

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十二次會議紀錄

日期：2013 年 11 月 18 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

卜坤乾先生

缺席者：

馮煒光先生

黃靈新先生

彭兆基先生

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：

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）
譚頌安先生	運輸署高級工程師／南區及山頂
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	路政署高級區域工程師／港島西南區
劉榮富先生	香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程三：

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
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
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 社區事務主任

出席議程四：

沈儀芝女士	路政署高級工程師 4／暢道通行
袁佩嫻女士	路政署工程師 4／暢道通行
溫衛強先生	栢誠工程顧問（亞洲）有限公司技術總監

出席議程五：

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
胡美鳳女士	香港鐵路有限公司項目傳訊經理
黃偉倫先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
鄭偉健先生	香港鐵路有限公司署理建造經理－鐵道車輛

開會辭：

主席歡迎委員及以下各政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任黎翠瑩女士；
- (b) 運輸署高級工程師譚頌安先生、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蔡詠詩女士；以及
- (e) 香港警務處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 9 月 16 日第十一次會議紀錄

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。

4. 徐遠華先生於會上提出下列修訂建議：

「此外，他建議將前黃竹坑邨~~附近~~邨口的休憩處全部／部分拆卸，以擴闊行人路。」(第 32 段(d)第 5 行)

5. 委員會接受徐遠華先生提出的修訂建議，並通過上述會議紀錄的中英文文本。

(朱立威先生、區諾軒先生及楊位款太平紳士 MH 分別於下午 2 時 39 分、2 時 41 分及 2 時 51 分進入會場。)

議程二： 動議辯論：連接南區與港島北岸的西部走廊的交通情況 (此議題由司馬文先生提出) (交通文件 30/2013 號)

6. 主席表示，是項動議由司馬文先生提出，並獲柴文瀚先生和議，詳見交通文件 30/2013 號附件一。運輸署的書面回覆載於附件二。

7. 司馬文先生簡介動議內容。他表示，南區主要依賴三條走廊連接香港各處，其中東部走廊主要受大潭水塘的水壩所限；中部走廊受灣仔、銅鑼灣及香港仔隧道交通情況影響；而西部走廊則因南北行

路線之別而受不同因素影響。就此，他建議運輸署最少應每年定期向區議會提供上述三條走廊的最新資料，包括最新的交通情況、於各交通燈位的車龍長度，以及於各主要交界處的「行車量／容車量比率（v/c ratio）」，以檢視改善需要。他指出，日後南港島線將有助紓緩交通情況，惟在通車前則應通過定期檢討改善區內交通。他希望提出以下動議，並要求署方於下次會議就上述三條走廊提交第一份年度交通資料報告：

「南區區議會促請政府每年向區議會通報在南區與港島北岸之間的西部走廊沿途各項發展項目及基礎設施對交通帶來的影響，以及於該路段實施的改善措施。」

8. 譚頌安先生回應表示，運輸署一向與區議會保持緊密聯繫，檢視南區的交通問題。署方早年曾就薄扶林道一帶作交通流量評估，考慮到其時擬於數碼港一帶進行的物業發展計劃及當時的特定房屋政策，當時估算的交通流量相對較高。其後，由於只有部分發展計劃得到落實，該處的交通流量於 2007 年曾有所上升，其後於 2007 年至 2012 年間已趨穩定，而整體上升幅度亦較早年的估算為低。目前，薄扶林道一帶的交通情況屬可接受的範圍，並無大問題出現。他表示，署方樂意定期向委員會匯報有關薄扶林道及域多利道一帶的最新交通情況。

9. 朱慶虹太平紳士、馮仕耕先生、陳李佩英女士、歐立成先生、林啟暉先生 MH、麥謝巧玲女士、柴文瀚先生、羅健熙先生、廖漢輝太平紳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，根據過去的調查顯示，南區約 70%的對外車流使用香港仔隧道前往各區，另外的約 30%則主要使用薄扶林道。因應前往不同目的地的需要，各分區車流亦會交錯使用上述兩條幹道。此外，根據署方網頁的資料顯示，香港仔隧道的平均車流量於 2010 年至 2013 年間按年上升。考慮到香港仔隧道出現擠塞情況時，駕駛者會改用薄扶林道，加上日後與西港島線通車相關的接駁車流，委員擔憂薄扶林道的交通負荷亦不無道理。他要求署方提供香港仔隧道及薄扶林道原設計的容車量及實際行車量，以供比較，以及提出紓緩擠塞問題的方案；

(b) 有委員指出，雖然南區三條主要走廊的使用量各有不同，但考慮到南區未來的酒店及學校建設項目，預料區內的整體交通流量將持續上升。因此，他建議修訂上述動議，要求運輸署就南區的三條主要走廊每年向區議會提供最新報告；

(c) 有委員表示，大潭水壩上的道路狹窄，阻礙車輛通過，惟該

處的居民及遊客的交通需求不斷上升，故要求署方研究改善措施；

(d) 有委員指出，現時運輸署已於網上發布交通統計年報，反映不同地區的交通流量及相關趨勢。因此，他要求署方除了於擬議的年度報告中提供相關數據外，亦須就各主要走廊提供交通改善方案；

(e) 有委員要求署方於日後的書面回應中提供更詳盡的資訊；

(f) 有委員提醒署方須注意日後黃竹坑工業區轉型為工貿區後對交通模式帶來的改變；

(g) 有委員認為，署方以口頭形式交代交通流量數據的做法並不恰當，要求署方就相關數據提交書面報告，供委員會作全面檢視；以及

(h) 多位委員支持修訂動議，要求署方每年就南區的三條主要走廊向區議會提交報告。

10. 主席表示，修訂動議由馮仕耕先生提出，並由林啟暉先生 MH 及麥謝巧玲女士和議，內容如下：

「南區區議會促請政府每年向區議會**通報報告**在南區與港島北岸之間的西部走廊沿途各項發展項目及基礎設施對**東、西、南三條走廊**交通帶來的影響，以及於該路段實施的改善措施。」

11. 譚頌安先生回應表示，薄扶林道一帶於早上繁忙時段（全日最繁忙時段）的交通流量於 2007 年曾有所上升，其後已趨穩定。2006 年至 2012 年間的相關數據臚列如下：

年份	早上繁忙時段每小時車輛架次
2006	1,670
2007	1,910
2008	1,910
2009	1,910
2010	1,930
2011	1,860
2012	1,960

12. 譚頌安先生續表示，署方會繼續檢視區內的交通情況，並同意每年向區議會提交報告，以作檢視。

13. 柴文瀚先生、區諾軒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) 有委員對署方指近年薄扶林道一帶的交通流量已趨穩定的說法持不同意見。他指出，石排灣道至香港仔海傍道及皇后大道西至第二街於 2011 年及 2012 年的日均車流量均有上升趨勢。他要求署方於年度報告中提供南區區內道路以及相關的區外連接道路的交通數據，並交代長期及短期的交通調整方案；

(b) 有委員要求署方除提交報告外，亦應就出現交通問題的路段進行研究，並在參考委員的意見後提出改善方案；以及

(c) 有委員再次要求署方提供香港仔隧道及薄扶林道的原設計的容車量及實際行車量，以供比較。

14. 譚頌安先生補充表示，委員所指的日均車流量有別於每日繁忙時段的交通流量數據，前者不能準確反映各路段每日最繁忙時段的交通流量的改變趨勢。另一方面，現時香港仔隧道的間封問題主要受管道外的擠塞情況影響，其車流量並未達其容車量的飽和水平，而薄扶林道的繁忙時段車流量亦與其容車量的飽和點尚有距離。署方將於日後的報告中提供相關資料，供委員參閱。

15. 主席請委員就馮仕耕先生提出並獲林啟暉先生 MH及麥謝巧玲女士和議的修訂動議進行表決，內容如下：

「南區區議會促請政府每年向區議會報告在南區各項發展項目及基礎設施對東、西、南三條走廊交通帶來的影響，以及於該路段實施的改善措施。」

16. 經投票後，席上委員一致通過上述修訂動議。

17. 主席總結時表示，委員會要求運輸署於下次會議前提交報告，交代南區三條主要走廊的最新交通情況及相關數據，並提出各項改善措施，供委員討論。此外，署方須以書面形式詳列於會上提供的各項數據，方便委員參閱。

(鄺子憲先生於下午 3 時 22 分進入會場。)

議程三： 配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 27/2013 號)

18. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：
- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科吳翰禮先生；
 - (b) 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；
 - (c) 城巴／新巴策劃主任黃嘉俊先生；
 - (d) 城巴／新巴公眾事務經理李建樂先生；
 - (e) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟女士；以及
 - (f) 九龍巴士（一九三三）社區事務主任吳智聰先生。
19. 主席表示，委員會於上次會議曾就「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」（下稱「重組計劃」）進行討論，其後運輸署於 9 至 10 月期間在南區舉辦四場地區諮詢會，收集公眾意見。署方現提交修訂計劃，並希望於是次會議先就配合西港島線通車所作的公共交通服務改動進行討論，並計劃於下次會議再提交與南港島線（東段）通車相關的修訂計劃諮詢委員會。
20. 吳翰禮先生簡介重組計劃的目前進度。他表示，運輸署已於 2013 年 9 月下旬至 10 月中旬期間在南區舉辦共四場地區諮詢會，直接向市民解釋重組計劃內各初步方案的詳情，聽取他們的意見。該四場地區諮詢會共有約 350 名居民及地區人士出席，而席間與會者都踴躍發言及交流意見。經考慮收集到的各方意見和建議後，署方已與有關公共交通營辦商作出跟進，共同檢討了計劃內的初步方案，並為配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃提出修訂建議。至於南港島線（東段）的方案，署方預計將於 2014 年 1 月提交修訂建議，以諮詢委員會。
21. 他又向委員簡介配合西港島線通車的修訂計劃的各個方案，包括：
- (a) 重組城巴第 40 及 40M 號線；
 - (b) 重組新巴第 4、4X 及城巴第 7 號線；
 - (c) 重組新巴第 43X、46X 號線（建議重新編號新巴第 43M 號線）及城巴第 70、70M 及 M47 號線；
 - (d) 視乎乘客量轉變而調整班次的專營巴士路線；以及
 - (e) 相關的專線小巴服務方案。
22. 主席請委員就整個修訂計劃，包括所有配合西港島線通車的

路線改動方案及相關的轉乘優惠安排等綜合表述意見。

23. 司馬文先生、麥謝巧玲女士、朱立威先生、羅健熙先生、歐立成先生、柴文瀚先生、朱慶虹太平紳士、徐遠華先生及副主席提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為修訂後的新巴第 43M 號線能替補將被取消的城巴第 M47 號線，滿足域多利道一帶居民的需求，並查詢新巴第 43M 號線的服務時間會否與西港島線的營運時間互作配合。同時，他認為新增專線小巴第 58M 號線屬好的建議，惟應將其只於繁忙時段提供服務的安排改為全日服務，以鼓勵數碼港及大口環一帶居民使用鐵路替代私家車或其他路面交通工具。另一方面，他認為署方未有就他所提出就專線小巴第 8 及 28 號線增設短途服務往香港大學站的訴求作出回應，又對未能於大口環提供低地台巴士服務感到失望；

(b) 有委員指出擬議的新巴第 43M 號線將經域多利道前往堅尼地城，對現時華貴一帶使用新巴第 43X 號線前往瑪麗醫院覆診或往中上環上班的乘客構成不便，故要求署方維持第 43M 號線原途經薄扶林道的建議。她同時要求署方照顧往來華富及域多利道的乘客需求；

(c) 有委員認為修訂計劃未能為香港仔居民提供前往新鐵路站的接駁服務。他對署方採納城巴第 7 號線往中環方向改為不經東勝道的建議感到高興，但認為往石排灣方向的班次則須維持途經東勝道，以方便乘客。他又指出，城巴第 7 號線改經華富後，繁忙時段班次仍維持 15 至 20 分鐘一班，擔心未能應付香港仔及華富一帶的乘客需求，故認為應於華富新增繁忙時段特別班次。此外，有關城巴第 70 號線的安排，他指出現時早上繁忙時段於香港仔巴士總站候車的乘客近半屬石排灣居民。為疏導該處的候車人流及方便石排灣居民，他建議增設更多第 70 號線的特別班次於石排灣開出；

(d) 有委員不滿署方未有提交配合南港島線（東段）通車的修訂方案，查詢將於何時進行諮詢。他又查詢有關鐵路與巴士及專線小巴間的轉乘優惠的磋商進度，並認為香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）具經營上的優勢，加上政府的運輸政策以鐵路為公共交通系統的骨幹，故港鐵公司應承擔轉乘優惠的財務支出，以助理順整個公共交通服務系統；

(e) 有委員指出，日後若以城巴第 7 號線途經華富取代新巴第 4 號線，署方必須提供由華富開出的特別班次，而非繁忙時段的班次應提升至每 12 分鐘一班。此外，現時不少華富居民會乘搭城巴第 M47 號線往石塘咀，若以新巴第 43M 號線取代，居民須利用轉乘服務前

往石塘咀一帶，令他們難以掌握乘車時間，故反對有關方案；

(f) 有委員認為，公共交通服務的重組應以減低車資及縮短行車時間為原則，故提出下列查詢：(一) 巴士與巴士及巴士與鐵路間轉乘優惠安排；(二) 相關轉乘安排所需的車程時間；(三) 巴士公司會否提供班次時間等便利資訊；以及(四) 長途線、短途線及接駁路線的安排。他又提出多項意見，包括：(一) 城巴第 40P 號線只在早上提供服務，難以取替城巴第 40M 號線；(二) 預計新巴第 4 號線與城巴第 7 號線合併後將有較高的乘客需求，故應增加班次；(三) 取消城巴第 M47 號線及新巴第 43M 號線後，居民將缺乏由華富前往西環及由華貴前往瑪麗醫院的直接路線服務；(四) 提供的轉乘安排欠缺吸引力；以及(五) 由於專線小巴的載客量有限，很多地區仍需要利用巴士服務應付乘客需求；

(g) 有委員認為，與原有計劃比較，修訂計劃在加強與西港島線的接駁安排及以乘客數據作調整班次的標準等方面有所進步，惟仍未提供具體的轉乘優惠以鼓勵居民使用鐵路服務，故希望運輸署可積極協助巴士公司及專線小巴營辦商與港鐵公司進行磋商。此外，他贊成增設專線小巴第 23M 號線，但擔心將來其繁忙時段及放學時段的班次或有所不足，故要求署方日後按實際乘客量調整班次；

(h) 有委員不滿署方未能提交配合南港島線（東段）通車的修訂方案，又贊成擱置縮短城巴第 71 號路線的建議，惟希望保留將城巴第 71 號線的終點站遷至深灣近雅濤閣公共運輸交匯處的建議；以及

(i) 有委員詢問署方會否於下次會議提交配合南港島線（東段）通車的修訂方案，又查詢為屋苑提供免費接駁巴士往返鐵路站的可行性。

24. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 署方一向鼓勵公共交通營辦商在經營狀況許可下考慮推出轉乘優惠措施，以減輕市民的交通費開支。於本修訂計劃內，巴士公司新增了不少轉乘安排及優惠作替代服務，讓居民在重組計劃實施後繼續使用巴士服務。署方亦會繼續要求巴士公司在可行經營情況下提供更多轉乘組合供市民選擇；

(b) 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，以鼓勵市民使用新鐵路服務。因應收集到的意見，署方近日亦已正式致函港鐵公司，要求他們承擔轉乘優惠較多的財務支出，現正等待港鐵公司

回覆。署方會繼續積極地與各公共交通營辦商作跟進，稍後再向各委員報告最新情況；

(c) 有關兩組與新鐵路相關的重組方案的諮詢安排方面，由於西港島線的通車時間較南港島線（東段）為早，因此署方現階段會先集中處理與西港島線相關的重組計劃。至於南港島線（東段）的方案，署方現時正整合諮詢期內收集到的意見，並與相關的公共交通營辦商研究及商討修訂內容。預計有關修訂建議將盡量於 2014 年 1 月提交委員會進行諮詢；

(d) 新巴第 43M 號線的服務時間暫定至到晚上 11 時。署方備悉有關服務時間或與新鐵路的營運時間有所分別，會與巴士公司研究，盡量讓第 43M 號線或其他途經域多利道的路線提供與現時城巴第 M47 號線相若的服務時間。此外，有關委員指新巴第 43M 號線及該巴士路線與新巴第 4X 號線或城巴第 7 號線的轉乘安排未能滿足由華貴前往瑪麗醫院的乘客需求，署方會與巴士公司再作跟進；

(e) 專線小巴第 8 及第 28 號線將會提供為碧瑤灣至香港大學站的路段提供分段收費。營辦商會檢視鐵路啟用後的實際乘客量，考慮有否空間提供建議的碧瑤灣至香港大學站的短途服務；

(f) 專線小巴第 58M 號線屬新增的接駁路線。由於現時專線小巴第 58 號線於非繁忙時段在數碼港仍有剩餘載客量，因此營辦商在營運第 58M 號線的初期將採取較保守的安排，先於早上及下午繁忙時段提供服務。署方備悉委員要求提供全日服務的意見，並將繼續與專線小巴營辦商及數碼港的管理公司作跟進；

(g) 署方備悉委員對城巴第 7 號線早上繁忙時段的乘客需求的關注，並會密切監察情況，以按需要作出改善；

(h) 為方便華富居民前往羅便臣道，巴士公司將延長城巴第 40P 號線的服務時間及加密其班次，並同時提供城巴第 40 號線及第 12M 號線的轉乘安排；

(i) 專線小巴第 23M 號線的班次時間屬暫定安排，小巴營辦商將因應路線投入服務後的實際情況，考慮調整班次的需要；

(j) 有關委員對城巴第 71 號線的意見，署方將於日後討論與南港島線（東段）相關的重組計劃時交代詳情；以及

(k) 有關提供免費接駁巴士服務前往鐵路站的意見，現時港鐵公

司主要於新界西北部分較偏遠地區提供上述服務，在市區則沒有提供類似服務。署方會將有關意見轉交港鐵公司考慮。

25. 黃漢中先生綜合回應如下：

(a) 由於大口環一帶部分路段較為陡峭，斜度轉變的幅度較大，若使用低地台巴士或會出現「刮底」（即車底與路面發生觸碰）的情況。因此，受路面情況所限，低地台巴士不適宜於該處行駛；

(b) 有關新巴第 43M 號線的修訂方案，根據現時新巴第 43X 號線及第 46X 號線的乘客數據顯示，由田灣或華貴來往瑪麗醫院的需求較低，全日只有約 140 多人次，即平均每班車只有約一名乘客。因此，他表示重組方案對居民的影響相對輕微；

(c) 現時城巴第 M47 號線由華富至石塘咀之間的來回方向全日只有 166 人次使用，即平均每班車約有一至兩名乘客。受影響乘客可乘搭新巴第 43M 號線來往華富及堅尼地城，亦可以使用新巴第 4X 號線及城巴第 7 號線直接前往西營盤及中上環；

(d) 城巴第 7 號線來回方向若改為不經東勝道，所節省的行車時間將大致可抵銷途經華富的額外車程時間，加上城巴第 7 號線的車輛資源將增加 1 部，有關安排可提供空間增加班次，以釋除居民對該線繁忙時段運載力不足的憂慮；

(e) 日後取消新巴第 4 號線後，部分乘客需求預料將由城巴第 7 號線及新巴第 43M 號線吸納。巴士公司預計將來新巴第 4X 號線及城巴第 7 號線於繁忙時段的平均載客率約為 84%，足夠應付將來的乘客需求；

(f) 現時乘搭城巴第 40 號線由華富前往羅便臣道一帶的乘客全日約有 106 人次，即平均每班車約有 1.5 名乘客；以及

(g) 有關城巴第 70P 號線班次安排的建議，巴士公司將按乘客需要，考慮在恆常的巴士服務調整中作出調配。

26. 司馬文先生、麥謝巧玲女士、區諾軒先生、羅健熙先生、林玉珍女士 MH、歐立成先生、柴文瀚先生及陳李佩英女士繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員關注專線小巴第 58 號線於西港島線及南港島線(東段)兩者通車期間的載客量，認為很多市民將於期間乘搭第 58 號線來往

數碼港及港鐵站，並查詢巴士公司可否利用電子顯示屏及流動電話程式為新巴第 43M 號線提供實時抵站時間的資訊。此外，他表示在過去三年一直要求於大口環一帶提供低地台巴士服務，但未獲正面回應。若署方及巴士公司無意為殘疾人士解決此問題，他將向平等機會委員會投訴。他要求巴士公司於大口環實地測試使用低地台巴士的可行性；

(b) 有委員認為巴士公司提供的新巴第 43X 號線的平均載客量屬「數字遊戲」，指出着眼點應置於其早上繁忙時間前往瑪麗醫院的乘客量。她強烈抗議新巴第 43M 號線改經域多利道，要求維持行走薄扶林道，以及將其終點站設於中上環一帶而非堅尼地城，同時要求保留城巴第 M47 號線；

(c) 有委員表示，署方應於下次會議一併提供與西港島線及南港島線（東段）相關的修訂方案，以供委員作全面檢視。他建議署方盡快要求港鐵公司、巴士公司及專線小巴營辦商就轉乘優惠提供具體答覆，並補充表示，不同巴士公司之間的轉乘安排亦非常重要；

(d) 有委員擔心與南港島線（東段）相關的重組計劃將如西港島線的方案般只作瑣碎的修訂，未能進行較大規模的改動。至於有關提供轉乘優惠方面，他對署方單以書信向港鐵公司提出要求的成效存疑，並認為署方責無旁貸，故要求運輸及房屋局局長出席港鐵董事局的會議時提出由港鐵公司承擔轉乘優惠的要求；

(e) 有委員認為修訂後的重組方案雖有改善但仍有不足之處，同時指出現時城巴與新巴為長者提供乘車優惠的歲數門檻並不一致，希望署方及巴士公司照顧 60 至 65 歲的乘客群組；

(f) 有委員重申，要求署方維持新巴第 4 號線於早上繁忙時間由華富開出的班次，並建議於西港島線通車後，根據乘客量數據及實際情況研究合併新巴第 4 號線及城巴第 7 號線的可行性；

(g) 有委員認為於南區鐵路站提供免費接駁巴士服務的建議可行。此外，他查詢修訂計劃內所騰出的 13 部巴士將如何運用，並擔心專線小巴於繁忙時間未能提供足夠的運載力應付乘客需求。他要求署方及巴士公司提供少站及直達目的地的接駁路線，並利用手機程式提供實時報站資訊；以及

(h) 有委員認為鐵路未能為赤柱區提供服務，故反對實行重組計劃。此外，她要求增加新巴第 66 號線的班次。

27. 主席表示，根據新巴第 43M 號線的最新修訂方案，其起點將改由華貴開出，途經田灣、華富及域多利道等地，路線非常迂迴，質疑有關安排是否可行。此外，由於新巴第 43X 及第 46X 號線將被取消，他要求修訂後的城巴第 70 號線必須繞經田灣，為區內居民提供服務。

28. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 署方備悉委員對專線小巴第 58 及 58M 號線的關注，會再與小巴營辦商研究車輛資源的調配及相關營運時間的安排。另外，署方會與巴士公司跟進於大口環一帶提供巴士服務的意見；

(b) 署方預計於 2014 年 1 月一併提交與西港島線及南港島線（東段）相關的最新修訂方案，以諮詢委員會；

(c) 署方會向港鐵公司反映各委員對有關鐵路與巴士及專線小巴間轉乘優惠的意見，並繼續積極與港鐵進行商討，同時鼓勵其他公共交通營辦商參與相關的轉乘優惠計劃；

(d) 就新巴及城巴長者優惠在歲數門檻方面的差異，署方會要求巴士公司作出跟進；

(e) 由於新界西北部分較偏遠的地方現時未有常規的巴士服務，港鐵公司會為有關地方提供接駁鐵路站服務。在港島區方面，港鐵公司亦須考慮各處是否已有常規的公共交通服務，從而研究提供接駁服務的可行性；

(f) 鑒於新鐵路將大幅提高南區的公共交通服務運載能力，因此署方有需要理順區內的路面公共交通服務。而重組計劃所騰出的資源，部分將投放於南區提供服務，其餘則可能用於研究新增點對點長途路線的可行性，或投放於其他新發展區域；以及

(g) 署方備悉委員對新巴第 43M 號線的意見、關注重組新巴第 4、4X 及城巴第 7 號線後對華富乘客的影響、對新巴第 66 號線的意見。以及要求城巴第 70 號線伸延路線後繞經田灣的建議，並會與巴士公司加以研究考慮。

29. 李建樂先生及黃漢中先生綜合回應如下：

(a) 受制於大口環道路段的急斜，若於該處使用低地台巴士，或會出現「刮底」情況。此外，該路段有兩個比較窄的彎位，包括域多

利道及沙灣徑交界和大口環道及域多利道交界，即使用上現時車身最短的 10 米巴士亦無足夠空間轉彎；

(b) 由於實時報站系統涉及龐大投資，故此有關安排對路程較長、班次較疏及接載非經常性乘客的城巴機場快線較具成本效益。此外，巴士公司現時已為部分班次較疏的路線，如第 43X 號線提供沿途主要巴士站的預計抵站時間表，並會定期檢討有關安排；以及

(c) 現時新巴第 43X 號線及第 46X 號線全日約 40% 的乘客量集中於早上繁忙時間，其中在該段時間往返華貴及瑪麗醫院兩處的乘客量約為 61 人次，即平均每班車約有兩名乘客。

30. 主席總結時表示，委員會要求運輸署積極跟進各委員提出的意見，並於會後繼續與各區區議員會面，研究各路線和班次的安排及相關轉乘優惠等細節，為計劃作調整，並於下次會議提供最新的修訂方案再作跟進討論。另外，他建議委員繼續收集市民對各路線改動方案的意見，繼而交予署方研究，以希望最終優化南區的交通服務。他感謝署方於過去數月積極進行地區諮詢，並希望署方在制訂有關南港島線（東段）的修訂方案時能與各委員保持緊密聯繫。

（楊位款太平紳士 MH 於下午 4 時 29 分離開會場。）

議程四： 「人人暢道通行」計劃—
為南區三條高架行人道加建無障礙通道設施
（此議題由路政署提出）
（交通文件 28/2013 號）

31. 主席歡迎下列代表出席議程四的討論：

- (a) 路政署高級工程師沈儀芝女士；
- (b) 路政署工程師袁佩嫻女士；以及
- (c) 栢誠工程顧問（亞洲）有限公司技術總監溫衛強先生。

32. 沈儀芝女士簡介是項計劃的背景資料（詳情見交通文件 28/2013 號），並以電腦投影片（參考資料）輔助介紹於下列三個構築物加建升降機的模擬設計：

- (a) 鴨脷洲橋由香港仔至鴨脷洲的高架行人道（結構編號 H107）；
- (b) 橫跨黃竹坑道至香港仔隧道收費站的高架行人道（結構編號 H115）；以及
- (c) 黃竹坑道近南豐道的高架行人道（結構編號 H116）。

33. 鄭子憲先生、羅健熙先生、馮仕耕先生、副主席、區諾軒先生及卜坤乾先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，擬議於構築物 H115 加建的升降機的使用率將會偏低，要求署方研究縮減該行車天橋的行車線以擴闊行人道，並於 C 出口增設通往海洋公園正門的行人通道。至於構築物 H116，他建議使用填土的方式將現有的樓梯改為斜道；

(b) 有委員認同可將構築物 H116 的現有的樓梯及斜道改為坡度較低的斜道，或於保留樓梯的情況下加建升降機，方便行人繼續使用斜道。他又認為各擬議升降機的位置比較偏僻，故使用率將會偏低；

(c) 有委員贊成改善構築物 H115，以吸引市民使用該處的行人道。他認為構築物 H116 的升降機的使用率將較構築物 H115 為高，並指出早前曾與署方前往構築物 H116 進行實地視察，以及建議將現有的樓梯及斜道改為坡度較低的斜道；

(d) 有委員認為各擬議升降機的使用率將會偏低。她認為就構築物 H116 模擬設計的樓梯較陡峭，若該升降機一旦發生故障，殘疾人士便無法使用該行人道，故要求署方須兼顧居民訴求及使用者的需要。此外，她又指橫跨鴨脷洲橋道行人天橋的斜道坡度過高，要求署方於該處加建升降機，以方便居民；

(e) 有委員表示，構築物 H116 附近日後將有學校及醫院落成，預期該處人流將大增，故於早前與署方進行實地視察時曾要求為該行人路加設上蓋，並詢問署方有否跟進相關建議。他又指出，田灣至香港仔隧道一帶的多個構築物現時或日後將加設無障礙設施，地點包括田灣近香港仔魚市場、香港仔海傍道近南寧街、香港仔海傍道近香港仔巴士總站、香港仔海傍道近逸港居、鴨脷洲橋近香港仔工業學校、黃竹坑道近甄沾記大廈、黃竹坑道近香港仔運動場及黃竹坑道近香港仔隧道繳費處。他理解政府須按相關的法例要求增設無障礙設施以方便殘疾人士，但質疑有否需要於短距離步程內加建眾多無障礙設施。此外，他又查詢構築物 H104 及 H105 加建升降機計劃的諮詢及工程時間表，並建議在構築物 H105 加建的升降機落成後拆除現有斜道，以免影響景觀；

(f) 有委員指出，現時構築物 H107 的人流不多，行人多選用香港仔海傍道近逸港居及黃竹坑道近甄沾記大廈的行人天橋，故認為擬議加建的升降機的使用率亦將會偏低，浪費公帑。此外，構築物 H107 B 出口旁邊的公園通道狹窄，即使加建升降機，輪椅使用者亦得物無所用，故要求署方一併改善附近配套設施；以及

(g) 有委員認為於構築物 H116 加建升降機屬畫蛇添足，若該擬議的升降機一旦發生故障，殘疾人士便無法使用該行人道，故要求署方以斜道取替。

34. 溫衛強先生綜合回應如下：

(a) 上述三個構築物的使用率或比香港仔或鴨脷洲等其他地點的行人設施稍低，但考慮到該三個構築物現時仍未設有標準的無障礙設施，政府須根據相關的法例要求興建該類設施；

(b) 將與運輸署研究於構築物 H115 附近增加行人過路設施的可行性，以加強與海洋公園的連接，吸引行人使用；

(c) 構築物 H116 現有的行人設施屬附有梯級的斜道，現時無法供輪椅使用者使用，故須增設無障礙設施。工程顧問曾考慮以填土方式將改建為坡度屬 1 比 12 標準斜道，但有關方案將須佔用附近巴士站的空間，工程規模較大；而且須拆除並重新興建擋土牆以承受填土的重量。此外，建造過程中實施的臨時交通管理措施，亦會直接影響香港仔隧道一帶的繁忙交通，因此填土方案於技術上不可行；

(d) 為盡量減低加建升降機對構築物 H116 的擋土牆結構所帶來的影響，工程顧問提出擬議升降機可配合高架行人道的方案。惟此方案與現時附有梯級的斜道不能並存，因此須另外建造樓梯取代，以便行人在升降機發生故障時能繼續使用該行人道；

(e) 構築物 H116 附近的行人路並無上蓋或屋簷提供遮蓋，因此工程顧問認為單單於短短三十至四十米的行人道加建上蓋或不合適；

(f) 委員查詢的構築物 H104 及 H105 的升降機加建工程屬「人人暢道通行」計劃中由土木工程拓展署負責的項目，相關部門將於日內向區議會匯報進展和研究成果；

(g) 加建升降機後，各構築物的原有斜道須因應其結構及人流而作不同的處理。如有關構築物的人流較高，其斜道則須予保留。另外，若構築物附近缺乏空間興建升降機，便可能需要拆除斜道；以及

(h) 有關委員要求於鴨脷洲橋道行人天橋的原有斜道外加建升降機，有關將在建議「人人暢道通行」計劃中再作研究。

35. 沈儀芝女士回應表示，署方將會檢視上述三條高架行人道附

近的配套設施，並會向運輸署反映及一起考慮有關改善建議，以方便行人使用無障礙設施。

36. 羅健熙先生、馮仕耕先生、柴文瀚先生、林啟暉先生 MH、鄭子憲先生及麥謝巧玲女士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員重申在構築物 H116 加建升降機時，須保留現時附有梯級的斜道，以方便行人繼續使用坡度較低的行人道。此外，他認為正因為構築物 H116 現時未有行人路上蓋，故需要加建。他又關注近日甄沾記大廈附近行人天橋的升降機工程所造成的噪音滋擾，並指政府就無障礙設施所制定的標準不時改變，擔心若短期內相關標準有所調整，各構築物或需再次進行改動工程，費時失事；

(b) 有委員建議署方考慮加建輪椅升降台代替升降機，以減低工程開支預算，並再次要求於構築物 H116 設置行人路上蓋，為行人提供避雨處；

(c) 有委員認為構築物 H116 的方案有欠靈活，要求署方重新設計，並提交新方案供委員會再作討論。他對各項升降機工程不表反對，但認為署方無須急於向立法會工務小組委員會提交上述項目審批，反而應提出更合理的設計方案，以免浪費公帑和時間。他又認為政府未經深思熟慮便推行「人人暢道通行」計劃，建議日後推行政策時應仔細考慮相關的配套安排；

(d) 有委員同樣認為政府未經深思熟慮便推行「人人暢道通行」計劃。雖然他不反對該政策旨在便利殘疾人士的原意，但為使公帑用得其所，署方應考慮各項設施的周邊環境限制及實際使用量，靈活地制定不同的改善方案；

(e) 有委員建議署方於構築物 H115 的三個出口建造斜道以代替加建升降機，又認為 A 出口的擬議升降機將阻擋附近候車乘客的視線。他重申，署方應研究縮減該行車天橋的行車線以擴闊行人道，並於 C 出口增設通往海洋公園方向的行人通道。至於構築物 H116，他要求署方提供填土方案的模擬設計供委員討論；以及

(f) 有委員要求署方暫時收回構築物 H115 及 H116 的方案。

37. 沈儀芝女士回應表示，有關構築物 H116 的方案，署方日後會再向委員會詳細解釋興建斜道的技術問題，並會研究於該行人道加設較輕盈上蓋及興建坡度較平緩樓梯／通道的可行性。至於構築物 H115，由於委員提出縮減行車線以擴闊行人道的建議屬交通及運輸的

範籌，她將向運輸署反映有關意見。她表示，署方一向認真考慮委員的建議，並會於設計方案中致力平衡各方的意見。

38. 溫衛強先生綜合回應如下：

(a) 由於輪椅升降台的操作較為複雜，一般須依賴設施所處場所的人員協助操作，或由輪椅使用者自行配備公用匙開啓輪椅升降台。考慮到並非每位輪椅使用者均具相關操作知識或配備公用匙，因此不太適合於公眾行人天橋通道加裝輪椅升降台；以及

(b) 構築物 H115 的 B 出口位置離地較高，若設置斜道，行人須行走超過一百米才可到達地面，或會使人卻步，加上有關方案須砍伐附近多棵樹木，因此加建升降機屬相對適合的方案。

39. 馮仕耕先生補充指，現時除港鐵站設有輪椅升降台外，不少由政府管理的設施（例如正街、炮台山及牛頭角等地的設施）亦採用輪椅升降台的設計，其建築成本亦遠比升降機為低，故要求署方參考。

40. 主席總結時表示，雖然委員會原則上支持「人人暢道通行」計劃的政策理念，惟對各構築物加建升降機的詳細設計有所保留。委員會原則上不反對構築物 H107 的加建升降機方案，但要求路政署和工程顧問跟進委員的建議，為構築物 H115 及 H116 的加建無障礙設施方案重新進行設計，然後再提交委員會討論。

41. 沈儀芝女士回應表示，署方會與運輸署研究改善構築物 H107 附近接駁通道的配套安排，並重新檢視構築物 H115 及 H116 的設計方案，日內向委員會再作匯報。

（陳李佩英女士及司馬文先生分別於下午 5 時 09 分及 5 時 30 分離開會場。）

議程五： 港鐵南港島線列車設計及安全問題
（此議題由柴文瀚先生提出）
（交通文件 29/2013 號）

42. 主席歡迎下列代表出席議程五的討論：

- (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) 港鐵公司項目傳訊經理胡美鳳女士
- (d) 港鐵公司高級統籌工程師黃偉倫先生；以及

(e) 港鐵公司署理建造經理－鐵道車輛 鄭偉健先生。

43. 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 29/2013 號附件一。秘書處於會前邀請港鐵公司就上述議題作出的書面回應，載於附件二。

44. 柴文瀚先生簡介文件內容。他表示，委員會過往曾多次要求港鐵公司交代南港島線（東段）的列車設計，並早於 2012 年 4 月的會議中已就車廂設計進行討論。當時港鐵公司代表蕭錦行先生曾表示「港鐵公司尊重南區區議會並樂意聽取及跟進委員的建議，……將來亦會安排委員參觀實物模型」，但近日他須通過網上流傳有關南港島線（東段）車廂模型的片段始得悉列車的初步設計。由於港鐵公司目前仍未能提供實物模型或設計資料，因此他提出是項議程討論。他指出，港鐵公司於書面回應中只重複其於 2012 年 4 月時所提供的資料，認為港鐵公司閉門造車，未能讓公眾參與設計車廂的過程，並質疑委員所提出的意見將如何能反映於日後的車廂設計上。他促請港鐵公司說明將於何時向區議會交代車廂設計，讓委員提出改善建議以優化設計。此外，運輸及房屋局（下稱「運房局」）早前曾飭令港鐵公司就車廂安全及寬度問題提交報告。他要求港鐵公司向區議會及立法會鐵路事宜小組委員會匯報該份報告的撮要資料，以確保內地製造的列車符合安全要求。

45. 黃偉倫先生回應表示，自 2012 年 4 月開始討論南港島線（東段）的列車設計事宜起，港鐵公司一直適時向區議會匯報其設計進度。他承諾，當首架列車模型運抵香港後，將安排委員參觀列車以提供意見。此外，港鐵公司現時約有 10 部內地製列車為乘客提供服務，相關數據顯示其服務質素良好，不比其他國家製造的列車遜色。鄭偉健先生回應表示，早前報章報道的列車資料屬車廂的設計雛型數據，港鐵公司其後已進行一系列精密的分析及微調。現時車廂設計已進入相對成熟的階段，港鐵公司亦剛製作列車原型樣辦，並完成部分安全測試，而所得數據顯示列車符合營運安全指標。港鐵公司的所有列車，包括南港島線（東段）的列車，均按國際認可的實務守則進行設計，同時機電工程署亦將於日後為列車進行檢測，確保符合安全標準後才投入服務。

46. 徐遠華先生、柴文瀚先生、區諾軒先生、麥謝巧玲女士、鄺子憲先生及羅健熙先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為，早前報章報道的列車安全問題或屬炒作，他相信港鐵公司提供的鐵路服務屬全球最安全服務之一。此外，他建議港鐵公司將列車模型放置於香港仔海濱長廊供市民參觀及提出意見；

(b) 有委員指出，雖然對他港鐵公司的管理水平抱有信心，惟觀塘線的內地製列車於投入服務初期發生事故的比率較高，加上運房局早前飭令港鐵公司於三日內就尚未量產的列車提交安全報告的做法罕見，因此他要求港鐵公司提供列車安全報告的撮要，以了解問題成因。此外，他詢問鐵路站及車廂設計的公眾參與程度，又舉例指，澳門當局曾公開其輕鐵車廂模型供市民參觀；

(c) 有委員相信港鐵公司的車廂未必如報章所指般出現多項品質問題，但為釋除公眾對內地製列車安全的疑慮，他要求港鐵公司公開車廂設計圖片和模型，以及提交上述列車安全報告的撮要；

(d) 有委員指出，公眾關注列車的安全問題實無可厚非，故要求港鐵公司公開車廂設計圖片、模型及列車安全報告的撮要，釋除公眾疑慮。此外，港鐵公司亦應加強資訊保安；

(e) 有委員建議新列車的空調系統應採用滲透方式輸出冷風；以及

(f) 有委員指出，雖然早前報章的報道或屬炒作，但運房局飭令於三日內提交報告的罕見做法，顯示政府亦非常關注列車的安全問題。他又有感近日南港島線（東段）工程進展順利，使港鐵公司未有積極跟進區議員的訴求。他要求港鐵公司於車廂設計等事宜上保留與區議會的合作空間。

47. 黃偉倫先生綜合回應如下：

(a) 港鐵公司一直細心聆聽各區議員的意見。惟鐵路工程初段主要涉及工程地盤的臨時安排，靈活性較高，故區議員的參與程度亦相對較大。但列車設計則屬較長期安排，考慮到現時的列車設計行之有效，故港鐵公司以此為基礎進行優化，並加入南區獨有的海洋元素；

(b) 列車的設計流程分為不同階段。港鐵公司於 2012 年 4 月收集了委員會對車廂內部設備，例如轉角位和扶手高度等意見後，已在該設計階段向列車承辦商反映以作修改。而網上片段所顯示的列車模型則主要用以模擬全自動駕駛列車的實際駕駛操作的情況，並不反映部分車廂內部設備的最終設計。由於該模型非常粗陋，故認為不適宜邀請議員參觀。他承諾，當首架列車模型運抵香港後，將安排委員參觀列車以徵詢意見；

(c) 由於南港島線（東段）列車的大小及尺寸比例與現時其他正

提供服務的列車基本上相同，為免公眾產生錯誤期望，展示列車模型的需要不大；

(d) 港鐵公司會致力加強資訊保安；

(e) 港鐵公司現正為列車空調系統進行微調及優化；以及

(f) 港鐵公司早前曾邀請海怡半島業主立案法團及部分區議員參觀將軍澳的通風大樓。他承諾將再安排全體區議員前往參觀，了解通風系統的運作。

48. 林啟暉先生 MH、柴文瀚先生、徐遠華先生及羅健熙先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指，海怡半島的業主團體的正確名稱為「海怡半島業主委員會」；

(b) 有委員再次要求港鐵公司提供列車安全報告的撮要，以釋除公眾疑慮。他又要求港鐵公司須確保在列車投入量產前邀請委員參觀原型樣辦，以提出改善建議；

(c) 有委員重申，建議港鐵公司公開列車實物模型，讓委員及市民前往參觀及提供意見，此舉亦有助港鐵公司收公關宣傳之效。他又要求港鐵公司盡快提供南港島線（東段）車站的內部設計，並研究於車站內設置郵筒、還書箱、藝術品展區及乘客等候區等；以及

(d) 有委員認為，港鐵公司應於車箱及車站的內部設計的初步階段已開始進行諮詢，而非待完成設計後才通知區議會。他要求港鐵公司開放更多合作空間供區議會參與。

49. 黃偉倫先生回應表示，港鐵公司已於設計流程中預留一定時間諮詢區議會，包括自 2012 年起就列車及車站外觀的設計徵詢委員的意見，並已於 2013 年第一及第二季就車站內部設計諮詢區議會。港鐵公司亦正於不同車站就設置郵筒及還書箱等進行測試，以考慮日後提供相關服務的可行性。此外，港鐵公司已於書面回應（附件二）中簡述列車安全報告的撮要，主要涵蓋列車安全評估、生產及付運時間表，以及對成本的影響等。

50. 主席總結時表示，南港島線（東段）於 2015 年啟用後，將成為市民往返南區的主要交通工具。為確保新鐵路能提供暢順而有效率的服務，港鐵公司應小心研究列車及周邊設施的安全問題，以配合乘

客需要。委員會要求港鐵公司備悉委員的意見，盡快提供更多有關車箱及車站內部設計的詳細資料，包括列車的模擬設計圖、實物模型，以及列車安全報告的撮要，讓委員提供意見。

（廖漢輝太平紳士及副主席分別於下午 6 時 07 分及 6 時 15 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 10 月 30 日的情況）
（交通文件 26/2013 號）

海洋公園旅遊巴免費停泊及相關交通安排

51. 馮仕耕先生查詢早前要求海洋公園與區議會成立專責工作小組的進展。柴文瀚先生查詢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。

52. 主席表示，繼早前前往海洋公園視察，以討論旅遊巴的停泊安排後，委員會亦要求海洋公園與區議會成立專責工作小組，由園方主導會議作跟進討論。秘書處已向園方提供有關持份者的聯絡資料，現正等待園方作進一步安排。

53. 朱慶虹太平紳士表示，早前亦曾聯絡海洋公園商討專責工作小組的籌備情況、架構和運作安排等，以期盡快召開第一次會議。徐遠華先生指出，海洋公園引起的旅遊巴車流經常導致附近一帶的交通出現擠塞，但園方未有正視其責任，反指該處的擠塞問題主要因附近學校的車流所致。他建議區議會向園方施加更大壓力，以期於年底旅遊旺季前舉行會議討論問題。

54. 主席表示，區議會主席正積極與園方商討專責工作小組的籌備安排。朱慶虹太平紳士補充指，他將於日內與園方代表會面，以期安排於 2013 年 12 月召開第一次會議。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路 — 改善工程

55. 鄺子憲先生查詢香島道及資訊道的行人路改善工程的詳細資料，並認為赤柱市場道（近彎位）的位置有盲點，故建議於赤柱各處實施車速限制，以保障行人安全。

56. 楊海先生感謝委員的意見，並表示赤柱市場道旁有一邊設有

正式行人路，而另一旁的空間則為部分攤檔和樹木所佔用，無法加建行人路，署方可按需要再作研究。

南區巴士脫班問題

57. 柴文瀚先生指出，專線小巴第 31 號線重組後未能提供服務照顧深夜時間往返中環蘇豪區及南區的乘客。此外，專線小巴第 31X 號線的班次亦有欠穩定，雖然經路線重組後已較以前更具吸引力，乘客量上升，但小巴於田灣開出後多已客滿，未能接載華富一帶的乘客。

58. 黎翠瑩女士回應表示，由於專線小巴第 31 號線的乘客需求不高，重組後的營運服務時間約縮減至凌晨一時，實施至今的一個月期間，署方收到個別人士就營運時間作出的投訴，會與營辦商商討進行微調的可行性。第 31X 號線主要於平日繁忙時段提供服務，但金鐘一帶繁忙時間的擠塞情況偶爾會影響其班次的穩定，署方會加以檢視。她補充說，若部分專線小巴路線的客源穩定，營辦商會積極考慮增加資源，服務市民，而於中途站增設特別班次，則須考慮相關的服務時間安排。

59. 朱慶虹太平紳士指出，新巴第 970 和 970X 號線的脫班情況一直未有改善，但署方於過去一年的多次會議中只不斷重複相同回應，表示「在 2013-14 南區巴士路線發展計劃已建議視乎乘客需求及在有車輛資源的情況下增加班次應付乘客需求」。他質疑署方未有認真處理各路線的脫班問題。他又表示，城巴第 37A 和 37B 號線同為循環線，但第 37A 號線的脫班情況遠較第 37B 號線嚴重，故欲了解箇中原因。柴文瀚先生指出，專線小巴進行路線重組後的檢討和觀察期一般為三個月，故詢問署方將如何改善第 31 號線的服務。他又指出第 970 及 970X 號線因受沿途的繁忙交通影響，不同班次的車輛經常會同時經過中途站，影響班次穩定，故要求署方重組其路線走線。區諾軒先生指出，利東居民於過去兩年深受城巴第 97 號線的脫班問題影響，平日於早上 7 時 50 分至 8 時 15 分的時段不時缺少一個班次，詢問署方將如何作出改善。林玉珍女士 MH指出，第 90 號線的脫班情況一直未有改善，並要求署方說明計算脫班率的標準。羅健熙先生認為南區各處的工程日益增加，交通擠塞及脫班情況愈見頻繁。他要求署方提供過去兩個月不同路線的脫班率作比較。徐遠華先生指出，不少居民投訴隧巴第 107 號線的候車時間過長，部分司機甚至於早上繁忙時段胡亂掛出「滿座」牌以省卻繞經黃竹坑的路程，而下午繁忙時段於得力工業大廈一帶開出的特別班次亦無繞經黃竹坑，增加黃竹坑居民的候車時間。他對此表示不滿。

60. 黎翠瑩女士綜合回應如下：

(a) 進展報告中的脫班率數據屬巴士公司提供的路線營運數據，其中城巴第 37A 及 97 號線因須途經中環的繁忙路段而出現脫班問題；

(b) 新巴第 970 和 970X 號線屬過海路線，共有 33 輛巴士提供服務。由於該組路線服務的乘客量較多，故投訴數字亦相對較高。為紓緩脫班問題，署方已在現有車隊資源中作特別調配，安排第 970 號線於早上繁忙時間在油麻地及旺角開出特別班次，加強在較多候車乘客的車站提供服務。相關安排亦有助穩定由南區開出的班次；

(c) 專線小巴第 31 號線的路線重組安排已於 2013 年 10 月 12 日起實施，觀察期為期三個月，由於 10 月至 1 月中間有長假期，期間路面的交通情況或未能實際反映現時的車輛調配是否足夠。署方可考慮先於 2014 年 1 月進行初步檢討；以及

(d) 巴士路線容易受沿途的交通擠塞情況影響而出現脫班。為紓緩問題，署方會通過不同方法，例如延長交通燈號時間、於隧道實施巴士優先放行措施，以及安排巴士於下午繁忙時段不停香港仔隧道收費廣場等，以期理順巴士服務。

61. 朱慶虹太平紳士不同意署方所指新巴第 970 和 970X 號線因乘客量較多而投訴數字亦相對較高的說法。

62. 主席要求運輸署為南區各巴士線提供更詳盡的脫班資料，讓委員可以清楚了解南區各路線的脫班情況。

香港仔隧道每月間歇性封閉次數

63. 黎翠瑩女士表示，署方提供的香港仔隧道每月間歇性封閉次數為截至 2013 年 10 月 31 日的數據。

2013 南區交通報告

64. 鄭子憲先生表示，漁光道曾發生多宗交通意外。他指出，不少乘客均須橫過馬路上落車，但該處為下斜路段，車速較快，而且於晚間有不少車輛停泊，阻擋行人視線，故要求運輸署及警方檢視有關情況。朱立威先生表示，早前曾與運輸署代表到漁光道進行實地視察，並要求署方於該處增設行人過路設施。此外，漁光道於下午時段的旅遊巴違泊情況嚴重，而近石排灣邨邨口巴士站一帶亦經常出現晚

間非法泊車的問題，阻礙巴士或小巴入站，以致車輛須在馬路中心上落客，對乘客構成危險。他要求警方加強執法。

65. 劉榮富先生回應表示，警方一直密切注視石排灣邨漁光道一帶的非法泊車問題，發現該路段於不同時段有不同種類的車輛違泊，警方亦已於過去數月加強檢控。馮建業先生回應表示，運輸署已開始於漁光道進行增設收費咪錶泊車位的工程，惟漁光道一帶亦正進行水務工程，兩者施工期須互相配合。至於在過路設施方面，署方早前與當區區議員及相關地區人士檢視現場環境後，現正草擬交通改善工程，稍後會諮詢公眾。

66. 鄭子憲先生建議署方將漁光道的車速限制設為每小時 40 公里，以保障過路行人安全。卜坤乾先生贊成調整車速限制，但質疑增設收費咪錶泊車位對紓緩違泊的成效。

67. 馮建業先生回應表示，因應地區人士的要求及保障行人安全，運輸署已安排於漁光道增設咪錶泊車位及考慮增設行人過路處。

68. 主席要求警方先於短期內加強執法，並建議委員於北分區委員會繼續討論各項長遠改善措施，然後與運輸署研究改善道路措施，包括調整車速限制的可能性。

（周尚文先生、楊默博士及區諾軒先生分別於下午 6 時 48、7 時及 7 時 06 分離開會場。）

議程七：其他事項

69. 主席表示，委員會於 7 月的會議曾討論香港仔市中心一帶的交通情況，並要求運輸署重新檢視香港仔區內巴士和小巴的走線安排及車站位置，然後提出具體改善建議方案諮詢委員會。羅健熙先生欲就有關事宜提出意見。

70. 羅健熙先生表示，委員會普遍認同須改善香港仔一帶的交通情況。早前運輸署向委員會提供了 2004 年的香港仔交通顧問報告，惟報告內的數據已不合時宜，未能充分反映區內最新的交通情況。考慮到香港仔未來的發展方向，並配合區議會正商議於香港仔進行的社區重點項目及日後南港島線（東段）的落成，他建議區議會考慮運用撥款進行香港仔交通顧問研究。鄭子憲先生贊同應重新進行研究，以改善香港仔的行人環境。柴文瀚先生建議運輸署與區議會共同參與顧問研究，以改善香港仔的交通出入口安排及擠塞問題。

71. 主席建議運輸署重新為香港仔區內的交通情況進行顧問研究，並於下次委員會會議提出改善方案討論，以便委員會考慮是否需要運用區議會撥款另作顧問研究的需要。

72. 羅健熙先生贊成要求運輸署重新為香港仔區內的交通情況進行顧問研究，並希望能於選舉年之前為改善措施定案。柴文瀚先生認為應把握時機，由運輸署與區議會共同參與顧問研究，以改善香港仔的交通情況。

73. 主席要求運輸署先以 2004 年的香港仔交通顧問報告為基礎進行修訂，並於下次會議提交修訂交通改善方案討論，以便委員會再考慮是否需要運用區議會撥款另作顧問研究。

下次會議日期

74. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十三次會議將於 2014 年 1 月 27 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

75. 議事完畢，會議於下午 7 時 30 分結束。

南區區議會秘書處

2014 年 1 月