

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十七次會議記錄**

日期：2018 年 9 月 13 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
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, JP
李民正先生
黃銳熺先生
楊穎仁先生

缺席者：

區諾軒先生

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	
李煦丰先生	運輸署運輸主任／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	
李晉陽先生	路政署區域工程師／西南區	
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	
柯芳華女士	路政署高級工程師 1／暢道通行	參與議程二的討論
胡玉君女士	路政署工程師 5／暢道通行	
溫衛強先生	科進（亞洲）有限公司總監	
霍蕙妍女士	地政總署高級產業測量師／鐵路發展／市區 2	參與議程三的討論
方曉鋒先生	地政總署產業測量師／鐵路發展／市區 3	
盧允謙先生	路政署工程師／南港島線(2)	
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務	
周美寶女士	香港鐵路有限公司一級建造工程師—土木	參與議程五的討論
林志開先生	路政署總工程監督／西南區	
梁家宜女士	路政署助理工程師／掘路許可證（港島東南區）	
尹慧嫻女士	新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司總公眾事務主任	參與議程六的討論

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) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (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及李晉陽先生；以及
- (e) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

2. 主席表示，區諾軒先生因代表立法會外訪，已於會前提交缺席申請，會根據《南區區議會會議常規》第 51 條，接納區諾軒先生的缺席申請。

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 7 月 12 日第十六次會議記錄

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：「人人暢道通行」下一階段計劃 — 為南區區內兩條現有行人天橋（結構編號：HKS02 及 HF175）加建升降機設施（此議題由路政署提出）（交通文件 22/2018 號）

（朱立威先生於下午 2 時 32 分進入會場。）

6. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 路政署高級工程師 1／暢道通行柯芳華女士；
- (b) 路政署工程師 5／暢道通行胡玉君女士；以及
- (c) 科進（亞洲）有限公司總監溫衛強先生。

7. 主席請柯芳華女士簡介文件。

8. 柯芳華女士表示，署方曾於 2017 年 7 月 24 日的委員會會議，就「人人暢道通行」下一階段計劃諮詢委員的意見，委員會並於會上選出 3 條現有行人天橋作為計劃的推展項目（詳情載於交通文件

22/2018 號)。署方已於 2017 年 9 月聘請工程顧問，就該 3 個推展項目進行勘測及研究工作。她續表示，橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋（結構編號 HKS02）的加建升降機初步設計方案及橫跨鴨脷洲橋道近鴨脷洲徑的行人天橋（結構編號 HF175）的加建升降機技術可行性研究已完成，於是次會議上署方會向委員會匯報有關初步設計方案及研究結果。至於橫跨利東邨道近利東邨東昇樓的行人天橋（結構編號 HKS01），由於勘測工作仍在進行，故會待勘測完成後，再向委員會匯報結果。

9. 溫衛強先生以電腦投影片簡介田灣街行人天橋加建升降機設施的初步設計方案；以及在鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機工程的技術可行性（詳情載於附件一及二）。

10. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 主席查詢田灣街行人天橋加建升降機項目在施工期間，工程車輛對交通所造成的影響，以及預計的施工時間表；
- (b) 張錫容女士 MH 就鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機的技術可行性研究結果提出疑問，她指出興建行人天橋時，曾在建議中的 B2 及 B3 位置安裝泥釘，用以鞏固擋土牆，故從擋土牆打開一個通道，技術上理應可行，只是成本較高。她續指，連接該行人天橋兩端的斜道坡度不符合設計標準，儘管路政署已為斜道鋪設防滑鋼沙，但仍未能避免行人在雨天可能滑倒的情況。此外，自南港島線（東段）通車後，大量市民使用該行人天橋往返港鐵利東站 A 出口。因此，為便利居民，她懇請署方進一步研究在該行人天橋加建升降機的可行性；
- (c) 羅健熙先生感謝署方積極跟進於鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機的可行性研究，但對未能加建升降機表示失望，認為所有擬建位置均出現技術困難的情況十分罕見。他續指出，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）於興建南港島線（東段）時曾封閉行人天橋，質疑部門何以沒有藉機進行工程，改善行人天橋的通道；而港鐵公司完成工程後，部門亦接受港鐵公司以不合規格標準交還行人天橋，他認為此乃政府的政策失誤，必須正視。此外，他詢問永久封閉鴨脷洲橋道其中一條西行線會否對交通造成嚴重

影響，建議署方考慮進行試驗，測試路面是否仍有空間應付交通流量；

- (d) 黃銳熺先生表示，由於田灣商場內的升降機開放時間有限，故在田灣街行人天橋加設升降機，可方便市民。由於工程開展時，工程車輛會佔用部分路面，故他詢問署方的交通安排，以免阻塞交通。他建議署方與田灣商場業主溝通，利用商場附近的空地停泊大型工程車輛。此外，他向署方查詢施工及進行公眾諮詢的時間表；以及
- (e) 司馬文先生認為，現時田灣商場內已提供升降機，連接行人天橋，故商場業主應作出配合，安排升降機 24 小時運作，方便市民。然而，相關部門既沒有主動要求商場業主提供有關服務，亦未有在商場轉售時在地契加入有關條款，導致路政署需花費公帑，在商場外加建升降機，認為是相關部門處理失當。他指出，政府在審批商場發展項目時，需確保連接行人天橋以至田灣邨公共運輸交匯處的通道是 24 小時開放。此外，他又詢問在田灣街行人天橋加建升降機的工程造價，以及有關部門與田灣商場業主的溝通過程。最後，他表示如未能釐清相關問題，將反對田灣街行人天橋加建升降機項目的初步設計方案。

11. 柯芳華女士就委員對田灣街行人天橋加建升降機工程的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方備悉委員於 2017 年 7 月 24 日的會議中查詢田灣商場的地契是否包括業主須 24 小時開放升降機的條款，惟這並非署方的管轄範圍；
- (b) 署方曾與田灣商場的管理處聯絡，得悉現時商場升降機的服務時間為每天中午 12 時至晚上 8 時，暫未能提供 24 小時服務；
- (c) 署方就項目提交初步設計方案，而委員會可根據地區的實際需要決定是否推展該加建升降機工程，署方尊重委員會的決定；以及
- (d) 如委員會支持初步設計方案(即決定繼續推展該加建升降

機項目)，署方將展開詳細設計，以及準備刊憲的工作。同時，亦會諮詢相關持份者的意見，包括田灣商場經營者，以商討施工時的配合事宜。

12. 溫衛強先生就委員對田灣街行人天橋加建升降機工程的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 受工程影響的路段行車道闊約 10 米，收窄部分行車道並擴闊行人路以容納擬建的升降機之後，仍有足夠空間重置巴士站及維持交通暢順；
- (b) 由於該加建升降機工程規模相對簡單，故估計承建商在施工期間只需封閉一條行車線作工地。此外，北面行人路附近的泊車位需調整或遷移，以提供施工空間，承建商會與相關部門商議；以及
- (c) 升降機工程完成後，現時約 1.9 米闊的南面行人路將擴闊至 2 米，根據顧問公司的評估，該行人路足以應付搬遷巴士站後的人流。

13. 柯芳華女士就委員對鴨脷洲橋道行人天橋工程項目的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方為斜道鋪設防滑護面，屬於改善措施，並非因為斜度不符合規格；
- (b) 顧問公司已仔細研究所有加建升降機的可能位置，發現該些地點皆不可行；
- (c) 考慮到升降機在進行例行保養檢查或維修期間會暫停運作，故在設計加建升降機工程時，署方會盡可能保留原有斜道，供殘疾人士、長者及其他有需要人士在升降機未能提供服務期間使用；以及
- (d) 署方曾接獲委員意見，表示希望將升降機伸延至漁安苑道，服務漁安苑的居民。然而加高升降機塔及興建連接橋通往漁安苑道屬於興建上坡設施，並不符合「人人暢道通行」計劃的涵蓋範圍，應在另一個計劃（即「上坡電梯計

劃」)下跟進。

14. 溫衛強先生亦就委員對鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機工程的提問及意見，在技術層面綜合回應如下：

- (a) 行人天橋位處鴨脷洲橋道，而鴨脷洲橋道對鄰近地區的交通十分重要。即使在南港島線（東段）施工期間，仍需維持雙線行車的安排；
- (b) 顧問公司已進行交通影響評估，發現施工期間如封閉一條行車線，交通擠塞的情況將非常嚴重，更遑論永久取消行車線，以騰出路面空間用作興建升降機。此外，如將兩條行車線削減為單線，一旦遇上交通事故，鴨脷洲橋道的交通會陷入癱瘓，故從風險評估角度而言，難以接納減少現有行車線的方案；
- (c) 在已探討的加建升降機的可能位置中，有些因沒有足夠空間放置施工機械，施工空間嚴重不足，故並無可行施工方案；有些則需要進行規模甚大的現有擋土牆改動工程，以致施工期間鴨脷洲橋道最少兩條行車線需全日封閉，會對鴨脷洲的交通造成嚴重影響；
- (d) 如市民由鴨脷洲大街或新市街前往位於鴨脷洲橋道（東行）巴士站，可使用港鐵利東站 A 出口的升降機。市民亦可從路面橫越鴨脷洲橋道至對面的巴士站；因此，上述路線亦可作為替代無障礙通道。至於漁安苑的居民，亦可沿地面往返鴨脷洲橋道（西行）的巴士站，或透過斜道上行人天橋橫越馬路至鴨脷洲橋道（東行）的巴士站。深灣軒方面，居民可沿鴨脷洲徑行人路前往鴨脷洲橋道的行人隧道（結構編號 HS13），而行人隧道的兩端出口近期已加建升降機；以及
- (e) 鑒於興建升降機將對交通造成嚴重影響，而行人天橋附近亦有替代無障礙通道設施，因此期望委員理解因附近環境的限制而未能加建升降機。

15. 司馬文先生提出規程查詢，指出如田灣商場的地契明文規定業主提供無障礙通道連接行人天橋，則不用浪費資源及公帑加建升降

機。他認為，民政事務總署有責任與相關部門溝通，跟進及解決地契事宜。

16. 主席表示，田灣商場已轉售，屬私人物業，目前田灣商場的升降機未能提供 24 小時服務，於繁忙時間亦未能應付大量行人需求。因此，他建議於橫跨田灣街的行人天橋加建升降機，將有助居民往返田灣邨。他建議委員會討論後，以投票方式表決是否支持田灣街行人天橋加建升降機項目的初步設計方案。

17. 朱立威先生要求記名投票表決。

18. 主席接納朱立威先生的建議。

19. 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) 黃銳熺先生表示，問題關鍵在於現時田灣商場內升降機的服務時間，如升降機未能提供全日 24 小時服務，則對市民造成不便。他認為，在決定是否加建升降機前，委員會可探索其他可行方案，如要求商場的業主延長升降機的開放時間；
- (b) 林玉珍女士 MH認為「人人暢道通行」的政策可使不少傷健人士受惠，故對田灣街行人天橋加建升降機計劃表示支持。此外，她指出，既然署方研究結果指加建升降機有可行方案，應予支持，而非糾纏於商場業主的責任；
- (c) 徐遠華先生表示，田灣商場內外均已設置升降機，市民或會質疑何以仍需在田灣街行人天橋加建升降機，浪費公帑。他欲查詢田灣商場升降機的開放時間，如商場升降機未能提供全日服務，則在田灣街行人天橋加建升降機將有助居民出入；
- (d) 羅健熙先生認為，必須先解決田灣商場升降機的實際開放時間，以及商場地契的要求，才能進一步審議田灣街行人天橋加建升降機的需要。至於為鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機，如能接駁漁安苑道，方便漁安苑居民則更為理想。他指出，從整體規劃而言，政府應配合已落成的新鐵路，為附近屋苑的居民提供無障礙通道，連接港鐵利東站 A 及

B 出口。他續指，市民對鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機的需求遠高於田灣街行人天橋，然而前者卻因各種限制而未能推行，令人遺憾；

- (e) 司馬文先生反對於田灣街行人天橋加建升降機。他解釋指，有關部門未能糾正地契條款，要求商場業主需提供 24 小時的通道，由接連的行人天橋前往公共運輸交匯處、停車場及田灣邨等。他強調，倘涉及部門失誤而導致路政署須在商場外加建升降機，則委員會應促請部門修正錯誤。他重申，政府部門不應各自為政，民政事務總署亦有責任聯絡相關部門，積極要求部門跟進，為田灣居民提供無障礙通道連接行人天橋和其他公用設施；
- (f) 林啟暉先生 MH表示，「人人暢道通行」計劃旨在為市民提供 24 小時的無障礙通道；因此，倘田灣商場內的升降機因地契未有要求提供 24 小時服務，則委員會沒有理由反對於橫跨田灣街的行人天橋加建升降機；
- (g) 歐立成先生 MH表示，不少私人物業均提供升降機或扶手電梯等，讓公眾人士使用，惟只於指定時間服務。相比之下，「人人暢道通行」計劃下興建的升降機，可提供 24 小時的服務，方便傷健人士出入。在沒有其他可行替代方案的情況下，他贊成於橫跨田灣街的行人天橋加建升降機；
- (h) 朱立威先生表示，早前已有眾多田灣邨居民向議會提出加建升降機的訴求，當區區議員遂向部門提出建議。如民意贊同，而政府亦積極推行「人人暢道通行」計劃，委員會實不應將討論聚焦於短期內無法解決的問題上。如繼續堅持解決所有問題後才審議方案，只會令項目胎死腹中。在以民為本的方向下，他支持於田灣街行人天橋加建升降機的建議；
- (i) 張錫容女士 MH對政府的所有利民政策均表示支持，故她支持田灣街行人天橋加建升降機的建議，期望署方能提供更多資料，釋除部分委員的疑慮，以便儘快展開工程。至於鴨脷洲橋道行人天橋方面，她對顧問公司現階段的研究結果表示失望，希望署方明確回應會否考慮進行更深入

的勘測，詳細審視其他加建升降機的地點；

- (j) 陳家珮女士表示，署方於 2017 年簡介計劃時，她和林啟暉先生 MH 曾提出於海怡半島加建升降機，以惠及屋苑內 6 幢大廈的居民。然而，署方指加建升降機的地點屬私人物業範圍，未能符合計劃的條件。雖然她對未能於海怡半島加建升降機表示失望，惟認為委員會應支持所有符合加建升降機條件的工程，包括田灣街行人天橋的項目。至於鴨脷洲橋道行人天橋方面，她認為加建升降機可便利鴨脷洲邨及部分海怡半島的居民。期望署方繼續跟進及探討其他可行方案；以及
- (k) 主席補充指，現時田灣商場內的升降機只開放 8 小時，時間由中午 12 時至晚上 8 時正。

20. 柯芳華女士就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 署方備悉委員對田灣商場升降機的意見，包括希望知悉有關地契條文的資料和升降機的服務時間等，惟上述事宜並非署方管轄的範疇；
- (b) 就有委員提出在鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機，連接鴨脷洲橋道及漁安苑道，以方便漁安苑居民出入，她指出「人人暢道通行」計劃旨在為現有行人天橋、高架行人道和行人隧道加建升降機，利便市民過馬路，然而，有關連接至漁安苑的加建升降機建議涉及上坡設施，因此並不符合「人人暢道通行」計劃的涵蓋範圍，提議將該建議轉介給運輸署內負責「上坡電梯計劃」的相關同事跟進；
- (c) 有關鴨脷洲橋道行人天橋的可行性研究，署方已從交通影響、工程技術及地理環境等各方面進行深入勘測，發現並無切實可行的加建升降機方案，故請委員會備悉該勘測結果；以及
- (d) 由於鴨脷洲橋道行人天橋加建升降機不可行，委員會可向署方另提替補項目，惟相關項目須符合「人人暢道通行」計劃的涵蓋範圍。

21. 徐遠華先生重申，由於田灣商場升降機未能提供 24 小時服務，他認為於橫跨田灣街的行人天橋加建升降機，是唯一選擇，故他支持方案。然而，他認同司馬文先生的意見，如商場地契訂明要提供通道接駁行人天橋，則毋須額外興建升降機，而民政事務總署有責任聯絡地政總署和相關部門，跟進地契問題，或在商場出售時要求加入有關條款，以免浪費公帑。

22. 任葆琳女士表示，市民的福祉不應受政治因素或地契問題影響，她認為田灣街行人天橋加建升降機的工程應儘快展開。至於田灣商場地契有否訂明升降機的開放時間和提供公眾通道，她希望有關部門能作出回應，以釋疑慮。

23. 主席表示，是項議程不宜深入討論田灣商場的地契問題，建議會後由民政事務總署跟進。有關田灣街行人天橋加建升降機的初步設計方案以記名方式進行投票，支持的委員包括：歐立成先生 MH、柴文瀚先生、陳富明先生 MH、陳家珮女士、陳李佩英女士、陳文俊先生、張錫容女士 MH、朱慶虹博士 BBS, JP、朱立威先生、馮仕耕先生、林啟暉先生 MH、林玉珍女士 MH、李民正先生、羅健熙先生、麥謝巧玲博士 MH、徐遠華先生、黃銳熺先生、任葆琳女士及楊穎仁先生。反對的委員為司馬文先生。

24. 主席總結表示，委員會以 19 票贊成、1 票反對，通過田灣街行人天橋加建升降機的初步設計方案。至於為利東邨道行人天橋加建升降機設施的項目，委員會要求署方在完成勘測研究後，適時匯報結果。

（會後補註：秘書處已向地政總署查詢，得悉地契中沒有條款要求田灣商場業主須提供 24 小時開放的公眾通道，以連接橫跨田灣街的行人天橋。）

議程三： 跟進黃竹坑臨時巴士總站的交通安排
（此議題由徐遠華先生提出）
（交通文件 23/2018 號）

25. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 地政總署高級產業測量師／鐵路發展／市區 2 霍蕙妍女士；

- (b) 地政總署產業測量師／鐵路發展／市區 3 方曉鋒先生；
- (c) 路政署工程師／南港島線(2)盧允謙先生；
- (d) 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）公共關係經理一對外事務楊莉華女士；以及
- (e) 港鐵一級建造工程師—土木周美寶女士。

26. 主席請徐遠華先生簡介議題。

27. 徐遠華先生表示，提出是項議程之目的，是為了港鐵公司於南朗山道進行道路擴闊工程期間，確保在建設黃竹坑多功能社區大樓前，黃竹坑臨時巴士總站的交通安排可便利居民。他續指，委員會早於 2017 年 1 月的會議達成共識，同意在興建黃竹坑多功能社區大樓前，延用黃竹坑臨時巴士總站。然而，時隔超過一年半，他卻得悉運輸署於 2018 年 6 月才向地政總署表示上述意向，並於 2018 年 7 月確定有關意向；路政署於 2018 年 8 月確定保留該臨時巴士總站，惟港鐵公司未得悉有關安排，更計劃向地政總署交還該臨時巴士總站的土地，以及還原為空地種樹，以補償工程期間砍伐的樹木。由此可見，運輸署作為主導部門，未有積極統籌地政總署、路政署和港鐵公司跟進委員會的共識，拖延時間，實為逃避責任。他又指，運輸署雖已提交書面回覆，但他對具體方案仍有以下疑問：

- (i) 黃竹坑臨時巴士總站的土地將設置永久巴士總站，成為新巴 78 號線及城巴 71 號線的總站，而該永久巴士總站的地權與臨時巴士總站性質一致，故詢問港鐵公司向運輸署交還土地的時間，或若按現時土地用途，應否先還原為空地及種樹，再交還路政署；以及
- (ii) 地政總署的書面回應雖已確認運輸署會繼續使用該土地，但卻未提及補償方案及種樹方案，希望地政總署回應。

最後，他批評運輸署失職，而港鐵公司的擴闊道路工程亦可能會對延用黃竹坑臨時巴士總站構成不便。

28. 李煦丰先生回應表示，運輸署在 2017 年收到委員建議，要求黃竹坑臨時巴士總站的用地在興建其他設施前，繼續以臨時形式運作，以便利市民。署方研究後認為建議可行，但由於南朗山道的道路擴闊工程會影響臨時巴士總站的佈局，巴士總站的設計或需因應有關工程而需要稍作修改，方能繼續使用，為此署方已進行所需程序及聯

絡相關部門，確定延用臨時巴士總站的意向。此外，南朗山道巴士總站啟用時，署方亦會刊憲將其列為巴士總站。

29. 方曉鋒先生回應表示，種樹安排方面，由於地政總署得悉臨時巴士總站會繼續沿用，故港鐵公司獲豁免在該土地種樹，相關部門亦不反對有關安排。然而，港鐵公司仍有責任就南港島綫（東段）工程的補種樹木。

30. 盧允謙先生回應表示，港鐵公司在建造南港島綫（東段）期間因工程需要移除了些樹木，故需進行樹木重植，港鐵公司及相關部門正商討修訂有關的樹木重植計劃。

31. 楊莉華女士表示，港鐵公司一直就臨時巴士總站及樹木重植計劃與相關部門溝通，並會按以往討論的條款進行，如有改變需再與相關部門詳細討論。

32. 徐遠華先生表示，自南港島綫（東段）通車後，港鐵公司的跟進工作比以往差，為求工程便利，甚少與政府部門溝通，導致無法配合其他部門的工程，或令工程需重新規劃，既費時亦對居民造成不便。他又批評運輸署協調不力，港鐵公司與政府部門不配合，犧牲居民利益。此外，南港島綫（東段）是路政署委託港鐵公司進行的工程，路政署因此責無旁貸，應督促港鐵公司配合延用臨時巴士總站的安排，以便利居民。他希望部門與港鐵公司之間加強協調，互相配合。

33. 柴文瀚先生表示，政府部門與部門之間，以及部門與港鐵之間的協調工作一直不甚理想，如未能確定種樹位置，導致不少社區項目未能實施，他對此予以譴責。他又批評部分部門如地政總署的行政文化，經常拒絕與其他部門聯絡和配合。他要求地政總署日後與南區溝通時，必須與民政事務總署及區議會聯絡，否則若地政總署出錯，區議會必定追究。他續表示，運輸署在擬議項目的失誤與出席會議的署方代表關係不大，認為應向真正負責的官員追究。最後，他不滿區議會及相關部門於 2017 年已就延用黃竹坑臨時巴士總站達成共識，但卻延誤至今，他不希望再出現同類事件。

34. 歐立成先生 MH表示，南朗山道巴士總站缺乏合適的行人過路設施。由於新巴 78 號線的新總站位於南朗山道（新會商會陳白沙紀念中學對面），他擔憂有市民會為了趕上巴士而急忙橫過馬路，有可能引起混亂及危險，故希望將新巴 78 號線的總站改為設於港鐵黃竹

坑站，以避免意外發生。

35. 李熙丰先生回應表示，運輸署會與其他部門加強協調，待在南朗山道的工程完結後，能順利交接，以便繼續使用黃竹坑臨時巴士總站直至有其他工程為止。就歐立成先生對南朗山道巴士總站的建議，署方新設的南朗山道巴士總站將是城巴 71 及新巴 78 號線的落客站，而上客站會設於近新會商會陳白沙紀念中學的位置，相信能解決委員對行人過路安全的關注。

36. 霍蕙妍女士回應表示，備悉委員就以往種樹的協調工作有不足之處的意見。地政總署會就黃竹坑臨時巴士總站的種樹問題及黃竹坑多功能綜合大樓發展等項目，加強與區議會及相關部門溝通，盡量避免與其他部門出現不協調的情況，令各項目得以順利進行。

37. 盧允謙先生回應表示，港鐵公司正按運輸署要求在南朗山道進行道路擴闊工程。相關道路工程需要暫時使用臨時巴士總站作為工地。港鐵公司將會和運輸署商討以盡量保留站內的設施。

38. 周美寶女士回應表示，南朗山道的道路擴闊工程是把兩條行車線擴闊至三條，工程包括將黃竹坑道方向的南朗山道重新定線。另外，現有南朗山道及警校道交界處亦會改為附設交通燈的行人過路處。

39. 徐遠華先生表示，他並不反對政府及港鐵公司的擴闊道路及重置行人路工程，但要求相關工程可配合臨時巴士總站於日後繼續使用。他希望港鐵公司按運輸署的標準進行上述工程，以免日後需進行修補，路政署亦應督促港鐵公司。他續指，海洋公園的水上樂園將於 2019 年底開幕，而聖誕節及新年等假期臨近，可能會使工期延長，如工程未能按計劃完成，屆時或會造成嚴重的交通擠塞，故他希望相關部門及港鐵公司儘快完成工程，方便市民。

40. 盧允謙先生備悉委員的意見，並表示路政署及港鐵公司會配合運輸署日後在臨時巴士總站的工程。

41. 楊莉華女士表示港鐵公司會聯絡路政署及相關部門配合。

42. 主席總結時表示，委員會請運輸署、地政總署、路政署及港鐵公司備悉委員意見，加強協調及溝通，儘快完成必要的程序，在港鐵公司交還土地後沿用黃竹坑臨時巴士總站，作出相應的交通安排，以

便利市民。

議程四： 確立審計署第 57 號報告書發表後在南區設置公共交通交匯處的程序

(此議題由柴文瀚先生提出)

(交通文件 24/2018 號)

43. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

44. 柴文瀚先生表示，審計署在 2011 年 10 月發表的第 57 號報告書，指出不少公共交通交匯處的問題，例如調景嶺設有兩個公共交通交匯處，奧運站則設有三個公共交通交匯處，交匯處之間的距離甚近，建議日後需謹慎規劃，運輸署亦回應表示將採取措施，避免設置過多的交匯處。此外，報告書提及曾有旅遊發展項目計劃會搬遷天星碼頭的巴士站，雖然計劃最終未有推行，但審計署亦建議旅遊事務署與運輸署加強溝通，進行公眾諮詢後才展開工程。然而，他認為報告書發表後，或令南區設置公共交通交匯處受到掣肘。他以西港島線及南港島線（東段）為例，港鐵堅尼地城站外的公共交通交匯處規劃完善，環境優美，反觀黃竹坑站外僅設數個巴士站、小巴站和上蓋。他續指，運輸署在設置公共運輸設施時應考慮當區巴士和小巴路線數目及人流，黃竹坑站公共運輸設施的交通服務顯然未能滿足區內需求，而預期日後薄扶林（南）的公共房屋發展項目亦會出現類似問題，包括預留作公共運輸設施的空間不足、與車路共用，以及未有為公共運輸機構提供配套設施。此外，黃竹坑站公共運輸設施至今仍未劃為禁煙區，對非吸煙市民不公平。他亦認為，運輸署在規劃時未有考慮《香港規劃標準與準則》（下稱「《準則》」）提及的方向，例如在街道以外的地方妥善設置巴士站、小巴站及公共交通交匯處，以及提供良好的候車環境。

45. 李煦丰先生回應表示，署方設置公共交通交匯處時，會考慮擬建交匯處的地理環境、建造成本及計劃的公共交通服務能否配合將來的人口增長。就華富（北）及雞籠灣的發展，署方初步估算規劃設施已能足夠應付將來的公共交通服務。

46. 柴文瀚先生表示，相比起本港其他的公共交通交匯處，不論黃竹坑、海洋公園還是日後薄扶林（南）的公共運輸設施均較為脫節，他認為在新設施尚未獲得立法會撥款前，署方如此馬虎了事，是不負

責任的行為。另外，《準則》提到在總站設置去程及回程的終站，應盡量設於街道以外，避免阻塞交通，但現時黃竹坑及薄扶林（南）的規劃卻安排巴士和小巴在路邊停泊。《準則》亦列明公共交通交匯處應設於中心位置、小巴站應盡量設置在街道以外，並須設有站長室、休息室、洗手間、座椅以及空調設施等，黃竹坑站公共運輸設施的設計顯然未符合標準，如的士站和地鐵站相距太遠，導致使用量偏低。他認為薄扶林（南）應按最新標準設立公共交通交匯處，不解何以署方未有考慮，以及要求正面回應。最後，他促請署方按照最新公共交通交匯處的準則為南區的運輸設施進行設計，並與區議會密切溝通。

47. 徐遠華先生表示，黃竹坑站公共運輸設施雖命名為「公共運輸設施」，但內部乃依照公共交通交匯處設計，故對未能劃分禁煙區感到十分荒謬。另一方面，控煙辦公室（下稱「控煙辦」）回覆指因黃竹坑站沒有巴士總站而未能作出相應安排，他質疑日後如增加以黃竹坑站作為終站的巴士路線，該站是否符合控煙辦或運輸署加設禁煙區的要求。公共運輸設施或公共交通交匯處因名稱不同而未能加設禁煙區，令市民難以理解及接受。他促請控煙辦及運輸署及早進行磋商，儘快為黃竹坑站公共運輸設施劃設禁煙區。

48. 羅健熙先生不滿運輸署在審計署發表報告書後，藉將公共交通交匯處易名，以逃避問題。他質疑署方對公共交通交匯處的定義是否可隨時改變，以黃竹坑站公共運輸設施為例，明顯是公共交通交匯處的設計，卻改稱為公共運輸設施，做法匪夷所思。他詢問如署方可重新定義公共交通交匯處，需要經過什麼程序以及參與改變定義的人士為何。他要求署方釐清不同運輸設施名稱的定義、界定過程及步驟。

49. 李煦丰先生綜合回應如下：

- (a) 有關黃竹坑站公共運輸設施方面，其設計與當初向立法會申請撥款時相同，惟當時的設計有馬路分隔，小巴站、的士站及巴士站的分佈與一般的公共運輸交匯處的設計有所不同，故此運輸署認為採用公共運輸設施的名稱較為合適，並非逃避責任；
- (b) 有關在黃竹坑站公共運輸設施禁煙事宜，運輸署會後將與控煙辦聯絡，研究可行的禁煙措施；以及
- (c) 有關薄扶林（南）的公共房屋發展項目，以雞籠灣及華景

街巴士站為例，考慮到它們主要為巴士及小巴的中途站，故採用較長的巴士停車灣已能應付日常的運作需要。房委會正考慮在雞籠灣北及華景街加建有蓋的行人通道。署方會與房屋署緊密聯絡，提供良好的候車環境。署方亦會與巴士公司溝通，考慮在巴士站安裝實時抵站系統電子顯示屏等候車設施，以進一步改善乘客的候車環境。

50. 柴文瀚先生不滿署方未有計劃在南區實施最新的交通措施及安排，認為署方刻意削減南區的資源及硬件配套。他以馬鞍山為例，署方已計劃將現有的公共交通交匯處改建為配備空調及鋸齒形月台的交匯處。此外，政府亦在白田邨花費 1.8 億元以及洪水橋 13 區（即洪福邨）花費 3,780 萬元興建公共交通交匯處，可見投放的資源充足。相反，署方既沒有為南區爭取資源，亦未跟隨現有標準建設公共運輸設施，他指薄扶林（南）公共房屋發展項目須預留 20% 空間作道路，但不論薄扶林（南）或是黃竹坑站公共運輸設施（計及巴士及小巴站），相關空間亦不足 20%。他強調，區議會必須向運輸署施壓，才能為南區爭取資源建設較完善的公共運輸設施。最後，他指不少發展項目的規劃仍在設計階段，可以作出改動，故日後運輸署必須就設計新巴士站、更改舊巴士站等事宜諮詢委員會，取得委員會同意後方可進行建設。

51. 羅健熙先生表示，署方未有回應他的問題，即各種與運輸相關的名詞及設施，其界定的過程及標準，如的士上落客處／的士站、巴士站／巴士總站／巴士停車灣、公共運輸設施／公共交通交匯處等。如署方現時未有資料，可於會後以書面回覆。他認為公共交通交匯處與公共運輸設施的設計不一，故不能接受署方指更改名稱較為合適的說法。他亦以薄扶林（南）公共房屋發展項目為例，項目仍處於規劃階段，署方卻指沒有空間加設運輸設施，實在難以令人信服。此外，他希望署方與時並進，改變諮詢模式，加強與區議會溝通，以減少矛盾。

52. 司馬文先生表示，他曾去信投得黃竹坑站第三期物業發展項目合約的長江實業集團有限公司，要求該集團接管黃竹坑站公共運輸設施，並美化該設施和周遭環境。他又呼籲委員去信長江實業集團有限公司作類似要求。

53. 李煦丰先生回應表示，大部分運輸設施是按其設計命名，詳細資料將於會後以書面回覆。有關委員提及馬鞍山的公共交通交匯處，

與薄扶林（南）及其他委員提及的公共交通交匯處及公共運輸設施性質不盡相同，惟署方日後在興建任何新運輸設施前，會與區議會保持緊密聯繫，有需要亦會向委員會介紹最新的公共運輸設施。

54. 主席總結表示，請運輸署備悉委員的意見，檢討現時的政策標準，日後如在南區規劃包括巴士或小巴總站的新公共交通設施時，應以公共交通交匯處的設計出發，否則應諮詢委員會意見。

（朱慶虹博士 BBS, JP 於下午 4 時 31 分離開會場。）

議程五： 要求政府解決南區道路路面不平問題
（此議題由林啟暉先生 MH 及陳家珮女士提出）
（交通文件 25/2018 號）

55. 主席歡迎路政署總工程監督／西南區林志開先生以及助理工程師／掘路許可證（港島東南區）梁家宜女士出席會議。

56. 主席請陳家珮女士及林啟暉先生簡介議題。

57. 陳家珮女士展示南區多條道路長期出現坑洞、裂縫或凹凸不平狀況的圖片。她指路政署只作簡單修補，導致路面很快再次出現不平或坑洞，對道路使用者構成危險。她期望署方能提出措施，改善維修工程的質量，並詢問署方於過去兩年因路面不平引致的交通意外數字。

58. 林啟暉先生 MH表示，堅拿道天橋往香港仔隧道方向的路段、海怡半島、鴨脷洲橋道及薄扶林往香港仔方向的道路均有不少坑洞，對駕駛人士構成危險；又指曾有市民騎單車時，車輪被夾於路面的裂縫，幸而未有受傷；有關問題必須正視。為此，他詢問路政署是否有機制監察重鋪路面的工程和驗收工作，而署方有否定期檢查路面及檢討維修道路的政策和措施。此外，他了解曾有市民因路面破損而申索賠償，故詢問署方於過去兩年接獲的投訴及索償數字，以及有關結果。

59. 鄭嘉曦先生補充回應如下：

- (a) 香港是高度發展城市，交通運作十分繁忙，行車道承受巨大壓力。一般而言，長時間的交通流量加上極端天氣過後，

會令路面出現裂縫，路基下的土壤亦有機會流失而令行車路出現損耗，甚至形成坑洞。此外，部分個案或受鄰近建築工程影響，令路面出現裂縫。例如議員展示的位置，有些位處海洋公園道，該等路面損耗是源於香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）的建築工程，而現時該等路段仍屬港鐵公司負責維修保養的範圍，尚未交還政府，署方的鐵路拓展處已督促港鐵公司跟進其負責路段的損耗。署方會定期派員檢查路面，如發現對道路使用者有即時危險的損耗，將立即處理；

- (b) 關於路面的坑洞，為減低對交通的影響，署方一般要求承建商於 48 小時內完成臨時修復工程。至於長遠的維修方案，署方須視乎路面損耗的嚴重程度、路面交通情況、採用物料，以及附近有否民居等因素再作計劃；
- (c) 為確保重鋪工程的質量，本署設立了一套完善的系統，包括原材料的選用、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；以及
- (d) 過去兩年，署方合共接獲 11 宗索償個案，當中 8 宗索償個案已調停，3 宗個案被拒絕。

60. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 馮仕耕先生表示，路面坑洞十分常見，質疑署方接獲的索償個案太少，與現實不符。他又指，近深水灣道的路面有 3 個明顯的坑洞，每當車輛駛近，都須要閃避坑洞而逆線行駛，以致影響其他車輛。他續指，路面不平的問題存在多時，惟至今仍未妥善解決，反映署方的重鋪路面工程及驗收工作有所不足，他詢問署方會否採取更積極的措施處理；
- (b) 陳李佩英女士表示，在人流眾多的旅遊區如赤柱，路面不平除了對交通及行人構成危險外，亦會影響香港作為國際旅遊區的聲譽。她質疑署方的修補工程質量不符標準，且驗收程序不嚴謹，導致路面坑洞很快又再出現。她詢問署方維修工程及驗收的標準，以及工程採用的物料；

- (c) 林啟暉先生 MH 表示，儘管署方指明在 48 小時內完成修補路面坑洞，但署方是否每天巡視各區路面，或只依賴市民報告後，才安排承建商處理，希望署方詳細交代處理過程。此外，他指有市民的單車輪胎因路面不平而受損，而港鐵公司仍未向政府交還涉事路段，如申請索償，則申索對象是路政署還是港鐵公司。針對署方提及的索償個案，他詢問調停的個案詳情；
- (d) 陳家珮女士 理解本港多數道路均十分繁忙，但亦不能罔顧道路使用者的安全。她續表示，路面的坑洞可令車輛受到不同程度的損傷，而駕駛者亦有機會為避開坑洞而發生意外。鑑於不少道路均出現凹凸不平的情況，她對署方回應指設有完善機制和採用符合質量要求的鋪路物料表示懷疑。另外，她指 2017 年全港有 3 100 宗因路面凹陷而引致的索償個案，認為南區應不止 11 宗；
- (e) 麥謝巧玲博士 MH 表示，田灣海旁道（近華貴邨）經常有混凝土車出入，故曾出現路面下陷，署方接報後亦盡快進行維修。然而，房屋署轄下的華富道路面出現各種問題，卻沒有即時處理，故希望路政署多關注屋邨的路面問題。她續指，路面不平容易引發交通意外，實應盡快修復。另外，她對私人屋苑、房屋署等其他道路擁有者的修路速度感到失望，促請路政署與其他道路擁有者加強合作，解決路面不平的問題，減少交通意外的發生；
- (f) 歐立成先生 MH 指房屋署管理的道路經常出現凹凸不平的情況，修復後不久又再損壞，故詢問路政署會否提供工程質素指引予房屋署以作監管。他續指，如需進行大規模的道路修復工程，房屋署需要向運輸署申請封路等安排，往往需時一個月，故希望可簡化部門間的行政程序，以便盡快進行修復工程；
- (g) 司馬文先生 認為署方維護路面的工作理想，惟仍有改善空間。他指部分路面經常出現坑洞，如干諾道、馬己仙峽道及添馬公園附近，雖然署方會盡快作出修補，但大雨過後便會回復原貌。因此，他認為署方應提升道路維修指引，要求公用事業承建商在重鋪路面時嚴格遵守指引，並擴大鋪路範圍，以確保路面的物料質素一致。此外，署方應考

慮採用混凝土或鋼筋混凝土等更耐用的物料。他以堅尼地城往域多利道方向的巴士站為例，儘管採用混凝土鋪路對交通有所影響，但重鋪路面後的損耗已大為減少。最後，他建議改善現時舉報路面坑洞的機制，如利用市民手機的 GPS 位置，簡化通報方式，以加快處理時間；

- (h) 徐遠華先生稱讚路政署的反應迅速，修補路面坑洞的工程快捷，但物料質素欠佳，特別是瀝青道路，通常一段時間後又再次損毀。他以香港仔逸港居巴士站外的道路為例，自從改用混凝土鋪路後，道路狀況至今仍然良好，雨季後亦不易受損，故他建議署方減少使用瀝青，多考慮採用混凝土重鋪路面。另一方面，他詢問在部分路段仍屬港鐵公司負責的情況下，可如何釐清署方與港鐵公司之間的權責；
- (i) 黃銳熺先生稱讚路政署的工作速度，指巴士站附近的坑洞於報告翌日已完成修復。他明白南區的主要幹道如香港仔大道、香港仔海傍道等損耗龐大，然而修復道路需經過繁複的申請程序，故建議簡化程序，並盡量於深夜進行工程，以減低對交通的影響。他又建議署方加強與承建商溝通，增加路面巡查次數，以及優化工程質素，確保填補坑洞後道路保持平坦，方便行人過路；
- (j) 羅健熙先生對路政署的工作速度表示讚賞。他理解署方只有較少時間進行臨時工程，因而使用不夠堅固的瀝青物料，因為如採用混凝土，則所需工期亦較長。署方應與當區區議員加強溝通，採納有關鋪路物料的意見，並希望區議會支持署方爭取更多資源，加快工程的進度；
- (k) 柴文瀚先生表示，根據《財政預算案》資料，署方設定於 24 小時內及 48 小時內修葺路面坑洞的目標分別為 95%及 100%，而於 2017 年署方可於 24 小時內及 48 小時內完成修葺的工程分別為 99.5%及 99.9%，表現理想。然而，他認為路政署巡查道路的次數未如理想，現時主要幹道每 7 日檢查一次，而普通幹道則每月檢查一次，他建議主要幹道改為每日檢查，普通幹道則改為每星期檢查，以減少路面出現的問題。他希望委員會能支持建議，要求政府增撥資源，增加巡查次數；

- (l) 林玉珍女士 MH表示，路面維修工程的質素參差，希望路政署加強監管工程質素，壓平填補坑洞的物料，以確保路面平坦。她又指以百歲磚鋪設的行人道路容易因天雨關係損毀，亦會出現凹凸不平的情況，對行人構成危險，促請署方加強檢查；
- (m) 張錫容女士 MH表示，早年鴨脷洲大街曾進行美化工程，而近年行人及行車路出現損耗，路政署一直協助修補，對其迅速的工作效率表示感謝。她希望署方增加巡查路面的次數，以及盡量在不影響交通的情況下修補路面，而區議員亦會繼續與署方緊密合作；
- (n) 任葆琳女士讚揚署方反應迅速，接報後快速修補破損的路面，又主動進行長期路面維修工程。然而，她指出香港仔部分地點的路面經常損壞，如聖伯多祿堂巴士站外的路面，即使多次進行短期修補工程，仍持續損壞，希望署方能改進短期修復工作的質量。此外，她指部分樹根隆起會破壞地磚，對行人安全造成威脅，希望相關部門互相協調，處理問題；以及
- (o) 主席讚揚路政署在接獲報告後的修補工程迅速，亦了解進行長期維修工程需時。他指石排灣道、田灣山道等經常有盛載鹹水的車輛駛過，以致侵蝕路面形成坑洞，詢問署方可否增加巡查次數，尤其是上述「黑點」。他希望署方採取措施，改善有關道路的情況。他又查問署方進行臨時及長期維修工程的標準。最後，他指以往香港仔洛陽街近加油站的路面每年均需重鋪，後來改用混凝土鋪路後，情況大為改善，雖然工程期間需長時間封路，但當區區議員及持分者必須有所取捨。

61. 鄭嘉曦先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方感謝各議員及其助理積極與署方聯絡，通報公共道路上有問題的地方；
- (b) 署方的路面檢查一般分為例行及詳細檢查：道路的「例行檢查」一般是利用慢駛的車輛或在繁忙地段以步行的方式

進行，旨在確認對道路使用者構成危險的損耗並作出修理。例行檢查的密度一般為 7 日至 3 個月，視乎該道路的交通流量而定，如黃竹坑道會每 7 日檢查一次。至於「詳細檢查」，署方會每半年以步行的方式進行，除了會確認對道路使用者構成危險的損耗外，亦會蒐集數據以籌備中、長期的維修工程；

- (c) 對於委員指不少路面坑洞臨時修復後再次破損，署方正不斷研究工程物料，亦常參考國內外有關路面物料的研發與實踐經驗，期望能於維修保養工作上適時引入效能更好的物料。舉例來說，路政署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。署方一直計劃進行長期路面維修工程，但須與運輸署及警方商討臨時交通管理措施，以減少對市民的不便。如工程接近民居，署方亦須向環境保護署申請建築噪音許可證，以及商討施工時間。署方會繼續與相關部門積極協調，期望能盡快進行大型維修工程；
- (d) 署方備悉委員提出有路面損耗問題的地段，如香島道、石澳道、赤柱、域多利道、香港仔大道、田灣山道等，署方的維修組別會特別留意及適時跟進；
- (e) 索償方面，就林啟暉先生提出的案件，署方得悉港鐵公司委託的公證行會與申索人聯絡，暫不清楚詳情。而 2017-18 年於南區的索償申請為 11 宗；
- (f) 至於私人屋苑及房屋署地段，由於不屬於署方維修保養的範圍，故不清楚其維修指引。如在上述地段進行工程，相關機構亦須向運輸署及警方申請臨時交通管理措施；
- (g) 通報機制方面，公眾人士可透過 1823 報告有關路面問題，署方認為此機制行之有效；
- (h) 混凝土路面確實比瀝青路面耐用，但混凝土的維修工程需時較長；以及
- (i) 署方的鐵路拓展處一直與港鐵公司聯絡，要求及督促其修補所負責的路段，亦會將委員的關注向港鐵公司轉達。

62. 陳李佩英女士感謝路政署行動迅速，與議員保持緊密聯絡。然而，她擔憂路面坑洞多容易有積水，增加登革熱傳播的風險，故希望署方爭取更多資源，加強巡查及修補，以及監管承辦商質素。她又指近年南區的遊客增加，期望政府在路面維修方面增撥資源，除了便利道路使用者外，亦能維持良好的國際形象。

63. 陳家珮女士追問署方有關林啟暉先生提及的單車駕駛者索償案件，指如該地段現時屬港鐵公司負責，但坑洞早已存在，則責任屬路政署還是港鐵公司。她續表示，有申索人的車胎因路面不平而損壞，追索一年仍未有結果，故詢問署方處理索償所需的時間。

64. 鄭嘉曦先生回應表示，署方備悉委員對承建商的意見。署方會定期與承建商及其管理層會面，平日亦有監察承建商的表現。因應颱風將於周末襲港，署方已責成承建商即時巡查各主要幹道及水浸黑點，亦會與運輸署保持聯絡。就陳家珮女士提及的索償個案，署方已將個案交予港鐵公司跟進。就索償所需的時間，署方在接獲申索人申請後，一般會先提供中期答覆，而視乎個案複雜性和所涉及的法律問題，處理過程需時數個月甚至一年多不等。署方會在中期答覆提供聯絡方式，讓申索人可以查詢個案進展。

65. 主席總結表示，請路政署備悉委員的意見，加強巡查路面、監控重鋪路面的質素及採用更堅固耐用的物料鋪路，避免在工程後仍出現路面不平的問題，減低對道路使用者的不便。

（麥謝巧玲博士 MH 及陳文俊先生分別於下午 5 時 06 分及 5 時 30 分離開會場。）

議程六：改善巴士站候車體驗
（此議題由司馬文先生提出）
（交通文件 26/2018 號）

66. 主席歡迎新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司總公眾事務主任尹慧嫻女士出席會議。

67. 主席請司馬文先生簡介議題。

68. 司馬文先生表示，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）已為屬下 600 多個車站，引入太陽能設備、照明系統及電子滅蚊燈等裝置。他指出，由於大部分南區巴士站均靠近人造植被斜坡或滿佈叢林的自然山坡，故建議在南區的巴士站裝設相關設施。他續表示，2018 年 6 月薄扶林的誘蚊產卵器指數為 37.9%，屬全港第二高指數的地區，情況令人憂慮。另一方面，他提議在薄扶林道近心光盲人院暨學校的巴士站加設上蓋，為視障人士提供舒適便利的候車環境。他了解該巴士站的行人路狹窄，故建議運輸署參考九龍的巴士站，在行人路後方的構築物加裝上蓋。最後，他希望運輸署及巴士公司支持有關建議，提供上述設施，改善南區的巴士站。

69. 李熙丰先生回應表示，署方已就滅蚊／捕蚊裝置的功能向食物及環境衛生署（下稱「食環署」）查詢，得知相關裝置只是輔助工具；最有效的防治方法是針對蚊蟲滋生的源頭，加強清除積水或噴灑蚊油等。至於協助視障人士方面，他指巴士公司早前曾與香港大學進行試驗計劃，利用藍芽技術協助視障人士候車，惟試驗結果未如理想。署方已計劃約見心光學校的負責人，商討可行的方法協助有需要的乘客在心光學校的巴士站登車。而有關利用在上述車站旁的構築物加裝上蓋的建議，署方將研究其可行性。

70. 尹慧嫻女士回應表示，公司已派出前線員工，定期巡查巴士站的環境衛生。如發現有蚊患問題，將即時轉交政府部門跟進。有鑑於近期多個地點出現登革熱個案，巴士公司已於車廂內的自動報站系統進行宣傳廣播，提醒乘客注重環境衛生，採取防蚊措施。至於關注傷健團體使用巴士站的情況，她指巴士公司曾與香港大學進行一項名為「去街易」的試驗計劃，研究在巴士安裝感應器，並在駛近巴士站時，向使用者所持的電子流動裝置發出訊號，提醒巴士即將到站。然而，由於當時在訊號發送及接收有技術限制，故香港大學未有繼續相關研究。公司會繼續了解市場上最新技術及進行研究，務求改善傷健人士在候車時遇到的問題。巴士公司亦有派代表定期出席由運輸署舉辦的殘疾人士小組會議，蒐集各持份者的意見，以便改善服務及設施。興建巴士站上蓋方面，巴士公司會與運輸署商討。

71. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

(a) 羅健熙先生對司馬文先生提出的建議表示支持，認為科技

日新月異，應可解決過往遇到的技術困難，而關鍵在於運輸署與巴士公司有否決心投放資源，改善巴士站的設施。他續指，巴士站設施可因應個別地區的需求設計，如在鄰近心光盲人院暨學校的巴士站安裝廣播設備，協助視障人士，或改善部分巴士站座椅背向馬路的問題；

- (b) 柴文瀚先生指出，部分巴士站設計未盡完善，導致候車環境不理想，如屯門公路轉車站的上蓋設計令車站空氣不流通、巴士站座椅的設計雜亂無章等。儘管政府為巴士公司提供資助進行改善措施，但他批評署方的訊息發放及諮詢工作倉卒，與地區人士缺乏溝通。他強調，如各持份者能加強溝通，互相交流意見，將能事半功倍。滅蚊方面，他認為於巴士站（尤其在偏僻地區）使用太陽能驅動的電子滅蚊器較為理想。對於協助視障人士了解巴士何時到站，他認為可仿效輕鐵車站所採用的廣播系統；
- (c) 陳李佩英女士認為，九巴的「綠色巴士站」計劃值得推廣，如運輸署及巴士公司能關注乘客所需，為巴士站提供上蓋等設施，同時引入先進科技，可令不少市民受惠。對於部分位於斜坡附近及狹窄公路的巴士站難以加建上蓋，她認為署方可考慮其他替代方案，如在附近的構築物安裝上蓋，除了便利有需要的市民外，亦可推動旅遊業發展；以及
- (d) 司馬文先生表示，除委員建議的一系列巴士站改善措施外，他強烈要求巴士公司在巴士站安裝簡便的太陽能裝置，為照明系統及驅蚊燈等輔助設施提供電源。他指，九巴已在旗下巴士站安裝有關裝置亦取得成效，且成本低廉。因此，城巴及新巴引入相關裝置，並廣泛於南區使用，絕非難事。此外，他希望署方積極跟進於近心光盲人院暨學校巴士站加建上蓋設施一事。

72. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方備悉委員的意見。關於使用太陽能裝置為車站提供照明設施，以及於薄扶林道近心光盲人院暨學校的巴士站加建上蓋的建議，署方將與巴士公司進行研究；以及
- (b) 署方致力改善乘客的候車環境，包括資助巴士公司在巴士

站加設座椅及實時抵站資訊電子顯示屏等。就巴士站座椅等問題，署方樂意於會後與委員跟進。

73. 尹慧嫻女士亦就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 認同太陽能板及嶄新科技能提升能源效益，或可改善候車環境及體驗，巴士公司會作進一步研究；
- (b) 雖然於 2014 年進行的「去街易」試驗計劃已停止運作，惟巴士公司一直留意科技發展，設法推動新的研究計劃。然而，由於香港島的地理環境獨特，研究項目須克服多重困難，如個別巴士站服務多條巴士路線，或會使訊號接收及傳送不穩定，導致用戶無法接收正確訊號。倘若市場上有合適的新技術，公司樂意在技術層面、實際應用及公司成本方面作出可行性研究，以提升巴士站候車體驗；以及
- (c) 巴士公司將配合運輸署與心光盲人院暨學校進行會面，商討改善薄扶林道巴士站的設施。巴士公司將適時向委員會匯報進展。

74. 柴文瀚先生建議署方考慮在巴士站引入廣播系統，除可協助視障人士外，亦可使候車人士得知即將抵站的巴士路線。至於為廣播系統提供電力及噪音等問題，按現時的科技水平，應可輕易解決。他強調，香港市民仍主要依靠巴士服務，但車站設施卻較鄰近國家及城市遜色，認為運輸署、巴士公司及地區小型工程工作小組有責任協助改善巴士站的候車環境。

75. 李煦丰先生回應表示，署方備悉委員的意見，會後將積極就委員的意見與巴士公司和相關部門進行研究。

76. 尹慧嫻女士回應表示，公司備悉委員的意見，除與運輸署進行研究外，亦會將意見轉交有關部門跟進。

77. 主席總結表示，委員會請運輸署及巴士公司備悉委員的意見，參考新界鄉郊巴士站的現有設施，考慮在南區的巴士站增設太陽能板、防蚊及驅蚊設施等，以改善乘客的候車環境。此外，署方及巴士公司亦應積極研究特別措施，應用新科技，協助視障乘客使用公共交通工具。

(馮仕耕先生及楊穎仁先生分別於下午 5 時 49 分及 6 時 03 分離開會場。)

議程七： 運輸署及巴士公司隱瞞區議會減少巴士班次
(此議題由羅健熙先生及區諾軒先生提出)
(交通文件 27/2018 號)

78. 主席請羅健熙先生簡介文件。

79. 羅健熙先生不滿巴士公司未有委派代表出席會議，希望秘書處交代有否邀請巴士公司代表出席會議。他批評巴士公司經常黑箱作業，故意隱瞞區議會縮減巴士班次。他表示，巴士公司增減班次本身並非嚴重問題，惟委員會卻對巴士公司的安排一無所知。他欲瞭解運輸署用以決定應否進行諮詢的準則，若巴士路線有所改動，會在什麼情況下納入年度巴士路線計劃、進行地區諮詢或無需進行諮詢；如進行地區諮詢，署方會如何釐定諮詢的範圍及對象。此外，根據調整巴士班次的指引，如路線在非繁忙一小時載客率達 60%，而最繁忙半小時及一小時的載客率分別達 100%及 85%，便可增加班次，惟載客率於最繁忙半小時少於 85%，以及於非繁忙時段平均載客率少於 30%便可削減班次，以現時車廂內每平方米容納 6 位乘客的標準，以上載客率標準完全不合理，他質疑指引只是有助巴士公司削減班次，必須檢討有關指引及標準。他對署方的書面回應表示不滿，認為署方指所減班次數目甚少，實為混淆視聽，逃避巴士路線在繁忙時間減班帶來的問題。

80. 李煦丰先生回應表示，巴士公司於 2018 年 5 月因城巴 97 及 592 號線乘客量下降而向署方申請調整班次。為此，署方曾派員進行實地視察，最後根據指引批准調減上述路線於繁忙及非繁忙時段的班次。減少班次後，署方曾於漁安苑及鴨脷洲橋道進行實地觀察，期間上述路線的乘客均可登上第一班抵站的班次，顯示調整後的班次仍能配合乘客需求。至於有關調整巴士服務的機制，現時署方會不時檢討區內巴士的服務水平及因應需求情況而作出調整。就一些調整規模較大的路線改動，署方會將其納入年度巴士路線計劃，並提交區議會討論。若涉及的改動較輕微的建議，如早前新巴 42 號線改經黃竹坑道天橋等建議，署方則會進行地區諮詢，以期儘快落實改善措施，便利市民。他續表示，雖然署方根據增減班次的機制，批准巴士公司進行

調整，惟署方仍會於班次調整前後進行監察，確保巴士服務能應付乘客需求。

81. 主席請秘書處回應巴士公司未有派代表與會一事。

82. 練文惠女士回應表示，秘書處曾邀請巴士公司代表出席會議，惟運輸署指擬議事項屬署方負責範疇，故巴士公司未有派員出席。

83. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生表示，署方未有回應在決定會否就巴士服務調整進行諮詢時所採用的準則。他認為署方不應因循守舊，只按規則辦事，各持分者的參與及討論亦相當重要。他舉例指，南港島線（東段）投入服務前，署方曾就巴士路線的重組方案與區議會、不同組織及團體共同商議，讓地區人士充分了解受影響路線詳情及實施日期，成效有目共睹。然而，就巴士公司於近期進行的巴士班次調整，委員卻一無所知，希望署方能改善諮詢方式。至於調整班次的指引，他認為以載客率為標準未能顧及乘客所需，導致出現班次「易減難加」的情況，變相令巴士公司得以調配資源至營運效益較好的路線，並削減營運欠佳路線的班次；
- (b) 林玉珍女士 MH表示，對 2018 年 7 月 9 日開始實施的班次調整安排，全不知情，而市民亦對此安排十分不滿。她解釋指，城巴 592 號線的需求高，特別是星期六下午時間，部分車站的候車時間冗長，亦有乘客因巴士滿載而未能登車，令人難以接受，她質疑署方同意巴士公司於繁忙時間縮減班次的理據。此外，她批評實時抵站查詢服務顯示的時間不準確，她指於 2018 年 9 月 8 日下午在銅鑼灣希慎廣場巴士站候車時，透過實時抵站查詢服務查閱的時間不時更改，相差十數分鐘，期望署方能改善系統運作。她強調，若巴士公司因客量不足而縮減班次，市民只會改為選擇其他交通工具，造成惡性循環。她希望巴士公司日後計劃削減巴士班次前應諮詢委員會；
- (c) 羅健熙先生表示，公共交通機構為市民提供的服務應與時並進，署方按現有載客率標準調整巴士班次的做法已不合時宜，期望署方代表能向上級反映有關意見。他質疑署方

在未諮詢區議會的情況下削減城巴 97 及 592 號線班次的安排是否恰當，以及詢問班次被削減的車輛調配安排。他在南港島線（東段）通車前已多次強調應儘快落實實時抵站查詢系統，但巴士公司不斷拖延，近期又削減巴士班次，令人難以接受。他認為，署方應將巴士視為南區市民在鐵路系統以外的選擇，否則市民會因巴士服務欠佳而選乘其他交通工具，令巴士服務日漸式微。最後，他促請署方日後調整公共交通服務前，應深思各項公共交通服務的角色定位；

- (d) 陳家珮女士不否認城巴 592 號線的載客量因南港島線（東段）通車而有輕微影響，但她指該路線可直接前往銅鑼灣一帶，服務便捷，深受南區市民歡迎。城巴 592 號線的需求較大，特別是上下班的繁忙時段，巴士經常滿載，故她希望署方確認會檢討該路線在繁忙時段的班次；
- (e) 黃銳燊先生表示，署方調整巴士班次的指引落後。他指不少南區的巴士路線，因滿載而迫使乘客在登車閘門附近站立，情況並不理想。他指出，港鐵的車廂已採用每平方米可容納 4 位乘客的標準，質疑巴士公司採用的標準已過時，有需要作檢討。他又指署方應檢討巴士公司的運作，以確保市民有多元化的公共交通服務選擇；
- (f) 林啟暉先生 MH認同陳家珮女士的意見，要求署方回應；以及
- (g) 張錫容女士 MH表示，在配合南港島線（東段）通車的巴士路線重組計劃中，城巴 592 號線的班次並沒有改變。她指出，署方曾因取消城巴 92 號線而將部分車輛編入城巴 592 號線，反映城巴 592 號線的需求頗大。因此，她不解署方竟於 2018 年 7 月縮減該路線的班次。她明白署方是根據機制調減班次，惟期望部門日後削減巴士班次時，必須先徵詢委員會的意見。最後，她促請署方要求巴士公司回復城巴 592 號線於 2018 年 7 月前的班次服務，以應付市民的需求。

84. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方不時就各巴士路線進行檢討，並因應乘客需求適時要求巴士公司作出改善措施；
- (b) 署方在審批巴士公司調減班次的申請時，均會派員進行實地調查，了解實際情況及乘客需求。除了考慮調減班次前服務是否符合現行的指引外，署方亦會考慮在調減班次後的服務水平是否仍然足夠。署方留意到南港島線（東段）通車後，部分巴士路線的班次較疏，署方會更小心處理這些路線；
- (c) 對委員指個別班次出現延誤等情況，署方將於會後跟進；
- (d) 至於實時抵站查詢的資訊不準確的問題，署方將與巴士公司跟進；以及
- (e) 署方表示，城巴 592 號線由鴨脷洲西邨開出的兩班特別班次，均沒有被削減，惟開出時間曾作出更動，以確保資源有效運用。署方將繼續留意城巴 592 號線的服務，並按實際情況要求巴士公司作出跟進。

85. 羅健熙先生表示，運輸署並沒有回應他的提問。他重申，要求署方回應削減班次時沒有通知當區議員的做法是否恰當且符合署方機制。此外，他質疑巴士公司與港鐵採用的載客標準有差異，要求部門代表承諾向上級反映，就過時的機制及標準進行檢討。他強調，城巴 592 號線的服務明顯不足以應付需求，有乘客甚至無法登車，要求署方認真處理。

86. 柴文瀚先生表示，根據調整巴士班次機制，如載客率分別於最繁忙的半小時內達到 100%或 1 小時內達到 85%，便需增加班次，但要達到有關需求，實在相當困難。相反，於最繁忙半小時的載客率只需少於 85%，巴士公司便可縮減班次，可見調減班次較增加班次容易。他又表示，巴士公司往往着眼於利潤可觀的路線，編配充足車隊，卻嚴重漠視其他地區，尤其是南區的需求。此外，巴士公司長期未能聘任足夠車長，導致不少巴士閒置在廠房。他批評巴士公司因載客量不足申請減班，署方亦默許巴士公司因車長不足而調減班次，調整班次機制根本無法滿足乘客需求，對乘客極為不公平，要求署方正面回應如何改善上述情況。他又指，2018 年 9 月 3 日城巴 592 號線脫班，令不少乘客無法登車，詢問其脫班原因。

87. 李熙丰先生回應表示，署方備悉委員意見，並會轉交負責的組別同事跟進及檢討調整巴士班次的指引。他強調，調整巴士班次主要根據乘客的需求而定，與車長不足無關。至於 2018 年 9 月 3 日城巴 592 號線的脫班問題，署方將於會後跟進。此外，署方諮詢區議會是按現行指引處理，如巴士路線的改動規模較大，署方會考慮進行地區諮詢。

88. 主席總結表示，委員會請運輸署備悉委員的意見。委員會要求署方為區內巴士或小巴服務進行調整前，如增減班次等，應先考慮進行地區諮詢，收集地區意見後，再行決定。

（任葆琳女士於下午 6 時 44 分離開會場。）

議程八： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2018 年 8 月 31 日的情況）
（交通文件 28/2018 號）

89. 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

90. 陳李佩英女士表示，理解市民對在赤柱村道興建多層停車場連公共交通總站有不少意見，希望運輸署能加強與市民的溝通，積極解決反對意見。

91. 麥卓欣女士回應表示，署方已於 2018 年暑假再次進行泊車需求統計，現正整理統計數據，並會安排與反對人士會面。署方亦正爭取資源，以進行交通評估。

(A)9 黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程

92. 柴文瀚先生表示，路政署已取得立法會撥款，亦曾表明能儘早動工，惟現時工程仍未有進展，希望署方回覆預計施工日期。他認為區議會在跟進此項目方面有所不足，但相關部門亦責無旁貸。

93. 鄭嘉曦先生回應表示，會將委員的意見轉達鐵路拓展處，由鐵

路拓展處直接回覆委員。

（會後補註：就黃竹坑公共方通交匯處加建行人路上蓋，路政署（鐵路拓展處）一直與港鐵公司和相關政府部門協調，爭取在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。）

(A)10 大潭道（水壩段）交通燈號安排

94. 柴文瀚先生表示，有關交通燈號已實施一段日子，詢問運輸署交通燈號的運作及交通情況是否理想。

95. 陳李佩英女士表示，大部分居民對裝設交通燈號的反應普遍正面，惟燈號位置靠近山坡，可能影響巴士司機的視線，促請運輸署跟進。

96. 麥卓欣女士回應表示，大潭道（水壩段）的交通燈號自 2018 年 8 月 25 日起啟用，至今約運作半個月，署方的數據反映交通情況理想，一般而言，車龍在等待一組交通燈號後已消散；如交通繁忙，則可能需等待兩組交通燈號。有關燈號位置的問題，署方曾作多次實地視察，駕駛者視線應不會受阻，但署方將於會後跟進有關意見。

（會後補註：大潭道（水壩段）近交通燈號的道路設計，提供有足夠的停車所需的視線距離。當駕駛者看見交通燈號變化後，有足夠的距離讓駕駛者在停線前作出反應。另外在交通燈號前，亦設有交通標誌 (TS409)提醒駕駛者前面有交通燈。路政署亦會安排修剪路旁植物，以避免交通標誌被植物遮擋。）

(B)2 南區巴士脫班問題

97. 柴文瀚先生表示，新巴 42 號線的脫班問題仍未解決，根據近日巴士公司應用程式的實時抵站系統顯示，該路線的南行班次相隔 20 分鐘才開出，甚至 1 小時只開出兩班，他詢問運輸署會如何整治新巴。他又指，南區部分巴士路線長期出現脫班，如新巴 42 及 970 號線，惟各方視而不見，即使向巴士公司發出警告亦不見效，如接獲投訴，巴士公司只靠短暫調配資源解決，未能治本。他續指，相關問題存在已久，他曾多次反映，卻一直未能解決。對於巴士公司指脫班主要因車長缺勤而起的說法，他表示不能接受，而運輸署似乎亦無計可施。他以隧巴 101 號線為例，該路線車長充足、班次頻密，不解何以

上述南區路線卻經常出現脫班。他質詢署方何時才能改善問題，或與委員共同探討改善方案。

98. 李熙丰先生回應表示，會後將向委員索取更多資料，以跟進新巴 42 號線脫班的問題。關於新巴 970 號線的脫班問題，經過署方的努力，近期情況已有所改善；至於新巴 38 及 42 號線，署方將約見巴士公司管理層跟進。他強調，署方會加強監管南區的巴士服務，期望能進一步改善巴士服務。

99. 柴文瀚先生要求署方於下星期初處理問題，否則會針對署方及巴士公司採取嚴厲手段。他表示，從巴士公司的實時抵站查詢系統發現，預定自北角碼頭開出的新巴 42 號線超過 20 分鐘仍未開出，他認為情況不能容忍。

100. 李熙丰先生回應表示，根據署方近期的實地調查顯示，新巴 42 號線曾出現輕微脫班。他將直接與委員聯絡，跟進有關問題。

（會後補註：署方已在 10 月上旬及中旬分別與柴文瀚議員及巴士公司會面，商討進一步改善新巴第 38 及 42 號線的班次穩定性。）

101. 主席表示，委員會不能容忍巴士經常脫班，希望運輸署積極跟進，會後主動與相關委員取得更多資料，以減少甚至是解決脫班問題。

（司馬文先生於下午 6 時 52 分離開會場。）

議程九：其他事項

102. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

103. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十八次會議將於 2018 年 11 月 19 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

104. 議事完畢，會議於下午 7 時 03 分結束。

南區區議會秘書處
2018 年 11 月