

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第二十一次會議紀錄

日期：2015年6月1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
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：

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
謝雅立女士 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
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
凌志偉先生 土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
鄭嘉曦先生 路政署區域工程師／南區
劉榮富先生 香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程三及四：

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
梁宏昌先生 九龍巴士（一九三三－）有限公司首席車務主任
黃勁文先生 九龍巴士（一九三三）有限公司社區事務經理

開會辭：

主席歡迎委員及以下各常設政府部門代表出席會議：

- (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凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；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 2015 年 3 月 30 日第二十次會議紀錄及 2015 年 5 月 13 日第一次特別會議紀錄

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。秘書處在會前未收到委員就會議紀錄的中英文文本的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

議程二： 南區居民所面對的交通擠塞情況
(此議題由司馬文先生提出)
(交通文件 16/2015 號)

(陳俊達先生及區諾軒先生分別於下午 2 時 42 分及 2 時 50 分進入會場。)

5. 主席請司馬文先生簡介文件內容。

6. 司馬文先生簡述文件，指堅尼地城道路及路口的車流量影響往來南區的直接交通。他認為，隨着四號幹線(堅尼地城至香港仔段)各項方案遭擱置後，不見有提出解決方案的跡象，南區居民開始關注港島西面，以及堅尼地城及西營盤道路及路口的南北行交通容量問題。由於西區的發展密度日益增加，預料該區的交通情況亦將進一步惡化，繼而影響往來南區的交通。他舉例指，域多利道與加多近街交界的早上繁忙時段，以及士美菲路與卑路乍街交界於傍晚及假日期間的交通情況令人擔憂。南區居民途經這些「樽頸」地帶時均飽受塞車之苦。他認為，運輸署須優先評估所有牽涉往來南區交通的路口的交通情況，以及評估西區日益增長的發展為往來南區交通所帶來的影響。

7. 董振然先生回應表示，司馬文先生於附件一提及的交通改善措施，因為受到中西區區議會的強烈反對，故運輸署現時未有計劃實行。至於南區以外交匯處的交通流量數據，如有需要他可於會後提交委員會。他指署方現時未有發現堅尼地城或西營盤的交通情況，會引致南區出現塞車問題。

8. 主席請委員發表意見。

9. 多位議員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 馮仕耕先生認為南區的交通問題向來嚴重，尤其在雨天、假期等日子。他指出，區內旅遊巴士增多令交通惡化，若

同時遇上壞車或交通意外的情況下，幾乎可以癱瘓整個南區的交通樞紐。他表示，連接南區的主要道路主要包括薄扶林、香港仔隧道、淺水灣及石澳。以淺水灣及石澳為例，由於進出的車輛銳增，經常接獲居民對交通情況非常不滿的投訴。他希望署方可以提供改善南區交通的長遠策略；

- (b) 朱慶虹太平紳士表示，就附件一提及的四項交通改善措施，署方單以中西區區議會反對為由並不足以說服委員會。他認為署方在思量改善交通的措施時，可嘗試安排相關區域的委員共同研討。他期望運輸署及發展局在優化西區交通網絡的同時，亦須考慮改善薄扶林一帶的交通安排；
- (c) 楊默博士表示，隨着港鐵大學站啟用後，署方應考慮增添來往海怡半島／香港仔及香港大學的巴士路線，以減輕車輛擠塞的情況；
- (d) 柴文瀚先生欲了解堅尼地城一帶可進行優化的道路工程。他指出，自西港島線通車後，堅尼地城多處的行車線相應被改動，令車輛掉頭的路線減少，從而阻礙南區車輛進出。他認為署方不應偏重於中西區的反對聲音，而忽略南區居民的意見。他指中西區區議會反對附件一所提及的四項交通改善措施已屬陳年舊事，署方應就西港島線通車後的現況，重新研究有關建議；
- (e) 麥謝巧玲女士認為署方應詳細解釋中西區區議會反對改善交通方案的理據，建議署方可安排一個聯合議會平台，讓中西區及南區區議會的委員共同討論長年未能解決的問題；
- (f) 廖漢輝太平紳士就署方的回應表示失望。他表示中西區及灣仔區的交通皆可以直接影響南區的交通情況，故此交通問題並非個別議會可以決定。他建議署方應整體考慮中西區、灣仔及南區區議會的意見；
- (g) 朱立威先生表示，南區交通經常癱瘓的癥結在於港島北岸的交通配套不足，如欲徹底解決南區交通問題，應全面作出檢討，不能只局限於檢視南區區內各交匯處的汽車流量。他期望署方考慮增加交通燈以便管制路口，或於合適

位置增設不准掉頭牌等，並要求署方進行詳盡的研究，而範圍應涵蓋與南區息息相關的中西區及灣仔區；以及

- (h) 陳李佩英女士認為直接影響南區的交通問題應優先處理。她指出南區的發展急速，致使交通情況日漸欠佳，故建議署方多方兼聽委員對交通的意見，再竭力尋找解決方案。

10. 董振然先生綜合回應如下：

- (a) 就中西區區議會強烈反對交通改善措施的理由，可於會後以書面向委員報告；
- (b) 在長遠交通策略方面，署方並未擱置四號幹線（堅尼地城至香港仔段）的路線方案；
- (c) 現時沒有數據顯示因車輛在薄扶林道難以掉頭而導致交通擠塞；
- (d) 署方贊同不同地區的區議會就共同的議題進行商討；以及
- (e) 署方一直有留意區內各交匯處的運作情況，並在有需要時提出改善的建議。

11. 多位委員再次提出意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，近來不少市民憂慮赤柱的發展會令香島道的交通情況惡化。他又表示，大潭水壩上方的幹道未能落實改善計劃，對繁忙時段的車流有顯著的影響。他認為，香港仔隧道往銅鑼灣及灣仔的北行交通會否在中環灣仔繞道落成後有所改善，仍是未知之數。他要求署方因應最新發展項目及計劃的變化，詳細交代由南區經港島西岸通往北岸各路口的交通數據，以便讓南區區議會監察實況和將來情況，並建議改善措施。他特別列舉下列必須留意的主要路口，包括：
 - (i) 薄扶林道與蒲飛路交界；
 - (ii) 加多近街與域多利道交界；
 - (iii) 水街與德輔道西交界；

- (iv) 蒲飛路與士美菲路交界；
 - (v) 山市街與卑路乍街交界；以及
 - (vi) 西邊街與皇后大道西交界；
- (b) 林玉珍女士 MH 表示，港島區多處的交通「樽頸」位置已有飽和的跡象。她指香港仔隧道自 1982 年落成至今已逾 30 年，而鑒於往來南區車輛數目倍增的情況下，署方應全面檢視區內的交通承載力，不應只就個別的「樽頸」位置而提交改善方案。她續表示，南區未來的旅遊業發展將加重運輸壓力，縱使南港島線（東段）即將投入服務，交通問題仍難以即時得到改善；
- (c) 馮仕耕先生 詢問有關四號幹線（堅尼地城至香港仔段）的計劃進展，以及現階段處理交通擠塞的方案。他建議署方可設立更多為駕駛人士提供道路即時情況的電子顯示屏。此外，他亦建議在路面裝置壓力感應器，當大型車輛行駛接近大潭水壩的一端時，另一方的交通燈可即時發出訊號，管制車輛繼續前進。在長遠的交通策略方面，他認為署方須考慮泊車位等問題；
- (d) 歐立成先生 MH 要求署方盡快向區議會交代四號幹線的詳情；以及
- (e) 柴文瀚先生 表示，就四號幹線（堅尼地城至香港仔段）的興建進度，知悉沿海用地將陸續進行改劃，惟下一步的計劃則遙遙無期。他引述署方曾於 2001 年 6 月就興建七號幹線（現四號幹線）發出文件，概說 2011 年可達致的成效，惟現在卻對計劃的內容隻字不提，令委員沒法跟進及作出比較。

12. 董振然先生 綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 有關位於中西區的四項交通改善措施，他在會後會將中西區區議會反對的理由提交委員會；
- (b) 至於長遠發展方面，當局會繼續籌建四號幹線的工作，此外，鐵路網絡亦將伸展至南區；
- (c) 正在興建的中環灣仔繞道，預料完成後將對香港仔隧道的

交通情況帶來正面的影響；

- (d) 有關短期的交通改善措施，署方將繼續留意區內各交匯處的情況，有需要時會提出改善方案；
- (e) 關於電子顯示屏的事宜，建議將交與署方另一組別跟進；以及
- (f) 署方曾於 2006 至 2007 年期間，就薄扶林交通流量大幅增加而進行檢討，惟及後於 2008 至 2012 年的統計中，汽車流量卻維持平穩。根據研究數字所得，推算當年交通環境出現急劇轉變與發展數碼港有關。現時隨著開發數碼港的項目陸續落成，交通流量亦漸趨穩定，故此他認為追溯 2001 年所作出的評估並不完全適用。他強調署方由始至終並沒有隱瞞任何資料。

13. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉及仔細研究委員的意見，改善南區對外的接駁交通，並詳細解釋文件中提出的建議不能實行的原因，並適時提交委員會參考。

議程三： 關注南港島線（東段）延遲通車對鴨脷洲交通影響
（此議題由陳家珮女士、張錫容女士、林啟暉先生 MH
及林玉珍女士 MH 提出）
（交通文件 17/2015 號）

14. 主席歡迎下列代表出席議程三的討論：

- (a) 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」）高級公眾事務主任尹慧嫻女士；
- (b) 九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）首席車務主任梁宏昌先生；以及
- (c) 九巴社區事務經理黃勁文先生。

15. 主席表示，秘書處已就是項議程邀請香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）派員出席會議，惟港鐵公司未有接受邀請。

16. 陳家珮女士簡述文件內容。她指出，南港島線（東段）延期通車將令南區已日趨嚴重的交通情況雪上加霜。若 2016 年尾仍未能如期通車，將迫使南區居民繼續忍受惡劣的交通情況。她對於港鐵公司未能兌現承諾如期通車，表示失望及憤怒。有見及此，她建議運輸署考慮下列的補救方法，包括：（一）加強由鴨脷洲經薄扶林前往港島北岸的巴士路線；（二）優化城巴 90B 號線的服務，於繁忙時段加開由鴨脷洲直抵香港大學的特快班次；以及（三）要求港鐵公司於香港大學站增設「車票特惠站」，以補償因港鐵工程延誤而對鴨脷洲居民帶來的不便。

17. 許家耀先生回應表示，運輸署除定期審視巴士公司的營運報表外，亦會進行獨立服務水平調查，以監察巴士服務，並因應需要而作出改善。就今年第一季巴士服務而言，導致巴士脫班的原因主要為車長缺勤及交通擠塞。他續表示，如發現交通情況在某個時段持續性出現擠塞時，署方會與巴士公司商討，調整班次及服務以反映實際行車時間。以 2014 年為例，署方共實施 40 項相關措施，當中包括：更改巴士開出時間、轉換行車路線、增加班次及使用雙層巴士代替單層巴士等，以減低巴士服務不穩定的情況。署方亦不時考慮設立巴士專線。此外，署方會透過警務處的協助，對違例車輛採取執法行動，務使道路暢通無阻。最後，他表示署方對增加城巴 90B 號線特快班次的建議持開放態度，惟需研究其在運作上的可行性。

18. 尹慧嫻女士回應表示，城巴／新巴一直密切監察各條路線的服務，採取多方面措施以穩定班次服務，包括：檢討行車時間表、配合經常性的惡劣交通情況而調動班次等。至於車長人手方面，她表示巴士公司有定期調整後備車長數目，並透過各途徑招聘人手、改善車長福利及工作環境，以吸引及挽留員工。就增設城巴 90B 號線特快班次的建議，她指公司會密切監察該線的營運情況及客量需求，適時與運輸署研究增設特快班次的可行性。

19. 梁宏昌先生回應表示，九巴服務鴨脷洲的巴士路線共計有三條，而相關車長的缺勤紀錄均處於偏低水平。他指出，約 60% 至 70% 的「脫班」情況基於交通擠塞，公司已就惡劣的交通情況作出臨時調配。

20. 主席請委員發表意見。

21. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生要求署方提供清晰數據，以比對現行措施對鴨脷洲巴士服務的效用；
- (b) 歐諾軒先生表示，過海隧道巴士（下稱「隧巴」）出現脫班，其中一個原因是九巴被安排於繁忙時段提供服務，由於車輛從九龍開出，以致未能依時抵達鴨脷洲終站。對於「特惠站」的安排，他建議應設於漁安苑及深灣軒兩個距離港鐵站較遠的地點，以補償該處居民因港鐵公司改變初衷，沒有興建港鐵出入口的安排；
- (c) 張錫容女士認為署方的回應是陳腔濫調。她又質疑巴士公司未有匯報隧巴 671 號線的惡劣情況。此外，她要求巴士公司改善新巴 91 號線的服務；
- (d) 林玉珍女士 MH 表示，鴨脷洲居民現時只靠巴士服務往來，面對嚴重的脫班情況亦只能啞忍。她特別指出城巴 90B 號線、隧巴 171 及 671 號線的脫班情況尤其嚴重，認為服務水平難以令人接受。此外，她不滿港鐵公司沒有委派代表出席會議，認為做法不尊重區議會；
- (e) 朱立威先生表示，「特惠站」的安排曾於本委員會 2012 年 2 月 13 日的會議上作出討論，會上得悉建議設立「特惠站」的多個地點都不符合港鐵公司釐訂的準則。他認為，不應着眼於是否使用特惠站這一名稱，最重要的是能夠向區民提供相當於特惠站的票價優惠。現時，他認為首要工作是向港鐵公司爭取居民因南港島線通車延誤所應得的補償；
- (f) 麥謝巧玲女士表示，港鐵公司應與巴士公司商討，增設巴士轉乘港鐵的優惠；
- (g) 羅健熙先生表示，受南港島線（東段）通車延誤影響，部分巴士路線的重組計劃無法如期進行。他認為署方及巴士公司現時須盡快為相關巴士路線提供「快線」的安排；
- (h) 柴文瀚先生表示，就西港島線通車後的接駁安排、轉乘計劃等事宜雖已進行多次討論，結果署方的處理方法仍令人失望。有鑑於此，他認為署方的巴士及鐵路科應盡快提出

具體方案，全面評估西港島線通車後及南港島線（東段）落成前後的整體運輸模式；以及

- (i) 陳李佩英女士不滿港鐵公司未有派代表出席會議，認為港鐵公司應詳盡解釋及交代缺席的理據。

22. 許家耀先生綜合回應如下：

- (a) 就「特惠站」的安排及建議，將轉交港鐵公司跟進；
- (b) 在處理巴士「脫班」方面，署方一直透過檢視巴士服務水平、交通情況、市民的意見等而作出相應的改善措施；
- (c) 由於近年南區正面對不同的巴士重組安排，故部門不同組別均保持緊密聯繫，以確保整體的交通運輸安排得以協調；
- (d) 九巴及城巴／新巴的聯營模式，並非導致巴士「脫班」的因素；
- (e) 在不涉及增加資源的大前提下，署方對巴士公司考慮不同路線的服務安排持開放態度，包括提供「特快」班次；以及
- (f) 署方將跟進有關部分巴士路線長期「脫班」的問題。

23. 尹慧嫻女士回應表示，就個別路線的脫班情況，如隧巴 671 號線及城巴 95C 號線等，公司會檢討其行車時間表，以改善相關路線的班次服務。同時，巴士公司會審視現有資源情況及評估客量需求，與運輸署研究增添城巴 90B 號線的特快班次服務的可行性。

24. 梁宏昌先生回應表示，在人力資源方面，九巴已廣泛進行招聘全職及兼職車長的工作。就隧巴 671 及 171 號線班次出現延誤的問題上，公司已與城巴互相協調，盡量減低脫班的情況出現。

25. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉及研究委員的意見，監督巴士公司改善巴士服務不穩定或脫班的情況，提高接駁西港島線的相關巴士路線的服務質素，以減低因為南港島線（東段）延遲通車而對鴨脷洲造成的交通影響，並要求港鐵公司在適當的位置加設「特

惠站」或增設優惠，以配合區內居民的需要。

議程四： 改善南區過海隧道巴士服務
（此議題由羅健熙先生提出）
（交通文件 18/2015 號）

26. 主席表示，此議程是由羅健熙先生提出，詳情載於交通文件 18/2015 號。

27. 主席請羅健熙先生簡介文件內容。

28. 羅健熙先生簡述議程內容，表示南區多條隧巴路線的服務質素令人失望。他指出，現時多條南區隧巴路線的中途站均設於紅磡海底隧道（下稱「紅隧」）收費廣場的巴士停車灣。該停車灣可供乘客候車的空間已見不足，加上與其他非前往南區的巴士站共用，常見候車的人龍重疊，以致乘客無所適從，除造成混亂外，亦減慢乘客的上車時間。有見及此，他希望有關部門考慮下列建議，包括：

- (a) 增設流動八達通機或錢箱；
- (b) 提供巴士停車灣後方位置用作檢查車輛的車軸載重地秤（下稱「地秤」）於過去一年的使用量；以及
- (c) 取消或搬遷地秤，以及研究其他不會因經常使用而損害地秤的技術方案，以騰出空間，讓巴士站運作更加暢順。

29. 許家耀先生回應表示，為加快疏導乘客，巴士公司已於早上繁忙時段，於紅隧（九龍入口）收費廣場巴士停車灣加派外勤人員維持候車乘客秩序，並安排流動八達通機及錢箱。由於下午繁忙時段排隊候車的乘客較分散，故暫未有作出上述安排。惟巴士公司一直留意巴士停車灣的運作情況，在必要時會採取同樣措施。候車乘客排隊方面，巴士公司已在巴士停車灣設置指示牌及圍欄，清晰提示不同巴士路線的乘客候車的安排。他續以電腦投影片概述巴士停車灣及設置地秤的實況，指地秤的地點早於設計紅隧時已定，作為檢測車軸載重、車輛高度、闊度或長度，以及審查載有危險品車輛之用，旨在確保隧道安全。根據負責地秤維修保養的機電工程署的建議，現時地秤的設計不適宜讓車輛在其表面頻密駛過，以免影響地秤的性能。

30. 尹慧嫻女士回應表示，城巴已每日繁忙時段安排前線人員於巴士站維持秩序，協助乘客上落巴士。此外，公司亦於早上繁忙時段使用流動八達通機，方便候車乘客加快登車。

31. 梁宏昌先生回應表示，紅隧（九龍入口）收費廣場外圍及內圍的兩個巴士停車灣已呈飽和狀態。他指出，環境狹窄的停車灣須同時供眾多隧巴路線頻繁使用，運作難免困難重重。所屬巴士公司已調派足夠外勤人員，盡力使巴士站運作順暢，縮減乘客候車時間。

32. 主席請委員發表意見。

33. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 柴文瀚先生表示，城巴於附件四的回覆稱，已於早上繁忙時段於海底隧道往南區的巴士站，使用流動八達通機協助乘客登車，但九巴卻認為不適宜擺放流動八達通機或錢箱。他認為，負責監管的運輸署宜發出指引，統一巴士公司的處理方法。此外，他指出，地秤的使用量偏低，白白虛耗道路的使用權。他又建議重新整理各巴士站的位置，編排前往相同目的地的巴士路線在同一車站集結；

(b) 徐遠華先生詢問每天經地秤檢測而發現不符合規格的車輛數目。他認為，相關數字有助了解地秤的重要性。他續表示，倘檢查過程於繁忙時段進行，將造成更大的交通負荷。此外，他詢問設置地秤是否為符合法例要求；

(c) 羅健熙先生表示，進入外圍停車灣的巴士往往因不能駛入地秤範圍而受阻。他建議延長巴士專用線，以改善「脫班」、誤點等連鎖問題。此外，他詢問由哪一個部門負責更換地秤及遷移地秤的選址；以及

(d) 楊默博士表示，途經西區海底隧道的隧巴 970 及 970X 號線，於早上 8 時至 9 時及黃昏 5 時 30 分至 6 時 30 分的服務不能滿足乘客需求，要求巴士公司加強服務。

34. 許家耀先生綜合回應如下：

(a) 檢查使用紅隧車輛的長度、闊度及高度，以及所載有危險物品均屬法例要求，以確保隧道使用者的安全；

- (b) 考慮設置地秤的地點時，須顧及不合格車輛離開紅隧（九龍入口）收費廣場範圍的路線。在現時的設計下，不合格車輛可於離開地秤後，循收費廣場旁的通道離開紅隧（九龍入口）收費廣場範圍；
- (c) 現時地秤的位置不佔用行車線。惟大部分紅隧（九龍入口）收費廣場範圍均有行車線，而且紅隧使用率已非常高，故可選擇作遷移地秤的地點幾乎沒有；
- (d) 巴士站重組方面，現時紅隧（九龍入口）收費廣場內圍的巴士停車灣，已供 11 條隧巴路線使用；於早上繁忙時段，候車的乘客眾多，不宜新增巴士站；若將外圍巴士停車灣的巴士站遷移至內圍的巴士停車灣，做法仿如以鄰為壑，徒使進入內圍的巴士停車灣的巴士增多，令情況更加惡劣；
- (e) 地秤是當察覺有可疑車輛需要檢測時而使用，無法預先設定使用的時段；以及
- (f) 隧道管理公司沒有備存有關檢測不合格車輛的資料。

35. 尹慧嫻女士回應表示，將繼續與運輸署保持聯絡，並密切監察往南區巴士的巴士站運作。

36. 梁宏昌先生回應指，隧巴 171 號線於早上繁忙時段，營運周期並非由九巴車隊負責，故沒有於外圍停車灣安排置放流動八達通機。

37. 主席請委員作第二輪提問及發表意見。

38. 羅健熙先生建議署方考慮使用便攜式地秤。

39. 柴文瀚先生重申，部分設於外圍停車灣而非前往南區的巴士站應遷往內圍停車灣，以方便前往南區的巴士乘客登車。他表示，有關方面應考慮部分時間開放地秤範圍供車輛使用。此外，他建議署方考慮設於南行方向的巴士備用區改裝成巴士上落客設施，以紓緩隧巴不能入站的情況。

40. 陳俊達先生表示，現時警方已使用便攜式地秤，認為運輸署可借鑑警方的做法。

41. 許家耀先生綜合回應如下：

(a) 署方將再考慮遷移外圍巴士停車灣的巴士站至內圍的巴士停車灣的建議；

(b) 為避免地秤因車輛頻密駛過而影響其性能，署方認為部分時間開放的建議並不可行；以及

(c) 署方備悉使用便攜式地秤及搬遷地秤的意見，適時再作考慮。

42. 梁宏昌先生回應指，巴士公司曾利用備用停泊處的巴士，提供隧巴 171 號線的服務。

43. 主席總結時表示，委員會要求運輸署及巴士公司備悉委員的意見，改善來往南區的隧巴服務，包括改善脫班情況、安排外勤人員於繁忙時段維持乘客候車秩序，以及改善紅隧（九龍入口）收費廣場外圍巴士停車灣的設計，以免阻礙巴士入站。

議程五： 討論運輸及房屋局《公共交通策略研究》

（此議題由柴文瀚先生提出）

（交通文件 19/2015 號）

44. 主席表示，秘書處已就此議程邀請運輸及房屋局（下稱「運房局」）派員出席會議，局方在會前書面回覆決定由運輸署的代表許家耀先生出席。

45. 主席請柴文瀚先生簡介議程。

46. 柴文瀚先生表示，運房局現正進行的《公共交通策略研究》所涉範圍廣泛。他特別指出，在專營巴士服務方面，研究包括重組路線、加強監察及改善「脫班」等情況，從而提升服務水平。至於小巴方面，研究焦點將着重於增設座位等安排。惟長達兩年的研究，仍未找出現有巴士服務不足的原因，亦未能消除市民對「官督民辦」的營商模式所存有的疑慮。他續指出，雖然立法會秘書處提供首爾及新加

坡的運作模式作為參考，但鑒於與香港環境不同，幫助不大。有見及此，他認為運房局應集中改善下列各項重點：

- (a) 檢討現有巴士經營模式；
- (b) 延續營權時應要求巴士公司利用電子科技提供巴士到站資訊，讓乘客知悉等候時間；
- (c) 制訂評估巴士公司服務的客觀準則，從而改善「脫班」問題；
- (d) 研究轉乘優惠與經營模式的關係；以及
- (e) 提供可有效監察新批出專營權的安排。

47. 許家耀先生回應表示，運房局進行為期兩年的《公共交通策略研究》剛好展開，範圍將涉及「專題研究」及「角色定位檢視」兩個主要部分。他續表示，局方已於 2015 年 3 月開始就「專題研究」課題向立法會定期匯報，署方亦將蒐集委員於是次會議所提出的意見，供運房局作參考之用。

48. 主席請委員發表意見。

49. 柴文瀚先生表示，局方應就自負盈虧的營運模式進行詳細研究。現時鐵路、巴士及小巴欠缺相互提供接駁轉乘優惠的措施，對公共資源的運用極不理想。在設計大型公共交通交匯處方面，他建議香港可參考新加坡的做法，加設上蓋及空調等設施。至於巴士站方面，他認為，應周詳計劃設置地點，以避免阻礙其他交通工具停泊。

50. 楊默博士表示，公共交通策略屬全港性的議題，而所涵蓋的範圍甚為廣闊。他認為，地下鐵路與廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）的接駁尤為重要，並表示若高鐵能貫通中港兩地，實可大大縮短交通時間。因此，他認為，香港整體的交通發展藍圖，不能忽略高鐵的發展。

51. 羅健熙先生認為，政府及市民皆忽視交通工具的角色，並指出各項交通工具現時的營運模式，均未能符合基本服務的標準。他亦指出，現時政府並沒有專責的決策局負責制訂及處理交通政策，例如考慮引入公營交通配套，提供私營機構不願意提供的交通服務。此

外，他批評「八達通」欠缺靈活性，未能配合各種交通工具的轉乘安排，直言政府應作出主導，讓「八達通」能活用於不同交通工具的轉乘及優惠服務。

52. 許家耀先生回應表示，署方會轉達委員的意見予運房局。他指出，運房局制定香港公共運輸政策，而運輸署則按相關政策執行日常職務。據了解，有關分工與鄰近部分地區類同。他續引述指，據了解，委員指出的鄰近地區的公共運輸營運或涉及政府的參與，故其政府所推行的公共運輸協調及轉乘的安排或與香港的情況有所不同。

53. 主席總結時表示，要求運輸署代表備悉委員的意見，並將意見轉達運房局。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告(截至 2015 年 4 月 30 日的情況)
(交通文件 20/2015 號)

54. 主席請委員按頁提出意見。

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. 馮仕耕先生表示，香島道停車場使用者多屬前往深水灣泳灘人士，惟停車場卻沒有行人路通往海灘。由於馬路兩旁均為私人土地，難以興建行人路，故曾於地區小型工程工作小組會議上提出，要求土木工程拓展署興建一座行人天橋，惜至今仍未有進展。他表示，居民認為欠缺行人路容易釀成交通意外，並強烈表示不滿，斥責署方欠缺未雨綢繆的思維。他續表示，倘興建行天橋的建議不可行，可嘗試設置行人過路燈。他希望運輸署或土木工程拓展署能給予正面的答覆。

56. 譚桂芬女士回應表示，署方與相關部門一直保持聯繫，並已轉達委員的意見，要求在展開道路擴闊工程時，考慮加設行人路。署方將繼續向相關部門轉達市民及委員的意見。至於涉及私人土地的情況，署方將在私人土地進行新發展時，提出要求預留空間作擴闊道路之用。她續表示，設置行人過路燈仍須考慮相關設施所佔用路面的空間。

57. 司馬文先生表示，議題已持續討論多年，認為署方冥頑不靈，

在未有意外發生前往往往置諸不理，充耳不聞。他指出，南區多處道路均不符合安全標準，例如欠缺行人徑、許多斜坡護欄無法防止大型車輛衝出馬路從相鄰斜坡墮下等。對於存在高風險的路段，縱使涉及龐大開支或需要收地，署方亦應即時進行改善工程。他續指出，運輸署既然已向委員提供欠缺行人路和斜坡護欄，以及位處急彎等未符標準路段的詳情，又認為在該些路段進行改善工程是可行的，現在署方須提供南區所有未符標準路段的名單。

58. 區諾軒先生表示，運輸署於「南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表」中的第7項有關利東邨道巴士站指，由於該段行人路有大量地底設施，加上附近沒有合適地點設置臨時巴士站，認為將巴士站上蓋移位的建議暫不可行。他希望運輸署作出澄清，是否會於港鐵通車後擴闊該路段及加設行人路。

59. 林啟暉先生 MH對運輸署就香島道欠缺行人路的回覆非常不滿。他表示，若須配合斜坡鞏固工程才能進行道路擴闊工程等同是無了期的等待。至於收回私人土地，更是紙上談兵。他認為，署方應致力研究改善計劃。

60. 凌志偉先生回應表示，土木工程拓展署於2015年1月15日南區區議會的會議後，已就香島道34-36號的情況作出跟進。他指出由於香島道附近的人造斜坡及天然斜坡，其風險均處於較低水平，署方現時沒有計劃為該路段的斜坡進行防治山泥傾瀉工程。他續指出，倘工程不涉及鞏固斜坡，一般的樓梯興建或道路擴闊工程都不會由土木工程拓展署負責推展或作出協調。

61. 司馬文先生表示，鑑於相鄰斜坡的未符標準路段的擴闊行人路工程屬運輸署的管轄範疇，運輸署須提供需要立即進行改善工程的路段名單，以及相關的財務安排。他表示，倘擬議改善措施不可行，署方至少應考慮在這些位置豎立「不准行人通過」的告示牌。

62. 馮仕耕先生指出，目前的問題癥結在於運輸署表示所有斜坡工程須由土木工程拓展署進行，而土木工程拓展署則認為暫時無須進行斜坡鞏固工程，結果令一切改善建議落空。至於運輸署提出的收地建議，在可預計的未來根本不會發生。他要求主席作出總結時，對部門間互相推卸責任表示失望。

63. 主席表示，明白議題已分別於不同的委員會及南區區議會會議上作出討論。他認為，此項目應交由區議會主席在區議會會議作出

跟進，有需要時可召開跨部門會議，詳細研討問題。

64. 朱慶虹太平紳士表示，收回土地的方法並不可行，故應主要考慮興建樓梯的建議。他認為，運輸署首先須承認香島道存在危險，並且須要進行改善工程。若運輸署在承認問題後認為缺乏資金或因其他問題未能進行工程，他建議可由下屆區議會以地區小型工程計劃撥款興建，及後再與土木工程拓展署商討斜坡的維修保養事宜。

65. 柴文瀚先生提出下列建議：（一）委員重申各自的意見，並於會後向署方提交；（二）透過地區管理委員會，在南區民政事務專員的領導下協調各個部門；以及（三）各個部門分期進行工作，先處理各自可以即時完成的工程，再進行須協調的工程，而地區管理委員會亦責無旁貸。希望委員可以集思廣益，研究如何逐步落實改善工程。

66. 司馬文先生不認同須由區議會以地區小型工程計劃撥款改善香島道，認為運輸署在行人交通事宜責無旁貸，改善工程的費用應由署方全力承擔。

67. 譚桂芬女士表示，一般而言，運輸署支持加設或擴闊行人路，但亦需要考慮到實際的限制。以香島道為例，由於興建的年期久遠，加上兩旁都受制於斜坡及私人地段，須先擴闊道路以提供空間作加設或擴闊行人路，或其他的改善措施。

68. 董振然先生回應表示，有關利東邨道的巴士站，由於其現時的使用率甚高，加上附近沒有合適的地方作臨時遷移，因此描述為「現時不可行」是正確的。待南港島線（東段）啟用後，預計巴士站的使用量會有所降低，屆時運輸署及路政署會安排局部臨時關閉巴士站以進行改善工程。

69. 馮仕耕先生詢問香島道的擬議改善工程是否會以地區小型工程計劃撥款的形式進行。

70. 主席回應表示，委員會在收集全體委員的意見後，會再決定如何跟進。

71. 羅健熙先生表示，此議題已討論多時，認為運輸署及土木工程拓展署只是互相推卸責任。他建議可以在地區管理委員會會議上討論，或透過申訴專員等渠道解決。

72. 凌志偉先生回應，如由區議會以地區小型工程計劃撥款於斜坡興建樓梯，土木工程拓展署將不會負責該斜坡及樓梯日後的管理和維修，並引述南區區議會第二十次會議紀錄中署長所述的相關原則。一般而言，署方只負責全港斜坡安全系統的管理，及進行有關的防治山泥傾瀉工程，而非斜坡日常之維修及管理。即完成斜坡鞏固工程後，相關斜坡的管理及維修責任將會交予相關部門（如路政署、房屋署、建築署或地政總署等）負責。

73. 鄭嘉曦先生表示，關於香島道 36 號的斜坡，路政署現在並沒有進行維修，亦沒有計劃進行斜坡保養工程。他理解該地方大部分的斜坡並不屬於路政署。

74. 主席建議路政署、運輸署及土木工程拓展署聯同馮仕耕先生作實地視察，觀察設置紅綠燈的位置會否涉及一些需要收地的位置。

議程七： 其他事項

配合西港島線通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃

75. 柴文瀚先生表示，由於運輸署的公共交通服務重組計劃有行政失當之嫌，已入稟法院進行司法覆核，要求運輸署收回相關決定。他要求委員會就相關議題進行討論。

76. 主席表示，委員會於 2015 年 5 月 13 日召開特別會議後，已於翌日去信運輸署署長。運輸署署長亦於 2015 年 5 月 26 日回覆，詳情載於第一次特別會議紀錄附件三及四。他續表示，倘委員在參閱運輸署署長的回覆後，認為仍有討論空間，可於下次會議議程截止前，將建議討論事宜提交秘書處。根據《會議常規》第 13(1)條，任何委員如欲就某事項在會議上討論，須於會議的 12 個淨工作天前通知秘書處，而主席可考慮是否接納議程。

2015-2016 年度南區巴士路線計劃

77. 羅健熙先生希望知悉上述計劃的最新發展。

78. 主席表示，運輸署回覆表示須待東區區議會的討論完畢及署方完成整體報告後，才能提交最新情況。

下次會議日期

79. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十二次會議將於 2015 年 7 月 27 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

80. 議事完畢，會議於下午 5 時 44 分結束。

南區區議會秘書處

2015 年 7 月