南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第一次特別會議
會議紀錄

日期：2015 年 5 月 13 日
時間：上午 10 時正
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	
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	
張漢芬先生	
周尚文先生	
鄺子憲先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

林啟暉先生 MH

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
楊博文先生	民政事務總署南區民政事務助理專員

出席議程：

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科
趙浩明先生	運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科
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
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
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

開會辭：

主席歡迎委員及以下代表出席會議：

(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／巴士及鐵路科趙浩明先生；
(c) 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黃漢中先生；
(d) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃主任黃嘉俊先生；以及
(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。

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： 西港島綫通車後的公共交通服務重組計劃安排
(此議題由朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH 提出)
(交通文件 15/2015 號)

(朱慶虹太平紳士，黃靈新先生，司馬文先生，陳李佩英女士、區諾軒先生、楊默博士及麥謝巧玲女士分別於上午 10 時 02 分、10 時 04 分、10 時 06 分、10 時 08 分、10 時 12 分、10 時 34 分及 12 時 02 分進入會場。)

3. 主席表示，是次特別會議是由朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH 提出，詳情載於《交通文件 15/2015 號》。

4. 主席向委員會簡介上述議題。他表示委員會已多次要求運輸署在未獲得委員會通過前，應暫緩或擱置所有相關重組方案。然而，在 5 月 4 日委員會獲悉新巴 43X 號線、城巴 70 號線、城巴 70M 號線及新巴 46X 號線的重組方案將分別於 5 月 17 日及 5 月 18 日實施。他及多位委員皆認為署方未有理會委員會對重組方案的意見，以及區內居民的反對聲音。故此，按照《南區區議會（2012-2015）會議常規》第 8 條，他同意朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH 於 5 月 5 日提出召開特別會議的書面要求，以討論有關議題。

5. 主席表示，在會前朱立威先生以書面提出於會上討論下述動議(詳見《交通交件 15/2015-附件三》)：

> **「南區區議會強烈譴責運輸署未經本會同意，於 2015 年 5 月 17 日開始實施配合西港島線通車後的公共交通服務重組計劃。本會要求運輸署立即收回有關重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M 號線的安排，在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關該等路線的重組計劃。」**
>
> 該動議獲朱慶虹太平紳士、林玉珍女士 MH、麥謝巧玲女士、陳家珮女士及楊默博士和議。

6. 另外，主席表示柴文瀚先生以書面提出，要求在是次特別會議上，討論「討論運輸署是以違反政府現行「地方行政計劃」」及「由運輸署報告及評估 12 月底執行第一階段重組效果」。由於上述兩項

議題與議程一相關，主席決定將議題納入議程一中作一併討論。除此以外，柴文瀚先生亦要求在會上作出口頭聲明。

7. 主席請朱立威先生簡介其動議。

8. 朱立威先生表示，其動議主要針對運輸署實施配合西港島線通車後的公共交通服務重組計劃的安排。於上一次交通及運輸事務委員會，各委員十分關注重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M 號線的安排，紛紛提出意見。會議上，運輸署未有回應委員意見，但答應於實施任何相關項目的措施或改動前，必先獲得委員會同意。然而，委員會於本年四月三十日，收到運輸署的信函通知，將於本年五月十七日推行上述巴士路線重組。他認為運輸署做法有欠公允，存在檢討空間，並擔心此事會造成先例，長遠損害委員會於地區交通事務上的督導角色。故此，他提出上述動議主要有三大目的:

(a) 強烈譴責運輸署未獲委員會同意下改動上述巴士路線重組的做法；

(b) 提醒運輸署將來因應西港島線通車而重組南港島巴士路線時，要平衡巴士公司的營運狀況及南區居民的需要。他特別指出，新巴第 43X 為華貴邨途經薄扶林道的唯一路線，不少弱勢社群及長者皆依賴該路線到瑪麗醫院就診。他認為運輸署不應單以接納「中西區巴士客量因西港島線通車下降」為由，在未有替代路線的情況或獲得委員會共識下，實施路線重組計劃；以及

(c) 促請運輸署立即收回上述巴士路線重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M 號線的安排，並承諾將來實行該等路線的重組計劃時，必先獲得委員會同意。

9. 主席邀請柴文瀚先生簡介議程。

10. 柴文瀚先生表示，在本年 3 月 30 日的會議上，委員會要求運輸署在落實任何路線重組前，必先獲得委員會同意，結果卻事與願違，他表示要向運輸署及民政事務總署提出抗議，並就兩部門違反「地方行政計劃」的程序提出質詢。根據「地方行政計劃」，區議會擔當了諮詢地區意見的角色，然而是次路線重組卻忽略了區議會的意見，他認為兩部門明顯有違「地方行政計劃」的宗旨。故此，他提出以下兩項跟進措施:

(a) 向申訴專員公署投訴。他表示根據「地方行政計劃」，南區民政事務處有責任向民政事務總署反映地區不滿，然而在是次事件中，未能反映南區民政事務處有效擔當該角色。根據 2007 年訂立的安排，當南區民政事務處與運輸署發生意見衝突時，南區民政事務處將事件應交由較高層官員協調，例如助理署長級或以上的官員。是次事件反映民政事務總署及運輸署欠缺溝通，未能貫徹落實相關協定。就事件，他認為需要邀請相關官員解釋執行「地方行政計劃」的缺失。此外，他表示運輸署於巴士站張貼的通告，內容粗疏，未有交代巴士路線的細節，例如：新路線的班次、頭班車及尾班車的時間等，而且推行重組計劃的時間倉猝，未有預留空間作諮詢工作。部分路線的安排有欠妥當，以城巴第 40P 號線(華富(北)至羅便臣道)為例，根據附錄 2，該路線將延長服務時間及加密班次，於繁忙時段由現時三班增加至五班，卻只提供一輛巴士服務該路線，鑑於路程及路面情況，並不可行。運輸署提供失實資料，南區民政事務處未能及時糾正。

(b) 此外，他表示民主黨將提請司法覆核，相關文件將於本星期五呈交法庭，等候聆訊。他鄭重要求運輸署收回計劃，因為一旦路線重組計劃因司法覆核敗訴而要推倒重來，以致巴士路線朝令夕改，除了構成行政混亂，亦會影響社區及行政關係。

11. 主席邀請委員發言表達意見。

12. 司馬文先生表示，根據其經驗，運輸署於每次公共交通路線重組前，皆樂意解釋背後理由及往後安排。故此，面對今日的嚴重指控，運輸署需要提供更多事實，例如運輸署跟委員討論相關路線重組的日期等，供委員參考。

13. 黃靈新先生表示，他收到大量居民的電話及電郵查詢，關於香港仔中心巴士總站的城巴 70 號線路線重組，擔心路線由現時香港仔至中環延長至華貴至中環，會增加香港仔居民未能上車的風險。

14. 徐遠華先生表示，巴士公司有責任更詳細列出各條受影響路線的最新班次、行車時間、路線、巴士數量、繁忙及非繁忙時間的班次安排等資料，讓委員更清楚路線重組的安排，有助討論更貼近實際

情況。補充城巴 70 號線將總站由香港仔中心巴士總站搬往華貴的問題，居民除了擔心因巴士客滿而未能上車及未有其他線路填補其功能外，部分路線改道或車站增刪令居民需要轉車才能到達其他交通熱點。運輸署及巴士公司務須回應此實質訴求。

15. 主席表示就自己所屬選區而言，新巴第 43X 及 46X 號線的重組對田灣區居民帶來不便。雖然巴士公司已於繁忙時段提供三班 4 號車解決早上人潮問題，但仍然未能解決於非繁忙時段來往瑪麗醫院的需求，令居民對是次巴士路線重組頗有微言。

16. 朱立威先生表示，石漁區居民對是次路線重組感到不滿:

(a) 自路線重組計劃開始，他於多個會議及場合均表示過，每天早上繁忙時間，均有大量乘客排除等候城巴 70 號線從香港仔中心巴士總站開出，至少一半乘客來自漁光道一帶的三個屋苑(即石排灣邨、漁光村及漁暉苑)。當城巴 70 號線的總站由香港仔中心巴士總站搬到華貴邨後，巴士公司於繁忙時間增至四班城巴 70P 號線應付人潮。從利民角度思考，由於上述三個屋苑的人口總和，已超過香港仔人口，該三班特別班次應由石排灣巴士總站開出，而非現在的香港仔中心巴士總站開出。可惜巴士公司從未回應其訴求；

[會後補註： 根據有關重組方案，巴士公司會加強在上午繁忙時段由石排灣巴士總站開出的城巴 70P 號線班次，由三班提升至四班服務。]

(b) 委員除了關注早上上班時段的巴士路線及班次細節外，亦應留意下班時段的交通安排。目前為止，相關資料仍然欠奉。希望相關部門及團體可以講解，於早晚兩段繁忙時段、道路擠塞、隧道間封等情況下城巴 70 號及 70P 號線的交通安排並提供更多資料；以及

(c) 關於新巴 43X 及 46X 號線，當局不能因路線客量少而取消，然後要求原有乘客用轉車方式到達瑪麗醫院。因為來往瑪麗醫院的多為老弱傷健人士，特別要受社會關懷。未有替代路線的前提下，就取消上述路線，忽略了社會責任，並不合理。

17. 歐立成先生 MH 查詢，早上開出的新巴 4 號線有三班由田灣開出，途經華富道，此安排會否影響由華富南總站開出的 4 號線巴士班次。

18. 吳翰禮先生綜合回應如下:

(a) 就配合西港島線通車，運輸署制定公共交通服務重組計劃，並在 2013 年 7 月開始諮詢相關區議會轄下的交通及運輸事務委員會的意見。此外，運輸署於二零一三年九月至十月期間，在南區舉辦了四場地區諮詢會，直接向市民介紹及解釋公共交通服務重組計劃的詳情及聽取他們的意見。同時，運輸署也安排與不同的人士，包括立法會議員，區議員及相關團體會面，聽取他們的意見。署方在過去的二十一個月，透過與各個區議會轄下的交通及運輸事務委員會及個別會議，跟不同的議員及地區人士進行不下於一百二十次的會面，單以南區計算，則至少有五十次會面。期間運輸署亦跟南區民政事務處保持緊密溝通及聯絡，收集地區區情及民意，從而適當地修訂計劃內個別方案，配合乘客需求。由此可見，運輸署十分重視地區居民對公共交通服務的訴求及意見。

(b) 在 2015 年 3 月 30 日的交通及運輸事務委員會上，運輸署曾提及部分重組方案，部分路線(例如: 合併新巴第 4、4X 及城巴第 7 號線)的重組計劃會暫時擱置，並會因應西港島線通車之後乘客的使用模式變化再作修訂；

(c) 關於新巴第 43X、46X 及城巴第 70 號線的重組方案，運輸署指出新巴第 43X 及 46X 號線在西港島線通車後持續出現乘客量下降的情況及其需求不大，但留意到有居民要求於繁忙時段安排公共交通服務前往薄扶林道，所以巴士公司特別安排在上午繁忙時段將現時新巴第 4 號線其中三班車伸延至由田灣開出，途經華貴及華富為當區居民服務。該三班車到達華富後，會沿用現有行車路線前往中環，行程及班次時間不變，對居民不構成影響；

(d) 西港島線於二零一四年十二月廿八日通車後，運輸署留意到部分南區居民的出行需求及模式已出現了明顯轉變。部分華富及華貴的居民會選乘接駁服務，如部分巴士及專線小巴路線等，到達西區的新鐵路站轉乘港鐵服務。另外，

香港仔區亦有部分居民會選乘專線小巴 58 號線前往堅尼地城站或途經薄扶林道的城巴 7 號線、71 號線或 90B 號線，到達香港大學站轉乘鐵路；

(e) 運輸署過去提交重組方案時，都有提供相關巴士路線的營運數據支持方案，供委員參考。縱然如此，任何巴士路線重組計劃無法避免對現時部分乘客造成影響，乘客或需改變其乘車模式及習慣。從過往經驗得知，要推展任何重組巴士路線的方案，均需在實施後不斷檢討，並因應實際乘客的需求量和出行模式作出微調，達致「先推行，後微調」的目標，方便居民逐漸適應重組巴士路線的安排；以及

(f) 為照顧「城巴第 70 號線延長至華貴」後對香港仔居民的需求，運輸署及巴士公司已達成共識，在計劃實施初期，會保持城巴第 70 號線在香港仔區的現有服務水平，緊密監察服務的變化，必要時會動用後備資源去彌補因路線改動而帶來的營運模式轉變。運輸署亦密切關注城巴 70 號線在下午繁忙時間往華貴方向沿線(例如: 在進入香港仔隧道前位於告士打道尾站)的服務情況，巴士公司會因應實際情況作出特別車務調動安排，減少對現有乘客的影響。在重組計劃實施初期，署方會密切監察城巴第 70 號線延長到華貴的情況，特別是香港仔區的乘客需求情況(包括繁忙及非繁忙時段)，按計劃城巴第 70 及 70P 號線，在香港仔往中環方向於早上繁忙時段的合併班次約為每 4 至 11 分鐘。

19. 周楚添太平紳士回應表示，南區民政事務處十分關注事件，一直與運輸署保持緊密的聯繫，適時反映區議員及區內居民的意見。南區民政事務處意識到事件的嚴重性，故此雙方的溝通層次已達至助理署長級官員。

20. 黃漢中先生綜合回應如下:

(a) 於繁忙時間，城巴第 70 號及第 70P 號兩條路線為香港仔市中心的巴士總站提供的班次，大致上和重組前城巴第 70 號線、第 70M 號線及第 70P 號線所提供的班次數量相若。巴士公司承諾在巴士路線重組後，會密切監察乘客需求情況，如有需要會即時適度調整服務水平；

(b) 於非繁忙時間，因為相關路線的載客率只達 25%至 30%，所以維持 10 至 12 分鐘一班；

(c) 於下班時段，鑑於城巴第 70 號線巴士線延長，巴士公司已加派車輛，以維持現有班次及其穩定性；以及

(d) 城巴第 40P 號線安排一輛巴士足以應付五班車，因為該五班車當中，有四班車會由其他路線於繁忙時間較後時段才開始服務的車輛運作；文件當中所列出的一輛巴士為城巴第 40P 號線的專屬車輛。由於城巴第 40P 號線服務對象主要為學生，其繁忙時間會較早，因此可調派其他路線的車輛先執行城巴第 40P 號線的其中四班車，於較後時間才重投其原本路線。

21. 吳翰禮先生強調，制定巴士路線重組計劃時，會一併檢視多個地區的巴士服務情況。以華富及華貴為例，雖然界定為兩個社區，但兩區關聯密切，所以應該一併檢視。

22. 司馬文先生表示，隨着西港島線通車，南港島線亦會在將來啓用，南區多個地區都會有地鐵服務覆蓋，屆時必然構成更多巴士路線重組，為免重蹈覆轍，向運輸署及主席建議日後再有巴士路線重組，必先召開至少兩次交通及運輸事務委員會會議，第一個會議由運輸署向委員會介紹建議中的重組路線計劃，第二個會議則向由委員會向運輸署提出問題，分開兩次會議可確保議員有充足時間檢視計劃及向地區居民諮詢。

23. 柴文瀚先生表示:

(a) 運輸署及南區民政事務處仍未正面回應有關其「行政失效」、無法執行「地方行政計劃」的問題，嚴格而言，違反了區議會條例，構成提請司法覆核的理據；

(b) 運輸署就路線重組跟各方開會，所有會議都在計劃落實前進行，計劃實施後見面次數明顯減少，更遑論落區。運輸署欠缺積極溝通，未有主動派員到區議會進行會議，令區議會失效；

(c) 民政事務處於路線重組一事上角色被動，純粹反映地區不滿。根據 2006 到 2007 年左右公布的「地方行政計劃」文件

指示，當兩個決策部門意見相左，部門高層交流要以協商方式力臻完善；目前為止，兩部門的溝通成效不彰，要求兩部門羅列雙方對話文件及紀錄；

(d) 運輸署提供的資料不全，以城巴 40P 號線為例，該路線服務時間為上午 6 時 25 分至上午 7 時 30 分，未有交代服務時間以外如何處理該條線唯一的專屬巴士；

(e) 關於城巴第 70 號線，巴士公司未有回答全部問題，包括回程班次、華貴及香港仔開出的班次等等。

24. 朱慶虹太平紳士表示，體諒民政事務專員的難處，因為民政事務處及運輸署屬不同部門，職權所限，未必能改變運輸署的決定，所以目前問題屬行政架構問題多於人為問題。他希望運輸署回覆，可以就區議會的意見作何等幅度的改變，運輸署指部分巴士路線隨西港島線開通而下跌，此說法與個人觀差相異，所以於本年三月三十一日致函運輸署吳翰禮先生，表達對是次調查的質疑，可惜至今仍未收到回覆。失實的調查會導致錯誤的班次調整，所以希望運輸署重視。

25. 林玉珍女士 MH 表示，早前會議結論，未得委員會同意下，不可推行路線重組計劃，但運輸署卻單方面決定於 5 月 17 日推行路線重組。現時的新路線資訊過於混亂，巴士公司及運輸署須要重新向委員會詳細解釋。

26. 張錫容女士認為西港島線導致的巴士線重組令南區居民受苦，要求擱置。她表示居民對城巴第 70 號線於下班時間的回程班次尤其不滿，質疑巴士公司的應對能力。

27. 羅健熙先生表示，相關部門失職，致令委員會會議過度頻繁。運輸署及巴士公司應借鑑今次西港島線通車為南區帶來的不愉快經歷，避免日後南港島線通車後重蹈覆轍。他認為運輸署決策缺乏長遠視野，往往在出現問題後才作補救措施。在落實重組計劃前主動與區議會溝通，但方案落實後卻避而不見，甚至無視區議會於三月三十日的決定。他強烈要求運輸署擱置南區巴士線重組的計劃，並向南區居民道歉。

28. 徐遠華先生表示，現時運輸署及巴士公司為城巴 70 號線提供的微調措施缺乏長遠考慮，提供的資料不足，令市民無所適從。巴士公司作為謀利機構，以經濟效益決定路線增刪無可厚非，但運輸署有

責任平衡公眾及巴士公司利益。

29. 區諾軒先生表示，「地方行政計劃」及區議會條例第六十一項規定，區議會負責討論地區公共事務，然後由民政事務署統籌相關的工作，他期望各政府部門能以民意為依歸。他認為運輸署今次事件明顯未達公眾期望，原因包括：(一) 未有善用資源。城巴第 70 號線本身已不勝負荷，延長巴士路線至華貴只會令問題加劇；(二)運輸署對區議會有欠尊重，在未得區議會同意前就刪減巴士路線，而且部分路線被刪後，署方更未有提供補償方案。

30. 歐立成先生 MH 表示，指根據運輸署提交的資料，提出將新巴 4 號線其中的三班車在早上繁忙時間由田灣/華貴開出至華富，擔心華富站的乘客未必能夠上車。他希望署方在取消新巴第 43X 及 46X 號線後，可以將資源補充到上述巴士路線。

31. 楊位款先生認為，運輸署違反對區議會所作承諾，未獲區議會同意下推行方案，令區議會的決定蕩然無存。他表示距離 6 月 1 日的正式會議仍有一段時間，希望巴士公司在此期間暫時回復原有路線，待六月一日的區議會議決後再作打算，以表對區議會的尊重。

32. 朱立威議員表示，巴士公司需要就城巴第 70 號線的安排提供更多資料，供市民及議員參考。他認為若巴士公司於中西區出現虧損情況，可考慮將該區的巴士資源調到南區，並新增路線，以平衡南區居民需要。

33. 吳翰禮先生綜合回應如下:

(a) 運輸署一如以往跟區議會保持緊密溝通，收集到的寶貴意見都會考慮及適度修訂計劃；

(b) 重組計劃已因應實際情況的改變而作出微調，經考慮到西港島線通車後相關巴士路線的實際乘客量變化及地區人士的意見後，運輸署已修訂計劃內部分方案，包括擱置新巴第 4、4X 和城巴 7 號線的合併安排，配合使用上述巴士路線到香港大學站改乘鐵路的乘客需要；

(c) 基於乘客出行需求及模式改變和考慮居民的訴求後，城巴第 40 及 40M 號線的合併實施安排將會另作通知，有

待運輸署及巴士公司再深入仔細研究有關的配套安排，然後諮詢相關區議會的意見；

(d) 為了調查乘客的出行需求及模式改變，署方在西港島線通車前及通車後於主要的巴士站收集乘客量數據，包括車上的載客率。調整班次則會根據「巴士路線計劃」臚列的指引而實行；

(e) 有關城巴第 70 號線，運輸署已責成巴士公司，必須在實施巴士路線重組時，要維持香港仔區現有的巴士服務水平；由於城巴第 70 號線延長至華貴，運輸署已督促巴士公司要準備足夠資源(包括:後備巴士車輛及司機等等)，以應付可能出現乘客需求驟增的情況；以及

(f) 早前於提交區議會的文件顯示，新巴第 43X 及 46X 號線於西港島線通車後，乘客量下跌三至四成；今年四月中旬的報告顯示，繁忙時段最繁忙半小時平均載客率只得三成至四成，屬於偏低；然而署方理解居民需要，例如乘搭上述巴士路線經薄扶林道到瑪麗醫院，所以於最新的修訂方案中，建議在上午繁忙時段將現時新巴第 4 號線其中三班車伸延至由田灣開出，途經華貴到華富、薄扶林道往中環。此安排可為田灣及華貴的居民提供途經薄扶林道的選擇，前往瑪麗醫院。另外，現時城巴第 40P 號線於上午 7 點 10 分由華貴往羅便臣道，亦會途經薄扶林道及瑪麗醫院。鑑於華富及華貴兩區緊密聯繫，交通設施互補，因此華貴居民亦可以到華富南乘搭四條經薄扶林邊的巴士服務，包括新巴第 4、4X、城巴第 40、40M 號線及專線小巴第 23 號線，皆可途經瑪麗醫院，可作為替代服務安排；署方認為新巴第 43X 及 46X 號線的重組不能繼續押後和觀察，一來已有替代服務提供，二來乘客量持續處於甚低的水平，根據調查，現時平均每班新巴第 43X 號線只得一位乘客需往返瑪麗醫院附近，乘客量極低；為配合居民需要前往瑪麗醫院覆診的需要，署方建議巴士公司調撥資源於星期一至星期五(公眾假期除外)上午 9 時 30 分至下午 3 時 30 分，每小時提供由田灣往西營盤的定班循環線巴士服務，並途經華貴及薄扶林道來往瑪麗醫院；待上述路線在短期內投入服務後，署方會密切留意新路線的乘客量使用情況，並會每三個月檢討其運作安排。

34. 黃漢中先生表示新路線將於星期一至五非繁忙時間，由田灣開出，經華貴及薄扶道和瑪麗醫院，來往西營盤，暫定於東邊街近高樂花園掉頭返回南區。服務時間大致上會配合居民到瑪麗醫院診症時間，收費五元六角；詳情需要跟運輸署繼續商討。

35. 吳翰禮先生補充，感謝南區民政事務處一直以來的協助，收集到很多區內居民及地區人士的意見，才作出上述特別巴士路線的安排。上述新特別路線為定班服務，由田灣開出，約五分鐘內到達華貴巴士總站，經薄扶林道到西營盤後，回程再經瑪麗醫院返回華貴及田灣。實施上述服務後，假若居民及地區人士有任何意見，署方及巴士公司樂意聆聽，並會在檢討有關服務時一併考慮。

36. 黃漢中先生表示，進行乘客量數據調查，需要考慮多方面因素:

(a) 調查位置視乎相關巴士路線的走線，以南區為例，經薄扶林道的路線主要以瑪麗醫院為數據收集點，經香港仔隧道的路線則主要以香港仔隧道口的巴士站為數據收集點，調查全天進行，數據足以反映繁忙及非繁忙時間的人流變化；

(b) 計算巴士載客率時，已包括計算巴士企位容量；以及

(c) 收集到的數據會以半小時一節的形式顯示載客率變化，並以全日最高載客率的一節作為匯報基礎。

37. 吳翰禮先生補充，署方已要求巴士公司盡快實施上述提到的特別定班巴十服務，預計於下周一可投入服務。

38. 周楚添太平紳士回應表示，南區民政事務處高度關注事件，全程跟運輸署緊密聯繫，高層次地討論及交流意見。

39. 朱慶虹太平紳士不滿運輸署對事件的處理手法，認為運輸署無視區議會的反對，強行推展巴士路線重組，成為一個壞先例。透過運輸署的回覆顯示，整個路線重組計劃諮詢不足，計劃將於四日後推行，但當區議員仍未獲足夠資訊。他指出署方未能提供充份數據說服議員有關城巴第 70 號線的安排，認為署方不尊重區議會，竟於特別會議前就於巴士站張貼告示。

40. 羅健熙先生表示，是次事件破壞了雙方過去建立的互信，不明白運輸署為何未獲區議會同意就推行計劃，希望署方解釋堅持於 6 月 1 日的委員會會議前就推行計劃的原因。另外，希望有關當局釐清，南區民政事務處於兩部門之間的溝通之中，屬於積極的意見反映者還是被動的資訊傳遞媒介。若屬於後者，認為該做法會削弱區議會的功能。

41. 林玉珍女士 MH 表示，剛才運輸署未有就提及的特別線向議員提供詳細資料。鑑於目前資訊混亂，建議運輸署先收回路線重組計劃，跟區議會釐清所有細節，避免朝令夕改，令市民無所適從。

42. 陳俊達先生表示，華富及華貴中間只有兩座升降機塔，每天於繁忙時間的輪候時間長達十至十五分鐘，若根據運輸署的交通設施共用建議，會令升降機使用量大升，不勝負荷。關於前述建議新增來往瑪麗醫院的特別巴士服務，最後一班車為下午 3 時 30 分，不符合醫院的探病時間表，希望運輸署除了照顧看診需要外，亦要考慮探病的需求。最後，他希望署方能先收回方案，待 6 月 1 日提供更多資料，再作審議。

43. 楊位款先生懇請運輸署尊重民意，收回路線重組計劃，待 6 月 1 日委員會會議後再作處理。此外，他認為運輸署提及的特別路線的車程過於冗長，而且巴士調配數量仍未釐清，未能令區議會滿意。

44. 柴文瀚先生表示，由於欠缺討論及詳細資料，難以接受運輸署今天提出的新方案。希望南區民政事務處澄清事前是否知悉運輸署的路線新安排，若然知悉，須解釋為何未有向公眾交代。此外，他詢問「地方行政督導委員會」有否舉行會議討論相關問題。根據 2006 年相關文件第四點七段，「地方行政督導委員會」由民政事務局局長或常任秘書長擔任主席，負責處理區議會行政失當的投訴。最後，他質議運輸署搜集數據的方法，認為工作人員被安排於不恰當的地點或以不合當的方式工作，所以無法正確點算巴士乘客量。

45. 朱立威先生表示，於香港仔總站輪候城巴第 70 號線的乘客中，有一半來自石排灣，但運輸署及巴士公司仍未回覆為何未安排特別班次城巴第 70P 號線由石排灣開出，忽視石排灣居民需要。他認為運輸署及巴士公司提供的資料未盡詳細，令區議會難以就事項商討。要求巴士公司推遲巴士路線重組計劃。

[會後補註： 根據有關重組方案，巴士公司會加強在上午繁忙時段由石排灣巴士總站開出的城巴 70P 號線班次，由三班提升至四班服務。]

46. 徐遠華先生表示，雖然運輸署現時提出的城巴第 70 號線補償方案可暫時緩和居民的反對聲音，但未能承諾增撥資源或額外車輛，無助解決長遠問題。他要求運輸署及巴士公司承諾押後巴士路士重組計劃至 6 月 1 日的委員會會議之後。他認為運輸署於整個巴士路線重組計劃中，過於側重公共交通供應商，未能以民為本，以致部分居民反而因為交通網絡發展而受害。

47. 黃靈新先生表示，希望巴士路線重組計劃可以押後到 6 月 1 日委員會會議之後，容許議員有更多時間諮詢居民。希望巴士公司能夠提供更多補償方案的細節，方便議員向居民講解。

48. 陳李佩英女士表示，運輸署及巴士公司倉猝推行路線重組，又缺乏資料提供，令議員面對居民查詢時啞口無言，希望運輸署及巴士公司可以收回路線重組的決定。

49. 麥謝巧玲女士表示，運輸署取消新巴第 43X 及 46X 號線對社區影響深遠。區內不少老人要到瑪麗醫院覆診，由於抽血檢查前不可進食，故多選擇清晨時份、較預約提早一至兩小時到達瑪麗醫院，先抽血檢查，然後飲食，才見醫生。故此，早上的服務對當區老人十分重要。當運輸署貼出告示，取消上述路線時，區內老人均顯得十分擔心。縱然已經多番向巴士公司反映居民意見，巴士公司仍然堅決取消路線，令人失望。希望巴士公司規劃路線時，除了考慮自身的盈利狀況，亦體恤區內居民苦況，為居民提供方便的補償方法。

50. 吳翰禮先生綜合回應如下:

(a) 關於城巴第 70 號線延長至華貴的計劃，運輸署及巴士公司定必小心處理現有乘客的需求，在落實執行方案時會作實地視察運作安排，務求不會對乘客造成影響；

(b) 關於取消新巴第 43X 及 46X 號線，現已安排在平日上午繁忙時間將現時新巴第 4 號線其中三班車分別於上午 7 時 20 分、7 時 40 分及 8 時正由田灣開出，途經華貴，再經華富南、薄扶林道及瑪麗醫院往中環；另華貴居民亦可乘搭現時城巴第 40P 號線於上午 7 時 10 分由華貴開出往羅便臣道的班次，途經薄扶林道及瑪麗醫院。署方

將會向巴士公司反映麥謝巧玲女士為社區提出的訴求，跟巴士公司研究；運輸署會密切留意該三班新巴第 4 號線於早上的運作及乘客需求情況，巴士公司亦承諾會投放後備資源於華富南附近，如發現有關中途站乘客量過多，會即時補充配合乘客需求；

(c) 華貴居民可以考慮利用升降機設施到華富南，乘搭多條較頻密的巴士路線(即新巴第 4、4X、城巴第 40 及 40M 號線，在繁忙時段每小時的合併班次達十四至十五班車)或專線小巴第 23 號線前往薄扶林道及瑪麗醫院；

(d) 巴士路線重組計劃已綜合考慮議員的意見及適度修訂個別方案，署方認為現時為合適時間落實重組計劃；以及

(e) 鑑於乘客需要因應巴士路線重組而改變現有乘車模式，所以於實施方案前一星期在相關巴士站張貼告示，預留時間通知乘客有關路線的服務改動安排詳情。

51. 黃漢中先生補充回應:

(a) 關於城巴第 70 號線，巴士公司將於香港仔市中心提供特別班次，保持與今日服務水平相若的班次。現時，城巴第 70 號線早上繁忙時間於香港仔市中心每 6 至 12 分鐘開出一班，城巴第 70M 號線則於上午 7 時至 9 時每小時開出三班，城巴第 70P 號線則於上午 7 時 40 分至 8 時 10 分提供三班，重組後服務班次相若；

(b) 城巴第 70 號線延長後，需要額外 10 分鐘左右的行車時間。往華貴方向的班次，由於原有前往香港仔的行車路線需要途經香港仔市中心內擠塞的街道，但新路線改經香港仔海旁道會較暢通，整體行車時間變化不大；

(c) 有關新增資源方面，因應路線延長，巴士公司增撥兩部巴士服務，路線重組後巴士公司會經常檢討車務安排；

(d) 關於石排灣的公共交通服務安排，路線重組後，城巴第 70P 號線將由今天的三班車增至四班；

(e) 往金鐘服務方面，乘客需要轉車，巴士公司已提供城巴第 70 號線與城巴第 789 號線轉乘優惠安排；而城巴第 789 號線為小西灣往金鐘路線，班次十分頻密，比城巴第 70M 號線頻密一倍以上，相信整體旅程時間對乘客影響不大；

(f) 早上有三班新巴的第 4 號線將會伸延至由田灣開出，預計到達華富南巴士站分別為上午 7 時 30 分、7 時 50 分及 8 時 10 分，現時該三班由華富南開出的平均載客 60 至 80 人，待新巴第 43X 及 46X 號線取消後，上述三班第 4 號線每班增加約 25 名乘客，故此載客最多班次會有約 100 名乘客，仍低於每架巴士可承載約 130 人的容量。

52. 吳翰禮先生補充回應表示，為配合華貴及田灣居民到瑪麗醫院應診的需求，安排了上述由田灣往西營盤的定班循環線巴士服務。由於運輸署跟巴士公司討論有關服務細節需時，所以未及提供相關資料予南區民政事務處及各位委員。

53. 徐遠華先生在會上提出臨時動議(詳見本會議紀錄-附件一)，內容如下：

「因西港島線通車後所造成的行政失當，重組巴士路線混亂，本委員會不信任運輸署。」

該動議獲區諾軒先生和議。

54. 柴文瀚先生亦在會上提出臨時動議(詳見本會議紀錄-附件二)，內容如下：

「南區區議會強烈譴責運輸署未經本會同意，竟然於 2015 年內為配合西港島線通車後的公共交通重組，強推計劃。本會要求運輸署立即收回重組城巴 40、40M 及 40P 號安排。在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關該等路線的重組計劃。」

該動議獲羅健熙先生和議。

55. 主席表示，鑑於會議倉猝召開，故容許委員於現階段提出新動議。在表決上述三項動議前，先請柴文瀚先生發表聲明。

56. 柴文瀚先生發表聲明，他表示:

(a) 是次事件反映政府部門行政失當，運輸署臨時提出由田灣開出、途經瑪麗醫院、到達上環的新線路，民政事務處卻一無所知；

(b) 委員會仍未清楚民政事務總署有否召開「地方行政督導委員會」。雖然南區民政處回應曾經有高級官員就路線重組跟運輸署作討論，但根據 2006 年公布的文件，當局應該回覆是否有高層官員以「地方行政督導委員會」的方式去處理相關問題。希望主席可以就此向相關委員會投訴，讓相關委員會跟進；以及

(c) 整件事件反映出運輸署毫不尊重區議會，署方應為強制推行路線重組計劃而付出代價。

57. 主席就三項動議，請委員逐一進行投票。

(a) 有關朱立威先生提出的動議，主席宣佈有 17 票贊成通過動議，0 票反對，1 位委員棄權。委員會通過上述動議。

(b) 有關徐遠華先生提出的動議：主席宣佈有 17 票贊成通過動議，1 票反對，無委員棄權。委員會通過上述動議。

(c) 有關柴文瀚先生提出的動議：主席宣佈投有 17 票贊成通過動議，0 票反對，1 位委員棄權。委員會通過上述動議。

58. 主席總結表示，委員會認為運輸署極不尊重本委員會的意見，漠視委員對上述巴士路線重組安排及實施時間的訴求。 南區區議會強烈譴責運輸署未經本會同意，於 2015 年 5 月 17 日開始實施配合西港島線通車後的公共交通服務重組計劃。 本會要求運輸署立即收回有關重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M、40、40M 及 40P 號線的安排，在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關該等路線的重組計劃。此外，本委員會將去信運輸署署長表達對是次重組方案的強烈反對。

[會後補註：本委員會於 2015 年 5 月 14 日去信運輸署署長(本會議紀錄-附件三)，而運輸署署長則於 2015 年 5 月 26 日作出回覆(本會議紀錄-附件四)。]

(馮仕耕先生、楊默博士、司馬文先生、黃靈新先生、區諾軒先生及羅健熙先生分別於上午 10 時 30 分、10 時 45 分、11 時 32 分、下午 12 時 15 分、12 時 20 分及 12 時 20 分離開會場。)

59. 議事完畢，會議於下午 12 時 32 分結束。

南區區議會秘書處
2015 年 5 月

附件一

臨時動議：

「因西港島線開通後行政失當，重組巴士路線混亂，本會不信任運輸署。」

2015 年 5 月 13 日

動議人：

（徐遠華先生）

和議人：

（區諾軒先生）

附件二

臨時動議

「南區區議會強烈譴責運輸署未經本會同意，竟然於 2015 年內為配合西港島線通車後的公共交通重組，強推計劃。

本會要求運輸署立即收回重組城巴 40、40M 及 40P 號安排。在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關該等路線的重組計劃。」

2015 年 5 月 13 日

動議人：

（柴文瀚先生）

和議人：

（羅健熙先生）

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：2824 0433)

香港灣仔告士打道 7 號
入境事務大樓 41 樓
運輸署署長
楊何蓓茵女士 JP

楊署長：

配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃

南區區議會轄下的交通及運輸事務委員("下稱委員會")於本年 5 月 4 日收悉 貴署的來信，理解新巴 43X 號線、城巴 70 號線、城巴 70M 號線及新巴 46X 號線將分別於 5 月 17 日及 5 月 18 日停止服務或更改路線。委員會認為 貴署極不尊重委員會的意見，漠視委員對上述巴士路線重組安排及實施時間的訴求。就此，委員會表示非常失望，並表達強烈不滿。

事實上，委員會曾就相關的巴士路線重組作多次討論，並要求貴署備悉及仔細研究委員的意見。在未獲得委員會通過前，應暫緩或擱置所有相關重組方案。現附上有關之討論文件及相關會議紀錄，以供參考。

公共交通服務的提供直接影響居民的日常生活，故懇請 貴署能夠認真看待本委員會的意見，立即收回有關重組新巴第 43X、46X 及城巴第 70、70M、40、40M 及 40P 號線的安排，在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關該等路線的重組計劃。

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

連附件：委員會第十九次會議之討論文件及相關會議紀錄

2015 年 5 月 14 日

運輸署
Transport Department

本署檔號 TD BR 118/161-1
來函檔號
電話 3528 0618
傳真 3528 0564

傳真號碼(2553 7268)

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
南區區議會交通及運輸事務委員會
陳富明主席

陳主席：

配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃

謝謝你5月14日致運輸署署長的信函，表達南區區議會轄下的交通及運輸事務委員會(下稱「南區交委會」)對配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃(下稱「重組計劃」)的意見。本署現謹覆如下：

西港島線連同香港大學站和堅尼地城站已於2014年12月28日通車，而西營盤站(除奇靈里出入口外)亦相繼於2015年3月29日落成啟用。運輸署及巴士公司一直有密切監察區內巴士服務的乘客需求情況，亦有在南區交委會今年2月、3月及5月共三次會議上，提交西港島線通車後的巴士服務調查及有關重組路線的乘客量變化情況等數據，供委員參閱。

事實上，由西港島線於2014年12月28日通車至今已接近5個月，而途經南區的巴士路線整體乘客量持續出現下跌情況。因此，巴士公司有切實需要在短時間內重組受影響的路線，以期維持其整體巴士網絡的營運效率。

在2013年7月開始，運輸署已就重組計劃廣泛諮詢相關區議會交委會及各有關持分者，事實上，本署在過去約一年九個月，分別透過南區交委會及個別會議，與不同的南區區議員及地區人士會面，共見面超過50次。此外，本署亦在2013年9月及10月期間在南區舉辦了共四次地區諮詢會，直接向市民介紹及解釋重組計劃及聽取他們的意見。在收集地區人士的意見後，運輸署和巴士公司曾就所收到的意見，多次適當地修訂計劃內各項方案的細節安排，以便更能滿足居民的需求。就各項修訂安排，運輸署也通知了南區交委會。同時，署方採納了地區意見後，亦已優化及修訂計劃內的部分方案，以配合乘客需求。現時的修訂方案已盡量吸納議員曾提出的要求，而服務重組不能不斷地押後和觀察，否則，巴士資源未能合理運用，大部分巴士乘客亦會因而受影響。

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: http://www.td.gov.hk

由2015年5月17日起，運輸署及巴士公司會先取消新巴第43X、46X和城巴第70M號線，延長城巴第70號線至華貴，新增新巴第4號線在星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時段三班由田灣開出的特別班次，和新增新巴第43A號線。至於計劃內其他重組項目，包括城巴第40及40M號線的合併，相關實施安排會另作通知。

運輸署相信公眾亦會明白，任何重組計劃將無法避免對現時部分巴士乘客造成影響，而他們或需改變乘車習慣。如果期望重組巴士服務時沒有乘客受影響，是不切實際的想法。而且根據過往的經驗，要推展任何修訂巴士路線的方案，均需在實施後不斷檢討，並因應實際乘客的需求量和出行模式作出微調。

運輸署及巴士公司會繼續密切留意重組計劃實施後各條巴士路線的實際運作和乘客需求情況，需要時會作出適當跟進。

如果你有任何其他意見，請致電與我聯絡(電話: 3528 0618)。再次感謝你對上述重組計劃的關注及給予的寶貴意見。

運輸署署長

(趙浩明 代行)

2015 年 5 月 26 日