

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會
第十四次會議紀錄

日期：2014年3月24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

陳家珮女士

陳李佩英女士

朱立威先生

林啟暉先生 MH

林玉珍女士 MH

羅健熙先生

麥謝巧玲女士

徐遠華先生

黃靈新先生

楊默博士

楊位款太平紳士 MH

司馬文先生

陳俊達先生

張漢芬先生

周尚文先生

鄭子憲先生

卜坤乾先生

缺席者：

馮仕耕先生

廖漢輝太平紳士

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）
許家耀先生 運輸署高級運輸主任（南區）
楊柳江先生 運輸署運輸主任（南區）1
譚桂芬女士 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
劉榮富先生 香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二及三：

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
尹慧嫻女士 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
高級公眾事務主任
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

出席議程四：

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
溫永愛女士 香港鐵路有限公司公共關係經理－
項目及物業
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

開會辭：

區議會主席歡迎委員及以下各政府常設部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任許家耀先生；
- (b) 運輸署運輸主任楊柳江先生
- (c) 運輸署工程師譚桂芬女士及馮建業先生；
- (d) 土木工程拓展署工程師廖保華先生；
- (e) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (f) 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。委員接納此項建議。

議程一： 通過 2014 年 1 月 27 日第十三次會議紀錄

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： 配合西港島線通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃 (2014 年 3 月版本) (此議題由運輸署提出) (交通文件 8/2014 號)

(柴文瀚先生、區諾軒先生、楊默博士及黃靈新先生分別於下午 2 時 36 分、2 時 42 分、2 時 47 分及 2 時 50 分進入會場。)

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／新巴高級公眾事務主任尹慧嫻女士；
- (f) 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
- (g) 九龍巴士（一九三三）對外事務主任吳智聰先生。

6. 主席表示，委員會於過去多次會議曾就「配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃」（下稱「西港島線重組計劃」）進行討論，署方現提交最新修訂重組計劃諮詢委員會，詳情參閱交通文件 8/2014 號及附件一至六。

7. 吳翰禮先生簡介重組計劃目前的進度。他表示，運輸署自 2013 年 7 月開始就西港島線重組計劃諮詢委員會、社區代表和公眾，以及與相關的公共交通營辦商作出跟進，共同檢討了計劃內的方案，並為配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃提出最新的修訂建議（2014 年 3 月版本）。署方希望以此版本為基礎，為西港島線重組計劃定案，以便預留足夠時間在鐵路啟用前推展有關計劃的實施及宣傳工作。為了順利推行西港島線重組計劃，是項計劃將在西港島線通車後分階段實施－新增設的公共交通服務將在鐵路開通時執行，而單純涉及路線合併、個別路線更改服務及班次調整等計劃則會分階段實施。署方會與公共交通營辦商密切監察西港島線通車後交通模式的實際轉變，根據實地觀察所得的數據適時及合理地逐步實施各項重組計劃。

8. 趙浩明先生向委員簡介西港島線重組計劃的各個最新修訂方案，其中包括：

(a) 重組城巴第 40 及 40M 號線－將城巴第 40M 號線併入城巴第 40 號線，城巴第 40P 號線早上繁忙時段的班次增加至五班；

(b) 重組新巴第 4、4X 號線及城巴第 7 號線－將新巴第 4 號線併入新巴第 4X 號線和城巴第 7 號線，城巴第 7 號線來回方向改經華富（南），而往中環方向則改為不經香港仔東勝道。新巴第 4X 號線的車輛數目增加至五部，早上繁忙時段的班次加密至每 12 分鐘一班；

(c) 重組新巴第 43X 及 46X 號線（建議重新編號城巴第 43M 號線），以及城巴第 70、70M 及 M47 號線－以城巴第 43M 號線取代新巴第 43X、46X 號線及城巴第 M47 號線，總站改設於田灣，以循環線形式往返石塘咀（近山道）。城巴第 70M 號線則合併入城巴第 70 號線，並將城巴第 70 號線的服務延長至華貴。同時，第 70 號線於早上繁忙時段將增設由香港仔開往中環的特別班次，而第 70P 號線班次將由現時三班增加至四班。城巴第 70 及 70P 號線的總車數將增加至 14 部，在互相配合下，可為香港仔居民提供約每 4 至 11 分鐘一班前往中環的巴士服務；

(d) 部分專營巴士路線會視乎乘客量的轉變而調整班次；以及

(e) 相關的專線小巴服務方案，包括新增專線小巴第 23M、54M 及 58M 號短程服務接駁堅尼地城站。

9. 主席請委員就整個西港島線重組計劃及相關的轉乘優惠安排綜合表述意見。

10. 黃靈新先生向主席申報利益，表示其為進智公共交通控股有限公司的執行董事。

11. 司馬文先生、朱慶虹太平紳士、麥謝巧玲女士、柴文瀚先生、歐立成先生、副主席及朱立威先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員對署方在重組計劃中進行的聯絡工作予以肯定。他關注城巴第 43M 號循環線的班次的穩定性，要求巴士公司為石塘咀的回程班次定下固定的開出時間，安排每 12 至 15 分鐘提供服務，並為班次較疏的路線如新巴第 30X 號線、城巴第 73 號線及隧巴第 971 號線設置全球衛星定位及巴士站實時報站系統，方便乘客計劃行程。此外，他要求延長專線小巴第 58M 的服務時間至晚上 7 時後，為薄扶林及貝沙灣一帶的乘客提供服務，同時指出專線小巴司機的出缺問題嚴重，要求署方考慮增加專線小巴的座位數目至 20 個，或以增加巴士取代專線小巴服務；

(b) 有委員查詢專線小巴第 23M 號線於置富的總站位置，以及城巴第 7 號線是否維持於早上繁忙時段及晚上 11 後繞經置富的安排。由於西港島線通車在即，他關注鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排，擔心若未能提供具吸引力的轉乘優惠，鐵路服務將難以有效地分流乘客，紓緩南區交通擠塞的問題。此外，他要求巴士公司先解決新巴第 970 及 970X 號線的脫班問題，以提供基礎研究鐵路通車後削減班次的需要；

(c) 有委員歡迎延長城巴第 43M 號線的服務至石塘咀，並要求加密班次，縮短居民的候車時間。她建議使用雙層巴士行走該線，改善車廂的擠迫情況，並提供轉乘優惠；

(d) 有委員不滿署方未能就其過往提出的事項，包括鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排、設置全球衛星定位及巴士站實時報站系統，以及改善瑪麗醫院和薄扶林村巴士站等問題作出回應；

(e) 有委員指出現時城巴第 7 號線早上繁忙時段的平均載客率達 85%，日後取消新巴第 4 號線後華富居民或須等候約兩至三班巴士才

能登車，因此要求署方為城巴第 7 號線增設由華富邨開出的繁忙時段特別班次。他又關注日後城巴第 7 號線於華富（南）巴士總站的候車位置安排；

(f) 有委員查詢有關城巴 70 號線日後在繁忙時段於香港仔開出的特別班次的詳情；以及

(g) 有委員要求城巴第 7 號線增設由華富邨開出的繁忙時段特別班次，同時繞經置富，而由石排灣開出的班次則不經置富，以節省時間。他又建議加密城巴第 70P 號線的班次，以疏導石排灣居民前往香港仔乘搭城巴第 70 號線的需求。

12. 吳翰禮先生及趙浩明先生綜合回應如下：

(a) 城巴第 43M 號線日後將於繁忙時段提供每 15 分鐘一班的服務，非繁忙時段服務則預計客量較少，班次亦會較疏。署方會與巴士公司密切監察路線投入服務後的運作情況，按需要檢討單層或雙層巴士的營運模式，並研究投放更多資源提供優質服務的可能性；

(b) 重組後的城巴第 7 號線將維持於早上 5 時 45 分前繞經華富華生樓及晚上 11 後繞經置富的特別安排，而日後改道駛經華富的班次將使用現時華富（南）巴士總站內新巴第 4X 號線的站點上落客。此外，由於新巴第 4X 號線於早上繁忙時段的乘客量較高，因此署方建議加密服務至每 12 分鐘一班，以照顧華富居民前往中環一帶的需求；

(c) 有關專線小巴第 58 及 58M 號線的建議屬初步計劃，署方會與專線小巴營辦商密切監察實際的乘客需求，按需要調配資源以提供合適的服務。此外，專線小巴第 23M 號線的總站則建議設在置富徑教堂對面，署方現正進行相關的地區諮詢；

(d) 關於委員對專線小巴服務水平的意見，由於西港島線通車後路面交通工具如巴士及專線小巴的乘客量將會減少，公共交通營辦商會審視情況，以調配資源提供適切的接駁服務；

(e) 署方備悉委員要求設置全球衛星定位及巴士站實時報站系統的意見，會與巴士公司跟進此事。有關改善區內巴士站的事宜，署方會將意見轉交分區辦事處的同事跟進，以研究擴闊巴士站空間，提升巴士上落客的效率；

(f) 有關鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排，署方一直協調各公共交通營辦商進行磋商，並會在西港島線通車前盡快向委員交代

詳細安排。此外，巴士公司亦會為其各組路線之間的轉乘安排提供具競爭力的優惠；以及

(g) 跟進巴士脫班問題屬署方的恆常工作。署方會與巴士公司在車輛調配及人手安排方面作出改善，並希望透過實施重組計劃紓緩交通擠塞，並改善脫班的問題。署方會盡快提供有關各路線的重組詳情及班次安排等補充資料，以便委員諮詢居民。

13. 黃漢中先生及尹慧嫻女士綜合回應如下：

(a) 與現時新巴第 43X 及 46X 號線比較，由於日後城巴第 43M 號線不需繞經中環及灣仔等繁忙路段，而往石塘咀方向則會行經較暢順的城西道及干諾道西，相信該路線的班次會較其他循環線相對穩定，因此亦暫未有迫切需要設置全球衛星定位及巴士站實時報站系統。此外，城巴第 43M 號線將設兩部雙層巴士提供服務，載客量會較現時新巴第 43X 號線多；

(b) 日後新巴第 4、4X 號線及城巴第 7 號線的重組計劃實施後，預計華富一帶的乘客多選用新巴第 4X 號線前往中環，以及乘搭城巴第 7 號線前往薄扶林及西營盤。因此，巴士公司將於早上 7 至 9 時加密新巴第 4X 號線的班次至每 12 分鐘一班，有關安排較於早上 8 時開設一班城巴第 7 號線特別班次更有效地疏導乘客，所提供的班次亦更多；

(c) 城巴第 70 及 70P 號線日後在早上繁忙時段由華貴、香港仔及石排灣開出的班次合共約有 24 至 25 班，其中約半數的班次將由香港仔巴士總站直接開出。巴士公司會以循序漸進的方式處理城巴第 70P 號線的乘客需求，日後該路線增設一班於早上 7 時 30 分開出的班次後，將可應付覆蓋大部分早上繁忙時段的乘客需求；以及

(d) 現時城巴／新巴安裝的全球衛星定位系統主要用作自動報站、監察車速及協助公司調查之用。由於實時報站系統涉及龐大的投資，故此有關安排對路程較長及班次較疏的路線（如城巴機場快線）較具成本效益。城巴／新巴會審慎研究及進一步評估擴展全球衛星定位系統及實時報站系統至其他路線的建議。

14. 朱慶虹太平紳士、司馬文先生、區諾軒先生、朱立威先生、柴文瀚先生及羅健熙先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出西港島線通車在即，故詢問署方將於何時匯報有關鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠的具體安排。他又詢問專線小巴

調整班次的標準，並估計專線小巴第 23M 號線需要動用五部小巴才足以提供建議的循環線服務班次，故擔心營辦商或會削減專線小巴第 23 號線的原有班次，以營運新路線；

(b) 有委員認為全球衛星定位及巴士站實時報站系統成本低廉，並可方便乘客，故要求巴士公司為班次較疏的巴士路線提供實時報站系統，而運輸署亦應在下次審議巴士專營權時要求巴士公司提供上述實時資訊供乘客使用；

(c) 有委員詢問署方有關西港島線重組計劃落實定案的時間表，要求署方先提供各路線的重組詳情及班次安排等補充資料予委員後再作討論。此外，他指出電車公司現時已使用全球衛星定位系統，因此建議巴士公司考慮先於各巴士總站或較繁忙的站點試行設置實時報站系統，以便日後再逐步擴展；

(d) 有委員查詢有關城巴第 70P 號線於西港島線通車後的客量調查的具體安排及增加班次的準則。他再次要求巴士公司加密第 70P 號線的特別班次，以疏導石排灣的候車人流；

(e) 有委員提出多項意見，當中包括：(一) 要求城巴第 7 號線全日的大部分班次及星期日早上 11 時至下午 6 時的班次維持每 15 分鐘一班，其行車路線安排應由華富（北）入、華富（南）出，並為由華富前往香港仔的路段設立 \$3 的分段收費；(二) 新巴第 4 號線最少須在上午繁忙時段的兩小時內提供每 12 分鐘一班的服務，同時總站應改設於華富（北）巴士站；(三) 巴士公司須於華富（南）巴士總站安排站長駐守，協調巴士的運作安排；(四) 要求容許新巴第 4X 號線及城巴第 7 號線的乘客於瑪麗醫院巴士站轉乘所有途經薄扶林道的非過海巴士線；(五) 城巴第 43M 號線須全日提供每 15 分鐘一班的服務，並全線以雙層巴士行走，而服務時間須與港鐵堅尼地城站的尾班車時間一致。其車費須下調至城巴第 M47 號線的原有水平（即 \$5.1），並保留第 M47 號線所有轉乘優惠安排；(六) 要求城巴第 70 號線早上繁忙時段的部分班次以上環為總站，以照顧原有乘搭新巴第 43X 號線前往上環的乘客需求；(七) 要求城巴第 40 及第 40M 號線合併後要增加轉乘優惠，讓乘客可以轉乘班次較密的巴士線（例如新巴第 23 號線）前往目的地；(八) 由於華貴居民欠缺直接前往薄扶林道及瑪麗醫院的路線服務，故此要求專線小巴第 63 號線改經華富道；(九) 要求署方於年中提交有關鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排及各巴士站的具體改善建議；以及(十) 對運輸署一直未能有效回應委員的訴求表示不滿，表示若署方於下次會議仍未能提供詳細資料，他將向申訴專員公署及審計署作出申訴；以及

(f) 有委員詢問署方會否繼續為西港島線重組計劃作出修訂及向委員會進行匯報。

15. 主席要求城巴第 70 號線日後在早上繁忙時段須繞經田灣街巴士站。

16. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 有關鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排，各公共交通營辦商及港鐵公司正審慎商討相關的財務安排。署方會向各營辦商轉達委員的關注事宜，以期盡快向委員交代詳細安排；

(b) 署方備悉各委員對提供全球衛星定位及巴士站實時報站系統的意見，會與相關同事及巴士公司跟進；

(c) 由於專線小巴第 23 及 23M 號線將於西港島線通車後提供重要的接駁功能，營辦商已承諾會向該路線組別增撥資源，以提供合適的服務；以及

(d) 署方自 2013 年 7 月開始就西港島線重組計劃諮詢了委員會及市民的意見，並積極改善各組方案，回應各方訴求。署方會與巴士公司準備西港島線重組計劃中各方案的執行細節，供委員參閱。

17. 黃漢中先生回應表示，現時城巴第 70P 號線於香港仔隧道收費廣場（即涵蓋石排灣、香港仔及黃竹坑一帶的乘客）的載客率為 84%，暫未符合運輸署增加班次的準則中的「巴士路線於最繁忙一小時內的平均載客率需達到 85%」的指標，但該路線日後將增設一班於早上 7 時 30 分開出的服務，可應付大部分早上繁忙時段的乘客需求。

18. 主席總結時表示，由於西港島線將於 2014 年年底通車，委員會有需要盡快就鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排進行討論，因此要求運輸署於下次會議提交文件，交代港鐵與各巴士及專線小巴路線之間的具體轉乘安排及車資優惠，以作深入探討。另一方面，委員會非常關注巴士班次的穩定性，因此要求運輸署督促巴士公司為南區的巴士路線提供全球衛星定位及巴士站實時報站系統，並在日後的專營權加入上述條款，為乘客提供更多實時資訊。有關西港島線重組計劃的方案，署方須繼續與各當區區議員會面，研究各路線和班次的微調方向，並向委員會作進度匯報。

議程三： 配合南港島線(東段)通車的公共交通服務之修訂重組計劃 (2014年3月版本)
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 9/2014 號)

19. 主席歡迎下列代表繼續出席議程三的討論：
- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科吳翰禮先生；
 - (b) 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科趙浩明先生；
 - (c) 城巴／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／新巴高級公眾事務主任尹慧嫻女士；
 - (f) 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
 - (g) 九龍巴士(一九三三)對外事務主任吳智聰先生。
20. 主席表示，委員會於2014年7月及9月的會議曾就「配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃」(下稱「南港島線(東段)重組計劃」)進行討論，其後各區區議員亦多次與運輸署代表會面，就各路線的行車走向和班次安排等事宜交換意見。署方現提交修訂的南港島線(東段)重組計劃諮詢委員會，詳情參閱交通文件 9/2014 號及附件一至十二。
21. 吳翰禮先生簡介南港島線(東段)重組計劃的目前進度。他表示，運輸署自2013年7月開始就南港島線(東段)重組計劃的初步方案進行諮詢，並參考各方意見，與相關的公共交通營辦商共同作出檢討，制訂出首個修訂建議(2014年3月版本)。署方希望聽取委員會的意見，以期於2014年第四季為南港島線(東段)重組計劃作出定案。
22. 趙浩明先生向委員簡介南港島線(東段)重組計劃的各個修訂方案(詳情參閱交通文件 9/2014 號及附件一至十二)，包括：
- (a) 重組城巴第48、71及75號線－城巴第75號線改為於早上繁忙時段提供三班由深灣往中環的單方向服務；城巴第72A號線在日間非繁忙時段顯著加密班次至約每10-12分鐘一班；取消城巴第71及71P號線並提供巴士／巴士轉乘安排；以及城巴第48號線改道途經黃竹坑新鐵路站；
 - (b) 修改新巴第78號線的路線－新巴第78號線將改以黃竹坑新鐵路站的公共運輸交匯設施為總站；

(c) 修改隧巴第 107 號線的路線 – 部分班次於上午繁忙時段不經南朗山道一帶；

(d) 重組城巴第 90B、98 號線及新巴第 91、94、94X 號線 – 將新巴輔助服務第 94X 號線併入新巴第 94 號線，同時後者將全日提供服務；將新巴第 91 號線併入城巴第 90B 號線；以及維持城巴第 98 號線的現行班次；

(e) 重組城巴第 90、90C、97 號線及新巴第 590、590A 號線 – 將新巴第 590A 及城巴第 90C 號線併入新巴第 590 號線；城巴第 97 號線改為只於上午繁忙時段提供服務，並將港島北岸總站縮短至灣仔；以及城巴第 90 號線延長至由海怡半島開出，在城巴第 97 號線服務時間外繞經利東邨，並將港島北岸總站縮短至灣仔；

(f) 重組新巴第 93 及 93A 號線 – 將新巴第 93A 號線併入新巴第 93 號線，其中由鴨脷洲邨開出的兩班班次改道服務利東邨，另外兩班由海怡開出班次路線不變；

(g) 修改隧巴第 671 號線的路線 – 重新編號為第 176 號線，改道途經紅磡海底隧道前往觀塘碼頭，於上、下午繁忙時段分別提供三班雙向服務；

(h) 重組新巴第 66 號線及城巴第 6、6X、73 及 260 號線 – 保留新巴第 66 號線，於上午繁忙時間提供兩班由赤柱廣場往中環的單方向服務；城巴第 6 號線全日改道途經馬坑（近觀馬樓）；城巴第 6X 號線會視乎乘客量轉變調減班次；城巴第 260 號線建議全線以雙層巴士行走；以及城巴第 73 號線改道途經海洋公園站；

(i) 重組隧巴第 973、973P 號線 – 將隧巴第 973P 號線併回其主線第 973 號線，973 將安排三班早上班次繞經黃竹坑。隧巴第 973 號線繼續途經香港仔、西區及西區海底隧道；

(j) 建議取消部分專營巴士路線並以其他公共交通服務替代 – 取消城巴第 47P 號線(早上繁忙時間服務)、城巴第 629 及 629A 號線、新巴第 95B 號線(早上繁忙時間服務)及城巴第 97A 號線(早上繁忙時間服務)；

(k) 視乎乘客量轉變而調整班次的專營巴士路線；以及

(l) 相關的專線小巴服務方案，包括新增專線小巴第 4M、40M、52M 號線及修改專線小巴第 69A 號線，提供短程服務接駁黃竹坑站。

23. 黃靈新先生向主席申報利益，表示其為進智公共交通控股有限公司的執行董事。

24. 主席請委員就整個南港島線（東段）重組計劃綜合表述意見。

25. 司馬文先生、羅健熙先生、林玉珍女士 MH、副主席、徐遠華先生、麥謝巧玲女士、張漢芬先生、朱立威先生、林啟暉先生 MH、歐立成先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、陳家珮女士、周尚文先生、朱慶虹太平紳士及區諾軒先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員要求加密城巴第 73 號線及專線小巴第 69A 號線的班次，而隧巴第 971 及 973 號線於非繁忙時間的削減班次安排則須作審慎考慮。此外，他重申引入全球衛星定位及巴士站實時報站系統的重要；

(b) 有委員認為南港島線（東段）重組計劃的整體不夠進取，建議應提供具競爭力的特快巴士線吸引客源，如增加城巴第 99X 號線班次快速來往東區及保留新巴第 94X 號線經薄扶林道一帶前往中上環。他對署方嘗試修改隧巴第 671 號線以加快車程的原意表示歡迎，但要求署方邀請區議員試乘隧巴第 176 號線，以測試改經紅隧的效用；

(c) 有委員認為署方的最新修訂方案仍無充分考慮居民意見，對此感到不滿。她指出城巴第 90 號線的總站多年來均設於鴨脷洲邨，故反對改由海怡半島開出並繞經利東邨，使路線變得迂迴；其終點站更將由中環遷移至灣仔，對原有乘客構成不便，而替代的新巴第 590 號線亦未能為如城巴路線般為 60 至 65 歲的長者提供半價優惠。此外，取消新巴第 91 號線並併入城巴第 90B 號線後，乘客將不能直接前往西營盤的水街及西邊街一帶。她又指出沒有學生會以港鐵轉乘巴士前往中西區上課，故不希望重組路城巴第 93 號線，同時認為隧巴第 176 號線擬議班次不足，並贊成安排試乘活動；

(d) 有委員對以車費較貴的新巴第 590 號線取代乘客量高的城巴第 90C 號線、以走線不同的城巴第 90B 號線取代新巴第 91 號線及城巴第 90 號線繞經利東邨並遷移總站至灣仔等方案表示反對，同時對隧巴第 176 號線途經紅隧的方案有所保留，並要求為隧巴第 671 號線及城巴第 99X 號線增設快線服務。她又查詢取消城巴第 97A 號線後，專線小巴第 29 號線會否增加班次；

(e) 有委員指出城巴第 71 號線屬黃竹坑區唯一途經薄扶林道及瑪

麗醫院的巴士線，而城巴第 71P 號線的平均載客率達 97%，認為兩組路線的取消方案均欠缺理據。此外，南朗山道的乘客於繁忙時段對隧巴第 107 號線的需求甚高，因此以梅花間竹方式途經該處的做法並不合理。另一方面，他認為運輸署及巴士公司有聽取居民對城巴第 75 號線的意見，但只提供三班服務並不足夠；

(f) 有委員認為即使南港島線（東段）通車後亦不應盲目地以鐵路取代巴士服務，反之應按通車後的實際情況調整巴士路線，並新增點對點的巴士快線，讓居民有較多選擇。此外，她要求日後乘客使用巴士／專線小巴轉乘鐵路的總車費不能高於原有的巴士車資，而重組計劃所騰空的車輛資源需繼續投放於南區提供服務。她又認為須小心安排城巴第 48 號線與新巴第 4X 號線及城巴第 7 號線日後於華富一帶的站點位置，避免巴士站的負荷過高；

(g) 有委員認為南港島線（東段）重組計劃未有數碼港及貝沙灣的居民提供充足的轉乘配套，而現時專線小巴第 69 及 69X 號線於下午繁忙時段的班次服務亦不足夠；

(h) 有委員認為南港島線（東段）重組計劃漠視石排灣居民的利益。他指出，香港仔及石排灣沒有直接的鐵路服務，因此鐵路通車後的車費支出及乘車時間將直接影響居民的乘車選擇。他再次要求署方提供鐵路與巴士／小巴的轉乘優惠具體安排，並預期日後在香港仔隧道的擠塞情況得以舒緩下，石排灣居民或傾向選擇點對點的巴士服務，故建議善用騰空的車輛資源開設更多特快線如城巴第 70P 號線。此外，新增設的專線小巴第 4M 號線日後收費為 \$4.6，高於現有新巴第 95 號線的車資（\$3.2）。在南港島線（東段）任何鐵路站前往銅鑼灣的相等車資的情況下，居民自然會選搭新巴第 95 號線於鴨脷洲轉乘港鐵，反映專線小巴第 4M 號線的車資水平不合理；

(i) 有委員反對城巴第 90 號線的重組方案。他指出城巴第 90 號線改由海怡半島開出並繞經利東邨，將增加行車時間；其總站更將由中環遷移至灣仔，變相迫使前往中環的居民乘搭港鐵或使用車資較高的新巴第 590 號線；

(j) 有委員對南港島線（東段）重組計劃中有關黃竹坑區巴士線的方案感到不滿。他指出，大部分黃竹坑民居與港鐵站間存有一定距離，因此認為新巴第 78 號線以黃竹坑港鐵站為終點站的安排未能方便居民，同時要求提供城巴第 48 號與新巴第 78 號線之間的免費轉乘安排，以及城巴第 48 號線及港鐵黃竹坑站的尾班車時間須互相配合；

(k) 有委員認為現時的轉乘優惠安排不能接受。他指出，現時的

安排只是以轉乘安排作取消路線後的替代服務，署方並無實際誘因鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，供居民有更多選擇。他建議開放轉乘安排，例如於香港仔隧道入口以補回差價的方式轉乘各巴士線。此外，他認為延長巴士走線只會使車程過於迂迴，署方應提供更多特快線，例如安排新巴第 590 號線及新巴第 42 號線改為行走黃竹坑道天橋，同時藉重組的機會調整車費表。署方亦須於下次巴士專營權續期時引入條款，要求巴士公司提供全球衛星定位及巴士站實時報站系統；

(l) 有委員認為重組方案中的新巴第 66 號線只設兩班繁忙時間單程服務並不足夠，要求保留現有服務，再視乎南港島線（東段）通車後始作調整。她又要求城巴第 6 及 73 號線於上午首兩班服務繞經馬坑邨，接載學生及上班的乘客。她反映赤柱一帶於周末早上的公共交通服務不足，要求保留城巴第 6X 號線的現有服務，而新巴第 63 號線由赤柱開出的上午首兩班服務須以雙層巴士行走。此外，她反對城巴第 973 號線繞經深灣，增加行車時間，並要求於週末及假日加強該線的服務；

(m) 有委員指出，按其觀察所見，新巴第 590 號線於早上繁忙時段於經常客滿，甚至不停鴨脷洲邨外的巴士站，因此對署方所指的繁忙時段平均 57% 載客率有所保留。她又認同鴨脷洲大街的居民經常需等候較長時間才能登上巴士；

(n) 有委員指出，現時赤柱於假日的擠塞情況嚴重，若城巴第 6 號線繞經馬坑只會增加行車時間，對赤柱居民及懲教署職員構成不便。此外，他指出不少赤柱居民乘搭城巴第 973 號線前往薄扶林，若繞經深灣將增加行車時間；

(o) 有委員代表馮仕耕先生表述意見。他認同指，若城巴第 973 號線繞經深灣及每 30 分鐘才有一班服務，將對前往薄扶林一帶的赤柱區及海灣區居民構成不便。此外，他認為由赤柱開出的專線小巴第 40M 號線的班次太疏，擔心海灣區乘客將難以登車，故要求增加班次；以及

(p) 有委員不介意城巴第 90 號線是否繞經利東，但指若日後修訂為不繞經利東，署方則須為城巴第 97 號線作相應調整，方便利東居民乘搭巴士前往灣仔或港島北岸，並保留城巴第 97 號線於早上繁忙時段前往中環的服務。此外，他認為新巴第 94 及 94X 號線的走線不同，故不應取消新巴第 94X 號線，同時要求提供該線與城巴第 90B 號線的班次時間分佈，確保日後提供適當密度的服務。他又查詢隧巴第 176 號線的具體班次時間，要求改為提供全日服務，並贊成安排試乘活動。另一方面，他要求提供連接鴨脷洲南灣及港鐵站的專線小巴

服務，同時建議專線小巴第 29 號線繞經利東。

26. 吳翰禮先生綜合回應表示，日後南港島線（東段）通車後南區將增設四個港鐵站，當中大部分均位處人煙較稠密的地方。署方預期鐵路通車後，居民的出行模式將有所改變，預料不少巴士及專線小巴乘客將改為乘搭班次較穩定的鐵路服務。因此署方因應預計的乘客量轉變而制定了上述的公共交通服務重組計劃，以期能更有效地運用巴士資源，在提供鐵路服務的同時，保留適當的巴士及專線小巴服務供市民選擇。署方感謝委員對各路線的行車走向、班次服務及新增接駁路線等安排所提出的意見，並會與巴士公司再作檢視，以優化南港島線（東段）重組計劃。

27. 徐遠華先生、司馬文先生、柴文瀚先生、羅健熙先生、區諾軒先生及歐立成先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員明白鐵路開通後巴士服務不能一成不變，但希望在討論過程中，署方可以認真處理區議員及居民的訴求。他希望保留黃竹坑區原有的巴士服務，惟具體班次安排可再作商討。他又重申城巴第 75 號線日後只提供早上三班服務並不足夠，要求繼續於非繁忙時段及下班時段提供服務，並增加路線轉乘選擇；

(b) 有委員指出，薄扶林區短期內並無鐵路接駁，但區內居民歡迎減少巴士數目，紓緩交通擠塞。他認為社會投放大量資源興建南港島線（東段），若鐵路通車後仍保留大量巴士路線並不合理，所以希望區議員可以協助游說區內居民接受重組計劃，藉以減少巴士及專線小巴數目，紓緩交通擠塞及香港仔隧道間封等問題；

(c) 有委員指出，於西港島線重組計劃及南港島線（東段）重組計劃兩份文件中，城巴第 71 號線的繁忙時間載客率分別 81%及 74%，數據有所差別，因此對重組計劃的顧問研究報告的準確性表示質疑。他再次詢問署方將如何鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，及會否增設巴士快線，如改經黃竹坑道天橋或不經香港仔中心，加快車程時間。他重申，重組計劃應讓市民節省車資及縮短行車時間；

(d) 有委員對署方的回覆感到不滿，要求署方拿出誠意與區議員共同探討有關城巴第 90 號線及新巴第 91、94 號線的重組方案；同時對隧巴第 176 號線及城巴第 75 號線只提供三班服務表示不滿；

(e) 有委員要求署方提供更詳細的回覆，並邀請巴士公司代表就委員的意見作出回應；以及

(f) 有委員希望有關重組計劃中以新巴取代城巴服務的路線，日後可維持為 60 至 65 歲的乘客提供半價優惠。

28. 吳翰禮先生綜合回應表示，他明白署方及區議員雙方均用心處理重組計劃，故會虛心聆聽地區意見，繼續進行互動的溝通。為回應各方訴求，署方現提出的南港島線（東段）首份修訂重組方案亦較原有方案有所改動，希望各方可求同存異，繼續探討重組方案的細節。署方感謝委員對路線及車資等安排的意見，會與巴士公司加以研究，並因應營運情況，提供良好的轉乘方案及替代服務予乘客使用。此外，有關城巴第 71 號線的載客率之別，他指出，由於西港島線重組計劃在半年前提出，載客率為當時數據，而南港島線（東段）重組計劃中的載客率則為現時修訂後的最新數據。

29. 黃漢中先生回應表示，城巴／新巴會與署方就重組計劃中未臻完善之處，包括各巴士線間的轉乘安排及新增快線等建議再作檢討，以提供更直接的路線服務，配合乘客的期望。黃秀娟女士回應表示，九巴於南區提供的服務主要屬與城巴／新巴聯營的過海路線，因此將繼續與城巴／新巴及運輸署探討有關隧巴第 176 號線的改善建議。

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。此外，他建議委員繼續於自己所屬的選區收集市民對各路線改動方案的意見，繼而交予署方作研究，以希望最終優化南區的交通服務。

議程四： 南港島線（東段）項目臨時交通管理措施
（此議題由港鐵公司提出）
（交通文件 10/2014 號）

（黃靈新先生於下午 5 時 32 分離開會場。）

31. 主席歡迎下列代表出席議程四的討論：

- (a) 路政署工程師余詩奇先生；
- (b) 運輸署工程師余漢忠先生；
- (c) 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；
- (d) 港鐵公司公共關係經理－項目及物業 溫永愛女士；

- (e) 港鐵公司一級建造工程師－土木 周美寶女士；以及
- (f) 港鐵公司一級建造工程師－土木 關翠珊女士。

32. 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。

33. 徐遠華先生、副主席及羅健熙先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員贊成於塘邊徑一帶新增調頭支路，但指出該處的工程圍版阻礙行人及駕駛者視線，故要求港鐵公司作出改善。此外，他要求港鐵公司解決黃竹坑巴士總站上蓋的遮蔭問題，並建議舉辦巴士站上蓋壁畫比賽，以美化上蓋及改善遮蔭問題；

(b) 有委員要求港鐵公司加強監察於鴨脷洲大街一帶進行的利東站工程，減低對附近交通的影響；以及

(c) 有委員贊成舉辦巴士站上蓋壁畫比賽，並要求港鐵公司留意利東邨一帶工程所造成的噪音滋擾及交通影響。

34. 黃偉倫先生綜合回應如下：

(a) 由於塘邊徑的彎位較急，該處的阻檔視線問題本已存在，惟使用透明工程圍版或會引起反光問題，故須再作研究。港鐵公司會加設路牌為行人提供清晰指示；

(b) 為減低利東邨一帶工程對交通造成的影響，該處的工程須於晚間進行，但有關安排卻會造成某程度的噪音問題，故屬兩難局面。港鐵公司會致力減少交通測試所引起的滋擾；

(c) 利東邨道及鴨脷洲橋道路口的交通燈屬同一組別的燈號，須作較複雜的同步燈號管理，故難以作人手調控；

(d) 日後利東站啟用後，若有於鴨脷洲大街加設行人過路燈的需要，港鐵公司會加以考慮；以及

(e) 由於港鐵公司已交出黃竹坑巴士總站的管理權，故較難就其巴士站的上蓋作出改動。

35. 司馬文先生詢問有關早前於區議會會議上要求港鐵公司提交的南港島線（東段）項目的工地列表及於鋼綫灣和利南道的卸泥容量

報告目前的進度。

36. 黃偉倫先生回應表示，港鐵公司現正整理上述卸泥口泥石容量的實際數字及南港島線（東段）項目的工地列表（部分用地的交還時間表將於日後逐步補充），會盡快向區議會提交上述報告。

37. 主席在總結時要求港鐵公司於下次區議會會議前向秘書處提交上述報告，以便於區議會會議上再作跟進。港鐵公司亦應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。

議程五： 關注薄扶林道行車潛在危險

（此議題由朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH 提出）

（交通文件 11/2014 號）

38. 主席表示，議程五由朱立威先生、麥謝巧玲女士及楊位款太平紳士 MH 提出，並請委員參閱交通文件 11/2014 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。

39. 朱立威先生簡介文件的內容。他表示，薄扶林道往中西區方向（置富花園至瑪麗醫院一帶）的多個路口不時出現車輛越過雙白線突然右轉的情況。雖然有關路段的車速限制為每小時 50 公里，但據觀察所得，不少駕駛者的車速均較高，若前方車輛突然急停右轉，實易生意外；即使後方車輛能及時轉至左線行車，車輛在高速情況下換線亦會對後方車流構成危險；此外，右轉車輛在等候越過雙白線期間亦會阻塞交通。因此，他要求運輸署檢視薄扶林道各個路口的潛在交通危險，並提供具體改善方案。麥謝巧玲女士補充指，薄扶林道近嘉林閣對面的支路不時有車輛進出，曾有薄扶林道車輛於該處未能及時煞掣而發生意外。她要求署方檢視薄扶林道同類型較隱蔽的路口，以改善情況。

40. 馮建業先生回應表示，薄扶林道介乎華富道啟歷學校至瑪麗醫院一帶的路段，其車速限制為每小時 50 公里。駕駛者如能遵從運輸署的呼籲，與前方車輛時常保持安全距離，即使有車輛越過雙白線右轉駛入或駛出毗連道路或處所時，亦問題不大。然而，考慮到薄扶林道的特性及交通流量，署方已於部分位置禁止車輛右轉橫過雙白線。他舉例指，署方於瑪麗醫院近油站一帶的路段設置交通標誌，禁止車輛在薄扶林道往中環方向駛入／駛出油站，惟現場仍有部分駕駛者違反指示，因此署方於 2013 年年底在該處加設交通圓柱筒，以分

隔來回行車線，配合現場的交通管制。署方會就薄扶林道較多車輛右轉的位置研究可行的改善措施，以提醒駕駛者前方右端設有支路，此外，署方正就薄扶林道 120 號近豪峰的路口加設交通標誌及道路標記的改善方案進行地區諮詢。

41. 朱立威先生指出，薄扶林道的多個路口均沒有設置「禁止右轉」的交通標誌，詢問車輛是否可於上述位置越過雙白線右轉。他又詢問南區有否其他道路皆為設有雙白線同時可作右轉，以及署方對同類型路口的具體改善措施。

42. 馮建業先生回應表示，越過雙白綫右轉入道路、停車場及處所屬法例許可的情況，全港多處均有類似情況。他指出，薄扶林道的多個路口均可右轉，惟豪峰附近路口則不可由支路駛出轉右至薄扶林道往中環方向。

43. 司馬文先生、陳俊達先生、麥謝巧玲女士及鄺子憲先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員指出，雙程雙線行車的薄扶林道屬區內的主要幹路，不少駕駛者均以較高車速（每小時 70 公里）行駛，故車輛超速為導致意外的主因。因此，他於會前向署方提交有關薄扶林道行車安全的書面提問，要求提供相關交通數據，同時建議於薄扶林道沿途加設偵速攝影機及延長瑪麗醫院近油站一帶的交通圓柱筒擺放位置；

(b) 有委員指出，據其觀察所得，薄扶林道近豪峰的路口平日於上午 8 時左右不時約有六至七輛的士在該處排隊右轉往瑪麗醫院，阻塞交通，要求運輸署及警方檢視上述情況；

(c) 有委員認為，上述路口存在一定危險，質疑署方為何容許車輛越過雙白線右轉而不作改善。此外，她詢問署方為何只於豪峰附近支路禁止車輛右轉駛入薄扶林道，而嘉林閣及香港大學宿舍對出的支路則未有相關安排；以及

(d) 有委員指出，薄扶林道由瑪麗醫院至薄扶林花園約 1.2 公里長的路段內共有六至七個同樣性質的路口，車輛容易煞掣不及或於右轉時跨過對面兩條行車線而發生意外。他建議署方提供薄扶林道的車流量及意外數字，以考慮各種改善方案，包括增設右轉行車線、禁止車輛右轉及於其他路口掉頭的可行性。

44. 馮建業先生回應表示，他於會議前收到司馬文先生的書面提問，需時準備書面回應，但希望先作下列初步回應：

(a) 署方的相關同事正跟進委員提出有關於薄扶林道沿途加設偵速攝影機的建議；

(b) 署方已安排進行地區諮詢，就薄扶林道近豪峰的路口加設交通標誌及道路標記的改善方案徵詢公眾意見，至於其他路口的情況則須在有需要時再作研究；

(c) 署方曾為瑪麗醫院近油站一帶的薄扶林道加設交通圓柱筒進行地區諮詢，計劃得到地人士的支持。就有關額外加設交通圓柱筒以延長限制的範圍的意見，運輸署對建議持開放態度，並會研究是否適合設置；

(d) 有關委員建議在薄扶林道豪峰附近的消防栓周邊加設更多的欄杆，署方稍後會與消防處及其他相關部門研究其可行性；以及

(e) 有關豪峰附近路口的交通安排，考慮到短距離內於瑪麗醫院一帶另有支路可讓車輛右轉至薄扶林道前往中環方向，署方在權衡交通安全及地區需要後，決定禁止車輛在近豪峰的支路駛出右轉。惟委員提及的薄扶林道其他路口則與上述的瑪麗醫院右轉支路距離較遠，若禁止右轉，車輛須行駛較長的距離始能轉向。署方對委員提出於其他路口亦禁止車輛右轉的建議持開放態度，並樂意在有需要時與委員探討各項改善措施的可行性。

45. 劉榮富先生回應表示，按現行法例，除非設有特定的交通標誌，否則任何車輛都可右轉進入一些路口、停車場或處所。至於駕駛者在右轉期間釀成意外，警方會按相關法例進行調查及提出檢控。

46. 朱立威先生、鄺子憲先生、司馬文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) 有委員指出，他並非要求署方於上述各路口均禁止車輛右轉，而是要求署方為各路口進行詳細研究，檢視其潛在危險，並研究加設指示牌或慢駛標誌提醒駕駛者前方車輛或會右轉往支路，避免發生意外；

(b) 有委員表示，類似薄扶林道的情況，即道路平均車速較高而車輛可跨過雙白線右轉的情況，在香港並不常見。他認為，雖然薄扶林道或基於歷史因素而欠缺改建空間，但個別位置如薄扶林水塘道路口或可考慮佔用少量土地以增設約 2.5 米寬的右轉行車線；

(c) 有委員指出，由於伯大尼修院至瑪麗醫院的路段車速較高及劃有雙白線，駕駛者不會預期前方車輛可作右轉，因此有關路口存在一定危險。署方有需要正視問題，改善各路口使其更清晰易見，並向委員會匯報進展；以及

(d) 有委員表示，根據他在薄扶林道十多年的駕駛經驗，近豪峰的路口不時有的士突然右轉往瑪麗醫院，阻塞交通，同時對快線車輛構成危險，故建議運輸署及警方研究在該路口禁止車輛右轉往支路。至於薄扶林道的其他路口，由於車輛越過雙白線右轉的情況相對較少，他建議署方先設立指示牌，提醒駕駛者留意前方交通情況，並向委員會匯報進展。

47. 馮建業先生回應表示，署方對在薄扶林道各路口禁止車輛右轉或推行其他改善措施的建議均持開放態度。署方會研究在薄扶林道較多車輛右轉的位置推行改善措施，警告駕駛者前方有支路。但禁止車輛右轉的建議或對附近居民造成一定的影響，故署方須審慎研究。此外，署方目前正就薄扶林道 120 號近豪峰的路口加設「前面有支路」的交通標誌及「慢駛」的道路標記進行地區諮詢，以期提醒駕駛人士前方可能有車輛減速或停車右轉。

48. 主席總結時表示，要求運輸署研究為南區各繁忙路口設置適當的交通提示標誌，或在禁止右轉的路段增設更多交通圓柱筒分隔來回行車線，以保障行車安全。警方亦應加強執法，以提高阻嚇性。此外，有關司馬文先生就薄扶林道各個路段所作出的查詢，他要求運輸署及警方在會後向其提供各路段的交通統計數據，並建議運輸署主動聯同當區區議員及分區委員會進行實地視察，從而更有效地檢視各路口的實際情況，按各委員的建議作出直接跟進。

(陳家珮女士及周尚文先生分別於下午 5 時 54 分及 6 時 19 分離開會場。)

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2014 年 3 月 10 日的情況）
（交通文件 7/2014 號）

49. 朱慶虹太平紳士建議將議程五中有關改善薄扶林道各路口的事項納入進展報告。

50. 主席同意將有關事項納入進展報告以作跟進。

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

51. 陳李佩英女士查詢位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站目前的進度。

52. 譚桂芬女士回應表示，署方正通過南區民政事務處物色場地舉行地區諮詢會。

53. 司馬文先生指出，不少赤柱居民向他反映對多層停車場項目的關注，主要憂慮有關項目的位處赤柱市中心，加上日後區內的發展項目所吸引的人流，兩者將增加赤柱市中心的交通負荷。他建議署方研究改於赤柱廣場的臨時停車場興建多層停車場，並探討項目對區內車流及人流的影響。雖然區議會多年來一直爭取於赤柱增建泊車位，但亦須正視居民對區內交通問題的關注。

54. 譚桂芬女士感謝區議會過往對多層停車場項目的支持。她表示，署方曾就項目進行交通評估，而擬建多層停車場的位置為現有巴士站和停車場用地。

55. 朱慶虹太平紳士詢問署方有關公眾諮詢的目前進度、有否與居民會面溝通及收集到的意見為何。

56. 譚桂芬女士回應表示，署方目前正通過南區民政事務處協助安排合適場地舉行地區諮詢會。

57. 主席要求運輸署盡快舉辦地區公眾諮詢會，並請南區民政事務處協助署方物色合適場地，以聽取各方意見。

南區行人天橋及隧道加建升降機

58. 副主席指出，有關在橫跨鴨脷洲橋道近山明街及新市街的行人隧道（結構編號 HS13 及 HS13A）加建升降機的兩項工程均於 2013 年 3 月 18 日開展，惟 HS13 的預計完工日期為 2016 年，而 HS13A 則預計於 2015 年完工，兩項工程的完工日期有差別。她詢問 HS13A 的工程是否受深灣軒附近的港鐵工程影響。

59. 蔡詠詩女士回應表示，由於 HS13 的加建升降機工程與南港島線（東段）的工地範圍有所重疊，按照工程規劃，港鐵公司將會於 2014 年年底交出該工地讓路政署進行升降機建造工程，故預計是項工程須於 2016 年年底方可完成。署方將繼續與委員及港鐵公司協商，研究更暢順的交接安排，以縮短工程時間。

於南區行人過路處增設下斜路緣以配合無障礙通道

60. 鄭子憲先生建議運輸署在赤柱新街近赤柱社區會堂對面增設下斜路緣，方便行人過路。

61. 主席建議委員於會後向秘書處提供具體位置的資料，以轉交署方跟進。

「人人暢道通行」計劃在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建暢道通行設施第一組－勘查研究、設計及建造

62. 徐遠華先生表示，委員會於第十三次會議曾討論有關在橫跨香港仔海傍道近逸港居的行人天橋（結構編號 HF105）加建升降機的設計方案，經其進行地區諮詢及逸港居業主立案法團於業主會議作出討論後，大部分居民建議拆除構築物的樓梯以加建升降機，同時保留斜道供行人上落。

63. 主席表示，委員會贊成上述諮詢結果，並要求路政署按居民的主流意見為項目進行詳細設計。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路－改善工程

64. 司馬文先生指出，淺水灣道、大潭道、石澳道及大浪灣道現時／快將進行斜坡工程。他曾於地區發展及環境事務委員會上要求土木工程拓展署在工程期間同時加建行人路，並要求運輸署就上述地點加建行人路的建議提供專業意見及發出施工指示。此外，他表示大潭道與大潭水塘道交界不時有行山人士聚集等候巴士，故要求土木工程拓展署及運輸署於該處的政府土地加建行人路。

65. 譚桂芬女士回應表示，運輸署一直把握機會在進行斜坡工程期間一併加建行人路，但相關設計細節須配合斜坡工程，交由土木工程拓展署作綜合研究。廖保華先生回應表示，土木工程拓展署代表已於地區發展及環境事務委員會會議上收到委員類似的建議。由於在斜坡工程中加建行人路的可行性涉及多方面的研究，並須按實際情況加以考慮，署方將審慎跟進委員的建議，然後作出回覆。

66. 司馬文先生查詢，有關南區區內的各個斜坡，土木工程拓展署有否就何處曾收到運輸署的指示，要求為加建行人路的可行性進行研究，以及相關研究的進展。鄭子憲先生建議在不進行大規模開山關石的情況下，盡量藉進行斜坡工程的機會，擴闊道路及加裝防撞欄設

施，改善道路安全。柴文瀚先生要求各部門切實跟進各改善行人路的建議。

67. 譚桂芬女士回應表示，運輸署及土木工程拓展署代表一直細心聆聽委員的建議。一般情況下，土木工程拓展署在進行斜坡工程前會先進行詳細的顧問研究，以了解有關斜坡及附近路段的環境，按可行情況考慮改善行人設施。廖保華先生回應表示，土木工程拓展署會與運輸署研究各項改善行人環境的建議。

68. 主席建議運輸署及土木工程拓展署於會後探討在上述地點加建行人路建議的可行性，並將研究結果交予秘書處以作跟進。

南區巴士脫班問題

69. 柴文瀚先生指出，城巴第 70 號線及新巴第 42 號線已連續多個月成為脫班率最高的路線，問題嚴重，要求運輸署提供具體解決方案，如靈活調配車輛及精簡路線等。羅健熙先生表示，申訴專員公署早前發表的調查報告指運輸署計算「脫班率」的方法與市民對「誤點」的看法有別，他查詢本報告所述的脫班率的計算方法，同時認為報告的資料有限，要求署方改善報告的表達方式。林玉珍女士 MH指出，部分脫班情況嚴重的路線未於報告內顯示，要求署方說明計算脫班率的標準。

70. 許家耀先生回應表示，如早前運輸署對申訴專員公署調查報告的回應所示，署方會與巴士公司就各路線於服務詳情表上的編定班次及實際開出的班次進行比較，計算脫班率。惟不同路線的脫班成因各有不同，部分路線可能受巴士車長出缺或沿途交通情況等不同因素影響。因此署方會按實際運作情況，為各路線研究針對性改善措施，並要求巴士公司改善人手調配。他補充指，運輸署不會單以脫班率作為監察巴士服務質素的指標，署方亦非常重視市民、區議員及地區人士的意見和投訴，並會檢討個別路線持續於某些時段出現脫班的情況，以期從不同方向改善巴士的服務質素。

71. 朱慶虹太平紳士表示，據了解，運輸署曾就數條路線（如城巴第 95C 號線）的嚴重脫班情況向巴士公司發出警告信，惟未見服務有所改善。他詢問署方有關該路線的具體警告內容，以及若服務持續欠佳，署方有否進一步的行動。羅健熙先生表示，市民普遍關注巴士班次的延誤問題，故署方除監察「脫班」情況外，亦應處理南區巴士「誤點」的問題，並重申要求署方改善脫班情況的報告方式。柴文瀚先生贊同要求署方改善報告的表達方式，以提供各路線的具體脫班率及脫班次數。此外，就城巴第 70 及 95C 號線和新巴第 42 及 970 號線

的持續脫班問題，以及其他路線的季節性脫班情況，如開學月份各途經學校的路線及聖誕新年期間途經銅鑼灣的路線的脫班問題，他要求署方作出檢視，並交代具體的改善方案。

72. 許家耀先生回應表示，運輸署一直密切監察巴士路線的服務質素，並記錄班次的延誤情況及市民的意見和投訴。如發現問題持續及未能有效改善，署方會就脫班率較高和投訴個案較多的路線向巴士公司發出提示信，要求巴士公司作出檢討和採取改善措施。其後若巴士公司仍未能有效改善服務質素，署方將會發出警告信。運輸署於2013年年底確實曾向巴士公司發出嚴厲的提示信，要求改善部分路線的服務，其後據觀察所得，相關路線的脫班率和服務水平正逐步改善。他又指出，進展報告中所列的屬南區區內所有巴士服務中脫班率相對最高的兩條路線，署方樂意與委員研究改善報告的表達方式。

73. 柴文瀚先生重申，要求署方分別為出現持續脫班及季節性脫班的路線提供具體改善方案，並改善報告的表達方式。

74. 許家耀先生回應表示，他將於會後研究改善報告的表達方式，整合過往於報告中所列的南區區內脫班率相對最高的兩條路線的出現次數，並製作統計表，以期觀察各路線的脫班模式屬短期情況或季節性情況。

75. 主席要求運輸署按委員的意見優化報告的表達方式。

香港仔隧道每月間歇性封閉次數

76. 朱慶虹太平紳士表示，比較報告所顯示的過去兩年香港仔隧道每月間封的次數，從數據上看似有所改善，惟他平日駕車駛經隧道時並未感受到任何實際改善。他要求運輸署於報告中提供間封的持續時間，讓委員更清楚了解香港仔隧道的實際間封情況。柴文瀚先生贊同上述建議，並查詢有關香港仔隧道南行管道於2014年2月出現7次間封的情況是否因海洋公園的交通管制措施未能奏效。

77. 許家耀先生回應表示，他須於會後翻查香港仔隧道間封的數據，以研究提供間封持續時間的可行性及改善表述方式。此外，視乎原始資料的內容，他表示間封數據或未能反映隧道間封次數與海洋公園交通管制措施之間的關係。

南區交通報告

78. 鄭子憲先生指出，多宗交通意外的肇事車輛均為巴士，而部

分意外則發生於非主要交通幹道。因此，他要求運輸署檢討巴士的行人安全及車廂內的安全設備。

79. 主席要求運輸署及巴士公司督促司機建立安全駕駛的態度，同時警方亦應在交通意外較常發生的地點加強執法。

(徐遠華先生及楊默博士分別於下午 6 時 56 分及 6 時 58 分離開會場。)

議程七：其他事項

80. 羅健熙先生查詢有關香港仔區內的路線重組及交通改善工程的最新進展。柴文瀚先生要求運輸署盡快提交改善香港仔交通的方案，以供委員會討論。司馬文先生要求將有關事項納入進展報告。

81. 主席表示，相關區議員早前曾與運輸署會面，就改善香港仔區內交通情況的建議進行討論。為更有效地處理問題，他要求署方先就香港仔區內的巴士路線調整安排及交通改善工程等方面擬備具體方案，與相關區議員繼續會面，以作跟進，日後再適時將有關事項納入進展報告。

82. 朱慶虹太平紳士表示，他與馮仕耕先生於會前向運輸署及路政署提出書面提問，要求於香島道 34 至 36 號附近加建行人路／樓梯連接麗海堤岸路，惟部門回覆表示有關建議並不可行。他代表馮仕耕先生指出，香島道的行人需求甚高，但欠缺行人路及連接香島道至深水灣泳灘的行人設施，故部門須研究於該處加建行人路及樓梯的需要，保障行人安全。

83. 譚桂芬女士回應表示，運輸署曾檢視上述位置的情況，惟香島道屬依山而建的雙線雙程道路，而且路旁多為斜坡及私人地段，發展空間有限，故限制了有關建議的可行性。

84. 司馬文先生指出，上述位置欠缺行人路，要求運輸署須於意外發生前加建行人路／樓梯，保障行人安全。朱慶虹太平紳士補充表示，建議運輸署及路政署為往深水灣泳灘方向的香島道加建行人路，同時在進行斜坡工程時加建樓梯連接麗海堤岸路。

85. 譚桂芬女士回應表示，運輸署會跟進有關在香島道加建行人路的建議。蔡詠詩女士回應表示，有關在香島道加建行人路／樓梯連接麗海堤岸路的建議牽涉大規模的土力工程及移植大量樹木，並需臨

時封閉香島道一條行車線始可進行工程。路政署建議可於日後進行斜坡鞏固工程時一併研究加建行人路／樓梯。廖保華先生回應表示，土木工程拓展署會與相關部門密切溝通，以作跟進。

86. 羅健熙先生建議委員先選定一個須加建行人路的位置，供運輸署、路政署及土木工程拓展署集中研究，以建立一套處理模式作為先例。

87. 主席總結表示，要求各部門緊密合作，並建議由運輸署負責研究於香島道往深水灣泳灘方向加建行人路、路政署研究加建樓梯連接香島道及麗海堤岸路，以及土木工程拓展署研究在進行斜坡鞏固工程期間一併進行上述工程。有關事項亦將納入進展報告以作跟進。

下次會議日期

88. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十五次會議將於 2014 年 5 月 19 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

89. 議事完畢，會議於下午 7 時 47 分結束。

南區區議會秘書處

2014 年 5 月