

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第十九次會議紀錄

日期：2015 年 2 月 2 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	（南區區議會主席）
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）
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	
羅健熙先生	
麥謝巧玲女士	
徐遠華先生	
黃靈新先生	
楊位款太平紳士 MH	
司馬文先生	
張漢芬先生	
周尚文先生	
鄭子憲先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

廖漢輝太平紳士
楊默博士
陳俊達先生

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
楊博文先生 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
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
張展雄先生 土木工程拓展署高級工程師 4（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：

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
柯芳華女士 路政署高級工程師 1／暢道通行
黃錦榮先生 路政署工程師 1／暢道通行
李志華先生 栢誠顧問（亞洲）有限公司工程經理
蘇威達先生 栢誠顧問（亞洲）有限公司工程經理
陳嶸先生 栢誠顧問（亞洲）有限公司高級工程師

出席議程三、四及六：

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

出席議程三及四：

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
易德新先生 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理
黃秀娟女士 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發
 展）
黃勁文先生 九龍巴士（一九三三）有限公司社區事務經理

出席議程三：

王澤坤先生 高級運輸主任／巴士發展（港島）1
黃鑑先生 城巴有限公司營運壹部經理

出席議程四：

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／巴士及鐵路 6

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) 運輸署工程師譚桂芬女士及董振然先生；
- (c) 土木工程拓展署高級工程師張展雄先生；
- (d) 路政署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，每次發言時間限時三分鐘。委員接納此項建議。

議程一： 通過 2014 年 11 月 10 日第十八次會議紀錄

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
 （此議題由土木工程拓展署及路政署提出）
 （交通文件 1/2015 號）

（黃靈新先生、柴文瀚先生、卜坤乾先生、林啟暉先生 MH、林玉珍女士、馮仕耕先生及楊位款太平紳士 MH 分別於下午 2 時 36 分、2 時 37 分、2 時 37 分、2 時 47 分、2 時 49 分、2 時 50 分及 2 時 52 分進入會場。）

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (a) 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；
- (b) 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；
- (c) 路政署高級工程師柯芳華女士；
- (d) 路政署工程師黃錦榮先生；
- (e) 栢誠顧問（亞洲）有限公司工程經理李志華先生；
- (f) 栢誠顧問（亞洲）有限公司工程經理蘇威達先生；以及
- (g) 栢誠顧問（亞洲）有限公司高級工程師陳嶸先生。

6. 主席表示，本議程是由土木工程拓展署及路政署提出，詳情載於交通文件 1/2015 號。

7. 柯芳華女士向委員簡介為橫跨香港仔海傍道及魚市場道的行人天橋（結構編號 HF134）加建無障礙通道設施的工程。（詳情請參閱附件一。）她指政府多年以來，在技術可行的情況下，為公共行人通道加建無障礙設施（即「原有計劃」），其中包括行人天橋 HF134。現時，路政署的顧問公司已展開行人天橋 HF134 的 A 及 B 出口無障礙通道設施的設計工作，現向委員匯報初步設計方案。

8. 蘇威達先生利用電腦投影片（參考資料）介紹有關行人天橋 HF134 各出口加建升降機的初步設計方案。A 及 B 出口加建升降機的建議，是在 2012 年 8 月至 10 月期間，就政府推出「人人暢道通行」新政策南區所收到的市民建議之一。由於行人天橋 HF134 屬於「原有計劃」下的項目，因此將市民關於在已設有標準斜道的 A 及 B 出口加建升降機的建議與「原有計劃」一併進行。他表示從勘測資料所得，於 A 及 B 出口加建升降機均為可行的方案。他續向委員展示兩個出口於工程前及工程後的電腦模擬圖片。最後，他表示，該項擬建無障礙通道設施若獲得委員會支持，在完成詳細設計後，路政署會盡快進行招標，開展建造工程，施工估計需時約 30 個月，但實際施工時間亦需視乎現場環境情況。

9. 陳建光先生向委員匯報為行人天橋結構編號 HF104 及 HF105 加建升降機設施工程修訂方案的公眾諮詢結果（詳情請參閱附件二）。他表示高架行人道結構編號 H186 加建升降機工程的詳細設計經已完成，並計劃於 2015 年 4 月動工，工程可望於 2017 年完成。

10. 李志華先生利用電腦投影片（參考資料）向委員簡介結構編號 HF104 及 HF105 兩條行人天橋加建升降機設施工程修訂方案的公眾諮詢結果。在結構編號 HF104 方面，共收到 2 份分別代表香港仔中心第二期及第三期的書面反對意見及 6 名市民經熱線電話及電郵的反對意見。至於在結構編號 HF105 的公眾諮詢過程中，並沒有收到任何反對的意見。

11. 主席要求土木工程拓展署提供於行人天橋 HF104，使用近香港仔中心樓梯的人流數字。

12. 李志華先生回應表示，指近 A 出口（即近香港仔中心）的「一號樓梯」，在早上、中午及下午三個時段內統計最高峰人流的數字為每 15 分鐘 43 至 76 人。至於在 A 出口人流較多的「一號斜道」，最高峰人流數據於中午時段錄得為 15 分鐘內 153 人，而於早上為 15 分鐘內 253 人。因此，「一號斜道」的行人流量遠高於「一號樓梯」。

13. 主席詢問加建的升降機能否應付該處的人流。

14. 李志華先生回應表示，由於「一號樓梯」的 15 分鐘最高峰流量為 43 至 76 人，而一部升降機每 15 分鐘可乘載 220 人為例，容量多於現時行人流量的統計，故加建升降機不會對疏導人流造成影響。

15. 主席邀請委員先就行人天橋 HF134 提出意見。

16. 未有委員提出意見。

17. 主席對行人天橋 HF134 A 及 B 出口擬建升降機的設計表示支持，惟對已興建的 C 出口無障礙通道設施的設計表示有不足之處。他指若殘疾人士於巴士站下車後，發現升降機出現故障或需要進行維修，署方需要考慮提供其他設施，讓殘疾人士者仍能使用行人天橋抵達田灣邨。他希望路政署能研究為殘疾人士提供妥善的過路設施。

18. 主席續請委員就行人天橋 HF104 加建升降機的設計提出意見。

19. 多位議員就行人天橋 HF104 提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 黃靈新先生表示，其辦事處收到長者及傷殘人士的訴求，希望在 A 出口加建升降機。此外，他就 HF104 的方案發

出共 3,196 份問卷調查，在收回的 58 份當中，有 43 份表示支持加建升降機的建議；而反對的共有 15 份。反對者的主要原因乃須要在 A 出口進行拆卸樓梯。他要求署方解釋設計能否容許升降機與樓梯並存。此外，他認為在大快活餐廳外計劃興建升降機，而升降機卻無法到達天橋橋面的最高點，故希望署方能清楚地向居民解釋無法興建的原因。；

- (b) 副主席贊成於「一號樓梯」的位置興建升降機，因該處為最不會阻礙居民的地點。她對有居民建議在煤氣變壓器附近興建升降機的提議並不認同，認為該處所能興建的通道異常狹窄，不但阻礙居民出入，且遷移煤氣變壓器需時兩至三年，將延遲居民享用該無障礙通道設施；以及
- (c) 主席建議將行人天橋橋身延伸至香港仔中心商場內，從而利用商場內的升降機，間接推行「人人暢道通行」計劃。他表示，土木工程拓展署代表雖曾解釋此方案並不可行，惟他知道一些地方可均借助商場內的通道，作連接地區之用。主席希望相關部門能就此作進一步的解釋。

20. 陳建光先生回應表示，香港仔中心對開行人路的空間有限，倘若在該處興建升降機，限制會較其他方案為多。他請栢誠顧問（亞洲）有限公司代表詳細解釋曾經研究的方案及其遜色之處。

21. 李志華先生綜合回應如下：

- (a) 他不建議拆卸樓梯後再重置樓梯的方案，原因在於現有行人天橋的地基採用斜樁方式來支撐結構，樁柱斜插入地面所牽涉的範圍頗大，因此升降機必須避開現有地基範圍。而重置樓梯的方案，亦需顧及與附近建築物邊陲的闊度。根據資料顯示，重置樓梯的位置與附近樓宇的邊陲只得 1.3 米，若採取此方案，將不符合現有行人通道的要求，亦將阻礙人流。因此方案並不可行；
- (b) 至於在行人路上加設升降機的方案，鑑於實地空間(連簷篷)只得 2.3 米的闊度，而升降機所需的空間為 3.1 米，因此沒有足夠空間容納升降機設施。再者，現時行人路只得 3 米闊，實際環境不足以容納升降機及提供施工時所需要的工作空間，故此方案不被接納；

- (c) 有關拆卸斜道來騰出空間興建升降機的方案，他指實際情況及環境等構成不少困難。首先，行人斜道的人流十分高，比升降機多 3 至 4 倍。若拆卸行人斜道，將對市民造成頗大的影響。其次由於最近的無障礙設施(香港仔海濱公園旁隧道內的升降機)的距離約為 280 米，在施工期間拆卸斜道，將肯定影響依賴無障礙設施前往香港仔海傍道的市民；以及
- (d) 至於在大快活餐廳對出的位置興建升降機的方案，他指因受地理位置所限，升降機只可連接到行人斜道，無法達成「人人暢道通行」計劃下直接到達橋面的目標。此外，行人斜道至橋面的長度頗長，居民需步行約 20 米才能到達橋面。再者，方案還需顧及煤氣變壓器及有關的地底煤氣管道。若在該位置興建升降機，需要約 30 個月的時間來更改煤氣設施。此方案因升降機未能直達橋面，效果並不理想而沒有再考慮及進行跟進。

22. 陳建光先生綜合回應如下：

- (a) 利用香港仔中心商場升降機實行「人人暢道通行」計劃原則上超越了政策範疇。雖然現時有私人屋苑通道連接政府天橋的實例，但在私人屋苑地契上必須列明才可以連接。據他了解，香港仔中心的地契並沒有列明政府可以將行人天橋連接香港仔中心商場的條款。另外，若將行人天橋連接香港仔中心商場，工程設計上需安裝樁柱結構，而樁柱亦會佔用部分的行人路，屆時行人路的闊度不足以應付現時的行人流量，興建時技術上亦會非常困難；以及
- (b) 他表示在 2015 年 1 月 15 日晚舉行的香港仔中心居民諮詢大會上，對於居民希望能夠在大快活餐廳對出的位置興建升降機的方案，顧問公司已向居民解釋不可行的原因，並已於當晚的會議上把可行的方案告知居民。

23. 陳建光先生補充表示，若委員同意，署方會將原工程修訂方案根據道路（工程、使用及補償）條例進行刊憲及詳細設計。同時，部門預計部分香港仔中心的居民將會提出反對。若在刊憲時收到反對意見，署方將需時處理反對事項，如若反對者不撤銷反對，署方須遞

交工程文件至行政會議審批，所需時間一般多於 9 個月。待行政會議審批後，工程才可以進入招標階段。

24. 主席表示，委員會原則上不反對土木工程拓展署繼續以原工程修訂方案進行刊憲及跟進此項目。

25. 主席請委員就行人天橋 HF105 加建升降機的方案提供意見。

26. 徐遠華先生讚揚相關部門與栢誠顧問(亞洲)有限公司作出的努力，指修訂方案回應了居民及他在第一次公眾諮詢時提出的意見及建議，故在他諮詢修訂方案期間，並沒有收到居民反對意見。因區內長者人數眾多，他希望工程能盡快展開，讓居民能早日使用升降機。另外，他關注升降機塔的抽風設施。因 A 出口的位置非常接近景惠花園，擔心出風口朝向景惠花園，影響居民生活。他詢問升降機塔出風口的位置，並強烈要求將出風口朝向馬路排放氣體，減低出風口可能對居民造成的影響。

27. 李志華先生回應表示，為了減低溫室效應，設計將採用混合設計，材料包括玻璃和混凝土。抽風設備將直接把外面的空氣抽到升降機內，避免空氣經過升降機槽才進入升降機。因為升降機槽的溫度較高，故此必須使用抽風設備，把外面的空氣直接抽到升降機內，以減低升降機內的溫度。他表示會把委員提出有關抽風設備裝置的意見加入詳細設計的考慮範圍。

28. 主席總結時表示，委員會原則上同意為行人天橋 HF134、HF104 及 HF105 加建無障礙通道設施。同時，委員會亦要求路政署及土木工程拓展署備悉和跟進委員的意見和建議，盡快展開工程。

議程三： 關注 2015-2016 年度南區巴士路線計劃 (交通文件 2/2015 號)

29. 主席表示議程由運輸署提出。

30. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：

- (a) 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1 王澤坤先生；
- (b) 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漢中先生；

- (c) 策劃主任黃嘉俊先生
- (d) 高級公眾事務主任尹慧嫻小姐
- (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
- (f) 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生出席會議。

31. 王澤坤先生向委員簡介南區巴士計劃(詳情見附件一及附錄一至四)。他表示署方將繼續優化巴士服務，期望透過重組巴士路線後，能善用資源及紓緩交通擠塞等情況。計劃中將包括下列五項呈案建議：

一	重組城巴第 99、99X 及 592 號路線早上繁忙時段的服務。主要建議包括延長早上繁忙時段第 99X 的服務時間及增加班次，以取代同一時段第 99 號線由海怡半島往筲箕灣的服務。而由海怡半島開出的第 99X 班次的路線編號更改為 99P，並延長至筲箕灣及繞經耀東邨。此外，將加密第 592 號於上午繁忙時段往銅鑼灣方向的班次。
二	優化新巴第 9 號路線於假日的服務。建議停靠鶴咀巴士站班次改為每小時每方向兩班；此外，在泳季期間，延長部份往筲箕灣的班次，該等班次將改由大浪灣開出，以配合乘客需求。
三	優化城巴第 37B 號的服務。建議將兩班下午繁忙時間由置富花園開出的循環線班次，改為單向服務，以提高班次的穩定性。
四	優化城巴第 76 號的服務。建議縮短路線為來往石排灣及銅鑼灣，將路線改為循環線形式運作，及調整非上課日的班次，以改善營運效益。
五	優化城巴第 77 號的服務。建議來回方向於銅鑼灣改經告士打道，及往筲箕灣方向的一段車程行走東區走廊，以改善營運效益。

32. 主席請委員提出意見。

33. 多位議員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 歐立成先生表示，由於 77 號線的改動，市民可能需要改乘新巴，但鑑於城巴及新巴對年齡 60 至 65 歲的長者提供

不同優惠，建議巴士公司劃一對 60 至 65 歲人士半價優惠。

- (b) 副主席表示，建議改善的 99 號路線，並未妥善達到居民要求，在繁忙時段提供的轉乘安排亦不恰當。而 592 號線在繁忙時段已出現飽和狀態，認為有關建議實屬「分化」乘客需求，更未能照顧整條路線所涉及的乘客的容量。此外，她詢問為何署方在重組計劃中沒有考慮延長 671 號路線。
- (c) 朱立威先生表示，就 76 號路線改善的建議上，曾作統計及諮詢居民意見，認為於改組後騰出的巴士應加入 70P 號路線，以進一步改善石排灣居民所需。
- (d) 區諾軒先生表示，99 號路線不應因某種需求而漠視其他原本使用者的權利。他認為在路線改變後，將影響於英皇道下車乘客，並帶來不便。他建議維持現有服務，並在港鐵南港島線通車前，可考慮增加路線及優化 671 號路線，以符合居民前往東區的需求。
- (e) 陳家佩女士表示，受 99 號路線影響的人士逾 400 多人，而改組後對前往北角及炮台山地區的上述人士，影響尤甚。她認為一切改動應不能忽視受影響的一群。此外，她指出英皇道早上的交通情況非常繁忙，懷疑新增的 99P 號可能有「脫班」的情況出現。
- (f) 朱慶虹太平紳士表示，37B 的班次問題仍然嚴重，於灣仔候車的乘客往往未能登乘。他建議加強由金鐘站開出的班次，以紓緩中途乘客未能登乘的問題。建議中只於下午 5 時 50 分及 6 時 5 分的加開班次，未能照顧較遲下班人士所需。他續表示，自西港島線通車後，有更多市民乘搭 37B 前往大學站轉乘港鐵，故增強班次實有必要。
- (g) 林玉珍女士表示不可接受署方將刪減 99 號的車輛來彌補 592 號路線的不足，此舉對受影響的乘客亦有不公之處。她建議若 99X 線能多增一班車，便可紓解 592 號線的情況。另她認為署方應重新考慮優化 671 號路線的服務。
- (h) 羅健熙先生表示，根據署方數字，99 號重組後受影響的人數高達 475 人，故對重組計劃的目的實屬匪夷所思。而

對議員長期要求增加班次及優化 671 號路線則沒有作正面考慮。他期望巴士公司能提供精確數字，以助釐訂各路線合適需求的班次。

- (i) 陳李佩英女士詢問有關 9 號線的班次，並表示大浪灣人口陸續增加，交通不便及班次疏落對居民日常生活造成困擾，希望加強早上班次。此外，她反映居民要求，期望將最後開出的班次定為晚上 10 時正。
- (j) 林啟暉先生表示，就居民的要求而增加班次屬大眾歡迎的措施，惟將 99 號路線特定時段的班次予以取消，而把車輛用於其他路線，使一部份居民得益而一部份受損的話，委實不能接受。
- (k) 麥謝巧玲女士表示，轉乘計劃往往帶來不便，尤其對繁忙時段的上班一族更為反感。她希望署方需要三思而行，不要為受影響的 400 多人帶來不便。另倘若 76 號線可騰出班次，她認為應將其加入 70P 號服務。
- (l) 柴文瀚先生認為應以多角度來考慮重整路線及班次的計劃。以 9 號線為例，不明白為何假日的班次較平日為少。另他擔心 76 號線的改動會步向被取消的可能。此外，他認為基於地區設計問題，一條路線往往未能提供點對點服務，故提供轉乘需可接受，但巴士公司應給予乘客轉乘優惠。
- (m) 主席表示，受 77 號路線的改動，乘客前往銅鑼灣需轉乘接駁巴士的建議實不能接受。他詢問因應港鐵西港島線通車後，巴士公司能否將減少行走西區的巴士，編入南區的巴士路線。

34. 王澤坤先生的綜合回應如下：

- (a) 第 99 號線組合建議預計每日約有額外 800 名乘客可乘搭較快的巴士路服務，他理解各委員關注該重組路線組合在設計上比較進取。他備悉委員要求保留 99 號線的服務的意見，並會與巴士公司作出研究，平衡各方需求。至於委員另外提及優化 671 號路線的事宜，他表示署方一直有作出相關跟進。

- (b) 他備悉委員對 77 號路線的建議的意見，並會與巴士公司考慮委員的意見及檢視現時方案。
- (c) 至於委員對 37B 號路線的建議的意見，運輸署會與巴士公司檢視該線的實際營運情況，再作適當安排。
- (d) 對於將削減 76 號線的巴士編入 70P 線的建議，他表示需視乎 70P 線的載客率再作決定。
- (e) 他備悉委員對 9 號線的意見，並會作出跟進。

35. 黃漢中先生的綜合回應如下：

- (a) 就 99 號線的重組方案，現時共有 17 輛巴士行走 99 及 99X 線。鑑於 99X 及 99P 在重組後的路程縮短，故只需 15 輛巴士提供同樣服務，而騰出的兩部巴士，將編入 592 號線，從而希望可以舒緩 592 號線乘客擠迫情況。
- (b) 關於 99P 號線班次「脫班」的疑慮，他表示由於車輛回程的時間尚早，故認為不會受交通影響而延誤。
- (c) 對於安排 37B 號路線由中環啟程而非金鐘站，他指原因中環站有站長駐守，而站長可因特殊情況作出個別安排，務使班次不受交通等因素而延誤，在運作上因具有彈性而視為更佳的選擇。
- (d) 關於 77 號線的意見，因資料顯示由田灣登車往銅鑼灣的乘客每班車只得約兩位，而回程的路線基本上相隔一條街道，因此認為改組相對上沒有造成不便。
- (e) 他表示巴士公司已備悉將 76 號線多出的車輛納入 70P 線的建議。
- (f) 巴士公司亦已備悉 9 號線增加班次的建議。

36. 多位議員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士詢問有關 73 號線的分段收費事宜，亦查詢

為何沒有檢討 6 號線的巴士。

- (b) 區諾軒先生表示，雖然明白運輸署已有另一組別處理各委員對 671 號線的問題，但懷疑署方各組別沒有協調，因而未能徹底解決問題。此外，他表示從原則上不反對 99 號線作出重組，但對轉乘的安排極為不滿，提出嚴厲抗議。
- (c) 羅健熙先生期望署方考慮保留 99 號線的編配及積極回應 671 號線的問題。
- (d) 副主席重申要求署方及巴士公司能正面回應 99 號及 592 號線乘客的訴求。
- (e) 朱慶虹太平紳士表示，巴士公司應再加考慮 37B 號路線由金鐘開啟的要求。
- (f) 林玉珍女士表示，希望巴士公司能盡快落實委員的要求，並能為 671 號線的建議訂定時間表。
- (g) 柴文瀚先生表示，巴士公司應在黃昏繁忙時段加強服務，問題雖已討論多時，仍期望有關方面能跨出第一步，改善巴士服務。此外，他認為巴士公司提供的「特快路線」與市民的期望相違背。

37. 王澤坤先生回應表示，署內的工作實有分工安排，就委員對 671 號線的意見，他會與相關組別跟進協調。此外，運輸署會繼續推動整體路線優化，而就這方面的工作，運輸署會與本區及其他地區的議會和議員保持聯絡。

38. 黃漢中先生回應表示明白各委員的關注。此外，亦備悉議程外有關 6 號及 66 號線的服務要求。

39. 主席總結，委員會要求巴士公司及運輸署積極研究及回應各委員的意見和建議，務使巴士服務能配合南區居民的需要。如巴士公司及運輸署未能就提問作即時回應，需於會後作出跟進，並適時向委員會提供相關資料作參考。

議程四： 跟進港鐵伸延至堅尼地城後南區巴士重組安排
(交通文件 3/2015 號)

40. 主席表示此議題由柴文瀚先生提出，詳見交通文件 3/2015 號。

41. 主席歡迎下列運輸署代表出席議程四的討論：

- (a) 總運輸主任(巴士及鐵路科) 吳翰禮先生；及
- (b) 高級運輸主任(巴士及鐵路科) 趙浩明先生。

42. 柴文瀚先生簡介文件。他表示南區居民對港島線西延至堅尼地城後的交通重組存有很多反對聲音及意見。他指出，當政府花費四百多萬元進行研究西港島線及南港島線(東段)通車後的「交通評估」時，已質疑研究份報告是否有效。綜觀以往在將軍澳、屯門、元朗、天水圍、馬鞍山等地區於交通重組時所面對的問題，如今再次呈現，卻又未能妥善解決，表示失望。根據中西區區議會會議紀錄，各線巴士的載客率已有下降的趨勢；相信港鐵在西營盤站通車後，載客率將持續下降。他明白巴士公司希望能透過重組安排，削減班次，以達合理的營商原則。他認為現時最大的問題源於整個計劃未能清晰交代各交通工具的角色，例如已取消的 M47 路線，由於現有使用者需花更多的車費及時間才能到達相同的目的地，故必然提出強烈反對。他建議政府在推行重組前，能考慮以下重點及積極尋求各持份者的共識：

〈一〉	暫停執行未獲通過的計劃；
〈二〉	維持「總乘車時間及票價不能高於重組前」的原則；
〈三〉	向受影響的乘客進行彌補；及
〈四〉	增加轉乘優惠。

43. 主席表示，由於議題涉及區內外整體巴士服務的安排，故要求署方除回應剛才委員的提問外，亦需向委員會報告因應港鐵西港島線通車後巴士路線最新的重組方案。

44. 吳翰禮先生請委員參閱呈案文件（詳情見補充文件），並表示自西港島線於 2014 年 12 月 28 日啟用後，實有助提升港島西區及其周邊地區的交通運作能力。同時，居民對乘搭交通工具的模式亦有所改變。他續解釋，M47 號路線旨在提供接駁服務，讓南區西面居民（如華富、域多利道等）可乘往至港島北岸（如中上環區），得以轉乘鐵路系統。因應西港島線投入服務後，署方認為提供一條路程較短

及具營運效率的接駁服務更為合適。以往約一半乘坐 M47 號路線從堅尼地城一帶前往中環的乘客，在西港島線投入服務後已直接使用港鐵；而剩下來乘坐該線的南區居民，便可以選用新設的 43M 號路線前往港鐵西港島線的堅尼地城站及香港大學站。他承諾署方將繼續與巴士公司收集數據，瞭解乘客的乘搭模式及需求情況。為配合今年首季尾西營盤站的啟用，之後將逐步進行路線重組及優化路線，以期提供更具有效率的巴士服務。

45. 多位議員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士表示，在補充文件中顯示下降的乘客量，應全屬西區居民而非南區乘客。對於如此不平衡的下降趨勢，署方應採取有效的應變措施。他指出新增的 23M 專線小巴線只得兩架小巴營運，實不能承載全部的接駁乘客。他續問在開辦 23M 專線小巴線時，署方曾承諾會有五條小巴路線加入營運，但目前為止，只開辦兩條專線小巴路線，希望署方能盡快跟進。此外，他認為若西區的乘客量繼續大幅下跌，巴士公司可因應客量減少或調減西區相關的巴士數目。鑑於現階段南區居民仍依賴巴士服務，他建議可將所調減的巴士投入南區服務。
- (b) 麥謝巧玲女士擔心若西營盤站啟用後，眾多長者前往瑪麗醫院時只能乘坐的 43X 號巴士將被取消。她表示已向運輸署署長呈交書面請求，希望保留 43X 線，避免長者需使用轉乘巴士服務才可抵達瑪麗醫院。
- (c) 羅健熙先生對南港島線（東段）工程延誤令南港島線計劃跟進的停頓表示遺憾。他希望運輸署署長可盡快審批有關 671 號隧巴路線的建議。此外，他批評署方過去推行巴士路線發展計劃時對營辦商監管不力。他憂慮署方將根據補充文件的數據而錯誤削減南區部份重要的巴士路線。他希望署方能作出承諾，在南港島線（東段）重組計劃未落實前不減少任何巴士班次。
- (d) 司馬文先生表示，由於原有的巴士路線與剛啟用的港鐵西港島線重疊，巴士乘客量下降的趨勢在所難免。倘署方只單方面根據統計數字及偏聽巴士公司的意見，堅持縮減巴士班次，將對薄扶林一帶居民帶來不便。他建議署方應以創新思維，重新釐訂及新增巴士路線，才可解決問題。最

後，他表示曾收到眾多乘客對 43M、38 及 78 等巴士路線多方面的投訴，認為這些路線仍有改善空間，期望部門能關注及改善服務。

- (e) 黃靈新先生申報利益，表示自己為「進智公交」執行董事，部份服務南區的專線小巴路線屬該公司所營運。
- (f) 歐立成先生 MH指居民經常投訴 43M 號線的脫班情況非常嚴重，他希望在上、下班的繁忙時段，該路線能改為由雙層巴士行駛。
- (g) 副主席對補充文件中提及有關 91、94、94X 等巴士號線乘客量下降的數據表示質疑。她認為當巴士及專線小巴路線進行重組時，應提供最理想的車程及路線，使居民能快捷地抵達目的地。
- (h) 林玉珍女士詢問補充文件內搜集數據的過程及進行統計的日子。她認為 90B 及 91 號線由鴨脷洲開出，不可能出現乘客量大幅下降的紀錄。另外，她表示收到居民意見，建議開設一條專線小巴路線，以「快線」形式由香港仔開出，前往港鐵堅尼地城站。有關轉乘優惠，她認為優惠幅度仍然相對較少。她希望運輸署能與港鐵商討，增加更多的優惠。
- (i) 柴文瀚先生表示，現時署方需要考慮的問題包括以下四項：（一）路線迂迴，當中包括 23 號、58 號專線小巴及 43M 號巴士路線。他建議署方可考慮增設「快線」小巴服務；（二）分段收費及轉乘優惠不足；（三）重新評估各路線的載客量；以及（四）取消現有路線後的彌補方法。他重申因港鐵伸延至堅尼地城而取消南區的巴士路線或減少其班次不可行。
- (j) 主席表示，不少傷殘人士及其他居民向他反映，強烈反對取消 43X 號路線。

46. 吳翰禮先生感謝各委員提出的意見，並作出綜合回應，內容如下：

- (a) 根據乘客量數據分析，自西港島線通車後，南區居民傾向乘搭較快及直接的接駁公共交通服務往鐵路站，如新增的專線小巴路線 23M、58M、54M 及原有的專線小巴路線 58、59 等；
- (b) 對於在西港島線通車前乘坐點到點或較長程巴士服務的居民，例如前往中環或金鐘再轉乘港鐵，因他們現時已可選擇在港鐵堅尼地城站或香港大學站下車轉乘鐵路，故令到由南區往返港島北岸巴士的乘客量下跌；
- (c) 補充文件所載數據於 2015 年 1 月上旬搜集。他理解，新鐵路啟用初期可能吸引一些欲嘗試新服務的市民使用，故首個星期的乘客數據並沒有用作參考。他續指數據雖然顯示乘客量下降，但明白南區居民需要接駁至港鐵站的服務，因此在整體計劃上，仍著重於提供有效率的接駁服務；
- (d) 運輸署將小心推行一切與南區相關的巴士重組計劃。他表示，部分區內居民可能嘗試乘搭途經薄扶林道的巴士服務往香港大學站轉乘港鐵，故署方考慮延長有關巴士路線的觀察期，亦會繼續與巴士公司收集數據及瞭解南區居民的乘車習慣情況後，再審視計劃內各項目的執行安排；
- (e) 至於 43X、46X 及 70 號路線重組計劃，他表示署方將謹慎審視南區西面居民對使用巴士接駁服務的反應，再與巴士公司作進一步研究，並盡快將結果知會區議會；
- (f) 關於路線班次調整等事直，他表示署方目前只對載客率具明顯跌幅而與鐵路重疊的有關巴士路線作出適當班次調整。其他路線縱使出現乘客量下跌，署方仍不會即時作出服務調整。

47. 趙浩明先生補充回應，表示個別路線問題，例如 23M 號專線小巴、43M 號巴士路線的班次及脫班等情況，署方將作出跟進。署方亦會研究如何提升某些路線的營運效率及轉乘吸引度。至於車費優惠方面，將要求營辦商在實施重組路線時，一併考慮提供相關的轉乘優惠。

48. 吳翰禮先生回應表示，署方於短期內將約見有關的專線小巴營辦商，跟進專線小巴接駁鐵路站的安排、優化其他專線小巴路線、

及加強接駁功能等，並將稍後向區議會報告。至於配合南港島線（東段）通車的重組計劃內有關 671 號隧巴路線的安排，署方將繼續聆聽議員的意見。他表示去年曾安排相關的議員進行巴士路線試行，並承諾會繼續與各委員保持溝通，探討 671 號線的運作情況。

49. 黃漢中先生回應有關收集乘客量數據的方法。他指港鐵伸延至西區前的數據，乃根據 2014 年 9 月或之前派隨車調查員搜集資料所得。至於港鐵伸延至西區後，數據乃根據 2015 年 1 月 5 日至 16 日期間，逢星期一至五所獲得的調查結果計算。後者的調查數據分別由路邊不同位置取得，而所選的位置則按每一條路線的乘車習慣而制定。

50. 多位議員再次提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士同意專線小巴可提供「快線」服務，他提出可以優化 23M 路線，除使小巴路線更為居民歡迎外，更可紓緩小巴司機短缺問題。
- (b) 羅健熙先生指，乘客一般喜愛選擇較直接的路線作轉乘。他表示署方的回應中，沒有正面回答如何處理中西區乘客率減低的問題。他詢問，署方指不會減少南區巴士班是否設有期限。至於 671 號線的問題，他希望署方能盡快交由巴士路線計劃組的同事處理。
- (c) 陳李佩英女士表示，14 號巴士路線的設計並不理想。另有居民表示 16 號巴士線的票價加幅頻密。
- (d) 柴文瀚先生表示，指署方重覆過往文件中已回應的內容，欠缺展望將來的誠意。他表示署方至今仍未回應他所提出的四大問題。他擔心這些問題會一直拖延下去，至現屆區議會任期完結前仍未能處理。他希望在餘下的會期，署方能盡量正面回答問題。另外，他希望運輸署及巴士公司能給予一個清晰的時間表，不應留待港鐵西營盤站啟用後才再作安排。
- (e) 司馬文先生表示，署方應就柴文瀚先生的要求，給予委員會清晰的時間表，解決南區交通問題。此外，他指有聲音要求巴士停止行走域多利道，但他所屬選區的居民極不同意這些建議。另一方面，他表示從調查所得，專線小巴在

香港大學站附近的上落環境甚差，因路燈光線欠佳，司機往往無法留意候車乘客。

- (f) 副主席指，居民皆十分期待 671 號線的重組計劃可以落實。現因南港島線通車時間表需延誤至 2016，認為運輸署應就區議會的要求，盡快重組路線。

51. 吳翰禮先生回應表示，他充分明白於西港島線通車後，南區居民期望巴士公司能提供便捷及具吸引力的接駁服務的訴求。當西港島線於去年 12 月 28 日通車後，運輸署所引入的新接駁路線，均頗受歡迎。惟港島北岸或過海的巴士路線乘客量，卻錄得下跌的趨勢。在過往諮詢過程中，署方已交代專營巴士路線的調整班次乃根據巴士路線計劃中的準則，而有關準則已羅列於補充文件中。倘於繁忙時段每半小時內的平均載客率低於 85%，署方將考慮減少該路線巴士的數目及調減班次。雖然現時部分路線的載客率已低於該標準，運輸署仍會與巴士公司共同進行觀察，待乘客的乘搭模式穩定後才作出調整班次的決定。他表示方署在滿足居民使用交通服務需要的同時，仍須維持有效率的營運環境，務使兩者取得平衡。在文件中提及的時間表，署方將於西港島線全面通車後才執行重組計劃中部分的方案，同時亦會繼續收集營運數據及聽取地區意見。他相信在西營盤站啟用後，部份由南區經中西區至港島北岸的巴士路線將進一步出現乘客量下跌的情況，促使巴士公司面對更困難的營運環境。然而，署方在實施重組計劃方案時，定必再與巴士公司研究，尋找微調措施的空間，希望有關方案除了配合新鐵路的啟用外，亦能配合區內居民的需要。

52. 許家耀先生補充回應，表示有關 14 號巴士路線服務水平的問題，將會與巴士公司跟進情況，並於會後與委員聯絡。

53. 吳翰禮先生表示，已清楚明白議員對 671 號線的改動及重組安排，並將會與署內負責巴士策劃的分部同事聯絡及跟進事宜。

54. 主席總結，委員會要求運輸署備悉及仔細研究委員的意見，檢討現時南區巴士重組的方案。在未獲得委員會通過前，應暫緩或擱置所有方案，並須按實質情況推行重組計劃。運輸署亦應與巴士及專線小巴營運商保持緊密聯繫，並向委員會就有關進展作出適時的匯報。

議程五： 關注單車使用者在馬路上的安全問題
(交通文件 4/2015 號)

55. 主席表示，是項議程由麥謝巧玲女士、朱立威先生及楊位款太平紳士提出。

56. 朱立威先生簡介議程。他表示踏單車本是一項有益身心的活動，但近來越來越多單車使用者(特別是在週末及公眾假期)在單車徑以外的馬路上使用單車，馬路上亦發現為數不少的單車車隊。部分的單車使用者缺乏安全意識，在行車裝備及態度上有所不足，對單車使用者本身及其他道路使用者均會構成危險。據他觀察，在石澳、赤柱、薄扶林一帶近來多了不少單車使用者在馬路上行駛。從資料得知，區內的單車意外傷亡人數有上升的趨勢。他希望運輸署及警方作出相應的措施去解決單車使用者在馬路上帶來的安全問題。他建議署方加強對單車使用者的行車裝備及態度的要求，從而減少意外發生。另一方面，如政府認同騎單車人士使用馬路的權利，就須要為此加強道路的建設及對大眾的教育。他希望運輸署及警方能夠提出方案去解決單車使用者在馬路上帶來的安全問題。

57. 董振然先生回應表示，由於香港人口稠密，人多車多，加上一般道路交通繁忙，路面空間亦有限，故此政府鼓勵市民使用集體運輸系統。基於道路安全的考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。他續表示單車使用者與其他道路使用者同樣擁有使用馬路的權利，亦同時須要遵守交通規則及注意道路安全。根據《道路交通條例》第 374 章的附屬條例，單車使用者須遵守行車安全及態度的規定。此外，為回應市民以單車作消閒娛樂用途的需求，政府未來會於新界及市區較多空間發展的地區興建單車徑，並會加強教育及宣傳工作，教導市民遵守交通規則及保有良好使用單車的態度。

58. 劉榮富先生回應表示，單車使用者需要遵守交通標誌、燈號等道路規定，如發現違例者，警方會以不小心、危險或魯莽騎單車等罪名作檢控。他表示在尚未有標示不准單車使用的道路，例如：天橋、高架道路等，單車使用者均享有道路使用權。他重申警方執法時會針對單車使用者是否有遵守交通標誌、燈號，或其駕駛態度等。

59. 司馬文先生、麥謝巧玲女士、區諾軒先生、羅健熙先生、歐立成先生 MH、鄭子憲先生、徐遠華先生、柴文瀚先生、陳家珮女士提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 有委員詢問運輸署是否可以提供有關單車使用人士及其他交通工具使用人士的數字作比對，以得出相對的單車意外率。此外，他認為區內某些路段不安全，以致增加單車使用人士的危險，他希望署方能夠改善高危的路段，劃出足夠位置讓單車行駛。他又建議可以在合適的路段增設單車使用標誌，提醒其他駕駛人士減速，保障各道路使用者安全；
- (b) 有委員表示，以單車代步雖可減少廢氣的排放，但鑑於香港的道路狹窄、路面交通又繁忙，加上部分單車使用者欠缺安全意識，故引致意外頻生。他認為道路安全教育不足，才會令部分單車使用者在馬路上踏單車，希望運輸署可加強向單車使用者宣傳遵守交通規則的訊息。其次，他又提醒單車使用者需顧及自身安全，在踏單車時應佩帶頭盔及安全裝備。此外，他希望政府可多建單車徑予單車愛好者使用，避免他們在馬路上橫衝直撞；
- (c) 有委員認為單車使用者現時面對一個困境，他們其實不希望馬路上踏單車，但如選擇在行人路上踏單車，便需面臨警方的票控。他希望單車使用者在將來可享有友善的踏單車空間，亦希望駕車人士可注意單車使用者的安全。
- (d) 有委員表示單車是不少市民的代步工具，如政府認為單車只適合在單車徑上使用，在某程度上便否定了單車是交通工具的一種，以及不值在馬路上佔一席位。他不認同政府現時對使用單車的取態，認為政府可檢控未有遵守交通規則的單車使用者，但不應禁止在馬路上踏單車。
- (e) 有委員表示由於南區現時尚未有單車徑，因此區內不少的單車愛好者只能在馬路上踏單車，他認同司馬文先生的建議，認為應在較多單車行經的馬路上豎立警告標誌，提醒駕車人士及單車使用者注意安全，避免意外發生。他又建議可在馬路與行人路連接之處，劃出約一米闊的單車專用線；

- (f) 有委員建議可從三方面着手減少單車意外，包括：(一)道路工程，如豎立標誌；(二)透過教育途徑；(三)加強警方執法。他又詢問，聯群結隊行駛的單車車隊是否較獨自行走的單車更安全，單車在行人路上行駛會否較在馬路上行走來得更安全。
- (g) 有委員表示如要解決馬路上意外的問題，事前應先進行資料搜集及研究才可擬訂對策，而非只根據路上單車數目增加而推論馬路上的意外皆由單車而起。他認為可以從單車駕駛者的角度切身處地對這個問題作出檢視，探討現時的道路需要什麼改善。他認同有需要檢討現時的馬路設施、交通標誌等，以減低意外發生的機會。他重申不能只把責任歸咎於單車駕駛者身上；
- (h) 有委員表示，在網上的討論發現單車愛好者及私家車愛好者之間水火不容，雙方沒有妥協的空間，他不希望經過議會及社區的介入後，仍繼續把這種無止境的辯論延續下去，認為此舉無助解決問題。他認為不應透過壓制某一種交通工具而換取另一種交通工具的方便，應該從中取得平衡。他指出在現有的法律下，單車是等同一般在道路上行駕的汽車，單車駕駛者身份及其法律地位與其他駕駛者相等。他認為署方應該研究行人、單車及汽車是否可以共融，而非單一化劃分究竟道路能否供單車使用。他舉例在日本、韓國、台灣等地都有共融的道路，認為香港將單車及汽車使用的道路分開，做法並不恰當；以及
- (i) 有委員指出單車使用者的數量增加是無可避免的，因為越來越多市民以單車做運動，亦有人注重環保，選擇以單車代步。他同意委員的建議，劃出約一米的單車專用線，希望運輸署能研究其可行性。

60. 董振然先生的綜合回應如下：

- (a) 他表示運輸署沒有相對的單車意外率的數據，因為現時香港的單車無須登記；
- (b) 現時單車與其他所有車輛都是使用相同的馬路，署方十分關注道路的設計及安全程度，包括斜度、闊度、轉向、路口設計等，署方都會嚴格遵從規定；

- (c) 他指除單車徑外，現時公用道路上未有豎立單車專用的標誌，原因是馬路上使用單車的人數仍然相對偏少。此外，一般道路標誌亦適用於單車駕駛者。假如未來在馬路上使用單車變得普及，署方不排除會考慮加設單車標誌；
- (d) 他表示署方關注單車駕駛者的態度及安全意識，長遠做法是加強教育及執法。他提到署方在教育方面已進行了 12 項工作，詳情可參閱回應文件；
- (e) 有關增設單車徑的建議，他表示當局在空間容許的地方已盡量加設了單車徑，以便市民以踏單車作為健康的運動或娛樂；
- (f) 他重申署方並沒有打算取締或禁止單車駕駛者使用馬路，單車駕駛者使用馬路是合法的，惟與其他馬路使用者一樣，須遵守交通規則及安全程序；
- (g) 他指出南區在數碼港設有單車徑，惟使用人數較少。至於劃出約一米的單車專用線的建議，他表示在《道路使用者守則》已列明單車駕駛者必須在靠近行人路的馬路旁行駕，而根據現行標準，單車徑的一般闊度為 3.5 米；以及
- (h) 他強調署方並沒有歧視或排斥單車使用者。就每一宗單車意外研究成因，主要分為三類：第一類為最常見的是單車失控、第二類是不小心騎單車、第三類是駕駛者試圖避免相撞而突然轉向或停車，這三類原因構成了超過一半的單車意外的成因。另外，有委員詢問聯群結隊騎單車還是獨自騎單車更安全，他表示暫時沒有相關研究。

61. 麥謝巧玲女士認為，運輸署須要長遠地計劃如何改善單車使用者現時安全意識不足的問題，她希望藉此議題提高市民對在道路上使用單車的安全意識。她認為署方雖然在教育方面推行了 12 項的工作，卻未見成效。她舉例，署方每年在學校舉辦的交通安全講座中，少有提到有關單車安全的題目，較多着重於使用天橋及交通燈的知識。

62. 司馬文先生表示，署方聲稱沒有禁止單車使用馬路，但西沙路卻不准單車行走。他表示不應該禁止單車使用馬路，認為減少意外

發生的方法不單局限在教育層面上，主要仍依賴改善道路設計及加闊路面，以供各駕駛人士使用。另外，他建議：(一) 在上坡路段設立白線，提示單車可使用範圍；(二) 加設單車使用標誌；(三) 加設在馬路上使用單車的守則，例如限制單車群至最多六輛單車；(四) 擴闊石澳道，大潭道，環島路路面，讓單車及其他車輛均可安全行駛；(五) 加強警方在單車使用高峰的時間控制車輛車速；及 (六) 南區區議會舉辦安全使用單車運動，提高區內人士的道路安全意識。

63. 羅健熙先生表示，教育及灌輸正確的意識值得鼓勵，但除了應該教育單車使用者外，亦要教育其他的道路使用者，令他們明白單車均屬馬路上的一分子，須要尊重，從而減少相互的矛盾及意外。他認為署方可從各方面着手，令不同的道路使用者都認同對方在道路上享有公平的使用權，例如加設標誌、教育、改善道路設施、單車線等。

64. 柴文瀚先生希望經過今天的討論後，運輸署能夠完善單車政策。他認為重點是讓單車、行人及汽車間互相遷就及配合，各方享有共用車路及行人路的權利。

65. 鄭子健先生認為道路的闊度會影響單車使用者的安全。他指南區的舊路都比較狹窄，例如從赤柱到淺水灣的路段，他認為仍有空間去加闊道路，令汽車可以超前，避免司機不耐煩地於雙白線或彎位超前。在加設路牌方面，他認為路牌的放置應針對安全的風險，並提議可使用 LED 加強型的路牌。他表示現時南區使用的三角形路牌只靠車輛的車頭燈照射而反光，LED 加強型的路牌則可控制發光的時間，警告車輛司機附近有單車行駛。另外他同意須要詳細檢討某些道路供單車行駛的適合程度，例如薄扶林道、石排灣道下斜、香港仔海傍道，這些路段目前為止對單車而言是十分危險的。

66. 徐遠華先生建議邀請南區的單車愛好者進行交流、聆聽及交換意見，同時從中進行教育，讓他們知道南區某些路段可能對單車駕駛者造成危險，希望他們多注重馬路上的安全。

67. 董振然先生作出綜合回應，他表示運輸署會加強教育，除了在文件中提到的 12 項工作外，署方亦會研究其他的方法去教育市民，以加強市民駕駛單車時的安全意識。有關委員指出禁止單車在馬路上出現的問題，他指出在一般的情況下(除在禁止單車使用的道路外)署方並沒有禁止單車使用馬路。他表示如委員認為南區有某些道路須禁止使用單車，可以提供予署方研究。

68. 主席總結，委員十分積極討論道路共融的問題，相信相關部門已備悉委員的意見及建議，至於有議員提出提高單車的安全意識，他建議交由南區道路安全運動委員會為單車作一些道路安全的宣傳，而警方亦應進行相關的教育工作。

(馮仕耕先生、陳李佩英女士及區諾軒先生分別於下午 4 時 30 分、5 時 31 分及 6 時 38 分離開會場。)

議程六：
以往會議曾經討論事項進展報告
(截至 2014 年 12 月 31 日的情況)
(交通文件 5/2015 號)

69. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務公司高級公眾事務主任尹慧嫻女士出席此議程的討論。

70. 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。

海洋公園旅遊巴免費停泊及相關交通安排

71. 司馬文先生表示，早前會議曾討論旅遊巴的停泊地點，詢問運輸署可否提供鄰近海洋公園正門的港鐵南港島線工地作臨時停車場用途。他解釋，由於上述土地不在海洋公園管轄範圍內，臨時停車場必須由私人承辦商或政府管理。然而，他認為，如果由私人承辦商短期營運，旅遊巴將因價錢昂貴而不使用停車場。為紓緩交通擠塞及違例泊車的情況，他認為，運輸署應在該處設立公共停車場，並肩負營運的責任。

72. 譚桂芬女士回應指，運輸署不反對使用上述土地作旅遊巴停泊用途。而有關建議涉及土地使用的問題，須由地政總署再跟進。

73. 羅健熙先生希望主席澄清此項目現應由哪一個委員會跟進。他解釋，南區區議會屬下地區發展及環境事務委員會已被委派跟進此事項，而非由交通及運輸事務委員會負責。另外，他表示不明白譚女士的回應，希望她直接回應署方會否負責處理臨時停車場的建議。

74. 主席回應表示，地區發展及環境事務委員會將負責跟進此項目，並會協調跨部門的合作，繼續討論建議的詳情。他表示是次會議可作參考用途，並不能落實建議。

75. 楊博文先生表示，區議會秘書處會在下次地區發展及環境事務委員會會議前與各部門聯絡，了解事態發展。

南區巴士脫班問題

76. 陳家珮女士表示，在區內接到很多有關城巴 90B 及 590 號線的脫班投訴，惟運輸署的報告中未見城巴 90B 號線的數據，希望署方提供。

77. 羅健熙先生表示，運輸署報告中只有脫班路線的排名，不足以讓人了解實際情況。他指出已一再要求署方在報告中增添詳細資料（如脫班的次數），以及誤點的資料，以便跟進。

78. 林玉珍女士 MH 詢問脫班問題是否如報告所指，主要因為車長出缺所致。

79. 許家耀先生的綜合回應如下：

- (a) 對比上一次會議的報告，是次報告增加了 10 月、11 月、12 月的資料。這三個月的脫班主要原因在於部分道路不能開通而引致服務調整及交通擠塞，不能反映正常情況下的巴士服務情況；
- (b) 不同路線的脫班成因各有不同，但大致可分為以下三大類：（一）部分路線是因突發的車長或車輛短缺所致；（二）因交通意外或交通擠塞；以及（三）因公眾活動而需改道，導致行車時間延長。他強調，每條路線的脫班原因均需要作個別獨立分析；以及
- (c) 班次延誤亦會於脫班率反映，故此運輸署會以脫班率為首要指標，作為監察巴士服務情況之用。他強調，分析個別路線的脫班原因，才可研究針對性改善服務的方案。

80. 尹慧嫻女士回應表示，關於車長出缺問題，巴士公司已安排後備車長替補臨時缺勤的車長。然而，缺勤車長數目會不時突然增加，導致後備車長不勝應付。有鑑於此，巴士公司會定期調整後備車長的數目、增聘後備車長及調高兼職車長的薪金，以彌補缺勤情況。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

81. 司馬文先生要求運輸署提供關於項目 5、10 及 11 的時間表。關於項目 17，他提議安排實地考察。他又指出，項目 13、14、15 及 18 的位置均鄰近赤柱，提議可與當區區議員到場視察。

82. 譚桂芬女士回應指，署方會於會後與南區民政事務處再商討時間。至於時間表方面，她表示，如果研究後認為擴闊工程可行，將直接委託路政署跟進。她亦指出，項目 11 並不屬於南區範圍，因此未能處理。

83. 主席表示，運輸署可就委員的建議於會後作合適安排。

議程七： 其他事項

跟進港鐵公司交還工程用地後的土地使用安排

84. 主席表示，南區區議會在 2015 年 1 月 15 日的第二十次會議上決定由本委員會跟進港鐵公司交還八幅工程用地後的土地使用安排，詳情載於置於案上的「南港島線（東段）工程用地名單」（附件）。他請相關部門代表順序逐一交代有關項目的最新進展，並請各委員就有關土地使用安排發表意見。他特別指出，是次會議只會初步討論如何跟進有關土地使用安排，至於詳情須留待日後的會議上跟進。

85. 譚桂芬女士表示，有關工地交還情況由運輸署的優先鐵路發展部負責，她會將委員會的意見轉達相關同事跟進。

86. 柴文瀚先生表示，希望署方在還原道路前能向委員會提交相關道路的新設計。

87. 主席表示，運輸署須適時向委員會提交相關道路的設計圖片以供討論。

第十八次會議（議程三及四）的跟進事項

88. 司馬文先生就第十八次會議議程三及四的跟進事項提出查詢，他希望相關政府部門能採納委員的意見，並提交最新方案以解決會議上提出的問題。關於議程四的跟進事項，他特別希望相關部門能提供南區高風險山坡及路段的列表。

89. 秘書表示，關於第十八次會議議程三及四的跟進事項，秘書處已於 2015 年 1 月 30 日以電郵將相關部門的報告轉交各委員。如委員對報告有任何查詢，歡迎在會後透過秘書處與相關部門聯絡。

[會後補註：運輸署已直接跟進司馬文先生的查詢。]

南區重建項目

90. 主席對區內的重建項目表示關注，尤其是在舊區發展酒店所帶來的交通影響。他得悉在石排灣道 65 至 69 號將興建酒店，由於該項目會影響田灣、華富邨、華貴邨，以至香港仔的交通，他希望邀請相關部門在下次會議上就此進行討論。

91. 楊博文先生表示，秘書處會跟進上述項目，並在下次會議邀請相關部門進行討論。

下次會議日期

92. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十次會議將於 2015 年 3 月 30 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

93. 議事完畢，會議於下午 7 時 18 分結束。

南區區議會秘書處

2015 年 3 月

南港島綫（東段）工程用地名單

公園設施

	地點	預計交還日期	管理部門／機構	計劃用途/跟進安排 (由相關管理部門／機構提供)	附件	建議跟進的 委員會
3	位於香葉道往觀海徑的行人徑	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事務委員會
3A	連接觀海徑的新行人橋	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事務委員會
7	鴨脷洲大街臨時休憩處	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、路政署負責保養	鴨脷洲大街臨時休憩處的部份土地（約 93 平方米）已永久地封閉用作南港島綫（東段）利東站的出入口。完成工程後，公共道路／行人道將由運輸署負責交通管理及路政署負責保養。	A	交通及運輸事務委員會

道路

	地點	預計交還日期	管理機構	計劃用途/跟進安排 (由相關管理部門／機 構提供)	附件	建議跟進的 委員會
20	擴闊後的香葉道及黃竹坑站 周邊的公共道路，包括公共 交通設施	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、 路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事 務委員會
21	塘邊徑道路改善工程	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、 路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事 務委員會
22	鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利 東邨道的重置及公共道路改 善工程	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、 路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事 務委員會
23	鄰近利東商場一期、二期及 巴士總站的公共道路	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、 路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事 務委員會
24	海怡路、怡南路及利南道交 界處的公共道路	2015 年下半年	運輸署負責交通管理、 路政署負責保養	公共道路／行人道	A	交通及運輸事 務委員會

南港島綫(東段)工程用地位置

