

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議紀錄

日期：2013 年 9 月 16 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
伍紫廷女士
黎翠瑩女士
譚頌安先生
楊海先生
馮建業先生
廖保華先生
馬永德先生
李占安先生
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）
運輸署高級工程師／南區及山頂
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）
路政署高級區域工程師／港島東南區
香港警務處署理西區行動主任
香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

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
黃嘉俊先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
策劃主任
李建樂先生 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（候任）
黃秀娟女士 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

出席議程二及三：

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
周美寶女士 香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木
關翠珊女士 香港鐵路有限公司一級建造工程師－土木
王偉強先生 香港鐵路有限公司經理－運輸策劃

出席議程三：

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

出席議程六：

鍾德華先生	水務署高級工程師／顧問工程管理 3
孔火耀先生	博威工程顧問有限公司高級駐地盤工程師
李寧先生	博威工程顧問有限公司駐地盤工程師

開會辭：

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) 路政署高級區域工程師馬永德先生；以及
- (e) 香港警務處署理西區行動主任李占安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 7 月 15 日第十次會議紀錄

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。

（陳李佩英女士、林啟暉先生 MH、柴文瀚先生、歐立成先生及卜坤乾先生分別於下午 2 時 38 分、2 時 39 分、2 時 40 分、2 時 41 分及 2 時 42 分進入會場。）

議程二： 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）

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (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／新巴策劃主任黃嘉俊先生；
- (e) 城巴／新巴候任公眾事務經理李建樂先生；
- (f) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟小姐；
- (g) 九龍巴士（一九三三）對外事務主任吳智聰先生；
- (h) 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；
- (i) 港鐵公司公共關係經理周嘉慧女士；以及
- (j) 港鐵公司經理（運輸策劃）王偉強先生。

6. 主席表示，委員會於第十次會議曾就「配合西港島線及南港島線（東段）通車而進行的公共交通服務重組計劃」（下稱「重組計劃」）進行討論，期間由於未有足夠的法定人數而須休會。為繼續進行未完成的討論事項，委員會於 2013 年 9 月初曾就重組計劃舉辦工作坊，並安排於是次會議續議有關議程。

7. 主席續表示，重組計劃的詳情載於交通文件 19/2013 號及附件一至三。運輸署就是次會議以書面匯報其最新進度，詳見附件四。此外，朱慶虹太平紳士及歐立成先生於會前亦建議就「要求提供巴士及小巴與港鐵西港島線及南港島線（東段）轉乘優惠計劃」進行討論，詳見附件五。運輸署及港鐵公司的書面回覆載於附件六。由於上述討論項目均關乎鐵路通車後的公共交通服務安排，所以將合併於本議題下一同討論。

8. 由於各委員於會議前已多次與署方會面，就重組計劃牽涉的各條路線逐一討論，而且署方亦將於 2013 年 9 月下旬至 10 月中旬在南區舉辦四場地區諮詢會，屆時各委員及居民可就各路線重組方案直接向署方提出意見，因此，為善用會議時間，主席建議委員就整個重組計劃，包括兩線通車所涉及的路線改動及相關的轉乘優惠安排等綜合表述意見。

9. 吳翰禮先生簡介重組計劃目前的進度。他表示，運輸署非常重視區議會及地區人士對重組計劃的意見，因此署方已於 2013 年 7 月起，即在西港島線通車一年多前和南港島線（東段）通車兩年多前，就相關的專營巴士和專線小巴路線重組方案諮詢各區區議會。署方亦已致函邀請南區區內 800 多個機構和持份者出席於 2013 年 9 月下旬至 10 月中旬舉辦的四場地區諮詢會，就重組計劃發表意見。署方稍後將整理諮詢期間所收集的意見，並與公共交通營辦商作商討，以修訂重組計劃。署方預計將於 2013 年第四季向委員會提交修訂後的重組計劃作進一步討論，以期於 2014 年第一季前為計劃作出定案。

10. 朱慶虹太平紳士簡介其文件內容。他表示，現時港鐵公司為全港多條巴士線及專線小巴提供轉乘優惠。為鼓勵非處於西港島線和南港島線（東段）覆蓋地區的居民使用鐵路，紓緩香港仔隧道的交通負荷及其擠塞情況所引致的巴士脫班問題，他要求運輸署協調各巴士公司及專線小巴營辦商與港鐵公司進行磋商，早日就轉乘優惠達成協議。

11. 吳翰禮先生回應表示，署方一向鼓勵公共交通營辦商因應其經營狀況及社會經濟環境，盡可能考慮減低其票價或推出優惠措施，以減輕市民的交通費開支。為配合重組計劃，署方自 2013 年 7 月起已與港鐵公司聯繫，鼓勵他們與相關的巴士公司及專線小巴營辦商積極商討提供轉乘優惠的可行性。據了解，港鐵公司正接觸有關營辦商進行磋商。王偉強先生回應表示，港鐵公司現行的政策是鼓勵鐵路與其他交通工具互作轉乘，目前已有 51 項轉乘優惠安排，方便更多乘客使用鐵路服務。考慮到西港島線及南港島線（東段）的通車日期，港鐵公司會先檢視前者與南區各交通服務的轉乘安排，並於重組計劃有所定案後，再與各營辦商商討詳細的轉乘優惠計劃。現時仍屬初步接觸階段，各方均反應正面。港鐵公司與各營辦商達成協議後，將再作匯報。

12. 主席請委員就重組計劃及轉乘優惠建議發表意見。

13. 司馬文先生、羅健熙先生、副主席、徐遠華先生、鄺子憲先生、區諾軒先生、朱立威先生、柴文瀚先生、朱慶虹太平紳士及陳李佩英女士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員感謝署方積極與區議員會面，聽取地區意見。他要求署方提供重組計劃的詳細時間表，並詢問地區諮詢會的安排；

(b) 有委員詢問港鐵公司是否只與巴士及小巴營辦商自行協商制定轉乘優惠，還是會通過區議會收集居民意見以訂出方案。此外，他查詢轉乘優惠的成本將由何方承擔，並認為港鐵公司於鐵路啟用後將獲新的客源，故應支付有關費用；

(c) 有委員感謝署方積極聽取區議員意見，並要求保留南區的過海巴士線；

(d) 有委員詢問署方有否權力按委員會的意見要求巴士公司就特定路線提供轉乘優惠，以及港鐵公司於制度上是否有責任推行優惠政策。此外，他又要求港鐵公司於南區設立特惠站，並於通車後首半年內提供推廣新鐵路的優惠；

(e) 有委員詢問港鐵公司有否於南區設立特惠站的計劃；

(f) 有委員認為應提倡通過巴士提供點對點及長途的交通服務，小巴則重點負責港島區內的接駁服務。署方提交的顧問報告未有研究各種交通工具可如何互補並提供具競爭力的服務。此外，他查詢署方將如何平衡各方的利益；

(g) 有委員指出由於日後香港仔及石排灣一帶的居民須使用接駁服務轉乘鐵路，故要求署方為該區新增接駁路線及提供轉乘優惠；

(h) 有委員指出，署方應考慮以提供誘因或制定罰則的方式要求各營辦商提供轉乘優惠，並認為不應在未有鐵路覆蓋的地區取消路線或調減班次，相反應提供點對點的交通服務和減低整體車資及時間。他又要求運用區議會的預留撥款研究轉乘安排；

(i) 有委員認為轉乘優惠安排對居民的乘車習慣有直接影響，故要求署方積極與港鐵公司及各營辦商進行磋商，同時應邀請區議會參與制定過程。此外，他認為重組計劃內容有欠專業，並無為鐵路未能覆蓋的地區提供足夠的接駁服務，同時質疑署方未有考慮居民的乘車習慣下削減部分路線如第 970X 號線的班次；以及

(j) 有委員認為應加強赤柱區的公共交通服務，特別是早上的服務。

14. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 署方將於 2013 年 9 月下旬至 10 月中旬舉辦四場地區諮詢會，直接向市民介紹及解釋計劃的詳情，聽取他們對計劃的意見。其後署方將與公共交通營辦商作商討，以修訂重組計劃，並於 2013 年第四季向委員會提交經修訂的重組計劃作進一步討論。地區諮詢會將以中文進行，輔以雙語文件，並在有需要時以英語或普通話回答市民提問；

(b) 有關轉乘優惠的安排，專營巴士及專線小巴所訂定的車資均受相關收費表的監管，營辦商須按其經營狀況釐定車費。署方鼓勵營辦商在經營狀況許可下考慮推出票價優惠措施，以減輕市民的交通費開支。為配合重組計劃，署方已於 2013 年 7 月開始主動與港鐵公司聯繫，要求他們積極與巴士公司及專線小巴營辦商商討提供轉乘優惠的可行性。他強調，由於有關安排屬商業決定，署方將於商討過程中擔當協調的角色，鼓勵各方提供具吸引力的轉乘優惠安排；

(c) 署方十分重視新鐵路落成後的交通接駁安排。為配合西港島線通車，署方將新增一條巴士線及兩條專線小巴服務，而南港島線(東段)啓用後則開辦三條新專線小巴服務。署方亦會因應諮詢期所收到的意見，考慮增設更多接駁服務的需要；以及

(d) 為提供具競爭力的服務，巴士公司除於重組計劃下調整路線服務外，亦希望在鐵路通車後開辦新的快線服務，以善用騰出的車輛資源，改善其營運狀況。

15. 王偉強先生回應表示，港鐵公司在探討不同的轉乘優惠時，會與交通服務營辦商研究個別地區乘客的轉乘習慣，故歡迎委員提供建議以作考慮。港鐵公司支持為新鐵路提供轉乘優惠，協助乘客掌握前往各鐵路站的交通接駁安排，以達至港鐵公司、交通服務營辦商及乘客三方共贏。由於轉乘優惠合作計劃屬商業決定，港鐵公司及交通服務營辦商兩者均須承擔相關成本，營辦商可因應鐵路開通後區內交通需求的轉變，考慮與港鐵公司提供轉乘優惠的可行性。

16. 司馬文先生、陳李佩英女士、羅健熙先生、徐遠華先生、區諾軒先生、柴文瀚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) 有委員要求署方於重組計劃文件中補充新巴第 30X 號線的資料，同時詢問相關重組方案將於鐵路通車後何時實施。他又認為，各巴士線的乘客量屬公共交通服務資料，署方不應將其視作商業資料而不予公開；

(b) 有委員認為，應為赤柱區提供前往尖沙咀、金鐘及瑪麗醫院的路線；

(c) 有委員認為，政府投入了大量公共資源興建鐵路，而且港鐵公司超過 70%的股份由政府持有，須肩負一定的企業社會責任，因此要求署方及港鐵公司應從公眾利益出發考慮轉乘優惠的安排；

(d) 有委員認為，在現行的制度下提供轉乘優惠已變相成為公共交通營辦商的一種公關策略。運輸署缺乏權力作有效監管；

(e) 有委員指出，署方其實可以在審批巴士公司的新專營權時要求提供一定的乘車優惠，或增加小巴座位以提供誘因降低車資，惟署方未有加以善用；

(f) 有委員認為，在現行的制度下，署方缺乏權力作有效監管，

又建議須提供誘因，以使各公共交通營辦商調低車資；以及

(g) 有委員指出，興建南港島線（東段）旨在改善南區的交通及環境問題，紓緩香港仔隧道的擠塞情況，若未能提供有效的轉乘優惠方便乘客使用鐵路，將有違上述原意。他對署方主動要求港鐵公司研究轉乘優惠的安排作出肯定，期望署方繼續跟進。

17. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 由於西港島線將於 2014 年下半年啟用，故署方計劃於 2014 年第一季為計劃作出定案，以預留充足時間予巴士公司作適當的資源調配及宣傳，讓乘客知悉各路線的重組細節。所有重組方案均將於西港島線及南港島線（東段）分別通車後方會實施，惟部分路線如城巴第 629 號線及現時於早上繁忙時段提供的輔助特別服務，預計乘客量於鐵路啟用後會明顯下調，故相關的重組方案將於鐵路投入服務初期先行落實，其他路線的重組方案則待完成鐵路啟用後的客量轉變調查後，再循序落實；

(b) 署方積極鼓勵並要求港鐵公司在可行情況下提供轉乘優惠，並在審批新巴新專營權時要求提供更多的轉乘及分段收費優惠安排。署方亦將繼續於每年的「巴士路線發展計劃」中重組各巴士線時，要求巴士公司提供更多轉乘優惠，同時鼓勵專線小巴營辦商在經營狀況許可下推出轉乘優惠措施，以減輕市民的交通費開支；

(c) 考慮到部分地區與鐵路站有一定距離，署方會提供適當的接駁服務，方便乘客使用鐵路；

(d) 署方將與巴士公司商討，以期提供個別路線或部分路段的乘客量數據供委員參考；

(e) 署方稍後會考慮把新巴第 30X 號線納入地區諮詢會的參考資料中；以及

(f) 署方將與委員跟進赤柱區的交通服務安排。

18. 王偉強先生及黃偉倫先生感謝委員的意見，表示港鐵公司將於制定轉乘優惠時加以考慮，而西港島線則預計於 2014 年下半年啟用。

19. 主席總結時表示，為減少路面車輛及紓緩香港仔隧道擠塞問題，鐵路通車後的公共交通服務重組計劃勢在必行，但運輸署必須確

保為南區提供便利的交通服務，保障乘客的利益，務求重組計劃能令南區整體有所得益。委員會要求署方積極跟進鐵路與巴士及小巴之間的轉乘優惠安排，並於稍後舉行的各場地區諮詢會細心聆聽居民的意見，集思廣益，從而於下次會議提交經修訂的重組計劃予委員會再作跟進討論。此外，由於區議會預留作鐵路交通接駁服務顧問研究的撥款有限，為免浪費資源及報告內容重疊，他建議先於下次會議審視署方的修訂方案，再考慮是否需要使用撥款另作顧問研究。

20. 柴文瀚先生、司馬文先生及朱慶虹太平紳士繼續提出意見，內容摘錄如下：

(a) 有委員希望於 2013-2014 年財政年度使用區議會預留款項；

(b) 有委員認為，若署方能提供乘客量數據供委員參考，便無須浪費公帑另作顧問研究，相關款項可留作其他更有效益的用途；以及

(c) 有委員同意應先審視署方修訂後的重組計劃，再研究使用撥款另作顧問研究的需要。此外，他詢問署方關於下次會議的跟進安排。

21. 主席表示，為善用區議會撥款，委員會將於下次會議審視署方的修訂方案，再考慮是否需要使用撥款另作顧問研究。

22. 吳翰禮先生回應表示，署方在完成四場地區諮詢會後，將整理各方對計劃的意見，以修訂重組計劃，並於 2013 年 11 月向委員會提交經修訂的重組計劃作進一步討論。

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 22/2013 號）

23. 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 周美寶女士；
- (g) 港鐵公司一級建造工程師－土木 關翠珊女士；以及
- (h) 港鐵公司經理－運輸策劃 王偉強先生。

24. 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。

25. 主席表示，關於日後黃竹坑站一帶的交通安排，港鐵公司將另行舉辦工作坊與各委員作詳細討論，相關安排將於會後公布。

26. 馮仕耕先生詢問黃竹坑各項道路改善工程的完工日期。

27. 黃偉倫先生回應表示，黃竹坑一帶的道路改善措施主要於鐵路通車後實施，視乎情況，當中部分改善安排或可於通車前實施。相關工程的完工日期將於日後確認。

28. 主席詢問塘邊徑一帶的工程可否於鐵路通車前完成。

29. 黃偉倫先生回應表示，塘邊徑一帶的工程預期於 2015 年內完成。工程牽涉的前香港仔消防局用地目前已清理妥當並交還地政總署，而港鐵公司正向署方申請使用上述用地，以開展有關工程。塘邊徑的道路改善工程包括將原有的部分行人路闢建為新的行車支路，並於路旁斜坡加建擋土牆，故整項工程需一定的時間完成。他補充指，若工程能提早於 2015 年前完成，港鐵公司可盡快開放路段予公眾使用。

30. 馮仕耕先生、林啟暉先生 MH、楊位款太平紳士 MH、羅健熙先生及麥謝巧玲女士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員希望塘邊徑一帶的工程能盡快於 2015 年前完成，以紓緩車輛在海洋公園道迴旋處調頭所引致的交通擠塞問題，以及減低對香島道和壽山村一帶的影響；

(b) 有委員詢問有關在鴨脷洲邨至海怡寶血小學一帶增設行人天橋的施工時間表；

(c) 有委員認為，黃竹坑道東行線近塘邊徑一帶的新增調頭支路工程不牽涉徵地問題，只須將現有設施略作改動，故詢問能否先完成該處的工程，以開放調頭支路供公眾使用；

(d) 有委員同意應先完成調頭支路的工程。此外，早前港鐵公司代表於社區聯絡小組會議上表示，在利東站鴨脷洲大街出口增設行人輸送帶在技術上並不可行，他要求港鐵公司提供相關數據參考。他又要求港鐵公司及路政署參考「地區小型工程計劃」就巴士站上蓋所用的建築物料，採用多孔透光鐵片，以達到一定程度的遮光效果；以及

(e) 有委員表示，於黃竹坑道東西行線增設調頭支路可方便駕駛者，有助紓緩海洋公園道迴旋處的擠塞問題。此外，她要求港鐵公司邀請全體委員參與上述工作坊；

31. 主席表示，已要求港鐵公司邀請全體委員參與工作坊。

32. 柴文瀚先生、林玉珍女士 MH、副主席及徐遠華先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，黃竹坑站一帶日後的巴士站和小巴站位置及交通走線設計並不理想，乘客或須繞道往來車站。他詢問預計的巴士和其他車輛的流量，以及各交通燈對車流速度的影響等資料。他並希望車站能盡量設於港鐵站出入口旁，以方便乘客轉乘。此外，他認為，現時的設計主要利用南朗山道作往來黃竹坑一帶的車輛出入口，容易於繁忙時段造成擠塞，故要求於稍後的工作坊上討論上述問題；

(b) 有委員認為，黃竹坑道近塘邊徑一帶的新增調頭支路工程不受附近斜坡影響，希望可盡快於 2015 年前完成，以紓緩車輛在海洋公園道迴旋處及鴨脷洲橋道調頭所引致的擠塞情況；

(c) 有委員要求運輸署協助盡快完成塘邊徑的調頭支路工程。她又要求港鐵公司汲取在 2013 年 8 月 10 日鴨脷洲橋道進行交通燈改善工程時造成交通擠塞的教訓，日後須妥善安排該處的臨時交通管理措施。此外，關於橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街的行人隧道（結構編號 HS13 及 HS13A）加建升降機工程，她要求路政署與港鐵公司作出配合，以便兩者的工程能同時進行；以及

(d) 有委員指出黃竹坑道近得力工業大廈一帶路面較狹窄，以致巴士於該處上落客時經常阻礙車流。在前香港仔消防局一帶的工程完成後，路面可望擴闊，故建議運輸署將部分巴士站移至該處，疏導交通。關於日後黃竹坑港鐵站一帶車輛走向一事，他將於稍後的工作坊上提出討論。此外，他建議將前黃竹坑邨邨口的休憩處全部／部分拆卸，以擴闊行人路。

33. 黃偉倫先生綜合回應如下：

(a) 由於擬議在黃竹坑道近塘邊徑一帶建造的調頭支路的位置並非與前香港仔消防局的出車處完全一致，故須進行一定的增建工程。港鐵公司會研究各委員的意見，分階段進行塘邊徑一帶的工程，爭取先完成調頭支路的工程；

(b) 港鐵公司一直關注海洋公園道迴旋處的交通情況，並定期向委員會匯報該處的交通監察及行車速度等資料。他指出，香葉道西行近海洋公園道迴旋處的一段路面已擴闊至可容納兩車並行，但由於早年（2011 年）試行雙線行車時曾發生車輛輕微碰撞的意外，故港鐵公司正檢視交通情況，以決定是否落實相關安排。據觀察所得，由開學至今兩星期該處的交通情況未有明顯改善，故港鐵公司正研究全面開放兩條行車線；

(c) 關於擬在利東站鴨脷洲大街出口增設行人輸送帶及利東邨巴士站上蓋的事宜，港鐵公司將於會後與當區區議員及相關部門作出跟進；

(d) 黃竹坑站一帶的交通安排將於稍後工作坊再作詳細討論；

(e) 海怡寶血小學一帶的行人天橋將於 2014 年內落成及開放予公眾使用；

(f) 關於 2013 年 8 月 10 日（星期六）於鴨脷洲橋道發生的交通擠塞事故，上述的鴨脷洲橋道及鴨脷洲徑交界的交通燈改善工程原定於平日進行，惟受天氣影響而改於開學前的周末進行。在改善工程進行期間，新的交通燈未能順利運作，故須重新接駁原有交通燈訊號，以致區內交通出現混亂及擠塞的情況。港鐵公司已汲取教訓，並就事件深表歉意，同時承諾改善溝通安排，而日後鴨脷洲橋道的工程不會安排於周末早上進行；以及

(g) 關於橫跨鴨脷洲橋道近山明街和新市街的行人隧道加建升降機的工程，港鐵公司會盡量作出配合。

34. 楊位款太平紳士 MH 建議在進行黃竹坑道近塘邊徑一帶的增建調頭支路工程時，可同時開放前香港仔消防局的出車處作臨時調頭支路之用。此外，他認為，在鴨脷洲橋道東行近鴨脷洲徑左線上的水馬位置不理想，阻礙駛經的車輛，要求港鐵公司作出改善。

35. 黃偉倫先生 回應表示，會研究開放前香港仔消防局的出車處作臨時調頭支路及分階段進行塘邊徑一帶工程的可行性，並於稍後的工作坊再作匯報。他又表示，會檢視於鴨脷洲橋道東行線的水馬位置。

36. 主席 在總結時要求港鐵公司備悉各委員就臨時交通管理措施提出的意見，並繼續通過區議會及其他平台（例如社區聯絡小組）就工程進度等事宜諮詢公眾。他重申，港鐵公司須邀請全體委員參與上述工作坊，共同討論黃竹坑站一帶的交通安排。

議程四： 檢討公共運輸交通工具加價機制
（此議題由麥謝巧玲女士、朱立威先生及楊位款太平紳士 MH 提出）
（交通文件 23/2013 號）

37. 主席表示，議程四由麥謝巧玲女士、朱立威先生及楊位款太平紳士 MH 提出，並請委員參閱交通文件 23/2013 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。

38. 朱立威先生簡介文件內容。他表示，運輸署不時就專線小巴的車費調整事宜諮詢區議會，惟未有解釋如何就收集的意見決定車費的調整幅度。因此，他提出是項議程，要求署方交代諮詢機制的具體運作情況、區議員及地區人士的意見於審批過程中所佔的比重、署方對意見的回應安排及批准加價的準則等，以免諮詢流於形式化。麥謝巧玲女士補充表示，署方就專線小巴第 63 號線的車費調整進行諮詢時，有不少意見要求調低加幅，惟署方最終仍批准原定的調整幅度，使人感到其「諮詢」有如「知會」的安排。她要求署方日後完成車費調整的諮詢後向區議員提供所收到的支持及反對意見的數據，以提高透明度。

39. 黎翠瑩女士回應表示，運輸署在審核專線小巴服務的加價申請時，會按個別路線的營運情況及服務地區情況審慎考慮一籃子的因素，如營辦商的財政狀況（包括營運成本和收入）。而營運成本涵蓋燃油成本、員工薪酬、保險費用、車租、更新車隊的投資及相關行政費用等支出。現時南區有 11 個小巴路線組別，在評估相關營辦商的表現時，署方會將個別路線的服務表現與全港其他路線組別作出比較，亦會審視路線服務範圍內的人口變化及乘客需求轉變，以便提供指標讓署方考慮其收費調整申請。此外，署方亦會檢視營辦商的營運規模和收入來源、有否提供特別快線服務、更新車隊的速度、車費調整的頻率及個別路線所面對的市場競爭，亦會支持業界開拓非車費收入來源（如車身及車廂內的廣告），以增加收入。運輸署會充分考慮申請的各項細節及各方面的因素，務求在市民的負擔能力及營辦商的財務狀況之間取得平衡，由此並無為不同因素設下特定的比重。署方會繼續通過區議會及民政事務處收集意見，諮詢安排一般為時三個星期，但可按需要延長諮詢期。其後署方會逐一回覆所收到的意見，並通知提供意見人士相關路線的最終車費調整幅度。

40. 區諾軒先生、柴文瀚先生、朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊默博士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，署方對公眾意見的處理手法猶如「假諮詢」。他指出，署方曾於 2013 年 2 月至 4 月期間就專線小巴第 39C 及 39M 號線的加價申請進行諮詢，當時他曾提出反對，並要求相關營辦商須維持往返利東邨至漁安苑的原有免費服務，但署方未有回應。於是他聯同漁安苑業主立案法團與相關營辦商商討，最終車費加幅獲得調整。他要求署方須確切回覆諮詢期間收到的意見，並提供支持及反對意見的比例，以提高透明度；

(b) 有委員反對專線小巴的加價申請。他要求署方應考慮百分百以民意為基礎考慮加價申請，否則須提供一籃子考慮因素的比重。他指出，鐵路或巴士服務的加價申請須由行政會議及交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）討論審批，但考慮到專線小巴加價申請的層次相對較低，故建議可下放小巴車費調整的審批權予區議會。他又認為，應增加小巴的座位數目，以紓緩加價壓力，有助應對南港島線（東段）通車後的小巴接駁服務的需求；

(c) 有委員重申，不了解區議員及市民的意見在署方審批過程中所佔的比重，對署方未能提供具體數據表示失望。他又對現時署方處理加價申請的機制及回應意見的安排感到不滿。為免諮詢流於形式化，他要求署方作出改善；

(d) 有委員指出，雖然署方已列出處理車費調整申請時的各種考慮因素，但希望了解區議員意見在署方審批過程中有多大的參考價值，以及有多少建議最終獲得採納。她補充指，不同政黨的區議員的目標一致，均希望為居民爭取權益；以及

(e) 有委員詢問，基於營運成本考慮，小巴營辦商會否在有盈利的情況下下調車費、虧損時加價，或是在任何情況下均會加價。此外，他欲了解署方按何準則評估營辦商能否提供「有效率和適切的服務」，並認為署方在兼顧營辦商的財務狀況及市民意願兩者之間，有以前者作主要考慮之嫌。

41. 黎翠瑩女士綜合回應如下：

(a) 不論區議員或地區人士的意見，署方均會於審核車費調整申請時一併考慮，當中並不設任何特定比重。部分小巴路線的服務範圍覆蓋多個地區，署方須考慮所有受影響區分的意見。她了解委員關注署方回應意見的安排，會研究改善日後的通知安排。但為有效地收集

意見，署方不會向第三者披露各委員的立場與看法；

(b) 署方在審核專線小巴與專營巴士的車費調整申請時，涉及的考慮因素不盡相同。由於專線小巴屬地區性服務，路線多由規模較小的營辦商營運。若車費調整未能協助維持其財政穩健及服務水平，個別營辦商或會終止部分路線的服務，以致地區對外交通的路線選擇減少。因此，署方除考慮個別路線的車費調整水平外，亦須檢視相關路線對地區交通配套方面的影響；

(c) 感謝委員在專線小巴第 39C 及 39M 號線的車費調整事件中所作的協調工作。署方已審慎考慮該組路線的全程收費水平，而個別路段的分段收費安排則由營辦商自行釐定；

(d) 有關增加小巴座位的建議，署方暫無補充；以及

(e) 署方歡迎委員就車費調整的諮詢期長短及應否公開委員意見等事宜提出建議。

42. 柴文瀚先生、區諾軒先生、陳李佩英女士及麥謝巧玲女士繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員重申，若運輸署未能增加小巴的座位數目，他將繼續反對所有小巴路線的加價申請。此外，他指出，行政會議和交諮會處理鐵路及專營巴士的車費調整申請時，均會列明申請者建議的調整水平及最終獲批調整水平等兩項數據，而且所有路線只會獲批劃一的車費調整幅度。惟署方在處理專線小巴的加價申請時，各路線的調整幅度則各有不同，因此他要求署方提高透明度，以示公正及客觀；

(b) 有委員建議署方無須披露意見提供者的姓名，而只須提供諮詢期間收集到的支持及反對意見的比率，並可考慮公開一籃子考慮因素各佔的比重；

(c) 有委員認為，署方應先改善不同地區的交通安排及小巴服務質素，然後才提出合理的車費調整水平；以及

(d) 有委員表示，她曾就小巴加價提出反對意見，而並無列明任何附帶條件，惟不滿署方在有不少反對意見的情況下仍批准原定的調整幅度，因此要求署方公開所收集到的支持及反對意見的比率。

43. 黎翠瑩女士回應表示，署方會參考其他部門處理諮詢所收集到的意見的安排，而日後在處理小巴加價申請時，將考慮提供諮詢期

間收集到的支持及反對意見的數字，供委員參閱。她歡迎委員繼續就署方的諮詢時間及安排提出意見，以作改善。

44. 主席總結時表示，南區現時對外的交通主要依靠巴士及小巴，各委員都非常關注專線小巴的收費及服務質素。專線小巴能為居民提供便捷的地區性服務。為了在乘客需求及營辦商營運需要之間取得平衡，他建議制定專線小巴車費等級表，研究按照路程長短釐訂車資的可行性，以公平原則計算車費。此外，委員會要求運輸署加強與區議員及居民溝通，了解地區對車資的意見，並提高透明度，一方面可確保乘客不需要付出過高的車費，另一方面，可協助小巴營辦商維持良好運作，為居民提供便利的交通接駁服務。署方亦應在不披露意見提供者姓名的情況下，向委員會提供諮詢期間收集到的支持及反對意見的數字，以提高透明度。

議程五： 整理南區區內的行人路及其空間
(此議題由司馬文先生提出)
(交通文件 24/2013 號)

45. 主席表示，議程五由司馬文先生提出，並請委員參閱交通文件 24/2013 號附件一。秘書處於會前邀請運輸署及路政署就上述議題作出的書面回應，載於附件二。

46. 司馬文先生簡介文件內容。他表示，南區各處的路旁豎立不少路標和竿柱，部分阻塞行人路，影響街景。他以電腦投影片（參考資料）展示區內設置過量路標和竿柱的街道圖片。該些路標分別以多條竿柱作獨立展示，阻礙輪椅人士及使用嬰兒車或手推車的人士使用行人路，甚至影響行人橫過馬路。有些地點更於短距離內展示相同的路標，予人重複之感。因此，他提供本港及外國一些整合路標的例子供相關部門參考，同時建議運輸署及路政署檢視現有路標，研究利用單一竿柱或街燈柱展示路標。此外，就署方的書面回應指「假若有交通標誌設置在路燈上，它們亦有可能因為路燈維修或進行其他相關的工程而需要重置」，他指出，本港的街燈柱甚少遷移，而在過去三年薄扶林區亦無任何街燈柱重置工程。因此，他要求署方善用街燈柱以整理路標，並邀請委員協助找出區內有待改善的路標，以提供資料（如相片及相關位置）予署方跟進。

47. 譚頌安先生回應表示，本港人多車多，交通繁忙，行人及車輛互相影響各自所需的活動空間，因此運輸署須根據《道路交通條例》於公眾道路上豎立不同的交通標誌以作指示。縱使某些地點受道路空間及實際需要所限，因應法定要求，署方仍須於短距離內豎立不同的

路標，例如於限制上落客貨區豎立路標以標示其起點和終點、在「不准駛入」路段的左右兩方設置路標以訂明其範圍等，因此無可避免地街道上會有一定數量的竿柱。他表示，署方對委員建議參考外國例子，於路燈柱上設置交通標誌的安排持開放態度。但他指出，本港的路標多豎立在行人路上，若路標的位置過低，容易被行人或失明人士碰到，故須謹慎考慮。運輸署尊重市民使用行人路的權利，因此曾與區議員進行實地視察，研究改善措施，同時會致力在道路管理及行人便利兩者之間取得平衡。在不影響交通安全的情況下，署方會先研究在人多路窄的路段重組或重置交通標誌的可行性。馬永德先生回應表示，為減少行人路上的竿柱數量，路政署過往亦曾使用燈柱展示路標。署方對委員的建議持開放態度，並會與運輸署配合，逐一檢視各個理順路標建議的可行性。

48. 羅健熙先生、區諾軒先生、鄺子憲先生、麥謝巧玲女士、馮仕耕先生、林啟暉先生 MH 及 廖漢輝太平紳士 提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員建議署方從兩方面着手改善情況：(一) 就現有一些較不理想的路標安排探討理順方案；以及(二) 日後設立新路標時，應先考慮在現有的燈柱或路標竿柱上展示。他認為，除南區以外，上述問題亦於本港各處出現，故要求運輸署和路政署避免慣性地為個別路標分別豎立竿柱；

(b) 有委員指出，政府近年致力推廣無障礙設施，不合標準的現有設施均須重新設置。就此，他詢問若路標竿柱對輪椅人士在使用道路時造成障礙，署方將如何決定無障礙通道及設置路標的優次；

(c) 有委員認為，署方可採取長短期的改善措施，先於短期內移除必要性較低的路標，長遠則考慮優化整個路標系統，例如如檢討路標之間的距離。他又指出，部分路標因應法定要求需設置在指定位置，不可隨便移動，而合併路標亦有可能使駕駛者將無關聯的訊息混淆，故署方須審慎研究；

(d) 有委員理解署方有責任按法定要求設置指示牌，但建議署方檢視區內有否隨着道路環境的改變而可移除一些不合時宜的路標。此外，她指出，香港仔一帶的街道狹窄，要求署方作出改善，避免行人在橫過馬路時易生意外；

(e) 有委員表示，他曾與運輸署工程師前往赤柱、淺水灣及南灣道一帶進行實地視察，發現部分街燈或路標設於行人路中心，阻礙輪椅人士及使用手推嬰兒車人士使用行人路。為建設無障礙環境，他建

議各區區議員向署方提出有待改善的路段，並要求行人路的寬度應最少達 1.2 米；

(f) 有委員贊同是項議程背後改善社區環境和城市景觀規劃的理念。他指出，香港人多路窄，道路環境較外國擠迫，須於短距離內展示多個路標，這是外國較為罕見的現象。各個部門又須根據各自的需要和職能設立不同的標誌，造成路標過於密集的問題。就署方表示會致力落實合理可行的改善建議，他予以肯定；以及

(g) 有委員認為，由於路標架設工程均外判給合約公司，部分工人或因缺乏專業知識，建造路標的位置出現偏差，以致阻礙行人路。因此，他要求署方須密切監察外判公司的施工情況。

49. 譚頌安先生感謝委員的意見。他表示，署方會致力研究合理可行的改善建議，並歡迎委員提供有待改善的路段位置及相片，方便署方跟進。馬永德先生回應表示，路政署會配合運輸署，以檢視和優化區內路標。

50. 陳李佩英女士表示，除路標之外，部分路段亦受路旁樹木影響，阻礙行人，要求署方一併檢視情況。

51. 主席總結時表示，委員會要求運輸署及路政署考慮委員所提出的意見，檢視南區各行人路有否路標過多的問題。在維持道路安全的同時，署方應適當地地理順各處的交通標誌及竿柱數量，建設「行人為本」的道路環境。委員會亦要求署方與各區區議員保持緊密聯繫，找出有待改善的路標位置，積極改善各區的行人路空間，攜手締造一個更舒適的街道環境。

（楊默博士於下午 5 時 50 分離開會場。）

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2013 年 8 月 29 日的情況）
（交通文件 21/2013 號）

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

52. 陳李佩英女士詢問運輸署有否計劃就赤柱村道多層停車場舉辦研討會。由於公眾對擬建的多層停車場各有支持及反對的聲音，為免漠視反對意見，她要求署方舉辦研討會，以公平、公正、公開地聆聽各方意見。

53. 譚頌安先生回應表示，運輸署對擬建的多層停車場項目採取積極及開放的態度。署方過往曾多次與區議會討論有關項目，並於周日期間在赤柱區進行實地視察及交通調查，觀察結果顯示假日期間區內泊位供應不足，容易引起擠塞問題。署方理解不少市民對項目持反對意見，承諾會與居民溝通並作出跟進。惟現時他仍在為項目爭取於 2013 -14 年度的全港資源分配工作中提升撥款等級，故相關諮詢工作的規模須按獲批資源作決定。此外，他指出近日媒體報道項目時資料有誤，不希望市民有所誤解。

54. 陳李佩英女士及司馬文先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員表示，據了解有媒體在提供多層停車場項目的資料時，誤將擬建的 140 個泊位數目報道為 200 多個，故要求署方作出澄清；以及

(b) 有委員指出，他於會前收到地區團體的信件，表示曾自行進行交通影響評估，並對項目主要表達的關注包括－（一）項目為赤柱增加泊位後，將吸引更多市民駕車前往；（二）項目將吸引車流往赤柱的中心及最繁忙地帶；以及（三）項目移除路旁私家車泊位後，釋放出的空間會否被旅遊巴使用，以致阻礙行人。他要求署方應在為項目提升撥款等級前，先進行公眾諮詢。

55. 譚頌安先生回應表示，署方曾於 2012 年 4 月 16 日的委員會會議上討論多層停車場項目，指出提供 140 個車位的方案屬相對可行及適當的建議。有關項目已於區議會會議中討論達十多年，署方一直致力聽取地區意見，並採納多個修改建議，將兩層的停車場移至地底，並計劃於地面進行綠化，提供公共空間予市民使用。有關市民憂慮增加泊位後將吸引更多車流造成交通擠塞，他表示，現時赤柱一帶正因於假日期間泊位供應不足，車輛須排隊等待車位，甚至違例於路

旁作雙行停車，引致出現擠塞情況。此外，擬建的多層停車場本身並不屬新增景點，而且此單一項目應不會影響赤柱區的車輛架次及遊人數目。他表示，日後與提出意見人士作公開交流時會再作詳細解釋。

56. 司馬文先生、馮煒光先生、羅健熙先生、林啟暉先生 MH、朱慶虹太平紳士、麥謝巧玲女士、楊位款太平紳士 MH、周尚文先生、鄭子憲先生及柴文瀚先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員重申，認為增加泊位後將吸引更多車流往赤柱的中心及最繁忙地帶，要求署方考慮其他方案及舉辦公眾諮詢會，並加強與赤柱居民溝通和聽取意見，以凝聚共識；

(b) 有委員認為，增加泊位不一定會吸引更多車輛停泊，否則取消所有泊位便能解決擠塞問題。他認為應平衡居民及遊人的利益，適當地增建泊位，解決赤柱於假日期間泊位供應不足的問題，並贊成署方舉辦地區諮詢會向居民解釋有關情況；

(c) 有委員指出，區議會普遍支持在地底興建停車場的方案，但署方應嘗試吸納反對的聲音，研究有否調整停車場設計的可行性。他建議署方與區議會合辦工作坊，聆聽反對人士的意見，以釋除疑慮；

(d) 有委員認為，赤柱缺乏泊車位是不爭的事實，故區議會過去多年一直爭取興建多層停車場。他尊重各方的意見，但認為興建停車場是解決交通擠塞的辦法，而非導致擠塞的誘因。他建議署方與區議會共同正視反對意見；

(e) 有委員指出，雖然興建赤柱多層停車場屬區議會的工作目標的一部分，而過去十多年區議會亦堅持爭取興建該停車場的立場，然而，若泊位數量過多或收費過低，居民憂慮會出現吸引車流的情況亦不無道理。因此，署方與區議會已盡力於泊位嚴重不足，以及吸引車流兩者之間取得平衡，以爭取撥款興建有關項目；

(f) 有委員支持署方繼續推行擬建停車場計劃；

(g) 有委員認為，赤柱已發展成香港的主要旅遊點，若不解決泊位嚴重不足的問題，則不符合現實需要。由於停車場的設計已平衡各方需要，所以他希望可繼續進行項目，並建議署方舉辦工作坊聽取地區意見；

(h) 有委員指出，區議會過去多年一直爭取興建多層停車場，過程中署方亦因應地區意見縮小擬建停車場的規模並改往地底發展，故

支持署方繼續推行項目；

(i) 有委員建議署方檢視擬建停車場對附近路口帶來的潛在影響，並研究紓緩措施，如禁止車輛於繁忙時間駛往赤柱市場道，避免出現擠塞；

(j) 有委員指出，區內居民早年曾反對於地面興建停車場，但表示支持停車場向地下發展的建議。面對現時新的反對意見，他建議署方舉辦公聽會，給予市民合適的渠道表達意見，同時研究停車場日後可能對交通造成的影響，以及提供適當的配套安排（例如當停車場泊位全滿後發出即時通知，提醒駕駛者避免駕車前往該區）等，從而爭取共識；以及

(k) 有委員要求署方提供過往於諮詢工作中所收集的意見，以供參考。

57. 主席表示，雖然興建赤柱多層停車場屬區議會工作目標的一部分，但區議會不會漠視反對意見。因此，他建議運輸署參考其「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」所採取的諮詢安排，主導進行地區諮詢會，由運輸署提供人手，民政事務署協助安排場地，以聽取地區意見。

更換及修復水管工程第 2 階段

58. 朱慶虹太平紳士查詢有關在置富道一帶的水管工程進度。他指出，因工程需要，水務署原計劃須暫時更改置富道巴士總站的出入口位置，以徹底更換地下水管、水閘及水掣等設施。署方已於 2013 年 8 月 21 日起將置富道改為單程行車，但據了解未有改變巴士站的出入口安排，與當初計劃不符。他詢問署方會否按計劃徹底更換地下水管設施及相關工程的完工日期。

59. 李寧先生回應表示，置富道一帶的水管工程已進入尾聲，只餘近巴士總站位置的 20 餘米水管設施尚待更換。工程原計劃拆除巴士站的部分石壘以調換出入口位置，惟勘探後發現或對該處的重型鋼筋結構造成影響。因此，上址 20 餘米的水管工程將只能完成 70% 的工程，當中五至六米的地底設施未能更換。經與水務署研究後，工程現將於可作更換的一段水管安裝新的閘掣，以便日後進行修復工程時不受其餘五至六米的地底設施及巴士站地理限制的影響。

60. 馮煒光先生申報利益，表示博威工程顧問有限公司屬其公司的客戶。

61. 朱慶虹太平紳士查詢水務署會否於日後再勞師動眾地更改置富道行車安排，以進行巴士總站其餘 30%的水管修復工程；若否，一旦水管段爆裂，署方會如何處理。

62. 李寧先生回應表示，其餘 30%未能作更換的地底設施主要為一些水閘掣，結構比較堅固，在一般情況下甚少出現爆裂事故。由於該段暫無維修的迫切性，為免進行工程期間因改動巴士站而對居民造成不便，會暫時擱置工程。

63. 朱慶虹太平紳士查詢現階段工程的完工日期。

64. 李寧先生回應表示，置富道一帶的工程分設掘坑和探土兩個階段，第一階段將於 2013 年 9 月底完成，整項工程則預計於 2014 年 1 月底完工。

南區行人天橋及隧道加建升降機

65. 副主席要求路政署在橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街的行人隧道（結構編號 HS13 及 HS13A）進行加建升降機工程時，與港鐵公司作出配合，使兩項於鴨脷洲橋道的工程能同時進行。

66. 馬永德先生回應表示，將於會後跟進並向當區區議員匯報。

（會後補註：路政署已就上述關注事項向有關部門跟進並已向當區區議員匯報工程進度。）

海洋公園旅遊巴免費停泊及相關交通安排

67. 柴文瀚先生查詢早前有關要求海洋公園於正門為旅遊巴提供免費停泊安排的跟進工作，以及早前要求運輸署檢討的士站的數目及位置的跟進情況。

68. 主席表示，委員會早前曾往海洋公園視察旅遊巴停泊安排，並已要求海洋公園與區議會成立專責工作小組，由園方安排場地及負責文書和聯絡工作，以作跟進討論。有關檢討的士站數目及位置的事宜，主席要求運輸署於會後作出跟進。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路 一 改善工程

69. 司馬文先生要求運輸署就斜坡工程附近路段的改善行人路建

議提供最新資訊。

70. 主席要求運輸署於會後更新資料。

南區巴士脫班問題

71. 林玉珍女士 MH指出，第 95C 號線脫班情況甚為嚴重，要求署方妥善處理各巴士線的脫班問題。柴文瀚先生查詢署方可否就車長出缺所致的脫班問題對巴士公司作出處分，並關注第 970 及 970X 號線班次不足和過於擠迫的情況，要求署方提出改善方案。朱慶虹太平紳士指出，第 95C 及 970X 號線脫班的情況日益嚴重，並不滿在多番投訴下仍未有改善。副主席關注南區過海巴士線如第 671 號線於繁忙時段的脫班情況。

72. 黎翠瑩女士綜合回應如下：

(a) 巴士脫班主要受突發情況如路面擠塞及交通事故等影響，其中 8 月期間因颱風關係脫班率偏高；

(b) 署方已於 2013-14 年度南區巴士路線發展計劃中計劃調整第 95C、970 及 970X 號線的服務，包括（一）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；及（二）為第 970 及 970X 號線新增三輛車輛配置數目，以應付乘客增長需求。署方預計將於短期內呈交優化第 95C 號線的文件，諮詢區議會及地區人士的意見；

(c) 由於第 671 號線的行車路線較長，容易受途經地區的交通情況影響，出現脫班情況。署方會研究優化方案；以及

(d) 署方會檢視各巴士路線的脫班率。若脫班原因屬巴士公司可作改善的範圍，如車輛調配和車長出缺等因素，署方會要求巴士公司積極改善。若情況持續，署方會考慮向其發出警告信。

73. 柴文瀚先生認為，第 970 及 970X 號線的脫班問題在於未能有效地平均調配車輛，即使增加車輛架次亦只會浪費資源。羅健熙先生要求將香港仔巴士線的調整事宜一併歸入「研究改善香港仔交通擠塞問題」內作跟進處理，避免就個別路線逐一討論。朱慶虹太平紳士贊同要求署方將第 95C 號線與香港仔其他巴士線作全面檢視，以凝聚共識，改善香港仔市中心的交通安排。他又要求署方就改善第 970 號線脫班問題提出具體方案。馮煒光先生認為鴨脷洲一帶的車站較多，行車路線亦較迂迴，即使增加車輛架次亦難以有效解決脫班問題，因此

建議將距離較近的巴士站合併。

74. 黎翠瑩女士回應表示，會仔細考慮優化個別路線和地區交通安排的方案。此外，署方將於會後提供於 2004 年發表有關改善香港仔交通的顧問報告，以供委員參閱。

（區諾軒先生、麥謝巧玲女士、馮仕耕先生、陳李佩英女士、廖漢輝太平紳士、卜坤乾先生及司馬文先生分別於下午 6 時 41 分、6 時 46 分、6 時 47 分、6 時 48 分、6 時 55 分、6 時 58 分及 7 時 19 分離開會場。）

議程七：其他事項

75. 主席表示，徐遠華先生建議各巴士線於周六、日及公眾假期取消繞經海洋公園正門，紓緩該區交通擠塞的情況。有關建議將於海洋公園成立的工作小組會議跟進。主席建議海洋公園盡快安排工作小組的會議日期及場地，並由秘書處及區議員分別協助聯絡各相關部門及地區團體，讓園方致函邀請各方出席首次會議，跟進海洋公園一帶的旅遊巴士泊位及相關交通安排。

下次會議日期

76. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十二次會議將於 2013 年 11 月 18 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

77. 議事完畢，會議於下午 7 時 24 分結束。

南區區議會秘書處

2013 年 11 月