

**南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會  
第二次會議記錄初稿**

---

日期：2004年3月1日  
時間：下午2時30分  
地點：南區區議會會議室

**出席者：**

梁皓鈞先生 (主席)  
馬月霞女士 MH  
朱慶虹先生  
歐立成先生  
柴文瀚先生  
陳李佩英女士  
陳理誠先生  
朱晉賢先生  
高錦祥先生 MH  
高譚根先生  
林啓暉先生  
林玉珍女士  
羅錦洪先生  
苗華振先生  
石國強先生  
黃志毅先生  
黃敬祥太平紳士  
黃文傑先生 MH  
楊小璧女士  
許湧鐘太平紳士  
鄧文傑先生  
馬偉光先生  
卜坤乾先生  
何炳基先生



- 高捷達－中國港灣－派爾聯營公司承建商代表袁以德先生；
- 百泰工程顧問公司交通顧問蘇偉廉先生。

**議程一：通過 2004 年 2 月 5 日舉行第一次會議記錄**

2. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

**議程二：水務署更換及修復水管工程**  
**第一階段第 1B 期施工時間表及臨時交通安排**  
**(交通文件 4/2004 號)**

3. 陳儉立先生簡介有關文件，並表示為減少工程期間對交通的影響，會就是次工程作出以下的特別安排：

- (a) 在泳季期間於淺水灣一帶，不會進行掘路工程；以及
- (b) 在技術上許可的情況下，會盡量使用無開掘方法更換水管。

(黃志毅先生於下午 2 時 42 分進入會場。)

4. 容浩基先生簡介上述工程的詳細施工安排，並表示是次文件主要交待本年 3 月至 2005 年 5 月期間的施工安排。有關施工範圍主要包括淺水灣及薄扶林區。由於工程會在泳季前完成，故不會對淺水灣一帶的交通造成太大影響。其餘的施工安排，將待落實後再次諮詢區議會。

5. 苗華振先生表示以往水務署曾多次在南區進行更換水管工程，其中不少均須延期，對市民造成滋擾。故此，他希望是次工程能依期完成。另外，他亦擔心工程車長期停泊於馬路上，造成馬路陷阱，對路面使用者構成危險；故此，他敦促承辦商密切留意有關情況。

6. 黃敬祥太平紳士查詢，上述工程進行期間會否有其他公用事業機構同期進行工程。他表示在過去幾年，淺水灣一帶路面不停開掘，對市民造成滋擾。他續查詢路政署方面是否已有規定限制有關路段在特定時間內不會再開掘。
7. 羅錦洪先生表示不少旅遊車利用南灣道的一處泊車位作掉頭之用，但在工程進行期間，有關泊車位將會封閉。他查詢在封閉泊車位後，旅遊車是否會有足夠空間作掉頭之用。他謂臨近夏季，會有不少旅遊巴士進出該處，並希望署方作出適當的安排。
8. 石國強先生表示，一段路面分多次進行工程，而部分工程範圍只有 20 米，他查詢水務署作出此等安排的原因。
9. 張子敬先生回應稱，重建路面後 5 年內，路政署不會批准任何公用事業機構在該路段進行工程。但若只是重鋪路面，則不會限制公用事業機構在該路段進行工程。由於是次工程範圍較細，而且主要只更換水管，故此該路段暫未有掘路限制。
10. 陳儉立先生回應表示，在進行工程期間會與各有關公用事業機構合作，希望可以將影響減至最小。但由於是次工程範圍較細，故暫未有計劃將公用事業機構的工程包括其中。
11. 容浩基先生表示，會密切監察施工程序及進度，並會切實執行交通管理聯絡小組所通過的交通管理措施，如設置足夠的照明系統及指示牌等，以減低發生意外的機會。
12. 蘇偉廉先生回應，按圖 2727/SBR/04-1、2727/SBR/04-2、2727/SBR/04-3，為保持私家車泊車位，故工程須分小段進行。他表示在早上及晚上繁忙時段，行駛該路段的車輛均為每小時 180 架次，在實施單線雙程行車後，每分鐘平均約有 3 架車次行經上述路段，故此估計不會對該帶交通造成嚴重的影響。就有關旅遊車是否有足夠空間在南灣道掉頭，他表示曾以電腦模擬方式，確定一架旅遊巴可有足夠空間於該處掉頭。

13. 主席總結稱，委員會同意上述工程期間的臨時交通安排，並希望有關政府部門密切監察工程安排及進展，以期能盡快完工。

(陳儉立先生、劉偉良先生、容浩基先生、劉冬麗女士、袁以德及蘇偉廉先生於下午 3 時 10 分離開會場。)

**議程三： 2004-05 年度南區巴士路線發展計劃**  
**(交通文件 2/2004 號)**

14. 主席歡迎就議程三出席會議的：

- (a) 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科張寶琪先生及高級運輸主任/巴士調整及行人事務組莫英傑先生；
- (b) 城巴有限公司助理總經理(營運)鍾澤文先生、營運系統經理吳義君先生及企業傳訊經理劉慧琮女士；
- (c) 香港新世界第一巴士公司助理策劃經理曾啓亮先生及公眾事務經理陳燕玲女士；
- (d) 九龍巴士有限公司策劃及發展部副主管游妙兒女士、高級策劃及發展主任霍子棋先生。

15. 張寶琪先生簡介交通文件 2/2004 號。在考慮巴士路線發展計劃時，會就乘客的數量、當區的交通情況及有關該區的發展等幾方面作出研究。在有需要開展一條新的巴士路線時，首先會考慮利用現有的路線，透過轉乘計劃為乘客提供服務或提供接駁鐵路服務，以盡量減低對長程巴士服務的需求及避免造成交通擠塞的情況。

16. 朱晉賢先生表示，計劃中提及本港的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運的骨幹，並以其他公共交通工具提供接駁服務。但是南區現時並未設

有鐵路，而南港島鐵路線亦只是在初步構思中，所以巴士路線發展計劃的大綱根本未能配合南區的實際情況。他認同以鐵路發展作為本港的交通運輸政策的大方向，但同時希望署方可盡快興建七號幹線，以解決本區的交通問題。他認同推行轉乘服務，但認為應以循序漸進的方式推行；若在新發展路線中利用轉乘計劃以提供服務，乃可接受，但若大規模改變現有的巴士路線，則不能接受。他認為在推行轉乘計劃的同時，巴士公司應相應提供配套設施，如足夠的候車空間及候車站上蓋等。但是，巴士公司現時所提供的配套設施並不足夠，故此，他擔心急速地推行大型的轉乘計劃安排，會造成混亂。他表示早年城巴有限公司(下稱城巴)26 新里程的推出是為了避免巴士服務有壟斷情況，可惜現在兩間巴士公司的重整路線計劃乃等同兩巴合併服務，造成壟斷情況。他建議運輸署考慮引入九龍巴士有限公司(下稱九巴)提供港島巴士路線服務，加入競爭，才可保障乘客的利益。

17. 柴文瀚先生認為巴士路線發展計劃的綱領並不適用於南區。他舉例在文件中第 7 段第 5 節提及在批選新的巴士路線時，署方會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響，並盡量避免開設長程巴士路線或途經交通繁忙地區的路線；例如在尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等地區，巴士公司須減少其他路線途經該區的相等班次。他認為南區暫未有鐵路網絡，故在南區引用上述的綱領，對南區居民並不公平。他建議署方在考慮每區的巴士路線發展計劃時，應先豁免部分沒有鐵路的區域，再按該區的實際情況，規劃有關計劃。

18. 黃敬祥太平紳士表示，南區現時未有鐵路網絡，南區市民仍然十分依賴巴士及小巴進出南區，故此，他認為全港性的運輸策略暫未能適用於南區。他查詢運輸署在設計巴士路線發展計劃時是否已考慮本區的特色。他認為巴士公司現提交的巴士路線發展計劃未能配合市民的實際需要。他亦查詢是次巴士路線發展計劃是由巴士公司主動提出，還是由運輸署與巴士公司經磋商後訂定的。

19. 黃志毅先生與上述委員持相同的意見。在運輸政策中，是以鐵路為主，其他交通工具為輔助的政策，但南區現時未有鐵路網絡，故有關政策根本未能適用於現時南區的情況。另外，他亦認為運輸政策未有考慮南區的特點，故此計劃內容未能提供適切的服務予市民。據了解，是次巴士路線發展計劃主要由

巴士公司提出，他查詢運輸署是否已就有關計劃作出研究及檢討，而該計劃亦是否已包括了運輸署認為須作出改善的巴士路線項目。他認為運輸署作為監察巴士路線的政府機構，實在有需要就巴士路線發展計劃的建議提供專業的意見，並在提交計劃予議會討論前仔細審閱有關建議。

20. 許湧鐘 太平紳士表示，文件中提及在增加班次或取消班次時，須考慮有關的載客率；文件中提及，若個別路線在最繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100%及在該一小時內的載客率達 85%會考慮增加車輛行走，他查詢在釐定有關百分比時，有何準則。

21. 張寶琪先生綜合回應稱：

- (a) 兩巴現擁有獨立的專營權，受公共巴士服務的條例管制。巴士公司須提供專業及合乎水準的服務。另外，運輸署亦密切監察巴士服務；有關票價、班次及路線的更改，均須經運輸署批准才可落實；
- (b) 署方認為在訂定巴士路線發展計劃時，除會依照運輸政策的主要原則外，亦會考慮南區的特殊環境，市民的實際需要及巴士公司的意願，在平衡各方的利益下，訂定巴士路線發展計劃；以及
- (c) 運輸署會依據一套已訂定的載客率去考慮有關增加及減少班次的建議，有關的載客率乃一參考指標，在參考有關載客率的同時，運輸署亦會考慮其他相關因素，才訂定有關建議。

22. 陳燕玲女士回應稱：

- (a) 兩間巴士公司仍各自持有專營權，兩巴並不是合併，而是在資源上互相配合；
- (b) 在兩間公司同屬一控股公司的情況下，可提供更多的轉乘計劃；

- (c) 是次計劃會因應路線改動而減低票價；
- (d) 兩巴佔整體巴士的佔有率只有百分之二十左右，雖然南區未有鐵路服務，但仍有其他公共交通工具提供服務，故此，並不會出現由兩巴壟斷市場的局面；以及
- (e) 在過去幾年，香港新世界第一巴士公司(下稱新巴)大大加強與乘客的溝通，如成立乘客聯絡小組，定期與乘客會面，亦會就各項服務的改動諮詢各區議員，以改善服務質素。

故此，她謂不會因兩間公司的資源重組，而影響兩間公司的服務質素。

23. 主席稱，有關百分比乃主要作參考之用，各委員在考慮個別路線時可參考有關百分比。

24. 高譚根先生支持許湧鐘太平紳士的意見，他認為運輸署訂定載客率百分比作為參考值時，直接影響巴士服務質素。故此，希望運輸署詳細解釋釐訂定有關參考值的原則。

25. 許湧鐘太平紳士謂，據文件顯示，若個別路線在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率少於 85%，運輸署會考慮減少車輛行走。他表示若有關載客率包括企位乘客，在提供優質的巴士服務下，其指標的百分比偏高。但若有關方面的目標只提供一快捷運送大量乘客抵達目的地的服務，上述百分比卻可能合理。就他而言卻認為上述的百分比偏高。

26. 陳理誠先生謂，在提供集體運輸服務時，舒適程度乃重要一環。現時的巴士服務受有關條例所管制，若上述的載客率百分比值與票價無直接關係，他質疑運輸署是否有需要訂定有關百分比作參考之用。

27. 苗華振先生表示，就兩巴重組資源一事，若可使資源更有效地運用，市民應可從中得益。而運輸署的角色隨著兩巴重組資源亦須有所轉變，署方應更緊密監管兩間公司的運作，以避免出現壟斷情況。他表示雖然兩巴仍維



持擁有各自的專利權，但仍屬同一控股公司，他希望兩間公司可以提高服務質素，提供更多優惠予市民，尤應提供更多老人優惠計劃，服務大眾。

(許湧鐘太平紳士於下午 3 時 40 分離開。)

28. 林啓暉先生稱，南區市民一直希望兩巴在重組資源後，可提高服務質素。但在是次路線發展計劃中，巴士公司未有就南區居民的訴求作出回應，改善服務，如在票價上仍未有作出調整。南區居民過去就曾多次要求巴士公司調整票價，如表示 M590 號線的票價偏高等。另外，南區現時未有鐵路網絡提供由南區到機場的服務，故此實在有必要增設機場巴士路線，方便市民直達機場，但巴士公司仍未回應南區居民有關增設機場巴士路線的強烈要求。最後，他查詢巴士公司及運輸署在訂定此巴士路線發展計劃時所考慮的因素。

29. 朱慶虹先生認為是次巴士路線發展計劃等同兩巴合併計劃；在制訂有關計劃時，巴士公司只顧增添利潤，未有照顧市民的實際需要。此計劃中除提升服務的計劃較為可取外，其他的計劃(如票價問題及長者優惠等事宜)，均未有照顧到。他認為巴士公司推出是次龐大的巴士路線計劃，只為減少巴士數量，以增加利潤。另外，在短促的時間內，推出此龐大計劃時，委員未有足夠時間諮詢市民。而且他亦擔心在短時間內推出大型的重整計劃會造成混亂，令乘客無所適從。他查詢有關計劃的實施日期，以及巴士公司是否會在接納委員的意見後，修改計劃後再次諮詢區議會。

30. 張寶琪先生綜合回應稱：

(a) 載客率百分比乃一參考值，由於巴士服務須有一客觀機制去考慮增加或減少班次，故運輸署訂定此參考值以方便考慮修改巴士服務。運輸署提升巴士服務時，除須考慮載客率的百分比外，亦須考慮各方面的因素，例如增加班次後對路面的影響、提升服務後對票價所構成的壓力等等；

(b) 有關老人優惠方面，巴士公司會再作詳細考慮；

- (c) 是次巴士路線計劃，除主要集中在路線重整計劃方面外，亦希望透過是次諮詢收集市民對巴士服務的意見。就有委員認為第 M590 號的票價偏高一事，運輸署會將有關意見向巴士公司反映，讓其再作考慮；以及
- (d) 就開辦機場線服務一事，運輸署會再按委員的意見詳加考慮。

31. 陳燕玲女士補充回應稱：

- (a) 由去年開始，新巴已提供老人假日優惠，除馬場線及部分路線外，老人於假日只須用港幣一元便可乘搭其他的巴士路線；
- (b) 新巴會於會後與運輸署商討開辦機場巴士路線的可行性；以及
- (c) 是次各巴士路線重整計劃，會待諮詢各委員及與運輸署商議後再落實實施日期，暫計劃分階段在本年 4 月至 8 月期間進行。在實施各計劃前，巴士公司會作出足夠的宣傳，包括透過互聯網，並於巴士上及巴士站張貼告示，以及發放新聞稿。另外，她亦希望各議員可於辦事處代為張貼有關新聞稿，通知乘客。

32. 柴文瀚先生認為，運輸署代表未能切實反映各委員的意見。由於是次的改動影響重大，他認為署方應派出署長級官員向本委員會講解整項交通政策。他亦認為運輸署應更有效地切實執行委員的意見，並尊重區議會的運作。

33. 朱晉賢先生查詢轉乘計劃的配套設施是否足夠。他認為要推行大量的轉乘計劃，必須有足夠配套設施才可順利推行。他舉例，兩巴在老人優惠的政策不一，60 歲或以上的老人乘搭城巴已可享有老人優惠，而新巴的老人優惠卻只提供予 65 歲或以上的老人。他認為巴士公司必須解決上述的分歧及提供足夠的配套設施，才可推出大量的轉乘計劃。

34. 林啓暉先生表示，已多次爭取增設南區至機場的巴士線，但運輸署及巴士公司代表卻只回應正研究增設有關路線的可能性。他強烈要求運輸署及巴士公司代表認真及切實地研究增設南區至機場的巴士線的可行性，並盡快落實有關計劃。

35. 高譚根先生謂，為配合推出大量的轉乘計劃，巴士公司應即加建巴士站上蓋，另外，新巴亦應將可享有老人優惠的年齡由 65 歲調低至 60 歲。

36. 主席表示，委員會要求運輸署切實研究各委員的意見，並重新制訂路線發展計劃，提交予委員會再作討論。

37. 陳理誠先生表示，運輸署在蒐集委員會的意見後，須訂定一確實日期再提交文件予委員會考慮。

38. 柴文瀚先生亦持相同意見，他認為運輸署在修訂文件後應與委員會再次討論有關計劃。

39. 林啓暉先生查詢，運輸署是否有計劃於本年內提出其他的路線發展計劃以回應市民的訴求；另外，運輸署及巴士公司是否已有確實計劃增設南區至機場的巴士線。

40. 馬月霞女士 MH認為，運輸署及巴士公司代表未必能即時作出切實回應，故希望各委員就巴士路線發展計劃提出意見後，運輸署及巴士公司盡快再作研究並修訂計劃，並於其後召開委員會特別會議討論有關修訂計劃。

41. 高錦祥先生 MH稱，過往運輸署在提交巴士路線發展計劃後，才會落實計劃。他認為運輸署應在收集意見後，在有需要時，將修訂計劃提交予本委員會再作討論。

42. 石國強先生表示，是次文件中提及的運輸政策大綱未能切實配合市民的要求，如增設南區至機場的巴士線等，在是次計劃中亦未有提及。文件中提及，須重整港島區部分重疊的路線，以提升兩間公司巴士服務的效率。他

查詢若巴士公司申請開辦其中一條巴士路線，但與另一條的專線小巴路線行走的路線大為相似，運輸署是否會批准巴士公司開辦有關路線。

43. 黃敬祥太平紳士謂，過往運輸署會在會議前蒐集議員的意見，並會按有關意見與巴士公司商討。是次發展路線計劃，未有包括部分市民一直不滿意的路線；另外，有關的轉乘計劃亦甚為複雜，配套設施亦不足，故他亦認為運輸署及巴士公司有需要在聽取委員會意見後，相應修改有關計劃，然後再提交予委員會討論。

44. 柴文瀚先生建議將是次發展路線計劃分為兩部分討論，首先討論運輸政策，其後再討論各路線的細節。他並希望可盡快召開特別會議再次討論經修訂的路線發展計劃。

45. 朱慶虹先生亦認為是次會議主要收集委員會的意見，運輸署應再按有關意見作出修改，並於特別會議中就修訂建議再作討論。

46. 張寶琪先生回應稱，希望委員會先通過非爭議性的部分，如：提升服務等，使有關計劃可盡早落實。其他具爭議性的項目，運輸署會在蒐集各委員的意見後，作出修訂並再次諮詢委員會。

47. 主席謂，若委員認為部分計劃能使市民受惠，可先通過有關計劃。就其他有爭議的項目，委員會希望各政府部門及巴士公司在收集委員意見後，切實考慮有關意見並作出修訂及再次諮詢委員會。

#### 附件 IA 提升服務項目

48. 主席表示，為方便討論是次巴士路線發展計劃，會先就沒有附錄的建議作出討論。

#### 第 48 號線、第 260 號線及第 73 號線

49. 黃敬祥太平紳士查詢，將第 260 號線的總站遷往中環渡輪碼頭的原因。
50. 歐立成先生謂，現建議第 43X 號線改經薄扶林道，為配合有關計劃，巴士公司推出轉乘計劃，包括第 70 號線、第 75 號線、第 90 號線及第 97 號線。他建議乘搭第 48 號線的乘客亦可於黃竹坑，利用轉乘計劃轉乘第 70 號線、第 75 號線、第 90 號線及第 97 號線到達灣仔及金鐘一帶。
51. 高譚根先生謂，計劃中建議將行走第 73 號線的車輛數目由 7 輛增加至 8 輛，備註一欄提及須視乎乘客需求，以調配車輛改善班次。他查詢巴士公司是否已就乘客需求作出調查。
52. 張寶琪先生綜合回應稱：
- (a) 第 260 號線總站遷往中環渡輪碼頭，是為配合天星碼頭搬遷。有關調配是為方便遊客在乘搭渡輪後，轉乘第 260 號線到達赤柱；
  - (b) 運輸署會繼續與巴士公司商討有關第 48 號線的轉乘計劃；以及
  - (c) 巴士公司在提交建議時會一併提交乘客需求的評估，待建議實施前，運輸署會再作評估以期提供更適切的巴士服務。
53. 高譚根先生謂，若巴士公司已就乘客需求作出評估，已可落實有關建議，故無須在文件的備註一欄加上「視乎乘客需求，以調配車輛改善班次」。
54. 主席總結稱，委員會同意實施上述的提升服務項目。

#### 第 671 號線、第 170 號線及第 970 號線

55. 朱晉賢先生表示，在繁忙時段期間，第 671 號線的班次不足，尤其在中途站，如利東邨站的乘客，只能取得企位，故他認為巴士公司有必要盡快增加第 671 號線的車輛。

56. 黃敬祥太平紳士表示，晚上時分，行走第 671 號線的班次較疏，故此他亦建議巴士公司盡快落實有關計劃。

57. 柴文瀚先生建議於稍後時間討論第 970 號線的計劃。

58. 主席總結稱，委員會同意第 671 及第 170 號線的提升服務項目，並希望有關方面可盡快實施有關項目。

### 第 7 號線

59. 卜坤乾先生擔心，若巴士公司建議將行走第 7 號線的雙層巴士改為單層巴士，巴士公司未能提供足夠的服務接載由中環至石排灣的乘客，故反對有關建議。

60. 馬月霞女士 MH謂，石排灣邨於 2006 年至 2007 年間完工，屆時，將有居民遷入，故此單層巴士服務未能配合屆時的乘客需求。

61. 朱慶虹先生表示，巴士公司以往在早上 10 時前，繁忙時段期間第 37B 號線會行經置富花園，在去年的巴士路線發展計劃，巴士公司改以第 37X 號線行經置富花園。他曾就上述巴士服務作出調查，發現在早上繁忙時間期間，有不少乘客須由置富花園到達西環，故此建議巴士公司安排第 7 號線於早上 8 時 30 分行經置富花園。

62. 張寶琪先生回應稱，由於市民對石排灣至中環的巴士服務需求較低，為善用資源，故巴士公司建議使用單層巴士代替雙層巴士行走該巴士路線。他表示運輸署會一直監察乘客需求而作出相應的調配。就第 7 號線於繁忙時間行走置富花園的建議，運輸署會與巴士公司再作商討及評估實際的乘客需求，然後再作決定。

63. 苗華振先生謂，巴士行經石排灣一帶的斜路時有所困難，尤其是在雨天。他建議路政署在石排灣邨落成前改善有關路段，方便巴士行經該路段。

他認同若因乘客量不足，第 7 號線的巴士服務由雙層巴士改為單層巴士提供服務。在石排灣邨落成後，巴士公司則必須按實際的乘客需求而作出相應的調配。

64. 主席總結稱，委員會希望運輸署與巴士公司在考慮委員會意見後，修訂上述建議。

65. 張寶琪先生澄清謂，運輸署會一直監察乘客的實際需求，並作出相應調配。就提供特別班次行經置富花園的建議，運輸署須與巴士公司再作商討才可決定。他建議首先落實將第 7 號線的巴士改由單層巴士行走，以更有效地運用資源。

66. 朱慶虹先生認同，首先落實由單層巴士替代雙層巴士行走第 7 號線。

67. 主席總結稱，委員會同意由單層巴士替代雙層巴士行走第 7 號線，並待運輸署在與巴士公司就提供特別班次途經置富花園的建議作出商討後，再提交建議予委員會考慮。

## 第 9 號線

68. 主席表示，石澳鶴咀村居民互助會表示反對第 9 號線不駛入鶴咀道，認為將嚴重影響市民的日常生活，並希望區議會會為市民爭取保留鶴咀村道口的巴士站。另外，石澳鶴咀村居民互助會亦遞交 177 個簽名予本委員會反對上述建議。

69. 陳李佩英女士稱，第 9 號線是進出鶴咀村的公共交通工具，鶴咀村居民主要依賴第 9 號線進出鶴咀村。若第 9 號線不再駛入鶴咀道，市民的日常生活將嚴重受到影響。另外，她亦呈交鶴咀村居民多個簽名反對有關建議，並爭取增加第 9 號線的班次。

70. 柴文瀚先生表示，按文件所示若實施第 9 號線不經鶴咀道，第 9 號線的車輛維持 4 輛，班次亦維持 15 分鐘一班。他查詢實施有關建議的目的及原

因。他亦認同陳李佩英女士的意見，認為鶴咀村的居民倚重第 9 號線進出鶴咀道，若路線不經鶴咀道，將嚴重影響市民及遊客，故反對有關建議。

71. 高錦祥先生 MH 表示，第 9 號線行經鶴咀村只需數分鐘車程，因此第 9 號線不經鶴咀道，未見對巴士公司調配車輛上有何影響。他極力反對第 9 號線不經鶴咀道的建議。

72. 馬月霞女士 MH 表示更改第 9 號線未有實際成效，卻會嚴重影響市民的生活。她認為鶴咀村的居民數目不多，但巴士公司作為服務公司，須為市民提供服務，故她極力反對第 9 號線不經鶴咀道的建議。

73. 黃文傑先生 MH 表示，在區議會極力爭取下第 9 號線才行經鶴咀道，因此他希望巴士公司可維持現有服務。若取消現有服務，鶴咀村居民的生活將嚴重受到影響。

74. 主席 謂，委員會認為第 9 號線不經鶴咀道的建議，將影響鶴咀村居民的日常生活，故反對實施上述建議。

75. 陳燕玲女士 表示，新巴曾就有關建議作出詳細調查。調查顯示，每日乘搭第 9 號線在鶴咀道上落車的市民只有 30 多名，乘客主要集中在早上繁忙時間乘搭第 9 號線，故此第 9 號線會仍然維持在每日上午 9 時至上午 10 時途經鶴咀道。另外，乘搭第 9 號線的乘客主要目的地為石澳，雖然第 9 號線不經鶴咀道只可節省 1 至 2 分鐘的行車時間，但對於遊客而言，縮短車程可吸引更多遊客蒞臨南區，間接推動南區的旅遊發展。新巴亦計劃在鶴咀道口增設一上落客站，方便有需要的市民在必要時於該站上落。

76. 黃文傑先生 MH 謂，部分遊客或會乘搭第 9 號線到達鶴咀遊覽。若實施此建議，遊客亦會選擇另一旅遊點，影響鶴咀村以小本經營的店舖生計。

77. 馬月霞女士 MH 表示，雖然受影響的人數並不多，但若巴士公司只於早上 9 時至 10 時提供服務，會對鶴咀村市民造成嚴重不便。另外，有關建議的實際效益亦有限。故此，她強烈反對實施上述建議。



78. 陳李佩英女士謂，若鶴咀村居民未受有關建議影響，村民並不會激烈反對實施有關建議。鶴咀村居民主要倚重第 9 號線進出鶴咀，實施有關計劃，將嚴重影響村民的生活。反觀遊客乘搭第 9 號線期間，可沿途欣賞風景，實施計劃只可縮短數分鐘車程，遊客的得益並不大。

79. 苗華振先生謂，多年前區議會替鶴咀村居民爭取第 9 號線途經鶴咀道。他認為站在人道立場，巴士公司應維持現有服務。

80. 黃志毅先生查詢，若實施有關計劃，運輸署會否提供其他替代服務，如專線小巴服務等。

81. 陳理誠先生謂，據新巴表示早上受影響的乘客若有 30 多人。他查詢，上述受影響人士，可以如何回程，該等人士是否須利用私家車回到鶴咀村。他質疑巴士公司所提供的資料未能反映實際狀況。

82. 馬偉光先生反對取消第 9 號線不經鶴咀道的建議，並要求巴士公司於鶴咀道巴士站增設避雨亭。

83. 主席總結稱，委員會一致反對取消第 9 號線不經鶴咀道。

#### 第 M47 號線

84. 高譚根先生謂，他多次乘搭第 M47 號線，並發現乘客量有限。他查詢巴士公司建議將行走上述路線的車輛由雙層巴士更改為單層巴士的原因。

85. 柴文瀚先生查詢，行走該條路線的車輛數目由 11 輛減至 9 輛的原因。他表示由於上述路線較長，途經中環及金鐘等繁忙地段，故此較容易出現脫班的情況。其議員辦事處亦曾多次收到市民投訴有關的脫班情況，他擔心若將行走該路段的車輛由 11 輛減至 9 輛，脫班情況將更趨嚴重。

86. 陳理誠先生謂，不少市民需由域多利道乘搭公共交通工具至灣仔區，故他建議巴士公司將第 M47 號線延長至灣仔會議展覽中心或灣仔碼頭，另外，他亦不同意削減此路線的班次。

87. 柴文瀚先生表示，據了解碧瑤灣市民主要乘搭此路線進出中環。另外，雖然華富邨的市民可選乘其他交通工具前往中環，但由於由華富邨前往西環的交通工具不多，華富邨現仍有不少市民選乘此路線前往西環。

88. 鍾澤文先生表示，由於市民可選乘其他公共交通工具抵達中環，故第 M47 號線除繁忙時間外，餘下的時間乘客量並不足夠，故此巴士公司建議削減班次，以改善其載客率。為此，巴士公司亦建議改用雙層巴士行走該線以疏導乘客。

89. 高譚根先生反對改由雙層巴士行走第 M47 號線。另外，他亦謂若將每 12 分鐘一班增長至 15 分鐘一班，市民的候車時間亦相對增長，但域多利道一帶的巴士站暫未設有上蓋，乘客因而或會日曬雨淋的況下候車，故此他反對削減第 M47 號線的班次。

90. 主席總結稱，委員會反對改用雙層巴士行走第 M47 號線及削減第 M47 號線的班次。

### 第 95B 號線

91. 林玉珍女士表示，雖然乘搭第 95B 號線的乘客不多，但現時 20 分鐘一班的安排，乘客候車時間已略長，若再增至每 30 分鐘一班，那等同建議乘客轉乘其他車輛。

92. 羅錦洪先生同意林玉珍女士的意見。他謂現時選乘第 95B 號線的乘客以學生為主，若削減班次，學生或會因而遲到。另外，他指出第 95B 號線巴士經常停泊於海怡半島巴士站阻塞交通，他曾就有關情況多次向運輸署及巴士公司反應，但有關方面未有回應，他希望有關方面改善上述情況。

93. 林啓暉先生支持林玉珍女士及羅錦洪先生的意見，反對削減第 95B 號線的班次。

94. 主席請有關方面考慮各委員意見。

95. 林玉珍女士查詢，若第 95B 號線維持現有班次，巴士公司會否繼續增設新巴第 78 及第 595 號線的巴士轉乘優惠計劃。

96. 主席請有關方面一併考慮有關意見。

#### 第 M590 號線

97. 柴文瀚先生查詢上述路線是否以循環線運作，或是以定點總站的模式運作。

98. 曾啓亮先生回應謂，待上述路線總站遷往香港站公共運輸交匯處後，會以定點總站的形式運作。

99. 主席總結謂，委員會同意第 M590 號線總站遷往香港站公共運輸交匯處。

#### 新巴第 63 及 65 號線合併計劃(附錄一)

100. 黃文傑先生 MH表示，他所經營的專線小巴公司其中一條小巴專線與新巴第 63 及 65 號線有間接競爭，故此申報利益。

101. 主席表示，委員會同意黃文傑先生 MH 在討論此項目期間列席會議，不得發言。

102. 主席謂，香港仔專線小巴有限公司來信表示，對新巴第 63/65 號線合併及城巴第 73 號線來回程改經馬坑邨建議表示強烈不滿。

103. 張寶琪先生簡介文件附錄一。新巴第 63 號線提供星期一至六來往赤柱及北角經大坑的巴士服務。由於路線迂迴，此路線的乘客量並不理想。新巴第 65 號線只在星期日及公眾假期提供來往北角碼頭與赤柱市集經香港仔隧道的服務。由於乘客量偏低加上兩條路線的服務範圍甚為相似，巴士資源除了未能充分使用，亦不必要地增加了繁忙路段的交通負荷。為減少對乘客和旅遊人士造成混淆及進一步改善怡和街的交通情況，巴士公司及運輸署遂建議合併兩條路線。為配合第 63 及 65 號線重整計劃，新巴將增設第 65 號路線轉駁第 38 號及 42 號線的巴士轉乘計劃，為來往南區的乘客提供更多轉乘優惠。城巴也會推出以第 41A 號線轉駁第 6 號線的巴士轉乘計劃，為大坑道、黃泥涌峽道及淺水灣道受影響的乘客提供轉乘優惠。另外，為方便學童上學，新巴亦會在學校上課日加設四班特別班次，行經淺水灣道及大坑道。

104. 黃敬祥太平紳士表示，上述建議已於 2003 年中旬討論，並已反對實施有關建議。他查詢是次建議是否已有所改善。

105. 曾啓亮先生回應稱，新巴根據去年委員會的意見，已相應作出修訂。在去年提交的合併計劃，新巴建議第 65 號線取代第 63 號線的服務，並擴展至每日服務。而是次合併計劃的建議路線，則將第 65 號線原有路線作出修改，以避免行經銅鑼灣區的路段。另外，委員會較早前亦十分關注大坑道一帶學童上學的安排，故新巴亦特別在學校上課日加設四班特別班次，行經淺水灣道及大坑道，以接載學童上學。

106. 黃敬祥太平紳士查詢，合併第 63 號及 65 號線計劃的目的。他認為巴士服務主要為服務市民，至於推動經濟方面乃其中一項較次要的目的，故此，他認為有關的重整計劃應先照顧受影響的市民。

107. 陳李佩英女士表示，本土經濟的發展主要依賴居民的推動，遊客對推動本土經濟發展十分有限，故她認為新巴首要應照顧當區區民的利益。她亦擔心實施合併計劃後，會影響該帶學童上學。雖然學童可利用轉乘計劃，轉乘其他的巴士路線上學，但一般學童均須攜帶大量上課用品，故若學童須中途轉乘其他車輛上學，在轉乘途中，或須花數十分鐘候車，對學童構成一定壓力。基於上述原因，她反對實施上述合併計劃。

108. 馬月霞女士 MH 謂，委員會於去年已反對上述建議。她表示若巴士公司堅持合併上述路線，有關路線必須行經大坑道，以接載學生。她謂現時學生須攜帶大量的上學用品，若須在中途轉乘其他的車輛，將對學生造成不便。她重申若須實施有關計劃，巴士路線須行經南風道及大坑道。

109. 柴文瀚先生 表示，現時第 63 號線提供星期一至六的服務，而第 65 號線則只提供星期日及公眾假期的服務。兩條巴士路線的服務時間不一，故不會出現路線重疊的情況。巴士公司建議在實施合併計劃後，推出第 41A 及第 6 號線的轉乘計劃。他謂第 41A 號線的班次已較其他路線的班次為疏，市民屆時或需等候長時間才可轉乘第 41A 號線。市民在轉乘期間，亦難以預計候車時間，故此，市民或未能受惠於上述計劃。

110. 朱晉賢先生 謂，經去年的討論後，巴士公司只稍作修改建議，在學校上課日加設四班特別班次，行經淺水灣道及大坑道。他認為有關改善有限，並認為委員會不應接受有關建議。

111. 林啓暉先生 稱，上屆委員會已反對有關合併建議，他認為本屆委員會應尊重有關決議。他希望運輸署在考慮整體的公共交通運輸系統時，可照顧各方面的利益。他認為巴士公司作為牟利機構，當然希望可以在營運中取得最大的利益，故只會漠視居民的利益。因此，巴士公司亦往往只會構思收益最多的路線，並進一步壟斷市場。他認為現時香港有不同的公共交通工具可彌補巴士服務的不足，故此運輸署應就整體的公共交通運輸系統作出檢討，平衡各方面的利益，維持公共交通機構在合理的價錢下提供合理的服務。

112. 石國強先生 支持林啓暉先生的意見。他認為若現時已有一條相類似的專線小巴，即有關路線已重疊，故沒有必要增加一條巴士路線提供類同的服務。

113. 主席 總結稱，委員會反對有關合併建議。鑑於巴士公司及運輸署未能理解當區市民的訴求，他建議運輸署在提交建議前，先諮詢當區居民的意見，並作出相應修改，然後才把建議提交委員會考慮。

## 重整新巴第 315、374 及 399 號線

114. 張寶琪先生簡介文件中附錄二：

- (a) 第 315 號假日線，由山頂至華富（南）途經海洋公園，只在星期日及公眾假期提供服務。第 374 及 399 號線則分別由華貴邨至淺水灣及由海怡半島至赤柱市場，為泳季假日線，只在每年 6 月至 9 月星期日及公眾假期提供服務，途經黃竹坑道及香島道。當中行車路線與其他南區路線如城巴第 73 號線分別在不同的路段重疊。由於載客量偏低和路線重複，巴士資源未能被充份使用。因此，巴士公司及運輸署均認為有改善的空間；故建議一條直接的巴士路線連接香港三個主要旅遊點（山頂、海洋公園及赤柱），以方便外地旅客及本地遊的市民，和推廣旅遊業。
- (b) 為配合第 315、374 及 399 號線的重整，新巴第 78 和 M590 號線將會在假日繞經海洋公園，及增設第 315 號線與 78 和 M590 號線及城巴第 73 號線與新巴第 78 及第 M590 號線、城巴第 97A 號線八達通折扣轉乘優惠。

115. 羅錦洪先生謂，有不少市民於假日乘搭第 399 號線由海怡半島到赤柱市場；若實施有關建議，相信會影響不少市民，故他初步反對有關建議。他稱由於較早前才收到有關建議，故未有足夠時間諮詢海怡半島的居民，他會於稍後時間作出諮詢，並把有關意見轉交委員會考慮。

116. 黃敬祥太平紳士表示，現建議的第 315 號線是一龐大的旅遊路線，他詢問有關方面是否曾考慮增設此路線對沿路的專線及非專線小巴營運的影響。他謂合併有關路線，相等於放棄提供第 374 及 399 號線的服務。鴨脷洲分區委員會曾要求巴士公司提供第 399 號線全日服務。他謂文件提及第 314 及第 399 號線乘客量不足，故建議重整路線。在路線重整後，市民可乘搭新巴第 590 號線轉乘新巴第 315 號線（海怡至赤柱），以及由城巴第 73 號線轉乘新巴第 M590 號線（赤柱至海怡）。他查詢第 73 號線沿途的乘客數量。他重申第 399 號線除服務海怡半島外，亦服務鴨脷洲區其他市民，故他認為有關路線應有足夠的乘客量，並要求保留第 399 號線。

117. 歐立成先生謂不少市民均喜歡於早上到山頂遊覽，故建議將第 315 號線的服務時間提前至早上 8 時。

118. 林玉珍女士反對取消第 399 號線，並要求巴士公司於平日提供第 399 號線的服務。朱晉賢先生亦持相同意見。

119. 陳李佩英女士建議有關方面將第 315 號線服務延至懲教署博物館，以方便遊客。

120. 楊小璧女士表示，曾就是項重整計劃諮詢華貴邨的居民，居民對第 374 號線的改動，並未有特別意見。

121. 黃志毅先生認為第 399 號線的乘客量偏低，主要由於巴士公司未有安排足夠宣傳。他要求保留第 399 號線，亦建議加強第 399 號線的宣傳工作，以吸引更多的乘客。

122. 曾啓亮先生回應稱，第 315 號線的載客量一直偏低，平均每日的乘客量約只有 300 人，每班車的平均載客量則為 20 至 30 人。有見及此，巴士公司建議重整第 315 號路線，提供一條直接巴士路線連接香港的三個主要旅遊點（山頂、海洋公園及赤柱），以吸引遊客蒞臨南區，和推動旅遊業及本土經濟。另外，在取消第 374 及 399 號線後，乘客仍可以透過轉乘計劃，以較低的車資由華貴邨到達淺水灣或由海怡半島到達赤柱。

123. 黃敬祥太平紳士建議巴士公司考慮第 315 號線提供由海洋公園至山頂的服務，而第 73 號線則提供由華富邨至赤柱，途經海洋公園的服務。市民可透過轉乘計劃，乘搭第 315 號線由山頂至海洋公園轉乘第 73 號線到達赤柱，而華富邨的居民亦可透過轉乘計劃由海洋公園到山頂。

124. 主席總結稱，委員會對有關重整計劃有所保留，並請運輸署及巴士公司就委員會的意見作出研究及相應修訂。

#### 城巴及新巴赤柱及馬坑區路線

125. 張寶琪先生簡介文件中的附錄 3。他謂為提升赤柱和馬坑區的巴士服務，精簡繁多的路線編號和類別，及集中資源以加密主幹路線班次以應付需

求，故建議將城巴及新巴來往中環及赤柱／馬坑的巴士線重整，以提高其運作效率和改善巴士路線網絡。他表示路線重整包括下列各項：

路線	目的地	重整項目
6X	中環（交易廣場）－赤柱監獄	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 全日改經馬坑及春坎角，並延長服務時間；</li> <li>－ 繁忙時段班次由 30 分鐘加密至 12 分鐘；</li> <li>－ 非繁忙時段班次由 30 分鐘加密至 15 分鐘；以及</li> <li>－ 替代因取消第 262 號線及第 64 號線的乘客需求，並提供馬坑經香港仔隧道往中環的快速服務。</li> </ul>
6A	中環（交易廣場）－赤柱炮台	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 由星期一至日全日服務改為星期一至六繁忙時段繁忙方向服務；</li> <li>－ 繁忙時段班次由原有 30 分鐘加密至 20 分鐘；以及</li> <li>－ 在非繁忙時段服務由加密班次的第 6X 線替代，並配合與第 14 號線（西灣河至赤柱炮台閘口）的八達通折扣轉乘來往赤柱炮台閘口。</li> </ul>
64	中環（交易廣場）－馬坑邨	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 取消路線，原有服務由第 66 號線及改道後的第 6X 號線替代。</li> </ul>
262	中環（交易廣場）－馬坑邨	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 取消路線，原有服務由改道及加密班次後的第 6X 號線替代。</li> </ul>
61	中環（交易廣場）－淺水灣／馬坑	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 取消來往中環和馬坑的特別班次，原有服務由第 6 號線增加行經馬坑的特別班次及第 66 號線替代；以及</li> <li>－ 星期六、星期日及公眾假期來往中環至淺水灣的服務維持不變。</li> </ul>

#### 其他相關建議

路線	目的地	重整項目
6	中環（交易廣場）－	<ul style="list-style-type: none"> <li>－ 提早及增加晚上改經馬坑及春坎角</li> </ul>



	赤柱監獄	<p>的特別班次，以代替第 61 號線；</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 在途經馬坑的特別班次加設來往馬坑和中環的八達通雙向分段收費，以代替第 61 號線的分段收費；以及</li> <li>— 更改行車班次，並與第 66 號線的班次互相協調，為淺水灣道及黃泥涌峽道的居民，提供較頻密及穩定的巴士服務往返中環。</li> </ul>
66	中環（交易廣場）－馬坑	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 加密行車班次，並與第 6 號線的班次互相協調。</li> </ul>

為配合第 6A 號線改為繁忙時段服務的建議，新巴第 14 號線（西灣河至赤柱炮台閘口）將增設與第 6 及 6X 號線之間的八達通折扣轉乘安排。

126. 柴文瀚先生謂，民主黨南區議員聯合辦事處於較早前曾就上述計劃作出諮詢，部分馬坑邨的居民大致贊成上述計劃。而赤柱村的居民則反對此計劃，但由於第 6X 號線與第 6 及 260 號線重疊，若實施此重整計劃，赤柱村的居民仍可乘搭第 6 及 260 號線到達中環區。他查詢在實施計劃後，第 14 號線在赤柱炮台出發的班次會否與現時第 6A 號線的班次一樣，以減低對乘客的影響。

127. 陳李佩英女士查詢巴士公司建議取消第 61 號線特別班次的原因。

128. 馬偉光先生表示，第 6A、6X 及 6 號線現時的總站為交易廣場，有不少市民乘搭飛翔船往返中國大陸，故他建議延長其中一條路線的總站至信德中心，方便市民往返內地。

129. 吳義君先生回應稱，現時第 14 號線為 20 分鐘一班，而第 6A 號線到赤柱炮台閘口為 30 分鐘一班。在實施重整計劃後，市民可透過轉乘計劃，乘搭第 14 號線轉乘第 6 及 6X 號線，而第 6 及 6X 號線為 15 分鐘一班。在協調下，由赤柱村至中環的路段，乘客平均只須候車 7.5 分鐘便可乘搭第 6 及 6X 號線。若赤柱村居民在赤柱炮台閘口未能即時乘搭第 14 號線，須候車 20 分鐘，在到達東頭灣道再轉乘第 6 或 6X 號線，總候車時間只須 27.5 分鐘，仍較現時第 6A 號線每 30 分鐘一班的時間為短。

130. 陳李佩英女士支持馬偉光先生的意見。

131. 吳義君先生續回應稱，現時第 61 號線的特別班次主要在黃昏後提供由中環至馬坑的服務，由於與第 66 號線的服務重疊，未能有效運用資源，實施重整計劃後，將由第 6 號線的特別班次替代有關服務，以提高其運作效率。另外，有關第 6A 號、6 號或 6X 號線總站延長至交易廣場的建議，他回應謂由於港澳碼頭的空間有限，故此巴士公司須作詳細研究，再作安排。

132. 主席總結稱，委員會原則上同意上述重整計劃，並希望有關方面考慮延長第 6A 號、6 號或 6X 號路線至信德中心。

### 重整城巴第 77 及 99 號線

133. 張寶琪先生簡介上計劃。為改善第 77 及 99 號線的營運效率，及令港島東區及南區的乘客能利用更直接及快捷的巴士線相互來往，故此，建議重整第 77 及 99 號線的路線。他表示路線重整建議包括：

- (a) 第 77 號線往筲箕灣方向由天后起改行東區走廊至鰂魚涌，不經炮台山至北角一段的英皇道；並且提供與第 38、42 及 99 號線之間的八達通折扣轉乘安排；
- (b) 第 99 號路線來往海怡半島均不經鯉景灣及耀東邨；提早星期日及公眾假期的服務時間，以方便乘客；以及提供與第 2A、2M 及 77 號線之間的八達通折扣轉乘安排；以及
- (c) 城巴及新巴將就上述安排提供八達通折扣轉乘計劃。

134. 柴文瀚先生表示，民主黨南區議員聯合辦事處於本年 2 月 22 日上午 7 時 48 分至 9 時 05 分期間，曾就上述建議進行調查，調查了 8 班乘搭由田灣開出的第 77 號線乘客，共訪問了 72 名乘客。據調查結果顯示，在 72 名乘客中，有 23 名乘客會於北角至炮台山下車，即約為三分之一的乘客，將受此計劃影響。按運輸署的資料顯示，受惠人士約為 53%，即約有 47% 或以下的乘客或會因實施此計劃而受到影響，故他認為有關方面須重新研究實施此計劃的需要。

135. 苗華振先生認為，第 77 號線已運作一段時間，乘客量亦相當足夠，他稱巴士公司未有足夠理據推行重整計劃。他稱因為有不少田灣居民須乘搭第 77 號線於炮台山至北角一帶上下車，故此有關重整計劃將影響不少乘客。他反對上述重整計劃，並建議巴士公司增加班次以改善脫班情況。

136. 羅錦洪先生表示，未有足夠時間諮詢市民。他原則上同意重整第 99 號線的建議。他續查詢，巴士公司在削減 1 班車輛行走該線後，巴士班次是否仍可維持 12 分鐘一班，而巴士公司在訂定班次時亦是否已考慮交通擠塞的情況。另外，他亦認為第 99 號線出現脫班情況，故此，希望巴士公司密切監察有關班次，以確保提供準時的巴士服務。

137. 黃敬祥太平紳士表示，早年前的第 99 號線並不經耀東邨，但由於當時利東邨部分的擠迫戶須遷往耀東邨，故此，將路線延至耀東邨，以方便居民維持原有的社區網絡。他謂，不少乘搭第 99 號線的乘客的目的地為位於鰂魚涌的香港殯儀館，他認為第 99 號線現時路線過長，故此可考慮縮短路線以符合成本效益。

138. 林啓暉先生認同將過長的巴士路線縮短，以減少脫班的情況。他建議先作調查，了解實際乘搭第 99 號線到達耀東邨的乘客數目，再作討論。

139. 柴文瀚先生不反對重整第 99 號線不經耀東邨的建議。

140. 黃志毅先生表示對上述重整計劃並無意見。他曾就第 99 號線的服務作出調查，乘客普遍認為此路線班次不足及出現脫班情況，故希望巴士公司可相應作出改善。

141. 朱晉賢先生接受此重整計劃；為改善服務，他建議巴士公司維持現有行走該路線的車輛數目，減少脫班情況。

142. 林玉珍女士表示不反對第 99 號線的重整計劃，並希望巴士公司改善脫班情況。

143. 吳義君先生補充說，由於第 77 及 99 號線在行走東區的路段有重疊情況，故建議重整路線。他謂，巴士公司建議揀選第 77 號線行走東區走廊，乃由於田灣居民在乘搭第 77 號線抵達香港仔後，可轉乘第 38 號或 42 號線前往

北角方向。受影響的田灣居民每日為 126 人，只佔整體乘客的百分之二，而其餘受影響的南區居民，均可乘搭第 38 或 42 號線直達炮台山或北角，反觀，受惠的乘客卻為 3 000 多人。有見及此，巴士公司建議第 77 號線往筲箕灣方向由天后起改行東區走廊至鰂魚涌，不經炮台山至北角一段的英皇道。他表示，乘搭第 99 號線抵達耀東邨的乘客佔整體乘客 11%，受影響的乘客可在東區轉乘班次較密的第 2M 或 2A 號線。

144. 苗華振先生表示有見重整第 77 號線的計劃可縮短行車時間，他同意有關的重整計劃。另外，他建議巴士公司須加強轉乘計劃的宣傳，如安排在巴士站張貼轉乘計劃的宣傳海報。

145. 主席總結稱，委員會原則上同意上述計劃，並希望有關方面考慮各委員的意見，以及改善上述路線的脫班情況。

#### 重整新巴第 4、43X、46X 及 M49 號線

146. 張寶琪先生簡介文件中的附錄 5。他表示為改善港島繁忙路段的交通、環境及提高巴士的運作效率，故建議將新巴第 4、43X、46X 及 M49 號線重整。路線重整包括下列各項：

路線	目的地	重整項目
4	華富(南) — 中環(渡輪碼頭)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 改為循環線，不經中環渡輪碼頭、中環機鐵站及交易廣場；</li> <li>— 全程車費由 6.1 元減至 5 元；</li> <li>— 調整繁忙時段班次由 9 分鐘改為 15 分鐘；非繁忙時段班次由 10 至 14 分鐘改為 15 分鐘；以及</li> <li>— 提供與第 46X 號線之間的八達通折扣轉乘優惠。</li> </ul>
43X	華貴邨 — 金鐘(東)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 改經薄扶林道、士美非路(視乎試路結果)、林士街天橋；</li> <li>— 調整繁忙時段班次由 15 分鐘改為 20 分鐘；非繁忙時段班次由 20 至 30 分鐘改為 20 分鐘；以及</li> <li>— 提供與 46X 號線之間的八達通折扣</li> </ul>

		轉乘優惠。
46X	田灣邨 — 灣仔碼頭 (循環線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 不停華貴邨及華富邨；</li> <li>— 往灣仔方向改行林士街天橋；</li> <li>— 調整繁忙時段班次由 10 分鐘改為 15 分鐘；非繁忙時段班次由 18 分鐘改為 20 分鐘；以及</li> <li>— 提供與 4 及 43X 號線之間的八達通折扣轉乘優惠。</li> </ul>
M49	數碼港 — 中環(香港機鐵站)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 改路經華富邨，以配合 4 號線的班次及路線重整；以及</li> <li>— 非繁忙時段班次由 20 分鐘改為 15 分鐘。</li> </ul>

147. 楊小璧女士對上述重整計劃表示失望。她亦稱華貴邨居民對上述建議表示不滿；實施上述建議後，將沒有巴士路線由華貴邨直達灣仔或中環。去年開始，她曾就第 43X 號及第 46X 號線作出意見調查，並將有關意見轉交予巴士公司。可是，巴士公司不但未能改善有關服務，反而取消第 46X 號線行經華貴邨的服務，並且更大幅更改第 43X 號線的現有路線。據調查顯示，第 43X 號線的大部分乘客主要目的地為灣仔區，原有第 43X 號線行經香港仔隧道，雖然香港仔隧道間歇出現塞車的情況，但路程明顯較建議的第 43X 號線為短。另外，建議中第 43X 號線只能抵達金鐘，亦不符合乘客的需求。她亦曾建議巴士公司將第 43X 號線總站遷移至華富邨，以吸納更多乘客。她謂由於現時未有提供快線服務由華貴 直達灣仔，華貴邨居民唯有選乘較迂迴的第 40 及 40M 號線。她認為第 40 及 40M 號線重疊情況較為嚴重，故建議將第 43 號線總站設於華富邨，及縮減第 40 及 40M 號線的班次。她續謂，據調查顯示，乘搭第 46X 號線的主要乘客為華貴邨居民，因此，她擔心若第 46X 號線將來不經華貴邨，會導致乘客量不足，最終亦只有取消該路線。她稱上述路線在過去幾年曾多次作出重整，市民在別無他選的情況下，已適應有關調動。她認為雖然第 43X 號線的營運效率未如理想，但有關方面可考慮其他方案以改善情況。而第 46X 號線現時的乘客量已達百分之七十以上，情況尚可接受。而第 46X 號線主要乘客的目的地為中環，故建議有關方面縮短其路線，以更有效地運用資源。最後，她表示收到 500 多名市民的簽名，反對第 43X 號及第 46X 號線的重整計劃。

148. 柴文瀚先生支持楊小璧女士的意見。他表示民主黨南區議員辦事處曾

於 2003 年 6 月 24 日的早上繁忙時間作出調查，發現在華貴邨乘搭第 46X 號線到達中環的乘客及上環的乘客，分別為 62 名及 15 名。而在華貴邨乘搭第 43X 號線抵達灣仔的乘客及上環的乘客，分別為 36 名及 13 名。另外，亦曾在 2004 年 2 月 24 日早上 7 時 15 分至 9 時 15 分作出調查，調查顯示由華貴邨乘車前往灣仔的人數為 265 人，前往金鐘（即海富中心或金鐘巴士總站）的人數則為 199 人。在 2003 年 6 月的調查亦發現超過一半乘客贊成第 M49 號線行走華富及削減車資至港幣 5 元。他擔心重整第 4 號線後，候車時間由每 9 分鐘一班增長至每 15 分鐘一班，而單程行車時間則由 32 分鐘增長至 59 分鐘，故建議巴士公司考慮將第 4 號線與第 M49 號線重疊的行車路線取消。他續稱若可落實第 M49 號線的重整計劃，第 46X 號線不駛入華富邨的影響，相對較不駛入華貴邨的影響為少。他表示華富邨居民希望巴士公司可提供由華富至金鐘及中環一帶的服務。

149. 高譚根先生表示，薄扶林邨、置富花園及薄扶林花園居民一直爭取巴士公司提供巴士服務直達西環，故此，他對第 43X 號線改經薄扶林道的建議表示高興。在建議中，第 43X 號線在繁忙時間及非繁忙時間均是每 20 分鐘一班，他查詢巴士公司所提供的服務在繁忙時間及非繁忙時間的分別。另外，他表示士美菲路路面較斜，若第 43X 號線改經此路段，有關方面應為該路段加鋪防滑鋼砂，以保障乘客安全。

150. 苗華振先生表示田灣居民一直希望巴士公司可提供一較快捷的巴士路線直達灣仔，現時第 46X 號線路線迂迴引致乘客量偏低，因此，若第 46X 號線不再行經華貴邨，他相信會有較多的田灣居民選乘此路線。另外，他亦認為華貴邨設有較完善的巴士總站，及較多的巴士路線供市民選擇，反觀，田灣邨的巴士站設備未盡完善而且可選擇的巴士路線亦有限。他亦提及到行走田灣區的巴士較為殘舊，並希望有關方面可更換該等車輛。

151. 歐立成先生稱，早上繁忙時間有不少市民在華富邨乘搭第 4 號線到達中環。根據建議，第 4 號線在繁忙時間班次將由每 9 分鐘一班改為 15 分鐘，乘客候車時間相應增加。另外，根據巴士公司建議，實施計劃後，第 4 號線可轉乘每 20 分鐘一班的第 46X 號線，因此乘客總候車時間或會超過半小時。故為配合有關計劃，他建議巴士公司增加第 M49 號線轉乘第 7 及 71 號線優惠，供市民選擇。另外，建議提及在實施第 43X 號線改經薄扶林道後，巴士

公司將提供第 78 號線轉乘第 70、75、90 及 97 號線來往田灣至金鐘。他建議巴士公司考慮增加第 48 號線與第 70、75、90 及 97 號線的轉乘計劃。

152. 主席稱，由於委員會未有一致意見，他建議巴士公司考慮委員會意見，並希望巴士公司可提出雙贏方案。

153. 柴文瀚先生認為，大部分委員對重整第 4 及 M49 號線的計劃，未有特別意見。他認為較具爭議性的部分為第 43X 及 46X 號線，他建議巴士公司首先落實第 4 及 M49 號線的重整計劃。

154. 曾啓亮先生回應稱，新巴會在考慮委員會意見後與運輸署商討。他表示巴士公司以配套形式提交重整計劃，在實施重整計劃時，須重新調配有關資源，故巴士公司難以只實施重整計劃的某部分項目。因此，他希望各委員在考慮重整計劃時可一併考慮以上整套計劃。

#### 重整新巴第 91 及 94 路線

155. 張寶琪先生簡介文件中的附錄 6。他表示新巴第 91 號線〈鴨脷洲邨至中環(中環渡輪碼頭)〉與第 94 號線〈利東邨至中環(中環渡輪碼頭)〉的行車路線大部分重疊，巴士資源未能充分被使用，亦在繁忙路段構成不必要的交通負荷，因此巴士公司及運輸署均認為有改善的空間。他謂路線重整包括下列各項建議：

路線	目的地	重整項目
91	鴨脷洲邨/海怡半島— 中環(中環渡輪碼頭)	- 配合第 94 號線取消，來回程改道行經利東邨 - 全程車費由\$6.5 調低至\$5.3；及 - 增設與新巴第 M49 號線往中環方向的八達通折扣轉乘。
94	利東邨—中環 (中環渡輪碼頭)	- 路線取消，由第 91 號線取代； 及 - 平日早上由利東邨開出經山道

	天橋的特別班次將會保留。
--	--------------

為配合本計劃的實施，第 91 號線的服務在來回方向均會改經利東邨，行車時間將會延長，但服務時間及班次將維持不變。全程收費將會減至\$5.3；此外，巴士公司亦建議增設一個新的巴士轉乘計劃以提供特快的巴士服務由鴨脷洲往中環，乘客可乘搭往中環方向的第 91 號線在薄扶林道轉乘往中環方向的新巴第 M49 號線(數碼港—中環機鐵站)。

156. 黃志毅先生表示，第 94 號線已服務 17 年多。市民一直沿用此路線，他認為若巴士公司取消此路線，必須提高替代路線的服務。他認為巴士公司方面在提出此重整計劃時，沒有誠意改善服務。他舉例在重整第 94 號線後，該路線在繁忙時段的班次由原有的每 10 分鐘一班增加為每 20 分鐘一班，而在非繁忙時段的班次則由每 10 至 20 分鐘一班改為沒有服務提供。在整項重整計劃中，唯一的可取之處是第 91 號線的車資由\$6.5 減至\$5.3，可惜第 94 號線的特別班次車資仍維持\$6.5。他於 2004 年 2 月下旬於利東邨巴士總站作問卷調查，根據調查顯示，37%的居民反對有關重整計劃，67%的居民會在有條件下支持此重整計劃，條件包括：

- (a) 他表示由於第 91 號線雖然途經利東邨，但屆時大部份的座位已滿，利東邨的乘客可能未能成功乘搭第 91 號線，故建議在早上 9 時前，第 94 號線維持於利東邨開出的服務，；
- (b) 在繁忙時間增加班次，以疏導乘客；以及
- (c) 第 94 號線特別班次的車資由\$6.5 調低至\$5.3。

157. 黃敬祥太平紳士表示，若第 94 號線的特別班次車資調低至\$5.3，相信居民會支持有關重整計劃。他認為現時第 90B 及 91 號線有百分之八十的路線重疊，故質疑巴士公司為何不考慮重整上述路線。

158. 林玉珍女士稱，她於本年 2 月下旬至 3 月 1 日上午 10 時曾就上述重整計劃在鴨脷洲邨進行問卷調查，反對重整計劃的居民為 57%，贊成的居民為



24%，餘下的 19%則對有關計劃沒有意見。部分居民認為第 91 號線的車程增長 15 分鐘，而車資卻只下調至\$5.3，其成本效益偏低。在 57%反對居民中，有 25%的居民在有條件下會接受有關重整計劃，包括：

- (a) 第 91 號線在早上繁忙時間不繞經利東邨；以及
- (b) 巴士公司會在非繁忙時間增加班次。

(高譚根先生於下午 6 時 25 分離開會場)

159. 朱晉賢先生建議，早上繁忙時間，第 91 及第 94 號線維持現有路線。另外，他亦要求第 94 號線特別班次的車資應下調為\$5.3。他亦收到不少市民來電反對取消第 94 號線的建議，並認為以第 91 號線替代現有路線，較難預計巴士班次，故此，一般市民希望可維持現時的巴士服務。

160. 林啓暉先生認為，居民一般對重整計劃而削減車資建議應表示歡迎，可惜減車資的路線未有包括服務海怡半島居民的路線。他希望巴士公司可考慮削減行走海怡半島的路線票價。他反對第 91 號及 94 號線重整計劃，重整計劃後，第 91 號線須繞經利東邨，車程因而增加 15 分鐘，但車資卻只削減 \$1.2。他建議巴士公司考慮重整第 91 號及 90B 號線，在無須路線繞經利東邨下，仍可削減車資。

161. 羅錦洪先生同意林啓暉先生的意見。他質疑巴士公司重整上述計劃的動機並認為在重整第 91 號線後，鴨脷洲邨居民或會因為車程增加而選乘車資較高的第 90B 號線，巴士公司因而從中賺取更大利潤。他認同第 91 及 90B 號線路線重疊，故此巴士公司可考慮重整重疊的路線。

162. 主席請有關方面在聽取委員意見後，再提交修訂方案予委員會考慮。

重整城巴第 73、973 及 973P 號線

163. 張寶琪先生簡介文件的附錄 7。他表示為配合馬坑和春坎角區居民對區內巴士服務的需求，及改善尖沙咀來往海洋公園、黃竹坑及香港仔一帶的巴士服務和提升營運效率，故建議將城巴第 73、973 及 973P 號線重整。路線重整計劃包括下列建議：

路線	目的地	重整項目
73	赤柱監獄—華富(北)/數碼港	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 配合第 973 號線調整服務時間，全日改經馬坑/春坎角，及</li> <li>- 提供與第 6 號線之間的八達通折扣轉乘安排。</li> </ul>
973	赤柱—尖沙咀東	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 星期一至五改爲早上繁忙時段往尖沙咀東單向服務，其餘班次改爲 973P 號線，往返海洋公園和尖沙咀東；</li> <li>- 星期六、日及公眾假期維持全日服務，並調整服務時間；及</li> <li>- 配合第 973P 號線改爲全日服務的安排，在星期六和假日不再繞經海洋公園巴士總站；車費由 13 元減爲 10.6 元。</li> </ul>
973P	黃竹坑—尖沙咀東	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 由星期一至六早上繁忙時段單向服務改爲每天全日雙向服務；</li> <li>- 將在黃竹坑的總站由黃竹坑道香港仔運動場外遷至海洋公園；及</li> <li>- 提供與第 73 號線之間的八達通折扣轉乘安排。</li> </ul>

164. 陳李佩英女士表示，曾就取消星期一至五第 973 號線服務一計劃，諮詢當區居民，居民反對有關計劃。她謂多年前在眾多赤柱坊眾多次積極爭取下，才能成功爭取創辦此路線。她表示現時第 973 號線爲唯一一條由赤柱直達尖沙咀的路線，故此她強烈反對取消第 973 號線平日服務的建議。

165. 馬偉光先生支持陳李佩英女士的意見。他表示，第 973 號線展開服務時主要爲方便外國遊客由尖沙咀直達赤柱遊覽，推動旅遊業。雖然巴士公司提

供轉乘計劃替代第 973 號線平日服務，但他相信有關安排使遊客混淆，故他反對實施有關重整計劃。

166. 黃敬祥太平紳士謂，初期開辦第 973 號線是為接載遊客由尖沙咀至赤柱。他謂，經過幾年的服務，第 973 號線已由一條旅遊線變為本土線，不少赤柱居民早已習慣選乘第 973 號線到達尖沙咀。計劃中建議第 73 號線改經馬坑/春坎角，若實施計劃，赤柱峽道一帶便沒有由赤柱至數碼港的巴士服務。他謂馬坑邨落成初期，經市民極力爭取下，運輸署才開辦一專線小巴路線服務馬坑邨居民，有見專線小巴在馬坑邨可賺得利潤下，才重整巴士路線行經馬坑邨。他稱早前兩鐵合併，已影響巴士公司的營業額；現時兩巴屬同一集團後，卻制訂將影響專線小巴的營運的路線計劃。他質疑運輸署在制訂整體運輸網絡時，未能平衡各方利益。

167. 馬月霞女士 MH與黃敬祥太平紳士持相同意見。她表示現時第 973 號線的服務範圍除包括尖東一帶外，亦途經中港碼頭，不少南區市民在中港碼頭選乘第 973 號線到達南區。別外，她質疑第 73 號線改經馬坑一建議，初期居民爭取巴士行經馬坑，但巴士公司未有回應市民的訴求。到現時，巴士公司有見馬坑一帶的需求大增，才建議第 73 號線改經馬坑。若實施有關建議，未有巴士服務提供予赤柱峽道的居民，為此，她對該建議有所保留並謂，運輸署在考慮巴士路線計劃時，應照顧各方面的利益。

168. 柴文瀚先生謂，現時第 73 號線提供服務予赤柱峽道的居民，而專線小巴第 52 號線則為馬坑一帶的居民提供服務。他稱，市民已習慣專線小巴第 52 及 63 號線的轉乘安排，市民未有要求增加途經該區的巴士服務，故此，無須重整有關路線並影響赤柱峽道的居民。他謂若重整第 73 號線，巴士公司未能提供替代服務予市民選擇，因此反對實施有關建議。

169. 主席總結稱，委員會不支持上述建議，請巴士公司考慮各委員的意見並作出修訂。

### 重整新巴第 970 號線

170. 張寶琪先生簡介文件中附錄 8。為提高巴士的服務水平及運作效率，現建議將新巴第 970、970X 及 970P 號線重整，令連接香港仔、薄扶林、數碼港與九龍市區的巴士服務更完善。他表示路線重整包括下列各項建議：

路線	目的地	重整項目
970	香港仔—蘇屋	- 總站遷往數碼港；及 - 來回程不經置富花園。
970X	田灣—蘇屋	- 擴展為全日服務，總站伸延至香港仔；及 - 在繁忙時段繞經田灣，以維持現時由田灣開出的特別班次。
970P	數碼港—蘇屋	- 路線取消，由第 970 號線取代。

他謂第 970 及 970X 號線分別不經置富及華富，可使現有的大部分乘客以較短的行車時間前往目的地。此外，第 970X 號線更可提供一條特快巴士服務來往香港仔與九龍市區。

171. 柴文瀚先生表示原則上支持上述計劃。重整計劃實施後，第 970 號線單程行車時間為 60 分鐘，若以 22 部車輛行走該路線，應可維持每 6 分鐘一班，但根據文件，該路線只可維持 8 至 12 分鐘一班。而第 970X 號線單程行車時間為 50 分鐘，若以 10 部車輛行走該路線，該路線應可維持每 10 分鐘一班，但建議中該路線只可維持 12 至 15 分鐘一班。他查詢有關方面在班次上的安排是否合理。

172. 曾啓亮先生回應稱，除行車時間外，巴士公司亦須預留足夠時間讓司機休息，因此，就算單程行車時間為 60 分鐘，但每次單程行車時間亦會超過 60 分鐘。

173. 苗華振先生表示第 970 號線已運作多年。在田灣邨落成後，曾建議第 970 號線巴士站遷延至田灣邨的巴士總站，但運輸署未有回應有關訴求。雖然如此，他亦原則上同意上述計劃，並建議巴士公司除提供第 970X 號線的特別班次外，亦可增加班次行走田灣路段。

174. 朱慶虹先生對有關計劃並無意見。他建議第 970X 號線行車時間延長至午夜 1 時 30 分。另外，他亦認為第 970X 號線的班次應與現時第 970 號線的班次相約。最後，為減低噪音，他建議行走第 970X 號線的晚班次車輛改以較新款或單層巴士。

175. 曾啓亮先生回應稱，原有行走田的第 970 號線特別班次會繼續維持服務，新巴亦會考慮提供由田灣至蘇屋在非繁忙時段的巴士服務。

176. 主席請巴士公司詳細考慮委員會意見，並提出改善方案。他稱，由於轉乘計劃與重整路線計劃的安排有關，故建議待巴士公司提交修訂巴士路線重整計劃後，再作討論。另外，他請各委員備悉有關 2005 年巴士路線發展計劃的內容。主席總結稱：

- (a) 由於是次巴士路線發展計劃所涉範圍甚廣，各委員實在有需要花較長的時間進行諮詢工作，因此有關方面應盡早將計劃內容遞交予委員會，以方便收集市民的意見。
- (b) 請運輸署及巴士公司可切實考慮委員會的意見，並作出相應修改；
- (c) 巴士公司在提供服務時，須照顧到少數居民的利益；
- (d) 在實施轉乘計劃後，乘客的候車時間不應因而增加，以及乘客可選擇的巴士路線亦不應因而減少；
- (e) 部分路線出現脫班情況，運輸署須密切監察巴士班次的實際情況，確保巴士服務不會出現脫班情況；以及
- (f) 實施轉乘計劃前，巴士公司必須增設足夠的配套設施，避免造成混亂。

主席續謂，為盡快商討有關的修訂計劃，委員會同意於 2004 年 4 月 19 日下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行特別會議。由於是次計劃內容複雜，他請運輸署於 2004 年 4 月 5 日前提交文件予委員會考慮。

(張寶琪先生、莫英傑先生、鐘澤文先生、吳義君先生、劉慧琮女士、曾啓亮先生、陳燕玲女士、游妙兒女士及霍子棋先生於晚上 6 時 50 分離開會場。)

**議程四： 專線小巴 69A 號線數碼港至香港仔**  
**交通文件 3/2004 號**

177. 黃文傑先生 MH 稱上述路線由其轄下專線小巴公司經營。委員會同意黃文傑先生列席會議，並無發言權。

178. 主席表示，香港數碼港管理有限公司來信表示數碼港第三期及其零售購物中心及酒店將分別落成，對於來往香港仔及數碼港的交通需求量將會大大激增，故十分支持上述建議。

179. 黃志德先生簡介交通文件 3/2004 號。他表示數碼港商場及貝沙灣部分住宅將在本年底陸續落成，為配合數碼港的發展及加強香港仔與數碼港之間的聯繫，專線小巴營辦商建議在第 69 號線的基礎上開設一條數碼港至香港仔的循環線，名為專線小巴第 69A 號線，於每日上午 10 時至下午 5 時的非繁忙時段，提供每 10 分鐘一班的服務。因數碼港與鰂魚涌之間車程頗長，專線小巴第 69 號線在非繁忙時段在香港仔只能維持每 12 分鐘一班的服務。如在專線小巴第 69 號線抽調 2 部小巴行走往來數碼港與香港仔之間的輔助線，便可將非繁忙時段的班提高至每 10 分鐘一班，提高服務水平。另外，現時由數碼港到香港仔一段的車資為 8.5 元，在增設第 69A 號線後只須 4 元。雖然專線小巴輔助線的 2 部小巴來自專線小巴第 69 號正線，但在非繁忙時段專線小巴第 69 號線的班次只會因此由 12 分鐘一班降至 15 分鐘一班。而在非繁忙時段，乘搭專線小巴 69 號線平均每班車只有 5 名乘客。另外，專線小巴第 69A 號輔助線只會以循環線的形式運作，無需在香港仔設置總站。加上其路線亦只行經香港仔中心外圍的香港仔大道，不會對香港仔市中心的交通構成負面影響。

180. 高錦祥先生 MH 認為有需要增設由數碼港至香港仔一段的公共交通工具服務，故支持上述建議。

181. 朱晉賢先生 表示，當區居民認為有需要增加此服務。而此建議亦不會為其他市民帶來負面影響，故支持上述建議。

182. 黃志毅先生 支持上述建議。隨著數碼港落成，屆時市民對第 69 號線的需求會有所改變，他建議有關方面密切留意市民的需求，並在需要時增加第 69 號線的班次。

183. 苗華振先生 支持上述建議。

184. 柴文瀚先生 支持上述建議。他表示華富邨居民曾反映於午飯時段，難以乘搭第 69 號線，他希望在增設第 69A 號線後，可改善有關情況。他謂若在非繁忙時間的乘客人數只約有 5 名，有關方面應檢討路線，以善用資源，他舉例，如增設第 69 號線途經華富邨等。

185. 黃敬祥太平紳士 表示，不建議專線小巴與巴士行走相同路線，造成惡性競爭。據了解，乘搭第 69 號線的乘客中，不少乘客於銅鑼灣天樂里一帶下車。他稱，在成立第 69 號線時，運輸署希望提供一公共交通服務連接數碼港至鰂魚涌，但現時的乘客量未如理想。既然如此，他認為署方應考慮將第 69 號線縮短，從而增加班次，以提高服務質素。

186. 主席 總結稱，委員會支持上述建議，並希望有關方面密切留意乘客的需求，並在有需要時重新調配班次及規劃路線，以善用資源。

(苗華振先生於晚上 7 時 10 分離開會場。)



**議程五： 鴨脷洲橋與鴨脷洲徑的行人天橋及  
改善工程工程進展及臨時交通安排  
(交通文件 5/2004 號)**

187. 主席歡迎出席議程五的：

- 路政署工程師陳匯文先生；
- 必高工程有限公司地盤總管林鎮濱先生；以及
- 百泰工程顧問有限公司交通工程師石文華先生。

188. 陳匯文先生介紹交通文件 5/2004 號。他謂為應付日後區內房屋發展項目引致的交通需求及加強道路安全，鴨脷洲東北部現有的道路和行人路網絡須予改善。因此，路政署將在鴨脷洲橋道興建一條行人天橋，以及改善鴨脷洲徑與利東邨道交界處和鴨 洲徑與鴨 洲海旁道交界處。路政署於 2003 年 3 月 6 日批出有關合約予承建商必高工程有限公司。工程亦隨即在同月動工，並預計於 2005 年初竣工。工程進展如下：

- (a) 鴨 洲徑（至利東邨道路口）及鴨 洲海旁道進行的道路改善工程：已於去年底竣工，並已於 2003 年 12 月 24 日全面開放予公眾使用；
- (b) 鴨脷洲橋道北面進行的路底設施之遷移工程；由於工程比預期中複雜，因而需要更長的施工時間。經各方努力後，遷移工程已大致完成，行人天橋樁柱工程亦已展開，並已完成超過百分之七十；以及
- (c) 鴨脷洲橋道南面進行的斜坡及護土牆工程：其中分區 1 及分區 2 的工程已全面進行，分區 3 的工程則比較複雜，需等待承建商落實有關的臨時工程計劃；

路政署於 2003 年 5 月 5 日就第一階段的臨時交通安排，諮詢交通及運輸事務委員會，而該等臨時交通措施，大部分已完成或已在實施中。其中在鴨脷洲橋

道與鴨脷洲徑（為進行斜坡及護土牆工程）推出的臨時交通措施，在實施後效果未如理想，曾在 2003 年 8、9 月期間引致該段路面交通擠塞。路政署及承建商對此表示歉意。為研究改善辦法，路政署曾與數位區議員及各有關政府部門商討改善方法，其後並採取連串改善措施，該段路面的交通擠塞情況亦已見紓緩。他稱為進行在鴨脷洲橋道南面分區 3 的斜坡及護土牆工程，承建商曾於較早時提交臨時工程計劃；但因有關計劃涉及漁安苑土地範圍，經多次與漁安苑業主立案法團磋商仍未獲同意，承建商已將計劃撤回。承建商現已提交另一臨時工程計劃。在新計劃實施期間，為保障行人安全及因應施工需要，須實施第二階段的臨時交通措施。

189. 石文華先生簡介第二階段的臨時交通措施。石先生表示，根據該等措施，鴨脷洲橋道南面一段行人道（由近鴨脷洲徑之行人過路處至近利枝道之行人過路處）須作臨時封閉，行人須利用行人過路處橫過鴨脷洲橋道並使用對面行人路。此外，鴨脷洲橋道近鴨脷洲徑一個西行巴士站（牽涉 19 條巴士線）亦須作臨時封閉。根據統計顯示，現時在繁忙時間，每小時約有 100 名乘客利用該巴士站。在實施臨時交通措施後，受影響乘客須較現時步行多 200 米，使用近利枝道口之另一巴士站。承建商會在受影響路段加設指示牌以指示行人。

190. 黃敬祥太平紳士表示，在去年 9 月期間，由於工程的關係，引致該路面交通嚴重擠塞，幸得運輸署彈性處理，交通情況才得以大大改善。而香港警務處在早上繁忙時間亦特別加派警員到場疏導交通，他對有關部門的努力表示謝意。他謂早於工程規劃初階，已向路政署查詢進行有關工程會否佔用私人土地，路政署回覆謂，進行有關工程並不會佔用私人土地。到工程展開後，有關方面才知會漁安苑業主立案法團，進行上述工程，須涉及漁安苑土地範圍。另外，他查詢實施第二階段的臨時交通措施，對鴨脷洲橋道路面的影響。

191. 雷達明先生回應稱，若實施有關臨時交通安排未有封閉行車線，將不會對交通情況造成影響。

192. 黃敬祥太平紳士查詢，實施有關的臨時交通安排會否需要封閉行車線。

193. 陳匯文先生回應稱，在實施上述臨時交通安排期間，不會封閉任何行車線。

194. 黃敬祥太平紳士謂，在實施有關臨時交通安排下，鴨脷洲大街的居民須步行多 200 尺，引起不便。為減低對市民的不便，他建議運輸署與專線小巴第 27 號線及第 37 號線的營辦商協商，研究在實施上述臨時交通安排期間彈性增加班次，以疏導乘客。另外，承辦商表示會封閉鴨脷洲徑巴士站至利枝道巴士站的一段行人路，他建議承建商在封閉該段行人路時，不可影響利枝道巴士站時正常運作，並須預留足夠空間供巴士輪候停泊。他認為為了公眾利益及使工程得以順利進行，實施上述臨時交通安排乃無可避免，他希望各有關部門密切監察工程進展及交通情況，尤其是在進行護土牆工程期間，對漁安苑的斜坡所帶來的影響。

195. 黃志德先生回應稱，會於會後與第 27 號、37 號及 39C 號線的營辦商商討，增加班次的可行性。

196. 朱晉賢先生查詢：

- (a) 天橋樁柱工程進展；
- (b) 天橋會以預製組件模式安裝或是實地興建，以及
- (c) 在鴨脷洲橋道南行一段的天橋樓梯級的實際位置。

197. 陳匯文先生回應稱：

- (a) 位於鴨脷洲橋道北面無須進行樁柱工程，而鴨脷洲橋道南面工程則包括樁柱工程，有關工程已接近完成，現只餘下其中一個樁帽的樁柱的工程仍未完成；
- (b) 若使用預製組件安裝，便須封閉鴨脷洲橋道一段時間，承建商經考慮後，決定實地興建天橋；以及

(c) 位於鴨脷洲橋南面一段天橋梯級的位置接近斜坡分區三；

198. 羅錦洪先生表示，工程貨車在上落貨後停泊於鴨脷洲橋道北行的巴士站停泊處，阻礙巴士出入，他請路政署提醒有關工人在上落貨後盡快將貨車駛離上述範圍，避免造成交通擠塞。另外，在貨車上落貨期間，交通圖錐筒（俗稱“雪糕筒”）放置位置阻礙車輛經過，他希望路政署密切留意有關安排。

199. 主席總結稱，委員會同意實施上述臨時交通安排，並希望工程可盡快完成。

（陳匯文先生、林鎮濱先生及石文華先生於晚上 7 時 35 分離開會場。）

#### **議程六：改善香港仔隧道北行的交通管理措施** **（交通文件 6/2004 號）**

200. 洪永淇先生簡介交通文件 6/2004 號。由於香港仔隧道北行出口不時出現交通擠塞的情況，於節日前夕及灣仔區內大型賽事舉行期間尤為明顯，南區區議會及居民均對此表示關注，故運輸署特別就此事向委員會交待有關改善措施。他謂負責灣仔區的同事未能抽空出席，並表示抱歉。經運輸署詳細研究後發現，造成香港仔隧道北行出口擠塞的原因，乃由於很多堅拿道天橋北行方向下橋處的車輛需與黃泥涌道北行的車輛於近皇后大道東路口處交互切線，造成樽頸而影響正常行車。其次，在節日前夕或大型賽事舉行期間，由於前往灣仔及銅鑼灣的車輛需改道行駛，亦是造成交通擠塞的原因。運輸署及有關部門一直密切關注有關的交通情況，並在過去數年施行運輸管理計劃改善交通情況，詳情如下：

- (a) 運輸署於去年重新安置設於摩利臣山道近崇德街的巴士站，以減少因巴士停站上落客所造成的交通擠塞情況；以及
- (b) 運輸署與警方建立緊密夥伴關係，在舉行大型國際賽事舉行期間或大節日前夕，商討臨時交通管理措施，並聯同各有關部門採取

特別措施，如加強巴士服務及安排臨時巴士／的士上落客站等，以疏導人潮等。例如，去年在香港大球場舉行的 7 人欖球賽及剛過去的大節日期間，得到各有關方面的協助及市民的配合下，交通並沒有出現嚴重擠塞的情況。運輸署今後將繼續與警方、各公共交通營辦商及地區人士等緊密合作，務求進一步改善特別節日期間的交通情況。

除此之外，運輸署計劃在黃泥涌道北行近皇后大道東路口處進行道路標記修改，使各方車輛可更有秩序地行駛，從而改善從跑馬地及南區出來的車輛的相互切線問題。此措施的目的是限制由跑馬地黃泥涌道北行之車輛需轉入皇后大道東時只可於堅拿道天橋北行下橋處切線，而避免於皇后大道東路口處突然切入而影響香港仔隧道北行沿堅拿道天橋行駛之車輛。該計劃已完成部門傳閱，並已發出施工指令，工程預期可於本年 3 月完成。運輸署計劃更新港島區區域交通控制系統。該工程合約已於 2004 年 1 月 20 日批出，工程預計於 2006 年初竣工。現有的區域交通控制系統已經老化，新系統可大大避免因系統故障問題而出現的交通延誤，同時新系統亦可即時調整燈號時間，以配合實際交通情況，及更有效地協調附近各組交通燈的運作，以改善交通擠塞情況。

201. 陳理誠先生表示，在晚上 7 時至 8 時期間，近時代廣場一帶，有大量的士停車候客，造成交通擠塞。他謂由黃泥涌道左轉入皇后大道東的車輛在新華通訊社（香港分社）附近停留，阻塞由香港仔隧道出來的車輛，他建議署方考慮將現有在新華通訊社（香港分社）附近路面的黃格範圍擴大，以避免車輛在該處停留。

202. 黃敬祥太平紳士支持上述計劃。他指香港仔隧道出口經常塞車，是由灣仔及銅鑼灣塞車所引致。他謂要改善香港仔隧道的塞車情況，便須確保香港仔隧道北面出口暢順。他認為建議中的中期措施乃一勇敢的嘗試，雖然在實施措施後，灣仔區的居民可能會提出反對，署方或會因而再作出修訂，但他依然十分欣賞署方嘗試提出有關措施，並希望署方可盡快實施。他謂在大球場舉辦大型賽事或節目期間，如：七人欖球場等，署方應考慮封閉邊寧頓街的泊車位，以改善交通擠塞的情況。

203. 黃文傑先生 MH同意實施上述計劃，他表示堅拿道西天橋底波斯富街有不少商舖非法霸佔行車路面，阻塞車輛由禮頓道行經波斯富街到軒尼詩道。他建議署方考慮改善方法疏導該處交通，從而改善禮頓道及香港仔隧道北行的交

通情況。

204. 鄧文傑先生謂為改善香港仔隧道北行出口交通擠塞，除了改善灣仔區的交通情況外，亦須減低行經香港仔隧道的車輛流量。他認為署方應在黃竹坑道增設資訊系統顯示屏，預早提醒駕車人士有關灣仔區及香港仔隧道的交通情況，讓他們可在進入香港仔隧道前選擇使用其他路段前往灣仔或銅鑼灣。他亦建議署方考慮在跑馬地及南區車輛相互切線的路段增設黃格，使車輛有秩序地相互切線，改善擠塞情況。

205. 柴文瀚先生相信實施上述措施可改善香港仔隧道的交通情況。他表示現時由皇后大道東左轉黃泥涌道的一段路面已設有黃格，可惜有關方面未有切實執法。他認為必須切實執行上述措施，才可改善交通情況。

206. 主席總結稱，委員會支持實施上述措施，並希望運輸署可考慮各委員的意見。

207. 洪永淇先生回應稱：

- (a) 有關的士在銅鑼灣區停車等候乘客及車輛在黃格上停泊的事宜，運輸署會與香港警務處聯絡，以嚴謹執法，改善交通；
- (b) 機電工程署正聯同運輸署進行資訊系統工程，以通知駕車人士香港仔隧道的交通情況，預計有關系統可於本年底完成；以及
- (c) 有關堅拿道西天橋底店舖阻街一事，運輸署會聯絡香港警務處及食物環境衛生署，以加強執法，改善情況。

208. 主席查詢，除香港仔一帶外，壽臣山村附近會否裝置資訊系統，以通知駕車人士香港仔隧道的交通情況。

209. 洪永淇先生回應稱，在黃竹坑道近海洋公園行政大樓附近，將會裝置資訊系統顯示屏，顯示香港仔隧道的交通情況。

210. 黃文傑先生 MH表示，對於從淺水灣及赤柱駛出的車輛而言，選擇行經香島道或淺水灣道亦十分重要，故此他建議在香島小築前設置一資訊系統顯示屏，方便駕車人士參考有關的交通情況。

**議程七： 於以往會議曾作討論事項的進展報告**  
**(截至 2004 年 3 月 1 日的情況)**  
**(交通文件 1/2004 號)**

---

211. 黃敬祥太平紳士查詢本委員會曾否就裝置偵察車速攝影機系統一事作出討論。他謂近日運輸署在南區裝置 3 部有關攝影機，地區人士亦查詢有關係統的詳情。

212. 雷達明先生回應稱，此系統由道路安全及標準研究部負責，故可邀請負責同事向各委員簡介該工程。

213. 主席請運輸署在下次會議簡介有關工程。

交通管理計劃  
大潭壩路段

214. 羅錦洪先生查詢運輸署是否會有其他交通管理計劃，以減少大車迎頭相遇的機會。

215. 洪永淇先生回應稱，去年運輸署曾就實施部分時間車輛重量限制交通管理計劃諮詢本委員會；由於部份地區人士對計劃仍然有所保留，該計劃將暫緩推行。運輸署會聯同警方繼續監察該路段的交通情況，並會在有需要時實施其他的交通管理計劃。

位於赤柱村道多層停車場連公共交通總站

216. 陳李佩英女士查詢上述計劃進展情況。

217. 洪永淇先生回應稱，環境運輸及工務局、建築署及運輸署於去年成立小組，檢討停車場的設計方案，務求得出最具成本效益的方案，待方案落實，會再諮詢委員會。

## 赤柱街道美化工程

218. 張子敬先生表示，上述工程已於 2003 年 8 月全部完成，故建議刪除有關項目。

219. 委員會同意刪除此項目。

## 改善南區道路及交通設施以配合旅遊發展－ 開放香港仔魚類批發市場的巴士站予旅遊車使用或 鄰近地方增設旅遊車上落客點

220. 雷達明先生稱，上述項目已完滿解決，故建議刪除此項目。

221. 委員會同意刪除有關項目。

## 南區巴士路線發展計劃

### 新巴第 595 號（海怡半島－香港仔）

222. 羅錦洪先生表示，第 595 及 95C 號線在同一時間開出時，第 95C 號線往往尾隨第 595 號線開出，他質疑巴士公司為增加利潤而作出此安排。

223. 黃志德先生表示會向巴士公司查詢，是否在運作上有需要作此安排。

### 新巴第 94A 號（華富－利東）

224. 黃志毅先生稱，市民希望上述路線服務時間由晚上 8 時 30 分延長至 9 時。

225. 黃志德先生回應謂，會跟進有關事宜。

### 新巴 S1016 號

226. 黃志毅先生表示，有關的巴士站上蓋已建成並使用中，他多謝有關方面



的努力，並建議取消此項目。

227. 黃志德先生表示，地區人士表示有關站名可能會誤導乘客，故運輸署會繼續跟進有關站名的安排。

(會後補註：運輸署表示，上述巴士站的名稱已於本年 3 月下旬改為利東邨街士巴士站。)

#### 新巴 S1017 號

228. 朱慶虹先生查詢：

- (a) 巴士公司是否由於未有客戶有興趣在第 38 號線的巴士站上蓋刊登廣告，故將會擱置有關工程；以及
- (b) 有關專線小巴第 22 號線的候車站上蓋進展。

229. 黃志德先生表示，會繼續與巴士公司及專線小巴公司聯絡，並會向有關地區人士匯報最新進展。

#### 城巴 P20/356 號及城巴 P54/679 號

230. 主席查詢上述兩個項目是否已完成。

231. 黃志德先生回應稱，上述兩個項目已完成，故建議刪除有關項目。委員會同意刪除上述項目。

#### 新巴 S1019 號

232. 楊小璧女士謂，現時華貴邨巴士總站 43X 號線並沒設有巴士站上蓋，她查詢上述項目是否等同現時第 46X 號及第 78 號線巴士站上蓋。

233. 黃志德先生回應稱，須於會後翻查有關圖則，稍後並會將有關資料傳真予楊小璧女士。

(會後補註：運輸署表示，已於會後將有關圖則傳真予楊小璧女士參考。)

**議程八： 其他事項**

234. 主席表示，秘書處未有收到其他討論事項。

**議程九： 下次會議日期**

235.. 主席表示，南區區議會交通及運輸事務委員會特別會議及第三次會議將分別於 2004 年 4 月 19 日（星期一）及 2004 年 4 月 26 日（星期一）下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

236. 議事完畢，會議於晚上 8 時 10 分結束。

南區區議會秘書處

2004 年 4 月