

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第十七次會議紀錄

日期：2014年9月22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 (本委員會主席、南區區議會副主席)

張錫容女士 (本委員會副主席)

朱慶虹太平紳士 (南區區議會主席)

歐立成先生 MH

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

鄭子憲先生

卜坤乾先生

秘書：

周暘恩女士

民政事務總署南區民政事務處
行政主任（區議會）3

列席者：

周楚添太平紳士

民政事務總署南區民政事務專員

伍榮廷女士

民政事務總署南區民政事務助理專員

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

董振然先生

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：

楊世喜女士

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

陳建光先生

土木工程拓展署工程管理副組長／暢道通行計劃

梁嘉言先生

土木工程拓展署工程管理主任 1／暢道通行計劃

鍾偉堅先生

栢誠（亞洲）顧問有限公司項目統籌

李志華先生

栢誠（亞洲）顧問有限公司工程經理

出席議程三：

巫菀菁女士

旅遊事務署旅遊事務助理專員

梁凱俊先生

旅遊事務署高級經理(旅遊)

李繩宗先生

海洋公園公司副行政總裁

張詠誼女士

海洋公園公司設計及策劃執行總監

黃志強先生

海洋公園公司工程項目發展總監

張家威先生

麗新集團助理副總裁(項目部)

李子仁先生

麗新集團項目發展總監

徐景民先生

弘達交通顧問有限公司主任工程師

陳嘉琪女士

弘達交通顧問有限公司主任工程師

鄭育良先生

凱達環球有限公司執行董事

出席議程五及六：

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

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董振然先生；
- (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 7 月 14 日第十六次會議紀錄

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： 「人人暢道通行」計劃
(此議題由路政署及土木工程拓展署提出)
(交通文件 25/2014 號)**

(鄭子憲先生及司馬文先生分別於下午 2 時 35 分及 2 時 41 分進入會場。)

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (a) 路政署高級工程師楊世喜女士
- (b) 路政署工程師袁佩嫻女士
- (c) 土木工程拓展署工程管理副組長/暢道通行計劃陳建光先生
- (d) 土木工程拓展署工程管理主任 1/暢道通行計劃梁嘉言先生
- (e) 栢誠（亞洲）顧問有限公司項目統籌鍾偉堅先生
- (f) 栢誠（亞洲）顧問有限公司工程經理李志華先生

6. 主席表示，本議程分別由路政署及土木工程拓展署提出。在 2013 年 11 月 18 日的會上，委員會要求路政署跟進委員的建議，為構築物 H115 及 H116 的加建無障礙設施方案重新進行設計，署方現提交修訂方案及報告最新進展，相關文件請參閱交通文件 25/2014 號附件一。另外，土木工程拓展署在 2014 年 1 月 27 日向委員會提交在三個構築物加建升降機的初步工程方案後，現就構築物 HF104 及 HF105 的加建升降機修訂方案提交委員會，詳情請參閱交通文件 25/2014 號附件二。主席請路政署楊世喜女士簡介文件。

7. 楊世喜女士表示，署方考慮委員在 2013 年 11 月 18 日的會上對 H115 及 H116 加建升降機方案的建議，及與委員實地考察後，現提交最新設計及匯報進展。設計詳情由栢誠（亞洲）有限公司項目統籌鍾偉堅先生以投影片簡介(附件一)介紹。

8. 主席請土木工程拓展署陳建光先生簡介文件。

9. 陳建光先生簡介 HF104 及 HF105 的加建升降機修訂方案。設計詳情由栢誠（亞洲）顧問有限公司項目工程經理李志華先生以投影片(附件二)介紹。

10. 主席請各委員就上述兩項修訂方案，綜合表達意見。

11. 黃靈新先生詢問，有關構築物 HF104 的方案，是否可以同時設置升降機及保留樓梯。

12. 馮仕耕先生詢問構築物 H116 會在何時建成。此外，他表示區內長者及其照顧者對興建斜道的建議有保留，詢問署方會否考慮加建升降機。

13. 徐遠華先生表示，東華三院黃竹坑老人服務綜合大樓一直希望為構築物 H116 加建升降機，希望署方解釋為何修訂方案未能回應訴求。另外，他希望署方能夠考慮在構築物 H116 建成後，為斜道加建上蓋。此外，他表示當局須就構築物 HF105 的修訂方案諮詢逸港居及景惠花園的居民，在徵得居民同意下署方才可開展項目。他又詢問近景惠花園的臨時天橋是否可改建成為久天橋。

14. 鄺子憲先生非常贊成構築物 H116 的方案。而有關構築物 H115 的設計，他詢問是否可以將 A 出口的行人道往後移，避免行人道緊貼馬路，以騰出更多空間供行人使用。他亦詢問署方在 C 出口以

行人斜道取代升降機的可行性。此外，他希望署方在建成構築物 H115 的無障礙設施後，能提升該高架行人橋的吸引力，讓更多行人使用，避免行人採用危險的方法橫過馬路。

15. 陳建光先生回應表示，關於在構築物 HF104 A 出口同時置樓梯及升降機的提議，該空間只足夠加建升降機，若加建升降機便不能夠同時保留現有樓梯或重置新樓梯。在升降機進行維修時，行人可使用現有斜道。有關委員就構築物 HF105 的建議，他感謝徐遠華先生提議諮詢居民，認為此舉可讓署方進一步了解當區人士的意見。

16. 楊世喜女士回應表示，H116 的方案將會在 2015 年初或中旬進行招標，預計在兩年內建成。關於在斜道上加建上蓋，署方暫時未有計劃，但會與運輸署商討是否可行。署方明白東華三院綜合中心一直希望為 H116 加建升降機，署方透過顧問公司進行研究，認為不可行，鍾偉堅先生會詳細解釋原因。[會後備註：路政署會安排在斜道上加建上蓋。]

17. 鍾偉堅先生回應表示，H116 現有的斜道旁邊有擋土牆，一直伸延至黃竹坑道，最高的位置約七米，長約十多米，而擋土牆所阻擋的泥土體積共約 1 000 立方米。如在 A 出口加建升降機，需要挖空擋土牆的泥土，而在工程進行其間需要封閉一條行車線，對黃竹坑的交通造成很大影響。經詳細研究，認為建議設立斜道比加建升降機可行，亦不會破壞擋土牆的結構。

18. 楊世喜女士補充回應，東華三院綜合中心曾表示願意將部份土地讓給署方以作興建升降機及在施工期間放置泥土，但署方未能獲得受分配該土地的社會福利署之同意。除此之外，院方亦有機電設施會因此而需要院方拆除及重建，所以在東華三院綜合中心範圍內興建升降機的建議並不可行。至於為 H115 提供無障礙過通道設施，署方指出若在 B 出口及 C 出口興建斜道，將佔用大部份現有公園。若在 H116 加設斜道後，行人可使用該斜道經地面橫過馬路，通往在黃竹坑道東西行的三個巴士站，這條路線和走 H115 高架行人道的路線相比，要多走的路程不超過 200 米。署方建議委員考慮是否仍需要為 H115 的三個出口提供無障礙過通道設施。委員並未有就此表達意見。另外，有委員建議將 A 出口的斜道移後。

19. 司馬文先生詢問，現時有否法例規管或人手管理商戶使用構築物 HF104 的斜道及升降機作商業用途，因為商戶以水桶及手推車運送海鮮時會容易構成危險或阻礙其他使用者。

20. 徐遠華先生表示，構築物 HF105 的修訂方案已回應了居民的訴求，但同時亦衍生了另一問題。在拆卸樓梯後，居民前往巴士站會比較不便，他認為，需要再諮詢使用樓梯的居民。他重申，希望將現有的臨時的高架平台及樓梯改建為永久設施，而非將高架平台接駁至景惠花園。

21. 陳建光先生回應表示，升降機是提供給有需要人士使用，包括長者、傷殘人士及攜帶重型物品人士，而現時沒有任何法例禁止商戶使用升降機運送貨物。擬議升降機的空間足夠容納一輛輪椅，如運送魚類的手推車的體積與輪椅相若，使用升降機是沒有問題的。署方在設計升降機時會考慮此因素。有關構築物 HF105，接近景惠花園的樓梯使用量較高，根據現時的修訂方案，署方在拆卸現有樓梯後再重置新的樓梯，而在工程期間會建造一條臨時樓梯供居民使用。

22. 譚桂芬女士回應表示，有關在構築物 H116 加建上蓋的提議，運輸署對此沒有意見。

23. 主席總結，委員會原則上同意為構築物 H115 及 H116 興建斜道及升降機，另外為構築物 HF104 及 HF105 加建升降機。主席特別希望署方能夠採納委員的建議，在 H116 加上蓋。同時，委員會要求路政署和土木工程拓展署備悉和跟進委員的意見和建議，並希望盡快開展工程。[會後備註：委員會原則上同意為構築物 H115 的 A 出口及 B 出口分別加建斜道及升降機，而為構築物 H116 加建斜道。]

議程三： 海洋公園發展計劃及周邊的交通安排
(此議題由旅遊事務署提出)
(將一併討論由徐遠華先生提出的議題)
(交通文件 26/2014 號)

(林啟暉先 MH 生於下午 3 時 15 分離開會場。)

24. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：

- (a) 旅遊事務署旅遊事務助理專員巫苑菁女士；
- (b) 旅遊事務署高級經理梁凱俊先生；
- (c) 海洋公園公司副行政總裁李繩宗先生；
- (d) 海洋公園公司設計及策劃執行總監張詠誼女士；
- (e) 海洋公園公司工程項目發展總監黃志強先生；
- (f) 麗新集團項目發展總監李子仁先生；

- (g) 麗新集團助理副總裁(項目部)張家威先生；
- (h) 弘達交通顧問有限公司主任工程師徐景先生及弘達交通顧問有限公司主任工程師陳嘉琪女士；以及
- (i) 凱達環球有限公司執行董事鄭育良先生。

25. 主席表示，上述議程由旅遊事務署提出，並將一併討論由徐遠華先生提出的議題，詳情載於交通文件 26/2014 號附件一及二。

26. 巫菀菁女士表示，署方及海洋公園公司曾分別於 2014 年 3 月 31 日及 7 月 28 日就海洋酒店及大樹灣水上樂園的發展項目，諮詢南區區議會屬下地區發展及環境事務委員會。由於議題涉及交通事宜，因此是次再諮詢交通及運輸事務委員會，以便跟進上述發展項目對區內交通的影響。

27. 李繩宗先生表示，是次會就海洋酒店及大樹灣水上樂園在施工期間對區內交通的影響向委員會匯報。此外，海洋公園南區交通事宜聯絡小組亦於 2014 年 9 月 11 日召開了會議，會議上討論了相關的交通影響評估及交通安排。會上，議員提出需要跟進以下三個項目：(一) 交代海洋酒店及大樹灣水上樂園竣工後，園內提供訪客使用的私家車及旅遊巴泊位數量；(二) 交通影響評估須包括學校上、下課繁忙時段的數據；以及(三) 彈性處理旅行團到訪時間。第一及第二點會由弘達交通顧問有限公司代表解答。有關第三點，海洋公園已即時發出通知書予所有旅行社，呼籲他們在繁忙時段靈活調配旅遊車進出公園，以紓緩交通擠塞，另外亦已設立新的通報機制，每日向各主要旅行社通報海洋公園附近的交通情況，並建議旅行社因應交通情況調配旅遊車。

28. 徐景民先生利用投影片（參考資料）介紹海洋酒店及大樹灣水上樂園在施工期間對區內交通的影響。

29. 副主席不滿徐景民先生表示報告中指海洋公園附近交通良好，她指出近日香港仔隧道及黃竹坑一帶交通非常擠塞，原因都是海洋公園所造成。另外，她促請運輸署與地政總署就海洋公園正門的港鐵南港島線工地作長期旅遊巴停車場的建議作出配合，並要求運輸署盡快向地政總署提出用地需要。

30. 歐立成先生 MH表示，顧問報告對兩項工程在施工期間的交通影響非常樂觀，但實際情況卻不然。他舉例指在早上繁忙時段，尤其是上學時段，南朗山道往往非常擠塞。他詢問顧問公司有否將繁忙

時段的數據納入計算之內，並建議需要細分數據，以全面反映實際交通情況。另外，他提醒海洋公園在施工期間的繁忙時段，應限制工程車輛進出以減少對附近道路的影響。

31. 柴文瀚先生表示，海洋公園未來的發展會吸引更多客源，運輸署須解釋為何只可將海洋公園正門的港鐵南港島線工地作短期旅遊巴停車場，而沒有長遠地規劃此用地。如果沒有合適的用地作長期旅遊巴停車場，旅遊巴停泊的問題不會得到解決。他認為運輸署應申請將該地改作道路用途，可借鏡咪錶的做法，將該用地改為供旅遊巴固定停泊的地方。另外，他希望運輸署重新審視繞經海洋公園正門的巴士路線，並作出合適區分。

32. 馮仕耕先生表示，他期望海洋公園的交通通報機制能有效紓緩旅遊巴所引致的交通擠塞問題。他指出，在現時海洋公園一帶交通非常擠塞，日後工程開展後，相信情況只會惡化。他希望運輸署及海洋公園都要正視此問題，並要求警方於海洋公園一帶多作巡邏。另外，他要求運輸署盡快規劃海洋公園正門的港鐵南港島線工地的未來用途，並作出公眾諮詢，而非等待香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）交還該用地才再作打算。

33. 司馬文先生表示，薄扶林的居民向他投訴海洋公園引致黃竹坑道交通擠塞。他認為顧問公司需要處理這個問題及提供有關數據。另外，他表示運輸署需要就海洋公園旅遊巴停泊處作決定。他詢問運輸署是否反對使用海洋公園正門的港鐵南港島線工地作臨時旅遊巴停車場，以及該用地有否更長遠的規劃。

34. 羅健熙先生表示，顧問報告應提供現時交通量及施工中的交通量作比較，否則不能反映現實狀況。他對於現時顧問報告未能如實反映擠塞情況感到困惑。

35. 主席表示請顧問公司代表在回應委員問題時詳細解釋如何分析數據。他詢問數據是基於現時的交通情況，還是未來施工期間的交通情況作分析，顧問公司應詳細交代。他又認同多位委員的意見，認為海洋公園道交通嚴重擠塞。

36. 黃志強先生就委員問及水上樂園竣工後的交通情況作出綜合回應。他表示水上樂園將於 2017 年年底落成，屆時港鐵南港島線已通車，根據市場報告水上樂園的客源約七成來自本地，預計大部分客人會乘坐港鐵到達，因此旅遊巴的數量不會增加。另外，水上樂園的

繁忙時間與學校的繁忙時段不會重疊，水上樂園的旺季集中在假期或暑假期間，每日繁忙時段集中在開園時間，即在早上 10 時，而上學繁忙時段是在早上 8 時。學校的下午繁忙時段集中在放學時段約下午 3 時，但水上樂園的客人多在下午時份陸續離開，而不會集中在同一時段離開，因此不會造成交通擠塞。總括而言，水上樂園竣工後，由於深灣道及南朗山道的道路改善工程已完成，加上港鐵南港島線亦已開通，因此海洋公園評估屆時的交通情況是可以接受的。

37. 陳嘉琪女士回應表示，海洋酒店及水上樂園施工期間的交通評估報告是以現時的車輛流量作計算基礎，再用交通增長的數據去預計將來施工期間的交通情況。她重申，報告主要針對海洋酒店及大樹灣水上樂園施工期間對區內的交通影響，一般來說施工時間在早上八時至下午六時，報告中所採用的數據是根據交通調查所得的現時車輛流量作計算基礎，以分析施工期間上述時段的交通影響。有委員問及報告有沒有反映學校上學時間的情況，她解釋交通評估中的繁忙時段大致分為早上、中午及下午，其中已包括區內的交通繁忙時間及學校的繁忙時間。她強調已交予運輸署的詳細報告中包括了 2014 年及研究的設計年份（即 2015 及 2016 年）的交通評估，報告指出在 2015 年海洋酒店及水上樂園施工期間，平日的中午會出現交通擠塞。她同意部份委員的意見，認為海洋公園有需要在這些時段控制工程車的流量，這是顧問提出的交通管制措施之一。她表示，是次的交通評估報告主要是交代海洋酒店及水上樂園施工期間的交通影響，以及工程期間的泊車安排，以便將工程帶來的影響減至最低。

38. 譚桂芬女士回應表示，據她理解，海洋公園曾向地政總署申請，於海洋公園各項發展項目的工程期間利用在海洋公園正門的港鐵南港島線工地作臨時旅遊巴停車場，但地政總署沒有接納海洋公園的申請。運輸署理解南區區議會及市民對旅遊巴泊位的關注。運輸署在最近與地政處及旅遊事務署就有關海洋公園各項發展項目的數次會議中，已轉達區議會及市民的訴求。然而，土地運用須由地政處根據善用土地資源的原則及程序處理。據了解，港鐵公司最快 2015 年年底交還海洋公園正門的工地予地政總署。若地政總處就上述空置的政府土地徵詢運輸署的意見，運輸署將繼續反映區議會及市民有關以短期租約形式出租用地作臨時旅遊巴泊位的建議。另外，有委員建議在該工地設立咪錶位，此舉涉及改變土地用途，須仔細研究。

39. 許家耀先生回應表示，現時海洋公園巴士總站共 8 個巴士灣，供 9 條巴士路線作上落客及泊車之用。因應港鐵南港島線(東段)通車，運輸署將會重組區內公共交通服務，包括來往海洋公園的巴士

路線。目前，署方正就「配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃」進行地區諮詢，假如計劃能夠落實，來往海洋公園的城巴第629號線會取消。然而，為配合假期的人流，在取消該路線後，海洋公園巴士總站仍需要預留空間作特別巴士服務的臨時上落客點之用。另外，運輸署已於本年初採納委員的建議，將3條巴士路線，包括城巴第72A、73及90號線於周六、周日及公眾假期改道，不繞經海洋公園，從而減低對該帶道路的負荷及穩定巴士服務。現時共有5條巴士路線於周六、周日及公眾假期之指定時段內繞經海洋公園。在需要時，署方會與巴士公司考慮服務改動對現有乘客的影響，以研究進一步減少繞經海洋公園的巴士路線數目的可行性。

40. 司馬文先生詢問，在大樹灣水上樂園建成後，海洋公園如何確保遊客優先選用港鐵而非巴士。特別在繁忙時段，海洋公園一帶的道路已經非常擠塞。

41. 羅健熙先生表示，委員就海洋公園的發展對交通的影響提出了很多問題，卻未有解決方案。關於設置咪錶位的建議，他明白涉及改變土地用途，但詢問運輸署會否主動申請將上述用地改作道路用途，另署方會否支持委員會申請將用地轉作道路用途。

42. 朱慶虹太平紳士表示，海洋公園吸引客源無可厚非，隨着海洋酒店及水上樂園建成，遊客數目只會不斷增長，但交通配套的規劃上卻未能配合，不足以應付遊客需求。他認為，相關政府部門應該提出一個完善方案去解決旅遊車停泊問題，否則南區的交通承載力將不勝負荷，屆時可能要限制海洋公園的遊客數量。

43. 徐遠華先生不希望因為海洋公園受歡迎而引致區內交通惡化，繼而需要限制進園人數。他表示歡迎海洋公園擴建，但海洋公園不能只顧園內的安排，卻忽略周邊因公園而產生的交通影響，他指出海洋公園對其帶來的交通問題責無旁貸，不認為這單單是政府部門的責任。他又表示，對海洋公園南區交通事宜聯絡小組非常失望，認為在聯絡小組會議上只見海洋公園將責任推卸給各政府部門，卻未有就海洋公園而引致的交通問題主動提出任何改善方案。他敦促海洋公園在未來的聯絡小組會議上更主動提出改善方案，並積極研究委員所提出的建議。

44. 陳李佩英女士表示，海洋公園未有盡力解決旅遊車停泊位不足的問題。她促請海洋公園及相關政府部門盡快物色合適的用地，以供旅遊車停泊之用。

45. 麥謝巧玲女士表示，海洋公園應該主動成立交通研究小組，積極尋求解決公園為區內帶來的交通影響的方案。她強調，海洋公園必須主動提出解決方案供委員會討論，而非單靠委員會建議如何解決現時的交通問題。

46. 林玉珍女士 MH表示，報告指出在 2017 年興建水上樂園及海洋酒店期間，在高峰期每小時進出的工程車數目達 31 架次，而高峰期預計維持四個月。她詢問在上述高峰期期間，海洋公園有何措施紓緩交通狀況。另外，她詢問運輸署在水上樂園及海洋酒店竣工後，會否安排水上交通工具以便遊客前往公園。

47. 朱慶虹太平紳士強調，海洋公園南區交通事宜聯絡小組當初成立的目的是希望海洋公園主動解決它為區內帶來的交通問題。但他出席會議後認為聯絡小組未有盡力發揮其職能。海洋公園有需要檢討日後聯絡小組的會議模式，積極提供建議。

48. 李繩宗先生表示，明白委員會對海洋公園南區交通事宜聯絡小組的關注，並承諾海洋公園會聯同交通顧問提交解決公園周邊的交通問題的方案，然後在聯絡小組會議上匯報。

49. 徐景民先生表示，剛才委員提到工程車進出數目的高峰期在 2017 年，其實不然。他解釋，在 2017 年，水上樂園和海洋酒店已分別落成，另外，在 2015 年底至 2016 年年初的四個月期間，工程車進出數目最高峰是每小時不多於 31 架次。他重申屆時港鐵南港島線已開通，加上將實施的路口改善措施，他相信在施工期間不會對鄰近的道路網絡帶來顯著的交通影響。

50. 譚桂芬女士回應表示，運輸署在與地政總署及及旅遊事務署就有關海洋公園各項發展項目的會議上，一直有反映委員會有意利用在海洋公園正門的港鐵南港島線工地作臨時旅遊巴停車場，據她了解，空置的土地若未有特定的發展時間表及用途，如用作臨時泊位用途，都是使用短期租約形式。如有需要，署方日後仍會向地政總署反映委員會建議該工地作臨時旅遊巴停車場。

51. 司馬文先生詢問，可否派遣警員可否在黃竹坑道及香港仔隧道出口的交匯處指揮交通，以便疏道車輛。 .

52. 劉榮富先生回應表示，警方一直有留意海洋公園至香港仔隧道的交通情況，如接報或警員在巡邏時發現上述路段的交通嚴重擠塞，警方會適時安排人手指揮交通，以便疏導車輛。

53. 副主席表示，顧問報告中提及在施工期間海洋公園園內會提供泊車位置，她希望在下次海洋公園南區交通事宜聯絡小組會議取得具體數據，以便知悉公園內可以停泊車輛的位置，解決現時旅遊巴泊位不足的問題。另外，她希望警方留意海洋公園道至香港仔隧道交通擠塞的情況，期望警方盡力疏導車輛。

54. 柴文瀚先生表示，以短期租約形式租用海洋公園正門的港鐵南港島線工地作臨時旅遊巴停車場並不可行，他批評運輸署未有認清事實，無助長遠解決遊旅巴停泊位不足的問題。他詢問運輸署，若委員向城市規劃委員會提交申請，長期利用該地作旅遊巴停車場，運輸署會否支持。

55. 譚桂芬女士回應表示，她已解釋該工地可以有不同用途，運輸署一直有向地政總署反映委員會的建議，即利用該工地作臨時車輛泊位用途。

56. 主席詢問運輸署的回應是否表示支持將該用地用作旅遊巴停車場用途。

57. 譚桂芬女士重申署方一直有聆聽委員會的意見，署方日後會繼續向地政總署反映委員會建議該工地作臨時旅遊巴停車場。

58. 主席總結，委員會要求海洋公園在施工期間，妥善實施工程車輛進出管制措施，控制工程車輛進出的流量，避免對海洋公園及附近的交通構成影響。另外，由於海洋公園屬旅遊熱點，加上日後海洋酒店及大樹灣水上樂園建成後，勢將吸引更多遊客，故有需要加強交通配套設施。委員會促請海洋公園公司積極與政府部門研究如何妥善解決公園四周的交通問題。此外，委員會要求海洋公園在其南區交通事宜聯絡小組中擔任主導角色，領導各方尋求解決現時交通問題的方案，並積極主動提出建議。

59. 朱慶虹太平紳士建議，安排小組會議探討將海洋公園正門的港鐵南港島線工地作旅遊巴停車場用途的事宜，並邀請相關政府部門代表出席。

60. 主席表示，會後由秘書處跟進小組會議的安排，並邀請運輸署、地政總署及旅遊事務署派遣代表出席。

議程四： 正視南區小巴服務萎縮問題
(此議題由區諾軒先生提出)
(交通文件 27/2014 號)

61. 主席表示，本議程由區諾軒先生提出，詳情載於交通文件 27/2014 號附件一。運輸署的書面回覆載於附件二。

62. 區諾軒先生簡介文件內容。

63. 黃靈新先生申報利益，表示他為進智公共交通控股有限公司的執行董事。

64. 許家耀先生簡介運輸署的書面回應。

65. 朱慶虹太平紳士表示，運輸署就小巴業界推行的措施未能改善小巴服務萎縮問題。他認為，專線小巴服務萎縮會直接影響市民，造成不便，例如削減專線小巴 31 號線的服務後，缺乏通宵公共交通工具進入薄扶林，而需要在晚上工作的居民又不可能單靠的士出入。此外，他指出，專線小巴營辦商難以聘請司機。為解決小巴業界的困局，他認為，運輸署不應只規劃鐵路，亦應就其他公共交通作長遠規劃，因為即使未來鐵路開通，亦不表示區內市民不需要使用其他交通工具。他建議運輸署就小巴及巴士的長遠規劃進行諮詢，制訂未來的方向及策略。另外，他支持小巴增加座位。

66. 司馬文先生表示，專線小巴提供彈性服務，亦是區內主要交通工具之一。他非常支持小巴增加座位，認為可以提高繁忙時段的交通容量，而又無須增加路面的車輛，紓緩交通擠塞。運輸署應臚列增加小巴座位的利弊，以供委員參考。他指出，薄扶林及數碼港的居民會支持提升小巴服務的質素，包括增加小巴座位，因為兩區的交通容量在繁忙時段都較為不足。此外，有居民投訴指，專線小巴 8 號線在繁忙時段，尤其是下班時段所提供的服務不足，原因是司機人手不足，他希望運輸署跟進專線小巴服務質素。

67. 楊默博士詢問運輸署可否因應南區的交通情況提供暫時性的補貼予專線小巴營辦商。另外，運輸署的書面回應指，個別專線小巴營辦商可根據其營運及財務情況，向運輸署申請調整收費。他認為，

降低成本、增加收入雖然是好的辦法，但有其限制。他詢問運輸署有否其他更具體的方案協助改善專線小巴服務萎縮的問題。

68. 羅健熙先生表示，運輸署僅以鼓勵形式協助專線小巴營辦商，該些措施不能應付乘客需求增長，或從根本改善問題。他認為，署方除了應積極研究增加小巴座位外，亦應考慮增加專線小巴數量。他指出，專線小巴數量的上限已多年維持在 4 350 輛的水平，面對人口不斷增長，專線小巴數量亦需要相應增加。此外，他對小巴座位增加至 20 座位表示支持。他指出，小巴車廂本可容納 20 座位或以上，只因法律所限不能增加座位。

69. 歐立成先生 MH支持小巴座位增加至 20 座位。他指出，巴士路線不能覆蓋區內所有地區，有些地區須依賴專線小巴提供交通服務，而在這些地區的專線小巴班次比較疏落，如增加小巴座位可以縮短乘客候車時間。此外，他希望運輸署可以盡快將「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」擴展至專線小巴。

70. 陳李佩英女士表示，必須增加小巴座位數目。她認為，鑑於鐵路不能覆蓋南區所有地區，運輸署在以鐵路為主的方針下，減少其他公共交通工具的數量並不可行。她表示，署方應該檢討其交通規劃。

71. 馮仕耕先生支持小巴座位增至 20 座位。另外，近年專線小巴路線不斷削減造成乘客不便，影響區內市民的生活。他希望署方關注情況，提出有效措施解決問題。

72. 副主席支持增加小巴座位。她表示，香港仔及鴨脷洲區有多間專線小巴營辦商，希望署方在政策上及資源方面給予更多支持，專線小巴營辦商若單靠加價以開源會將重擔轉嫁區內居民。關於鴨脷洲區的專線小巴經營情況，她理解專線小巴營辦商難以聘請司機，引致某些路線出現脫班情況。她同時希望署方研究鴨脷洲區的專線小巴路線，加強監察脫班情況，並盡力協助專線小巴營辦商。

73. 柴文瀚先生表示，運輸署不應單依賴提高車資解決問題，因為專線小巴與巴士的車費距離會逐漸拉遠，間接令專線小巴乘客需求下降，最終只會令專線小巴的經營情況更形嚴峻。他又認為，即使專線小巴營辦商可向署方申請加價，署方亦需時審批，並不能即時滿足專線小巴營辦商的訴求，結果專線小巴營辦商的收入永遠追不上工資及油價上漲的幅度。他認為，署方所推行的措施，如開拓非車費的收入來源（如車身、車廂內的廣告，包括多媒體廣告）、調高專線小巴

收費等級的最高限額、豁免首次登記稅、允許小巴在非繁忙時段停泊在各公共小巴站、研究更改和重組專線小巴路線等，都只是杯水車薪或小恩小惠，重組專線小巴路線更是困難重重。他希望署方能夠推行更靈活的措施協助業界，並建議署方應該研究增加小巴座位，或邀請大型承辦商購買小巴服務。

74. 麥謝巧玲女士表示，增加小巴座位可紓緩專線小巴經營的困難。她理解專線小巴業界面對最低工資、油價上漲等問題，加價亦是無計可施之下的辦法，但不斷提高車資卻會增加市民的壓力。她詢問運輸署會否調整方針，以助小巴業界解決現時的經營問題。

75. 朱立威先生詢問運輸署在以鐵路為主的政策下，會否重新研究未來小巴及巴士服務的發展。他表示，專線小巴及巴士仍是南區最主要的交通工具。他認為，增加小巴座位或提供補貼都是治標不治本的方法，署方應該研究小巴服務的發展路向。此外，他指出，南區專線小巴服務存在路線調配不均、司機態度不佳等問題，這些問題都不能單靠署方提供工資補貼等措施徹底解決。他重申，署方需要進行全面研究，在政策上作出配合才能根治問題。如果署方未能即時提供長遠對策，亦至少要在短期內提交研究該些問題的時間表。

76. 區諾軒先生表示，運輸署應該採取主動解決問題，例如詳細研究專線小巴服務的發展。此外，他認為，署方在批出專營權時需要將合適的路線分配給合資格的專線小巴營辦商，並提供補貼，以鼓勵專線小巴營辦商經營該路線。為拓展專線小巴服務的生存空間，他建議發展新的服務項目，例如提供接送傷殘人士服務。他詢問署方若削減某一地區的專線小巴服務，是否可以抽調其他地區的專線小巴應付該區的需求。

77. 林玉珍女士 MH表示，必須研究小巴增加座位，因為可以為專線小巴營辦商節省成本。另外，運輸署不應只着重鐵路發展，在以鐵路為交通骨幹的同時，不能忽視專線小巴亦是重要的交通工具。她詢問署方何時實施「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，期望該計劃可以盡早在南區推行。

78. 許家耀先生綜合回應如下：

- (a) 現行的運輸政策是以鐵路為公共交通系統的骨幹，而專線小巴則擔任輔助角色。隨着新鐵路投入服務，署方會進行公共

運輸服務重組的研究，在過往的委員會會議上亦一直有向各委員匯報重組計劃的進度。

- (b) 關於有委員建議署方是可以提供補貼予專線小巴營辦商，根據現行的公共運輸政策，公共運輸服務由私人公司營運，政府不會提供直接資助；
- (c) 關於南區個別專線小巴路線削減服務的情況，主要是由於營運成本上漲及人手短缺。專線小巴路線需要進行重組時，署方會諮詢各委員。重組計劃的目的是因應路線在不同時段的乘客需求，在低需求時段會由其他公共運輸服務替代，以減輕專線小巴業界因為人手不足而承受的壓力，讓專線小巴營辦商可以透過聘請兼職司機填補空缺。署方期望路線重組後可以維持繁忙時段的專線小巴服務，同時又可減輕業界的成本，維持專線小巴的收費水平；
- (d) 於 2014 年有一組路線的車費上調，而部分專線小巴營辦商則提供了轉乘優惠。
- (e) 署方一直鼓勵專線小巴業界開拓非車費的收入來源，如車身、車廂內的廣告。他特別指出南區大部分已加裝多媒體播放器，這些廣告可以開拓業界非車費的收入來源，有助其營運。署方希望從多方面協助專線小巴營辦商，包括減低成本、增加收入；以及
- (f) 署方鼓勵專線小巴營辦商就路線作出資源調配，並允許同一路線組合的專線小巴可自由調配車輛，以滿足不同時段的乘客需求。署方在過去半年亦有與營辦商研究重組路線，如發現部分路線在某時段的需求較低，會考慮合併路線，以將資源投放於需求較高的路線。署方亦會透過地區諮詢研究路線改道。為協助專線小巴業界改善經營環境，紓緩成本上漲的壓力，運輸署已實施多項措施。

79. 羅健熙先生不明白運輸署以鐵路為骨幹的政策。現時全港已有 40% 的市民使用鐵路服務，他詢問署方期望市民選乘鐵路的比率。在現行政策下，市民被逼使用昂貴的鐵路，而港鐵公司又未有提供足夠的轉乘優惠予市民，同時專線小巴不斷上調車費，最終受害的只是廣大市民。他希望許家耀先生向署方反映上述問題。

80. 楊位款太平紳士 MH 表示，關於增加小巴座位的建議，運輸署的書面回應提及「當局因此須小心協調其他公共交通服務，以確保它們的健康發展」。他詢問署方現時相關工作的進度，以及就增加小巴座位的事宜有否任何政策上的準備工作。

81. 柴文瀚先生 反對專線小巴以加價解決現時面對的問題。他認為，有其他方案可以紓緩專線小巴的經營困難，例如增加小巴座位、由港鐵公司購買小巴服務等。他表示，運輸署未有研究上述建議，而現行的措施又沒有很大幫助。他詢問署方在不增加專線小巴路線的前提下，如何可以實際鼓勵專線小巴營辦商繼續提供服務。他認為，現時問題的癥結在於署方在行政上因循守舊。

82. 許家耀先生 回應表示，關於有委員提出在香港島現時沒有新增的專線小巴路線一事，署方不會限制任何營辦商只可以在某一區投標，例如最近沙田區便有新增路線供有興趣的專線小巴營辦商競投，營辦商仍有新的經營空間。此外，有關增加座位的建議，他回應表示，現時的專線小巴在車身重量及空間都有其限制。同時，研究上調座位上限時亦要兼顧整體公共運輸服務的供應。此外，署方一直有進行小巴服務水平的調查，包括乘客需求，從而檢視及研究協助業界的方案。他表示，關於「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，本年度的《施政報告》已確定優惠會延伸至專線小巴服務，署方現時正完善相關的收費系統，並會開放予所有合資格的專線小巴營辦商參與。

83. 主席 總結時表示，委員會對增加小巴座位表示支持，希望運輸署將此訴求轉達運輸及房屋局。委員會亦要求運輸署積極跟進各委員提出的意見，協助專線小巴業界改善經營環境，紓緩成本上漲的壓力，並積極研究南區專線小巴路線和班次的方向，照顧區內市民的需求。

議程五： 改進南區巴士上斜能力不足問題
(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 28/2014 號)

(廖漢輝太平紳士及黃靈新先生分別於下午 5 時 20 分及 5 時 28 分離開會場。)

84. 主席 歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾

事務經理李建樂先生出席議程五的討論。

85. 麥謝巧玲女士簡介議程，她表示香港的道路不少均十分陡斜，而在中西區及南區內亦有不少斜度高的道路，以石排灣為例，因道路陡斜，不少大型巴士因上斜力度不足而需要先剎停車輛及關掉冷氣，才可一鼓作氣上斜。剎車關掉冷氣的做法容易使乘客感到不適，更危險的是，當大型巴士在上斜路中途剎停，會有滑後的危險，且突然剎停車輛亦可能會使尾隨的車輛收掣不切，容易這成意外。她感謝運輸署及城巴有限公司較早前安排區議員乘巴士視察石排灣的斜路。她指有 16 至 17 年車齡的巴士很大可能會因引擎馬力不足而發生「死火」的情況，情況令人擔心。故此，她建議巴士公司不再安排車齡較長的巴士行駛上述夕斜斜的路段，改用合適的巴士行駛。此外，她詢問巴士公司是否需要向運輸署報告有關巴士上斜力度不足的問題，她希望運輸署可提供相關的資料。她亦希望巴士公司在編訂路線時要先考慮公司現有的車隊是否足以應付不同種類的道路，如行駛上斜部分較多的路線時須調配馬力較好的車輛。

86. 李建樂先生回應表示，新巴及城巴均按照同一準則派車以服務不同的路線，包括運輸署的規定、客量的需求、環保的需要及行車路段的地理情況等，派出不同型號的巴士行駛不同的路段。他指公司的車隊會有月驗及年驗的定期檢查，每輛巴士均有定期的維修保養，確保巴士的性能良好。巴士公司亦會因應不同的地理環境而派出相應種類的巴士，如行經山頂地區的路線，因道路較窄，巴士公司會派出 12 米車行駛山頂路線，又如行經赤柱的路線只會派 10 米或 11 米的巴士行駛。他表示公司未有因上斜路段較多的路線而派出特別種類的巴士行駛，派車安排亦不是由固定的巴士行駛同一路線。由於現時的巴士採用氣壓剎車，在一般情況下，當巴士在斜路上發生機件故障而剎停後，並不會出現滑後的情況。而車長在巴士出現故障後會立刻按指引，致電車務控制中心，有需要時亦會報警求助，巴士公司會立即派工程人員前往巴士故障的所在地進行維修，有問題的巴士將會拖回廠房處理。

87. 許家耀先生的回應如下：

- (a) 巴士公司在引入新巴士型號之前須先通過運輸署的車輛類型評定，署方會審視新型號車輛是否適合在香港行走，當中包括制動效能測試、傾斜測試等。巴士公司亦會每月為每一輛巴士進行定期檢驗。

- (b) 此外，每一輛巴士每年牌照續期時亦須通過運輸署的檢驗，署方更會突擊抽查路上行走的巴士。如發現有問題的巴士車輛，署方會立即要求巴士公司停止使用該巴士車輛。
- (c) 正如巴士公司提及有關派遣巴士行駛路線的準則，即調配不同型號的巴士行駛不同的道路，以配合道路的高度及長度限制，署方亦會要求巴士公司採用較環保的巴士行駛一些繁忙的路段，以減低車輛排放的廢氣水平。
- (d) 由 2011 年至今，署方總共接獲 10 宗有關懷疑巴士因上斜路而須要關掉冷氣系統的投訴，當中只有兩宗能提供車牌號碼。署方在接獲投訴後已立即要求巴士公司檢驗有關的巴士，以及待巴士公司檢查妥當，確保巴士性能良好後才可重投服務。
- (e) 署方於會前一個星期前，曾與巴士公司安排一輛現役行走香港仔水塘道的巴士車輛，載乘委員進行測試。此外，署方亦曾安排人員乘搭在香港仔水塘道行走的巴士。於剛過去一個星期的抽查中，署方未有發現有巴士須要關掉冷氣方可上斜路的情況。
- (f) 為進一步跟進事宜，署方曾於過往兩星期派員量度每輛行經香港仔水塘道的車輛所需的行車時間。署方共量度了超過 150 輛汽車的行車時間。數據指出，一般車輛的時速約每小時 50 公里，巴士上斜的時間較一般車輛稍慢。

88. 朱立威先生表示，雖然運輸署回覆指巴士上斜力度不足的情況甚少發生，然而他希望是次議題可促使巴士公司加倍留意巴士的行車狀態。他明白有委員會認為是次議題的重要性不大，唯期望經委員會提出後，巴士公司可承諾改用較新的巴士行駛南區內有陡斜路段的路線，例如：薄扶林道、水塘道等，此舉亦可改善交通擠塞的情況，減少市民的投訴。

89. 林玉珍女士表示新巴 95 號路線行經香港仔水塘道，居民經常投訴巴士關掉冷氣，她希望巴士公司方面可調查上述情況出現的原因，並調配較新的巴士行駛途經薄扶林道的路線。

90. 麥謝巧玲女士認為是巴士公司的機制問題導致塞車的情況出現。她表示由於巴士的上斜力度不足，上斜需時較長，結果拖慢了隨

後的車輛。她重申車齡較大的巴士不適宜行駛斜路，建議巴士公司改以較新的巴士行駛有陡斜路段的路線，她亦指出運輸署同樣有責任監察巴士的行車情況，在必要時提醒巴士公司改用車齡較低的巴士來行駛須要上斜的路線，這有助加快整體行車速度。

91. 柴文瀚先生表示，只要委員提出的議題關心民生，相信委員會都會接納。他表示現時正值審批城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士有限公司專營權之際，建議運輸署可規定巴士公司在某些地段配用合適的巴士行駛。他支持將南區的巴士更換至較新的型號，例如歐盟三或四期。最後，他詢問巴士公司採用什麼準則決定在南區使用的巴士型號。

92. 周尚文先生表示，赤柱區彎路多，行駛赤柱區的新巴 6 號線速度太慢，經常拖延其後的車輛，他詢問是否因為該巴士型號太舊所致。

93. 張漢芬先生表示，如果有巴士在上斜時需要剎車及關掉冷氣是不可接受的，並且容易造成危險，他詢問巴士公司為何仍容許該巴士行駛在路上，而巴士何時才會退役。

94. 李建樂先生回應表示，香港的專營巴士的車齡約在 17 至 18 年間，其後才會退役。在 1993 至 1994 年間，城巴有限公司獲得了 26 條專營路線，故此當時購買了一批巴士，而該批巴士現已退役，於是近期便更換了較新型號的巴士。至於新世界巴士有限公司則一直較平均地購買巴士，現時仍未到更換車輛的時間，以致委員誤會現時新巴的車輛較城巴的車輛為舊。他重申公司在月驗及年驗中會確保巴士性能良好及安全，任何有關安全的問題公司皆不會妥協。另外，公司的派車準則涉及不同的考量因素，例如：客量需求、環保要求、道路限制、營運限制等，這些因素都影響調配車輛的靈活度。他表示現時年齡較長而又未到退役時間的巴士會陸陸續續地更換，將來情況可望改善。

95. 許家耀先生回應表示，運輸署關心每一個大小議題。而此議題涉及公共服務車輛的安全問題，署方絕不會忽視。他表示自他上任以來，未有接獲任何有關南區巴士因上斜路而須要關掉冷氣的投訴。他呼籲委員如接獲居民投訴，可以提供詳盡資料予署方，如：事發時間、車牌號碼等，以便署方能針對性地跟進及處理。

96. 主席總結，委員會要求運輸署及巴士公司積極跟進各委員提出的意見，並要求巴士公司安排合適的巴士型號之車輛行走個別路線，尤其是陡斜多彎的道路。同時，運輸署應監督巴士公司定期檢視車輛調配的安排，在安排巴士車輛行走陡斜道路時，需考慮安排合適的巴士型號之車輛行走，並需加倍留意車輛的檢驗，以確保安全。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告（截至 2014 年 8 月 31 日的情況）
（交通文件 24/2014 號）

（卜坤乾先生、楊位款太平紳士及陳俊達先生分別於下午 6 時 05 分、6 時 10 分及 6 時 12 分離開會場。）

97. 主席請委員備悉有關進展，並就有關報告提問。提問將由相關部門代表回應。

位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

98. 周尚文先生指報告上提及有新的反對意見，他向運輸署詢問收集意見的進展如何。

99. 司馬文先生表示，很多居民關注在赤柱村道興建多層停車場的項目，他們期望運輸署可以另擇地方興建。他認為停車場不應該建於赤柱的中心地帶，應置於區的外圍。他表示當區居民反對停車場的興建位置，署方應重新研究選址。

100. 陳李佩英女士指有約四百出席居民諮詢大會，當中支持興建停車場的居民較反對者為多，她希望該區的交通運輸暢順及有足夠的泊車位，認為區議會可稍後再處理反對興建的居民意見。

101. 譚桂芬女士回應，感謝區議會一直支持興建赤柱多層停車場的項目。運輸署於 2014 年 7 月 9 日舉辦居民會，當日約有 200 名居民出席。署方曾委託南區民政事務署邀請居民出席，派發資料／意見回條予居民；會後，居民可於 2014 年 8 月 15 日或以前交回回條予南區民政事務署。此外，居民也利用不同渠道向署方發表意見。總結收集到的回條及意見，頗多居民反對該項目。署方會繼續跟進居民提出的意見。

102. 朱慶紅太平紳士詢問，運輸署何時可以提供反對者的數目及居民意見的分析，他希望署方可盡快提供有關的數據和資料予委員會。

103. 馮仕耕先生表示，他收到很多居民反對的意見，但當區議員卻表示也有不少的贊成意見，他詢問運輸署有否考慮另覓地點興建停車場的計劃。

104. 副主席詢問運輸署居民諮詢的時限，以及署方在分析居民的意見後會如何跟進。

105. 譚桂芬女士回應，居民會已於 2014 年 7 月 9 日舉行，居民，可於會上或在 2014 年 8 月 15 日前利用回條發表意見。總結署方從不同途徑收集到的居民意見，反對興建停車場的意見略多於贊成的意見。反對者多集中關注停車場項目對交通、環境影響及安全等問題，亦有居民認為興建停車場對社區沒有利益。她表示署方將繼續跟進意見。

106. 柴文翰先生表示，既然運輸署已完成收集居民意見的工作，他希望署方能提供有關支持及反對意見的確實數字，並且包括詳細的意見分析，例如當中有多少居民關心哪一方面的問題。他認為若署方以漠視居民意見的態度繼續工作的話，將來必定引發更多的問題。他希望署方能在贊成及反對的意見中取得一個平衡，一方面需要改善停車場的設計，另一方面亦要考慮周邊環境的配合，亦需要盡量安撫持反對意見的居民，並防止反對的聲音加劇。他認為署方不應在有大量居民反對的情況下繼續進行興建的工作，因為這有可能會使原本贊成的居民亦產生反感，屆時署方即使有理據亦難以解釋清楚。他再次詢問署方下一步的跟進工作，及如何說服委員會支持繼續興建的工作，他不希望居民日後會質疑區議會支持署方欠缺理據的方案。

107. 陳李佩英女士詢問，運輸署有否將支持的聯署數目計算在內，她希望署方可提供有關的數據，另需詳述有關停車場落成啟用後的實際益處，以及如何處理車輛出入停車場的安全問題。

108. 司馬文先生表示，他認為赤柱只需在週末下午 2 時後增置停車地方，其他時間並不需要增加泊車位。他指出最主要的問題是在週末期間如何提供更多停車地方予遊客。他重申停車場不應該建於赤柱的中心地帶。他要求運輸署提供反對及支持在該位置興建停車場的意

見，他表示赤柱居民不支持在市中心興建多層停車場。他要求署方另覓位置興建停車場。

109. 羅健熙先生詢問，運輸署何時會處理及綜合所有的資料並向委員會匯報，他認為署方再拖延時間對各方均毫無益處。

110. 副主席指出署方需補充有關申請撥款的詳情。

111. 譚桂芬女士回應，在居民回覆／發表意見的截止日期後，運輸署仍收到不少意見回條，署方需要時間處理這些意見。署方較早前於居民會上已盡力向居民解釋有關工程的細節。署方現正仔細分析贊成及反對雙方的意見，需時間將居民所關注的問題作整理及分類。待整理及分析收集到的意見及資料後，運輸署將向委員會會匯報。

112. 羅健熙先生認為運輸署的處事手法不能解決問題，只是在拖延時間。他要求運輸署高級工程司譚仲安先生出席下次會議。

113. 主席總結，要求運輸署能於一個月內將對居民意見的分析、表列出居民的意見、支持及反對者數量等資料提交予區議會，好讓各委員知道最新進展。他亦強烈要求運輸署高級工程司譚仲安先生出席下次會議。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路 - 改善工程

114. 馮仕耕先生表示，香島道 33 號至 34 號道路改善工程尚未有確實落實的時間，他不明白署方指的「有機會時」是指何時。

115. 譚桂芬女士回應，運輸署已到上址視察情況，該處有斜坡、路的兩旁亦有建築物，署方已與路政署商討過不同的方案。署方亦希望在上址加建行人路，但須先解決不同的問題，暫時只能在「有機會時」才可加建行人路。

116. 馮仕耕先生表示，他認為在香島道 33 號至 34 號加建行人路屬小型工程，由於上址的環境較狹窄，兩旁亦已有建築物，署方其實可在斜坡興建一條樓梯通往行人路，方便市民從停車場步行至海灘，以免市民在過路時因欠缺行人路而險象環生。他表示司馬文先生曾於上址拍攝短片，顯示行人在鐵閘前過路時巴士駛近的危險情況。他指土木工程拓展署亦關注上址的斜坡，希望運輸署可與土木工程拓展署合作，興建一條樓梯，使市民可在停車後沿樓梯往海灘一帶。至於封

路方面，他表示現時不少網絡供應商、煤氣公司均需要因掘地而封路，他不明白因為加建行人路而封路的做法為不可行，他不接受署方所指因阻路而放棄興建行人路的說法。他指出上址原來已有一個避車處，能夠方便工程車的停泊及擺放工具。他再次表示暫時封閉行車線讓工程車進入的做法是可以接受的，要求署方立即開展有關的工程。

117. 司馬文先生表示，他歡迎見到運輸署認同在香島道 33 號至 34 號加建行人路是合適的。他表示希望署方進一步應同加建該行人路是必須的，否則就應提供另一行人徑。他表示行人行經該位置非常危險，署方不應待有意外發生再考慮是否加建行人路。他要求運輸署及路政署解答何時會開展興建該行人路的計劃。

118. 譚桂芬女士回應，相關部門須研究建議可行性及解決施工時的問題，例如臨時交通改道安排，運輸署會與相關部門商討及提供意見。

119. 蔡詠詩女士回應，在上址興建樓梯或擴闊路面等工程均牽涉大規模的土力工程，她表示土木工程拓展署可於上址進行斜坡鞏固工程時一併研究加建樓梯。如運輸署需要進行上址的工程項目，路政署樂意與運輸署研究及提供技術協助。

120. 主席表示，希望運輸署在聽取委員的意見後，可積極與相關的部門研究興建行人路的可行性。

121. 司馬文先生要求運輸署、路政署及土木工程署跟進興建該行人路的事宜。

122. 馮仕耕先生希望得悉有關項目的時間表，他表示運輸署現時將在上址加建行人路的事宜交予土木工程拓展署，但土木工程拓展署卻未有表示會維修斜坡，他認為興建行人路一事若待斜坡有問題時再作考慮會太遲。

123. 主席表示，運輸署需就興建行人路的可行性進行研究，包括施工時的技術問題，並與相關的部門商討，期望在下一次會議上運輸署能提供一個較詳細的回覆。

改善薄扶林道各路口

124. 司馬文先生要求運輸署及路政署改進該薄扶林道各路口的標示設計，使道路使用者能提高警覺。

125. 柴文瀚先生提出有關交通燈號的問題，他指出在石排灣道、域多利道、薄扶林道等的路口，在沒有太多車輛經過的時段，燈號過長會浪費了行人時間。他詢問運輸署是否已在上述路段更換了 ETC 系統，如果尚未安裝的話，可否調整交通燈號的等候時間。他認為上述路段已越來越擠擁，特別是行經薄扶林道的車輛在這數年間不斷增加，他希望運輸署可改善上述燈口的交通情況。另外，他詢問行人在按下優先過路燈後，交通燈會否自行計算讓予車輛的行車時間。他擔心在繁忙時段，如行人按下優先過路燈後便立即轉燈，變相會延長車輛等候時間。

126. 董振然先生回應，運輸署已於 116 號至 144 號外的一段薄扶林道南行，在適當的位置設置『小路在前』交通標誌及/或『慢駛』道路標記，以提醒駕駛人士前面或會有車輛從支路駛出。有需要時署方會再檢視有關路段的幾個支路出口，並進一步提出改善方案。有關交通燈的安排方面，他表示會將意見轉交交通控制部的同事，並請有關同事直接聯絡議員。

南區巴士脫班問題

127. 柴文瀚先生表示，第 970 號線已成南區脫班率最高的巴士路線已有一段時間，其次便是第 42 號線，他希望向運輸署了解是否有較積極的解決方法。他表示委員會曾向署方建議在繁忙時段縮短部分路程，他又認為途經銅鑼灣的巴士路線在黃昏的繁忙時段可在東區提早開出。

128. 朱慶紅太平紳士提出有關城巴第 37B 號線及第 95C 號線脫班的問題，他指這兩條路線亦是長期嚴重脫班的路線，建議城巴可在繁忙時段在金鐘開出空車行走第 37B 號線，以改善脫班的情況。至於第 95C 號線，因路線的路程較短，他表示不明白第 95C 號線脫班的原因，他曾向城巴方面查詢，得到的答覆指因在海怡半島一帶塞車而引致脫班問題。城巴在今年 9 月份時曾更改第 95C 號線的路線，改為不經置富花園，他詢問運輸署，當巴士公司在更改、縮短路線及更改班次時，會否經過署方的批准，如未經批准就自行更改，署方會如何跟進。

129. 麥謝巧玲女士反映，新巴第 970 號線在早上八時以後的繁忙時段需等候三至四班車才可上車，加上候車人數多，當巴士到達最尾數站的巴士站時，乘客根本不能上車，她希望署方可設法解決第 970 號線的問題。她建議在繁忙時段，路線縮短至在旺角開出。

130. 區諾軒先生表示，第 95C 號線脫班應與海怡半島一帶塞車無關，他指由鴨脷洲往、薄扶林一帶開出的巴士路線近期接收到的投訴增加。他舉例新巴第 94 號線及第 94X 號線，原本應在 7 時 35 分開出，但實際上卻推遲至 7 時 45 分至 50 分才開出，他希望運輸署可跟進上述路線的脫班問題。

131. 許家耀先生的綜合回應如下：

- (a) 有關巴士公司更改或縮短路線的事宜，運輸署批出每條巴士路線服務詳情表後，巴士公司在一般情況下需按服務詳情表運作路線，巴士公司亦可因應情況調配車輛到中途站，以穩定因交通擠塞或突發事件而受影響的班次。因應班次的改變，巴士公司需要向署方詳細解釋營運上的安排。
- (b) 署方已審視過南區在 6、7 月脫班率最高的巴士路線的脫班原因，除了城巴第 70 號線及新巴第 970 號線以外，其他路線的脫班原因多是因為車長人手不足。其中新巴第 970 號線在某些時段的實際行車時間較署方批出的服務詳情表為長，署方已與巴士公司商討了調整服務班次的安排，從而穩定班次。根據新的時間表，新巴第 970 號線會在非繁忙時段縮短路程。另外，在開學後，巴士公司已在下午增開了班次以滿足乘客需求，特別是香港大學放學時段的交通需求。據觀察，實施了新的時間表後，脫班的情況已得到大大改善。
- (c) 有關城巴第 70 號線方面，因第 70 號線途經告士打道及中環的一些繁忙路段，在下午時段常受交通變動的影響，署方已與巴士公司商討，會作出一些營運上的安排以改善脫班的情況。待巴士公司提交巴士路線改動建議後，署方將會審視路線改動對乘客的影響及對減低脫班率的幫助。他表示署方一直有跟進巴士脫班的情況，並針對脫班的原因與巴士公司作出調整。

- (d) 有關城巴第 95C 號線方面，他表示在 6、7 月的脫班的原因是基於人手不足，而署方暫時尚未有 9 月的數據，需待日後整理好後才可再作分析。
- (e) 他指出署方雖然表列了南區最高脫班率的巴士路線，但署方亦有留意所有途徑南區，約 80 條巴士路線的情況，署方會將上述 80 條巴士路線的脫班率與巴士公司整體的脫班率去比較，在過往的數個月中，南區的巴士路線脫班率並不是特別高，而整體的巴士營運情況不差。

132. 李建樂先生回應，他指公司在收到朱慶紅太平紳士轉介的有關第 95C 號線的脫班問題投訴後，發現當時是基於交通擠塞的情況所造成。至於有關中途起載的問題，他解釋指當巴士已延誤了一定的時間後，公司會作出相對的調整安排，以免引起骨牌效應，使往後的班次也延誤或脫班。巴士站的站長、前線的車長、控制中心的人員等會因應實際的情況去安排一些中途起載的服務，以盡量追回班次及避免往後班次的延誤。他明白巴士中途起載的安排會影響到某些巴士站的乘客上不了車，公司亦希望可盡量減低對乘客的影響，並為過往曾受影響的市民致歉，承諾會維持穩定的巴士服務。他表示巴士延誤的原因除了交通擠塞以外，亦因車長人手不足而導致，公司已積極招聘車長，從不同的途徑吸納人才，包括定期檢討及修改車長的薪酬福利，亦會主動去招聘一些只有一號駕駛執照、有三年良好駕駛經驗的車長，再經訓練後考取巴士牌。現時合約車長的薪酬加年終獎金，月薪約為 1 萬 7 千元，兼職車長的時薪亦調整至 65 元及配有免費乘車證，公司會定期檢討車長的薪酬福利，希望提升公司的市場競爭力，並解決人手緊張的問題。

133. 羅健熙先生希望運輸署可與巴士公司商討颱風信號取消後增加巴士班次，以疏導需要上班的市民。

134. 朱慶紅太平紳士表示，他強烈反對城巴第 95C 號線以縮短路程來協調脫班問題。他指如果海怡半島一帶塞車，應該由海怡半島巴士總站的站長來調配巴士，而不是將巴士路線縮短，因為縮短路程會使置富花園的乘客白等。他建議可將第 37A 號線及第 38 號線作分段收費的安排，以疏導市民改乘其他路線的巴士，或以空車行駛至置富花園來補回班次。

135. 柴文瀚先生表示，希望在 9 月完結後，取得新巴第 970 號線脫班情況的數據，以檢討更改班次時間表後的效果。有關新巴第 42 號線，他希望運輸署可與巴士公司商討，改善巴士不準時的問題。

136. 許家耀先生回應表示，指署方會要求巴士公司提供數據，以調查縮短路程是否一個慣常的做法，如有需要，署方將與巴士公司商討一個改善的方案。至於新巴第 970 號線的問題，他指署方每個月檢討巴士線的脫班率，現階段會先試行新的時間表，待新的行車時間固定後才進一步檢討成效。有關颱風信號取消後的巴士安排方面，他指於上星期的颱風吹襲期間，署方已檢討過在部分較擠擁的巴士站的情況，當日在南區的很大部分巴士路線在颱風信號取消後，已恢復服務，恢復行駛的巴士班次已較密，他希望各委員可體諒颱風過後巴士站特別擠擁的情況，署方會與巴士公司商討，以期適當地調配資源去行走較多乘客等候的巴士路線。

路政署(港島南區)一過去兩個月內完成及未來亦個月內進行的主要路面重鋪工程項目及其時間表

137. 司馬文先生指出關注域多利道，由堅尼地城至華富的路段因天雨或過度使用而損耗，路政署需要研究是否要維修路面。

138. 馮仕耕先生表示，他在過往的會議中曾提及希望在淺水灣及深水灣迴旋處加設電子顯示屏，委員會與運輸署曾於 2010 年 7 月 8 日曾前往上述地點進行視察，署方當時答允加設電子顯示屏。而上次會議後，主席曾表示會與署方跟進，他詢問主席及運輸署的工作進度。

139. 譚桂芬女士指當時運輸署表示會跟進及研究上述的建議，而署方最近亦與路政署商討上述工程。她表示署方在設置電子顯示屏時有數項考慮的要素包括：顯示屏能否反映實時交通情況、安裝的位置、建造顯示屏的支架、電源等等的問題。顯示屏的原意是反映香港仔隧道的情況，但由淺水灣道及深水灣道迴旋處至香港仔隧道尚有超過 3 公里距離，署方認為未必可實時反映香港仔隧道的情況。建議安裝顯示屏的位置在淺水灣道，但淺水灣道較狹窄且多彎位，在加設電子顯示屏時需考慮顯示屏及支架會否阻礙視線。在施工的問題上，路政署表示需考慮地下現有的公共設施，如何接駁電源等問題，施工期間亦需要有臨時交通改道的安排。經研究分析後，運輸署認為加設電子顯示屏須先解決涉的技術問題。

140. 馮仕耕先生表示，在 2010 年的會議上已提及過譚桂芬女士所指的問題。有關路程距離的問題，他指出鴨脷洲大橋上亦設有電子顯示屏，與香港仔隧道相距 2 至 3 公里，鴨脷洲大橋設置的原意是方便居民在知悉香港仔隧道的擠塞的情況後，可改行薄扶林道出港島區，讓駕駛者多一個選擇。同樣地，在淺水灣及深水灣迴旋處加設電子顯示屏，是希望赤柱、淺水灣等地方的駕駛者可多一個選擇，可不經香港仔隧道出港島區，從而疏導香港仔隧道擠塞的情況。在電子顯示屏的支架方面，他表示在海洋公園對開的位置亦設有電子顯示屏，而該電子顯示屏是建於現有的支架上。他建議可在淺水灣道上現有的交通路牌上加設電子顯示屏，上述交通路牌上亦設有照明燈，在該處安裝電子顯示屏一來有支架，二來亦有電源，第三在封路進行工程時，在上述路段有避車處，工程所需的支架可放於避車處，即使不在現有的交通路牌上加設電子顯示屏，亦可選擇設於避車處。他希望署方能多作考慮及研究，並可再次到上述地點作實地視察。

141. 朱慶紅太平紳士表示不滿運輸署的答覆。在香島道 33 號至 34 號加建行人路一事中，他認為如果運輸署的人員是具有相關知識及經驗的專家，應向委員會反映是否需要進行工程，而不是只列舉進行工程的技術困難作答覆，署方應向區議會表達清楚進行工程的必要性及是否會進行工程，他認為署方列舉進行工程的技術困難只是希望委員知難而退。

142. 鄭子憲先生認為設置電子顯示屏的技術問題理論上均可解決，而電子顯示屏可以舒緩南區現時及將來的交通問題，包括香港仔隧道、香島道、海洋公園對出的道路等。他認為運輸署應有更遠大的目光，主動檢視南區內有哪些地段適合加裝電子顯示屏，以及制訂將來實施的優先次序。

143. 譚桂芬女士回應，她表示署方在南區個別位置已裝設了電子顯示屏，但現有的電子顯示屏未必能完全反映香港仔隧道實際的交通情況，因現有的電子顯示屏設置的位置與香港仔隧道有一定的距離。她表示會請相關的同事跟進，並邀請馮仕耕議員一同作實地視察，及由相關的同事進一步解釋工程的問題和細節。

144. 朱慶紅太平紳士認為必須裝設電子顯示屏，因在海灣區出港島區的市民並不清楚香港仔隧道的交通情況，他認為電子顯示屏與隧道間數公里的距離只需數分鐘便可到達，因此十分有需要裝設電子顯示屏去反映隧道的交通情況，亦可分流車輛，他希望運輸署負責電子顯示屏的相關的人員可列席下次會議。

145. 柴文瀚先生表示認同朱慶紅太平紳士的意見，希望運輸署負責電子顯示屏的相關的人員可列席下次會議，亦希望了解政府現時仍有沒有撥予資源用於此方面。

146. 主席建議由馮仕耕先生帶領運輸署負責電子顯示屏的相關的人員，到淺水灣作實地視察，並由相關的人員解釋施工的困難及行車路線的改動等的問題。

南區交通報告

147. 柴文瀚先生表示，北分區的交通意外多集中於香港仔中心發生，他詢問運輸署改善香港仔中心交通安全的計劃進度如何，及署方將何時再作跟進。

148. 董振然先生回應，由於並無帶同各宗交通意外詳細報告出席會議，他會於後會向負責的同事取得相關的資料，並作出回應。

149. 主席詢問，是否由於香港仔中心的道路設計欠佳或是因車輛過多而引致較多交通意外發生。

150. 羅健熙先生建議署方可在取得相關的文件後再作回應，如加設路口或迴旋處、搬移巴士站等的措施。

151. 主席請秘書處在會後向運輸署跟進有關改善香港仔中心交通計劃的進度。

152. 司馬文先生表示，數碼港存在一些危險過路處，車輛不會讓路予行人，即使有斑馬線亦難以確保行人安全，原因可能是生活在數碼港區的居民主要是曾居海外人仕，他們習慣車輛優先讓行人過馬路，但香港的駕駛者並沒有相同的觀念。此外，他指出當區行人與駕駛者對安全島的使用有不同的期望，認為馬路中間的安全島也是危險處。他希望運輸署能盡快處理數碼港危險過路處的問題。

153. 董振然先生回應，可在會後與司馬文先生商討有關數碼港過路處的情況。至於行人與駕駛者間對安全島的功用有不同的期望方面，他指出行人在一般的斑馬線有優先的過路權，而在一些輔助過路線，行人則需要待汽車駛過後才可過路。

154. 林玉珍女士提出有關 29/2014 參考文件的疑問，希望運輸署方在下次會議前可以書面回覆各委員有關文件上項目的事宜，包括服務改善、調班，她表示希望可取得更多有關調整巴士時間表方面的資料。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

155. 司馬文先生表示，有關列表的第十三項，即鴨脷洲海旁道，他表示不理解為何運輸署、路政署及地政總署的解決方法是封閉有關的 T 字路，他認為做法不恰當。

156. 蔡詠詩女士回應指，路政署在 2013 年根據運輸署發出的施工通知書進行有關的工程，並臨時封閉上述 T 字路口，路政署亦已進行了有關的工程。

157. 董振然先生回應，根據記錄，運輸署當時收到市民投訴上述 T 字路口泊滿了車輛，阻礙行人通道，於是署方建議以混凝土護欄將路口臨時封閉，並安排進行相關工程。

158. 區諾軒先生表示，他較早前曾要求運輸署將上述路口填平成為一條行人路，但運輸署已多次拒絕接受他的提議，只是以石屎來暫時封閉路口，他希望運輸署可將上述路口填平成為一條完整的行人路，而在石屎路內的欄杆亦應盡拆除，因這些欄杆已沒有用處，但署方由始至終亦沒有聽取有關的意見，結果要市民繞路前往目的地。

159. 主席表示，希望運輸署與當區的議員就有關封路的問題再作跟進。

160. 司馬文先生表示，於上次會議他建議將大浪灣道、石澳道及赤柱峽道納入列表中，現時已見於列表第 35 至 37 項。他表示不滿意運輸署的答案只是說會繼續觀察情況，及研究合適的改善措施。他詢問運輸署是否有與土木工程署商討，何以進展如此緩慢。他於會前得到土木工程署的回覆，表示運輸署並未有提出太多要求，而土木工程署則認為行人在馬路上行走是安全的，反而加建一條狹小的行人路是不安全的。他詢問運輸署是否也持相同意見。他詢問主席是否可以將上述事項在每一次會議的其他事項中討論。他表示樂意與運輸署前往上述地點視察，他表示問題已存在兩年之久，署方需要提供解決方案。此外，他建議可以移除列表中有進展的行人路。

161. 主席表示秘書處可於會後研究將上述議題作進度報告。

162. 歐立成先生 MH 表示，有關交通文件 29/2014 號，他希望署方更正巴士網站上有關巴士路線的時間表。

163. 許家耀先生表示會向有關的巴士公司反映，要求巴士公司在每次調整巴士路線服務詳情時，盡快更新相關資料。

議程七：其他事項

(馮仕耕先生、周尚文先生及副主席分別於下午 7 時 50 分及 8 時 02 分離開會場。)

164. 陳李佩英女士提出，在 2014 年 9 月初大潭石橋的橋墩被車撞損，她詢問有相關部門何時會修復該位置，並要求運輸署選擇合適的時段進行維修。

165. 主席要求運署輸備悉事件，並建議由南區民政事務處相關的分區辦事署跟進事項。

下次會議日期

166. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十八次會議將於 2014 年 11 月 10 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

167. 議事完畢，會議於下午 8 時 09 分結束。

南區區議會秘書處
2014 年 11 月