

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
於 2009 年 3 月 30 日舉行
第十次會議的會議報告

目的

本文件旨在告知各議員南區區議會屬下交通及運輸事務委員會(下稱委員會)上述會議的主要討論事項。

城巴在南區的臨時巴士泊車場的建議安排

2. 運輸及房屋局與運輸署代表就上述計劃諮詢委員會。運輸署代表表示，為配合南港島綫(東段)項目的興建，並如期在 2011 年展開工程，城巴現時位於海洋公園道的一幅臨時泊車場預計需於 2010 年中前遷離上址。現時，城巴約有 160 部巴士會通宵停泊在海洋公園道的臨時泊車場，但適合城巴停泊巴士的設施已全被使用，不能停泊更多巴士。現時，城巴服務南區的巴士路線共 46 條，調配的巴士約 300 多部，為能維持南區巴士服務的正常運作，該署認為有必要尋覓合適的替代地點供城巴作泊車之用。運輸署強調，建議的替代巴士泊車場為暫時的安排，待在南區的大型工程項目完成後，政府有關部門及巴士公司會就南區的巴士泊車場另作安排。

3. 經研究後，運輸署認為現時南區區內只有一幅在薄扶林道，現用作臨時停車場的土地，適合作為城巴臨時通宵停泊約 30 部巴士的地點。由於建議的臨時通宵泊車場現已用作停泊車輛的用途，而且使用上述泊車場的巴士是行走服務置富的路線及主要在非繁忙時段進出泊車場，對該處的交通影響輕微，因此，有關部門認為上述的建議可以接受。為加強使用該泊車場時的安全及效率，運輸署會要求巴士公司在建議的泊車場進行優化工程，並會對巴士出入泊車場有所限制，即巴士只能左轉入及左轉出，以確保道路使用者的安全。同時，運輸署表示，由於未能在南區覓得其他合適的政府土地，該署亦建議利用兩幅位於東區現用作臨時停車場的土地作為替代泊車地點，有關部門並已就使用該土地向東區區議會交通事務委員會作出諮詢。

4. 經商討後，委員會同意運輸署的建議，於南區區內尋找合適的替代地點作城巴臨時泊車場之用。但委員會認為，該署提交的臨時泊車場選址方案未能充分考慮到薄扶林道是否適合作為臨時泊車場的地點。委員會指出，臨時泊車場的選址處於薄扶林道斜道上，如改為巴士泊車場，擔心巴士於進出泊車場時對該處交通構成危險。此外，臨時泊車場的選址鄰近住宅區及學校，巴士的進出會滋擾市民，影響該區環境。委員會認為選址並不理想，並要求運輸署就選址作出詳細的評估，以提供更多有關的數據。委員會亦表示，由於此討論事項是有關南港島綫（東段）的發展，同意將此事項交由南港島綫計劃發展專責委員會繼續跟進討論。

南區現有行人天橋及隧道加建升降機或坡道的計劃建議

5. 路政署代表就上述計劃諮詢各委員。路政署代表表示，該署於 2008 年已聘請奧雅納工程顧問，勘查研究包括南區的兩條行人天橋（結構編號 HF94 及 HF134）和一條行人隧道（結構編號 HS16）加設殘疾人士上落設施的事宜。

6. 黃竹坑近業勤街的行人天橋（結構編號 HF94）橫跨黃竹坑道，一端位於啓時香港仔中心及信成工業大廈側，另一端位於甄沾記大廈及維他大廈旁。路政署建議於行人天橋兩端各設置一部升降機，其中一部升降機將置於甄沾記大廈及維他大廈之間的小巷，而另一部則置於啓時香港仔中心側。該署表示，設置於甄沾記大廈及維他大廈之間的升降機將會影響附近一棵樹木（白千層），因此需要移植該樹。

7. 海傍道與田灣山道行人天橋（結構編號 HF134）橫跨香港仔海傍道及魚市場道，一端連接香港仔海傍道及田灣道交界，另一端連接香港仔漁業及海事分處。路政署建議設置一部升降機於行人天橋中部現有巴士站附近（香港仔海傍道北行巴士站），工程將影響現有的一段花槽及一棵樹木（黃槿）。

8. 行人隧道（結構編號 HS16）從海濱花園穿越香港仔海傍道，連接香港仔大道及其鄰近巴士站。路政署現就行人隧道加設無障礙設施提出兩個方案。方案（一）建議於行人隧道兩端各設置升降機，其中一部升降機（近香港仔大道巴士總站）將會影響現有花槽及一棵樹木（石栗），而另一部升降機（近香港仔海濱花園）則會影響三棵樹木（一棵大葉欖仁及二棵鳳凰木）。為減少工程對樹木及附近環境的影響，該署就方案（一）提出一項改善建議，建議用升降機取代現有近香港仔大道巴士總站附近的台階坡道，現有台階坡道會被拆卸及填平，依照此建議加建的升降機將不佔用現有花槽位置。方案（二）建議於現有隧道南北端的台階坡道改建成符合現時斜度標準的坡道，方便殘疾人士使用。

9. 委員會表示，原則上支持路政署於上述兩條行人天橋和一條行人隧道加建升降機的工程。但由於現時香港仔海濱花園屬康文署的管轄範圍，而且上述各項工程亦牽涉到搬移樹木，因此委員會要求路政署應與康文署聯絡，並跟進因加建升降機工程而涉及的搬移花槽或樹木事宜。同時，委員會表示，理解於香港仔隧道內加建升降機會牽涉技術上的問題，升降機或會因隧道水浸而增加興建的困難及維修方面的問題，因此要求路政署應就此行人隧道加建升降機之建議作出詳細的研究。委員會表示，支持路政署提出於此行人隧道加建升降機的計劃，委員會亦會就現有方案（一）及其改善建議方案諮詢公眾意見。路政署表示，待行人天橋和行人隧道之加建工程進行詳細設計時，會再諮詢委員會。

港島專線小巴第 10A、22 及 31 號路線重組計劃

10. 運輸署就上述三條港島專線小巴重組計劃諮詢委員會。該署代表表示，為提高南區專線小巴的營運效率，縮短市民候車的時間，並減少因路線重疊及交通阻塞而導致班次延誤的情況出現，而提出專線小巴路線重組計劃。運輸署建議三項重組路線計劃，包括：

(一) 合併專線小巴第 10A 及 10B 號線。合併後的第 10A 號線班次均繞經美景臺及數碼港公共運輸交匯處，而由中環威靈頓街開出至美景臺的首班車會提早至 7 時 40 分，亦會於星期日及公眾假期提供服務。

(二) 於晚上 9 時後，將專線小巴第 22 號線（正線）及第 22S 號線（輔助線）合併為第 22S 號線。合併後所有由中環往薄扶林花園的班次均由中環(新)碼頭開出，繞經中環大會堂，而班次則加密至 5-10 分鐘一班。

(三) 於星期一至六早上 7 時至晚上 8 時期間，將專線小巴第 31 號線分拆專線小巴第 31A 號線（輔助循環線）來往蒲飛路至銅鑼灣（謝斐道）。按照此建議，新增設的專線小巴第 31A 號線將由銅鑼灣開出至蒲飛路而不往來石排灣道、華富及田灣。

11. 委員會表示，合併後第 10A 及 10B 號線的行車時間會延長，擔心計劃會引起乘客反對。此外，委員會亦憂慮新路線的班次是否能同時應付美景臺及數碼港乘客的需求。運輸署應提供更多有關第 10A 及 10B 號線的營運記錄及乘客數據，以便委員就上述計劃諮詢居民提出意見。委員會贊成第 22 號路線之重組計劃，但要求運輸署需要就路線重組的改動對乘客作出清晰的通知，以免引起混亂，並保證合併後的班次會加密至 5-10 分鐘一

班。另一方面，委員會指出現時第 31 號線小巴已出現嚴重脫班的情況，如以現有的小巴數目及資源分拆出第 31A 號線，擔心脫班的問題會更加嚴重，因此委員會堅決反對第 31 號線小巴的分拆計劃。

改善香港仔往灣仔方向的交通擠塞問題

12. 是項議程由羅錦洪先生提出。他指出現時香港仔隧道往灣仔方向會受到堅拿道天橋（北行）橋面的交通燈號訊息安排不妥而擠塞，並認為由於現時交通燈號訊息硬性安排紅綠燈時間，因而未能有效地疏導天橋上的交通。他提議討論如何改善香港仔往灣仔方向的交通擠塞問題。

13. 運輸署回覆指，現時已利用閉路電視系統監察堅拿道天橋和摩利臣山道的交通情況，並於早晚繁忙時段以人手操作及調校該組燈號的時間，彈性疏導天橋上的交通。香港警務處回應表示，警方會密切留意路面交通情況，並與運輸署緊密合作，有需要時會透過交通控制台通知運輸署區域交通控制室，再由控制室人員調節交通燈號的周期，以改善交通擠塞的問題。

14. 委員會表示，對此議題一直關注，但由於橋面交通燈號的訊息會直接牽涉到南區及其他區分的交通情況，因此建議運輸署與香港警務處應繼續相互協調，利用現有的閉路電視系統解決香港仔隧道的交通問題。

研究擴闊香港仔隧道及瑪麗醫院巴士站

15. 是項議程由馮煒光先生提出。他認為現時香港仔隧道及瑪麗醫院外的巴士站車站位置不足，而導致早上及黃昏繁忙時間出現擠塞的情況。他要求運輸署考慮擴闊上述四個巴士站，以改善巴士等候入站的擠塞情況。

16. 運輸署回應表示，現時四個車站已有足夠位置（每個巴士站約有 23-29 米），讓兩架巴士同時上落乘客。該署經研究後，認為瑪麗醫院外的兩個巴士站（分別往中環及香港仔方向）由於受到現場環境的限制，因此並不適宜進行擴闊工程。

17. 另一方面，運輸署認為現時香港仔隧道巴士站（黃竹坑往香港仔隧道方向）於繁忙時間出現擠塞的情況，是由於巴士入站及上落客時秩序混亂，影響巴士入站的等候時間。該署指，上述巴士站已於半年前作出一次擴闊工程，由原本一個車位擴闊至現時兩個車位，亦表示該站有擴闊至三個車位的可行性。但由於現時的擠塞情況是由於巴士秩序的管理問題，因此暫不會考慮擴闊上述四個巴士站。該署會向巴士公司反映及跟進情況，

改善巴士入站的秩序，以縮短巴士等候入站及上落客的時間。

18. 此外，有委員認為，現時過多巴士線集中於同一個巴士站上落客是導致入站擠塞的主要原因。建議運輸署可考慮對巴士路線作出分流，以減少香港仔隧道巴士站的負荷。

19. 委員會表示，運輸署應積極研究擴闊上述四個巴士站的可行性，並建議將此議題納入跟進事項，要求運輸署作出跟進並匯報進程。

關注旅遊巴停車場不足以配合發展南區旅遊

20. 是項議程由黃才立先生提出。他指出南區旅遊設施及酒店相繼落成，但卻缺乏大型停車場供旅遊巴停泊及上落客，未能配合南區之旅遊發展。他要求運輸署提供現時南區旅遊巴泊車數目及相應增加旅遊巴泊車位的構思。

21. 運輸署回應指，截至 2008 年 4 月 30 日南區共有 227 個旅遊巴及巴士泊車位。該署認同南區是一個受歡迎的旅遊景點，因此對旅遊巴泊車位有龐大的需求。該署是非常重視南區對旅遊巴泊車位的需求，積極爭取為區內提供更多泊車設施。當中包括利用現有的政府土地興建更多泊車位，例如建造赤柱村道的多層停車場。此外，隨着南區區內的新發展地產項目相繼落成，將提供更多私家車泊車位，從而騰出空間將路旁的私家車位改為旅遊巴泊車位，以舒緩旅遊巴泊車位不足的情況。該署亦會與旅遊事務專員及旅遊業界商討旅遊巴的營運情況及運作模式，以充分利用區內的泊車設施。

22. 委員會表示，為配合南區的整體旅遊發展計劃，有必要增加旅遊巴泊車位的數目。此外，委員會指出，旅遊巴泊車位是屬於南區旅遊規劃的配套設施之一，理解到要長遠解決旅遊巴泊車位不足的問題，是需要各政府部門相應配合。因此建議將此項議程納入社區事務及宣傳委員會再作跟進及討論。

檢討南區巴士及小巴轉乘計劃新情況

23. 是項議程由柴文瀚先生提出。他指出運輸署曾於 2008 年 7 月 21 日的會議，承諾研究以區域劃分轉乘計劃並加強轉乘計劃的資訊發放。他認為以區域劃分推出轉乘優惠，能擴闊南區區內的公共交通網絡，令市民受惠。因此，他建議討論現時南區巴士及小巴轉乘計劃新情況，並提議運輸署及巴士公司應從多個途徑加強宣傳轉乘計劃。

24. 運輸署回覆時表示，一直鼓勵各巴士及專線小巴營辦商在適當及可行的地點，考慮為乘客提供更多路線轉乘的優惠。該署表示，最近收到一間專線小巴營辦商提交最新的轉乘計劃申請，並會詳細考慮及審批有關申請。此外，會與巴士公司總結 2009-2010 年度巴士路線發展計劃，落實更多巴士路線及轉乘計劃的組合，預計於下次會議匯報巴士路線的落實資料。

25. 巴士公司代表回覆時指，現時已透過不同的途徑宣傳轉乘優惠計劃，宣傳渠道已經足夠，因此城巴及新巴將會維持現有安排。巴士公司亦會定時檢討現行的轉乘計劃，確保提供優質的巴士服務，兩巴亦計劃推出兩組轉乘計劃，相應配合 2009-2010 年度路線發展計劃提出的路線或班次改動建議。

26. 委員會表示，過去一直以爭取更多巴士及專線小巴轉乘計劃的組合及優惠為大方向，運輸署應與巴士公司及專線小巴營辦商加強溝通，以為市民提供更多轉乘優惠。

徵詢意見

27. 請各議員備悉文件的內容。

南區區議會秘書處

2009 年 4 月