

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十二次會議記錄

日期：2005年7月4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 BBS, 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
張錫容女士
朱晉賢先生
高錦祥先生 MH
高譚根先生
林啟暉先生 MH
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
楊小壁女士
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

- (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及洪永淇先生；
- (iii) 土木工程拓展署高級工程師劉達遠先生；
- (iv) 路政署高級工程師張子敬先生；以及
- (v) 香港警務處香港仔分區馬子威高級督察。

2. 主席表示，回應局方近日公布南港島線的發展，建議修訂議程加入討論成立南港島線及四號幹線關注組事宜，並請各委員注意。委員會同意有關安排。

議程一： 通過 2005 年 5 月 9 日第十一次會議記錄

3. 柴文瀚先生建議修訂會議記錄第 16 段如下：

柴文瀚先生表示，政府現行的措施主要集中疏導紅隧兩岸交通擠塞的情況，包括調節巴士班次及暫停隧道口的道路工程。關於香港仔隧道擠塞的情況，他建議署方把前新華社附近的巴士站用作緊急下車處，以免出現部分車長容許而部分車長不容許乘客在該處下車的情況。另外，他亦建議署方利用巴士站發布香港仔隧道擠塞的信息，包括勸諭市民改乘途經薄扶林道的巴士路線等，以及在該隧道出現擠塞時准許巴士公司靈活調配車輛，以增加行走薄扶林道路線的巴士數目。他補充，上述建議其實已於 90 年代初屯門公路出現嚴重交通擠塞時採用。最後，他就早前政府表示在 5 月 1 日後暫時不會在紅隧兩岸進行道路維修工程一事，詢問工程何時復工。

4. 委員會通過上述修訂。

(羅錦洪先生於下午 2 時 39 分進入會場。)

議程二： 春磡角道修復工程 (交通文件 16/2005 號)

5. 主席歡迎出席議程二的：

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

6. 鄧家駒先生匯報工程進展。他表示，海天徑路口公用設施共用管道及道路工程的前期公用設施遷移工程已部分完成，而第 1B 階段工程亦已於本年 6 月展開。署方希望就本年 9 月至 11 月期間推行的臨時交通措施諮詢委員會。

7. 劉兆賢先生簡介第 2 至 4 階段的臨時交通安排。整項工程範圍包括赤柱峽道至春磡角道 76 號一段路面：

- (a) 為減少對公眾造成的不便，工程將分階段進行。各階段施工前，承建商會就施工細節及臨時交通安排，向包括各有關政府部門代表的交通管理聯絡小組提交建議，以供討論，並會向鄰近店舖及樓宇的管理處派發單張，公布有關工程及聯絡人的資料，以便市民提出查詢及投訴；以及
- (b) 有關海天徑路口公用設施共用管道及道路工程（包括第 1A、1B、2A、2B（部分）及第 3（部分）階段的臨時交通安排建議，已於 2005 年 3 月 14 日提交委員會討論並獲支持，而春磡角道餘下部分道路工程（包括第 2B（餘下部分）、第 3（餘下部分）及第 4 階段）的臨時交通安排建議，亦已於同年 5 月 27 日第二次提交交通管理聯絡小組會議討論，再經修訂及商議後，已獲通過。有關安排詳載於附件一。至於其他階段的工程細節，則會按施工程序提交上述小組及知會各委員。

（林啟暉先生 MH 於下午 2 時 42 分進入會場。黃文傑先生 MH 於下午 2 時 43 分進入會場。卜坤乾先生於下午 2 時 48 分進入會場。）

8. 陳李佩英女士表示，文件提及餘下工程擬於本年 9 月 1 日展開。由於當日適逢中小學開課，她擔心工程會影響學生上課。
9. 歐立成先生表示，第一期工程展開期間他曾於早上八時許途經地盤範圍，其間發現工人關閉機動交通燈時，未能即時改用人手控制交通，以致出現混亂情況，因此希望承建商留意和改善情況。
10. 朱慶虹先生詢問，是項工程進行期間，淺水灣及深水灣一帶是否有其他工程同步進行。他擔心赤柱至淺水灣一帶同期進行工程，會令赤柱居民往返該區所需時間大增，故希望有關方面作出適當協調。
11. 鄧家駒先生回應時表示，關於歐議員所指該地盤無人控制交通一事，相信當時有個別公用事業機構正在施工。承建商已提醒有關機構須妥善安排人手控制交通。
12. 韋軍先生回應時表示，經考慮委員的意見後，有關工程可延至 9 月 3 日才展開。
13. 陳李佩英女士表示，未有接獲有關工程的投訴。她相信工程安排尚算妥當，若工程展開後遇上任何問題，希望可再與承建商磋商安排。
14. 洪永淇先生回應時表示，路政署及警方已按一般封路準則，規定在 500 米範圍內不可同時進行兩段封路工程。署方就淺水灣等南區的海灣區，要求承建商在 500 米範圍內不可進行多於一項的封路工程，以減少對市民的影響。他補充，赤柱至淺水灣一帶斜坡處處，往往須進行斜坡加固、鋪設電纜及加設防撞欄等工程，凡此種種均牽涉封路安排，因此請委員體諒。另外，署方在制訂有關臨時交通措施時，除須考慮工程對交通的影響外，亦須顧及公眾的長遠安全。
15. 主席總結，委員會同意上述臨時交通安排，並請承建商於 9 月 3 日才實施該臨時安排。

(韋軍先生、鄧家駒先生、劉君濠先生及劉兆賢先生於下午 2 時 58 分離開會場。)

議程三：動議辯論：『本會促請署方盡快制定政策供特首及行政會議通過，以減低南區巴士服務收費每公里 5 分之平均收費率』

（動議人：羅錦洪議員 和議人：林啟暉議員）

（交通文件 14/2005 號）

16. 主席表示，本議題由羅錦洪先生及林啟暉先生 MH 提出。秘書處於會前就本議題邀請環境運輸及工務局代表出席是次會議，聽取委員意見和解答委員的提問。該局在書面回覆中，表示未能派員出席，有關回覆詳載於附件二。他續表示，剛接獲柴文瀚先生及楊小壁女士提出的修訂動議，並請有關議員簡介該項動議。

17. 柴文瀚先生認為，環境運輸及工務局未能派員出席會議，而只委派運輸署代表在會上聽取本會對南區專營巴士服務收費的意見，並不恰當。他曾於會前瀏覽運輸署和環境運輸及工務局的網頁，得悉前者專責監管公共交通機構，後者則負責政策事宜，包括環境保護及自然護理、發展運輸基礎設施、提供運輸服務及交通管理等事宜。他認為局方只派運輸署代表聽取意見的安排欠妥善，故請會方跟進此事。

18. 主席表示會將柴文瀚先生的意見記錄在案並轉達局方，希望有關部門參考。

19. 黃志毅先生詢問，上述的運輸署代表可否代表局方回應委員的提問。他認為，署方代表若只限於聽取意見而未能回應提問，則無須出席是次會議。

20. 朱慶虹先生表示，委員會應先集中討論本動議及修訂動議。他相信無論局方委派哪位代表，均會聽取委員會的意見。雖然他同意柴文瀚先生對局方的批評，但亦希望委員會首先就動議內容進行討論。

21. 主席表示，局方在回應信件中已提及局方代表因公事未能出席是次會議，並由運輸署代表黃志德先生聽取委員會的意見。主席請柴文瀚先生解釋修訂動議的內容。

22. 柴文瀚先生表示，巴士收費政策由局方制定，署方則負責檢討巴士公司是否按有關政策釐定收費，因此建議修訂動議內容。他並表示，鑑於城巴有限公司（下稱城巴）的專營權將於明年 7 月屆滿，故希望透過是次動議向局方反映委員會對巴士服務收費的意見，供局方在商討專營權時考慮。他指出，修訂動議請局方與城巴商討有關專營權的事宜時，應要求城巴增設八達通按車程收費系統，而該系統其實現已於部分行走如赤柱等南區的巴士路線實施。他認為，局方與城巴磋商專營權時，應考慮城巴能否符合上述要求才決定是否批准城巴續辦有關路線。他表示，修訂動議旨在加強原動議的力量，並舉例說，原動議中要求署方應盡快制定政策供行政長官及行政會議通過，以減低南區巴士服務收費每公里 5 分的平均收費的建議，未必惠及南區居民，因城巴或會增設中途站，以期吸納更多乘客，甚或提高其他特快路線的車資。他補充，修訂動議中提及應限制城巴分段收費的建議亦有不足之處，因為若城巴訂定的分段收費偏高，最終亦未能令市民得益。因此，他認為原動議內容納入修訂動議內，可互補不足；修訂動議除旨在減低南區巴士路線的平均收費每公里 5 分外，亦可在城巴專營權屆滿後，引進機制，讓市民透過八達通系統按車程支付車費，以解決南區車費長期昂貴的問題。最後，他希望各委員支持修訂動議。

23. 羅錦洪先生表示，就同類行車路線（包括崎嶇路線）而言，中西區與東區的车費仍較南區便宜，原因是南區現時未有集體運輸系統，故在缺乏競爭下，令巴士收費偏高。南區居民在別無選擇下，須忍受昂貴車資，並補貼行走別區的巴士路線。這與政府一直提倡用者自付及公平公開的原則相悖。為此，他提出動議，希望政府可按既定政策與城巴商討下調車費。

24. 主席表示，按《區議會常規》第 20 條的規定，對動議提出的修訂須先獲區議會通過，動議才可提交區議會投票表決。

25. 朱慶虹先生支持柴文瀚先生及楊小壁女士修訂動議的理念，但認為有關修訂與原動議的本意不同。他指出，修訂內容應以原動議為基礎，而非在原動議上加入新內容，因此，有關議員可考慮提交另一動議。

26. 羅錦洪先生回應時表示，原動議中“署方”一詞只是概括用語，當中包括環境運輸及工務局、運輸署及政府當局，而非單指運輸署。他

認同朱慶虹先生的意見，修訂內容涉及城巴專營權一事，與原動議內容沒有直接關係。他並指出，修訂內容中有關要求續辦相關路線的公司必須加入八達通系統的建議，未盡完善。據了解，八達通並非最新科技，巴士公司或可採用另一更合適先進的系統。因此，若區議會通過修訂動議，市民或會懷疑區議會向八達通公司輸送利益。基於修訂內容包含若干不明朗因素，若區議會通過修訂動議，市民或會誤會區議會對科技認知不足。

27. 黃志毅先生認為，原動議主要針對政策層面上的安排，修訂動議則主要針對某家公司的具體運作，與原動議互不相關，因此不贊成辯論修訂動議。

28. 柴文瀚先生回應時表示，若委員認為修訂內容提及的“八達通”字眼欠妥，可考慮將之修訂為智能咭或 IC 咭等。他認為“八達通”與“署方”均屬概括用詞，故“八達通”與“智能咭”同義。他指出，修訂動議內容並非針對某家公司的運作，而只是提出在城巴的專營權屆滿後，政府要處理有關專營權的問題。政府可考慮將所有路線一併招標，又或選擇部分路線招標等。他重申，修訂內容與巴士服務收費政策相關，而非單一針對某家公司的運作，故希望有關委員在否定修訂動議時，舉證指出修訂動議內容與巴士服務收費政策無關。

29. 主席表示，各委員已就修訂動議內容提出意見，因此請他們就是否接納辯論修訂動議進行投票。

30. 投票結果為 2 票贊成、17 票反對及 3 票棄權。主席表示，委員會反對辯論修訂動議，但會繼續就原動議進行辯論。

31. 黃志毅先生表示，南區巴士服務收費偏高，故支持原動議的精神，但對於原動議提及“減低南區巴士服務收費每公里 5 分”的建議則有所保留。按局方的回應，巴士公司釐定車費時，會考慮多項因素，如路線的營運環境。若政府接受本動議內容，則部分路線收費會減低，而部分路線收費或會增加。他認為動議內容應針對政策的制定，不應過於具體。如修訂動議內容提及利用“八達通”收費，亦屬過於具體，加上長者未必有“八達通”，故不支持通過修訂動議。他對原動議持保留態度，認為無須提及具體的減收車資建議。

32. 高錦祥先生 MH 認為利用動議形式討論有關議題，令討論範圍有所限制，但若改以討論形式，則可更全面進行討論。

33. 朱晉賢先生與高錦祥先生 MH 持相同意見。他認為委員會應以討論模式探討是項議題。他詢問，在處理委員會以動議模式及討論模式所得出的立場，有何不同。

34. 主席回應時表示，“動議”模式及討論模式的結果均無約束力，委員會會向局方反映有關結果。

35. 高譚根先生認為局方以乘客的承擔能力作為釐定票價的考慮因素，有欠公允，不能接受。

36. 林啟暉先生 MH 提出動議的主要目的，是要求政府制定公平的巴士服務收費政策。他認為，現時局方的巴士服務收費政策有多個不公平之處，特別是有關以乘客承擔能力作為釐定票價的考慮因素，令人十分氣憤。他以行走海怡花園及鴨脷洲邨的路線為例，雖然兩個巴士站相距僅 300 米，但行走前者的收費竟較後者貴 30% 至 40%。他質疑有關定價是否基於兩組乘客的承擔能力不同所致。他重申，現時巴士服務收費政策極不公平，故強烈要求政府制定公平的收費政策。

37. 羅錦洪先生表示，本動議是以提綱式提出，並希望政府可制定更完善的巴士路線收費政策。他認為現時以乘客承擔能力作為釐定收費的準則並不合理，亦與政府一直倡議的用者自付政策背道而馳。他質疑當局多年前提出可加可減的收費政策，為何遲遲仍未落實。

38. 馬月霞女士 BBS, MH 支持要求政府訂定公平合理的收費政策，尤其應注意南區巴士服務收費偏高的問題，但認為動議中有關“減低收費每公里 5 分”的內容不夠全面。她認同若以討論形式探討有關議題，討論內容相信可更為全面。

39. 柴文瀚先生支持羅錦洪先生及林啟暉先生 MH 就有關議題提出動議。他表示，若委員會可通過動議，並將動議轉交政府跟進，相信政府可更集中考慮委員會的意見。他並表示，雖然立法會的網頁顯示“動

議”不具約束力，但在自由開放的社會，市民可透過議員向政府發表意見，並讓政府集中跟進某項問題。他補充，“動議”模式可收窄討論範圍，集中討論某一項目；而討論方式則涉及範圍較廣，討論內容亦可多於一項。

40. 朱晉賢先生認為，不論以討論形式或動議形式探討問題，均沒有約束力，委員會應考慮討論形式，以免囿於辯論的框框。

41. 羅錦洪先生重申，動議提及“減低南區巴士服務收費每公里 5 分之平均收費率”的內容屬提綱式。他主要希望政府可訂定公平的收費政策，以改善南區巴士服務收費偏高的問題。至於各巴士路線所減收的實際車費，則須待政府制定公平的收費政策後再行釐定。

42. 黃志毅先生詢問，若委員會認為動議內容未夠全面，可否將是項議題的探討形式改為討論形式，然後將委員會的意見轉達政府。

43. 主席回應時表示，按《南區區議會會議常規》第 24 條(2)的規定，區議會在對某議題作出決定後，除非主席或超過半數委員同意，委員不得在半年內再提出討論該議題。

44. 羅錦洪先生建議委員會先就動議進行表決，若動議獲得通過，可連同各委員的有關意見一併提交局方考慮。

45. 主席補充說，按《南區區議會會議常規》第 22 條的規定，任何動議除非獲得出席委員一致同意，否則不得撤銷。

46. 林啟暉先生 MH表示，提出動議的目的，是促請政府盡快正視南區巴士服務收費偏高的問題。他認為委員會大致同意局方應訂定公平合理的收費政策，故可考慮先將動議提交局方審議。

47. 朱慶虹先生表示，各委員基本上同意政府應訂定公平合理的政策，以減低南區巴士的服務收費，惟認為要求減收每公里 5 分之平均收費率的內容過於局限。因此，他建議委員會休會 5 分鐘，讓委員有時間提出修訂動議。

48. 委員會同意修訂原動議，並為方便討論，同意休會 5 分鐘，讓委員商討有關修訂動議。
49. 委員會於下午 3 時 52 分休會，下午 3 時 57 分復會。
50. 主席表示，修訂動議由黃志毅先生提出，並由朱慶虹先生和議。修訂動議內容為“本會促請政府盡快制定公平及合理票價釐定政策，以減低南區巴士服務收費”。
51. 朱慶虹先生表示，修訂動議與原動議的內容的最大分別，是未有將減低票價的數額設定為每公里 5 分。他認為，若政府能制定合理公平的票價政策，相信南區的巴士收費亦會下調。
52. 林啟暉先生 MH支持修訂動議的精神，但認為修訂動議中“本會促請政府盡快制定公平及合理票價釐定政策”一句有兩個動詞，語法不通，並不恰當。
53. 委員會同意修訂有關詞彙。
54. 陳理誠先生表示，修訂動議未有指明票價政策關於何種服務，故建議加入“公共運輸”的字眼。
55. 馬月霞女士 BBS, MH表示，修訂動議已提及減低巴士服務收費，故無須加入“公共運輸”的字眼。
56. 朱慶虹先生認為上述“票價釐定政策”為名詞，而非動詞。
57. 楊小壁女士建議取消修訂動議中“釐定”一詞。
58. 主席表示，現修訂動議為“本會促請政府盡快制定公平及合理票價政策，以減低南區巴士服務收費”，並請委員就修訂動議進行表決。
59. 委員會一致通過上述修訂動議。

60. 主席表示，會後會就修訂動議內容去信局方跟進，並請運輸署代表向局方反映委員會的意見。

(會後補註：區議會秘書處已於本年 7 月 12 日將修訂動議轉交環境運輸及工務局。該局已於同月 29 日透過區議會秘書處作出回應。)

議程四：加強南區與東區巴士服務轉乘優惠

(本議題由柴文瀚先生及楊小璧女士提出)

(交通文件 15/2005 號)

61. 主席歡迎出席議程四的：

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司營運經理魏子民先生；以及
- (b) 城巴有限公司助理公眾事務經理符嘉儀小姐。

62. 主席表示，此議題由柴文瀚先生及楊小璧女士提出。

63. 柴文瀚先生表示，關於東區區議員早前爭取加強南區與東區巴士服務的行動，他希望南區區議會作出聲援和爭取轉乘優惠。按運輸署的文件顯示，現時共有 5 組南區至東區巴士的路線有轉乘優惠，包括城巴第 72、72A、76、77、92、96、592 及 M47 號線，而非他早前提出的只有 3 組，即第 38 / 42、46X 及 M49 號線。他表示，由南區至北角的巴士服務及轉乘優惠尚算足夠，故在提交議程時，未有提及相關路線及其轉乘優惠安排，但由南區至筲箕灣及柴灣一帶的巴士服務卻不足夠，故希望委員會集中討論有關事宜。他指出，除上述 3 組路線有轉乘優惠外，現時只有第 77 及 99 號巴士線及第 69 號專線小巴來往太古城及筲箕灣一帶，故希望可加強南區來往筲箕灣及小西灣一帶的巴士服務。他並希望巴士公司及運輸署可改善現有的轉乘優惠安排，因為現行安排諸多限制，例如對巴士路線的嚴格規定。另外，鴨脷洲區往鰂魚涌、太古城及筲箕灣的巴士路線亦未有提供轉乘優惠，故希望當局在收集是次討論的意見後，就相關服務作出改善。

64. 楊小璧女士表示，現時的轉乘優惠計劃只適用於同一家巴士公司的路線。她舉例說，在華富往北角以東，若乘搭城巴第 72 號線往銅鑼灣，再轉乘其他巴士路線，因城巴未有往北角的路線，故乘客未能享有轉乘優惠。她希望南區居民乘搭不同巴士公司的路線，均可享有轉乘優惠。

65. 黃志德先生回應時表示，為方便委員會進行討論，署方已備妥有關南區至東區的巴士服務及轉乘優惠的資料。雖然直線服務較受歡迎，但礙於資源有限，全面提供點到點的服務較為困難。為此，巴士公司已為市民提供轉乘優惠。他承認現時南區往筲箕灣及小西灣一帶的轉乘服務有限。署方一直鼓勵巴士公司增加轉乘計劃的路線，而巴士公司亦對計劃持開放態度。署方會在聽取委員的意見後，繼續鼓勵巴士公司積極考慮提供更多轉乘優惠。

66. 黃志毅先生支持爭取加強南區至東區的巴士服務及轉乘優惠，但不同意討論目的是為呼應東區區議會的提議。他同意點到點的巴士服務對交通情況帶來負面影響。因此，要方便長途乘客，轉乘優惠計劃值得推行。他表示，委員會在多次討論中亦反映轉乘計劃的範圍太狹隘。根據經驗，巴士公司或運輸署往往在取消某些服務時，才會推出轉乘計劃以吸引乘客。他認為上述安排並不恰當，巴士公司及署方不應在重組路線時才以物換物的方式，提供轉乘優惠。他表示，南區市民主要依賴巴士往東區，而現時南區至東區又未有足夠的直線服務；市民要透過轉乘計劃才可到達東區部分地區。因此，巴士公司應提供跨公司的轉乘計劃。至於技術安排方面，以往兩家巴士公司獨立運作或會有所困難，但現時兩家公司已如同一家，相信跨公司的轉乘計劃可行。他認為轉乘計劃有助巴士公司與其他公共交通服務機構競爭。他指出，對於由鴨脷洲乘搭第 96 號線以便前往東區其他地方的乘客，巴士公司不應限制他們選乘某條路線才可享有轉乘優惠，以免他們須多番轉車才可抵達目的地。

67. 羅錦洪先生贊成推行轉乘計劃，故認為巴士公司在重組路線時，應全面檢討現時的轉乘計劃。他認為，行走港島的路線無須過長，巴士公司應考慮提供更多轉乘服務，減少過長路線，減輕路面負荷。他以第 99 號線為例，指乘客由海怡花園往筲箕灣，需時約 1 個小時，故質疑該條路線的安排。他表示，若市民乘搭第 592 號線往銅鑼灣再轉乘其他往

筲箕灣如第 2X 號線的特快巴士路線。則可減輕鴨脷洲及銅鑼灣一帶路面的負荷。他認為，現時部分巴士路線出現重疊，有很大的改善空間，因此，他建議署方全面檢討現有路線及轉乘計劃，減輕路面負荷。

68. 朱晉賢先生支持提供轉乘計劃，但認為巴士公司應保留現有路線，因為南區有不少長者，若他們須多番轉車才可抵達目的地，相信會有困難。他認為現有巴士服務應予維持，但署方在發展新路線時，應考慮盡量縮短行車路線，並請乘客轉乘不同路線往目的地。

69. 林玉珍女士贊同增加轉乘計劃路線，但希望維持現有的巴士服務。她表示，早前署方建議第 99 號線不經耀東邨，東區區議會已就此提出反對。

70. 林啟暉先生 MH支持加強轉乘優惠計劃，但希望保留現有服務如第 99 號線。他表示，若取消上述路線，海怡花園居民將極感不便，必會強烈反對。

71. 歐立成先生支持加強轉乘優惠計劃。他希望巴士公司可提供切實的轉乘優惠，如利用轉乘方法抵達目的地的總車資不會高於相同距離的長程路線的車資。他舉例說，假設巴士公司提供更全面的轉乘計劃，如市民由銅鑼灣往鴨脷洲，可選擇先由銅鑼灣往黃竹坑再轉乘其他路線往鴨脷洲。如此一來，乘客既感方便，在銅鑼灣候車的人數亦可大大減少。

72. 羅錦洪先生澄清，上述有關第 99 號線的意見並非請有關方面取消該線服務，而只是論證現有巴士服務有改善空間，應考慮重整。

73. 黃文傑先生 MH支持巴士公司提供轉乘服務。他表示，轉乘安排與接駁服務類同，可使現有資源更為善用。他希望巴士公司可提供切實的轉乘優惠。

74. 陳富明先生支持巴士公司提供轉乘優惠計劃，但認為若乘客原可享用點對點服務，而現時要轉乘才可抵達目的地，故此所付車資應予下調。

75. 魏展文先生表示，現時第 38 及 42 號線已提供來回方向轉乘優惠。市民可乘搭第 38 或 42 號線抵達銅鑼灣，再轉乘第 8X 號特別快線或第 8 號線往小西灣；若往筲箕灣一帶，則可轉乘第 2X 號特別快線或第 2A 號普通線。他表示，現時鴨脷洲往筲箕灣未有轉乘優惠，主要原因是現時行走鴨脷洲路線的巴士站與往東區路線的巴士站未有一處合適地方供市民轉乘。他承諾會檢討現時由鴨脷洲開出的巴士路線，研究如何為往東區的乘客提供轉乘優惠。巴士公司亦正研究一日通供市民乘搭所有港島巴士線。他補充，現時轉乘計劃已包括南區多個區域的巴士路線，而可轉乘的路線亦包括如第 2X 號等特別快線及如第 2 號等普通線，現時仍未納入轉乘計劃的只有由鴨脷洲開出的路線。

76. 符嘉儀女士回應時表示，巴士公司正積極研究全日通的細節，若計劃順利推出，乘客可自由轉乘不同路線往目的地，屆時相信可彌補現時轉乘計劃的不足之處。

77. 主席希望巴士公司在研究全日通的細節時，確保計劃可使乘客受惠，並在有詳細資料時，告知本委員會。另外，委員會希望在保留現有巴士路線的情況下，增加轉乘優惠計劃的路線，並希望計劃可更為靈活及提供完善配套。

78. 楊建業先生建議巴士公司在巴士站的廣告箱宣傳轉乘計劃，讓非經常乘搭有關路線的市民亦可知悉有關安排。

79. 歐立成先生表示，新巴及城巴可參考九巴的轉乘安排，設有特別轉乘站。他以現時大欖隧道口的巴士站為例，稱市民可在該處轉乘任何途經路線。他建議新巴及城巴在香港仔隧道南行出口增設一中央轉乘站，讓乘客可在其他地區乘車往南區時，在該站轉乘其他往南區的巴士路線。他認為，來往南區的巴士路線仍有很多空間可實施轉乘計劃，而且一般市民根本無法記得哪條路線轉乘哪條路線才會有轉乘優惠。

80. 主席請兩家巴士公司聽取委員的意見和研究如何增加現有轉乘計劃的路線，以及提供完善的配套設施，方便居民進出南區。

議程五：於以往會議曾作討論事項的進展報告
(截至 2005 年 6 月 21 日的情況)
(交通文件 13/2005 號)

(B) 交通管理計劃
大潭道(大潭土霞路段)

81. 洪永淇先生表示，由於天雨關係，相關工程受到延誤，因此有關重量限制試行計劃須延至本年 8 月才可實施。

土力工程處防止山泥傾瀉計劃
壽臣山道斜坡鞏固工程

82. 楊建業先生表示，壽臣山道本為雙線雙程設計，但因上述工程而須臨時改為單向行車。他早前曾建議當局加設臨時交通燈，使該道成為單線雙程行車。據了解，早前曾有居民不滿現有安排，但臨時交通安排在實施一個月後，行經該處的車輛已見減少，空氣亦隨之改善，因此受到居民歡迎。

83. 洪永淇先生回應時表示，運輸署曾接獲有關臨時交通安排的投訴，並曾與承建商、土力工程處、香港警務處及南區民政事務處進行實地視察及磋商。他解釋，由於工地範圍在轉彎位置及一個住宅的出入口，若設置紅綠燈控制單線雙程的行車安排，當有大型車輛經過有關路段時，會阻塞該住宅的出入口以至造成交通擠塞，因此，運輸署與各部門商討後，決定維持原定單線單程的行車安排。他希望工程可順利完成，盡快減低對市民的滋擾。

擴展偵察車速攝影系統

84. 陳嘉平先生表示，位於薄扶林道東行的攝影機系統已於本年 6 月 30 日正式運作，因此建議刪除此項目。

85. 林啟暉先生 MH 詢問當局會否檢討上述系統的運作情況，如超速宗數等。他表示，若超速宗數太多，則或意味有關速度限制並不恰當，須予調整。故此，他希望當局可提供超速駕駛人士的數目，讓委員參考。

86. 馬子威先生回應時表示，會於會後研究是否備有有關數據，並於下次會上匯報。

87. 柴文瀚先生相信警方可查悉有關超速駕駛的告票數目，並建議警方提交上述系統運作前的相關數字，方便委員進行比較。

88. 朱晉賢先生亦建議警方在下次會議匯報上述系統運作後有關超速駕駛的告票數目。

89. 主席請警方在下次會議時提交相關數據，供委員會考慮。

利東邨道北行公共交通服務及巴士站安排

90. 黃志德先生表示，城巴代理商已移去漁安苑巴士站候車亭的所有電箱，故建議刪除此項目。

91. 委員會同意刪除此項目。

有關南朗山道交通問題

92. 歐立成先生表示，運輸署繼續致力解決有關的交通問題。他認為，若每日繁忙時間均須勞動警察及交通督導員協助疏導交通，實屬費時失事。

93. 主席相信有關部門會繼續積極跟進上述問題。

南區巴士路線發展計劃

94. 黃志德先生表示，署方希望可在此環節向委員會匯報上次會議至今，有關巴士路線的改動情況。他表示，署方在改動任何巴士路線服務前，均會諮詢有關地區人士。

城巴第 75 號線 (中環(交易廣場) 黃竹坑)

95. 馬月霞女士 BBS, MH 詢問有關第 75 號線調整行車時間表的詳情。她表示，早前城巴曾承諾於早上繁忙時間 8 時 45 分及 9 時 15 分前加開兩個由黃竹坑邨開出的特別班次，但近日發現該兩個班次踪影全無，只剩下由雅濤閣開出的半空車接載該邨巴士站的乘客，因此未能疏導該等乘客。她指出，城巴現時只集中服務雅濤閣的居民，而忽視在黃竹坑邨巴士站候車的乘客，當中包括珍寶閣、警察宿舍及黃竹坑邨的居民。她強烈要求巴士公司盡快改善有關服務，並請署方跟進相關安排。

96. 黃志德先生 回應時表示，他於本年 6 月 23 日得悉馬月霞女士 BBS, MH 的意見後，已即時聯絡城巴，得知上述情況與城巴調整行車時間表無關。他表示，城巴有見早上繁忙時間黃竹坑邨巴士站有大量乘客候車，因此特別調配中環巴士總站的巴士到該邨巴士站接載乘客。他早前亦特別安排工作人員到該站調查，結果查悉城巴已於早上 9 時 15 分前提供兩班由該邨巴士站開出的巴士。署方會繼續密切留意有關服務安排，並可直接跟進由議員或委員轉介的市民投訴。

第 592 及 90B 號線

97. 羅錦洪先生 表示，進展報告 C 部分雖未提及第 592 及 90B 號線的服務，他亦希望藉此向署方反映。他指出，現時服務未能滿足乘客需求；他雖曾於過去數月向署方要求增加有關服務班次，但至今署方仍未有正面回應，而有關服務亦未見改善，因此，他希望署方積極跟進上述事項，盡速增加有關班次。

98. 黃志德先生 表示正跟進有關事項。

(D) 南區專線小巴路線服務 專線小巴第 58 及 59 號線改善服務

99. 高譚根先生 詢問有關改善計劃何時落實。

100. 黃志德先生 回應時表示，署方明白高譚根先生關注有關事項。他指出，中西區區議會已通過有關改善計劃，運輸署亦正徵詢專線小巴遴選委員會的意見，但該委員會暫時仍未通過有關計劃。署方已促請該委員會盡快回覆。他承諾若計劃得以落實，會盡快知會各委員。

議程六：其他事項

成立南港島線及四號幹線關注組

(交通文件 17/2005 號)

101. 主席表示，行政長官會同行政會議在本年 6 月底已決定與地鐵公司磋商西港島線的詳細工程項目範圍、成本及實施時間等，但卻未為南港島線的未來路向定下發展時間表。雖然區議會早前認為不急於成立關注組跟進有關項目，但按現階段進展，他建議區議會成立關注組積極跟進及爭取盡快動工。他表示，擬議關注組的目的及職權範圍等詳載於交通文件 17/2005 號。

102. 羅錦洪先生非常贊成成立關注組，但指其名稱未能凸顯目的，故建議將名稱修訂為“爭取興建南港島線及四號幹線關注組”。

103. 林啟暉先生 MH表示，進一步爭取興建南港島線一事已逼在眉睫；當政府宣布開始與地鐵公司磋商西港島線的工程詳情，南區尤其海怡半島的居民均強烈要求興建南港島線。他並表示早前會見環境運輸及工務局局長廖秀冬時，局長曾暗示南區爭取興建上述項目不力。他認為，所謂“爭取不力”並非指南區區議會和交通及運輸委員會未有積極爭取，但由於南區的爭取方式一直較為溫和，故外界誤解南區未有爭取。因此，他建議 (i) 交通及運輸事務委員會主席帶領成立一個旗幟鮮明的爭取興建南港島線的組織；(ii) 邀請本區人士參與關注組和舉行聯席會議，集中爭取落實南港島線。他並建議各區區議員召集各區的社區人士，以及廣邀各地區團體如明愛社會服務中心及香港仔街坊福利會等。上述大聯盟旨在向政府反映南區居民對盡快興建南港島線的強烈訴求，並就有關路線安排提出建議及採取強而有力的行動，以引起傳媒及社會公眾的注意。至於具體安排，則由大聯盟商議。

104. 許湧鐘太平紳士表示，按文件建議，關注組為本委員會轄下跟進興建南港島線的專責組織。就有關委員提出將該組織擴展為整個南區的大型地區組織的建議，他詢問擬議關注組是否直屬本委員會。

105. 主席表示，文件中的關注組只屬建議，各委員可就其架構進行討論，而成立關注組的主要目的，是為爭取興建南港島線。

106. 馬月霞女士 BBS, MH 希望透過是次討論，收集各委員就爭取興建南港島線的意見。她表示，市民認為南區區議會的爭取方式較為溫和，與中西區居民曾到立法會請願大有分別。早前，南區區議會議員與廖秀冬局長會面時曾反映南區居民的訴求，但局方認為南區現有人口不足以支持地鐵的營運，故須待海洋公園的發展計劃落實後再作考慮。屆時，人流應相對增加，南港島線落實的機會相信亦會提高。她希望透過是次討論，探討區議會應否成立關注組專責跟進有關事宜。她希望關注組成立後，所有區議員均會加入，並發動各區市民爭取興建南港島線。

107. 鄧淑明博士表示，其他發展國家往往會先提供優良的道路網絡，然後才逐步發展如數碼港等基建，但香港卻反其道而行。她全力支持盡快興建南港島線，因此十分支持成立關注組，並同意動員地區人士參與其事，希望藉此引起傳媒及社會人士的關注，讓政府高層更了解市民的訴求。她以政府興建西港島線的決定為例，指現時海怡花園及數碼港的人口均遠超西環一帶的人口增長，因此南區應據此力爭。除海洋公園發展計劃外，數碼港亦為南區的重要旅遊點，再加上香港仔等景點，亦足以支持興建南港島線。因此，她認為無須待海洋公園發展計劃落實後，才採取行動。她希望議會盡速成立關注組及向有關方面提出意見。

108. 高譚根先生支持全力爭取興建南港島線，但認為只在本委員會轄下成立關注組並不足夠，應在區議會下直接成立專責委員會跟進有關工作。

109. 朱晉賢先生認為成立關注組並不足夠，故亦建議成立專責委員會跟進有關事項。他同意區內先提供完善交通網絡，才可有機會持續發展。他亦同意不應待海洋公園發展計劃落實後，才研究興建南港島線，而應盡快展開爭取興建該線的行動。

110. 高錦祥先生 MH贊成在交通及運輸事務委員會轄下成立關注組。他表示 80 年代曾為特別事宜成立關注小組，亦曾就有關事宜到港督府請願。他認為關注組的模式較大聯盟組織可取。

111. 黃志毅先生表示，若區議會希望動員地區人士及團體一同爭取興建南港島線，則應在區議會大會下成立特別委員會。他認為，要與政府

交涉，必須透過南區區議會而非關注組或專責委員會的層面進行，但關於爭取的模式及過程，則應成立專責委員會商討細節安排，以及是否動員地區團體參與行動。

112. 柴文瀚先生表示，他已於本年 3 月 17 日的區議會上建議成立專責委員會，但當時區議會認為未有此需要。他指出，當時區議會擔心成立專責委員會會出現架床疊屋的情況，又或與交通及運輸事務委員會的職責重疊。他希望有關方面成立專責委員會時，應加以留意。他與高譚根先生持相同意見，即在區議會下成立專責委員會，然後由其決定工作細節安排。

113. 朱慶虹先生支持黃志毅先生的意見。他認為必須透過區議會的層面向政府爭取興建南港島線。他表示，由於政府認為南區人口不足，而專家亦認為遊客數目與南港島線的發展無關，以及業界的強烈反對，故計劃遲遲未能落實。專責委員會日後必須訂定策略，與當局研究解決方案，提供可行措施，疏導業界的反對意見。他認為應由專責委員會商討策略性行動，並在需要時才動員地區人士參與行動。

114. 馬月霞女士 BBS, MH同意在區議會轄下成立專責委員會，但由於區議會下次會議於 9 月份舉行，因此她希望各議員首先原則上支持成立專責委員會，讓其以傳閱文件方式正式成立。她並希望各議員加入該委員會，並安排在本年 8 月舉行會議，以便商討細節。

115. 許湧鐘太平紳士詢問是否有需要即時成立專責委員會。他表示，各委員可考慮在下次區議會期間才成立該委員會。他認為該委員會應以先聲奪人的姿態成立，而非無聲無色，如此才可令傳媒及市民關注此事。

116. 林啟暉先生 MH表示，專責委員會應直屬南區區議會，以增強與當局的洽商能力，並令有關部門得悉該委員會專責爭取興建地鐵項目。他並認為，區議會應搜集有關數據，如人口及本區現時交通流量等，以便與政府進行談判；亦須與業界商議，疏導他們的反對意見。他同意專責委員會成立後，應就此向外間正式公布進行大規模集會，以及跟進行動計劃。他補充，區議會必須極力爭取興建南港島線，並聯同其他黨派促請有關方面盡快落實有關項目。

117. 黃志毅先生表示，專責委員會應以爭取南港島線為主，而無須將之與四號幹線聯繫。他與許湧鐘太平紳士及林啟暉先生 MH 持相同意見，即專責委員會必須以先聲奪人的姿態成立，並邀請四分區委員會支持有關活動。

118. 高譚根先生重申，應在區議會轄下成立專責委員會，並邀請四分區委員會參與行動。

119. 主席表示，委員會贊成盡快在區議會轄下成立專責委員會跟進有關項目，並盡快舉行專責委員會會議，以便商討細節。他補充，本委員會亦希望動員地區人士參與行動。

(會後補註：區議會秘書處於本年 7 月 20 日以傳閱文件方式成立爭取興建南港島線專責委員會。)

巴士路線發展工作坊

120. 主席表示，運輸署將於未來數月與巴士公司商討來年的巴士路線發展計劃，故會於本年 9 月安排工作坊，讓各委員向巴士公司反映意見，以便巴士公司提供更適切的服務。

(會後補註：上述工作坊已於本年 9 月 16 日舉行。)

議程七：下次開會日期

121. 主席表示，本委員會第十三次會議將於 2005 年 9 月 26 日(星期一) 下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

122. 議事完畢，會議於下午 5 時 33 分結束。

南區區議會秘書處

2005 年 9 月