

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十八次會議記錄

日期：2018年11月19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
黃銳熿先生
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	
鄭慧芯女士	民政事務總署南區民政事務助理專員	
李煦丰先生	運輸署高級運輸主任／南區	
鍾瑋瑩女士	運輸署運輸主任／南區 1	
張國輝先生	運輸署高級工程師／南區	
蘇永健先生	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）	
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	
謝福深先生	香港鐵路有限公司	}
	車務經理—港島綫，南港島綫及將軍澳綫	
楊莉華女士	香港鐵路有限公司	}
	公共關係經理—對外事務	
黃偉廉先生	運輸署	}
	高級運輸主任／運輸設施管理 1	
楊俊榮先生	運輸署	}
	高級運輸主任／巴士發展（港島） 1	

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李煦丰先生；
- (b) 運輸署運輸主任鍾瑋瑩女士；
- (c) 運輸署高級工程師張國輝先生；
- (d) 運輸署工程師蘇永健先生及洪子軒先生；
- (e) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (f) 路政署區域工程師李晉陽先生；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 9 月 13 日第十七次會議記錄

(陳李佩英女士於下午 2 時 32 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：關注港鐵接二連三故障 要求作出改善並檢討有關通報機制

(此議題由朱立威先生、朱慶虹博士 BBS, JP、任葆琳女士、林玉珍女士 MH、林啟暉先生 MH、陳李佩英女士、陳家珮女士、張錫容女士 MH、麥謝巧玲博士 MH、馮仕耕先生及歐立成先生 MH 提出)

(交通文件 30/2018 號)

(楊穎仁先生及任葆琳女士分別於下午 2 時 44 分及 2 時 58 分進入會場。)

5. 主席歡迎以下香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)代表出席會議：

- (a) 車務經理—港島綫、南港島綫及將軍澳綫謝福深先生；
以及
- (b) 公共關係經理—對外事務楊莉華女士。

6. 主席請朱立威先生簡介議題。

7. 朱立威先生表示，近期港鐵公司的列車服務問題頻生，對全港交通造成混亂，特別是颱風「山竹」吹襲後翌日以及 2018 年 10 月 16 日上午繁忙時段港鐵港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫的信號系統故障，導致交通系統全面癱瘓。儘管部分港鐵路綫如南港島綫(東段)

未受 10 月 16 日的事務所影響，惟港鐵每日客量高達 500 萬人次，其他路綫的乘客亦難獨善其身；雖然部分乘客因而轉乘其他交通工具，惟巴士及專線小巴服務未能應付突如其來的需求。此外，港鐵將軍澳綫及馬鞍山綫分別於 2018 年 10 月 25 日及 26 日發生故障，他擔憂南港島綫（東段）亦會發生同類事故。因此，他詢問相關部門如何監管港鐵公司日常的鐵路系統維修保養，以確保服務正常。他續指，市民普遍依賴鐵路系統為主要的公共交通工具，故必須在通報機制、路面交通負荷、調配資源等各方面作出改善。最後，他認為港鐵公司的書面回覆未能全面釋除委員的疑慮。

8. 主席請張錫容女士 MH 簡介議題。

9. 張錫容女士 MH 表示，港鐵公司於 2018 年 10 月 16 日凌晨時段進行系統測試，並於清晨得悉系統信號出現問題，會對列車服務有影響，結果令乘客需花費半天時間才抵達目的地，她質疑港鐵公司有否即時向相關部門匯報詳情。她期望港鐵公司及部門能改善通報機制，避免再次出現交通癱瘓的情況。

10. 李煦丰先生回應表示，署方於 2018 年 10 月 16 日接獲港鐵公司有關信號系統故障時，署方的「緊急事故交通協調中心」（下稱「協調中心」）已即時聯絡港鐵公司，了解受影響的路綫，並囑咐港鐵公司儘快發放資訊，讓乘客能及早計劃行程，預留更多交通時間。署方亦協調了其他公共交通工具，包括專營巴士、電車及天星小輪等於事故期間加強服務，並同時透過傳媒、運輸署網頁及手機應用程式「香港出行易」發放相關資訊。

11. 謝福深先生回應表示，港鐵公司的運作一直以安全為先。就 2018 年 10 月 16 日所發生的信號故障，港鐵公司非常重視事件，亦對乘客造成的不便深感抱歉。他指出，於 10 月 16 日上午約 5 時 28 分，車務控制中心接到報告，其中三部工程測試列車於回廠時未能收到信號系統的行車指示。為此，工程人員已即時搶修，而車務控制中心亦於早上 5 時 52 分（即首班列車開出時間前）前通知運輸署轄下的緊急事故協調中心，並相繼發出黃色及紅色警報。他續表示，工程人員於搶修期間，得悉將軍澳綫亦於 10 時多出現信號故障。港鐵公司已盡力搶修，並於上午 9 時 20 分至 11 時 45 分期間，成功修復港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫的信號系統，列車服務陸續恢復正常。他又表示，在列車服務延誤期間，港鐵公司已透過手機應用程式發放資訊、在各車站和車廂發出廣播，並展示轉乘其他公共交通服務

的資訊，車站亦有工作人員協助乘客。港鐵公司已就事故成立調查委員會，邀請鐵路專家加入，以深入了解發生事故的原因，避免同類事件再次發生，預計可於兩個月內完成調查工作向政府提交報告。

12. 多位委員就議題發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，鐵路系統四通八達，已成為市民代步的主要交通工具，每當列車發生事故時，難免對乘客造成影響。雖然信號故障等問題難以避免，惟她認為港鐵公司應發放確實訊息，以免乘客失預算；
- (b) 柴文瀚先生表示，由於港鐵公司須因港鐵服務延誤超過 8 分鐘受懲處，故他質疑港鐵公司有意逃避懲處，以維持良好的公眾形象。他解釋指，香港電台於 2018 年 10 月 16 日上午 6 時 12 分已作出廣播，指港鐵列車服務出現問題，乘客需預留額外的行車時間；而當日上午 6 時 39 分至 7 時 30 分的新聞報導中，則指列車班次需調整至每 8 分鐘一班；而直至 8 時正的廣播，港鐵公司才表示列車服務將維持每 12 至 15 分鐘一班，有逃避懲罰或公眾譴責之嫌。另一方面，他批評運輸署的協調中心在處理突發事故方面表現差劣。港鐵公司在當日上午會見傳媒前，協調中心一直只發放簡短消息，未有提及應變方案。他質疑協調中心對上述事故的了解不足，未能對外澄清港鐵公司發佈的訊息，故此，他期望協調中心的運作模式可作出改革，加快向公眾發佈訊息；
- (c) 羅健熙先生對電子系統偶然出現故障表示理解，然而，他認為港鐵公司發佈的訊息混亂，在 2018 年 10 月 16 日的事故中，港鐵公司公佈的班次延誤時間、以及前往目的地所需的行車時間等，均與事實不符。他強調，倘列車班次只延誤至 12 至 15 分鐘一班，則乘客不會用上半天的時間才抵達目的地。他詢問港鐵公司計算列車班次時間延誤的方法，以及班次時間延誤的定義。他認為，港鐵公司除了避免再次發生類似事故外，亦要改善訊息發放機制，務求向公眾提供準確的資訊；
- (d) 朱立威先生表示，港鐵公司公佈的訊息與實際情況有很大落差，不少乘客曾指當日被困在車廂內，進退兩難。他詢

問港鐵公司如何保證同類事件不會再次發生。他又認為，港鐵公司應確保發佈的訊息清晰準確，而運輸署在通報機制、與港鐵公司的協調及調配其他交通資源應對突發事故方面，仍有改善空間。他建議署方汲取經驗，制定完善的應變方案，以面對日後的突發事件；

- (e) 林玉珍女士 MH認為，港鐵公司接二連三出現列車故障，對市民造成嚴重影響。她指，大部分市民均認為港鐵公司的通報機制混亂，日後難以辨別訊息的真偽。她續指，運輸署亦有責任向市民發放準確訊息。她建議港鐵公司及署方汲取教訓，徹底改善雙方通報機制的流弊；以及
- (f) 司馬文先生認為，港鐵公司作為一間跨國企業，在運輸安全、專業可靠、顧客服務及成本效益等各方面，均未能如其網頁所述符合作為行業領導者的表現。他又指，與其他國家的鐵路公司的服務比較，港鐵公司的表現明顯較為遜色。由於港鐵公司表示 2018 年 10 月 16 日的事務仍在調查中，他要求港鐵公司及運輸署在調查完成後，向議會匯報結果。最後，他要求運輸署及港鐵公司因應颱風及列車信號故障等情況，改善應變方案及措施。

13. 李煦丰先生就委員對議題的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方的協調中心在接獲 2018 年 10 月 16 日的事務報告後，已因應事故將運作模式提升，並加強人手工作。除與港鐵公司保持緊密聯絡外，亦一直透過不同媒體，包括以新聞稿、網頁及手機應用程式等方式，向市民提供最新消息；
- (b) 協調中心亦與業界各主要營辦商聯絡，包括專營巴士公司、渡輪公司及香港電車等，要求加強服務；
- (c) 署方已派員到受影響的主要港鐵車站監察最新情況，以便將資料直接向協調中心匯報，並加強與其他部門和營辦商之間的協調；以及
- (d) 署方將汲取經驗，改善日後對類似事故的應變。

14. 謝福深先生就委員對議題的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 港鐵公司於上午 5 時 28 分發現系統不穩定時，因列車仍未開始投入服務，故優先進行緊急維修，期望服務不會受到影響。當工作人員發現首班列車未能按時開出，已於上午 5 時 52 分按機制通知協調中心；
- (b) 港鐵公司強調，每當發生鐵路系統事故，安全為最重要的考慮因素。為此，專責部門已安排列車以慢速行駛，並預計班次需調整至每 12 至 15 分鐘一班，這間隔為整體班次服務的平均數，所需時間因情況而異，當中包括乘客上落車時間等因素。由於有個別乘客曾啟動車廂內的緊急按鈕，需時處理，故亦會延長列車運行的時間；
- (c) 港鐵公司已因應實際情況，於手機應用程式、車站資訊顯示屏以及廣播系統公佈車務的最新狀況，告知乘客行車時間可能額外增加 40 分鐘，車站候車時間亦可能超過 30 分鐘；以及
- (d) 港鐵公司成立的調查委員會會同時檢討應變及資訊發放安排，希望更好反映車站的實際情況，讓乘客更容易準備行程。

15. 多位委員再就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生表示，港鐵公司在回應中提及的資料，與實際情況明顯有很大差距。他指，港鐵公司有多年營運經驗，應能評估各種緊急事故對乘客的影響。然而，當不同路綫的信號系統同時發生故障時，港鐵公司卻只公佈列車延誤時間的平均數，是明顯低估情況及不負責任的行為。港鐵公司實有必要重新檢討在緊急事故發生時訊息發放的機制，他建議港鐵公司效法台灣的鐵路運作方式，考慮於非繁忙時段改由人手操作列車，讓車長在日常工作中熟習人手操作的模式；
- (b) 柴文瀚先生表示，運輸署的協調中心在鐵路系統出現問題時，未能掌握問題的癥結，而所接收的訊息亦僅依賴港鐵公司。因此，署方向外發報訊息時，往往含糊不清，未有

提供市民最關注的訊息，如前往目的地所需的時間。他認為，協調中心實有必要進行全面改革，包括及時了解和匯報實況的安排。他又批評，港鐵公司就延誤超過 8 分鐘以上的服務發佈含糊不實的訊息，目的是隱瞞延誤服務的確實時間，以逃避罰款。此外，他欲了解港鐵公司及協調中心進行定期事故演習的詳情，而港鐵公司與協調中心雖互有溝通，但亦應與地區建立長期的溝通機制，以便市民儘快掌握情況。最後，他認為協調中心應提升工作透明度，在事故後加強疏導交通，如調整交通燈循環時間，以加快路面車流；

- (c) 陳家珮女士表示，港鐵公司的代表於回應時只強調事故發生後所採取的程序，卻未有提及改善方案。她質疑，港鐵公司所成立的調查委員會的工作範圍，是否包括檢討及改善應變機制。她認為港鐵公司的回應明顯與實際情況有所出入，期望調查委員會完成工作後可向委員會匯報結果；
- (d) 張錫容女士 MH 認為，港鐵公司公佈列車延誤的平均時間，明顯低估事故的影響。她指出，港鐵公司不能藉成立專責小組而逃避就事故應承擔的責任。她認同乘客安全至為重要，但如公佈的訊息不實，會令車站及車廂內的乘客無所適從，容易造成混亂，更影響乘客安全，故她要求調查委員會必須檢討及改善通報機制。在運輸署方面，她認為署方應汲取危機處理的經驗，於日後採取有效的應變措施，如緊急調配巴士服務；
- (e) 徐遠華先生表示，2017 年委員會曾討論南港島綫（東段）的事故，他當時詢問港鐵公司發生事故時沿綫車站常設工作人員的數目。他指出，從 2018 年 10 月 16 日發生的事故觀察所得，各站能提供緊急應變措施的工作人員明顯不足。港鐵公司雖表示已安排 400 名員工應對事故，但繁忙時段各車站均出現大量乘客，400 名員工根本無法應付溝通訊息、疏導人流，以及車站運作等各方面的工作。港鐵公司清楚有關情況，卻為節省成本，而未有增加相關工作人員。他強調，港鐵公司有責任改善問題，而政府亦有責任督促港鐵公司制定完善的協調機制。政府或會表示港鐵公司是上市企業，不應作太多干預，但近年港鐵不斷出現事故，市民的不滿日漸增加，政府有需要檢視和調整現行

制度，否則難以有效監管港鐵公司的服務；以及

- (f) 麥謝巧玲博士 MH 表示，不論企業規模的大小，均應具備完整的危機處理機制。然而，港鐵公司經歷接二連三的事故後，實未能令公眾相信管理層已制訂有效的緊機處理機制。她指，鐵路出現的問題，皆以機件故障、信號系統失靈居多，因此她建議港鐵公司的工程人員，應定期檢測各車站的常見問題。她又認為，當有事故發生而列車服務需短暫停頓時，適時發放準確的訊息可有助安撫車廂內的乘客，避免乘客因資訊不足而造成恐慌。

16. 李煦丰先生再次就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方的協調中心每天 24 小時運作；
- (b) 當協調中心接獲港鐵公司的通報後，已即時聯絡其他部門及公共交通營辦商，要求保持緊密溝通。待核實訊息後，署方已透過部門網頁、手機應用程式、傳媒（如電視及電台）等方式向公眾發放有關資訊；
- (c) 協調中心會按情況協調其他公共交通營辦商，加強替代的交通服務，以儘快疏導乘客；以及
- (d) 署方將與港鐵公司檢討有關發放訊息的程序，期望可改善及優化相關工作。

17. 謝福深先生再次回應表示，港鐵公司非常重視 2018 年 10 月 16 日所發生的事故。港鐵公司明白當日各車站內極具挑戰性的情況，為此，對乘客的忍耐及合作表示謝意。他續表示，港鐵公司於事發當日曾增派逾 400 名員工參與受影響車站內外不同範疇的工作，並致力回應乘客所需。港鐵公司理解市民和委員對港鐵服務的關注，調查委員會會一併檢視應變及資訊發放安排，為乘客提供更準確可靠的資訊，方便乘客規劃行程。

18. 主席總結表示，委員會請運輸署及港鐵公司備悉委員的意見，當調查工作完成後，適時向議會提交報告。委員會亦要求港鐵公司加強鐵路系統的保養及維修、檢討及優化緊急應變方案和通報機制，改善鐵路服務質素，為市民提供可靠便捷的公共交通服務。

(會後補註：於 2018 年 12 月 20 日，秘書處已向委員會發放港鐵公司就 2018 年 10 月 16 日港鐵荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫事故提交的新聞稿及調查報告。)

議程三： 要求運輸署改善南區緊急交通訊息發放及管理安排
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 31/2018 號)

(區諾軒先生於下午 3 時 26 分進入會場。)

19. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

20. 柴文瀚先生表示，運輸署轄下的緊急事故交通協調中心(下稱「協調中心」)未能有效發揮其職能。他指出，協調中心未有設立熱線服務，故沒有與地區直接接收和發放資訊的渠道。此外，協調中心接收訊息後，亦沒有查證訊息的真偽，如在颱風「山竹」過後，華富邨及華貴邨一帶因塌樹而無法恢復正常的巴士服務，惟協調中心僅依賴巴士營運商提供的資料，直至數小時後才作出更正，浪費市民時間。他續指，協調中心的職責和定位不清晰，署方透過手機應用程式「香港出行易」向市民提供緊急交通消息，惟負責緊急交通事故的協調中心發放的緊急訊息寥寥可數，導致應用程式只能提供有限資訊。為此，他建議署方建立地區網絡和核實訊息機制，派員核實及發放訊息，避免只單方面依靠警方和公共交通營辦商提供的報告，以改善協調中心的運作。

21. 李煦丰先生回應表示，協調中心每日 24 小時監察交通運作。除透過警方及公共交通營辦商提供訊息外，協調中心亦會利用逾 800 個閉路電視攝影機，了解各幹道及主要路口的交通情況。當協調中心發現個別地點的交通出現事故，會透過不同渠道向市民發放資訊，如新聞稿、網頁及手機應用程式等。驗證資訊真偽方面，協調中心在接收訊息後會作核實，但希望委員明白有關工作需時。

22. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

(a) 羅健熙先生查詢協調中心的人手編配詳情。他指出，新加坡的交通控制中心運作暢順，能即時處理各大小交通事

宜，包括安排路面維修、緊急救援工作等，故他欲了解本港協調中心的實際工作範疇和運作模式；

- (b) 司馬文先生表示，協調中心可透過警方、閉路電視攝影機及公共交通營辦商接收交通訊息，惟訊息發放並訊息不全面，故詢問如何加入協調中心的通報名單，以獲知最新消息。他又建議署方在發生重大交通事故時，知會當區議員或其辦事處，以便能及時將訊息轉達區內的居民；
- (c) 柴文瀚先生表示，希望協助署方改善協調中心的運作。若協調中心能設立地區熱線等直接的溝通渠道，將可擴大資訊接收和發放的層面。此外，他建議協調中心考慮增加核實訊息的前線人員和改善訊息發放機制。他強調，協調中心發佈的消息甚少，市民並不了解其工作，故建議協調中心在發生緊急交通事故時設臨時新聞中心，有利消息發佈。他亦建議署方借鑑香港天文台的手機應用程式改善「香港出行易」，讓市民按地區查閱交通資訊；
- (d) 區諾軒先生表示，2018年10月16日港鐵三綫信號系統出現故障，協調中心發放極少訊息，質疑協調中心有否按機制處理事故。他續指，港鐵公司已向協調中心提交各路綫發生事故時的行動清單，但公眾無從得知行動清單的內容。他認為港鐵公司應公佈相關行動清單，讓市民了解事故處理程序及跟進改善方案。另一方面，協調中心按事故的緊急程度分為三個級別運作，運輸及房屋局局長曾表示在極緊急及災難性的情況下，會啟動第三級運作模式，即由跨部門首長於協調中心進行決策。他詢問署方極緊急及災難性的定義，並質疑何以10月16日的港鐵事故只被視為第二級的程度；以及
- (e) 任葆琳女士表示，市民及委員難以全面了解交通資訊，而署方的手機應用程式設計不符市民所需，資訊凌亂且過時，亦難以查找個別路段是否發生堵車、塌樹或交通事故等。她建議署方應將交通訊息按地區整理及發佈。至於蒐集訊息方面，她認為署方應考慮與委員會建立正式的溝通渠道，有系統地整合、核實和發放地區交通消息。

23. 李煦丰先生就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 署方轄下協調中心的日常工作，主要分為三個級別，因應事故／活動的嚴重程度安排人手，如每年舉辦的馬拉松賽事及開學日，均被列為第三級別；
- (b) 有關 2018 年 10 月 16 日的港鐵事故，協調中心已將應對事故的工作提升至第二級別，由運輸署首長級官員領導，並增派人手統籌其他公共交通及作出應變；
- (c) 除發放資訊的工作外，協調中心亦須協調不同的交通營辦商及其他政府機構，務求將對市民造成的影響減至最低。例如在颱風「山竹」吹襲後，協調中心從不同渠道接獲塌樹阻路的報告後，亦須與路政署及其他有關部門聯絡清理事宜；
- (d) 署方備悉委員建議在手機應用程式分區發放資訊的訴求，將轉交相關組別跟進；以及
- (e) 有關設地區熱線的建議，署方將轉交協調中心研究其可行性。

24. 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) 羅健熙先生欲了解協調中心如何釐定其運作級別。協調中心於每年的馬拉松賽事和開學日按第三級別運作，但市民一般已得悉有關事件，從而計劃行程，反而 2018 年 10 月 16 日港鐵的突發事故極需各政府部門及機構處理，協調中心卻按第二級別運作，完全違反常理。此外，開學日及馬拉松賽事為每年的常規事件，署方可及早部署公共交通服務及掌握主要道路的情況，而颱風「山竹」吹襲這類突發事件更需署方的高級官員在應變中心進行協調，故他對協調中心的分級制度感到費解。他希望署方認真考慮檢討有關分級制度；
- (b) 黃銳熿先生表示，協調中心在馬拉松賽事當日以第三級別運作，但於港鐵三綫信號系統故障時只啟動第二級別運作，而該三條港鐵路綫遍及全港主要商業區，受影響的市民極多，他認為這安排不合理，詢問署方制定分級的標準。

他又指，馬拉松賽事每年均會舉行，協調中心應有既定程序處理，反而港鐵三綫故障等突發事件，會對市民造成更大的影響。此外，署方應加強與地區溝通，並與各公共交通營辦商訂立溝通機制，確保發放的訊息一致。他得悉署方已在主要幹道裝設閉路電視攝影機監察交通情況，希望署方在更多道路安裝攝影機，如地區的唯一交通幹道，讓公眾及早知悉路況；

- (c) 柴文瀚先生表示，署方的協調中心每日運作，但市民並不知悉，近年協調中心只在開學日發放新聞稿，且內容雷同，又沒有提及協調中心的人手編配安排，質疑協調中心未能在緊急事故發生時，及時向公眾發放交通消息。他理解協調中心只就緊急事故發放訊息，但他要求署方清晰釐定何謂緊急訊息，並確保會向南區提供最新、準確且齊全的訊息。他又認為協調中心應發放更多有關主要幹道的交通消息，如薄扶林道塌樹，協調中心竟表示不曾收到相關報告。最後，他建議署方與地區建立正式溝通渠道，並希望將建議加入委員會的「以往會議曾討論事項進展報告」，由署方定時匯報進展；以及
- (d) 司馬文先生追問如何被署方納入通報名單、署方發放的訊息種類，以及市民可否選擇按區域接收資訊。他又詢問署方會否考慮公佈更多資訊，如預計突發事件對車程延誤的時間、會否影響行車方向或公共交通的路線、全面或局部封路、道路出現交通擠塞等。儘管署方未必能預計突發事件對車程延誤的時間，亦應定時向公眾交代最新進展。

25. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 港鐵發生信號系統故障當日，協調中心已加派人手處理，署方會再檢討協調中心的運作有否改善空間；
- (b) 有委員提議增加道路的閉路電視攝影機，現時攝影機已覆蓋全港大部分主要幹道及路口，但他會將委員的建議轉交相關組別參考，研究在其他道路增設攝影機；
- (c) 至於委員指應用程式發放的訊息分散，署方會再研究是否可在應用程式加入新功能，讓市民只選擇瀏覽某一地區的

資訊；以及

- (d) 就司馬文先生問及接收資訊的渠道，署方已透過手機應用程式發放大型緊急事故或交通事故的訊息，但署方會再檢視現行機制，令發放的資訊更切合地區需要。

26. 主席總結表示，請運輸署備悉委員的意見，改善接收和發放交通訊息的機制，在大型及緊急事故發生時，儘快向地區及公眾發放最新且準確的交通消息及應變方案，減低對市民構成的不便。

27. 區諾軒先生要求在會議紀錄中記錄，促請運輸署公開交代各綫鐵路系統故障時緊急公共交通工具服務行動表。

議程四： 討論香港仔停車位的各種狀況以及政府擔當的角色
(此議題由任葆琳女士提出)
(交通文件 32/2018 號)

(朱慶虹博士 BBS, JP 於下午 4 時 05 分進入會場。)

28. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／運輸設施管理 1 黃偉廉先生出席會議。

29. 主席請任葆琳女士簡介議題。

30. 任葆琳女士表示，運輸署轄下公眾停車場的收費低廉，月票深受市民歡迎，惟月票以先到先得形式出售，故開售前有不少市民通宵輪候。她曾去信運輸署反映，並建議改以抽籤形式發售，但署方回覆指暫不考慮。然而，近日月票發售的情況惡化，甚至出現排隊黨。她認為，以先到先得方式發售月票，導致市民需通宵輪候，不甚人道，亦不應讓不法人士從中獲利，故她再次要求署方考慮改用抽籤方式。此外，署方的手機應用程式僅顯示香港仔設有公眾停車場，卻沒有提及空置車位數目。由於交通擠塞是香港仔的其中一個主要交通問題，不少駕駛者進入香港仔後，如沒有泊車位，往往會堵塞停車場入口或隨處違泊，加上香港仔市中心屬舊式市鎮，規劃未盡完善，上述情況會嚴重影響交通，甚至導致交通癱瘓。因此，讓駕駛者事先得知香港仔的空置車位情況，可方便他們及早規劃行車路線。另一方面，署方在書面回應中表示不會考慮加設大型道路顯示屏，她詢問會否在手機

應用程式新增實時空置車位的資訊，以改善由停車位不足引發的各種問題。她強調，香港仔的停車位長期不足，除了公眾停車場外，香港仔的私人停車場主要是月租車位，如遇上週末遊人較多，時租車位亦不足以應付需求，她欲了解署方有否應對方案。

31. 黃偉廉先生回應表示，署方轄下共有 11 個多層公眾停車場，位於南區的則有香港仔停車場，由外判營辦商管理。香港仔停車場共有 293 個私家車、客貨車及的士泊車位，其中 250 個月票車位分配予私家車／客貨車，40 個月票車位分配予的士，為迎合市民需求，該停車場的 9 成泊車位均為月租車位。為有效分配月租停車位予駕駛人士，署方一向以先到先得方式，在每月 23 日發售私家車及客貨車月票，每月 24 日則發售的士及電單車月票。署方了解市民對停車位的需求殷切，部份市民會在月票開售日前提早在停車場繳費處外輪候，故署方已檢討現行安排，積極考慮以公開抽籤形式，取代先到先得的排隊方式，以減少輪候人士的不便。署方有計劃在 2019 年內實施新的月票發售方式。至於委員建議在香港仔道路設大型顯示屏顯示實時停車位空缺資訊，署方正不斷與私人停車場營辦商溝通，期望能將停車場的空置車位資訊於署方的手機應用程式「香港出行易」發佈。由於署方轄下香港仔停車場的入閘系統較舊，未能顯示實時空置車位資訊，署方已獲得撥款，將於 2019 年內更換系統，屆時可透過「香港出行易」發放實時空置車位的情況。對於委員指「香港出行易」未能顯示實時車位資訊，由於該手機應用程式剛推出不久，署方正積極游說全港私人停車場提供相關資訊，以便透過應用程式向駕駛人士發放空置車位的資訊。

32. 多位委員就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生對署方在道路設置顯示屏公開實時空置車位資訊方面猶豫不決感到不解，並指香港迪士尼樂園停車場已有類似設施，能讓駕駛者得悉空置車位資訊以預早決定是否駛入停車場。他理解在手機應用程式提供空置車位資訊較易，但如駕駛者在駕駛途中使用手機，則會干犯法例，故詢問署方如何方便駕駛者獲取相關資訊。既然署方可在手機應用程式提供實時空置車位數目，也可在道路設置顯示屏提供相同資訊。此外，署方早前已取得撥款，準備在南區及全港一些主要道路安裝行車時間顯示系統，建議署方應積極考慮在全港各主要地點興建大型顯示屏，顯示實時空置車位資訊。他續指，不少國外城市已有相關設施，

香港明顯落後於人；

- (b) 黃銳熺先生表示，過往一直有市民要求以公開抽籤形式發售公眾停車場月票，故他促請署方儘快改用公開抽籤形式售票。此外，他指署方的手機應用程式不夠吸引，而且應用程式的圖例較小，駕駛者在行車途中難以查看，故有需要在道路設置大型顯示屏顯示空置車位資訊。如署方可在安裝行車時間顯示系統的工程中，同時加裝顯示屏，可便利駕駛者；
- (c) 任葆琳女士贊同柴文瀚先生的建議，在道路設置顯示屏可讓駕駛者獲悉更多資訊，但署方須取得全港私人停車場的車位數據，過程殊不容易。此外，她詢問署方會否借鑑東京等國外城市的經驗，考慮在有限土地提供更多泊位，如東京的狹窄街道較多，會採用機械吊臂或升降機將私家車停泊於多層停車場；
- (d) 司馬文先生表示，香港的公共交通政策以鐵路為骨幹，質疑政府是否因而減少泊車位，如是，政府會否考慮改變有關政策。他指出，香港的私家車登記數目近年大幅增加，如情況持續，將導致更嚴重的交通擠塞問題。他認為政府可透過控制私家車登記數目或增加泊車位，以紓緩日漸嚴重的交通問題，故詢問署方有否應對方案；以及
- (e) 區諾軒先生指，行政長官在《2018年施政報告》提及會在全港增加泊位，他對此表示支持。然而，如政府只靠批出土地興建停車場，只是杯水車薪，而國外城市一般透過興建多層停車場增加泊位，他詢問署方批地興建多層停車場的考慮因素，以及有否相關投資或建設經驗。

33. 黃偉廉先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 鑑於現時香港的泊車位需求甚高，署方的相關分部正研究國外城市的做法及參考經驗，探討在現有的框架及法律下在現有或新的政府建築物增加泊車位的方法，包括研究多層式或機械式泊車系統的可行性；
- (b) 署方的手機應用程式「香港出行易」於2018年推出，故

仍有不少改善空間，署方正積極聯絡各主要私人停車場營辦商，鼓勵他們提供相關數據，讓駕駛者可透過「香港出行易」查閱空置車位數目，預先計劃行程和行車路線；以及

- (c) 批核停車場用地方面，署方另有組別負責停車場規劃，他會向相關組別轉達委員的意見。此外，私人發展商在計劃興建物業前，署方會就賣地條款或建築圖則給予意見，審視發展商擬建的停車位數目。由於以往公眾停車位多設於私人發展項目，故政府公眾停車場在香港的數目較少。

34. 多位委員再次就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生表示，面對近年公眾希望增加停車位的訴求，政府應認真考慮收緊私家車登記或增加停車位。他續指，按每公里行車道路的私家車數目計，香港於全球的排名僅次於摩納哥；海底隧道車流量為每日 40 000 架次；深港西部通道及港珠澳大橋亦會增加跨境車流至每日 220 000 架次，儘管政府鼓勵市民使用公共交通工具，惟現實是道路及私家車不斷增長，卻沒有足夠的停車位和配套設施，他希望政府提供清晰的方向解決問題。他亦指，在席的運輸署代表未必能回應他的問題，但希望署方代表能向高層反映；
- (b) 任葆琳女士對署方回應指將於 2019 年內改以公開抽籤形式發售月票，她和居民均表示歡迎，並希望署方能就相關安排與她緊密聯絡。除泊車系統外，她認為香港可仿效國外城市，如東京的交通政策，即市民需先確保擁有車位才可買車，詢問署方會否考慮相關措施；以及
- (c) 黃銳熿先生認為，問題癥結是政府依賴私人停車場提供車位，以旺角私人物業麥花臣匯為例，該處僅提供六個車位，根本未能紓緩車位不足的問題。他懇請署方加緊研究在區內增加公營泊車位，如利用聖伯多祿中學空置校舍。南區民政處早前進行的香港仔整體交通情況研究亦有相關建議，希望署方考慮。即使聖伯多祿中學空置校舍不用作停車場設施，他認為亦應儘快改建為其他社區設施。

35. 黃偉廉先生再次就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 公開抽籤發售月票方面，因需時準備相關電腦系統及程式，故未能即時推行。除非發生不可遇見的情況，署方預期可於 2019 年內實施；
- (b) 對於國外城市紓緩車位需求的措施，由於他不屬相關分部，故未能評論有關措施；以及
- (c) 香港的交通政策以公共交通為骨幹，署方相關分部正就控制私家車增長和解決泊車位不足方面作出研究，考慮如何增加泊車位，滿足市民需求。

36. 主席總結表示，委員會請運輸署備悉委員的意見，改善香港仔停車場的月票發售安排，儘快在手機應用程式顯示實時空置停車位資訊，並考慮在香港仔加設大型顯示屏提供附近空置泊車位數目，紓緩輪候進入停車場的車龍。

(羅健熙先生於下午 4 時 15 分離開會場。)

議程五： 改善 2019-20 年度巴士路線計劃的準則及提交安排
(此議題由羅健熙先生及區諾軒先生提出)
(交通文件 33/2018 號)

37. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 楊俊榮先生出席會議。

38. 主席請區諾軒先生簡介議題。

39. 區諾軒先生批評每年運輸署提交的巴士路線計劃浪費委員會的時間，因委員曾提出不少建議，而部分建議亦獲委員會共識，巴士公司亦曾試運行相關路線，最終卻無法落實。同時，運輸署及巴士公司經常提出背離民意的路線建議，徒令委員會反對，甚至杯葛有關方案，導致區內的巴士發展停滯不前。他舉例指，不少議員，特別是鴨脷洲一帶選區的議員，多年來希望改善隧巴 671 號線的行車路線，卻未見任何改善方案，巴士公司曾試辦行經東區海底隧道的隧巴 671X 號線，以及經紅磡海底隧道往啟德隧道的隧巴 176 號線，均無疾而終。他認

為，即使方案最終不可行，署方及巴士公司亦不應原地踏步，無視委員提出的改善方案。他續指，署方表示部分巴士路線因途經其他地區，故需諮詢其他區議會，但他認為署方應以宏觀角度考慮巴士路線的發展，否則難以有任何改善。因此，他希望委員會向署方重申多年來對巴士服務的訴求，並要求署方因應地區意見制定巴士路線計劃，而非從巴士公司的商業利益著眼。最後，他希望署方就巴士路線計劃諮詢區議會前，與巴士公司仔細商討，如預期部分方案會遭反對，則應撤回，以免浪費時間。他期望年度巴士路線計劃能作出改革，事前與區議會充分溝通，認真吸納民意。

40. 楊俊榮先生回應表示，署方備悉委員對年度巴士路線計劃有不同意見，計劃亦未必能滿足委員的訴求。他強調署方重視區議會的意見，亦會盡量在提交年度巴士路線計劃前，加強與委員溝通並聆聽委員對計劃的訴求，從而平衡各方面的利益。

41. 多位委員就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

(a) 朱慶虹博士 BBS, JP表示，署方每年提出的巴士路線計劃只從巴士公司的營運角度出發，質疑是署方疏於職守，還是以巴士公司的意見為重。巴士路線計劃對區內的巴士服務發展非常重要，實應以民為本，根據區議會及市民的意見設計方案。他以 2018-19 年度的巴士路線計劃為例，署方提出削減新巴 970X 號線以配合新辦的新巴 X970 號線，前者的行車路線不經港鐵覆蓋的地區，惟後者卻途經港鐵覆蓋的地區，與港鐵競爭，極不合理。他強調，署方每年提出違背民意的路線方案，既浪費委員會的時間，亦未能促進巴士服務發展，毫無意義。他認同應讓委員會提出路線方案，而非單方面由巴士公司提出；

(b) 柴文瀚先生表示，巴士路線計劃多年來爭議不斷，主因是有以下問題：首先，署方的載客率標準已不合時宜，儘管署方指這是以巴士的最大載重量計算，但仍是不切實際。港鐵及其他公共交通工具已改用每平方米站立 4 名乘客的新載客率標準，明顯較為合理。他批評巴士載客率標準十分荒謬，以一輛 11.3 米長的巴士為例，在最繁忙一小時內需有 25 名乘客站立，否則巴士公司可自行決定減班，導致近年區內不少巴士路線因減班而引發爭議。如署方不作改善，可預見 2019-20 年度的巴士路線計劃亦會出現相

同問題，因此他詢問署方會否考慮改善有關標準。此外，署方經常重提被區議會否決的路線方案，亦沒有任何新理據支持路線重組或取消路線。他強調，委員會並非一面倒反對取消任何巴士路線，如因應南港島綫（東段）通車，部分巴士路線與鐵路服務重疊而需重組或取消，委員會亦沒有異議。他詢問署方會否拒絕接納巴士公司一再提交卻被否決的路線方案，如取消城巴 40 及 40M 號線，或合併新巴 4 號線和城巴 7 號線等。最後，他希望署方能接納委員會的意見，不再提出委員已表明反對的路線方案；

- (c) 司馬文先生表示，除巴士公司向署方提交的資料外，署方會否額外進行乘客需求和滿意度調查，如有，調查會在何時進行及所涉金額。他續指，《2018 年施政報告》第 266 段指政府正與公共交通營辦商協調，開放更多營運數據，以便乘客獲得更多資訊規劃行程，故他詢問會有什麼新數據提供和公開；
- (d) 張錫容女士 MH表示，儘管巴士公司和運輸署每年提交巴士路線計劃，但當中不少路線方案均未落實，而署方負責的官員亦經常轉換，因此她建議署方代表翻查紀錄，了解委員會過往曾建議和否決的路線方案，認真研究其可行性，如分拆隧巴 171 號線。她續指，由於署方的載客率標準過時，令部分有需求的路線反遭削減班次，並不合理；
- (e) 麥謝巧玲博士 MH認為，署方作為主導運輸政策的部門，巴士路線計劃應由署方作主導，而非巴士公司。然而，巴士路線計劃似是按巴士公司的主意而制定，她以新巴 78 號線為例，於南港島綫（東段）通車時，巴士公司計劃取消該路線，她當時極力反對並指出該路線有需求，現時該路線經常滿載，更須申請增加班次，證明巴士公司短視。她理解部分路線因長期載客量不足而需合併，但部分路線則不然。她續表示，每當署方就巴士路線重組方案諮詢委員會，都出現不少爭議。由於委員理解地區需要，署方應透過委員深入了解地區需求及預視將來的發展，與巴士公司調整方案。最後，她批評署方與巴士公司經常閉門造車，而巴士公司亦只著眼於利益，沒有顧及社區福祉；
- (f) 林玉珍女士 MH表示，每年的巴士路線計劃了無新意，以

往署方在重組巴士路線前，會先徵詢當區議員的意見，並加以研究，惟近年巴士路線的班次有減無增，對乘客不公。此外，部分巴士路線長期脫班，她詢問這是車輛不足還是班次間隔計算失誤所致。除了重組巴士路線外，她希望署方認真改善巴士班次長期不穩定的問題。她又指，過往一些巴士路線方案似乎無疾而終，未知會否實行或何時實行，故希望署方及巴士公司在進行任何重組和減班方案前，應與委員會充分溝通；

- (g) 陳李佩英女士表示，假日期間大潭篤、鶴嘴等巴士站經常有大量旅客和登山人士輪候，影響當地居民使用巴士服務。此外，新巴 9 號線於學校下課時間沒有足夠班次接載學童，而小巴公司亦表示沒有足夠車長，為此，運輸署應及早策劃應對方案。她認為，不少巴士及小巴路線供不應求，故署方在制定巴士路線方案時，有需要真切了解各地區的需求；以及
- (h) 主席表示，多年來巴士路線計劃的討論經常不歡而散，他認同其他委員的意見，建議署方在制定 2019-20 年度的巴士路線計劃前，應與委員充分溝通，了解委員的意見後，再與巴士公司商討及研究。儘管過往在正式諮詢委員會前，署方和巴士公司會舉辦工作坊，但卻沒有認真吸納委員的意見，對巴士服務的發展沒有助益。

42. 楊俊榮先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 香港的專營巴士服務由私人營辦商運作，巴士公司會因應地區及人口的發展及地區人士意見，制定每年的巴士路線計劃。署方巴士及鐵路科和分區辦事處的同事日常會與各委員有所接觸以了解地區人士的意見，亦會將所收集意見交予巴士公司考慮。現有機制行之有效，但會加強與區議員的溝通，以收集更多意見供在制定巴士路線計劃時考慮；
- (b) 巴士的載客率標準方面，法例規定每平方米可站立約 6 人。雖然港鐵與巴士在載客率標準方面有不同，但巴士公司未必能完全跟隨港鐵的做法，如港鐵增加列車班次，須考慮乘客候車時間、客量和信號系統的負荷能力，而巴士

班次則須考慮乘客需求和路面交通負荷等。然而，署方理解市民的關注，會再檢視現行法例對巴士上站立乘客數目的規定，考慮實際情況包括不同路線的載客情況及對車輛服務的需求，研究是否有空間作出修訂；

- (c) 如巴士公司向運輸署申請調減班次，署方會考慮多方面因素，以決定是否批准申請，包括載客率標準和路線本身的性質（如服務地區長者及學童、接駁鐵路服務）等。署方在作出最終決定前，會收集更多數據，以釐定巴士公司遞交的申請是否合理，並考慮對社區的影響；
- (d) 對於過往委員已否決或不同意的路線方案，巴士公司提交年度巴士路線計劃時，署方會考慮各項因素，包括以往區議會就類似或相同路線方案的意見，如區議會曾表示反對，署方會要求巴士公司參考有關意見，有需要時修訂方案，如署方認為修訂方案未能回應區議會的訴求，可拒絕納入巴士路線計劃。鑑於社區環境會不斷轉變，例如有新大型基建落成，或乘客出行模式有重大轉變，署方會以最新數據評估計劃，以配合地區最新的情況。署方備悉委員的意見，明白委員關注巴士公司重提曾被否決的路線方案；
- (e) 對於委員問及署方會否額外進行調查及在巴士路線計劃提供更多數據，署方會不時在總站及分站或在巴士上進行調查，了解分站上落及未能上車的乘客數目以及班次及載客量等。署方會考慮在資源許可下增加調查次數，取得更多數據以支持巴士路線計劃；以及
- (f) 署方認為，區議員紮根地區工作，非常了解地區需要，亦認同需加強與區議員會面溝通，以優化巴士路線計劃。

43. 多位委員再次就議題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 區諾軒先生希望署方承諾在提交 2019-20 年度的巴士路線計劃前，盡可能修訂加減班次機制。現行機制容許巴士公司隨意減班，而署方官員曾指加減班次須考慮一籃子因素，他詢問何謂一籃子因素。他續指，只要未到達每平方米站立 6 人的標準，巴士公司便可申請減班，如城巴 96

及 97 號線在繁忙時間載客率高達八成，但在未有諮詢當區區議員的情況下減班，為此他質疑署方未盡監管責任。由於部分巴士路線的載客率較為浮動，故署方有責任檢視機制，平衡地區需求和巴士公司的利益，而非隨意減班。他重申，要求署方修訂加減班次機制，並建議各委員提出巴士路線建議，而署方和巴士公司在制訂 2019-20 年度巴士路線計劃前，應與區議員會面，共同研究各項建議的可行性；

- (b) 柴文瀚先生表示，巴士服務由私人營辦商提供，故載客率標準與政府運作無關，署方要修訂法例準則並非難事，立法會議員亦可提出私人條例草案修訂法例，且沒有違反《基本法》第 74 條的規定。他續表示，署方表示修訂載客率標準有難處，但現行準則不切實際，市民根本難以登車。過往署方曾修訂法例，取消巴士的 3 座位，故希望署方不應再為不合理的標準爭辯。他認為署方的緊急事故交通協調中心及載客率標準均有很大問題，可向申訴專員公署投訴。最後，他理解巴士公司每年須提出巴士路線計劃，惟署方亦有責任把關，選擇最終提交區議會諮詢的方案；以及
- (c) 朱慶虹博士 BBS, JP表示，修改載客率標準較為費時，至於 2019-20 年度的巴士路線計劃，他建議署方提早舉行工作坊，由委員提出意見及訴求，讓署方及巴士公司仔細研究可行性，並匯報研究結果，才制訂巴士路線計劃，完善各項方案。委員會理解車長不足的問題，但委員提出的方案不一定需增聘車長，如縮短行車路線，以穩定班次。署方及巴士公司過往總是陽奉陰違，不接納委員的意見，故他希望如委員的意見不獲採納，應予解釋。

44. 楊俊榮先生再次就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方會繼續加強與區議會之間的溝通，以完善巴士路線計劃；
- (b) 就法例對站立人數的規定，任何改動必須小心處理。署方備悉委員對有關規定的意見，會檢視現行法例的要求，並正研究有否空間作出修訂；以及

- (c) 署方歡迎委員會提出路線建議，亦樂意與巴士公司研究各項建議的可行性，並在研究後給予回覆。

45. 主席總結表示，委員會請運輸署備悉委員的意見，在提交 2019-20 年度巴士路線計劃前，安排工作坊與委員充分溝通，聽取地區的意見，並研究委員提出的建議方案是否可行。

(陳文俊先生、陳家珮女士及黃銳熿先生分別於下午 4 時 41 分、4 時 57 分及 5 時 10 分離開會場。)

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2018 年 10 月 31 日的情況)
(交通文件 34/2018 號)

46. 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

47. 司馬文先生表示，得悉相關部門在獲批資源後，便會聘請顧問公司，就赤柱村道的多層停車場項目進行交通影響評估，但他認為此項目的問題不只是交通影響，而是整體規劃上有失誤，故引發不少爭議。項目選址位於赤柱的中心地帶，鄰近商戶、市集、沙灘及巴士站，行人眾多，應盡量減少該處的車流。因此，他建議部門為多層停車場另覓地點，方可改善赤柱的交通、居民生活及旅遊發展。他認為顧問研究的範圍應擴展至規劃方面，運輸署亦應與規劃署合作，進行全面研究，以解決項目可能帶來的問題。

48. 陳李佩英女士表示，有關項目已討論多年，現時馬坑邨停車場有 110 個停車位，但不足以應付需求，故有需要在赤柱村道興建多層停車場，配合遊人及前往市集購物的人士。她理解有部分市民反對該項目，故運輸署有責任與反對人士商討，盡量調整設計，達致各方接受的方案。

49. 張國輝先生回應表示，建築署正爭取資源進行交通影響評估。署方期望完成交通影響評估後，再進行公眾諮詢，以便進一步推展項目。

50. 司馬文先生表示，政府部門曾就項目進行交通影響評估，故無需重新進行。他了解部分赤柱居民（如附近商舖業主）贊成興建多層停車場，有利營商；但亦有居民關注停車場選址位於赤柱交通繁忙的中心地帶，車流及行人甚多，因此提出反對。他認為相關部門應從宏觀角度重新檢視多層停車場的選址和設計，以尋求雙贏方案。

51. 張國輝先生回應表示，交通影響評估會按地區情況評估最新的交通影響和項目相關的交通問題，並作詳細研究。至於議員提出要考慮其他選址的意見，署方會考慮在交通影響評估中一併研究。

52. 朱慶虹博士 BBS, JP了解運輸署計劃於 2019 年進行交通影響評估並就結果諮詢有關人士和區議會，但希望署方提供其後的時間表。

53. 張國輝先生回應表示，如建築署在 2018 年能取得資源進行交通影響評估，在完成評估後會進行地區諮詢，如地區人士支持有關計劃，署方期望於兩至三年內完成詳細設計，隨後展開工程。

(A)2 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

54. 任葆琳女士表示，有關(h)香港仔大道（近奉天街）及香港仔海傍道（近海峰華軒）的工程，已與運輸署及水務署緊密聯繫，她感謝相關部門的努力。此外，因香港仔大道（近奉天街）的交通較為繁忙，而水務署完工後，運輸署亦會進行交通改善工程，期望各相關部門能繼續緊密合作。

55. 主席請相關部門備悉委員的意見。

(A)3 南區行人天橋及隧道加建升降機

56. 馮仕耕先生表示，有關項目(d)黃竹坑道近南風道的高架行人道(H116)，他欲查詢最新情況。

57. 李晉陽先生回應表示，署方仍在檢討新設計方案，會後向議員再作補充。

（會後補註：署方暢道通行工程組正在與相關政府部門檢討新設計方

案，由於新設計方案涉及收地問題，因此討論需時，署方會繼續與議員保持緊密聯絡。）

58. 馮仕耕先生詢問署方有否工程時間表。

59. 李晉陽先生回應表示，將於會後向議員再作補充。

（會後補註：由於新設計方案仍處於討論階段，因此仍未有確實的工程時間表。當有新進展時，署方會盡快聯絡議員。）

(A)4 「人人暢道通行」計劃

60. 任葆琳女士表示，項目(b)橫跨香港仔海傍道近南寧街的行人天橋(HF104)的工程已接近尾聲，預計於 2018 年年底至 2019 年初完成，她感謝路政署、康樂及文化事務署、運輸署及土木工程拓展署等各部門的協助。她續指，行人天橋附近的行車路及行人路均須作修繕工程，希望各部門合力協助，完善工程和配套措施。

61. 凌志偉先生回應表示，署方備悉委員就行車路及行人路工程的意見，會轉交相關組別跟進。

（會後補註：署方暢道通行工程組會繼續與議員保持聯絡，以期盡快完成工程，方便市民。）

(A)7 海洋公園交通報告

62. 徐遠華先生表示，委員會曾討論隧巴 107 及 171 號線繞經海洋公園的議題，當時委員會已達成共識，認為該兩條路線無需繞經海洋公園，運輸署亦表示會逐漸減少繞經海洋公園的班次，但須待南港島綫（東段）通車約一年後才檢討是否取消繞經海洋公園。他續指，南港島綫（東段）通車將近兩年，繞道海洋公園並無必要，且對市民不便，故他希望署方能儘快落實有關安排。

63. 李煦丰先生回應表示，會後將與議員詳細交代有關進展。

A(10) 大潭道（水壩段）交通燈號安排

64. 陳李佩英女士表示，大潭道（水壩段）的交通燈號已於 2018 年

8 月 25 日啟用，居民對此表示歡迎，故她代表居民感謝運輸署及相關部門協助改善大潭道的交通。

(B)2 南區巴士脫班問題

65. 張錫容女士 MH 質疑南區脫班的路線不只涉及進展報告提及的路線，她理解城巴 6 號線及隧巴 973 號線的行車路線較長，容易受路面交通狀況影響而脫班，但新巴 94A 號線由華富至利東的路線不算長，不少市民亦經常投訴城巴 592 號線脫班，或未有準時開出班次，她希望署方回應。

66. 林玉珍女士 MH 表示，區內巴士路線一般於上午繁忙時段準時開出，但平日中午和下午繁忙時段的抵站時間卻有延誤，有市民投訴城巴 90 號線在灣仔的巴士站往往要等候 30 分鐘以上。因此，她要求署方提供全日行走鴨脷洲路線的巴士數目，以了解是否足夠應付所需。她理解脫班的成因，但欲詢問署方有否改善方案。

67. 柴文瀚先生 表示，委員和運輸署對脫班的理解可能有所出入，委員認為巴士不準時抵站就是「脫班」，署方的定義卻是全日沒有提供服務詳情表所規定的班次才算「脫班」，如巴士公司於繁忙時段未開足班次，但於非繁忙時段補開，則不計算在內；而未有準時開出的班次是「誤點」。此外，他要求巴士公司於會後提供所欠缺車長的數字。雖然巴士公司已提高薪酬吸引車長入職，但他欲了解尚有多少車長出缺。另外，他認為載客率標準不符合實際情況，希望署方回應如何改善。

68. 李煦丰先生 回應表示，進展報告所列的巴士路線是原定班次數目與實際開出班次數目差別較大的路線，但不代表其他巴士路線沒有上述問題，只是這些巴士路線的實際班次與編定班次的偏差較為明顯。至於委員指如巴士公司在繁忙時段開出班次不足，可於非繁忙時段補開，署方於早年已檢視脫班的計算方式，在全日分為四個時段計算，包括上午繁忙時段、日間非繁忙時段、下午繁忙時段及下午繁忙時段以後，故不會出現上述可於其他時段補開班次的情況。署方會根據巴士路線於不同時段的脫班情況作檢討，如有個別時段脫班嚴重，署方會深入了解其成因。現時巴士班次主要受路面交通情況及車長出缺影響。就一些因路面因素而導致脫班的路線，署方會就其檢視其行車時間及其他可行的措施，研究如何穩定班次；而就車長缺勤方面，巴士公司一直改善車長的薪酬待遇和總站設施等，以吸引新人入行。

署方會繼續監察不同巴士路線的運作，有需要時會就個別路線作針對性的跟進。

(D) 運輸署 — 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

69. 柴文瀚先生表示，香港仔隧道自南港島線（東段）通車後，間歇性封閉（下稱「間封」）次數明顯有所改善，惟自 2018 年 10 月起的間封次數卻大幅增加，故詢問運輸署原因，如署方代表未能於會上答覆，則希望於會後提供資料跟進。

70. 李煦丰先生回應表示，署方已與隧道營辦商初步了解，發現 2018 年 10 月的車流量較高，但署方會再了解有否其他因素。

(E) 香港警務處及運輸署 — 2018 區交通報告

71. 司馬文先生表示，針對交通報告的結果，警方在道路工程上可有改善車速的建議，以減少意外發生。他解釋指，部分路段（如石澳道）經常發生意外，故詢問警方有否改善方案，或於下次委員會會議提出改善方案。

72. 陳李佩英女士表示，2018 年 9 月東分區發生兩宗致命的交通意外，她詢問相關部門有否改善方案，或計劃改善大浪灣等地的 S 型道路。

73. 楊國聰先生回應表示，警方一直就不同的交通意外地點檢討道路改善工程，正於部分路段展開改善工程。警方認同石澳道及大浪灣有較多交通意外，而該處的行車時速限制為 50 公里，已是市區最低的限速。然而，由於該地區屬東區範圍，他會將石澳道及大潭道等問題向東區警區轉達，讓相關人員研究有否道路改善方案。

74. 陳李佩英女士表示，2018 年 9 月發生的意外數字較多，附近居民認為 S 型道路的視野有限，容易引致意外發生，建議改善斜坡或豎立交通標誌，提醒駕駛者，或鋪設防滑鋼砂等改善路況，她希望警務處代表將相關意見轉交東區警區，以便跟進。

75. 司馬文先生表示，石澳道是年輕駕駛者賽車的熱點，而近期於該處的交通意外涉事的駕駛者年紀亦較輕，故建議區議會、警方及運輸署在該道路設置大型標誌，清晰指出該路段曾發生的意外數目，提

示駕駛者轉彎時多加留神。他認為石澳道彎位較多，如駕駛者不熟悉該道路，容易發生意外。

76. 張國輝先生回應表示，署方正計劃在石澳道急彎位置加強警告標誌，如使用較大警告牌、在警告牌上使用更鮮明的顏色等，提醒駕駛者注意道路安全。署方亦會聯同路政署研究改善路面情況，如鋪設防滑鋼砂，如確定可行，署方會儘快落實相關措施。

77. 主席請警方將委員的意見轉交東區警區。

(馮仕耕先生及區諾軒先生分別於下午 5 時 27 分及 5 時 28 分離開會場。)

議程七：其他事項

78. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

79. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十九次會議將於 2019 年 1 月 21 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

80. 議事完畢，會議於下午 5 時 50 分結束。

南區區議會秘書處
2019 年 1 月