

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十二次會議記錄

日期：2017年11月20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
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

缺席者：

朱立威先生

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：

馬周佩芬太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
葉灝嘉女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
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）
余秉滔先生	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
鄭士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

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) 路政署區域工程師余秉滔先生；
- (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鄭士陽先生。

2. 主席表示，秘書處於會前收到朱立威先生的缺席通知，請各委員備悉。

3. 主席表示，黃俊邦先生因私人理由辭任本委員會增選委員一職，並於 2017 年 10 月 3 日起生效，請各委員備悉。

4. 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 9 月 18 日第十一次會議記錄

5. 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。
6. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程二： 關注南區共享單車違泊問題

(此議題由麥謝巧玲博士 MH 及朱立威先生提出)

(交通文件 33/2017 號)

(朱慶虹太平紳士、區諾軒先生及徐遠華先生分別於下午 2 時 35 分、2 時 40 分及 2 時 46 分進入會場。)

7. 主席請麥謝巧玲博士 MH 簡介文件。
8. 麥謝巧玲博士 MH 表示，現時共享單車於內地各大城市普及，她認為共享單車可為市民提供便捷的交通模式，亦省卻擁有個人單車的維修保養煩惱。鑑於香港人車爭路的情況普遍，單車泊位亦不足，她雖然贊同共享單車的概念，但認為不應放任單車違泊，以致阻塞道路，對行人造成滋擾，甚或霸佔公眾單車泊位。為此，她認為運輸署應在區內選擇合適的地方，為共享單車規劃停泊位置。她續指，單車是環保交通工具，既可減少碳排放，紓緩空氣污染，又可減低汽車使用率，改善道路擠塞的問題，故希望政府進行完善規劃及提供配套設施，讓市民安心使用共享單車。
9. 主席詢問運輸署及香港警務處除書面回應外，有否補充。
10. 運輸署及警方表示沒有補充。
11. 多位委員就關注南區共享單車違泊問題發表意見及提問，重點摘錄如下：
 - (a) 司馬文先生認為，單車泊位的位置至為重要。隨著共享單車陸續引入香港，單車泊位的需求勢必增加，故委員會須考慮單車泊位的位置，如港鐵海洋公園站、黃竹坑站或部分公園內。他又以其選區為例，數碼港本身雖然設有單車

泊位，但使用率甚低，近數月引入共享單車後，市民反應正面。另一方面，他曾要求香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）及運輸署在港鐵黃竹坑站設單車泊位，前者回應指興建黃竹坑站時，鐵路拓展處沒有要求於港鐵站內外設單車泊位，而運輸署則表示不鼓勵市民在市區以單車代步。正因為缺乏泊位，現時黃竹坑站外有不少單車隨處停泊或以鐵鏈鎖在欄杆。他希望政府改變思維，並要求運輸署在相關地點設置泊位，讓市民可合法停泊單車；

- (b) 柴文瀚先生表示，現時網絡普及，市民可利用智能手機及應用程式租借單車，相比傳統的租賃單車方式更為便捷。他認為只需提供特定單車泊位，便可解決共享單車的違泊問題，故贊成在港鐵站、巴士站和公園等地增設單車泊位。他認同港鐵黃竹坑站是增設單車泊位的理想試點，可惜運輸署與港鐵公司視若無睹，長遠只會深化單車違泊的問題。此外，他指出電單車違泊於台灣和內地部分城市非常普遍，故有需要教育市民在適當位置停泊單車，以及制定相應的懲罰措施處理違泊單車。他續指，合適的單車泊位應設於政府場地及大型私人地方，如巴士站、地鐵站、商場及屋邨的公共空間和公園的指定區域，並促請當局進行研究。最後，如當局決定增設單車泊位試點，應清楚解釋有關執法安排，以免使用者繼續胡亂停泊單車；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，雖然現時南區的單車違泊情況並不嚴重，但鑑於內地的共享單車違泊問題普遍，若單車熱潮持續，相關部門實應未雨綢繆，就執法、規劃泊位等制定相應措施，並訂立明確可行的執法程序，如充公違泊單車等。她希望政府部門能及早防範共享單車衍生的問題，令使用者可安全合法停泊單車；
- (d) 陳李佩英女士表示，赤柱及石澳區不時有行人被單車撞傷，但因單車沒有車牌，難以追究，因此建議單車使用者應先獲取執照，才能在交通繁忙的道路上使用單車。她認為香港與內地的情況不盡相同，道路空間較少，故政府須仔細研究。她強調，雖然單車有助改善空氣質素，但由於市區道路較鄉郊道路狹窄，故市民於市區使用單車應先培訓或取得執照；

- (e) 歐立成先生 MH 認為，共享單車有別於傳統租賃單車，使用者大多會跨區用車，鑑於南區路窄多彎，或會增加區內交通壓力，故在設立泊位方面應仔細研究。他擔憂共享單車會阻塞主要道路的交通，因尾隨車輛會遷就單車車速而慢駛，容易造成交通擠塞，他希望運輸署能考慮有關問題；
- (f) 陳家珮女士認為，共享單車作為綠色交通工具，應予支持。她亦認同陳李佩英女士的意見，由於市區道路較為狹窄，使用單車會有一定的危險，故需平衡各持分者的利益。她又表示，南區較港島其他地區更具條件推行共享單車，建議相關部門推出相應配套措施，擔任共享單車的推動者，同時防範共享單車衍生的違泊問題。對於其他委員指於區內設立單車泊位試點，她認為共享單車目的是讓市民隨時隨地租借單車，如設立固定泊位似乎與其原意背道而馳；
- (g) 鄭子憲先生表示，南區的道路模式及地形不適合市民於道路上使用單車，而於假日騎單車到石澳、赤柱及淺水灣一帶的使用者多為專業人士，故認為共享單車於短期內不會對區內交通構成問題。如日後共享單車承辦商有意在南區引入服務，將間接鼓勵市民使用單車，因此政府部門應留意區內廣泛使用單車帶來的問題；以及
- (h) 徐遠華先生認為共享經濟是大勢所趨，政府應積極應對，而非窒礙其發展。他對共享經濟的未來發展表示樂觀，但認為本港現行法例未能配合，較內地同類城市落後。他續指，共享單車能為市民提供短途交通接駁功能，例如市民可於香葉徑利用共享單車往返港鐵黃竹坑站，以轉乘地鐵，切合政府鼓勵市民乘搭公共交通工具的目標。

12. 劉慧儀女士表示，政府於新市鎮及新發展區推動單車友善的環境，因為這些地區的單車徑網絡完善，適合以單車為代步工具。不過，但市區的情況比較複雜，因道路交通繁忙，路窄人多，巴士及小巴路線眾多，致使路旁上落客活動頻繁。因此，在交通安全的大前提下，政府不鼓勵市民在市區以單車代步。此外，她指出不論是共享單車或傳統租賃單車，均須遵守相關法律，包括《道路交通（泊車）規例》、《土地（雜項條文）條例》及《簡易程序治罪條例》等。

13. 鄺士陽先生表示，「共享單車」和其他一般租用單車或私人單車的違泊問題，通常涉及不同地點，如；指定單車停泊處、未批撥的政府土地、路旁欄杆、公共運輸交匯處及路旁咪錶位等，而由不同部門執行相關法例處理。警方會在單車違泊對其他道路使用者造成即時危險或嚴重阻塞的情況下，會立即採取行動。此外，警方於其他警區亦曾透過區議會成立跨部門小組處理違泊問題。

14. 多位委員再次就關注南區共享單車違泊問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，港鐵黃竹坑站附近的道路平坦，故現時不少市民於該範圍以單車代步並停泊單車，希望委員會能要求運輸署在港鐵黃竹坑站設置單車泊位。他強調，增設單車泊位並非鼓勵市民使用單車，而是為單車使用者提供泊位。他又以數碼港為例，該處現設有單車泊位以及共享單車，但市民只會於數碼港海濱公園或數碼港道騎單車，而沒有在既窄又斜的域多利道上騎單車，故設置泊位並非鼓勵市民以單車代步之舉。他理解運輸署的單車友善政策以有單車徑的新界區為優先，但不代表署方的態度須一成不變，反而應積極解決南區的單車問題，包括在不宜騎單車的路段實施限制，以及教育公眾人士於安全的道路環境騎單車。最後，他要求運輸署首先解決港鐵黃竹坑站的違泊問題，並以該處作試點加設單車泊位；
- (b) 柴文瀚先生表示，希望是次會議能有實質成果，例如向運輸署提議加設單車泊位的地點。他理解各方對單車違泊的定義有不同意見，從而增加政府部門的執法難度。然而，他認為港鐵黃竹坑站附近有大量合適位置可作單車泊位，希望可儘快落實。此外，根據《香港規劃標準與準則》，政府部門應在公共運輸交匯處等地為市民提供適量的合法單車泊位，以便他們接駁其他公共交通工具；
- (c) 區諾軒先生同意研究以港鐵黃竹坑站作為試點，提供單車泊位，以回應市民的需求。他引述新界區的經驗，指如設置單車泊位後，使用者仍隨處停泊單車，則可為部門提供執法理據。此外，他認為設計單車泊位時，宜預留泊位予私人單車，以顧及私人用家的需求；

- (d) 徐遠華先生贊成在港鐵黃竹坑站增設單車泊位，並建議主動為市民提供共享單車服務。他對運輸署指基於安全考慮不鼓勵市民於交通繁忙的道路使用單車表示理解，但因應香葉徑的情況，他建議修改相關法例，容許市民在香葉徑合法騎單車，而設置單車泊位亦可讓市民合法停放單車；
- (e) 鄺子憲先生表示，由於區內並未完備停泊單車的基礎設施，故現階段雖不宜鼓勵市民使用單車往返港鐵車站，但面對區內單車使用者的需求增加，相關部門亦應積極應對，提供合法的單車泊位。他續表示，就地理環境而言，香港仔海濱公園至海洋公園一帶範圍屬平地，具備設立單車徑等設施的條件。長遠而言，他認為相關部門應進行研究，例如了解現時停泊在港鐵車站外所有單車的出發地點、途經路線、沿途的安全設施等，為使用者規劃安全的騎單車環境；以及
- (f) 任葆琳女士認為，香港仔市中心與港鐵黃竹坑站之間有一段距離，適合以單車作為代步工具；惟部門應提供相關配套設施，避免單車在街道隨處停放。她表示，有關部門可考慮以公營或私營方式，提供停泊單車的場地。此外，她指由於香港仔海濱公園禁止騎單車，而鐵路網絡亦未覆蓋至香港仔，故希望康樂及文化事務署和各相關部門能考慮放寬條件，容許市民彈性使用單車途經海濱用地，往返港鐵黃竹坑站。

15. 劉慧儀女士回應表示，署方以道路安全為首要考慮，而現階段市區仍未有足夠條件以單車作為交通工具。為此，部門不鼓勵市民在市區繁忙路段使用單車。

16. 司馬文先生提出規程查詢。他不滿運輸署的回覆，要求委員會致函運輸署署長，回應委員對單車泊位的訴求。

17. 區諾軒先生指出，運輸署的《道路使用者守則》中，已訂明市民如何在公路上使用單車，故質疑署方不鼓勵市民使用單車的回應是自相矛盾。

18. 主席總結表示，理解區內居民對單車泊位有一定的需求，且認

同其他委員的意見，設置單車泊位並非鼓勵市民以單車作為代步工具，故要求運輸署備悉委員的意見，積極考慮以港鐵黃竹坑站外作為單車泊位的試點，並與相關政府部門考慮訂立政策，進一步規管騎單車活動，以及於南區設置合適的單車泊位，以改善共享單車及私人單車違泊的問題。

19. 司馬文先生詢問會否將有關事項納入進展報告，以便於日後的會議跟進。

20. 主席表示，委員會已要求運輸署探討有關建議，認為可待署方回覆後，再經秘書處通知委員。

議程三： 海灣區的路面問題

（此議題由馮仕耕先生提出）

（將一併討論由鄭子憲先生提出的「主要道路的安全缺陷」議題）

（交通文件 34/2017 號）

21. 主席請馮仕耕先生簡介議題。

22. 馮仕耕先生表示，儘管路政署的會議文件附件中顯示過去一年曾進行 24 次鋪路或維修工程，惟海灣區多條公路老化，路面凹陷的情況非常普遍。即使署方已積極處理破損的路段，但維修後不久，凹陷情況又再出現。在鋪路物料方面，他查詢署方曾否在維修海灣區的路面時，採用加入聚合物的新型瀝青。另他批評，署方在維修工程完成後 7 天內才進行檢測並不合適，他認為應於承辦商完工時檢測工程及物料，如發現問題可即時責成承辦商改善。他以香島道 52 號的鋪路工程為例，指香港中華煤氣有限公司完成鋪路工程後，署方才指出問題，以致需重新進行工程，不但耽誤時間，更影響交通運作。最後，他詢問有關「違規計分系統」及其罰則的細節。

23. 主席請鄭子憲先生簡介議題。

24. 鄭子憲先生關注區內主要道路的安全問題，期望委員會能深入討論。他續以電腦投影片指出南區主要道路的護欄設計缺陷，特別是薄扶林道、香港仔海傍道及黃竹坑道等車流量高、巴士來往頻繁及車速偏高的道路。他引述於 2016 年 12 月在藍田發生的一宗嚴重車禍，

正是一輛巴士撞上護欄的斜台而翻側，造成嚴重傷亡。他認為，部門應優先關注道路的安全缺陷，儘快作出改善。

25. 主席詢問運輸署及路政署除書面回覆外，有否補充。

26. 運輸署及路政署表示沒有補充。

27. 多位委員就海灣區的路面問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 任葆琳女士表示，於 2017 年 11 月 18 日，香港仔海傍道巴士站接連發生兩宗交通意外，第一宗意外的起因是一輛汽車企圖越過三條行車線而與其他車輛碰撞，一旁的車輛為閃避而撞向巴士，其後又有其他車輛在同一位置發生意外。她指出，該巴士站作為香港仔的一個主要巴士站，車流量高，每當有較多巴士於該巴士站上落客時，駕駛者難以在遠處看到香港仔天橋的入口，如切線駛至香港仔天橋亦有一定困難，故詢問路政署及運輸署有否考慮該道路的安全風險。她續表示，香港仔與其他新市鎮不同，沒有完善的城市規劃，但不代表相關部門可對其交通問題坐視不理。她認為政府部門應及早進行研究，改善香港仔的交通問題，例如重新規劃上述巴士站的位置，或興建另一條行車天橋等；

(b) 司馬文先生支持為路面維修保養制定新標準，他指堅尼地城往域多利道方向巴士站的路面，改以混凝土重鋪路面後，問題已大大改善。此外，承辦商進行路面維修時，一般只進行局部維修，採用的物料強度或與周遭的路面不同，容易導致壺穴形成，故他建議路政署採用新的壓力測試方式，測試維修範圍與四周的物料強度，以免維修後不久路面再次出現問題。除採用新測試方式，路政署亦應考慮擴大維修範圍，以免因車輛磨擦路面而輕易造成損毀。他希望路政署及其他相關政府部門就上述事宜檢討，並於下次的會議報告。他亦希望運輸署積極跟進鄭子憲先生提出的道路安全缺陷。他表示，近期寶雲道及香港仔海傍道巴士站的意外，正是因為沒有加裝安全樁柱，增加候車乘客的風險。運輸署應認真考慮在車流量高的巴士站加裝安全樁柱，保障候車乘客的安全；

- (c) 歐立成先生 MH 指，路政署表示路面重鋪之後 7 個工作天會按署方標準作檢查，故詢問有關檢查標準為何。他提出區內數個例子，包括香島道往深水灣道方向、鴨脷洲橋道往鴨脷洲方向和香葉道的路面，在鋪路工程後仍凹凸不平。委員會曾在會議上向路政署反映，仍未見改善，希望署方能積極跟進。此外，上述道路均為行車路，單車使用者亦會使用，倘騎單車人士不慎跌倒，旁邊的私家車或會撞向單車，釀成意外。他希望署方加強檢視鋪路工程的驗收程序，因為不少路面在維修後仍不平坦，他質疑是否所用物料引致上述問題。他理解，如瀝青尚未乾透而有重型車輛經過，可能會將路面壓得不平，但駛經香葉道的重型車輛不多，卻亦出現相同情形，認為署方有必要做好把關工作；
- (d) 林玉珍女士 MH 表示，南區不少道路凹凸不平，例如鴨脷洲橋道往香港仔方向。她指出路面重鋪工程完成後不足三星期，往往又故態復萌，尤其是靠近行人路的位置，容易引致交通意外。她認為路政署的鋪路工程應採取更耐用的物料，避免一再進行維修工程，浪費公帑。她又指行人路亦有出現坑洞，希望署方研究改善方案；
- (e) 徐遠華先生 認同其他委員的意見，特別是路政署有需要加強監管承辦商的鋪路工程質素。他曾於過往的委員會會議反映類似問題，例如逸港居巴士站外的路面，在重鋪工程後不久，路面又會出現坑洞，對途經車輛構成危險。另一方面，他指運輸署及路政署沒有具體回應鄭子憲先生的提問，因應鄭先生提出有安全缺陷的數條道路，他要求部門回應如何處理以及日後會否進行改善工程；以及
- (f) 主席 表示，相關部門在鋪路工程方面的態度積極，惟他指出田灣山道近石排灣道交界處的路面在修復工程後仍出現凹陷，質疑是否因為經常有盛載鹹水的車輛出入，使路面受鹹水侵蝕所致。為此，他詢問部門能否擴闊重鋪路面的範圍以解決問題。他補充指，就香港仔大道轉入洛陽街（近油站）的路段，多年前曾因巴士等重型車輛出入，經常導致路面下陷，而當部門改以混凝土重鋪路面後，情況有明顯改善。他對使用混凝土鞏固地基的方式或會延長施

工期表示理解；然而，相比不停進行修補程序，他認為雖然一次性封閉較大範圍的路段進行維修，所涉時間較長，但更見成效。

28. 劉慧儀女士回應表示，運輸署備悉委員的意見，署方將聯同路政署檢視相關道路的護欄設計，因應需求進行改善工程。

29. 余秉滔先生回應表示，由於海灣區屬高度發展區域，路政署注意到該區道路的交通流量高，且較多重型車輛及大型巴士駛經，對行車道造成甚高損耗。他指出，在颱風或暴雨等極端天氣過後，可能對路面造成損耗及令路底的土壤流失，因而出現路面損耗或下陷的情況。署方一直進行定期巡查，以了解路面的情況。如發現路面出現坑洞等即時危險的情況，署方將安排即時的緊急維修行動。至於一些沒有即時危險的損毀，例如路面出現輕微裂痕，但這損毀亦可能會慢慢惡化，署方將根據現場的交通情況、對道路使用者的影響和所涉及的維修工序複雜性等，作一併考慮，策劃相關的維修工程。有關物料方面，部門已不斷作出研發，亦常參考國內外有關路面物料的研究發展與實踐經驗，期望能適時引入更好的物料於維修保養工作上；例如近年引入加入聚合物的改性瀝青，改善瀝青路面，尤其加強車流量高路段的耐久性及抗轍能力。他強調，現時常用的路面物料主要分為混凝土及瀝青兩種，署方作出選擇前，已考慮不同路段的交通流量、使用的環境、噪音、對駕駛者的舒適度、地下公共設施的挖掘等因素。一般而言，高速公路多選擇瀝青路面，而需面對化學物料侵蝕、重型車輛行駛或彎位較急的路段，則傾向選用混凝土路面，以減少維修次數。他續表示，為確保重鋪工程質量，署方設立了一套完善的系統，包括原材料選用、工程監控，以至抽樣測試完成品的方法，這套系統與國際標準一致。對於有委員指路面復修後不久再現破損的情況，署方備悉委員的意見，並將轉交維修組跟進。至於承建商挖掘喉坑後應否重鋪全線路面，將按署方既定的指引進行，當中須考慮工程對交通及居民所造成的影響。署方將不時就指引進行檢討。

30. 多位委員再次就海灣區的路面問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生要求署方檢視港鐵利東站外的路段設計，認為現時的土站與鄰近行人斑馬線的設計，並不理想。另他指，鴨脷洲橋道經常發現碎石，路面亦出現凹凸不平的情況；至於香港仔工業學校對出鴨脷洲橋道往黃竹坑道的彎

位，其路面亦有破損。最後，他要求路政署跟進於海灘道 35 號停車場對出路面加設「不准泊車」標誌一事，質疑何以於 2018 年 3 月才能完成有關工程；以及

- (b) 柴文瀚先生表示，是項議程的討論未見任何成果，署方的回應不但敷衍，亦未有提出改善方案。他強調，南區路面凹凸不平的情況已存在多年，至今仍未能徹底解決，部門有責任了解問題的癥結，包括是否涉及物料或設計失誤，從而作出改善，以應付重型車輛對護面造成的磨損。為此，他期望部門能正面回應，提交改善方案的時間表。

31. 劉慧儀女士回應表示，運輸署將於會後與相關委員跟進利東邨道斑馬線的設計事宜。

(會後補註：運輸署已與有關議員聯絡並會繼續研究改善利東邨道斑馬線的設計的可行性。)

32. 余秉滔先生回應表示，路政署備悉委員的意見，會後將轉交維修組跟進。

33. 區諾軒先生追問路政署有關海灘道 35 號加設「不准泊車」標誌的事宜。

34. 余秉滔先生回應表示，會後將轉交相關組別跟進及回覆委員。

(會後補註：相關工程已於 2017 年 12 月完成。)

35. 主席總結表示，委員會要求路政署加強巡查南區路面，研發更耐用的鋪路物料，以減少損耗。運輸署及路政署亦應不時檢討道路護欄的設計，降低安全風險，改善南區的道路安全。

議程四： 要求運輸署因南區路線長期欠缺車長嚴重脫班有效懲罰新巴及城巴

(此議題由柴文瀚先生提出)

(交通文件 35/2017 號)

(羅健熙先生於下午 4 時 32 分進入會場。)

36. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

37. 柴文瀚先生表示，新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)及城巴有限公司(下稱「城巴」)(統稱「巴士公司」)的服務水平持續下降，即使委員會多番討論，亦未見巴士公司有誠意作出改善。他續指，根據過往經驗，未來數月包括聖誕節及農曆新年長假期會是巴士脫班最嚴重的時期，主因是車長數目不足，巴士公司亦沒有安排人手於繁忙時間在巴士站疏導乘客，故有必要儘快改善服務，減低對乘客的影響。他詢問巴士公司長期欠缺車長的原因，是工資、超時工作補薪還是工作性質不吸引之故。另外，他質疑巴士公司不重視南區的巴士服務，故此未有派員列席會議及回答提問。此外，他指出會議文件未有提及現時多少巴士路線因欠缺車長而導致脫班，令委員會難以作出討論；然而，運輸署署長有權按專營權條款向巴士公司索取相關資料，故要求署方解釋何以未有公佈資料。即使巴士公司不欲公開，署方亦應提供其調查數據，例如南港島線(東段)開通後，署方對巴士公司作出警告的次數等。他重申，新巴及城巴在南區的服務質素每況愈下，南港島線(東段)開通後，巴士公司的經營意欲更為下降。然而，增聘車長及維持區內巴士路線的正常運作是首要解決的問題，運輸署責無旁貸，必須提供實質數據讓議會協助監察巴士公司，以及運用專營權賦予的權力要求巴士公司解決問題，例如儘快進行新巴專營權的中期檢討，同時檢討車長不足的問題，他希望署方就上述問題正面回應。

38. 主席詢問運輸署除書面回應外，有否補充。

39. 劉建國先生綜合回應如下：

- (a) 新巴及城巴現時共有一百多個車長空缺，佔全部車長數目的約 3%；
- (b) 署方曾詢問巴士公司會否派員列席會議，惟巴士公司回覆先透過署方向區議會提供相關數據和資料，包括現時車長空缺數目及改善車長薪酬福利的計劃；以及
- (c) 署方有機制監察巴士脫班，以南區為例，署方於 2017 年就脫班的巴士路線向巴士公司發出約 10 封提示信。巴士公司曾向署方解釋脫班的原因，而該等資料僅供署方監察

巴士公司的服務之用，巴士公司未有同意向其他機構和人士公佈。署方曾詢問巴士公司能否公開有關資料，但巴士公司以資料含商業元素為由，表示不欲對外公佈。署方會向巴士公司轉達委員的訴求。

40. 多位委員就議題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，作為公共交通服務營辦商，除了為市民提供巴士服務外，巴士公司有責任公開其營運資訊，讓公眾人士於網上隨時閱覽。為此，區議員作為民意代表，要求巴士公司提供營運資料時，巴士公司沒有理由拒絕，相關政府部門更不應坐視不理，他建議委員會去信要求運輸署署長解釋。他又質疑運輸署在延續巴士公司的專營權時何以未有加入相關條款，要求巴士公司公開營運資訊。對於署方未能有效監管巴士公司，他要求委員會對署方作出強烈譴責；
- (b) 柴文瀚先生表示，南港島線（東段）通車後巴士公司於南區合共削減 58 輛巴士，人手理應較為充裕，可改善脫班情況。然而，根據署方的資料，巴士脫班情況在南港島線（東段）開通前後相若，可見長期欠缺車長才是脫班的主因。他引述「以往會議曾討論事項進展報告」中署方於 2017 年 11 月 3 日的調查結果，新巴 38 號線在早上 7 至 9 時實際開出的班次比編定的班次少一個班次；新巴 42 號線及 66 號線在下午 6 至 8 時亦少一個班次；新巴 970 號線在下午 6 時至 8 時則少四個班次。因此，他要求署方解釋南區巴士路線重組後上述路線仍出現脫班的原因，並交代署方發出的提示信是基於巴士路線、脫班日數還是脫班次數發出。他續指，運輸署曾對九龍巴士（一九三三）有限公司作出警告，對新巴及城巴卻沒有施加類似懲罰，可見新巴及城巴與運輸署的關係密切。他希望委員會能共同商討改善巴士服務的對策，否則其服務質素只會繼續倒退；
- (c) 徐遠華先生認為，巴士公司沒有派員列席會議是不尊重區議會的表現，署方則有責任要求巴士公司向區議會交代，署方明顯未盡其監管的角色。此外，他向署方查詢警告信的效用，是否會對巴士公司的專營權有所影響，以及發出

警告信的標準。除了發出警告信外，署方有何實質行動如罰款等，以改善問題。他又詢問署方對巴士公司須維持的車長數目、車長空缺的上限和持續出現空缺的時間有否要求。另外，如巴士公司長期欠缺車長，巴士公司應提升薪酬福利等，吸引新人入職，而非以此作為巴士脫班的藉口，市民亦難以接受；

- (d) 區諾軒先生表示，現時巴士的脫班情況不能接受，並詢問署方巴士公司約一百多個車長空缺的地區及路線分佈。此外，他欲了解現時署方處理市民對巴士服務的投訴程序，質疑署方如沒有相關資料，難以有效處理投訴。他建議署方檢討有車長出缺的巴士路線和其情況是否可接受。他認為，除車長不足外，南港島線（東段）開通後被調到他區車輛數目以及署方向巴士公司反映問題的方式成效不彰，亦是區內巴士脫班的成因；以及
- (e) 林玉珍女士 MH表示，南港島線（東段）開通前，區內巴士脫班的情況十分嚴重，包括新巴 595 號線和城巴 98 號線。當區區議員不斷向署方和巴士公司反映後，脫班問題才有短暫的改善，其後又故態復萌。她續指，新巴 595 號線的候車時間可長達 20 分鐘，影響居民日常生活。她詢問署方現行監管巴士公司的機制，並要求署方加強監管。此外，她反映城巴 592 號線亦出現脫班，導致鴨脷洲西邨的居民往往因巴士客滿而無法登車，希望署方向巴士公司反映。最後，她表示南港島線（東段）通車接近一年，市民的出行模式趨穩定，選乘巴士的市民明顯有所增加，巴士公司須因應乘客流量調整巴士班次。

41. 劉建國先生就委員的提問作綜合回應，重點如下：

- (a) 署方在收到區議員或市民的投訴後，或在例行巡查中，如發現巴士脫班，署方會去信巴士公司查詢脫班的原因；如當月巴士脫班情況嚴重，則會向巴士公司發出提示信。巴士公司一般在收到第一封提示信後，便會立即改善問題，署方認為此方法行之有效。對於委員問及發出提示信的標準，署方是按巴士公司每月的脫班數字評估，如有需要，便會向巴士公司發信。如巴士公司未有就提示信作出改善，則會向巴士公司發出警告信，由其高層處理。若情況

仍沒有改善，署方將使署長權力，作出警告或提請行政會議作出決定；

- (b) 鑑於相關數據由巴士公司擁有，故署方將於會後與巴士公司溝通，探討公開數據的可行性；
- (c) 巴士公司已積極就現時招聘困難的情況提出改善方案，包括檢討底薪及超時津貼等。然而，職業司機短缺的問題，實為全港運輸業的普遍現象；
- (d) 為免聖誕節及新年期間因車長請假而出現更多車長短缺的情況，署方將及早向巴士公司瞭解相關安排。因應南港島線（東段）投入服務，署方已就個別巴士路線及班次進行調整。根據 2017 年 6 至 8 月的資料顯示，交通情況令人滿意。然而，自 2017 年 9 月開始，使用巴士的市民有所增加，署方認為與學校開學及市民的乘搭模式轉趨穩定有關。為此，署方將進一步檢討數據，有需要時將要求巴士公司按指引增加車輛；以及
- (e) 署方一直嚴謹處理委員提交的電郵及信件，除回覆查詢外，亦會轉交巴士公司跟進，如服務有欠妥善，署方會發信巴士公司要求改善。署方關注巴士公司僅從其他路線調配資源，短暫改善個別路線的特性，故已採取全面監察模式，遏止巴士公司在改善個別路線時，減低其他路線服務的情況。

42. 多位委員再次就擬議事項發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士認為，在改善巴士服務方面，署方沿用的提醒、警告及懲罰機制，顯然未能見效。他指出，署方瞭解巴士公司處理問題的方式，並以全面監控模式應對，惟多年來市民未見巴士服務有任何改善，亦不能接受如今巴士公司的服務質素。署方與巴士公司訂立專營權合約時應清楚訂明服務條件，包括服務班次及編配行走個別路線的車輛；倘巴士違反服務承諾，署方便應對巴士公司作相應懲罰，而非以人手不足或各種理由，縱容巴士公司維持苟且的服務態度。因此，他要求巴士公司儘快作出改善；

- (b) 陳李佩英女士表示，新巴 970 號線編定的 15 個班次竟只開出 11 班，脫班情況嚴重。她批評，署方及巴士公司就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃諮詢委員會時，已未能回應委員加密班次的訴求，現時署方更對巴士服務欠佳的情況置之不理，難以接受。她理解巴士公司在聘請車長方面有困難，但認為巴士公司可透過調高薪酬福利，增加職位的吸引力，而非以人手不足為藉口，縮減車隊。她強調，巴士脫班對市民的生活、工作及社會經濟帶來連串影響。最後，她認為當巴士公司違反服務承諾時，署方不應縱容，而須採取嚴謹的懲治行動；
- (c) 張錫容女士 MH 認同朱慶虹太平紳士的意見，指巴士公司的表現無疑是違反合約精神。此外，她表示，自南港島線（東段）通車後，市民對交通模式的選擇已漸趨穩定，新巴 595 及城巴 592 號線的需求頗高，惟巴士抵站的時間不定，有需要作出檢討。她欣賞署方計劃檢討往返鴨脷洲的巴士路線（包括區內及區外）的乘客需求，建議署方檢討時將有關資料提交委員會審議；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH 對署方監管巴士公司的機制感到驚訝。她認為，每當發現巴士公司的服務欠佳時，署方只向巴士公司發出提示信，既不環保，亦未能徹底解決問題。她批評，署方如不處罰巴士公司，只會姑息養奸，亦未能杜絕脫班問題。她以新巴 970 號線為例，經常延遲抵站逾半小時，如署方仍不聞不問，情況只會更為惡劣；
- (e) 柴文瀚先生重申，巴士脫班的關鍵在於車長不足，故並非單靠增加車輛或向巴士公司提出諭、警告等方法能解決。他表示，班次疏落的路線如新巴 66 號線，脫班的情況更為嚴重，而實時到站資訊系或可紓緩乘客對候車時間冗長的不滿，惟系統至今仍未有確實推出的日期。因此，他期望巴士公司能因應區內沒有替代服務的巴士路線，優先安裝實時到站資訊系。此外，他認為署方須制訂有效機制，防治巴士公司輪流抽調不同車隊的巴士或車長，用以改善個別被投訴路線的做法。此外，他建議委員會要求署方分別就聖誕節、新年及農曆新年假期後的巴士服務情況作詳盡匯報，以監察巴士服務。最後，他詢問署方檢討新巴專營權的時間表及詳情；

- (f) 徐遠華先生表示，巴士公司已因應南港島線（東段）通車而削減區內巴士服務，理應可紓緩脫班問題，但實際情況卻相反。他指出，在削減巴士班次及巴士不按時間表開出的情況下，難免增加乘客於中途站候車的時間，以行走黃竹坑的巴士路線為例，由於班次疏落，如遇脫班，候車時間可延至超過 30 分鐘甚至一小時之久，令人難以接受。他續指，儘管署方提供有關路線的班次開出時間，惟巴士公司未有按時開車，大大影響市民的生活；以及
- (g) 區諾軒先生認為，署方不應在巴士服務遭投訴時才要求巴士公司改善；反之，署方須銳意改進監管機制，方可徹底解決問題。他指出，過程中署方應針對問題癥結，如車長不足，蒐集必要資料及數據，掌握巴士公司的處理方法，再因應巴士公司的弊端制訂改善方案。

43. 劉建國先生就委員的提問作綜合回應，重點如下：

- (a) 署方將按機制就個別巴士路線服務進行全面監管，並要求巴士公司作出改善；
- (b) 署方將與巴士公司商討，要求巴士公司提供南區整體巴士路線的資料，作監管服務之用；
- (c) 鑑於「以往會議曾討論事項進展報告」只涉及恆常匯報的資料，故沒有列出署方的跟進行動，惟署方已就新巴 38、42 及 970 號線等服務欠佳的情況致函巴士公司，要求作出改善，例如新巴 38 號線，署方表示如未見巴士公司改善，將發出警告信；
- (d) 至於新巴 595 及城巴 592 號線的情況，署方已制訂解決方案，並於稍後與相關委員聯絡，解釋方案的細節；
- (e) 署方將於會後與相關委員聯絡，商議於重要節日及假期期間巴士公司如何處理車長及人力資源等安排；
- (f) 有關新巴專營權中期檢討的時間表，部門的鐵路科同事稍後將聯絡委員跟進；

- (g) 署方留意到部分巴士路線於 2017 年 9 月初出現脫班及班次不準時等問題，並已於 2017 年 10 月去信巴士公司，要求作出改善。署方期望於 2018 年 1 月舉行的委員會會議前蒐集有關數據，以便向委員會報告情況有否改善；以及
- (h) 署方充分了解巴士脫班等問題的原因，並收到巴士公司提供的數據，惟基於資料的擁有權所限，未經巴士公司同意前，署方未能向委員會提供。

44. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉委員的意見，促請巴士公司儘快增聘車長。署方亦應加強監管巴士公司，考慮施加有效的罰則，包括發出警告信及於新巴專營權中期檢討中反映，以儘快改善有關南區巴士脫班等問題，減低對南區巴士服務的影響。

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2017 年 10 月 31 日的情況)
(交通文件 36/2017 號)

45. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)1 位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

46. 陳李佩英女士詢問有關項目的進展。

47. 麥卓欣女士回應表示，運輸署現正積極爭取財政資源，若獲得所需資源會進一步推展詳細的設計。此外，運輸署已於暑假進行停車位需求的統計，並繼續向持份者解釋停車位短缺的情況。

(A)2 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

48. 柴文瀚先生認為，有關水管更換及復修工程的進展極不理想，要求相關部門回覆有否其他方案追回工程進度，或懲罰承辦商的措施。他以項目(h)雞籠灣食水配水庫的工程為例，截至 2016 年 6 月 30 日為止的報告顯示，當時工程進展為 23%，及至 2017 年年初，工程進度只達 25%，並預計於年中完成，惟至今仍只有 30%進展，報告卻預期於 2018 年年初完成工程，進度令人難以接受。他續指，現時

南區各處有不少工程遲遲未能完成，故請運輸署回應如何減低有關工程延誤對交通的影響，並要求相關部門解釋延誤的原因，以及會否因此懲罰承辦商。

49. 凌志偉先生表示，有關工程屬水務署管理範疇，會後將請水務署直接回覆委員。

50. 柴文瀚先生不滿與會部門代表未能直接回應他的提問。他又指，一直未能在會上得悉相關工程延期的原因，要求相關部門在會議記錄中交代。

51. 主席要求土木工程拓展署於會後與水務署溝通，並在會議記錄補充相關資料。

（會後補註：土木工程拓展署已將委員的意見轉交水務署跟進，並得到水務署的書面回覆如下：「工程展開後，我們發現沿雞籠灣食水配水庫的道路地下滿佈設施，當中包括 27 萬千伏特輸電線、1 萬 1 千伏特及低壓電線及電訊線。為減低新水管及現有地下設施的衝突，工程人員用了較長時間與港燈進行磋商及溝通，並進行實地勘察與確認工作，以決定新水管的定線。在這段期間，大部分水管敷設工程因而暫停。新水管的最終定線已於本年 11 月初完成制定，而水管敷設工程亦已重新開始並全力進行，工程預計於 2018 年 5 月完成。在高壓電纜附近工作需要特別小心以確保工人安全及避免破壞電纜。」）

52. 柴文瀚先生補充指，薄扶林道的交通經常受相關工程阻礙，即使工程多數於晚上 10 時後進行，仍會對交通造成不便。

53. 主席請運輸署及相關部門密切留意工程對交通的影響。

(A)4 「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

54. 區諾軒先生詢問何時將「人人暢道通行」計劃下一階段的進度納入進展報告。

55. 余秉滔先生回應表示，會後將與有關同事了解詳情，再回覆委員。

（會後補註：路政署將把下一階段的「人人暢道通行」計劃進度納入下次會議的進展報告內。）

(B) 南區巴士路線

56. 柴文瀚先生表示，希望運輸署明確交代如何改善巴士脫班問題。新巴 970 號線的脫班問題懸宕已久，他亦曾多次在會上追問解決方案，惟一直未獲署方正面回應。對於署方調查發現該路線全日只開出 11 個班次而非編定的 15 個班次，他質疑交通擠塞並非脫班的主因，巴士公司未有靈活調動班次亦是其中一個因素。他認為，署方僅向巴士公司發出提示信並沒有阻嚇作用，要求署方回應如何處理新巴 38、42 及 970 號線等路線長期脫班及班次疏落的問題。

57. 劉建國先生感謝委員協助完善列表的表達方式。此外，即使巴士公司未有公開數據，運輸署如發現部分巴士路線服務未如理想，亦會主動調查。署方將據調查結果，就表現未達標的巴士路線向巴士公司發出提示信，若再無改善便會作出警告，由巴士公司的高層處理。署方表示，新巴 42 號線的脫班情況相對輕微。至於新巴 66 號線等班次較疏的路線，署方理解如出現脫班，將對市民造成較大影響，故將與巴士公司商討解決辦法。新巴 970 號線方面，署方正考慮巴士公司提交的改善方案，待方案成熟將諮詢區議會。

58. 羅健熙先生對運輸署及巴士公司經常待方案成熟才諮詢區議會的做法表示不滿。他認為，如運輸署已制定初步方案，便應讓不同持份者參與討論，以免推出方案後難以作出變更。然而，他欣賞署方在進展報告加入巴士誤點的列表，並詢問署方的調查是定期於會議前進行還是突擊調查。此外，他認為沒有需要繼續匯報「加設低地台巴士」的進展，建議移除此項目。

59. 柴文瀚先生指巴士脫班的問題存在已久，乘客多年來深受影響，故要求運輸署於下次會議提出明確具體的改善方案。若會議時間不足以作出討論，建議可於 2017 年 12 月至 2018 年 1 月期間召開工作坊。

60. 劉建國先生回應表示，署方十分重視委員的意見，並一直向巴士公司管理層反映，而非只待方案成熟才與議員溝通。是次調查是因應巴士脫班的嚴重性，隨機選擇一天作抽樣調查，巴士公司事前未被知會。

擬建港鐵黃竹坑站公共運輸設施行人路上蓋

61. 徐遠華先生表示，路政署尚未就題述上蓋提交修訂的改善方案，而司馬文先生希望介紹他在上蓋設計方面的意念，讓委員會參考。

62. 司馬文先生以投影片（請參閱會議文件「其他事項—參考資料」）簡介其方案。

63. 張錫容女士 MH提出規程查詢，指司馬文先生簡介的上蓋方案並非進展報告的項目。

64. 主席表示，司馬文先生可於議程六「其他事項」中提出他的方案。

(D) 運輸署—香港仔隧道每月間歇性封閉次數

65. 柴文瀚先生指，報告顯示 2017 年 9 月北行管道的間封次數較多，情況比南港島線開通前嚴重，故欲了解隧道公司有否解釋，同時希望警方回應。

66. 羅健熙先生表示，由於香港仔隧道已提供電子繳費設施，故查詢該設施的運作情況，例如使用電子繳費設施及人手繳費的數據，以及會否有相關檢討。

67. 劉建國先生回應表示，有關 2017 年 9 月北行管道間封次數增加的原因、電子繳費設施的運作情況和相應數據將於會後提供，並會在會議記錄補充。

（會後補註：2017 年 9 月香港仔隧道北行管道間封次數增加是與開學有關，開學後現已回復過往的低水平。此外，香港仔隧道電子繳費，包括八達通及感應式信用卡，佔整體隧道費交易量約 7%，而現金繳費及快易通自動繳費的交易量則分別約為 39%及 54%。運輸署會繼續與機電工程署、電子繳費服務承辦商和隧道公司聯繫和檢討電子繳費系統的成效。）

68. 鄭士陽先生表示警方沒有補充。

(E) 香港警務處及運輸署—2017 區交通報告

69. 司馬文先生表示，最近薄扶林發生一宗因野豬而引致的嚴重交通意外。由於野豬於區內出現次數上升，或會增加意外事故，因此希望警方及運輸署可於下次會議前提供有關野豬引起的交通意外數字。

70. 鄭士陽先生表示，暫時沒有相關資料，將於會後向委員提供。

（會後補註：以下資料已透過議員助理回覆司馬文先生：在過去 12 個月，警方並沒有任何因為野豬而引致的交通意外數字紀錄。今後如有關涉及野豬的交通意外將會在進展報告內備註。）

參考資料一—南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

71. 徐遠華先生表示，數年前已提議將列表第 11 項鴨脷洲大橋支路的行人過路處永久封閉，但當時運輸署回應指，行人將須繞至後方天橋底下行走，夜間或會出現安全問題。由於現時將封閉該過路處，他詢問運輸署有否處理上述安全問題。

（會後補註：運輸署已聯絡康樂及文化事務署，正研究在香港仔大道／鴨脷洲大橋休憩處增加照明的可行性。）

（陳家珮女士於下午 4 時 51 分離開會場。）

議程六： 其他事項

大潭道（水壩段）交通燈試驗

72. 主席請麥卓欣女士匯報有關進展。

73. 麥卓欣女士表示，第二次的交通燈試驗進行了一個星期，當中牽涉大量數據，署方現正進行分析，以研究交通燈方案對該區交通的影響。同時，署方正收集各持份者的意見，如有進一步安排會再諮詢委員會。

74. 司馬文先生表示，關於大潭道的交通燈試驗，他接獲的市民意見皆為正面。然而，他認為交通燈的行車綠燈時間太短，令部分駕駛者等候時感到不耐煩，因此建議運輸署在交通燈附近的路面安裝兩組

觸發器，視乎車龍長短調整交通燈號循環時間，以配合實際交通情況。最後，他促請運輸署儘快於大潭道（水壩段）設置交通燈。

75. 馮仕耕先生指不少市民均表示支持設置交通燈。他希望運輸署日後引入壓力感應器等科技措施，以改善交通燈的運作。市民亦反映於周末由赤柱往柴灣方向一帶的車流較多，相反方向的车流則較少，故建議相應調整在周末往港島北方向的交通燈號循環時間。

76. 鄺子憲先生指，交通燈試驗如證實有效，將表示支持。他續指，安裝交通燈後，車輛可能因無須顧忌有對頭車輛而加速，特別是巴士等大型車輛，有機會加速至每小時 60 公里，惟水壩的圍欄缺乏防護能力，若巴士或小巴不慎撞向圍欄，可能翻側並墜至壩下，因此他希望運輸署與巴士公司及小巴營辦商溝通，協定適合行駛該路段的車速。

77. 主席表示，由於交通燈試驗未有詳細報告，若委員有任何意見，可透過電郵或信件等方式向運輸署反映。

78. 陳李佩英女士表示，接獲市民就大潭道設置交通燈的意見，當中好壞參半，部分市民指交通燈的行車綠燈時間過長，導致另一邊的车辆須等候較長時間才能通過水壩。

79. 主席請運輸署備悉委員的意見。

南區地區主導行動計劃—香港仔市中心交通狀況顧問研究

80. 主席請葉灝嘉女士匯報香港仔市中心交通狀況顧問研究的進展。

81. 葉灝嘉女士表示，截至 2017 年 10 月 31 日，顧問公司已完成相關交通調查，並根據調查數據及現場觀察所得，評估現有交通情況，指出交通系統中的問題。同時，顧問公司正進行模型校正工作，完成後可制定 2022 年的交通量預測。顧問公司亦正根據觀察所得的交通問題進行改善方案的初步構思。工作文件 1（終稿）已向各委員分發，以供參閱。顧問公司亦已於 2017 年 11 月上旬遞交交通調查結果（即工作文件 2（初稿）），民政處及運輸署現正審閱有關文件。

82. 柴文瀚先生表示，待顧問公司於 2018 年完成報告再推行交通

改善方案較為費時，故查詢顧問公司何時可提出初步方案以作討論，儘快改善香港仔的交通問題。

83. 羅健熙先生表示，進度報告未能有效反映顧問公司的工作，希望能改善報告方式，使報告更為簡單易明。

84. 葉灝嘉女士回應表示，顧問公司將於 2017 年 12 月提交初步方案，預計可於 2018 年 1 月的會議作匯報，亦可考慮召開工作坊讓委員討論。至於進度報告的表達方式，委員可經由秘書處向顧問公司表達意見。

擬建港鐵黃竹坑站公共運輸設施行人路上蓋

85. 主席歡迎司馬文先生就上蓋設計提出意見，並建議司馬文先生於會後提交其方案，再由秘書處轉交相關部門及香港鐵路有限公司，以供考慮。

86. 司馬文先生贊成主席的建議，會後會將方案交予秘書處。他指出其方案的上蓋設計以綠色為主，如委員對色調有其他意見，可向他反映。

（會後補註：秘書處會後已將司馬文先生的方案轉交路政署及香港鐵路有限公司考慮。）

87. 任葆琳女士表示，經常接獲市民投訴指，港鐵黃竹坑站外的煙灰缸位置接近巴士及小巴士站，煙味影響候車市民，故希望在加建上蓋時遷移煙灰缸的位置。

88. 主席指煙灰缸位置與交通事宜無關，不宜於會上討論。

紅磡海底隧道巴士站磅車處

89. 羅健熙先生表示，委員會過往曾促請運輸署更換紅磡海底隧道入口（南行方向）的磅車處為流動車磅，惟一直未見進展，故詢問署方會否將之更換為流動車磅。

90. 劉建國先生表示於會後回覆委員。

(會後補註：運輸署已將最新情況回覆有關委員如下：

(1) 截至2017年12月31日，電子繳費（包括八達通及感應式信用卡）佔香港仔隧道整體隧道費約7%，而現金交易及快易通自動繳費交易的使用量則分別約為39%及54%。

(2) 現時在海底隧道的地秤已使用多年，在將來有需要更換時，我們會考慮各種可能的設計，包括固定或便攜式的車軸秤重設備。然而，由於現時地秤的位置亦關作過大或危險品車輛檢查之用，即使改用便攜式地秤，該空間亦須保留作車輛檢查及執法之用。)

在黃竹坑道（近海洋公園站）加設行人過路設施

91. 馮仕耕先生詢問運輸署有關加設行人過路設施的時間表。

92. 麥卓欣女士回應表示，署方已向路政署發出施工紙，設置道路標記和交通標誌，以及遷移花槽。路政署同時會處理遷移樹木的問題，以儘快加設行人過路設施。

93. 馮仕耕先生感謝署方的回應。然而，他指遷移樹木須經過不少程序，可耗時數年。他憂慮黃竹坑道的車速偏高，對橫過馬路的行人十分危險，因此他希望知悉落實行人過路設施的時間表，不欲有所拖延。

94. 陳李佩英女士表示，路政署曾與她聯絡，表示聖誕假期過後會開始施工，亦會在2018年的農曆新年假期後遷移花槽。

95. 主席詢問上述時間表是否屬實，以及遷移樹木所需的時間。

96. 麥卓欣女士表示，施工詳情須與路政署溝通，會後再回覆委員。

(會後補註：運輸署已於會後與路政署溝通，路政署亦已回覆有關委員。有關運輸署擬議於黃竹坑道近壽山村道增設燈號控制行人過路處的改善工程，路政署已完成樹木普查，發現有5棵樹木受有關改善工程影響。路政署正就受影響的樹木諮詢負責該樹木保養部門的意見。)

97. 主席亦請路政署於會後回覆相關問題。

下次會議日期

98. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十三次會議將於 2018 年 1 月 22 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

99. 議事完畢，會議於下午 5 時 30 分結束。

南區區議會秘書處

2018 年 1 月