

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第二十一次會議記錄**

日期：2019 年 5 月 20 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
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）	
李晉陽先生	路政署區域工程師／西南區	
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	
黃碧華醫生	衛生署高級醫生（控煙酒辦公室） 2	} 參與議程二的討論
鍾曉樺醫生	衛生署醫生（社區聯絡） 2	
郭灝民先生	衛生署一級行政主任（執法） 5	

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) 路政署區域工程師李晉陽先生；
- (f) 香港警務處西區行動主任高家樂先生；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 2019 年 3 月 18 日第二十次會議記錄

（楊穎仁先生於下午 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：要求按照香港法例第 371 章把黃竹坑站公共運輸交匯處列為禁煙區
（此議題由柴文瀚先生提出）
（交通文件 12/2019 號）

（朱慶虹博士 BBS, JP、司馬文先生、任葆琳女士、馮仕耕先生及陳家珮女士分別於下午 2 時 36 分、2 時 37 分、2 時 38 分、2 時 50 分及 2 時 57 分進入會場。）

5. 主席歡迎以下衛生署代表出席會議：

- (a) 高級醫生（控煙酒辦公室）2 黃碧華醫生；
- (b) 醫生（社區聯絡）2 鍾曉樺醫生；以及
- (c) 一級行政主任（執法）5 郭灝民先生。

6. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

7. 柴文瀚先生不滿相關部門的書面回覆未有解答他的疑問。他引述香港法例第 371 章《吸煙（公眾衛生）條例》（下稱「《條例》」）第 3(1AB)條，當中列明兩類公共運輸設施可劃為禁止吸煙區（下稱「禁煙區」），包括(a)由 2 類或以上的公共運輸工具的總站所組成，並用以達成及便利轉換該類運輸工具的區域；或(b)多於一條的《公共巴士服務條例》（第 230 章）第 2 條所界定的指明路綫的任何巴士總站，當中包括專利巴士、村巴、專線小巴等。他續指，規劃署《香港規劃標準與準則》第八章「內部運輸設施」第四項提及的公共交通總站中，包括專利巴士設施、公共小型巴士總站和的士站等，的士站顯然已視作公共交通總站的一種。因此，他認為黃竹坑站公共運輸設施已符合《條例》第 3(1AB)(a)條，擁有兩類或以上的公共運輸總站，可劃為禁煙區。他建議相關部門修訂指引，否則他會追究部門未有依法而行的責任；或將循環線的巴士路線在黃竹坑站公共交通交匯處設總站，以便達致禁煙安排，保障市民的權益及健康。

8. 主席詢問運輸署及衛生署除書面回覆外，有否補充。

9. 李煦丰先生回應表示，黃竹坑站公共運輸設施現有兩條專線小巴路線 4M 及 5M 號線以該處為終點站，亦有兩條專營巴士路線城巴第 48 號線及新巴第 78 號以及兩條居民巴士路線 HR87 及 HR89 號線以其作為中途站。就委員問及會否在該設施設立巴士總站，署方已收到有居民巴士服務的營辦商提出相關申請，並正在處理。

10. 黃碧華醫生回應表示《條例》第 3(1AB)條授權衛生署署長可藉刊登於憲報的公告指明以下地方的全部或部分地方為禁煙區，如屬兩類或以上公共運輸工具的總站，或多於一條《公共巴士服務條例》第 2 條所界定的指明路綫的巴士總站。根據署方於 2019 年 4 月 24 日的實地視察，黃竹坑站公共運輸設施設有專線小巴總站、巴士和居民巴士路線的中途站以及的士站，由於該處並未符合《條例》第 3(1AB)條的定義，故未能劃為禁煙區。署方會繼續與運輸署及其他部門保持聯繫，並會進行實地視察，按照實際交通安排作出跟進。

11. 主席請委員發表意見。

12. 柴文瀚先生不滿相關部門代表的回應，建議部門改善書面回覆和與會代表的應答技巧。他重申，規劃署的《香港規劃標準與準則》已視的士站為公共交通總站，反映現行法例出現問題，遂建議相關部門檢討法例或指引，進行修正，以解決有關問題。如黃竹坑站公共運輸設施的交通安排將進行調整，他期望相關部門儘快修訂憲報，將其劃為禁煙區，亦希望相關部門修訂法例或指引。

13. 李煦丰先生回應表示，運輸署最近接獲有居民巴士路線申請於黃竹坑站公共運輸設施設為總站，署方會儘快處理，期望可於兩個月內完成。有關的士站為何未能視作交通工具總站，他交由衛生署回應。

14. 黃碧華醫生回應表示，在草擬《條例》時，衛生署曾與運輸署及相關政府部門商討。由於的士是提供點到點服務的運輸交通工具，上落車地點由乘客決定，故的士站只屬上落客點，而未能視作固定路線的總站。因此，的士站未有被視為總站。根據黃竹坑站公共運輸交匯處的現行交通安排，署方認為未能符合《條例》的定義。

15. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生詢問相關部門在劃定禁煙區方面是否全無酌情權。他解釋指，訂立《條例》的原意之一應是避免吸煙人士在較多人聚集的地方吸煙。黃竹坑站公共運輸設施未有劃為禁煙區，明顯是《條例》出現漏洞，相關部門卻未有修補漏洞，違反立法原意。他知悉黃竹坑站公共運輸設施是兩條專線小巴路線的總站和居民巴士線的循環點，他詢問總站和循環點的定義；
- (b) 任葆琳女士表示，她接獲不同居民的意見，有居民希望可在黃竹坑站公共運輸設施吸煙，亦有市民表示不欲吸入二手煙。如該處未能劃為禁煙區，她詢問署方可否參考國外做法，劃出吸煙區，以滿足不同市民的訴求；
- (c) 司馬文先生對禁煙措施表示支持，惟他指出黃竹坑站公共運輸設施有不同公共交通工具的使用者，故認同任葆琳女士劃出吸煙區的建議，以便利吸煙人士，同時避免對其他市民造成滋擾；

- (d) 柴文瀚先生表示，欣賞衛生署的部分舉措，如將部分轉車站劃為禁煙區，但《條例》已訂立約 10 年，署方不但未曾作出修訂，亦沒有更新總站的定義。他指出，過往有公共運輸設施並非公共交通工具總站或不符合《條例》定義，如欣澳的公共交通交匯處，卻可劃為禁煙區，可見衛生署執法不力，亦缺乏監管。因此，他希望政府儘快提出修訂方案，不論是重新界定「總站」，或是調整黃竹坑站公共運輸設施的交通安排，以便將該處劃為禁煙區，避免市民受二手煙滋擾。此外，他希望瑪麗醫院巴士站的路線落實提供巴士轉乘優惠後，相關部門可將其劃為轉車站，以落實禁煙安排；以及
- (e) 徐遠華先生認為，在回應的士站是否總站的問題，運輸署應是較衛生署合適的部門。此外，居民巴士提供點到點服務，由屋苑接載居民至港鐵黃竹坑站，他不解何以黃竹坑站公共運輸設施是循環點而非總站。他續指，《條例》第 3 條附表二提及戶外地方（包括自動扶手電梯）亦可設為禁煙區，他詢問自動扶手電梯的定義是否只涵蓋自動扶手電梯範圍還是連同附近空間。由於港鐵黃竹坑站自動扶手電梯外便是黃竹坑站公共運輸設施，如《條例》涵蓋自動扶手電梯外的戶外空間，則《條例》可能適用於黃竹坑站公共運輸設施。最後，他贊同任葆琳女士及司馬文先生的意見，在黃竹坑站公共運輸設施劃出吸煙區是兩全其美的方案，詢問相關部門有否酌情權設置吸煙區。

16. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 根據運輸署的定義，總站是指服務詳情表中指明的終點站，而循環點的終點站是在路線的起點，以居民巴士 HR87 號線為例，其總站是南灣，巴士抵達黃竹坑站公共運輸設施的中途站時會以定時點的方式稍作停留，其後便會駛回南灣總站。署方備悉委員的意見，近日亦接獲其中一條居民巴士路線申請於黃竹坑站公共運輸設施設立總站，署方正處理有關申請，希望儘快完成；以及
- (b) 由於的士服務沒有固定的起點及終點，未必符合衛生署相關法例的定義，署方會繼續與衛生署控煙酒辦公室聯絡，

適時更新各公共運輸設施的安排，以配合衛生署設立禁煙區的工作。

17. 黃碧華醫生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方按《條例》所賦予的權力執法，並按《條例》將符合定義的公共運輸設施劃為禁煙區，如有地方未能符合《條例》定義，署方沒有權力將其劃為禁煙區；
- (b) 署方已陸續將符合《條例》定義的公共運輸設施劃為禁煙區，而位於隧道或公路的巴士轉乘處，食物及衛生局在聽取公眾意見後，已修例將其劃為禁煙區。對委員建議劃為禁煙區的地點，署方會向局方轉達有關意見。然而，在劃定禁煙區時，署方有多項考慮因素，包括該地點有否清晰分界，能使執法順利進行以及市民的接受程度等；
- (c) 署方設立禁煙區的目的是減少市民受二手煙的影響，雖然現時未有有效方法完全阻隔二手煙，但署方會按實際情況，參考其他方式以達到目的。署方會繼續按《條例》授予的權力，在禁煙區執法，以減少二手煙對市民的影響；以及
- (d) 就委員詢問自動扶手電梯附近的空間是否包括在禁煙區範圍內，她表示自動扶手電梯附近的位置如屬戶外空間，則並非禁煙區。而如該空間的圍封程度達 50%，署方會在有關地點的禁煙區執法。

18. 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) 羅健熙先生詢問如居民巴士以黃竹坑站公共運輸設施為總站的申請批出後，運輸署會否主動通知衛生署，以便進行劃定禁煙區的工作。他追問《條例》可否劃定吸煙區，以分隔吸煙與非吸煙人士。他亦查詢黃竹坑站公共運輸設施的法定範圍，以便議員日後跟進禁煙區的安排；
- (b) 司馬文先生希望相關部門能就黃竹坑站公共運輸設施劃為禁煙區提供更實際的解決方法。此外，他詢問衛生署是否支持市民透過運動建立健康生活模式，如署方認為騎單

車有助市民健康，詢問署方會否支持他向運輸署要求於黃竹坑站公共運輸設施加設單車泊位。他留意到經常有單車在黃竹坑站公共運輸設施違泊，但運輸署認為無需設置單車泊位。他希望從衛生署方面得到支持，鼓勵市民建立健康生活模式；以及

- (c) 徐遠華先生認為自動扶手電梯的禁煙區範圍定義狹窄，希望日後可作檢討。他以南朗山道熟食市場前往港鐵黃竹坑站行人天橋的升降機為例，等候升降機的位置時常有人吸煙，影響其他市民，建議禁煙區可擴闊至升降機塔的周邊範圍。他又指，黃竹坑站公共運輸設施的行人路將興建上蓋，詢問有關範圍加建上蓋後，是否符合署方露天地方被圍封超過 50%的定義。

19. 李煦丰先生回應表示，署方會就居民巴士或巴士／小巴的總站改動通知衛生署，亦會定期更新總站名單轉交衛生署。

（會後補註：運輸署已批准居民巴士 HR89 號線自 2019 年 5 月 27 日起新增黃竹坑站公共運輸設施的總站，並已將上述改動通知衛生署跟進。）

20. 黃碧華醫生再次綜合回應如下：

- (a) 署方會繼續與運輸署合作，了解公共運輸設施的交通情況。在劃定公共運輸設施的禁煙區範圍方面，由於各公共運輸設施均有其獨特性，署方須進行實地視察，因應各公共運輸設施的交通情況、路面設計等的安排以釐定禁煙區的範圍，因此實際情況各有不同；
- (b) 根據《條例》，露天地方須圍封 50%或以上才符合室內禁煙區的定義，即使設有上蓋，署方亦須進行實地考察，按個別情況釐定；以及
- (c) 署方鼓勵市民建立健康生活模式，養成做運動的習慣，以預防慢性疾病。

21. 主席總結表示，請運輸署及衛生署備悉委員的意見，修訂相關法例或指引，以便將黃竹坑站公共運輸設施劃為禁煙區，保障居民健

康。

議程三： 南區公共巴士服務及 W 線 B 線服務的比較
(此議題由羅健熙先生提出)
(交通文件 13/2019 號)

(區諾軒先生於下午 3 時 17 分進入會場。)

22. 主席請羅健熙先生簡介議題。

23. 羅健熙先生表示，過往在討論配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃和年度巴士路線計劃時，區議會與運輸署及巴士公司就調整巴士服務班次所採用的載客率標準時有爭議。他指出根據運輸及房屋局於 2018 年 12 月回應立法會財務委員會的議員提問時所提交的數據，發現服務廣深港高速鐵路（下稱「高鐵」）西九龍站的專營巴士路線（下稱「W 線」）及服務港珠澳大橋（下稱「大橋」）香港口岸的專營巴士路線（下稱「B 線」）的載客率偏低，情況令人訝異。他引述於繁忙時間 W1、W2 及 W3 號線來往西九龍站的載客率分別為 17%和 10%、20%和 38%以及 12%和 31%；至於 B4 號線於繁忙時間來往大橋香港口岸的載客率則分別為 25%和 22%。與 2017 年運輸署提交區議會有關南港島線（東段）通車前後南區巴士路線的營運情況資料相比，他發現所有南區巴士路線的載客率均比上述的 W 線及 B 線高。他舉例指，在南港島線（東段）通車後，新巴 590 號線和 590A 號線於繁忙時間的載客率分別為 33.5%和 39%，服務利東邨的城巴 96、97 及 99 號線載客率亦分別有 48%、49%及 51%，但署方卻大幅調減上述路線的班次，甚或取消部分路線，情況極不理想。最後，他要求署方以 W 線及 B 線的載客率為基準，參考其全日的班次間隔，確保南區所有巴士路線均能維持至少 15 至 20 分鐘一班。

24. 主席詢問運輸署除書面回覆外，有否補充。

25. 李煦丰先生回應表示，在調整巴士班次時，署方會參考《改善及減少巴士服務的指引》（下稱「《指引》」）。如署方發現部分路線的載客率較低，按實際情況對其實施各種措施以提高效率（包括調整現有路線、車站、班次和行車時間表等），以善用巴士資源。就委員提及的巴士路線，均為因應新基建設施落成而開辦的路線，W1、W2 及 W3 號線用以接駁高鐵西九龍站，而 B4、B5 及 B6 號線則為接駁大橋

香港口岸的路線。由於上述路線開辦的日子尚短，故署方需小心觀察有關路線的使用情況，適時作出調整。事實上，署方亦留意到 W1 及 W2 號線的載客量不高，故此已調整相關路線的班次及／或新增中途站。署方會繼續留意這些路線的乘客需求，如有需要會再作調整。

26. 主席請委員發表意見。

27. 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，提出是項議程的主因是運輸署在處理地區巴士路線與 W 線及 B 線方面厚此薄彼。他質疑署方一方面經常以巴士及車長不足為由，縮減地區的巴士服務，但另一方面仍分配額外巴士資源至載客率低的 W 線及 B 線，令人費解。他促請政府切實為香港人改善巴士服務，而非只為連接內地的大型基建而提供交通聯繫。他質疑若署方認為連接大型基建的巴士服務是重要的話，為何未有對服務機場的 A 線採取與 W 線及 B 線相同的標準，他希望署方提供原因。此外，儘管南港島線（東段）已投入服務，區議員仍不時收到有關南區巴士服務的投訴，如城巴 90 及 96 號線經常誤點，惟署方未有善用資源改善有關服務，反而投放資源在 W 線及 B 線上。他批評政府只著重跨境基建和相關交通配套，未有切實為香港市民服務；
- (b) 柴文瀚先生表示，於 2017 年 12 月 6 日接獲運輸署有關增辦接駁西九龍站巴士路線的文件時，曾詢問署方該等路線的競投方式、服務時間、車輛數目、定價標準以及何以這些路線未有納入年度巴士路線計劃等。署方曾表示開辦新路線時，會考慮現時有否替代服務和避免開辦長途巴士路線，惟 W 線的三條路線既有替代服務，現時亦有近似行車路線的巴士服務，他認為這是政府「一視不同仁」的表現。他續指，早年港鐵的機場快線通車後，九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）曾於港鐵九龍站開辦前往機場的 M1 及 M2 號線，但有關路線開辦不久便因客量過低而取消。他曾質疑 W 線可能出現類似營運問題，但署方置若罔聞。他批評 W 線的載客率偏低，署方卻堅持採用較寬鬆的標準處理 W 線，令大灣區及「一帶一路」的發展蒙污；

- (c) 區諾軒先生表示，從立法會及區議會文件可見，W 線的載客率明顯較其他巴士路線低，質疑這些是「特權路線」。他又指，每當區議員要求保留區內巴士路線或增加班次時，署方均以各種不合時宜的理由拒絕有關要求，但 W 線的處理手法卻有所不同。另一方面，巴士公司的經營範圍一向較為固定，如新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司（下稱「城巴」）主要營運港島區的巴士路線，九巴則營運九龍的巴士路線，並與其他巴士公司聯營過海路線。然而，新世界發展有限公司在投得啟德體育園項目後，其附屬公司城巴亦將在附近開辦巴士路線，他認為難免令人聯想箇中的關係。他指 W 線及 B 線的出現已推翻運輸署一貫的政策，要求署方在處理 W 線及 B 線與其他巴士服務時不要採取雙重標準；以及
- (d) 陳家珮女士表示，W 線及 B 線的使用量明顯偏低，詢問運輸署會否進行檢視。她表示 W 線的繁忙時間與一般路線不同，詢問署方可否提供 W 線全日的載客率，以便委員深入了解情況。此外，署方經常表示因部分巴士路線載客率低而需減班，她詢問如部分巴士路線的載客率回升，署方可否增加相關班次。她續指新巴 595 號線的車輛經常不足，詢問署方有否計劃為該路線增加資源。

28. 李熙丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方一直檢討區內不同巴士路線的服務，如部分巴士路線的服務未能配合乘客需求，署方會按《指引》要求巴士公司增加班次；
- (b) 署方留意到 W1、W2 及 W3 號線的使用量不高，亦已調整其中部分路線的班次，以將減省的巴士資源用於有更多需求的巴士路線；以及
- (c) W 線的三條路線均透過既定的招標程序選取合適的營辦商。不論該巴士路線是接駁新口岸或新基建的服務，還是地區服務，如巴士服務有未盡完善之處，署方會按既定程序處理，不會優待某一類型的乘客。

29. 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) 柴文瀚先生表示，下午 6 至 7 時是一般香港市民極需巴士服務的繁忙時間，W1 號線於該段時間的載客率卻只有 10%。反觀南區，即使部分巴士路線沒有替代服務，如載客率只達 20%至 30%，按署方的《指引》亦可能面臨被取消的危機，可見署方的政策不公。在 W 線推出前，他曾提醒署方應汲取九巴 M1 及 M2 號線的經驗，但署方仍堅持動用運輸系統的稀少資源開辦 W 線，可見運輸政策以至政府政策的偏側。政府經常強調發展大灣區及「一帶一路」的重要性，但香港市民未見其利，先見其害，巴士服務的不足令市民感覺政府並非為港人服務。他重申，署方的現行政策荒謬，而是項議程反映的問題只是冰山一角；
- (b) 區諾軒先生表示，乘客會自行選擇最便捷的交通方式前往西九龍站，但 W 線的行車路線途經金鐘和中環等核心商業區，有關地點經常出現交通擠塞的情況，減低這些路線的吸引力。他認為署方按乘客需求改善巴士服務無可厚非，如機場巴士路線新增大橋香港口岸的中途站，令乘客受惠。然而，服務西九龍站的 W 線顯然並非根據乘客的需求而定，違背署方不鼓勵開辦途經核心商業區的巴士路線的政策原意。最後，對於委員會曾在討論巴士路線計劃時提議將城巴 NA10 號線常規化和抽調隧巴 671 號線車輛改行東區海底隧道的方案，他詢問署方有否回應；以及
- (c) 羅健熙先生表示，港鐵九龍站與西九龍站相距不遠，不解何以署方未有汲取九巴 M1 及 M2 號線的經驗，而且認為有足夠乘客需求以支持 W 線的巴士服務。他指署方回應將會按一貫標準行事，不會厚此薄彼，只是官腔說法。他批評政府為配合新落成的大型基建或跨境項目而投入大量資源，推出新的巴士路線，變相剝削其他地區的巴士資源。他表示，上述問題並非只限於南區，全港 18 區亦有相同問題，希望署方認真檢視各區就巴士服務的訴求。

30. 李煦丰先生再次回應表示，署方會繼續檢討各巴士路線的使用情況，包括地區巴士路線和 W 線，如發現巴士路線有調整空間，署方會考慮不同的相應方案。

31. 主席總結表示，請運輸署備悉委員的意見，參考 W 線及 B 線的

巴士服務載客率標準，提升區內的巴士班次，改善公共交通服務。

議程四： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2019 年 4 月 30 日的情況)
(交通文件 14/2019 號)

32. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(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

33. 任葆琳女士表示她一直關注第 4 (b)項橫跨香港仔海傍道近南寧街行人天橋的工程進度，她指工程承辦商早於 2019 年 1 月已得悉工程將延期完工，惟至 2019 年 3 月才通知她，她對此表示強烈不滿。此外，該承辦商曾計劃於夜間進行其他工程，卻於工程前數小時才通知她和工程顧問，她質疑土木工程拓展署（下稱「土拓署」）未有盡監管責任。最後，她要求土拓署確認工程是否可如期於 2019 年 9 月完成。

34. 凌志偉先生表示備悉委員的意見。土拓署有責任監察工程承辦商的工作，會後將要求相關組別即時跟進，並與委員保持溝通，確保可回應委員的關注。

35. 任葆琳女士表示，她已去信土拓署表達不滿。她續指，她一直向居民承諾工程會如期完工，但承辦商卻未有及時知會她工程延誤，對此感到非常不滿。她強調既然署方已聲稱可於 2019 年 9 月完工，希望署方遵守承諾。

36. 凌志偉先生回應表示，了解委員關注該項工程的預計完工日期，進展報告註明工程可於 2019 年 9 月前完成，會後他將向負責組別轉達，盡力爭取於 9 月前完工。

37. 羅健熙先生表示，如項目進展有改動，建議秘書處於文件加上注釋顯示，以方便委員查閱。

38. 主席請秘書處備悉委員的意見，於其後的進展報告清楚顯示改動之處。

(A)9 黃竹坑站公共交通交匯處加建行人路上蓋工程

39. 柴文瀚先生表示，有關在巴士站長亭外壁安裝巴士資訊顯示屏事宜，由於委員會曾討論將顯示屏懸掛在上蓋下，故欲查詢擬安裝顯示屏的位置，確保可方便市民查閱交通資訊。

40. 李煦丰先生回應表示，署方正與巴士公司磋商安裝位置，希望市民在自動扶手電梯附近已可清晰看見顯示屏。待制定具體方案後，署方會再向委員會匯報。

41. 司馬文先生表示，衛生署代表於議程二對市民透過騎單車及健行等運動建立健康生活模式表示支持。他續指，不少市民騎單車前往港鐵車站，黃竹坑站公共交通交匯處卻缺乏單車停泊設施，故經常有單車違泊，他詢問運輸署何時會增設單車泊位。

42. 蘇永健先生回應表示，騎單車是有益健康的消閒活動，但南區屬市區，署方現行政策不鼓勵市民利用單車作為市區的日常交通工具，故現階段未有計劃於黃竹坑站公共交通交匯處設置單車泊位。

(A)10 大潭道（水壩段）交通燈號安排

43. 羅健熙先生表示，交通燈已落實使用，建議於進展報告移除有關項目。

44. 陳李佩英女士表示，大潭道（水壩段）的交通燈安排實施後，交通情況已有改善。她建議運輸署考慮逐步放寬重型貨車使用該路段的時間限制。

45. 蘇永健先生回應表示，署方會繼續觀察大潭道（水壩段）的交通流量，待交通情況穩定後，會考慮應否放寬貨車使用該路段的限制。

(A)12 海灘道專線小巴停車位改劃為旅遊巴上落客處

46. 馮仕耕先生表示，由於海灘道於泳季的交通十分繁忙，故希望海灘道專線小巴停車位改劃為旅遊巴上落客處的工程能於 2019 年年中完成，以疏導泳季期間的交通。

47. 蘇永健先生回應表示，路政署已開始施工，期望可於 2019 年第三季初完成。

(B)2 南區巴士脫班問題

48. 麥謝巧玲博士 MH表示，即使城巴 48 號線早年變更行車路線以加強服務穩定性，惟脫班情況仍未改善，她曾要求還原行車路線，但不獲接納。除城巴 48 號線外，城巴 73 號線的全日服務亦不穩定，她希望署方及巴士公司檢討。

49. 林啟暉先生 MH表示，新巴 595 號線經常脫班，但進展報告的列表卻沒有列出該路線，詢問運輸署是否表示該路線的服務已有所改善。

50. 柴文瀚先生表示，委員經常反映區內巴士的脫班情況，而車長不足是脫班的主因，與行車路線關係不大。他批評巴士公司的資源安排不均，並質疑巴士公司未有為班次少、車資低和接駁港鐵車站的路線如城巴 48 及 43M 號線安排足夠的車長。他認為巴士公司須提供合理解釋，署方亦應採取措施，避免巴士公司偏重盈利較高的巴士路線，而忽視其他巴士路線的服務。以城巴 48 號線為例，他認為不應在農曆新年假期前後削減班次，令班次疏落的情況惡化。此外，巴士公司長期以車長不足作為脫班的理由，令人難以接受。他要求運輸署及巴士公司交代可行的解決方案，並促請運輸署考慮對巴士公司採取懲罰措施，例如收回部份路線的經營權，或將巴士服務外判。

51. 林玉珍女士 MH表示，她曾於 2019 年 3 月向署方反映，城巴 90 號線於非繁忙時間在灣仔車站的等候時間長達 30 至 35 分鐘，但情況仍未有太大改善，希望署方交代進展。

52. 主席表示，城巴 43M 號線的服務一向較為穩定，詢問其脫班原因。

53. 李煦丰先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 2019 年 2 至 3 月出現的脫班情況，主要是由於車長缺勤所致，尤其是在節日前後，情況較為嚴重。署方已與巴士公司管理層會面，反映情況及商討對策，並得悉巴士公司正計劃檢討薪酬福利，希望吸引新人入行和減低司機流失

率；

- (b) 署方已要求巴士公司加強關注班次較疏的路線，例如城巴 48 和 43M 號線，避免因脫班而令市民的等候時間變長；
- (c) 城巴 90 號線脫班主要受車長缺勤所致，曾有一班班次因此被取消，延長乘客候車時間。巴士公司已微調當日各班車的開出時間，盡量減低對乘客的影響；以及
- (d) 新巴 595 號線近月的脫班情況已有改善，故未有納入列表。署方會繼續留意區內巴士服務的穩定性，有需要時會作出跟進。

54. 羅健熙先生認為列表的內容和表達方式未能有助委員全面掌握區內巴士脫班的情況，建議署方改善，例如羅列南區所有巴士路線，並註明有否出現脫班。

55. 李煦丰先生回應表示，鑑於南區巴士路線的資料較多，會後將研究如何優化列表內容和表達方式。

56. 柴文瀚先生表示，於 2019 年 5 月 15 日下午 6 時左右，因山頂有氣體洩漏，導致港島北岸出現交通擠塞，亦令不少巴士脫班，他認為這並非巴士公司的問題，但假如巴士公司不改善服務，再有類似事件發生時，市民會將責任歸究於巴士公司，故運輸署有必要妥善處理。此外，他認為巴士服務的問題源於公共交通政策的資源錯配。他續指，接駁高鐵西九龍站的 W1 號線沒有脫班問題，但與市民生活息息相關的地區路線和接駁港鐵車站的路線卻經常脫班，署方與巴士公司必須認真研究解決方案，而非將地區資源互相調配，儘管此措施能短暫解決部分路線的脫班問題，卻造成其他路線的服務不穩。另外，他讚揚運輸署緊急事故交通協調中心近日的表現有所改善，希望該中心能精益求精。

57. 李煦丰先生回應表示，列表只列出南區的脫班路線，因 W1 號線並非南區的巴士路線，故未有載列。除了南區外，其他地區亦有車長缺勤的問題，署方已備悉有關情況，亦積極與巴士公司跟進，期望能改善有關情況。

(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

58. 司馬文先生表示，有關數碼港道介乎資訊道至街燈 46819 號的工程，有關路段於上週末曾出現交通擠塞，他建議以人手取代交通燈控制交通，認為人手控制方式能因應交通流量及地區情況適時調整。

59. 李晉陽先生回應表示，備悉委員的意見，會向相關組別轉達。

(D) 運輸署 — 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

60. 柴文瀚先生表示，希望相關部門可檢討中環及灣仔繞道全面通車後對南區交通，尤其是香港仔隧道的影響，並希望部門提交詳細的書面報告。此外，他指附圖香港仔隧道每月間歇性封閉的標示方式有誤，希望運輸署修正。

61. 司馬文先生表示，香港仔隧道於 2017 至 2019 年的間封次數平穩，詢問署方有否措施進一步減少間封次數。

62. 蘇永健先生回應表示，委員會於 2019 年 1 月的會議曾討論中環及灣仔繞道通車後對南區交通的影響，由於繞道通車至今只有數月，需更多時間觀察，才可評估成效。此外，南港島線（東段）開通後，明顯發揮交通分流的作用，令香港仔隧道的間封次數減少。根據記錄，於 2017 至 18 年度後，香港仔隧道於上午間封的次數甚低，主要集中在下午進行間封，間封主要受香港仔隧道外的交通影響，如紅磡海底隧道至堅拿道天橋出現交通擠塞。署方會繼續探討長遠的改善措施。

63. 李煦丰先生回應表示，會後將更正香港仔隧道每月間封次數的附圖，再提交予委員會。

（會後補註：運輸署已提交修正版附圖，並上載於南區區議會網站。）

(E) 香港警務處及運輸署 — 2019 區交通報告

64. 司馬文先生詢問警方各道路的交通意外數字以及運輸署有否相應的改善措施。有關薄扶林道的交通意外，他向警方查詢該處意外較多的原因。他指薄扶林道的車速差異很大，巴士會在左邊行車線靠站，但車輛在快線自薄扶林道轉右時車速較高，容易發生意外，詢問

運輸署及警方有否檢討車輛轉向時的限制速度。石澳道方面，雖然有關地點已增設路牌，但他認為該路牌只會令駕駛者誤以為加速沒有危險，不但未能限制車速，更造成反效果，增加非法賽車的風險。此外，香島道、淺水灣道及大潭道等道路非常狹窄，詢問警方狹窄道路是否會增加意外風險，如是，運輸署有否計劃擴闊相關道路。最後，他於上次會議曾問及有行人於域多利道 555 號碧瑤灣被車輛撞倒的交通意外，他多年來一直要求在該處加設行人過路處，要求運輸署回應何時落實建議。

65. 馮仕耕先生表示，不少交通意外涉及私家車，特別在石澳、赤柱及淺水灣一帶等狹窄路段，半夜經常出現非法賽車，引致交通意外，他希望警方多設路障，檢控非法賽車。另外，運輸署應收集涉及輕型貨車、巴士及旅遊巴的意外數據，研究意外成因，並探討解決方法，例如擴闊路面。最後，他指近年道路上出現不少騎單車人士，雖然騎單車是健康運動，但不少道路都很狹窄，而其他道路使用者未必能顧及騎單車人士的安全，希望署方關注，致力改善道路安全，減少意外。

66. 徐遠華先生表示，關於南朗山道與香葉道交界的交通意外，兩年前他曾提出議程，指該處有不少行人橫過馬路，意外頻生。相關部門進行改善工程後，情況雖有改善，但不時仍有意外發生，他詢問有否其他更有效的解決方案。他指有居民建議更改交通燈的位置，而駕駛者及行人的視線亦有改善空間，他希望會後可與相關部門溝通，研究改善方案，以免在同一位置再次發生意外。

67. 楊國聰先生回應表示，就委員提及各道路發生的意外，會後他將分析意外有否共通成因，並與運輸署商討改善方案。負責管制非法賽車的港島警區交通部執行及管制組的工作以收集情報為主，故相關組別多會在熱門賽車時間或收到情報後才採取行動，但他強調警方會定期採取行動，請委員放心。

68. 蘇永健先生回應表示，運輸署會與警方保持聯繫，研究改善措施。如委員就改善道路有其他意見，可與他直接聯絡，以便跟進。

69. 司馬文先生表示運輸署未有回應委員提出的建議。他指大潭道近浪琴園將進行斜坡工程，因該道路狹窄多彎，巴士須越過鄰線才能行駛，他批評署方未有乘斜坡工程之便擴闊道路。雖然靠近海邊的道路難以擴闊，但署方可擴闊靠近斜坡的行人路，他理解相關工程需大量資金及時間，但這路段容易發生意外，如署方能在進行斜坡工程時

擴闊道路，則日後無需額外進行相關工程，減少浪費公帑和對市民的影響，更能提升道路安全。他不解何以土拓署及運輸署未能同時進行斜坡改善和擴闊道路工程。他明白部分區議員須向選民交代，亦擔憂封路對居民出入帶來嚴重影響，但問題總要解決，如將來才作改善，付出的代價將會更大，他認為運輸署應及早採取改善措施。

70. 蘇永健先生回應表示，就土拓署屬下土力工程處於大潭道即將進行的斜坡改善工程，運輸署曾要求該處同時擴闊道路，而在委員會於 2019 年 4 月 25 日舉行的工作坊上，該處代表亦解釋相關工程主要是提升斜坡安全，未能擴闊道路。日後如在狹窄道路上進行工程，運輸署亦會要求負責部門在可行情況下擴闊道路。

71. 司馬文先生追問運輸署會否於碧瑤灣增設行人過路處。

72. 洪子軒先生回應表示，運輸署曾就增設行人過路處進行諮詢，但收到不少反對意見。基於技術問題，暫未能在附近物色合適位置增設行人過路處。

（會後補註：署方已經聯絡議員辦公室解釋有關情況。）

73. 主席請署方會後直接與司馬文先生跟進。

參考資料一 — 南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

74. 徐遠華先生表示，關於第 11 項鴨脷洲大橋支路的行人過路處（近景惠花園第二座），據悉有關工程已於 2017 年 9 月開始排期，但近兩年都未有進展。由於行人和車輛在該過路處的路線受阻，有潛在危險，故希望工程可儘快開展。

75. 羅健熙先生表示，希望運輸署確認該工程是否已委託路政署排期，如是，他希望盡快開展工程。他請署方會後盡快回覆工程進度。

76. 洪子軒先生回應表示，備悉委員的意見，會後將作出跟進。

（會後補註：署方已要求路政署於 2019 年 7 月內封閉該過路處，並設置告示通知公眾封閉過路處的改動。）

77. 任葆琳女士表示，早前曾向秘書處查詢，得悉列表早於上屆區

議會已納入進展報告，她建議加入最後更新的日期，以及了解各個項目的進展。此外，她希望能重新邀請委員會就列表提供建議。

78. 主席請秘書處備悉委員的意見。

參考資料二 — 南區違泊黑點執法數字(南區區議會主導計劃進度報告) 2018 年 11 月至 2019 年 4 月

79. 林啟暉先生 MH詢問「非法停泊告票」與「定額罰款」的分別。此外，利南道的非法停泊告票數字一個月可達 210 張，但定額罰款的數字卻偏低，他詢問警方是否未有積極巡查。此外，利南道兩旁於夜間均泊滿車輛，變相成為露天免費停車場，而利南道的香港南區官立小學外的緊急消防通道，理應全日都不准泊車，但卻有車輛停泊，他認為情況不能容忍。另外，旅遊巴經常停泊於利南道，甚至是海怡半島巴士總站外的交通燈處，如有車輛須由利南道往港灣工貿中心方向行駛，則須越線而行。駕駛者或會因視線不足而釀成交通意外，情況十分危險，他要求警方回應上述問題。

80. 羅健熙先生表示，如違泊問題嚴重影響居民，他贊同警方嚴厲執法。但如對居民的影響不大，則可寬鬆處理。此外，農曆新年後，他發現警方在利東邨及其他地方道路放置錐形路標和設封鎖線等，目的應是避免違泊，但他認為相關物件有礙觀瞻，希望警方移除。

81. 陳家珮女士表示，有不少車輛於鴨脷洲橋道轉入利南道街角（即鴨脷洲橋道遊樂場入口）停泊，行駛中的車輛轉彎時常要刻意避開違泊車輛。此外，路上雖設有警方放置的錐形路標，但駕駛者亦可能會移走路標再停泊。因此，她認為這些措施的阻嚇力不大。

82. 楊國聰先生綜合回應如下：

(a) 「非法停泊告票」是針對違例泊車所作出的告票，發出告票時車輛中沒有駕駛者；而「定額罰款」則用於檢控駕駛者，如現場屬禁區，而違泊車輛中有駕駛者，警方可直接進行票控。但由於大部分違泊人士在停泊車輛後都會離開，故警方執法多是發出非法停泊告票，導致非法停泊告票的數字一般較定額罰款為高；

(b) 警方會多加注意利南道的違泊情況，嚴厲執法。警方了解

該處的緊急消防通道的違泊情況於夜間較嚴重，並一直有作出檢控；

- (c) 警方於區內設置錐形路標和封鎖線，大多是因應市民或區議員的投訴所採取的臨時措施，警方正與運輸署商討長遠的改善措施。如發現有駕駛人士於圍封地點違泊，會直接拖車；以及
- (d) 最後，他重申告票數字多寡未必能確切反映違泊的情況，但列表數字可供委員參考。

參考文件 — 運輸署公共交通服務及交通管理措施報告

83. 徐遠華先生表示，得悉 III.交通管理計劃下南朗山道因工程關係會於上午 7 時至午夜 12 時改劃為巴士專線。他一直收到居民要求限時開放該巴士專線，因私家車現時須繞經警校道，但警校道於繁忙時間經常堵車，反而增加交通負荷。他建議延長上述安排，於非繁忙時間開放巴士專線，方便其他車輛出入。運輸署亦可評估交通影響，如影響不大，可考慮轉為永久安排。

84. 蘇永健先生回應表示，備悉委員的意見，會後將直接與委員跟進。

議程五： 其他事項

85. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

86. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十二次會議將於 2019 年 7 月 11 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

87. 議事完畢，會議於下午 4 時 43 分結束。

南區區議會秘書處
2019 年 7 月