

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十四次會議記錄

日期：2005年11月21日
時間：下午2時30分
地點：南區區議會會議室

出席者：

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
黃文傑先生 MH
楊小壁女士
卜坤乾先生
馬偉光先生
鄧淑明博士
楊建業先生

因事缺席者：

黃志毅先生
許湧鐘太平紳士

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：

任雅玲太平紳士	南區民政事務專員（民政事務總署）
李統殷先生	南區民政事務助理專員
黃志德先生	運輸署高級運輸主任
洪永淇先生	運輸署工程師
陳嘉平先生	運輸署工程師
藍子川先生	土木工程拓展署工程師
張子敬先生	路政署高級工程師
馬子威先生	香港警務處香港仔分區高級督察

出席議程二的

黃鑑先生
城巴有限公司營運經理

開會詞：

主席歡迎：

(a) 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) 運輸署工程師洪永淇先生及陳嘉平先生；
- (iii) 土木工程拓展署工程師藍子川先生；
- (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高級督察馬子威先生。

議程一： 通過 2005 年 9 月 26 日第十三次會議記錄

2. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

議程二： 城巴第 95C 號線路線重整計劃

(交通文件 23/2005 號)

3. 黃志德先生表示，委員會一直關注香港仔中心的交通情況，並多次商討改善方法，但由於香港仔中心已發展多年，行車路面及行人路均因地理環境限制而未能擴。署方留意到香港仔中心出現人車爭路的情況，而隨 石排灣 的發展，香港仔中心的交通情況相信會進一步惡化，發展亦會受到影響。署方曾於 2003 年就香港仔中心的交通情況進行全面檢討，並於 2004 年 4 月的委員會會議討論檢討結果。有關檢討報告建議擴 行人路及重組巴士路線等多個方案。建議重組的巴士路線有五條，即第 7、94A、95、98 及 595 號線。署方曾就上述重組路線方案多次諮詢區議會及地區人士。署方理解若將所有途經香港仔中心的巴士路線改為不經該處，將會嚴重影響乘客。署方在過去多月詳細研究各地區人士的意見，並希望尋求雙贏的方案。他表示，上述五條路線中，第 98 及 595 號線以香港仔中心為終點站，故受影響人數較多，而第 7 號線則以石排灣 為終點站，隨 該 入伙，相信乘客量亦會上升，故此亦不予考慮。由於重組剩餘的第 94A 及 95C 號線對乘客的影響相對較小，故此署方認為較為可行。另一方面，署方發現現時香港仔中心有兩個樽頸位置。第一個位置在湖南街轉入東勝道。由於該處為專線小巴第 59 號線的小巴士站及上落客區，因此，巴士在轉入上述路段時較為困難。另一位置在香港仔大道右轉香港仔水塘道，原因是自從石排灣 入伙後，行經該處的車輛增加。第 94A 及 95C 號線均會途經上述兩處地方。署方希望可改善上述位置的交通情況，因而與巴士公司商討重組該等路線的可行性。在多次與巴士公司商討後，城巴有限公司(下稱城巴)提出重組路線的建議，有關詳情由城巴代表簡介。

(卜坤乾先生於下午 2 時 42 分進入會場。)

4. 黃鑑先生簡介重組路線建議。城巴第 95C 號線為來往鴨洲與置富花園之間的循環線，途經海怡半島及香港仔市中心。該線往置富花園方向的班次途經香港仔中心的主要街道，包括香港仔大道、湖南街及東勝道，行車路線十分迂迴，而以上路段的交通亦非常繁忙，以致行車時間經常受阻約 5 至 10 分鐘，對鴨洲及海怡半島前往田灣及置富花園的乘客造成很大的不便。該線由置富花園往鴨洲方向的班次，途經香港仔大道與香港仔水塘道的路口，也加重了石排灣與香港仔日益繁忙的交通負擔。與此同時，由於城巴第 95C 號線由鴨洲及海怡半島至香港仔之間的路段與新巴第 595 號線出現重疊，因此，兩線分流有助改善整體的巴士服務質素。他表示，為改善香港仔的交通情況，城巴建議第 95C 號線往來置富花園方向均全程改行香港仔海旁道；由鴨洲及海怡半島往置富花園將不再途經香港仔大道、湖南街及東勝道；由置富花園往海怡半島及鴨洲亦不經香港仔大道。第 95C 號線重整後，有關方面將於香港仔巴士總站旁加設新中途站，以方便乘客上落。他解釋，實施路線重整計劃，可為市民 / 乘客帶來以下好處 —

- (a) 第 95C 號線的行車路線將會變得更直接，因此，整體行車時間可減省約十分鐘，方便由海怡半島及鴨洲前往珍寶碼頭、田灣及置富花園的乘客；
- (b) 第 95C 號線往置富花園方向的班次將全程改行香港仔海旁道，除可節省行車時間及提高服務的可靠程度外，更可避免駛經香港仔大道與香港仔水塘道的繁忙路口，從而減輕該路口的交通負荷；以及
- (c) 途經香港仔中心內的整體巴士數目將會減少，香港仔中心一帶的交通及環境質素亦能得到改善。

第 95C 號線重整路線後，對本區居民的影響亦不大 —

- (d) 香港仔中心的乘客可在香港仔海濱公園旁的有蓋巴士站選乘第 37B / 37X 號、38 號或 95C 號巴士往置富。該三條路線在早上繁忙時段的合併班次為平均每三分鐘一班；以及

(e) 海怡半島及鴨洲的乘客可乘搭新巴第 595 號線前往香港仔市中心。

(石國強先生於下午 2 時 47 分進入會場。)

5. 高錦祥先生 MH 表示，重組該線可紓緩香港仔中心的交通情況。他相信石排灣陸續入伙後，香港仔水塘道一帶的擠塞情況將更為嚴重。因此，在平衡各方面的利益及改善有關行車時間下，他支持有關重組計劃。

6. 朱慶虹先生對於重組計劃中，由置富花園往鴨洲方向的建議，並無意見，但對於由鴨洲往置富花園方向的建議則表反對。他表示，由於置富花園街市物價較高，因此不少長者均會乘第 95C 號線往香港仔中心購物，但路線重組後，長者須手攜重物通過隧道才可乘搭該線往置富花園。他認為署方須照顧他們的利益，因此不贊成該項建議。他並指出，在香港收入屬於中產階級的長者未能享受大部分福利，因而不應再剝削他們的權利。他認為署方應就香港仔中心的交通措施、公共交通工具及標誌等，進行長遠規劃。他表示，按文件所示，重組計劃實施後，行車時間及班次不變。他詢問行車數目會否改變。他認為署方開辦該線時，香港仔中心的交通情況與現時無異，但現時署方卻建議該線不繞經香港仔中心，令人感到署方在規劃該線時欠缺長遠的目光。

7. 陳富明先生表示，香港仔、田灣、石排灣及置富分區委員會（下稱香田石置分區委員會）屬下的交通小組曾詳細討論是項重組建議，討論後認為現時行走香港仔中心的巴士路線重疊情況嚴重，因而支持有關改動。他認為既然路線會在重組計劃實施後縮短，其車資亦應予下調，以回饋置富的乘客。

8. 陳理誠先生表示，香港仔中心各方面已呈現老化，實難藉改變現有交通安排以改善交通情況。他指出，現時香港仔中心的行車及行人數目均超出路面負荷，而香港仔中心的樓宇設計又不利空氣流通，因此，重組該路線，減少途經香港仔中心的巴士數目，將有助改善空氣質素。他認為重組計劃實施後，長者須由香港仔中心經行人隧道往香港仔海傍道乘車，雖然會較為不便，但實際路程有限。反觀現行路線安排，由於

大量巴士排出廢氣，對香港仔中心的居民及行人帶來不良影響，因此他支持重組計劃。

9. 林啟暉先生 MH 表示，重組的路線直接快捷，但須考慮受影響的當區居民。他指出，置富居民利用現有路線往返香港仔中心多時，若實施重組計劃，相信會對他們帶來不便。因此，他詢問署方除該重組路線方案外，是否還有其他建議方案。他亦提出長者手攜重物行經行人隧道會有一定困難。另外，置富居民現時只可依賴該線往返香港仔中心，重組該線將會嚴重影響他們，因此他促請各委員在商討該線的路線時，除顧及香港仔中心的居民的利益外，亦須顧及建議方案對其他地區的居民的影響，並建議委員會探討其他方案。

10. 黃志德先生 回應時表示：

- (a) 署方理解區議會關注香港仔中心的交通情況，而自從 2003 年 1 月起，署方未有批准任何路線繞經香港仔中心；
- (b) 現時城巴第 95C 號線與新巴第 595 號線出現重疊，但自該兩家公司改變營運模式後，便一手研究重組路線，以求節省資源，並改善香港仔中心的交通情況；
- (c) 署方在重組路線時，已考慮此舉對乘客的影響，希望將有關影響減至最低。署方在詳細研究後，認為第 94A 及 95C 號線，均與其餘路線出現重疊，因此建議重組第 95C 號線；以及
- (d) 署方十分體恤重組第 95C 號線會對長者造成的不便，因此考慮發出單張，向乘客解釋重組計劃的原因及詳情，並借用區議員辦事處擺放單張，方便市民取閱及協助議員向市民解釋內容。

11. 黃鑑先生 回應表示，重組計劃實施後，車程將縮短約 10 分鐘，若班次不變，行車數目不會減少。他解釋，重組路線旨在改善香港仔中心的交通情況及環境，而非削減行車數目。巴士公司亦計劃在重組路線後，將車資由港幣 3.1 元下調至 3 元。

12. 楊建業先生表示，香港仔、田灣、石排灣及置富分區委員會一直不滿現時過多車輛行經香港仔中心。他指出，實施重組計劃可縮短車程，方便由海怡半島往返置富花園的乘客，而現時海怡半島的長者可乘搭第 595 號線往返香港仔中心。他稱海怡半島的居民現時既得享寧靜及空氣清新的環境，亦獲提供便捷的公共交通服務，可謂魚與熊掌兩者兼得；反觀香港仔中心卻人多車多。他希望各委員能為香港仔中心的居民想想。他表示，分區委員會已為減少行經香港仔中心的車輛數目爭取多年，現時難得署方提出重組路線建議，改善香港仔中心的交通情況，因此，他希望各委員能體恤香港仔中心居民的情況，落實有關計劃。

13. 石國強先生表示已為改善香港仔中心的環境爭取多年。他認為由海怡半島往置富花園的第 95C 號線路程雖短，卻十分迂迴，應可納入健力士記錄大全。他認為，第 595 號線可由海怡半島直接往香港仔中心；至於第 95C 號線若由海怡半島直接往置富花園，應可改善香港仔中心的交通情況，但同時卻會影響其他地區的居民。他詢問署方是否有折衷辦法，在改善香港仔中心的交通情況之餘，亦可減少對乘客的影響。他建議由海怡半島往置富花園的第 95C 號線，應繞經香港仔大道、洛陽街，再經由香港仔大道往置富花園。他並建議在香港仔海傍道東行增設巴士站，讓置富花園往海怡半島方向的乘客上落。

14. 柴文瀚先生表示，部分委員希望可改善香港仔中心的交通情況，而部分委員則希望第 95C 號線繞經香港仔中心的安排維持不變。因此，他建議署方考慮該線往置富方向，途經香港仔大道西行線，經香港仔水塘道繞經石排灣，再經香港仔大道東行線往置富花園，並在香港仔大道萬寧位置增設巴士站，方便乘客上落。另外，他亦表示，在現時香港仔海傍道旁專線小巴第 69 號線的候車站增設巴士站或會構成危險。他解釋，現時香港仔巴士總站設有第 90B 及 595 號線車站，若第 95C 號線的車站設於香港仔海傍道，乘客或會在巴士總站中間等候兩邊位置的巴士路線，易生意外。因此，他建議署方將第 95C 號線的車站設於第 90B 及 595 號線的巴士站附近，方便乘客。他補充，區議會已為減少香港仔中心行車數目爭取多年，故此，他希望可於是次會議達成共識。

15. 歐立成先生贊同減少香港仔中心的交通流量，以改善環境。他表示，署方現只提出重組第 95C 號線，欠缺整體規劃。按實施重組計劃，

該線往置富方向不經香港仔中心，長者須通過行人隧道乘搭該線，對他們構成不便。他表示，不少長者由於上落樓梯引起膝痛，而犯險橫過香港仔大道，發生意外。他建議該線繞經石排灣 往返置富花園。他反對重組該線的建議。

16. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 署方無意全面重組繞經香港仔中心的路線，而在過去數月，已多次與巴士公司商討有關重組計劃，巴士公司亦關注重組計劃對乘客的影響；
- (b) 署方一直關注香港仔大道與香港仔水塘道交界的交通流量，若將第 95C 號線改為繞經石排灣 ，會加重該路口的負擔。另外，該線巴士往置富方向行經香港仔大道及洛陽街再往石排灣 時，須由東勝道橫越香港仔大道，再靠最左線左轉香港仔水塘道，此舉除有一定難度外，亦會減慢香港仔大道的交通；以及
- (c) 署方會考慮在重組第 95C 號線後，將香港仔海傍道往鴨 洲方向的巴士站，遷到香港仔巴士總站。

17. 主席表示，委員會建議署方考慮以下兩個修訂方案：（一）第 95C 號線經香港仔大道東行左轉洛陽街及右轉東勝道後，再經由香港仔大道西行離開香港仔中心；（二）第 95C 號線經香港仔中心，然後經石排灣（不經洛陽街），再經由香港仔大道離開香港仔中心。

18. 柴文瀚先生建議第 95C 號線在進入香港仔大道後，依照第 95 號線的路線行車。

19. 黃鑑先生回應時表示：

- (a) 部分行走第 95C 號線的巴士車長 12 米，若要由香港仔大道左轉洛陽街及右轉東勝道再行經香港仔大道離開，會有一定難度，恐易生意外；以及

(b) 若第 95C 號線繞經石排灣，則未能縮短車程，以致未能達到重組路線的目的。再者，香港仔水塘道為一斜路，巴士公司要調配特別車種行駛該線，因此，他對有關修訂建議有所保留。

20. 黃志德先生回應表示，洛陽街附近的油站有礙巴士轉彎，故此，不建議此路線繞經該處。

21. 陳嘉平先生回應時表示，香港仔中心地區路窄車多。從交通工程角度來看，路面足以供巴士轉彎，但巴士在轉彎時仍須減速。由於多條巴士線途經該處，該處及附近道路的交通流量或會受影響。在考慮到各方面的要求下，如能減少駛經該處的巴士數量，相信可進一步改善該處的交通情況。

22. 卜坤乾先生表示，重組第 95C 號線旨在縮短車程。現時香港仔水塘道與香港仔大道的交界已出現交通擠塞的情況，若該線繞經石排灣，他擔心會影響該處的交通情況。

23. 林玉珍女士支持重組第 95C 號線。她表示，署方原建議重組數條巴士路線，但在平衡各方利益後，現只建議重組第 95C 號線，實施有關計劃，應可改善香港仔中心的交通情況。她認為實施重組路線後，海怡半島及鴨洲居民或會改乘其他路線到香港仔中心，因此，巴士公司應增加班次，以配合乘客需要。另外，她指出現時以單層巴士行走的第 95C 號線，經重整路線後，或會吸引較多乘客，因此她建議巴士公司安排雙層巴士行走該線，以接載更多乘客。

24. 張錫容女士表示，署方為疏導香港仔中心的交通，曾研究重組不同巴士路線。她認同在實施該重組計劃後，香港仔的交通情況可以得到改善。她相信署方已就受重組路線影響的人數及詳情進行研究，並請署方代表向委員會透露受影響的人數，供委員參考。

25. 黃志德先生回應時表示，署方曾就受影響的人數進行調查，在早上繁忙時間由香港仔往置富花園方向的受影響人數為 80 人，而於傍晚 5 時至 7 時期間，受影響的人數則為 150 人。

26. 朱慶虹先生表示，在研究有關問題時，應根據邏輯進行檢討。他詢問，現行第 95C 號線的行車路線，是基於何種原因訂定。他認為該路線重組後，由香港仔中心往置富方向的巴士服務與現時第 37A 及 38 號線無異，因此根本毋須增加該路線。乘客選乘此線由置富花園往香港仔中心，皆因該線繞經香港仔中心地帶。該線重組後將不再繞經香港仔中心，因此其吸引力將會減低。他認為委員會在考慮有關計劃時，應詳加研究。他又認為署方未有全面檢討香港仔中心的交通情況，只選擇重組該線，並不恰當。他請各委員考慮該線在重組後，是否又會與其他路線重疊；若然，將來會否因此而須予取消。他表示已就有關計劃諮詢居民，但居民對有關建議表示不滿。若署方決意實施有關計劃，必須與居民探討詳細安排。他提醒各委員，運輸署可提出是項影響置富花園居民的計劃，他日亦可提出影響其他區的重組路線計劃。

27. 主席表示，運輸署年前建議借用朱慶虹先生的議員辦事處宣傳有關計劃。主席詢問相關議員的意見。

28. 朱慶虹先生表示，其辦事處的面積較小，人流亦不多，並不適合充當署方與市民溝通的橋樑，巴士總站反而會較為適合供署方派發宣傳單張。

29. 林啟暉先生 MH表示，若以本位主義出發討論此事項，他會贊成有關計劃。他並表示，若巴士公司以雙層巴士行走第 595 號線，海怡半島居民並不會因該重組計劃而受到影響。但在討論此問題時，應全面考慮計劃對整個南區的影響。他指出，若議會最終決定落實重組計劃，在計劃實施後，相信置富花園居民會強烈反對此計劃。他相信署方及議會實施有關計劃出於好意，並不希望市民的生活受到嚴重影響，令市民不滿。他建議署方在未有更完善計劃時，應就受影響的人數及情況進行調查。他希望各委員在考慮此計劃時可諒解當區議員的難處，並一同研究其他雙贏方案。

30. 馬月霞女士 BBS,MH 表示，各項重組建議均有不同問題。她認為在未有更完善的方案時，應暫時擱置有關重組計劃，並請署方再與地區人士磋商有關計劃。

31. 石國強先生贊成有關重組建議，並認為署方及各委員已多次就有關重組路線方案進行研究，若就此擱置計劃，實在可惜。他建議署方及各委員審慎考慮是否擱置計劃。他詢問，署方是否可以試驗性質推行計劃。

32. 楊建業先生表示，香田石置分區委員會期望改善香港仔中心的交通情況已多年，他不希望擱置有關計劃。他認為署方各專家經詳細研究才提出此計劃，他不希望因委員會反對而擱置計劃。

33. 柴文瀚先生表示，雖然委員會未能達致共識，但各委員並不反對該線由置富往鴨洲方向的建議。他建議署方考慮其他方案時，先實施上述部分建議。他認為先實施部分建議除可讓署方有充裕時間考慮其他方案外，亦可暫時紓緩香港仔大道東行的交通情況。至於由鴨洲往置富花園方向的路線，則須待諮詢分區委員會及研究後，才能定案。

34. 主席詢問運輸署對上述不同建議的意見。

35. 黃志德先生回應時表示：

- (a) 署方理解實施重組計劃或會影響乘客；
- (b) 關於首先實施由置富花園往鴨洲方向一段路線的建議，署方會與巴士公司研究相關的可行性；以及
- (c) 署方在揀選重組路線時，有一定難度。若要透過重組路線改善香港仔中心的交通，亦只能揀選現有繞經香港仔中心的路線。因此，重組路線難免影響現有乘客。若須重組其他行經香港仔中心的路線，有關路線亦會與重組第 95C 號線方案類同，因此，乘客或須經香港仔行人隧道才可到巴士站。

36. 陳理誠先生表示，現時不少路線的巴士均在香港仔隧道西行旁的巴士站停泊，不少乘客均須行經香港仔隧道。他表示，長者或行動不便人士，不便行經香港仔隧道，因此，他建議署方研究增建行人電梯，方便行人，增加行人流量。

37. 楊小壁女士表示，她不時須由香港仔中心經該行人隧道往香港仔海傍道乘車往華富方向，十分不便。她贊成在財政狀況許可下，加建行人電梯，方便途人。

38. 主席表示，委員會可就有關重組路線進行詳細討論。他請署方研究首先實施重組置富花園往鴨洲方向一段路線，並請朱慶虹副主席在置富花園與受影響的居民溝通及商討可行方案。最後，他請運輸署及路政署研究加建行人電梯的可行性。主席總結表示，他希望各方面再進行研究及討論後，可達致雙贏方案，並將有關方案重新提交委員會審議。

39. 陳富明先生表示，香田石置分區委員會一直希望改善香港仔中心的交通，其交通小組亦贊成有關方案。他對委員提出在香港仔行人隧道加建行人電梯的建議，表示高興。他指現時有不少路線不繞經田灣，因此，他亦請署方一併考慮在田灣行人天橋加建電梯。

40. 林啟暉先生 MH贊成在香港仔行人隧道加建行人電梯。他認為，若該處加建電梯，不會有太多乘客反對有關重組計劃。另外，他指出現時駕車人士如欲由香港仔中心往逸港居，須繞經鴨洲大橋才可抵達目的地，無形中加重了該橋的交通負荷。他認為署方應整體檢討香港仔區的交通安排。

41. 主席再請運輸署研究各委員提出的建議，並請朱慶虹副主席就計劃進行諮詢，以求達致雙贏方案。

(黃鑑先生於下午 3 時 50 分離開會場。)

議程三 擬建深灣道 / 南朗山道路口改善工程
(交通文件 24/2005 號)

42. 洪永淇先生簡介有關改善工程。隨著 2003 年尾本港經濟復甦，內地自由行政策的落實，來港旅客增多，經深灣道前往海洋公園接載遊客的旅遊巴士數目亦相對增加。於上下午繁忙時段，造成南朗山道及深灣道一帶交通繁忙。署方於早前進行實地交通調查，發現深灣道 / 南朗山道路口容量已接近飽和（於下午繁忙時段路口容量低於 10%）。而深灣道一所學校於 2007 年尾落成啟用後，將令交通情況加速惡化，署方預期該路口容量將於 2007/08 年超出其負荷，屆時在繁忙時段，該區將出現交通擠塞。有見及此，署方建議於深灣道 / 南朗山道路口進行改善工程，增加路口容量，改善交通情況。有關方案如下：

(a) 方案一

擬將包玉剛泳池內沿深灣道的通道及部分連接休憩池的上蓋拆除，提供額外一條北行行車線(即上山方向)。有關方案可提供額外一條北行行車線，而路口容量將由約 -10%改善為約 1 至 2%。但有關工程需要將供包玉剛泳池現正使用的鹹淡水喉、電線、煤氣管等移走及重新接駁，並需將部分連接休憩池的上蓋拆除。由於工程繁複，施工時間亦較長(兩年或以上)，工程費用亦較龐大，並可能影響泳池服務時間；以及

(b) 方案二

擬於南朗山道加設安全島，交通燈控制模式由三階段減為兩階段，並將深灣道沿新會商會陳白沙紀念中學旁邊的行人路改為行車道，及將新會商會陳白沙紀念中學旁一小部分空地用作行人路。實行有關方案，交通燈控制模式可減少一個階段，路口效率隨之增強，路口容量將由約 -10%改善為約 15%。由於工程相對較簡單，施工時間短，工程費用亦較低。但進行有關工程將影響私人土地(學校用地)，須與土地契約人商討。

43. 主席表示，實施方案一可改善 12%，而方案二則為 25%，並請各委員備悉該方案改善幅度。

44. 馬月霞女士 BBS, MH 表示，深灣道交通擠塞情況已困擾附近一帶的居民多時。按深灣道附近未來的發展，尤其海洋公園在發展後，遊客人數將會激增，深灣道路口將無法容納屆時的交通流量。她指出，來年在深灣道的直資學校落實後，校巴及私家車行經該處的數量或會多於預期，因此，改善該路口實在刻不容緩。她認為若須收回包玉剛泳池範圍進行改善工程，需要相當時間。至於方案二，署方建議收回陳白沙紀念中學的部分空地，但她擔心署方與校方的文件往來或會延誤落實工程的時間。她請署方盡速與校方討論有關建議，讓校方理解進行改善工程，迫不及待。

45. 高錦祥先生 MH 表示，早於幾年前，署方曾向陳白沙紀念中學收回部分土地以擴建行人路，但須歷時兩年才可收回用地。他促請署方盡快向校方收回土地作改善工程之用。

46. 陳理誠先生表示，他相信各委員十分理解深灣道的交通情況。他認為，該直資學校落成及海洋公園擴建後，深灣道的交通情況將會進一步惡化。他指出，有關改善工程只屬暫時性質。他贊成盡快進行方案二，並同時繼續爭取建造南區鐵路，務求長遠改善南區的交通。

47. 羅錦洪先生認為方案一及方案二均屬臨時改善措施，只能治標，不能治本，未能長遠改善黃竹坑一帶的交通。他詢問署方會否建議環境、運輸及工務局盡快興建地鐵東線，以紓緩南區及各周邊環境的交通擠塞情況。他希望署方可盡快與陳白沙紀念中學商討收回土地，以便進行路面改善工程，但長遠而言，署方應向局方建議盡快落實興建南區地鐵。

48. 鄧淑明博士表示，她十分欣賞署方提出是次的改善方案。她認為方案二較為可取，並希望署方可盡快展開有關工程。

49. 黃文傑先生 MH 建議署方考慮將該處改為迴旋處，即類似淺水灣及深水灣交界的小型迴旋處，並興建行人天橋，減少因行人橫過馬路而延誤的時間。

50. 洪永淇先生 回應時表示：

- (a) 署方在收集各委員意見後，會集中處理向陳白沙紀念中學收地一事，希望可於短期內相約校方磋商有關事宜；
- (b) 該處空間非常有限，難於增設迴旋處；以及
- (c) 有關地鐵事宜須由環境運輸及工務局研究。

51. 歐立成先生 欣賞運輸署提出改善方案，但擔心有關方案難於實施。他請署方除繼續研究有關方案外，亦同時研究在黃竹坑 重建時收回部分土地，如巴士總站及黃竹坑 第 6 座附近斜坡一帶作行車路之用。

52. 柴文瀚先生 與歐立成先生持相同意見。他建議署方研究收回黃竹坑巴士總站作為行車路。按香港仔旅遊發展項目，黃竹坑將發展為悠閒美食區，因此，深灣道的路面將面對更大壓力。他詢問署方是否就有關發展估計車輛的增長數目，以方便委員會進行討論。

53. 朱晉賢先生 希望署方同時進行兩項方案。他支持在黃竹坑 調遷後，收回黃竹坑巴士站以進行路面擴 工程。

54. 洪永淇先生 回應時表示：

- (a) 署方暫時不會落實任何方案。就方案一而言，署方會繼續與相關部門商討其可行性。至於方案二，署方則會盡快與校方聯絡，以便進行磋商；
- (b) 署方暫時未有收到黃竹坑 重建計劃的時間表，但仍會繼續研究在未收回該巴士站前如何運用其空間，以實施臨時紓緩措施；以及

(c) 會評估有關深灣道未來的車流，供委員參考。

55. 黃文傑先生 MH 歡迎歐立成先生提出收回黃竹坑巴士總站的建議。他指出，交通擠塞主要因交通燈所致，若將該處改為迴旋處，相信情況可大大改善。他指深水灣與淺水灣交界在未設有迴旋處時，常常出現交通擠塞，但自有迴旋處後，該處的交通情況已大大改善。故此，他請署方研究將該處改為迴旋處，並在需要時加建行人天橋。

56. 歐立成先生表示，深灣道的交通問題徵結主要在於南朗山道與深灣道的交界處出現交通擠塞情況；若可解決該情況，便可改善深灣道及南朗山道的交通。

57. 主席總結表示，委員會希望署方一併研究兩個方案及收回黃竹坑巴士總站的建議。另外，委員會亦請署方盡速與陳白沙紀念中學校方商討收地事宜，盡快落實有關擴展工程。

議程四：增設南區至深圳經落馬洲管制站的過境巴士服務

(本議題由羅錦洪先生提出)

(交通文件 25/2005 號)

58. 主席表示，本議題由羅錦洪先生提出。

59. 羅錦洪先生表示，隨內地近年的發展，不少港人均會往返內地上班及旅遊，但由於現時未有往返南區至深圳的過境公共交通服務，因此南區居民往往要在攜帶行李的情況下，先到其他地區乘搭過境巴士或火車才能抵達內地，十分不便。因此，他認為大有需要提供往返南區至內地的過境公共交通服務，以方便市民。他亦接獲不少南區居民提出有關巴士服務的要求。就署方的回應指居民可往灣仔轉乘過境巴士往內地。他認為一個以人為本的政府，若有承辦商願意提供過境巴士服務，則應向居民多提供一個較方便的選擇。他建議署方邀請現有承辦商或以公開招標形式為南區提供過境巴士服務。他補充，中西區居民亦希望可

獲提供同類服務，因此，他希望在可行的情況下，該項服務的行車路線能以南區為總站，經中西區及西區海底隧道往落馬洲方向。

60. 主席表示，秘書處於會議前就有關議題邀請運輸署代表出席是次會議，聽取委員意見和解答委員的提問。

61. 黃志德先生表示，負責過境巴士服務的同事由於公務安排，未能出席是次會議，因此表示歉意。他指出，現時未有由南區開出的過境巴士服務。他理解南區居民往返內地須到區外轉乘其他交通工具，十分不便。他在收到羅錦洪先生的意見後，曾與三家營辦商聯絡，並得悉在 2002 年，有營辦商曾在香港仔石排灣提供過境巴士服務，但現時服務已經終止。他續表示，過境巴士服務是根據香港和內地當局共同管理的配額制度運作。落馬洲／皇崗口岸屬貨運出入境的主要口岸，作為過境管制站，其設計不適用於過境巴士，因此，過境巴士服務不能對落馬洲／皇崗口岸貨運的運作構成影響。實施這個配額制度，旨在確保過境口岸的交通暢順和安全運作以及滿足因港粵經濟融合和各方面交流而產生的跨境交通需求。過境巴士服務是跨境客運服務，性質有別於香港境內的專利巴士服務及其他非專營巴士客運服務，其規劃，包括路線數目、兩地行走的目的地、班次以至車輛安排等各項細節，均須由粵港兩地政府商討及同意方可實施。另外，過境巴士服務須由粵港雙方的聯營公司營運。他謂曾於會前與有關聯營公司聯絡，並詢問該公司會否在南區開辦過境巴士服務。但由於過境巴士有配額限制，因此，若聯營公司為南區提供過境巴士服務，則須刪減其他地區的同類服務。至於過境巴士在本港境內所服務的地區，是營辦商視乎乘客的實際需求及其本身的商業考慮而自行選定，再由運輸署批准實施。他表示，現時南區居民可乘搭隧道巴士到紅磡轉乘九廣東鐵來往內地，亦可選乘巴士到灣仔轉乘來往灣仔與皇崗的過境穿梭巴士（皇巴）過境。皇巴服務由中旅社營辦。皇巴總站設於灣仔碼頭，而有關服務時間屬 24 小時，但分為兩段：清晨 5 時 30 分至午夜 12 時，落客地點設於盧押道，午夜 12 時至清晨 6 時 30 分則設於分域街。皇巴車資為港幣 42 元至 50 元不等，視乎時間及支付車資的形式。現時該線的運作已相當完善，班次在日間為 12 至 20 分鐘一班，凌晨時分則為 30 分鐘至一小時一班。署方會繼續與有關營辦商聯絡，並請有關營辦商考慮在南區設站。

62. 黃文傑先生 MH 表示，香港現時設有禁區，而巴士站又遠離該禁區，市民有時須在落馬洲等候皇巴士多時才可上車，前往內地區域。他建議署方考慮取消禁區，並安排一地兩檢，讓所有巴士直達口岸，方便市民。

63. 石國強先生支持黃文傑先生 MH 的意見，即盡快實施一地兩檢。署方表示，南區居民可到灣仔轉乘過境巴士，但現時香港仔並沒有直達灣仔碼頭的巴士路線。現時旅遊巴運作受到不少限制，營辦商須取得牌照，亦不可提供定點定時服務，所以就算營辦商計劃在南區設站，亦不能提供定時往新田區的旅遊巴服務。因此，南區居民只能到灣仔乘搭過境巴士，但過境巴士卻有配額限制，而有關配額根本並不足以應付需求。他建議署方考慮以 巴方式，提供由南區往新田巴士站的服務，讓市民經皇崗口岸往內地。

64. 楊小壁女士表示，早年前曾在華富 乘搭旅遊巴往廣州。她詢問署方該種服務是否合法；若然，是否可擴展其服務範圍，繞經香港仔中心以方便市民。

65. 陳理誠先生支持羅錦洪先生的建議。他表示，環境運輸及工務局正與內地政府商討有關點對點不停站的過境巴士服務。他詢問，若在南區開辦有關路線，總站會設於何處。他指出，現時南區沒有往灣仔碼頭的巴士服務，故市民往灣仔碼頭轉乘過境巴士十分不便。據他了解，增加定時定點服務，須經中港兩方同意。若租用巴士作過境之用，按現時條例，只能在同日過境一次，即不能在往內地後同日折返香港。

66. 主席表示，委員會希望可提供南區往返內地的過境巴士服務，並請署方跟進有關意見。

議程五： **檢討南區巴士路線受繁忙路段的配額影響情況**
(本議題由柴文瀚先生及楊小壁女士提出)
(交通文件 26/2005 號)

67. 主席表示，本議題由柴文瀚先生及楊小壁女士提出。

68. 柴文瀚先生對於政府未能派出合適代表回應委員意見，表示不滿。他表示，除是項議程外，有關過境巴士服務及機場巴士事宜的議程亦出現類似情況，但其他委員會卻未有出現有關情況。他舉例說，在環境生事務委員會中有關誘蚊產卵器指數事宜的議程，食物環境生署便派出專家出席；在有關南區規劃事宜的討論方面，規劃署亦派出合適代表出席會議；早前，在規劃、工程及房屋事務委員會討論房屋事宜時，房屋署亦未有派出合適官員出席會議。他表示，若署方未能派出合適官員出席會議，委員會討論是項議程，實屬浪費時間。

69. 主席理解柴文瀚先生的不滿。他表示，秘書處早前發信邀請環境、運輸及工務局派出負責有關事宜的官員出席是次會議。秘書處亦曾與局方交涉，請局方盡量安排代表出席，但局方及署方卻因另有公務安排而未能出席會議，現在派出黃志德先生出席會議。他建議南區民政事務專員向局方及署方反映柴文瀚先生的意見，並作出適當安排。

70. 任雅玲太平紳士回應時表示，她理解各委員希望政府派出負責有關事宜的官員出席會議。秘書處在收到有關議程後，約於會議一星期多前邀請局方出席會議，但局方因其他公務安排，未能派相關代表出席會議。她謂會於會後向局方及署方反映委員會的意見。

71. 黃志德先生表示曾就有關事宜向局方了解情況。他解釋，局方由於近日忙於處理巴士票價事宜，故未能派出負責有關事宜的官員出席是次會議。他請各委員包涵。

72. 主席希望柴文瀚先生理解局方的難處。他表示，若柴文瀚先生同意繼續討論有關事宜，他會在收集委員意見後，向局方反映有關意見。

73. 柴文瀚先生認為，由於局方未能派出負責有關事宜的官員出席是次會議，故此建議押後討論是次議題。一般而言，署方會在年初就巴士路線發展計劃諮詢區議會，屆時可一併討論有關議題。另外，他建議在會後邀請局方及署方代表出席會議，讓有關方面有充裕時間派出負責官員出席會議。據了解，局方編制中各分組共有三名負責官員，副秘書長，首席助理秘書長及助理秘書長，故應可派出一名代表出席會議。

74. 朱慶虹先生與柴文瀚先生持相同意見。他表示，是項議題主要討論政策事宜，故應由局方代表回應。他同情黃志德先生難以代表局方就有關問題作出回應。他亦會與區議會主席向政府反映，請政府派出合適官員出席區議會會議。他亦同意押後討論該議題。

75. 楊小璧女士同意柴文瀚先生的意見。

76. 主席表示押後討論有關議題並請署方代表向局方反映。他亦請南區民政事務專員向有關方面反映。

(會後補註：區議會秘書處於 2005 年 11 月 23 日去信環境運輸及工務局，再次邀請局方代表出席第十六次交通及運輸事務委員會會議。局方於同年 12 月 12 日回覆，表示會派出運輸署負責政策事宜的代表出席會議，詳見交通文件 2/2006 號。)

議程六：大潭壩路段交通問題

(本議題由羅錦洪先生提出)

(交通文件 27/2005 號)

77. 主席表示，本議題由羅錦洪先生提出。

78. 羅錦洪先生表示，上述問題困擾大潭壩附近一帶的居民多年。由於該壩路段較窄，不能讓兩部大型車輛雙向並行，造成間歇性交通擠塞。他表示，署方雖曾就此進行多項研究及採取若干措施，但由於措施均屬臨時性質，因此未能長遠解決有關問題。他請署方提供長遠解決辦法，改善有關情況。他指出，現時若有兩輛較私家車並行，已出現問題。他詢問署方在未能解決雙向行車問題前，是否應封閉有關路線，只准車輛單向行駛。他建議署方考慮安裝由紅外線感應器控制的交通燈，以控制該處交通。他請署方研究可行方案，改善有關情況，減低意外發生的機會。

79. 主席表示，秘書處於會議前就有關議題邀請運輸署代表出席是次會議，聽取委員意見和解答委員的提問。

80. 洪永淇先生回應時表示，大潭道其中一段位於 1918 年建成的大潭篤水塘大壩之上，鑑於早年的設計標準，該路段僅 5 米，不能讓兩部大型車輛雙向並行。署方一直關注有關問題，並於過去數年不斷與各部門研究可行的改善方案，同時在該路段的路口設置警告標誌，提醒駕駛人士小心。在過去數年，運輸署曾研究多個改善方案，當中包括：

(a) 方案一 — 安裝交通燈

鑑於有駕駛人士建議在該路段安裝交通燈，署方特於去年進行實地交通調查，發現大潭壩路段長約 300 多米，車輛由一端駛往另一端平均需時七十五秒，加上每個方向的綠燈為時約一百秒，整個燈號基本循環時間需六分鐘（燈號循環時間一般為一分半鐘，繁忙路口為兩分鐘）。對駕駛人士而言，該等候時間難以接受，而且將導致該道路大排車龍（每方向的每個循環約有 30 輛車等候），令交通更為擠塞。另外，署方亦曾就該建議諮詢警方，但警方對該建議有所保留，認為安裝交通燈將延誤行車，會令大潭道交通更擠塞；

(b) 方案二 — 擴 路面

路政署及水務署曾研究擴 該路段的可行性。路政署更曾就此方案聘請顧問公司進行勘測及研究工作。研究報告指出，擴 工程對水壩結構的穩定性及運作均有潛在的損害，故建議考慮改用其他方案；

(c) 方案三 — 行車天橋

署方曾先後於 2000 年 11 月及 2001 年 3 月建議三個繞過大壩的行車天橋的路線方案，並邀請漁農自然護理署（下稱漁護署）及環境保護署（下稱環保署）就有關方案提出意見。基於初步的資料，環保署關注到擬議的大潭篤天橋會穿越大潭內港具有特殊科學價值的地點和石澳郊野公園，因此對上述三個方案的環境可行性有所保留。同時，漁護署亦對擬議天橋所造成的生態環境影響表示關注。鑑於該工程對生態環

境的潛在影響，環保署建議署方全面考慮其他可行路線、建築方式或交通管制。有關計劃因此受到擱置；以及

(d) 方案四 — 影像資訊系統

署方曾於 2002/03 年聘請顧問公司研究引入影像資訊系統，讓駕駛人士可於進入該路段前預知另一端是否有大型車輛正在行駛，以加強該路段的駕駛安全。然而，由於地理環境的限制（如大霧及路彎等因素），該套系統並不適合用於該位置。

現時署方正探討實施交通管理措施的可行性，即在該路段試行實施重量限制（本年 10 月 10 日起實施，為期三個月），於繁忙時段（即每日上午八時至十時及下午五時至七時）禁止三噸以上的車輛經大潭道 / 石澳道迴旋處駛入大潭道南行；受影響車輛仍可於非繁忙時段使用該路段或經香港仔隧道及赤柱峽道北行前往各區。預期該項措施可減少出現大車迎頭相遇的機會，從而改善該道路的交通情況。署方會一直與警方監察該項措施的成效，並會於稍後就此向南區區議會匯報。

81. 陳李佩英女士多謝羅錦洪先生關注有關問題。她謂已爭取改善有關情況多年，但未見成效。署方表示曾推行多項改善措施不果。關於署方初步建議實施的車輛重量管制，她曾收到多逾 2 000 封投訴信。其後，署方修訂有關計劃，市民才勉強接受。她表示，署方曾透露，在十多年後或會興建第 81 號幹線，以便可改善有關情況。她理解署方代表已積極研究多個不同方案，但礙於其他部門不同意，因此該等計劃被擱置。她補充，隨近年赤柱的旅遊發展，途經該路段的車輛較以往增多，因此希望署方可重新研究興建另一條天橋及擴路面的方案，以配合本區發展。

82. 羅錦洪先生建議署方在加裝的交通燈旁加設感應器。他解釋，在一般情況下，交通燈燈號為紅燈，但當感應器感應到有車輛駛近，交通燈燈號便會轉為綠燈，讓車輛通過。他表示，署方應與時並進，引入先進科技解決技術問題。他以大嶼山維修工程為例，指部分路段為單線雙程行車，但該處設有感應器，在感應器感應到有車輛等候通過時，交通燈號便會相應調節。他促請署方研究上述建議。

83. 張錫容女士認為以交通燈控制有關交通情況是可行方案。她表示，雖然該路段未有出現嚴重車禍，但署方應未雨綢繆，預先計劃若該路段發生意外或出現結構問題時，該如何處理。

84. 高錦祥先生 MH表示，1988 至 1991 年度的區議會亦曾就有關問題進行討論，並曾建議有關方面考慮擴闊該路段。當時，署方認為，大潭壩建成多年，擴闊路面恐會導致結構問題。雖然現時日間行車尚算安全，但晚上行車則較易發生意外。他建議署方在配合環境的情況下，盡快興建一條天橋。

85. 馬偉光先生支持羅錦洪先生的意見。他表示，上星期赫蘭道發生交通意外，往赤柱方向的車輛須繞經大潭壩路段，以致該路段嚴重擠塞，遊客未能進入赤柱，令赤柱商戶的營業額受損。另外，他指出，根據現時實施的車輛重量管制，在上午 10 時後，三噸以上的車輛才可行經該處，因此部分大型車輛在該時間後一同行經該路段，令上址的交通擠塞情況更為嚴重。他認為長遠的解決方案為興建吊橋，在改善交通情況之餘，亦不會影響生態環境。

86. 洪永淇先生回應時表示：

(a) 在 2004 年初，新世界有限公司因在該處鋪設光纖工程而需安排臨時交通措施，以實施單線雙程行車。署方在批准該項措施時，已擔心此舉會造成嚴重交通擠塞，因此要求有關方面在上午 10 時後才展開工程。署方亦特別在工程進行期間，派員到現場視察，以了解在該處安裝交通燈的成效。工程期間，有關承辦商在該路段兩端安排人手控制交通。於下午 3 時許，在學校下課期間，該路段嚴重擠塞。警方即時要求有關承辦商馬上停工，讓該路段維持雙線雙程行車。因此，署方認為以交通燈控制該處行車，並不可行。署方會聯同警方研究以紅外線感應器控制有關交通情況；

(b) 此路段長達 300 多米，較一般工程可封範圍 150 米為多。若以單線雙程行車控制交通，涉及的路段一般不能太長，否則

車輛等候綠燈時間亦會過長。如文件所示，車輛行經大潭壩路段需時 75 秒，來回則需 150 秒，燈號循環需時一分半鐘。署方曾於星期一至五上午 7 時至 8 時期間，發現共有 290 輛車行駛該處，即每分鐘共有 60 輛車各自在兩端等候。不過，署方亦會研究以紅外線感器控制交通的建議，並在可行情況下，推行試驗計劃；以及

- (c) 在 2003 年，水務署曾回應表示，大潭壩的結構仍然穩固。他亦會在會後向水務署查詢有關結構情況。

87. 朱晉賢先生表示，此議案已討論十數年，但並無進展，只是原地踏步。他同意在該處安裝交通燈或會引起車龍，而擴闊路面又或會引起水壩結構問題。他詢問，若水壩他日出現結構危險，政府會如何處理。按文件所示，興建行車天橋對生態環境有潛在影響。他認為若因為興建天橋而須砍伐樹木，可在工程完成後重新種植。他並認為在多個方案中，興建天橋較為可行。他表示，在未能解決日常生活問題前，討論更高層次的環保問題，並不實際。

88. 林玉珍女士表示，除實施臨時改善措施外，署方亦應研究長遠的改善措施。她解釋，大潭壩已有百年歷史，其壽命終有完結一天，故長遠而言，必須興建另一條行車路。她希望環保署及漁護署應重新研究興建天橋的可行性。她請委員考慮，若該路段出現問題，自然生態重要還是人命重要。

89. 歐立成先生與朱晉賢先生及林玉珍女士持相同意見。他認為署方可考慮增設臨時交通燈，但長遠而言，應興建另一天橋。他支持環保，但過去數十年，該處曾發生傷亡意外。他請各委員考慮究竟性命重要還是環保重要。他表示，若署方認為環保重要，而不興建天橋，則應研究其他方案，甚或考慮更古老的方案，如大澳昔日以大纜將車輛由一端吊往另一端的方法。

90. 林啟暉先生 MH表示，有關問題可從兩個方向研究。他指出，解決該處的交通問題，有如打通南區的經脈。現時香港仔隧道的擠塞情況，已很難解決，故此，大潭壩的交通問題若可改善，對南區的發展尤

為重要。另外，他請有關部門透露該路段到何時會出現老化情況和危險。他詢問，若屆時該路段出現問題，有關部門會如何解決。他認為，現時若已預見或會出現問題，政府應預先制定解決方案，不要一再拖延。

91. 黃文傑先生 MH 表示，現時該路段可讓兩輛私家車雙向並行；若巴士行經該路段，另一端的私家車勉強可雙向行車。他贊同在該處設交通燈讓大型車輛的駕駛者參考，在一端出現紅燈時，應暫時停下，讓私家車及另一端的車輛首先通過。

92. 朱慶虹先生表示，重量限制交通管理措施的試行期至明年一月屆滿。他請署方屆時向委員會匯報結果。他表示，既然各委員均希望興建行車天橋，他建議在地區管理委員會討論有關問題，另外，有關部門在2001年就興建天橋的方案提出意見，現已事隔數年，因此，他建議請各相關部門重新研究該方案的可行性。

93. 任雅玲太平紳士表示不清楚有關部門的意見自2001年至今會否有所改變；若各部門的意見維持不變，在地區管理委員會進行討論未必可解決問題。

94. 陳富明先生對在300米路段以交通燈控制單線雙程行車的建議有所保留。他認同興建天橋有其必要。他詢問，若大潭壩倒塌，署方還會否基於環保問題而不進行重建。

95. 洪永淇先生回應時表示：

(a) 署方會與漁護署及環保署等相關部門重新研究有關建橋方案；以及

(b) 現時香港法例未有只管制大型車輛的交通燈。

96. 陳李佩英女士表示，大潭壩路段關乎整個南區。她認為大潭壩路段對南區的經濟發展有重要影響。她希望署方可積極研究長遠的改善方案，盡快解決該處的交通問題。

97. 羅錦洪先生表示，改善該處的交通問題，有治標及治本的方案；就治標的方案而言，他重申增設交通燈，並提出除紅外線外，署方亦可引入其他新科技，包括微波傳送及超聲波等。他詢問，若大潭壩出現問題，如路段出現裂縫須封閉三個月進行維修工作，署方是否已訂定臨時交通措施。他並指出，該路段本非為行車而設，而水壩面的位置亦不宜行車。他請署方在與漁護署及環保署商討有關問題時，提醒各部門或會出現的風險，以便審慎檢討與建天橋的建議。

98. 主席總結時請運輸署與各相關部門檢討興建天橋的建議。另外，委員會希望署方透露是否已就該路段可能出現問題一事，制訂臨時交通措施。

99. 朱晉賢先生擔心政府因天橋造價高昂，而以環保作為藉口。

(會後補註：區議會秘書處在 2005 年 11 月 29 日去信運輸署、路政署、水務署、環保署、漁護署及規劃署，請上述部門重新研究增建行車天橋方案的可行性。信中亦查詢現時大潭壩路段的安全性，以及在該路段出現問題時，當局有何應變措施。)

議程七：於以往會議曾作討論事項的進展報告
(截至 2005 年 11 月 8 日的情況)
(交通文件 22/2005 號)

(C) 南區巴士路線
開設行走機場至南區巴士路線

100. 羅錦洪先生表示，於 2005 年初已要求署方盡快開辦有關路線，並希望該線可於暑假投入服務。其後，署方表示，該線要延至年底才可投入服務，而現在署方卻透露有關遴選工作需至年底才可完成。他詢問該路線為何會延遲投入服務；有關審批遴選的程序何時開始；以及有關文件現時積壓在哪位官員手中。

101. 林啟暉先生 MH 詢問，按現時的程序，該線何時可投入服務。

102. 黃志德先生表示：

- (a) 負責該線的同事因公務安排，未能出席會議，請各委員見諒；
- (b) 安排該線分多個階段，包括收集各相關區議會的意見、就路線進行諮詢、與巴士公司磋商、設計計分表及安排投標工作等；
- (c) 由於有其他區議會對設定路線持反對意見，因此署方須向他們作出解釋；
- (d) 環境運輸及工務局正檢討有關審批遴選的計分表；以及
- (e) 關於路線投入服務的時間，他會於會後向有關同事查詢。據了解，有關遴選工作會於 2005 年底完成，而署方亦與各巴士公司聯絡，請他們預備資源，以期路線可盡快投入服務。

103. 柴文瀚先生表示，署方未有派出合適官員出席會議，所以未能回答委員的提問。他續表示，若部門常設代表須每次會議後詢問相關官員，然後回覆委員會，委員會倒不如以電郵及書信與相關部門溝通。他指出，按文件所示，遴選工作只能在年底才完成。委員會一直爭取該線於本年底前投入服務，而大部分旅客亦會於年底出外旅遊，若該線可於年底開辦，相信對有關檢討工作有所幫助。他建議若該線未能於本年底投入服務，可以試辦形式提供服務，讓旅客可在該段時間使用服務。他補充，在假期期間，巴士公司或會有剩餘車輛提供有關試辦服務。

104. 黃志德先生表示，署方在讓巴士公司投標前，便選定某家巴士公司提供試辦服務的安排，並不妥善；署方理解各委員希望該線可盡快投入服務，為此，他會於會後與有關同事商討解決方案。

105. 羅錦洪先生質疑，有關投標的計分表是否積壓在某官員手上，有待其抽空審批。他質疑政府處理此事的安排，並詢問有關文件現時由哪

位政府官員負責。他表示，南區居民期待該線多年。他請區議會及南區民政事務處向署方施加壓力，讓該線可盡快投入服務。

106. 林啟暉先生 MH 表示，署方早前曾表示此路線可於本年第三季投入服務，但至今遴選工作尚未完成。他指出，多名居民曾向他查詢該線的開辦日期，而他答覆此線將於 2005 年年底開辦，他希望署方可於 2005 年 11 月底前以書面回覆，該線是否可於 2005 年底投入服務。

107. 主席表示會於會後親自與負責該線事宜的政府官員聯絡，並希望可於 11 月底前收到署方的書面回覆。

108. 柴文瀚先生詢問，若該線於 2005 年底仍未能投入服務，署方是否有應變措施。

109. 主席重申會於會後請署方研究應變措施。

(會後補註：交通及運輸事務委員會主席在 2005 年 11 月 24 日去信運輸署，促請署方於 2005 年底開辦有關路線。交通及運輸事務委員會主席亦再於 2006 年 1 月 12 日去信運輸署，再次促請署方盡快開辦有關路線，並向署方表達委員會對該線的開辦日期一再延誤表達不滿。)

(F) 其他交通事宜

南區鐵路的發展

110. 朱慶虹先生表示，按文件所示，“到 2016 年，若沒有南港島線（東段），經香港仔隧道北行的交通會有些擠塞，及在傍晚最繁忙時段有車龍”。他詢問，署方是否可以將“有些擠塞”數字化，以及署方對海洋公園的交通影響評估的意見。他表示，現時香港仔隧道的車流為 2 800 架次；在海洋公園重建後，將升為 3 720 架次；在興建香港仔避風塘漁港後，則為 3 987 架次；再加上黃竹坑的發展，將進一步升為 4 345 架次，即香港仔隧道的負荷將會大大上升約百分之一百五十。他對於文件提及“局方會小心考慮南港島線（東段）對政府造成的額外財政影響”的內容，並不認同。他指出，全港大部分地區均有鐵路服務，而該等鐵

路均由政府資助，鐵路亦會為政府直接或間接提供不少收益。因此，他認為有關內容有誤導成分，令市民誤以為政府浪費資源興建鐵路，而忘記現有鐵路亦由政府資助。

111. 主席表示，區議會已成立爭取南區鐵路專責委員會跟進南區鐵路事宜，因此他建議此項目交由專責委員會繼續跟進。

112. 陳理誠先生與朱慶虹先生持相同意見。他表示，現時深灣道一帶已出現交通擠塞，在 2016 年興建漁人碼頭、酒店及海洋公園擴建後，相信有關的交通擠塞情況會更為嚴重。他表示，唯一的解決方法是興建南區鐵路東段。他並指出，政府承擔各區鐵路不多於一半，但當南區要求興建該線時，卻突然提出南港島線（東段）會對政府造成額外財政影響。

113. 羅錦洪先生與朱慶虹先生及陳理誠先生持相同意見。他建議委員會不接納有關內容，並向局方反映有關內容並非事實，以及委員會不接納有關內容。

114. 主席表示會向局方反映委員會不接受有關內容的意見。

115. 馬月霞女士 BBS, MH表示，委員會對有關進展報告內容與事實不符，表示遺憾。

116. 朱慶虹先生表示，能否落實興建南區鐵路（東段），關鍵在於南區現時的交通情況。他認為，若運輸署提供與事實不符的意見，將會嚴重影響局方決定是否興建南區鐵路，因此，他請署方立即修訂有關意見。

117. 柴文瀚先生請署方提供各路段未來路口客量的數據。

（會後補註：運輸署於 2006 年 1 月 19 日透過區議會秘書處向委員會提供有關南區道路的 2004 年容量。）

118. 主席表示，該事項會交由爭取南區鐵路專責事務委員會跟進。

議程八： 其他事項

119. 主席表示，是次會議乃本年度最後一次會議，並就委員會於本年所討論的內容作出總結：

- (a) 委員會關注本區的巴士路線和專線小巴路線的發展及服務(包括收費)，並希望透過討論，提供意見供署方考慮，從而為市民提供更適切的服務。本年曾討論多個項目，包括各委員十分關注的機埗至南區巴士路線；
- (b) 另外，委員會亦曾就道路工程進行期間的交通安排，以及各南區路段的交通情況進行討論及檢討，曾討論的項目包括：
 - (i) 鴨洲橋道與鴨洲徑的行人天橋及改善工程；
 - (ii) 春磡角道修復工程；
 - (iii) 擬建深灣道 / 南朗山道路口改善工程；以及
 - (iv) 大潭壩路段交通問題等。
- (c) 委員會亦不時舉辦實地視察及工作坊等，以期更直接地向有關方面反映市民的訴求。

120. 主席感謝各委員出席本年度的會議並就本區的公共交通服務及交通管理措施提供寶貴意見。他希望來年各委員會繼續積極參與本委員會的工作。

121. 楊建業先生希望地區管理委員會可繼續跟進有關香港仔中心的交通問題。

122. 主席表示可於會後與有關方面聯繫。

123. 柴文瀚先生表示，近日有兩件事項與南區有重要關係，包括城巴專營權及檢討調整巴士票價機制。他詢問是否會以其他形式盡快討論有關事宜。

124. 主席表示曾於會前考慮在是次會議討論有關問題，但由於時間倉卒，未能在是次會議討論有關問題。他表示會研究舉行特別會議討論有關事項的可行性。

議程九：下次會議日期

125. 南區區議會交通及運輸事務委員會第十五次會議將於 2006 年 1 月 5 日(星期四)下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

126. 議事完畢，會議於下午 5 時 57 分結束。

南區區議會秘書處

2006 年 1 月