

**南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第九次會議記錄**

日期：2005年1月24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
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
卜坤乾先生
馬偉光先生
楊建葉先生

因事缺席者：

林玉珍女士
許湧鐘太平紳士
鄧淑明博士

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：

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
雷達明先生 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
馬子威先生 香港警務處香港仔分區高級督察

開會詞：

主席歡迎：

- (a) 各位出席會議，並特別歡迎今年度的增選委員：
- (i) 許湧鐘太平紳士；
 - (ii) 馬偉光先生；
 - (iii) 卜坤乾先生；
 - (iv) 鄧淑明博士；以及
 - (v) 楊建業先生。
- (b) 各名列席交通及運輸事務委員會會議的政府部門代表：
- (i) 署理運輸署高級運輸主任謝秀清女士；
 - (ii) 運輸署工程師雷達明先生；
 - (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) 路政署高級工程師張子敬先生；以及

(vi) 香港警務處香港仔分區馬子威高級督察。

2. 主席表示，林玉珍女士因事離港，故申請缺席。各委員備悉有關事宜。另外，許湧鐘太平紳士及鄧淑明博士表示，因事而未能出席是次會議，請各委員備悉有關事宜。

議程一：通過 2004 年 11 月 5 日第七次會議記錄

3. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

(卜坤乾先生於下午 2 時 32 分進入會場。)

議程二：通過 2005 年 1 月 6 日第八次會議記錄

4. 委員會通過上述會議記錄，並無修改。

(楊小璧女士於下午 2 時 35 分進入會場。)

**議程三：開設行走機場至南區巴士路線
(交通文件 3/2005 號)**

5. 主席表示，羅錦洪先生查詢上述路線進展，故此，秘書處於會前邀請運輸署代表出席是次會議並簡介有關進展。

(陳李佩英女士於下午 2 時 38 分進入會場。)

6. 謝秀清女士簡介有關文件內容。她表示，該署負責此路線的同事因另有公務未能出席是次會議。她首先多謝各委員在 2004 年 10 月 25 日的南區區議會轄下交通及運輸事務委員會會議上，對擬議的南區(途經西區)至機場巴士線提出的寶貴意見。該署已先後於 2004 年 11 月 4 日及 8 日就該路線行經士美非路伸延路段的安排，諮詢中西區及離島區區議會交通及運輸委員會(下稱「交運會」)。中西區

交運會強烈要求署方考慮上述路線繞經薄扶林及堅尼地城，即行經薄扶林道、第三街、水街、皇后大道西、卑路乍街、加多近街、堅尼地城新海旁、城西街及干諾道西，離島區交運會則沒有反對該路線途經士美非路伸延路段的安排。署方已就中西區交運會提出擬議巴士路線繞經薄扶林及堅尼地城的建議，進行實地視察及評估，認為該路線如繞經薄扶林及堅尼地城，路程便會變得迂迴，導致行車時間增加約 25 分鐘、車輛數目需要增加以及路線的吸引力減低。故此，該署未能接納這項建議。署方在諮詢及研究各方人士對擬議路線提出的意見後，已擬備一項修訂建議供委員參考。經修改的路線將改行摩星嶺道、域多利道及堅尼地城。此項安排雖令行車時間由原本計劃的 95 分鐘增至 98 分鐘，但卻可配合雙層巴士的營運，同時亦無須額外增加巴士數目。故此，署方相信這項修訂建議可服務更多乘客及能達致更佳的成本效益。該署已於 2004 年 12 月 24 日向南區、中西區及離島區的交運會提交評估結果及一項修訂建議。有關信件及修改路線的建議和路線圖載於附件，供各委員參考，歡迎各委員就修改路線的建議提出意見。署方計劃於 2005 年年初再就擬議路線諮詢相關交運會的意見。中西區及離島區交運會會議將分別於 2005 年 2 月 3 日及 3 月 14 日舉行。運輸署會視乎有關的諮詢結果，進行營辦商的遴選工作，並預計有關路線可於 2005 年內投入服務。

7. 羅錦洪先生詢問，署方估計中西區區議會通過修訂建議的成數。另外，若中西區區議會反對有關建議或無磋商餘地，運輸署是否有任何應變措施。

8. 林啓暉先生詢問，若中西區區議會在下次會議通過有關修訂建議，有關路線會於 2005 年何月開始運作。

9. 柴文瀚先生支持任何令此路線落實的方案。運輸署將於 2005 年 3 月 14 日就有關修訂再次諮詢離島區區議會。按文件所示，離島區區議會對有關路線並無反對意見，因此，他建議署方在 2005 年 2 月初諮詢中西區區議會後，以傳閱文件方式諮詢離島區區議會以減省至少約一個月的諮詢時間。他續問，若中西區區議會於 2005 年 2 月 3 日的會議上就有關修訂路線提出反建議，署方最快可於何時落實有關路線。

(黃志毅先生於下午 2 時 43 分進入會場。)

10. 謝秀清女士回應時表示，署方首先會於 2005 年 2 月 3 日就修訂建議諮詢中西區區議會，並在各相關區議會同意後，才可預計有關路線的落實日期。

11. 主席續問，就有關路線諮詢離島區區議會的安排，可否改以傳閱文件的方式進行。

12. 謝秀清女士回應時表示，會向相關同事反映有關意見，以期縮減諮詢時間。

(會後備註：運輸署回應由於在 2 月 3 日的中西區交運會上，委員並不支持本署建議的修改方案。故此，本署未能安排把有關的建議以傳閱文件的方式遞交離島區交運會。)

13. 楊小璧女士支持有關修訂建議，並希望可盡快落實有關路線。她亦表示，不少市民會於暑假期間外遊，因此希望署方盡量於暑假前開辦此路線，方便市民往返機場。

(石國強先生於下午 2 時 45 分進入會場。)

14. 謝秀清女士回應時表示，未能預計中西區區議會支持此修訂建議的機會，但署方會盡力向中西區區議會講解有關路線的好處，並希望中西區區議會接受有關修訂建議。

15. 羅錦洪先生再次查詢，若中西區區議會反對此修訂建議及沒有再次商討的空間，署方會有何應對計劃。

16. 謝秀清女士回應時表示，會於會後向有關同事反映羅議員的提問，並請有關同事作出回應。

(會後備註：運輸署回應署方已與南區及中西區區議會的秘書處聯絡及安排聯席會議，並計劃在 3 月 18 日與相關的代表繼續磋商建議路線的安排。)

17. 柴文瀚先生表示，若諮詢期為“x”，而落實有關路線的時間為“y”，他詢問“y”的確實時間。

18. 謝秀清女士回應時表示，若各相關區議會同意有關路線，遴選工作便會展開；她會請負責同事向委員會匯報有關詳情。

（會後備註：運輸署回應遴選工作所需的時間約 6 至 9 個月。）

19. 主席表示，柴文瀚先生於上次會議亦有查詢遴選工作的時間，署方表示需時約 6 至 9 個月。

20. 朱慶虹先生表示，按文件所示，中西區區議會強烈要求有關路線途經西環其他路段。他續稱，若中西區區議會及南區區議會在各持己見下，運輸署會否就有關路線召開聯席會議商討路線詳情，以期盡快落實有關路線。

21. 林啓暉先生詢問，可否主動邀請中西區區議會商討有關方案。他並希望有關政黨可於諮詢中西區區議會前進行游說工作，以期在進行諮詢前，兩個區議會已就路線取得共識，並盡快落實方案。他亦支持柴文瀚先生的意見。署方亦先與離島區區議會達成共識，改以傳閱文件方式進行諮詢。

22. 楊小璧女士認為，各區意見不一，若召開聯席會議，她擔心只會爭持不下，故協調其他區議會的工作應由運輸署負責。她又認為，兩區居民對往返機場的巴士路線需求不同，故建議署方考慮開辦兩條機場巴士路線。

23. 黃志毅先生認為，要促成開辦此機場路線，單靠運輸署進行協調工作並不足夠。他詢問，有關路線會否列為四區聯席會議的討論項目。另外，他亦同意與中西區區議會召開會議磋商路線詳情。他表示，為免令事件政治化，他對由政黨進行游說工作有所保留。並稱雖然中西區區議會不同意有關路線，南區區議會卻表贊成。他認為，該署應有最終決定權，應先落實經同意的路線。

24. 柴文瀚先生表示，南區區議會及中西區區議會並不反對有關路線；中西區區議會只對有關路線的線路有意見，兩個區議會只對路線安排持有不同意見，但均希望可盡快落實有關路線。

25. 楊建業先生表示，按修訂建議，由南區至機場行車需時 98 分鐘。他質疑行車時間是否過長。

26. 石國強先生表示，希望盡快開設有關路線，然後才就有關路線作出檢討。

27. 主席表示，他早前曾與部分中西區區議員聯絡。他們對有關行車需時約 100 分鐘亦有意見，並對署方建議路線有所保留。他總結稱，委員會同意有關修訂建議，並希望運輸署代表向中西區區議會解釋有關路線，以快落實有關路線。委員會認為有關行車時間不多於 98 分鐘是可接受的。委員會希望署方在最終決定有關安排時，會考慮南區市民的訴求。

（黃文傑先生 MH 於下午 2 時 59 分進入會場。魏子民先生及陳燕玲女士於下午 3 時進入會場。）

**議程四：新巴第 43X、46X 及第 M49 號線改動安排
未有依照「2004 年度南區巴士路線發展計劃」的問題
(交通文件 4/2005 號)**

28. 主席歡迎以下與會者：

(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) 企業傳訊總監陳燕玲女士。

29. 主席表示，此項議程由柴文瀚先生及楊小璧女士提出。

30. 柴文瀚先生表示，新巴第 43X、46X 及 49X 號線重組計劃於

2004 年 12 月 19 日實施。其後，發現華貴至中環並無特快巴士服務。委員會是在第 46X 號線會在中上環停站的前提下，才通過上述重組計劃。現時由華貴開出往灣仔的特快路線有兩條：一條車資較昂、行經薄扶林；另一條車資較廉、行經香港仔隧道。他認為此乃浪費資源的安排。另外，初時委員會要求巴士公司提供一條由華貴至中環的特快路線，主要由於市民有此實際需要。他亦指出，現時第 46X 號線由於太直接，所停的地方有限。其乘客量在繁忙及非繁忙時間均偏低，因此，實有需要加設其他中途站，以吸引乘客。關於第 M49 號線方面，按去年委員會文件所示，將有 8 輛巴士行走該線，而建議行車班次為每 8 分鐘一班。至於第 4 號線的車輛數目亦相應減至 3 輛，班次則由 9 分鐘減至 15 分鐘一班。上述路線現時均未能按照區議會通過的方案運作，而有關路線的班次甚至至少至 15 分鐘一班。他指出，若以總數 12 輛巴士行走上述路線計，應可提供每 5 分鐘一班的服務，若部分車輛未能行走南區範圍，相信有關服務亦可維持每 7 至 8 分鐘一班，但現時卻只能提供每 15 分鐘一班的服務。他續稱，有關重組安排，除造成市民不便，亦有違原本計劃，故此建議於是次會議討論有關事宜，希望各委員提出意見，並希望署方及巴士公司可盡快提出改善措施，令市民可及早避免因交通安排的失誤而受影響。他並表示，在下次會議討論 2005 – 06 年度巴士路線重組計劃時，若有關方面未能作出相應改善措施，他將否決有關第 40M、3B 及 12 號線的重組計劃，因為該計劃將進一步影響華貴、華富、香港仔及田灣的交通安排。

31. 楊小壁女士表示，按文件所示，第 46X 號線會改行中環林士街，但文件未有顯示中環巴士站將予取消，她認為，巴士公司所提交資料含糊不清，有魚目混珠之嫌，使委員在未有為意的情況下，通過是項計劃。她在去年討論有關重組計劃時，已要求巴士公司維持第 46X 號線於早上的服務。市民選乘第 46X 號線主要是往中上環，因此取消中上環的巴士站，導致該路線未能發揮實質效用。至於重組後的第 43X 號線，路線途經西環時過於迂迴，亦對市民造成不便。居民現要求巴士公司至小就第 46X 號線在中上環增設一個上落站，否則，該路線形同虛設。居民亦有理由懷疑巴士公司將來會以乘客量小為由取消該路線。部分華貴邨居民為免候車時間過長，加上該邨未有巴士往中環，便改至華富村乘搭第 M49 號線。不過，該線班次十分疏落，希望巴士公司盡速改善。

32. 主席表示，秘書處於會前邀請運輸署代表及巴士公司代表出席是次會議，有關運輸署的回應請參閱附件二。

33. 謝秀清女士表示，上述巴士路線重組計劃於 2004 年 3 月及 4 月徵詢委員會後，獲委員會支持並於同年 12 月 19 日付諸實施。有關巴士線第 4、43X、46X 及 M49 號重組後的服務安排，可參閱交通文件 4/2005 號附件二之附件(1)。根據委員會通過的方案，第 46X 號路線重組後，可為田灣居民提供一條往返田灣及灣仔的特快巴士路線服務，原因是往灣仔方向的路線改行快路，即林士街天橋及畢打街隧道，不經干諾道中位於上環的港澳碼頭巴士站、干諾道中位於中環海港政府大樓對出的巴士站及怡和大廈外的巴士站；鑑於改道後，第 46X 號線在前往灣仔方向時不經中上環巴士站，巴士公司增設八達通轉乘優惠，讓乘客於瑪麗醫院轉乘第 4 號線前往上環(港澳碼頭外巴士站)及中環(海港政府大樓對出及恒生銀行總行外巴士站)，以填補第 46X 號線不經中上環巴士站的服務空缺。至於第 43X 及 46X 號線的服務時間，則按照委員會通過的方案實施，詳情請參閱本文件附件(1)。第 43X 號線平日由金鐘開出的班次服務至晚上 8 時，第 46X 號線由灣仔開出的班次則服務至晚上 11 時 20 分。如乘客於晚上 8 時後由金鐘/灣仔往華貴，可使用巴士公司增設的八達通轉乘優惠，乘搭城巴第 70、75、90 或 97 號巴士到黃竹坑轉乘新巴 78 號巴士往華貴。上述巴士線的服務時間至凌晨 12 時。故此，上述安排可彌補晚上 8 時後由第 46X 號線轉乘第 43X 號線往華貴尾班車服務時間的差距。根據委員會於 2004 年 3 月 1 日所討論的方案，第 M49 號線重組後，繁忙時間班次維持不變，由中環往數碼港方向維持每 8 分鐘一班；至於非繁忙時段班次，建議班次由 20 分鐘改為 15 分鐘一班。路線重組後，大部份非繁忙時間(約由上午 9 時至下午 5 時)的巴士服務均維持 15 分鐘一班，但鑑於晚上 8 時 30 分後，往來數碼港的乘客十分稀疏，平均每班車在數碼港上落的乘客少於 10 人。有見及此，為善用資源，巴士公司建議在上述非繁忙時段，巴士班次由 15 分鐘一班調整至 30 分鐘一班，但會按乘客實際需求再作檢討。新巴第 4、43X、46X 及 M49 號線自 2004 年 12 月 19 日重組至今，仍屬初步階段，因此，運輸署會聯同巴士公司密切監察成效及聽取乘客意見，如有需要會作出相應調整以配合乘客需求。

34. 陳燕玲女士回應表示，新巴每次進行重組計劃前，均會諮詢地區人士；若計劃涉及較大改動，則會派員到有關站頭監察情況，負責調動班次及更改時間表的同事亦會密切留意有關數據。重組計劃實施後，部分路線出現脫班情況，主要因為市區出現交通擠塞；大部分服務均大致配合制訂的服務時間表。巴士公司會密切監察有關進展。

35. 魏子民先生補充說，按營運記錄所示，上述路線均符合署方批核的服務詳情表。他表示若第 46X 號線須在最繁忙的中環停站，行車時間將難免延長，以致班次必須相應修訂；故此，巴士公司才安排增設與第 4 號線的轉乘計劃，以填補第 46X 號線改行林士街天橋後不停中上環巴士站的服務空缺。若市民認為現時的轉乘計劃不足，巴士公司會繼續研究增設第 46X 號線與其他巴士路線轉乘的安排。巴士公司亦計劃在中環增設第 M49 號線巴士站，以方便乘客，並會盡快向署方遞交有關申請。他表示，第 M49 及 4 號線的班次，截至抵達華富邨時，均與訂定的服務時間表一致，巴士公司會繼續密切監察上述路線的服務時間。他續稱，第 M49 號線在早上繁忙時間由中環往數碼港的服務最為重要，但由於該線的乘客量無論在重組計劃實施之前或之後都偏低，故此，巴士公司才提出有關重組計劃，以求善用資源。

（會後備註：巴士公司已於 2005 年 2 月 20 日起增設新巴第 46X 號線與第 M49/M49P 號線往中環方向的八達通免費轉乘優惠。第 M49 號線並由 2005 年 3 月 1 日起於中環政府碼頭加設巴士站，以便第 46X 號線乘客轉乘第 M49 號線往中環。）

36. 另外，主席表示，為方便各委員討論有關議程，秘書處亦摘錄相關的會議記錄供各委員參考，詳見附件三。

37. 主席表示，香田石分區委員會早前曾就第 43 號線的服務進行討論，並表示不滿，詳見會上分發的信件。他續稱重組計劃實施後，有關轉乘計劃諸多限制，而且可選的轉乘路線有限。他重申，委員會一直希望有關方面可提供足夠的巴士路線供市民選擇，故請運輸署及巴士公司考慮提供更多轉乘路線並改善轉乘計劃的配套。

38. 楊小壁女士表示，以往曾多次提交數據予運輸署考慮，而按數據所示，華貴邨居民十分需要一條由華貴至中環的快速路線，方便上班。她並稱有關重組計劃時該邨居民造成困擾。她希望巴士公司，可縮減第 43X 號線途經西環的一段線路，以縮短由華貴至中環的行車時間，並紓緩市民對第 46X 號線在中環增設巴士站的訴求。

39. 黃志毅先生表示，他亦希望參與是項議題的討論，但認為議題重點並不清晰。他詢問重點是：

- (i) 上述路線不依照 2004 年度的路線安排；或是(ii)檢討上述路線服務；還是來年的巴士重組計劃。

40. 柴文瀚先生補充，巴士公司未有依照 2004 年度的巴士路線發展計劃而重組上述路線。他認為，若巴士公司未能依照委員會同意的計劃，應就有關計劃作出改善。他擔心若巴士公司去年未能妥善實施有關重組計劃，來年如何落實有關的路線發展計劃。他要求巴士公司就華貴邨往中環的特快巴士服務，提出改善方案供委員參考及盡快落實有關方案。就第 M49 號線的班次理解方面，巴士公司提交資料時表示在繁忙時間可提供 8 分鐘一班的服務，委員會當時以南區為出發點，以為有關服務是指數碼港往中環的服務。另外，有關第 46X 號線未有在中區停站一事，亦不符合巴士路線發展計劃。

41. 黃志毅先生表示，他希望了解委員會在是項議程所爭取的事項。他表示，按運輸署的回應，巴士公司所實施的重組計劃似乎與有關的巴士路線發展計劃相仿。他認同第 M49 號線未有按計劃提供服務，按文件所示，第 M49 號線在非繁忙時間為 15 分鐘一班，但在重組計劃實施後，卻改為每 30 分鐘一班。他請運輸署解釋為何有關更改未有諮詢委員會。他認為，其他巴士路線服務大致依照委員會同意的計劃，惟有關服務不足，委員會應要求署方及巴士公司進行調查並改善服務。

42. 陳理誠先生表示，按文件所示，大部分上述路線的服務均與委員會所通過的計劃相符，惟黃志毅先生質疑的第 M49 號線班次則似乎較所同意的重組計劃為疏。他表示，委員會已早前在不願意的

情況下接納有關重組方案，而計劃實施後，服務又未如理想。他認為，委員會在問題出現後才提出討論的做法有改善空間。他遂建議署方及巴士公司在提交重組計劃時，提供足夠數據供委員會考慮；若有關方面未能提供足夠資料，則不應建議更改現有服務。

43. 朱慶虹先生詢問柴文瀚先生及楊小璧女士是否希望改善文件中第一及第二點的巴士服務，而巴士公司只未能依照委員會通過的重組計劃提供服務。

44. 柴文瀚先生回應時表示，若巴士公司現時所提供的巴士服務未有依照早前通過的重組計劃，服務自然未如理想，因此必須加以改善。另外，若服務在重組計劃實施後仍未如理想，亦須提出改善方案。他指出，無論巴士公司是否依照通過的重組計劃實施重組，在服務未能滿足市民的需要下，委員會亦應提出改善方案。他續稱，按有關會議記錄所示，委員會在要求巴士公司為第 46X 號線設置中環站的大原則下，才同意有關重組計劃。至於第 M49 號線方面，按有關方面提交的文件，委員會理解在重組計劃實施後，第 M49 號線無論由南區往中環或由中環往南區，在繁忙時間均會提供 8 分鐘一班的服務，但現時巴士公司所提供的服務卻達 15 分鐘一班。因此，他認為巴士公司未有依照委員會通過的計劃實施重組。在此情況下，委員會除備悉巴士公司未有依照委員會通過的計劃外，亦應提出改善方案。

45. 主席表示，有關委員要求在中上環增設第 46X 號線巴士站，並希望巴士公司在研究有關建議後，再與運輸署商討詳情。在重組計劃實施後，委員會會監察有關服務，而上述重組計劃落實至今約有一個月，他希望巴士公司及署方盡快提交有關數據，同時考慮委員會的論據及訴求，改善相關服務以方便市民。

46. 陳燕玲女士回應時表示：

- (a) 巴士公司計劃在農曆年後就第 43X 號線進行調查，包括在西環的行車時間及乘客人數等，並會研究該路線是否

有縮短的空間，以期為原本乘搭第 46X 號線往中環方向的乘客提供另一選擇；

(會後備註：巴士公司已安排於 2005 年 3 月內進行有關調查。)

- (b) 就轉乘優惠方面，巴士公司正構思較長遠的安排，包括提供全日通服務讓市民可以一個票價全日任搭城巴及新巴的港島路線巴士。有關計劃正處於最後測試階段，若順利推出，便可解決轉乘計劃中路線不足的問題；以及
- (c) 巴士公司正計劃在中環增設第 M49 號線巴士站，以紓緩以往乘搭第 46X 號線的乘客的需求。

(會後備註：巴士公司已於 2005 年 3 月 1 日起於中環政府碼頭加設第 M49 號線巴士站，以便第 46X 號線乘客轉乘第 M49 號線往中環。)

47. 魏子民先生回應時表示：

- (a) 巴士公司所實施的重組計劃與委員會所同意的相同；
- (b) 正與策劃部的同事研究擴充第 46X 號線與其他路線轉乘計劃的可行性；
- (c) 若第 M49 號線可於中環加設一上落客點，相信可滿足部分以往乘搭第 46X 號線往中環方向的乘客的需求。巴士公司會盡快與運輸署研究有關建議；
- (d) 若要在中、上環為第 46X 號線增設上落客點，除該路線的行車時間會延長外，巴士公司須相應調整其他行走中環的路線，以減輕中區的交通擠塞情況；
- (e) 第 M49 與第 4 號線相互配合，而往中環的方向，約可提供 7 至 8 分鐘一班的服務。巴士公司已盡量安排上述路線分別由華富開出；

- (f) 第 49 號線在重組之前或之後，其乘客量在早上繁忙時間（6 至 7 時或 7 至 8 時）只有約 600 人，而晚上時分，往來中環及數碼港的乘客以每小時計，亦只有 70 多人。因此，若在晚上九時後維持 15 分鐘一班的服務，在資源安排上有一定困難；以及
- (g) 第 43X 號線方面，約有百分之二十三的乘客往來西環至華貴。若該線重整後不經西環，便須改用其他路線為有關乘客提供服務。

48. 主席表示，就更改第 M49 號線班次一事，希望署方日後若改動委員會已通過的計劃，可盡快通知本委員會。

49. 陳富明先生表示，田灣居民對於第 43X 號線改動一事表示不滿。他希望署方將來改動有關巴士路線時，可更廣泛諮詢當區居民。在轉乘計劃下，居民候車時間較長，而車資又未下調，故此，大部分居民均不歡迎轉乘計劃。

50. 柴文瀚先生稱，第 M49 及 4 號線的班次出現先天不足的情況。按服務時間表，在早上 7 時 30 分至 8 時 30 分，第 4 號線會於 7 時 30 分，7 時 45 分，8 時，8 時 15 分及 8 時 30 分開出；第 M49 號線則於 7 時 35 分，7 時 55 分，8 時 10 分及 8 時 25 分由數碼港開出。故此，若第 M49 號線巴士由數碼港至華富邨需 6 分鐘，該線巴士抵達華富邨時，第 4 號線巴士剛剛由華富開出。這種安排未能盡用混合班次的好處，實在未能方便乘客。他希望署方與巴士公司作出改善。另外，就第 M49 號線在繁忙時間班次的理解方面，巴士公司回應時表示，由中環往數碼港為每 8 分鐘一班，但委員會卻將之理解為數碼港往中環為每 8 分鐘一班。他希望委員會可繼續跟進此美麗的誤會。

（會後備註：巴士公司已要求華富巴士總站站長就第 4 號線出車時間按實際情況作出調整，以配合第 M49 號線由華富往中環的混合班次。巴士公司會繼續監察上述路線服務運作，配合乘客需求。）

51. 楊小璧女士表示，她一直要求第 46X 號線在中環設有上落客站，但署方及巴士公司卻未有另一理解。她認為，此誤解主要由於署方在提交重組計劃時，只提供行車路線，而未有提供巴士站位置；在計劃落實後，市民才得悉有關巴士站位置，但該等巴士站位置卻不切合市民的需要。因此，她建議巴士公司在提交大型重組計劃時，應一併提供有關巴士站的位置詳情供市民參考，以避免不必要的誤會。

52. 主席總結稱，希望署方及巴士公司盡快收集重組計劃實施後的相關數據，從而盡速改善有關服務。他並請署方及巴士公司在提交重組計劃時，一併提交有關路線的巴士站位置的詳情。

（魏子民先生及陳燕玲女士於下午 3 時 50 分離開會場。陳滙文先生及林鎮濱先生於下午 3 時 51 分進入會場。）

**議程五：鴨脷洲橋道與鴨脷洲徑的
行人天橋及改善工程進展報告
(交通文件 5/2005 號)**

53. 主席歡迎以下與會者：

- (a) 路政署工程師陳滙文先生；以及
- (b) 必高工程有限公司地盤總管林鎮濱先生。

54. 主席表示，羅錦洪先生要求路政署於是次會議報告有關工程進展。

55. 羅錦洪先生表示，據了解，該行人天橋已完工，餘下大部分工程亦然，因見署方多次未有匯報有關工程進展，才向署方提出上述要求。

56. 陳滙文先生簡介有關工程進展：

- (a) 鴨脷洲橋道行人天橋的主跨橋面工程和南北面的斜路及

樓梯工程已全面完成。主跨橋面、斜路及樓梯亦已於 2004 年 12 月 31 日起開放使用，而鴨脷洲橋道地面的行人過路處已於 2005 年 1 月 4 日起停止使用；

- (b) 鴨脷洲橋道南面的護土牆翻新工程已全面完成；
- (c) 鴨脷洲橋道南面的斜坡工程已大致完成；斜坡綠化工程包括噴草及植樹工作仍在進行；
- (d) 利東邨道及鴨脷洲徑餘下的道路改善工程方面，第 4 期道路改善工程已於 2004 年 1 月 14 日完成，並於同期展開第 5 期工程。按目前進度，餘下的道路改善工程將於 2005 年 3 月全面完成。關於鴨脷洲徑第 5 期的臨時交通安排與原先設計（附圖所示）比較，所封閉的路段較大，行人過路設施亦可繼續使用，是因應現場環境作出修改。另外，在鴨脷洲徑進行的第 6 期工程，是鴨脷洲徑的最後一期工程。在第 6 期工程進行期間，利東邨道口的行人過路設施會開放予公眾人士使用，而鴨脷洲徑道口的行人過路處會暫時取消；
- (e) 署方會於利東邨道及鴨脷洲徑鋪設防滑鋼砂，但會選擇在非繁忙時間內進行，故不會對附近交通造成嚴重影響；以及
- (f) 鴨脷洲橋道的中央分隔帶重建工程正在進行中。按目前進度，重建工程將於 2005 年 3 月全面完成。

他繼續簡介工程完成後有關利東邨道及鴨脷洲徑的交通安排，詳見文件的附件四及附件五。他指出，工程完成後，鴨脷洲徑及利東邨道口均會設有行人過路設施，方便市民。

57. 黃志毅先生詢問，整項工程會於何時完工，並稱將來利東邨道口設有行人輔助線後，利東邨道及鴨脷洲徑便共有三個行人過路設施。他續問，利東邨道口設置行人輔助線會否影響利東邨道的交

通情況。

58. 林啓暉先生表示，利東邨道口設置行人輔助線後，若有大量市民利用該處橫過馬路，大型車輛司機便須將車輛停泊於鴨脷洲徑右轉利東邨道的黃格前。他詢問此情況會否堵塞鴨脷洲橋道的交通；另外，工程在 3 月份完工後，路政署會否舉辦任何慶祝活動。

59. 陳匯文先生回應時表示，所有工程可望於本年 3 月份完成。據了解，短期內不會有其他大型的道路工程進行，但詳情會由署方區域組同事及運輸署調查後作進一步回應。至於慶祝活動方面，因難以安排有關開支，故不會進行任何活動。

60. 雷達明先生回應時表示，就利東邨道及鴨脷洲徑的行人過路設施，運輸署會不時檢討有關安排及密切注意該區的交通流量，並在需要時予以跟進及改善。

61. 主席再次詢問，若有大量行人利用利東邨道口的行人過路設施橫過馬路，而同時又有大型車輛由鴨脷洲徑右轉利東邨道，該等車輛便須臨時停於鴨脷洲徑甚至鴨脷洲橋道，屆時會否造成鴨脷洲橋道交通擠塞。

62. 雷達明先生回應時表示，署方認為現有設計合適，若在需要時，司機與行人均應作出相讓，以保持交通暢順。

63. 林啓暉先生詢問，從專業的角度出發，若有大量行人利用利東邨道口橫過馬路，同時鴨脷洲橋道右轉鴨脷洲徑方向又顯示綠燈，會否出現大型車輛堵塞鴨脷洲徑右轉利東邨道一段行車路並影響鴨脷洲橋道的交通情況。他認為，署方固須定期檢討路面的交通情況並作出相應改善，但現既發現設計可能出現問題，署方是否需要及早研究設計是否恰當。

64. 柴文瀚先生表示，鴨脷洲橋道北行護土牆附近設有一電箱，導致行人路收窄，輪椅亦未能通過，希望有關方面可以跟進。

65. 陳匯文先生回應時表示，署方曾就交通燈控制箱的位置進行詳細研究。由於控制箱必須設於近路口、視線不受遮擋位置，以方便警方在需要手動控制交通燈時可監察鴨脷洲橋道各方向車輛，目

前的位置是最適當的。

66. 柴文瀚先生澄清，上述電箱位並非以上所指的交通燈控制箱。

67. 陳匯文先生回應時表示，所指電箱是一街燈控制箱，在工程未進行前已設於該處，並非因此工程而設。

68. 朱晉賢先生表示，利東邨道往鴨脷洲橋道方向，其中一條行車線現仍封閉，他詢問，除該行車線附近正安裝欄杆外，是否仍有其他工程在進行。他認為，若該行車線可早日開放，相信可紓緩早上繁忙時間交擠塞的情況。他並表示，行人若利用設於利東邨道口的行人輔助線，理論上在看見車輛駛近時，應先停下，待沒有車輛才橫過馬路。他詢問，司機由鴨脷洲徑往利東邨道期間，若看見大量行人正利用行人輔助線橫過馬路，是否應將車輛停於設在鴨脷洲徑及行人輔助線附近的黃格上；若然，會否因而觸犯交通條例。

69. 石國強先生表示，多名委員均十分關注鴨脷洲徑及利東邨道的行人過路設施的安排會否令鴨脷洲橋道出現交通擠塞的情況。他說由於現時深灣道的交通燈安排亦對交通造成影響，因此委員會對有關安排表示關注。他希望運輸署可就有關安排提交詳細資料供委員考慮。他亦重申，相關部門應盡早研究有關行人過路設施的安排是否恰當，避免他日出現交通擠塞的情況後才作出補救。

70. 黃志毅先生認為，署方未能完全釋除委員對利東邨道口設置行人輔助線的憂慮。他表示，該處將有大量行人橫過馬路，委員憂慮在繁忙時間車輛由鴨脷洲右轉利東邨道時，究竟應是人讓車，還是車讓人。據他了解，香港仔的繁忙路段均設有行人過路燈以控制車輛，以保障行人安全。他表示，委員希望署方確定有關設計符合安全標準。

71. 陳理誠先生表示，作為專業人員出席議會應以專業操守回應議員的提問。他認為，署方代表的回應未達專業水平，並表示，若委員擔憂有關設計或會出現問題，他深信市民亦有同樣憂慮。他指

出，當車輛由鴨脷洲徑右轉利東邨道時，或須於鴨脷洲徑的黃格前停下讓行人橫過馬路因而引致交通擠塞。他續稱，城規會早前已批准鴨脷洲海傍道興建住宅，屆時將有不少大型車輛進出該處。他詢問，若車輛因須先讓行人橫過馬路而在黃格前停車，會否令該處出現交通擠塞的情況。他又詢問署方該路段的設計是否可應付有關的交通流量。

72. 高錦祥先生 MH表示，鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道因為擴闊，故此並不擔心該處無法應付有關的交通流量。他並稱，委員在去年 9 月進行的實地視察期間，曾表示在香港真光書院對出設置行人輔助線會較為安全。他建議署方研究是否可將該行人輔助線上移至香港真光書院對開位置。

73. 主席表示，委員會備悉工程已大致完成，但委員會關注行人輔助線的設計及安排。他重申運輸署代表應認真考慮委員會的意見，並請署方作出回應。

74. 卜坤乾先生表示，在天后廟道及雲景道的交通以往相當繁忙，但在該處改建迴旋處後，交通已大為改善。他建議署方參考上述安排，以改善交通。

75. 朱晉賢先生再次詢問利東邨道口的行車線何時重新開放。

76. 陳匯文先生回應時表示，有關路段的工程已完成，但礙於鴨脷洲徑仍有工程進行，若開放利東邨道口的行車線，大型車輛由利東邨道左轉鴨脷洲徑時未有足夠空間，易生意外，因此，要待鴨脷洲徑工程全面完成後，才可重新開放利東邨道北行的行車線。

77. 主席總結稱，工程已接近完成，而鴨脷洲橋道北行方向的交通情況亦已有所改善。委員會現主要關注設於鴨脷洲徑的黃格以及利東邨道口的行人輔助線的安排，並請署方研究委員的意見和作出回應。

(陳匯文先生及林鎮濱先生於下午 4 時 30 分離開會場。)

(會後補註：運輸署回應表示，根據道路使用者守則，駕駛人士應顧及行人(包括在行人過路處過路甚或胡亂過路的行人)，禮讓待人。如車輛從鴨洲徑右轉上利東邨道，應盡早及在安全情況下發出正確的信號，在黃格前察看四周是否安全(例如是否有行人正在橫過馬路)，方可右轉。同時，行人在橫過馬路時，亦應依照“過馬路守則”橫過馬路。另外，運輸署亦會在擬設立的行人輔助線上漆上“望右、望左”的道路標記，提醒行人，提高道路安全。)

議程六：於以往會議曾作討論事項的進展報告
(截至 2005 年 11 月 12 日的情況)
(交通文件 1/2005 號)

(A) 主要的道路工程

春磡角道及黃麻角路面重建及重鋪工程

78. 陳李佩英女士詢問，有關方面可否提供工程詳情。

79. 張子敬先生回應時表示，可於稍後時間提供有關圖則予有關委員參考。

(會後補註：路政署已透過秘書處將相關圖則轉交予有關委員。)

(B) 交通管理計劃

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

80. 陳李佩英女士詢問上述計劃進展。

81. 洪永淇先生回應時表示，由於 2004 年度公務工程競爭十分激烈，故該停車場項目未能於該年度獲得撥款，但有關當局包括環境及運輸工務局及建築署均會繼續爭取撥款興建赤柱停車場。

(D) 南區專線小巴路線服務

專線小巴第 69 號
(數碼港—鯪魚涌)

82. 柴文瀚先生表示，試辦第 69X 號線已約有半個月，他詢問有關試驗計劃的進度。

83. 黃文傑先生表示，有關路線由其公司開辦，並申報利益。委員會備悉有關事宜，並同意黃文傑先生繼續列席會議，但無發言權。

84. 謝秀清女士回應時表示，試辦期將於農曆年前屆滿，若乘客同意此路線的安排，署方便會安排開辦該線。

85. 柴文瀚先生詢問，截至現時為止，署方有否收到市民對此路線提出的意見。

86. 謝秀清女士表示，暫時未有收到市民對此路線安排的意見。

(E) 南區巴士候車處上蓋工程進展情況

新巴 S1019 號華貴邨巴士總站第 43X 號線

87. 柴文瀚先生詢問上述工程進展。

88. 謝秀清女士回應時表示，會於會後跟進並補充有關進展。

(會後備註：運輸署補充，由於該巴士站上蓋長度超過 35 米，重建將涉及昂貴的建築費用。對此新巴只同意重建部分巴士站上蓋。基於現時有多條巴士線使用該站位及候車乘客眾多，運輸署未能接納新巴的建議，而本巴士站上蓋重建計劃將暫時擱置。)

(F) 南區鐵路進展情況

89. 羅錦洪先生表示，去年議會曾討論有關項目，而其發展會影響整個南區，因此他建議在進展報告加入該項目。

90. 主席表示，中西區區議會曾與廖秀冬局長會面，並商討該區的鐵路發展。據了解，中西區要求局方同意將上環線伸延至堅尼地城。主席表示，現時局方未就南區鐵路落實意向。他建議約見局長，向局長反映南區區議會及各團體的訴求。

91. 黃志毅先生表示，他原則上同意有關建議，但提議由區議會約見局長。他並建議在區議會層面討論該項目。

92. 馬月霞女士 MH表示，若各委員同意在區議會層面討論該項目，區議會可再討論有關行動。據了解，中西區區議會已就鐵路發展採取多項行動，包括在立法會門外請願等。關於中西區的鐵路發展，中西區區議會爭取堅尼地城伸延綫，而小巴及巴士方面亦支持有關伸延綫，但反對南區興建鐵路。她曾在非官式場合與特首及廖局長會面，他們認為南區人口只有 29 萬，並不足以支持開辦南區鐵路，但她亦請特首及廖局長考慮南區的旅遊人士及旅遊業發展。她亦認為區議會實有必要就有關發展採取行動，爭取盡快落實有關計劃。

93. 林啓暉先生表示，區議會早前已一致通過強烈要求興建地鐵，故此並無該由哪個會繼續跟進的問題。不少南區居民認為區議會未有積極爭取興建鐵路。他認為，南區區議會雖然早前已有爭取落實有關計劃，但暫未成氣候，難以引起傳媒注意。他並認為，若要待區議會於 3 月才討論有關事項，未免太遲，故建議議會盡快採取行動。

94. 馬月霞女士 MH建議在明天（即 2005 年 1 月 25 日）的區議會特別會議中討論有關項目。

95. 陳理誠先生認為，約見局長是很有風度的做法，若以較激烈的行動爭取興建鐵路，相信亦不難成事。他希望政府不要待市民採取激烈行動，也會作出適當回應。

96. 馬月霞女士 MH表示，若約見局長，希望全體議員一同出席有

關會面，令局長明白南區區議會齊心爭取興建鐵路。

97. 陳理誠先生認為，如約見局長，所有增選委員亦應參與。

98. 羅錦洪先生表示，議會已透過文件爭取落實有關計劃。他認為議會應考慮是否需要採取更激烈的行動爭取有關計劃，以引起社會人士及傳媒的關注。

99. 柴文瀚先生表示，據了解，立法會交通及運輸事務委員會將於本年 2 月份討論有關鐵路的發展，故希望盡速約見局長。他亦建議約見立法會議員討論該項目。

100. 主席表示，待區議會特別會議通過有關方案後便可盡速約見局長及立法會議員。

(會後補註：區議會於 2005 年 2 月 24 日與環境運輸及公務局局長廖秀冬會面，並向局長強烈要求盡快興建南區鐵路一東段。)

議程七：其他事項

101. 秘書處未有收到其他討論事項。

議程八：下次開會日期

102. 主席表示，下次會議將討論 2005-06 年度南區巴士路線發展計劃。請各委員在 2005 年 2 月 16 日前將意見交回秘書處，秘書處會將有關意見轉交運輸署。主席重申，請運輸署將受影響的巴士路線、巴士站及乘客量等資料提交各委員參考。南區區議會交通及運輸事務委員會第十次會議將於 2005 年 3 月 14 日(星期一)下午 2 時 30 分在南區區議會會議室舉行。

(會後補註：區議會秘書處已於 2005 年 2 月下旬，將各委員的意見轉交予運輸署考慮。)

103. 議事完畢，會議於下午 4 時 45 分結束。

南區區議會秘書處

2005 年 3 月