

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第九次會議記錄**

日期：2017年5月22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	(南區區議會副主席暨本委員會主席)
張錫容女士 MH	(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	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
羅健熙先生	
麥謝巧玲博士 MH	
徐遠華先生	
任葆琳女士	
司馬文先生	
陳文俊先生	
鄭子憲先生	
黃俊邦先生	

缺席者：

馮仕耕先生
莊景威先生

秘書：

練文惠女士	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
葉灝嘉女士	民政事務總署南區民政事務助理專員（候任）
劉建國先生	運輸署高級運輸主任／南區
李煦丰先生	運輸署運輸主任／南區 1
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區及山頂 1
劉慧儀女士	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／西南區
吳美媚女士	香港警務處西區行動主任
鄺士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二：

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
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 高級策劃主任
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
梁宏昌先生	九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（荔枝角 車廠）

參與議程三：

馮文亮先生	路政署高級工程師／車站改善
陳木利先生	路政署工程師／車站改善 1
曾向強先生	香港鐵路有限公司設計經理-南港島線
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理-對外事務

參與議程四：

楊永健先生	運輸署工程師／優先鐵路發展 5
陳凱琪先生	路政署工程師／南港島線 2
曾向強先生	香港鐵路有限公司設計經理-南港島線
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理-對外事務
李新國先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師-土木

開會辭：

(陳家珮女士於下午 2 時 31 分進入會場。)

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劉建國先生；
- (b) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署工程師劉慧儀女士及麥卓欣女士；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；
- (f) 香港警務處西區行動主任吳美媚女士；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

2. 主席表示，秘書處於會前收到馮仕耕先生及莊景威先生的缺席通知，請各委員備悉。

3. 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 2017 年 3 月 20 日第八次會議記錄

4. 主席表示，上述會議記錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前未有收到委員就會議記錄提出的修訂建議。

5. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程二： 配合南港島線通車的公共交通服務重組計劃的最新安排
(此議題由運輸署提出)
(將一併討論由柴文瀚先生提出的「討論港鐵南港島線通車後善用各項巴士重組後騰出資源及提升營運效率」議題)
(交通文件 14/2017 號)

(羅健熙先生、鄺子憲先生及區諾軒先生分別於下午 2 時 34 分、2 時 36 分及 2 時 37 分進入會場。)

6. 主席歡迎以下運輸署及巴士公司代表出席會議：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路科吳翰禮先生；
- (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) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生；
- (d) 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；以及
- (e) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（荔枝角車廠）梁宏昌先生。

7. 主席請吳翰禮先生簡介文件。

8. 吳翰禮先生簡介有關配合南港島線通車後公共交通服務重組計劃第二階段的建議安排（詳情載於交通文件 14/2017 號）。他簡述，運輸署曾於 2017 年 3 月 20 日諮詢委員會有關修訂重組計劃的意見。經詳細考慮及審視相關方案後，署方同意巴士公司由 2017 年 4 月中開始分階段實施經修訂後的重組方案。他指出，署方將參考第一階段實施後各條受影響巴士路線的乘客需求變化等情況，包括由 2017 年 4 月下旬至 5 月上旬期間所進行的調查數據，以檢視及考慮重組計劃第二階段的實施安排。他續利用電腦投影片（交通文件 14/2017 號參考資料）簡報有關重組方案各巴士路線的最新建議安排。

9. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

10. 柴文瀚先生批評署方處理巴士重組方案的方法守舊，並偏重專營巴士公司的利益，令市民有感巴士服務每況愈下。他表示，近年隨著西港島線、觀塘線延線等新鐵路系統相繼投入服務，署方須因應乘客出行模式的轉變在相關地區推出巴士重組方案，然而，該等方案屢現失誤，顯示署方未有汲取過往經驗，作出改善。他認為，署方必須改變思維，致力解決關鍵問題，包括妥善利用因重組而騰出的巴士車輛，以及加強接駁鐵路、點對點和路線迂迴的區內巴士路線班次等。他又認為，署方應為巴士公司提供改善服務的誘因，並仿效首爾、台北等大城市的做法，務使鐵路網絡與巴士服務互相配合。他促請署方仔細研究巴士公司可投放於地區的資源、加強接駁鐵路與未受鐵路範圍覆蓋地區的巴士路線，以及儘快落實巴士實時到站系統，以減省乘

客的候車時間及增加巴士的吸引力。此外，他批評新巴及城巴現時的轉乘優惠僅屬杯水車薪之舉，雖然署方表示鼓勵轉乘優惠，巴士公司卻諸多設限。為此，他期望政府部門及巴士公司能正面回應委員和市民的訴求。

11. 多位委員就配合南港島線通車的公共交通服務重組計劃的最新安排發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生對重組計劃表示失望，並指城巴 97A 號線的方案企圖誤導公眾。他解釋，署方將黃竹坑及深灣兩個不同的地域視為一個整體；在此情況下，居民若使用建議的巴士替代服務，需步行逾 10 分鐘才可到達深灣，如此費時的安排，實非替代服務，亦難獲市民接受。他坦言，現時城巴 97A 號線是深灣唯一的公共巴士服務，在欠缺專線小巴路線的情況下，如署方取消該路線，深灣的公共交通網絡將出現間斷。因此，在未安排合適的替代路線之前，他堅決反對取消城巴 97A 號線。此外，他認為隧巴 671 號線於繁忙時段調減班次的安排為乘客帶來極大不便，故促請巴士公司優先安裝實時到站系統，以紓減乘客候車之苦；
- (b) 張錫容女士 MH反對取消城巴 97A 號線的安排。她指出，署方不能單以客量多寡處理地區性的巴士路線，倘署方及巴士公司決意取消任何巴士服務，須提供替代的巴士路線。另她對署方擱置取消城巴 90C 號線的安排表示欣慰；然而，她要求部門考慮增加兩個班次，以服務早上上班人士。至於隧巴 671 號線，她期望署方能研究延長尾班車的服務時間，並儘快安裝巴士實時到站系統；
- (c) 歐立成先生 MH表示，南港島線通車後並沒有為黃竹坑居民帶來好處，反之，城巴 71 及 75 號線率先因應客量情況而調減班次，實對居民造成極大的影響。他指出，上述路線與新鐵路系統沒有直接關係，卻因南港島線通車而縮減班次，對往返薄扶林道沿線分站的乘客而言，委實非常不便。他表示，既然城巴 43M 及 76 號線已引入實時抵站時間查詢服務，巴士公司更應加快步伐，就城巴 71 號線及早安裝實時到站系統，方便乘客掌握相關路線的抵站時間，他又指由黃竹坑前往香港仔，候車連乘車時間往往逾

30 分鐘，與步行的時間相若。此外，他要求儘快遷移新巴 78 號的終點站，並於南區廣泛實施轉乘優惠。最後，他表示黃竹坑及鴨脷洲不少路線的班次遭削減，建議署方考慮增設由鴨脷洲繞經黃竹坑的巴士路線；

- (d) 林玉珍女士 MH 表示，若隧巴 671 號線的班次能維持 20 至 30 分鐘一班，則居民沒有異議。另她認同張錫容女士 MH 的意見，促請署方及巴士公司考慮延長隧巴 671 號線尾班車的服務時間。此外，她不反對取消新巴 590A 號線的安排，惟須照顧部份轉而選乘城巴 90 號線前往葛量洪醫院的乘客，維持不途經黃竹坑天橋的路線安排。至於提供實時到站系統，她認同應分階段為部份路線優先進行，然而，由於鴨脷洲的長者較多，對使用手機查詢抵站時間可能感覺困難，故認為當務之急應於各分站設置電子資訊顯示屏，顯示巴士路線抵站的時間；
- (e) 區諾軒先生 質疑署方及巴士公司違反現行的「改善及減少巴士服務的指引」（下稱「指引」）。就取消及合併路線而言，他引述相關指引內容，指若個別班次不頻密的路線未能提高使用率，署方將評估對乘客的影響及研究替代服務後，才考慮建議取消或合併相關路線。他質詢，署方曾否就取消城巴 97A 號線的建議，進行上述評估及研究工作。他又再引述進行重組巴士服務時的考慮因素，質疑運輸署在取消城巴 97A 號線的事宜上，曾否關注及提供合理的替代服務。他強調，轉乘安排並不等於替代服務，再者，由全日路線服務縮減為部份時段服務的做法，將逐步削弱路線的吸引力，迫使路線最終面臨被取消的厄運。他又反映，不少長者因行動不便而抗拒出入港鐵車站，故他強烈要求保留城巴 97A 號線。至於隧巴 671 號線，他認為署方應積極研究路線途經東區走廊的可行性；
- (f) 徐遠華先生 贊同如沒有替代服務，則應保留城巴 97A 號線。至於新巴 78 號線遷移終點站方面，他期望署方能及早完成諮詢，儘快落實有關安排。另他反對城巴 75 號線調減班次的安排，認為做法將逐漸削減該路線的吸引力。他憂慮班次疏落必然會造成客量下降的趨勢，而當客量不足時，署方便可順理成章按指引取消路線。他認為，署方為求達致以鐵路為骨幹的政策而想方設法迫使市民乘搭

地鐵。由於黃竹坑居民對城巴 75 及 72A 號線需求甚殷，加上城巴 72A 號線脫班情況嚴重，他認為 30 分鐘的候車時間實在難以接受。因此，他促請巴士公司加快完成南區實時到站系統的安裝。此外，他以黃竹坑雅濤閣為例，指居民往往需步行逾 10 分鐘才能抵達港鐵車站，故署方不能恣意調減或取消巴士班次，進而強迫市民使用鐵路服務。最後，他不滿署方在未獲當區議員同意前落實調減城巴 72A 號線的班次，要求署方解釋；

- (g) 陳家珮女士反映居民的訴求，指隧巴 671 號線若能延長尾班車的服務時間，將為晚上下班的市民帶來方便。另她不反對建議取消新巴 590A 號線，認同客量確實偏低，對居民的影響亦有限。然而，她建議於取消新巴 590A 號線時，應同時改善城巴 592 及新巴 595 號線的服務。她表示，居民日常依賴新巴 595 號線於區內穿梭，其服務範圍與新鐵路系統沒有直接關係，加上脫班問題一直未有改善，惟署方卻提出調減班次，實非合理安排。她續指，若使用鐵路系統由南區往返銅鑼灣，乘客須在金鐘站轉乘港島線的列車，相對乘搭城巴 592 號線而言，路程較迂迴不便。就客量而言，她表示曾於黃昏時段假希慎廣場的巴士分站進行調查，發現城巴 592 號線滿載的情況甚多。因此，她認為署方應將重組計劃削減的資源，轉為加強及改善仍受市民歡迎的巴士服務；
- (h) 柴文瀚先生表示，是次重組計劃涉及削減南區 47 輛巴士及調減 620 班次，反映權力與制度失衡的問題。他解釋，改善巴士服務須依賴「官、商、民」三方的角力，如巴士公司在續批專營權方面沒有危機感，單憑委員於會上要求改善服務或增加資源，只會徒勞無功。他又認為，現時的劣質巴士服務，全源於各持分者當初沒有積極參與檢討巴士公司的專營權合約，包括向營運商施加壓力、制訂罰則及加入改善服務的要求等。他續舉例，指近年來九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）的服務水平不斷提升，實基於社會各階層對九巴的強烈要求所致。他強調運輸署在這方面責無旁貸，因署方明顯未有善用其權力，要求巴士公司提升服務質素以回應市民要求，加上署方運用指引的標準不一，減班容易加班難，難免令人感覺署方向巴士公司傾斜。就增加轉乘優惠、騰出的資源分配及安

裝巴士實時到站系統方面，他批評署方及巴士公司漠視委員的訴求，強烈要求署方必須作出正面回應；

- (i) 林啟暉先生 MH 認為，署方不能藉新鐵路系統投入服務為由，縮減沒有受惠於港鐵路線範圍的巴士服務。他以隧巴 671 號線為例，指調減下午繁忙時段的班次並不恰當。他又認為，在重組計劃削減大量班次的前提下，為方便市民候車，他要求必須儘快安裝實時到站系統。另他對取消新巴 590A 號線的建議表示理解，惟他認為若以城巴 592 號線作為替代方案時，則應相對地加強班次，以回應居民所需。此外，他指新巴 595 號線經常出現脫班情況，促請署方關注；
- (j) 黃俊邦先生 表示，新巴 590A 及城巴 97A 號線於最繁忙一小時的平均載客率分別為 43.6 及 43.7%，客量並非屬偏低水平，故他質疑若取消新巴 590A 號線，城巴 90 及 592 號線能否有效地提供替代服務。至於城巴 97A 號線方面，他建議保留路線，並採用載客量較低的單層巴士，取代雙層巴士。有關城巴 75 號線再度調減班次的建議，他批評署方做法朝令夕改，將使乘客無所適從。再者，他指黃竹坑站上蓋工程臨將展開，而地盤工人對巴士服務的需求將會上升，故署方不應貿然調減城巴 75 號線的班次。對於署方指隧巴 671 號線上午 7 時 58 分的特別班次載客量低，故建議取消該班次，他欲瞭解詳細的客量數據，以及署方何以不考慮隧巴 671 號線行走其他路線的可行性。此外，他要求署方提供於重組方案中涉及削減 47 輛巴士及調減 620 班次的明細列表，以便詳細討論改善服務及分配資源等建議。他又詢問是次重組計劃最新安排以外路線的動向，包括新巴 66 及 78、城巴 48、以及隧巴 973、973P 號線的最新建議或安排。最後，他表示接駁鐵路的巴士路線如城巴 48 號線有頗大需求，署方會否考慮增加班次；
- (k) 司馬文先生 表示，為配合南港島線通車後市民出行模式的轉變，削減巴士確實有助紓緩交通擠塞的情況，惟南區的泊車設施仍供不應求，尚需具體的改善措施，才能完善交通網絡。至於實時到站系統方面，他認為在各分站安裝電子資訊顯示屏之前，應可全面利用智能手機的應用程式，搜索不同巴士路線的抵站時間。他指出，以上述方式查詢

巴士資料既快捷、可靠，且費用低廉，而巴士公司作為公共服務營辦商不應以私隱等藉口而拒絕提供有關訊息。至於轉乘優惠方面，他認為政府應提供誘因，鼓勵乘客轉乘，從而達致減少車輛、改善交通的理想目標；而轉乘優惠所涉的開支，政府可考慮由公共財政的範疇支付或補貼；以及

- (1) 陳李佩英女士表示，不少南區的巴士路線因調減班次而導致候車時間變長，對石澳及赤柱的居民而言，影響尤甚。她指，自南港島線通車後，經鐵路系統轉乘巴士或專線小巴往返赤柱及石澳的市民不斷增加，在班次不足但需求上升的情況下，對居民帶來極大影響。她質疑客量調查的數據未能反映實況，署方亦未有預計因新鐵路系統而增多往來南區的訪客。她認為，署方在關注巴士客量減少的同時，應審慎考慮乘客增幅的可能性，切勿因短期調查結果而武斷地制定長期措施。

12. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 署方曾於 2017 年 2 月 6 日至 22 日，即南港島線通車逾一個月後，對各條受影響的巴士路線進行第一次調查。署方於調查後發現城巴 75 號線於最繁忙半小時在最高載客點的平均載客率為 50%，故按照調減班次的準則，建議實施第一階段的班次調整。署方亦曾就方案於 2017 年 3 月 20 日諮詢委員會，並在考慮委員的意見後，修訂班次的調整幅度。署方近期再次進行調查，調查數據顯示於最繁忙半小時在最高載客點的平均載客率約為 65%，仍符合指引中調減班次的準則。然而，巴士公司於上午 8 時 30 分後方會將班次調減至 30 分鐘一班，預期對上班人士不會帶來嚴重影響。署方備悉委員對該路線的建議，將密切留意調整服務後的班次安排；
- (b) 至於隧巴 671 號線，署方於實施第一階段重組方案後的調查中，發現於最繁忙半小時在最高載客點的平均載客率為 73%，符合減班的準則。不過，由於部分調查時段記錄得頗高的載客率，故署方決定擱置縮短該線服務時間的方案，而只調減下午繁忙時段的班次。就行車路線方面，雖然委員曾提出不同建議，惟經諮詢其他區議會及巴士公司

後，發現該線若改行東區走廊所節省的時間不多，而因應英皇道沿途各站的乘客所需，署方認為維持現行路線較為合適。此外，署方亦關注該線因班次較疏而導致乘客候車時間較長的情況，並已責成城巴公司，儘快在旗下巴士安裝實時到站系統的工作。署方亦已備悉委員的訴求，將因應乘客於晚間的需求情況，要求巴士公司就資源分配進行研究，考慮延長尾班車的服務時間；

- (c) 有關城巴 90C 號線的安排，由於在實施第一階段重組方案後的調查中，反映於最繁忙一小時在最高載客點的平均載客率為 56%，未能符合指引內取消路線的準則，故署方決定維持現有安排。署方將詳細審視及評估現時由鴨脷洲前往中環的巴士路線，包括城巴 90 及新巴 590 號線的需求情況，才考慮增加城巴 90C 號線的班次；
- (d) 關於取消城巴 97A 號線的安排，主要基於實施第一階段重組方案後的最新調查，發現於最繁忙一小時在最高載客點的平均載客率為 44%，符合取消路線的準則。署方已審慎檢視有關替代服務，亦理解從便利程度而言，擬議的替代服務未必能滿足部分乘客的需求，為此，署方將與巴士公司商議，並與相關議員溝通，以尋求完善的解決方案；
- (e) 署方正就新巴 78 號線的終點站由現時香葉道黃竹坑站 A 出口遷至南朗山道近陳白沙中學的建議進行諮詢。倘諮詢結果對建議沒有異議，署方將儘快安排搬遷工作；
- (f) 署方曾研究將部分由鴨脷洲前往港島北岸的巴士路線，繞經黃竹坑地區，以方便往來鴨脷洲及黃竹坑之間的居民，惟相關安排勢必延長有關路線原本的行車里程和時間，或會對現有服務的乘客造成影響。為此，署方備悉委員的意見，但現階段傾向不更改有關巴士服務的行車路線；
- (g) 署方將與巴士公司商討，城巴 90 號線能否將已於 2017 年 5 月 15 日實行改道後能還原維持不途經黃竹坑天橋的路線安排；
- (h) 署方非常理解安裝實時到站系統對候車乘客的重要性，亦知悉情況已刻不容緩，而巴士公司的專營權要求亦訂明巴

士公司須安裝電子資訊顯示屏。現階段相關組別已責成巴士公司儘快展開計劃，為南區各中途車站的乘客提供便捷的資訊服務，減少候車時間；

- (i) 因應新巴 590A 號線於第一階段的服務調整，城巴 592 號線位於軒尼詩道近灣仔消防局的巴士分站已搬遷，以方便前往灣仔東的乘客。至於新巴 595 號線的脫班問題，署方初步瞭解認為成因在於該路線為循環線，容易受沿線的交通所影響。署方將要求巴士公司檢視路線安排，並繼續留意城巴 592 及新巴 595 號線的情況，務求提供更有效的服務；
- (j) 根據署方的數據，當新巴 590A 號線取消後，城巴 90 號線能提供足夠的載客量，應付乘客需求；
- (k) 署方將於會後向秘書處提交被削減車輛及班次的明細表；署方亦會聯絡相關議員，交代有關重組計劃內其他涉及路線的最新安排；
- (l) 至於城巴 48 及新巴 78 號線，主要為新鐵路站提供巴士接駁服務。雖然署方的調查顯示客量有所上升，惟載客率仍未達到增加班次的標準。署方將於重組計劃實施後，要求巴士公司詳細檢視區內巴士服務水平，藉以有效分配所騰出的資源；以及
- (m) 有關轉乘優惠方面，署方將與巴士公司商議、研究及評估，竭力尋找為個別路線提供轉乘優惠的空間。

13. 黃漢中先生回應委員的提問及意見，重點如下：

- (a) 有關城巴 75 號線的減班建議，實基於最繁忙半小時的平均載客率只有 65%；現巴士公司只計劃從每天共 80 班次中調減 3 個班次，減幅可算相當輕微；
- (b) 至於新巴 595 號線方面，由於巴士公司曾於南港島線通車後進行調查，發現乘客量下降，故建議調減班次以配合需求。然而，巴士公司將檢討新巴 595 號線的行車時間，務求運作上能配合路面交通情況，使班次更加穩定；

- (c) 自城巴 90 號線於 2017 年 5 月 15 日調整班次後，巴士公司曾在上午繁忙時段假香港仔隧道收費廣場的巴士分站進行調查，發現大部分的班次仍有剩餘的載客能力。因此，新巴 590A 號線被取消後，城巴 90 號線無疑可作為合適的替代服務；
- (d) 巴士公司備悉有關延長隧巴 671 號線晚上服務時間的訴求。至於在上午 7 時 58 分由九龍灣開出的特別班次，由於載客率約為 35%，巴士公司不得不建議取消班次。巴士公司認為，從每天共逾 60 班次的基礎上調減兩個班次，對市民的影響甚微；
- (e) 巴士公司將留意當新巴 590A 號線取消服務後，對城巴 592 號線所造成的影響；以及
- (f) 由於第二階段的重組方案仍未執行，故現階段巴士公司仍未全面檢討及調配所騰出的巴士資源。然而，巴士公司承諾於重組方案實施後，會與各持份者保持溝通，商討如何有效善用資源。

14. 李建樂先生補充，現時多條由新巴及城巴服務的路線已提供轉乘優惠，當中新巴及城巴分別提供約 50 個組合（涉及逾 70 條路線）及 60 個組合（涉及逾 80 條路線）的車資優惠。他表示，巴士公司一向秉持審慎的商業原則去考慮及提供各項巴士轉乘優惠，當建議重組巴士路線時，將按計劃所需而考慮為受影響的乘客提供優惠。至於實時到站系統方面，巴士公司正致力開發系統，將大規模地為 1 600 多輛巴士進行系統的安裝工作。按照現時進度，預料 2018 年中所有巴士路線均可提供實時到站的資訊。巴士公司亦會適時向委員會及公眾交代擴展實時到站時間服務至更多路線的最新安排。

15. 吳翰禮先生就取消城巴 97A 號線的方案補充，署方將於會後再與巴士公司商議相關改動及替代服務的安排，並再與委員討論。署方期望能與各持份者取得共識後，才推行相關方案。

16. 多位委員再次就配合南港島線通車的公共交通服務重組計劃的最新安排發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生不滿署方對隧巴 671 號線的回應，認為明顯反映部門優先考慮巴士公司的利益。他強調，署方指曾考慮隧巴 671X 及 176 號線、英皇道交通情況及其他區議會的意見等因素，然而與巴士公司商討後，卻維持路線不變，做法儼如削足適履。他認為，在討論隧巴 671 號線如何能發揮最大的成效時，實有不少值得探討的地方，惟署方沒有正視該路線車程過長的問題及進行研究。另他表示，雖然署方認同設置實時到站系統為當務之急，而巴士公司亦指已努力工作，為逾 1 600 部巴士裝置設備，惟計劃最快於 2018 年中才可完成，委實遠遠落後於市民的期望。他促請巴士公司優先為聯營的巴士路線及所有被削減班次的路線安裝實時到站系統；
- (b) 張錫容女士 MH認為，署方與巴士公司重新研究有關取消城巴 97A 號線的方案後，須就新方案重新提交委員會審議。此外，她指城巴 90 及新巴 590 號線的服務範圍，並未能兼顧前往皇后大道東一帶的乘客，故若署方計劃改動城巴 90C 號線時，應考慮增設 90X 號線，方便以皇后大道東為目的地的上班人士。至於延長隧巴 671 號線晚間的服務時間，她要求巴士公司能正面回覆；
- (c) 羅健熙先生表示，委員已多次就城巴 97 A 號線的方案提出意見，認為署方所提供的替代服務並不可行，質疑倘署方認同委員的意見，為何表示仍需作進一步研究，令人感到匪夷所思。他又表示，實時到站系統已討論多時，而裝置相關的硬件或軟件並不涉及複雜的技術，惟巴士公司竟預期 2018 年才能完成，拖延歷久，難以接受。他形容巴士公司的服務態度，實與市民的期望背道而馳。他以隧巴 671 號線為例，強調行車路線長且班次疏落，而署方不但漠視乘客候車之苦，更容許巴士公司耽誤時間，遲遲未就實時到站系統展開工作。因此，他促請署方履行監管責任，要求巴士公司及早安裝實時到站系統；
- (d) 徐遠華先生表示，於早期討論有關城巴 72A 及 75 號線的重組方案時，巴士公司及運輸署曾同意於適當時提供轉乘優惠。由於現時署方已調減相關路線的班次至 30 分鐘一班，故要求巴士公司於天樂里分站提供轉乘優惠。此外，他建議在未安裝實時到站系統之前，巴士公司應提供定點

時間表，清楚列明各班次開出的時間。至於實時到站系統方面，他認為巴士公司應按優次，就個別的主要分站，例如修頓球場、堅拿道西等分站先行設置。有關巴士客量的調查，他認為署方應考慮不同季節的因素，並以城巴 75 號線為例，指距離港鐵車站最短的分站，需步行約 10 分鐘；然而，在炎夏的日子裡，選擇步行的市民不多，反之，不少市民卻樂意在秋涼的季節，徒步往來港鐵車站。最後，他質疑「最繁忙時段」的定義，因不同路線設有不同的繁忙時段，或與市民的理解有異；

- (e) 林玉珍女士 MH 詢問新巴 595 號線乘客量減少的數據。她強調，署方不應單憑調查結果便決定調減服務區內的巴士路線。她指新巴 95 號線主要服務區內市民，惟全日除 4 班每隔 15 分鐘開出的班次外，餘下班次均為 20 分鐘一班；倘區內偶爾出現堵車，班次可相隔超過半小時。為此，她希望巴士公司能瞭解乘客所需，關注行走區內的巴士服務，並提供所減班次數字。此外，她要求巴士公司提供 2018 年啟用實時到站系統的時間表；
- (f) 歐立成先生 MH 要求巴士公司為城巴 72A 號線提供轉乘優惠；
- (g) 柴文瀚先生 表示，因應新鐵路系統投入服務而進行的巴士重組方案，歷經約 5 年的討論後，即將進入尾聲，可惜委員會至今仍未能令巴士服務有顯著改善。他批評，署方回應提問時敷衍其詞，態度缺乏積極，導致討論經常流於紙上談兵。他重申，現時問題源於權力與制度失衡的流弊，並指若於 2011 年動議討論巴士專營權時能爭取引入不同的競爭者，相信不會在批出巴士專營權後，城巴／新巴對安裝實時到站系統的態度如此散漫。最後，他期望委員會能透過巴士專營權的中期檢討，迫使巴士公司調配資源改善服務，而非一再削減服務；
- (h) 黃俊邦先生 促請署方日後提交文件予委員會討論時，應主動提供詳細資料，以免委員反覆追問細節。有關取消新巴 590A 號線，他指巴士公司進行調查當日，即 2017 年 5 月 15 日上午時段，適逢滂沱大雨，因此他不排除部份乘客轉乘港鐵，導致城巴 90 號線各班次仍有剩餘的載客空

間。他又認為，縱使城巴 90 號線仍有載客空間，亦未能容納所有慣常選乘新巴 590A 號線的乘客。總括而言，他希望署方能於取消新巴 590A 號線時，密切關注城巴 90 及 592 號線的情況。至於未能就隧巴 671 號線優先安裝實時到站系統之前，他建議以下可行的折衷方法：每當城巴的車輛離開總站時，便將時間傳送予九巴的系統，可為乘客提供所有分站的預計抵站時間。此外，他認為署方應全面評估隧巴 671 號線的前景，並須考慮途經不同地區的路線圖。最後，他期望巴士公司能為隧巴 970 及 971 號線在西區海底隧道分站提供轉乘優惠；以及

- (i) 司馬文先生表示，巴士公司應具前瞻性的思維及能力，為乘客提供實時抵站的資訊服務。他強調，透過手機應用程式設置相關系統不但非常簡單，且較於分站安裝電子資訊顯示屏的成本低廉。此外，他理解署方於制定巴士重組方案時難免遇上困難，而按指引準則取消或調減班次，亦經常面對嚴厲批評；然而，他期望部門代表繼續以專業精神，竭力跟進委員的建議及訴求。

17. 吳翰禮先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 隧巴 671 號線方面，署方期望巴士公司能優先裝設實時到站系統，不但配合九巴的實時到站系統，亦可吸引及挽留現有乘客；
- (b) 署方於評估城巴 97A 號線的重組安排時，已審視乘客需求、巴士及專線小巴替代服務、以及轉乘安排等措施。署方理解相關安排未必能迎合所有使用者的需求；為此，署方及巴士公司將深入探討其他可行方案，並向相關議員交代細節；
- (c) 至於城巴 90C 號線方面，根據由鴨脷洲往中環的相關巴士路線調查數據，署方認為城巴 90 及新巴 590 號線均能提供合適的替代服務。署方又認為，倘替代服務在車資、乘客上落巴士前後的步程、行車時間等各方面與城巴 90C 號線相若，包括於上午時段有足夠服務，則可滿足居民的需求。總括而言，署方及巴士公司將繼續留意上述路線的乘客需求變化；

- (d) 除提供轉乘優惠外，署方已要求巴士公司以新思維，提升巴士服務及維持競爭能力，為乘客提供鐵路服務外的其他選擇；
- (e) 署方認為，新巴 95 號線班次疏落，主要是受循環路線和沿途路面交通情況所影響。署方亦要求巴士公司藉重組計劃理順相關巴士服務，提高穩定性；
- (f) 署方於 2013 年 7 月開始與委員討論有關重組計劃的安排，期間已聽取及採納委員提出的不少意見，就不同方案作出修訂，甚或擱置部分方案。署方一直以來，均秉持運用專業知識、以客觀態度分析數據，繼而就個別方案進行評估。新鐵路啟用後，市民在區內外的交通乘搭模式難免有所改變，有見及此，署方有責任制定巴士路線重組計劃，以維持公共交通網絡的營運效率；
- (g) 署方將檢視所有涉及重組巴士路線的替代服務安排，務使將對乘客的影響減至最低；以及
- (h) 總括而言，署方感謝委員就重組計劃的建議提出寶貴意見，倘相關計劃未能全面滿足需求，署方期望各持分者仍能本著求同存異的精神，以達致相互共贏的結果。

18. 黃漢中先生再次回應委員的提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 他澄清剛才提及並有委員查詢的 2017 年 5 月 15 日為城巴 90 號線實施調整班次的日期，巴士公司其後方就該路線進行載客量調查；
- (b) 從隧巴 671 號線車廂內裝置的全球定位系統數據所得，於上午繁忙時段由香港仔隧道經怡和街及英皇道行至東區海底隧道，與途經東區走廊的建議比較，相差時間僅約 10 分鐘。鑒於上午繁忙時段由英皇道各分站登車的乘客佔整體客量的 40%，故巴士公司在考慮維持健全的營運狀況下，會繼續途經英皇道。至於下午繁忙時段，由於英皇道的交通較東區走廊暢順，加上不少乘客需由北角前往南區，故回程的服務路線仍選擇途經英皇道，同時可減輕城

巴 99 號線的負荷；

- (c) 巴士公司將積極考慮於天樂里分站提供轉乘優惠；
- (d) 巴士公司將會提供第二階段調減班次後的時間表，並張貼於各主要車站；
- (e) 至於新巴 95 號線的班次方面，調整後將維持約 13 至 20 分鐘一班；以及
- (f) 關於新巴 595 號線，載客量的下跌幅度約為 3%；由於最繁忙時段每半小時的平均載客量亦徘徊於 50%，故巴士公司期望能配合乘客所需及路面情況，就班次作出檢討，以提供更穩定的服務。

19. 主席總結表示，委員會要求署方備悉委員的意見，並建議於會後與相關議員溝通，審慎處理重組安排，以減少對南區居民的影響。此外，署方與巴士公司亦應積極考慮善用重組後削減的資源，增強遠離港鐵服務範圍地區的公共交通服務，增加轉乘優惠以及優先在南區安裝實時到站系統。最後，委員會感謝及讚揚運輸署代表的工作。

議程三： 擬建港鐵黃竹坑站公共運輸設施行人路上蓋
(此議題由路政署提出)
(交通文件 15/2017 號)

20. 主席歡迎以下政府部門及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）代表出席會議：

- (a) 路政署高級工程師／車站改善馮文亮先生；
- (b) 路政署工程師／車站改善 1 陳木利先生；
- (c) 港鐵公司設計經理—南港島線曾向強先生；以及
- (d) 港鐵公司公共關係經理—對外事務楊莉華女士。

21. 主席請曾向強先生簡介文件。

22. 馮文亮先生表示，由他先簡介擬議工程的背景，稍後再由港鐵公司代表介紹行人路上蓋的初步設計。他表示，南港島線（東段）已

於 2016 年 12 月 28 日通車，由黃竹坑站 A 出口至公共運輸設施的巴士站之間的行人路現時並未設有上蓋，署方過往曾收到儘快興建上蓋的訴求，以方便行人在烈日或雨天下使用。有關興建上蓋的建議已被接納，而為儘快展開工程，署方建議採用小型工程方式，並委託港鐵公司進行有關工程。最後，署方希望南區區議會能支持是項工程，以便進行其後的詳細設計及施工程序。

23. 曾向強先生利用電腦投影片簡介擬建港鐵黃竹坑站公共運輸設施行人路上蓋的初步設計（詳情請參閱交通文件 15/2017 號）。

24. 多位委員就擬建港鐵黃竹坑站公共運輸設施行人路上蓋提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，樂見署方提出擬議工程。然而，電腦投影片沒有提及上蓋的設計詳情，故查詢該上蓋的闊度，以及上蓋與路邊之間的距離；
- (b) 柴文瀚先生指，當初港鐵公司及路政署申請非鐵路項目的基建設施撥款時沒有納入此項工程，現時得見工程有所眉目，實有賴民主黨議員及司馬文議員鏗而不捨地爭取，他對此表示感謝。除希望能儘快落實工程以惠及市民外，他表示現時巴士公司獲政府資助在巴士站加設座椅，署方及港鐵公司會否亦考慮在擬建上蓋下額外加設座椅。另一方面，黃竹坑公共運輸設施作為不少巴士及專線小巴的總站或主要中途站，他詢問署方及港鐵公司會否考慮安裝實時到站資訊顯示屏，以方便市民候車；
- (c) 林玉珍女士 MH對擬議工程表示支持，並詢問擬建上蓋的物料。她又同意應在行人路的部分位置加設座椅；
- (d) 徐遠華先生表示，黃竹坑公共運輸設施理應建有行人上蓋，署方此舉只是亡羊補牢的做法，故此應儘快落實建設；
- (e) 區諾軒先生指行人路較長，欲查詢施工方式是將行人路完全封閉還是分階段進行。除同意其他委員提出加設座椅的建議外，他詢問日後可否在上蓋增加乘車指示牌及實時到站資訊顯示屏；以及

- (f) 黃俊邦先生查詢是項工程是否使用向立法會工務小姐申請的 56TR—主要基建工程的資金或是作為新項目申請撥款，又問及預計的工程開支。

25. 曾向強先生回應表示，建議的行人路上蓋闊度約兩米，上蓋頂部會伸延至現有巴士站上蓋後方位置，因此，現有巴士站上蓋不會受行人路上蓋工程所影響。有關加入座椅的建議，行人路上蓋旨在連接黃竹坑站 A 出口與公共巴士站，使行人免受日曬雨淋之苦，現有行人路設有視障人士凹凸紋地磚，為保持道路暢通無阻，故不建議在上蓋位置加設座椅。物料方面，港鐵公司建議使用金屬作柱面及蓋頂材料。上蓋工程初步計劃分階段興建，惟須待詳細設計完成後與承建商磋商，再確定施工細節。就加裝乘車指示牌的建議，港鐵公司表示會在詳細設計時作適當考慮。

26. 馮文亮先生回應黃俊邦先生的問題，指有關工程是以新立的小型工程項目申請撥款的。

27. 多位委員再次就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生認為須從數個方面改善上蓋設計，首先，不應將行人路上蓋與巴士站分開處理，而須移除現有巴士站，並將巴士站設施與新上蓋設計融合，因行人路狹窄而擬建上蓋只有兩米闊，故應增加闊度，並在上蓋下懸掛巴士資訊及安裝實時到站資訊顯示屏。第二，他建議使用有防紫外線塗層的玻璃頂板而非金屬頂板，令上蓋透光。第三，他認為上蓋下須設有座椅或類似設施，以方便長者及殘疾人士候車。他續指，上蓋與路邊的距離最少為 50 厘米，故建議擴闊上蓋至三米闊，亦提議在上蓋的外框添加綠色元素以配合黃竹坑站設計，他表示樂意於會後與署方及港鐵公司商討如何優化設計。最後，他強調該段行人路上蓋屬較大型構築物，非常顯眼，因此外型必須美觀；
- (b) 林玉珍女士 MH認為金屬頂板不夠開揚，故不支持用作上蓋的建造物料，她建議以隔熱玻璃頂板代替。為方便區內長者，署方及港鐵公司實應考慮加設座椅的建議；
- (c) 柴文瀚先生表示，現有巴士站的柱、非以種柱形式豎立的站牌等均會影響整段行人路上蓋的外觀，因此建議重新設

置巴士站，並融合上蓋的設計。此外，他指出視障人士凹凸紋地磚不會延伸至整段路，故可考慮在沒有凹凸紋地磚的位置增設座椅。他又建議藉此重新排列公共交通服務的資訊，而倘擬建上蓋處理得宜，將有利日後區內的發展；以及

- (d) 黃俊邦先生表示，路政署未有回覆工程造價，又詢問是否因小型工程所獲撥款不足而不考慮加設座椅及實時到站資訊顯示屏等。此外，他質疑為何擬建上蓋項目使用公帑而非 TR56 下的項目資金。

28. 馮文亮先生補充，該新上蓋工程造價預計為 970 萬港元。TR56 項目下的工程已經全部落成使用，由於新的行人路上蓋並不屬於 TR56 的工程範圍，因此不能使用該項目的撥款作為興建上蓋的資金，而須成立新項目處理。

29. 曾向強先生表示，擬建行人路上蓋工程乃為行人而建，巴士站上蓋則供候車乘客使用。巴士車站一般是由巴士公司管理，如巴士公司須更改車站設計或張貼告示，可享有較大彈性。就擬建上蓋工程，如有需要移除現有巴士站，必須與巴士公司溝通，此舉或對市民有一定影響，亦會延後上蓋的落成時間。至於物料方面，根據港鐵公司的經驗，曾接獲市民投訴，指黃竹坑臨時巴士站上蓋的透明頂板在烈日下無遮擋陽光的效果，故在新上蓋設計上建議使用金屬頂板，以減少日曬的影響。有關上蓋的外觀設計已交由橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會審閱並已獲得接納。該委員會的成員除政府代表外，亦包括大學及建築師學會等成員，故現時的外觀設計是有一定專業水平的。

30. 羅健熙先生認為「一問一答」的方式較適合委員會討論，因不少委員的提問未能獲得滿意的答覆，而受兩次發言所限亦未能繼續於會上跟進。此外，委員會認為行人路上蓋連同巴士站應視作一個整體，故不能接受港鐵公司分拆巴士站上蓋與行人路上蓋的做法。他指出，金屬頂板有不少弊端，儘管透明頂板被指未能遮陽，亦不一定須完全採用金屬頂板，希望港鐵公司認真考慮委員的意見。他又詢問，路政署及港鐵公司在擬議工程的角色為何。

31. 鄭子憲先生認同現時設計在處理巴士站上蓋與行人路上蓋的方式有欠周詳，由於現時巴士站設有廣告燈箱，形同一面牆，如遇大雨等惡劣天氣，將不方便乘客排隊候車。他認為不一定須完全拆除巴

士站，但建議移除廣告燈箱及擴闊上蓋。

32. 馮文亮先生表示，擬建行人路上蓋是署方的一項新立的小型工程項目，為加快落實工程，署方與港鐵公司商討後，後者願意接受委託，儘快提交初步設計，並向區議會進行諮詢，如工程初步設計獲得委員會支持，便可進行詳細設計及展開施工程序，預期最快可於 2018 年雨季前完工，讓市民受惠。至於與巴士營運的相關設施，因屬巴士公司的資產，應由巴士公司負責。是次署方提交的工程建議主要為黃竹坑站 A 出口至公共運輸設施的巴士及專線小巴士之間的行人路興建上蓋，以供公眾使用。

33. 司馬文先生提出規程查詢，表示他不接受是項上蓋設計，並希望督促路政署及港鐵公司改善設計。

34. 羅健熙先生表示，委員會支持建設行人路上蓋的概念，但部分委員對其設計感到不滿，建議署方及港鐵公司與委員再行商討設計，或安排實地視察。

35. 主席總結表示，委員會普遍對興建行人路上蓋表示支持，惟對上蓋設計及周邊設施有其他意見，故要求署方及港鐵公司備悉委員的意見，並在工程實施前，與相關議員進行實地視察，優化行人路上蓋的設計後，再次諮詢委員會。

議程四： 要求改善南朗山道及香葉道交界路口安全
(此議題由徐遠華先生提出)
(交通文件 16/2017 號)

36. 主席歡迎以下政府部門及港鐵公司代表出席會議：

- (a) 運輸署工程師／優先鐵路發展 5 楊永健先生；
- (b) 路政署工程師／南港島線 2 陳凱琪先生；
- (c) 港鐵公司設計經理—南港島線曾向強先生；
- (d) 港鐵公司高級建造工程師—土木李新國先生；以及
- (e) 港鐵公司公共關係經理—對外事務楊莉華女士。

37. 主席請徐遠華先生簡介文件。

38. 徐遠華先生表示，儘管是項議程所涉範圍不大，但南朗山道及香葉道交界路口（下稱「交界路口」）在不足一年間已發生 12 宗交通意外，8 宗涉及有人受傷，可見道路設計是導致意外的成因之一，因此他希望於會上討論有效的改善方案，以保障市民的安全。根據觀察所得及居民意見，他陳述該交界路口問題的癥結所在，首先，從南朗山道左轉入香葉道西行方向有兩條車道，假如該兩條車道的車輛同時左轉，有機會發生碰撞；而香葉道西行方向有一車輛掉頭處，掉頭處的彎位亦有相同風險，特別是巴士等車身較長的車輛轉彎或掉頭時容易越線而與其他車輛碰撞。第二，往香葉道西行的車輛可來自兩個方向，分別是香葉道及南朗山道，兩者的車流量較大。然而，黃竹坑港鐵站與南朗山道熟食市場（下稱「熟食市場」）之間未有設置行人過路處，如使用現有行人過路設施，路線則較迂迴，故行人為圖方便會直接橫過馬路，有兩宗交通意外亦因此而起。他認為前往熟食市場的人流不少，但現時的道路設計是方便行車多於行人。運輸署曾建議在南朗山道轉角加裝圍欄，但現時即使設有花槽亦無阻攔作用，反而使花槽遭踐踏破壞。第三，該交界路口設有不少交通燈，容易使駕駛者感到混亂，誤看其他車道的交通燈訊號，從而釀成意外。

39. 主席詢問各部門除書面回覆外，有否補充。

40. 曾向強先生回應有關路口的設計，為改善過往黃竹坑道經常出現交通擠塞的情況，港鐵公司讓車輛可在無燈號控制下由南朗山道北行線往香葉道西行，並將行人通道移至黃竹坑天橋附近，從而增加車輛於路面通行的時間。此外，除南朗山道左轉往香葉道西行（貼近熟食市場）的行車線外，相鄰的行車線亦容許巴士自南朗山道左轉，再經過掉頭處駛至香葉道的另一邊落客。有關議員提及車輛同時左轉而發生碰撞的疑慮，他表示這兩條行車線之間有雙白線分隔，至駛入香葉道西行後，方容許接近熟食市場的行車線駛向鄰線。

41. 楊永健先生回應表示，運輸署已檢視該交界路口的交通情況。根據警方提供的資料，自 2016 年年中港鐵公司開放該路口予公眾使用後，共錄得九宗交通意外（已計及 2017 年 4 月 12 日的交通意外），其中八宗涉及有人受傷。署方會針對意外的成因，與路政署及港鐵公司討論可行的改善方案。根據文件顯示，有兩宗交通意外涉及行人未有使用指定過路設施橫過馬路；有兩宗意外涉及有車輛於該路口由香葉道違例右轉至南朗山道（現時該路口禁止車輛右轉）；一宗意外涉及電單車打滑；一宗意外涉及車輛衝紅燈；另外兩宗意外涉及巴士乘客於車內失去平衡。署方已與路政署及港鐵公司商討如何改善路口設

計，稍後將由路政署及港鐵公司代表交代即將進行的改善工程。

42. 陳凱琪先生表示，路政署、運輸署及港鐵公司自該路口開放後一直有視察實際路況，並商討可行的改善方案，例如計劃在熟食市場外的路邊增加行人欄杆、在路面加設「慢駛」標記等，至於落實的位置及其他詳情將由港鐵公司代表交代。

43. 李新國先生補充表示，港鐵公司會推出改善措施以應對行人橫過馬路，同時確保行車暢順。他指黃竹坑站的行人天橋旨在將人車分道，故港鐵公司會先將南朗山道的行人欄杆延長至熟食市場外的升降機附近，期望能有效阻止行人橫過馬路。此外，港鐵公司亦會在南朗山道向香葉道西行的轉角設置「慢駛」標記，上述兩項措施預計於2017年6月完成。港鐵公司亦擬於熟食市場外設置大型指示牌，讓駕駛者在遠距離也看到指示的方向，並預計於2017年7月內設置。

44. 多位委員就要求改善南朗山道及香葉道交界路口安全提問及發表意見，重點摘錄如下：

(a) 司馬文先生詢問路政署，港鐵公司的改善方案如何便利行人過路，因為這些方案僅方便行車，加設欄杆的建議只會適得其反。他解釋，增設欄杆將加長橫過馬路的行人在馬路的時間，變相增加發生意外的機會，他建議考慮減慢車速並加設行人輔助線。他表示政府部門及港鐵公司的想法是既已有行人天橋，遂便利行車，但行人會為求方便而橫過馬路，因此改善方案並不能治本。他認為相關部門及港鐵公司不應只顧及行車，反而應從行人的角度著手，重新考慮改善方案；

(b) 歐立成先生 MH表示，現時的路口設計有助紓緩南朗山道、黃竹坑道及香葉道的交通擠塞，然而駕駛者在南朗山道左轉入香葉道時，其轉角彎位較大，如遇上行人橫過馬路，可能會因收掣不及而釀成意外。他續指，不少在黃竹坑工廠區工作的市民都會前往熟食市場，但使用行人過路處將令路程迂迴，他建議在路面加設指示，讓他們改用行人天橋到熟食市場，更為安全。此外，他質疑違例駕駛者是否亦是造成意外的原因之一，因不少駕駛者會由香葉道西行掉頭往東行，而南朗山道南行線是巴士專線，卻見有私家車使用。他建議相關部門應積極考慮設置合適的行人

過路處；

- (c) 柴文瀚先生認為，駕駛者理應注意路況，「慢駛」等標記的作用不大，過多的交通標誌亦會妨礙道路及引起駕駛者混淆，故加設交通標誌等措施應可免則免。此外，現時行人過路處的設置間接鼓勵行人亂過馬路，例如從南朗山道休憩處到黃竹坑地鐵站須過幾次馬路，對行人造成不便，建議考慮更直接的過路方式。再者，交界路口的設計令城巴 48 及新巴 78 號線在香葉道繞圈，不但令乘客感覺麻煩，司機亦容易出錯，導致阻路及增加意外發生的機會。他表示，該交界路口的交通意外頗多，實在不容忽視，惟部門的書面回覆未能有效改善交通情況，期望部門能作正面回應；
- (d) 任葆琳女士認同行人傾向捨遠求近，故不少人選擇於南朗山道的轉角橫過馬路，因此她建議應從道路設計著手，設置合適的行人過路處或加高欄杆等。此外，她表示香葉道西行沿路有不少工廠大廈正進行維修，道路不時改為單程行車或封路，加上車輛違泊及上落貨，又有行人在馬路上行走，以致險象環生；
- (e) 區諾軒先生質疑，南朗山道往香葉道西行是否應維持雙線行車，因駕駛者應會採用最短路線，在貼近熟食市場的行車線行駛再在掉頭處切換另一條行車線，增加與其他車輛碰撞的機會。他續指，工廠區或黃竹坑市民如從南朗山道休憩處前往熟食市場非常不便，須過馬路繞過大王爺廟才能到達，亦不傾向經由黃竹坑站行人天橋到熟食市場，因此他建議加設斑馬線直接到熟食市場，或延伸行人天橋接駁至熟食市場。他表示該交界路口常有意外，是由於道路設計不理想所致，應加以改善；
- (f) 徐遠華先生表示，運輸署回應指該交界路口錄得九宗意外，而警方提供的資料則指有 12 宗，希望署方或警方能澄清實際數字。該交界路口意外頻仍，他詢問會否視作交通黑點，如是又有否相應措施處理。交界路口的設計當初是為紓緩交通擠塞，但卻衍生其他問題，相關部門應就提升交通安全研究改善措施，而非僅僅加設交通標誌。他認同設置欄杆有一定阻嚇作用，但花槽附近仍有空間讓行人

通過，比繞到大王爺廟前的行人過路處更為方便。現時的道路設計明顯方便行車而非行人，更造成平均一個月多於一宗的意外，相關部門實應改變固有思路，認真從行人的角度思考改善方案，而非敷衍塞責；

- (g) 林啟暉先生 MH表示，南區區議會一直有討論黃竹坑的行人過路問題，亦曾建議興建行人天橋通往包玉剛游泳池或新會商會陳白沙紀念中學，惟運輸署當時認為沒有需要。他認為徐遠華先生及時提出議程，因交界路口意外頻生，形同一個警號。他解釋指，現時不少國際學校回應區議會要求，強制學生乘坐校巴上下課，而校巴一般會取道該交界路口作為上落客或停泊地點，加上黃竹坑綜合發展區的商場落成後，人流勢必大增。相關部門除控制路面交通外，亦應預視未來該區發展所帶來的行人過路需求，並從行人角度作出規劃。他認為安全過路至為重要，故建議委員會、當區區議員及相關部門為黃竹坑區規劃四通八達的行人通道；
- (h) 羅健熙先生認為，相關部門及港鐵公司應衡量該交界路口設計的原意是否仍為首要考慮。根據相關部門回應，為使南朗山道轉往香葉道車流暢順，故沒有打算讓車輛減速及設置行人過路處，然而近期發生不少意外，他詢問部門會否重新考慮加裝交通訊號燈；以及有否數據支持如加裝交通訊號燈，車流會顯著增加，又或令香葉道交通擠塞加劇。他續以香港仔海傍道轉入鴨脷洲橋道的轉角為例，該處車多彎急，卻設有行人過路處，他不解何以兩處的道路設計有異。他認為，難以杜絕要橫過馬路的行人，但僅靠行人天橋讓市民通行是既不方便亦不現實的做法；
- (i) 鄺子憲先生表示，現時該交界路口的主要問題是行人未有依照過路設施橫過馬路，如情況持續，單靠設置交通標誌或欄杆未必有效。他認為須了解行人橫過馬路的目的，是前往熟食市場還是特定路線。對於有委員提議於南朗山道左轉香葉道位置加設過路處，他認為對路口的交通流量影響不大，因交界路口中央亦有交通訊號燈，惟須確保來車車速低，否則宜設置行人過路燈。然而，他對黃竹坑站往香葉道西行設置行人過路處的建議則有所保留，因駕駛者易被黃竹坑站結構遮蓋視線，而部分往香葉道西行車輛的

車速偏高，須慎重考慮；

- (j) 陳李佩英女士認為是項議題須顧及行人需要及環境因素，如南朗山道轉角加長欄杆的做法不甚理想，應預留小量空間予行人使用，以避免意外發生。她表示，香港的道路設計是各方深思熟慮的成果，但亦受交通容量影響，她以港鐵海洋公園站出口往黃竹坑新圍巴士站的過路問題為例，建議政府部門借鏡中環的做法，增設交通訊號燈，並期望相關部門積極研究各委員的建議；以及
- (k) 歐立成先生 MH表示，香葉道東行橫過南朗山道的轉角有一組交通燈，而南朗山道北行線亦有一組行人過路燈，建議將後者後移，並於南朗山道轉角設置附電子行人過路發聲裝置的行人過路燈，當有人按鍵才轉為綠燈，以盡量減少對現時交通流量的影響。

45. 曾向強先生回應表示，現時的路口設計是以人車分流為考量，如南朗山道轉角增設過路設施，車流將難以符合南朗山道左轉往香葉道此一設計的要求。他同意議員所指增設交通標誌未必有太大成效，但指示轉彎的路牌會有一定作用。他續指，南朗山道往香葉道西行的兩條行車線各有作用，靠近熟食市場的行車線讓車輛循香葉道往香港仔方向行駛，鄰線則讓車輛在香葉道掉頭返回黃竹坑站。由於大部分綠燈時間已給予香葉道車輛，南朗山道本只有兩條行車線，而到交界路口才分為三條，若於最左邊行車線增設交通燈，會出現堵車，這也是交界路口之前曾發生的問題。另一方面，關於延長熟食市場對出的欄杆，他表示可再優化方案，亦會研究如何讓行人可更直接通過交界路口前往熟食市場。

46. 楊永健先生表示，署方備悉委員的意見，會後將與路政署及港鐵公司跟進，亦會從交通及運輸角度為改善措施給予意見。他指黃竹坑區發展迅速，黃竹坑站上蓋日後亦將有不少物業落成，故署方須考慮日後的車流及需求，從中取得平衡。對於委員提議加裝行人過路燈或過路處，署方須考慮不同因素，包括有關路口能否應付日後區內發展的交通流量，行人過路設施的位置有否足夠的視線距離，會否被熟食市場阻礙視線等。至於以上交通意外數字跟警方信中提及的數字有所不同，是由於警方信中的數字是從 2016 年年初起計，當時新路口仍未完全開放予公眾使用，而運輸署是從 2016 年年中路口啟用起計算。此外，他解釋交通黑點的計算準則是一年內發生六宗涉及行人受

傷的交通意外，或九宗涉及有人受傷的交通意外，現時該路口並不屬於交通黑點。

47. 劉建國先生補充表示，就柴文瀚先生指太多巴士使用該交界路口的問題，他表示新巴 78 號線計劃將終點站遷回黃竹坑臨時巴士總站，日後該路線會減少使用交界路口的次數；署方亦會與巴士公司商討，減少城巴 48 號線使用交界路口，以減低其交通流量。

48. 多位委員再次就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

(a) 司馬文先生強調，港鐵公司及路政署僅負責執行交通管理措施，運輸署才是主導部門，因此他要求運輸署須於下次會議提交改善方案，他強調加設欄杆並非有效的改善措施。此外，他認為黃竹坑與將軍澳等新市鎮不同，行人主要在地面行走，交通工具及熟食市場亦須從地面進入，故署方期望市民依賴行人天橋是不合邏輯的想法，而交界路口的設計明顯有缺陷，必須重新研究短中長期的改善措施。他指出，黃竹坑將分階段發展，屆時車流逐漸增加，署方亦應分階段推行交通措施。最後，他不能認同現時的道路設計是為日後發展而制定，因交界路口意外頻生，問題必須正視；

(b) 羅健熙先生表示，難以接受運輸署以配合未來發展為由保留現有道路設計。他質疑南朗山道轉角新增行人過路燈對交通流量的影響，因車流理應已於前一個交通訊號燈截斷，他建議署方及港鐵公司仔細觀察路況，再行考慮改善方案。如委員的建議不獲接納，亦應提交相關數據佐證署方結論；

(c) 區諾軒先生表示，理解兩條行車線之間劃有雙白線，但質疑港鐵公司指行人過路燈阻礙車流之說，因行人過路燈有多種設計，如使用附設電子行人過路發聲裝置應可起分流作用。另外，他認同司馬文先生所說，黃竹坑與將軍澳不同，有充分理由加設斑馬線。他續指署方沒有回應黃竹坑站行人天橋接駁熟食市場的建議，因兩者距離極短，而黃竹坑站行人天橋屬路政署及港鐵公司管轄範圍，詢問路政署及港鐵公司會否考慮該建議。倘相關部門不考慮上述建議，行人只會繼續鋌而走險橫過馬路。他重申行人安全至

為重要，故建議設置斑馬線；以及

- (d) 徐遠華先生表示，相關部門未能提出有效改善方案或明確答覆，他建議進行實地視察，並要求運輸署向委員會提交改善方案。他明白沒有十全十美的方案，然而現時的道路設計明顯是方便行車，對行人構成危險，會上委員亦提出不少方案如遷移南朗山道休憩處對出行人過路處位置等，相關部門應於下次會議報告上述建議的可行性，或提出其他方案。他坦言對相關部門的書面回覆感到失望，根據運輸署說法，一年內發生九宗涉及有人受傷的交通意外便會列作交通黑點，但該交界路口開放不足一年已出現八宗意外，他不欲該處被列為交通黑點，因此希望相關部門及港鐵公司重視交界路口的問題，在車流及人流尚未大幅增加前作出改善。

49. 楊永健先生表示，署方自南港島線設計起以至建造期間持續留意黃竹坑的交通狀況，會後將相約委員作實地視察，進一步討論該路口的情況及了解委員的意見。

50. 司馬文先生詢問委員會常設運輸署工程師代表有否補充。

51. 麥卓欣女士表示暫未有補充。

52. 主席總結表示，就南朗山道及香葉道交界的道路問題，委員會要求署方備悉委員的意見，包括考慮行人天橋接駁熟食市場的建議，並於會後與相關委員作實地視察，盡快提交切實可行的改善方案，以保障道路使用者的安全。

（黃俊邦先生及歐立成先生 MH 分別於下午 5 時 46 分及 5 時 47 分離開會場。）

議程五： 關注在主要道路巴士站候車乘客的安全
（此議題由鄺子憲先生及司馬文先生提出）
（交通文件 17/2017 號）

53. 主席請鄺子憲先生簡介文件。

54. 鄺子憲先生利用電腦投影片，簡介於 2016 年 3 月 17 日假香港仔海傍道西行線所發生的交通事故，意外導致 3 名候車乘客受傷。根據紀錄，類似事故亦曾於同一位置發生，涉及一名傷者。他引述互聯網的資料，指過往 7 年內，共有 19 宗與巴士站有關的交通事故，造成 65 名候車乘客受傷，當中 4 人死亡、14 人重傷或危殆。他續指，上述事故均有一個共同特徵，乃發生於汽車流量高及車速偏高的主要道路或幹線，而位處南區的薄扶林道、香港仔海傍道、黃竹坑道及接連香港仔隧道入口的公路，均屬同類型道路。他表示，其他與香港道路網絡相若的城市，早於 2000 年已規定巴士站的設計須符合相關的安全條例，例如當巴士站設於車速上限為每小時 60 公里或彎度過高的公路時，必須安裝樁柱。他強調，設置安全措施應考慮四個因素，第一，為候車乘客提供足夠保護；第二，車站的設計應提供逃生路徑，當有車輛失控撞向巴士站時，候車乘客可及時逃離肇事現場；第三，使用設計可抵銷撞擊力的安全樁柱，以保障失控車輛的司機及乘客；以及符合無障礙通道的要求。最後，他促請相關部門於南區主要公路上經常出現大量候車乘客的巴士站，提供完善的保護設施。

55. 主席詢問各部門除書面回覆外，有否補充。

56. 劉慧儀女士回應表示，現時本港所有道路的設計，均須符合「運輸策劃及設計手冊」（下稱「設計手冊」）內所訂立的標準。當道路的彎位、斜度、橫斜度、視線及距離等皆符合設計手冊的標準時，便足以讓道路使用者安全使用。由於現階段署方的設計手冊仍未擬備安全樁柱的設計標準，故署方會將建議交由相關組別考慮。

（會後補註：運輸署回應表示，現時本港所有巴士站的設計及位置，均須符合「運輸策劃及設計手冊」內所訂立的標準，以確保道路使用者包括乘客和司機的安全，並盡量減少對交通的影響。）

57. 鄭嘉曦先生表示沒有回應。

58. 多位委員就關注在主要道路巴士站候車乘客的安全發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生建議暫時擱置討論，並待運輸署相關組別研究有關建議後，再作深入討論；
- (b) 柴文瀚先生認為，於高速公路如香港仔海傍道設置巴士站

的設計多源自上世紀 70 至 80 年代，有不少安全隱患，現已不合時宜。因此，署方應針對現有巴士站安全設施不足的問題，尋求解決方法，而不是以設計手冊沒有安全樁柱的標準，作為推卸責任的藉口。他強調，公路的設計標準須與時並進，假若如署方所言，所有道路均符合設計標準，則毋須因個別交通事故而進行改善防撞欄的工程。他表示，南區的公路網絡老舊已是不爭的事實，故期望署方能改善巴士站的安全設施，保障候車乘客及駕駛人士的安全；

- (c) 張錫容女士 MH 表示，南區不曾發生因車輛失控而高速撞向巴士站的情況，但道路使用者的安全至為重要。她不反對在巴士站豎立安全樁柱的建議，惟認為相關設計應不能影響乘客候車的空間。她以漁安苑對出的巴士站為例，指曾多次要求署方擴闊路面，惟相關部門卻因環境所限而無法進行有關工程；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH 詢問署方有否定期檢查巴士站候車區的安全，因車站的工程完成後，相關設施及物料可能日久失修，影響候車人士的安全。此外，她建議署方日後在設置巴士站時，可考慮引入外國的設計或材料；
- (e) 羅健熙先生認為可參考外國的設計改善南區的巴士站。然而，他認同司馬文先生的意見，為免浪費時間，應將議程擱置，待署方研究相關建議的可行性後再作討論；以及
- (f) 區諾軒先生欲瞭解如委員有改善公路設計的建議，可透過何種渠道向署方提出。

59. 劉慧儀女士回應表示，會將委員的意見轉達署方轄下的道路安全及標準研究部，進行探討及研究。

（會後補註：運輸署回應表示，現時本港所有巴士站的設計及位置，均須符合「運輸策劃及設計手冊」內所訂立的標準，以確保道路使用者包括乘客和司機的安全，並盡量減少對交通的影響。）

60. 司馬文先生請主席將此議題納入「以往會議曾討論事項進展報告」中。

61. 主席總結表示，現時巴士站的設計符合香港的安全標準，是次的議題亦具建設性。委員會要求署方備悉委員的意見，並向專責組別轉達，積極研究委員就提升巴士站安全提出的建議。鑒於研究提升巴士站安全設施需時，他期望署方能適時向委員會匯報進度。

(陳文俊先生於下午 6 時 09 分離開會場。)

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2017 年 4 月 30 日的情況)
(交通文件 18/2017 號)

62. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A) 交通管理計劃

63. 徐遠華先生表示，有關 4.南區行人天橋及隧道加建升降機下(b)橫跨黃竹坑道及鴨脷洲橋道的高架行人道(H107)工程，他指路政署過往曾與他聯絡，表示工程因地下設施阻礙而擱置，而過往委員會亦達成共識，如逸港居外行人天橋增設升降機，由於已符合在一定距離內有無障礙設施的要求，則該高架行人道毋須加建升降機，故查詢重啟該工程的原因。

64. 鄭嘉曦先生表示，會將議員的意見轉交署方主要工程管理處再作回覆。

65. 司馬文先生要求，運輸署重新考慮在海洋公園道與香港仔運動場之間增設行人過路設施。他解釋，現時南港島線已通車，這是行人前往海洋公園站的最直接路徑。因此，他強烈要求署方增設行人輔助線，以便利市民過路。

66. 麥卓欣女士表示，署方已作實地視察，鑑於加設行人輔助線須考慮與迴旋處之間有否適當的距離，而港鐵公司已在海洋公園站附近設置行人過路設施，並不反對加設指示行人到該設施的指示牌，故署方認為現時的安排恰當。

67. 司馬文先生不滿署方的回應，表示由香港仔運動場經海洋公園

再進入港鐵站的路線十分迂迴，署方理應從行人的角度出發，重新考慮行人過路處的選址。

68. 麥卓欣女士表示，會後將與相關議員聯絡。

（會後補註：署方已與有關議員聯絡。）

69. 陳李佩英女士表示，早前曾與其他議員提出於海洋公園站出口至新圍巴士站之間增設行人過路設施，署方亦正就建議進行諮詢，她欲詢問署方有關進度。

70. 主席表示，進展報告的行人過路處並非位於海洋公園站出口至新圍巴士站之間的位置。

71. 司馬文先生認為，儘管陳李佩英女士所述地點並無列於進展報告，署方亦應主動交代海洋公園站出口至新圍巴士站之間增設行人過路設施的進度，讓委員會討論。

72. 麥卓欣女士回應指，有關建議已進行地區諮詢，因所收意見眾多，署方整理後會作出跟進。

73. 主席促請署方積極與相關議員聯絡，研究在該地點增設安全過路設施。

(B) 南區巴士路線

74. 柴文瀚先生表示，新巴 970 號線的脫班問題提出超過一年，然而運輸署一直拖延提交改善方案。從進展報告可見，該路線的脫班問題仍懸而未決，加上南港島線通車後，署方提出公共交通重組計劃，將削減多條巴士路線及班次，他追問署方是否可調撥重組計劃騰出的資源，以加強新巴 970 號線的服務。

75. 劉建國先生回應表示，巴士公司曾於 2017 年 2 月中旬為新巴 970 號線調整時間表，亦有增加分別從蘇屋及旺角開出的短程特別班次。上述措施有助穩定該路線的服務，根據署方的資料，該路線於 2017 年 3 月及 4 月已不再出現於脫班路線表上。署方將繼續督促巴士公司就新巴 970 號線提交改善方案，待收到方案後，會相約議員及巴士公司共同商議。他強調署方一直審視該路線的服務，近期亦見有

所改善。

76. 柴文瀚先生認為，署方須規管新巴 970 號線的短程特別班次，例如在網上公佈班次資訊，讓公眾知悉。此外，他表示其他巴士路線的脫班情況亦頗為嚴重，如新巴 42 號線經常於脫班路線列表出現，尤其香港仔隧道的交通情況已有顯著改善的情況下，何以仍有路線全日脫班，他要求巴士公司儘快改善。另他建議部分巴士路線考慮採道黃竹坑天橋，可減省不少行車時間。

77. 劉建國先生回應表示，署方已檢視新巴 970 號線短程特別班次的開車時間，將常規化的短程班次加入路線時間表，並要求巴士公司按詳情表更新車站的資料紙。至於其他巴士路線的脫班主要成因是人手不足，巴士公司亦表示港島區的招聘工作較為困難，惟透過多種渠道招聘以及提升薪酬福利後，2017 年 4 月時已見有成功增聘更多司機，而巴士脫班的情況亦有所改善。

(E) 香港警務處及運輸署 — 2017 區交通報告（2017 年 3 月及 4 月）

78. 鄺士陽先生補充，關於 2017 年 3 月東分區環角道 60 號觀馬樓外的交通意外，涉事車種是專線小巴。此外，2017 年 4 月東分區赤柱村道近燈柱 43398（赤柱新街）的交通意外，警方亦確定涉事車種為專線小巴，因飛站而撞傷行人。

79. 鄺子憲先生詢問，2017 年 3 月東分區環角道 60 號觀馬樓外涉及專線小巴的交通意外，導致乘客重傷的原因。

80. 陳李佩英女士發現東分區的交通意外有增加的趨勢，特別是導致重傷及死亡的意外。她明白意外的成因各異，而南區的彎路較多，故建議應從改善道路設計、設置道路標記及交通標誌等方面著手，增加安全設施，預防意外發生。

81. 鄺士陽先生回應鄺子憲先生的問題，指重傷的定義是傷者留院 12 小時或以上，而該宗意外是乘客下車時，其手提袋因被車門夾住而受傷，而意外的詳細情況須待交通意外調查組跟進。此外，警方備悉陳李佩英女士的意見，總區交通隊在東分區石澳道等路段會不時針對超速駕駛者作出執法行動。

82. 司馬文先生表示，他曾與道路安全研究小組偵測行駛薄扶林道的車輛速度，發現交通燈轉為綠色時，車輛大多以時速 70 公里行駛，特別是貨車及小巴。他指薄扶林道有不少地方容許右轉入窄路，而該些窄路亦有行人進出，非常危險，亦常有意外，運輸署須改善容許車輛右轉入窄路的設計或研究其他可減慢車速的機制。此外，行經域多利道的車輛速度不算過快，但假如道路尚有空間，亦有個別車輛會以時速 70 公里以上行駛。然而，域多利道沿途設有巴士站，容易釀成意外，過往亦曾發生途人遭車輛撞傷的事件。因此，他要求署方採取交通紓緩措施，如增加行人過路處、交通安全島等以減慢車速。他表示已將上述道路的車速測試結果交予署方，期望獲得正面回應。

83. 劉慧儀女士備悉議員的意見，在研究相關建議後會與議員跟進。

（會後補註：署方已與有關議員聯絡。）

84. 任葆琳女士引述 2017 年 5 月 21 日香港仔中心一宗違泊事件，因違泊車輛阻礙輪椅上落，引致司機與輪椅使用者發生爭執，她對警方協助調停表示感謝。此外，她得悉運輸署計劃於香港仔進行多項交通管理措施，期望運輸署能因應香港仔的發展，兼顧商戶及市民需要，制定合適的措施。她亦歡迎其他委員就香港仔的交通情況提出建議，多管齊下，合力改善香港仔的交通環境。

85. 主席表示，北分區委員會已就有關交通管理措施向運輸署表達意見，期望署方能加快步伐，改善香港仔的交通環境。

86. 主席詢問警方有否補充。

87. 吳美媚女士表示，於 2016 年 11 月 21 日的委員會會議上，朱慶虹太平紳士提出動議，要求增加南區交通督導員人數。她匯報最新進展指，警方已增聘人手，將有四名交通督導員調派至西區警區，加上原本的九名，現共有 13 名交通督導員協助於西區及南區執法。2017 年的首四個月，警方於南區 25 個交通黑點合共發出 21 334 張定額罰款告票，相比去年同期所發告票增加 3 681 張，顯示人手增加有助加強執法力度。

88. 主席表示，樂見區內交通督導員人數增加，期望可進一步改善區內交通黑點的情況。

89. 司馬文先生表示，感謝警方在他的選區所作的執法行動，特別是域多利道的情況已有顯著改善，他期望警方繼續努力。另一方面，他要求運輸署重視區內車位不足的問題，他曾到多個停車場訪問司機，特別是貨車司機，他們不滿區內沒有足夠的貨車車位，加上華富邨重建工程啟動後，可預見該類型車位將進一步減少，故署方應主動檢視區內各類型的車位供應、因華富邨的重建工程而將減少的車位數字，並研究如何解決衍生的違泊問題。他強調，區內對相關的泊車設施有殷切需求。

90. 劉慧儀女士備悉議員的意見，署方將作出研究，其後會與相關議員跟進。

（會後補註：署方已與有關議員聯絡。）

（陳家珮女士、朱慶虹太平紳士及張錫容女士 MH 分別於下午 6 時 27 分、6 時 46 分及 6 時 46 分離開會場。）

議程七：其他事項

南區地區主導行動計劃

91. 主席請謝雅立女士匯報香港仔市中心交通狀況顧問研究的進展。

92. 謝雅立女士表示，南區民政事務處已就香港仔市中心交通狀況顧問研究完成相關招標程序，亦已委託運輸署從技術角度檢視所收標書是否符合招標規格，在正式委聘交通顧問後，秘書處會安排相關議員與交通顧問會面，落實研究的方向。

下次會議日期

93. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十次會議將於 2017 年 7 月 24 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

94. 議事完畢，會議於下午 6 時 56 分結束。

南區區議會秘書處

2017 年 7 月