

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第三次會議記錄

日期：2016年5月23日
時間：下午2時30分
地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士 (南區區議會主席)
陳富明先生 MH (本委員會主席、南區區議會副主席)
張錫容女士 (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
莊景威先生
黃俊邦先生

缺席者：

鄭子憲先生

秘書：

周暘恩女士 民政事務總署南區民政事務處
行政主任（區議會）3

列席者：

周楚添太平紳士 民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士 民政事務總署南區民政事務助理專員
劉建國先生 運輸署高級運輸主任／南區
李煦丰先生 運輸署運輸主任/南區 1
劉慧儀女士 運輸署工程師／南區及山頂 2
李漢先生 土木工程拓展署工程師 4 (港島發展部 2)
蔡詠詩女士 路政署區域工程師／西南區
鄭士陽先生 香港警務處西區警區交通隊主管

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劉建國先生；
- (b) 運輸署工程師劉慧儀女士；
- (c) 土木工程拓展署工程師李漢先生；
- (d) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (e) 香港警務處西區警區交通隊主管鄭士陽先生。

2. 主席歡迎 4 位增選委員，包括：陳文俊先生、黃俊邦先生、莊景威先生，以及鄭子憲先生。

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 2016 年 4 月 5 日第二次會議紀錄

4. 主席表示，上述會議紀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紀錄提出的修訂建議。

5. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

議程二： 配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 14/2016 號)

6. 主席歡迎以下政府部門及巴士公司代表出席會議：

- (a) 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5 吳翰禮先生；
- (b) 運輸署高級運輸主任／鐵路 6 李朝傑先生；
- (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高級公眾事務主任尹慧嫻女士；
- (f) 九龍巴士（一九三三）有限公司荔枝角車廠首席車務主任梁宏昌先生；以及
- (g) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟女士

7. 主席請吳翰禮先生簡介文件。

8. 吳翰禮先生表示，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）預計南港島線（東段）於 2016 年年底通車。在該新鐵路線投入服務後，南區的公共交通服務整體運載量能力將顯著提升，預計區內乘客出行的模式將會有明顯的轉變。屆時，南區居民將有更多的公共交通工具可供選擇，包括鐵路，以及巴士及專線小巴服務。由於鐵路的行車時間較短及班次較穩定，預計區內大部分現時使用巴士及專線小巴服務的乘客，日後會選擇鐵路網絡往返目的地。考慮到南區不少的巴士及專線小巴路線在新鐵路線通車後會出現乘客流失的情況，運輸署已制定一系列的公共交通服務重組計劃，以期更有效地運用交通資源，提高整體運輸網絡的效率、避免交通資源重疊而引致浪費，紓緩現時區內交通擠塞的情況、改善路邊空氣質素等。他表示，署方現就配合南港島線（東段）通車而建議實施的公共交通服務重組計劃最新修訂方案，諮詢委員會的意見。他需要指出，而諮詢文件內亦已說明，文件中提及的南港島線（東段）各車站的票價，只是署方以現行港鐵市區路線的票價模式而作出推算。南港島線(東段)各車站的實際票價，會由港鐵日後決定，並以該公司公佈為準。他表示，署方期望有關南港島線(東段)各車站的票價推算能令受重組計劃影響的乘客，可以了解可供選擇的替代公共交通服務的資料。此外，署方由本年 5 月開始恢復諮詢有關區議會對重組計劃的意見，期望於本

年第三季完成諮詢工作。為方便區內居民能便捷地使用新鐵路服務，署方擬於南港島線（東段）通車首日，提供諮詢文件中提及的十條接駁新鐵路站的公共交通服務。其後，署方將聯同相關巴士及專線小巴公司，密切留意新鐵路通車後各條受影響路線的乘客出行模式和需求的改變，並因應情況於南港島線（東段）通車後約六個月內，分階段實施公共交通服務重組計劃內的其他方案。

9. 李朝傑先生以電腦投影片簡介南港島線（東段）的項目特點及公共交通服務重組計劃內各組合方案的內容（詳情請參閱交通文件 14/2016 號）。他表示，署方期望在諮詢期間收集各方意見，使計劃可適當地作出修訂。

10. 多位委員就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃發表意見：

- (a) 朱慶虹太平紳士認為，署方應待南港島線（東段）通車三個月後蒐集具體交通數據，屆時委員會才能全面討論或改善受影響的巴士服務。他指出，南港島線（東段）屬中型鐵路系統，與港鐵網絡的觀塘線或荃灣線不同，只提供三卡車廂，可容納的乘客有限。面對海洋公園每年平均 700 萬名遊客、鴨脷洲逾十萬居民、外加鄰近地區的乘客，以及黃竹坑站擬將發展上蓋物業的 4,000 戶人口而言，南區的鐵路服務可能形成求過於供的狀態。在鐵路服務未能滿足大量乘客的情況下，他認為區內居民對巴士及專線小巴的服務的需求仍然迫切；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 對署方的重組計劃表示不滿。她強烈反對取消新巴 78 號線的建議，認為因路線迂迴而被取消的理由牽強。她指，曾多次表述該路線對就讀於沿線多所中、小學的學童非常重要，取消路線不但嚴重剝削學童乘搭巴士的權利，更間接迫使他們乘坐校車，變相加重他們在車費上的負擔。她又指出，新巴 78 號線由初期的單程改為現時的雙程來回路線，足已證明路線有需求。她斥責署方沒有瞭解實況，恣意妄為，做法令居民失望；
- (c) 陳家佩女士對縮短城巴 90 號線的行車路線表示困惑。她指出，建議中的路線以交通容易擠塞及爭取回程時間為由，因而不繞經中環地區。不過，建議卻在來回方向繞經利東邨，實違背省時的原意，邏輯令人費解。另外，她認為署方建議的行車路線，以金鐘為巴士總站，實與港鐵的路程重疊；若落實建議，欲直接前往中環的乘客將無從選擇。此外，她雖對取消新巴 590A 號線表示

理解，但認為新巴 590 號除加強班次外，亦應改行軒尼詩道途經北海中心，以方便前往灣仔區的乘客。除此，她對縮短隧巴第 671 號線的營運時間有所保留。她指出，若以鐵路網絡替代隧巴第 671 號線，乘客不僅要多付 3 元的車資，更須在多個交匯站轉車，過程冗贅，並非利民之策。她認同朱慶虹太平紳士的意見，認為應待南港島線（東段）通車後的一段時間，才能夠全面討論巴士重組計劃的安排；

- (d) 張錫容女士要求保留現行所有巴士路線，並刪除所有取消巴士路線的建議。她同意朱慶虹太平紳士的建議，於南港島線（東段）通車的三個月內，進行諮詢及搜集南區市民對公共交通的意見，繼而研究公共交通服務重組計劃。在個別路線方面，她認為城巴 90C 號路線的行車路線與南港島線（東段）並沒有重疊，故取消路線的理據薄弱。她不贊同文件中稱，該路線的平均載客率為 87%。她認為若署方在繁忙時段進行實地視察，將發現巴士滿載的情況。對於隧巴第 671 號線，她認為不但必須保留，更須延長晚間的服務時間；
- (e) 區諾軒先生建議，在南港島線（東段）投入服務後的三個月內，均不能削減任何巴士路線。在落實現時重組計劃的程序前，他認為署方應先清楚交代各重組方案的標準，以免政策朝令夕改。故此，他要求署方參考以下標準來修訂方案：
 - (i) 各路線的乘客縮減率，以作研究是否可以取消個別路線；以及
 - (ii) 各路線的營運數據，並須以南港島線（東段）通車前、後的數據為參考指標。

此外，他認為南港島線（東段）未能提供前往中環的直接服務，故將城巴 97 及 90 號線的終點站由中環(交易廣場)遷往金鐘(東)的建議並不合理。除此，他表示南區居民一直以來皆不斷要求提供直達九龍東的巴士路線，故隧巴第 671 號線有保留的必要。同時，署方亦應考慮落實隧巴 671X 號線，於繁忙時段行經東區海底隧道前往九龍東部，在回程時途經英皇道，以紓緩城巴 99 號的客量；

- (f) 歐立成先生 MH對朱慶虹太平紳士的建議表示認同，認為署方應在南港島線（東段）通車三個月後才進行檢討及研究重整巴士路

線的可行性。另外，他反對取消城巴 71 及新巴 78 號線，原因是城巴 71 號線是唯一途經薄扶林及瑪麗醫院的路線；而居住於華貴邨及田灣一帶的輪椅使用者，現時均乘搭新巴 78 號前往位於黃竹坑惠福道的復康中心。如取消上述兩條路線，將對前往瑪麗醫院及復康中心的人士帶來不便；

- (g) 林玉珍女士 MH 表示，署方在重組巴士服務安排上，不應預設居民偏愛鐵路運輸系統，而強行削減巴士班次或取消路線。她認為，署方應尊重市民的選擇權利。她認同設立三個月的資料搜集期，以便蒐集更真實的數據來制定方案。此外，她表示城巴 90 號線投入服務已逾 10 載，向來受鴨脷洲居民歡迎，居民極不贊成遷移巴士總站，以達致縮短行車路線的建議，居民亦反對該路線繞經利東邨，認為會增加行車時間。她又指出，隧巴第 671 號線能提供直接的巴士服務前往東九龍，若乘坐港鐵則面對迂迴的轉線路程，對長者尤為不便。除此，她認為取消新巴 78 號線不但會影響新巴 95 及 595 號線的轉乘優惠，更漠視鴨脷洲居民的要求。就合併新巴 93 及 93A 的建議，她認為應先了解提早班次對學童的影響；
- (h) 陳李佩英女士 表示，若署方建議合併隧巴 973 及 973P 號線，將對赤柱居民帶來不便。她指出，現時很多學校私家小巴已拒絕服務赤柱地區，若合併路線，只會增加行車時間及影響學童上學時間。她又指，署方建議縮減新巴 66 號線的營運時間，延遲早上開車的安排，此舉亦會影響學童上學的時間。她強調，赤柱居民並未能直接受惠於南港島線（東段）的服務，卻因而被削減巴士服務，實在難以令人理解，即使以接駁服務替代現時的巴士服務，昂貴的車資亦將對赤柱的基層市民帶來負擔；
- (i) 黃俊邦先生 欲瞭解現時巴士公司於早上繁忙時段的運載量，以及南港島線（東段）列車的載客量。他又詢問，南港島線（東段）通車後對其他鐵路網絡所造成的影響。此外，他認為及早制定鐵路的車費表可令署方更準確地預計市民對巴士服務的需求。他解釋，在相同的路程上，若巴士及鐵路的車資相距很大，市民則可能選擇繼續乘坐巴士。除此之外，他認為新引入的專線小巴路線，倘不從新公開招標，將不能吸引新資源，以及改善服務質素。最後，他質疑署方制定車程的原則不合理，認為未能反映實際路程所需的時間；

- (j) 朱立威先生表示，南區交通的擠塞情況及堵車等問題，一向為人詬病。不過，他認為署方並沒有趁著南港島線（東段）通車在即之際，把握機會，全面考慮改善整體交通的方案，反而只進行空泛及瑣碎的改善措施。他以削減班次為例，指騰出的巴士極可能被擱置在停車庫，間接浪費資源。他認為，巴士公司應考慮善用資源，於繁忙時段增設巴士快線、跨區路線等服務，以收互助互利之效。他又認為，往返薄扶林區的居民沒有因南港島線（東段）通車而直接受惠，卻須要面對巴士服務被大幅削減的安排，值得關注。為此，他建議於南港島線（西段）仍未落實前，保留現時途經薄扶林區及瑪麗醫院的巴士路線。最後，他建議應待南港島線（東段）通車後，並蒐集實質乘客數據後，再討論巴士重組的可行性；
- (k) 任葆琳女士表示，雖然南港島線（東段）未能貫穿香港仔，但交通服務重組計劃中，多條巴士路線將途經香港仔，令人誤以為香港仔居民受惠。她解釋，在繁忙時段途經香港仔的巴士大多出現客滿的情況，故縱使增加途經香港仔的巴士路線，仍對紓緩或解決交通問題沒有大幫助。為此，她認為應加強專線小巴 4M 號的班次，並就車站的位置盡早進行討論。另外，她認為取消城巴 71 號線、新巴 91 號線及城巴 47P 號線的建議會對前往中環方向的乘客構成不便。她表示有委員建議設立三個月的觀察期，她卻認為觀察期可延長至半年或九個月，以平衡不能預見的因素，以及乘客於南港島線（東段）通車初期的好奇心態；
- (l) 司馬文先生對其他委員要求暫緩推行方案表示支持。他以西港島線為例，指碧瑤灣的居民需約四個月，才可逐漸適應使用鐵路網絡前往目的地。他再指出，當西港島線通車的六個月後，專線小巴營運商因應乘客所需而再次作出班次調整；故整體而言，乘客需約一年時間，才能習慣及穩步地適應新的交通模式。此外，他提出重組巴士路線後的責任問題。他舉例指，與西港島線通車後相關的巴士重組方案中，並沒有納入專線小巴第 8 及 28 號線的服務。然而，在西港島線開通後，營運商即減少上述小巴的班次，導致大量乘客未能在香港大學站轉乘小巴前往碧瑤灣。他認為，重組方案雖然蘊藏著個別不能預測的後果，但署方不能對此視若無睹，不了了之。他期望署方能避免同樣的情況於南港島線（東段）通車後重蹈覆轍；

- (m) 林啟暉先生 MH 表示，透過推廣使用鐵路系統而減少重覆的巴士路線或削減班次，從環保的角度而言，貢獻良多。然而，他並不認同個別的替代方案。他舉例指，新巴 590A 號線因與南港島線（東段）重疊，故市民對取消路線並沒有異議。不過，由於新巴 590 的路線未能覆蓋新巴 590A 所途經的路段，對部份前往灣仔區的乘客將帶來不便，認為此安排不能列為替代方案。另他認同陳家佩女士就隧巴 671 號所表達的意見，反對刪減非繁忙時段的班次。最後，他強調現階段討論重組巴士服務方案雖然適當，惟落實計劃仍須攫取更多相關資料，包括搜集乘客乘車習慣的改變等，因次應在南港島線（東段）通車三個月後才研究重整巴士路線的可行性；
- (n) 莊景威先生對南港島線（東段）投入服務後，可選擇的交通模式竟相繼減少而感失望。他表示，建議文件中擬縮短城巴 97 號線繞經中環的行車路線，實有意迫使居民乘搭港鐵往返中環，嚴重剝削居民乘坐交通工具的選擇權。另他指出，新巴 78 號循環線的現行車費為 3.20 元，當路線取消後，新增替代的專線小巴第 51B 及 51M 號，其每程車資卻增至 4.6 元，增幅之多實忽略了市民的經濟負擔。他建議署方應以民為本，慎重考慮市民的經濟能力。最後，他認為蒐集數據的時間不應倉卒，而一切改動措施須待完成數據分析後才從長計議；
- (o) 馮仕耕先生表示，署方已於附件 14 中闡述，指在南港島線（東段）通車後，將視乎巴士及專線小巴路線的乘客量，調整班次水平，故認為是次會議毋須就任何方案進行議決。就個別路線的方案而言，他認為縮短新巴 66 號線的營運時間對海灣區的居民並不公平。他又表示新增的專線小巴 40M 號路線，以每隔 30 分鐘的班次安排，根本不能滿足乘客需求。另外，他要求署方重新考慮新增往來陽明山莊及黃竹坑站的專線小巴，以及前往南風徑港怡醫院的小巴服務。
- (p) 柴文瀚先生表示，在重組南區巴士服務方案時，署方應汲取西港島線的經驗。他認為，薄扶林、中環及灣仔等地區均不是南港島線（東段）沿站，故取消途經上述地區的巴士路線有違交通管理原則。他又表示，重組方案所衍生的票價及班次等問題仍富爭議性，故署方應詳加審議才可落實方案。除此之外，他質疑轉乘優惠未有跟從民意，並相信全面性的轉乘優惠措施不只存在廣泛的檢討空間，更可改善點對點的公共交通服務。另外，他認為以專

線小巴 51B 及 51M 號線替代新巴 78 號線的安排，不但不能為居民提供更優質的服務，而且有違交通重組的基本原則；他續詢問新巴是否不願意繼續經營相關路線。最後，他建議所有新增的專線小巴路線均須公開招標；

- (q) 徐遠華先生表示，綜觀提議的重組方案，認為署方的政策偏向港鐵，巴士公司對此亦無能為力。他指出，文件中清楚列明「...未有港鐵服務的地區，巴士為主要的交通工具」。然而，署方卻建議取消城巴 71 號線，將唯一接駁黃竹坑及薄扶林的巴士路線棄置，清晰地反映運輸政策偏重港鐵。另外，署方建議更改城巴 75 號線的營運時間，有意圖地迫使居民選乘鐵路，間接令港鐵得益。更甚的是，日後當城巴 75 號線的乘容量逐步減少時，巴士公司只可無奈取消路線。他認為，整個重組計劃令港鐵成為最終的得益者。除此之外，他表示，署方曾於早期的諮詢中，考慮增加城巴 48 號及新巴 78 號線的班次，而現時卻建議以專線小巴替代，並且削減上述路線的服務。對於署方出爾反爾的做法，他表示不滿。他強調，新巴 78 號為政府全力資助推行電力巴士服務的先鋒路線，並計劃於兩年內蒐集電力巴士的數據。現時該計劃只實行了一年，在未能全面蒐集數據前卻貿然取消路線，必定會對試驗計劃帶來影響；以及
- (r) 主席認同各委員的意見，認為署方應在南港島線（東段）投入服務後，全面諮詢意見及蒐集相關數據資料後，才開始制定及落實方案。在個別路線方面，他反對取消新巴 78 號的建議，亦認為新巴 78 號的服務不能以專線小巴 51B 及 51M 號線替代。

11. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 南港島線（東段）為一中型鐵路系統，當新鐵路線通車後，南區的整體交通服務運載能力將可提升；
- (b) 在班次及載客量方面，根據港鐵資料，南港島線（東段）於繁忙時間約 3 分鐘一班，而每小時每方向的設計載客量估計可達 20,000 人次；
- (c) 就現時南區的人口及就業情況而言，預料新鐵路服務將能配合居民的乘車需要。惟署方已考慮鐵路開通初期，前往港島北岸的居民將逐漸適應新鐵路的服務，從而與巴士服務作出比較、觀察及

選擇。因此，署方將聯同相關巴士及專線小巴公司密切留意新鐵路線通車後各條受影響路線的乘客需求改變情況，並將有關資料呈交南區區議會以作參考；

- (d) 署方將借鑑西港島線的經驗，於南港島線（東段）通車的兩星期後，才開始搜集乘客數據，並期望盡快向委員匯報有關資料；
- (e) 署方在實施計劃內改善及減少巴士服務的方案時，均會參考既定的指引，而所有合併及取消路線和調整班次等指標已詳述於附件三；
- (f) 鑑於新鐵路線將提升南區的整體公共交通服務運載能力，因此，署方在制定重組計劃的方案時會從整個地區的交通網絡著手，採取區域性綜觀角度去檢視和重組巴士及專線小巴的服務，致使資源能最有效地運用，令路線重組能發揮最大的互補作用，當中亦顧及為市民提供合適的替代服務選擇；
- (g) 署方會要求巴士公司研究，如何運用從實施重組計劃內方案而騰出的資源，調配至有切實需要加強服務的路線或考慮開辦新巴士路線；
- (h) 因應與新鐵路車站距離較遠的地區，署方計劃以新增的接駁路線，協助及方便居民往返各新鐵路站；
- (i) 有關以新增專線小巴 51B 及 51M 號線替代新巴 78 號線的安排，署方已關注華貴及田灣一帶居民的訴求，而建議安排已考慮有關服務的行車路線及時間和班次，旨在提供較便捷的接駁服務予居民使用。署方理解現時使用新巴 78 號線前往香港仔大道一帶學校的學生需要，會研究新增專線小巴路線在香港仔區的中途站位置安排。有關取消新巴 78 號線對輪椅人士帶來不便的意見，署方將與巴士公司研究，惟相信使用輪椅人士仍可使用其他替代巴士路線。至於同時保留新巴 78 號線及增設專線小巴路線的建議，署方認為有關安排會不利巴士及專線小巴公司的經營環境。整體而言，專線小巴 51B 及 51M 號線的行車路線均較新巴 78 號線直接，令行車時間縮短，使班次更加頻密；
- (j) 關於將城巴 90 及 97 號線的終點站由中環（交易廣場）遷往金鐘（東）的建議，旨在避免兩線途經皇后大道中及干諾道中等中環

區的繁忙路段，令班次便得更穩定。同時，兩線在港島北岸的乘客需求集中於灣仔及金鐘一帶；

- (k) 除了新巴 590A 號線外，現時由鴨脷洲開出的城巴 90 及 592 號線均會途經立德里和軒尼詩道等灣仔路段。署方將與巴士公司商討，研究修改新巴 590 號線的行車路線至上述路段的可行性；
- (l) 由於隧巴 671 號線的乘客需求集中於繁忙時段，而非繁忙時段的乘客量很低，營運情況並不理想，加上鐵路的行車時間會較隧巴 671 號線為短，故有需要調整隧巴 671 號線的服務。署方將視乎該隧巴線在新鐵路通車後的乘客需求情況，及居民適應乘車模式的轉變，再對其服務時間、行車路線等進行適當調整；
- (m) 由於港鐵利東站將於鴨脷洲大街設有出入口，署方預計鴨脷洲大街居民日後會到利東站乘搭港鐵服務前往港島北岸，故建議取消城巴 90C 號線。另外，署方估計部分深灣及黃竹坑的居民，將到黃竹坑站選用新鐵路服務，故建議城巴 75 號線只提供上午及下午繁忙時段的服務。惟最終安排須視乎該兩條巴士路線在新鐵路通車後的乘客需求情況是否符合相關減少巴士服務的指引；
- (n) 對於取消城巴 71 號線，署方已建議提供轉乘優惠安排予受影響的乘客，惟最終安排須視乎該線在新鐵路通車後的乘客需求情況；
- (o) 由於港鐵較短的行車時間及所提供的學生票價優惠，署方預計部分學生將透過新鐵路網絡，由鴨脷洲前往西營盤站及香港大學站一帶的學校；同時署方亦考慮到部分位於羅便臣道的學校，因其距離港鐵站較遠，而需繼續使用巴士服務。因此，建議合併新巴 93A 及 93 號線，在提升資源效益外，亦能顧及需要乘搭巴士服務的乘客；
- (p) 關於合併隧巴 973 及 973P 號線的安排，署方將與巴士公司研究，於早上繁忙時段繞經深灣的安排，以及對赤柱及海灣區居民的影響；
- (q) 至於縮短新巴 66 號線營運時間的安排，最終安排須視乎該線在新鐵路通車後的乘客需求情況，逐步減去一些乘客量低的班次；

- (r) 至於現有巴士路線與替代專線小巴服務的車資存在差異，署方將建議專線小巴營辦商積極考慮調減車費，並鼓勵他們與港鐵商討，提供優惠，吸引更多乘客轉乘鐵路。
- (s) 有關加設前往大潭水塘、陽明山莊及南風道等專線小巴路線，將交由部門策劃組跟進；
- (t) 當新鐵路通車後，區內相關的專線小巴的需求將會普遍下降。同時，新增的專線小巴路線皆為現有路線的短途或輔助服務。為有效運用資源，署方認為可利用因減少班次而騰出的小巴車輛，投放於新接駁路線，方便居民使用新鐵路服務；
- (u) 署方將審視新鐵路通車後的乘客需求變化，考慮重新調配資源，為偏遠而未有公共交通服務的地區，引入新巴士或專線小巴路線；
- (v) 關於專線小巴 4M 號線的短途輔助服務路線建議，署方將與營辦商磋商於香港仔市中心的車站位置。專線小巴 4M 號線的主路線由石排灣開出，途經香港仔市中心，故新增輔助路線班次暫定為 20 分鐘。署方會監察乘客於繁忙時段在香港仔市中心候車的情況；待計劃落實後，將與專線小巴營辦商研究調配資源，以加強相關服務來配合乘客需求。此外，在重組計劃中，專線小巴 69A 號線及城巴 48 號線均途經香港仔大道，方便居民前往黃竹坑鐵路站；以及
- (w) 署方會要求港鐵盡早公布南港島線（東段）的票價。

12. 黃漢中先生回應委員的提問及意見，重點如下：

- (a) 當城巴 71 號線取消後，黃竹坑居民可乘城巴 48 號線至香港仔，以轉乘優惠接駁城巴 90B 及 7 號線，或新巴 91 號線前往中環。據統計，現時大部分途經薄扶林的乘客，皆於駛入山道天橋前的車站下車，轉乘港鐵西港島線。因此，當新鐵路通車後，各途經薄扶林的巴士路線，將嚴峻地面對乘客的流失；相對而言，針對使用城巴 71 號前往瑪麗醫院的乘客，將被視為較次要的考慮因素；

- (b) 關於巴士重組方案中未能服務灣仔地區的訴求，巴士公司將與運輸署進行檢討，研究優化城巴 592、72A 及 96 號線於天樂里一帶的巴士站位安排，方便前往灣仔區的受影響乘客；
- (c) 至於城巴 90C 號線，大部分乘客均於皇后大道東胡忠大廈的車站下車；由於該巴士站與港鐵灣仔站莊士敦道出入口相距不遠，故當路線取消後，對改用鐵路服務的乘客不會帶來不便；
- (d) 有關縮短及修改城巴 90 號線的方案，大致基於現時在中環一帶上落的客量只佔整體的 20%。當新鐵路通車後，估計以城巴 90 號前往中環的使用率將進一步下跌。關於將巴士總站遷移至金鐘（東），與南港島線（東段）的金鐘站重疊，實礙於灣仔區巴士總站位設施有限所致。至於繞經利東邨的安排，主要為配合城巴 97 號線縮短營運時間而成。此外，因應繞經利東邨的服務，城巴 90 號線所需額外調配的車隊數目，均遠比城巴 97 號線在非繁忙時間所編配車輛數目為低，故繞經利東邨不應毀譽為抵銷路線重組效益；
- (e) 因重組後而騰出的車輛，巴士公司將按車隊的服務年期淘汰車輛。至於提供特快巴士路線的建議，現階段巴士公司相信該等路線並未能與港鐵競爭。以城巴 99X 的特快路線為例，於一般情況下，由鴨脷洲前往北角亦需 30 至 40 分鐘，時間上實不能與鐵路系統比對。不過，巴士公司歡迎委員提供相關意見；
- (f) 有關合併新巴 93 及 93A 號線的組合安排，早上由海怡半島開出的兩個班次，均不會繞行利東邨，故不會延誤學童上學時間；
- (g) 至於當新巴 78 號線取消後，鴨脷洲乘客可使用新巴 595 號線再轉城巴 48 號線服務前往黃竹坑。此外，專營巴士所提供的班次水平須在所提供的載客量以及沿線需求兩方面作出平衡，惟根據田灣及華貴的人口所衍生的需求，新巴 78 號線所能為乘客提供的服務水平相信未能符合他們對於鐵路接駁服務的期望。為此，巴士公司相信其他公共交通營辦商所提供的服務水平，會更為能夠符合大眾的期望；以及
- (h) 關於搜集營運數據方面，巴士公司一貫安排統計隊伍，隨車進行統計；而呈報報告中的建議，皆基於 2015 年至今所搜集的數據。

巴士公司將繼續調查及統計工作，並適時更新相關數據，以備不同方案參考之用。

13. 尹慧嫻女士就電動巴士的提問回應表示，電動巴士自 2015 年底投入服務以來，分別行走 5 條巴士路線，而新巴 78 號線為其中之一，旨在評估電動巴士在不同環境的運作效能及成本效益。若因路線重組而需調整電動巴士的行走路線，公司會聯同運輸署及環境保護署，研究其他合適的路線，繼續收集電動巴士的運作數據。

14. 吳翰禮先生補充，除巴士公司進行統計外，署方亦會派員於新鐵路通車前、後時間，於各主要交匯處及車站進行調查及搜集乘客量等資料。

15. 多位委員再次發表意見或提問：

(a) 司馬文先生認為，市民需約一年時間才能逐漸適應新鐵路、巴士及專線小巴等服務對交通所帶來的變化，故落實重組方案不能操之過急。他重申，以一年為期來完成整項巴士重組計劃可避免因各樣未知之數所帶來的後果。他認為，署方應承擔因新鐵路通車後所引發的問題。因此，他不認同新鐵路啟用後六個月內實施重組計劃的安排，並建議署方應該根據鐵路通車後所蒐集的數據，適當地調整重組計劃然後再續步落實。此外，他再次強調，薄扶林及碧瑤灣的居民並未能因南港島線（東段）通車而受惠，故在個別路線的方案中，他特別要求加強隧巴 971 號線及專線小巴 43M 的班次；

(b) 林啟暉先生 MH認為署方不能為達成目標而辦事，務求在新鐵路通車後以「有效率」的方式完成計劃。他指，署方若只倚賴不足三個月的片面數據來制定措施，在未能清楚分析乘客的乘車模式及判斷市民所需的情況下，計劃難免會出現偏差的情況。他強調，通車後三個月應訂為資料搜集期，署方不應急於在這期間實行任何巴士重組方案；

(c) 柴文瀚先生表示，署方仍未就全面轉乘優惠提出方案。在票價方面，署方沒有就「特惠票價」的應用進行深入討論。此外，他以新巴 78 號線為例，指路程一向受乘客歡迎，巴士公司不能因營運環境未如理想而計劃取消路線。他要求署方把握時間，在新鐵路通未通車前，以公開招標方式引入新營運商，接管現有巴士公司放棄經營的路線；

- (d) 張錫容女士表示，站在營辦商的角度而言，巴士公司可與港鐵良性競爭。她認為，城巴 90C 號線與新鐵路的服務範圍各有千秋，故巴士公司不應妄自菲薄地退出競爭。此外，她認為署方在制定方案時，不能單靠非繁忙時段的統計數字。署方建議在 2016 年第三季前完成是項計劃的諮詢，她期望署方能在合適時間再向委員會匯報諮詢結果，以及有關巴士、專線小巴等接駁服務的詳情；
- (e) 區諾軒先生表示，車輛可從不同路線往返中環地區，而且部份途經中環的路線基本不會對交通造成影響。他認為，署方應以宏觀角度，規劃最利於巴士行走的路線，而不應便利鐵路系統，阻止乘客選用巴士服務。有關隧巴 671 號線途經英皇道，他澄清並沒有要求只規限於黃昏時段。在專線小巴方面，他指出，不少南灣居民已對專線小巴 36M 號由 36S 號線替代的安排表達不滿；署方亦應考慮如何優化 36S 的路線，以方便利東邨的居民。至於巴士路線，他反對取消城巴 97A 號，並認為該路線於繁忙時段極受黃竹坑上班人士歡迎。另他認為取消新巴 94 及 94X 號線的服務，將影響前往薄扶林的居民；
- (f) 林玉珍女士 MH表示，僅僅因為乘客可由港鐵金鐘站轉乘港島線前往中環便取消城巴 90 號線途經中環是不合理的。她強調，署方應顧及不同地區的需求，不應用一刀切的指引來制定方案。她解釋指，不少長者不諳鐵路系統，且不便於行，他們現時習慣乘坐城巴 90 號線出入中環地區，若以鐵路替代將為他們帶來不便。為此，她強烈反對縮短及修改城巴 90 號的行車路線。另外，她認為若取消新巴 78 號線，乘客便不能轉乘城巴 48 號線前往華貴邨；
- (g) 歐立成先生 MH表示，數據會因應採集時間而有差異，例如可能因提供轉乘優惠而產生變化。他希望巴士公司及運輸署能提供更多的轉乘優惠。此外，他重申堅決反對取消城巴 71 號線的建議。他認為，制定轉乘的大前提，應以不礙乘客的時間為主。不過，新巴 91 號線，及城巴 7、48 號線的班次均非常疏落，若用作接駁路線來取替城巴 71 號線，肯定會延長乘車時間，為乘客帶來不便；

- (h) 麥謝巧玲博士 MH 認為署方及巴士公司的回應極為荒謬。她批評，署方及巴士公司不但沒有為學童設想，亦不了解學童往返學校的路徑。她反對署方一意孤行，以新增的專線小巴路線取締新巴 78 號線。她又認為，署方在制定新交通措施前，既沒有關注市民所需，亦未能說服乘客接受改動。她表示不反對增加專線小巴路線，但不能以此為由取消新巴 78 號線；
- (i) 陳李佩英女士認為，署方應在不同時段進行調查，以確保資料具準確性及代表性。此外，她對現時巴士公司不斷削減城巴 6 號線的車隊感到失望，指出赤柱及馬坑的巴士服務不足問題已日益嚴重。她表示，部分市民寄望南港島線（東段）投入服務後，巴士重組計劃可改善赤柱的交通狀況，但依照現時署方提交的方案，她擔心在新鐵路通車後，情況只會持續惡化。最後，她要求署方兼聽不同意見，全面掌握真實的交通數據，以制定對赤柱居民有裨益的公共交通方案；
- (j) 徐遠華先生表示，大部分委員對署方於南港島線(東段)通車後三個月才研究是否可以落實計劃的程序沒有異議，惟重點應置於署方以什麼準則來決定計劃的可行性。他指出，署方現時提出的方案極可能與日後的實際情況不符，建議署方現時應訂下客量標準，再根據通車後所得的實質客量數據來決定是否落實或修改方案。有關轉乘方案，他建議署方考慮以灣仔天樂里為交通交匯點，提供轉乘優惠予所有途經該處的巴士路線。他認為，此舉不但會受廣大的南區乘客歡迎，亦可令巴士公司編配更多途經天樂里的巴士路線，成效可謂相得益彰。最後，他希望署方能澄清港鐵由黃竹坑站及利東站至中環站的車費；
- (k) 朱立威先生詢問，有關新增專線小巴是否會由現行車隊調配，還是會引入新購車輛。對於單靠專線小巴 4M 前往新鐵路的建議，他認為在繁忙時間並不能滿足石排灣、漁光邨居民的需求。他建議加強新巴 95 號線的班次，除可疏導大量候車的乘客外，亦將減輕市民在車費上的負擔。他相信專線小巴 4M 及新巴 95 號線可產生互補作用，共同為市民服務。最後，他認為專線小巴 4M 擬定的車費過於昂貴，希望署方可考慮是否有下調的空間；
- (l) 陳家佩女士反對合併新巴 93 及 93A 號線的建議，認為此安排會增長行車時間，間接延長學生的乘車時間。她指出，若估計新巴 93 號線的乘客量將因新鐵路啟用而減少，調整或縮減班次的做法

會比與新巴 93A 號線合併更為理想。此外，她認為署方就城巴 90 號線的回應有偏袒港鐵之嫌，而且明顯剝奪乘客的選擇權。最後，她詢問署方有否考慮市民可能選擇乘搭巴士前往鴨脷洲轉乘港鐵的情況；

- (m) 黃俊邦先生欲了解現時巴士公司的整體載客量，用以比較新鐵路載客量可達 20,000 人次的服務是否足夠。就各路線行車所需的時間，他認為署方應劃分為繁忙及非繁忙時段，以便乘客作出選擇。另外，他查詢專線小巴釐訂車費的準則，以及署方如何監管營運商調配資源及車輛班次。最後，他欲了解署方如何協助巴士公司維持與鐵路競爭的能力；
- (n) 任葆琳女士詢問，為何兩條前往黃竹坑而路程相約的轉乘小巴路線會收取不同車費，擔心此安排會在人流疏導上引起問題。此外，她要求署方盡快提供轉乘優惠的資料。最後，她欲了解港鐵為何沒有在南港島線（東段）通車後，安排其下的接駁巴士服務南區區民；
- (o) 朱慶虹太平紳士詢問署方將如何訂出重組計劃的指標，到底是依從文件附件三所列的指引，還是根據新鐵路通車前後的數據再作出決定。有關接駁路線方面，他表示計劃中並沒有為置富花園的居民提供服務。雖然署方現時已優化城巴 95C 的路線，但若能加強班次，將對居民轉乘新鐵路有更大幫助，亦可在薄扶林道出現交通問題時，為市民提供另一選擇。他續表示，不少薄扶林村的居民，現時均使用城巴 71 號前往黃竹坑上班；若取消路線，將對居民帶來不便；以及
- (p) 羅健熙先生表示，各委員對新鐵路通車三個月後再研究重組方案大致上已達成共識。此外，他認為最核心問題在於署方在落實方案時所依據的準則。他指，若按附件三的巴士服務指引所示，現時大部分行走南區的巴士路線均未能在非繁忙時段達標，然則所有路線均須要即時取消、合併或縮減班次。他批評署方只是因為巴士公司營運欠佳，便伺機於新鐵路啟用時推出損民之策。他認為署方不應硬性跟從常設準則，而應在新鐵路投入服務的前後搜集客量等相關資料，以作出全面及客觀的分析，繼而討論及制定有效的重組方案。此外，他批評署方低估乘客於金鐘站轉乘其他路線的複雜性。在鐵路網絡未能盡善盡美的情況下，市民仍然會歡迎點到點的巴士服務，他期望巴士公司能以更進取的態度與港

鐵競爭。最後，他認為轉乘優惠固然重要，但市民更關心優惠措施的延續性，並要求港鐵代表出席區議會會議討論相關議題。

16. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 署方會繼續恆常監測區內公共交通服務的工作，以確保重組後的路線，以及未有納入重組計劃的路線，均提供符合要求的服務水平；
- (b) 就調整城巴 43M 及隧巴 971 號線的建議，署方將於南港島線（東段）通車後，審視相關巴士路線的乘客需求情況，再因應乘客量變化及按指引而決定調整班次；而上述安排將適用於計劃內所有受影響的巴士路線；
- (c) 在搜集巴士路線載客率數據方面，署方將不會在新鐵路開通後的兩星期內，進行任何調查工作，會待市民的乘車習慣穩定後，才進行相關調查。署方和巴士公司會全面及有系統地進行有關調查工作，而有關資料將交予區議會以作參考；
- (d) 署方將與巴士公司商討，就委員建議的地點，如香港仔隧道收費廣場、天樂里及薄扶林道，提供轉乘優惠。不過，署方認為有關的措施，宜於新鐵路通車後，乘客的乘車模式穩定後才進行研究；
- (e) 新世界第一巴士服務有限公司於南區經營多條巴士路線，而新巴 78 號線為其中之一，故可在不同路線之間靈活調配資源，為其在南區的巴士網絡取得協同效應。但若將該線以公開招標方式，引入新營辦商，將不排除營辦商在經營單一路線的情況下，難以維持營運及財務上可行的服務質素。署方已備悉委員對新巴 78 號線的意見，並會作出研究；
- (f) 附件 4 所提及的專線小巴接駁路線，均為配合新鐵路通車後而設；
- (g) 至於計劃內部分巴士服務縮短行車路線不再經中環區的建議，旨在改善中環區交通擠塞而導致巴士出現脫班或班次不穩定的情況。但署方會在新鐵路通車後，檢視有關巴士路線的乘客需求情況才決定方案的最終安排；

- (h) 就隧巴 671 號線於前往南區的途中行經英皇道的安排，以及建議的南灣專線小巴服務，署方將分別與有關巴士及專線小巴公司磋商及研究優化方案的可行性；
- (i) 署方將於新鐵路通車後，為受影響巴士路線進行載客率調查，再審視結果是否符合運輸署制定改善及減少巴士服務的指引，從而決定執行重組方案；
- (j) 有關取消城巴 71 及 97A 號線的建議，署方會與巴士公司在新鐵路通車後，視乎該兩線的乘客需求情況才決定方案的最終安排。
- (k) 有關取消新巴 78 號線而替代的專線小巴未能途經原有巴士路線的意見，署方已知悉可能對前往香港仔大道一帶學童所造成的影響，並將與營辦商研究優化行車路線的可行性。然而，華貴居民除可使用新增的接駁專線小巴外，亦可乘坐專線小巴 51S 號線，來往華貴邨及香港仔中心一帶；
- (l) 署方明白南港島線（東段）未能令赤柱居民直接受惠，故將謹慎檢視所有由赤柱往港島北岸的巴士服務，包括計劃內的城巴 66 號線。署方會於新鐵路通車後，瞭解赤柱居民乘車模式的變化，才考慮進行服務調整；
- (m) 至於議員憂慮因新增專線小巴路線而影響資源分配的情況，署方將與營辦商商議，確保日後原有服務仍可配合乘客需求。此外，部門已按照既有的專線小巴車費等級表，釐訂指定路程的最高收費，而個別營辦商可按商業因素而彈性設定車資，但不能超出指定路程的收費上限。然而，署方會要求專線小巴營辦商調減車費，並鼓勵他們與港鐵提供轉乘優惠。；
- (n) 署方將密切留意城巴 95C 號線的需求而跟進改善措施；
- (o) 署方將與巴士和專線小巴公司及港鐵商討有關提供轉乘優惠的持續性；
- (p) 署方將小心處理新巴 93 及 93A 號線的合併安排，以及與巴士公司考慮增加前往港島西半山的巴士服務；
- (q) 有關由港鐵自行承辦的巴士服務，將交由港鐵跟進；以及

(r) 署方將因應委員會要求，再次出席會議，聽取對重組計劃的意見及解答提問。

17. 黃漢中先生回應表示，現時已設有轉乘優惠予新巴 595、城巴 90、96、97 及 592 號轉乘城巴 48 號線。至於在交匯點設立廣泛性的轉乘優惠，黃先生表示，由於現階段已提供點對點的巴士服務，前往港島不同地區，故認為安排沒有迫切需要。

18. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究委員的意見，並於南港島線(東段)通車前，必須再次向委員會提交依照委員意見而修訂的公共交通服務重組計劃。委員會提醒署方，必須尊重委員會的共識，認真看待居民的聲音，審慎處理上述討論的公共交通服務。此外，在未獲本會同意前，不得強行實施任何相關的重組計劃。

議程三： 檢討港鐵伸延至堅尼地城後公共交通重組安排
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 15/2016 號)

19. 主席請柴文瀚先生簡介議程。

20. 柴文瀚先生表示，自西港島線投入服務後，市民不但要支付高昂的車資，更面對巴士班次縮減的問題。他指出，委員會曾建議優化來往南區及堅尼地城的巴士及專線小巴服務的行車路線，惟運輸署至今仍未提交任何改善方案，亦未提供接駁優惠。他認為，署方以有待觀察的方式處理交通問題並不恰當，建議署方應當機立斷地解決問題。最後，他認為署方在書面回覆中未有提供正面回應，故建議部門重新審視問題，於短期內提出改善措施，以提高公共交通的服務質素。

21. 劉建國先生回應表示，署方不但會對因新鐵路通車的服務進行評估及提出改善建議，亦會進行恆常的監察工作。有關西港島線通車後所牽涉的巴士路線及班次等問題，署方已聯絡巴士公司，商討有關改善措施。署方將於會後與柴文瀚先生聯絡，跟進有關巴士路線的調查數據。

22. 司馬文先生表示，委員會曾就議題進行討論，並要求署方提交興建西港島線時所撰寫的策劃報告。他認為，報告內的假設數據及相關建議對評審交通的工作起關鍵作用，署方應將假設的客量數據與實際的客量作比對，

以便審核報告中的推論是否準確。他認為此舉能幫助署方在日後制定類似的方案時，減少數據誤差以及進行有效的分析，令改善措施更加完善。

23. 朱慶虹太平紳士表示，就西港島線通車後而增設的專線小巴 23M 號線，當時營運商曾承諾會新增五輛小巴。然而，營運商現時卻只從專線小巴 22 號的車隊中抽調車輛，以滿足 23M 號線的需求。他查詢署方如何有效地監管專線小巴營運商，以及是否設有懲罰制度。對於長期違反合約的營運商，他認為署方有責任設法阻止情況持續惡化，例如：以公開競投方式，引入新承辦商，或由巴士公司取代經營權，服務沿線乘客。

24. 張錫容女士詢問，小巴營運商在西港島線通車後沒有依照服務承諾營運相關的小巴路線，署方如何確保營運商遵守其許下的服務承諾。

25. 劉建國先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

(a) 就策劃西港島線時各項建議所進行的推算、結果及評估，將交由所屬分部跟進；

(b) 有關專線小巴 23M 號線的服務，署方曾進行多次監察，並對要求營辦商遵守服務條款的規定。署方知悉營運商面對招募司機的困難，並已督促營運商盡力解決問題；

(c) 至於專線小巴 23M 號線增加車輛事宜，署方將覆檢當時營辦商承諾的內容；以及

(d) 署方將跟就專線小巴的服務承諾進行跟進。

26. 柴文瀚先生期望署方於下次會議前，能提供文件中要求的相關巴士及小巴路線的載客率資料。

27. 劉建國先生回應表示，署方將於下次會議前提交相關數據資料。

28. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉及積極研究委員的意見，重新評估在西港島線開通後，來往南區及堅尼地城／香港大學站的巴士及小巴服務，因應現時的乘客量調整服務，以配合南區市民的交通需求。此外，委員會要求運輸署在會後提交相關的客量數據。

議程四： 改善南區交通擠塞事宜
(此議題由馮仕耕先生提出)
(交通文件 16/2016 號)

29. 主席請馮仕耕先生簡介議程。

30. 馮仕耕先生表示，雖然南港島線（東段）即將投入服務，惜路線未能伸延至港島南面以東的地方，無助舒緩當區日益繁重的交通情況。他指出，南區不斷發展旅遊業，每年舉辦的節日活動均吸引大量市民及遊客。就去年 12 月假赤柱廣場舉辦，為時兩星期的「德國節」，已對海灣及赤柱區的交通造成嚴重負擔。此外，於本年 4 月在深水灣舉辦的「龍舟節」亦癱瘓整個南區交通網絡。他指，以往該區交通較擠塞的情況多限於每年的泳季（7 至 8 月），但現時參與各類假日活動的遊樂人士均有大幅上升的趨勢，加重了交通的負荷。他認為，只增建少量旅遊巴停泊位及針對旺季交通問題的對策並不足夠。他在以往會議上曾建議為旅遊巴設立電子收費系統、印發出入許可證、制定限時往返個別旅遊區等措施，以改善現時的交通情況。然而，運輸署至今沒有對上述建議進行研究或探討，亦未就南區的交通問題提出長遠的解決方案。最後，他希望知道警方推行「重點交通執法項目 2016」的內容。

31. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士擔心交通擠塞的問題會對南區的旅遊業造成困擾，期望運輸署能對區內交通進行妥善規劃；
- (b) 歐諾軒先生表示，南區的交通每逢假日都非常擠塞。他指，堵車的其中一個原因是由於大量旅遊巴在等候旅客時徘徊在海洋公園對出的路面所致。他認為若警方能進行有效的執法行動，將有助解決問題。此外，他認為警方經常在黃竹坑道設置路障，亦是造成交通阻塞的另一原因；
- (c) 朱慶虹太平紳士認為導致交通擠塞的主要成因包括：(一)淺水灣海灘停車場為旅遊巴的主要上落客區，卻常期被其他車輛用作停泊用途，迫使旅遊巴堵塞在通道以外，以致影響香島道的路面交通；(二)香島道迴旋處的路面狹窄，未能有效地疏導來自不同路線的車輛；以及(三)香島道近深水灣泳灘的一段路面，因泊車位設置在路旁，車輛停泊時難免阻礙交通。他相信若相關政府部門能維持淺水灣海灘停車場的秩序、擴闊香島道迴旋處，以及闢建深水灣高爾夫球場附近的空地為停車場，將有助解決上述問題；

- (d) 麥謝巧玲博士 MH認為，海灣區的交通問題已纏繞多年，惜至今沒有良方妙藥能徹底解決問題。她認同朱慶虹太平紳士的建議，要求相關政府部門從問題的根源著手，始能打破南區交通網絡的僵局；以及
- (e) 司馬文先生要求將討論納入常設議題。他認為，署方不可能制定一次過的方案，便可將交通問題徹底解決，他期望署方能提出不同的建議，例如：遷移泊車位置、改善行車線彎位的弧度等，循序漸進地優化現時的交通情況。他理解相關改進措施難免牽涉工程技術上的困難，或須向私人業權徵收土地，但他相信委員會將秉力支持署方提出的建議。為此，他要求署方擬備一系列的持續改善方案，供委員會逐一討論及評審。此外，他查詢在舉辦大型活動時，有關負責聯絡及統籌交通上的安排。

32. 劉慧儀女士就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 對於海灣區的交通情況，運輸署已進行恆常性的勘察，並不斷作出改善措施，例如：在淺水灣增設旅遊巴上落區；
- (b) 署方非常關注南區的非泊車問題，並已聯絡警方，要求加強執法行動；
- (c) 就改善南區道路設施方面，署方不時與相關政府部門聯絡，反映現況及要求相關部門於進行與路面相關的工程時，一併改善現時的路面情況；
- (d) 鑒於海灣區的地理、社區及環境等因素，署方對制定許可證等建議的成效有所保留；以及
- (e) 署方備悉在深水灣高爾夫球場附近空地興建停車場的建議。

[會後補註：運輸署正向地政總署了解深水灣高爾夫球場附近空地的土地用途及有否任何長遠規劃。]

33. 鄺士陽先生回應表示，警方一直推行的「靈活執行交通法例」政策已於 2016 年 4 月改稱為「重點交通執法項目 2016」，以期具體地反映因意

外釀成死亡，以及因非法泊車而造成交通擠塞的成因，進而採取統一性的重點執法行動。

34. 多位委員再次提出意見及發問：

- (a) 陳家佩女士表示，南區交通擠塞情況，其實不只發生於假日及公眾假期。她不同意運輸署稱，交通情況已有改善的回應。她要求署方提交真憑實據，以證明所言沒有訛謬之處；
- (b) 朱慶虹太平紳士不認同交通已有改善，不過，他對署方計劃研究興建停車場的建議表示歡迎。有關要求改善香島道迴旋處的建議，他解釋指，所述地點除影響交通流量外，亦經常發生交通意外。他認為相關部門若考慮削挖山坡，便可擴闊行車路段，而改善工程不但有助現時車輛因路面狹窄而須慢駛的情況，更可提升行車線的安全系數；
- (c) 馮仕耕先生對運輸署的回應表示失望。他表示，隨著海灣區的急速發展，區內人口密度亦倍速增加，然而，署方卻沒有就現時已飽和的交通配套制定長遠計劃及目標。他批評署方不但沒有與委員共謀對策，反而對委員絞盡腦汁的建議諸多反對，又或敷衍了事，然後將責任及問題推諉於其他部門。他認為，堵車的嚴峻情況已不能容忍，單靠警方的執法行動並非治本之策；
- (d) 司馬文先生認同朱慶虹太平紳士及馮仕耕先生的意見，認為運輸署應作出適當的回應。他重申，署方有責任提出意見，要求署方羅列出所有改善交通的構思，包括：禁止車輛出入等強制措施，並於各構思項目註明工程上的困難度、估算造價、對社區或環境的影響，以及是否牽涉回收土地等資料，從而讓委員會逐一審議，以決定各項目的可行性及優次。最後，他要求署方回應有關舉辦大型活動時，聯絡及統籌交通事務上的安排；
- (e) 陳李佩英女士表示，任何政策皆應對症下藥、善用有限資源，並就經濟、環境等因素的變遷而力求改進，以達致最高效益。她認為相關政府部門應提出完善的規劃，並攜手共同承擔責任，而不是將地區性的問題淪為紙上制度；
- (f) 林啟暉先生 MH表示，擬議事項的討論範圍甚廣，亦牽涉決策層的參與。他認為運輸署應承擔責任，從宏觀角度著手，化解目前

南區所面對的交通僵局。他質疑列席的署方代表，是否被賦予決策權力。他又認為，署方應以專業的判斷及知識來改善現時交通情況，而不是被動地只接受或否決委員的意見，而應主動就問題提出其他可行選擇，以供委員參考；以及

- (g) 林玉珍女士 MH 表示，南區的道路網，源於早期倚山而建，因而迂迴曲折，路面非常狹窄。除非進行龐大工程，開山闢土、擴闊行車線，否則難以解決問題。故此，她認為署方在審視方案時，應以擴闊路面或興建嶄新的公路為長遠的規劃重心。

35. 劉慧儀女士就委員的提問及意見作出綜合回應：

- (a) 署方會就香島道迴旋處的設計進行研究；

[會後補註：由於香島道迴旋處是依山而建，道路兩旁貼近陡峭山坡，受到地理環境的限制，在現時情況下擴闊行車路面可行性不大。就長遠改善方向，運輸署會繼續與其他工務部門協調，於發展或進行鞏固斜坡工程時，一併擴闊路面。]

- (b) 就長遠的改善措施方面，署方將繼續與其他工務部門協調，於發展或進行鞏固斜坡工程時，一併擴闊路面；

- (c) 署方將密切注視南區各主要道路的情況，提出合適的改善措施；以及

- (d) 在舉行大型活動而需封鎖道路的情況下，相關的主辦團體須向運輸署申請「封路許可書」；署方於審批時若發現鄰近地區亦同期進行其他活動，將要求申請人與其他組織協調，以減低交通擠塞的情況出現。

36. 鄺士陽先生回應表示，就區內舉行大型活動時，警方均按恆常體制，由警民關係組主動聯絡主辦單位，並進行對交通風險評估。倘所涉及的活動需安排封路措施，警方將聯同運輸署及相關部門，研究相關細節。

37. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究及備悉委員的意見，盡快全面檢視海灣區及赤柱區的交通承載能力，並加強其他配套設施，以應付交通繁忙的季節。在大型活動舉行時，相關部門亦應從改善路面情況及執法著手，從速舒緩該區的交通擠塞情況。

議程五： 檢討「香港仔—長洲」渡輪運作
(此議題由羅健熙先生提出)
(交通文件 17/2016 號)

38. 主席請羅健熙先生簡介議程。

39. 羅健熙先生表示，自 2015 年 8 月 8 日「香港仔—長洲」渡輪開辦以來，乘客量雖然穩步向上，惟得知航線資訊的市民依然不足。他指出，明白中環至長洲航線仍為乘客所熟悉，但由香港仔來往長洲的航道卻別具觀光價值，沿線可為乘客提供特色景點。為此，他認為運輸署或營辦商應增設配套設施，使航線更受市民歡迎。此外，他提議透過旅遊事務署，加強宣傳活動，鼓勵乘客使用「香港仔—長洲」渡輪。此舉不但可分流乘客，亦可避免航線日後因客量不足而被迫停航。此外，他建議可將香港仔、鴨脷洲及長洲海域結為一體，創辦新的旅遊項目，提升區內的經濟發展。最後，他建議改善現時香港仔碼頭上落客的安排及候船環境，以及優化長洲的泊岸安排。

40. 多位委員就該議項發表意見：

- (a) 柴文瀚先生對營辦商沒有出席會議表示失望。他認為，現時由香港仔至長洲航線，運作上仍有不足之處。他舉例指，旅遊發展局的網頁只提供中環至長洲航線，使市民忽略其他選擇。他建議在相關網頁加入「香港仔—長洲」渡輪的資料。另外，他建議改善香港仔候船區乘客上落的安排。有關香港仔碼頭的位置，他認為應加強推廣；而在票價方面，他提議增設小童優惠及月票等優惠；
- (b) 區諾軒先生詢問政府為航線提供資助的程序。他認為，倘「香港仔—長洲」渡輪能得到資源援助，將有助提升服務及競爭力；以及
- (c) 張錫容女士表示，部分南區居民仍未知悉香港仔來往長洲的渡輪服務，故要求署方為香港仔碼頭位置設置更多清晰的標記或指示牌。

41. 劉建國先生就委員的提問及意見作綜合回應，內容如下：

- (a) 「香港仔—長洲」渡輪的乘客量已有穩步上升的趨勢；

- (b) 署方已為渡輪停泊香港仔海岸時的安排作出改善，但由於長洲海岸船隻的活動較為繁忙，故署方仍努力尋找改善方案；
- (c) 署方已就躉船兩邊分別提供上落客的安排聯絡營辦商，惟得悉有關安排將影響船隻進出，故署方仍關注情況，要求營辦商研討改善措施；
- (d) 署方不宜為個別營運商進行宣傳，而運輸署的網頁已上載有關航道的資料；
- (e) 署方將向營辦商轉達委員要求加強宣傳的意見；以及
- (f) 有關資助渡輪計劃的安排，將轉交所屬部門跟進。

42. 劉慧儀女士補充回應，署方將研究有關設置指示牌的建議。

43. 多位委員再次提出意見及發問：

- (a) 柴文瀚先生認為，加裝指示牌的過程簡單，不會牽涉複雜的諮詢程序。至於票價方面，他期望營辦商可以盡早落實增設優惠及來回票的建議。就長洲泊岸的安排，他認為署方應尋找更理想的位置，例如：可與現時往來中環至長洲的營運商協調，讓設施齊全的橫水渡碼頭開放予其他服務公眾的渡輪使用。最後，他希望署方能協助宣傳，使航線能維持足夠的營業額，避免航線日後被迫削減或取消；
- (b) 林玉珍女士 MH表示，「香港仔—長洲」渡輪的營運商曾就節日的需求而調整班次，反映供求並存的情況。不過，她認為船票方面仍有優化的空間，例如：提供小童優惠票價，除可減輕市民負擔外，亦可與由中環至長洲航線競爭；
- (c) 陳李佩英女士認為，若「香港仔—長洲」渡輪只服務南區居民，則從人口結構而言，難免對營業額造成壓力。此外，她憶述渡輪於啟航初期曾發生事故，擔心事件可能構成負面影響，她要求署方公布有關事故的詳情。此外，她希望營運商提供小童優惠票價；以及
- (d) 任葆琳女士對加強「香港仔—長洲」渡輪的宣傳活動表示支持。

44. 劉建國先生就委員的提問及意見再次作出綜合回應，內容如下：

(a) 署方將與營運商研究有關票價優惠等安排；以及

(b) 就長洲泊岸的安排，包括：使用橫水渡碼頭的建議，將轉交所屬組別跟進。

45. 主席總結表示，委員會希望運輸署與營辦商能積極研究及備悉委員的意見，改善現時客量不足的情況，避免航線被迫削減或取消。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2016 年 4 月 30 日的情況)
(交通文件 18/2016 號)

46. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)3 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

47. 司馬文先生表示，不少駕駛人士仍不滿重鋪柏油路面的方法，認為重鋪瀝青物料只限於挖掘喉坑的闊度，技術上不但難以達致工程上所要求的質素，更容易造成路面凹陷不平。故此，他詢問改善上述情況的方法。

48. 蔡詠詩女士回應表示，當政府部門或公共事業機構完成挖掘工程後，須按「挖掘准許證」的條款及路政署的「永久喉坑回填指引」進行重鋪路面工程。有關部門或公共事業機構當完成重鋪路面後須通知路政署，讓路政署檢查。路政署於檢查時若發現錯漏，會要求有關機構修正。署方的指引有要求承辦商在個別情況下須重鋪整條行車線。若統一要求所有承辦商全線重鋪，須考慮工程對交通及居民所造成的影響。

49. 司馬文先生表示，署方仍未就如何改善情況作出回應。他指出，若指引要求修復只遍及挖掘地下管道的狹小範圍，則工程永遠不能達致完美的效果。為此，他認為署方的指引有修改的必要。倘署方認為毋須修改指引，則須解釋修復路段工程過後經常產生路面凹陷的原因。

50. 李漢先生回應表示，署方會將委員的意見轉交水務署跟進。

[會後補註：土木工程拓展署已將委員的意見轉交水務署跟進。]

51. 蔡詠詩女士表示，署方備悉委員的意見並會向有關政府部門或公共事業機構反映。署方亦會要求有關部門或機構於進行重鋪路面工程時加強監察。

(B)3 南區巴士脫班問題

52. 區諾軒先生認為，巴士脫班的情況與巴士公司私自減少車隊的數目有關。他舉例指，巴士公司曾於早上調走城巴 98 號線的車輛，令班次未能配合行車時間表。他詢問運輸署如何確保有效的監察機制。

53. 柴文瀚先生表示，新巴 970 號線的脫班問題非常嚴重。他對路線需繞經多個極繁忙區域，因而導致脫班的情況表示理解，但署方應就路線進行檢討，提出改善方案或建議，以減低脫班對市民所造成的困擾。

54. 麥謝巧玲博士 MH懷疑新巴 970 號線的車隊數目不足，因而經常出現脫班問題，認為署方應立即糾正問題。

55. 張錫容女士不認同新巴 595 號線的脫班成因是由路面擠塞、車長出缺及臨時調配等因素所致。她認為，署方應詳細解釋個別脫班個案。

56. 劉建國先生回應表示，新巴 970 號線的路程較長，且途經多個交通繁忙匯集的地點，偶爾會影響其班次。署方已就脫班問題與巴士公司的管理層進行商討，並要求提交改善方案。現階段，巴士公司正探討如何優化路線；待巴士公司提交建議後，署方將進行評估。有關新巴 595 號線的脫班情況，署方發現 2016 年 2 月的情況較不理想，經調查所得，脫班成因主要受交通擠塞及與車長缺勤有關。署方與巴士公司討論後，情況已有改善。他續表示，署方將就個別巴士路線的脫班情況向巴士公司瞭解情況，並要求巴士提交資料或改善方案。

南區欠缺或未符合標準而行人路需求高的行人路列表

57. 司馬文先生要求運輸署提交區內沒有行人路段的列表。

58. 劉慧儀女士回應表示將於會後與司馬文先生跟進列表的詳情。

議程七： 其他事項

運輸署公共交通服務及交通管理措施報告

59. 林玉珍女士 MH 詢問有關調整巴士時間表的詳情。
60. 劉建國先生 回應表示，日後會預早通知相關委員巴士時間表的調整。

《施政報告 2016》建議為巴士車站設置座椅

61. 司馬文先生 表示，《施政報告 2016》第 141 段曾建議由運輸及房屋局撥款 8,000 萬元予巴士公司，於約 1,000 個巴士車站設置座椅。為此，他期望運輸署能在進行相關工序前，提交座椅的設計圖則，並向委員會交代被納入方案的南區巴士站。
62. 劉建國先生 回應表示，就巴士站加設座椅及顯示屏計劃，署方現與巴士公司進行商討。相關設計仍在初步階段，待設計完成後，將向委員會提交相關資料。至於擬於南區巴士站設置座椅的名單，待審批後將提交委員會參閱。
63. 司馬文先生 要求署方能承諾讓委員參與座椅的設計。
64. 劉建國先生 備悉司馬文先生的意見。

機場巴士 A10 號線

65. 柴文瀚先生 要求署方跟進機場巴士 A10 路線是否違反服務承諾。
66. 劉建國先生 回應表示，部門已回覆委員會，指機場巴士 A10 路線並沒有違反規定。至於所述路線應提供「優質服務」的定義，並沒有納入合約條文。署方將與巴士公司商討有關票價優惠的安排。

南區地區主導行動計劃

67. 謝雅立女士 表示，於 2016 年 5 月 19 日舉行的南區區議會上，議員一致通過以香港仔整體交通情況進行研究，從而優化香港仔的交通情況，作為南區地區主導行動計劃中首要推展的項目。為此，南區民政事務處現邀請

各委員就交通研究的範疇，於 2016 年 6 月 8 日前以書面型式向秘書處提交意見。秘書處整合相關意見後，將轉交運輸署考慮並撰寫招標文件。待招標文件草擬後，將交由本委員會或另安排工作坊，與各委員進行深入討論。

下次會議日期

68. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第四次會議將於 2016 年 7 月 18 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

69. 議事完畢，會議於下午 7 時 17 分結束。

南區區議會秘書處
2016 年 7 月