

**南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議記錄**

---

日期：2005年3月14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  
陳富明先生  
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  
石國強先生  
黃志毅先生  
黃文傑先生 MH  
楊小璧女士  
許湧鐘太平紳士  
卜坤乾先生  
馬偉光先生  
鄧淑明博士  
楊建業先生

**秘書：**

林倩恒女士 南區民政事務處一級行政主任（區議會）  
（民政事務總署）

**列席者：**

劉國材太平紳士 南區民政事務專員（民政事務總署）  
李國雄先生 南區民政事務助理專員（民政事務總署）  
謝秀清女士 署理運輸署高級運輸主任  
陳嘉平先生 運輸署工程師  
洪永淇先生 運輸署工程師  
劉達遠先生 土木工程拓展署高級工程師  
張子敬先生 路政署高級工程師  
林秀華女士 香港警務處香港仔分區高級督察

**出席議程二的**

吳錦嫻女士 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科  
鍾澤文先生 城巴有限公司營運及策劃總監  
曾啓亮先生 城巴有限公司策劃及發展經理  
魏子民先生 新世界第一巴士服務有限公司營運經理  
陳燕玲女士 新世界第一巴士服務有限公司企業傳訊  
副總監

**出席議程三的**

楊鉅偉先生 路政署高級工程師  
寇暉賢先生 路政署工程師  
韋軍先生 均輝土木有限公司董事  
鄧家駒先生 均輝土木有限公司地盤總管  
劉君濠先生 C & A 顧問工程事務所交通工程師  
劉兆賢先生 C & A 顧問工程事務所助理交通工程師

**出席議程四的**

羅桂蘭女士 房屋署房屋事務經理

## **開會詞：**

主席歡迎：

- (a) 各列席交通及運輸事務委員會會議的政府部門代表：
- (i) 運輸署高級運輸主任黃志德先生；
  - (ii) 運輸署工程師陳嘉平先生；
  - (iii) 運輸署工程師洪永淇先生；
  - (iv) 土木工程拓展署高級工程師劉達遠先生；
  - (v) 路政署區域工程師／南區陳朝方先生；以及
  - (vi) 香港警務處香港仔分區林秀華高級督察。

## **議程一：通過 2005 年 1 月 24 日第九次會議記錄**

2. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

(林啓暉先生、陳李佩英女士及鄧淑明博士於下午 2 時 38 分進入會場。)

## **議程二：2005-06 年度南區巴士路線發展計劃**

3. 主席表示，議會將按各附錄的次序進行討論；另外，運輸署已於本年一月中旬向各委員簡介有關計劃，而部分委員亦已將有關計劃的意見透過秘書處轉交運輸署考慮。

4. 吳錦嫻女士簡介有關文件：

2005-2006 年度南區巴士路線發展計劃包括下列項目：

### (一) 新設巴士路線

建議 1 條新巴士路線，來往南區及機場。

## (二) 提升服務措施

建議在本區實施 1 項提升服務的項目，以改善服務。

## (三) 路線重整的措施

為使本區巴士路線和服務更能配合區內的新發展如數碼港和石排灣重建等而帶來的轉變，以及有效率地提供服務，並改善在繁忙地區，如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況及行人環境，新巴及城巴建議在本區實施路線重整計劃，並建議配合彼此的巴士網絡，增設適當的轉乘優惠，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。

## (四) 巴士轉乘計劃

為方便乘客使用現有的巴士網絡、減低某些路線重整項目對乘客的影響、善用有限的巴士資源及路面空間，並考慮到公眾對巴士票價及服務的意見，除因應路線重整而增設的 6 項巴士轉乘計劃外，新巴及城巴亦建議在本區實施另 1 項提供轉乘票價優惠的巴士轉乘計劃。

5. 陳燕玲女士補充表示，在運輸署分發有關路線發展計劃的文件後，巴士公司代表曾與部分委員會面並就有關路線進行交流，部分委員亦提交了書面意見予巴士公司；巴士公司亦了解各委員需要更多時間考慮有關計劃建議，以及就此進行交流，以期達致共識。她希望各委員就有關計劃發表意見，巴士公司會詳細研究有關意見，並會在與各委員達致共識後再實施計劃，但若委員就個別計劃有特別意見，巴士公司會就該計劃進行詳細諮詢，在取得共識後，才會實施計劃。

(羅錦洪先生於下午 2 時 42 分進入會場。)

6. 主席表示，就委員的要求，而運輸署已透過秘書處提供補充資料（包括有關路線的乘客量及路線重整後的巴士站位置等）予各委員考慮。就附錄一有關機場巴士路線發展方面，主席表示，為商討有關路線，本區議會已約定運輸署於 2005 年 3 月 18 日聯同中西區區議會一同

討論有關路線發展。他請各議員盡快回覆秘書處會否出席有關會議，並呼籲各議員盡量撥冗出席。

7. 馬月霞女士 MH表示，本委員會已多次討論南區至機場巴士路線的發展；由南區開出繞經中西區再往機場的路程迂迴，因此，她建議署方考慮分別開辦南區及中西區兩條巴士路線。由於署方代表未能在委員會上作出任何承諾，故此早前要求與運輸署署長會面，但礙於署長因公事未能抽空出席，會由助理署長與本區議會及中西區區議會議員會面，並希望各議員抽空出席會議。

8. 朱慶虹先生表示，他曾與中西區區議會主席商討，並得悉中西區區議會堅持機場巴士路線繞經中西區路段，他詢問有關的諮詢結果。他認為機場巴士路線繞經中西區的路段安排對中西區居民的影響有限，但對南區居民則影響很大。因此，他認為兩區應各自開辦機場巴士路線。

9. 柴文瀚先生詢問署方會否在研究各委員對巴士路線發展計劃的意見時，提出任何修訂方案。

10. 主席表示，按文件所示，未有修訂計劃。他表示，署方及巴士公司可於會議期間提出修訂計劃；若委員對計劃有任何建議，亦可提出修訂方案。

11. 吳錦嫻女士表示，運輸署在 2005 年 2 月 3 日的中西區區議會屬下的交通及運輸事務委員會再次作出諮詢，表示運輸署在完成第一輪諮詢後，就有關路線作出修訂，該機場巴士路線將行走薄扶林道、摩星嶺道、域多利道、之後行經堅尼地城海旁。是項修訂建議的目的是在服務中西區的居民的同時，只會稍為增加行車時間，但不會影響行車的數量，但中西區區議會並不接受有關修訂建議，並希望維持中西區區議會早前所提交的建議。但由於中西區區議會所提出的建議會到行車時間大為延長，署方因而未能接受中西區區議會的建議。故此，署方決定與中西區區議會及南區區議會召開聯席會議，商討有關的路線發展。另外，署方希望可以聽取所有委員就巴士路線重整計劃的意見後，再重新研究有關重組建議。

12. 林啓暉先生對於聯席會議安排表示擔心。他表示，若中西區區議會及南區區議會就機場路線的發展各持己見，署方將如何處理。他認為弱勢政府未能協調兩個區議會的意見，最終只會一拍兩散；但若在強勢政府的管治下，政府在聽取兩個區議會的意見後，便應就有關發展計劃作出決定。

(石國強先生於下午 2 時 52 分進入會場。)

13. 主席認為是次聯席會議旨在讓各區議會表述當區對有關機場巴士路線發展的意見；若最終兩區未能達致共識，將由運輸署決定如何安排巴士路線。

14. 黃文傑先生 MH建議由新巴及城巴各自在兩區開辦兩條機場巴士路線。

15. 朱慶虹先生表示，中西區區議會主席認為若就運輸署的計劃進行討論，只會各持己見，故此建議各自爭取當區的機場巴士路線。

16. 羅錦洪先生表示，南區區議會已爭取開辦有關南區至機場巴士路線多年，一直以來南區區議會爭取的路線是由薄扶林道經山道天橋及西區海底隧道往機場。他表示，上次會議已再向署方查詢，若中西區區議會反對此修訂建議，而且沒有磋商餘地，署方會有何應對計劃。他又表示，他已多次追問署方會有何應變措施，但可惜署方一直未有正面回應。他相信 3 月 18 日聯席會議的討論結果未必有突破性進展，故此敦促署方尋求解決辦法，盡快開辦機場巴士路線。

17. 吳錦嫻女士回應表示，署方一直試圖游說兩區區議會在有關路線上達共識，可惜中西區區議會在本年 2 月 3 日的會議上，並不接受有關修訂建議。署方一直希望兩個區議會能達成共識，使新線盡快投入服務，因此署方希望可透過 3 月 18 日的聯席會議上協調兩個區議會的意見。

18. 主席詢問署方會否考慮在中西區及南區各自開辦機場巴士路線。

19. 吳錦嫻女士回應表示，基於客量問題及資源的分配，署方希望可開辦一條服務兩區的巴士路線。
20. 羅錦洪先生認為資源的調配與運輸署無關，他詢問出席的巴士公司代表是否有足夠資源開辦兩條機場巴士路線。
21. 柴文瀚先生詢問，若聯席會議未能達致共識，署方有何應變方案。
22. 馬月霞女士 MH詢問，巴士公司是否基於資源問題未能開辦兩條巴士路線，還是由於署方未有定案而未有研究是否可以開辦兩條巴士路線。
23. 吳錦嫻女士回應表示，此路線仍未進行招標程序，故此未有落實由哪間巴士公司負責營運。惟出席的巴士公司代表可與各委員分享其營辦機場巴士路線的經驗。
24. 陳燕玲女士回應表示，現時有營運機場巴士經驗的公司為城巴有限公司。一般而言，在投標的程序中，署方會提出有關路線及資源的規劃要求，讓巴士公司考慮。巴士公司會就上述要求進行資源檢討及規劃，在營運及路線資源配合下，巴士公司便會決定是否加入投標。
25. 鍾澤文先生回應表示，巴士公司要依據路線的設計、資源投放等考慮因素決定是否參與投標。他表示，現時機場至小西灣的巴士路線，車程約 2 小時，而該路線途經多個區域才有足夠客量維持營運。若路線單途經一個區域，則未必有足夠客量支持該路線營運。另外，現時第 A12 號線途經嘉安街後便經西營盤，其實已兼顧中西區居民的需要。
26. 朱慶虹先生表示，路線繞經多個區域並不同會相應增加客量；部分市民會因為行車路程過長而不選乘有關路線，因此反而影響了乘客量。

27. 主席表示，現時運輸署仍在擬定路線，巴士公司仍未研究路線在營運上的安排。委員會關注若在 3 月 18 日舉行的聯席會議未能達成共識，署方將有何應變措施。他再次呼籲各議員踴躍出席有關會議，並向署方申述區議會的立場，要求署方盡快開辦一條直接往返南區及機場的快線。

28. 許湧鐘太平紳士表示，巴士公司代表是營運路線方面的專家，相信他們對資源的安排及客量等都可以提供一定意見，而運輸署考慮路線時須考慮其他因素，包括整個公共交通服務的發展等。他表示，若此路線由南區出發途經中西區，在單考慮南區乘客量的情況下，從經濟利益考慮，巴士公司是否認為營運此路線是可行的。

29. 鍾澤文先生回應表示，若此路線只經南區，乘客量只能勉強支持營運此路線；若繞經中西區，相信客量將有一定改善。若依據其他機場巴士路線平日的乘客量，並無利可圖。他認為若依據署方建議路線順路繞經西環，在經營上的安排最恰當。巴士公司亦不贊成中西區區議會建議的機場巴士路線。他認為該路線迂迴，將影響整條路線的吸引力。

30. 陳燕玲女士回應表示，新巴迄今仍未有經營機場巴士路線的經驗。一般而言，路線若非集中途經主要幹道，在某一時段或大時大節期間，才會有足夠客量，因此若機場巴士路線只經南區，在大時大節才會有足夠的乘客量。若路線繞經中西區，則有足夠客量支持營運路線下，新巴會在研究有關投標的要求（如班次及巴士型號等方面的要求）後，才決定是否參與投標。

31. 鍾澤文先生補充回應表示，現時城巴所提供的 A 線服務，主要行走主要幹道，並不途經所有區域，但巴士公司會提供轉乘優惠方便乘客。他舉例說，第 A12 號線並不繞經耀東邨及太古城，乘客須轉乘其他號線乘搭該路線。就中西區現時爭取水街一帶及堅尼地城尾一帶的建議，他表示在路線設計上，並不可能繞經各個區域，例如署方的建議路線不會途經黃竹坑。他重申在路線規劃上，並不可能繞經所有區域，在設計路線時，必須作出取捨。



32. 朱晉賢先生認為在3月18日的聯席會議上，主要申述本區議會的立場。他表示，現時已有機場巴士途經中西區，但卻未有任何路線途經南區。在申述本委員會立場後，便由署方研究路線。

33. 林啓暉先生表示，兩個區議會似乎已充分表達對路線的意見。他認為署方應作最壞的打算，若未能分別開辦兩條路線，署方應選擇一條行經主幹線的路線，以令最多居民受惠為大前提，從而盡快落實有關路線。

34. 許湧鐘太平紳士表示，委員會是否有需要檢討爭取此路線的策略，他認為若按中西區區議會的意向，各自爭取一條巴士路線，結果會否一條也未能成功爭取。他認為令路線可繼續營運，除行經南區亦可繞經中西區，在不迂迴的情況下，提供巴士服務。他又表示，署方應扮演一個運輸設計者的角色，在聽取兩區的意見後，訂定路線。他認為署方不應將訂定路線的責任加諸兩個區議會，署方未能擬定路線與兩個區議會未能達致共識無關。

35. 主席總結稱，南區區議會對於運輸署修訂後的 98 分鐘的行車路線並無異議。

### 第 170 號線

36. 吳錦嫻女士表示，署方建議第 170 號線往返沙田時不經培正道；而改行公主道。往華富方向，將會取消兩個巴士站，乘客須改往前或後的巴士站乘搭第 170 號線；往沙田方向，則會取消一個巴士站，乘客須改往前一個巴士站乘搭該路線。此建議會減少 5 分鐘車程，受影響的乘客數目少於該路線的百分之三。

37. 柴文瀚先生反對上述建議，指近九龍城區培正道一帶的人口集中，包括不少學校及中央圖書館等，故此，希望此路線繼續行經培正道。

38. 高錦祥先生認為第 170 號線由南區出發，乘客主要往返沙田區，而往培正道一帶的乘客亦較少，若有關建議能縮短行車時間，並令大部分乘客受惠，他支持有關建議。

39. 陳理誠先生認為是否贊成重整計劃，主要的考慮因素為資源調配及行車時間，若在兩者取得平衡及得益下，委員會便應贊成有關建議。

40. 羅錦洪先生表示，為了南區整體居民乘車方便及資源的重整和分配，他贊成重整有關路線。

41. 柴文瀚先生建議以投票方式決定有關重整計劃。

42. 投票結果為 17 票贊成、1 票反對及 4 票棄權。委員會通過有關重整計劃。

#### 第 973 號線

43. 吳錦嫻女士簡介第 973 號線的重整計劃。第 973 號線因應冬季時間，約為每年 11 月至 4 月，晚間乘客量偏低，故此建議將現時的服務時間逢星期一至六，由早上 7 時至下午 10 時，縮短至星期一至六在晚上 8 時，受影響的人數為 142 人。

44. 陳李佩英女士反對有關建議。她表示，赤柱區的居民主要依賴第 973 號線往返九龍，現時不少市民均須超時工作，若有關服務只維持至晚上 8 時，不少居民會因而受影響。她認為巴士公司不能只以此兩個小時的乘客量而決定縮短有關路線的服務時間，因此她反對有關建議。

45. 馬偉光先生反對有關建議。他表示，第 973 號線途經中港城，不少遊客在中港城下船後便乘搭該線返回南區。有關建議除影響赤柱居民外，亦會影響香港仔居民。

46. 柴文瀚先生表示，縮短有關服務只可以減省 5 至 6 班車，在資源分配上對巴士公司的影響有限，但有關改動卻會十分影響居民的生活，故此希望保留現有服務。他認為若巴士公司希望減省資源及成本，則可改用單層巴士行走有關路段。

47. 朱晉賢先生詢問有關第 973 號線由晚上 8 時至 10 時期間的班次數目。他表示，若以 6 班為例，平均每班車次也有約 30 多名乘客，受影響的人數不算少。

48. 黃文傑先生 MH與陳李佩英女士持相同意見。他不認同若其中一條路線部分時段出現虧損，巴士公司便取消有關服務，他表示居民已習慣使用現有服務，故此希望巴士公司可繼續維持現有巴士服務。

49. 鍾澤文先生回應表示，由晚上 8 時至 10 時期間共有 6 班第 973 號線由尖沙咀往赤柱方向，亦有部分車輛由赤柱往尖沙咀方向，每班巴士共有數十名乘客。

50. 陳理誠先生表示，若受影響的乘客平均每班車輛為數十人，巴士公司應考慮改用單層巴士行走該路線。

51. 馬月霞女士 MH請巴士公司留意抵達中港城的船期延遲，故此晚上 8 時至 10 時受影響的 142 名乘客中，可能會集中在某一時段。她提醒巴士公司留意船期，並適當調配巴士以提供最適切的服務。

52. 主席總結表示，委員會反對有關重整計劃，並建議巴士公司在考慮中港城碼頭的船期後，適當調配合適的巴士種類以提供適切的巴士服務。

#### 城巴第 3B、12、40M 及 40 號線

53. 吳錦嫻女士簡介有關重整計劃。第 40M 號線將由灣仔碼頭縮短至金鐘，而總站則由華富伸延至數碼港，在來往金鐘途經半山的範圍則會與第 40 號線現有路線對調，第 40 號線則不再繞經置富花園。

54. 鄧淑明博士歡迎第 40M 號線伸延至數碼港。她表示，由數碼港往金鐘需時 45 分鐘車程太長，對於往金鐘接駁其他交通工具的人士構成不便。另外，雖然第 40M 號線將路線由灣仔縮短至金鐘，但路線卻由華富伸延至數碼港，因此行車時間並沒有減少。她對第 40 號線與第 40M 號線行經半山區部分對調路線的安排有所保留。她認為進出數碼港人士主要往金鐘接駁其他交通工具，未有需要往返柏道及羅便臣

道，故此第 40M 號線不必行經柏道及羅便臣道。她希望署方考慮第 40M 號線以較直接的路線盡快往返金鐘。

55. 朱慶虹先生詢問現時在置富花園往灣仔碼頭的乘客數目。

56. 柴文瀚先生反對有關重整計劃。他認為華富區現時有兩條相類似的路線往灣仔方向，若實施重整計劃，便會令華貴及華富區失去一條直達灣仔的路線，現時華貴及華富於非繁忙時間已沒有特快路線前往灣仔，第 40M 號線新計劃只會一再增加往返區內與灣仔的交通時間。如要落實是項安排，他認為應該首先在區內增設一條特快路線，以取代第 40M 號線。

57. 朱慶虹先生表示，若署方未能提供相關數據，他便會反對上述重整計劃。他續表示，若實施重整計劃，便沒有巴士服務往返置富花園及灣仔碼頭。

58. 吳錦嫻女士回應表示，平均每日由堅道往灣仔及置富花園往灣仔共有 447 名乘客。

59. 朱慶虹先生表示，按文件所示，在置富花園往灣仔方向的乘客共有 674 名，而往灣仔碼頭的乘客則共有 447 名；由於受影響人數眾多，因此，他反對有關計劃。

60. 歐立成先生表示，若將其中一條路線改由數碼港往灣仔碼頭，他便同意有關計劃；不然，則反對有關計劃。

61. 黃文傑先生與朱慶虹先生持相同意見，即反對實施有關計劃。

62. 鄧淑明博士贊成第 40M 號線伸延至數碼港，但反對建議路線行車時間過長。她亦同意柴文瀚先生的意見，認為數碼港及華富邨一帶的人口增長情況與鴨脷洲相若，但相比數碼港及華富一帶，鴨脷洲現有往返金鐘及灣仔巴士路線更為全面，而且有特快路線，因此，她促請署方再次考慮開辦由數碼港及華富往返金鐘及灣仔一帶的特快路線。

63. 陳理誠先生認為第 40 及 40M 號線的重疊情況十分嚴重。第 40 號線一直提供往返灣仔碼頭的服務，行經華富邨及置富，其乘客量亦相當足夠，而第 40M 號線的開展，主要為方便市民可以較快捷的途徑往灣仔轉乘地鐵。他認為若將第 40M 號線繞經羅便臣道，則會本末倒置，故此若要維持該線的作用，署方應考慮將該線的總站伸延至數碼港，途經置富花園及薄扶林道，再經山道天橋往灣仔碼頭。他相信在數碼港住宅全面入伙後，應有足夠乘客量支持此路線。

64. 鍾澤文先生回應表示，此重整計劃須一併進行，由於取消第 12 號線服務，第 40M 號線須繞經羅便臣道，故此，巴士公司建議將第 40 與 40M 號線行經半山部分路段對調。有關重整計劃未有影響置富花園的居民；他們仍可選乘第 40M 號線往金鐘方向。由於堅道沒有巴士路線往灣仔碼頭，因此巴士公司建議第 40 號線行經堅道。第 40M 號線縮短至金鐘後，在羅便臣道的乘客可改乘第 23 及 23A 號線往灣仔，故未有影響中半山的居民。他表示，巴士公司計劃重組第 40 及 40M 號線主要為減低兩條號線的重疊部分，尤其灣仔路段。他亦指出，在中半西區的乘客可乘搭其他交通工具往灣仔，而南區的乘客則主要往中半山、中環及金鐘一帶，往灣仔的乘客數目有限。

65. 柴文瀚先生詢問署方是否已諮詢中西區區議會。他認為若署方已諮詢中西區區議會，而該區議會又反對有關意見，則本委員會無須繼續討論是項計劃。

66. 吳錦嫻女士表示，此重組計劃乃一整套研究，雖然中西區區議會提出反對取消第 12 號線，但署方認為就數碼港的發展，公共交通配套應相應作出調節，因此仍然希望就第 40 及 40M 號線的發展諮詢南區區議會。

67. 柴文瀚先生表示，委員已在本年 2 月中旬透過區議會秘書處將有關意見轉交運輸署考慮。署方應已就有關意見修訂有關計劃，若中西區區議會已否決是項重組計劃，本委員會根本無須再次討論有關計劃，以免浪費議會的時間。他建議署方首先向委員會匯報有關路線在其他區的諮詢結果，若有關計劃已被否決，除非署方可提供修訂計劃，否則不應就有關計劃再作討論。

68. 主席表示，若其他區議會已否決有關計劃，而署方又未能提供修訂計劃，則本委員會不會再作討論。

69. 陳理誠先生希望巴士公司及運輸署能理解本委員會須向市民交待，若中西區區議會已取消第 12 號線，署方不應再就有關計劃諮詢本委員會。他表示，署方建議延長此路線以期服務中西區居民，令行車時間增加的同時，南區市民在車資上卻未有因而得益。而按巴士公司代表的回應，取消第 12 號線後，中半山居民仍可選擇其他巴士路線往金鐘及灣仔。他表示既然如此，第 40M 號線應可改經山道天橋往金鐘。

70. 主席要求署方向委員會匯報其他地區對有關重組計劃的意見。委員會決定擱置有關計劃。

71. 鍾澤文先生回應稱，過去諮詢有關巴士路線發展計劃時均諮詢各相關區議會，因此，巴士公司會在綜合各區議會的意見後，才考慮如何修訂計劃，提供適切的服務。他表示，若第 40M 號線行經薄扶林道及山道天橋，由南區往般含道及柏道一帶的巴士服務便告終。

72. 柴文瀚先生希望署方研究委員提出開辦由數碼港及華富／華貴往灣仔方向的特快線的建議。

(黃志毅先生於下午 3 時 55 分進入會場。)

73. 主席請署方及巴士公司考慮開辦由數碼港及華富／華貴往灣仔方向的特快線的建議。另外，委員會亦關注數碼港的公共交通服務，並希望署方進行詳細研究。

### 新巴第 63 及 65 號線

74. 主席表示，署方在 2003 年曾就上述重組計劃諮詢本委員會，但計劃終被否決。署方表示已修訂部分計劃，並於 2004 年再次諮詢區議會，委員會在詳細討論有關計劃後，已否決有關建議。他詢問署方為

何就上述重整計劃再次諮詢委員會，另計劃內容是否與去年所提交的計劃一樣。

75. 柴文瀚先生詢問東區區議會是否已通過有關計劃。

76. 吳錦嫻女士表示，是次計劃已加強，上下課的班次。但按現時委員所提交的意見亦反對有關建議，因此署方建議暫時擱置有關計劃。

## 城巴第 90、90B 號線及新巴第 M590、590A 號線

77. 吳錦嫻女士表示，署方已就上述計劃諮詢中西區區議會，並無收到任何反對意見。她表示，按計劃內容，第 90 及 90B 號線，分別以順時針及逆時針方向行走；而第 M590 號線會改為全日快線服務，第 590A 號線則只會提供繁忙時段服務。

78. 林玉珍女士表示，曾就有關計劃諮詢居民。現時鴨洲邨共有 15 000 人，而第 90 號線乃服務該邨的其中一條主要路線，不少居民均會乘搭該線往灣仔，然後轉乘其他交通工具。此路線由該邨落成後已展開服務，至今已有 20 多年歷史。居民反對該線總站由鴨洲邨遷往海怡半島和改為循環線。

79. 羅錦洪先生表示，曾就有關計劃諮詢居民。居民十分關注現時行走海怡半島的巴士路線所提供的服務，包括第 90B、592 及 590 號線的脫班情況，因此認為在現今巴士服務水平未有改善的情況下，對重整計劃後的服務質素有所保留。居民亦認為，巴士公司應首先改善現有服務水平至可接受程度，才研究有關重組計劃。另外，海怡半島居民亦認為鴨洲邨雖然只與海怡半島相距數十呎，但車費卻相差港幣 1 元多，並不合理。

80. 林啓暉先生表示，早前曾就有關計劃進行問卷調查以了解海怡半島居民的意見。他表示，現時海怡半島的路面已不勝負荷，若第 90 號線繞經海怡半島，將引致噪音及空氣污染等問題，故此居民反對該線繞經海怡半島；另外，若將該線改為循環線，即變相加價。他並指出，鴨洲邨與海怡半島僅相距數十呎，但車費卻相差港幣 1.1 元，十分不合理。他亦認為，調整第 M590 及 590A 號線，會令居民難以適應。他指出由鴨洲往中環的車資為港幣 4.7 元，但若由海怡半島往中環則為港幣 6.5 元，故詢問署方及巴士公司有關票價如何釐定。他補充，以往兩間巴士公司未合併時，署方表示兩間巴士公司按不同基準釐定車費，但現時兩間巴士公司已合併，因此應合理化現有路線的收費。

81. 黃文傑先生 MH表示，海怡半島已有太多巴士行駛，故反對上述重組計劃。



82. 柴文瀚先生表示，民主黨南區議員辦事處反對有關重組計劃。他表示，在實施重組計劃後，繞經海怡半島的巴士總數較現有為少，以第 590A 號線為例，在非繁忙時間不行駛車輛架次將減少 6 架，而第 90 號線雖延長行車路線，但行車數目卻減少一架，因此會令鴨脷洲區西面提供服務的巴士減少 7 架，導致乘客候車時間增加。因此，他反對實施有關計劃。

83. 黃志毅先生表示，鴨脷洲分區委員會曾就有關計劃進行討論並持反對意見。他表示，一般的循環巴士線，主要以短途客為主，但署方是次建議的循環線則有如環島遊。由於此路線並非遊覽線，而是主要服務市民的普通巴士路線，他不明白署方為何可接受巴士公司的建議，將一條歷史悠久的巴士路線更改為大循環線。他詢問署方曾否考慮有關重組的目的及效果。他認為此項安排擾民，老人家亦未能適應來往方向乘搭不同號線的安排。他亦詢問署方在巴士服務的政策上，是否將以相類同的循環線提供服務。

84. 吳錦嫻女士回應表示，運輸署一直致力改善灣仔、金鐘及中環一帶的交通情況。她表示現時第 90 及 90B 號線在灣仔至金鐘一段路線重疊，而重疊部分的乘客量相對較少，若以循環線方式運作，便可減少約 200 個巴士架次行經上述重疊路段，因此署方希望委員會考慮有關計劃。另外，現時第 37A 及 37B 號線亦以同樣的方式行走，運作暢順。署方並未有計劃將所有路線以循環線行走，但由於將第 90 及 90B 號線以循環線行走，可改善灣仔至中環一帶的交通情況，因此，署方希望可落實有關計劃。

85. 林啓暉先生表示，現時第 M590 號線服務至凌晨，但重組計劃實施後，服務時間將縮減至晚上 23 時 40 分，居民對此修訂並不滿意，並希望巴士公司可延長服務時間，若巴士公司未能延長服務時間，亦必須維持現有服務。另外，居民亦對於第 90B 及 M590 號線經常出現脫班情況表示不滿。他表示，現時第 M590 號線的巴士在首兩個巴士站已告滿座，因此，無法接載在鴨脷洲邨候車的居民。他希望第 90、90B、M590 及 590A 號線的服務維持不變，並要求巴士公司改善服務。

86. 羅錦洪先生表示，按服務時間表的規定，繁忙時段的巴士班次為 4 至 10 分鐘一班。他詢問巴士公司按何準則釐定多少分鐘開出一班

車。實施重組計劃後，第 90 及 90B 號線將於凌晨 5 時起行經海怡路，受影響的住戶數目至少也有上千戶，不少居民已表示現時巴士行經海怡路的時間太早或太晚。他希望巴士公司可以適當地調節巴士行駛私家路的時間，並重申若巴士公司在未能改善現有服務，他反對實施所有重組計劃。

87. 柴文瀚先生表示，在繁忙時段第 M590 號線的載客量為百分之八十五以上，在正常情況下，巴士公司應考慮增加班次，而不是合併現有服務。

88. 主席表示，委員會認為在現階段並不適宜實施重組計劃，並希望署方及巴士公司可改善現有巴士服務。

89. 吳錦嫻女士回應表示，城巴及新巴擁有各自專營權，其票價是依據各自的車費等級表而釐定。現時城巴及新巴是因應資源上調配較以往容易安排，而提出重組方案，但兩間公司仍然是各自獨立運作的。

90. 林啓暉先生詢問，不合理的票價在何種基制下才有機會調整。

91. 羅錦洪先生不認同吳錦嫻女士的回應。他表示，兩間巴士公司提出南區巴士路線重組計劃，是為了兩間巴士公司的資源調配上作出配合而重組，故此，不能視兩間巴士公司為獨立個體處理。他認為，巴士公司所提交的重組計劃方向一致，若兩間巴士公司是分開重組計劃，是項議程便應分開討論兩間巴士公司的計劃，而非整體性的路線發展。

92. 黃志毅先生贊成分開討論巴士票價問題。他批評運輸署討論票價時，便分開兩間公司進行檢討，但在巴士路線調配上則謂方便兩間公司更有效地調配資源，因此認為署方的邏輯矛盾，並不合理。

93. 林啓暉先生表示，第 90 號線循環線在鴨洲邨上車所需車資為港幣 4.7 元，而在相距僅數十呎的海怡半島範圍上車則需港幣 5.8 元，差額竟達百分之二十，因此質疑巴士公司訂定票價的理據。

94. 黃文傑先生 **MH** 建議擱置有關計劃後，希望署方短期內（2 至 3 年內）不要再就相同計劃諮詢區議會。



## 城巴第 48 及 73 號線

95. 吳錦嫻女士簡介有關計劃。第 48 號線總站遷往數碼港，而第 73 號線的總站由數碼港遷往華富，服務亦會維持 15 分鐘一班車。但早上繁忙時間的特別班次第 73P 號線會取消。

96. 陳李佩英女士表示，部分市民或會支持有關重組計劃，但取消由數碼港往赤柱的一段服務，不但對部分市民造成不便，而且會對旅遊業造成一定損失。她建議巴士公司試行計劃，若反應未如理想，則再作檢討。

97. 歐立成先生反對第 73 號線總站由數碼港遷往華富。他表示，該總站去年才由華富北遷往數碼港，但今年卻從數碼港調回華富北，十分擾民。他強烈要求維持第 73 號線現有服務，但同意第 48 號線的總站延至數碼港。

98. 吳錦嫻女士回應表示，基於資源運用方面，巴士公司需縮短第 73 號線的服務，並將省卻的資源調配予第 48 號線，以便提供較頻密的巴士服務予數碼港的居民往返香港仔。總括而言，若第 73 號線總站不能縮短至華富北，巴士公司將不會有資源加強第 48 號線的服務。

99. 陳理誠先生並不認同署方的解釋，他與歐立成先生持相同意見。他詢問署方有何理據將第 73 號線服務於短短一年內再次更改服務。他表示，部分路線載客量達百分之八十五時，巴士公司便須考慮增加班次，屆時委員會可再考慮個別路線。他接受巴士公司縮減部分服務，將所節省的資源調配至其他有需要路線，但若其他路線根本未有需要加強服務，則資源亦只會浪費。

100. 柴文瀚先生與歐立成先生持相同意見，反對有關重組計劃。另外，他亦指出實施修訂計劃會令第 73 號線的班次較現時疏落，但市民對第 73 號線服務的需求在部分時段會特別殷切，故此，修訂計劃不足應付市民需要。

101. 陳富明先生反對重組第 48 號線。他指出重組第 48 號線後，該線巴士不會駛經石排灣道，即田灣居民可選擇往黃竹坑方向的巴士路線變相減少。

102. 吳錦嫻女士回應表示，是項重組計劃內的各個項目須一併考慮。有關重組計劃主要是因應數碼港入伙，署方希望能為數碼港的乘客提供較頻密的巴士服務往來香港仔及黃竹坑。若實施有關計劃，第 48 號線可以提供每 6 分鐘一班車。但若要加強第 73 號線的服務，由於該路線較長所要投放資源亦相對較多，故此，署方在研究後，認為應引入較頻密的第 48 號線提供巴士服務方便數碼港居民到其他地方購物或轉車等。

103. 歐立成先生表示，南區居民每年也要適應巴士路線的更改，造成不便。他擔心若今年接受有關重組計劃，下年署方又提出修訂計劃。他亦指出，現時南區居民在往返同一地方時，或已須乘搭不同路線，若在不同時段，又要乘搭不同路線，將非常不便。他對於南區巴士路線近年多次重組表示不滿。

104. 陳李佩英女士表示，由赤柱往返數碼港的人士並不多，當中不少居民認為現時第 73 號線的車程過長，因此支持將有關路線縮短至華富北。小部分由赤柱往返數碼港的人士則對有關計劃有所保留。

105. 鄧淑明博士希望有關服務能伸延至數碼港。她歡迎一條較頻密的巴士路線往數碼港，但同時希望署方盡可能保留現有的巴士服務。她亦請巴士公司為數碼港的乘客提供更多轉乘計劃。

106. 陳理誠先生希望維持第 73 號線的現有服務，而第 48 號線的總站則伸延至數碼港。對於早前署方表示未能實施有關建議，他認為署方輸打贏要，巴士公司未曾提供委員會要求的服務。他詢問實施重組計劃而節省的資源會投放何處。

107. 吳錦嫻女士回應表示，雖然實施重組計劃會縮減數碼港往赤柱的服務，但巴士公司仍會提供轉乘優惠計劃予來往數碼港及赤柱的乘客。另外，巴士公司亦會保留第 73 號線現時的分段收費安排。

108. 鍾澤文先生表示，第 73 號線已運作 2 至 3 年，南區對此路線需求十分大，他相信縮短該線可令大部分南區居民得益。

109. 陳理誠先生重申要求保留現有第 73 號線，並延長第 48 號線至數碼港；若資源未能配合，請巴士公司提供將第 48 號線伸延至數碼港後所提供的班次，若委員會同意有關班次安排，便可落實有關計劃，但若第 48 號線延長後班次疏落，委員會則可再作考慮。另外，若乘客量充足，巴士公司應考慮加強服務。歐立成先生亦持相同意見。

110. 馬月霞女士 MH與陳理誠先生持相同意見。她表示，若第 48 號線延長至數碼港後，乘客量超過百分之八十五，相信巴士公司亦會相應增加班次。

111. 鄧淑明博士與陳理誠先生持相同意見。她表示，在外國若發展數碼港等大型基建，均會首先提供完善的公共交通配套設施，但數碼港現有的交通配套設施極為不足。她表示，隨著數碼港的發展，應有較多路線途經數碼港。

112. 主席總結表示，委員會希望維持第 73 號線的現有服務，並將第 48 號線服務伸延至數碼港。他續請署方研究有關建議，並向委員會匯報有關進展。

113. 柴文瀚先生希望署方在考慮有關計劃時，可一併考慮第 94 號線的安排。

114. 黃文傑先生 MH對巴士公司短期重組計劃有所保留。另外，他亦反對第 48 號線不行經田灣的建議。

#### 新巴第 78 號線

115. 吳錦嫻女士表示，巴士公司建議將第 78 號線在黃竹坑總站遷往石排灣。

116. 楊小璧女士反對有關重整計劃，並認為雖然黃竹坑邨的居民將遷往石排灣邨，但華貴村仍有頗多居民須往黃竹坑上學或上班。按資料

顯示，有關改動將會影響 4 000 多名華貴邨或田灣的居民。她詢問，重整路線後受影響的人數眾多，為何署方仍同意有關重組。另外，在非繁忙時間的班次是 5 至 7 分鐘，但繁忙時間的班次則為 7 至 8 分鐘，她對於有關安排表示詫異。

117. 陳富明先生與楊小壁女士持相同意見。他表示，田灣區及華貴邨不少居民乘搭此路線往黃竹坑上班或上學，他詢問黃竹坑的學校及工廠是否會同一時間搬至石排灣，又或是否要將華貴邨及田灣區的居民變成二等公民，須透過轉乘計劃往黃竹坑區。他重申反對有關計劃。

118. 卜坤乾先生擔憂石排灣未來的交通情況，因此反對上述重整計劃。

119. 石國強先生詢問有關由華貴邨往石排灣的人數。

120. 吳錦嫻女士回應表示，第 78 號線的早上繁忙時段由早上 7 時至 10 時。而非繁忙時間的部分時段為下課時段，巴士公司為方便學童下課，會加密班次，故此非繁忙時段的班次較繁忙時段為密。

121. 魏子民先生回應時表示，為應付學童上下課，部分時段的班次將改用雙層巴士行走該路段。

122. 黃文傑先生 MH反對實施是項重組計劃。他表示，華貴邨及田灣區有不少市民乘搭此路線往黃竹坑上班；另外，將來黃竹坑工業區或會改建為酒店，屆時或會有不少華貴邨及田灣區的居民須往黃竹坑上班，而且華貴邨居民根本未有需要往石排灣，故他反對此重組計劃。

123. 馬月霞女士 MH表示，黃竹坑、赤柱及石澳分區委員會曾就有關路線進行討論，並建議第 78 號線由華貴邨往返黃竹坑途中行經石排灣邨。她指出，石排灣邨會分二期搬遷，而黃竹坑邨的學生在搬遷至石排灣邨後，或會往黃竹坑上學；市民若由石排灣邨乘搭第 78 號線往香港仔須再轉乘第 48 號線往黃竹坑是不可接受的。因此，分區委員希望在票價不變下維持由黃竹坑往返華貴邨，並途經石排灣邨的巴士服務。

124. 高錦祥先生 MH 不贊成取消由黃竹坑至石排灣一段的路線。他建議署方維持現有第 78 號線服務，並因應石排灣邨的落成而增設一條由石排灣邨至華貴邨的巴士線。

125. 石國強先生 認同馬月霞女士 MH 的建議，即維持現有由黃竹坑至華貴邨，並途經石排灣邨的巴士服務。

126. 魏子民先生 回應時表示，現時在香港仔乘搭第 78 號線往華貴或黃竹坑的乘客約有 2 000 多人。

127. 陳富明先生 表示，若第 78 號線途經石排灣邨將令行車時間延長；另外，在繁忙時段，該線由華貴至田灣一段已告滿座。他擔心巴士行經水塘道會否有任何安全問題，因此，對建議有所保留。

128. 主席 總結表示，希望署方研究在不增加票價下，第 78 號線繞經石排灣邨的建議。

#### 城巴第 97A 號線及新巴第 95B 號線合併計劃（修訂本）

129. 吳錦嫻女士 表示，上述計劃的修訂本內容與原先的計劃內容相類同，但清楚列明第 97A 號線在不同時段的行車路線。實施重組計劃後第 97A 號線覆蓋了第 95B 號線，在早上及晚上繁忙時段伸延至海怡半島，而中段時間則會行走現有路線。

130. 朱晉賢先生 表示，按文件第 4.1 及 4.2 段顯示，受惠的人士主要為現時乘搭第 95B 號線的乘客，而乘搭第 97A 號線的人士似乎未有任何受惠。另外，他詢問在修訂路線後會否因此而增加行走該線的車輛數目。

131. 黃志毅先生 對於如何釐定此路線的票價有所質疑。他認為若根據巴士公司一貫釐定海怡半島開出的路線的基準，此路線的票價應為港幣 2.5 元。他表示，現時第 97A 號線由利東邨開出，若重組路線後改由海怡半島開出，利東邨的居民會極力反對有關安排，因他們擔心在繁忙時段未能登車，又或只能佔得企位。他認為巴士公司為照顧小數乘



搭第 95B 號線的居民而犧牲大多數乘搭第 97A 號線的居民，並不合理。最後，他亦指出鴨脷洲分區委員會亦曾就有關計劃進行討論，並反對有關計劃。

132. 吳錦嫻女士回應表示，上述兩條路線大部分路段均重疊，重組計劃可令資源更有效地運用。對於乘客而言，現時第 95B 號線乘客改乘第 97A 號線，但其票價却下調至港幣 2.5 元。她解釋票價的下調主要由於資源更有效地運用，而令票價有所得益。現時第 95B 號線共有兩部車在繁忙時間行走，在取消第 95B 號線後，減少兩架巴士，而其中一架將調配行走第 97A 號線。

133. 朱晉賢先生詢問現時行走第 97A 號線的車輛數目。

134. 吳錦嫻女士回應表示，現時共有兩部巴士行走該線。

135. 主席表示，按文件所示，在上下午的繁忙時段，第 95B 號線往黃竹坑方向的載客量分別為百分之三十二點六及百分之三點六，往海怡方向的則分別為百分之一點二及百分之六點五。他提醒各委員考慮有關數據，以及實施重組計劃後，票價會因而下調。

136. 朱晉賢先生質疑以兩部車行走第 92 號線，是否可維持 6 至 15 分鐘的班次。另外，上午繁忙時段，在利東邨巴士總站第 97A 號線的候車乘客已不少，若再由海怡半島開出繞經利東邨，屆時利東邨的乘客或未能登車。實施重組計劃後，行車時間差不多等同現有路線的一倍，他質疑是否可維持班次 6 至 15 分鐘的服務。實施重組計劃後，第 97A 號線在不同時間有不同路線的服務，或會對市民造成困擾。他認為巴士路線應簡潔以方便乘客，因此反對有關計劃。

137. 黃志毅先生表示，按文件所示，在上午 7 至 10 時的繁忙時段，第 97A 號線的載客量為百分之四十二點二。他認為在早上繁忙時段當中，最多乘客的時段或會是上午 7 時 30 分至 8 時正。他表示，巴士公司計算載客量的時間延長，故此平均的載客量便會相應減低。他重申若實施第 97A 號線，巴士由海怡半島開出，利東邨居民未必能登車，故此不能接受有關計劃。

138. 柴文瀚先生表示，早上繁忙時間由 7 時至 10 時，而第 95B 號線最多乘客的時段為上學時間，其他時段的乘客人數相對較小。他指出，海怡半島現有不少學生乘搭第 95B 號線往黃竹坑上課，若以第 97A 號線替代第 95B 號線，利東邨的居民或未能登車。他認為數據有誤導成分，希望各委員留意。

139. 主席總結表示，希望署方及巴士公司下次提交更能反映事實的數據。委員會不接受有關重組計劃。

#### 新巴第 91A、94A、95 號線及城巴第 95C 號線

140. 吳錦嫻女士簡介上述重組計劃。有關計劃建議取消第 91A 及 95 號線。而第 94A 號線則改為提供上課時間服務，而第 95C 號線則會延長至利南道工業區以覆蓋第 95 及 91A 號線的路程，亦會於第 94A 號線服務時間以外，改經利東邨及華富，其車費會由原本的港幣 3.1 元下調至港幣 3 元。

141. 歐立成先生表示，華富邨居民歡迎第 95C 號線繞經華富，但有關路線只在非繁忙時間提供服務，此安排將會令居民混亂。他建議取消第 94A 號線，並改由第 95C 號線全日行走相關路段。

142. 柴文瀚先生表示，早前曾提議討論計劃時一併討論第 78 號線，並稱第 78 號線是否重組與第 91A、94A、95 及 95C 號線的重組計劃相關。既然委員會已決定暫時維持現有第 78 號線，他詢問委員會應否繼續討論是項重組計劃。他指出，若委員會同意取消第 95 號線，最終會令石排灣至香港仔一段沒有公共巴士服務。

143. 吳錦嫻女士回應時表示，首先會研究第 78 號線的情況。若第 78 號線的重組計劃未能落實，則未能替代因取消第 95 號線而失卻的巴士服務。

144. 柴文瀚先生建議委員會繼續討論有關計劃的大原則，讓署方及巴士公司收集委員會的意見後，才重新設計相關路線。他認為華富、華貴及鴨脷洲西面的居民亦會歡迎增設一條直接往返鴨脷洲至華富一帶的巴士路線。

145. 楊建業先生表示，不會反對巴士途經香港仔，但反對有關路線行經成都道或東勝道。他謂第 94A 及 95C 號線會繞經成都道，並建議第 94A 及 95C 號線途經香港仔海傍道或香港仔大道供市民上落，以免增加香港仔中心的交通負荷。

146. 林玉珍女士反對取消第 95 號線，因受影響的乘客共有 4 000 多人次。她表示，2005 年年中石排灣邨入伙時，現設於鴨洲的一所小學亦會遷往石排灣邨，她相信鴨洲會有不少學童須乘巴士往石排灣邨上課，因此認為應保留由鴨洲往石排灣邨的巴士服務。

147. 黃志毅先生反對將第 94A 號線改為只在繁忙時段提供服務，其餘時段由重整後的第 95C 號線取代。他指出，第 94A 號線現時由星期一至日全日提供服務，但重組路線後，卻改為只於繁忙時段提供服務。他表示，去年年底第 91 及 94 號線重組後，已對市民造成諸多不便。若第 94A 號線只在早上繁忙時間提供服務，其餘時間卻由第 95C 號線取代，他相信乘客對有關改動未能適應。另外，鴨洲分區委員會亦就有關計劃進行討論，並反對實施有關重組計劃。

148. 林啓暉先生表示，朱慶虹先生因須出席康樂及文化事務署會議而須提早離席並請他代為發言。朱慶虹先生表示，現時每日約有 4 000 至 5 000 人乘搭第 95 號線，因此要求保留此路線。另外，朱慶虹先生同意第 95C 號線往置富花園不繞經香港仔中心，但反對在非繁忙時段繞經華富邨。他反對取消第 95 號線，但不反對第 95C 號線不經香港仔中心，以及在非繁忙時段繞經華富邨。他又反對第 95C 號線繞經利東邨及延至利南道工業區。

149. 主席總結表示，委員會反對實施上述重組計劃，但希望署方及巴士公司在聽取委員會意見後重新研究有關重組計劃。

#### 新巴第 970X、971 號線及城巴第 M47 號線

150. 吳錦嫻女士簡介上述重組計劃。第 971 號線將由石排灣縮短至堅尼地城（卑路乍灣），並增設與城巴第 M47 號轉乘計劃，而新巴第 970X 號線則會延長至石排灣，以填補第 971 號線縮短至堅尼地城（卑

路乍灣)的空缺。署方亦曾諮詢中西區區議會，中西區區議會對第 970X 及 971 號線的變動未有任何意見，但對於第 M47 號線的修改則有所保留。

151. 高譚根先生不贊成縮短第 M47 號線。他表示，第 M47 號線原本往金鐘，現已縮至中環。雖然該線的車費由港幣 5.1 元下調至 4.5 元，但若由西環轉乘其他號線往中環，所需的總車費與現時無異。他亦不贊成取消第 971 號線在南區的服務，因為線路重整後有關車費雖然下調，但若乘搭該線後再轉乘其他號線往香港仔，所需車費會較現時為高，巴士公司亦可從中取利。他希望署方不要只顧及巴士公司的利益，而剝削居民的利益。

152. 歐立成先生反對此重組計劃。他表示，現時域多利道居民主要乘搭第 M47 號線往返中環，若縮短該線至卑路乍灣，南區民居須在西環轉乘其他號線往中環，費時失事。他亦反對縮短第 971 號線至卑路乍灣，認為待石排灣邨落成後，選乘該線的乘客應會增加。另外，由於第 M47 號線不時出現客滿情況，域多利道居民有時會選乘第 971 號線返域多利道。

153. 林啓暉先生表示，朱慶虹先生認為若實施重組計劃，將會令由域多利道往九龍的乘客不便，故建議保持現有服務。另外，朱慶虹先生亦表示，第 970X 號線伸延至石排灣後，班次將更為不足，因此要求增加班次至 10 分鐘一班。

154. 主席總結表示，委員會反對實施有關計劃。

155. 吳錦嫻女士表示，署方在考慮重組計劃時，會確保實施重組計劃後，居民並不會因而要付出較昂貴的車費。

156. 陳理誠先生表示，雖然市民並未因實施重組計劃後須付上較多車費，但卻須透過轉乘計劃抵達目的地。他指出，南區的巴士當中，較少有低地台的車輛，因此，部分長者或傷殘人士上落車時均遇上困難。他表示，巴士公司透過重組路線而節省的資源並不會回饋市民，市民固然不會贊成有關計劃。他認為巴士公司在研究重組計劃時，應考慮

如何回饋市民，若市民可透過轉乘計劃節省部分車資，才有可能接受有關計劃。

157. 高譚根先生與陳理誠先生持相同意見。他表示，第 M47 號線的重組計劃中並未有提供轉乘優惠，市民相對地要支付較高車資抵達目的地。

158. 歐立成先生建議巴士公司不要再提「轉乘優惠」。他認為市民一向可得到點到點的服務，但現時卻要轉車才能抵達目的地，因此總車資應較原來直達的車資便宜百分之二十或以上，才算得上是轉乘優惠。

159. 黃文傑先生 MH 表示，一般而言，乘搭飛機若須轉機，票價會較直航機票便宜，因此若要轉車才能抵達目的地，其車資亦應較原本車資便宜。

160. 主席總結表示，委員會：

- (a) 通過第 170 號線重整計劃；
- (b) 希望署方及巴士公司研究委員會就第 48、73 及 78 號線提出的反建議；以及
- (c) 擱置其餘計劃。

最後，他表示，署方早前建議提升第 671 號線服務，將會增加一架巴士行走，使班次由 16 分鐘一班增加至 14 分鐘一班，委員會備悉有關計劃。

161. 柴文瀚先生詢問署方如何跟進巴士路線發展計劃。他表示，部分委員早前已向署方反映對此路線計劃的意見，但署方及巴士公司並未就有關意見修訂重組計劃。他希望署方在聽取委員會意見後，可重新研究有關計劃。

162. 林啓暉先生與柴文瀚先生持相同意見。他詢問署方會否在聽取委員會意見後，與巴士公司就有關意見進行研究，並會否在若干時候回應委員會。

163. 主席表示，委員會擱置的重組計劃，不應在本年內再作討論。除非署方及巴士公司會提出重大修訂，委員會才會再就個別計劃進行討論。

164. 林啓暉先生表示，在討論過程中，委員會就現有服務提出意見。他請署方跟進有關意見，並希望巴士公司可改善有關服務。他亦請署方向委員會匯報相關進展。

165. 主席請署方跟進委員會就現有服務所提出的意見，並向委員會匯報相關進展。

166. 柴文瀚先生表示，希望署方可研究委員會所提出的反建議；若有關方案可行，他希望委員會可再次討論有關計劃，令市民可享用更適切的巴士服務。

167. 主席表示，為更有效率地進行討論，在有需要時，可請署方就部分區域提交整個交通配套設施安排的詳情，讓委員會討論。

(卜坤乾先生、吳錦嫻女士、鍾澤文先生、曾啓亮先生、魏子民先生及陳燕玲女士於下午 5 時 50 分離開會場。楊鉅偉先生、寇暉賢先生、韋軍先生、鄧家駒先生、劉君濠先生及劉兆賢先生於下午 5 時 51 分進入會場。)

### **議程三： 春磡角道修復工程** **(交通文件 7/2005 號)**

168. 主席歡迎出席議程三的：

- (a) 路政署高級工程師楊鉅偉先生；
- (b) 路政署工程師寇暉賢先生；

- (c) 均輝土木有限公司董事韋軍先生；
- (d) 均輝土木有限公司地盤總管鄧家駒先生；
- (e) C&A 顧問工程事務所交通工程師劉君濠先生；以及
- (f) C&A 顧問工程事務所助理交通工程師劉兆賢先生。

169. 寇暉賢先生簡介上述工程，工程詳情如下：

- (a) 重建或重鋪由近赤柱峽道至春磡角道 76 號的一段春磡角道；
- (b) 更換相關道路設施如雨水排放系統及集水溝；

(c) 建造一條橫過海天徑試驗性質的地下公共設施共用管道。將來公共事業可利用該共用管道鋪設新電纜及電訊設施而無須進行傳統的道路挖填方法；以及

(d) 進行相關道路美化工程包括採用鋪路磚重建行人路。

為減少對公眾引致的不便，工程將會分階段進行。在每一階段施工之前，承建商將會就施工細節及臨時交通措施安排，提交建議予包括各有關政府部門代表的交通管理聯絡小組，進行討論及議定。另外，承建商亦會於進行每階段工程前，分派資料單張通知店舖經營者及鄰近樓宇管理處有關工程及聯絡人資料，以便市民作出查詢及投訴。署方亦將會聯絡附近的超級市場，並將有關資料貼於其壁報板上，方便市民查閱。承建商、路政署、運輸署、警務處、南區民政事務處及其它有關部門已於2005年2月24日舉行第一次交通管理聯絡小組會議，討論第1至第3階段工程細節，並通過有關的臨時交通安排。其它階段工程細節將會按施工程序提交交通管理聯絡小組及告知各委員。有關第1至第3階段工程細節及臨時交通安排已詳列於附件一。在工程施工期間，署方會依工程合約規定承建商實施環境保護署建議的適當紓減環境措施，控制噪音、塵埃和工地流出的污水，以確保符合既定的標準。另外，在進行產生大量塵埃的工程時，承建商會定時灑水以減少塵埃產生的情況。在有建築材料運入或棄掉建築廢物時，承建商亦須要用帆布覆蓋貨車，避免塵埃飛揚。承建商在民居附近進行噪音工序時，所產生的噪音不得超越75分貝。

170. 鄧家駒先生表示，現階段將進行的工程主要包括海天徑的地下公共設施共用管道，以及重建海天徑附近一段的春磡角道。為方便工程進行，工程期間將分段封閉上述工地範圍的行車路，詳見附件一。他表示，由於暑假期間春磡角路段將較為繁忙，因此承建商於7月1日至8月31日期間並不會在春磡角道進行任何工程，而按交通顧問提交的交通評估報告，有關工程並不會對春磡角道一帶造成嚴重的交通擠塞。

171. 主席表示，委員會已於2003年9月15日通過有關項目，是次署方主要簡介此項目的工程安排及臨時交通安排。他詢問工程在民居附



近進行，承辦商將有任何減低噪音的措施；另外，承辦商有否足夠時間通知工程範圍附近的業戶。

172. 寇晔賢先生表示，展開工程前承建商會分發傳單予各受影響的業戶，通知有關工程安排。若業戶有何疑問，亦可有足夠時間與署方聯絡。

173. 陳李佩英女士多謝，署方提交清楚的圖樣。她詢問在一般情況下，當區議員可否出席交通管理聯絡小組會議，並謂在許可的情況下，她希望出席有關會議，以便反映市民的意見。她歡迎署方安排派發傳單，並表示除工程範圍附近的業戶外，其他途經春磡角道一帶的人士也會受影響，因此她希望署方會將有關資料分發當區區議員。她續詢問有關在星期六及星期日的工程安排。

174. 主席表示，交通管理聯絡小組會議乃政府部門的會議，民政事務處亦有代表列席，而有關小組經討論後同意的臨時交通安排亦會向委員會匯報，署方在分發有關單張時，亦會向當區議員派發。

175. 寇晔賢先生回應時表示，工程的時間根據一般施工時間，即星期一至六，而星期日則不會有工程進行。

176. 陳李佩英女士詢問星期六下午會否施工。她表示，該區乃旅遊區，在許可的情況下，她希望承建商可於星期六下午停止施工。

177. 主席表示，若星期六下午不進行工程，已封閉的路段亦不會重開，對交通情況亦未會有幫助。

178. 黃文傑先生 MH表示，該路段鄰近民居，故建議署方使用吸音物料，以減低行車時的噪音。另外，他亦建議署方在該路段鋪設防滑鋼砂，保障行車人士的安全。

179. 許湧鐘太平紳士詢問，在實施臨時交通安排期間，在有需要時會否改用人手指揮交通。

180. 寇晔賢先生表示，該路段將鋪設瀝青。實施臨時交通安排期間，將採用兩種交通燈模式，一種是電動調節，一種是人手調節。署方計劃在泳季期期間，由人手調節交通燈訊號，並會安排較長時間予春磡角道車輛行駛，以盡量減低交通影響。

181. 主席總結表示，委員會希望署方可依照有關計劃進行工程，盡快順利完成有關工程。

(楊鉅偉先生、寇暉賢先生、韋軍先生、鄧家駒先生、劉君濠先生及劉兆賢先生於下午 6 時 15 分離開會場。羅桂蘭女士於下午 6 時 16 分進入會場。)

#### **議程四： 石排灣邨的交通設施及公共交通服務安排** **(交通文件 8/2005)**

---

182. 主席歡迎房屋署房屋事務經理／物業管理（港島三）羅桂蘭女士。

183. 黃志德先生簡介有關石排灣邨的公共交通服務安排。石排灣邨將由今年年中開始入伙，而其中由房屋署管理的公共交通總站亦會於石排灣邨入伙時同時啓用。運輸署得悉石排灣邨公共交通總站有雙泊位小巴坑一條，雙巴士坑一條，單巴士坑兩條及的士坑一條。房屋署已聯絡本署，於本年三月初安排巴士及小巴試行公共交通總站內各通道，以確定該總站是否適宜各類公共交通工具使用。視乎試路的結果，本署會諮詢房屋署石排灣邨公共交通總站的正式啓用日期，並開始和各有關公共交通營辦商聯絡，將現時在漁光道的巴士及小巴總站遷入石排灣邨公共交通總站內。現時石排灣邨有下列的公共交通服務：

(a) 公共巴士方面：

- (i) 城巴 7 號線 ( 石排灣 – 中環碼頭 )
- (ii) 城巴 76 號線 ( 石排灣 – 銅鑼灣 )
- (iii) 新巴 95 號線 ( 石排灣 – 鴨脷洲 ) ( 循環線 )
- (iv) 新巴 971 號線 ( 石排灣 – 西鐵南昌站 )
- (v) 九巴 T6 號線 ( 石排灣 – 西貢北潭涌 ) ( 假日旅遊線 )

(b) 專線小巴方面：

- (i) 4A 號線 ( 石排灣 – 銅鑼灣 )
- (ii) 4B 號線 ( 石排灣 – 灣仔 )
- (iii) 4C 號線 ( 石排灣 – 銅鑼灣 )
- (iv) 4S 號線 ( 石排灣 – 香港仔 )
- (v) 52 號線 ( 石排灣 – 赤柱 )

署方會密切監視石排灣邨的入伙情況，並會與房屋署緊密聯絡，並在有需要時加強上述各公共交通工具的服務，以配合居民的需求。

184. 陳嘉平先生簡介有關未來漁光道及漁暉道過路設施安排。為配合石排灣邨的落成，房屋署會在漁光道附近興建行人升降機塔，石排灣邨居民可利用升降機塔往漁暉道，減省了步行時間。就有關未來漁光道及漁暉道過路設施安排方面，署方現正對有關要求作出研究及考慮，並從全面的角度研究提供行人過路處的問題。署方計劃將現有近美暉閣班馬線位置改變以配合升降機塔的運作。而就漁暉道的行人過路安排，署方在考慮到現時路面環境及隔鄰賽馬會診所後，暫不考慮加設班馬線，但正考慮進一步改善該處過路設施。署方會在升降機塔的建設工程完成前完成所需行人過路設施。

185. 石國強先生表示，香港仔、田灣及石排灣分區委員會曾就有關的道路設施進行討論。據估計，在石排灣邨入伙後，將有不少居民乘搭該升降機出入石排灣邨，居民亦會行經嘉諾撒培德小學的橫巷。他希望署方研究加闊行人路，避免意外發生。另外，他表示屆時亦會有不少居民行經香港仔水塘道南行旁邊的小型公園，因此請署方研究改建該公園位置，方便行人行經該處。

186. 馬月霞女士 MH 希望各有關部門可全面研究該處的行人過路設施，以方便行人過路。

187. 陳富明先生表示，香港仔、田灣及石排灣分區委員會曾就有關項目進行討論，並特別提及嘉諾撒培德小學旁邊通往香港仔舊大街的一段路面。他指出，現時學生上下課時，若有車輛由該處轉出香港仔大道時，已構成一定危險。在石排灣邨入伙後，相信會有更多居民行經該處，行人路將更不敷應用，因此署方應考慮如何改善該處的行人路

設施。他建議署方考慮改建嘉諾撒培德學校旁的小型公園，方便居民上落。

188. 楊建業先生表示，按運輸署透露，計劃將現時在漁光道的巴士及小巴總站遷入石排灣邨公共交通總站。他詢問署方有否評估屆時該交通總站是否會有足夠位置供巴士及小巴停泊。他認為環境優美的社區，其巴士總站應可提供恰當位置讓巴士及小巴停泊，所有公共交通工具均不應停泊路邊。他表示，現時香港仔中心所有路面已有各式公共交通工具停泊，他希望新建社區不會出現這種情況。

189. 黃志德先生回應表示，完全同意漁光道現有的巴士站或小巴站應盡量遷入石排灣邨的巴士總站。署方會安排巴士及小巴試行公共交通總站內各通道，以確定該總站是否適宜各類公共交通工具使用。另外，署方會密切監察居民對有關路線的需求，在有需要時，巴士公司或會增加班次，或會導致巴士總站內未有足夠位置停泊。

190. 陳嘉平先生回應表示會在聽取各委員意見後，會整體研究該區的行人過路設施。他表示香港仔地區是一個發展比較成熟的社區，故需要較長時間整體研究有關行人過路設施，以便提供一個舒適及方便設施供居民使用。。

191. 主席總結表示，委員會關注石排灣邨的交通設施及公共交通服務，尤其是有關嘉諾撒培德學校附近一帶的行人過路設施的安排，並請署方就有關交通設施進行整體規劃，而在規劃時，必須考慮附近區域如香港仔中心的交通情況。

192. 羅桂蘭女士表示，該交通總站由房屋署負責清潔及管理。房屋署會與運輸署在進行試車後，決定巴士站的安排，並會在需要時請運輸署增加班次。

（羅桂蘭女士於下午 6 時 38 分離開會場。）

## **議程五**      **於以往會議曾作討論事項的進展報告** **（截至 2005 年 3 月 2 日的情況）（交通文件 6/2005 號）**

鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑路口改善工程及行人天橋計劃

193. 朱晉賢先生詢問上述項目中第 6 期工程的內容範圍及完工日期。

194. 陳朝方先生回應表示，上述項目已進入最後階段。

195. 主席表示，上述工程正在進行，並希望可如期完工。

196. 朱晉賢先生表示，現時鴨脷洲徑南行位置的工程範圍約有 2 米多，相信仍有不少工程進行，有關工程完成後，仍須鋪設混凝土，並須待混凝土完全乾透才可重開路面。他認為有關工程恐未能於本年 3 月底如期完成。他詢問現時的施工詳情。

197. 林倩恒女士回應表示，上星期曾與承建商聯絡，並得悉承建商較早前已安排公共事業公司進行工程，在正常情況下，整項工程應可於 3 月底完成。

198. 柴文瀚先生表示，路政署所負責的工程項目不多，但有關代表仍未能清楚回應有關問題，故希望署方代表下次出席會議時，做足預備功夫。

#### 鋼線灣數碼港發展計劃北面通道建造工程

199. 劉達遠先生表示，上述工程已全面完工，故此建議刪除此項目。

200. 委員會同意刪除上述項目。

#### 位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

201. 陳李佩英女士表示，上述項目已一拖再拖，而赤柱市政大樓亦將落成，她估計將有更多市民往該區，故希望盡快落實興建有關項目。

202. 主席表示，委員會會繼續爭取盡快落實有關項目。

#### 土力工程處防止山泥傾瀉計劃 壽臣山道斜坡鞏固工程

203. 楊建業先生詢問何時展開上述工程。

204. 劉達遠先生回應表示，有關部門正進行預備工程。

205. 洪永淇先生回應表示，由於此項工程牽涉將其中一段改為單線行車，顧問公司正籌劃有關臨時交通措施，故此，暫未展開有關工程，但會很快展開有關工程。

206. 楊建業先生詢問，工程進行時路面會否改為單線雙程行車。

207. 洪永淇先生回應表示，部分路段會實施單向行車。

#### 大潭道（大潭霸路段）

208. 陳李佩英女士詢問上述項目詳情。

209. 洪永淇先生回應表示，為試行重量限制計劃，署方計劃在柴灣道與大潭道交界裝置交通路牌，但由於有關路段路底有不少公用事業，故署方將有關路牌在康樂及文化事務署同意下，設置於康樂及文化事務署的公園內。運輸署亦已於本年 1 月 27 日發出施工指令，安排有關工程。

#### 利東邨道北行公共交通服務及巴士站安排

210. 朱晉賢先生詢問有關詳情。

211. 黃志德先生回應表示，在深灣軒入伙後，在漁安苑巴士站的候車乘客數目上升，署方在檢討後，建議拆除利東邨道北行線部分欄杆以便將漁安苑巴士站向前伸延 20 米，供 3 架巴士一同上落客。運輸署會在路政署延長漁安苑巴士站後，會重新編排各巴士線的上客點，以增加乘客候車空間。巴士公司已安排利東邨巴士總站站長於早上繁忙時段放車時預留多些空位以接載漁安苑分站的乘客，同時亦安排站長於漁安苑巴士站協助乘客登車。巴士公司會繼續密切注視深灣軒的乘客需求，並會作出相應措施加強服務。

212. 主席詢問巴士站向前伸延，會否影響附近的交通。
213. 陳嘉平先生回應表示，署方會密切監察其交通情況，確保巴士能運作暢順。
214. 朱晉賢先生詢問在伸延巴士站時，會否相應削去部分行人路，用作巴士候車處。他續問每條行人路的可使用空間是否有特定闊度；若不合乎規定，署方會如何安排。
215. 石國強先生詢問巴士公司會否移除巴士站的廣告牌，另可否修改巴士站上蓋現有設計，將巴士站上蓋設於漁安苑護土牆上，以預留更多空間供乘客候車。
216. 馬月霞女士 MH與石國強先生持相同意見。她建議拆除巴士站上蓋的廣告牌，以預留足夠空間供候車人士候車。
217. 黃志毅先生認為，署方應就此巴士站安排提交完善計劃供委員會討論。他建議署方與委員討論巴士站的上蓋設計及候車亭的實際位置。他表示，居民一直認為漁安苑的巴士站有改善空間，自深灣軒入伙後，候車乘客數目增加，已有不少乘客站在行車路上候車，故此，署方必須盡快改善上述位置的候車亭。他希望署方就有關巴士站進行全面的整體規劃，並安排實地視察以討論有關安排。
218. 主席建議署方於下次會議提交詳細及全面計劃供委員會討論。
219. 石國強先生與黃志毅先生持相同意見。他表示，已有不少居民對此巴士站的安排表示不滿，他希望署方盡快進行檢討並與巴士公司研究解決辦法。
220. 朱晉賢先生希望署方可於復活節假期前安排實地視察，並詢問有關標準行人路的規格。
221. 黃文傑先生 MH表示，據了解，巴士公司是請公司製作廣告牌，若巴士公司賠償有關費用，應可拆除有關廣告牌。



222. 柴文瀚先生詢問，伸延巴士站計劃會否在本年 3 月繼續實施。

223. 主席回應表示，署方應首先全面規劃此巴士站安排並諮詢委員會才落實相關工程。

224. 柴文瀚先生認為，署方既然已決定伸延此巴士站，而此安排與拆除巴士站上蓋的廣告牌又沒有衝突，因此，應繼續進行有關伸延巴士站的安排。

225. 楊小璧女士與柴文瀚先生持相同意見。她表示，現時有大量乘客在該巴士站候車，情況十分危險，故希望署方盡快拆除欄杆以伸延巴士站。此外，委員會早前亦已就有關項目進行討論，故未有必要延遲進行有關工程。

226. 陳嘉平先生回應表示，署方已與路政署聯絡，知悉路政署會於 3 月份內進行有關工程，包括拆除部份欄杆及修改路標。他同意委員的意見，並會跟進所需工作。

227. 主席表示，秘書處會於會後安排實地視察，以便一併研究巴士站及附近交通的情況。

228. 柴文瀚先生表示，曾相約運輸署代表進行實地視察，署方亦同意於本年 3 月份拆除欄杆並伸延巴士站。他表示，深灣軒的入伙人數不斷上升，希望委員會可同意盡快安排有關工程，以改善漁安苑巴士站的情況。

229. 黃志毅先生表示，署方只向柴文瀚先生承諾於 3 月內進行有關工程，但部份委員現時對有關安排提出疑問，因此建議署方盡快安排實地視察，一同商討有關問題。

230. 朱晉賢先生反對拆除欄杆以伸延巴士站，因為此舉將佔用利東邨道北行線一條行車路，以致影響附近的交通情況。他亦同意先進行實地視察，然後才決定有關改善方案。

231. 馬月霞女士 MH 表示，除當區區議員外，若有個別委員要求署方進行任何改善計劃，而有關計劃又會影響整個地區發展，署方應向委員會匯報進展。

232. 主席 表示，秘書處會於 3 月內安排實地視察，一同討論有關計劃。

（會後補註：委員會於 2005 年 3 月 31 日進行實地視察。為方便漁安苑巴士站的候車乘客及增加候車空間，運輸署建議拆除利東邨道北行線部分欄杆。委員會經實地視察後，同意拆除利東邨北行線 8 節欄杆，將巴士站向前伸延 12 米。運輸署會與巴士公司商討有關細節，並會於本年 4 月底前落實有關安排。委員會亦一再敦促運輸署盡快拆除漁安苑巴士站上蓋的廣告板及重新設計該巴士站上蓋。運輸署代表承諾會與巴士公司檢討該巴士站上蓋的安排。）

### 南區鐵路的發展

233. 主席 表示，南區區議會已與局長會面，並已向局長反映區議會的意見和提交立場書。

### 議程六 其他事項

234. 秘書處未有收到其他事項。

### 議程七 下次開會日期

235. 主席 表示，本委員會第十一次會議將於 2005 年 5 月 9 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，會議於下午 7 時 10 分結束。

南區區議會秘書處

2005年5月