

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十六次會議記錄**

日期：2018 年 7 月 12 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹博士 BBS, JP (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
陳文俊先生, JP
李民正先生
黃銳熺先生
楊穎仁先生

缺席者：

林啟暉先生 MH
司馬文先生

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
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
高家樂先生	香港警務處西區行動主任
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二：

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
-------	----------------------------

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郭裕鋒先生；
- (b) 運輸署工程師洪子軒先生及麥卓欣女士；
- (c) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；
- (e) 香港警務處西區行動主任高家樂先生；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

2. 主席表示，林啟暉先生 MH 因事未能出席是次會議，而司馬文先生因出席由政府委任的諮詢組織的會議，已於會前提交缺席申請，現根據《南區區議會會議常規》第 51 條，接納司馬文先生的缺席申請。

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 2018 年 5 月 21 日第十五次會議記錄

（楊穎仁先生於下午 2 時 32 分進入會場。）

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： 討論運輸署應立即以專營權中期檢討下令新巴在指定時間聘請足夠車長減少路線脫班
（此議題由柴文瀚先生提出）
（將一併討論由陳李佩英女士提出的「檢討南區巴士站候車設施及服務」議題）
（交通文件 19/2018 號）**

（陳家珮女士、麥謝巧玲博士 MH、李民正先生及區諾軒先生分別於下午 2 時 44 分、2 時 46 分、3 時 04 分及 4 時 01 分進入會場。）

6. 羅健熙先生提出規程查詢，他表示兩項議程雖與巴士公司有關，但範疇不同，如合併討論，委員的發言機會將會減少。他理解合併兩項議程討論的理由，但如委員在兩次發言後仍有意見，希望主席能酌情處理。
7. 主席表示，由於兩項議程均與巴士公司的服務及設施有關，故合併討論。委員如欲發表意見，發言可盡量簡短扼要，以把握兩次的發言機會。
8. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生出席會議。
9. 主席請柴文瀚先生簡介議題。
10. 柴文瀚先生表示，委員會曾就巴士司機人手不足及新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）的專營權中期檢討一事作出討論，惟運輸署未有明確回應會否進行中期檢討。他指出，公營巴士服務備受公眾關注，近期政府亦已成立獨立檢討委員會，探討巴士司機的工

作時間過長及人手不足等問題，研究改善巴士服務的方案。他續指，運輸署提交委員會的「以往會議曾討論事項進展報告」（下稱「進展報告」）中，車長人手不足是巴士經常脫班的原因之一。儘管署方會就脫班個案進行調查並要求營運商作出改善，然而，班次回復穩定的情況往往不持久。新巴的脫班問題尤其嚴重，新巴第 38、78 及 94A 號線的脫班情況頻密。自 2016 年 1 月至 2018 年 2 月期間，新巴 38、42、590、595 及 970 號線，連續脫班長達 8 至 12 個月不等；近期由運輸署進行的調查亦顯示上述路線的脫班情況嚴重。另一方面，自南港島線（東段）通車後，新巴已減少約 50 部服務南區車輛，故理應有足夠車長於區內服務。然而，巴士脫班及車長出缺等情況仍未有改善，他質疑巴士公司是否將資源調配至其他營運收益較理想的路線。為此，他促請署方採取行政手段，包括透過專營權中期檢討，要求新巴交代欠缺的車長數目及儘快聘請充足人手，改善南區的巴士脫班問題。

11. 主席請陳李佩英女士簡介議題。

12. 陳李佩英女士表示，自南港島線（東段）通車後，雖有助南區市民往返港島北岸及其他地區，惟華富邨、香港仔、赤柱、石澳等未有鐵路覆蓋地區的居民，仍以公共巴士為主要的交通工具。因此，公共巴士的服務質素，對居民的日常生活至為重要，而優質巴士服務包括準時抵站、提供充足班次、整潔及舒適車廂和良好候車環境。她以新巴 9 號線為例，除本港市民外，亦有不少旅客乘搭，即使在平日繁忙時段，石澳及筲箕灣巴士總站的候車乘客也可高達二百多人，更遑論公眾假期的高峰時段，車站總是人山人海。她批評巴士公司未有顧及候車乘客，特別是位於筲箕灣巴士總站的新巴 9 號線車站沒有上蓋，乘客（包括長者及遊客）經常受日灑雨淋之苦。此外，她指出，因應新鐵路通車後而進行的巴士重組計劃，已削減大量巴士班次，導致候車時間增加，故車站環境非常重要。她要求運輸署就下列提問作出回應：

- (i) 署方曾於 2016 年撥款 8,000 萬元，於全港巴士站興建上蓋及增設座椅等設施，她欲瞭解有關進展；
- (ii) 署方能否及早為新巴 9 號線於筲箕灣的巴士總站興建上蓋及座椅；以及
- (iii) 署方曾否就車站出現大量候車乘客的情況進行調查、分析及研究，從而提出改善方案，如增加特別班次、改善候車環境及加派人手維持秩序等。

13. 郭裕鋒先生綜合回應如下：

- (a) 署方一直關注南區巴士服務的情況，並定期進行實地調查及審視巴士營運記錄，以監管整體巴士的服務質素。當發現問題時，署方會即時要求巴士公司處理。他指出，鑒於運輸業整體出現司機短缺的情況，故巴士公司亦受影響，而巴士公司已盡力聘請及訓練合資格的車長，以紓緩車長不足的問題；
- (b) 至於巴士脫班方面，署方認為並非單由車長人手不足所致。他解釋，路面交通繁忙、個別團體舉行的公眾活動及惡劣天氣等情況亦可能對巴士班次造成影響。有見及此，署方已與巴士公司研究改善措施，如調整行車時間表以穩定服務；
- (c) 南區大部分巴士站已加建上蓋，至於未設置上蓋的巴士站，如巴士公司收到相關建議，在可行情況下亦會加建上蓋，惟部分巴士站因地理限制而未能興建。加建座椅方面，政府已撥款資助巴士公司於車站加設座椅，南區大部分車站已進行相關工程，進展良好。然而，個別車站加建座椅或會影響行人通道的空間，故署方與巴士公司跟進研究引入特別設計的座椅，以滿足市民的需求；以及
- (d) 署方關注新巴 9 號線車站候車乘客眾多的情況，並要求巴士公司改善巴士站設施。巴士公司近期已向署方提交申請，計劃於筲箕灣巴士總站加建上蓋。此外，根據署方觀察，巴士公司在星期六日已派員在該站進行人流管理等措施，並於需要時增加班次，以疏導候車乘客。署方將繼續留意情況。此外，署方期望新巴於 2018 年第 3 季為所有路線提供巴士實時抵站資訊時能減少乘客的候車時間。

14. 李建樂先生綜合回應如下：

- (a) 香港運輸業整體面對人手短缺的問題，巴士公司已積極採取不同措施，包括改善待遇、挽留現職員工及吸引新員工加入等。他表示，自 2017 年 4 月開始，巴士公司推出「全職車長迎新獎金」，並於同年 10 月起將迎新獎金調增至

17,000 元。倘求職人士已具備指定巴士駕駛執照，可額外獲得 10,000 元獎金。此外，由 2014 年開始，若現職員工推薦親友入職，可獲「新人介紹獎」，金額在 2017 年尾上調至 5,000 元。至於員工福利方面，2017 年 10 月底起增加家屬証限額至 5 張，，同時取消子女「在學要求」之規定。此外，巴士公司數年前起以合約形式聘用已屆退休年齡而健康狀況符合工作要求的員工至 68 歲。他又表示，巴士公司一直透過聘任兼職車長的安排，以協助紓緩人手不足的壓力。巴士公司亦不時檢討兼職車長的待遇，並於 2018 年 3 月起，將時薪上調至 80 元。員工薪酬方面，巴士公司每年均與勞方商討薪酬調整，過往多年幅度高於通脹水平。巴士公司已於 2018 年 3 月為前線員工的薪酬架構作出調整，將過往的安全獎、服務表現獎及勤工獎撥入員工的底薪，並上調新制及舊制車長的底薪；除回應員工的訴求外，亦期望能提升市場競爭力。他指出，由於員工的底薪增加，以底薪計算的津貼（如超時津貼）的金額將相對調升。總括而言，巴士公司會繼續循多個途徑招聘人手，期望有足夠人手提供服務，亦會密切監察南區各巴士路線的服務表現及班次穩定性；以及

- (b) 巴士公司考慮興建巴士上蓋時，由於涉及資源運用，須慎重考慮多項因素，包括分站是否服務多條路線、乘客需求及附近是否已有遮蓋設施等。然而，興建巴士上蓋時或會受地理環境限制而未能進行，如與路邊的空間不足、與地底公用設施有衝突等。加建座椅方面，在南區共 54 個計劃裝設座椅的巴士站中，有 40 個巴士站已安裝座椅，巴士公司亦會督促承辦商儘快完成其餘的工程。至於各巴士總站及舊式巴士分站等非標準款式巴士站，由於各個巴士站的設計不一，，公司正在與運輸署依據各站的環境和技術限制，逐一研究及設計座椅方案，並須提交「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」審批，再進行招標程序。他續表示，當巴士公司計劃興建新巴士站時，必定考慮安裝座椅。此外，筲箕灣新巴 9 號線的總站早前已搬遷，以容納更多候車乘客，並確保他們的安全。除設置臨時太陽傘外，巴士公司已有計劃向運輸署申請於該車站興建上蓋。

15. 多位委員就擬議項目發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生認為，巴士公司提升薪酬待遇，以至運輸署不停要求巴士公司改善等只是治標不治本的做法，委員會應集中討論如何令改善方案取得成效。他強調，署方可透過檢討巴士專營權，或引用行政指令，迫使巴士公司作出實質改善，否則脫班問題將無日無之。為此，他建議巴士公司於進展報告中匯報南區欠缺車長的數目，讓委員會監察巴士公司的服務，掌握脫班的真正成因。最後，他要求署方及巴士公司回應日後有何改善脫班問題的計劃；
- (b) 陳李佩英女士查問在赤柱及石澳區可加建上蓋的巴士站數目，以及因地底設施限制等因素而未能興建上蓋的巴士站數目；對未能興建上蓋的巴士站，有否其他替代方案，讓候車乘客免受日曬雨淋之苦。她強調，筲箕灣的新巴 9 號線總站欠缺上蓋對長者帶來莫大不便，希望署方能體恤長者的需求，儘快加建上蓋或考慮讓長者優先登車。巴士站加建座椅方面，她批評座椅細小，安裝進度亦未如理想；
- (c) 林玉珍女士 MH表示，鴨脷洲邨巴士站設施陳舊，她曾去信署方要求更新，惟署方僅移除靠近巴士站的部分欄杆。她續表示，署方回覆正著手研究更換鴨脷洲邨巴士站上蓋的可行性，希望署方提供相關時間表。此外，她查詢已計劃但仍未安裝巴士站座椅的地點是否包括鴨脷洲邨利澤樓及鴨脷洲邨對出的巴士站。她又表示，老化的巴士站設施除對候車人士帶來不便外，亦會引起衛生問題，促請署方及巴士公司關注情況；
- (d) 張錫容女士 MH表示，曾向署方反映鴨脷洲橋道（鴨脷洲徑）的巴士站於 2017 年颱風襲港時受損，為安全起見，署方應及早更換上蓋。此外，她建議巴士公司於利枝道（往海怡半島方向）的巴士站加建上蓋，以方便居民；
- (e) 羅健熙先生認為兩項議題關連不大，委員亦較關注巴士站上蓋等問題，卻無視巴士公司未能符合專營權所列出營運、班次及服務要求的問題。他續指，巴士公司、運輸署甚至部分委員似乎已對脫班問題習以為常。儘管巴士公司表示運輸業缺乏人手，已提升待遇吸引新人入職，惟仍未有足夠車長，但他認為委員更應討論有效的解決辦法，而非勉強接受目前的狀況，罔顧居民需求。他批評政府過份

依賴鐵路網絡，未能制訂完善的交通政策；以及

- (f) 麥謝巧玲博士 MH認為，巴士站座椅設計舒適，亦善用空間，惟仍有部分巴士站未設置座椅，對長者較為不便，故此她建議巴士公司優先考慮在巴士班次較疏的車站增設座椅。另一方面，她理解招聘車長有一定困難，但巴士公司應積極改善員工待遇及工作環境，吸引新人入職並挽留現職司機，以解決脫班問題。

16. 郭裕鋒先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 車長缺勤是巴士脫班的主因，署方會繼續審視現行機制，期望能有效解決問題。然而，不論是脫班投訴或委員提出的意見，署方一向嚴肅處理，亦會轉介巴士公司跟進。脫班的成因眾多，除不可抗力的因素外，巴士公司會就其他成因提出改善建議，而署方會研究建議的可行性，再考慮落實，一般情況下脫班問題可得到明顯改善。對於部分長期脫班的路線，署方會發出提示信，甚至警告信，讓巴士公司的高層處理。基於過往巴士公司就脫班問題的回應及持續的改善工作，署方認為目前的監管機制行之有效；
- (b) 署方須視乎巴士公司在處理問題時的改善措施及其工作态度，以決定是否進行中期檢討。因為現時署方已可透過日常監察、實地視察、進行乘客滿意度調查等，以及根據巴士公司提交的資料，觀察巴士公司的表現，如發現有不足之處，亦會要求巴士公司改善；以及
- (c) 署方暫時沒有赤柱區未設有上蓋的巴士站數目，但署方進行實地視察時，觀察到區內人流較高的巴士站均已設有上蓋。至於鴨脷洲邨對出的巴士站上蓋，基於環保理由，如其功能未受影響，更換上蓋的必要性仍需商榷。此外，由於該巴士站屬舊式設計，新式上蓋或未能符合規格，如更換上蓋，署方亦要詳細考慮上蓋的設計方案。

17. 李建樂先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 巴士公司重視人手不足的問題，並已採取不同措施應對，包括吸引新人入行以及調升現職員工的薪酬待遇。巴士公

司於 2018 年 3 月調整前線員工的薪酬架構，為此新巴每年的額外開支達 2,000 多萬元。另一方面，由於巴士車長的工作性質及模式與其他行業有別，新車長或會因未能適應而流失。有見及此，巴士公司最近推出新計劃，由資深車長輔導新入職員工，協助他們適應巴士行業的運作及工作模式。他強調，巴士公司重視班次服務的穩定性及表現，近年亦不斷調整及檢討員工的薪酬福利，未來會繼續積極從不同途徑招聘人手；

- (b) 有關赤柱及石澳區沒有上蓋的巴士站數目，巴士公司暫沒有相關資料，但南區大部分巴士站已安裝上蓋。部分巴士站可能基於位置狹窄、地理環境限制、巴士站候車乘客較少等因素而未安裝上蓋。如委員對個別巴士站的設施有意見，可於會後跟進；
- (c) 更新巴士站上蓋方面，假如上蓋的結構安全，能發揮遮風擋雨的作用，巴士公司會盡量保留，因為更換上蓋除了需要投放資源外，舊式巴士站上蓋的設計與現時興建的新上蓋有別，根據過往經驗，舊式巴士站地基種地較短，公司曾經移除舊款上蓋後無法在同一位置興建新上蓋。他補充，若資源許可，會優先考慮未設有上蓋的巴士站；而如巴士站上蓋出現破損，巴士公司會進行修葺；以及
- (d) 巴士公司早前已收到林玉珍女士就鴨脷洲村巴士站的意見，解釋指巴士抵達總站時，下車的乘客可能會受靠近巴士一方的欄杆阻礙，尤其若前方已泊有巴士，輪椅乘客下車時會不便，經評估後，公司認為移除欄杆不會影響上蓋的結構安全，故已經移除相關欄杆。

18. 多位委員就擬議項目發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 林玉珍女士 MH 感謝巴士公司收到意見後迅速移除欄杆。然而，她認為鴨脷洲邨巴士站的上蓋出現破損及生鏽，問題存在已久，仍未處理，希望巴士公司認真研究更換巴士站上蓋或處理生鏽的地方；
- (b) 柴文瀚先生 表示，巴士站上蓋失修的問題反映專營權制度的缺失，若專營權列明巴士站上蓋的保養事宜，委員會便

毋須為此討論，他希望委員會能針對制度的缺陷，商討改善方案。對於運輸署認為現時監管巴士公司的機制有效，他並不同意，因為當巴士公司收到署方就巴士路線脫班的警告，便會調撥其他路線的資源，短暫改善相關問題，卻導致其他路線脫班，根本未能解決問題。他又追問署方及巴士公司有關南區欠缺的車長數目。他續表示，如巴士公司能在短期內提出有效減少脫班的方案，便無需透過專營權中期檢討解決。他希望署方及巴士公司能提出有效的解決方案，並要求巴士公司於進展報告匯報車長數目，讓委員會掌握情況。最後，他對是次議程安排及運輸署和巴士公司的回應表示不滿；

- (c) 陳李佩英女士表示，作為公共交通服務營運商，巴士公司有責任按服務詳情表維持服務，不能以人手不足為由，將脫班問題合理化，她又建議巴士公司積極改善車長待遇。此外，她表示過往曾在多個場合反映新巴 9 號線於筲箕灣巴士總站的問題，例如候車空間不足、缺乏人手協調乘客上下車、缺乏上蓋等。她要求巴士公司因應乘客需求，考慮增設巴士分站，以及興建合適的巴士站上蓋；
- (d) 黃銳燴先生表示，進展報告顯示不同巴士路線輪流出現脫班，而實時抵站查詢系統顯示的時間與實際抵站時間不符，甚至預定抵達班次無故消失，實有必要透過行政程序解決，例如專營權中期檢討，以解決人手不足的問題。他亦同意柴文瀚先生的意見，指巴士公司應交代欠缺車長的數目。此外，他希望巴士公司能於更多巴士站加設座椅，如香港仔聖伯多祿堂巴士站；並研究如何確保舊式巴士站的電力供應，以便日後加裝電子顯示屏提供實時抵站資訊；
- (e) 朱慶虹博士 BBS, JP 表示，運輸署的書面回覆指巴士脫班是由於車長缺勤所致，但 2005 年南區區議會爭取興建南港島線（東段）時，巴士公司卻極力反對，並指將導致數百名員工失業，惟現今卻出現人手不足的問題，實在令人費解。他認為提升車長薪酬應可吸引新員工入職，質疑巴士公司只是不願大幅提升員工待遇，或希望引入外勞；
- (f) 羅健熙先生表示，雖然兩項議題均與巴士相關，但合併討

論的安排令委員會未能聚焦討論，故希望日後如有類似議題，可以分開討論。他續指，巴士公司提供實時抵站查詢服務源於 2016 年專營權新增的條款，否則巴士公司不會主動提供。因此，他認為應透過專營權中期檢討處理巴士脫班和巴士站設施的問題。他又指，政府有責任迫使巴士公司儘快聘請足夠人手解決脫班問題，以符合專營權的營運條件；

(g) 陳家珮女士表示，署方解釋巴士脫班的原因不適用於新巴 595 號線，而實時抵站系統的資訊亦不準確。她明白各行各業均面對人手不足的問題，但作為公共交通服務的營運商，巴士公司不應忽視地區人士的意見，而應致力改善前線服務。她又詢問鴨脷洲邨利澤樓巴士站何以尚未加設座椅；以及

(h) 麥謝巧玲博士 MH 表示，當年巴士公司以車長失業為由反對興建港鐵南港島線（東段），但現時卻因人手不足導致巴士脫班，顯示巴士公司估算有誤。她希望日後興建南港島線（西段）時，巴士公司不要再誇大其詞。她認為巴士公司應該改善車長待遇，令員工安心留守崗位。

19. 郭裕鋒先生表示，如巴士公司未能按照服務詳情表提供服務，署方一般會以書面形式與巴士公司跟進，如問題持續，署方會去信巴士公司要求在指定時間內作出改善，脫班問題一般會有所改善。同時，署方關注巴士公司是否透過調撥其他路線的資源以短暫改善個別路線的脫班問題，但就柴文瀚先生提出的五條路線均未有察覺出現上述情況。如個別路線長期持續脫班或情況非常嚴重，署方會向巴士公司發出警告信，巴士公司收到後均認真處理，署方會繼續密切監察巴士公司的處理方法是否有效。此外，在較多人候車的巴士站，巴士公司會派員在場協調，或安排不同巴士路線的乘客同時上車，務求儘快疏散人潮，並避免候車時間過長。署方會要求巴士公司於繁忙時間留意各路線的需求，確保現場有足夠人手維持秩序。

20. 李建樂先生綜合回應如下：

(a) 前線人員於繁忙時間會在筲箕灣巴士總站協助，保持車站運作暢順及安全；

- (b) 巴士站座椅方面，運輸署於 2017 年推出資助計劃為巴士站加建座椅，當中的巴士站上蓋均於近年興建，款式統一，故進行招標及設計的過程較簡單。相反，鴨脷洲村利澤樓巴士站屬舊式巴士站上蓋，由於各個舊式上蓋設計有異，巴士公司須就逐個巴士站與署方討論可行性及技術問題，亦要提交「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」審批，才進行招標，整個過程需時。至於計劃中南區 50 多個巴士站的座椅工程，座椅的設計款式分為長椅及單座式座椅兩款，如環境許可，會先考慮安裝長椅，惟因部份巴士站上蓋有廣告燈箱，安裝長椅會阻礙燈箱維修保養，為了可在更多巴士站興建座椅，公司為該些巴士站安裝單座式座椅；
- (c) 巴士公司早前為實時抵站資訊電子顯示屏進行招標，計劃於 2019 至 2020 年內為二百多個設電力供應的巴士站上蓋安裝實時抵站資訊電子顯示屏，期後會研究於其他沒有電力供應的巴士站上蓋安裝實時抵站資訊電子顯示屏的可行性；
- (d) 實時抵站時間的計算因素包括預定班次時間及實際行車狀況，並會定時更新，所以應用程式上顯示的實時抵站時間會不時變動，以反映實際行車狀況。為了向用戶提供更清晰資訊，公司最近更新應用程式時，在預計抵站時間中特別加入「未開出」（即巴士尚未從總站開出）及「非實時」（即巴士當時未能向系統報告位置及時間）註解，方便用戶預算；以及
- (e) 巴士公司一直重視班次的穩定性，不會待署方要求才有所行動。此外，巴士公司整體欠缺一百多名車長，但沒有按區域劃分的數字。

21. 主席總結表示，委員會請運輸署在進行新巴的專營權中期檢討時，要求巴士公司聘請足夠車長，以減少脫班問題，亦請署方考慮在進展報告中加入區內欠缺車長的數目。此外，他請運輸署及巴士公司備悉委員就巴士站設施及巴士服務的意見，積極考慮為更多巴士站增設上蓋和座椅，以及更換巴士站設施，以方便長者及其他有需要的市民。

(朱慶虹博士 BBS, JP 於下午 4 時 08 分離開會場。)

議程三： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2018 年 6 月 30 日的情況)
(交通文件 20/2018 號)

22. 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

23. 柴文瀚先生認為，相關工程的完工日期一再拖延，進度緩慢。他留意到(j)項的「香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）」的完工日期延至 2019 年 3 月，希望了解實際的完工日期，以及除了香港仔的工程外，還有哪些延誤工程項目。他另查問(g)項的「香港仔海傍道行車路（近景惠花園）」是否新增項目。

24. 任葆琳女士表示，香港仔的水管更換及修復工程導致不少街道須封閉，妨礙其他工程進行，例如(j)項的「香港仔大道（近奉天街）」工程，她理解水務署指在挖掘隧道時發現石層硬度比預期高，導致工程延誤，但亦影響了她與運輸署商討設立上落貨區的安排。因此，她認為相關部門應探討其他可行的安排，以減少所造成的阻礙。

25. 凌志偉先生回應表示，各工程的預計完工日期是水務署的最新估算。有關(g)項的「香港仔海傍道行車路（近景惠花園）」工程，因新增「近景惠花園」的字眼，故委員可能誤會是新項目。該工程尚需鋪設 90 米的水管，並可於預計完工日期完成。至於(j)項的「香港仔大道（近奉天街）」工程，水務署了解委員的關注，正考慮將施工地點移至其他位置，並會與相關部門商討釋放現時工地作其他用途的可行性，預計工程可於 2019 年 3 月完成。

(A)3 南區行人天橋及隧道加建升降機

26. 馮仕耕先生表示，區內居民及持份者均支持(d)項「黃竹坑道，近南風道的高架行人道(H116)」工程，但路政署在開鑿道路後發現與地下水管有衝突，故須另行研究設計方案，他詢問署方何時能提出修訂方案。

27. 鄭嘉曦先生回應表示，備悉委員的意見，將與主要工程管理處跟進，會後再作回覆。

（會後補註：路政署主要工程管理處的代表於 2018 年 7 月 27 日致電有關委員解釋，新的替代方案現已發給相關部門傳閱及徵求意見。而由於替代方案涉及收地問題，所以討論需時，當有進一步進展時，署方會盡快向委員會匯報。）

(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 — 勘察研究、設計及建造

28. 任葆琳女士表示，一直與土木工程拓展署就(b)項「橫跨香港仔海傍道近南寧街的行人天橋(HF104)」的工程聯繫，了解工程正如期進行，她促請署方密切監察工程進度，並希望行人天橋後期的美化工程能儘快展開。

29. 徐遠華先生就(c)項「橫跨香港仔海傍道近逸港居的行人天橋(HF105)」表揚相關部門及工程承辦商樂意與議員和居民溝通，承辦商亦義務協助重鋪逸港居外的路面，值得讚賞。

(A)10 大潭道（水壩段）交通燈號安排

30. 陳李佩英女士詢問運輸署相關工程的進度。

31. 馮仕耕先生對署方於大潭道(水壩段)安裝交通燈號表示歡迎。他續指，早前與運輸署署長會面時，署方表示計劃於 2018 年在交通燈加入智能元素，例如可感應車龍長度而調節交通燈號時間的裝置，故詢問大潭道（水壩段）會否落實應用智能交通燈。

32. 麥卓欣女士回應表示，署方積極與工程部門聯繫，正進行管線工程及試驗等，目標於 2018 年完成安裝交通燈。署方亦正跟進在交通燈加入智能元素的事宜，待有明確進展時，將向委員會匯報。

33. 陳李佩英女士詢問安裝交通燈後，署方能否再轉換為智能交通燈。

34. 麥卓欣女士表示，雖然署方正進行準備工程，但工程完成後仍可作出調整。

(A)9 黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程

35. 柴文瀚先生表示，立法會已就相關工程追加撥款，而工程已耽擱一段時間，但路政署在報告上沒有提及任何重大進展，故希望得知現時的工程進度。

36. 朱立威先生表示，路政署於 2018 年 3 月就工程諮詢委員會，至今已有一段時間，他欲了解工程的最新進展，以及有否明確的施工時間表。

37. 鄭嘉曦先生回應表示，會將委員的關注及問題轉交鐵路拓展處跟進，由鐵路拓展處直接回覆委員。

（會後補註：路政署已於會後與相關議員聯絡。由於最新的方案工程規模比原來的大，路政署現正積極跟進增撥款項和委託港鐵公司實施上蓋工程的相關程序，及與港鐵公司商討有關擬建上蓋連接 A1 出入口的安排，爭取在 2018 年底前完成項目的相關前期工作並展開工程，行人路上蓋預計在 2020 年上半年落成。）

(B)2 南區巴士脫班問題

38. 麥謝巧玲博士 MH不滿運輸署在進展報告中指脫班受車輛故障等原因所致，希望署方積極跟進脫班問題。她解釋指，早年反對取消新巴 78 號線是因為地區有強烈需求，不少市民需乘搭該路線前往黃竹坑港鐵站，而於繁忙時段巴士駛至香港仔時多數已滿載，如遇上脫班問題，情況更令人難以接受。她又指，脫班達 9 分鐘非常嚴重，要求署方加強監管巴士公司。此外，她質疑新巴 42 號線何以全日脫班，認為全日出現交通擠塞的機會不大，促請署方密切跟進相關問題。

39. 柴文瀚先生表示，部分嚴重脫班的巴士路線，如新巴 970 號線，在市民不斷投訴及運輸署發出警告信後，巴士公司才作出改善，惟脫班問題轉而在其他巴士路線出現，如新巴 94A 及 78 號線，顯示脫班問題未能根治。他認為巴士公司在收到警告信後，會從其他路線調撥資源以短暫解決相關問題，相關的調查數字亦可佐證。他重申，脫班並非個別路線問題，希望委員會能從宏觀角度討論。最後，他強調 2016 年 1 月至 2018 年 2 月期間，新巴 38 號線連續 10 個月脫班，而新巴 42 號線則連續 12 個月脫班，情況嚴重，他要求運輸署訂定解

決脫班問題的期限，如 2018 年第 3 季。他建議部分巴士線可縮短行車路線，避免行走較繁忙的道路，惟車長不足是問題核心，必須予以解決。

40. 郭裕鋒先生回應表示，備悉委員就新巴 78 號線的意見，由於該線是循環線，行車時間會較易受沿途交通情況影響，實時抵站查詢服務即將推行至該線，期望能讓乘客易於預算行程。至於新巴 38 及 42 號線，署方會再了解車長不足以外的脫班原因，並與委員跟進改善方案。

(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

41. 任葆琳女士表揚路政署在得悉路面破損後，便安排緊急維修及自發進行永久路面維修工程。此外，關於項目 5「香港仔大道介乎奉天街及成都道」的工程，因正進行水管鋪設工程，故未能修路。她希望與運輸署儘快劃定上落貨區的位置，亦期望相關部門緊密溝通及配合各項工程。

42. 洪子軒先生表示，會後將與委員跟進有關事宜。

(D) 運輸署 — 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

43. 柴文瀚先生表示，南港島線（東段）通車初期，香港仔隧道擠塞問題有所緩和，惟近期間歇性封閉次數增加，他希望運輸署回應香港仔隧道的擠塞情況是否嚴重。

44. 麥謝巧玲博士 MH表示，香港仔隧道擠塞的癥結在於灣仔的道路堵車，故運輸署應與灣仔區就香港仔隧道出口的交通提出改善方案，從根本解決問題。

45. 郭裕鋒先生回應表示，就香港仔隧道情況及灣仔交通擠塞問題，會轉介相關組別與委員再作跟進。

46. 麥謝巧玲博士 MH表示，署方的回應敷衍，希望署方就日後改善的方向作出回覆。

47. 郭裕鋒先生回應表示，會將委員提出的意見作轉達並由負責組

別同事了解情況後回覆委員。

48. 羅健熙先生表示，希望運輸署能就南港島線（東段）通車後的交通情況作簡單研究及報告，為委員會日後跟進不同交通問題提供重要參考。他指出，南港島線（東段）通車後，2017 年香港仔隧道每月間歇性封閉次數確實較以往減少，但他想了解間歇性封閉的整體時間，是否亦有下跌。他希望署方整合恆常的交通調查結果、巴士及港鐵等公共交通工具的乘客數字等，於 2018 年 9 月的委員會會議上匯報，讓委員掌握最新的交通情況。

49. 郭裕鋒先生回應表示，備悉委員的意見，會後將考慮研究如何整合署方掌握的交通資訊，以作報告。

參考資料二 — 南區交通黑點數字 2018 年 1 月至 2018 年 6 月

50. 任葆琳女士表示，有關項目 10 香港仔各街道的巡查次數，自 2018 年 1 至 6 月警方每月均進行二百多次巡查，但發出的非法停泊告票數字卻有所減少。她指警方曾於一個月內發出一千多張告票，惟列表顯示 2018 年 6 月跌至五百多張，故詢問數字下跌的原因，是由於違泊情況改善、警方放寬執法力度還是其他原因所致。

51. 楊國聰先生回應表示，2018 年 5 至 6 月期間，警方於午飯時間曾派出拖車進行特別管制行動，成功阻嚇不少違泊駕駛者，故當警務人員到場執法時，已有很多違泊車輛離去。然而，警方注意到警務人員離去後，部分車輛會重新駛回街道違泊，故會繼續密切留意情況，尋求改善駕駛者不良停泊行為的方法。

議程四： 其他事項

52. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

53. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十七次會議將於 2018 年 9 月 13 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

54. 議事完畢，會議於下午 4 時 44 分結束。

南區區議會秘書處

2018 年 9 月