

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十五次會議記錄**

日期：2018 年 5 月 21 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	
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	
李民正先生	
黃銳熺先生	
楊穎仁先生	

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
郭裕鋒先生	運輸署高級運輸主任／南區
張國輝先生	運輸署高級工程師／南區
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區 1
洪子軒先生	運輸署工程師／南區 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
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二：

黃仲川先生	何黃交通顧問有限公司執行董事
蘇震華先生	何黃交通顧問有限公司高級交通規劃師

參與議程三：

蔡綺琳女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1
冼志賢先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司經理（策劃）
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

參與議程四：

梁卓琳女士	運輸署高級工程師／調查及項目
鄭翰翎先生	奧雅納工程顧問項目經理

開會辭：

區議會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郭裕鋒先生；
- (b) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署高級工程師張國輝先生；
- (d) 運輸署工程師洪子軒先生及麥卓欣女士；
- (e) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；

- (f) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

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 2018 年 3 月 19 日第十四次會議記錄

（朱立威先生於下午 2 時 34 分進入會場。）

3. 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。

4. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

**議程二：香港仔整體交通情況研究 — 香港仔中心中期及長期交通改善措施
（此議題由南區民政事務處提出）
（交通文件 14/2018 號）**

（陳文俊先生、司馬文先生、朱慶虹太平紳士、任葆琳女士、馮仕耕先生、羅健熙先生及區諾軒先生分別於下午 2 時 37 分、2 時 39 分、2 時 39 分、2 時 44 分、2 時 44 分、3 時 34 分及 3 時 38 分進入會場。）

5. 主席歡迎何黃交通顧問有限公司執行董事黃仲川先生及高級交通規劃師蘇震華先生出席會議。

6. 主席請黃仲川先生簡介文件。

7. 黃仲川先生表示，已於 2018 年 3 月的委員會會議匯報改善香港仔整體交通的短期措施及收集委員會的意見。是次與會目的旨在向委員會總結建議的各項短期改善措施，並簡介中期及長期交通改善方案。他歡迎委員發表意見，以助顧問公司改善其方案。

8. 蘇震華先生以電腦投影片作出簡介。首先，他總結建議的八項

短期交通改善措施，以及於研究過程中曾考慮的其他交通措施。隨後，他簡述多項中期及長期的交通改善措施，包括：

- (i) 重置南寧街公共交通設施；
- (ii) 提供實時停車場空置停車位數目資料；
- (iii) 修改香港仔大道／成都道路口；
- (iv) 行人專用區；
- (v) 延長現有香港仔海傍道近香港仔海濱公園巴士灣；
- (vi) 重新規劃香港仔巴士總站及行人過路處；以及
- (vii) 重置加油站。

9. 多位委員就擬議事項發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生同意改善措施的方向，然而，他認為運輸署及顧問公司可研究將部分中期及長期措施納入短期改善方案，包括限制重型車輛駛入成都道，例如禁止非專營巴士於午膳時間接載鄰近地區人士進入香港仔市中心；規限上落貨時間，例如集中於上午時段進行；以及改善香港仔大道／成都道路口的行人過路設施，如取消安全島或進行交通燈號試驗。行人專用區方面，他表示相關方案除應分階段進行外，亦可嘗試於特定周日或節日期間，將部分成都道劃為行人專用區，容許地區團體舉辦文娛活動等。至於延長香港仔海濱公園巴士灣的建議，他認為應儘快落實；
- (b) 黃銳熺先生認為，顧問公司建議在南寧街實施的路邊安排未能杜絕貨車佔據行車路上落貨及私家車違泊等問題，故應詳細研究規管南寧街車輛上落貨及違泊問題，例如限制上落貨時間。此外，他指當有多輛巴士輪候使用香港仔海濱公園的巴士灣時，會令後排車輛缺乏足夠空間切線，故延長巴士灣的工程應及早展開，以確保道路使用者安全。行人專用區方面，他認為限時方案不但對居民的影響甚微，若分階段進行，更可有效推廣使用公共空間。至於修改香港仔大道／成都道路口的建議，他認為相關改善措施不應操之過急，相關工程應視乎情況而分階段進行；
- (c) 司馬文先生對各項改善措施表示支持，期望方案能儘快落實。設置行人專用區方面，他認為方案可增加公共空間，應儘快推行。對於行人專用區引發的噪音問題，他以旺角

行人專用區為例子，認為是警方及相關部門管理不善所致，因此他建議由民政事務總署牽頭，增撥資源，聯同警方及食物環境衛生署（下稱「食環署」）的前線人員為行人專用區制訂管理計劃及執法，以控制噪音問題。區議會亦可協助制定噪音管理指引，以便執法人員採取合適行動，制止噪音產生；

- (d) 張錫容女士 MH 反對取消成都道巴士站後，將騰出的空間用作上落貨區的建議。她表示，現時西安街及洛陽街雖設有貨物上落區，但管理不善，擔心日後成都道的上落貨區會重蹈西安街及洛陽街的覆轍。此外，她認為延長現有香港仔海濱公園巴士灣的建議可行，應儘早落實。至於行人專用區的方案，她指香港仔市中心多年前曾設立夜市，惟因管理困難，以致未能延續。她不排除行人專用區可為行人及社區帶來裨益，惟旺角行人專用區已引起各種問題，顧問公司應引以為鑒，小心處理。為此，她建議縮減專用區的範圍，或以試驗模式推行，探討長遠社區可接受的方案；
- (e) 任葆琳女士認為，修改香港仔大道／成都道路口的設計沒有太大技術困難，應可納入短期改善措施。儘管香港仔中心有需要增設上落貨區，但在成都道新巴 595 號線的巴士站搬遷後，將原址用作上落貨區的建議，將難以說服市民，她建議可考慮湖北街作為替代方案。她續指，在設置上落貨區時，須考慮會否引致私家車佔用上落貨區停泊的問題。有關擴闊行人路的計劃，她認為建議將受市民歡迎。此外，她對增設行人專用區的建議有所保留，並質疑在市中心規劃或管制噪音的成效。另外，運輸署曾表示，將安排現時前往香港仔中心午膳的旅遊巴更改上落客點，她希望能儘快實行。她強調，作為南區主要的購物中心，香港仔已承受莫大壓力，故所有與居民生活息息相關的措施，均必須充分諮詢社區意見；以及
- (f) 林玉珍女士 MH 表示，過往香港仔市中心晚上曾有大量商販擺賣，造成噪音及滋擾。她指成都道路面狹窄，且非常接近民居，故她對行人專用區方案表示保留。她不反對在香港仔市中心增加上落貨區，惟若在搬遷新巴 595 號線巴士站後將原址用作上落貨，將對出入香港仔中心的乘客造

成不公，因此她反對於該處設上落貨區。此外，她認為若能及早展開延長香港仔海濱公園巴士灣的工程，不但有助減少巴士輪候停站的時間，更可改善脫班情況。

10. 蘇震華先生回應表示，運輸署可限制指定長度及重量的車輛進入街道，而顧問公司理解香港仔居民有使用旅遊巴服務的需求，故需運輸署回應可否發出豁免，容許個別車輛進入香港仔市中心。至於車輛停泊及上落貨方面，他指現階段大部分香港仔市中心的路段已設有時限，禁止路邊停車及上落貨。

11. 郭裕鋒先生回應表示，署方計劃將於 2018 年內逐步將午膳時間接載乘客前往香港仔的車輛遷往市中心外上落客，並於方案實施後檢討相關安排。

12. 張國輝先生回應表示，對於顧問公司提出在成都道設置上落貨區的建議，由於現時大部分上落貨區已集中在香港仔市中心的橫街，尚可應付需求，故於成都道增設上落貨區並沒有迫切性，而其他替代地點可再作探討。至於修改香港仔大道／成都道路口過路處設計，過往署方曾修改香港仔大道及香港仔水塘道的路口安排，結果出現嚴重交通擠塞，因此，須待確認修改香港仔大道／成都道路口不會影響香港仔大道及香港仔水塘道一帶交通後方能考慮落實有關措施，如證實可行，署方將作出配合。有關延長現有香港仔海濱公園巴士灣，由於部分所涉範圍屬康樂及文化事務署（下稱「康文署」）管轄，相關工程會縮小公園範圍及影響部分樹木，故須在取得相關部門同意後，才可進行工程。署方理解委員對行人專用區的關注，除了設置行人專用區外，仍有其他方案可改善成都道的行人過路安全。署方認為相關的短期措施落實後，成都道的交通及行人環境應有所改善，從而舒緩行人路擠迫的情況。

13. 楊國聰先生回應表示，警方有需要時將加強執法。他表示，當重置巴士站等短期措施實行後，可能導致其他車輛，尤其是私家車駛入香港仔市中心，並貪圖方便違例泊車。有見及此，他建議顧問公司與運輸署研究增設禁區或禁止某類型車輛進入香港仔市中心，從而控制車流。

14. 馬周佩芬太平紳士回應表示，設置行人專用區是顧問公司建議的長期交通改善方案之一。委員應從交通管理的層面，評估及衡量這是否合適的方案，以解決香港仔市中心的交通問題。她指出，如涉及

使用公共空間的問題，則不屬於顧問公司的研究範圍。此外，各委員就設置行人專用區的意見不一，需再作研究，並留意居民的意見。她強調，提出此項議程的主要目的是徵詢委員對中及長期交通方案的意見，並由顧問公司修訂最後報告書。

15. 多位委員繼續就擬議事項發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 主席表示，香港仔市中心的道路網絡由較短的街道組成，故設置行人專用區對改善行人過路的效益實在有限。當禁止某些專營巴士駛入香港仔內街的措施實行後，他相信行人的步行環境會有所改善。因此，他反對設立行人專用區。對於上落貨的安排，他認為毋需劃定上落貨區，以免讓私家車或其他車輛佔用；
- (b) 柴文瀚先生表示，設立行人專用區不能一蹴而就。他指出，相關方案難免對社區及環境造成影響，故執行時應從長計議，衡量利弊之餘，更須按部就班。他建議於節日期間以試行方式推行專用區，並引入不同形式的活動，加強市民對行人專用區的認同。在此，他認為介乎西安街與湖北街之間的一段成都道，最適合用作行人專用區的試點。至於限制重型車輛出入成都道，他詢問營運商是否可向相關部門申請許可證，例如校巴及旅遊巴。有關延長香港仔海濱公園巴士灣的建議，他認為運輸署應及早與康文署協商；
- (c) 司馬文先生詢問南區民政事務處（下稱「民政處」）會否考慮擔當主導角色，制訂管制噪音的指引，因反對行人專用區的意見主要是關注噪音問題，如能妥善處理，委員會應可接受方案，以營造更良好的社區環境。他續指，設置行人專用區可增加行人空間，改善環境，運輸署應採取更積極的態度。他又詢問運輸署有關旅遊巴往來香港仔市中心的資料，包括旅遊巴數字、上落客地點、因應香港仔及華富邨重建的發展預測未來的增長率等。此外，他認為修改香港仔大道／成都道的路口設計可先進行試驗計劃，比蒐集詳細數據後才實施方案更為可取。有關延長香港仔海濱公園巴士灣的建議，他認為相關工程有道路安全考慮，要求運輸署支持相關建議；
- (d) 黃銳熿先生認同行人專用區方案應小心處理，在落實計劃

前必須制訂清晰指引，並充分諮詢居民，以免引起市民不滿。另他認為，在落實行人專用區前，顧問公司應研究提升行人過路安全的措施。上落貨區方面，他表示可考慮設於湖北街或奉天街。至於提供實時停車場空置停車位數目的建議，他認為興建路牌難免涉及土木工程，較費時間，故他建議運輸署可透過手機應用程式，向駕駛人士提供停車場空置車位的實時訊息，以方便道路使用者。對於香港仔海濱公園巴士灣的改善工程，他認為委員會一致贊同有關建議，運輸署應及早與康文署協調；以及

- (e) 任葆琳女士要求運輸署主動管制位於南寧街的超級市場在上落貨時衍生的交通問題，並考慮於香港仔大道城都工業大廈對出的地方劃設上落貨區。對於署方指曾嘗試調整香港仔大道近萬興金行的行人過路訊號燈，惟未能改善行人過路的問題，甚至導致交通堵塞一事，她表示理解，並要求署方在進行同類試驗時須謹慎處理。此外，她認為香港仔居民使用的旅遊巴服務甚少，反而是前往香港仔午膳的旅遊巴對市中心交通帶來壓力，她贊同有關營運商按需要申請許可證的安排。最後，她認為有關部門應改善專線小巴士站的候車環境。

16. 黃仲川先生回應表示，顧問公司在研究行人專用區時，已考慮對交通的影響。他解釋指，建議的行人專用區可分為四個區域，就南寧街與成都道的路口而言，雖然部分位置已設有欄杆，惟市民仍會於沒有欄杆的地方橫過馬路，因此該路口最適合用作行人專用區的試點。如將該路口劃作行人專用區，顧問公司建議收窄行車路，或採取其他道路管理措施，以提升行人安全。此外，由於從香港仔海傍道進入的車輛難以減慢車速，將成都道南端近香港仔海傍道的路口劃為行人專用區的建議可連接策略性行人通道並可在湖南街兩旁外加設圍欄，以防止市民橫越路口，並引導市民使用巴士總站前的策略性行人通道。短期的安全措施亦可考慮在湖南街公廁旁加設圍欄，以提升行人過路安全。最後，他表示短期措施當中的分流車輛安排如能見效，將有助提升行人安全，故介乎西安街與湖北街的一段成都道，以及介乎成都道與東勝道之間一段西安街，可於日後再考慮是否開放為行人專用區。

17. 張國輝先生回應表示，倘委員會能就顧問公司的短期方案達成共識，署方將着手進行公眾諮詢，儘快落實有關措施。署方亦將儘快

與康文署聯絡，商討及研究有關延長巴士灣工程時需要改動公園範圍的安排。署方正積極研究在香港仔大道增設上落貨區的可行性，以解決南寧街商戶上落貨引致的問題。有關修改香港仔大道／成都道路口設計，署方了解顧問公司會研究前後路口的情况，而署方將配合短期措施實行後的交通情况，適時進行檢視。此外，署方就各持份者對行人專用區持不同意見表示理解，惟在交通層面而言，署方認為在設置行人專用區以外，仍有其他可行改善方案。

18. 馬周佩芬太平紳士回應表示，行人專用區由不同政府部門管理，如食環署負責街道管理、警務處及環境保護署負責噪音管制等。她指出，設立行人專用區須面對的問題並非缺乏主責部門，而是如何平衡使用行人專用區的市民及鄰近居民的訴求。她強調，在地區事務上，民政處樂意承擔統籌各部門及地區諮詢的工作。對於委員建議在節日設立局部行人專用區，現時如有活動主辦單位認為需要封閉部分道路以舉辦大型活動，民政處亦會協助進行諮詢。最後，她表示，即使試行行人專用區，最理想的做法仍是先取得市民共識。

19. 主席總結表示，委員會請顧問公司備悉委員的意見，並對最後的報告書作出適當修訂。委員會亦請運輸署在實行短期改善措施後，因應日後香港仔的交通情况，積極考慮採納相關中期及長期改善措施，以進一步優化香港仔以至南區的交通環境。

議程三： 續議事項 — 2018-2019 年度南區巴士路線計劃
(交通文件 15/2018 號)

20. 主席歡迎以下代表出席會議，包括：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 蔡綺琳女士；
- (b) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司經理（策劃）冼志賢先生；
- (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；以及
- (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。

21. 主席請蔡綺琳女士簡介文件。

22. 蔡綺琳女士表示，署方曾於 2018 年 1 月的委員會會議就南區巴士路線計劃諮詢委員會，在收集委員的意見後，署方已與巴士公司商討有關意見，並於是次會議匯報最新進展，重點如下：

- (a) 知悉委員會支持城巴 A17 及 77A 號線的原有方案；
- (b) 新巴 15R 號線是試辦路線，於星期六、日及公眾假期下午提供兩班由海洋公園直接前往山頂的服務。署方考慮委員的意見後，積極考慮路線由海洋公園開出後，繞經警校道及南朗山道前往山頂的可行性；
- (c) 城巴 629、新巴 33X、城巴 48 及城巴 73P 號線方面，署方建議維持原有方案，以方便乘客及善用巴士資源；
- (d) 署方積極考慮維持現有新巴 42 號線於上午繁忙時間的服務水平；
- (e) 由於新巴 590 號線乘客量偏低，故署方建議按原有方案調整班次，但會積極考慮維持下午 6 至 7 時開往海怡半島方向的現有班次服務；
- (f) 署方積極考慮維持新巴 970X 號線於上午繁忙時間的現有班次；而建議新增由海怡半島開往蘇屋的新巴 X970 號線，署方正考慮開辦一班服務；以及
- (g) 城巴 NA10 號線以往曾提供短期服務，乘客的反應普遍正面，加上有見凌晨及清晨時分的航班日漸增加，預計有關時段往返機場的乘客需求會增加，故建議將服務常規化，方便於深宵時分往返機場的乘客。

23. 多位委員就擬議事項發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 徐遠華先生希望城巴 A17 號線能儘快投入服務，並查詢會否設有市區分段收費。他感謝署方接納委員就新巴 15R 號線提出的意見，新方案能便利黃竹坑居民。至於城巴 73P 號線，他詢問署方有否考慮增加來往黃竹坑港鐵站的班次建議；

- (b) 區諾軒先生表示，對署方及巴士公司的回覆感到失望。計劃的最新進展中，只有新巴 15R、42、970X 及 X970 號線有所調整，其餘則建議維持原有方案，他批評署方及巴士公司諮詢委員會的做法形同虛設。另外，他不能接受城巴 NA10 號線的安排，而委員會對此路線的立場亦很清晰。他指出該路線本於假日服務，但建議服務恆常化後將終點站設於利南工業區，較長的車程令車資增加。他認為深宵時分在利南工業區的乘客需求極少，質疑巴士公司不願將終點站改設於海怡半島或鴨脷洲邨是為了提高車資；
- (c) 張錫容女士 MH指，南港島線（東段）通車後，不少鴨脷洲的巴士服務均有改善空間，但署方於 2018-19 年度提出的南區巴士路線計劃中，有改動的鴨脷洲路線只有新巴 590 號線，故詢問署方及巴士公司制訂計劃的標準。她又詢問計劃的實施時間表，要求署方在落實任何巴士路線方案前須知會委員會。此外，她詢問署方對其他受南港島線（東段）影響的南區巴士路線，如城巴 96 及 97、171 及新巴 91 號線等的計劃；
- (d) 任葆琳女士指城巴 70 號線不再繞經香港仔中心後，對香港仔居民有一定影響，故近年成功爭取兩班繞經香港仔中心的城巴 70A 號線，她詢問署方城巴 70A 號線的使用率；
- (e) 朱慶虹太平紳士表示，南區巴士路線計劃理應是一項提升及改善南區巴士服務的計劃，但近年計劃內容變質，建議的改動並非旨在提升區內的巴士服務，他對此感到失望。他希望署方日後在制訂南區巴士路線計劃前，能與區議會多加溝通，而非側重巴士公司的意見。他理解巴士公司需從商業利益出發，但署方有責任維護市民利益，應考慮計劃能否改善巴士服務，便利市民；
- (f) 柴文瀚先生理解專營巴士傾向以商業模式運作，但政府部門作為監管機構可發揮更多職能。儘管巴士路線計劃有部分修訂，但仍有不足之處，如城巴 48 及 73P 號線，署方未有接納委員增加回程班次的建議，被削減的巴士資源未有撥回區內，他表示不能接受，並詢問會否有修訂方案。此外，由於城巴 NA10 號線的終點站設於利南工業區，車資亦按車費等級表相應提升，他建議將路線縮短至海怡半

島或鴨脷洲邨，以調減車資；

- (g) 朱立威先生表示，署方在制訂南區巴士路線計劃前，可透過不同渠道，如非正式會議，收集區議員意見，以確切掌握地區需求。他明白署方及巴士公司希望取消載客量低的路線，以便開設有較多需求的路線，但必需考慮社區的需求。由於石漁區的巴士路線不多，近年他未能積極討論相關議題，故希望將來的巴士路線計劃能多考慮石漁區居民的需求，例如於上午繁忙時間開辦城巴 107 及 77 號線的特別班次；
- (h) 羅健熙先生重申，巴士路線計劃由運輸署負責巴士發展的組別主導，再於區議會作諮詢是本末倒置而且過時的諮詢方式，因為署方負責地區交通服務的官員會較為了解區內的巴士問題及居民的訴求。署方未有與區議員直接交流，甚至不願在正式提交計劃文件前透露計劃方向，導致提出的巴士路線計劃經常與市民期望有很大落差。他認為必須改變在制訂巴士路線計劃時，以署方為主，地區意見為輔的方式。他又批評，署方自 2018 年 1 月的會議後，相隔 4 個月才修訂方案，期間亦沒有與委員溝通交流，如期望於日後的諮詢中重施故技，實為不切實際；
- (i) 林啟暉先生 MH表示，署方考慮到深宵時分居民往來機場的需求上升而將城巴 NA10 號線的服務常規化原意正面，但不認同將終點站設於利南工業區，從而令車資增加。如署方維持以利南工業區為終點站，應提供數據支持，例如未來該區的土地用途更改將導致乘客需求大幅增加，否則應考慮不增加車資或縮短路線以調低車資。他反對城巴 NA10 號線的收費，但如將終點站設於利南工業區，同時調減車資，他會勉強接受方案；
- (j) 麥謝巧玲博士 MH對增設新巴 X970 號線表示歡迎，但現時新巴 970 及 970X 號線均以蘇屋為終點站，而大部份乘客的目的地是深水埗，如新巴 X970 號線同樣以蘇屋為終點，她質疑前往蘇屋的乘客數目不多，巴士公司應考慮縮短路線，否則她憂慮該路線開辦一段日子後或會因客量不足而取消。她又指，新巴 970 及 970X 號線班次不穩定的問題一直未能解決，難以理解巴士公司何以分撥資源，提

出路線相近的新巴 X970 號線。此外，她批評南區巴士路線計劃未能針對區內巴士問題提出改善方案，例如新巴 42 號線經常脫班及新巴 78 號線需求大增等，署方實應根據乘客的需要制定計劃；以及

- (k) 林玉珍女士 MH 表示，在南港島線（東段）通車後，署方應考慮優化部分路線的服務，例如隧巴 671 號線，她詢問其進展如何。另外，她希望釐清城巴 A10 及 NA10 號線的服務時間及收費，因曾接獲市民指於凌晨 12 時前乘搭城巴 A10 號線，車資卻為 58 元。

24. 蔡綺琳女士就委員的意見及提問綜合回應如下：

- (a) 署方一直密切留意巴士公司的營運情況，有需要時會與巴士公司跟進及作出適當的服務調整。巴士公司及署方每年會因應乘客需求、地區及基建發展、參考市民意見等因素制訂巴士路線計劃。運輸署巴士發展科與各分區同事緊密合作及溝通，共同商討巴士路線計劃。若署方收到委員在區議會會議或其他途徑反映的意見，署方會作出適當的跟進。她強調，署方重視議會的意見及與議會的溝通工作。在擬備巴士路線計劃建議方案後，署方會諮詢各相關區議會的意見。在聽取各方意見後，運輸署會與巴士公司檢討各方案的細節，並按需要對個別方案作出微調及優化；
- (b) 有委員指署方時隔 4 個月才再次諮詢委員會，她解釋署方在聽取委員會的意見後，亦需與巴士公司詳細討論及研究有關建議，而期間亦有與委員保持溝通。與此同時，如議員認為有需要或對巴士服務有任何意見，亦歡迎隨時與署方聯絡；
- (c) 有關納入巴士路線計劃的路線方面，署方一直密切監察各路線的服務情況，如有需要會研究及與巴士公司商討服務調整。如情況適合會將建議方案納入巴士路線計劃，或透過巴士路線計劃以外處理；以及
- (d) 關於城巴 NA10 號線，過往曾以短期方式於凌晨時份提供兩班服務，收費為 58 元，乘客的意見普遍正面。因此署方建議將有關服務常規化，並增至三個班次，收費不變，

以期方便乘客往返南區及機場。她補充，巴士公司亦曾為機場員工提供車費優惠。署方會建議巴士公司考慮委員會對車費的意見。

25. 冼志賢先生就委員的意見及提問綜合回應如下：

- (a) 巴士公司會考慮為城巴 A17 號線設市區分段收費；
- (b) 巴士公司會考慮及研究維持城巴 48 號路線四班特別班次的服務；
- (c) 根據最新的乘客量調查，兩班城巴 70A 號線於香港仔隧道的最高載客量不足 5 成，當中約一半乘客於香港仔海傍道前的車站已下車，其餘乘客則於香港仔市中心下車；
- (d) 巴士公司會定期檢視各路線的營運情況，包括計劃未有提及的路線，如城巴 96 及 97 號線以及新巴 91 號線等。由於相關路線服務的營運情況理想，現階段沒有任何改動建議，故制訂巴士路線計劃時亦沒有納入該等路線；以及
- (e) 現時城巴 A10 號線以利樂街為總站，根據乘客量調查，有乘客於該站上落，而城巴 NA10 號線作為日間城巴 A10 號線的延續，建議保留相同的總站位置。通宵路線的營運成本較高，城巴 NA10 號線收費亦按照通宵收費等級表釐訂。服務時間方面，城巴 A10 號線由南區開出時間為上午 5 時 30 分至晚上 10 時 30 分，而由機場開出時間為上午 6 時 30 分至晚上 12 時 20 分。建議的城巴 NA10 號線由機場開出時間為凌晨 1 時 15 分，而南區開出的時間分別為早上 4 時 15 分及 4 時 55 分。

26. 李建樂先生補充表示，城巴為機場快線巴士提供各項車費優惠，如機場員工八達通優惠及預售來回套票，合資格機場員工乘搭城巴 NA10 號線的收費為 39 元。此外，城巴機場快線預售來回套票現時只適用於 A 線路線，而不適用於 NA 路線，但巴士公司了解有市民在購買套票後，航班的時間或會臨時出現改動。公司會研究為套票持有人提供優惠車費改乘 NA 路線的可行性及詳細安排。他表示該兩項優惠計劃有助減輕乘客的車費負擔。

27. 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，運輸署與巴士公司商討巴士路線計劃後，才向區議會收集意見的做法並不理想，導致委員會現時只能根據署方的方案提出有限意見。署方應同時收集巴士公司及區議會的意見，在制定計劃時一併考慮，並在制定計劃後正式諮詢區議會。此外，他指新巴 42 及 970X 號線是現有服務，署方卻於文件表示會積極考慮維持相關服務的可行性，質疑現有服務何以不可行。最後，他認為有需要增加新巴 970X 號線的班次，而非調動該路線的資源到鐵路服務覆蓋的地方；
- (b) 柴文瀚 先生表示，過往的會議曾提出專營巴士制度的不足，造成每年巴士路線計劃的問題。儘管運輸署代表已盡力回覆委員，惟礙於制度所限，署方代表亦未能全面回應委員會的訴求。他希望日後討論與制度相關的問題時，委員會可提出更多意見。另外，他表示有大部分方案，運輸署及巴士公司仍在考慮委員的建議，建議巴士公司確實回應能否實行部分方案的建議，以便委員表態；
- (c) 區諾軒 先生表示，巴士公司多年來未能遵守對區議會的承諾及聆聽區議會的意見，只有少數巴士路線曾作出調整。他指巴士公司雖於文件中表示理解委員的意見，但從來沒有主動與委員溝通。此外，根據運輸署的巴士行車哩數收費，55 公里的收費為 52.5 元，而城巴 NA10 號線行車哩數只有 54 公里，收費卻為 58 元，明顯違反運輸署的收費規定；
- (d) 羅健熙 先生表示，如運輸署不改變整體的政策方向及諮詢方式，委員會將難以接受將來提出的巴士路線計劃。他認為運輸署代表毋需回應如何與地區同事緊密合作，或解釋巴士路線計劃的裨益，而是需向署方的高層官員反映區議會對計劃的不滿，否則將來只會重複面對相同問題。他重申，現時的諮詢方式未能切實處理巴士服務的問題，希望運輸署代表代為反映區議會的不滿；以及
- (e) 歐立成 先生 MH表示，署方應在向委員會提交巴士路線計劃前，詢問委員的意見。他表示曾收到居民對巴士路線的

意見，但計劃卻沒有提及相關方案，委員難以反映有關意見。

28. 蔡綺琳女士感謝委員的意見，署方會探討委員對收集意見方面的意見。

29. 主席總結表示，建議署方日後在制定巴士路線計劃時，應先諮詢區議會，收集地區意見後，共同商討方案。此外，主席請運輸署及巴士公司備悉委員就不同巴士路線及服務的意見，適當修訂計劃方案，以提升區內巴士服務，便利居民。

（馮仕耕先生於下午 4 時 38 分離開會場。）

**議程四：在運輸署於本立法年度向立法會申請撥款中增加在南區的
行車時間顯示系統數目
（此議題由柴文瀚先生提出）
（交通文件 16/2018 號）**

30. 主席歡迎運輸署高級工程師梁卓琳女士及奧雅納工程顧問項目經理鄭翰翎先生出席會議。

31. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

32. 柴文瀚先生表示，感謝區諾軒先生於立法會會議上反映他的建議，而運輸署的回覆亦正面迅速。他續表示，與外國相比，香港的道路未有廣泛使用行車時間顯示系統，未能方便駕駛者，他希望署方能將系統普及化，讓市民將來在路邊、手機應用程式或網站上可查閱詳細交通資訊。此外，他認為運輸署需檢討現行的諮詢方式，署方只有半個月時間就有關計劃諮詢全港 18 區，公眾沒有充足的時間表達意見，容易引起不滿。他又以廣深港高速鐵路西九龍站的公共交通服務安排為例，指署方的公眾諮詢期十分短，他認為這種諮詢方式不恰當，地區既不能接受，署方亦難以回應市民的反對意見。他建議署方日後進行地區諮詢時，提供更長的諮詢期聆聽各方意見。

33. 主席詢問運輸署除書面回覆外，有否補充。

34. 梁卓琳女士感謝柴文瀚先生提出的建議，認同是次計劃的諮詢

時間較倉促。她續簡介裝設行車時間顯示系統的工程，包括工程項目的概念及安裝地點。運輸署根據政府於 2017 年 12 月公佈「香港智慧城市藍圖」其中一項「智慧出行」的建議，計劃在主要幹線及主要道路安裝交通探測器，提供實時交通數據。在這工程項目下，署方會在主要幹線及主要道路安裝約 600 組交通探測器，以提升交通及事故管理的效率，以及在這些幹線及道路的重要分流點前，增設 16 組行車時間顯示系統和改善一組現有行車速度屏，讓公眾更好規劃行程和選擇合適的路線及交通工具。16 組行車時間顯示系統中，有四組會在南區安裝。署方會於安裝地點提供數據處理和通訊設備，以及進行土木及機電工程等。如撥款申請在本立法年度通過，安裝工程預計可於 2019 年第一季展開並於 2020 年底完成。有關南區安裝的四組行車時間顯示系統詳情，將由鄺翰翎先生講解。

35. 鄺翰翎先生表示，行車時間顯示系統會在南區前往港島北的數個主要道路分流點安裝。第一個建議地點是黃竹坑道（近鄉村俱樂部），方便駕駛者從赤柱、淺水灣或深水灣等前往港島北。安裝位置設於黃竹坑道（往香港仔隧道方向）的左邊車道旁，為駕駛者提供三個路線選擇，即經薄扶林道、香港仔隧道或黃泥涌峽道前往金鐘。第二個建議位置是黃竹坑道（近香港仔運動場），方便由香港仔東行的駕駛者提供交通資訊。駕駛者可經南風道、黃泥涌峽道及司徒拔道，或經香港仔隧道前往金鐘。第三個建議位置是薄扶林道，方便由華富邨、置富、香港仔或田灣經薄扶林道北行前往金鐘的駕駛者。他表示，假如薄扶林道往中環方向發生嚴重交通事故，車輛可於置富道掉頭，經薄扶林道南行及香港仔隧道前往金鐘。第四個建議位置是鴨脷洲大橋，駕駛者可選擇轉左往香港仔或薄扶林，或轉右經香港仔隧道前往金鐘。

36. 梁卓琳女士補充表示，交通資訊除了在路面的路牌上顯示外，運輸署亦會透過不同的電子平台如運輸署網站及流動應用程式等向公眾發佈，方便公眾預先規劃行程。

37. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 陳家珮女士表示，她與馮仕耕先生均支持有關計劃，特別是於近鄉村俱樂部裝設行車時間顯示系統。她代馮仕耕先生建議運輸署積極考慮於香島道及淺水灣道交界處安裝行車時間顯示系統。赤柱及淺水灣的居民若能在香島道及淺水灣道的迴旋處得知香港仔隧道的交通狀況，便可決定是

否繼續使用香港仔隧道或黃泥涌峽道前往金鐘。數年前馮先生曾與運輸署代表進行實地視察，故期望署方積極考慮此建議。另外，陳家珮女士對在鴨脷洲大橋上安裝行車時間顯示系統亦表示歡迎。然而，她發現鴨脷洲橋道的可變訊息顯示屏未能準確反映香港仔隧道的交通情況，例如顯示屏指道路擠塞，但實際道路暢通。此外，該可變訊息顯示屏僅顯示隧道有否間歇性封閉及擠塞情況，她建議改良系統以同時顯示行車時間；

- (b) 張錫容女士 MH 對在鴨脷洲大橋安裝行車時間顯示系統表示支持。她認同陳家珮女士的意見，指鴨脷洲橋道的可變訊息顯示屏未能反映實際交通情況，建議運輸署把系統升級；
- (c) 羅健熙先生 支持計劃，但詢問運輸署為何不選擇使用行車速度屏。他指在荃灣採用的行車速度屏可顯示行車時間並以不同顏色分辨行車狀況，方便駕駛者，建議南區亦可採用。另外，他指出擬議路牌不甚清晰，因同一路牌顯示兩個「金鐘」，駕駛者需細心觀察旁邊的小字才能知悉屬哪條行車路線，不但造成不便，亦可能構成行車安全問題。他續指，南區居民前往港島北主要經「薄扶林道」及「香港仔隧道」，這些詞彙亦被南區居民廣泛認可及使用，建議署方考慮；
- (d) 林玉珍女士 MH 支持加設行車時間顯示系統，亦認為應改善鴨脷洲橋道的可變訊息顯示屏的資料準確性。她認同羅健熙先生的意見，建議運輸署在路線表達及時間顯示方面再作研究及改善，便利駕駛者；
- (e) 任葆琳女士 表示支持計劃，亦認為馮仕耕先生的建議值得署方考慮。路線表達方面，她認同羅健熙先生的意見，建議直接以「經薄扶林道」、「經南風道」、「經香港仔隧道」等字眼，讓駕駛者更清晰易明。此外，她查詢行車時間顯示系統的運作原理，包括如何計算行車時間；
- (f) 陳文俊先生 認為，金鐘的範圍較廣，難以作為行車時間的指標。他舉例，政府總部及海富中心均位於金鐘，但實際上兩者位置相距甚遠，故建議縮小範圍，考慮以「政府總

部」或「海富中心」等地標建築物表示，讓駕駛者能掌握及選擇更準確的行車路線；以及

- (g) 麥謝巧玲博士 MH認同陳文俊先生的意見，並建議運輸署儘快把系統升級。

38. 梁卓琳女士回應表示，就委員提出於香島道及淺水灣道交界處安裝行車時間顯示系統的建議，署方會再作考慮及研究。有關可變訊息顯示屏未能準確反映隧道間歇性封閉等資訊，會向相關組別了解並於會後回覆。

39. 鄭翰翎先生就路牌的字體大小、使用的道路名稱及系統原理綜合回應如下：

- (a) 鑑於港島北的範圍較大，考慮到從南區出發，不論經香港仔隧道或薄扶林道，金鐘都是一個中心點，也是一個重要的交通運輸樞紐，故選擇以金鐘作為行車時間的比較點，而金鐘是指海富中心附近；
- (b) 有關行車時間顯示系統的原理，擬議路線沿途每 500 米會安裝藍牙探測器，探測器可偵測車輛內藍牙裝置的編碼，從而計算車輛於各路線的平均行車時間。他又強調所有編碼在使用後會立即刪除；以及
- (c) 備悉委員就字體方面的意見，路牌上的字體及文字會再作修改及詳細設計，以符合有關標準。

40. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生感謝運輸署及顧問公司願意考慮增加安裝行車時間顯示系統的地點；
- (b) 柴文瀚先生表示路牌的表達方式可待有詳細設計時再作商討；以及
- (c) 羅健熙先生追問署方在南區採用行車速度屏的建議是否可行。

41. 梁卓琳女士回應表示，行車速度屏以地圖方式展示，適用於可選道路之間有連接路的情況，而南區通往港島北的道路之間並非連接，故選項較為簡單，直接顯示不同路線的行車時間可讓駕駛者於短時間作出比較及選擇路線，故較為適合南區使用。

42. 鄭翰翎先生補充表示，行車時間顯示系統的行車時間會以不同顏色顯示，如車速較慢會以黃色或紅色顯示，以反映行車狀況。

43. 陳家珮女士表示，大部分駕駛者只想得知香港仔隧道的行車情況，從而決定行車路線。她指出離開香港仔隧道後，前往金鐘的行車路線有多個選擇，例如經黃泥涌峽天橋或橋下道路前往金鐘，故建議將交通探測器安裝在香港仔隧道或黃泥涌道出口。

44. 陳文俊先生表示，香港仔隧道的交通情況對南區居民至為重要，故建議將交通探測器安裝在天樂里範圍，讓駕駛者了解離開香港仔隧道後的行車情況。他指前往金鐘可選擇不同的路線，會導致行車時間有所偏差。

45. 鄭翰翎先生表示，備悉委員的意見，亦明白南區居民主要希望了解香港仔隧道的行車情況。他解釋指，雖然離開香港仔隧道後往金鐘有不同的路線選擇，但行車時間相若，而為了在路牌上以同一地點比較行車時間，金鐘是最理想的地點。此外，他表示行車時間顯示系統亦可供其他不熟悉南區的駕駛者作參考，以選擇不同路線。

46. 區諾軒先生代羅健熙先生表達意見，指出加設行車速度屏圖可突顯交通擠塞的情況，讓駕駛者作出適當的判斷。區諾軒先生亦期望運輸署可採納更多意見，改善方案。他又建議署方考慮於同一路牌顯示不同終點的時間，例如前往金鐘及灣仔天樂里的行車時間。

47. 楊穎仁先生代陳家珮女士提問，指離開香港仔隧道後，車輛可分別經黃泥涌峽天橋及黃泥涌道過海及前往銅鑼灣，故詢問行車時間顯示系統可否分別顯示該兩處的交通狀況。

48. 主席表示一般行車時間顯示系統以行車隧道作比較點，詢問擬議路牌以金鐘作比較點的原因。

49. 梁卓琳女士表示，目前的行車時間顯示系統讓駕駛者選擇不同過海隧道，而擬議安裝的行車時間顯示系統會安裝於重要分流點，以

顯示前往重要目的地（如機場）的不同路線的時間。就南區而言，由於由南區經香港仔隧道或薄扶林道前往金鐘的行車時間相若，而金鐘作為商業中心區亦是一個重要地點，因此以金鐘作比較點更為合適。

50. 歐立成先生 MH表示，新界地區採用行車速度屏，顯示出現交通擠塞的路段及行車時間，讓駕駛者比較，建議運輸署考慮在南區採用行車速度屏。

51. 陳李佩英女士支持以金鐘為比較點計算行車時間，又詢問路牌可否增設中英文以外的語言，以方便訪港旅客。

52. 梁卓琳女士回應表示，現時全港路牌均以中英文顯示，增加其他語言會增加路牌的面積及內容，署方建議保留現時設計，以維持路牌的內容清晰簡潔。

53. 主席總結表示，委員會支持在南區增設行車時間顯示系統。主席請運輸署備悉委員的意見，在獲得立法會撥款後，儘快展開工程，以便利道路使用者。此外，他請運輸署研究委員提出的新建議，以及改善諮詢安排，預留充足時間作地區諮詢。

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2018 年 4 月 30 日的情況）
（交通文件 17/2018 號）

54. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)2 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

55. 柴文瀚先生表示，水管更換及修復工程的進展一直不甚理想，他以(g)項「香港仔海傍道行車路」，2018 年 3 月的進展報告顯示進度為 55%，惟至今進度、工程延誤原因及預計完工日期仍維持不變。他不滿工程毫無進展，且對道路交通造成影響。他曾向水務署查問，但署方仍未有任何回應。他希望相關工程儘快完成，避免一再拖延。

56. 任葆琳女士詢問(g)「香港仔海傍道行車路」工程的實際施工位置。另外，(j)「香港仔大道及香港仔海傍道」的工程相信是利群商場外的路口，惟運輸署曾指出該路口較為繁忙，故不宜增設西行出

口讓車輛離開香港仔中心；但此項目已進行一段長時間，如該路口對交通有重要影響，她認為水務署應加快工程進度。

57. 黃銳熿先生表示，與上次會議的進展報告比較，部分工程的進展不多，卻仍預計可於 2018 年中或第三季完成，質疑部門的預測與實際情況不符。此外，近日香港仔海傍道因興建升降機工程而試行封路，故水務署實應加快工程進度。署方亦應更新預計完工日期，以及交代工程進度緩慢的原因。

58. 凌志偉先生回應指，水務署表示(g)「香港仔海傍道行車路」的工程預計可於 2018 年 9 月完工；(j)「香港仔大道及香港仔海傍道」的工程因鋪設水管時發現石層較硬，令挖掘的難度增加，但按水務署的最新估算，工程可於 2018 年 9 月完成。

59. 任葆琳女士詢問(j)「香港仔大道及香港仔海傍道」的工程是否指香港仔大道進入奉天街的位置。由於該處可方便附近商戶上落貨，故希望工程能儘早完成。她曾與負責工程的顧問公司溝通，但對方未能回覆完工日期，故要求水務署直接與她聯絡。

60. 凌志偉先生回應表示，會後將請水務署直接與委員聯絡。

(會後補註：土木工程拓展署已於 2018 年 5 月 24 日將委員的意見轉交水務署跟進。水務署已於 2018 年 5 月 28 日、5 月 30 日及 6 月 6 日聯絡委員，並提供相關資料。)

61. 柴文瀚先生認為相關工程進度緩慢，情況極不理想。水務署在預計完工日期時應預留額外時間，避免一再延遲竣工日期。此外，既然水務署曾回覆 (g)項的「香港仔海傍道行車路」工程可於 2018 年 9 月完成，則應及時更新進展報告。他又詢問何以上述工程的掘路許可證申請仍未獲批，又指各項工程應互相配合，以免重複掘路。

62. 凌志偉先生回應表示，將於會議紀錄補充工程的最新資料，至於工程細節，會後將請水務署直接聯絡委員解釋。

(會後補註：土木工程拓展署已於 2018 年 5 月 24 日將委員的意見轉交水務署跟進。水務署已於 2018 年 5 月 28 日聯絡委員，並提供相關資料。)

(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

63. 任葆琳女士表示，據了解項目(b)「橫跨香港仔海傍道南寧街的行人天橋（HF104）」工程應可如期完成。然而，她近日接獲市民查詢該工程的進度，故希望相關部門與她保持聯絡，並儘快完成工程。

64. 凌志偉先生回應表示，備悉委員的意見，並會向相關組別反映，以期與委員保持良好溝通，讓市民了解工程進度。

（會後補註：土木工程拓展署已於 2018 年 5 月 24 日將委員的意見轉交暢道通行工程組跟進，而暢道通行工程組會繼續與委員保持溝通，並會適時匯報工程進度。）

(A)10 大潭道（水壩段）交通燈號安排

65. 陳李佩英女士詢問運輸署安裝交通燈號的進展，以及臨時交通安排下的道路情況。

66. 麥卓欣女士回應表示，交通燈號安裝工程已於 2018 年 4 月 16 日開展，預計可於年內完成。施工期間將視乎工程進度設置臨時交通燈安排。

67. 陳李佩英女士詢問臨時交通燈號有否引致車龍、造成交通擠塞的時間，以及交通是否暢通。

68. 麥卓欣女士回應表示，工程期間設置的交通燈屬臨時安排，而工程開始至今，署方未曾接獲市民查詢或投訴。署方會繼續密切留意有關情況。

(B) 南區巴士路線

69. 柴文瀚先生表示，巴士公司一直指脫班是受車長出缺、臨時調配及路面交通情況等因素影響，質疑巴士公司實際是挪用其他路線的資源應付經常出現問題的路線，導致出現脫班的巴士路線常有不同，例如新巴 970 號線以往經常脫班，近月情況雖有所改善，但新巴 38 及 42 號線等卻出現脫班。他認為，這種做法不但未能徹底解決脫班

問題，更是迴避運輸署懲罰的手段。他詢問運輸署及巴士公司會如何處理脫班問題。

70. 郭裕鋒先生回應表示，署方於 2018 年 4 月中曾與巴士公司代表會面，商討解決巴士脫班問題的方法。對於委員質疑巴士公司調配資源以避免個別路線經常脫班的情況，署方表示有關情況屬巧合。脫班的主因是整個運輸行業欠缺司機，而巴士公司已盡量分配車長，以減少脫班對乘客的影響。署方會密切留意巴士公司調配車長的安排。從 2018 年 3 及 4 月的數據可見，脫班情況已有所改善，期望問題能儘快解決。

71. 朱慶虹太平紳士同意柴文瀚先生的意見，指脫班路線組合經常互換，如城巴 37A 及 37B 號線會輪流脫班。他續指，於運輸署調查期間新巴 38 號線的編定班次與實際班次相差三班，詢問署方有否懲罰機制。如巴士公司因車長出缺而未能改善脫班問題，則有何優化班次的方案。

72. 郭裕鋒先生回應表示，就新巴 38 號線於調查時段的編定班次與實際班次相差三班，署方會向巴士公司發出提示信或警告信。署方會就各脫班情況向巴士公司查詢原因並要求提供改善方案，如起因是交通問題或行車時間不足，署方會考慮改善班次，以穩定行車時間。此外，巴士公司已於 2018 年 3 月初加薪，署方會繼續向巴士公司反映車長不足的問題，並建議巴士公司考慮提升薪酬待遇，吸引更多人士入職。

(C) 路政署（港島南區）— 過去兩個月內完成及未來六個月內進行的主要路面重鋪工程項目及其時間表

73. 任葆琳女士表示，希望開放部分香港仔大道予附近商戶上落貨，故向路政署查詢項目 5 的「香港仔大道介乎奉天街至成都道」工程詳情，包括實際施工位置、工程內容及施工期等。

74. 鄭嘉曦先生回應表示，會後與維修組別跟進，再回覆委員。

（會後補註：路政署已於會後與議員聯絡，因有關路面重鋪工程要與水務署的工程協調，預計有關工程將於 2018 年 10 月 1 日動工，並分階段進行。有關工程預計於 2018 年 10 月 31 日前完工。）

(D) 運輸署 — 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

75. 柴文瀚先生表示，近期香港仔隧道的間歇性封閉次數雖不算多，但封閉時間較長，特別是上午時段，隧道擠塞時間或超過 20 分鐘，情況實不理想。因此，他詢問運輸署是否曾調整香港仔隧道往堅拿道天橋方向的交通燈，如是，則希望署方提供詳情。

76. 郭裕鋒先生回應表示，現時沒有相關資料，會後將與委員聯絡。

77. 朱慶虹太平紳士表示，近日由堅拿道天橋往跑馬地方向的交通擠塞，導致前往南區的車輛難以駛入香港仔隧道，故他詢問往跑馬地方向的交通燈是否曾作調整。

78. 郭裕鋒先生回應表示，署方檢視跑馬地的交通情況後，再回覆委員。

（會後補註：運輸署已於 2018 年 6 月 19 日分別回覆柴文瀚議員及朱慶虹太平紳士，經翻查記錄後，顯示署方並沒有調整往堅拿道天橋和跑馬地方向的交通燈，間歇性封閉次數增加有可能是因警方在繁忙時段按情況需要派員到現場執勤，並以人手模式調較有關交界處的燈號時間。）

（陳文俊先生、陳家珮女士、林啟暉先生 MH 及麥謝巧玲博士 MH 分別於下午 5 時 26 分、5 時 29 分、5 時 29 分及 5 時 31 分離開會場。）

議程六： 其他事項

向香港專營巴士服務獨立檢討委員會提供書面意見

79. 柴文瀚先生表示，收到秘書處的電郵邀請區議會向香港專營巴士服務獨立檢討委員會（下稱「獨立檢討委員會」）提供書面意見。他指出，巴士公司經常出現人手不足及脫班等問題，運輸署在制訂巴士路線改動方案時亦未有充分諮詢區議會，諮詢方式並不理想。他了解獨立檢討委員會在完成調查後，會向巴士公司及運輸署提出改善建議，故期望委員會能就巴士服務提出意見，或建議委派代表與獨立檢討委員會成員會面，以反映區議會的意見。

80. 主席表示，如委員對巴士服務有任何意見，可經由秘書處向獨立檢討委員會轉達。

香港警務處的交通執法行動

81. 任葆琳女士讚揚警方在交通執法方面的努力，希望警方繼續保持其表現。

下次會議日期

82. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十六次會議將於 2018 年 7 月 12 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

83. 議事完畢，會議於下午 5 時 52 分結束。

南區區議會秘書處
2018 年 7 月