

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第八次會議紀錄

日期：2013 年 3 月 25 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

陳富明先生 MH	(委員會主席、南區區議會副主席)
張錫容女士	(委員會副主席)
朱慶虹太平紳士	(南區區議會主席)
歐立成先生	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳李佩英女士	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
廖漢輝博士	
羅健熙先生	
麥謝巧玲女士	
徐遠華先生	
楊默博士	
楊位款太平紳士 MH	
司馬文先生	
周尚文先生	
鄭子憲先生	
彭兆基先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

馮煒光先生
黃靈新先生

秘書：

林裕庭先生	南區民政事務處行政主任 (區議會) 3 (民政事務總署)
-------	---------------------------------

列席者：

衛懿欣太平紳士
伍榮廷女士
黎翠瑩女士
楊海先生
馮建業先生
廖保華先生
許盛發先生
鄭威鍵先生
劉榮富先生

南區民政事務專員（民政事務總署）
南區民政事務助理專員（民政事務總署）
運輸署高級運輸主任（南區）
運輸署工程師／南區及山頂 1
運輸署工程師／南區及山頂 2
土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
路政署區域工程師／西南區
香港警務處西區行動主任
香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

陳景源先生
余詩奇先生
余漢忠先生
黃偉倫先生
周嘉慧女士
潘建強先生
何爾帕女士

路政署高級工程師／南港島線 2
路政署工程師／南港島線 4
運輸署工程師／優先鐵路發展 5
香港鐵路有限公司高級統籌工程師
香港鐵路有限公司公共關係經理
香港鐵路有限公司高級建造工程師－土木
香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木

出席議程三：

布佩雯女士

黃蔚藍先生

運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任／巴士發展（港島）1

環境保護署流動污染源組環境保護主任

出席議程三及四：

黃漢中先生
司
吳健文先生
司
黃鑑先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
策劃及車務編排經理
城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
高級策劃主任
城巴有限公司營運經理

出席議程三至五：

李建樂先生
司

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
助理企業傳訊經理

開會詞：

主席歡迎委員及以下各政府部門常設代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任黎翠瑩女士；
- (b) 運輸署工程師楊海先生及馮建業先生；
- (c) 土木工程拓展署工程師廖保華先生；
- (d) 路政署區域工程師許盛發先生；以及
- (e) 香港警務處西區行動主任鄭威鍵先生、西區警區交通隊主管劉榮富先生。

2. 主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間最多為三分鐘。委員會接納此項建議。

議程一： 通過 2013 年 1 月 28 日第七次會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處未有收到委員對上述會議紀錄初稿的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

（區諾軒先生、卜坤乾先生、朱慶虹太平紳士及司馬文先生分別於下午 2 時 32 分、2 時 33 分、2 時 35 分及 2 時 38 分進入會場。）

議程二： 南港島線（東段）項目臨時交通管理措施
（此議題由香港鐵路有限公司提出）
（交通文件 6/2013 號）

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：
- (a) 路政署高級工程師陳景源先生；
 - (b) 路政署工程師余詩奇先生；
 - (c) 運輸署工程師余漢忠先生；
 - (d) 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）高級統籌工程師黃偉倫先生；
 - (e) 港鐵公司公共關係經理周嘉慧女士；
 - (f) 港鐵公司高級建造工程師（土木）潘建強先生；以及
 - (g) 港鐵公司一級建造工程師（土木）何爾帕女士。
6. 黃偉倫先生以電腦投影片（參考資料）介紹為配合南港島線（東段）工程而實施的臨時交通管理措施。
7. 司馬文先生、林啟暉先生 **MH**、鄭子憲先生、副主席、羅健熙先生及陳李佩英女士提出意見及查詢，內容摘錄如下：
- (a) 有委員建議檢討水馬的高度，避免阻礙駕駛者視線。此外，他認為設置於較慢車速路段的水馬應統一用色（而非現時的紅白兩色交替），以免不必要地減慢車流；
 - (b) 有委員建議於怡南路及海怡路的 Y 字路口加設路標，提醒駕駛者注意交匯處的車輛，減慢車速；
 - (c) 有委員表示，現時於香港仔隧道往壽臣山方向的連接路上將雙線彎位改為單線行車的臨時安排有助減慢車速，保障該處過路行人的安全，故建議運輸署考慮將其保留作永久安排；
 - (d) 有委員認為鴨脷洲橋道往利東方向的交通燈容易被雙層巴士阻擋，故建議將交通燈遷移至附近的行人天橋處；
 - (e) 有委員建議將鴨脷洲橋道往利東方向的交通燈懸掛於馬路中線上方；以及
 - (f) 有委員查詢與玉桂山爆破工程相關的運輸車輛會否逐漸減少。

8. 黃偉倫先生綜合回應如下：

(a) 港鐵公司會檢討水馬的高度。水馬紅白兩色交替的安排是根據現行的工作守則制定，港鐵公司會研究使用單色的可行性；

(b) 於實施新的臨時交通管理措施後，怡南路及海怡路一帶的路面安全已有改善。港鐵公司會繼續加設交通標誌提醒車輛慢駛，並在有需要時實施車輛「讓線、停線」安排；

(c) 有關委員就鴨脷洲橋道交通燈所提出的方案，由於懸掛式交通燈的工程規模較大，施工時間或需半年或以上，故建議先觀察新實行的臨時交通管理措施的效果，再研究下一步的改善措施。他指出，在無超速的情況下，駕駛者應能留意燈號或煞停車輛；以及

(d) 目前爆破工程正處於施工高峰期，鴨脷洲隧道爆破工程預期將於 2014 年第一至第二季之間完成，而南風隧道爆破工程則將於 2014 年年中完成。鴨脷洲隧道完成爆破工程後，以春坎山倉庫作起點的爆破物品運輸車次將逐漸減少。

9. 余漢忠先生回應表示，若於鴨脷洲橋道的行人天橋設置交通燈，燈號將與相關停車線相距達數十米，距離較遠，故並非合適的選址。署方將與港鐵公司審視現有改善措施的成效再作跟進。此外，有關香港仔隧道往壽臣山方向連接路的交通安排，港鐵公司將按計劃於工程完成後還原該處，而署方會研究保留該路段交通安排的可行性。

10. 司馬文先生要求署方及港鐵公司於下次會議提交各實施臨時交通管理措施地點的交通事故及意外報告。

11. 劉榮富先生及余漢忠先生回應表示，警方及運輸署將與港鐵公司跟進，以提供所需的交通事故資料，供委員參閱。

12. 主席請港鐵公司及署方備悉委員的意見，並於下次會議向委員會提供交通事故資料。

（馮仕耕先生於下午 3 時進入會場。）

議程四： 繁忙時段特別班次巴士安排
(此議題由羅健熙先生提出)
(交通文件 8/2013 號)

(由於部分參與議程三討論的代表尚未到達會場，主席建議先行討論議程四。)

13. 主席歡迎下列代表出席議程四的討論：

- (a) 城巴有限公司(下稱「城巴」)／新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (b) 城巴／新巴高級策劃主任吳健文先生；
- (c) 城巴／新巴助理企業傳訊經理李建樂先生；以及
- (d) 城巴營運經理黃鑑先生。

14. 主席表示，議程四由羅健熙先生提出，並請委員參閱交通文件 8/2013 號附件一。秘書處於會前邀請運輸署就上述議題作出的書面回應，載於附件二。

15. 羅健熙先生簡介文件內容。他建議於各區實行具彈性的巴士服務安排，如引入早上繁忙時段的「特快線」，早上及黃昏繁忙時段的「短途線」，以及「定時、定點班次服務」等。他舉例指，「特快線」安排現時已應用於部分巴士線，惟其他運作模式尚未獲廣泛採用，故希望委員會能就特別班次的安排達成共識，以提供方向供運輸署及巴士公司於策劃路線時加以考慮。在早上特快線方面，以第 671 號線為例，部分早上時段的班次駛離南區時雖已滿載，但仍須繼續繞經北角一帶，費時失事。他建議該路線可改為直接駛往東區走廊，而其他往中環的路線則可使用告士打道或港灣道等道路，以節省行車時間。在增設短途線方面，由於很多乘客都會在中途站下車，故建議多採用如第 171 號線的特別班次在旺角設終點站的做法，此類安排不但可縮短車程，集中服務主要人流，更可使巴士更快返回南區，從而改善脫班情況。至於「定時、定點班次」方面，目前較少路線採用該運作模式，建議署方於往返中環的路線，例如第 590、97、70 及 75 號線開設「定時、定點班次」，以紓緩因交易廣場至金鐘一帶路面擠塞對班次穩定的影響。他表示會研究各區巴士線特別班次安排的可行性，並歡迎署方於書面回應中表示「對不涉及增加額外巴士資源的建議均持開放態度」。

16. 黎翠瑩女士回應表示，現時南區已有部分路線實行「特快線」、「短途線」及「定時、定點班次」的安排。署方歡迎委員就各區的繁忙時段特別班次安排提出意見，以供日後改善巴士服務時作參考。此外，署方亦已按照設計巴士路線的一貫做法，在「2013 - 2014

年度南區巴士路線發展計劃」中建議設立數條特別快線，詳情稍後於議程三中討論。黃漢中先生回應表示，城巴及新巴對「定時、定點班次」的安排持開放態度，惟實行時必須提供適當位置供巴士停泊。

17. 林玉珍女士 MH 表示，曾就第 671 號線路程過長的問題與署方商討，欲查詢現時的最新進展。

18. 主席建議委員集中討論為南區增加特別快線此大方向，避免就各路線逐一提供意見。

19. 副主席認為若第 99X 號線能在不涉及額外資源的情況下增加班次，署方應予以考慮。

20. 主席提醒委員可於議程三中討論「2013 – 2014 年度南區巴士路線發展計劃」時就個別路線發表意見。

21. 陳李佩英女士、朱立威先生、柴文瀚先生、區諾軒先生、司馬文先生、朱慶虹太平紳士、羅健熙先生及林啟暉先生 MH 提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員表示市民曾就馬坑及春坎角一帶的路線被刪減表示不滿，並要求增設往返大浪灣的路線；

(b) 有委員指出，南區居民對上班時段的巴士服務有很大需求，希望署方為南港島線（東段）通車後仍未受鐵路網絡覆蓋的地區（如香港仔等）增設特別班次，供市民選擇；

(c) 有委員建議討論以下事宜，包括（一）如何在不影響現有資源的情況下將部分路線的班次改為特快線；（二）哪些路線可改於高速公路行走，哪些路線須維持原有走線；（三）於繁忙路段找尋空間供「定時、定點班次」停泊；以及（四）如何縮短各路線的車程，以免同一號線的巴士班次交疊；

(d) 有委員表示，若委員會就增設特別班次的大方向達成共識，希望署方為配合南港島線通車而進行巴士服務改組計劃時能採用有關理念，提供點對點的遠程路線及準時的短途路線服務。此外，他建議第 671 及 99 號線於北角一帶不經英皇道而直接使用高速路段，加快車程；

(e) 有委員認為於設計特別快線時，署方及巴士公司須以準確的乘客行為資訊如八達通數據等作基礎。他指出，由於特別路線的班次

一般較疏，故須確保該等路線能提供準時的服務，以便乘客預計下一班次的到站時間。他又要求除公共交通交匯處外，亦須於各個巴士站提供相關資訊；

(f) 有委員支持設立特別班次的建議，並要求署方於下次會議提交西港島線及南港島線（東段）落成後公共運輸服務重組計劃的顧問報告，並成立工作坊，討論短途線及特別班次的安排；

(g) 有委員建議先行於部分路線試行特別班次的安排以汲取經驗。他明白乘客的上落車數據較難收集，故表示可提供協助。此外，他又建議署方研究於東區走廊、山道天橋、黃竹坑天橋及紅隧一帶實行快線安排的可行性、修改班次之間的相隔時間以方便乘客預計行程，以及使用現有資源將部分原有路線改為特快線；以及

(h) 有委員要求署方於修改路線前安排工作坊，以便委員能充分發表意見，以及於下次會議提交有關西港島線及南港島線（東段）落成後公共運輸服務重組計劃的方案。

22. 黎翠瑩女士回應表示，署方備悉委員會的意見，並歡迎委員繼續就各個別路線提供建議。她指出，每年討論巴士路線發展計劃前，署方均會舉辦工作坊聽取委員的意見。署方會跟進委員對西港島線及南港島線（東段）落成後公共運輸服務重組計劃的意見，並會盡快向委員會提交報告。

23. 主席要求署方及巴士公司備悉委員的意見，並與各委員保持緊密溝通，以善用現有資源提供更多便利市民的交通服務。

24. 柴文瀚先生表示，區議會曾預留撥款研究南港島線通車後的交通接駁服務。他查詢有關研究將於何時進行，以及能否一併研究特別巴士班次的安排。

25. 主席指出，由於運輸署現正就西港島線及南港島線（東段）落成後的公共運輸服務重組計劃擬備顧問報告，而委員會亦已要求署方於下次會議提交相關資料，故上述研究撥款將於參閱署方的報告後再作計劃。

26. 朱慶虹太平紳士補充表示，區議會預留的撥款將待運輸署於下次會議提交報告後再作決定。

27. 司馬文先生擔心署方或未能如期於下次會議提交顧問報告，故建議盡快就區議會的交通接駁研究報告進行討論。

28. 朱慶虹太平紳士建議，不論署方能否如期提交報告，委員均可於下次會議就區議會研究報告的方向及招標詳情作出討論。

29. 主席總結時表示，委員會要求運輸署於下次會議提交顧問報告，並同意討論區議會研究撥款的運用詳情。

議程三： 2013-2014 年度南區巴士路線發展計劃
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 7/2013 號)

30. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：

- (a) 運輸署高級運輸主任布佩雯女士；
- (b) 環境保護署流動污染源組環境保護主任黃蔚藍先生；
- (c) 城巴有限公司（下稱「城巴」）／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (d) 城巴／新巴高級策劃主任吳健文先生；
- (e) 城巴／新巴助理企業傳訊經理李建樂先生；以及
- (f) 城巴營運經理黃鑑先生。

31. 布佩雯女士簡介文件內容。她表示，運輸署每年均按改善及減少巴士服務的指引制定巴士路線發展計劃，主要目標是推行路線重組，以善用資源及提升巴士營運效率，從而紓緩交通阻塞、加價壓力及路面污染物排放等問題。「2013-2014 年度南區巴士路線發展計劃」的建議如下：

(a) 提升城巴／九巴第 107 及 170 號線、新巴第 970 及 970X 號線服務；

(b) 縮減城巴第 37X、72A 及 97A 號線的班次；

(c) 重組城巴第 70M 及 77 號線，從該兩條路線早上繁忙時段抽調車輛，以新增一條第 77X 號線，提供兩班由華貴邨前往西灣河的早上特別班次；以及

(d) 取消城巴旅遊路線第 314 號線的服務。

32. 布佩雯女士補充表示，署方明白委員會關注南港島線（東段）通車後對南區公共運輸服務所帶來的影響。署方正擬備相關的顧問研究報告，並會抓緊進度，以於原定 2013 年下半年或更早的時間提交報告予委員會進行諮詢。

33. 柴文瀚先生及司馬文先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為巴士路線發展計劃的成功率欠理想，關鍵在於制度出現問題。現時的巴士服務運作，由運輸署負責行政安排，巴士公司負責實際營運，而區議會則有否決的權利，三方難以達成共識。他詢問如何通過巴士路線發展計劃改善環保措施，並認為須提供票價優惠及路線配套等資料；以及

(b) 有委員認為署方於文件中所列出的計劃目標有欠完整。雖然他認同署方為改善路邊空氣污染而重組使用量偏低或重疊的路線的大方向，但質疑署方未有為班次不穩的路線及公共交通服務不足的地區提出改善服務方案。

34. 布佩雯女士回應表示，為加強與區議會的交流，署方制定巴士路線發展計劃的路線重組方案以組合形式為主，從而騰出使用量較低路線的資源投放於其他路線，然後就資源調配方案諮詢委員。署方除以各路線過往的載客量數據作增減服務的基準外，同時會考慮路線的接駁效益及替代路線的可行性，以期在對市民影響較低的情況下提升巴士的服務效率。黃蔚藍先生簡介巴士路線重組在環境上的效益，他表示專營巴士為本港路邊空氣污染的一個主要污染源，政府希望藉着巴士路線的重組，盡量減少巴士排放以改善路邊空氣污染問題。

35. 黃漢中先生以電腦投影片（參考資料）介紹 2013-2014 年度南區巴士路線發展計劃的內容。

36. 主席請委員就每項路線重組建議發表意見。

提升城巴／九巴第 107 及 170 號線、新巴第 970 及 970X 號線服務

37. 柴文瀚先生、區諾軒先生、麥謝巧玲女士及徐遠華先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員詢問第 970 及 970X 號線新增班次的車輛來源。他又指出，提升服務後該組路線將有 40 架次車輛行走，建議調整路線走向或分拆路線以免班次重疊；

(b) 有委員指出，巴士路線發展計劃的各項建議如得以落實，服務南區的整體巴士數目將減少三架次，若單以城巴路線計算，車輛數目則為減少六架次，故詢問將如何運用騰出的車輛；

(c) 有委員要求妥善調整第 970 號線班次，以免同一號線車輛同時到站，造成載客量分布不均；以及

(d) 有委員對第 107 號線增加班次表示歡迎。為節省行車時間，他建議若該路線的早上繁忙時段班次已滿載，則無須繞經黃竹坑區，並於駛出香港仔隧道後直往堅拿道天橋，以提升巴士營運效率，方便乘客。

38. 布佩雯女士回應表示，運輸署在巴士路線發展計劃下，騰出的資源會投放於較受歡迎的路線。惟取消第 314 號線後所騰出的資源屬星期日及公眾假期行走的班次，未能調配供平日繁忙時段使用。此外，第 97A 號線騰出的資源屬平日非繁忙時段的班次，車輛將調配於誤點情況較嚴重的長途路線，以穩定班次。若以繁忙時段行走的車輛數量計算，落實巴士路線發展計劃後，南區的巴士資源實際上有所增加。署方在制定巴士路線發展計劃時會以路線組合形式作考慮，並會將不同區域或不同巴士公司的資源互相調配。

39. 黃漢中先生回應表示，雖然第 970 及 970X 號線大部分班次能按編定的時間從總站開出，但行車容易受沿途道路（如彌敦道）的交通情況影響，以致個別班次抵站時間出現誤差，加上上述路線的班次較密，容易出現同線車輛同時抵站的情況。新巴已派遣外勤人員於早上繁忙時段在西區海底隧道的巴士站作出調控，以延長載容較少車輛的停留時間，善用巴士的載客量，並減省沿線車站乘客的候車時間。

40. 鄭子憲先生、朱慶虹太平紳士及歐立成先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員支持調整巴士路線以減少能源消耗及污染物排放，故贊成取消第 314 號線。他又建議第 170 號線改道後於跑馬地一帶加設巴士站。此外，他要求巴士公司提供更多轉乘優惠、於實施改道前預先利用車廂廣播通知乘客及提供巴士抵站時間等資訊；

(b) 有委員表示，巴士公司指第 970 號線的脫班主要是因交通擠塞所致，故詢問巴士公司有否於總站監察情況，確保各班次能按編定時間準時開出；以及

(c) 有委員認為第 170 號線往香港仔方向的班次應直接取道堅拿道天橋前往香港仔隧道，而無須繞經跑馬地一帶。

41. 黃漢中先生回應表示，由於跑馬地巴士站不屬銅鑼灣主要人流的集中點，使用率偏低，第 170 號線於該處設站的作用不大，故建

議直接取道堅拿道天橋前往香港仔隧道。此外，新巴及城巴每月均會定期檢討各路線（包括第 970 號線）的脫班情況，並按需要修訂車務安排，以減低各路線的脫班率。

42. 布佩雯女士回應表示，署方會就巴士路線發展計劃下各組方案諮詢全港 18 區區議會，整合意見後再決定落實何組方案，並向區議會提交報告。

43. 柴文瀚先生及司馬文先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員再次查詢能否修改第 970 號線的終點站位置及路線走向等，以免班次重疊，以及第 107 號線滿載後能否不繞經黃竹坑；以及

(b) 有委員詢問署方不同代表的分工安排。他質疑署方為何未有於巴士路線發展計劃中回應市民的訴求，包括薄扶林區護理院輪椅人士的登車安排及第 30X 號線於中環開出班次的穩定性問題，並要求署方於文件中反映市民意見。

44. 黎翠瑩女士回應表示，巴士路線發展計劃涉及較大規模的全港性巴士資源調配，以制定巴士公司全線車隊來年的發展方向。另一方面，署方亦不時就南區區內的巴士調動安排收集意見。有關個別路線的班次欠穩的情況，署方須物色合適地點以研究開設「定時、定點」班次的可行性。至於方便輪椅人士登車的安排，巴士公司現正提升車隊，並預期在 2015 年於全線車隊提供方便輪椅人士的設備及服務。她補充表示，現時大口環區大部分院舍會安排車輛接載員工上下班，而巴士服務暫時並不覆蓋該區；碧瑤灣一帶則有不同的專線小巴及居民服務路線接載市民。

45. 布佩雯女士回應表示，署方及巴士公司研究改善服務時，為巴士路線設立特快班次或繞離部分路段是其中的考慮因素。惟縮短路線會對部分乘客造成影響，故即使巴士滿載仍須繞經沿途各站，讓候車乘客知悉各班次的抵站及載客情況，以便他們能考慮其他安排。署方須小心考慮特快路線的走線安排，並會配合南港島線（東段）通車後的路線重整計劃作出研究，以善用巴士資源。她又指出，巴士路線調整主要分為兩個層面，包括：（一）署方會不時就南區的個別路線服務與區議員及巴士公司保持溝通，以進行班次調整及車輛調配等服務微調；以及（二）制定每年一度、規模較大的巴士路線發展計劃，為巴士公司於全港 18 區的车辆編配及資源運用訂下計劃。

46. 司馬文先生、徐遠華先生、麥謝巧玲女士及羅健熙先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員要求署方於 2014-15 年度的巴士路線發展計劃中列出市民對巴士路線服務的訴求及已知的問題，以確認署方已知悉市民意見，並會適時作出檢討；

(b) 有委員建議第 107 號線由華貴邨開出的班次不繞經黃竹坑，以縮短行車時間，並開設以田灣或香港仔作起點的特別班次，方便黃竹坑區的市民登車。他要求署方及巴士公司積極研究上述方案；

(c) 有委員贊成研究縮短部分路線的車程以加快車輛回流速度，但認為縮減個別地區的班次並非妥善的安排；以及

(d) 有委員認為處理社區問題時應互諒互讓，以第 171A 及 171P 號線為例，以不同地區作起點的彈性安排能方便各區居民。他又要求署方於巴士路線發展計劃的文件中反映平日收集的意見，以及通過工作坊加強與區議員交流意見。

47. 布佩雯女士回應表示，署方會與巴士公司商討委員的建議，日後再提交方案諮詢區議會。

48. 主席表示，委員會原則上不反對第 107、170、970 及 970X 號線的提升服務建議，並請署方及巴士公司備悉委員意見。

縮減城巴第 37X、72A 及 97A 號線班次

49. 朱慶虹太平紳士、徐遠華先生及歐立成先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出，第 37X 號線屬置富區早上繁忙時段唯一途經瑪麗醫院一帶前往中上環的路線，載客量達 70%，故反對縮減班次；

(b) 有委員反對縮減第 72A 號線班次。他指出黃竹坑區將有新物業落成，人口不會減少，而居民亦不時因第 72A 號線班次疏落而須選搭其他較轉折的路線，以致該線乘客量未能反映真正需求，故反對縮減班次。此外，雖然第 97A 號線載客量較低，但若署方未能提供替代路線服務，他不同意取消該線的非繁忙時段班次；以及

(c) 有委員認同部分路線因乘客選乘其他較轉折的路線而未能反映確實乘客量。另外，他指出取消第 97A 號線班次後，黃竹坑區將

沒有直達利東邨的路線，故建議提供免費轉乘優惠以作補償。

50. 布佩雯女士回應表示，署方明白委員對縮減第 37X 及 72A 號線班次的意見，並會重新檢視其載客量再作決定。

51. 黃漢中先生回應表示，取消第 97A 號線非繁忙時段服務後，由利東邨往深灣方向全日受影響的乘客數目約為 22 人，由深灣往利東邨方向則約為 66 人，影響輕微。新巴及城巴會研究於第 48 及 98 號線提供轉乘優惠作替代方案。在第 72A 號線方面，若實行改動，其全日最高載客量將由 60%增至 80%，仍足夠應付需求，而第 72A 及 75 號線亦平均每 7 至 8 分鐘相間地提供班次服務。此外，第 37X 號線的調整方案主要於四小時的服務時間內少三至四班次車輛，惟新巴及城巴會重新檢視乘客量以檢討方案。

52. 副主席、羅健熙先生、朱立威先生、區諾軒先生及徐遠華先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，如取消第 97A 號線後並無有效的替代路線，即使提供第 48 及 98 號線轉乘優惠亦未能滿足鴨脷洲大街及利東邨乘客往返深灣的需求，故反對於 2013 年第三季取消第 97A 號線班次；

(b) 有委員認為取消第 72A 號線班次後該線每小時只有 3 架次車輛提供服務，車輛須於 60 分鐘內由黃竹坑往返銅鑼灣，時間上不可行。他建議署方研究讓銅鑼灣區乘客先乘車往黃竹坑後再轉乘巴士往南區各處的可行性。此外，有關第 97A 號線的改動，若利東邨的乘客須乘搭第 98 號線往香港仔後再轉乘第 48 號線往黃竹坑，車程將甚迂迴，故建議署方研究小巴替代服務的可行性；

(c) 有委員建議提供第 96 及 97A 號線的分段乘車優惠，供受影響的第 97A 號線乘客選搭，從而於黃竹坑下車步行至深灣；

(d) 有委員表示若取消第 97A 號線，將有違早年以該線替代已取消的第 90C 號線作提供往返利東邨／鴨脷洲大街及黃竹坑服務的目的，亦增加乘客的車資負擔。他要求提供第 73 號線轉乘第 96、97、97A 及 98 號線的車資優惠，並延長第 97A 號線的黃昏服務時段至晚上 8 時；以及

(e) 有委員認為在第 97A 號線改動後即使提供車資補償，亦難以惠及使用長者乘車優惠的乘客。此外，雖然第 72A 及 75 號線編定為每 7 至 8 分鐘相間地開出班次，但實際運作時卻出現偏差，迫使第 72A 號線的候車乘客改乘第 75 號線，令乘客量未能反映需求，故反

對縮減第 72A 號線的班次。

53. 布佩雯女士回應表示，若取消第 97A 號線早上 9 時至下午 5 時的非繁忙時段服務，受影響的乘客平均約為每小時 10 人。署方會與巴士公司研究分段收費、轉乘安排及縮短取消服務的時間，以供委員再作考慮。

54. 羅健熙先生、副主席及柴文翰先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員要求署方另行安排會議，與關注第 97A 號線的委員商討改動安排；

(b) 有委員欲了解第 97A 號線所騰出的資源將如何運用；以及

(c) 有委員建議署方於會後與委員詳細討論第 97A 號線的轉乘安排及替代路線方案，但認為縮短取消服務的時間並不可行。

55. 主席要求署方安排會議，與相關委員詳細商討第 97A 號線的具體改動方案，並建議擱置第 37X 及 72A 號線縮減班次的方案。

重組第 70M、77 號線及取消第 314 號線服務

56. 陳李佩英女士、麥謝巧玲女士及周尚文先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為第 314 號線有助紓緩第 14 號線假日期間的乘客量，故反對取消相關路線；

(b) 有委員不反對增設第 77X 號線提供前往東區的服務，但指出現時第 70M 號線已不時出現滿載，乘客需求高，而且第 40M 號線車程較長，未能有效替代由華貴邨直往金鐘的服務，故對縮減第 70M 號線的班次有所保留；以及

(c) 有委員認為假日往返赤柱的乘客需求高，故反對取消第 314 號線。他又表示赤柱區有巴士違例泊車的情況。

57. 主席表示歡迎開設第 77X 號線，並要求署方須安排該線繞經田灣巴士總站，以回應原有第 77 號線的乘客需求。

58. 布佩雯女士回應表示，署方備悉委員意見，會繼續與巴士公

司商討第 70M、77 及 77X 號線的安排以作修訂。另外，由於第 314 號線使用量偏低，統計資料顯示全日最高乘客人數只有 29 人，故署方建議精簡巴士服務，並提供轉乘方案，以保持該區交通暢順。

59. 陳李佩英女士認為第 314 號線有一定的乘客需求，要求署方再作檢視。

60. 黃漢中先生回應表示，第 314 號線屬旅遊路線，只於周日及假期提供服務，統計資料顯示最低載客量只佔單層巴士的 4%。他指出，假日期間往返中環至赤柱的路線（如第 6、6X 及 260 號線）班次已比平日提供更頻密的服務，但往返東區至赤柱（如第 14 號線）的假日乘客需求則與平日相若。另外，第 70M 號線現時早上 8 時至 9 時的平均載客量為 65 人，縮減班次後估計平均載客量為 87 人，仍足夠滿足往返華貴邨至金鐘的乘客需求。新巴及城巴亦會積極考慮第 77X 號線繞經田灣巴士總站。

61. 主席要求署方於會後與當區區議員詳細商討第 314 號線的改動安排。另外，委員會原則上不反對第 70M 及 77 號線的重組方案，署方須考慮委員的意見，就方案再作修訂。

62. 主席總結時表示，委員會要求署方繼續安排工作坊諮詢委員對南區各巴士路線的意見，並於討論下年度巴士路線發展計劃前安排特別會議與委員充分溝通，以將不同意見反映於巴士路線發展計劃文件中，改善巴士服務質素。

（彭兆基先生、廖漢輝博士、楊位款太平紳士 MH 及卜坤乾先生分別於下午 3 時 50 分、4 時、4 時 25 分及 5 時 17 分離開會場。）

議程五： 討論新巴及城巴 2013 年新專營權營運詳情

（此議題由柴文瀚先生提出）

（交通文件 9/2013 號）

63. 主席歡迎城巴／新巴助理企業傳訊經理李建樂先生出席議程五的討論。

64. 主席表示，議程五由柴文瀚先生提出，並請委員參閱交通文件 9/2013 號附件一。秘書處於會前邀請運輸署及城巴／新巴就上述議題作出的書面回應，載於附件二及三。

65. 柴文瀚先生簡介文件內容。他表示，新巴及城巴的新專營權

雖已獲批，但仍須繼續改善服務質素，而公眾亦會監察巴士公司有否落實所作出的服務承諾。在票價優惠方面，他要求運輸署、新巴及城巴提供具體的分段收費詳情及實施時間表等資料。此外，由於部分新巴路線的誤點問題日趨嚴重，他建議署方匯報各路線的脫班數據。他又要求署方及巴士公司改善路線資訊的發放安排，以及查詢如何於南區推行「區域性重組」。

66. 黎翠瑩女士回應表示，巴士公司須按照其專營權條款及《公共巴士服務條例》（下稱「條例」）提供服務。如有違規，署方可考慮根據條例對專營巴士公司作出懲處，首次違規的最高罰款額為 1 萬元，第二次違規的最高罰款額為 2 萬元，其後每次違規的罰款額則不超過 5 萬元。有關提供路線資訊方面，署方將就多條路線推行試驗計劃，於沿線巴士站提供編定巴士班次的資料（詳情見附件 III），以方便乘客選乘合適的巴士班次。新巴及城巴亦已准許乘客攜帶已妥善摺合及包裹的單車登車，並會於車廂內張貼告示，提醒乘客相關的登車安排。

67. 李建樂先生回應表示，新巴及城巴已於 2012 年 12 月提升公司網站及智能手機程式的功能，以供乘客查詢各條城巴機場快線沿線近 300 個巴士站於 45 分鐘內的實時抵站時間。全線新巴及城巴的最新乘客通告亦已上載互聯網，方便乘客查詢個別路線或車站的特別交通安排及為配合大型活動所作的臨時改道措施。新巴及城巴會不時檢討並更新乘客資訊網絡及查詢服務，以加強與乘客的聯繫。至於有關單車的登車安排，乘客攜帶的單車須妥善摺合和包裹，重量不得超過五公斤及總體積不得超過 0.1 立方米（設有行李架的巴士除外）。新巴及城巴已陸續在車廂內張貼告示向乘客宣傳，同時會通過定期培訓及內部通告指示車長如何處理攜帶上巴士的單車。

68. 區諾軒先生、鄺子憲先生、羅健熙先生、司馬文先生及柴文瀚先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員表示，曾遭車長拒絕攜帶單車登上巴士，故要求巴士公司清楚列明可攜帶單車的規格。他又要求署方及巴士公司陸續落實提供實時到站資訊及推行「區域性重組」；

(b) 有委員關注巴士的安全水平，並要求巴士公司檢討其安全車速的標準，以及檢視車廂內的樓梯及扶手設施的設計；

(c) 有委員查詢張貼攜帶單車登車安排的告示將於何時完成。他又要求巴士公司通過巴士站的液晶體顯示屏提供實時資訊而非預設資訊，並建議善用全球定位系統，以提供各班次的到站時間，方便乘

客計劃行程；

(d) 有委員認為可靠的實時巴士到站資訊有助乘客計劃行程，並能吸引乘客選乘巴士，故在巴士公司的角度亦是有利的商業決定。他要求巴士公司於公共交通交匯處及沿線車站向乘客提供實時巴士資訊；以及

(e) 有委員欲了解各路線的票價優惠及分段收費安排的詳情，並要求署方每月就各路線的脫班情況提供資料。他查詢巴士公司將計劃如何改善利用巴士站、網站及手機程式發布訊息的安排，並認為區議會須定期監察巴士服務的質素。

69. 黎翠瑩女士綜合回應如下：

(a) 攜帶單車登上巴士的安排只適用於可摺疊的單車。巴士公司現正於各車輛張貼相關安排的告示；

(b) 巴士公司會督促車長遵守各路段的車速限制，並會研究各委員對巴士車廂內的座位、扶手及安全帶等設備的安全設計的意見；

(c) 目前巴士公司已為班次較疏的城巴機場路線安排發放實時抵站資訊。考慮到新巴各路線主要於港島區行走，班次亦較頻密，故暫無發放實時抵站資訊的安排；

(d) 相關的票價優惠措施已載於附件 I 供委員參閱，而確實的實施日期及收費詳情將容後公布；以及

(e) 署方備悉委員對定期檢討巴士服務質素的關注。雖然南港島線（東段）快將通車，惟巴士公司仍十分重視南區的巴士服務質素，並於「2013-2014 年度南區巴士路線發展計劃」中提出多項服務提升建議。

70. 李建樂先生回應表示，新巴及城巴會定期為車長提供安全訓練課程，並不時派員乘搭各路線作突擊檢查，以確保巴士的行車安全。他又指出，由於開發實時資訊發布系統涉及龐大的額外投資，故此安排對路程較長、班次較疏及接載非經常性乘客的機場路線較具成本效益。兩巴會不時檢討並更新乘客資訊網絡及查詢服務，以加強與乘客的聯繫。

71. 司馬文先生、楊默博士、鄺子憲先生及柴文瀚先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為巴士若只按照時速 50 公里的速度限制行車，並不足以確保乘客安全，故要求署方及巴士公司為各路段設立分段車速限制。此外，他認為全球定位系統的成本不高，故可參考港鐵公司為鋼綫灣一帶工程車輛加設有關系統的做法，以監察車速；

(b) 有委員認為署方應定期檢討巴士專營權的安排，以確保巴士服務質素及保障員工的薪酬福利，並須加強監察巴士的脫班情況，因應情況發出警告及作出懲處。此外，巴士公司亦須提升車輛的環保表現、改善乘客資訊的發放安排，以及提供更多票價優惠；

(c) 有委員建議署方就不同路段，如懸崖旁道路及交通繁忙路段設分段車速限制，並研究為車輛加速率提供指引，以減低乘客跌傷的機會；以及

(d) 有委員要求署方每月提供新巴各南區路線的誤點率，並盡早公布票價優惠的具體安排。他又查詢巴士公司除提供手機程式外，有否其他新的資訊發布安排。

72. 黎翠瑩女士回應表示，會向署方工程人員了解巴士的詳細設計，以研究引入分段車速限制的可行性。署方備悉委員對環保巴士及實時資訊發放的意見，並會盡快向委員提供票價優惠的最新資料，以及研究改善報告脫班率的安排。李建樂先生回應表示，在環保巴士方面，目前新巴及城巴的車隊已引入 66 部歐盟四型巴士及 322 部歐盟五型巴士，而歐盟三型或較舊型號的巴士已實施環保減排措施。至於安裝全球定位系統一事，由於港島區高樓大廈較多，玻璃幕牆會阻礙接收系統訊號，故各新巴及城巴路線的電子地圖須配合巴士咪錶系統的運作，以改善實時到站資料的準確性。相關安排需要一定的時間及涉及成本，因此提供實時資訊對路程較長、班次較疏及接載非經常性乘客的機場路線較具成本效益。

73. 主席總結時表示，鑒於南區現時的對外交通主要依靠巴士服務，各委員均非常關注巴士的服務質素。委員會要求署方繼續監察巴士服務及聽取市民意見，以提升巴士的服務水平。此外，巴士公司應加強向乘客提供路線資訊，並於南區的巴士站增設更多電子資訊顯示系統，以方便乘客。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2013 年 3 月 8 日的情況）
（交通文件 5/2013 號）

於南區行人過路處增設下斜路緣以配合無障礙通道

74. 主席表示，由於增設下斜路緣工程已完成，故建議刪除該項目。

75. 司馬文先生贊成刪除已完成的工程項目，但建議保留此跟進項目供委員繼續提出擬增設下斜路緣的位置。

76. 委員會通過繼續保留此跟進項目。

海洋公園旅遊巴免費停泊及相關交通安排

77. 柴文瀚先生詢問有關建議安排旅遊巴於海洋公園正門上落客及免費停泊的跟進情況。

78. 主席回應指，區議會將與海洋公園代表會面，建議於該會議上探討有關問題。

加設低地台巴士

79. 副主席詢問進展報告中「城巴 1」及「城巴 2」等項目所涵蓋的巴士路線。她表示，行走香港仔及鴨脷洲一帶的巴士較少屬低地台設計，要求署方提供低地台巴士於南區各路線的分布情況。周尚文先生指出，巴士公司曾表示於 2012 年下半年增加低地台巴士的車次，建議將資源平均分配予南區各路線。司馬文先生指出現時傷健及輪椅人士前往大口環道一帶的社福設施時需乘的士或於三個月前預約復康巴士，認為署方有責任提供交通接駁服務。陳李佩英女士表示，雖然赤柱區乘客對低地台巴士的需求比其他地區相對較低，但有關設施的數目並不充足。

80. 黎翠瑩女士回應表示，新巴及城巴正陸續引入低地台巴士，而 2013 年內將有數十輛新車到港。另外，有關偏遠地區如大口環一帶的院舍交通服務，除一般須於三個月前預約的復康巴士電召服務外，院舍亦提供固定路線服務供學童使用。

南區巴士脫班問題

81. 副主席要求署方增加第 171A 及 171P 號線早上繁忙時段的班次。區諾軒先生查詢有關界定巴士脫班的準則，以及巴士脫班數據的資料來源。林玉珍女士 MH表示，第 90 號線脫班情況嚴重，詢問署方將如何改善。柴文瀚先生要求署方提供南區各路線每月的脫班數據，以及查詢相關的懲罰安排。他建議署方研究第 171、970 及 970X 號線的路線走向，以紓緩脫班問題。司馬文先生認同署方應提供更詳盡的報告，供委員檢視各路線的脫班情況及公共運輸服務的投訴資料。羅健熙先生建議通過秘書處要求運輸署提供脫班率及投訴量最高的四、五條巴士線資料。

82. 黎翠瑩女士回應表示，署方會於報告加入「城巴 1」、「城巴 2」的註釋，並正檢視第 171A、171P 及 90 號線巴士的脫班情況，以研究提供更清晰的脫班數據。她補充指，巴士脫班的主要成因包括車長缺勤、巴士壞車、交通擠塞及受大型活動所影響等。

83. 主席要求署方就脫班嚴重及投訴個案較多的路線交代原因，以供委員參考。

議程七：其他事項

84. 司馬文先生指出，委員會曾就南區欠缺或未符合標準的行人路的事宜進行討論，其後委員亦提出多個路段建議運輸署跟進。他建議於進展報告加入有關項目以作監察。

85. 朱慶虹太平紳士建議於下次會議前討論將有關項目納入進展報告的需要。

86. 主席指出，由於委員提出的建議為數不少，為有效跟進，故要求運輸署就各建議路段直接與當區區議員進行實地視察，並找出須作跟進改善的路段，加入進展報告作匯報。

87. 徐遠華先生表示，海洋公園計劃於大樹灣興建水上樂園，將吸引大批遊客，會對黃竹坑及深灣道一帶的交通帶來影響。他建議委員會與海洋公園商討相關的交通安排。此外，他建議跟進於南區增設的士站的事宜。

88. 主席表示，區議會將與海洋公園代表會面，屆時園方將介紹其交通安排。

89. 司馬文先生指出，現時香港仔海濱一帶的渡輪、街渡及觀光船登岸設施質素欠佳。由於有關設施屬運輸署管理而非康樂及文化事務署負責，他查詢委員會能否就無障礙登岸設施進行討論。

90. 主席表示，雖然有關航線由運輸署管理，惟登岸設施或屬其他部門負責。他建議委員可於地區設施管理委員會提出相關事宜作討論。

91. 朱慶虹太平紳士表示，運輸署於參考文件《運輸署公共交通服務及交通管理措施報告》中指出專線小巴第 22X 號線已於 2013 年 3 月 4 日起提供服務。該路線雖繞經置富花園，惟有關走線並未反映於運輸署網頁內，他詢問署方將於何時更新資料。

92. 羅健熙先生要求運輸署提供更具體的服務改善及調整資料。

93. 柴文瀚先生要求運輸署繼續提供路線服務調整的資料檔供委員參閱。此外，他查詢專線小巴第 10、11 及 31 號線的重組詳情，以及第 31 號線延長服務時間和設立特快班次的安排。

94. 黎翠瑩女士綜合回應如下：

(a) 署方曾於 2012 年 8 月就專線小巴第 22X 號線進行諮詢，相關文件建議該路線的下午繁忙時段班次不繞經置富道。署方會與小巴營辦商就有關意見再作研究；

(b) 將於參考文件中提供更詳細的路線調整資料；

(c) 將繼續透過南區民政事務處提供巴士服務詳情表的資料檔供委員參閱；以及

(d) 署方已於 2013 年 3 月 5 日發出文件，就專線小巴第 10、11 及 31 號線的車費調整方案進行諮詢。署方亦正處理小巴營辦商就第 31 號線服務提出的修訂申請，完成後亦會徵詢各區的意見。

95. 朱慶虹太平紳士指出，署方建議修訂第 22X 號線時表示因堅道一帶交通擠塞，故須改為途經山道，當時未有提及該路線不經置富花園。此外，該路線自 2013 年 3 月 4 日提供服務以來亦一直繞經置富花園。他質疑署方的監察工作的成效，並重申要求第 22X 號線須繞經置富花園。

96. 黎翠瑩女士回應表示，第 22X 號線原只提供上午繁忙時段由薄扶林花園經山道前往中環的單向服務，於 3 月 4 日實施改動後，新增由中環經西邊街前往薄扶林花園的班次，以提供雙向服務。署方會按需要修訂路線及再作諮詢。

下次會議日期

97. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第九次會議將於 2013 年 5 月 13 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

98. 議事完畢，會議於下午 6 時 54 分結束。

南區區議會秘書處

2013 年 5 月