

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第五次會議記錄

日期：2016年9月19日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士 (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
鄭子憲先生
黃俊邦先生

缺席者：

莊景威先生

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
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區及山頂 1
劉慧儀女士	運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
鄭嘉曦先生	路政署區域工程師／南區
鄺士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管
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（候任）

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) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署工程師麥卓欣女士；
- (d) 運輸署工程師劉慧儀女士；
- (e) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (f) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

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 2016 年 7 月 18 日第四次會議記錄

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： 南區道路維修保養工作的安排及程序
(此議題由陳李佩英女士提出)
(交通文件 27/2016 號)**

(黃俊邦先生、徐遠華先生及羅健熙先生分別於下午 2 時 36 分、2 時 36 分及 2 時 43 分進入會場。)

5. 主席請陳李佩英女士簡介議題。
6. 陳李佩英女士表示，她的議員辦事處曾接獲眾多市民投訴，指南區多處的道路破損失修，而赤柱及石澳一帶的情況，更為惡劣。她指出，損壞的路面不但對交通帶來嚴重影響，更容易產生意外。她舉例指，石澳及大浪灣曾因路陷而需封閉道路，導致交通停頓；赤柱酒吧街亦曾因道路失修而令附近商戶的營業額減少，影響生計。為此，她要求政府部門及時對破損及毀壞的道路進行維修，並回應以下問題：
 - (i) 路政署要求承建商每隔 1、3 及 6 個月進行的例行及詳細巡查中，是否出現工序重疊的情況；
 - (ii) 署方如何監管承建商的工程進度；以及
 - (iii) 署方去年接獲由市民提交「道路損毀或欠妥報告」的數字，而有關宣傳的工作是否足夠。
7. 鄭嘉曦先生回應表示，署方每隔 1 至 3 個月均就轄下的公路進行例行巡查，此外，每隔半年亦會進行詳細巡查，以確定道路及公共設施是否需要維修。因此，例行及詳細巡查的時間可能出現重疊情況並會同時進行。此外，若署方接獲市民投訴，將即時採取跟進行動，適時安排維修工作。他續表示，倘道路維修保養的過程中牽涉交通改道等情況，署方須向運輸署及警務處申請「臨時交通改道」；而涉及

由路政署維修的街道的挖掘工程，工程倡議人須向署方申請「挖掘准許證」。如工程需於假日或夜間開展，工程倡議人亦須向環境保護署申請「建築噪音許可證」。他強調，署方向承建商發出「施工通知」前，須獲得上述文件，以符合有關法例要求。當署方向承建商發出「施工通知」後，將定期監察工程進度，並嚴格要求承建商於「施工通知」所列報的完工日期前妥善完成相關工程。署方亦會驗收已完成的項目，確保質量符合所訂立的規格。至於「道路損毀或欠妥報告」方面，將於會後跟進有關事宜。

（會後補註：路政署過去 6 個月在南區共收到約 55 個有關道路坑洞和約 35 個有關道路不平整的投訴，這些損毀都是道路設施因日常使用而出現正常的損耗，一般可在短時間內完成維修工程。相關主要的道路包括淺水灣道、香島道、鴨脷洲橋道、香港仔大道、薄扶林道和海洋公園道。）

8. 多位委員就南區道路維修保養工作的安排及程序發表意見：

- (a) 馮仕耕先生認同陳李佩英女士在簡報中所述的問題。他指出，由海灣區東行方向的道路，凹凸不平，尤其在風雨的日子過後，破損程度非常嚴重。他續指，雖然近兩年已不時向署方反映，惟情況並沒有改善。他欲瞭解南區道路經常損毀的原因。此外，他建議在維修過程中，應避免小修小補的做法，須較大範圍地改善情況，並須在非繁忙時段進行，以減少對居民所造成的影響；
- (b) 歐立成先生 MH認為，署方沒有盡力監管承建商的工作表現。他舉例指，香葉道近勝利工廠大廈的路段，路面凹凸不平，導致不少駕駛人士繞道而行，避免進入該段路面。不久前，署方終於進行維修，惟工程範圍並不全面，而承建商在施工期的質素及工藝亦未達標準；路面凹凸的情況，於竣工後不久又再重現。他要求署方關注問題，嚴厲監督承建商的施工程序；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH表示，南區廣泛道路均面對嚴重的問題；除路面破損的情況外，部門之間亦欠缺溝通，導致挖掘工程隨處可見，引發不少交通問題。她又表示，根據專家意見，填補挖掘路面所用的瀝青物料，在強烈陽光下可釋放有害毒素，危害人體健康。她質疑繼續採用柏油路的

原因。此外，她認為路政署的巡查制度仍有不足之處，對某些需進行周期性維修的道路，竟採取被動的態度，往往在接收投訴後才按序處理。至於策略及監管方面，既沒有系統性的宏觀藍圖，亦未能有效地監察承建商的工作。她強調，南區道路的破損情況並非一朝一夕的事宜，故期望署方能重視問題，採取防微杜漸的措施，改善路面不平的情況，從而加強道路安全；

- (d) 林玉珍女士 MH 質疑道路經常破損的問題是否與選用的物料及監察制度失衡有關。另她欲瞭解靠近渠邊的路面經常出現瀝青伏起的原因。她以黃竹坑道近逸港居的路面為例，當伏起的瀝青位處巴士站時，除對乘客造成障礙外，亦易生危險。她希望署方能關注情況；
- (e) 徐遠華先生認同歐立成先生 MH 的意見。他指出，香葉道鄰近為巴士車庫，重型車輛經常出入；此外，由於南港島線（東段）的項目工程仍在進行，往來的工程車輛亦會對路面造成破損、起伏或凹陷等情況。他又指，瀝青路面破損後若被雨水沖蝕，容易形成壺穴或坑洞，對電單車駕駛者而言，潛伏極大的危險。他期望路政署能正視問題及作出跟進；
- (f) 鄭子憲先生詢問有關排水渠及沙井蓋的維修情況及更換準則；以及
- (g) 司馬文先生要求署方提供因高交通流量而導致路段受損的列表，並交代所列舉的資料，是否與交通意外紀錄互相參照。此外，他詢問署方是否有計劃將柏油路改建成混凝土道路。他解釋，在彎度較急的路段，混凝土護面對較長的車輛更為安全。至於提交道路損毀或舉報路面出現坑洞方面，他建議署方研發手提電話應用程式，方便市民提供資料。最後，他詢問有關公共事業機構完成挖掘工程後所須遵從的道路復原準則。他指出，復原範圍只局限於挖掘喉坑的闊度並不理想，容易造成壺穴。他建議進行復原工程的範圍應包括整條行車線。

9. 鄭嘉曦先生就委員的提問及意見作以下綜合回應：

- (a) 香港城市高度發展，交通運作繁忙，因此對行車道造成甚高損耗，路面出現的裂縫，路基下面有水土流失，反映行車路面的損耗情況或路面出現下陷現象。此外，有些個案涉及地下水管滲水問題，或受鄰近建築工程影響，令水土流失，造成路面裂縫；
- (b) 署方非常重視轄下的公共道路及附屬道路設施的保養工作，並定期派員巡查；
- (c) 一般而言，例行巡查每隔 1 至 3 個月進行，至於較高流量或易受事故影響的街道，如黃竹坑道，巡查的密度將增至約每星期一次；
- (d) 不論例行或詳細巡查中，所紀錄的道路損毀狀況將主要分為兩類：〈一〉對道路使用者產生即時危險；以及〈二〉出現輕微裂痕等損耗情況，但未對道路使用者產生即時危險。就前者而言，署方將安排緊急維修工作；對於後者的處理方法，將考慮現場的交通情況、對道路使用者的影響、維修工程的複雜性、資源運用等因素而安排維修工作的優先次序；
- (e) 興建路面所採用的物料大致分為兩類：混凝土及瀝青。署方作出抉擇前，將考慮不同路段的交通流量、使用的環境、噪音、對駕駛者的舒適度、地下公共設施的挖掘等因素。一般而言，高速公路多選擇瀝青路面，而需面對化學物料侵蝕、重型車輛行駛或彎位較急的路段，則傾向選用混凝土路面；
- (f) 路政署對工程物料不斷作出研發，亦常參考國內外有關路面物料的研究發展與實踐經驗，期望能適時引入更好的物料於維修保養工作上；
- (g) 由於南港島線（東段）的工程尚未完成，故有關香葉道路面未如理想的情況，將轉交港鐵公司（下稱「港鐵」）跟進；
- (h) 署方在巡查過程中若發現排水渠蓋失修的情況，將即時作出跟進；

(i) 至於黃竹坑道近逸港居有瀝青伏起的情況，署方將進行跟進；

(會後補註：臨時行車路面維修工程已於 2016 年 8 月 17 日完工，永久行車路面維修工程將會於同年 10 月 19 日晚上進行。)

(j) 現時市民多透過「政府熱線 1823」向署方提供路面出現坑洞等訊息，而署方將即時展開巡查，並根據服務承諾，於 48 小時內完成復修工程；

(k) 至於公共事業承辦商進行挖掘後的復修工程，須根據挖掘准許證的條款及路政署的「永久壕坑回填指引」重鋪路面。署方曾於 2016 年 6 月與各公共事業承辦商的代表進行會議，席上已向參與者表達本委員會對復修工程範圍須遍及整條行車線的訴求；以及

(l) 為確保重鋪工程的質量，署方設立了一套完善的系統，包括原材料的選用、工程監控，以至抽樣測試完成品的方法。

10. 多位委員再次就南區道路維修保養工作的安排及程序發表意見：

(a) 司馬文先生要求署方就提供劣質路段的列表、使用手提電話應用程式報告坑洞位置的建議，以及是否有計劃將部份柏油路（例如赤柱峽道回旋處）的護面由混凝土取代作出回應。就復修路面的回應，他認為公共事業承辦商毫無疑問須遵照署方的守則及指引，惟重點在於守則是否明確指示復修範圍必須覆蓋整條行車線。他要求署方提供相關守則供委員參考；

(b) 徐遠華先生認同司馬文先生的意見。就香葉道的失修情況，他指出相關路段並非港鐵工程項目的範圍；

(c) 麥謝巧玲博士 MH不同意署方以即時危險的因素來劃分維修路段的先後次序。她認為，凡有問題的路面均會對駕駛者造成危險；再者，輕微破損的路面可能因交通流量或

其他因素而加速損毀。因此，她建議署方應刻不容緩地處理不同損毀程度的道路。此外，她表示署方在進行維修時，只針對個別有問題的地方，而沒有對周邊範圍進行勘測。她認為，署方不應被動地因應個別壺穴的出現而安排維修工作，反而應採取綜觀路面情況及顧及安全系數的方式，有系統地保養道路。至於物料方面，她認為署方應進行詳細檢討，不能墨守成規，堅持接受沿用已久的瀝青物料。她解釋，採用瀝青的柏油路面，經常損毀，維修時不但對交通造成壓力，更不符合經濟效益。最後，她以港鐵假香葉道進行的路面復修工程為例，指目睹工程的質素，值得署方借鏡；

- (d) 鄭子憲先生詢問署方有否對路面的沙井蓋採取防滑措施。他亦詢問進行重鋪路面時，有否考慮因水平高度提升而減低防撞欄發揮防護能力的問題。另他建議署方定期巡視道路交通標誌，免被樹木的新長的枝葉遮掩。最後，他要求署方關注在路面植入道釘因而影響行人的問題；
- (e) 柴文瀚先生追問有關進行道路維修的優次問題。他對某些路段需周期性地進行維修表示理解，惟署方缺乏透明機制，使委員面對市民的投訴時，未能解釋原因及釋除疑慮。他要求署方進行道路維修時，預先向委員提供資料、施工時間表及訊息。此外，他認為署方應顧及重型車輛對加重路面磨損的問題，仿效其他國家的做法，選用更堅固及耐用的路面物料；
- (f) 主席詢問有關瀝青及混凝土兩種物料對抗侵蝕的能力。他表示，署方慣常使用瀝青來填補坑穴，惟效用不大。另他詢問有關部份道路破損多年，仍未得到修繕的原因。此外，他指出彎位急速的路段，如鴨脷洲橋道通往香港仔方向的路段，路邊經常發現瀝青凸起的情況。另外，靠近魚市場的道路較多鹹水，容易侵蝕瀝青，經參考洛陽街改用混凝土路面後失修情況減少的例子，他詢問署方可否簡化路面維修工序，將需經常維修的柏油路改用混凝土路面；
- (g) 林啟暉先生 MH詢問署方在例行道路檢查中，有否定期巡視及處理道路與行人路之間雜草叢生的情況；以及

(h) 陳李佩英女士表示，署方須確保公共事業承辦商的復修工程符合要求，因為赤柱及海灣區道路易受雨水及海水沖蝕，倘復修工程未完善，容易引致路陷及其他交通問題，她期望署方能加強有關方面的監管。

11. 鄭嘉曦先生就委員的提問及意見再作以下綜合回應：

(a) 他將在會後跟進提供公共事業承辦商的復修工程守則以及排水渠和沙井蓋的防滑措施資料；

（會後補註：

1. 路政署於 2016 年 10 月 4 日與議員聯絡及跟進有關公共事業承辦商的復修工程守則事宜；

2. 根據渠務署的標準圖號碼 DS 1033C 及 DS 1034B，沙井蓋有不同的凹凸紋作防滑之作用。如有需要，署方會更換相關沙井蓋。）

(b) 至於市民報告路面坑洞的方式，署方認為「政府熱線 1823」行之有效，會繼續沿用；

(c) 路政署對工程物料不斷作出研發，亦常參考國內外有關路面物料的研究發展與實踐經驗，期望能適時引入更好的物料於維修保養工作上。然而更換個別路面的物料，仍須因應該路面的交通流量、對道路使用者的影響等多項因素再作考慮；

(d) 他會轉交道路維修組跟進香葉道、鴨脷洲橋道的破損道路；

（會後補註：香葉道行車路面的維修工程已於 2016 年 9 月 3 日完工。鴨脷洲橋道（北行車線往香港仔支路）的行車路面重鋪工程亦已於 2016 年 8 月 20 日完工。路政署會繼續對該些行車路面進行定期巡查，適時安排所需的維修工程。）

(e) 未有即時危險的破損道路會排期進行維修，但署方仍會持續監察，如發現該道路將構成即時危險，會安排作出緊急維修；

(f) 重鋪路面會盡量維持原有的水平高度，因此不會發生因提升水平高度而降低防撞欄防護能力的問題；

(g) 署方例行巡查時如發現有道路交通標誌被樹木枝葉阻擋，對道路使用者產生危險，會立即處理，並通知康樂及文化事務署（下稱「康文署」）於該等路段重點跟進植物的生長情況，以便作出適當的處理；以及

(h) 有關維修工作的信息發佈，他會轉交道路維修部研究如何優化相關機制。

（會後補註：在計劃大型道路維修工程時，這些工程主要包括重鋪、修復及重建道路。路政署都會將工程時間表呈交區議會參考。至於小型的道路維修工程，如日常巡查時發現或收到投訴時需要維修坑洞及不平的路面，都是糾正性或緊急性的維修，需要即時或於短期內進行。這些小型維修工程都是未能預知，所以都不會包括於上述呈交區議會的維修工程時間表內。）

12. 林啟暉先生 MH 認為，道路與行人路之間雜草叢生的情況反映署方的巡查工作不足，期望署方能盡快處理，特別是鴨脷洲橋道至南區官立小學、寶血小學一帶。

13. 區諾軒先生認為，署方可提供需經常維修的南區道路列表，供委員研究改善南區整體道路的方案。他亦敦促署方積極與康文署溝通，處理路旁雜草叢生的問題。

14. 柴文翰先生希望署方能落實道路維修施工的通報機制。此外，他認同應研究長遠策略，優化道路維修的程序，有效保養道路。

15. 鄭嘉曦先生表示會將委員的意見轉交道路維修組跟進，至於道路旁雜草叢生的問題，署方會與康文署緊密聯繫，加快處理速度。

（會後補註：路政署過去 6 個月在南區共收到約 55 個有關道路坑洞和約 35 個有關道路不平整的投訴，這些損毀都是道路設施因日常使用而出現正常的損耗，一般可在短時間內完成維修工程。相關主要的道路包括淺水灣道、香島道、鴨脷洲橋道、香港仔大道、薄扶林道和海洋公園道。）

16. 主席總結：委員會要求路政署積極研究委員的意見，主動跟進南區道路維修保養的進度，重新研究鋪路的物料是否合適，加快通報機制，在道路維修工程進行時，盡量減低對交通的影響。

議程三： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2016 年 8 月 31 日的情況)
(交通文件 28/2016 號)

17. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(B)3. 南區巴士脫班問題

18. 多位委員提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 柴文翰先生表示，新巴 970 號線的脫班問題一直懸而未決，期望運輸署能提供具體改善建議；
- (b) 區諾軒先生詢問，署方於列表所指「原定班次數目與實際開出班次數目差別較大的路線」中「較大」的定義；
- (c) 黃俊邦先生詢問，署方能否提供脫班路線的詳細資料，如脫班頻繁的時段及巴士行駛方向；
- (d) 陳家珮女士表示，列表未能反映巴士脫班的嚴重程度，她以新巴 590A 號線為例，指曾接獲市民投訴，於金鐘總站等待 50 分鐘才有巴士開出。她希望署方能提供更多數據；
- (e) 羅健熙先生認為，委員會與署方就脫班的理解有所不同，故應要求署方提供巴士誤點率，方能作有效討論；
- (f) 麥謝巧玲博士 MH表示，僅羅列脫班較頻繁的巴士路線不但未能了解脫班成因，亦無助解決問題。她要求署方提供脫班路線的詳細資料，如日期時間、脫班原因等；

- (g) 朱慶虹 太平紳士認為，即使巴士沒有脫班，但巴士誤點或不依原定時間開出才最為困擾居民，故署方應報告誤點率高的巴士路線，並提出解決方案；以及
- (h) 歐立成先生 MH認同各委員的意見，署方應提供更多資料以供參考。此外，他表示，城巴 48 號線車程較短，亦無途經道路擠塞的地區，加上 7 月適逢國際學校暑假，詢問其脫班的原因。

19. 劉建國先生備悉各委員的意見及建議，綜合回應如下：

- (a) 署方計算脫班率是基於在一定時間內巴士路線的原定班次與實際開出班次的差異。此外，署方按照巴士公司提供的數據排列各巴士路線的脫班率，倘認為脫班率達到署方認為應作出跟進的水平，便會納入列表。至於委員提出加入誤點率的建議，由於涉及大量數據，署方會仔細研究加入誤點率的可行性；
- (b) 巴士脫班的原因各異，包括路面交通情況、車長缺勤、車輛故障、臨時調配等。如查明屬巴士公司責任，署方會要求其作出修正；如屬交通狀況影響，署方會從多方面著手，例如調整行車時間、採取交通措施、聯絡警方檢控違泊等，以期改善路面情況；
- (c) 就新巴 970 號線的脫班問題，巴士公司曾提交改善方案，惟署方認為應針對擠塞路段提出建議，例如改道，故要求巴士公司重新檢討方案；
- (d) 署方一直積極與巴士公司檢討脫班問題，數據顯示自 2016 年 7 月起南區巴士的脫班情況有所改善，之後亦會繼續探討其他改善措施；
- (e) 關於在列表中加入脫班時段及原因等資料的建議，可能使列表過於繁複，署方會研究如何以精簡的方式表達相關資訊；
- (f) 署方亦關注新巴 590A 號線脫班問題，得悉早前巴士公司已增加車輛及人手，目前情況已有所改善；以及

- (g) 城巴 48 號線於 2016 年 7 月出現脫班主因是有車長缺勤，署方已去信巴士公司要求作出改善。

20. 多位委員繼續發表意見或提問如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，城巴 6 及 6X 號線脫班問題一直困擾石澳及赤柱居民，期望署方能正視問題；
- (b) 朱慶虹太平紳士建議，除列出脫班巴士路線外，署方亦應加入誤點率較高的南區巴士路線於列表中，讓委員能分析問題成因，集思廣益，尋找可行的解決方案，緩解居民怨氣；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH認為，署方所指脫班情況於 7、8 月有所改善只是短暫現象，於 9 月學校開課後又會故態復萌。她表示香港仔隧道往灣仔方向的出入口經常擠塞，是巴士脫班或誤點的主因，但一直未見署方採取任何積極的行動，她要求署方針對問題癥結對症下藥，提出具體解決方案；
- (d) 任葆琳女士對巴士脫班有眾多因素表示理解。然而，她指出新巴 595 號線經常於成都道中央上落客，引致車龍及間接令其他巴士誤點，她期望署方能與巴士公司商討，要求有關巴士車長於劃定巴士站範圍上落客，讓出行車線供其他車輛使用；以及
- (e) 黃俊邦先生了解署方內部有劃分四個時段的巴士脫班率，包括早上繁忙時間（早上 10 時前）、中段非繁忙時間（早上 10 時至下午 4 時）、傍晚繁忙時間（下午 4 時至晚上 8 時）及非繁忙時間（晚上 8 時後），他認為列表加入這些資料有助委員了解脫班的原因。另外，他追問「原定班次數目與實際開出班次數目差別較大的路線」中「較大」的百分比。

21. 劉建國先生綜合回應如下：

- (a) 署方會與巴士公司商討，針對脫班或誤點率較高的巴士路線優先進行處理；
- (b) 關於香港仔隧道往灣仔方向出入口的擠塞問題，署方會與灣仔區工程師商討，研究改善方案；
- (c) 新巴 595 號線於非巴士站範圍上落乘客的問題，署方會向巴士公司反映；
- (d) 重申署方會探討改善列表的表達方式，盡量加入委員要求的數據而不失簡潔，並非拒絕提供相關資訊；以及
- (e) 署方致力提升南區巴士班次的穩定性，例如城巴 95C 號線於 2016 年 9 月中旬實施改道，署方會持續監察，檢討措施成效。

(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

22. 主席詢問，列表為何未有包括將於 2016 年 11 月施工的田灣街重鋪路面工程。

（會後補註：路政署在列表內報告「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」，因署方並未歸類題述路段為「主要路面」，所以並未包括在相關列表中。）

23. 麥謝巧玲博士 **MH** 表示，不只田灣海旁道近冰廠及冷房的路面需要重鋪，冰廠至混凝土廠的路面亦經常損壞，且情況嚴重，要求署方檢視該段路面的維修工程，並加強巡查。

（會後補註：路政署已計劃於題述路段進行行車路面重鋪工程，現正等待有關當局批核臨時交通管制措施、建築噪音許可證及掘路許可證，預計於 2016 年 12 月底完工；在此其間，本署會適時安排臨時維修。）

24. 柴文翰先生認為列表有很大改善空間，他指出南區不少路面工程皆未有囊括在內，但部分恆常的檢查維修工程卻納入表中，不解署方釐定將工程納入列表的準則。

(會後補註：在計劃大型道路維修工程時，這些工程主要包括重鋪、修復及重建道路。路政署都會將工程時間表呈交區議會參考。至於小型的道路維修工程，如日常巡查時發現或收到投訴時需要維修坑洞及不平的路面，都是糾正性或緊急性的維修，需要即時或於短期內進行。這些小型維修工程都是未能預知，所以都不會包括於上述呈交區議會的維修工程時間表內。)

25. 司馬文先生查詢署方所接獲的投訴及「1823 電話熱線」接獲市民報告道路坑洞的數字，以便與進展報告內的各項工程作出對照。

(會後補註：路政署過去 6 個月在南區共收到約 55 個有關道路坑洞和約 35 個有關道路不平整的投訴，這些損毀都是道路設施因日常使用而出現正常的損耗，一般可在短時間內完成維修工程。相關主要的道路包括淺水灣道、香島道、鴨脷洲橋道、香港仔大道、薄扶林道和海洋公園道。)

26. 鄭嘉曦先生回應表示，署方備悉各委員的意見，會轉交維修組跟進，亦會研究改善列表的資料及表達方式。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表 (參考資料一)

27. 司馬文先生表示，根據土木工程拓展署的資料顯示，南區約有 10 個地點正研究進行斜坡工程的斜坡旁沒有設置行人路，他詢問運輸署會否考慮削減斜坡以增設安全島或行人路，因為上述斜坡大多有急彎、道路對面亦無行人路，進行斜坡工程時易生意外，認為運輸署應防患於未然，在斜坡工程施工前採取安全措施。他明白部分路段未必有足夠空間設置符合 1.2 米闊標準的行人路，欲了解署方會否考慮設置安全島或低於標準的行人路。

28. 鄺子憲先生認為有必要重新檢討列表，他舉例指，淺水灣道 109 至 111 號及赤柱峽道迴旋處附近有其他行人過路設施，對行人路的需求或要重新評估。他詢問署方如確認擴闊上述道路在技術上不可行，會否考慮轉而改善附近的行人過路設施。他期望署方能提供更多資料如行車軌跡、可供擴闊道路的空間，以及增設或擴闊行人路在技術層面不可行的原因。

29. 陳李佩英女士表示，列表涉及多條赤柱、石澳及大浪灣的道路，當區居民對行人路的需求甚高，尤其是公共交通服務的上落客位置，欠缺行人路或行人路空間不足容易構成危險，她期望署方能提出解決方案。

30. 馮仕耕先生表示，曾與署方商討淺水灣道 109 至 111 號可考慮透過收回私人土地擴闊行人路，故此應更新列表進展。

31. 麥卓欣女士回應，備悉委員的意見，署方會檢視列表中擴闊或增設行人路的可行性。至於馮仕耕先生所指的淺水灣道 109 至 111 號，因收回私人土地涉及地契問題，須由地政總署處理。

南區交通黑點數字（南區區議會主導計劃進度報告） 2016 年 4 月至 8 月（參考資料二）

32. 司馬文先生提出修改進度報告的部分內容，第 1 項域多利道應分成兩點；(1)西島中學至沙灣徑的備註應為「車房在路邊維修車輛，以及掃墓人士非法泊車」；而(2)數碼港道至華翠街的備註則為「客貨車於夜間非法泊車」；以及第 3 項資訊道，數碼港道亦應包括數碼港商場及數碼港海濱長廊。他表示曾目睹警車巡查時都會鳴警號，似是提醒違泊人士把車駛走，導致巡查及執法均無阻嚇作用。此外，他認為警方未有盡力打擊非法泊車問題，因為在數碼港道、華翠街及域多利道的夜間違泊情況尤其嚴重，而警方的巡查次數與所作執法行動的數字不合比例。

33. 張錫容女士 MH 詢問編製列表的資料來源。她認為列表的巡查次數與所作執法行動的數字不合比例，警方於 2016 年 4 至 8 月份所接獲的投訴太少，與實際情況不符。

34. 鄺士陽先生回應表示，列表資料是根據警方所接獲的投訴及警員巡查執法的數字編製，亦有參考議員對列表的意見。關於司馬文先生提及警車巡查時鳴響警號的問題，他表示警員可能視乎當時路面交通情況而鳴警號，而非提醒違泊人士。警方會檢討做法是否有不當之處。他強調警方執法不偏不倚，並會就南區交通黑點的情況定時向委員會報告。

（區諾軒先生及朱立威先生分別於下午 3 時 56 分及 4 時 04 分離開會場。）

議程四： 其他事項

南區地區主導行動計劃

35. 謝雅立女士報告有關優化香港仔整體交通情況的進展。她表示運輸署正草擬委聘交通顧問的招標文件，其後會透過秘書處分發給各委員傳閱，並由民政處安排工作坊，讓委員與署方代表交流意見。舉辦工作坊前，會預留約兩星期時間供委員細閱文件。

（會後補註：秘書處已於 2016 年 11 月 16 日將招標文件草擬本分發各委員。）

配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃

36. 主席表示，委員會在第三次會議上要求運輸署於南港島線（東段）通車前，必須再次向委員會提交依照委員意見修訂的公共交通服務重組計劃。委員會本期望署方會於是次會議上交代上述公共交通服務重組計劃的最新情況，以便委員會有充分時間討論及跟進。委員會對署方拖延計劃進展表示失望及不滿。委員會再次提醒署方，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，委員會將於會後去信運輸署署長，要求運輸署代表必須於下次會議上交代最新進展。在未得到本會同意前，不得強行實施任何相關的重組計劃。

（會後補註：委員會已於 2016 年 9 月 28 日去信運輸署，署方亦於 2016 年 10 月 14 日作出回覆，詳情載於 *附件一*。）

37. 柴文翰先生本期望於是次會議討論重組計劃，詢問署方為何未能報告計劃進度。他質疑署方刻意拖延時間，因為如於下次會議才討論，屆時已非常接近南港島線（東段）的目標通車時間，委員會討論及提出改善方案的時間將會十分緊絀。他認為署方目的是令重組計劃能盡快通過，是行政霸道的表現。

38. 劉建國先生回應表示，署方已於第三次會議收集各委員的意見，現正進行整理及優化方案，完成後將盡快向委員會報告最新進展。

39. 朱慶虹太平紳士表示，區議會乃諮詢架構，署方應預留充足時間予委員會作出討論，而非僅將計劃通知議會便了事。

40. 麥謝巧玲博士 MH要求署方代表必須出席下次會議，尊重委員會及居民的聲音，讓委員會有充分時間就重組計劃進行討論。

41. 柴文翰先生認為署方處理重組計劃的行政程序有失當之處，稍後會向相關部門或決策局反映。他亦不滿署方態度被動，處處拖延，他曾於第三次會議上索取西港島線通車後南區公共交通服務重組的數據，惟至今署方仍未能提供。

42. 司馬文先生要求署方確認，會按照委員會於第三次會議上達成的共識行事，即須待南港島線（東段）投入服務，蒐集相關交通數據後，才實施重組計劃。

43. 劉建國先生回應表示，備悉委員對重組計劃的意見，會向署方轉達委員會的訴求。至於柴文翰先生要求的數據，他表示已完成分析，會後將以書面回覆。他確認南港島線（東段）通車首日，便會提供接駁新鐵路站的公共交通服務，同時表示署方會根據通車後的乘客數量等數據，才逐步實行重組計劃。

（會後補註：運輸署已於 2016 年 9 月 28 日向委員會作出書面回覆，詳情載於 *附件二*。）

下次會議日期

44. 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 11 月 21 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

45. 議事完畢，會議於下午 4 時 42 分結束。

南區區議會秘書處

2016 年 11 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

檔號：HADS DC/13/30/3/7/016



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

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

Tel: 2814 5800

Fax: 2553 7268

(郵寄及傳真：2824 0433)

香港灣仔告士打道7號
入境事務大樓41樓
運輸署署長
楊何蓓茵女士 JP

楊署長：

配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃

貴署在南區區議會轄下的交通及運輸事務委員會（下稱“委員會”）第三次會議上就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃（下稱“重組計劃”）諮詢委員會的意見，各委員亦積極反映本區居民的訴求及提出多項建議，期望貴署能加以修訂重組計劃。

委員會本期望貴署於本年9月19日舉行的第五次會議上交代重組計劃的最新情況，讓委員會有充分時間討論及跟進，然而貴署卻拖延進度，未就重組計劃的修訂方案諮詢委員會，委員會對此表示失望及不滿。本會要求貴署代表必須出席本年11月21日的會議，以交代重組計劃的修訂方案，而在未獲本會同意前，不得強行實施任何重組計劃。

公共交通服務直接影響居民的日常生活，本會提醒貴署務必尊重委員會的共識，認真看待居民的聲音，審慎處理有關重組計劃。現附上相關討論文件及會議紀錄，以供參考。

如有任何查詢，歡迎致電2814 5812與本會秘書練文惠小姐聯絡。
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：委員會第三次會議之討論文件及會議紀錄

2016年9月28日

副本送：總運輸主任/巴士及鐵路 5 吳翰禮先生 } 不連附件
高級運輸主任/南區劉建國先生 }



檔案編號: TD BD 117/30-2

電話: 3528 0588

傳真: 3528 0564

郵寄及傳真: 2553 7268

香港香港仔
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
陳富明主席

陳主席:

配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃

謝謝委員會於2016年9月28日的來信,向本署反映委員對就配合南港島線(東段)通車而建議的公共交通服務重組計劃(下稱「重組計劃」)的關注。

本署曾於2016年5月23日諮詢委員會對重組計劃的意見。本署現正與相關巴士及專線小巴公司參照收集到的意見,共同商討優化重組計劃的措施。然而,本署樂意出席11月23日的會議,向委員匯報配合南港島線(東段)通車而提供接駁新鐵路站公共交通服務的安排。

另外,本署會在南港島線(東段)通車前後,對各條受影響的巴士路線進行調查,搜集數據來分析乘客需求模式的改變。本署會適時將相關資料提交委員會參閱。在新鐵路線通車後,本署會密切留意南區居民出行模式和需求情況的改變,並會因應實際的需求情況及依照現行改善及減少巴士服務的指引,來調整相關路線的服務安排,並計劃在通車後約六個月內,分階段實施重組計劃內的方案。

如對上文有任何查詢,歡迎與我們聯絡。

2016年10月14日

運輸署署長

(吳翰禮



代行)

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2604 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

cc Fo(DC)3



本署檔號：(H346Z) in TD HR155/193-3

來函檔號：

電話：2829 5442

傳真：2824 0399

香港香港仔海傍道三號
逸港居一樓
南區區議會秘書處
南區交通及運輸事務委員會
陳富明主席, MH

陳主席：

港鐵西港島線通車前後 南區相關巴士服務營運情況

因應南區區議會屬下交通及運輸事務委員會會議，席上有議員要求本署檢討港鐵港島線伸延至堅尼地城後公共交通的重組安排，並提供有關數字，本署現回覆如下：-

為評估港鐵西港島線運輸南區巴士營運情況至今的變化，本署依據不同的路段分析了巴士的載客量及班次，發現經由西隧往九龍的路線載客量下降最為明顯。與西港島線通車前一季比較，西隧的巴士載客量的跌幅達16.7%至24.2%不等。而途經薄扶林道至港島北的巴士路線，客量跌幅則為17.4%至22.7%不等；途經香港仔隧道至港島北巴士路線的載客量則有所上升。此外，自2015年第1季起，南區相關巴士服務的載客量數目跌幅已漸趨穩定，詳情請參閱附表。

請主席及委員會備悉以上資料。

運輸署署長

(劉建國



代行)

二零一六年九月二十八日

附表

西港島線通車前後南區相關巴士服務載客量變化

路線分類	與 2014 年第 4 季比較					
	2015 年				2016 年	
	第 1 季	第 2 季	第 3 季	第 4 季	第 1 季	第 2 季
經由西隧往九龍的路線 (包括城巴 973 及 973P 號線；新巴 970、970X 及 971 號線)	-16.7%	-21.7%	-22.3%	-18.8%	-24.2%	-21.7%
途經薄扶林道至港島北路線 (包括城巴 7、37A、37B、37X、40、40M、40P、43M、M47、47P、71P 及 90B 號線；新巴 4、4X、30X、43A、46X、91、94 及 94X 號線)	-17.4%	-21.8%	-22.7%	-17.6%	-22.7%	-21.2%
途經香港仔隧道至港島北巴士路線 (包括城巴 37A、37B、37X、70、70P、72、75、77、107 及 170 號線；新巴 42 及 42C 號線)	+5.0%	+4.1%	+8.2%	+10.3%	+5.4%	+5.7%

註一：香港大學站及堅尼地城站於 2014 年 12 月 28 日通車，而西營盤站則於 2015 年 3 月 29 日通車。

註二：假設城巴 37A 及 37B 路線經香港仔隧道及薄扶林道至港島北路線的載客量各為 50%。