應考慮由巴士提供部分的接駁服務。至於海洋公園港鐵站 C 出口附近，亦可提供合適的巴士轉乘位置，惟相關地點卻沒有增設行人過路設施。他希望署方能就相關的過路設施進行研究。

51. 吳翰禮先生就委員的第二輪提問作綜合回應：

- (a) 署方將慎重考慮專線小巴 36M 號線的路線規劃，並將與有關專線小巴營辦商討論委員對路線提出的問題，以及諮詢鴨脷洲海旁道屋苑居民的意見；
- (b) 回顧 2014 年底西港島線及 2016 年 10 月觀塘線延線開通期間，港鐵公司均提供額外人手，協助乘客使用新鐵路服務。署方將向港鐵公司反映委員的訴求，於南港島線（東段）投入服務時，提供額外人手提供相關服務；
- (c) 有關赤柱及海灣區接駁新鐵路站的公共交通服務，居民可選乘專線小巴 40、40M 及 52 號線，或乘搭城巴 73 號線前往海洋公園站。乘客可於黃竹坑道海洋公園站對開的泊車轉乘處外下車，再步行前往海洋公園站 C 出口。至於離開海洋公園站的乘客，可於海洋公園正門乘搭專線小巴 40M 號線，亦可從海洋公園站 C 出口，步行前往黃竹坑道東行黃竹坑新圍外的巴士或專線小巴士，乘搭途經的巴士或專線小巴服務前往赤柱及海灣區。署方將與負責交通工程的同事聯絡，研究由海洋公園站 C 出口往黃竹坑道東行黃竹坑新圍外的巴士或專線小巴士的行人過路設施安排；
- (d) 署方預計南港島線（東段）通車後，南區區內乘客的出行模式將會有明顯的轉變，因此不認同有委員稱，市民只會因應不同公共交通工具的票價作出選擇合適服務的意見。署方認為，乘客可考慮各個相關因素，包括票價、車程、舒適程度、服務可靠性等，來選擇合適的公共交通服務；
- (e) 現時不少南區居民需乘坐巴士前往港島北岸，再轉乘鐵路服務前往九龍及新界不同地區，而南港島線（東段）可讓

這些居民選擇提早進入鐵路系統，於金鐘站接駁至鐵路沿線的不同目的地；

- (f) 署方將於新鐵路通車初期，維持現有的路面公共交通服務，務求達致最具效益的相互協調，使鐵路、專營巴士及專線小巴均能發揮最佳的互補作用；
- (g) 署方將檢視乘客模式的轉變，從而考慮就來往置富花園及黃竹坑站的接駁服務有否需要加強；
- (h) 至於新巴 78、專線小巴 51B 及 51M 號線的安排，署方會於新鐵路通車首日，維持新巴 78 號線的服務及以黃竹坑站作總站，方便居民轉乘鐵路服務，並待客量調查及分析相關數據完成後，才檢視上述重組方案的安排；
- (i) 至於專線小巴 29 及 59A 號線由深灣往黃竹坑站的票價並不一致，實由於前者的營辦商會在南港島線（東段）通車首日增設往來深灣及黃竹坑站的 2 港元分段收費之故，而這並非港鐵公司將提供的轉乘票價優惠；
- (j) 有關轉乘票價優惠的折扣安排，皆為港鐵公司與各專線小巴營辦商達成的商業協議；
- (k) 關於取消城巴 97A 號線的建議，是屬於重組計劃內第二部分的方案，署方將於南港島線（東段）通車後，視乎有關客量調查的分析結果及實際乘客出行模式的轉變，再作研究；
- (l) 署方關注早前瑪麗醫院眼科部遷往葛量洪醫院的安排，亦留意到前往葛量洪醫院的人數有上升趨勢。為此，署方曾與葛量洪醫院的管理層進行溝通，並最終建議增設專線小巴 5M 號線。雖然該新增路線於繁忙時段的班次為每隔 15 分鐘，惟小巴營辦商已作出承諾，按實際的乘客需求情況適時檢討服務水平；
- (m) 由於區內個別專線小巴營辦商營運不同路線組合，業務遍及全港多個地區；因此，署方認為就新增接駁新鐵路站的專線小巴路線而言，有關營辦商可有效及靈活地調配旗下

各個路線組合的資源，提供個別路線規定車輛數目的要求；

- (n) 署方不會強迫市民對個別公共交通工具作出選擇，而構思重組計劃時，亦已顧及居民可繼續選擇使用巴士而非鐵路服務的情況。署方制定重組計劃的方案，以期有效地運用公共交通資源，提高整體運輸網絡的效率、避免交通資源重疊而引致浪費，並可減少在路面行走的巴士及小巴數目，從而有助紓緩南區交通擠塞的情況，亦可改善路邊的空氣質素；
- (o) 署方會考慮向委員會匯報有關對各條受影響的巴士路線進行乘客量調查的時間表；以及
- (p) 由於南港島線（東段）通車日期相當接近委員會下次會議的日期，故署方認為在下次會議向委員匯報、討論及跟進擬議事項未必太合適。署方認為，相關的跟進事項宜於區內居民已有較穩定的乘車模式及搜集相關數據資料後才進行。

52. 主席總結：就配合南港島線（東段）通車的接駁服務及轉乘優惠，委員會要求運輸署認真研究委員的意見，並於通車後收集交通數據，在實施相關公共交通服務重組計劃前，必須再次諮詢委員會。

議程四： 關注海洋公園道一帶交通事宜
（此議題由馮仕耕先生及徐遠華先生提出）
（交通文件 32/2016 號）

53. 主席請馮仕耕先生及徐遠華先生簡介議題。

54. 徐遠華先生表示，海洋公園道一帶的路段經常因大量旅遊巴士出入而引致交通擠塞，問題一直未能妥善解決，加上位於南風徑的港怡醫院預計於 2017 年初投入服務，對海洋公園道周邊的交通狀況有如雪上加霜。他解釋，車輛往來港怡醫院必須途經海洋公園道的迴旋處，而現時迴旋處的交通負荷已見頂，繁忙時段更出現交通瓶頸。因此，他冀望各方能未雨綢繆，就可預見的情況提出解決方案及預防

措施。至於南港島線（東段）通車後，運輸署亦應考慮減少部分巴士路線，如行經海洋公園道的城巴 629 號線，以紓緩交通系統的壓力。

55. 馮仕耕先生亦對港怡醫院投入服務後的交通情況及影響表示關注。他表示，經香港仔隧道前往港怡醫院的車輛，均須途經海洋公園道迴旋處，若不設法疏導車流，日後將可能引致交通癱瘓。為此，他希望署方能就迴旋處的使用率進行統計，評估該路段能否承受出入港怡醫院的汽車流量。他續表示，數年前曾要求署方於黃竹坑新圍村對開位置設計新的道路交匯處，包括興建迴旋處或設置容許車輛掉頭的出口以前往香港仔隧道，惟署方沒有積極回應。他認為，上述建議可減少車輛途經海洋公園道，達至有效疏導車流的效果。

56. 劉建國先生表示對書面回覆沒有補充。

57. 多位委員就關注海洋公園道一帶交通事宜提出意見，重點摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲博士 MH 表示，隨著南港島線（東段）投入服務，署方應審視交通狀況，研究部分過海巴士路線可否不再繞經舊黃竹坑邨，以減少對周邊道路造成壓力。她解釋，由於多條接駁鐵路的專線小巴及巴士路線均途經黃竹坑公共交通設施，因此堵車情況可能依舊存在。有見及此，她建議委員會應不斷檢視情況，就海洋公園道一帶的路面情況進行深入評估；
- (b) 歐立成先生 MH 表示，現時香葉道兩旁均泊滿旅遊巴及私家車，導致路面出現擠塞情況。倘警方不嚴厲票控違泊車輛，情況將不會有任何改善。他期望警方能積極處理問題；
- (c) 陳文俊先生認同馮仕耕先生的建議，認為若在黃竹坑新圍村及壽山村道的交界興建迴旋處，將可大幅度減低海洋公園道迴旋處的汽車流量和紓緩路面的擠塞情況；
- (d) 陳李佩英女士要求署方關注黃竹坑新圍村的行人過路設施，以避免出現人車爭路的情況。至於在新圍村加建迴旋處的建議，她要求署方備悉相關討論，並記錄在案，以便日後跟進；

- (e) 鄺子憲先生表示，有關於壽山村道及黃竹坑新圍村交匯處興建迴旋處的建議，乃早於 2014 年 11 月的會議上由馮仕耕先生及徐遠華先生提出。他曾協助進行初步研究，指由於壽山村及黃竹坑一帶的車輛必須繞經海洋公園道方可駛入香港仔隧道，故海洋公園道迴旋處的汽車流量龐大。擬議的新建迴旋處可考慮設於黃竹坑道，預計共有四線行車的黃竹坑道有足夠容量，同時應付香島道現時的車流量以及接駁香港仔隧道的新增車流。他強調，雖然署方曾表示擬建迴旋處的位置有高度差異，以致工程難以進行，但他認為高度差異並非不能解決的問題。從興建迴旋處所帶來的裨益來看，包括可紓緩海洋公園道的交通負荷，及改善新圍村的過路設施等，有關建議實在值得深入探討；
- (f) 林啟暉先生 MH表示，隨著南港島線（東段）投入服務，黃竹坑一帶的物業發展項目如港鐵車站上蓋物業、香港大學學生宿舍等，亦會陸續展開，將為周邊的道路網絡帶來壓力。他認為，署方及區議會應及早審視發展項目對交通可能造成的影響，共謀對策。他支持馮仕耕先生提出興建迴旋處的建議，希望署方能積極回應；以及
- (g) 徐遠華先生表示，根據規劃署的發展藍圖，海洋公園側的巴士總站屬「經常准許的用途」，土地業權應歸於政府。因此，相關部門應考慮就該巴士總站的用途作出修訂，容許巴士以外的車輛停泊，以善用資源。有關減少過海巴士路線繞經海洋公園的建議，他要求政府公佈實施時間表及所牽涉的巴士路線。

58. 劉建國先生對委員的提問作綜合回應：

- (a) 署方將留意新鐵路通車後巴士乘客量的變化，因應乘客需求按機制而調整巴士班次。對於過海巴士路線，如城巴 107 及 629 號線，署方將評估該等路線是否有需要繞經海洋公園道；以及
- (b) 倘部分巴士路線再無需要繞經海洋公園側的巴士總站，署方將聯絡工程部門，研究將空間更改作其他用途，惟最終亦要視乎有多少巴士乘客轉乘鐵路。

59. 劉慧儀女士就壽山村道與黃竹坑道交界處興建迴旋處的建議回應表示，由於暫時沒有相關資料，承諾於會後回覆委員有關工程的可行性。

（會後補註：正如之前向區議會指出，上址的路面空間受到毗鄰現有私家地段、設施、大樹等等限制。而通往香港仔隧道入口的行車線在高架橋面，與通往香港仔的路段有很大的標高差距。此外，如果有單一方向車流遠遠超過其他方向車流（比如此處連接香島道西行的黃竹坑道的車流便遠遠超過側路的車流），迴旋處便不合適，否則，主車路的容許車流量便會大大減低。）

60. 鄺士陽先生向委員介紹西區行動主任吳美媚女士。就香葉道的違例泊車情況，他表示港鐵於 2016 年初將有關路段交還政府後，相關部門已著手重新設置道路設施，包括的士站、小巴士等。由於香葉道的違泊車輛主要為旅遊巴士，故警方已於 2016 年初將海洋公園道、香葉道及業發街一帶路段列入南區地區主導行動計劃（下稱「主導計劃」）的其中一個交通黑點，銳意打擊違法泊車；並將巡查次數、投訴及發出告票等資料臚列於主導計劃的報告中，定期向委員匯報。

61. 吳美媚女士補充，警方非常關注香葉道及海洋公園一帶的交通情況，故除採取執法行動外，亦進行不同層次的工作，包括建立溝通機制，與海洋公園的管理層聯絡，以了解旅遊巴士對交通擠塞的影響，並於園內舉辦大型活動時，採取紓緩及協調措施。此外，相關工作亦包括派員在區內巡查、向旅遊巴士司機作出輔導，以及評估可行的改善措施等。她續表示，隸屬香港仔警署的指揮官已於上星期與海洋公園的代表進行實地視察，並將向運輸署建議調節香葉道一組交通燈轉換訊號的時間，以減輕堵車的情況。她強調，警方將於上述地點積極提升執法行動，除安排南區的前線警務人員外，亦要求港島區交通組的同僚加入執法行動，協助打擊交通罪行。最後，她表示警方將於下星期以不預先警告方式，直接向違例者發出告票及作出檢控。警方希望能透過「反違法泊車行動」，改善駕駛者的陋習及提醒駕駛人士避免在禁區停車等候。

62. 兩位委員再次就關注海洋公園道一帶交通事宜提出意見：

- (a) 司馬文先生欲了解警方向旅遊巴士司機進行輔導期間，有否查問司機停泊在香葉道的原因；以及

(b) 馮仕耕先生要求將興建新迴旋處的建議納入跟進事項。

63. 鄺士陽先生回應表示，警方於進行輔導工作期間，發現旅遊巴士司機選擇停泊香葉道，主要是因為與海洋公園的距離較近，加上附近建築物有混凝土簷蓬，可作避雨或休息之用。他續表示，警民關係組已與旅遊巴士公司的負責人聯絡，清楚轉達警方將嚴厲執法的訊息；警方期望有關方面能提醒司機，切勿胡亂泊車。

64. 司馬文先生表示，應向海洋公園反映旅遊巴士司機對露天停車場設立上蓋的需求，要求海洋公園加以研究。

65. 主席要求運輸署於南港島線（東段）通車後，檢視須繞經海洋公園的過海巴士路線客量，並作出適當調整。關於委員提出於壽山村道及新圍村交界興建迴旋處的建議，署方應與相關委員重新檢視工程的可行性。至於在海洋公園露天旅遊巴士停車場加設上蓋的建議，秘書處將向海洋公園反映有關意見。最後，主席表示，委員會要求運輸署及警務處認真研究委員的意見，主動跟進南港島線（東段）通車及港怡醫院投入服務後，海洋公園一帶的交通情況，並採取積極措施，盡量減低交通對南區居民的影響。

（陳家珮女士、麥謝巧玲博士 MH 及陳文俊先生分別於下午 5 時 47 分、5 時 56 分及 6 時正離開會場。）

議程五： 動議辯論：要求增加南區交通督導員人數
（此議題由朱慶虹太平紳士提出）
（交通文件 33/2016 號）

66. 主席歡迎香港警務處西區行動主任吳美媚女士出席會議。

67. 主席表示，朱慶虹太平紳士於會前以書面提出動議，並獲歐立成先生 MH、林玉珍女士 MH、林啟暉先生 MH、朱立威先生、任葆琳女士、麥謝巧玲博士 MH、馮仕耕先生、張錫容女士 MH 及陳家珮女士和議。動議內容如下：

「本會要求警方針對現時違例泊車情況嚴重，要求立即增加南區交通督導員人數，以便有足夠警力駐守交通黑點，執行交通管理，防止違例泊車，維護交通秩序及道路安全。」

68. 主席請朱慶虹太平紳士簡介動議內容。

69. 朱慶虹太平紳士表示，吸引眾多遊客的海洋公園及全港約四分之一的國際學校皆屹立於南區，導致私家車、校巴及旅遊巴士絡繹不絕，違例泊車及堵車亦十分常見。這些問題不但為南區的交通帶來沉重負擔，更增加交通事故，威脅道路使用者的安全，而涉及的交通黑點包括香港仔、漁光道、田灣、鴨脷洲大街、置富道、海灣區及黃竹坑等。他批評指，雖然警方已於 2015 年成立西區警區的交通特遣隊伍，惟成效只限於打擊行動期間，當警方的行動結束後，違泊問題又再死灰復燃。他續表示，現時全港交通督導員的編制約 280 人，倘平均分配予 18 區，每區的人數將少於 16 人，人手明顯不足。鑒於南區地域遼闊，若可動員的交通督導員只限於十多人，顯然不足以穿梭區內眾多的交通黑點、國際學校及旅遊熱點。他指出，近年私家車輛數目大增及香港仔隧道使用率按年上升等因素，已間接為南區的交通帶來沉重負荷。他期望警方能早日落實增加交通督導員的建議。

70. 多位委員就增加南區交通督導員人數提出意見，重點摘錄如下：

- (a) 莊景威先生對動議表示支持。他指不少行人及長者出入香港仔一帶的街道時，因經常在車輛之間橫越馬路，以致險象環生。此外，他不滿鴨脷洲大街長期有車輛違泊，霸佔行車線，不但影響交通，亦危害道路安全，但警方卻疏於執法。他期望增加交通督導員可改善違泊問題；
- (b) 陳李佩英女士表示，警方於赤柱檢控違泊的數字每日逾 300 宗，惟違泊的成因主要在於區內沒有足夠的停車場及泊車設施。她質疑赤柱作為一個旅遊熱點，竟缺乏充足的配套設施，供旅遊巴士及私家車停泊，並認為檢控短暫停泊的車輛是治標不治本的做法；
- (c) 朱立威先生對動議表示支持。他認為南區的交通黑點問題除牽涉道路的設計外，亦不排除與歷史發展有關。他以香港仔大街為例，指道路建於開發香港仔期間，以當年的交

通流量，實難以預見現時對停車場等設施的需求。他認同朱慶虹太平紳士所言，指漁光道、石排灣道及田灣一帶經常出現違泊的情況；惟適合興建停車場的地方卻如大海撈針，短期內沒有可行的方案。有見及此，他認為增加交通督導員對杜絕違泊有一定作用；

- (d) 馮仕耕先生對動議表示支持。他指出，南區地域遼闊，現有交通督導員的編制，不足以編配人手穿梭各分區，以疏導交通及懲治違泊人士。他期望警方能增撥資源，加強海灣區的執法行動；
- (e) 區諾軒先生對動議表示支持。不過，他認為嚴重違泊的範圍，不限於朱慶虹太平紳士於簡介中所述的地點；
- (f) 任葆琳女士表示，香港仔乃違例泊車的重災區。她解釋，香港仔人車不絕並缺乏停車場，以致僅有的停車場經常滿額，而輪候駛進停車場的車輛亦往往堵塞至附近街道，幾令交通癱瘓。因此，她支持警方增加資源，在區內黑點採取執法行動。至於行人從停泊路旁的車輛之間橫越馬路的行為，特別是學童及小孩，她表示應嚴加制止，以免生意外。最後，她認為防治違泊的工作不應單靠警方，更須運輸署雙管齊下，確立完善及優良的道路規劃；
- (g) 歐立成先生 MH對動議表示支持。他認為，大部分駕駛者因貪圖方便而將車輛停泊於路旁，因而妨礙及滋擾其他道路使用者。他舉例指，不少車輛經常非法停泊在香葉道兩旁，令雙線行車的路面只能容納單線的車輛行駛，久而久之便形成常態，對交通造成阻塞。此外，違泊人士公然將車輛擺泊在警署附近的街道，警方卻視若無睹，難免令情況日益猖獗。他表示，上述情況可能因警方人手不足所致，故他贊同警方增加人手，優先處理交通問題；
- (h) 林玉珍女士 MH對動議表示支持。她認為，增加交通督導員的目標不只在於加強執法行動，更應聚焦於改善交通環境，確保道路暢通無阻。她指出，當香港仔市中心出現交通擠塞時，往往影響周邊的交通網絡，迫使巴士延遲車程，造成脫班現象。因此，她認為在增加執法人手之餘，有關

部門亦應作出配合，詳細審視、規劃及制定途經香港仔市中心的巴士路線，以減低造成堵車的機會；

- (i) 徐遠華先生對動議表示支持。然而，他認為除增聘人手之外，亦應加強執法力度。他表示，警方長期以口頭勸喻等較寬容的手法處理違泊行為，不但有失阻嚇作用，更縱容違泊人士，甚或令他們變本加厲。他強調，市民均希望警方能嚴懲違泊車輛，以遏止歪風。為此，他雖對增加交通督導員的建議表示歡迎，但認為若要長遠解決問題，警方必須採取恆常性不預先警告的執法行動，向所有違泊人士即時發出定額票控；
- (j) 張錫容女士 MH表示，除贊同動議的內容外，更期望能早日落實建議。她指，西區警區於 2016 年 10 月進行的全港性反違泊行動中，曾在鴨脷洲全面打擊違泊車輛，並在不預先警告下作出票控。儘管該行動的檢控數字不多，惟交通情況確有明顯改善。因此，她認為只要加強巡邏人員的數目，並將崗位放在交通黑點一帶，當司機企圖違泊時發現執法人員的蹤影，定不敢鋌而走險，有助改善交通問題；
- (k) 黃俊邦先生表示，根據 2016 年 1 月舉行的立法會會議中，局方曾表示全港交通督導員常額編制共為 281 人，當中港島總區佔 71 人。為此，他詢問現時職系空缺的數目及警方擬增聘人員的數目。他續表示，2015 年舉辦的交通諮詢委員會曾指交通督導員的流失率甚高，故他詢問警方曾否檢討該職系的工作內容及待遇等，以了解流失的原因；以及
- (l) 司馬文先生出示照片，指一名騎警於巡邏時目睹違泊車輛，卻沒有採取行動。他解釋，警方對違泊人士採取寬容的態度，只作口頭警告而沒有票控，根本不能懲治違泊人士，更無法徹底改變違泊者的陋習，因此必須嚴厲執法，以收阻嚇作用。此外，他認為運輸署及路政署對違泊問題亦責無旁貸。他以域多利道為例，表示曾建議在行人路旁加設欄杆或護柱，以防止車輛停泊於行人路上，惟署方卻沒有積極回應。他又表示，運輸署就鴨脷洲發展規劃向城市規劃委員會提交的交通影響評估，只著重於道路交界的交通

流量，並未提及泊車及堵車等問題。他強調，若運輸署進行的交通影響評估只針對汽車流量而忽視其他問題，根本不能全面評估規劃發展及人口增幅對交通造成的影響。最後，他對增加交通督導員的動議表示支持，不過，他建議交通督導員應配備電單車，以加強執法行動的靈活性。

71. 鄭士陽先生對委員的提問及意見作綜合回應：

- (a) 現時共有 11 名交通督導員駐守南區；他們每周工作 5 天，以兩更制每天工作 9 小時 36 分鐘。警方已盡量善用人手資源，分派交通督導員於南區主要交通黑點工作，若個案涉及票控違例泊車的司機，警方將調配前線警務人員協助；
- (b) 有關增聘人手的數目，警方須視乎中長期的需求及獲批撥款的金額而定，現階段仍未有確實數字。至於獲聘的交通督導員，須於派駐地區工作前接受為期四週的訓練，以認識相關法例及執勤程序。由於初入職的督導員沒有工作經驗，故一般須由較資深的同僚帶領，執行職務；
- (c) 關於流失率偏高的原因，警方認為或與執行職務時經常受遭票控人士不禮貌對待或辱罵有關。雖然督導員於受訓時已理解情況，惟現實環境卻可能為個別員工造成壓力。再者，由於交通督導員屬文職編制，並須接受 3 年的試用期，故未獲政府長期聘用之前，員工可能因工作壓力、未能對工作產生歸屬感等因素而就去留作出抉擇。為此，警方已加強培訓，並為有需要的人員作出輔導；
- (d) 因應南區主導計劃要求，警方已劃分 25 個交通黑點，用以確保執法行動的優次。警方亦會配合地區需要，進行不預先警告的反違泊行動。此外，警方已大量減少使用酌情權，向違例人士發出勸喻的數字已接近零；以及
- (e) 警方將繼續向市民宣傳嚴厲執法的訊息。

72. 吳美媚女士補充，警方可向委員保證，警務人員將嚴厲執法，打擊違泊車輛。她指出，於 2016 年 10 月，警方曾在南區進行 4 天的高姿態打擊行動，期間共發出逾 1 800 張告票，相等於約每天 450 張

告票。她強調，近年來檢控數字已大幅上升；以南寧街為例，2016年10月的檢控數字為307宗，若與去年同期比較，檢控率增加169%。至於香葉道的檢控個案，2016年10月的數字為252宗，比2015年同期增加135%。她形容，相關檢控數字反映警方銳意加強執法行動。有關招聘交通督導員及挽留人才方面，她認為交通督導員的工作及職責範圍相比其他公務員職位吸引力較低，有見及此，警方致力推廣交通督導員的正面形象，本周亦會在香港仔舉辦推廣活動，由現職的交通督導員透過傳媒介紹工作範疇，向市民講解執法行動對維持順暢交通的重要性。至於司馬文先生對騎警工作的意見，她解釋，前線警務人員須遵從警方的部署，故相片中的騎警可能因服從指令，須參與緊急職務而沒有即時對違泊車輛執法。她強調，警方對違泊車輛執法的同時，亦需秉持保障市民財產及安全的首要職務。此外，鑒於交通督導員可由警車接載到個別地點，協助及紓緩前線警務人員維持治安的工作，故警方認為現階段沒有為交通督導員配備電單車的必要。

73. 劉慧儀女士回應表示，運輸署已於2016年的泳季就赤柱一帶的停車位進行調查，發現泊車位非常短缺。署方將繼續就赤柱興建多層停車場連公共交通總站的建議，爭取相關持份者的支持，使工程得以順利展開。至於在域多利道行人路加設欄杆的建議，署方已進行諮詢，現階段正整理所接收的意見及優化建議，完成後會將建議提交路政署跟進。她強調，署方樂意聆聽委員及市民對改善交通及道路的意見。

74. 多位委員再次提出意見及查詢，重點如下：

(a) 朱慶虹太平紳士批評編配於南區工作的交通督導員的人數過少，認為從區域面積、觀光人數以至國際學校的數目而言，編制都不應少於灣仔、東區及中西區。他詢問編配交通督導員的準則，質疑11名交通督導員何以應付25個交通黑點。他指出，由於南區地域廣闊，往往牽制交通督導員的流動性，未能有效率執法。他認為此編配安排不合理，呼籲警方盡快為南區增加交通督導員；

(b) 司馬文先生表示，赤柱車位不足主要是在周末及假日。他認為，運輸署應設置智能咪錶車位，當赤柱一帶的車位滿額時，可即時向外公佈，以免駕駛人士繼續驅車前往而引發交通混亂。此外，他同意交通督導員的數目應與面積及工作的流動性掛鉤，並再次建議警方為交通督導員配備電

單車，以應付南區所需。在執行職務時，他重申執法人員應嚴厲執法，不應對違泊人士採取寬容態度或只作出口頭警告。他又表示，現時英國的交通督導員已配備隨身相機裝置，以錄像拍攝現場實況，以減低執行職務時被辱罵等情況。他提議警方仿效英國做法，為交通督導員增添相機設備，且應就嚴重辱罵執法人員的個案作出追究。最後，他表示運輸署就地區規劃進行交通影響評估時，應全面考慮地區交通狀況及違泊等相關問題；

- (c) 馮仕耕先生認同警方對違泊人士採取嚴厲的票控行動，於短期內發出逾 1 800 張告票的紀錄，實令人鼓舞。不過，他亦贊同朱慶虹太平紳士的意見，指交通督導員在南區的編配實有不足之處。他表示，於假日及星期五黃昏時段由赤柱前往中環，需時比平日多出一小時，原因在於大量車輛在海灣區違泊，造成交通擠塞。他認為，若警方能加強巡邏，維持交通秩序，將有助解決多個地區經常塞車等問題，故他支持動議；
- (d) 任葆琳女士對前線警務人員受違法人士所辱罵表示同情，並認同警方可考慮引入新穎的器材或配備，保障執勤人員的利益，以提升士氣和減低流失率。對於南區交通督導員的編制只有 11 人，她認為人數過少，根本不能滿足區內需求。此外，她重申運輸署不能對違泊的問題置身事外；就香港仔停車位短缺等根本問題，署方亦不應依賴短期措施，而是對症下藥，全面推動有效方案，如加強南寧街一帶的道路管制措施，使香港仔的交通恢復正軌；
- (e) 徐遠華先生贊同司馬文先生的意見，認為執法應從嚴，以根治違泊問題。他雖對警方於執法時可能面對不禮貌的行為表示同情，惟警方的職責是懲治不法人士，縱使過程未如理想，亦須盡力克服問題，為市民服務。他認為只要警方堅持嚴厲執法，最終會得到市民的支持及認同；以及
- (f) 柴文瀚先生認為打擊違泊行動不能鬆懈，應恆常及持續地進行，否則只能取得短暫成效。他建議警方與委員會交流意見，在資源有限的情況下制定打擊交通黑點的優次及執法行動的規模。為此，他期望警方向委員會定期提交報告，臚列最新的交通黑點及不同地區的檢控數字，以助委員商

討目標及策略，提交警方跟進，以有效及長期打擊違例泊車。

75. 主席表示，委員已就動議發表意見，故請委員就朱慶虹太平紳士提出並獲歐立成先生 MH、林玉珍女士 MH、林啟暉先生 MH、朱立威先生、任葆琳女士、麥謝巧玲博士 MH、馮仕耕先生、張錫容女士 MH 及陳家珮女士和議的動議進行表決。

76. 經點票後，動議在 16 票贊成、無人反對及 1 票棄權的情況下，獲得通過。

(羅健熙先生於下午 6 時 36 分離開會場。)

議程六： 要求檢討聖誕及新年前南區對外交通運作
(此議題由徐遠華先生提出)
(交通文件 34/2016 號)

77. 主席請徐遠華先生簡介文件。

78. 徐遠華先生表示，不少議員一直十分關注南區臨近聖誕及農曆新年的交通情況，尤其巴士的脫班問題一般比往常更為嚴重。他建議運輸署可利用訊息發放顯示屏或其他途徑，讓駕駛者及行人能及早得悉交通情況，選擇路線及交通服務；又期望巴士公司或相關部門能加派人手，在修頓運動場、維多利亞公園等巴士站疏導人潮。他期望可集思廣益，合力改善區內交通服務。

79. 劉建國先生回應表示，署方有特別留意聖誕及農曆新年的交通情況，運輸署網站設有「網上直播」及「網上快拍」，分別以視頻及硬照形式顯示主要幹道及地區如黃竹坑道、香港仔隧道、堅拿道及銅鑼灣等的交通情況。此外，署方亦推出流動應用程式「交通快訊」，倘有突發交通事故，市民可即時得到消息。至於交通燈號方面，交通控制中心備有多個閉路電視，工作人員一直留意各主要道路的交通，按情況需要調節交通燈號的時間。此外，根據隧道條例，巴士必須行慢線；但在特別情況下工作人員亦可指示巴士行快線。然而，在香港仔隧道出口往堅拿道方向，因道路中央設有雙白線，有部分巴士路線如須前往黃泥涌道，亦須人手指示該等巴士轉回慢線。署方已聯絡巴士公司，要求加派人手在巴士站，特別是希慎廣場及金鐘等，按情況

對巴士班次作靈活調動。署方亦提醒小巴營辦商，注意於特別日子由堅尼地城往返南區的交通安排，如有需要須加強服務。

80. 鄭士陽先生表示暫未有補充。

81. 柴文翰先生認為運輸署的安排未盡完善，儘管市民可透過網站及流動應用程式獲取交通資訊，但南區的交通資訊發放往往較慢及不準確，有關香港仔隧道擠塞的消息亦不多見。他又認為「交通快訊」主要著眼於交通意外及鐵路事故，甚少提及個別區域的塞車情況。他期望署方能精益求精，改善訊息發放安排。此外，他詢問香港仔隧道可否作出靈活安排，准許巴士在繁忙時間駛入快線，亦建議隧道公司在重點時段常設人手視察交通狀況，即時安排巴士轉線。他又查問灣仔交通燈號的調節安排，以及警方的人手分配。

82. 任葆琳女士詢問，除「交通快訊」外，流動應用程式「香港道路實況」是否由運輸署管理，因為該應用程式表示鏡頭影像是擷取政府資料，但其表現不甚穩定，如由署方管理，希望署方能作出改進。另外，她提及近日有一段於網上流傳的影片，內容關於一輛巴士與的士在香港仔隧道出口爭線，造成交通擠塞，她詢問署方有否跟進此事，以及有否措施避免日後再次發生同類事故。

83. 黃俊邦先生就任葆琳女士提及的短片，詢問署方可否讓巴士在隧道有先行的權利或延長巴士專線。另外，他認為署方後知後覺，早於「交通快訊」推出前，南區居民已自行研發流動應用程式及利用通訊軟件，交流區內交通資訊。他認為南區居民主要關心香港仔隧道間封時段及薄扶林道是否擠塞等消息，故建議署方參考該等民間應用程式，以地區為本，改善「交通快訊」的功能。

84. 鄭子憲先生詢問，隧道公司除依賴人手指示巴士轉線外，有否自動指示牌，因為隧道內未必有充足空間讓工作人員作出指示，容易構成危險。

85. 劉建國先生回應表示，已備悉委員就「交通快訊」提出的意見包括即時交通映像訊號間歇失靈、增加按地區分類訊息的功能等，會向相關組別反映。至於指示巴士行走快線以及有否自動指示牌方面，署方會向隧道組及隧道公司反映。有關任葆琳女士提及的交通事故短片，巴士公司已提交初步報告，而香港警務處亦正調查事件，暫不便評論。

86. 劉慧儀女士回應稱，在控制交通燈號方面，現時署方採用交通感應控制系統，由路面感應器收集各方向路面的車流數據，以計算最佳的燈號周期及綠燈時間。交通控制中心的工作人員亦會根據從閉路電視觀察到的路況及警方的意見，作出適當的調整，以紓緩交通擠塞的問題。

87. 柴文翰先生要求運輸署於會後盡快回覆有關讓巴士在香港仔隧道靈活轉線的可行性。

88. 主席請運輸署盡快回覆柴文翰先生的問題，並要求運輸署及警務處認真研究委員的意見，加強假期或特別日子南區對外的交通安排，以紓緩交通擠塞的情況。

(張錫容女士 MH、莊景威先生、朱慶虹太平紳士及區諾軒先生分別於下午 7 時 19 分、7 時 19 分、7 時 20 分及 7 時 21 分離開會場。)

議程七： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2016 年 10 月 31 日的情況)
(交通文件 35/2016 號)

89. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A) 交通管理計劃

90. 司馬文先生表示，關於項目 1，他期望運輸署能積極物色其他地點進行建設多層停車場連公共交通總站。他又建議運輸署採用智能咪錶車位，倘赤柱停車場的泊車位不足，可以電子通知形式知會市民。

91. 劉慧儀女士備悉委員意見，表示會轉交相關組別研究。

(會後補註：本署的運輸設施管理組在評估新一代停車收費錶應具備的新功能時，會考慮各種因素，包括有關新功能的技術可行性及成本效益等。就議員所提出停車收費錶即時通佈泊位使用情況的建議，本署已備悉作參考之用。)

92. 柴文翰先生認為南區水管更換工程的進度緩慢，詢問是否尚有其他未開展的水管更換工程。此外，他表示部分工程為南區交通帶來不便，希望有關部門能改善安排，例如研究以其他方式進行工程，或避免於平日的繁忙時間施工。

93. 馮仕耕先生認為水管工程影響交通，詢問有關部門能否於靠近行人路的馬路邊施工，而非馬路中央，盡量減低對交通的影響。

94. 凌志偉先生表示，會將委員的意見轉交水務署跟進。

（會後補註：土木工程拓展署已將委員的意見轉交水務署跟進）

95. 馮仕耕先生表示，早前曾向路政署反映，期望能於項目 4(c) 及(d)的高架行人道加設斜道，且於斜道中央加設平台及椅子作休憩處，方便鄰近東華三院黃竹坑老人服務綜合大樓的長者及輪椅人士。

96. 蔡詠詩女士表示，會將委員的意見轉交人人暢道通行計劃組跟進。

97. 司馬文先生表示，因為由香港仔運動場及海洋公園南側至黃竹坑港鐵站沒有合適的過路設施，行人可能會跨越欄杆過路，故要求運輸署積極研究項目 6 行人過路設施的設計。

98. 劉慧儀女士表示，署方已向港鐵公司要求增設指示牌。

99. 司馬文先生認為只增設指示牌並不足夠，行人未必會按指示牌行走，而只會選擇最方便的捷徑，他要求署方就行人過路設施積極研究合適的走線設計。

100. 主席請部門代表於會後與司馬文先生跟進是項設施的設計，如有需要，可進行實地視察。

(B)3. 南區巴士脫班問題

101. 柴文翰先生表示新巴 970 號線持續多月出現脫班，詢問運輸署針對此問題有何全面解決方案。

102. 黃俊邦先生感謝署方將主要受影響時段納入脫班路線列表內。他欲了解主要受影響時段為「全日」的路線之脫班原因，因為倘全日皆出現脫班，應不是車長缺勤及車輛故障等因素所導致，亦不大可能出現全日交通擠塞的情況，詢問署方有否與巴士公司了解原因。

103. 劉建國先生回應，新巴 970 號線行車路線長，且主要受旺角及彌敦道一帶的交通狀況影響，署方已請巴士公司就脫班問題提出切實可行的解決方案，並會繼續跟進。至於新巴 590 號線，同是受道路擠塞影響，署方亦發現其行車時間無法反映實況，已於 10 月就行車時間作出微調，其後班次已漸趨穩定。

104. 林玉珍女士 MH指出新巴 595 號線的脫班問題至今仍未有改善，她經常收到居民投訴，例如原定晚上 7 時到達的班次，可延遲 25 至 30 分鐘，她詢問該路線班次不穩定的原因。

105. 柴文翰先生要求署方提供新巴 970 號線脫班的解決方案時間表，認為一再拖延並不能解決問題。此外，他指出脫班的全是新巴路線，他得悉新巴的專營權為 5 年且將近檢討期，他詢問署方對新巴嚴重脫班問題有否懲處措施，以及會否影響其檢討結果。他認為政府一直予人偏袒新創建集團有限公司之感，故期望署方能公正處理其專營權問題，以示公允。

106. 黃俊邦先生表示，新巴 970X 及 971 號線均途經彌敦道，為何獨 970 號線出現脫班問題，顯然道路擠塞並非導致其脫班的主因。他又舉新巴 38 及 42 號線為例，兩條巴士路線幾乎是一致，何以主要受影響的時段不盡相同，他詢問署方有否監察巴士公司開出的巴士班次。

107. 劉建國先生表示，署方曾與巴士公司檢討新巴 595 號線的路線，發現部分巴士站上落客的時間較長，導致班次時間不穩定，故已調整繁忙時段的行車時間。至於新巴 970 號及其他路線的問題，署方會後將與相關委員跟進。

(E) 香港警務處及運輸署 — 2016 南區交通報告(2016 年 9 月及 10 月)

108. 陳李佩英女士詢問 2016 年 9 月及 10 月於石澳道附近的交通意外有所增加的原因。

109. 司馬文先生表示，2016年9月及10月石澳道的電單車意外頗多，而於上次會議亦曾提及石澳道對電單車駕駛者屬危險路段。他認為年輕的電單車駕駛者傾向使用該道路，但不確定年輕駕駛者在該路段發生意外的比率是否偏高，他要求運輸署及警務處提供更多有關石澳道電單車意外的資料，包括地點、駕駛者年齡、駕駛電單車年資、意外種類及天氣狀況等，務求了解意外的成因。此外，他認為政府部門應採取措施以減少電單車意外。

110. 鄭士陽先生回應稱，石澳道是年輕電單車駕駛者的熱點，特別是近燈柱 33745 的位置。他表示在大型賽車前，電單車駕駛者為尋求刺激，或會於該路段駕駛電單車而釀成意外，駕駛者亦多數是年輕人。他表示，在不涉及私隱及影響調查或司法程序的情況下，署方將於下次會議準備相關資料，以供委員參考。他補充，惡劣天氣如颱風或大雨會影響路面狀況，亦可能是意外的成因之一。

111. 鄭子憲先生表示，參考過往三年的資料，按行車里數計算，石澳道的平均車禍率是其他道路的三倍，平均傷亡數字亦是其他道路的五倍多，他期望下次會議能獲得更多資料，以與相關部門討論可行措施。

112. 林玉珍女士 MH表示，南分區有數宗電單車意外皆於利南道 68 號範圍內發生，她詢問該範圍何以意外頻生。

113. 鄭士陽先生表示於會後與委員跟進上述問題。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表（參考資料一）

114. 司馬文先生詢問，就上次會議提及土木工程拓展署的建議斜坡改善工程，運輸署是否已檢視該等工程加設行人路的事宜。

115. 劉慧儀女士表示，署方得悉土木工程拓展署正就部分斜坡改善工程進行初步研究，亦已向土木工程拓展署表示希望工程內包括興建一條 1.2 米闊的行人路。土木工程拓展署回覆技術上不可行，故並無納入列表。

116. 司馬文先生希望署方能提供書面回應，假如運輸署與土木工程拓展署曾就加建行人路工程作出溝通，應提供兩個部門之間的通訊

紀錄，以及土木工程拓展署表示工程不可行的原因，以作討論。他不滿運輸署沒有準備於是次會議報告進度，認為署方做法不恰當。

117. 主席指示運輸署應聯絡土木工程拓展署，並回覆區議會。

(馮仕耕先生於下午 7 時 39 分離開會場。)

議程八： 其他事項

改善「長洲—香港仔」持牌渡輪服務及提供票價優惠

118. 柴文翰先生表示，雖然運輸署的相關諮詢期已於 11 月 4 日完結，仍希望提出意見供署方考慮。在渡輪班次方面，為方便上下班人士，建議星期一至五下午 5 時由長洲開出的班次可略為延遲，而星期六、日及公眾假期的首班船由上午 7 時 15 分延遲最多 45 分鐘至上午 8 時，而非 8 時 30 分。至於票價方面，他提議可推出月票計劃，為上班族提供優惠，除了可吸引固定客源外，亦有助減低中環碼頭的負荷。

119. 林玉珍女士 MH 認同星期六、日及公眾假期首班船延至 8 時 30 分太遲，對乘搭該渡輪上班的人士不方便。她亦贊成推行月票計劃，為經常使用該渡輪往返香港仔及長洲的人士提供優惠。

120. 劉建國先生表示會將委員的意見轉交渡輪組跟進。

121. 柴文翰先生認為現時香港仔碼頭的位置不甚清晰，建議可於合適的地方加設指示，引導乘客。加上南港島線（東段）開通後，可能有乘客經港鐵到香港仔轉乘有關渡輪，他認為港鐵公司亦可在站內提供相關資訊。此外，他指出現時在長洲碼頭，排隊輪候該渡輪的位置不清晰，希望署方改善有關安排。

122. 主席請運輸署備悉委員的意見，並將長洲碼頭的排隊問題轉達渡輪營辦商，以作出跟進。

下次會議日期

123. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第七次會議將於 2017 年 1 月 9 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

124. 議事完畢，會議於下午 8 時 03 分結束。

南區區議會秘書處

2017 年 1 月

南區區議會

香港香港仔
香港仔海傍道三號
逸港居一字樓
南區民政事務處
電話：2814 5800
傳真：2553 7268



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.

Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號： HADS DC/13/15/1/1/016

(郵寄及傳真：2798 8822)

香港九龍灣
德福廣場港鐵總部大樓
香港鐵路有限公司
行政總裁
梁國權先生

梁先生：

南港島線（東段）延誤通車的補償方案

南區區議會屬下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）於2016年11月21日舉行的第六次會議上，就運輸署提出的「配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃」議程進行討論。

背景

南區居民一直依賴香港仔隧道、薄扶林道及大潭道作為對外交通的主要幹道，南港島線（東段）是南區居民期待已久的鐵路項目，而工程項目已於2011年年中展開，並以2015年竣工為目標。

可是，貴公司於 2014 年宣佈由於工程延誤，南港島線（東段）未能按原定目標於 2015 年年底通車；其後，貴公司於 2016 年 12 月，確定南港島線（東段）於同年 12 月 28 日通車。

討論情況

南區區議會一直緊密跟進南港島線（東段）建造工程的進度及其他相關的事宜。第三屆南區區議會（2008-2011）屬下的「港鐵南港島線計劃發展專責委員會」及上屆南區區議會（2012-2015）均恆常討論及跟進有關進展及相關的事宜。

由於南港島線（東段）已延遲通車逾一年，因此，議員多次於上屆及今屆的南區區議會大會上¹，向 貴公司代表要求 貴公司提供補償方案予南區居民，例如票價補償，以彌補南港島線（東段）延遲通車，並於上屆區議會第十七次會議上，動議要求 貴公司提供南港島線（東段）延遲通車的補償方案，以彌補南區居民因港鐵工程延誤所造成的損失，該動議並獲得通過。

補償方案

儘管本會多次要求 貴公司就南港島線（東段）延遲通車提供補償方案，但 貴公司一直未能提出任何補償方案，議員對此甚表不滿；因此，本會促請 貴公司必須就南

¹ (i) 會議的討論：

- 上一屆區議會：第十七次、第十九次及第二十次會議；以及
- 本屆區議會：第四次、第六次及第七次。

(ii) 會議記錄的全文已上載至南區區議會網頁—

(http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/welcome/welcome.html)

港島線（東段）延遲通車一事，提供並非屬慣常提供的優惠的補償方案予南區居民，由於南港島線（東段）延遲通車逾一年，有關的補償方案亦應長達一年。

南區區議會下次會議日期為 2017 年 1 月 19 日（星期四），希望 貴公司可於會前就南港島線（東段）延遲通車的補償方案一事提供雙語回覆，以供議員參考。

相關委員會會議文件及會議紀錄（節錄）初稿分別載於附錄一及二，而會議錄音已上載至南區區議會網頁 (http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=10041)，以供 貴公司參考。

如有任何查詢，歡迎致電 2814 5802 與本會秘書葉偉思女士聯絡。

南區區議會主席

朱慶虹



連附件

副本抄送：

運輸及房屋局局長

（經辦人：運輸及房屋局助理秘書長（運輸）7C 殷展程先生）

（傳真：2868 5261）

2016 年 12 月 23 日

交通文件第 31/2016 號

(於 2016 年 11 月 21 日會議討論)

南區區議會
交通及運輸事務委員會

配合南港島線(東段)通車的
公共交通服務重組計劃

目的

配合南港島線(東段)通車¹的公共交通服務重組計劃(下稱「重組計劃」)主要分為兩部份，第一部分為接駁新鐵路站的公共交通服務，會於南港島線(東段)通車首日即實行，而第二部分為重組受影響巴士路線的建議方案。

2. 運輸署於 2016 年 5 月 23 日諮詢南區區議會交通及運輸事務委員會(下稱「交委會」)對重組計劃的意見，現向委員匯報就重組計劃第一部分的經修訂的接駁新鐵路站的公共交通服務安排。

接駁新鐵路站的公共交通服務

3. 為方便南區居民能便捷地使用南港島線(東段)的服務，運輸署建議在新鐵路線通車首日起，提供 1 條專營巴士及 9 條專線小巴的接駁路線。

4. 在諮詢期間，部分委員對接駁新鐵路站的公共交通服務提出主要意見如下：

- (i) 要求調低個別專線小巴接駁服務的擬定票價；
- (ii) 建議修改個別專線小巴接駁服務的班次和行車路線安排；及
- (iii) 不支持以兩條新接駁黃竹坑鐵路站的專線小巴線(編號為第 51B 及 51M 號線)來替代一條客量偏低新巴第 78 號線。

交委會對各條接駁新鐵路站路線的意見臚列於附件。

¹ 根據港鐵公司的最新公佈，南港島線(東段)將於 2016 年年底通車。

5. 運輸署與有關的公共交通營辦商已參考交委會的意見，並建議對相關接駁新鐵路站路線的服務安排採取下列的優化措施：

- (i) 調減第 4M、5M、36M、51B 和 51M 號專線小巴路線的車費，減幅為\$0.4 或\$0.5。同時，相關專線小巴營辦商亦正與港鐵公司積極商討在南港島線(東段)通車時進一步提供轉乘票價優惠。待確定有關轉乘優惠細節後，運輸署會另函通知委員會。
- (ii) 修改第 36M 號專線小巴路線的行車路線，以期提供更直接和班次更頗密的服務往返新鐵路站。
- (iii) 為減低以兩條專線小巴第 51B 及 51M 號線取代新巴第 78 號線對乘客的影響，有關的專線小巴營辦商將會作出以下安排：
 - (a) 分別加密第 51B 及 51M 號線於繁忙時間的班次至每 5 分鐘及每 3 分鐘一班，以提升整體運載量。新增的載客量可應付通車後往返新鐵路站的乘客需求。
 - (b) 將該兩線的全程車費由\$4.6 調減至\$4.2。同時，有關的營辦商亦正與港鐵公司積極商討進一步提供轉乘票價優惠。

然而，運輸署和相關營辦商並不支持同時保留新巴第 78 號線及開辦專線小巴線第 51B 及 51M 號線的建議，因為預計乘客量將不足以維持上述三條路線長遠的營運。

6. 在南港島線(東段)通車時提供服務的各條接駁路線的最新安排，詳錄於附件內。

重組受影響巴士路線的安排

7. 運輸署備悉部分委員對重組計劃內第二部分(即重組受影響巴士路線的建議方案)²亦提出意見，並且十分關注南港島線(東段)通車後各條受影響的巴士路線的乘客量變化。運輸署會在新鐵路線通車前的平日不同時段，對各條受影響的巴士路線進行調

²有關建議方案可參閱南區區議會交委會交通文件第 14/2016 號內的附件 5 及 7 至 14。

查，及在新鐵路線通車後，運輸署會密切留意南區居民出行模式和需求情況的改變，搜集數據來分析乘客需求模式改變的情況。在獲得該等數據後，運輸署會與巴士公司按現行改善及減少巴士服務的指引、所獲數據反映的實際需求情況及委員曾提出的意見，考慮原來的重組方案是否需要修訂及如要的話，如何修訂，並會提交相關資料予交委會參閱及諮詢交委會對修訂建議方案的意見。運輸署計劃在新鐵路線通車後約六個月內，分階段實施重組巴士服務的方案。

徵詢意見

8. 歡迎委員就上文第 5 至 6 段所載述的建議安排提出意見。

運輸署
2016 年 11 月

議程三： 配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃
（此議題由運輸署提出）
（交通文件 31/2016 號）

（林啟暉先生 MH 於下午 4 時進入會場。）

20. 主席歡迎以下政府部門及巴士公司代表出席會議：

- (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 李朝傑先生；
- (c) 運輸署運輸主任／鐵路 6 鍾雯女士；
- (d) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生；
- (e) 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；以及
- (f) 城巴有限公司營運貳部助理營運經理林志強先生。

21. 主席請吳翰禮先生簡介文件。

22. 吳翰禮先生表示，配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃（下稱「重組計劃」）主要包括兩部分，分別是（一）為接駁新鐵路站的公共交通服務及（二）為重組受影響巴士路線的建議安排。他表示，署方在 2016 年 5 月 23 日的第三次委員會會議上，聽取委員對重組計劃的意見及建議，並對第一部分進行優化，包括調減 5 條建議路線的車資、促請小巴營辦商積極與港鐵公司商討轉乘優惠以及調整專線小巴 36M 號的路線等，以期為南區居民提供更直接及班次更頻密的公共交通接駁服務。此外，署方備悉委員會對重組計劃第二部分各條受影響巴士路線的意見，亦明白委員十分關注南港島線（東段）通車後相關巴士路線的客量變化。有鑑於此，他表示署方將於新鐵路通車前後，就該等巴士路線進行客量調查，分析乘客出行模式的改變及需求，並研究是否需要重新修訂重組方案。署方預計會於南港島線（東段）通車後六個月，向委員會提交客量調查數據以及修訂方案（如有需要），並再次諮詢委員會。署方亦計劃於通車後六個月內，分階段實施重組巴士服務的方案。他特別提及城巴有限公司（下稱「城巴」）服務海洋公園的旅遊路線 629 號，將可能因新鐵路通車後而導致乘客大幅下降，署方將於通車後短期內就該路線進行客量調查，根據結果要求巴士公司調整服務。

23. 李朝傑先生利用電腦投影片簡介南港島線（東段）通車後公共交通接駁服務的最新安排。（詳情可參閱交通文件第 31/2016 號）

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

24. 主席請委員就題述議程申報利益。
25. 陳文俊先生及莊景威先生分別表示因任職於專線小巴營辦商及港鐵公司，故不會參與討論。
26. 柴文瀚先生提出規程查詢，他要求在討論擬議事項前，署方須交代南港島線（東段）的票價資料。他解釋，有關資料將有助討論重組計劃及轉乘優惠。
27. 吳翰禮先生回應，署方迄今仍未獲悉有關南港島線（東段）的票價資料。
28. 司馬文先生表示，委員一直非常關注南港島線（東段）的票價安排，亦不時向署方追問相關資料，他批評出席擬議事項的政府代表，竟表示不知悉港鐵公司公布票價，令人費解。至於新鐵路啟用後的重組計劃，他形容對未能直接受惠於鐵路服務的薄扶林地區居民，影響甚大。他解釋，當年西港島線投入服務後，多條途經薄扶林道的巴士及專線小巴路線隨即大幅縮減班次，導致居民需使用更昂貴的交通工具。他預料，當南港島線（東段）通車後，情況只會更加惡化。就專線小巴 69A 號線而言，他認為 15 分鐘的班次安排未能滿足繁忙時間的乘客需求，他詢問署方如何解決上述問題。
29. 區諾軒先生提出規程查詢，表示有消息指，港鐵公司較早前已將南港島線（東段）的票價資料給予秘書處，請求秘書處確認是否已取得票價資料。羅健熙先生及徐遠華先生相繼提出與區諾軒先生相同的查詢。
30. 區諾軒先生再次提出規程查詢，請求秘書處從立法會網頁下載南港島線（東段）的票價資料並分發委員，以便對擬議事項進行深入討論。
31. 主席表示，秘書處正處理委員請求。
32. 吳翰禮先生就委員的提問作出以下綜合回應：
- (a) 關於制定鐵路車資的原則，根據部門資料，他表示港鐵公司將跟隨現時鐵路系統의 相同票價結構釐訂南港島線（東段）的票價，即主要區分過海及非過海路線，並按車程距離而定。他舉例指，來往南港島線（東段）及港島線各站的車資，將參照現時穿梭港島線各站而非過海車程的票價。至於過海車程的票價，亦將參照

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

相約的機制及準則；以及

- (b) 有關司馬文先生關注薄扶林道、貝沙灣及域多利道一帶的公共交通接駁服務，自 2014 年 12 月 28 日西港島線通車後，上述地區的居民可使用新巴 30X 號線接駁位於薄扶林道的香港大學站，轉乘港鐵。另外，署方亦開辦專線小巴 58M 號線由域多利道經數碼港到堅尼地城站，以及專線小巴 58A 號線由香港仔經域多利道到堅尼地城站。為配合南港島線（東段）通車，署方亦建議延長專線小巴 69A 號的路線，尾站將由香港仔延長至黃竹坑站，計及延線的行車時間及貝沙灣一帶的居民需求，班次將訂為約 15 分鐘一班。在南港島線（東段）通車後，署方亦會留意連接貝沙灣至港島北岸的專線小巴 8、10、28 號線及上述路線的客量需求，與巴士公司及小巴營辦商作出相應調整。

33. 多位委員就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 陳家珮女士表示，南港島線（東段）其中一個目的是紓緩鴨脷洲的交通問題，然而，新設的專線小巴 36M 號線，卻加重鴨脷洲橋道的交通負荷，做法自相矛盾。她指，鴨脷洲的東西面分別為利東站及海怡半島站，而前者與南灣的距離較近；若以票價來說，由利東站出發前往其他車站亦相對地較海怡半島站便宜。因此，她反對相關建議，認為署方增設的專線小巴 36M 號線，不但捨近求遠，更加重市民的經濟負擔。她更批評，若專線小巴 36M 號線純為方便市民前往海怡半島的購物商場，則不但與配合鐵路重組毫無關係，更迫使路面交通進一步惡化；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 反對將新巴 78 號線取消後分拆成專線小巴 51B 及 51M 號線的建議。她認為，新增的專線小巴路線主要接駁黃竹坑站，而不似 78 號線般繞經部分南區學校如嘉諾撒培德書院及聖伯多祿中學，為學生帶來不便。她不反對署方新增路線，為市民帶來更多選擇；然而，大前提是不應削減任何原有及有殷切需求的路線，又或因乘搭新設路線而加重基層市民的經濟負擔。她又認為居民要求保留原有巴士路線的理由充分，強烈反對取消新巴 78 號線的建議；
- (c) 任葆琳女士認為，署方提交的文件未有充分反映委員的意見。她表示曾向署方反映，指由石排灣及香港仔開出的小巴，班次安排

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

分別為 10 及 20 分鐘；惟於繁忙時段，由石排灣出發的車輛往往已客滿，致使在香港仔候車的乘客無法乘搭。她質疑由兩個地區開出的班次間隔因何不同，希望署方跟進。她又指港鐵公司所公布的票價文件中專線小巴票價與署方說法不符，要求署方說明應以哪個版本為準；以及

- (d) 朱立威先生表示，署方於簡介文件中報告有關專線小巴 4M 及 5M 號線的車資，與港鐵公司剛公布的資料有明顯出入，希望署方解釋。他又表示，專線小巴 4M、新巴 95 及 595 號線均於凌晨前停止服務，安排上未能與南港島線（東段）的尾班列車銜接，因此要求署方考慮延長上述其中一條路線的尾班車時間。至於專線小巴的班次安排，他質疑因何由華富邨、華貴邨及田灣前往港鐵車站的小巴，均比從石排灣、香港仔出發至相同港鐵車站頻密。他認為署方的建議方案明顯忽略石漁區近三萬居民往來港鐵車站的需要，要求署方重新考慮調整專線小巴的班次。

34. 柴文瀚先生提出規程查詢，何以沒有邀請專線小巴代表出席會議。

35. 主席回應表示，根據過往會議慣例，有關專線小巴服務的意見及提問均由運輸署回應。

36. 羅健熙先生認同柴文瀚先生的查詢，認為沒有邀請專線小巴代表出席會議頗欠公允。他指出，會議作為討論平台，應邀請相關部門或機構代表直接解答委員的提問及意見。若經運輸署代表於會後與專線小巴營辦商聯絡，再回應委員的提問，並非理想的安排。

37. 主席請吳翰禮先生回應。

38. 吳翰禮先生回應表示，公共交通重組計劃不免牽涉專線小巴服務；就南區的小巴服務而言，署方一直與各小巴營辦商保持緊密聯絡，而小巴營辦商亦不時提出意見，供署方參考。鑒於合作渠道及溝通機制表現良好，署方及小巴營辦商均認為現有程序合適。

39. 主席認為現有程序恰當。他更認為，擬議事項包括多條新增的專線小巴路線，涉及不同小巴營辦商，從商業利益的角度而言，不宜邀請小巴營辦商出席會議。

40. 多位委員繼續就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 鄺子憲先生認同署方建議，新設專線小巴 40M 號線往來赤柱監獄及港鐵海洋公園站，惟小巴站的位置與車站 A 出口的距離甚遠，且需繞道而行，對市民十分不便。就班次而言，繁忙及非繁忙時段分別為 20 及 30 分鐘，他質疑路線能否吸引乘客，認為乘客若選從海洋公園站 C 出口，橫越黃竹坑道再轉乘城巴 6X、73、260 及 973 號線，或專線小巴 40 及 52 號線前往赤柱，將更加方便快捷。不過，上述的黃竹坑道涉及五條行車線，且沒有行人過路設施。有見及此，他建議部門重新檢討專線小巴 40M 號線的候車位置、班次及路線安排；
- (b) 區諾軒先生就專線小巴 36M 號線的建議表示，南灣居民並不堅持要求提供接駁車輛往來海怡半島港鐵站，而只希望部門能遵守及履行設計南港島線（東段）時的承諾，提供接駁服務至其中一個港鐵車站。他認為以加重鴨脷洲橋道負荷作為反對 36M 號線的論點並不合理，並指出提供任何接駁服務應秉持靈活性，視乎相關地區居民的需要而作出調整。最後，他詢問若專線小巴 36M 號線的建議未能實現，署方將如何為南灣居民提供接駁服務；
- (c) 馮仕耕先生表示，曾於 2016 年 5 月 23 日的委員會會議上，向部門反映就專線小巴 40M 號線加密班次的意見，惟現時每隔 20 至 30 分鐘的班次安排，不但未能回應委員的訴求，同時乘客亦難以接受。他坦言，現時專線小巴 40 及 52 號線，由赤柱開出時已經常滿載，故海灣區的居民，基本上不能受惠任何專線小巴服務。另他詢問專線小巴 40M 號線的確實票價。最後，他認同鄺子憲先生稱，海洋公園站的出口距離專線小巴 40M 號線的站點甚遠；至於部分市民恣意橫過黃竹坑道以前往巴士站的情況，值得部門關注；
- (d) 林玉珍女士 MH對專線小巴 36M 號的路線有所保留。她認為，署方若將路線改為前往利東站，將更便利居民。她更認為，乘坐新鐵路由鴨脷洲往金鐘只需 11 分鐘，但專線小巴 36M 號線的候車時間卻可長達 20 分鐘，安排並不理想；
- (e) 陳李佩英女士表示，雖然南港島線（東段）對赤柱一帶的居民沒有直接裨益，但相信仍有部分居民欲乘搭專線小巴 40M 號線接駁鐵路網絡。她指這些乘客可能攜帶行李物品，故她要求相關小

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

巴營辦商顧及乘客所需，提供寬敞車廂。另她指出，專線小巴的車資昂貴，加重基層市民經濟負擔，為此她要求港鐵公司提供 3 個月的票價優惠方案；

- (f) 林啟暉先生 MH 強烈反對專線小巴 36M 號的循環路線。他解釋，在政府計劃於利南路舊駕駛學院用地興建 1 400 個住宅單位的議題上，已斥責部門沒有妥善進行鴨脷洲的規劃，並批評部門漠視民意，且沒有全面考慮現時鴨脷洲的交通流量。他質疑，擬議的專線小巴 36M 號線捨近求遠，不會獲市民接受；
- (g) 徐遠華先生 表示，專線小巴 59A 號繞經黃竹坑站的班次約為 30 分鐘一班，基本上缺乏接駁功能。相反，專線小巴 29 號的路線不但提供直接的接駁服務，且車資更相宜，惟班次卻較 59A 號線疏落，質疑署方有偏袒個別小巴營辦商之嫌。他又指出，經不同專線小巴接駁新鐵路站前往中環的車資，最高者竟逾 10 港元；而現時乘搭城巴 75 號線由深灣往中環只需 4.7 港元。為此，他詢問署方安排專線小巴接駁路線時所採用的準則；
- (h) 黃俊邦先生 表示，署方的文件與港鐵公司剛公布的資料有明顯出入，希望署方解釋並盡快修訂。此外，在諮詢過程方面，他質疑署方安排的諮詢不足，並舉例指西港島線通車前，署方曾八次向南區區議會進行諮詢，比就南港島線（東段）的諮詢會議多出三次。另他知悉署方於新鐵路開通後將就巴士客量進行調查，希望署方提供有關工作的時間表。至於建議加入新的專線小巴路線，他詢問車隊是否由新購入的小巴組成，或是從現有路線調配車輛。最後，他查問署方會否安排委員實地視察各小巴接駁地點等；
- (i) 羅健熙先生 欲瞭解受重組計劃第二部分影響的地區，包括利東邨、海怡半島及黃竹坑等，於南港島線（東段）通車後的巴士服務安排。他批評，署方自五月的會議後一直未有交代重組計劃第二部分的進展，擔心南港島線（東段）通車後，署方將暗渡陳倉，強推巴士路線重組方案。此外，他批評署方所提出的接駁服務及轉乘優惠計劃，均未能吸引乘客使用鐵路系統。他舉例指，往來金鐘及海洋公園是唯一一條港鐵車資比公共巴士便宜的路線，而受惠者多為旅客而非南區居民。他希望署方能為基層市民著想，重新評估重組計劃；
- (j) 柴文瀚先生 表示，署方明顯偏袒港鐵及巴士公司。他解釋，署方

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

曾斥資 400 餘萬元聘請顧問公司，研究交通重組方案，惟署方卻沒有落實鼓勵轉乘的措施，以致西港島線通車後，出現交通配套混亂的情況。他預料南港島線（東段）通車時，將再次出現同樣問題。此外，就南港島線（東段）的票價安排，他認為收費偏高，若加上接駁車程，出現不少整體車資比公共巴士高昂的例子。再者，他質疑建議中的轉乘優惠，因何只限於專線小巴而不包括公共巴士。就政策而言，他表示署方沒有清晰的立場，建議的方案只能提供有限的轉乘優惠，最終不會獲市民接受。他期望署方能把握時機，於南港島線（東段）通車前，重新推出對市民有裨益的重組計劃；以及

- (k) 朱慶虹太平紳士表示，根據經驗，市民普遍歡迎為配合西港島線通車而引入的專線小巴接駁服務。然而，他察覺到小巴營辦商主要透過調配舊有路線的車隊，以營運新增的專線小巴路線，而實際上添置的額外車輛只屬少數。他詢問署方會否在南港島線（東段）通車的交通重組計劃下，要求小巴營辦商臚列出營運各專線小巴路線而新增的車輛數目，並欲了解小巴營辦商是否受合約及相關罰則所約束。此外，他批評轉乘優惠的機制非常失敗。他指出，轉乘優惠的大部分運作經費由巴士公司及專線小巴營辦商所承擔，然而巴士公司在乘客改搭港鐵而客量縮減的情況下，自然沒有誘因參與提供轉乘優惠。署方沒有就此問題向港鐵公司施壓，做法令人費解。至於專線小巴 36M 號的循環路線，他表示委員從來沒有要求一條途經海怡半島的接駁路線，不明署方構思方案的由來。

41. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作綜合回應：

- (a) 當南港島線（東段）通車後，署方估計區內交通的整體運載能力將會顯著提升；
- (b) 署方仍未執行重組計劃第二部分有關「重組受影響巴士路線的建議安排」，即當新鐵路投入服務後，現有的專營巴士及專線小巴路線將不受影響。市民可就鐵路系統及其他交通工具的票價、行車時間、舒適程度及班次的準繩度等作出選擇；
- (c) 署方將於南港島線（東段）通車後，對各運輸系統的客量進行調查及統計，並因應學校假期、公眾假期如農曆新年和復活節等作出調整。當掌握市民的乘搭模式後，署方將向委員會提交有關調

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

查數據及修訂方案(如有),再經討論後方會落實重組計劃;

- (d) 有關港鐵公司剛公布的票價文件,專線小巴的票價是 2016 年 10 月的版本,而交通文件 31/2016 號則為 2016 年 11 月的修訂本,故應以後者為準。他特別提及專線小巴 40M 號線,於新鐵路通車後首三個月的車資將訂為 7.3 港元,並享有轉乘優惠,署方將與小巴營辦商保持溝通,再行確定第四個月起的車資安排;
- (e) 至於專線小巴 36M 號的路線改為往來海怡半島港鐵站,乃回應地區人士,包括屋苑居民以及小巴營辦商的訴求,將原本途經鴨脷洲海傍道至利東站再前往鴨脷洲大街的迂迴路線作出修改,使路線較為暢順,從而發揮更高效率。署方理解委員對新增路線可能加重鴨脷洲橋道交通流量的憂慮,但署方認為每小時約 4 班車的安排對交通造成的影響甚微。就委員的關注,署方會諮詢南灣各屋苑,商討最合適的港鐵接駁車站,包括海怡半島、利東及黃竹坑站;
- (f) 署方了解委員對專線小巴 51B 及 51M 號線的關注,包括路線能否取締客量偏低的新巴 78 號線。署方已優化專線小巴 51B 及 51M 號路線方案,班次已較早前的建議縮短 1 分鐘,而票價亦下調 0.4 港元,並提供 0.5 港元的轉乘優惠。然而,對於委員認為當新鐵路通車後,居民仍可能選擇大型載客量的交通工具,署方亦表示理解。不過,鑒於上述路線的服務範圍相約,所涉客量實不足以支持三條路線並行運作。因此,當新鐵路通車後,署方將繼續留意新巴 78 號線的客量情況,並考慮專線小巴路線的需求等,再檢視有關安排。至於乘坐新巴 78 號線由華貴邨前往香港仔的居民及學生,如路線取消,則可改乘專線小巴 51S 號線;
- (g) 關於專線小巴 4M 號線於石排灣及香港仔開出班次的差異,實由於香港仔居民亦可選搭城巴 48 及專線小巴 59A 號線往來黃竹坑港鐵站,而不是對兩地居民厚此薄彼。此外,署方將繼續與小巴營辦商聯絡,當客量增加時,要求相應增加班次;
- (h) 除專線小巴 4M 號線的服務外,於黃竹坑港鐵站下車的乘客仍可於凌晨過後,乘坐城巴 72 及新巴 42 號線前往香港仔、華富邨及華貴邨;乘客亦可經港鐵車站上蓋的行人天橋,步行前往上述車站。署方將與巴士公司研究,探討延長新巴 95 號線尾班車的可行性;

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

- (i) 關於專線小巴 40M 號的路線規劃，署方已選取較直接的走線。西行路線方面，靠近海洋公園站 C 出口的泊車轉乘處將設有以下下車處，乘客步行約兩分鐘便可使用升降機前往鐵路月台。至於路線的尾站，擬設於海洋公園道鄰近迴旋處的巴士總站，接近海洋公園港鐵站 A 及 B 出口。乘客可透過新建的行人天橋穿梭港鐵 B 出口，或使用過路設施前往 A 出口；
- (j) 署方將聯絡相關的專線小巴營辦商，探討能否在資源許可的情況下，於專線小巴提供擺放行李的設施；
- (k) 至於來回深灣及黃竹坑港鐵站的安排，署方認為現時城巴 48 及新增專線小巴 59A 號線均能提供接駁服務。除繞經黃竹坑港鐵站的特別班次外，乘搭 59A 號線非特別班次的乘客亦可選擇於南朗山道下車，步行前往黃竹坑港鐵站；
- (l) 署方已於 2013 年 7 月就西港島線及南港島線（東段）的公共交通服務重組計劃一併提交區議會討論，鑒於南港島線的預計通車日期由 2015 年底推遲至 2016 年底，導致諮詢過程一度停滯。根據 2016 年 5 月 23 日會議上委員會提出的要求，署方會於南港島線（東段）通車後，蒐集相關客量資料及參考不同路線乘客需求變化的數據，才修訂巴士重組計劃及制訂優化措施，並再次諮詢委員會；
- (m) 署方非常關注新增接駁服務的車輛來源，以及會否因調配路線車輛而削弱現有服務。鑒於小巴營辦商往往營運多條專線路線，而各車隊皆配有後備車輛；故署方接受小巴營辦商採用靈活調配車隊及調節內部後備資源的方式，推行配合南港島線（東段）的接駁服務；以及
- (n) 署方絕不會袒護或偏袒任何公共運輸機構，一切方案及建議均以公平、公正及公開的原則進行。

42. 主席及多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 主席對新增專線小巴 51B 號線的建議表示歡迎。不過，他對署方擬取消新巴 78 號線的建議表示憂慮，認為單靠專線小巴的服務未能滿足市民所需；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

- (b) 林啟暉先生 MH 對署方擬與南灣居民商討專線小巴 36M 號的路線表示歡迎，惟先決條件應將海怡半島港鐵站的選項剔除。他續表示，位於鴨脷洲邨新落成的港灣學校，現時已使用 8 部校巴接載學生，且校巴數目有不斷增加的趨勢，已嚴重影響鴨脷洲橋道的交通流量，若署方仍堅持落實建議，他將強烈反對；
- (c) 陳家珮女士 不認同區諾軒先生對鴨脷洲交通問題的看法。她認為，鴨脷洲橋道在繁忙時間的交通流量已非常龐大，每增加一部車輛均會加重其交通負擔。就鴨脷洲邨港灣學校對交通的影響，她表示，現階段校方已編配 8 部校巴，為約 80 名學生提供接載服務，而根據校方公布 2017/18 及 2018/19 年度的招生計劃，學生人數將分別增逾 390 及 580 名，若按比例計算，校巴的數目可能增加 6 倍。加上利南路的住宅發展項目將陸續展開，人口及交通需求只會有增無減，鴨脷洲橋道將不勝負荷。因此，署方應將專線小巴 36M 號的建議路線由海怡半島港鐵站改至其他港鐵車站；
- (d) 陳李佩英女士 表示，儘管新鐵路通車後對市民及各持分者帶來不同的效益，委員對鐵路系統伸延至南區仍充滿寄望，期盼列車服務能照顧各階層人士。在南港島線（東段）通車的初期，她建議港鐵公司加派人手協助乘客使用鐵路服務；
- (e) 朱慶虹太平紳士 認為，隨著黃竹坑站的上蓋物業工程及發展計劃陸續展開，黃竹坑預料會發展成南區的中心點，屆時黃竹坑的公共交通系統定必受到影響。故此，配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃實有必要持續進行討論。他期望署方能審時度勢，不時檢討重組計劃；
- (f) 柴文瀚先生 不認同署方稱，當新鐵路投入服務後，市民可自行選擇不同的交通工具，因為基層市民只能按經濟能力作出抉擇。他批評署方只著重營運者的利益，沒有有效行使規管專營巴士及專線小巴的權利，優化轉乘計劃。此外，他指出，巴士及專線小巴的服務未能與港鐵的首尾班車配合，對乘客造成不便且減低轉乘的意欲。此外，他質疑署方沒有履行 2013 年公布有關鐵路系統研究的建議，於新鐵路通車後增加城巴 73 號線的班次。他亦表示民主黨反對取消新巴 78 號線的方案，並建議同時引入專線小巴服務，增加市場競爭；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

- (g) 徐遠華先生質疑因何專線小巴 59A 號線未能與專線小巴 29 號線一樣，提供轉乘優惠。另外，他批評署方在政策上沒有做好把關的工作，明顯傾向維護港鐵公司的利益，又質疑建議中的轉乘優惠及接駁服務能否惠及市民。他不認同署方說法指，當新鐵路通車後，南區居民的交通模式有更多選擇。他解釋，香港仔隧道出現擠塞的原因，乃由香港過海隧道（紅隧）所引發，因此香港仔隧道的擠塞問題將不會因新鐵路通車而解決。為節省時間及免受塞車之苦，市民唯有棄巴士而轉乘港鐵，繼而被迫付出昂貴車費；
- (h) 羅健熙先生認為，新辦公共交通服務的車資及轉乘優惠顯然只為平衡港鐵公司、巴士公司及專線小巴營辦商的利益，對市民毫無吸引力。他質疑，署方在構思重組計劃時，未有考慮一般市民的負擔能力和對接駁服務的需求，以制定合理和可接受的車資。至於專線小巴 36M 號的路線爭議，他認為每小時多出 4 輛小巴行走鴨脷洲橋道，對交通的影響實在微不足道。他認為署方應以居民的負擔能力及需求制定合適的接駁服務；
- (i) 區諾軒先生表示，委員的職責應以服務市民為主，故此不應就專線小巴 36M 號的路線安排多番爭辯。他闡述南灣居民的意見指，港鐵公司只需履行承諾，提供接駁服務；至於路線方面，居民沒有堅持接駁車站須設於海怡半島。他認同署方建議，就問題再諮詢南灣的居民；以及
- (j) 朱立威先生認同區諾軒先生的意見，指委員應同心協力為市民服務。他期望署方能在聽取委員的意見後，就專線小巴 36M 號路線制定完善方案。此外，他指港鐵公司曾因延誤通車而承諾為乘客作出補償，故詢問港鐵公司的補償方案為何以及是否包括設置特惠站，如是，他追問設置特惠站的安排。

43. 主席就朱立威先生的提問作出回應，表示有關特惠站的安排，曾於 2016 年 11 月 17 日南區區議會會議上討論，並建議特惠站的安排透過社區聯絡小組跟進。

44. 朱立威先生表示，鑒於部分委員並非社區聯絡小組成員，故小組的討論不能反映所有委員的意見。為此，主席表示將向港鐵公司瞭解情況，不過，他認為所有委員均可出席相關會議。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

45. 徐遠華先生提出規程查詢，認為南區區議會向來跟進設置特惠站事宜，詢問社區聯絡小組是否合適的討論平台。
46. 區諾軒先生亦提出規程查詢，表示特惠站的安排應由南區區議會常設會議跟進更為合適。
47. 主席回應表示，理解委員對票價補償及特惠站的關注，惟有關事項宜於南區區議會繼續跟進。
48. 朱慶虹太平紳士不認同轉乘優惠屬於港鐵公司承諾的補償。就有關補償計劃的查詢，他認為可去信港鐵公司，要求回覆及跟進。
49. 主席認為由南區區議會主席去信港鐵公司較為合適，朱慶虹太平紳士同意是項安排。
50. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：
- (a) 麥謝巧玲博士 MH表示，雖然建議中的專線小巴 5M 號線能適切地為往來葛量洪醫院的市民提供接駁服務，但每隔 30 分鐘的班次未能回應實際需求。她指出，院方已增設眼科服務，因而增加了因眼疾求診的市民；若候車時間過長，實違背方便市民的原則。因此，她強烈要求署方考慮加密上述專線小巴的班次；
- (b) 黃俊邦先生認為，新增專線小巴路線的車輛從小巴營辦商原有車隊調派，美其名為靈活運用資源，但實際上小巴的班次服務往往因車輛不足而受影響。他指出，署方應要求小巴營辦商清楚交行行走各專線小巴路線車輛的數目，以作有效監察。在交通模式方面，他表示，將軍澳與南區的交通環境相似，為免受隧道擠塞影響，居民往往被迫選用鐵路系統，因而減低區內的巴士客量，最終導致巴士路線被取消，交通選擇亦繼而減少。為此，他建議署方應設法維持巴士的競爭力，例如在隧道管制區內延長巴士優先通行的專線。至於香港仔的接駁服務規劃，他認為湖南街香港仔巴士總站應設有接駁巴士服務至黃竹坑港鐵站。最後，他要求署方完成客量調查後，將數據提交委員會，聽取委員的意見；
- (c) 任葆琳女士詢問有關沒有被邀請加入社區聯絡小組的原因，並認為社區聯絡小組由港鐵公司主持，並非合適的平台討論與新鐵路有關的議題，要求相關議題交回南區區議會處理。她另指出部分

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

市民可能因鐵路服務的車資過於昂貴或轉乘安排迂迴而繼續選擇搭巴士，因此署方應為市民提供選乘鐵路服務的誘因。此外，她認為專線小巴 5M 號線的班次不足，要求增加班次；

- (d) 張錫容女士欲瞭解，當南港島線（東段）通車後，所有擬議接駁服務是否即時生效。她表示，若重組計劃第一部分與新鐵路通車首日同步實行，則期望署方能作出配合，即時監察交通運作，並在下次 2017 年 1 月 9 日舉行的會議向委員會匯報；以及
- (e) 鄭子憲先生強調，大部分由海洋公園站前往赤柱方向的乘客，都可能因專線小巴 40M 號線班次疏落而選擇橫越黃竹坑道，再轉乘巴士或小巴前往目的地。此外，由於黃竹坑港鐵站已有通道連接月台下的巴士總站，故署方應考慮由巴士提供部分的接駁服務。至於海洋公園港鐵站 C 出口附近，亦可提供合適的巴士轉乘位置，惟相關地點卻沒有增設行人過路設施。他希望署方能就相關的過路設施進行研究。

51. 吳翰禮先生就委員的第二輪提問作綜合回應：

- (a) 署方將慎重考慮專線小巴 36M 號的路線規劃，並將與專線小巴營辦商討論委員對路線提出的問題，以及諮詢鴨脷洲海傍道一帶屋苑居民的意見；
- (b) 回顧 2014 年底西港島線及 2016 年 10 月官塘線延線開啟期間，港鐵公司均提供額外人手，協助乘客使用鐵路服務。署方將向港鐵公司反映委員的訴求，於南港島線（東段）投入服務時，提供相關服務；
- (c) 有關赤柱及海灣區的公共交通服務，乘客可乘坐專線小巴 40、40M 及 52 號線，或乘搭城巴 73 號線前往海洋公園港鐵站。乘客可於黃竹坑道海洋公園對開停車場門口處下車，再步行前往海洋公園港鐵站 C 出口。相反，離開海洋公園港鐵站的乘客，可於海洋公園正門乘坐專線小巴 40M 號線，亦可從海洋公園港鐵站 C 出口，步行前往黃竹坑道新圍巴士或專線小巴站。署方將與相關組別聯絡，研究海洋公園一帶的行人過路設施；
- (d) 署方瞻望南港島線（東段）投入服務後，南區的整體交通模式將出現互動性的改變，因此不認同有委員稱，市民只能因應車資作

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

出抉擇的意見。署方認為，市民不會單以車資作決定，還會考慮鐵路或公營巴士服務的行車時間、舒適度及服務穩定性等因素；

- (e) 現時不少南區居民需乘坐巴士前往港島北岸，再轉乘鐵路系統前往九龍及新界地區，而新鐵路可讓這些居民選擇提早進入鐵路系統，於金鐘港鐵站接駁至鐵路沿線的其他地點；
- (f) 署方將於新鐵路通車初期，維持現有的路面交通工具，務求達致最高效益的協調，使鐵路、公營巴士及專線小巴均能發揮最佳的互補作用；
- (g) 署方將檢視乘客模式的轉變，從而就來往置富花園及黃竹坑港鐵站的接駁服務提出改善措施；
- (h) 至於新巴 78、專線小巴 51B 及 51M 號線的安排，署方將於新鐵路通車首日，維持新巴 78 號線的服務，並待客量統計完成後，才檢視上述路線的安排；
- (i) 至於專線小巴 29 及 59A 號線從深灣出發前往黃竹坑的車費並不一致，實由於前者在深灣站設立分段收費之故，而非轉乘優惠的一部分；
- (j) 有關轉乘優惠的折扣安排，皆為港鐵公司與各小巴營辦商達成的協議；
- (k) 關於取消城巴 97A 號線的建議，是屬於重組計劃的第二部分，署方將於南港島線（東段）通車後，視乎客量調查的結果及乘客出行模式的轉變，再作研究；
- (l) 署方關注瑪麗醫院眼科部遷往葛量洪醫院的安排，亦留意到前往葛量洪醫院的人數有上升趨勢。為此，署方曾與葛量洪醫院的管理層進行溝通，並最終建議設立專線小巴 5M 號線。雖然路線於繁忙時段的班次為每隔 15 分鐘，惟小巴營辦商已作出承諾，有需要時可增加班次；
- (m) 由於專線小巴營辦商以集團形式運作，業務遍及多個地區；因此，署方認為就新增專線小巴路線而言，營辦商可有效及靈活地調配車隊，提供指定車輛數目的要求；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第六次會議記錄(初稿)

- (n) 署方不會強迫市民對個別交通工具作出選擇，而構思重組計劃時，亦已考慮部份市民選擇巴士而非鐵路服務的可能性。署方的工作宗旨是掌握及全面瞭解整個南區交通服務的需求，繼而有效地作出整合，致使公營巴士、專線小巴及鐵路系統都能發揮最具效益的交通網絡；
- (o) 署方會向委員會匯報有關進行客量調查的時間表；以及
- (p) 由於南港島線（東段）通車日期相當接近委員會下次會議的日期，故署方認為在下次會議向委員匯報、討論及跟進擬議事項並不合適。署方認為，相關的跟進事項宜於蒐集資料及市民已有較固定的乘車模式後才進行。

52. 主席總結：就配合南港島線（東段）通車的接駁服務及轉乘優惠，委員會要求運輸署認真研究委員的意見，並於通車後收集交通數據，在實施相關公共交通服務重組計劃前，必須再次諮詢委員會。