

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第十五次會議紀錄

日期：2014年5月19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

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

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

卜坤乾先生

缺席者：

鄭子憲先生

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）

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：

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

出席議程二：

吳翰禮先生

運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5

鍾雯女士

運輸署運輸主任／鐵路 6

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：

余志英先生

康樂及文化事務署南區副康樂事務經理（分區
支援）

出席議程五：

黃耀德先生

路政署港島區域工程師（港島，南丫島）

開會辭：

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 3 月 24 日第十四次會議紀錄

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： 上次會議曾討論的「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」之進度報告 (交通文件 14/2014 號)

(司馬文先生及黃靈新先生分別於下午 2 時 45 分及 2 時 47 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) 運輸署運輸主任／巴士及鐵路科鍾雯女士；
- (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「配合西港島線及南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃」（下稱「西港島線重組計劃」及「南港島線（東段）重組計劃」）進行討論，署方現提交重組計劃的進度報告，以諮詢委員會。

7. 吳翰禮先生簡介重組計劃目前的進度。他表示，運輸署於上次會議就上述兩個重組計劃諮詢委員會後，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。他就各方意見作出回應（詳情載於交通文件 14/2014 號），並重點介紹重組計劃的微調細節。他強調，為免有關路線改動對乘客造成混亂，已定案的西港島線重組計劃將在鐵路開通後分階段實施，同時署方亦會與各公共交通營辦商緊密合作，預早就各項主要公共交通安排進行廣泛宣傳。此外，有關南港島線（東段）重組計劃，署方早前於 2014 年 5 月中旬邀請了各區議員試乘擬議經紅隧的隧巴第 176 及改經東區走廊的 671 號線，並正檢討其他路線的改動方案。運輸署將於下次會議向委員會提交修訂方案作進一步討論，以期於在 2014 年第四季為計劃定案。

8. 主席請委員就兩個重組計劃及相關的轉乘優惠安排提出意見。

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

10. 司馬文先生、柴文瀚先生、陳李佩英女士、麥謝巧玲女士、朱慶虹太平紳士、羅健熙先生、區諾軒先生及副主席提出意見及查詢，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，並對重組計劃的整體安排感到滿意。惟他關注巴士及專線小巴的班次改動安排，要求署方及公共交通營辦商須於鐵路通車後進行客量調查，按實際情況再作調整；
- (b) 有委員認為，重組計劃欠缺進展，並質疑相關顧問研究的效用。他表示，在現行諮詢機制下，署方和巴士公司均無正面回應區議員的訴求，包括：(一) 現有方案將間接延長往返華貴邨、瑪麗醫院及上環的車程，要求縮短有關行車時間；(二) 利用在新巴第 4X 號線及城巴第 7 號線下新增的車輛資源，為新巴第 4 號線增設特別班次；(三) 在鐵路通車後將部分華富（南）巴士總站的巴士服務遷往華富（北）巴士總站運作，並安排站長駐守；(四) 由於城巴及新巴同屬一個集團，要求

兩者於薄扶林道提供路線相互轉乘安排；以及（五）城巴第 43M 號線的車費須下調至城巴第 M47 號線的原有水平（即 5.1 元）；

- (c) 有委員指出，署方提交的文件中未有交代赤柱區的重組方案，並要求署方須在鐵路通車後觀察實際的乘客需求轉變，再落實有關方案；
- (d) 有委員認為，城巴第 43M 號線未能照顧往返華貴邨及瑪麗醫院的乘客需求，因此要求增設專線小巴以提供替代服務。此外，委員亦要求延長該線的服務時間至凌晨一時，以配合港鐵堅尼地城站尾班車的開出時間。她並要求為城巴第 7 號線增設由華富邨開出的繁忙時段特別班次；
- (e) 有委員指出，西港島線將於 2014 年年底通車，惟相關的鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排仍毫無進展，營辦商之間仍未能就轉乘優惠的金額及財政承擔比例達成共識。他擔心若未能提供具吸引力的轉乘優惠，新鐵路的效用將被減低，因此要求香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）派員出席下次會議以作交代。此外，他詢問有關小巴營辦商為專線小巴第 23M 號線增撥資源的詳情，包括增加的車輛及司機數目；
- (f) 有委員表示，於過去兩個月，署方除邀請各區議員試乘隧巴第 176 號線外，並未為兩個重組計劃中具爭議性的方案（如重組城巴第 90 及 97 號線）作任何修訂，難以向居民作交代。此外，巴士公司曾表示通過全球衛星定位系統獲取隧巴第 176 號線的行車數據，因此他認為巴士公司有利用相關系統向乘客提供實時資訊，故要求巴士公司公開其行車數據。另一方面，他詢問有關早前向署方提出的擴建巴士站的建議的跟進情況，以及鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排的最新進展；
- (g) 有委員指出，除了為各巴士路線作出修訂外，署方亦應於重組計劃下檢視巴士站等交通配套設施。因此，他要求署方考慮延長香港仔魚類批發市場、田灣興偉中心、薄扶林村、瑪麗醫院及告士打道等位置的巴士站；以及
- (h) 有委員要求署方協調各公共交通營辦商，就鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排進行商討，並於下次會議交代細節。另一方面，她要求隧巴第 176 號線途經藍田，並提供全日服務及往鑽石山的轉乘優惠。

11. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(a) 重組計劃將在鐵路通車後分階段實施。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方案則會分階段實施。署方會與公共交通營辦商密切監察鐵路通車後乘客出行模式的實際轉變，從而逐步實施重組計劃下的各個方案；

(b) 在鐵路通車後，部分巴士路線的乘客量將會下跌，為善用資源及維持巴士網絡的效益，於重組計劃下，某些路線與新鐵路服務範圍重疊及走線重複的點對點路線將會取消。署方會增設適當的轉乘優惠安排，並研究於繁忙時段提供特別班次服務，以減低重組計劃對乘客所造成的不便；

(c) 關於鐵路與巴士／專線小巴的轉乘優惠安排，他指出，部分公共交通營辦商表示有意參與計劃，並正與港鐵公司商談有關安排的合約細則，惟亦有營辦商表示新鐵路將吸納其現有客源，故認為港鐵公司應承擔轉乘優惠的全數金額。署方會繼續與各公共交通營辦商斡旋，期望能提供更多轉乘優惠供乘客享用，同時維持各公共交通營辦商的營運效益；

(d) 至於巴士路線之間的轉乘優惠，巴士公司因應路線重組已新增不同路線組合（如城巴第 40 號線及新巴第 23 號線）的轉乘安排。關於在薄扶林道提供城巴與新巴的路線相互轉乘的建議，署方會繼續與巴士公司跟進；

(e) 城巴第 43M 號線的車費是按其車程距離對照相關行車收費表而釐訂。除繼續提供現有城巴第 M47 號線的轉乘優惠外，該線亦將新增更多路線組合轉乘優惠，方便乘客前往不同的目的地。此外，上述路線的尾班車暫定於晚上 11 時 50 分由田灣開出。現時很多巴士線的營運時間均未與港鐵的尾班車時間相銜接，惟日後若發現該線的尾班車有較高的乘客需求，署方將要求巴士公司在資源許可的情況下調整服務；

(f) 關於專線小巴第 23M 號線的車輛資源安排，小巴營辦商已承諾為該路線調配額外的車輛，從而與專線小巴第 23 號線產生協同效應，為乘客提供接駁堅尼地城站的服務；

(g) 署方理解委員對南港島線（東段）重組計劃的關注。自上次會議就重組計劃諮詢委員會後，署方一直與各區議員密切聯繫，並與

相關的公共交通營辦商作出跟進。署方需要更多時間整合各方意見，並計劃於下次會議提交最新的修訂方案諮詢委員會；

(h) 署方備悉委員提出有關巴士站設施的改善建議，並會與分區工程部商討，視乎實際情況及在進行周邊發展項目時（如田灣街和香港仔海傍道的增設升降機工程），一併考慮有關建議；

(i) 關於委員對隧巴第 176 及 671 號線的服務時間及站點位置的意見，署方會與巴士公司作詳細考慮，並於下次會議交代最新的修訂方案；

(j) 關於新巴第 4 及 4X 號線和城巴第 7 號線於早上繁忙時段的班次安排，署方與巴士公司會因應資源調配及乘客需求等因素再作檢討；以及

(k) 日後重組計劃實施後，署方會與巴士公司檢討華富（南）及華富（北）巴士總站的運作安排，同時研究於城巴第 7 號線往香港仔方向實施「華富（北）入、華富（南）出」行車的可行性。現時巴士公司一般會透過車長通報及稽查員工巡查等措施監察區內的巴士服務，按需要進行適當的車務調配。巴士公司表示有關安排行之有效，故暫時沒有計劃於華富（南）巴士總站派駐站長。署方會密切留意該處的交通情況，以檢討現有安排的效率。

12. 馮建業先生補充指，署方會按實際情況及因應周邊發展與持份者保持溝通及聯繫，以研究延長巴士站的可行性。關於香港仔海傍道和田灣街的巴士站改善建議，署方已要求土木工程拓展署及路政署分別就行人天橋 HF104 和 HF134 的升降機工程研究拆卸行人斜道以騰出空間增設巴士站的可行性。

13. 李建樂先生回應表示，城巴／新巴的行車記錄系統主要用作監察班次、事件調查及自動報站之用。除城巴機場快線外，其餘路線的行車記錄系統均無即時傳輸數據功能。巴士須返回車廠後，始能傳送相關數據至伺服器。城巴／新巴暫未有計劃將實時報站系統擴展至其他巴士路線，但會繼續評估相關需要及成本效益。黃漢中先生回應表示，城巴／新巴會聯同署方跟進委員的意見，並研究就各路線作出修訂。

14. 司馬文先生關注薄扶林道巴士站的情況，要求署方工程師於下次會議提供各巴士站的改善設計，供委員會跟進。此外，他認為，在西港島線通車後及南港島線（東段）通車前的期間，部分南區居民將前往香港大學站或堅尼地城站轉乘港鐵，因此他要求署方及公共交

通營辦商調配足夠資源，確保可滿足這段期間的交通需求。他又指出，港島北岸的交通不時於周末早上 11 時後出現擠塞情況，使脫班問題嚴重；同時要求為新巴第 30X 號線增設實時報站系統，並為中環開出的班次訂立固定服務時間。

15. 吳翰禮先生回應表示，關於西港島線通車後及南港島線（東段）通車前期間的公共交通服務安排，運輸署會在兩線通車及實施相關的重組計劃後分別檢視乘客需求的變化，以適時進行微調，為乘客提供適切的公共交通服務。至於設置實時巴士報站系統的意見，署方鼓勵巴士公司使用現有技術向乘客提供更多的實時資訊。

16. 主席表示，由於部分巴士站改善建議涉及拆卸鄰近行人天橋的斜道，或對天橋使用者造成影響，故較具爭議性。因此，他建議署方先就不涉及拆卸斜道的巴士站研究改善措施及提交設計方案。

17. 馮建業先生回應表示，署方會繼續要求土木工程拓展署及路政署在進行行人天橋 HF104 和 HF134 的升降機工程時一併考慮拆卸斜道以作擴建巴士站的可行性。至於有關薄扶林道一帶巴士站的改善建議，運輸署已要求建築署於瑪麗醫院重建工程及職業訓練局於國際廚藝學院的發展計劃內，考慮改善巴士站的設施。

18. 羅健熙先生、柴文瀚先生、朱慶虹太平紳士及司馬文先生繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員要求署方面對委員的提問時，應改善其回應方式，並提供具體資料。此外，由於城巴機場快線現時的全局衛星定位系統已備有一定的硬件配套，他認為巴士公司只須為其他路線的車輛加設傳輸器，從而為乘客提供實時資訊。他又表示，對隧巴第 176 或 671 號線的方案無既定取態，但要求不能全日只提供六個班次的服務，同時要求署方盡快交代各擴建巴士站的建議；
- (b) 有委員要求署方於下次會議提供各巴士站的擴建方案。此外，他對運輸署及巴士公司的分工安排感到失望，認為在現有專營權下，署方應要求巴士公司更積極處理路線發展事宜。他表示，若重組計劃於是次會議後一個月內仍無進展，他將要求申訴專員公署檢視運輸署巴士及鐵路科的監管工作，並要求審計署評估署方的顧問報告的效用，以及跟進應否讓城巴延續專營權；
- (c) 有委員詢問有關署方於文件中提及的城巴第 70 及 37A 號線的

調配詳情，並要求邀請港鐵公司代表出席下次會議，交代港鐵與各巴士及專線小巴之間的具體轉乘安排（包括商討中及已落實的轉乘路線）和車資優惠；以及

- (d) 有委員要求署方盡快就改善薄扶林道各個與西港島線相關的巴士站進行研究。

19. 主席指出，城巴第 70M 號線將在重組城巴第 43M 號線方案中被取消，因此他要求日後在華貴邨開出的城巴第 70 號線早上繁忙時段班次須繞經田灣街巴士站。

20. 吳翰禮先生回應表示，署方自 2013 年 7 月開始就兩個重組計劃諮詢委員會，其後多次與當區區議員、社區代表和公眾會面，以及與相關的公共交通營辦商作出跟進，共同修訂了計劃中的方案。署方會繼續與營辦商檢討各個方案，以提供足夠的替代服務及轉乘優惠，同時維持鐵路通車後的公共交通網絡效益。

21. 黃漢中先生回應表示，為方便田灣居民前往中環一帶，巴士公司會按城巴第 37A 及 70 號線的行車時間，分別編訂由置富花園及華貴邨開出的班次時間，以協調兩條巴士線的抵達石排灣道巴士站的時間，為乘客提供更頻密的服務。

22. 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，並邀請港鐵公司代表出席會議，交代港鐵與各巴士及專線小巴路線之間的具體轉乘安排（包括商討中及已落實的轉乘路線）及車資優惠。署方亦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，並於下次會議提交南港島線（東段）的最新修訂方案作跟進討論，以及匯報西港島線相關方案的進度。另一方面，他建議運輸署工程師先就不涉及拆卸斜道的巴士站研究改善措施及提交設計方案。

23. 馮建業先生強調，署方會繼續與土木工程拓展署及路政署研究在拆卸斜道時擴建巴士站的可行性。此外，他指出職業訓練局在 2012 年於地區發展及環境事務委員會的會議上，曾表示計劃增設一個巴士站。署方會向有關方面了解其落實細節。

24. 主席重申，建議運輸署先就不涉及拆卸斜道的巴士站研究改善措施及提交設計方案，至於其他位處南區以外而與西港島線相關的巴士站，他要求署方代表向其負責相關地區的工程師反映委員的改善建議，並直接與有關的當區區議員作出跟進。

議程三： 「城巴香港島及過海路線網絡」專營權在 2016 年屆滿後的巴士服務要求
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 15/2014 號)

25. 主席歡迎下列城巴／新巴代表繼續參與議程三的討論：
- (a) 策劃及車務編排經理黃漢中先生；
 - (b) 策劃主任黃嘉俊先生；以及
 - (c) 公眾事務經理李建樂先生。
26. 主席表示，議程三由柴文瀚先生提出，並請委員參閱交通文件 15/2014 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。
27. 柴文瀚先生簡介文件內容。他表示，運輸署在審批巴士專營權時，往往只進行流於形式的諮詢，「一錘定音」地決定如何修訂專營權條款，然後公布巴士公司於新專營權下所作的服務承諾。他認為，巴士公司在服務調整方面擁有很高的自由度，間接限制了運輸署的監管能力。此外，根據過往重組計劃及其他路線改動方案的經驗所得，運輸署、巴士公司及區議會三方不時對各巴士線的修訂方向存有分歧。即使耗費大量時間進行商討，相關的改善建議亦難以落實。因此，他認為應改變現時「官督民辦」的巴士路線發展制度；並要求巴士公司具體改善其服務質素，包括在巴士站及利用手機應用程式提供各路線的實時報站資訊。同時委員會應持續就新專營權向運輸署反映意見，以作跟進。
28. 許家耀先生回應表示，運輸署已就委員的問題提供書面回應，詳情可參閱附件二。一如以往的安排，署方在處理新專營權的事宜時，會進行公眾諮詢，收集區議會及地區人士對新專營權的意見。
29. 司馬文先生、柴文瀚先生及羅健熙先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：
- (a) 有委員表示，現今社會進行城市規劃時，應奉行「公開資料」的原則。巴士公司作為公共服務的提供者，更應肩負企業社會責任，向市民提供各種資訊，包括各巴士班次的實時位置、抵站時間及乘客數目等。他要求署方將「提供實時資訊」訂為新專營權的其中一項基本要求；

(b) 有委員認為，委員會應持續與運輸署跟進新專營權的審批事宜，研究專營權應否重新招標，並要求營辦商採用全球衛星定位系統作實時報站、檢討巴士收費結構及提供更多轉乘優惠等；以及

(c) 有委員認為，署方於書面回應中表示「政府處理將屆滿的巴士專營權時，會考慮各種批核專營權的方法的可行性及利弊，包括與現有專營巴士公司商討批出新專營權及重新招標的方案，並會平衡各有關因素」，惟未有清楚交代招標方案的利與弊及具體考慮因素，故要求署方檢討其書面回應的表述方式。

30. 許家耀先生回應表示，城巴專營權是否獲延續一事目前尚未進入公眾諮詢階段，但運輸署備悉委員對新專營權的意見，並會予以考慮。他歡迎委員日後在公眾諮詢期間繼續向署方提出意見。

31. 柴文瀚先生表示，年前在處理有關新巴專營權的事宜時，他曾向署方提出多項專營權條款的修訂建議，惟未獲具體回覆。他詢問署方將於何時就城巴專營權事宜再諮詢委員會。

32. 許家耀先生回應表示，運輸署將在處理城巴專營權時進行公眾諮詢，屆時區議會及市民均可就新專營權提出意見。

33. 主席表示，鑑於南港島線（東段）未能全面覆蓋南區，不少居民日後仍需以巴士作主要的交通工具，因此各委員都非常關注巴士的服務質素。委員會要求運輸署繼續監察巴士服務，積極改善各路線的誤點問題，以提升巴士的服務水平。此外，署方亦應督促巴士公司為南區的巴士路線提供全球衛星定位及實時報站系統，並在日後的專營權加入相關條款，為乘客提供更多實時資訊。由於新專營權將於2016年6月生效，他建議署方盡快開展相關的審核工作，以檢討有關城巴現有專營權的服務質素，並於公眾諮詢階段再向委員會匯報進展及徵詢意見。

（楊位款太平紳士 MH 於下午 4 時 15 分離開會場。）

（會後補註：當局已於 2014 年 6 月下旬就城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司新專營權的條款規定邀請公眾提出意見。運輸署亦於 2014 年 6 月 25 日特函南區區議會屬下交通及運輸事務委員會，邀請主席及委員於 2014 年 9 月 16 日就上述提出新專營權的條款規定提出意見。）

議程四： 跟進「改善海灘道擠塞問題」
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 16/2014 號)

34. 主席歡迎康樂及文化事務署(下稱「康文署」)南區副康樂事務經理(分區支援)余志英先生出席議程四的討論。

35. 主席表示,委員會曾於 2013 年年初就海灘道的擠塞問題進行討論,要求運輸署研究改善措施。署方現提交改善方案,相關文件載於交通文件 16/2014 號及附件一至二。

36. 譚桂芬女士簡介文件內容。她表示,為改善海灘道的擠塞問題,運輸署曾提出不同的改善方案,利用海灘道的康樂及文化事務署(下稱「康文署」)停車場,將不同數量的私家車泊位改作供旅遊巴停泊或上落客之用。由於署方在公眾諮詢期間收到各方對私家車及旅遊巴泊位數量的不同意見,因此希望於是次會議就下列方案徵詢委員會的意見:方案一,將康文署停車場的 40 個私家車泊位轉化為 10 個旅遊巴泊位,同時保留 5 個私家車泊位及 8 個電單車泊位;以及方案二,將康文署停車場的 19 個私家車泊位轉為 5 個旅遊巴泊車位,同時保留 26 個私家車泊車位及 8 個電單車泊車位。

37. 馮仕耕先生、司馬文先生、羅健熙先生、陳李佩英女士、歐立成先生及柴文瀚先生提出意見及查詢,內容摘錄如下:

(a) 有委員要求運輸署盡快處理海灘道的擠塞問題,避免淺水灣的旅客量上升對南區的整體交通造成影響。據了解,康文署須給予現時停車場承辦商半年通知期才可提前終止其營運合約,因此他要求運輸署與康文署就項目時間表加以協調。此外,就部分反對意見憂慮海灘道的私家車泊位或會減少,他指出日後附近新商場「The Pulse」啟用後將提供一定數量的私家車泊位。因此,他要求運輸署分階段為海灘道進行改善,短期內先落實方案二—將康文署停車場的 19 個私家車泊位轉為 5 個旅遊巴上落客處(非咪錶位),再於新商場啟用後實施方案一;

(b) 有委員查詢有關附近新商場的車位數目及收費詳情。他要求運輸署擴闊附近行人路,同時擴寬停車場出入口方便旅遊巴進出。此外,若署方能杜絕旅遊巴在海灘道馬路中心上落客,他將對使用停車場供旅遊巴上落客的建議表示支持。他進一步表示,署方甚至可考慮全面禁止旅遊巴進入海灘道;

(c) 有委員指出,由於海灘道路面空間不足,旅遊巴不時於馬路

中心上落客，阻礙車流。因此，他認為有關的旅遊巴車位應只供作上落客用，以免旅遊巴長期停泊佔用設施；

(d) 有委員認為，海灘道與赤柱的交通情況息息相關，因此可考慮加建多層停車場，以應付本港及各地遊客的交通需求；

(e) 有委員贊同分階段為海灘道的交通設施進行改善，同時建議運輸署考慮收窄停車場範圍，從而在海灘道另闢一條行車線供旅遊巴上落客，善用路面空間；以及

(f) 有委員表示，據他觀察所得，前往淺水灣的旅客平均只逗留約廿分鐘遊覽，因此大部分旅遊巴均在附近徘徊等待接回旅客。他建議運輸署盡快設立免費上客區及落客區各一，以免交通情況於暑假的旅客高峰期間惡化。

38. 余志英先生回應表示，有關運輸署為改善海灘道擠塞問題而建議使用康文署轄下淺水灣泳灘停車場的空間，以提供旅遊巴停泊或上落客處，康文署已於 2013 年年初的委員會會議表示對各方案持開放態度。若有關方案獲委員會通過，康文署會予以配合，將停車場用地交予運輸署進行改善工程。受影響的停車場現時由外判承辦商營運，合約期由 2012 年 9 月 1 日起至 2015 年 8 月 31 日止，為期三十六個月。由於該合約涵蓋的設施同時包括深水灣泳灘收費公眾停車場，因此，若要配合運輸署的改善工程而提前終止停車場營運合約，康文署須預留 6 個月通知期（如改善工程於 2015 年 1 月 1 日開始，即須於 2014 年 7 月 1 日前向承辦商提出提前終止合約），並為深水灣泳灘的公眾停車場另作招標安排。

39. 譚桂芬女士綜合回應如下：

(a) 上述兩個改善方案分別涉及將不同數量的私家車泊位改作供旅遊巴停泊或上落客之用。為平衡各方對私家車及旅遊巴泊位數量的不同意見，因此希望就採納哪一方案徵詢委員會的意見。其中，署方對將旅遊巴設施設為停泊處或上落客處持開放態度；

(b) 有關停車場的出入口安排，若委員會接納方案二，署方會將現時停車場的出入口擴闊及互調進出方向，從而提供足夠空間予旅遊巴以掉頭方式（U-turn）駛入；

(c) 署方暫未能於是次會議提供新商場「The Pulse」的停車場的泊位數目及收費詳情，惟有關泊位主要是配合商場預計人流及車流而定；以及

(d) 由於旅客以外的其他人士亦會乘搭旅遊巴到泳灘活動，因此禁止旅遊巴進入海灘道的建議存有一定困難。

40. 朱慶虹太平紳士、黃靈新先生、副主席、林玉珍女士 MH、馮仕耕先生、陳俊達先生、羅健熙先生、林啟暉先生 MH、司馬文先生、朱立威先生及周尚文先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 多位委員表示，為紓緩旅遊巴在海灘道馬路中心上落客所引致的擠塞問題，同時保留一定數量的私家車泊位供前往泳灘的駕駛者使用，因此贊同採納方案二。他們要求運輸署將相關 5 個旅遊巴設施為上落客處，加強旅遊巴的流通，同時加派人手協助管理交通及加強執法，以免旅遊巴霸佔上落客處或違例於馬路中心上落客；

(b) 部分委員認為運輸署應分階段改善海灘道的交通，短期內先落實方案二，再於新商場「The Pulse」的停車場啟用後檢討淺水灣一帶的泊位需求，以考慮提供更多旅遊巴停泊處或上落客處的可行性；

(c) 有委員詢問運輸署及康文署有關交接用地及進行改善工程的時間表，要求部門須盡力減低工程對居民、旅客及泳客的影響；

(d) 有委員表示，據了解，新商場「The Pulse」將提供約 90 多個私家車泊位。他曾要求新商場將其停車場收費釐定於現時海灘道公眾停車場相若的水平，並提供適當的泊車優惠，保障泊車人士及紓緩路面擠塞的情況。此外，由於淺水灣一帶的旅遊交通配套不足，他要求運輸署增加上落客處後須繼續改善區內的交通，同時建議署方考慮將海灘道及南灣徑的部分路段改為單程行車，以起分流作用，改善路面交通安全；

(e) 有委員指出，新商場「The Pulse」已多次延後開幕日期，故對其停車場的私家車泊位能否配合署方的計劃存疑。他又質疑署方將現時停車場的進出方向互調的安排，認為旅遊巴若以掉頭方式（U-turn）駛入，將阻礙車流；以及

(f) 有委員指出，署方代表須更充分掌握區內發展（如新商場「The Pulse」）的交通參數，並重申要求署方擴闊停車場出入口及行人路，方便乘客上落旅遊巴。他又詢問署方有關海灘道一帶日後的設計及交通管理安排。

41. 主席表示，根據運輸署於 2013 年年初的委員會會議上提供的資料，新商場「The Pulse」將提供約 90 多個私家車泊位，其中部分泊位須預留供商戶使用，因此預期約有 70 多個私家車泊位可開放予

公眾使用。

42. 譚桂芬女士綜合回應如下：

(a) 海灘道的擠塞問題主要受旅遊巴的上落客活動影響，因此，署方希望利用康文署停車場範圍，透過上述方案配置泊車位，以提供空間供旅遊巴上落客。上述改善方案將由路政署配合施工；

(b) 新商場「The Pulse」屬私人物業，有其本身的發展時間表；

(c) 署方提出互調現時停車場的進出方向的建議，旨在使旅遊巴駛入後，旅客可直接使用左門於行人路上落車，沿路前往海灘或其他地方。署方樂意聽取委員意見，並可就應否保留現有進出方向等細節再作研究。

43. 主席表示，由於旅遊巴的車門設於車身左側，如維持現時停車場的進出方向，旅遊巴的落客點將處於馬路中心。因此，運輸署建議互調進出方向，讓旅遊巴以反方向駛入停車場，使乘客能於行人路上落車。

44. 朱慶虹太平紳士、卜坤乾先生、副主席、麥謝巧玲女士及柴文瀚先生提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 有委員認為應保留停車場現有進出方向的安排，同時應將旅遊巴上落客處設於靠近泳灘的一旁，以免阻擋附近餐廳的景觀。他指出，新商場「The Pulse」開幕後，其餐廳和大型超市或會吸引大量人流，加上假日期間淺水灣的人潮，可能使私家車泊位供不應求，因此署方應在商場啟用後檢討淺水灣整體的泊位安排。此外，由於海灘道及南灣徑的部分路段較斜，舊型號旅遊巴將較難進出，因此他不贊同委員提出的單程行車的建議；

(b) 有委員認為新增的旅遊巴設施只應供作上落客之用，確保旅遊巴流通，並建議禁止旅遊巴於海灘道的行車線上落客；

(c) 有委員再次詢問運輸署有關改善工程的時間表；

(d) 有委員建議署方應只容許旅遊巴於停車場範圍內上落客，同時要求運輸署在等待康文署交出用地期間，先與路政署進行準備工作，以期早日完成工程；以及

(e) 有委員詢問署方有關工程的時間表，改建後會否外判予承辦

商管理設施，以及有否為相關車流影響作評估。

45. 譚桂芬女士回應表示，有關工程的時間表須待康文署交出停車場用地（康文署須與地政處完成所需程序）後始能確定。運輸署將會委託路政署將停車場內的部分私家車泊位轉為旅遊巴士設施，並考慮改善出入口安排，以騰出空間供旅遊巴士進出。

46. 余志英先生回應表示，康文署會致力配合運輸署進行工程，以改善海灘道的擠塞問題。由於受影響的停車場現時由外判承辦商營運，按合約條款規定，康文署須在提前終止合約前預留 6 個月的通知期。因此，若運輸署計劃於 2015 年 1 月 1 日開展改善工程，康文署須於 2014 年 7 月 1 日前通知承辦商，並為合約涵蓋的深水灣泳灘公眾停車場另作招標安排。

（會後補註：康文署已於 2014 年 7 月 4 日向交通及運輸事務委員會主席回覆有關改善海灘道擠塞問題的最新進展－為配合在 2015 年 1 月 1 日展開停車場的交通改善工程，康文署已同意將相關的停車場土地永久移交予運輸署進行相關工程並作私家車停車位和旅遊巴士上落客位之用，而康文署亦已於 2014 年 6 月 30 日發信通知停車場的承辦商，提早於 2014 年 12 月 31 日終止停車場的營運合約。康文署會與地政總署配合，在運輸署向地政總署申請並由 2015 年 1 月 1 日起使用相關的土地改作路旁私家車停車位／旅遊巴士上落客位的公眾道路的同時，將受影響的停車場土地由淺水灣公眾泳灘範圍及相關的政府撥地中剔除。）

47. 劉榮富先生回應表示，為保障道路安全，警方建議旅遊巴士乘客於靠近行人路上落車。此外，當上述改善工程完成後，警方會考慮調派適當人手，按日後的交通標誌或道路標記執法。

48. 馮仕耕先生要求運輸署在等待康文署交出用地期間，先進行準備工作，以期盡快落實上述改善方案。

49. 主席在總結時表示，海灘道屬前往淺水灣一帶的主要道路，但部分旅遊巴士卻因泊位已滿而違法於馬路中心上落客，阻礙車流，對行人構成危險。考慮到運輸署提出的方案二對現時私家車泊位的影響較輕微，委員會普遍支持該方案，並要求署方保留停車場現有的進出方向，同時擴寬停車場出入口，方便旅遊巴士進出。委員會亦要求運輸署於會後主動向地政總署申請，將現時康文署的海灘道停車場改劃作公眾道路，從而先將 19 個私家車泊位轉為 5 個旅遊巴士上落客位，並保留 26 個私家車泊位及 8 個電單車泊位供駕駛者使用。日後鄰近新商場「The Pulse」開幕後，署方亦應重新檢討淺水灣整體的泊位安排，

以改善海灘道的交通情況。

(黃靈新先生於下午 5 時離開會場。)

議程五： 為南區的行人過路處加設專用照明及其他設施使其更清晰易見

(此議題由司馬文先生提出)

(交通文件 17/2014 號)

50. 主席歡迎路政署港島區域工程師(港島,南丫島)黃耀德先生出席議程五的討論。

51. 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 17/2014 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。

52. 司馬文先生簡介文件的內容。他表示,不設燈號的行人過路處的可見度受周圍環境的照明度影響,時而清晰,時而朦朧。他以電腦投影片(參考資料)展示區內較不顯眼的行人過路處,並建議參考外地的例子,增設高架照明燈(overhead accent light),以提高各過路處的可見度,使駕駛者能更清晰看見路旁的行人。雖然建議的高架照明燈不屬本港的標準街道設施,惟有關建議成本不高,故他希望運輸署及路政署能先為南區進行研究,以考慮在各路口增設上述高架照明燈的可行性。

53. 黃耀德先生回應表示,路政署在考慮設置路燈時,均會按照《公共照明設計手冊》進行規劃,而該手冊是參照國際道路照明標準 BS EN 13201 訂立。在一般的情況下,行人過路處的路燈照明應已足夠,無須設置額外照明設施。然而,路政署可因應情況,檢視個別位置的道路照明是否充足。馮建業先生回應表示,運輸署呼籲駕駛者在黑夜時間或在能見度低的情況下,須亮着汽車的所有強制性前燈、強制性大燈及強制性後燈。在此原則下,加上路政署設置的道路照明系統,路面照明度應已足夠。

54. 柴文瀚先生、廖漢輝太平紳士、馮仕耕先生、區諾軒先生、麥謝巧玲女士及司馬文先生提出意見及查詢,內容摘錄如下:

(a) 有委員指出,由於照明燈的成本不高,故可考慮由地區設施管理委員會研究增設有關設施的可行性。他詢問路政署及運輸署原則上會否反對於路旁設置上述照明設施;

(b) 有委員建議路政署聯同樹木管理辦事處檢視路旁樹木的遮光問題，適時修剪樹枝；

(c) 有委員表示，市區的道路普遍照明充足，惟南區部分位置的可見度或會受周圍環境影響，因此建議委員會向路政署反映須改善照明度的地點，以研究增設街燈；

(d) 有委員指出，他曾成功爭取於鴨脷洲海旁道增設街燈，其後路政署卻因附近路口改動而移除另一盞街燈，以致整體照明度未見改善。他要求路政署不要墨守成規，應按區議員意見於適當位置加設照明設施；

(e) 有委員贊同應由路政署檢視區內照明不足的行人路及過路處，並適當地增設街燈，保障行人安全；以及

(f) 有委員表示，本港的道路普遍照明充足，路政署確能有效地設置街燈，以提供基本照明。惟部分行人過路處離街燈較遠，或受路旁樹木遮蔽，使其不易見。因此他建議署方在現有的基本照明外，為行人過路處增設高架照明燈，以凸顯相關過路處，同時應更新已過時的道路照明標準。

55. 黃耀德先生綜合回應如下：

(a) 路政署在進行日常的維修保養工作時，若發現樹木遮擋路燈，定當轉介相關部門或機構修剪樹枝；

(b) 署方目前正研究應用發光二極管（LED）作照明裝置的可行性，並會密切留意其他新技術的發展，以優化道路照明裝置；以及

(c) 現時的《公共照明設計手冊》屬 2006 年版本，署方正準備修訂工作，並會考慮各委員提出的意見。

56. 主席詢問，若區議會以其撥款於路旁增設照明裝置，會否違反有關準則，路政署又可否考慮於完工後接管相關裝置。

57. 黃耀德先生回應表示，若設置於路旁的街燈符合規格，同時在日常操作、維修及保養方面無特別困難的話，路政署可考慮接管相關裝置。署方不反對區議會研究改善道路的照明度，但若涉及街燈的設置或改裝工作，則須由路政署進行有關工程。

58. 柴文瀚先生認為，路旁加設照明裝置與加設燈飾大同小異，故詢問路政署代表，上述照明裝置會否因分散駕駛者注意力而不獲接納。

59. 黃耀德先生重申，署方現時已按照國際標準考慮行人過路處的照明度，因此，在一般情況下，無須設置額外的照明設施。然而，路政署會繼續留意國際有關同類設施的發展，適時進行檢討。

60. 主席總結時表示，要求路政署及運輸署備悉委員的意見，以檢討南區各個過路處的指示是否清晰，並定期修剪樹木，方便駕駛者看清路面情況。各當區區議員亦可向路政署及運輸署反映各個須作改善的過路處，按需要進行實地視察，讓署方檢視各路口的實際情況，並根據議員的建議作出直接跟進（如改善路燈的位置、增設適當的提示交通標誌等），以保障行車安全。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2014 年 5 月 2 日的情況）
（交通文件 13/2014 號）

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

61. 馮仕耕先生及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及舉辦地區諮詢會的時間表。

62. 譚桂芬女士回應表示，運輸署正通過南區民政事務處物色場地，目前正考慮使用一校舍禮堂舉行公眾會議。當會議日期落實後，署方定會通知各委員有關詳情。伍榮廷女士回應表示，南區民政事務處赤柱分處一直與教育局商討使用區內的校舍禮堂舉行會議，並會向委員匯報最新進展。

63. 陳李佩英女士、司馬文先生及周尚文先生分別建議運輸署申請使用赤柱社區會堂、香港航海學校或赤柱體育館舉行諮詢會。

64. 主席要求運輸署盡快透過南區民政事務處安排合適的場地舉辦地區諮詢會。

南區行人天橋及隧道加建升降機

65. 副主席查詢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。她指出，

港鐵公司曾表示可於 2014 年 8 月交還深灣軒附近的工地。由於上述兩項升降機工程均於 2013 年 3 月 18 日開展，她希望兩項工程能同時竣工。主席查詢有關香港仔海傍道與田灣海旁道的行人天橋（結構編號 HF134）的升降機工程進度有否受天雨影響。羅健熙先生查詢黃竹坑道近葛亮洪醫院及黃竹坑道近業勤街（結構編號 HF42 及 HF49）是否已完工。柴文瀚先生指出不少工程合約均同期開展，但預計完工日期卻各有不同，差距可達兩年，故欲了解箇中因由。他認為若工程時間被刻意拖慢而使施工費用上升，則應加以追究責任。

66. 蔡詠詩女士回應表示，由於隧道 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，加設升降機工程所需工地須配合港鐵於該處的工程進度。按照工程規劃，港鐵公司將於 2014 年 8 月交出部分工地予路政署進行前期工程，惟其餘範圍須待港鐵公司於 2015 年中旬完成鴨脷洲橋道與鴨脷洲徑交匯處的道路重建工程後，始可交出讓路政署進行工程，故預計整體工程於 2016 年年底完成。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。至於工程的進度問題，由於每條天橋及隧道的升降機工程的施工位置有別，各地點的地質、交通條件、升降機的大小及採用的施工技術等均各有不同，因此工程時間會不盡相同。

67. 主席要求路政署會後提交書面報告，向委員會解釋各項工程的施工程時間長度不一的問題。

「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

68. 柴文瀚先生詢問有關南區三個優先項目（結構編號 HF104、HF105 及 H186）的工程撥款申請進度，以及完工日期是否較其他升降機工程遲（即 2016 年以後方可完工）。

69. 廖保華先生回應表示，將於會後向委員會匯報上述工程的時間表。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路－改善工程

70. 陳李佩英女士要求運輸署及路政署進行赤柱市場道（近彎位）的行人路改善工程前通知區議員，並避免於週末及假日施工，減低對附近商戶的影響。司馬文先生指出，石澳道、大浪灣及赤柱峽道等地不時有遠足人士或於附近泊車再步行往海灘的市民行經，惟上述位置均欠缺行人路，使行人須於馬路上行走。由於有關路段現時／快將進行斜坡工程，他詢問運輸署有否長遠計劃於上述位置增設行人路，並

要求土木工程拓展署及路政署在進行工程時加建行人路（即使闊約 20／30 厘米亦可）。此外，他建議與運輸署前往上述路段進行實地視察。

71. 譚桂芬女士回應表示，運輸署一直把握機會適時加建行人路，並會繼續與相關部門探討在進行斜坡工程期間一併加建行人路的可行性。

72. 柴文瀚先生查詢香島道 33 號至 34 號將於何時改善行人路。此外，他曾要求運輸署跟進改善南區的士站的問題，並欲了解目前進度。

73. 許家耀先生回應表示，運輸署正探討委員提出有關改善南區的士站的建議，將適時再作匯報。

74. 主席建議運輸署會後約見司馬文先生及其他有興趣的委員進行實地視察，探討在上述地點加建行人路的可行性。

南區巴士脫班問題

75. 副主席感謝運輸署主動提供更多有關巴士線脫班的詳情。她向署方反映城巴第 592 號線平日於早上 7 時 40 分至 8 時 19 分有多於 10 班巴士因客滿而未有停靠鴨脷洲西邨及利枝道的巴士站接載乘客，使有關車站候車人數多達 50 至 60 人。她與區諾軒先生均建議巴士公司調派站長到該站協助乘客登車，或提供空車於該中途站開出接載乘客。柴文瀚先生表示，他早前已就新巴第 970 號線的脫班問題致函署方，要求於兩個月內提出改善或重組方案，解決該線恆常受交通擠塞及車長缺勤影響而脫班的情況，避免於新學年期間交通出現混亂。此外，他又要求署方就新巴第 42 號線脫班率高企的問題提供具體解決方案。羅健熙先生建議署方列出各路線的具體脫班率及次數，同時除「脫班」情況外，亦應匯報南區巴士「誤點」的情況，以確切反映巴士班次延誤的問題。他又表示近日收到不少市民投訴城巴第 96 及 592 號線於銅鑼灣一帶出現脫班的情況，要求署方予以跟進。麥謝巧玲女士反映近日城巴第 70 號線於金鐘的巴士站曾作搬遷，惟新站位置候車空間甚為擠迫。此外，她指出新巴第 970 號線不時於誤點後出現兩班巴士接連抵站的情況，並要求巴士公司調派站長到柯士甸站的巴士站協助乘客登車。林玉珍女士 MH指出，城巴第 592 號線於週末中午 12 時及週日上午 10 時左右的班次不足，以及新巴第 595 號線不時出現誤點情況，使乘客候車時間高達 30 分鐘。陳李佩英女士表示赤柱位置偏遠，若城巴第 6 及 6X 號線的班次出現誤點，將嚴重影響居民。她要求巴士公司提供全球衛星定位及巴士站實時報站系

統，方便乘客計劃行程。

76. 許家耀先生綜合回應如下：

(a) 署方於上次會議聽取委員的意見後，已更改報告的表達方式，從而提供過去數個月南區區內脫班率最高的兩條巴士路線的趨勢以供參考。他強調，此報告只顯示南區區內脫班率最高的兩條巴士路線，然而相比全港所有巴士路線的整體服務情況而言，有關路線的脫班情況問題並不嚴重；

(b) 脫班率反映各巴士路線的整體服務水平。他強調，無論是脫班或誤點，最重要的是檢視班次延誤的成因，並舉例指雖然 2 月份城巴第 N72 及 N170 號線的脫班率相對較高，惟其脫班成因主要為突發事故所致。另外，署方會督促巴士公司靈活調配車長，以使人手能適當地分配於各路線；

(c) 由於新巴第 970 號線的車程較長，故易受沿途交通情況轉變的影響，引致出現兩班巴士接連抵站的情況。署方會檢視該路線的特性及脫班率的情況，以作針對性跟進；

(d) 署方早前曾與區議員實地視察城巴第 592 號線的服務情況，發現部分班次的車廂空間因乘客集中於車門位置未能盡用。署方已要求巴士公司透過行政措施呼籲乘客盡量行入車廂較後位置，善用空間，同時督促車長在車廂亦有空間的情況下不能胡亂飛站。署方亦會透過巴士路線發展計劃所訂下的指引，研究調整車輛班次的數目；

(e) 有關新巴第 595 號線週末的服務問題，署方將於會後調查過去數星期的班次是否足夠及準時開出，從而按調查果與相關區議員商討改善方案；

(f) 有關城巴第 37A、37B 及 70 號線自 4 月起於金鐘一帶的巴士站調配安排，署方收到不少乘客反映意見，表示於繁忙時段上述巴士站的排隊空間不足。為容納更多候車乘客，署方近日已將有關巴士站遷往較多空間的位置，而排隊情況亦得以改善；以及

(g) 署方樂意聽取委員和市民的意見及投訴，以檢視巴士服務的實際情況。

77. 柴文瀚先生重申，要求署方就新巴第 42 及 970 號線脫班率持續高企的問題提供具體解決方案。

78. 許家耀先生回應表示，由於脫班的問題主要受車長出缺及路線沿途交通擠塞等情況影響，除要求巴士公司優化車長調配安排外，若某些路線的脫班率於過去兩至三個月持續偏高，署方會檢視其行車時間受路面情況影響程度，從而適當地調配班次，讓乘客可更有效地計劃行程。

香港仔隧道每月間歇性封閉次數

79. 陳俊達先生表示，南區各展示香港仔隧道交通概況的顯示屏不時出現資訊延後的情況，未能有效反映實時交通情況，使駕駛者難以計劃行車路線。此外，當隧道間封後恢復正常行車時，不少重型車輛及巴士未有遵循隧道管理公司停用右方行車線的安排，使其他車輛受阻。他要求運輸署及隧道管理公司處理上述問題。馮仕耕先生認同顯示屏不時出現資訊延後的情況。他要求署方參考過海隧道的做法，為香港仔隧道提供行車時間顯示系統，顯示前往各區所需的時間；同時為南區其他距離隧道較遠的地方如淺水灣道及香島道交界的迴旋處加裝顯示屏，讓駕駛者按隧道的交通情況考慮使用黃泥涌峽道，以選定合適的路線。

80. 許家耀先生回應表示，署方會向香港仔隧道管理公司了解間封及顯示屏資訊發放的安排，督促他們切實執行相關措施。馮建業先生回應表示，他曾向署方相關的部門反映有關為香港仔隧道提供行車時間顯示系統的意見，並已就建議於鴨脷洲橋增設此系統的意見向秘書處提供書面回應，委員可於會後向秘書處查詢詳情。

（廖漢輝太平紳士、司馬文先生、朱慶虹太平紳士及林啟暉先生 MH 分別於下午 6 時 14 分、6 時 16 分、6 時 29 分及 6 時 32 分離開會場。）

（會後補註：運輸署已就委員的意見去信香港仔隧道的管理承辦商，提醒管理承辦商需確保顯示屏資訊發放的資訊能反映實時交通情況；以及在正常情況下執行重型車輛及巴士使用行車線的安排。）

議程七：其他事項

下次會議日期

81. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十六次會議將於 2014 年 7 月 14 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

82. 議事完畢，會議於下午 6 時 39 分結束。

南區區議會秘書處

2014 年 7 月