

南區區議會屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十次會議紀錄

日期：2013年7月15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  
馮煒光先生  
林啟暉先生 MH  
林玉珍女士 MH  
廖漢輝太平紳士  
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：

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	南區民政事務專員（民政事務總署）
伍紫廷女士	南區民政事務助理專員（民政事務總署）
黎翠瑩女士	運輸署高級運輸主任（南區）
楊海先生	運輸署工程師／南區及山頂 1
馮建業先生	運輸署工程師／南區及山頂 2
廖保華先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
蔡詠詩女士	路政署區域工程師／西南區
陳耿先生	香港警務處署理西區行動主任
劉榮富先生	香港警務處西區警區交通隊主管

### 出席議程三及四：

陳景源先生	路政署高級工程師／南港島線 2
余詩奇先生	路政署工程師／南港島線 4
余漢忠先生	運輸署工程師／優先鐵路發展 5
黃偉倫先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
周嘉慧女士	香港鐵路有限公司公共關係經理
關翠珊女士	香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木
何爾帕女士	香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木

### 出席議程四：

李繩宗先生	海洋公園公司副行政總裁
葉鳳萍女士	海洋公園公司公共事務經理
陳柏威先生	海洋公園公司保安及救護高級經理

### 出席議程五：

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
趙浩明先生	運輸署高級運輸主任／鐵路 6
黃漢中先生	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
冼志賢先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 助理策劃經理
吳健文先生	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
廖家欣小姐	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 公眾事務經理
鍾佩怡小姐	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 公眾事務主任

黃秀娟小姐 九龍巴士（一九三三）有限公司  
襄理（策劃及發展）  
吳智聰先生 九龍巴士（一九三三）有限公司  
對外事務主任

**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) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (e) 香港警務處署理西區行動主任陳耿先生及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 5 月 13 日第九次會議紀錄**

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。

**議程二：研究改善香港仔交通擠塞問題  
(此議題由羅健熙先生提出)  
(交通文件 16/2013 號)**

5. 主席表示，議程二由羅健熙先生提出，並請委員參閱交通文件 16/2013 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。

6. 羅健熙先生簡介文件內容。他表示，香港仔是南區重要的中心地帶，南區各處均有不同的交通路線直達香港仔，居民亦經常前往該處。惟現時香港仔各處如成都道及洛陽街的擠塞情況日趨嚴重，不論在早晚的繁忙時間，甚至於平日或假日，情況均持續出現。不少巴士及小巴經常被困於香港仔油站及成都道一帶的擠塞車龍，或在巴士站附近被正在上落貨的貨車阻礙，難以停車上落客。2013 年 5 月運

輸署署長到訪南區區議會時，部分區議員提出有關改善香港仔交通的初步構思，如設立行人專用區、興建天橋等，可見大家均認同問題的存在。為解決該處的擠塞問題，他建議遷移成都道的巴士站，以及在香港仔市中心一帶不設中途站，從而減少香港仔市中心的車流量，以期改善空氣質素及交通安全，方便行人來往成都道一帶。他希望委員會能先就上述目標達成共識，繼而要求署方（或考慮以區議會撥款）進行相關的整體性顧問研究。他又指出，現時往返香港仔的交通主要依賴香港仔大道天橋，車輛聚集該處，導致交通擠塞。因此，他建議改善道路設計，在香港仔新增一個出入口，如在利群商場一帶設置香港仔往薄扶林方向的出口。

7. 黎翠瑩女士回應表示，在 2004 年年初，運輸署曾向當時的委員會提交有關改善香港仔市中心交通安排建議，包括修訂巴士行車路線和巴士站安排。香港仔市中心作為南區的主要購物熱點及交通中轉站，署方了解區內的交通比較繁忙，希望能作出改善。她接着簡介香港仔市中心一帶的交通設施。她指出，南寧街設有專線小巴士及的士站，而香港仔舊大街及東勝道則設有紅色小巴士。此外，新巴第 595 號線及城巴第 98 號線於成都道設站，而第 595 號線的 40% 乘客會在該站乘搭此號巴士，成都道的第 98 號線巴士站更是主要的上落客點。此外，為理順行車時間及各路線的行車走線，署方建議修訂第 95C 號線往置富方向的行車路線，取消湖南街及東勝道的中途站，改經香港仔海傍道西行線。署方理解不同區份對各路線走向的看法有別，而長者或殘疾人士對前往車站的路程距離亦各有意見，故希望聽取委員會的初步意見。馮建業先生回應表示，署方曾於 2004 年進行研究，而至今南區的發展和人口未有重大的改變。當時署方建議將介乎西安街和湖北街的一段成都道劃作行人專用區，但委員會未有共識，故最後未能落實。至於委員建議於香港仔海傍道與香港仔大道交界增設出口、交通燈或迴旋處一事，由於香港仔海傍道現時設有三條行車線，最高車速為每小時 70 公里，上述擬議交通安排，將涉及整段香港仔海傍道的道路設計，並須調低其車速限制或縮減行車線，在技術上有困難。在委員會達成共識後，署方歡迎委員會提供具體建議以作進一步研究。

8. 柴文瀚先生、鄺子憲先生、司馬文先生、徐遠華先生及區諾軒先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員希望通過區議會的良好合作關係，制訂改善香港仔市中心交通的長遠目標與方向。他希望委員能就以下事宜達成共識：  
（一）在整個南區的巴士路線重組方向中，應否繼續讓巴士進入成都道和東勝道；（二）應否於香港仔新增一個西行出口、改善行車走線的安排及行人路和車路應如何配合；以及（三）改善現有交通設施，

如加闊泊車位、禁止車輛於巴士站附近停泊、設立貨車上落貨區等。他要求運輸署進行大型的研究；

(b) 有委員認為部分乘客關注上落車的位置，以致不少巴士及小巴駛入香港仔市中心上落客，引起擠塞，車流量亦導致周邊環境變差。他建議審視區內的街道功能，並設立限速區以減低車速，改善道路安全。此外，他建議移除街道上過多的行人設施如欄杆及交通標誌，以方便行人；

(c) 有委員要求署方提供 2004 年的研究報告供委員及公眾參閱，以檢視香港仔的交通安排。他指出，香港仔分區計劃大綱圖已經修改，區內居民亦希望能減低噪音、改善空氣質素及行人環境，而地區團體亦曾舉辦工作坊討論如何改善香港仔區的環境。因此，他認為有需要研究改善市中心一帶的交通情況；

(d) 有委員指出，現時香港仔市中心人多車多，不希望日後出現嚴重意外後方作檢討。他認為，應考慮彈性處理交通問題，將繁忙街道的部分範圍改為部分時間行人專用區，以減低市中心的車流量。在調整巴士路線方面，由於路線涉及多個選區的乘客，故當區區議員之間的協調十分重要，希望彼此能充分合作；以及

(e) 有委員指出，南區居民每天乘車途經香港仔均須忍受該區的交通問題，日後不論是南港島線（東段）通車後或會否與建西段，香港仔的整體交通服務都必需因應交通模式的轉變而作出調整。他認為須未雨綢繆，避免重蹈過往洛陽街油站續約 20 年事件的覆轍，持續影響該區的交通。

9. 黎翠瑩女士回應表示，各委員的意見與署方於 2004 年提出的改善建議方向一致，均希望改善香港仔市中心的周邊環境，增加行人使用道路的空間。她明白不同區份對香港仔路線的停站點各有不同看法，故希望委員會能達成共識，提供方向讓署方改善香港仔市中心的道路環境。馮建業先生回應表示，署方於 2004 年的研究所涵蓋的交通工程包括擴闊行人路、過路處及設置悠閒式行人專用區等，其中洛陽街行人過路處的擴闊工程已於 2011 年完成。他指出，交通工程會對車流量及公共交通服務造成一定影響，署方希望取得委員會的共識，繼續檢視區內的交通流量，探討是否有改善的空間。

10. 副主席、司馬文先生、羅健熙先生、鄺子憲先生、朱慶虹太平紳士、林玉珍女士 MH、徐遠華先生、麥謝巧玲女士、朱立威先生、陳李佩英女士、柴文瀚先生及歐立成先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員表示，委員會於 2004 年討論署方的報告時，認為部分建議須再作研究，故只贊成部分的工程獨立進行，而洛陽街行人過路處是其中一項獲批工程。她指出，2004 年距今已有九年，香港仔區不論是人口及交通流量都有所增加，故詢問署方會否考慮委員會的意向，重新研究評估香港仔的交通；

(b) 有委員建議署方於下次會議上簡介 2004 年的研究報告及匯報其後的跟進工作，以便委員會以此為基礎再作討論；

(c) 有委員認為，委員會一致認同香港仔交通存在問題，並需要處理巴士及小巴服務的交通安排。雖然 2004 年的研究報告可作為討論的起點，但他認為署方應考慮 2004 年至今的轉變，並回應委員的意見；

(d) 有委員建議，除 2004 年的研究報告外，署方亦應提供過去五年香港仔區曾發生的車禍數目、位置和性質供委員參考，以改善環境、安全及提升生活質素；

(e) 有委員指出，2004 年的報告距今已有九年，區內已改變不少，署方應重新檢視，如考慮有關於行人天橋及隧道加建升降機會否有助將巴士路線集中於香港仔外圍的香港仔大道，爭取市民支持。此外，由於區議會正在商議於香港仔漁類批發市場附近進行重點工程項目，加上日後南港島線（東段）及黃竹坑綜合發展區的落成，署方應前瞻性地研究各處的連接安排。他同意署方須再諮詢區議會，但未必需於下一次會議立即討論，反而應先就巴士和小巴的車站位置深入研究並提出具體建議，然後再作諮詢；

(f) 有委員認為 2004 年所作的報告已不合時宜，要求重新評估現時香港仔市中心的交通情況。她要求署方一併考慮其早前向運輸署署長提出於香港仔興建行人天橋和隧道的建議，並就南區整體的交通問題重新進行顧問研究；

(g) 有委員贊同要求署方進行具前瞻性及大範圍的交通評估報告，惟相關報告難以於短時間完成，故建議先制訂短期目標，如減少市中心車流量。此外，他認同日後於行人天橋及隧道加建升降機後，將便利居民，步行往返香港仔海傍道的巴士站及市中心只須時五分鐘。因此，他希望當區區議員能通力合作，爭取共識；

(h) 有委員指出，香港仔市中心的交通問題由來已久，署方曾建議加設斑馬線及行人輔助線等設施，卻導致車龍塞至香港仔大道天

橋，改善措施最終被逼中止。為有效解決問題，她認為可考慮行人隧道的方案，並重新規劃行人與車輛的路線，以改善行人進出香港仔市中心的環境，但設立成都道行人專用區的建議則須三思；

(i) 有委員認同香港仔存在交通擠塞的問題，並對設立行人專用區及各巴士線應否途經成都道等建議持開放態度。他認為署方應提供最新的數據，如遷移巴士站後乘客步程及候車時間的增減，以徵詢居民的意見，然後於委員會會議上再作討論；

(j) 有委員認為南區淺水灣、赤柱及香港仔等地的擠塞問題嚴重，要求署方為南區作整體的規劃及檢討；

(k) 有委員希望制訂初步的研究方向，如應否應讓巴士進入成都道和東勝道、在何處擴闊行人路及增加方便行人的過路設施，以及應否於香港仔新增一西行出口等，以盡快進行研究。他希望日後當區區議員能避免就研究結果互相攻擊，而署方應避免以由上而下的方式去推動相關計劃；以及

(l) 有委員表示，當年因考慮到居民若須繞經行人隧道並上落樓梯級，再步行至香港仔海傍道乘車，實屬不便，故反對巴士不駛入市中心的建議。但在行人隧道加建升降機後，日後居民再無須上落樓梯，相信他會樂意支持方案。他又建議署方可將香港仔巴士總站改為區內巴士的交匯點。

11. 黎翠瑩女士回應表示，署方理解 2004 年的研究報告距今已有一段時間，建議內容或不合時宜。但她希望以該報告作基礎，聽取各委員的初步意見。而文件中提及的公共交通服務路線改動建議，部分路線如第 95C 號線是配合日後鐵路落成時的路線改動方案。署方過去曾就南寧街的情況提出不同的改善建議，惟最終因種種因素而未能落實。至於安排再進行顧問研究的建議，署方暫未能作出回應。馮建業先生備悉各委員就交通工程方面提出的意見。

12. 主席總結時表示，作為香港仔的居民，他由 2004 年起一直擔任北分區委員會成員，不時與署方討論並要求改善香港仔市中心一帶的行人和車輛設施。委員會要求運輸署提供 2004 年的顧問報告以作參考，並考慮委員就香港仔市中心一帶的交通情況所提出的意見，先研究及檢討各項交通安排如巴士及專線小巴路線、行人過路設施、行人專用區及遷移巴士站等，以改善香港仔人車爭路的情況，並適時向委員會跟進有關的改善方案。署方亦應積極與當區區議員保持緊密聯繫，以了解道路使用者的需要，確保現行車速限制及過路設施配合實際環境，攜手改善香港仔的道路環境。

議程三： 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 17/2013 號）

---

13. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：
- (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) 港鐵公司一級建造工程師－土木 關翠珊女士；以及
  - (g) 港鐵公司一級建造工程師－土木 何爾帕女士。
14. 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。
15. 林啟暉先生 MH、林玉珍女士 MH 及 羅健熙先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：
- (a) 有委員關注海怡寶血小學一帶的封路措施。他指出，從海怡半島四級火警所汲取的經驗，為免海怡路或怡南路於突發情況時交通出現嚴重擠塞，他要求港鐵公司派員到現場監察，以及時採取應變措施。他又詢問海怡半島一帶的明山爆破及隧道鑽挖工程是否會同時於2013年年底完成；
  - (b) 有委員要求海怡寶血小學一帶的封路措施須配合該校的放學時間；以及
  - (c) 有委員詢問利東商場外豎井爆破工程的首次爆破時間，讓居民作準備及監察工程情況。
16. 黃偉倫先生綜合回應如下：
- (a) 有關海怡寶血小學一帶的封路措施，港鐵公司本希望在暑假期間封路以進行工程，惟於地底出現問題以致工程延誤。港鐵公司會與校方保持溝通，配合該校的放學時間提早解除封路措施，減低對學生的影響。在封路實施初期，港鐵公司會派員監察路面情況；

(b) 由於工程關係，鴨脷洲橋道近怡南路的中央分隔欄已拆卸，並以水馬替代。上述措施是應對封路的緊急安排，若遇上交通事故，港鐵公司可移開水馬，讓車輛暫時逆線行車進出海怡半島。此外，以往有區議員意見指，中央分隔欄原設有的花圃阻礙車輛駛經該處，故港鐵公司考慮在還原中央分隔欄時盡量騰出更多路面，現正與運輸署研究可行的設計方案；

(c) 明山爆破工程預期將於 2013 年年底完成，然後在附近進行平整工程及建造機房大樓，而相關的建築聲浪將較爆破工程的噪音輕微。港鐵公司感謝附近居民的忍耐及包容，並會與居民保持溝通，減低影響；以及

(d) 利東商場外豎井爆破工程的首次爆破暫定於 2013 年 7 月 23 日進行，詳細安排須於相關部門作最後檢查後再確定。港鐵公司會安排在開展爆破工程前進行拜神儀式，或會邀請當區區議員主禮。

17. 鄭子憲先生及歐立成先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員建議將香港仔隧道收費廣場往赤柱方向的兩條行車線改為單線行車，保障行人安全。他又詢問附近橋墩有何防護措施；以及

(b) 有委員詢問海洋公園道迴旋處日後改回雙線行車的分隔線安排。

18. 黃偉倫先生回應表示，港鐵公司正與顧問公司就香港仔隧道收費廣場往深灣方向的行車線構思設計，預期將改為單線行車，有關設計將提交運輸署及相關部門審核。現時港鐵公司已於附近橋墩設置水馬作臨時防護措施，至於長遠的防護設施，一般以防撞欄作緩衝，防止車輛失控時直接撞向混凝土柱墩。關於海洋公園道迴旋處劃出道路分隔線的問題，現時迴旋處只供單線行車，但工程完成後將釋放出另一條行車線作雙線行車，並會加設中間分隔線。惟該路段空間有限，能否雙線行車須視乎車輛的種類，但一般不能容納兩架巴士同時並排而行，只可容納兩架私家車雙線行車。

19. 徐遠華先生及廖漢輝太平紳士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員表示，東分區委員會曾討論海洋公園道迴旋處的交通情況，並將進行實地視察，要求港鐵公司派員出席，共同為該處探討方案，以改善工程及海洋公園的旅遊巴車流所造成的交通問題。此

外，他要求改善黃竹坑臨時巴士站的上蓋，以免乘客候車時受日曬之苦；以及

(b) 有委員詢問何時可重啟海洋公園道迴旋處供車輛直接駛出香葉道，而無須繞經黃竹坑道近香港仔警署再折返。

20. 黃偉倫先生回應表示，港鐵公司歡迎與委員視察海洋公園道迴旋處的交通情況。他指出，即使迴旋處一帶的工程完成，由於附近尚須進行其他工序，短期內香葉道的雙向行車安排只可伸延至業發街近球場的位置，其餘西行路段只能作單線行車，上述路段的全部行車線或須於南港島線（東段）通車后方可一併開放。由於香葉道一段的明渠已經填平，日後該處的兩個行車方向將各新增一條行車線，即東西行線各兩條。黃竹坑站的底層將新增交通轉乘設施，可供巴士停泊及上落客。關於黃竹坑臨時巴士站上蓋的問題，利東邨巴士站上蓋亦遇相同情況，上述巴士站上蓋是以全透明物料建造，以使站內光線充足，其後因須顧及日曬問題和確保站內晚間光線強度符合標準，在平衡兩者之後，港鐵公司加裝可吸收一半陽光能量的防曬膠貼，並將巴士站移交運輸署供巴士公司使用。黃竹坑臨時巴士站上蓋同樣採用透明物料，但物料在陽光下已輕微變質。港鐵公司於過去兩個月使用儀錶量度，發現晚間光線強度剛符合標準。由於巴士站屬臨時設施，於2014年暑假過後便會關閉，港鐵公司正研究以「朝行晚拆」的特別設施協助解決日曬問題。

21. 羅健熙先生、徐遠華先生、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，巴士站上蓋的建築條件應配合不同地區的需要，比符合標準更為重要。他向路政署代表查詢是否全港所有巴士站上蓋的物料及相關光度均須符合同一標準；

(b) 有委員認為，港鐵公司以晚間照明度安全為由是荒謬的說法，只欲拖延時間至該臨時巴士總站拆卸。此外，他曾建議於南朗山道熟食市場對出巴士站加建上蓋，惟港鐵公司竟表示若須加建上蓋，工程需時數個月。他對此表示不滿；

(c) 有委員表示，由於香港仔隧道收費廣場一帶橋墩的長遠防護設施需時落實，而臨時的水馬防護措施安全不足，希望與港鐵公司再作商討；以及

(d) 有委員表示，據了解，區議會撥款建造的上蓋不須嚴格依從路政署的照明度標準。為免拖延問題至不了了之，他建議於巴士站上

蓋塗上油漆或鋪上遮光物料。

22. 蔡詠詩女士回應表示，基於安全理由，一般有蓋行人道須考慮其光度能否保障公眾安全。如果發現光度不足，除可採用自然透光的上蓋設計外，港鐵公司亦可考慮安裝臨時照明裝置，以提供安全的環境。

23. 區諾軒先生質疑指，若按照路政署的要求，鴨脷洲多個不透明巴士站上蓋均不符合標準，反之，若所有巴士站上蓋均須按該標準建造則根本不符合民情。他詢問港鐵公司建造巴士站上蓋時是否必須遵從上述標準，而路政署會否考慮修訂有關標準。

24. 黃偉倫先生回應表示，除非獲豁免，否則港鐵公司的所有工程均須按相關條例的要求進行。他曾與巴士公司討論加設電燈的安排，惟巴士公司未能承擔電費支出，故無採納建議。

25. 羅健熙先生及朱慶虹太平紳士繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員再向路政署代表查詢是否全港所有巴士站上蓋的物料及相關光度均須符合同一標準；以及

(b) 有委員澄清，所有區議會撥款進行的工程均須遵從法例的要求。他建議參考置富花園巴士站安裝太陽能燈的做法，以解決電費的問題，亦符合環保原則。

26. 蔡詠詩女士回應表示，有蓋巴士站的光線充足度可受其設計、位置及覆蓋範圍影響。她建議港鐵公司從巴士站設計及燈光安排上再作考慮。陳景源先生及余漢忠先生回應表示，上述巴士站上蓋是按照相關標準建造，並已交與當局。

27. 區諾軒先生指出，《香港規劃標準與準則》第 8 章第 5.6.7 節列明，「充足的街道照明可改善夜間的視野，對個人安全至為重要。不過，在提供街道照明時，必須盡量減少對住宅發展構成光害」。他認為相關標準無既定立場，故加設設施時應考慮居民的意見。

28. 主席請港鐵公司及相關部門代表備悉委員的意見，並積極研究於巴士總站設置太陽能照明裝置的可行性，以作改善。

議程四： 要求增加南區旅遊巴泊位  
(此議題由徐遠華先生提出)  
(交通文件 18/2013 號)

---

29. 主席歡迎下列代表出席議程四的討論：

- (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) 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) 港鐵公司一級建造工程師－土木 關翠珊女士；
- (g) 港鐵公司一級建造工程師－土木 何爾帕女士；
- (h) 海洋公園公司副行政總裁李繩宗先生；
- (i) 海洋公園公司公共事務經理葉鳳萍女士；以及
- (j) 海洋公園公司保安及救護高級經理陳柏威先生。

30. 主席表示，是項議程由徐遠華先生提出，並請委員參閱交通文件 18/2013 號附件一。秘書處於會前邀請相關政府部門、海洋公園公司及港鐵公司就上述議題作出的書面回應，載於附件二。

31. 徐遠華先生簡介文件內容。他表示，暑假是遊客到訪海洋公園的高峰期，加上港鐵公司於黃竹坑的工程對交通造成的影響，使區內擠塞問題日趨嚴重。由於旅遊巴往返海洋公園時須途經海洋公園道迴旋處，容易阻礙其他車輛進入黃竹坑，所引起的車龍很多時伸延至香港仔運動場一帶，嚴重時甚至影響淺水灣及赤柱的車流。警方於 2013 年 6 月曾就此兩度實施交通改道措施，顯示情況嚴重，但交通改道只能延伸車龍排隊的範圍，未能真正解決問題。此外，日後海洋公園將增建更多設施，預期會吸引更多旅客到訪，乘搭旅遊巴往公園的遊人亦將相應增加，即使南港島線落成，亦難望有效改善情況。為紓緩交通擠塞的問題，他要求海洋公園與運輸署、旅遊事務署及警方配合，研究增加旅遊巴泊位。他補充指，雖然港鐵工程、附近學校的車流量及海洋公園遊客人流三者均為導致區內交通擠塞的原因，惟海洋公園在吸引遊客之餘，亦須為相關車流對區內交通的影響負上一定的責任，故建議善用正門停車設施，以改善情況。

32. 楊海先生回應表示，署方對委員建議海洋公園提高其泊位使用率，以紓緩附近道路的擠塞情況表示支持。李繩宗先生回應表示，海洋公園作為非牟利機構，對南區交通非常關注。園方不希望區內出現擠塞問題，對居民及公園遊客構成不便，故樂意與委員會及相關部門商討，改善交通情況。陳柏威先生回應表示，自 2012 年 3 月起，園方已開放大樹灣停車場供旅遊巴免費停泊。此外，停泊在公園正門

停車場的旅遊巴可享有首 30 分鐘免費停泊的優惠，其後首小時收費 50 元，次小時 100 元，全日收費則為 140 元。若上述泊車安排未能應付需求，園方會開放職員停車場及其他泊車位作後備停泊處。園方會警方保持聯繫，以便雙方能互相配合，在遊客高峰期實施適切的交通管制措施。現時海洋公園道迴旋處向香葉道方向多在上下課時段出現擠塞情況。黃偉倫先生回應表示，港鐵公司計劃於暑假完結前擴闊海洋公園道迴旋處。他補充指，海洋公園道現時三線行車，而部分路段只須於晚間進行間歇性封閉。

33. 馮仕耕先生、司馬文先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士及卜坤乾先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出，海洋公園附近如南風道、南風徑和惠福道等地經常出現旅遊巴違泊的情況，即使警方積極驅趕，旅遊巴仍會駛往他處違泊。他詢問海洋公園內泊位的使用率及相關泊車優惠，又建議騰出港鐵公司於海洋公園周邊的土地闢作臨時旅遊巴停車場，或將園內剩餘空間劃作泊位；

(b) 有委員詢問南區各旅遊巴泊位的地點，而有關數字是否已涵蓋以短期租約形式提供的泊位。他要求海洋公園提供其遊客的分類數字，包括乘搭旅遊巴到訪的遊客數目。他認為，海洋公園已過分擠逼，往返海洋公園的旅遊巴已為南區的交通及路邊空氣質素造成負擔，但園方卻不須為南區的道路或鐵路支付任何費用。他又查詢為何海洋公園道駛往香島道的支路未能用作旅遊巴出口；

(c) 有委員認為，由於旅遊巴於海洋公園正門停泊超過 30 分鐘後須支付停泊費用，旅遊巴司機多選擇另覓地方停泊，以致車輛不斷在南區各處徘徊，並在屋邨及路旁各處違例停泊，情況甚至令香港仔隧道南行方向須作間封。因此，他建議開放正門停車場供接載公園遊客的旅遊巴免費停泊；

(d) 有委員表示，南區已由工業區轉型為旅遊區，旅遊景點正在不斷增加，故有必要新增旅遊巴泊車位；以及

(e) 有委員指出，他曾由深水灣經南風道駕車至香港仔，惟途中遇上不少旅遊巴於南風徑駛出，阻礙車流，最後花了近一小時始抵達香港仔。他又表示，現時不少旅遊巴於石排灣漁光道及田灣一帶路旁違例停泊，要求海洋公園設法解決旅遊巴泊位嚴重不足的問題。

34. 楊海先生回應表示，署方於過去一年已在南區各處路旁增設咪錶泊位供旅遊巴專用，區內路旁泊位數量由 17 個增至 30 個。因為

黃竹坑區內的路段空間有限，再增加泊位於技術上存在困難，但署方會繼續物色適當位置增設旅遊巴泊位。此外，署方提供的統計數字涵蓋兩類泊車位，包括路旁咪錶泊位，以及街道範圍外如海洋公園或以短期租約形式提供的泊位。李繩宗先生回應表示，海洋公園去年吸引約 760 萬人次的遊客，當中約二百多萬人次為香港市民，佔海洋公園的遊客總數約 35%。園方一向標榜海洋公園為「香港人的公園」，同時亦致力發展更多旅遊景點，為大眾提供服務。陳柏威先生回應表示，雖然海洋公園正門現設約 80 個旅巴停車位，但若所有車位均改作免費停泊之用，預計不少原於大樹灣停泊的旅遊巴將轉往該處，屆時將難以提供足夠空間供每日約 600 至 700 架次的旅遊巴流轉。為了在免費泊車需求及旅遊巴上落客的需要之間取得平衡，園方現時安排所有旅遊巴於正門落客，確定車輛是旅遊巴用途後再派發大樹灣停泊券，從而控制大樹灣的泊車數量，避免旅遊巴途經深灣道造成交通擠塞。劉榮富先生回應表示，警方關注旅遊巴在海洋公園周邊位置違例停泊和等候接載旅客的情況，並不時於南風道、南風徑、黃竹坑道、黃竹坑徑、惠福道和香葉道各處採取驅趕及檢控行動。惟正如有委員所指，部分旅遊巴被驅趕後於路面徘徊，造成區內交通擠塞。警方將繼續加強執法，於違例停泊黑點進行檢控，避免情況惡化。黃偉倫先生回應表示，委員建議設置臨時旅遊巴停車場的安排涉及改變土地用途，並須配合該地點日後的建造工程，因此須詳細研究有關建議的可行性。

35. 司馬文先生、羅健熙先生、區諾軒先生、徐遠華先生、朱立威先生及馮仕耕先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出，海洋公園 65% 的遊人屬外地旅客，主要乘搭旅遊巴到訪而不選用鐵路。他認為，由於公園入場費低廉，容易吸引廉價旅行團；而旅行團為減低成本，均不欲付費泊車而於路旁停泊。因此公園須改變其目標旅客群組，並提供免費泊車安排，以紓緩違泊問題。他又向運輸署代表查詢為何海洋公園道駛往香島道的支路未能用作旅遊巴出口；

(b) 有委員認為，若正門的 80 個停車位如園方所聲稱均用作每日約 600 至 700 架次的旅遊巴流轉之用，應能迅速處理所有車流，因此他對園方有否運用所有空間感到疑惑。他認為，園方不應只根據自己的評估而實施交通措施，應考慮騰出一定的空間實施委員的建議，以顧及公眾利益，履行公營機構應有的社會責任；

(c) 有委員質疑海洋公園所指「控制大樹灣泊車數量，避免旅遊巴途經深灣道造成交通擠塞」的說法。他認為，若因繁忙時間到訪公園的旅遊巴數目過多，使車流量超出區內交通負荷，甚至大樹灣停車

場亦無法吸納，逼使旅遊巴離開公園範圍並於南區各處停泊的話，海洋公園有責任協助無法停泊的旅遊巴尋找泊位，並處理繁忙時間車位不足的問題。因此，他建議園方善用正門的車位，預留一定空間予旅遊巴停泊；

(d) 有委員對海洋公園園內設施能成功吸引遊客表示肯定，但認為園方不能忽略園外的交通安排。他詢問為何有關開放公園正門近壽臣山的通道作疏導交通之用的建議提出近一年仍未能落實，並建議將園內私家車泊位改作旅遊巴泊位。他又指出，園方於介紹水上樂園重建項目時曾表示，大樹灣一帶可容納多如以往第 629 號線的巴士流量，而現時大樹灣的旅遊巴數目相對較少，故對園方指大樹灣旅遊巴數量過多或造成深灣道交通擠塞的說法表示質疑；

(e) 有委員關注旅遊巴於海洋公園周邊各處如石排灣漁光道的違泊的情況。為免旅遊巴阻礙行人視線及造成空氣污染，他要求警方加強執法；以及

(f) 有委員再詢問海洋公園內泊位的使用率，並指南風徑的違泊情況嚴重，對附近學生造成影響。除考慮海洋公園園內的範圍，他建議運輸署積極尋找新土地作旅遊巴停泊之用。

36. 李繩宗先生回應表示，希望邀請委員會及東分區委員會前往海洋公園實地視察，商討改善建議。陳柏威先生回應表示，園方主要安排旅遊巴以黃竹坑道出口離開公園。有關泊位使用率方面，現時大樹灣每天約有 60 至 80 輛旅遊巴停泊，而正門停車場每天則處理超過 500 至 600 架次車輛的流轉，高峰期甚至超過 1,000 架次。園方會再檢討及調整現有政策。楊海先生回應表示，運輸署不反對上述使用香島道近壽臣山的通道作旅遊巴出口的建議。據了解，海洋公園正與地政總署研究相關安排。

37. 柴文瀚先生表示，有關海洋公園的泊車安排曾於 2012 年的委員會會議上討論，而當時資料顯示正門停車場的私家車泊位有 391 個，使用率約為 64%。如能開放正門停車場供旅遊巴免費泊車，將有效改善旅遊巴於南區各處違泊的情況。因此他建議將餘下的 36% 私家車泊位改為旅遊巴泊位，以善用空間。

38. 李繩宗先生回應表示，園方了解委員要求於停車場或其他園內範圍騰出更多空間供旅遊巴停泊的建議。他邀請委員前往海洋公園實地視察，商討改善措施。

39. 朱慶虹太平紳士表示，除安排實地視察外，他要求海洋公園成立專責工作小組，並邀請區議員及相關政府部門代表共同出席，以積極跟進各項改善建議。

40. 李繩宗先生回應表示，園方樂意與區議會成立專責工作小組，並將於會後就專責工作小組的組織事宜與秘書處聯絡。

41. 徐遠華先生表示，由於東分區委員會亦曾討論上述事宜，故建議兩個委員會一起前往海洋公園進行實地視察。

42. 主席總結時表示，委員會要求海洋公園成立專責工作小組，以邀請相關政府部門及區議會共作討論，積極探討海洋公園一帶交通問題及旅遊巴泊位不足的對策。他要求園方安排於交通繁忙時段進行實地視察，以便委員觀察實際情況。他又對海洋公園作為「香港人的公園」的成就表示肯定，並指日後水上樂園重建工程完成後，公園勢將吸引更多遊客，故此園方必須加強各配套設施。

#### 議程五： 配合西港島線及南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃

(此議題由運輸署提出)

(交通文件 19/2013 號)

---

43. 主席歡迎下列代表出席議程五的討論：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科吳翰禮先生；
- (b) 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科趙浩明先生；
- (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／新巴助理策劃經理冼志賢先生；
- (e) 城巴／新巴高級策劃主任吳健文先生；
- (f) 城巴／新巴公眾事務經理廖家欣小姐；
- (g) 城巴／新巴公眾事務主任鍾佩怡小姐；
- (h) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟小姐；以及
- (i) 九龍巴士（一九三三）對外事務主任吳智聰先生。

44. 主席表示，委員會於 2013 年 7 月上旬曾就「配合西港島線及南港島線（東段）鐵路通車而進行的公共交通服務重組計劃」舉辦工作坊。其間，委員會要求運輸署提供顧問報告的研究數據，包括各路線的預測乘客量及居民的乘車習慣等資料，以便為各路線重組方案提供討論基礎。鑑於委員會才剛於席上收到顧問的總結報告，而各委員

亦需時研究報告的內容及各項參考數據，從而再逐一討論重組方案中的各條路線，因此，建議各委員先就整體的重組計劃提出意見，例如交通服務的調整方向、如何運用重組後所騰出的巴士資源、轉乘車資安排及公眾參與等。他邀請運輸署代表簡介重組計劃的整體內容。

45. 吳翰禮先生簡介為配合兩條新鐵路通車而提出的公共交通服務重組計劃。他表示，西港島線是現有港島線的延線，由上環站延伸至堅尼地城，途經西營盤和香港大學，全長約三公里，預計在 2014 年通車。由於連接港島線，西港島線將沿港島北岸直接提供西至堅尼地城、東至柴灣的鐵路服務。根據港鐵公司提供的資料，乘客日後由堅尼地城站往上環站只需約八分鐘，往銅鑼灣站只需約 13 分鐘。南港島線（東段）則是連接金鐘至鴨脷洲海怡半島的鐵路線，全長約七公里，有三個中途站，分別設於海洋公園、黃竹坑和利東。預計南港島線（東段）在 2015 年啟用後，將大大加強南區與港島北岸的連繫。乘客可在金鐘站轉乘現有的港島線、荃灣線及預計在 2020 年通車的沙田至中環線，各條鐵路為南區居民提供快捷及舒適的公共交通服務，並紓緩現時區內主要幹道於繁忙時段的交通擠塞問題。根據港鐵公司提供的資料，乘客日後由海洋公園站及海怡半島站前往金鐘站分別只需約四分鐘及 11 分鐘。兩條鐵路的啟用將有效提升西區和南區的公共交通服務總運載量，紓緩現時繁忙時段路面交通的壓力。預計西港島線在 2014 年通車後每天的載客量高達 187,000 人次，相當於現時 250 架巴士每日的運載能力；而南港島線（東段）在 2015 年通車後，預計每日可接載 17 萬人次，即約 220 架巴士每日的運載能力。他指出，現時不少南區居民均乘搭專營巴士或專線小巴前往港島線各鐵路站轉乘鐵路，預期該些乘客於新鐵路通車後將直接步行前往鄰近的鐵路站乘車。為配合乘車模式的轉變，署方須調整現有港島區內部分公共交通服務。

46. 吳翰禮先生續表示，署方在制訂公共交通服務重組計劃時，是以區域性的規劃模式為前提考慮一籃子的因素。政府長遠的運輸政策是以鐵路為本地公共運輸系統骨幹。然而，即使區內有新鐵路落成，不少居民的住處仍與鐵路站有一定距離，因此署方會利用專營巴士及專線小巴提供接駁服務，並為市民提供鐵路以外的公共交通服務選擇。署方亦會在鐵路站的周邊提供行人天橋或行人過路處等設施，方便居民前往鐵路站。

47. 吳翰禮先生介紹署方就兩條新鐵路開通所制訂的重組計劃的詳情。為配合西港島線的通車，署方提出四個路線重組組合，涉及九條巴士路線，其中五條將與其他路線合併。配合南港島線（東段）通車的路線重組組合有七個，涉及 25 條巴士路線，其中 10 條將與其他路線合併。此外，因應乘客量的流失，部分路線將取消，或根據鐵路

投入服務後乘客量的實質轉變而調整班次。署方亦建議重整和優化部分路線，避免車輛因途經交通擠塞的路段而影響班次的穩定性，提升營運效率。署方會保留足夠的巴士及專線小巴服務，確保若鐵路出現突發事故時，市民仍可選乘其他公共交通工具。

48. 吳翰禮先生續稱，新鐵路落成後，由於區內不少地點仍與鐵路站有一定距離，署方將加強現有服務及新增不同的交通接駁服務。為配合西港島線通車，署方將新增一條巴士線往來田灣及堅尼地城，以及開辦兩條專線小巴服務，分別由瑪麗醫院及數碼港開出，終點站是堅尼地城。當南港島線（東段）啓用後，署方建議開辦一條由石排灣開出的專線小巴，經香港仔前往黃竹坑站，以及為赤柱區新增兩條專線小巴路線，分別前往海洋公園站和黃竹坑站，方便居民。另一方面，署方會加強現有路線的服務，於西港島線啓用後會為專線小巴第 8 及 28 號線引入由碧瑤灣前往香港大學站的分段收費安排。而南港島線（東段）啓用後，專線小巴第 69A 號線的服務將延長路線至黃竹坑站，方便數碼港及香港仔的居民接駁新鐵路。在區內巴士服務方面，署方亦建議加強城巴第 73、48 及新巴第 78 號線的服務，改為途經新鐵路站。整個重組計劃如獲落實，將為南區騰出 23 輛巴士及 26 輛專線小巴，部分資源將會用以加強區內的其他公共交通服務。

49. 吳翰禮先生表示，重組計劃亦有助減少於繁忙幹道行走的巴士班次數目，紓緩擠塞情況，並可讓巴士公司加快更換車隊內舊型號的車輛，改善空氣質素。若整個重組計劃得以落實，於繁忙時段，南區區內的主要幹道如香港仔隧道及薄扶林道的巴士班次可望分別減少約 20%；而港島區其他主要幹道如中環區的德輔道中、皇后大道中和干諾道中的巴士班次則可望減少約 12%，而銅鑼灣區怡和街的巴士班次數目將可減少約 5%。同時，巴士公司於未來兩年將引入 300 部新型號環保巴士（如歐盟五型巴士），加上計劃內建議的調整巴士班次，將有助減低空氣污染物的排放量。

50. 吳翰禮先生表示有關公共交通重組計劃的諮詢安排，署方現時提交予委員會討論的重組計劃屬初步方案。署方會虛心聆聽區議會和居民的意見，並按諮詢結果適當地修訂重組計劃的內容。由於西港島線預計將在 2014 年下半年通車，啟用前須進行不少預備及宣傳工作，故署方希望可在 2014 年第一季前敲定重組計劃，然後在鐵路啟用後循序漸進地落實各路線的改動。他重申，署方將就重組計劃的內容、細節和步伐繼續與委員會磋商，以聽取意見及作出適當的調整。

51. 主席請委員就公共交通服務重組計劃發表意見。

52. 司馬文先生及林啟暉先生 MH 提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出，運輸署剛提交的顧問報告主要以鐵路通車對巴士及專線小巴營辦商在財務及營運方面的影響為研究目標，卻未有充分考慮公共交通服務的質素及重組計劃對居民的影響。他根據《公開資料守則》要求署方提供更多有關顧問報告的資料，包括研究方法、行車時間調查、轉乘訪問調查、交通路線調查、選擇取向調查及各路線的乘客需求預測等，又要求署方提供薄扶林區各處的客量數據，以助鼓勵市民使用鐵路服務，紓緩交通擠塞的問題；以及

(b) 有委員認為，重組計劃對南區居民影響深遠，惟署方委託顧問公司撰寫報告時未有諮詢區議員和居民，閉門造車，浪費 400 萬元的公帑。顧問報告內容亦不完整，欠缺取消路線或削減班次的理據，以及鐵路通車後居民乘車習慣的改變等資料。此外，區議會多次要求顧問公司要派代表出席會議討論上述報告，但署方卻表示顧問公司的合約已經完結，未能邀請其參與會議，他對此表示強烈不滿，拒絕繼續討論有關議題，並要求署方須先提交充足資料始另行討論。

53. 主席提醒各委員如欲一次過使用六分鐘的發言時間，須於發言之始先作聲明。

54. 林玉珍女士 MH、副主席、柴文瀚先生、陳李佩英女士、麥謝巧玲女士、羅健熙先生、楊位款太平紳士 MH 及 朱慶虹太平紳士 繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，顧問報告內容與四百多萬元的研究費用並不相稱。署方未有就顧問報告諮詢區議員和居民，報告亦欠缺研究基準及數據支持，故不接受各路線的改動建議。她指出，現時不少路線服務均急須作出改善，無須待鐵路通車後始作優化，而且部分路線的車輛數目已不多，再縮減班次將影響候車時間。她要求署方清楚列明重組路線前後之別，包括各路線的車輛數目及班次時間等資料。此外，她對署方只提供英文文本的顧問報告表示不滿；

(b) 有委員不滿署方漠視委員會要求顧問公司出席會議的意見。她指出，顧問報告缺乏民意基礎及數據支持，而且部分內容以黑漆遮蓋，浪費了四百多萬元的研究費用。她詢問顧問公司有否於各巴士站調查居民於鐵路通車後的乘車習慣的改變；

(c) 有委員指出，雖然顧問報告所評估目標包括：(一) 新鐵路對

巴士及專線小巴營辦商在財政及營運上的影響；(二) 鼓勵居民選乘鐵路；以及(三) 檢討轉乘安排是否恰當，但報告最終只考慮了營辦商的收益，並以乘客人數減少為由取消巴士服務，故認為四百多萬元的研究費用未能用得其所，並重蹈過往在處理將軍澳線、西鐵線和馬鞍山線通車後的交通重組方案的覆轍。他表示，署方應研究便利居民使用新鐵路的措施、減低車費和縮短乘車時間，以提升巴士轉乘鐵路計劃的經濟效益；

(d) 有委員認為，重組計劃欠缺數據支持，事前亦沒有作任何諮詢，故感到非常失望。她指出，赤柱區是旅遊勝地，遊客數目不斷上升，加上並無鐵路覆蓋，故重組計劃所騰出的資源應投放於該區，以加強公共交通服務；

(e) 有委員不滿署方於討論議題前才呈交顧問報告文件，並只提供英文文本，以致各委員沒有充足時間細閱內容。她認為署方欠缺誠意，故表示不欲繼續進行討論；

(f) 有委員指出，運輸署耗資四百多萬元的公帑撰寫顧問報告，內容卻未如理想，亦無進行任何地區諮詢，因此要求署方必須研究善後方案，補救報告不足之處，並提供更多資料供委員參考。另外，他指出，若新鐵路日後通車後的票價或相關的轉乘車費過高，居民不會選乘鐵路，故詢問顧問報告有否就車費水平對居民轉乘鐵路意欲的影響進行研究。他又建議就區議會預留作公共交通接駁服務的研究撥款作出討論；

(g) 有委員不滿署方於討論議題前才提供顧問報告文件。他表示，不清楚該份文件是報告的全文還是撮要，而文件中不少內容均以黑漆遮蓋，故質疑署方與區議會合作的誠意，實難以與署方繼續進行討論。他指出，即使取消一條巴士線已會引起居民的反對聲音，面對現時大規模的路線重組，署方卻表示因合約完結而無法要求顧問公司派代表出席會議，解釋報告的各項建議，認為在此情況下根本無法諮詢委員會；以及

(h) 有委員指出，署方提供的顧問報告文件只有英文文本，而當中不少內容均以黑漆遮蓋，委員難以立刻消化內容。在 2013 年 7 月上旬的工作坊中，他要求署方提供乘客量數據，但至今仍然欠奉，故認為無法再繼續進行討論，建議署方應走訪南區各選區與區議員會面，或出席各區的居民會議，了解民意。而在署方聘用顧問公司進行研究之初，他曾多次要求顧問公司諮詢區議員，了解居民日後會否選乘鐵路或繼續維持現時的乘車習慣，惟顧問公司未有實行，以致整份報告的焦點落在如何安排各巴士路線以符合經濟利益，而忽略了居民

的訴求。此外，目前署方才剛開始就重組計劃諮詢區議會，卻表示因合約完結而無法要求顧問公司派員出席會議。他指出，區議會在撥款進行顧問研究時，均會在合約清楚列明顧問公司出席區議會會議和公眾諮詢會的次數，但署方耗費四百多萬元的顧問合約竟無加入類似條款，認為署方無意收集地區意見。他認為，署方處理交通重組此等重要的民生議題時，既無預先諮詢區議會才撰寫報告，更在完成整個顧問研究的程序，甚至於顧問合約完結後始呈交報告予區議會進行諮詢。為表達個人對運輸署的強烈不滿，他決定離席抗議。

55. 多位委員支持上述委員的決定，並離席抗議。

（朱慶虹太平紳士、副主席、歐立成先生、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、廖漢輝太平紳士、麥謝巧玲女士、楊位款太平紳士 MH、周尚文先生、彭兆基先生及卜坤乾先生於下午 6 時 24 分離開會場。）

56. 主席表示，根據《會議常規》規定，委員會舉行會議的法定人數，為該委員會全體成員人數的一半。由於席上只有九位委員，沒有足夠的法定人數，故主席宣布暫停會議 15 分鐘，並指示秘書處聯絡離席的委員。

（會議於 15 分鐘後復會）

57. 主席表示，根據《會議常規》規定，委員會舉行會議的法定人數不得少於該委員會全體成員人數的一半。由於在暫停會議 15 分鐘後，仍然只有九位成員在場，未符合所需的法定人數，故宣布休會。他建議運輸署盡快與當區區議員會面，並進行地區諮詢，以期於下次委員會會議前再舉行工作坊進行討論。

（會後補註：委員會主席於 2013 年 7 月 18 日舉行的區議會會議上補充指，委員會第十次會議未完成的討論事項，包括上述的公共交通服務重組計劃及其餘議程，將一併於 2013 年 9 月的第十一次委員會會議上繼續討論。此外，委員會亦要求運輸署就公共交通服務重組計劃提供更詳盡的資料，以便於 2013 年 9 月的委員會會議前舉行工作坊討論。）

58. 會議於下午 6 時 39 分結束。

**南區區議會秘書處**

**2013 年 9 月**