

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第二十次會議記錄

日期：2019 年 3 月 18 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
黃銳熺先生

缺席者：

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	
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	
李奕駿先生	運輸署工程師／房屋及策劃 2	
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）	
胡玉君女士	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	
柯芳華女士	路政署	
	高級工程師 1／暢道通行	
楊家俊先生	路政署工程師 7／暢道通行	參與議程二的討論
林偉強先生	科進（亞洲）有限公司總監	
何耀宗先生	科進（亞洲）有限公司	
	工程經理	
楊俊榮先生	運輸署	
	高級運輸主任／巴士發展（港島）1	
莫駿希先生	運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1	
黃漢中先生	城巴／新巴有限公司策劃及車務編排經理	參與議程四的討論
黃嘉俊先生	城巴／新巴有限公司高級策劃主任	
李建樂先生	城巴／新巴有限公司公眾事務經理	
易德新先生	新巴有限公司助理營運經理	
黃鑑先生	城巴有限公司營運壹部經理	

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李煦丰先生；
- (b) 運輸署運輸主任鍾瑋瑩女士；
- (c) 運輸署工程師蘇永健先生、洪子軒先生及李奕駿先生；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師胡玉君女士；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 2019 年 1 月 21 日第十九次會議記錄

（林啟暉先生 MH 於下午 2 時 31 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：「人人暢道通行」第二階段計劃—為南區區內一條行人天橋
(結構編號 HKS01) 加建升降機設施
(此議題由路政署提出)
(交通文件 7/2019 號)**

（朱慶虹博士 BBS, JP、羅健熙先生、區諾軒先生、朱立威先生及任葆琳女士分別於下午 2 時 32 分、2 時 34 分、3 時正、3 時 04 分及 3 時 04 分進入會場。）

5. 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 7／暢道通行楊家俊先生；
- (c) 科進（亞洲）有限公司總監林偉強先生；以及
- (d) 科進（亞洲）有限公司工程經理何耀宗先生。

6. 主席請柯芳華女士簡介議題。

7. 柯芳華女士表示，在「人人暢道通行」第二階段計劃下，署方為南區的三條行人天橋加建升降機設施的勘測工作已完成，其中兩條行人天橋的勘測結果已於 2018 年 9 月諮詢委員會的意見。於是次會議上，署方會向委員會匯報橫跨利東邨道近利東邨東昇樓的行人天橋（結構編號 HKS01）加建升降機的初步設計方案，期望委員提出意見及支持有關方案。

8. 林偉強先生利用電腦投影片（交通文件 7/2019 號）簡介行人天橋 HKS01 加建升降機的初步設計方案。該行人天橋有兩個出口（A 及 B 出口），A 出口鄰近利東邨東昇樓，而 B 出口則連接至聖伯多祿天主教小學。在 A 出口附近加建一部升降機已有初步設計方案。然而，勘測結果顯示毗鄰 B 出口的利東邨道沒有足夠空間加建升降機，故升降機需設於聖伯多祿天主教小學旁的土地，但該土地部分屬利東邨的私人土地，而「人人暢道通行」計劃的現行範疇規定，為非由路政署負責維修保養的行人天橋加建升降機時不可涉及徵收私人土地，因此未能為 B 出口加建升降機。就 A 出口的擬建升降機方案，如獲委員會支持，將進行地區諮詢及詳細設計工作。在完成詳細設計後，路政署會進行招標，儘快展開建造工程。

9. 主席請委員發表意見。

10. 麥謝巧玲博士 MH申報利益，她任職的幼稚園與利東邨的聖文嘉中英文幼稚園屬同一機構。

11. 主席表示，就麥謝巧玲博士 MH 的利益申報，她可繼續參與是項議程的討論及決議。

12. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生表示，他與區諾軒先生曾多次就擬議項目與路政署及房屋署商討，而行人天橋 B 出口未能加建升降機的問題癥結，在於房屋署在法律上是否容許其他部門在其所

屬土地進行工程。對此，他期望路政署能交代相關問題的最新進展。另外，「人人暢道通行」是利民的計劃，如因部門之間的規限而未能有效推展，委實可惜。最後，他認為只於行人天橋的 A 出口加建升降機的效益不大，路政署應向居民清楚交代 B 出口的地權問題；

- (b) 張錫容女士 MH查詢行人天橋 B 出口的地權屬於何方。她續指，由於歷史因素，個別屋苑之間未有提供無障礙通道，方便居民出入。有關擬議項目，她認為署方應深入研究各種方案，並諮詢不同持份者的意見，包括漁安苑居民，以物色合適地點興建升降機，為來往利東邨及漁安苑的居民提供無障礙通道，達致「人人暢道通行」計劃的目的。她強調，只為行人天橋一端出口加建升降機的安排並不理想，且有浪費公帑之嫌；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH表示，擬安裝的機械式抽風設施將面向聖文嘉中英文幼稚園的閣樓課室，從而影響課室的空氣流通。為此，她詢問路政署有否與幼稚園的管理層聯絡，說明抽風系統的設計及安排。另她認為，只為行人天橋的一端加建升降機，未能為長者及傷健人士提供無障礙通道通往漁安苑，未能符合「人人暢道通行」計劃的目的。她表示，署方應積極在漁安苑或行人天橋 B 出口附近物色適合加建升降機的地方，並與相關屋苑的業主委員會商討設置升降機的位置。她預計居民的反對聲音不大，惟各持份者需就升降機的位置達成共識。至於施工期間的建議封路安排，由於附近多所學校均提供校巴服務，故署方須注意封路對校巴服務造成的影響；
- (d) 林玉珍女士 MH認為，署方只為行人天橋加建一部升降機，未能達致無障礙通道，署方應深入了解擬議項目一帶的土地業權，並從長計議。她又指，署方的書面文件未有清楚交代土地業權的資料。至於不同政府部門擁有的土地，雖存在不同規範，但應可透過協商解決。為免浪費公帑，她要求署方提交更多有關土地業權的資料，讓委員會仔細研究及討論；
- (e) 陳李佩英女士對「人人暢道通行」計劃表示支持，惟她認為署方須顧及當區議員及市民的訴求。計劃除可為行動不

便的市民提供無障礙通道外，亦有助提升香港的國際形象。她期望署方能聽取委員的意見，排除萬難，解決於行人天橋 B 出口加建升降機的問題；

- (f) 柴文瀚先生表示，委員會對「人人暢道通行」計劃的宗旨沒有異議，但署方應檢視計劃範疇有否修訂空間。他指出，全港不少「人人暢道通行」計劃下的擬建工程涉及香港鐵路有限公司、香港房屋委員會（下稱「房委會」）及領展房地產投資信託基金等機構的土地，以致未能順利開展工程，署方實應考慮修訂與土地業權相關的政策，例如容許政府擁有該土地的特定業權百分比便可進行工程，使有利民生的工程不會因土地業權的問題而耽擱；以及
- (g) 徐遠華先生詢問擬議項目的施工時間表。此外，他欲了解署方如何編配人手監察承建商。他以香港仔逸港居對出的行人天橋為例，指該加建升降機的工程原訂於 2018 年 12 月完成，惟至今仍未竣工。因此，他擔心擬議項目會重蹈覆轍，因工程質素欠佳而延誤進度。

13. 柯芳華女士就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 根據交通文件 7/2019 號參考資料第 6 頁顯示，行人天橋 B 出口附近（即沿利東邨道以北，綠色虛線以上）涉及房委會的「保留用地」及「利東邨的私人土地」兩種非政府業權的土地。署方曾與房屋署探討，由房屋署釋放部分「保留用地」以興建升降機的可能性。然而，據了解，房委會若要把所需的「保留用地」從利東邨地段中分割出來並交回政府，將面對不少困難，包括分割契據需要得到全體業主的同意，由全體業主簽署。此外，部分所需的「保留用地」同時亦是聖伯多祿天主教小學緊急車輛通道的範圍，任何更改建築物的緊急車輛通道必需要得到消防處的批准。「保留用地」亦會優先留作將來小學發展及屋邨居民使用。因此，釋出該土地予政府須諮詢相關立案法團及學校管理層的意見；
- (b) 顧問公司曾探討 B 出口附近利東邨道的政府土地能否闢出空間以加建升降機，惟該處利東邨道並無行人路，故難以提供空間容納升降機。若要加建升降機，需要收窄利東邨

道行車道，以便騰出空間以容納升降機。利東邨道是一條單線雙向行車道，收窄行車道會導致其中一個方向的行車線永久封閉。由於利東邨道交通繁忙，永久封閉一個方向的行車線會嚴重影響交通，因此並不可行；

- (c) 現階段，署方在行人天橋 B 出口位置仍未有任何可行的加建升降機方案。署方希望委員考慮，為行人天橋 A 出口提供升降機的安排雖未盡理想，尚未達致無障礙通道的目標，但方案將有助使用 A 出口的居民。至於是否採納方案，署方持開放態度，會尊重委員會的意見及決定；
- (d) 如區議會通過該初步設計方案，署方將按程序徵詢地區人士的意見，當中包括聖文嘉中英文幼稚園、維修保養行人天橋的團體、附近居民及辦學團體等；
- (e) 至於有委員建議修訂現有政策，行政長官已於《2018 年施政報告》中宣布，會就是否有空間進一步擴大「人人暢道通行」計劃的範疇進行檢視，署方亦已展開相關工作；以及
- (f) 時間表方面，當項目的詳細設計工作完成後，便會進行招標。

14. 多位委員再次就擬議事項提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生質疑使用行人天橋 A 出口的人數不多，因居民不會使用擬建的升降機往來港鐵利東站。此外，升降機的出口連接狹窄的行人路，設計上未能符合使用輪椅及傷健人士的需求。他又認為，行人天橋附近的道路使用量低，即使行人天橋 B 出口有空間加建升降機，對居民出入的幫助亦不大；
- (b) 張錫容女士 MH詢問署方曾否研究於行人天橋北端其他地方加建升降機，例如延伸行人天橋至漁安苑範圍並加建升降機。她強調，該行人天橋橫跨利東邨道，如未能在天橋兩端加建升降機，則居民難以受惠。她表示，即使加建升降機的土地牽涉不同業權或持份者，署方亦有責任深入研究長遠的可行方案，包括提前諮詢漁安苑居民的意見，以

解決土地業權的問題，而非因目前的困難而卻步；

- (c) 區諾軒先生表示，由於他是擬議項目的倡議人，故會盡力協助解決在行人天橋 B 出口加建升降機的困難。此外，他認為只為行人天橋的一端加建升降機，未能為使用者提供完整的無障礙通道。如落實署方現時提出的方案，施工期間採取的臨時交通管理措施亦會影響居民，代價較高。此外，他表示部分漁安苑居民希望行人天橋可接駁至紫安閣及霞安閣，便利漁安苑停車場、漁安苑及利東邨的居民。有關行人天橋 B 出口的土地業權問題，如有需要，他樂意以利東邨業主立案法團的秘書身份，協助部門徵集住戶業權。然而，他強調即使可於行人天橋 B 出口附近加建升降機，連接漁安苑及利東邨的通道仍有部分是梯級，未能成為完整的無障礙通道。另一方面，他認為現行「人人暢道通行」計劃有不足之處，建議委員會去信相關部門，要求檢討政策，如容許路政署有權引用《收回土地條例》及其他現行法例，局部收回居屋或涉及複雜業權的土地，並制定賠償機制及協商條款，務求令業權持有人釋出土地，建設利民工程，完善「人人暢道通行」的政策；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH質疑署方提出的方案無助輪椅使用者及行動不便的居民使用行人天橋來往利東邨及漁安苑，亦會予人不負責任之感。她認為如沒有合適的政府土地，可利用《收回土地條例》，收回非政府業權的土地，以開展工程。因此，她希望署方積極覓地，為行人天橋的兩端加建升降機；
- (e) 陳李佩英女士對加建升降機的建議表示支持。她理解擬議項目涉及土地業權問題，但在行人天橋的兩端加建升降機可為市民帶來極大效益。因此，她期望署方能盡力爭取在行人天橋 B 出口加建升降機；
- (f) 朱立威先生表示，署方提交的初步方案未能為公眾帶來最大的利益。他指出，由於擬議項目連接兩個大型屋苑，故署方不能只顧在利東邨的一端加建升降機而忽略漁安苑居民的訴求。為此，他期望署方擴大諮詢範圍，收集漁安苑等附近屋苑居民的意見，並切實考慮工程的效益，善用公帑。另一方面，他建議署方檢討政策時，研究南區在「人

人暢道通行」計劃上遇到的問題，考慮放寬政策規限；

- (g) 羅健熙先生讚揚署方代表在擬議項目的工作。然而，由於署方已著手檢討相關政策，而擬議項目亦沒有迫切性，他建議委員會擱置現時的設計方案，待署方完成檢討工作後再作考慮。他又建議委員會致函運輸及房屋局（下稱「運房局」）局長，轉達委員對「人人暢道通行」計劃的意見，包括現行政策的不足之處和引入收回土地的程序等，以便局方理解問題所在，從而推出更有效的新政策。此外，他指現行政策需所有業權持有人同意才可將土地交回政府，是不切實際的做法。至於土地劃作緊急通道或其他用途的問題，他認為待政策放寬後亦可解決；
- (h) 林玉珍女士 MH表示，既然署方未能在現階段於行人天橋 B 出口加建升降機，則不應急於推行整個項目。此外，她認為署方不但需要考慮為行人天橋的兩端加建升降機，更應研究完整的無障礙通道，以連接利東邨及漁安苑；
- (i) 徐遠華先生建議署方參考香港仔逸港居外行人天橋加建升降機工程的經驗，主動在附近屋苑舉辦諮詢會，釋除居民的疑慮。他強調，由政府部門舉行諮詢會較為合適及中立；以及
- (j) 柴文瀚先生補充指，區諾軒先生曾就擬議項目收集附近居民的意見，亦一直與相關部門跟進項目，希望能記錄在案。

15. 柯芳華女士再次就委員的提問和意見綜合回應如下：

- (a) 署方進行地區諮詢時，將包括所有相關持份者，包括漁安苑的居民；
- (b) 對委員提出可就房屋署釋出土地事宜協助與居民溝通的建議，署方表示感謝，並會將相關訊息向房屋署轉達；
- (c) 署方備悉委員提出的建議及意見，在檢視「人人暢道通行」計劃範疇時會一併考慮；以及
- (d) 對擬議項目按現時的方案推行，或待完成計劃範疇的檢視

後另行再議，署方尊重委員會的決定。

16. 主席總結表示，委員會普遍認為路政署應就橫跨利東邨道近利東邨東昇樓的行人天橋（結構編號 HKS01）兩端出口一併加建升降機，但於 B 出口興建升降機的可行性，仍需與相關部門商討地權等問題。委員會促請署方跟進相關事宜，積極研究於行人天橋的兩端出口加建升降機，待有相關設計方案後，再向委員會匯報。此外，委員會促請署方檢視「人人暢道通行」計劃的條件時，應參考委員會的意見。委員會亦會致函運房局局長，轉達委員對「人人暢道通行」計劃的意見。

（會後補註：委員會主席已於 2019 年 4 月 11 日致函運房局局長，詳情載於 *附件一*。）

議程三： 促請政府儘早興建南港島線西段
（此議題由徐遠華先生提出）
（交通文件 8/2019 號）

（馮仕耕先生於下午 3 時 44 分進入會場。）

17. 主席表示，路政署及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）的書面回覆分別載於交通文件 8/2019 號附件二及三，請委員備悉。路政署和港鐵公司的相關組別表示，因有其他公務安排，故未能派員出席是次會議。秘書處將於會後向相關部門及港鐵公司轉交委員提出的意見。

18. 主席請徐遠華先生簡介議題。

19. 徐遠華先生對路政署未能派員出席會議表示非常失望，認為是不尊重區議會的表現。雖然署方的書面回覆詳細，但卻於會議前數天才提供，令委員沒有充足時間準備。他續指，政府曾明確指出興建南港島線（西段）的考慮因素之一是華富邨的重建計劃，而華富邨重建已訂立時間表，質疑政府何以未能落實興建南港島線（西段）。此外，政府曾在《鐵路發展策略 2014》中，當中五個已邀請港鐵公司提交建議書，代表該五個鐵路項目將會落實發展。政府掌握鐵路發展的主導權，但卻遲遲未有要求港鐵公司就南港島線（西段）提交建議書。鑑於興建南港島線（東段）耗時約 10 年，他擔憂南港島線（西段）會重蹈覆轍，即使政府即時落實規劃，亦難以達致《鐵路發展策略 2014》

擬定的通車目標，因此希望政府儘快落實興建南港島線（西段）。另一方面，當年政府透過土地融資方案，向港鐵公司批出前黃竹坑邨用地的物業發展權，南港島線（東段）才得以落實，他擔憂華富邨一帶的土地會出現相同問題。他質疑政府因不欲直接注資，或會再次透過土地融資方式，向港鐵公司批出華富邨一帶土地的物業發展權，作為興建鐵路的代價，他認為委員會有需要得知政府的取態，以及興建鐵路的財務安排。由於南區居民殷切希望興建南港島線（東段），故當時只能無奈接受以黃竹坑邨的地皮作土地融資，而區議會亦曾期望以地下隧道形式興建鐵路，惟港鐵公司表示如不用架空路軌方式興建，工程將會耽擱更長時間。他不希望南港島線（西段）重現上述問題。

20. 主席請委員發表意見。

21. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生表示，在路政署提交書面回覆前，他曾多次聯絡署方但不果，直至會議前數小時才接獲署方回覆，令委員無法取得充足的資料討論，他對路政署敷衍塞責的態度作出譴責。他續指出城市規劃委員會（下稱「城規會」）以及立法會財務委員會於 2018 年的文件均表示政府會於年底邀請港鐵公司提交南港島線（西段）計劃書，惟政府將計劃延遲，卻未有向公眾交代。土木工程拓展署已就薄扶林南公營房屋發展工地平整及基礎設施工程刊憲，而處理反對意見的官員在回應中仍指政府於 2018 年底會向港鐵公司徵求建議書，明顯與事實不符。他希望相關部門清楚交代進展；
- (b) 羅健熙先生對署方未有派員出席感到失望。此外，政府曾指 2018 年底會邀請港鐵公司提交建議書，但時至 2019 年 3 月，委員於是次會議提出議程討論，署方才表示尚未邀請港鐵公司提交建議書，做法令人反感。此外，政府官員在回應薄扶林南公營房屋發展工地平整及基礎設施工程刊憲的反對意見時，仍採用不符事實的說法，他要求相關部門澄清。他建議如署方日後要求到區議會作諮詢，區議會應拒絕，以作懲罰；
- (c) 朱慶虹博士 BBS, JP 認為署方派員出席會議亦無甚意義，但仍對沒有署方代表與會表示遺憾。他批評政府的《鐵路

發展策略 2014》只是謊言，藉興建南港島線（西段）游說區議會及全港市民支持發展薄扶林一帶。他引述署方書面回覆指「政府會視乎相關地區的發展步伐，適時考慮邀請香港鐵路有限公司就南港島線（西段）提交建議書」，質疑何謂「適時」，認為這代表落實南港島線（西段）遙遙無期。他續指，薄扶林南公營房屋發展計劃的五幅地皮改劃用途已獲城規會通過，預計於 2019 年內向立法會申請撥款，相關部門亦準備開展土地平整工程，認為現階段已是最適當的時機落實南港島線（西段）。他建議主席於會後去信，要求相關部門解釋適時是何時，質疑是否要待所有住宅單位落成後，才邀請港鐵公司提交建議書。他認為政府不負責任，過往多次表示會興建南港島線（西段），但事隔多年卻未有任何進展，更沒有與華富邨重建計劃同步進行；

- (d) 林啟暉先生 MH 表示，委員適時提出議題，但署方卻沒有適時交代南港島線（西段）的進度。他認為派員列席聆聽委員的意見及回應質詢是對區議會的尊重，因此，他對署方未有代表與會表示不滿及遺憾。他又指，在興建南港島線（西段）等重大議題上，委員會須表明立場，建議去信行政長官或政務司司長表達意見。他認同朱慶虹博士 BBS, JP 的意見，指政府只是欺騙市民，在推行華富邨重建計劃時，區議會已清楚表明必須與南港島線（西段）同步進行，但署方現時卻指會「適時考慮」，實在是不負責任，令人難以接受。他認為現階段是要求港鐵公司提交建議書的最佳時機。最後，他表示規劃南港島線（西段）涉及諮詢等多個程序，希望能在本屆區議會任期完結前，合力迫使政府交代南港島線（西段）的時間表及進展；
- (e) 黃銳熺先生 對署方未有派員出席會議表示強烈譴責，並指其書面回覆未能釋除公眾疑慮。另外，署方表示需按地區交通需求決定是否落實南港島線（西段），惟日後區內將有數個大型發展項目，如華富邨重建、香港仔街市翻新工程等，交通需求明顯將有所增長，故不解政府何以尚未邀請港鐵公司提交建議書。因此，他促請政府儘快邀請港鐵公司提交建議書，全段落實南港島線。他又要求政府解釋何以未有向公眾交代更改南港島線（西段）計劃的時間表；

- (f) 徐遠華先生指出，路政署的書面回覆指發展鐵路項目旨在釋放周邊地區的發展潛力，而政府近年已放寬薄扶林一帶的發展限制，如日後可進一步放寬有關限制，是否意味將有更多住宅或商業發展，以配合南港島線（西段）。他擔憂華富邨會步前黃竹坑邨的後塵，被用作土地融資，希望區議會未雨綢繆，表明立場。他認為華富邨應只用作發展公營房屋，如華富邨的土地被用作融資，他必會強烈反對。此外，當年政府曾表明前黃竹坑邨用地會用作興建新公共屋邨，以安置日後因華富邨重建而須遷離的居民，但最後行政會議卻推翻有關方案。因此，他同意應去信政府高級官員反映委員會的意見，並抄送是次會議紀錄，讓他們了解委員會的立場和反對土地融資的聲音；
- (g) 陳李佩英女士表示，區議會爭取南港島線（西段）多年，署方卻沒有派員出席會議，聆聽委員的意見，她理解其他委員的不滿，亦同意應去信相關部門表達意見；
- (h) 司馬文先生表示，薄扶林區的居民不滿南港島線（西段）的計劃一再延遲，他同意委員會應去信運房局，要求局方交代計劃延遲的原因。此外，他指在地政總署近期測繪的地圖上可見南港島線（西段）的擬議走線，委員會亦應於信中要求政府提供相關資料；
- (i) 麥謝巧玲博士 MH表示，在南港島線（東段）開通不久後，她已積極爭取興建南港島線（西段）。儘管南港島線（東段）已投入服務，但從西區海底隧道前往港島的道路經常出現擠塞，未能改善整體交通情況，故有必要興建南港島線（西段）。薄扶林南公營房屋發展工地平整及基礎設施工程已刊憲，華富邨重建是勢在必行，預期日後華富邨至香港仔一帶的人口會大幅增加，政府有需要儘早規劃南港島線（西段）及落實時間表。她要求政府興建南港島線（西段），並與華富邨重建計劃同步進行；
- (j) 任葆琳女士認為路政署不派員出席會議是不尊重區議會的表現。區議會多年來一直爭取興建南港島線（西段），但至今毫無寸進。此外，她認為無需待華富邨重建完成後，才規劃南港島線（西段），並指出華富邨重建計劃已有時間表，但南港島線（西段）卻未有任何消息，她質疑政府不

同步規劃兩者的原因，並要求南港島線（西段）須與華富邨重建計劃一同進行；以及

- (k) 林玉珍女士 MH表示，區議會一直希望南港島線（西段）與華富邨重建計劃同步進行。她續指，政府一般都會在進行地區發展前規劃道路基建，故認為現時是規劃南港島線（西段）走線的最佳時機。對於署方回覆表示會適時考慮邀請港鐵公司提交南港島線（西段）的建議書，她表示失望，並同意去信政府部門反映委員會的意見。

22. 主席請委員發表意見及提問。

23. 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) 柴文瀚先生指，委員會在擬議項目上對政府沒有信心，主因是政府並非民選，而政府與地區的溝通不足，導致施政失效。他續表示，行政長官在《施政綱領》有關鐵路發展的章節中，曾提及運房局會負責展開洪水橋站及南港島線（西段）的詳細規劃工作，由此可見政府是有計劃興建南港島線（西段），但路政署的前線官員的回覆卻提供錯誤訊息，誤導委員會，希望相關官員檢討。此外，署方亦未有提及南港島線（西段）是否與華富邨重建計劃分開進行。然而，政府曾表明於日後的發展計劃，如東大嶼都會等，將不會採用過往的發展模式，即待完成地區發展才考慮交通需要。他認為南港島線（西段）亦應是按人口增長進行規劃，如會上未有代表澄清上述事宜，他希望會後署方能以書面方式表明南港島線（西段）的規劃不會與華富邨重建計劃脫鉤；
- (b) 羅健熙先生批評路政署及房屋署同屬運房局，卻各自為政，互相推卸責任，房屋署指鐵路發展並非其管轄範圍，而南港島線（西段）尚未落實，故未能預留土地；路政署則指擬發展的房屋尚未入伙，難以確切預計人口增長，故未能進行鐵路規劃，導致南港島線（西段）的計劃一再拖延，他促請運房局局長向公眾交代南港島線（西段）的進展；
- (c) 歐立成先生 MH表示，華富邨居民十分關注南港島線（西

段)的進展，早前房屋署就華富邨重置舉辦工作坊，居民曾建議設站位置，但房屋署代表未有明確回應。他又指，運輸署及路政署曾表示華富邨重建後不會出現人口增長，只是將華富邨居民重置至雞籠灣，他擔憂該五幅位於薄扶林南的土地並非全部用作興建公屋，而是有其他用途。然而，如該五幅土地是用作公營房屋發展，由於鐵路規劃及研究需時三至五年，現階段實是最適當的時機計劃南港島線（西段）；以及

- (d) 徐遠華先生理解其他委員的不滿，但他認為署方的書面回覆較以往詳細、具體，待官方程序完成後，期望政府會邀請港鐵公司提交建議書。土地融資方面，他認為這種方式可為股東賺取更多利益，對港鐵公司是很大的誘因，再加上有南港島線（東段）的前科，擔憂由政府最高層決定南港島線（西段）的興建模式，而無需諮詢立法會和公眾。他不希望華富邨的土地發展成豪宅區，以保障基層市民的利益。

24. 主席總結表示，理解委員就興建南港島線（西段）的訴求，以及對未有相關政府部門代表出席會議的不滿，會後將去信運房局表達不滿，並轉達委員會的意見，以及促請局方交代南港島線（西段）的進展。

（會後補註：委員會已於 2019 年 4 月 10 日致函運房局局長，運房局亦於 2019 年 4 月 18 日覆信，詳情分別載於附件二及三。）

議程四： 2019-2020 年度南區巴士路線計劃
（此議題由運輸署提出）
（交通文件 9/2019 號）

25. 主席歡迎以下運輸署及巴士公司代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 楊俊榮先生；
- (b) 運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1 莫駿希先生；
- (c) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (d) 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；
- (e) 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；
 - (f) 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理易德新先生；以及
 - (g) 城巴有限公司營運壹部經理黃鑑先生。

26. 主席請楊俊榮先生簡介議題。

27. 楊俊榮先生以電腦投影片（交通文件 9/2019 號）簡介巴士轉乘計劃以及 2019-2020 年度巴士路線計劃下南區巴士路線的建議方案，包括城巴 71 及 99X 號線，以及新巴 971、4X 及 590 號線。

28. 主席請委員提問及發表意見。

29. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對擬議的巴士路線計劃沒有意見。然而，他指出城巴 71 號線將於干諾道中近畢打街掉頭，擔憂環球大廈一帶的違泊問題會對該路線有影響，故詢問署方會否考慮改善介乎環球大廈及恆生銀行總行之間一段干諾道中的交通問題，包括增設停車限制、擴闊上述掉頭道路以優化路面的交通流量等。此外，他留意到城巴 71 號線將以民吉街巴士總站為終點站，詢問署方會否考慮增強橫越干諾道中的行人天橋網絡，如增設連接中旅集團大廈至海港政府大樓的行人天橋，方便市民由德輔道中或干諾道中直接前往巴士總站。最後，他欲了解有關新巴 33X 號線的最新進展，詢問署方落實該路線的時間表；
- (b) 馮仕耕先生對擬議的巴士路線計劃沒有意見，但關注區內其他巴士路線的服務，包括城巴 72、6、6A、6X 及 260 號線。城巴 72 號線方面，隨着南港島線（東段）投入服務，香港仔隧道收費廣場的交通擠塞情況得以緩和，故他建議署方考慮取消城巴 72 號線於平日下午 5 至 7 時不停香港仔隧道收費廣場分站的安排。至於城巴 6、6A、6X 及 260 號線等由赤柱開出的路線，由於這些巴士抵達海灣區時已滿載，令海灣區的乘客未能登車，故他期望署方能於下午繁忙時間及泳季期間，增加上述巴士路線的班次。另一方

面，颱風「山竹」過後，樹木倒塌的情況非常嚴重，加上海灣區的道路狹窄，他促請署方要求巴士公司日後適時調配單層巴士，為海灣區的居民提供服務。最後，他表示近期發生不少涉及公營巴士的交通意外，希望巴士公司呼籲車長小心駕駛，特別是於狹窄及崎嶇的路段，以減少交通意外，避免車輛嚴重堵塞及影響乘客安全；

- (c) 歐立成先生 MH表示，大部分居民均贊成新巴 4X 號線的改道建議，認為可減少途經皇后大道西及薄扶林道部分較為擠塞的路段，縮短車程時間；
- (d) 區諾軒先生批評擬議巴士路線計劃不但缺乏前瞻性，更令巴士服務出現倒退。他對城巴 99X 號線的安排表示不滿，認為署方未能配合居民的上班時間，亦減少了居民的交通選擇。他建議署方及巴士公司應在巴士路線計劃中，考慮其他多年來曾討論及研究的路線，包括抽調隧巴 671 號線的車輛行駛隧巴 671X 號線或開辦隧巴 176 號線，要求署方及巴士公司重新考慮開辦隧巴 671X 號線。他續指，巴士公司仍未有計劃將城巴 NA10 號線恆常化，雖然居民認為車資過高，但巴士公司亦應儘快將路線恆常化，為南區及中西區的居民提供深宵前往機場的服務；
- (e) 羅健熙先生表示，倘建議取消城巴 99X 號線由鴨脷洲大街於上午 7 時 55 分開出的班次，會對居民造成不便。他認為，儘管部分乘客可改乘另一班次，但未必能滿足乘客的需求。他建議署方協調城巴 99 及 99X 號線上午的班次時間，確保能滿足乘客的不同需求。至於隧巴 671X 號線，他指相關計劃已討論多年，強調署方只需於上午繁忙時間從隧巴 671 號線的車隊抽調一至兩部巴士行走 671X 號線，便可彰顯成效。對於隧巴 671X 號線安排未獲東區區議會的支持，他指由於路線的起點為鴨脷洲，故署方應以南區居民的訴求為考慮重點。他續指，北角一帶已有多條巴士路線與隧巴 671 號線重疊，因此，削減隧巴 671 號線的少量車輛不會對來往北角的乘客造成太大影響。此外，他指城巴 NA10 號線的行車路線可包括港珠澳大橋口岸，以增加載客量，令路線得以恆常化，亦可將車資下調；
- (f) 張錫容女士 MH表示，她曾於 2019 年 2 月與署方商討有

關城巴 99X 號線的安排，並於 3 月 12 日與巴士公司代表共同視察由 7 時 45 及 55 分開出的班次情況，發現乘客數目分別為 73 及 62 人，載客量非常穩定。另外，視察過程中她曾訪問部分乘客的意見，發現乘客選擇 7 時 45 分班次的原因是為避免交通擠塞。因此，她認為署方不應以載客率偏低為由取消班次，影響居民生活。此外，她對巴士轉乘計劃的車費優惠表示歡迎，並詢問推行的時間表；

- (g) 陳家珮女士指巴士公司修訂新巴 590 號線於繁忙時間的班次安排，增加上午 8 時 30 分及 9 時正的班次，以配合居民的出行模式，她對此表示歡迎。然而，新巴 590 號線於星期一至五的非繁忙時間取消服務，將對其他乘客帶來不便，認為署方未能於該時段提供點對點的巴士服務選項。她續指，如巴士公司的資源穩健，署方不應將交通運輸策略向鐵路系統傾斜，而應研究及優化巴士服務。她以多年前取消的新巴 590A 號線為例，當時她曾建議巴士公司以城巴 90 號線作為替代方案，惟至今仍未向委員會匯報研究結果。至於新巴 595 號線，脫班情況多年來亦未有改善。為此，她詢問署方能否將新巴 590 號線削減的車輛，調配予新巴 595 號線，以改善後者的脫班情況。最後，她強調巴士公司擬備巴士路線計劃時，應重視居民的需求，而不應僅着眼於載客量及營利率等因素；
- (h) 朱慶虹博士 BBS, JP 表示，署方的巴士路線計劃雖提出多項建議，惟提升巴士服務的方案較少。此外，署方和巴士公司曾在會議前與相關委員就擬議方案溝通，有助減少分歧。他又寄望新一屆的區議會亦能與署方多加溝通，協力改善區內巴士服務。新巴 4X 號線方面，他對修改行車路線的方案表示支持，認為有助改善專線小巴 22、23 及 23M 號線需求大及車長嚴重不足等問題。他對巴士轉乘計劃亦表示歡迎，但認為仍有改善空間。他以新巴 38 號線為例，指乘客雖可在香港仔隧道收費廣場分站享用優惠，惟該路線的巴士經常滿載，乘客難以登車，亦難以享用轉乘優惠。因此，他建議將轉乘車站改設於香港仔海傍道分站，可令大量市民得益。最後，他欲了解取消專線小巴 31 號線通宵班次後的替代交通安排；
- (i) 黃銳熺先生樂見新巴 590 號線於上午增加班次。他續指，

於非繁忙時間，乘客對來往海怡半島及灣仔的巴士服務仍有很大需求，期望署方及巴士公司能儘快研究將城巴 90 號線的服務範圍擴展至海怡半島。他亦對巴士轉乘計劃表示歡迎，認為計劃可增加市民選乘不同巴士路線的彈性，期望計劃能儘早落實，並提供時間表。然而，他亦擔憂計劃推出後，會令部分巴士路線的載客量大增，如城巴 70A 號線，希望巴士公司考慮增加班次。此外，他促請署方及巴士公司儘快將城巴 NA10 號線恆常化，而由於行車路線已覆蓋港珠澳大橋口岸區，載客量有所增加，故票價應有下調的空間。他續指，南區一直缺乏往來九龍東商貿區的巴士服務，希望能增加相關巴士路線。最後，他建議改善繁忙時間來往東區的巴士服務，如調整城巴 77A 號線的班次時間；

- (j) 陳李佩英女士表示，署方應改善多條服務赤柱及石澳區的巴士路線。車站設施方面，位於黃麻角道近赤柱軍營的巴士站有潛在危險，署方應及早改善。巴士服務方面，來往筲箕灣及大浪灣的新巴 9 號線經常擠滿旅客，促請署方研究改善方案，並考慮於下課時間增設班次，以方便學童。她又指，儘管新巴 63 號線已轉用雙層巴士，但仍未能解決座位不足的問題，長者經常需在車廂內站立。她促請署方考慮增加上述巴士路線的班次；
- (k) 林玉珍女士 MH對擬議巴士路線計劃缺少提升服務的建議表示遺憾。她表示曾於 2018 年 11 月與陳家珮女士及林啟暉先生 MH，向署方建議將城巴 N90 號線的服務範圍延伸至堅尼地城，惟至今署方對建議沒有任何回應。此外，署方對新巴 595 號線的脫班問題，亦沒有提出改善方案，亦對委員提出增設來往海怡半島及赤柱市集的巴士路線建議置若罔聞。她解釋指，來往海怡半島及赤柱市集的巴士路線曾於 1991 年由新巴開辦，但至 2008 年疑因資源不足而停辦。她請署方及巴士公司考慮把新巴 590 號線被削減的車輛，用以提供海怡半島與赤柱之間的巴士服務；
- (l) 林啟暉先生 MH認同陳家珮女士就鴨脷洲巴士服務的意見，亦贊同署方應計劃於上午時段增加新巴 590 號線的班次。然而，他認為有關方案實施時，署方及巴士公司應設觀察期，確保相關安排能達致預期效果；

- (m) 徐遠華先生表示，儘管黃竹坑區的居民並不強烈反對城巴 71 號線的重組安排，但有其他意見供署方考慮。由於繁忙時間民吉街的交通情況或會影響行車時間，故建議署方進行為期約 1 個月的試行計劃，證實有關建議確能提升該路線的效率才正式推行。此外，為滿足深灣一帶的乘客需求及增加載客量，建議將城巴 71 號線的路線延長至深灣巴士總站。如署方同意將路線延長至深灣，應考慮提供分段收費，並以華富道分站為分段收費地點，鼓勵更多乘客使用城巴 71 號線，並為城巴 48 號線分流。最後，他欲詢問文件中有關城巴 71 號線於下午 5 時 30 分至 6 時 30 分的班次，是否維持每隔 15 至 20 分鐘一班的安排；
- (n) 任葆琳女士表示，署方應考慮加強城巴 70A 號線於傍晚時段的班次。她指出，巴士公司只於下午 5 時 55 分及 6 時 30 分提供兩班巴士服務，而兩班車均出現載客量不足的情況，她推測這是不少市民未能於下午 6 時下班之故。為此，她建議署方於下午 7 時及 7 時 30 分增設班次，以找出載客率最高的時段或班次，從而作出調整。另她曾接獲市民投訴指車廂設備落後，而文件中亦提及專營巴士公司於添置新巴士時已引入提升服務質素的標準設備，包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎及 2x2 座位等，她質疑巴士公司未有調派備有上述新穎配置的巴士服務南區，希望巴士公司留意；
- (o) 麥謝巧玲博士 MH認同任葆琳女士的建議，認為署方應增加城巴 70 號線的班次，因部分時段每 20 分鐘一班的服務未能應付沿線乘客的需求。她以由華貴邨開出的巴士為例，當抵達田灣時已接近滿載，導致在香港仔分站候車的乘客，只能選擇其他巴士路線，情況並不理想。另外，她表示大部分居民不同意更改新巴 4X 號線的行車路線，期望署方能考慮市民的意見。最後，她建議署方考慮提供更多巴士轉乘優惠，以惠及長者及眾多不選擇使用鐵路系統的市民；
- (p) 柴文瀚先生樂見署方在討論多年後終於推行巴士轉乘計劃，並指如相關優惠可於早年推出，將更受市民歡迎。他期望計劃能儘快推行，特別是於 9 月開學前，將可為乘客

提供更多選擇。至於計劃所涵蓋的路線，他認為應考慮包括途經南風道的巴士路線，亦不應限於在某一或兩個分站提供轉乘優惠，建議可透過八達通卡的記憶功能，計算轉乘的車費優惠，吸引乘客。此外，他表示署方及巴士公司應善用資源，於假日或暑假期間，重開來往鴨脷洲及赤柱的新巴 399 號線。至於城巴 90 號線方面，署方亦可考慮延長行車路線，包括繞道海怡半島，或先前往鴨脷洲西邨總站再駛入海怡半島，既能優化服務，亦對乘客的影響減至最低。有關新巴 4X 號線的改道建議，他認為方案尚未成熟，擔心會影響乘客的出行習慣及候車時間，故反對相關建議；以及

- (q) 主席認同巴士轉乘計劃會為乘客帶來不少好處。另表示曾有市民反映城巴 70 號線於繁忙時間未有在田灣街分站停車，促請署方關注，並要求巴士公司責成有關車長。

30. 楊俊榮先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 有關城巴 71 號線的安排，署方將密切留意巴士途經路段的交通情況，如巴士公司認為有需要更改行車路線，署方將詳細檢視，並探討可行的改善方案。現有乘客除可使用連接無限極廣場的行人天橋外，亦可使用連接華懋廣場 II 期的行人天橋，前往民吉街巴士總站。兩座行人天橋均設有扶手電梯。現時於永和街總站上落的乘客不多，現有天橋系統已能連接往返民吉街巴士總站及中環附近一帶；
- (b) 署方及巴士公司仍需就新巴 33X 號線進行路面試行，視乎試路的結果，將儘快落實該路線；
- (c) 署方已接獲馮仕耕先生提交的電郵，將於稍後以書面回覆；
- (d) 巴士公司已就城巴 99X 號線進行實地視察，在蒐集最新數據後，會再審視有關方案和委員的意見；
- (e) 署方知悉委員早於南港島線（東段）投入服務時，已提出開辦隧巴 671X 號線的建議，由於隧巴 671 號線是聯營路線，署方正與兩間巴士公司探討委員提出的路線建議；

- (f) 署方明白委員主要關注城巴 NA10 號線的車資過高，署方亦一直要求巴士公司考慮委員的意見。隨著港珠澳大橋通車，城巴 NA10 號線的服務亦已作出調整，署方會繼續要求巴士公司考慮下調車資或為乘客提供更多車費優惠；
- (g) 署方備悉委員就巴士轉乘計劃的意見，並了解委員希望早日落實有關計劃。署方會與巴士公司商討，期望於 2019 年內實施巴士轉乘計劃。至於增加轉乘分站的建議，署方會請巴士公司備悉意見，並從資源及營運方面作考慮；
- (h) 因應委員對新巴 590 號線上午繁忙時間班次的意見，署方和巴士公司已就方案作出修訂。就下午非繁忙時間的班次而言，由於該路線的客量偏少，亦有其他替代交通工具，例如港鐵南港島線，加上即將推出的巴士轉乘計劃，署方認為現行方案已大致能滿足海怡半島居民於上下班時間的需求。就委員提出再觀察該路線客量的建議，署方會再作考慮；
- (i) 署方備悉委員提出城巴 90 號線繞經海怡半島的建議，但新巴 590 號線已因客量偏少而調整服務，如更改城巴 90 號線的行車路線繞經海怡半島，將會與 590 號線的方案出現矛盾，故署方暫時未有相關計劃；
- (j) 城巴 71 號線於上午繁忙時間的班次間隔為 20 至 30 分鐘，而下午繁忙時間的班次間隔將維持不變。對委員建議先試行城巴 71 號線和繞經深灣的方案，署方請巴士公司代表作初步回應；
- (k) 署方備悉委員反對新巴 4X 號線更改行車路線的建議，會後再與委員商討；以及
- (l) 有關巴士脫班、城巴 70 和 70A 號線增加班次、城巴 N90 號線的意見、開辦來往海怡半島及赤柱的巴士路線、區內巴士資源調配，以及城巴 70 號線不停田灣街分站的意見，署方請巴士公司代表綜合回應。

31. 李煦丰先生就委員的提問及意見補充回應如下：

- (a) 由於中環及灣仔繞道開通不久，巴士公司正就新巴 33X 號線進行試路，如試行結果順利，署方會盡快安排新巴 33X 號線投入服務；以及
- (b) 有關陳李佩英女士就赤柱及石澳區巴士服務的意見，會後將向委員詳細講解。對於有市民表示難以登上新巴 9 號線於下午 5 時 40 分左右從大浪灣開出的班次，經署方調查後，認為情況尚可接受，如有需要，署方可再安排實地視察跟進。

32. 黃漢中先生就委員的提問及意見補充回應如下：

- (a) 由於城巴 99X 號線的載客率頗低，故建議調整班次，惟巴士公司發現近期載客率有所轉變，會認真重新檢視有關方案；
- (b) 感謝委員接納新巴 590 號線的修訂方案，而最新的服務時間已涵蓋大部分對乘客上下班的重要時段；
- (c) 委員關注城巴 71 號線自林士街開出會否受中環一帶的交通影響，巴士公司發現自中環及灣仔繞道通車後，中區的整體交通情況已有改善，會繼續密切留意該路線的運作情況。至於委員建議行車路線延長至深灣，巴士公司須考慮有關建議會否令班次間隔更疏落，以及深灣巴士總站有否空間容納，因 2018 年巴士路線計劃擬議開辦的城巴 A17 號線亦會以深灣為總站；
- (d) 新巴 4X 號線的乘客目的地不限於華富區，且其他途經地區亦有眾多替代路線，建議中的瑪麗醫院分站於日後亦將提供更廣泛的轉乘優惠，將覆蓋不少途經華富邨的路線，令來往中西區及華富更為方便；
- (e) 就委員對巴士服務水平，包括城巴 6、6X、260 及 70A 號線和新巴 595 號線的意見，巴士公司會密切留意上述路線的運作，因應情況適時作出調整；以及
- (f) 有關抽調隧巴 671 號線部分班次改行東區海底隧道的建

議，巴士公司持開放態度，但由於該路線是與九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）聯營，故需與九巴取得共識後，才交予運輸署考慮，過程需時。

33. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 歐立成先生 MH 表示，由於過往九巴在大欖隧道為多條路線設轉乘優惠，故他曾建議其他巴士公司效法，在南區提供轉乘優惠。時至今日，巴士公司終於決定在瑪麗醫院及香港仔隧道收費廣場分站提供大規模轉乘優惠，方便居民，特別是從瑪麗醫院分站轉乘其他路線的乘客，將大大節省候車時間，他對此表示感謝；
- (b) 朱立威先生 表示，對新巴 971 號線的改道方案沒有意見，有關路線將增加一輛巴士，亦能便利居民。然而，他反映新巴 971 號線於上午 8 時 10 分的班次經常沒有開出，該班次有較多乘客，希望巴士公司注意，切實解決脫班問題。另一方面，他曾表示巴士路線計劃缺少與石漁區相關的巴士路線方案，令人失望。他重申，石漁區沒有常規巴士路線經香港仔隧道前往其他地區，而城巴 70P 號線亦只有數班，希望署方及巴士公司能考慮於來年的巴士路線計劃中為石漁區居民增設特別班次，如城巴 77 及 99 號線等，便利居民；
- (c) 林玉珍女士 MH 希望署方考慮將城巴 A10 號線轉為 24 小時服務路線，並取消城巴 NA10 號線。此外，儘管巴士路線計劃沒有提及城巴 90 號線的方案，但她欲代鴨脷洲邨居民反映意見，反對城巴 90 號線繞經海怡半島的建議；
- (d) 張錫容女士 MH 要求城巴 99X 號線班次維持不變或擱置減班方案，因近月載客量保持穩定，而該路線不只服務鴨脷洲大街居民，而是整個鴨脷洲區，實在有一定需求；
- (e) 區諾軒先生 表示，不少市民指城巴 NA10 號線收費過高，故應盡早推行分段收費，此舉既可令城巴 NA10 號線作為行經薄扶林道的替代巴士路線，彌補區內巴士資源的不足，亦可令服務多元化。他了解隧巴 671X 號線是聯營路線，但認為如巴士公司有決心改革，則抽調隧巴 671 號線

的車輛開辦隧巴 671X 號線的難度不大。城巴 99X 號線方面，他認為減班的方案草率，因不少居民於上午 9 時上班，如乘搭 7 時 55 分的班次，則可於約 8 時 30 至 40 分抵達北角政府合署。但有些居民認為時間不太理想，如改為 8 時左右開出會吸引較多乘客，希望巴士公司考慮。此外，儘管城巴 99X 號線的客量不足，但巴士公司可考慮調派少於 12 米長的巴士或單層巴士服務；

- (f) 司馬文先生指運輸署尚未回應他的兩個問題，首先，運輸署會否額外增設行人天橋連接中旅集團大廈和海港政府大樓，以及會否於環球大廈掉頭處附近設停車限制，如禁止車輛於繁忙時間上落貨，可讓巴士更快駛經該處，減少受交通狀況影響而延誤的機會；
- (g) 陳李佩英女士表示，她代居民提出的訴求，署方未有回應，故她重申：(1)要求新巴 14 號線巴士全日繞經馬坑邨、不入赤柱炮台分站以方便大潭及紅山半島居民、先經赤柱廣場再前往赤柱炮台，以及於下午繁忙時間加密班次；(2)要求新巴 65 號線增加班次，特別是星期六下午和星期日的班次；(3)城巴 6X 號線及 973 號線於下午 6 至 7 時加密特別班次；(4)新巴 9 號線維持 15 至 30 分鐘一班、讓長者先行候車及增設巴士站上蓋；(5)城巴 260 號線設分段收費；(6)城巴 314 號線於假日加開班次；(7)城巴 973 號線到香港仔後採取分段收費和並於車廂增設行李架；(8)城巴 6X 號線到海洋公園和香港仔可享八達通轉乘優惠；(9)城巴 73 號線加開特別班次到馬坑邨接載學生和上班人士；
- (h) 羅健熙先生表示，復活節假期將至，城巴 NA10 號線將有明顯需求，建議巴士公司考慮長遠調低城巴 NA10 號線的車資，或試行減費或設特別班次減費，以測試市民的反應。由於新巴 4X 號線在中環的行車路線與新巴 91 及 94 號線有所重疊，居民一直投訴新巴 91 及 94 號線的班次不足及經常滿載，服務未如理想，如新巴 4X 號線改道，而替代路線的載客量亦已偏高，擔憂會對其他路線的乘客有所影響，希望署方及巴士公司重新考慮改道方案。城巴 99X 號線方面，他建議巴士公司研究班次開出的時間。最後，隧巴 671X 號線已討論多年，鴨脷洲居民對此路線不會有強烈反對，值得推行，他希望最終能落實建議；

- (i) 柴文瀚先生表示，新巴 4X 號線的行車路線是由運輸署設計，可預料會與新巴 4 號線有重疊之處，故過往曾有建議新巴 4 號線於中環加設總站，他認為是可行方案，亦無需抽調該路線的資源。他續指，來往堅尼地城和華富及附近區域的巴士路線雖然有替代服務，如城巴 43M 號線，但一直被市民詬病班次不足，而巴士公司似乎沒有太大意願經營行走域多利道的路線，導致來往堅尼地城及華富的公共交通接駁服務變差。他質疑巴士公司何以不考慮提升城巴 43M 號線的服務，反而建議新巴 4X 號線改道，認為這會引起公眾質疑巴士公司是為大幅削減或取消城巴 43M 號線鋪路，故不認為現時是新巴 4X 號線進行改道的理想時機。此外，運輸署曾於 2016 年建議新巴 4X 號線增加班次，但巴士公司一再拖延，導致客量下跌至無需加班的水平，而且沒有假日服務，令市民不滿，如新巴 4X 號線改道方案處理不當，預計會引起更大的反響。最後，他希望署方及巴士公司儘快落實巴士轉乘計劃，如能早日落實，將惠及市民，巴士公司亦應記一功；以及
- (j) 徐遠華先生表示，有關城巴 71 號線繞經深灣的建議，他理解深灣巴士總站未必有足夠車坑，故建議可仿效城巴 71P 號線，繞經深灣再返回南朗山道巴士總站，對現有車坑的負擔應不大，且有助提升下午繁忙時間的服務，如他的建議能落實，巴士公司和乘客都有得益。

34. 楊俊榮先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方感謝委員會支持巴士轉乘計劃；
- (b) 有關新巴 971 號線上午的脫班問題，署方會請巴士公司會後跟進。新巴 971 號線的建議方案將增加一輛雙層巴士，對該路線的服務有幫助；
- (c) 署方理解居民希望調低城巴 NA10 號線收費的訴求，並會繼續與巴士公司商討收費安排，希望可儘快將路線恆常化；
- (d) 署方理解委員希望巴士公司就會否落實城巴 99X 號線的方

案即時表態，但各方案是否落實仍須諮詢各相關區議會，如城巴 99X 號線同時涉及東區區議會，署方希望在聽取各方意見後，再作研究。此外，署方得悉城巴 99X 號線的客量回穩，待巴士公司蒐集更多資料後，再商議是否維持現行方案。署方備悉委員對微調班次開出時間和調派巴士種類的建議，將謹慎處理；

- (e) 由於中環及灣仔繞道已通車，署方認為城巴 71 號線在畢打街掉頭的路線方案可行。此外，中環的行人天橋系統已頗為完善，乘客於中旅集團大廈可經無限極廣場內的扶手電梯，或經華懋廣場 II 期前往行人天橋往返城巴 71 號線的新總站。署方認為，現有的行人天橋系統可連接民吉街，乘客可容易前往城巴 71 號線的總站；
- (f) 署方已備妥陳李佩英女士提出的要求，會後會與委員跟進並以書面回覆；以及
- (g) 新巴 4X 號線方面，署方明白委員擔憂如由中環前往華富，即使於下午繁忙時間有替代服務，亦未必足以應付乘客需求，署方會要求巴士公司積極考慮增加資源，應付受影響的乘客。

35. 黃漢中先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 巴士公司承諾於會後詳細審視城巴 99X 號線的方案，亦備悉委員在調整班次時間方面的意見；
- (b) 有關新巴 971 號線於上午脫班的問題，巴士公司相信增加車輛後有助穩定班次準確度；以及
- (c) 當年西港島線開通後，巴士公司於全面檢視新巴 4X 號的乘客需求情況後，已在繁忙時間提升該線班次到最密的每 10 分鐘一班，至今新巴 4 及 4X 號線的服務水平已能滿足乘客的需求，接載乘客由華富邨到港鐵香港大學站轉乘鐵路。

36. 張錫容女士 MH重申，要求城巴 99X 號線維持不變，不欲延遲班次時間，如欲對班次時間作調整，必須進行全面諮詢。

37. 主席總結表示，委員會對巴士轉乘計劃普遍表示支持，但對於巴士路線計劃的方案，委員各有不同的意見，特別是新巴 4X 及城巴 99X 號線。委員亦有就其他區內巴士路線及巴士服務提出意見，請運輸署及巴士公司備悉，考慮修訂巴士路線計劃的方案，並改善巴士服務，令居民受惠。

（陳文俊先生及馮仕耕先生分別於下午 5 時 15 分及 5 時 30 分離開會場。）

議程五： **以往會議曾討論事項進展報告**
 （截至 2019 年 2 月 28 日的情況）
 （交通文件 10/2019 號）

38. 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

39. 黃銳熺先生表示，有關(f)(ii)項香港仔海傍道鋪設喉管工程只完成 65%，詢問工程能否如期於 2019 年 3 月完成。

40. 凌志偉先生回應表示，有關工程需鋪設兩條長達 60 至 70 米長的喉管，他已向水務署查詢，水務署表示有信心可如期於 2019 年 3 月完成工程。

(A)3 南區行人天橋及隧道加建升降機

41. 羅健熙先生表示，部份工程項目可從進展報告刪去，例如(b)項橫跨黃竹坑道，鴨脷洲橋道的高架行人道（H107）加建升降機工程已向立法會報告擱置建議以及(d)項黃竹坑道，近南風道高架行人道（H116）的升降機已於 2019 年 1 月 18 日開放使用，建議可刪除。

42. 主席備悉委員意見。

(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

43. 徐遠華先生表示，有關(c)項橫跨香港仔海傍道近逸港居的行人天橋(HF105)的工程進度，他近日獲悉工程會延至2019年4月完工，但他質疑有關說法，希望相關部門提供確實的竣工日期。此外，不少市民曾查詢(b)項橫跨香港仔海傍道南寧街行人天橋(HF104)的完工日期，希望相關部門提供最新進度。

44. 凌志偉先生回應表示，有關(b)和(c)項工程的查詢，會轉交「人人暢道通行」計劃組別跟進，並直接回覆委員最新的工程進展。

45. 任葆琳女士表示，由於香港仔海傍道範圍廣闊，希望水務署具體說明工程所在位置。她亦希望了解(b)項橫跨香港仔海傍道南寧街行人天橋(HF104)的最新進展。

46. 凌志偉先生回應表示，會請「人人暢道通行」計劃組別與委員緊密聯絡，報告工程的最新進度。此外，他指(A)2項下(f)(ii)項的香港仔海傍道水管工程位於海峰華軒附近。

(A)6 要求在海洋公園道與香港仔運動場之間增設行人過路設施

47. 司馬文先生指出，海洋公園道往香港仔運動場方向的道路缺乏行人過路設施，而港鐵海洋公園站外亦沒有合適的行人路。此外，石澳與大浪灣之間沒有適當的行人路，如署方未能提供符合標準的2米行人路，亦可設置低於標準的行人路，以減少危險。他過往曾多次向運輸署提議在上述地點增設行人過路設施，但一直沒有結果，促請署方跟進。

48. 蘇永健先生回應表示，備悉委員意見，會後將與委員跟進。

49. 陳李佩英女士表示，近年石澳及大浪灣一帶有不少旅客到訪，亦有大量行人和騎單車人士，詢問相關部門可否在維修斜坡時擴闊或設置行人路，提升道路安全。

50. 蘇永健先生回應表示，如相關部門在地區進行發展工程，運輸署會要求該部門盡量預留空間設置行人路，在可行情況下，署方會繼續提出相關要求。

(A)9 黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程

51. 柴文瀚先生表示，就黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程，雖然將於 2019 年 3 月 19 日進行實地視察，但亦希望了解工程延遲的原因，並建議以補充文件形式提供工程的最新進度，以便向公眾交代。

52. 胡玉君女士回應表示，有關工程延誤的原因，她將轉交鐵路拓展處跟進，會後考慮以補註方式交代。

（會後補註：港鐵公司於 2019 年 1 月批出上蓋建造工程合約後，已隨即展開前期建造工作，包括為上蓋工程申請挖掘准許證、與巴士公司商討臨時遷移巴士站及申請臨時交通管理措施等等。當臨時交通管理措施及挖掘准許證獲批出後，工程亦於 2019 年 4 月 11 日正式展開。）

(A)10 大潭道（水壩段）交通燈號安排

53. 陳李佩英女士感謝運輸署於大潭道（水壩段）安裝交通燈號，認為有助疏導大潭道及淺水灣道的交通。由於運輸署曾表示會於交通燈啟用後半年作檢討，她希望可盡早得悉檢討結果。

54. 蘇永健先生回應表示，有關交通燈已運作半年，檢討結果顯示交通燈有效改善交通安全和車流，因此會繼續使用。

(A)11 在南區安裝行車時間顯示系統

55. 林玉珍女士 MH表示，運輸署正評核收到的標書，詢問署方何時完成評核以及預計安裝日期。

56. 蘇永健先生回應表示，署方將於淺水灣道安裝行車顯示牌，預計於 2019 年第二季動工，並於 2020 年年底前完成。

57. 羅健熙先生表示，運輸署曾就顯示牌的設計徵詢委員會意見，他希望署方提供顯示牌的最新設計資料，以便跟進，確保能方便市民。

58. 柴文瀚先生認同羅健熙先生的意見，因市民對現時採用的部分顯示牌有不少意見，故希望能了解更多擬安裝的顯示牌設計資料。

59. 蘇永健先生回應表示，有關行車顯示時間路牌的設計，會請負責組別直接回覆委員或以書面文件補充設計資料。

(會後補註：行車顯示時間路牌的設計載於*附件四*。)

(B)2 南區巴士脫班問題

60. 徐遠華先生表示城巴 48 號線以往的問題不大，但近日接到不少市民投訴指該路線出現脫班的情況，希望運輸署提醒巴士公司多加注意。

61. 歐立成先生 MH表示，不少市民投訴城巴 48 號線上午 8 時 10 分後需等待半小時才有下一班次，懷疑出現脫班，促請署方留意。

62. 柴文瀚先生表示車長出缺並非脫班的合理解釋，而且城巴 48 號線乃接駁港鐵的路線，希望署方儘快改善。他又指，新巴 970 號線經常脫班，可仿效新巴 42 號線重新檢討行車時間表，而非只靠提醒巴士公司或發警告信等措施。

63. 羅健熙先生提出，城巴 98 號線過往的服務記錄良好，但近期調查結果顯示在兩小時內，實際班次較編定班次相距達五班之多，希望署方向巴士公司了解原因。

64. 主席亦反映城巴 70 號線於繁忙時間未有駛入田灣街，希望署方跟進。

65. 陳李佩英女士表示，赤柱位置偏僻，居民主要依賴巴士出入，希望署方提醒巴士公司注意該區的巴士服務，特別是城巴 6、6X 及 260 號線、新巴 14 號線以及隧巴 973 號線的脫班問題。

66. 朱慶虹博士 BBS, JP指，城巴 37A 和 37B 及新巴 38 號線幾乎每月都出現脫班，特別是城巴 37A 號線，實際班次較編訂班次少兩班，希望署方研究改善方案，如以循環線行走會導致脫班，可考慮更改為非循環線。

67. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 城巴 48 號線脫班主要是由於 2018 年 12 月的車長缺勤率較高所致。至於其他班次較疏的路線，署方已要求巴士公司加強留意並調撥資源，確保班次穩定性，減少乘客的候車時間；

- (b) 署方留意到新巴 970 號線於晚上繁忙時間偶然因為行車時間不足而出現脫班，會參考新巴 42 號線的改善方案，檢討整條路線的行車時間，署方亦已與巴士公司跟進該路線的問題；
- (c) 城巴 70 號線曾於 2019 年 1 月上旬出現不停田灣街分站的情況，巴士公司亦已發通告提醒車長須駛入田灣，並逐一提醒相關車長。署方發現情況已於 2019 年 3 月已有所改善，署方會繼續留意情況，適時跟進；
- (d) 城巴 98 號線脫班的主要原因是車長缺勤。至於委員提及個別路線的脫班原因，會後署方了解詳情後，將回覆委員；
- (e) 有關來往赤柱的巴士路線班次問題，署方將於會後跟進；以及
- (f) 由於城巴 37A 及 37B 號線是循環線，途經中環時有機會因交通情況導致行車時間較長，造成脫班，署方會與巴士公司商討改善方案。

(E) 香港警務處及運輸署 — 2019 區交通報告

68. 司馬文先生表示，就上碧瑤灣涉及行人的交通意外，他過往曾多次要求運輸署於該處設置行人過路處，但運輸署一直未有積極回應，因此他要求署方重新考慮儘快在該處設立行人過路處，以保障行人安全。

69. 洪子軒先生回應表示，備悉委員於上碧瑤灣設置行人過路處的建議，將會重新檢視有關要求。

（會後補註：運輸署過去曾經就有關建議進行公眾諮詢，但因居民反對，建議未能落實。署方曾嘗試在附近尋找其他設置行人過路處的合適位置，但受現場環境所限，並沒有找到合適的位置。）

70. 羅健熙先生提出，香港仔海傍道近田灣海旁道巴士站曾發生多宗交通意外，雖然未引致嚴重傷亡，但該地點一再發生意外，詢問是否跟車速過高或其他因素有關。他向運輸署查詢有否採取措施，避免

再次發生意外。

71. 洪子軒先生回應表示，因應香港仔海傍道近田灣海旁道巴士站曾發生多宗意外，運輸署已於 2019 年第一季安排路政署於該處增設路牌，以及鋪設防滑鋼砂，署方會再研究有否其他可行的巴士站改善措施。至於被撞毀的巴士站上蓋，巴士公司已進行修復。

72. 主席表示，得悉運輸署會安排路政署在該巴士站設置防撞柱，希望路政署儘快動工，減少候車乘客的危險。

（會後補註：運輸署為加強道路安全，安排路政署在該處增設減能護柱。有關工程在 2019 年 3 月底完成。）

73. 司馬文先生表示，歡迎署方在該巴士站增設防撞柱，但他認為該處意外頻生的成因是車速問題。他指從香港仔警署外的交通燈到該巴士站之間的路段，有數個巴士分站及支路，而車速限制為一小時 70 公里仍偏高，左右行車道的車速差別亦較大，如巴士切線抵站時容易發生意外。他建議從香港仔警署開始至該巴士站的車速應限制至一小時 50 公里，並促請署方儘快落實相關措施。

74. 洪子軒先生回應表示，備悉委員的意見，會後將檢視有關建議。

（會後補註：運輸署會檢視減能護柱、防滑鋼砂及路牌的效用，亦會繼續檢視有關位置的交通情況。）

75. 司馬文先生表示，有關域多利道近明愛胡振中中學的意外，運輸署及警方應檢視是否有需要改善該處的行人過路設施。

76. 洪子軒先生回應表示，備悉委員的意見，會後將與警方聯絡，取得更多資料後，再研究委員的建議。

77. 楊國聰先生回應表示，會後將向意外調查組取得意外的詳細資料，並與運輸署商討可行的改善建議。

（會後補註：運輸署正聯絡警方以取得相關意外的調查資料，並會繼續檢視有關位置的交通情況。）

78. 林玉珍女士 MH表示，進展報告第 19 頁位於深灣道的三宗意

外應計入東分區而非南分區。

79. 主席備悉委員意見。

**參考資料二 — 南區交通黑點數字（南區區議會主導計劃進度報告）
2018 年 9 月至 2019 年 2 月**

80. 羅健熙先生表示，交通黑點是指導致傷亡的地點，建議該表格應更名為「南區違泊黑點數字」。

81. 任葆琳女士表示，警方在香港仔各街道的巡查次數和發出告票的數字於近月明顯下降，詢問警方是否有計劃減少巡查次數，還是認為香港仔的違泊問題已大幅改善，故可減少巡查次數。她舉例指，非法停泊告票的數字由 2018 年 9 月的六百多張大減至 2019 年 2 月的一百多張，較其他地區的跌幅為高，希望警方解釋。

82. 楊國聰先生回應表示，由於近月警方在香港仔嚴厲執法，令發出非法停泊告票的數字大幅下跌，警方已藉執法對不少駕駛者進行教育。雖然香港仔仍出現違泊行為，但駕駛者看見警察執法便很快離開，導致告票數字下跌。除發出告票外，警方亦會在不作警告下拖走違泊車輛，因而對駕駛者起阻嚇作用。雖然發出告票的數字下跌，但並不代表警方減少在香港仔相關違泊黑點的執法行動，希望委員理解。警方會繼續留意香港仔各街道的違泊情況，嚴厲執法。

（區諾軒先生及麥謝巧玲博士 MH 分別於下午 6 時 06 分及 6 時 26 分離開會場。）

議程六： 其他事項

83. 主席表示，秘書處收到朱慶虹博士 BBS, JP 提出的其他事項。

84. 朱慶虹博士 BBS, JP對 2019 年 3 月 12 日發生的事件表示關注。他指當日律政司司長到區議會與區議員會面前，有市民無視職員勸喻闖入會議室，並在會議桌上追逐，妨礙會議進行。作為南區區議會主席，他對此表示遺憾，亦認為此事有辱議會尊嚴。他希望南區民政事務處盡快檢討保安措施，避免同類事件再次發生。

85. 羅健熙先生表示，同意朱慶虹博士 BBS, JP 的意見，但希望一併檢討是否有必要密集安排政府高級官員與區議員會面，以及是否須以閉門形式進行。

86. 柴文瀚先生認為朱慶虹博士 BBS, JP 提出的事項與交通無關，在會議上討論並不恰當。此外，他指出港鐵黃竹坑站公共運輸設施因未有刊憲定為法定公共交通交匯處，故未能劃為禁煙區。他建議區議會向相關部門提出修訂建議，把上述公共運輸設施納入禁煙範圍。

87. 主席表示，備悉柴文瀚先生的意見。

88. 柴文瀚先生表示，曾與區議會秘書處接洽，獲建議可在「其他事項」中提出討論。

89. 朱慶虹博士 BBS, JP表示，如事態緊急，委員可在「其他事項」提出意見，但不宜進行討論或表決，否則對已離席的委員不公平。

90. 羅健熙先生表示，「其他事項」亦是其中一項會議議程，對未能討論柴文瀚先生提出的事項感到不解。

91. 主席已向秘書處查詢，確認會前未有收到柴文瀚先生提出的其他事項。

92. 柴文瀚先生表示，他於 2019 年 2 月 20 日向區議會秘書處發出電郵，要求於「其他事項」中討論有關事宜，秘書處人員只以電話回覆，他會再與秘書處跟進。然而，他期望可在本屆區議會的任期內解決港鐵黃竹坑站公共運輸設施的相關事宜，包括將其納入禁煙範圍、安排部分巴士路線以該公共運輸設施為總站等。

93. 林啟暉先生 MH表示，在「其他事項」不宜提出討論事項或進行表決，建議柴文瀚先生於下次會議正式向秘書處提交議程後再作討論。

94. 羅健熙先生表示，在區議會及其委員會會議上，曾在「其他事項」通過不少事宜，質疑何以未能在本次會議的「其他事項」討論柴文瀚先生提出的事項。

95. 主席澄清議員可就有關事項發表意見，只是不適宜在「其他事

項」詳細討論，建議柴文瀚先生於下次會議正式向秘書處提交議程，再作討論。

96. 司馬文先生表示，運房局曾指預計華富邨重建計劃會延誤至 2026 年完成，故尚未落實興建南港島線（西段），但城規會文件顯示，華富邨重建計劃預計可於 2025 至 2027 年竣工，即沒有延誤，他請委員會去信運房局時應審慎處理。

97. 主席表示，備悉委員的意見。

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二十一一次會議將於 2019 年 5 月 20 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 6 時 54 分結束。

南區區議會秘書處
2019 年 5 月

南區區議會

香港香港仔
香港仔海傍道三號
逸港居一字樓
南區民政事務處
電話：2814 5800
傳真：2553 7268



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.
Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號：HADS DC/13/30/3/7/016

(郵寄及傳真：2523 9187)

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長辦公室
運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

陳局長：

改善「人人暢道通行」計劃的條件

路政署於本年 3 月 18 日南區區議會轄下交通及運輸事務委員會(下稱「委員會」)第 20 次會議上，就「『人人暢道通行』第二階段計劃—為南區區內一條行人天橋(結構編號 HKS01)加建升降機設施」向委員作出匯報。

根據路政署提供的資料，橫跨利東邨道利東邨東昇樓的行人天橋(結構編號 HKS01)於近東昇樓的出口可加建升降機，惟另一端毗鄰聖伯多祿天主教小學的出口須徵用部分利東邨的私人土地才可進行加建升降機的工程。然而，「人人暢道通行」計劃不可涉及徵用私人土地，因此未能於近聖伯多祿天主教小學的出口加建升降機。

由於建議的行人天橋(結構編號 HKS01)只能於其中一端出口加建升降機，該行人天橋不能為長者及傷健人士提供來往利東邨及漁安苑的無障礙通道，未能符合「人人暢道通行」計劃的目的。此外，「人人暢道通行」計劃的條件亦過於嚴苛，令有利民生的工程因土地業權的問題而耽擱。因此，委員會建議政府放寬相關條件，容許路政署徵用私人土地興建升降機，讓該署可於行人天橋(結構編號 HKS01)兩端出口加建升降機。

為回應委員會和居民的訴求，本人懇請 貴局認真考慮委員會的意見，詳細研究放寬相關規定，容許路政署徵用私人土地，以便進行有利民生的「人人暢道通行」計劃項目，包括上述的行人天橋工程，方便區內長者及有需要人士。

隨附委員會第 20 次會議之相關討論文件及會議紀錄初稿(節錄)(分別載於附件一及附件二)，而會議錄音亦上載至南區區議會網站(https://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=16040)，以供參考。

如有查詢，歡迎致電 2814 5812 與本會秘書練文惠女士聯絡。敬候回覆。

南區區議會
交通及運輸事務委員會主席

(陳富明 )

連附件

2019 年 4 月 11 日

副本送：

路政署署長（經辦人：高級工程師 1／暢道通行柯芳華女士）
南區民政事務專員

南 區 區 議 會

香港香港仔
香港仔海傍道三號
逸港居一字樓
南區民政事務處
電話：2814 5800
傳真：2553 7268



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.

Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號：HADS DC/13/30/3/7/016

(郵 寄 及 傳 真 : 2523 9187)

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及房屋局局長辦公室
運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

陳局長：

促請政府盡快交代南港島線（西段）進展

本年 3 月 18 日南區區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）舉行第 20 次會議，委員會就「促請政府儘早興建南港島線西段」作出討論，惟路政署未有派員出席會議，並於會議前三天才提供書面回應，委員會對此表示強烈不滿。

委員會留意到運輸及房屋局（下稱「運房局」）在回覆立法會財務委員會審核 2018 至 19 年度開支預算的提問時，局方表明有意在 2018 年內邀請香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）就南港島線（西段）提交建議書，雖然計劃經已延遲，但政府未有主動向公眾交代。另一方面，城市規劃委員會已通過薄扶林南公營房屋發展，預計第一批用作華富重建的遷置單位最早於 2026 年入伙，屆時南區的人口及交通需求將大增，實有需要盡快落實規劃及興建南港島線（西段）。然而，路政署在其書面回覆只提及「政府會視乎相關地區的發展步伐，適時考慮邀請港鐵公司就南港島線（西段）提交建議書」，並無解釋適當時機為何。

基於以上考慮，委員會認為儘管政府尚未正式邀請港鐵公司就南港島線（西段）提交建議書，路政署亦應派員出席委員會會議，聽取意見及解答委員的疑問，並解釋何謂「適時」考慮邀請港鐵公司就南港島線（西段）提交建議書。亦有委員擔憂政府會出售部分薄扶林南的土地

予港鐵公司作土地融資，作為興建鐵路的代價，犧牲基層市民的利益。

南區區議會一直希望南港島線（西段）與華富邨重建計劃同步進行，惟路政署及房屋署雖同屬運房局，卻各自為政，導致南港島線（西段）的計劃一再延誤。因此，委員會促請貴局交代南港島線（西段）計劃延遲的原因，盡快落實興建南港島線（西段），以及提供相關時間表、為鐵路及車站預留土地的位置。

隨附委員會第 20 次會議之相關討論文件及會議記錄初稿（節錄）（分別載於附件一及附件二），而會議錄音亦上載至南區區議會網站 (https://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=16040)，以供參考。

如有查詢，歡迎致電 2814 5812 與本會秘書練文惠女士聯絡。敬候回覆。

南區區議會

交通及運輸事務委員會主席

陳富明



連附件

副本送：

路政署署長（經辦人：高級工程師／西港島線(1)徐永儉先生）
香港鐵路有限公司（經辦人：項目及物業傳訊高級經理盧曼清女士）
南區民政事務專員

2019 年 4 月 10 日

政府總部
運輸及房屋局

運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel: 3509 7262

傳真 Fax: 2136 8016

香港香港仔
海傍道三號
逸港居一字樓
南區區議會
交通及運輸事務委員會主席
陳富明先生

陳主席：

促請政府盡快交代南港島線（西段）進展

貴會於 2019 年 4 月 10 日的來函收悉，本局就題述事宜回覆如下。

特區政府於 2014 年 9 月公布《鐵路發展策略 2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目，包括南港島線（西段）。

正如我們在《鐵路發展策略 2014》中明確指出，策略所載列的個別建議鐵路項目的進一步推展，須取決於就每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠資源。另外，就主要為服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等

鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略 2014》中建議的初步落實時間表會因應情況變化而有所調整。鑑於房屋供應緊張，而鐵路發展可能帶來潛在的房屋供應，政府亦正就此方面檢視有關鐵路項目。

為配合華富的重建計劃，南港島線（西段）的實際落實事宜要視乎華富一帶實際的發展和華富邨的重建時間表，以及運輸需求的增長。此外，為落實南港島線（西段），華富邨亦須騰出空間作鐵路施工用途，包括南港島線（西段）初步概念方案中擬議的華富站。

薄扶林南五幅政府用地的土地用途改劃工作已於 2018 年完成，相關土地將可發展公營房屋，為華富邨重建提供主要的遷置資源。政府最近刊憲建議於薄扶林南進行工地平整及基礎設施工程，並已開始為該五幅土地的工地平整及基礎設施工程進行詳細設計。如順利通過相關法定程序和獲得立法會撥款，該工地平整及基礎設施工程預計將於 2020 年初開展，以便第一批用作華富邨重建的遷置單位能最早於 2025 年落成及於 2026 年入伙。

土木工程拓展署就薄扶林南五幅政府用地的擬議公營房屋發展，於施工期間及落成後，對區內交通的潛在影響進行了交通影響評估。評估結果顯示，在落實域多利道和薄扶林道路路口改善工程後，道路運輸系統將足夠應付薄扶林南五幅政府用地的擬議公營房屋發展帶來的運輸需求。我們預計，薄扶林地區的人口只會在華富邨重建後才会有較明顯的增長。另外，待居民陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨，從而騰空華富邨內有關空間後，我們才有條件開展南港島線（西段）的工程。

基於以上考慮，政府會視乎人手資源和相關地區

的發展步伐，包括華富邨的重建時間表，以及其新增人口和運輸需求的增長，適時邀請香港鐵路有限公司就南港島線（西段）提交建議書。按照既定程序，在敲定南港島線（西段）的鐵路方案前，政府會就方案(包括具體走線、車站位置、融資模式等)諮詢公眾，包括立法會及當區區議會。

感謝貴會對鐵路事宜的關注。

運輸及房屋局局長

(施健恒



代行)

2019年4月18日

副本送：

路政署鐵路拓展處處長

(經辦人：徐永儉先生)

(傳真：2761 1508)

附件四 Annex 4

淺水灣道 Repulse Bay Road



Existing Directional Sign 現時的路線指示標誌:



Directional Sign after Addition of Proposed Journey Time Indication System

加設擬議行車時間顯示系統後的交通標誌:

