

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄**

日期：2017 年 9 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	
黃俊邦先生	

缺席者：

陳文俊先生
鄭子憲先生

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
葉灝嘉女士	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
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／西南區
吳美媚女士	香港警務處西區行動主任
鄺士陽先生	香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程三：

陳浩廷先生	環境保護署環境保護主任（流動污染源）31
-------	----------------------

參與議程四及五：

李建樂先生	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
-------	--------------------------------

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及麥卓欣女士；
- (c) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；
- (e) 香港警務處西區行動主任吳美媚女士；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

2. 主席表示，秘書處於會前收到陳文俊先生及鄺子憲先生的缺席通知，請各委員備悉。

3. 主席表示，莊景威先生因工作理由辭任本委員會增選委員一職，並於 2017 年 8 月 11 日起生效，請各委員備悉。

4. 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 2017 年 7 月 24 日第十次會議記錄

5. 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。

6. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

**議程二：大潭道（水壩段）交通管理措施建議
（此議題由運輸署提出）
（交通文件 27/2017 號）**

（陳家珮女士、林玉珍女士 MH、羅健熙先生、任葆琳女士及麥謝巧玲博士 MH 分別於下午 2 時 34 分、2 時 34 分、2 時 36 分、2 時 37 分及 2 時 45 分進入會場。）

7. 主席請麥卓欣女士簡介文件。

8. 麥卓欣女士表示，2017 年 1 月的第 7 次委員會會議曾就有關事宜作出討論，而根據署方的觀察，於早上及下午學校上落課時段大潭道（水壩段）的交通略為擠塞。因此，署方建議延長現有禁止重逾三噸的車輛（巴士及小巴除外）由北面駛入該路段的交通控制措施，即由現時上午 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時延長至上午 7 時至 10 時及下午 3 時至 7 時，從而減低在學校上落課時段出現交通擠塞的機會。此外，在第 7 次委員會會議上，署方已就大潭道設置交通燈的建議作出回應，然而，考慮到委員會多年的討論，以及接獲不少居民及公眾人士要求在上述路段嘗試以交通燈號控制交通，以改善交通情況，故署方建議於 2017 年 9 月下旬的一個工作天在大潭道（水壩段）進行交通燈試驗，時間為上午 7 時至下午 7 時，以檢視交通燈號控制方案及確立其影響。試驗期間，大潭道（水壩段）將會實施單綫雙程行車安排，兩端將設置臨時交通燈。署方現請委員就上述建議發表意見。

9. 多位委員就大潭道（水壩段）交通管理措施建議發表意見及提

問，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士對運輸署於繁忙時間延長現有禁止逾三噸車輛自北面駛入大潭道（水壩段）的交通控制措施初步表示同意，惟署方應預早加強宣傳，並在水壩兩端加設指示牌，讓駕駛者及早知悉有關安排。至於在 2017 年 9 月下旬進行的交通燈試驗，她認為未嘗不可，但為免水壩兩端因而出現過長的車龍，署方應儘早公佈試驗日期及相關安排，以及全日加派人手應變，在有需要時協助疏導交通。她又表示，多年來一直為居民向署方爭取相關交通管理措施，故樂見署方是次提出的建議。然而，要徹底改善赤柱及石澳區的交通問題，她認為政府應進行長遠的道路規劃，興建鐵路延線；
- (b) 馮仕耕先生表示，海灣區居民經常使用大潭道進出南區，故對擬議事項深表關注，他歡迎運輸署提出的交通管理措施。然而，委員會多次要求署方加設交通燈，署方均指交通燈會引致過長車龍而不作考慮，故詢問何以署方現時認為是可行的措施。再者，署方建議於平日進行交通燈試驗，但大潭道（水壩段）的交通環境較特殊，不少遊人會於周末及假日到訪，故應於周末或假日再進行試驗，以檢視方案的整體成效。另一方面，他曾於 2015 年 6 月的委員會會議提議署方在路面加裝壓力感應器，當大型車輛經過才啟動交通燈，以管制水壩上的車流，他認為相關技術並不困難，可惜未獲接納，故希望署方能重新考慮。他續指，裝設交通燈未能應付該路段日後的交通需求，期望署方作出長遠規劃，如興建鐵路延線或行車大橋；
- (c) 司馬文先生表示，支持運輸署延長禁止重型車輛駛入大潭道（水壩段）時間的措施。關於交通燈試驗，他詢問交通燈的燈號亮著時間、循環時間及會否使用觸動器，他擔憂如交通燈沒有採用智能系統或觸動器，燈號時間沒有彈性，勢必引起駕駛者不滿。他又認為，一般交通燈無法解決問題，詢問署方有否研究智能方案或資訊系統處理大型車輛同時自水壩兩端駛入的問題。長遠而言，鑒於該區發展迅速，預期水壩無法負荷日後的交通流量，他詢問署方會否考慮在大潭篤水塘範圍外加建行車大橋，而現有水壩則可供行人及單車人士使用，既能紓緩交通問題，亦有助

保育水壩；

- (d) 柴文瀚先生表示，有見旁聽區議會會議的公眾人士增加，希望可改善旁聽席的安排。此外，在 2017 年 1 月的委員會會議上，他已提及長期方案如興建新行車大橋須通過環境影響評估等程序費時，故較為關注中短期有何改善措施。他又質疑交通燈試驗的成效，首先，裝設交通燈並非新建議，且只試行一天，駕駛者會因擔憂堵車而調整出行模式，加上如有警方協助指揮交通，將違背試驗原意，因此應增加試驗日子。此外，他建議運輸署參考香港仔隧道的做法，在水壩兩端設置人手控制交通，如有大型車輛，只容許一方通行。最後，他詢問署方有否其他短期方案，以及他的建議是否可行；
- (e) 朱慶虹太平紳士表示，運輸署須解決大型車輛在大潭道（水壩段）迎面相遇便難以通行的問題。他對署方的交通燈試驗表示歡迎，但對其改善交通擠塞的成效不感到樂觀。他解釋指，水壩有一定長度，而燈號緩衝時間長達數十秒，可預見繁忙時間定會出現車龍，反之現時如沒有太多車輛行經水壩，即使沒有交通燈，行車亦算暢順。雖然設置交通燈未必能紓緩交通擠塞，但他認為有助行車安全，現時大潭道的交通環境有一定風險，如設有交通燈，相信採用大潭道的駕駛者會增加。此外，他指大潭道（水壩段）是南區通往他區的四條通道之一，對居民而言十分重要，然而，發展局公佈的《香港 2030+》未見提及赤柱、石澳以至小西灣的整體規劃，以打通道路網絡，改善交通擠塞，他對此表示失望；
- (f) 區諾軒先生表示，理解當區居民對加建道路的期望，但從規劃到落實的過程將經年累月，故當務之急是研究中短期的交通改善措施。雖然裝設交通燈並非解決大潭道（水壩段）交通問題的良方，但他不希望如交通燈試驗失敗，運輸署便原地踏步，不提出其他方案。在第 7 次委員會會議上，委員已提出多項建議，例如警方於繁忙時間設置人手在水壩兩端控制交通，或在前往大潭道前的支路加設交通資訊電子顯示屏，提示駕駛者大潭道的交通情況等，他詢問署方是否已考慮所有可行的方案，以及如何處理其他建議。由於大潭道（水壩段）的情況較為特殊，並非長期出

現交通擠塞，假如沒有大型車輛通過，裝設交通燈可能造成反效果；

- (g) 羅健熙先生向運輸署及香港警務處查詢進行交通燈試驗當日的交通安排。倘警方調派人手協助維持秩序，可能會影響試驗結果。此外，他表示交通燈對該路段的車流將有一定影響，故欲了解運輸署有否客觀標準，例如車龍的長度及輪候時間等，以評估試驗的成效；
- (h) 林啟暉先生 MH表示，區議會討論相關議題超過十年，基於地理條件及水壩保育的限制，各方對大潭道的交通問題似乎無計可施。因此，他認為任何建議，即使只屬試驗性質，仍值得支持。他認為，是次的交通燈試驗應作為恆常的交通安排進行，並小心評估其成效，否則如羅健熙先生所言，靠警方維持秩序便失卻試驗的意義。此外，現時鴨脷洲橋道及部分南區道路已設置交通資訊電子顯示屏，他認為在進入大潭道前的路段加設電子顯示屏是有效可行的措施，當大潭道出現交通擠塞時，可提示駕駛者避免使用該路段。最後，他認為水壩的壽命有限，政府不能逃避大潭道的交通問題，面對古蹟保育及交通死結的兩難困境，相關部門不能一成不變，實需研究長遠的解決方案；
- (i) 麥謝巧玲博士 MH表示，多年來陳李佩英女士一直向運輸署反映大潭道的交通問題及爭取興建道路等各項解決方案，惟署方至今才提出交通燈試驗的建議。儘管試驗的成效仍屬未知之數，她仍認為加設交通燈並非治本的做法。此外，她認為不少解決方案因受制於環境影響評估而胎死腹中，對赤柱及石澳一帶的居民沒有任何助益，故署方應務實地為居民解決問題，進行長遠規劃。是次的交通燈建議或可解決部分問題，但她不感到樂觀，希望署方提出更多長遠的解決方案；以及
- (j) 林玉珍女士 MH表示，相關議題已討論多年，她贊成延長禁止重逾三噸的車輛自北面駛入大潭道（水壩段）時間的建議。至於運輸署計劃於 2017 年 9 月下旬進行的交通燈試驗，她查詢現時該路段雙向車流的數目，以及署方評估實施單綫單程行車後對交通的影響。此外，她理解在大潭道進行大型基建或改善設施須顧及多項因素，但隨著水

壩老化，發展局應作出長遠規劃，考慮興建鐵路延線及行車隧道等基建。

10. 麥卓欣女士就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 是次提交的交通管理措施建議分為兩部分，第一部分是延長禁止重型車輛駛入大潭道（水壩段）的時間。根據署方觀察，該路段的交通情況大致正常，惟如有大型車輛相遇時，其中一方則須讓道，才可通行，故署方期望以上建議有助舒緩繁忙時間的交通情況。第二部分是進行交通燈試驗，署方了解委員會曾多次討論相關議題，亦一直接獲市民建議，要求裝設交通燈以疏導交通，因此署方計劃進行一天的試驗。試驗安排將與一般道路工程中的臨時交通燈號安排相若，水壩的兩邊設有臨時交通燈及指示牌，以提醒市民。署方會按收集到的意見，於落實試驗的日期及時間後發出交通通知會市民。署方預計交通燈試驗期間有可能出現擠塞情況，亦已與警方聯絡，屆時會監察交通情況，如出現嚴重擠塞，可隨時終止臨時交通燈的安排；
- (b) 對於委員提出加設附重量感應器的交通燈號建議，署方備悉委員的意見，惟現時本港未有相關技術，只有探測有否車輛經過的線圈裝置；
- (c) 有委員提出在道路安裝交通資訊電子顯示屏，署方於2017年1月的委員會會議後曾檢視有關建議。在道路安裝交通資訊電子顯示屏的主要目的，是令駕駛人士於分流點前有充份時間可以選擇適當路線以避免駕車途經交通擠塞的道路。因此，當考慮某道路是否適合安裝電子顯示屏時，署方需評估該路段是否有合適的替代路線和分流點，以達至交通分流作用，令駕駛人士可以及早選擇路線。考慮到駕駛者如不採用大潭道，則需繞行赤柱峽道或淺水灣道，路程可長達20公里。然而，水壩路段的交通情況大致正常，一般不會出現嚴重擠塞。市民可透過署方的手機應用程式接收即時交通資訊，故未有採納；
- (d) 長期建議如加建行車天橋方面，2017年1月的第7次委員會會議中，漁農自然護理署、環境保護署及水務署均曾對此建議作出回應。由於大型基建會對具特殊科學價值地

點及郊野公園有所影響，而施工期間亦須符合大潭篤水塘的運作。考慮到實際條件，故未有考慮大型基建方案的建議。現階段署方建議先探討其他交通管理措施建議。至於興建鐵路延線，由於涉及長遠規劃及建設，署方已轉介相關部門考慮。

11. 吳美媚女士回應表示，警方會為交通燈試驗提供最大的支援，並會精簡人手，以協助有關試驗達至最大的成效。

12. 林玉珍女士表示，運輸署未有回應委員的部分問題。

13. 麥卓欣女士補充表示，根據署方觀察，大潭道（水壩段）兩邊的車流量相若，故兩邊的交通燈號循環時間將相等。

14. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

(a) 柴文瀚先生表示，運輸署未有回應除交通燈試驗外，有否其他短期措施。他認為，如署方不增加試驗日數，市民或會因應交通燈試驗而改變駕駛路線，加上警方協助控制交通，將難以客觀評估成效。他建議署方仿效過海隧道以人手管制交通，因水壩兩端有空間，可設置人手觀察有否大型車輛進入水壩，期望署方正面回應。他又指，署方的手機應用程式，只在發生嚴重的交通事故才更新訊息，不及交通資訊電子顯示屏有效，因駕駛者在遠處看到有關訊息可考慮改道，他詢問署方短期內可否加設電子顯示屏；

(b) 陳李佩英女士認為，市民如得知大潭道（水壩段）進行交通燈試驗，或會改變交通習慣，故運輸署應認真考慮增加試驗日數。她又希望署方考慮在水壩兩端設置更亭，在大型車輛出現時，以人手打燈，比設置交通燈更具彈性。鑒於石澳、大浪灣及鶴嘴等地發展迅速，交通流量日益增長，長遠而言，水壩將難以負荷，她要求相關部門積極考慮興建新行車大橋及地鐵延線；

(c) 羅健熙先生表示，運輸署既呼籲駕駛者不要於行車時使用手機，但又請駕駛者利用手機應用程式留意交通消息，實在自相矛盾。他續指，南區不少道路皆設有交通資訊電子顯示屏，技術上應沒有困難且費用不高，促請署方考慮在

赤柱加設相關電子顯示屏。他認為，署方毋須建議駕駛者改道，有關電子顯示屏只是讓駕駛者知悉交通狀況，讓他們自行選擇。此外，他理解水壩歷史逾百年，不少委員擔心其結構安全，但據他所知，水壩如維護得宜，可運作百年以上，如委員對其結構安全有疑問，建議向水務署諮詢專業意見；

- (d) 司馬文先生要求運輸署回應會否認真考慮他提出的建議，即興建鐵路延線、隧道或另一條行車大橋。署方亦沒有回答交通燈號的亮著時間，他認為有關試驗須測試交通燈的合適循環時間、燈號亮著時間及觸發器的使用，否則試驗沒有意義。此外，他重申裝設交通燈並非解決方案。大潭道（水壩段）的問題癥結在於駕駛者無從得知鄰線有否大型車輛駛來，故首先須解決視線的問題，他認為斬去大潭道兩旁的大樹，可讓駕駛者看到鄰線前方有否大型車輛；另外，水壩兩端如設有人手管控交通，讓一方的大型車輛先行，有助解決問題，署方應就上述建議進行試驗，選定合適的方案。署方亦應針對問題癥結開發智能系統，如安裝閉路視像鏡頭、附設重量感應器的資訊顯示屏等；
- (e) 張錫容女士 MH對延長禁止重型車輛進入大潭道（水壩段）時間的建議沒有意見。至於計劃在 2017 年 9 月下旬進行的交通燈測試，她引述南港島線工程期間，鴨脷洲徑的交通燈轉為人手控制的經驗，儘管警方協助控制交通，但當時仍出現嚴重交通擠塞，須即時取消有關安排。因此，運輸署應承諾如情況嚴重，應立即中止交通燈試驗。她要求署方完成試驗後，必須向委員會匯報結果。另外，她支持在道路設置交通資訊電子顯示屏，讓駕駛者自行選擇是否改道。最後，她希望署方提出更多改善大潭道交通的措施；
- (f) 馮仕耕先生對延長禁止重型車輛進入大潭道（水壩段）時間的建議表示支持。他又指運輸署未回應會否增加試驗日數，並在假日進行試驗，因平日與假日使用大潭道的駕駛者有所不同，部分駕駛者不熟悉大潭道的道路環境，容易發生堵車。他表示，大潭道（水壩段）的交通問題是重要議題，然而《香港 2030+》卻未見提及，他認為相關部門應積極研究興建新行車大橋等建議。此外，他早於兩年前

建議在道路加設重量感應器，署方卻回應指香港無相關技術，他對此表示失望，因相關技術在海外已十分成熟，不解香港為何仍未開發有關系統，希望署方引入；

- (g) 朱立威先生認同馮仕耕先生的意見，由於平日及假日使用大潭道的駕駛者不同，如只於平日進行一天的交通燈試驗，他擔憂結果未能反映實況，質疑署方企圖藉此敷衍議會及居民。委員會一致認為裝設交通燈只屬短期紓緩措施，署方實應多管齊下，引入重量測試感應器技術，以及設置交通資訊電子顯示屏，讓駕駛者及時得悉路況再作選擇。除短期方案外，他要求運輸署考慮委員的各種建議，為赤柱及石澳區作長遠規劃，例如建設新道路。他認同古蹟必須妥善保育，但署方不應以此為由坐視問題擴大，而是從其他方面著手，儘快提出短期及長期的改善計劃；
- (h) 陳家珮女士表示，隨著赤柱區發展，人口及交通流量只會有增無減，故解決大潭道的交通問題必須多管齊下。她續詢問，如水壩不能擴闊，可否增建一層行車通道，讓每一層單向行車。最後，她認為討論水壩的結構及其發展超出運輸署的職責範圍，建議委員會如達成共識，可考慮去信決策局表達訴求；
- (i) 歐立成先生 MH 表示，支持延長禁止重型車輛進入大潭道（水壩段）時間，為讓駕駛者知悉新安排，運輸署應在進入水壩前的主要路口加設指示牌，顯示禁區時間。另一方面，他對交通燈試驗有所保留，因試驗明顯會造成交通擠塞。水壩的交通問題關鍵在於未能容許大型車輛同時使用，故詢問署方有否智能交通燈技術，當感應大型車輛經過時才轉為紅燈，不致令水壩兩端的車輛長期輪候交通燈。長遠而言，鑒於社區發展迅速，署方須及早考慮大型基建如行車大橋等，以免屆時無法應付急增的交通流量；以及
- (j) 黃俊邦先生表示，運輸署代表曾於 2017 年 1 月的委員會會議提及，如加裝交通燈，將為 210 秒一個循環，即 60 秒綠燈加 150 秒紅燈，其中 45 秒是在燈號轉換前讓最後一輛車通過水壩，他欲確認試驗是否仍按上述安排進行。他認同羅健熙先生的意見，詢問署方有否指標判斷試驗成

效。另外，現時過海隧道有秤車處接駁交通燈，他對署方回應指沒有重量感應技術提出質疑。

15. 麥卓欣女士就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 署方感謝委員的意見。署方表示，延長禁止重型車輛駛入大潭道（水壩段）的措施短期內可見成效；
- (b) 交通燈試驗方面，燈號循環時間將為 210 秒，由於預計兩邊車流相若，故燈號時間亦會相等，至於有否人手打燈或設置更亭，須與警方商討。署方會視乎是次試驗的結果，考慮是否於假日或周末再次進行試驗；
- (c) 其他措施方面，交通資訊電子顯示屏是讓駕駛者在道路分流點前選擇適當的駕駛路線，而評估適當的駕駛路線時，要視乎有否其他替代路線，如前所述，倘駕駛者不經大潭道前往柴灣方向，而使用赤柱峽道或淺水灣道，需繞行約 20 公里，故署方認為不宜作為替代路線；
- (d) 現時香港未有重量感應器接駁交通燈的相關技術。由於大型車輛在繁忙時間出現的次數與現時建議的燈號循環時間相若，故署方會先測試裝設正常交通燈號時的效果；以及
- (e) 至於其他大型基建的建議，涉及長遠規劃，因水壩周邊是郊野公園範圍，有不少因素需要考慮，但署方已將委員會於 2017 年 1 月會議提出的長遠計劃及建議轉交相關部門考慮。

16. 朱慶虹太平紳士表示，運輸署雖指如試驗造成嚴重交通擠塞，將取消有關安排；如成功則會考慮再次進行試驗，以確認裝設交通燈的可行性，但交通燈試驗只進行一天顯然並不足夠。此外，他對裝設交通資訊電子顯示屏的建議不甚贊同，因大潭道（水壩段）的情況特殊，顯示屏所示資訊或與實際環境將有所出入，他憂慮駕駛者反而會被誤導。他認為設置人手在水壩兩端控制交通較為可行，希望署方與警方探討有關建議。

17. 主席認為以人手管制交通的方案可行，運輸署應積極研究。他

又提議裝設電視顯示屏，實時觀察有否大型車輛進入水壩。最後，他總結表示，委員會不反對署方提出的交通管理措施建議，但要求署方認真考慮增加交通燈試驗的次數；在實施有關建議後，署方應定期向委員會匯報，檢討交通管理措施的成效。此外，委員會要求署方備悉委員的意見，積極改善大潭道的交通情況，提出更多短期可行的交通改善措施。

18. 司馬文先生表示，希望運輸署能在實施交通燈試驗前儘早通知委員會。

19. 主席請運輸署方備悉委員的意見。

議程三： 關注區內停車不熄匙及違例泊車問題

（此議題由麥謝巧玲博士 MH 及朱立威先生提出）

（交通文件 28/2017 號）

20. 主席歡迎環境保護署（下稱「環保署」）環境保護主任（流動污染源）³¹ 陳浩廷先生出席會議。

21. 主席請朱立威先生簡介文件。

22. 朱立威先生表示，收到居民投訴有關區內停車不熄匙的問題，特別是旅遊巴等大型車輛。他舉例指，漁光道雖設有合法的旅遊巴停泊位置，但當泊位已滿，便出現違例泊車。不論是合法或違例停泊的旅遊巴，司機在停泊期間都未有熄匙，引致各種問題，如汽車排放的廢氣增加，影響周邊空氣質素，以及引擎空轉產生的噪音及熱氣，亦對居民造成滋擾。另外，據他觀察所得，當警方接到投訴到達現場，旅遊巴司機會立即駛離現場，待警察離開便迅速折返，因此情況未有改善。現時《汽車引擎空轉（定額罰款）條例》（下稱「《條例》」）賦予香港警務處（下稱「警務處」）的交通督導員及環保署的環境保護督察權力發出定額罰款通知書。他表示，從投訴及實際檢控的數字可見，有關執法情況差強人意。他引述署方回覆的數據，2016 年在南區約有 60 多宗投訴，由環境保護督察發出的定額罰款通知書卻只有 6 宗，由交通督導員發出的更是零宗，可見《條例》的阻嚇作用不大。最後，他詢問環境保護督察的人手分配及交通督導員會否就車輛引擎空轉提出檢控。

23. 陳浩廷先生回應如下：

- (a) 《條例》規定司機不得於 60 分鐘內引擎空轉超過 3 分鐘，而獲授權的交通督導員及環境保護督察可向違例駕駛人士發出定額罰款通知書，定額罰款為 320 元；
- (b) 除交通督導員於日常巡邏時可檢控違例司機，環境保護督察亦可向違例的司機發出定額罰款通知書。環境保護督察亦會在停車不熄匙的黑點聯同交通督導員進行宣傳暨執法的行動。此外，《條例》容許在一些交通及天氣情況下豁免遵守停車熄匙規定，例如酷熱天氣警告或暴雨警告信號生效後直至該日午夜、正有乘客上車或落車，以及載有乘客的巴士及學校私家小巴等。此外，某些車輛為達到合理的服務要求，引擎有需要保持運作，亦可獲得豁免；
- (c) 環保署由 2015 年至 2017 年 8 月期間於南區進行 123 次的宣傳暨執法行動，共向 308 輛空轉引擎的車輛執行計時程序，並向當中 19 名違例（未有在 3 分鐘內熄匙）司機發出定額罰款通知書，其餘司機則熄匙或駛離現場；
- (d) 針對漁光道、華富邨及華貴邨的投訴及執法情況，由 2015 年至 2017 年 8 月，環保署收到 18 宗關於漁光道的投訴，並曾於 2015 年 8 月、2016 年 4、6、8 至 10 月及 2017 年 4 至 9 月把漁光道列為停車不熄匙的黑點；同期，華富邨及華貴商場則分別收到 4 及 2 宗的投訴，當中已包括朱立威先生於 2017 年 7 月 20 日針對漁光道的投訴。2015 年至 2017 年 8 月期間，環保署曾於漁光道進行 29 次的宣傳暨執法行動，當中有 21 次與交通督導員聯合執行，對 42 輛正在空轉引擎的車輛執行計時程序，並向 3 名違例的司機發出定額罰款通知書，其餘司機則熄匙或駛離現場；
- (e) 至於華富邨及華貴邨一帶，環保署由 2015 年至 2017 年 8 月間共進行 6 次宣傳暨執法行動，當中一次與交通督導員聯合執行，並對一輛正在空轉引擎的車輛執行計時程序。由於該司機在 3 分鐘內熄匙，所以未有發出定額罰款通知書；以及
- (f) 有關朱立威先生於 2017 年 7 月 20 日的投訴，環保署的執

法人員分別在 2017 年的 7 月 28 日及 8 月 7 日到漁光道視察，並於 8 月 11 日作出回覆。環保署於 2017 年 9 月 1 日收到麥謝巧玲博士 MH 及朱立威先生的投訴後，亦已於 2017 年 9 月 6 及 8 日到華富邨華富道、石排灣漁光道及華貴商場對出交通交匯處一帶進行宣傳暨執法行動。兩日的行動中，共對 9 輛空轉引擎的車輛執行計時程序，並且向兩個違例司機發出定額罰款通知書，其餘司機則熄匙或駛離現場。

24. 鄭士陽先生回應表示，有關《條例》下，環保署屬政策部門，警方則協助部門執法。一般而言，警方與環保署每月約有 4 次聯合行動，由交通督導員及環境保護督察執行。他補充表示，交通督導員的主要職能是檢控違泊車輛以保持道路暢通。實際情況下，許多涉及引擎空轉的司機同時違例泊車。他表示，當司機停車不熄匙，交通督導員會馬上執行計時程序，而大部分司機都會關掉引擎或駛離現場。鑑於違例泊車及引擎空轉的問題息息相關，交通督導員檢控違例泊車的同時亦有效遏止引擎空轉的問題。

25. 多位委員就關注區內停車不熄匙及違例泊車問題發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 朱立威先生認同大部分司機違例泊車時亦會空轉引擎，認為警方可加強打擊違法的司機，並詢問警方若有司機同時違泊及違反引擎空轉的條例，是否涉及違反兩項法例。他續詢問環保署每次宣傳暨執法行動的時間及如何界定黑點，以及是收到投訴才到現場視察抑或定期外出巡查。他促請環保署主動提出改善問題的方法，警方亦應提出其他打擊違泊的方案，以改善停車不熄匙對居民的滋擾；
- (b) 歐立成先生 MH表示，香葉道東西行一帶經常有大量旅遊巴違泊及引擎空轉，當中部分旅遊巴內沒有司機，而只留乘客在車內，十分危險。根據他的觀察，在 17 輛違例泊車的旅遊巴中，超過 10 輛空轉引擎，更有逾 6 輛旅遊巴司機不在駕駛座，呼籲有關部門注意；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH認為，相關部門的執法力度欠理想，無法達到《條例》減廢的用意。她不滿有關部門在接獲居民或議員投訴後才有所行動，未有對違規行為嚴厲執法。另

外，她表示華貴邨巴士交匯處交通繁忙，再加上旅遊巴停車不熄匙，車輛排出的廢氣不但影響居民健康，亦污染路邊空氣。她強調執法人員在黑點時須嚴厲執法，口頭警告無法解決問題，違例司機只會故態復萌；

- (d) 司馬文先生表示，三分鐘的計時程序浪費資源及欠缺效率，政府需因應實際情況檢討現行指引及法例，方便執法人員行動。另外，他認為區內停車不熄匙及違例泊車屬整體問題，相關部門如運輸及房屋局、運輸署及環保署須加強合作改善。此外，他表示接到居民投訴，海洋公園停車場有不少旅遊巴空轉引擎，背後的成因是司機缺乏休息地方。停車場未有提供座位、室內冷氣、洗手間、飲料販賣機等設施，在高溫下，司機自然選擇留在旅遊巴內，造成引擎空轉的問題。他建議運輸署及環保署對症下藥，增設車位及司機休憩處。此外，不少旅遊巴司機會在車內用膳，並將飯盒隨意丟棄，影響環境衛生，要求環保署關注；
- (e) 馮仕耕先生表示，旅遊巴空轉引擎的問題在淺水灣海灘道亦十分常見，他一直有向警方及環保署反映，要求執法人員加強到淺水灣巡查。此外，他經常收到居民投訴旅遊巴空轉引擎，並直接向警方反映，故對警方收到的投訴數字比實際情況少感到意外。他又指，《條例》在執行方面存在漏洞，三分鐘的計時程序讓司機有時間駛離現場。他續表示，曾要求警務人員對空轉引擎的車輛執法，但該警務人員卻指他本人並非獲《條例》授權的執法人員；
- (f) 陳李佩英女士對司機在高溫天氣下想留在車內表示理解，但她認為停車熄匙除有助改善空氣質素，司機亦可離開車廂呼吸新鮮空氣，保障身體健康，因此應鼓勵停車熄匙；
- (g) 任葆琳女士表示有不少司機欠缺自律及公德心，如黃竹坑的惠福道、香港仔市中心的成都道都是引擎空轉的黑點。另外，她對近日警方協助檢控一輛空轉引擎的改裝車表示感謝。她又詢問執行三分鐘計時程序的方法，認為有關程序可行性低，建議環保署訂立法例時須清晰及易於執行。最後，她詢問環保署《條例》指在任何時間 60 分鐘內引擎空轉超過 3 分鐘即屬違例，當中是否包括電動車；以及

- (h) 柴文瀚先生認為每年的檢控數字極低，《條例》形同虛設。雖然警務處可協助檢控違反交通法例的司機，但他認為環保署作為主導部門，在執法方面責無旁貸。他詢問環保署處理每區投訴所投放的人手及處理時間，並建議委員會制定黑點名單，讓環保署因應人手分配再進行執法行動，方便跟進及檢討成效。

26. 陳浩廷先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 《條例》的主要目的是避免汽車引擎空轉時對附近的行人及店舖造成空氣污染、減少熱氣及噪音滋擾。對改善香港整體的空氣質素而言，停車熄匙的效果不會十分明顯，反而應致力減少本地車輛、船隻及電廠的排放，以及珠三角區域內污染源的廢氣排放。環保署於《條例》生效後一直留意其成效，特別是經常停車不熄匙的黑點。根據署方觀察，《條例》實施後，大部分司機均有遵從；而個別未有遵守的駕駛人士，在執法人員開始計時後，絕大部分會即時熄匙。他澄清，《條例》規定除非獲得豁免，任何汽車的司機不得「讓任何屬於車輛的一部分的內燃引擎於任何連續的 60 分鐘時段內合計運作超過 3 分鐘」，若違反規定，執法人員會馬上向司機發出罰款通知書，而不會事先作出警告；
- (b) 有關南區旅遊巴方面，署方於《條例》實施初期，已向全港的旅遊巴士公司發信，提醒司機停車熄匙。現時每次巡查，亦會向被執行計時程序的旅遊巴司機所屬公司發警告信，要求敦促其司機遵守停車熄匙的規定；
- (c) 關於人手方面，暫時未有相關資料，署方將於會後回覆；以及
- (d) 有關停車不熄匙的黑點，署方在過去三個月將有兩宗或以上停車不熄匙的投訴地點列作黑點，亦會要求交通督導員於日常巡邏時加強留意在黑點停車不熄匙的情況；而署方的環境保護督察會主動與交通督導員聯合進行宣傳暨執法行動。至於執行《條例》的方法，署方會透過執法和向司機宣傳及教育（包括派發宣傳單張、在不同的宣傳平台如電台、橫額、巴士車身及停車咪錶上登廣告）雙管齊下的

方式，提醒司機停車後必須關掉引擎，讓他們建立停車熄匙的習慣。

27. 鄭士陽先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 涉及同一時間違例停泊以及引擎空轉的車輛，原則上是可以先後發出兩張分別是違泊及停車不熄匙的定額罰款通知書，不過至今仍未有相關先例，故警方主要執行檢控違泊的工作；
- (b) 關於旅遊巴司機停車不熄匙且未有留在駕駛位置，現時有相關法例規定司機在離開車輛時必須熄匙，如有司機違規，警方可根據《道路交通條例》作出檢控；
- (c) 對涉及引擎空轉的車輛，《條例》所賦予的權力只限授權於交通督導員，其他警務人員並未獲授權作出檢控；
- (d) 他個人認同《條例》在執行上過多限制，若要司機馬上熄匙或離開，交通督導員為確保道路暢通會立即執行相關交通法例檢控違例停泊司機，以達致同一效果。

28. 柴文瀚先生不滿環保署未有回應南區的人手分配問題。另外，他建議列出黑點名單，如旅遊景區附近的黃竹坑、海洋公園外的停車場、香葉道等，甚至在屋邨範圍如華富邨等，由環保署或警方長時間監察有關情況，並作出報告，可讓委員會比較部門的執法力度及方便跟進。此外，他譴責環保署的處事態度，影響公眾對署方的觀感及信任。

29. 羅健熙先生表示，《條例》從本質上已諸多限制，難以作出檢控，亦不易討論執法成效，故建議環保署研究修訂法例。

30. 朱立威先生表示，儘管環保署就停車熄匙作廣泛宣傳，但《條例》實施至今近七年，執行上遇到不少困難，因此要徹底解決區內停車不熄匙的問題，他認為署方有需要就《條例》作出檢討。

31. 麥謝巧玲博士 MH表示，《條例》未能發揮作用，建議環保署檢討及作適當修訂。此外，由於違泊司機不會離開車廂，而在酷熱天氣下，難免空轉引擎，以讓冷氣保持運作，因此警方及環保署必須緊

密合作，加強執法，以遏止違泊及停車不熄匙的問題。

32. 陳浩廷先生回應表示，在三個月內接獲兩宗或以上停車不熄匙的投訴會被列為黑點，署方每個月會準備黑點名單，並轉交交通督導員，要求他們在黑點巡邏。環境保護督察亦會與交通督導員主動到黑點進行宣傳暨執法的行動，並定期巡視海灘道和漁光道等黑點。有關修訂《條例》例的意見，將於會後向署方及環境局反映。

33. 鄺士陽先生補充表示，雖然警務人員未獲授權檢控空轉引擎的車輛司機，但會盡量引用《道路交通條例》執法以遏止停車不熄匙的問題。

34. 主席總結表示，委員會要求環保署及警方備悉委員的意見，檢討《條例》的執行指引，加強執法，打擊區內停車不熄匙及違例泊車的問題。

（朱立威先生於下午 4 時 39 分離開會場。）

議程四： 有關颱風交通事宜

（此議題由陳李佩英女士提出）

（將一併討論由馮仕耕先生提出的「海灣區交通癱瘓問題」議題

（交通文件 29/2017 號）

35. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生出席會議。

36. 主席請陳李佩英女士簡介文件。

37. 陳李佩英女士表示，颱風襲港期間以及過後，政府各部門均不遺餘力，處理大量善後工作，然而，交通安排卻未盡如人意。由於颱風後赤柱及石澳受道路封閉影響，交通幾近癱瘓，車站湧現大量候車乘客，縱使有關方面加強小巴服務，惟載客量有限，只屬杯水車薪之舉。她強調，赤柱及石澳等地區的公共交通服務暫停多日，不但令居民出入不便，更影響各行業的經濟活動。為此，她批評政府多年來既未有改善南區老化的公路網絡，對赤柱以至大潭水壩一帶亦欠缺長遠的交通發展及規劃。她認為，有關部門應未雨綢繆，完善短期和長期

應變措施。短期措施方面，部門應加強勘測各主要幹道的情況，防治滑波或樹木倒塌；在公共巴士服務中斷時，即時借調旅遊巴等載客量較多的車輛，以提供短途服務，疏導乘客。至於長線措施方面，她促請部門積極考慮興建鐵路支線，連接赤柱、石澳與其他地區。

38. 馮仕耕先生對各政府部門在颱風後的善後工作表示感謝。他續表示，颱風「天鴿」襲港翌日，海灣區對外交通受阻，公共交通服務完全停頓，逾百名候車乘客滯留區內，直至當天下午 5 時，城巴有限公司（下稱「城巴」）才安排替代路線 73A 號線，提供來回赤柱與黃竹坑港鐵站的特別分段服務。他對通往赤柱的路段出現樹木倒塌，因而導致公共巴士服務暫停表示理解，惟部門及巴士公司應廣泛通報，並積極安排替代巴士服務。他詢問，除利用互聯網發放訊息外，運輸署能否利用其他更有效的方法，如透過香港天文台（下稱「天文台」）的手機應用程式，提供交通資訊。此外，他直言運輸署不應因循守舊，而是因應情況採取特別應急方案，例如赤柱設有碼頭，當陸路交通受阻時，如天氣情況許可，署方應考慮安排水路交通服務。最後，他促請路政署於修葺公路時，採用更堅固耐用的護面物料，避免路面因雨水沖刷而容易形成壺穴；路政署亦應就雨水渠引入新設計，以免雜物隨雨水沖落，堵塞渠口。

39. 劉建國先生回應表示，每當颱風期間，24 小時運作的「緊急事故交通協調中心」（ETCC），會視乎路面情況及颱風級別提升運作規模，以監察交通情況及公共交通服務的運作。他又表示，ETCC 會與其他政府部門及巴士公司保持緊密聯絡，及時採取應變措施。ETCC 已因應颱風「天鴿」及「帕卡」襲港而加強運作，並處理多項交通事宜，詳情如下：

- (i) 有關颱風「天鴿」對交通的影響，ETCC 於 2017 年 8 月 23 日黃昏時段，已獲悉海灣區及石澳出現多宗樹木倒塌事件。為此，已即時聯絡相關部門，要求儘快清理阻塞公路的樹木；與此同時，部門亦要求巴士公司作出配合，在道路開通後及早恢復巴士服務。根據署方的紀錄，天文台於當天晚上取消所有熱帶氣旋警告信號後，除新巴 9 號線要在 2017 年 8 月 25 日回復正常外，其餘巴士路線在颱風翌日已陸續恢復正常服務。；
- (ii) 至於颱風「帕卡」的情況，ETCC 於 2017 年 8 月 27 日下午 1 時 40 分獲悉天文台懸掛 3 號強風信號（黃色暴雨警

告信號同時懸掛)時，得悉有關樹木倒塌的範圍，相比「天鴿」襲港期間更為廣泛；同時，ETCC 亦接獲報告指多處地區出現水浸。為此，ETCC 已即時聯絡相關部門，要求儘快採取跟進行動，並通知巴士公司，要求密切留意路面開通情況。由於塌樹及水浸涉及範圍頗大，南區的多個路段（包括淺水灣道、石澳道、大浪灣道及大潭道）需分階段開通。至於巴士路線方面，城巴 260 號線及大部分停駛的巴士路線已分別於翌日黃昏及 2017 年 8 月 29 日早上上班時段前回復正常。由於石澳道及大潭道仍有大量倒塌樹木未清理，故新巴 9 及 14 號線需分別於 2017 年 8 月 29 及 30 日才能恢復正常服務。

他續表示，署方曾於颱風襲港期間採取若干應變措施，當中包括聯絡非專線公共小巴商會及專線小巴營辦商，加強往返赤柱及石澳一帶的服務。同時，署方亦曾與巴士公司商討，在 2017 年 8 月 28 日下午安排城巴 73A 號線臨時巴士服務，紓緩海灣區乘客的需求。此外，署方曾考慮以單層巴士往來石澳地區，惟巴士公司其他的單層巴士長度未必適合行走石澳。至於資訊發放方面，現時部門主要以「交通快訊」及「香港政府一站通」兩個平台，為市民提供不同地區的交通情況。市民亦可透過巴士公司網頁，查詢巴士服務的最新情況；而巴士公司亦會於總站及各主要分站就巴士服務安排張貼通告。署方已要求巴士公司代表，稍後報告有關颱風「天鴿」及「帕卡」襲港期間的安排及訊息發放。

40. 李建樂先生回應表示，巴士公司曾於 2017 年 8 月兩個颱風襲港期間，進行以下安排：

- (i) 於 2017 年 8 月 22 及 23 日因應颱風「天鴿」襲港，共發出 12 份新聞稿，詳述颱風下的特別交通安排；
- (ii) 於 2017 年 8 月 23 日下午 5 時 50 分發出新聞稿，內容主要提及大部分日間巴士路線已恢復有限度服務。稿件亦指出，部分路段受樹木倒塌及道路封閉所影響，巴士服務因而受阻；
- (iii) 於 2017 年 8 月 24 日，共發出 5 份更新稿件予傳媒、運輸署及政府新聞處，闡述巴士路線的安排；

(iv) 於 2017 年 8 月 26 至 27 日因應颱風「帕卡」襲港，共發出 19 份新聞稿，詳述颱風下的特別交通安排；

他續表示，巴士公司近期已於其手機應用程式增設「訊息推播」功能，市民可透過相關應用程式，查閱個別巴士路線服務的最新訊息、新聞及特別交通通告，而巴士公司亦於颱風後，派員巡視路面情況。他續利用電腦投影片簡介南區各主要道路在颱風後的情況，以及巴士公司採取的應變措施，包括積極與相關部門溝通和城巴開辦臨時路線 73A，並在路況許可時及早恢復服務。他亦向委員會說明如何使用「訊息推播」的功能。

41. 鄭嘉曦先生回應表示，由於香港道路的交通流量非常高，在颱風或暴雨等極端天氣過後，可能對路面造成損耗及令路底的土壤流失，因而出現路面損耗或下陷的情況。署方在收到投訴及報告後，會盡快作出跟進及在有必要時進行緊急修補。他續表示，在道路維修方面，路政署有完善程序，以確保工程項目的質量符合標準，當中包括原材料的選用、施工期的監控、以及於項目完成後進行抽樣測試完成品等。有關採用新物料方面，署方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。至於雨水渠方面，署方會與食物環境衛生署（下稱「食環署」）保持緊密協調，清理集水溝的垃圾和枯葉。此外，署方特別於雨季期間，安排承建商每月檢查及清洗水浸黑點，以確保排水渠道運作暢通。關於雨水渠的設計建議，將於會後轉交研究拓展部跟進。

（會後補註：關於雨水渠的設計建議，現時路政署採用的雨水渠渠蓋，已考慮排水效能、道路使用者安全及維修保養等多項因素。總體而言，渠蓋的設計在各方面的表現理想。但路政署會對雨水渠渠蓋的表現保持關注。）

42. 凌志偉先生回應表示，相關業主須負責為其物業範圍內的斜坡進行定期維修，以確保斜坡安全。他指出，於颱風「天鴿」及「帕卡」襲港期間，土力工程處未有收到赤柱及石澳地區的山泥傾瀉報告，或關於斜坡安全的查詢。他續表示，相關政府部門須根據《斜坡維修指南》定期安排合資格人士為政府人造斜坡進行檢查及維修。

43. 多位委員就有關颱風交通事宜發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對政府各部門於惡劣天氣下的工作表示謝意。至於路面於暴雨下經常出現壺穴的情況，他指問題或源於工務工程承建商進行工程後採用質量較差的物料重鋪路面，如遇大雨或交通繁忙便容易下陷形成壺穴。他建議土木工程拓展署及路政署檢討工務工程中重鋪路面的標準，並將重鋪路面的範圍縮減至最小，以及進行壓力測試。他又認為，路政署於雨季期間檢察排水黑點的安排並不足夠，建議當天文台發現有熱帶氣旋於菲律賓海域形成（即尚未懸掛 1 號熱帶氣旋警告前），並預測可能為香港境內帶來風暴或大量雨水時，相關部門應立即採取行動，勘測所有雨水渠。為此，他促請相關部門制定指引，並列出所有水浸黑點的位置圖。至於交通訊息發放方面，他認為巴士公司可提供協助，於巴士車廂內發放最新消息。最後，他認為各政府部門應根據是次經驗，為食環署等部門員工提供足夠裝備，及時清理阻塞馬路及行人路的樹枝和雜物；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 表示，由於通往赤柱的道路有限，故當主要幹道遭障礙物阻塞時，極需迅速進行清理，否則將嚴重影響居民出入。她認為，部門不應墨守成規，而須為不同的環境及需求制定應變措施，如利用海上交通服務疏導乘客等，避免日後出現同樣事故時，依舊束手無策。她期望運輸署防患於未然，制定全面的交通應變措施；
- (c) 柴文瀚先生認為，既然相關部門已掌握水浸黑點的位置，當風雨過後，應可集中處理各黑點的水浸問題，以減低對交通造成的影響。訊息發放方面，他認為由巴士公司發放新聞稿的渠道脫節，因一般市民不會登入巴士公司網頁閱讀新聞稿。他批評巴士公司的管理制度欠佳，實時抵站系統遲遲未落實，單靠於分站張貼通告及要求乘客利用手機應用程式查閱巴士服務的改動，是罔顧乘客候車之苦的表現。他指出巴士公司張貼的通告設計及內容有欠清晰，容易令乘客感到混亂。另他認為，巴士公司不應因個別路段受阻而停駛整條路線；
- (d) 馮仕耕先生表示，運輸署未有回應利用海上交通作特別應變措施的建議。他認為，各持分者均應汲取經驗，在日後發生類似事故時，採取有效的應變方案。他期望運輸署及

巴士公司因應是次受颱風影響的交通情況，提出切實可行的應變措施；

- (e) 羅健熙先生批評，多年來運輸署及巴士公司的回應，均流於陳腔濫調，沒有實質的改善行動，以回應市民的訴求。他指，委員會已多次要求署方及巴士公司開放大數據，惟至今仍不了了之。發放資訊方面，他認為巴士公司應增加發放訊息的渠道，如利用巴士車廂內的電子顯示屏；另外，巴士分站的通告不宜載列與該站毫無關係的巴士路線；
- (f) 陳李佩英女士認為，相關部門應根據是次經驗，改進應變及善後工作，包括儘快清理淤塞的渠道。此外，她認為專線小巴不足以疏導大量乘客，倘雙層巴士因路況影響無法駛入赤柱及石澳區，她建議署方積極考慮借用旅遊巴士，以解決巴士公司需時調配單層巴士的問題；以及
- (g) 黃俊邦先生詢問運輸署及巴士公司有關決定巴士路線服務暫停或縮短行車路線的機制。另他欲瞭解有關城巴 73A 號線的安排，質疑因何調配兩部雙層巴士行走 73A 號線而非恢復城巴 73 號線的服務。他認為，巴士公司因個別路段封閉而全線停駛並不合理，忽略部分乘客只往來分站的需求。對於運輸署表示雙層巴士因塌樹而不能往返赤柱，他指出巴士公司在特別節日亦曾安排車長逾 11 米的巴士駛入有關路段，要求署方解釋該路段限制單層巴士車長的原因。此外，他知悉新巴已添置 5 部長度少於 11 米的單層巴士，故欲瞭解牌照申請的進展。他續指，倘 11 米的長度為關鍵因素，署方為何不嘗試向城巴或九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」），借調車輛作緊急疏導乘客之用。最後，他表示現時香港仔往返蒲台島的渡輪服務亦有在赤柱碼頭停靠，詢問運輸署會否考慮利用海上交通作後備方案。

44. 劉建國先生就委員的提問作綜合回應如下：

- (a) 有關處理倒塌樹木方面，由於不少路段的樹木枝幹彎曲下垂，故需使用高台車，才能有效清理。現時路政署的承辦商以設有升降台的車輛移除下垂枝幹，較為費時，故署方將與路政署研究有關加強清理下垂枝幹的方法；

- (b) 署方已與路政署緊密合作，於颱風過後即時巡視各水浸黑點，並持續清理渠道的淤泥、樹葉及石塊等雜物；
- (c) 至於應變措施方面，署方將與巴士公司商討如何決定路線停駛的方案，以減少受影響乘客的數目。此外，署方亦就分段巴士服務進行初步研究，首階段將考慮以下三個主要路段：石澳區內、赤柱與黃竹坑之間、以及黃竹坑與數碼港之間的巴士服務；
- (d) 署方將與巴士公司商討，物色合適長度的車輛，於日後優先調動行走石澳道；以及
- (e) 署方會研究以現行交通模式以外的應變措施，包括使用其他陸上或水上的交通工具、以及可否借用其他專營巴士公司的車輛等，惟相關措施均會涉及較複雜因素，而路面情況、封路的時間及乘客的人數等，均須作出研究。

45. 李建樂先生就委員的提問作綜合回應如下：

- (a) 當巴士公司接獲報告指有路線因樹木倒塌而受影響時，會派員瞭解情況。倘情況不容繼續提供巴士服務，則巴士公司會與運輸署密切聯絡，要求相關部門儘快進行清理；
- (b) 除透過網頁及應用程式發放資訊外，巴士公司的顧客服務熱線亦會啟動颱風模式，在熱線接通後先播放颱風下各巴士路線的緊急訊息；
- (c) 若巴士於行程中因遊行、水管爆裂、交通意外而需改道，現時全線巴士車廂內的自動報站系統，可由車長按鍵發放預設信息通知乘客。至於提供實時資訊方面，巴士公司正籌備新一代的車務控制系統，期望於 2018 年投入服務，屆時會考慮將訊息傳播至正在行走的巴士，讓乘客掌握最新資訊；
- (d) 一般而言，巴士公司期望道路開通後，儘快恢復整條路線的巴士服務，而颱風「柏卡」吹襲後，塌樹造成封路，以至相關巴士路線需要暫停服務的持續時間較以往長。巴士

公司將與運輸署聯絡，研究如未來有類似情況時的可行方案；

- (e) 在城巴 73 號線受影響期間，巴士公司已於 2017 年 8 月 28 日早上 5 至 8 時調派 3 班原服務城巴 73 號線的車輛行走城巴 48 號線；
- (f) 巴士公司確實曾安排兩班雙層巴士行走城巴 73A 號線，惟兩部巴士均由資深車長謹慎駕駛以確保安全，除接載乘客外，另一目的是進行路線評估。根據評估結果，赫蘭道及香島道近深水灣高爾夫球場附近的兩處路段，均不宜安排雙層巴士行駛；
- (g) 有關 5 部新購的新巴單層巴士，公司正向運輸署申請牌照，等待審批；以及
- (h) 巴士公司於聘請車長時，雖有提供駕駛不同巴士型號的訓練，惟鑒於石澳及赤柱地區的公路網絡依山而建，且彎多路狹，故有必要編配有經驗及熟悉巴士型號的車長行駛路線。若借用其他營運商的巴士或編調其他車長行駛上述路線，將可能因不熟悉巴士的操控或公路環境而有安全風險。

46. 多位委員再就有關颱風交通事宜發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 柴文瀚先生認為，巴士公司須待道路開通後才恢復全線服務的做法消極，不應漠視部分乘客只往來分站之間的需要。此外，他要求巴士公司正面回應如何改善通告的設計。他強調，製作簡單、中英對照的通告不但可直接帶出訊息，更有效避免混淆，方便候車乘客。針對巴士公司敷衍塞責的態度，他促請運輸署責成巴士公司作出改善措施或在其中期檢討扣分。最後，他要求署方於 2017 年年底就改善巴士服務向委員會提交報告；
- (b) 羅健熙先生對巴士公司早前承諾於 2018 年推行巴士實時抵站系統，惟至今仍未提交實行時間表及試行路線等資料表示失望。他批評，巴士公司對委員提出的意見置若罔聞，

雖派員出席會議，卻不作任何跟進行動，態度敷衍了事；而運輸署非但沒有作出警告，更未見嚴正要求巴士公司履行承諾。他質疑運輸署在巴士公司服務的中期檢討中，沒有如實反映巴士服務的質素。他質詢署方是否滿意巴士公司的表現，包括颱風後的服務安排；以及

- (c) 黃俊邦先生得悉巴士公司用作鋸樹的高台車已退役，建議運輸署為部門的維修或跟進緊急事故的車隊引入相關車輛，以有效清理塌樹。至於巴士服務方面，他認為，當只有部分路段受樹木倒塌的影響而不能開通整條巴士路線時，巴士公司則應積極提供分段服務。他又指，巴士公司以載有乘客的雙層巴士 73A 號線進行試路，是罔顧乘客安全的表現。對於新添置的單層巴士，他期望巴士公司能優先為車長提供訓練，在石澳和赤柱一帶試路，以便在緊急情況下調動該等巴士。

47. 劉建國先生就委員的提問再次作綜合回應，內容如下：

- (a) 署方將要求巴士公司改善通告的格式及於網上發放資訊的方法；
- (b) 恢復交通服務方面，署方須因應路面的情況而作出決定；至於只重開未受影響路段的服務，署方將要求巴士公司盡量調配車輛，提供短程服務；
- (c) 署方認為，巴士公司的服務總有可改進的空間，而署方亦不時跟進巴士公司的服務水平，要求巴士公司就其不足之處作出改善；以及
- (d) 署方認為，倘委員會所討論的事項與巴士公司有關，將會邀請巴士公司委派代表出席，直接解釋及回應委員的提問。

48. 主席詢問有關徵用觀光巴士以加快清理倒塌樹木的可行性。

49. 劉建國先生回應表示，鋸樹的工作由路政署負責；然而，署方將於會後與路政署的承辦商及巴士公司商討如何加強清理倒塌樹木的效率，及參考其他特別的設計。

50. 李建樂先生就委員的提問再次作綜合回應，內容如下：

- (a) 巴士公司曾有一輛鋸樹車供政府租用，惟近年使用率偏低，車輛的法定使用期限亦已屆滿，故早前已退役；
- (b) 至於發放訊息方面，巴士公司一向秉持認真、積極和及時的原則，發放巴士路線的資訊。乘客可透過電話熱線、公司網頁、新聞稿及手機應用程式，瞭解及查詢巴士服務。巴士公司備悉委員的意見，將檢討張貼於分站的通告設計及格式，以便向市民發放及時且清晰易懂的巴士資訊；以及
- (c) 有關訓練車長以熟習新購巴士和熟悉路線環境的建議，會後將向公司反映，巴士公司會根據車務需要考慮是否調配該等單層巴士行駛石澳等路段，如有需要，在牌照批出後將作出安排。

51. 主席總結表示，委員會要求相關政府部門備悉委員的意見，加強危機應變措施及颱風後的協調工作，以儘快恢復公共交通服務的運作。運輸署應考慮引入鋸樹車、利用海上交通等建議，並在部分道路受阻時，積極考慮其他替代方案，以方便居於偏遠地區的市民。此外，委員會要求巴士公司改善及優化發放通告的程序及方法；並加強與相關部門的協調工作，因應乘客需求，提供分段巴士服務，避免必須全線無阻時才恢復巴士服務。

（陳家珮女士、徐遠華先生、任葆琳女士及林玉珍女士 MH 分別於下午 4 時 52 分、5 時 17 分、5 時 18 分及 5 時 23 分離開會場。）

議程五： 要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考服務質素意見和列明改善計劃

（此議題由柴文瀚先生及黃俊邦先生提出）

（交通文件 30/2017 號）

52. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生出席會議。

53. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

54. 柴文瀚先生表示，城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「巴士公司」）的服務質素每況愈下，而相關政府部門一直以與巴士公司商討為由拖延提交改善方案。他已非首次批評運輸署偏袒新創建集團有限公司（下稱「新創建」），相較其他巴士營運商，署方明顯優待新創建。他強調並非反對所有加價申請，亦明白公共事業營運商須在合理成本下維持良好服務水平，惟有必要考慮各方因素。首先，該申請是否符合價格調整的方程式，包括油價成本、盈利及服務質素等，以評估票價上調的幅度。觀乎巴士公司近期的表現，他認為其申請加幅難以接受。巴士公司可提出改善方案，包括調整行車時間，以改善現時不少巴士路線因行車時間不足而脫班的問題；並統一署方與市民對「脫班」的理解，現時署方對脫班的定義是巴士全日實際開出的班次與原訂數目不符，而市民普遍投訴的是巴士誤點。其次，他指出新巴及城巴（專營權一）的車費等級表不一，導致兩者車費差距愈來愈大，要求署方考慮藉是次機會縮窄差距。第三，巴士公司有否提出計劃改善服務質素，例如在地區廣泛實施轉乘安排。他以九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）為例，署方曾以專營權施壓，要求九巴推出轉乘優惠，署方實應一視同仁，要求巴士公司改進服務。他續表示，經常接獲車長投訴指無法透過熱線聯絡總站，以致未能得悉最新的車務安排，故他建議恢復於南區各巴士總站設置站長，方便車長及乘客。最後，他重申巴士公司須改善服務，才能說服市民接受其加價申請，他期望署方及巴士公司正面回應，讓委員會考慮是否支持有關申請。

55. 劉建國先生回應表示，因應委員提出有關處理新巴及城巴加價申請的建議，已向負責的組別反映。在審視加價申請時，署方會考慮一籃子因素。巴士脫班的成因眾多，除巴士公司的責任外，部分原因亦超出巴士公司的控制範圍，現時署方日常監察其服務情況，如發現脫班情況嚴重，便會採取相應行動。根據署方資料，2017 年上半年巴士公司的平均脫班率已較 2016 年改善。至於車費等級表，基於不同的歷史原因，6 個巴士專營權的車費等級表並非劃一，署方會在考慮各項因素後，再向行政會議建議車費等級表的水平。轉乘優惠方面，第十次委員會會議亦有作出討論，署方一直要求巴士公司提供更多轉乘優惠，現時新巴及城巴合共有 76 組涉及 160 條巴士路線的轉乘優惠，但難以按區域劃分受惠乘客。此外，現時南區有 9 個巴士總站設有站長，而未設置站長的車站，會透過附近站長或電話聯絡安排車務。署方表示，倘車站服務因而受影響，會要求巴士公司妥善編配

人手，在車站加設站長，以改善服務。

56. 李建樂先生回應表示，巴士公司不時檢討各路線的行車時間，如有需要會作出調整，以確保行車時間充足。轉乘優惠方面，巴士公司一直秉持審慎的原則，如署方所述，現時新巴及城巴共有 76 組涉及 160 條巴士路線提供轉乘優惠，未來會繼續以謹慎的商業原則考慮提供更多優惠。至於車務指示方面，巴士公司正研發新一代的車務控制系統，預計於 2018 年投入使用，屆時車務控制中心和站長可經電腦得知各巴士的實時位置，如遇上交通意外導致嚴重交通擠塞，控制中心和站長可及時作出調動，並以系統通知車長，進一步加強車務調動的靈活性。現時部分車長因延遲抵達總站而需致電車務控制中心匯報及聽取指示，但因所費時間不長，巴士公司認為對整體車務運作影響不大。預計 2018 年應用新系統時，巴士公司可預早進行協調。

57. 多位委員就要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考服務質素意見和列明改善計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲博士 MH認為，近年物價高漲，巴士公司申請加價是無可厚非，然而她對巴士公司的服務質素有所保留，因部分車長對乘客及長者不禮貌，態度差強人意。她認為，若巴士公司的服務質素未能配合，難以說服委員會支持其加價申請。針對巴士公司回應指 2018 年將透過電腦系統調動車務，她表示現今電腦普及，巴士公司早應引入相關設備。此外，她理解巴士可能受路面情況影響而脫班，但巴士公司應即時與運輸署聯絡。儘管南港島線已通車，但她認為仍有不少市民選乘巴士，對巴士公司的影響甚微。委員會長期要求巴士公司加強培訓，提升員工服務質素，卻未見任何改善，她表示失望之餘，亦難以支持其加價申請；
- (b) 柴文瀚先生表示，九巴因署方施壓而推出各項優惠，如學生可以半價乘搭長途路線、轉乘電車有 1 元優惠等，但委員會多次要求新巴及城巴提供更廣泛的轉乘優惠，卻未見署方對巴士公司有任何相關舉措，即使要求於 2017 年的新巴專營權中期檢討作反映亦無任何成果。此外，他指出車費等級表不同導致不公平的收費現象，以海怡半島往中環為例，不同巴士路線的收費由 5 至 7 元不等，故他建議去信行政會議或交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）反映

有關問題，並藉此調整車費差距。關於在總站設置站長，他認為署方的書面回覆有誤導成份，實際上新巴在南區只有兩個站長而非 9 個。他不滿巴士公司未有回應如何改善車站的車務安排，因有車長反映巴士公司的熱線長期無法接通，他質疑巴士公司沒有足夠人手處理多個車站的車務調配事宜，使車長未能及時得知最新的車務安排，乘客亦難以估算行程；

- (c) 羅健熙先生批評巴士公司有求於議會便可多番妥協，相反則態度敷衍，形同過橋抽板。他又指責運輸署，只協助巴士公司說服委員會接受配合南港島線開通的巴士重組計劃，削減巴士服務；而南港島線通車將近一年，卻未見跟進任何對委員會的承諾，如優先安裝實時到站系統。關於巴士脫班問題，他多番強調署方對脫班的定義與公眾有異，並要求署方提交相關數據，但遭一再拖延，他質詢署方未能提供數據的原因，而如署方沒有巴士誤點等數據，則何以監察巴士公司的運作及表現。他認為巴士公司既削減南區巴士服務，又要增加車費，實在不能接受；以及
- (d) 黃俊邦先生表示，明白全港 6 個專營權有各自的車費等級表，但新巴母公司已收購城巴 13 年，名義上雖為兩個專營權，但實際是一個公司運作，巴士路線亦可以互換，如按各自的車費等級表收取車費，對港島區居民不公平。他又認為，行政會議將審核巴士公司於南區巴士重組計劃前的財務狀況，而重組計劃大致成功，有助改善巴士公司的財務狀況，故現時並非審核其加價申請的合適時機。另外，運輸及房屋局早前公佈的《公共交通策略研究》對巴士票價提出兩點檢討，分別是修改現時的票價調整方程式，以及調低巴士公司的 9.7% 固定資產平均淨值回報率，有關檢討將於 2018 年上半年完成，故他詢問署方會否考慮《公共交通策略研究》提出的意見修訂加幅，否則應待檢討完成後再審視加價申請較為恰當。

58. 劉建國先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 轉乘優惠方面，巴士公司代表已回應將基於謹慎的商業原則作考慮，署方認為調整車費有助改善巴士公司的財政狀況，亦會鼓勵巴士公司提出更多轉乘優惠；

- (b) 署方歡迎委員及市民提出有關車費等級表的意見，並會將有關意見轉達予交諮會參考；
- (c) 有關車長的禮貌及服務態度，署方亦接獲不少相關投訴，巴士公司須就這些投訴作出跟進，稍後巴士公司代表會說明在車長禮貌方面的培訓及成效；
- (d) 署方備悉車長反映無法接通巴士公司熱線的問題，會後將向巴士公司索取熱線號碼以進行隨機抽查，如發現難以接通，署方將要求巴士公司改善熱線服務，或增加站長人數。

59. 李建樂先生補充回應如下：

- (a) 員工培訓方面，不論是新人職還是年資較高的車長，均須接受駕駛及其他課堂培訓，重點包括回應乘客查詢的方法及態度、接待傷健人士和長者等有特殊需要乘客需注意的事項。為提升服務質素，巴士公司曾於 2016 年 11 月至 2017 年 2 月舉辦「車長乘客互敬互諒計劃」，目的除了讓公眾了解車長的工作，投選心目中「讚好」的車長外，亦透過軟性手法教育車長的待客態度；
- (b) 城巴及新巴自 2008 年至今未曾調整票價，當中城巴的港島路線更是自 1997 年 12 月起不曾加價。巴士公司一直投放資源改善服務質素，包括耗資 32 億元更換更環保的巴士，現時有超過 1 200 輛歐盟四型或以上的環保巴士。再者，西港島線及南港島線開通後，對巴士公司的收入及乘客量有重大影響，比較西港島線通車前及南港島線通車後，整體客量下跌約 10%，雖然巴士公司因應有關鐵路通車作出重組，以減輕營運成本，但仍未能彌補客量下跌的損失。他重申，巴士公司秉持謹慎的商業原則，致力以合理票價為乘客提供良好的服務。現時巴士公司申請加價，已慎重考慮各種因素，包括員工薪酬於過往 9 年累積升幅高達百分之四十，現時收入下跌，實有需要向政府申請加價。至於委員對車費等級表的關注，新巴與城巴專營權（一）申請加價 12%，是整體平均加幅，至於個別路線的加幅，將在政府審批時處理。

60. 羅健熙先生提出規程查詢，指運輸署沒有回應他的問題。

61. 劉建國先生補充表示，署方就巴士脫班進行調查的數據資料可予公開，但巴士公司的相關數據屬於其內部資料，故須先徵得數據擁有人的同意。署方認為，列出巴士編定和實際開出班次數目的差距已可精簡地表達脫班的情況，至於顯示巴士路線開出時間與服務詳情表的差異，署方須與巴士公司商討如何能以清晰易懂的方式表達這些數據資料。

62. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生認為，署方的回應等同承認沒有巴士誤點的數據，質疑沒有相關數據，署方如何代公眾監察巴士公司的表現，確保所批專營權能提供良好及有效益的服務。他進一步批評署方只顧為巴士公司爭取落實巴士重組計劃，卻未見署方為區議會向巴士公司表達訴求，包括優先於南區安裝實時到站系統，他以隧巴 671 號線為例，其班次因重組計劃而變得疏落，委員會多番要求優先安裝實時到站系統，讓市民較易接受重組方案，惟巴士公司只一貫回應於 2018 年安裝。他不滿巴士公司提供的轉乘優惠少，又未能提供誤點的數據，如署方只站在巴士公司的立場思考，日後將難以合作；
- (b) 區諾軒先生認為，巴士公司申請加價，但一直未能解決多年來委員會提出的問題，例如他曾於 2012 年提出「在南區推行按途收費計劃」的議題，指出各巴士路線在相同路段收取不同車費的問題。他續指，相關問題委員會早已達成共識，惟一直未見寸進，認為署方及巴士公司均須負上責任。他批評署方只顧削減巴士班次及車輛數目，而沒有跟進委員提出的問題，包括機場巴士 NA10 號線行駛時間與 A10 號線相近卻申請新路線收取較高車費、巴士公司以非機場巴士規格的車輛行走機場路線等；
- (c) 林啟暉先生 MH表示，海怡半島的巴士路線車費一直以來極不合理，在行車路線及里程相近的情況下，海怡半島的收費較其他同區路線為高，要求署方解釋。是次加價有可能進一步擴大車費的差異，而新巴母公司收購城巴至今逾十年，不應再延續車費等級表的不公平收費。他認為署

方作為政府部門，應擔當把關的角色。他並非完全反對加價，但須提供合理的根據，否則屆時行政會議釐定加幅後，仍出現不公平的車費，將引起海怡半島居民的強烈反感；

- (d) 麥謝巧玲博士 MH認為，巴士車費與車程距離不相稱的情況普遍，如由華貴邨前往海怡半島距離不遠，仍須轉車，導致車費偏高。此外，巴士公司代表指新入職與年資深的員工有培訓，質疑巴士公司有否為員工提供定期培訓，要求巴士公司檢討，提升服務質素。除車輛的保養外，車長的待客態度亦十分重要，她希望巴士公司深切反省；
- (e) 柴文瀚先生認為，是次會議針對巴士公司服務的討論皆令人失望，自議程四討論颱風後的應變安排以至擬議事項，都未能取得共識。他表示，委員會並非反對加價，但巴士公司須提出改善計劃，回應委員提出的建議是否可行，讓委員會繼續跟進。此外，多位委員提及車費等級表不公平的問題亦須解決，建議藉是次加價申請研究縮窄車費差距甚至統一車費等級表。運輸署除備悉有關意見外，他提議委員會去信交諮會，反映港島區居民對車費等級表差距的關注，並表達委員會的立場。他認為，巴士公司申請加價，亦需提升服務質素，以令市民感到物有所值，包括提供廣泛的轉乘優惠，如南區區內路線轉乘豁免第二程車費，以及檢討行車時間的統計方式，以準確調整行車時間，確保調派恰當的車輛數目。他促請署方及巴士公司正面回應，讓委員會決定是否支持加價；以及
- (f) 朱慶虹太平紳士表示，自南港島線通車後，巴士公司已削減不少班次及路線，故應確保巴士服務的穩定性，以免市民質疑何以區議會容許減班或取消路線。他認為，南港島線開通後，為環保計應適量減少路面的車輛，但脫班問題仍持續，如城巴 37A 及 37B 號線，他已多次提及由金鐘開出的班次經常脫班，但毫無改善，故他對巴士公司的加價申請有所保留。巴士公司表示申請加價的其中一個原因是客量下跌，但他認為是服務質素差劣、脫班及市民轉乘地鐵所致。然而，他認為巴士乘客因此須負擔較高車費並不公平，既然香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）錄得盈利，政府作為大股東，應將自港鐵所得的部分利潤補貼巴

士的車費加幅，以紓緩市民負擔。

63. 劉建國先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 除車費等級表的差距外，署方備悉置富花園、海怡半島等個別城巴及新巴的路線有較大車費差異的問題，會將委員的意見轉交負責同事跟進及一併作出研究；
- (b) 署方有就巴士誤點進行調查，如巴士公司同意亦可提供有關的數據。惟巴士誤點涉及統計數字的表達，會後同事會與相關委員商討合適的表達方式；以及
- (c) 雖然巴士公司回應指 2018 年才全面安裝實時到站系統，署方亦會督促巴士公司提供詳細時間表，列明可於 2017 年底或 2018 年初試行實時到站系統的巴士路線；以及
- (d) 委員提出的政府補貼方案，會將意見轉交有關政策局考慮。

64. 李建樂先生綜合回應如下：

- (a) 新入職及在職車長均有定期培訓，而服務態度是培訓的其中一環；
- (b) 關於委員查詢同一路段城巴及新巴路線有不同收費，乃源於城巴在 1997 年 12 月加價；而新巴於 1998 年 9 月 1 日接管原有中華汽車有限公司的巴士網絡，使用新車費等級表並於 2001 年加價；其後城巴及新巴於 2008 年亦有加價，惟不包括城巴的港島區內服務，故城巴港島路線自 1997 年 12 月起近 20 年沒有調整票價，故兩個專營權下的路線在相同路段的車費有差異。是次巴士公司申請加價，涵蓋整體新巴及城巴專營權（一）（即港島及過海網絡，不包括機場及北大嶼山網絡），個別路線的實際增幅須待審批時處理。巴士脫班方面，巴士公司已備悉委員意見，會持續監察及改善服務；以及
- (c) 關於實時到站系統，現正進行測試，將於 2017 年第四季陸續擴展至不同路線，如有進一步的詳細消息，巴士公司

會儘快向公眾發佈。

65. 主席總結表示，委員會要求運輸署在審議巴士公司的加價申請時，參考本會的意見，並提出改善計劃，包括增加轉乘優惠等。此外，主席建議以委員會名義去信交諮會，反映本會的意見。

66. 林啟暉先生 MH贊成主席的建議，惟表示信件要具體表達委員會的意見。

67. 主席表示備悉委員的意見。

（會後補註：委員會主席已於 2017 年 10 月 26 日去信交諮會主席，詳情請參閱附錄。）

（羅健熙先生於下午 6 時 23 分離開會場。）

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2017 年 8 月 31 日的情況）
（交通文件 31/2017 號）

68. 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

69. 柴文瀚先生指，文件顯示項目(k)預計於 2018 年年初完成，但工地現場卻指工程將於 2018 年年中完工，他欲了解確實的完工日期。此外，他表示整個項目的進度已延遲近兩年，進度不甚理想。

70. 凌志偉先生回應表示，會後將向水務署轉達有關意見，並請水務署直接與委員聯絡，讓委員詳細了解工程的進度。

[會後補註：土木工程拓展署已將議員的意見轉交水務署跟進。]

(A)3(d) 黃竹坑道，近南風道高架行人道（H116）

71. 馮仕耕先生表示，文件指工程與地下食水管有衝突，他詢問會否因而更改設計，令工程有所延誤，如是，則路政署預計何時可完工。

72. 鄭嘉曦先生表示，會後將向主要工程管理處轉達委員的意見，並請有關同事直接與委員聯絡，解釋工程現況。

(B)3 南區巴士脫班問題

73. 柴文瀚先生表示，期望能就巴士脫班的表達方式達成共識。根據文件所示，運輸署列出的脫班路線只計及原定班次數目與實際開出班次數目差別較大的路線，而未有包括誤點等情況；然而，乘客對脫班的理解多數相等於誤點。委員會過往曾多次討論合理的脫班或誤點標準，惟一直未有成果，他建議不採用「脫班」一詞，改為列示與總站開出時間有誤的巴士路線。

74. 劉建國先生回應表示，署方將與相關委員聯絡，商討合適的表達方式，以反映實際的情況。

75. 朱慶虹太平紳士表示，如署方及巴士公司與市民對脫班的理解有差異，討論將沒有意義，他建議署方與委員會就脫班或誤點的定義達成一個讓委員及市民均可接受的共識。

76. 柴文瀚先生強調，脫班的定義問題一直懸而未決，他不希望原地踏步，要求下次會議有所進展。

77. 主席請運輸署備悉委員的意見，作出跟進。

議程七： 其他事項

海洋公園站往黃竹坑新圍巴士站增設行人過路設施

78. 主席請劉慧儀女士匯報有關進展。

79. 劉慧儀女士表示，運輸署已向工程部門發出施工紙，將增設道路標記及安裝路牌提醒駕駛者。有關於黃竹坑道增設燈號控制行人過路處的建議，署方已於 2017 年 9 月上旬展開地區諮詢，同時亦就遷

移黃竹坑道的花槽諮詢公眾，並正徵詢其他部門的意見。

80. 馮仕耕先生感謝運輸署更新進度。由於不少市民橫越黃竹坑道來往巴士站及港鐵車站，為行人安全計，他期望能儘快增設相關設施。此外，他欲了解公眾諮詢完結後，設置行人過路設施的時間表。

81. 劉慧儀女士表示，有關時間表須視乎公眾諮詢的回應，如接獲反對意見，署方須處理反對意見。署方將於會後直接與委員聯絡。

（會後補註：運輸署已與有關議員聯絡。）

82. 陳李佩英女士表示同樣關注題述事宜，希望署方知會她有關進度。

（會後補註：運輸署已與有關議員聯絡。）

83. 司馬文先生詢問署方接獲何種類型的反對意見，抑或是認為會收到反對意見。

84. 主席解釋，署方是指如公眾諮詢接獲反對意見，須另行處理，因此未能給予確實的施工時間表。他要求署方在收集公眾意見後，向秘書處匯報結果。

南區地區主導行動計劃—香港仔市中心交通狀況顧問研究

85. 主席請葉灝嘉女士匯報香港仔市中心交通狀況顧問研究的進展。

86. 葉灝嘉女士表示，交通顧問於研究開展後首兩個月的主要工作包括向相關政府部門搜集資料，以及制訂交通改善和優化方案，現正進行模型校正工作，及根據觀察所得的交通問題設計初步改善方案。在設計改善方案時，交通顧問會考慮南區區議員於 2017 年 7 月 6 日的會議上及 2017 年 7 月 20 日電郵所提出的建議。交通顧問已向南區民政事務處提交計劃初議報告書及工作文件 1，有關文件亦已分發給委員參閱。此外，交通顧問已分別於 2017 年 6 月及 8 月進行交通調查。由於颱風關係，原訂於 8 月進行星期日繁忙時間的交通調查已改為於 9 月上旬天氣正常的日子進行。

87. 主席請委員備悉有關事宜。

下次會議日期

88. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十二次會議將於 2017 年 11 月 20 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

89. 議事完畢，會議於下午 6 時 54 分結束。

南區區議會秘書處
2017 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



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/13/15/1/1/016

(郵寄及傳真：2577 1858)

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 20 樓
交通諮詢委員會主席
郭琳廣先生, SBS, JP

郭先生：

要求在審議新巴及城巴加價申請時
檢討車費等級表

於本年 9 月 18 日的第十一次南區區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）會議上，委員會就「要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考服務質素意見和列明改善計劃」作出討論。

委員會認為，新世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）母公司新創建集團有限公司收購城巴有限公司（下稱「城巴」）多年，惟兩者的車費等級表因批出專營權時間各異而有所不同，導致不同巴士路線行駛相同路段卻收取不同車費，情況並不合理，例如由海怡半島前往中環的巴士路線，車費由 5 至 7 元不等。

鑑於新巴及城巴已向運輸署申請於 2018 年加價，為免繼續擴大車費差距，加重市民的負擔，本人懇請 貴會在審議新巴及城巴加價申請時，檢討及調整兩者的車費等級表，縮窄車費差距，惠及普羅大眾。

隨附委員會第十一次會議的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），而會議錄音亦已上載至南區區議會網站 (http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=11898)，以供參考。

南區區議會
交通及運輸事務委員會主席

（陳富明 

連附件

2017 年 10 月 26 日

副本送：

運輸及房屋局局長

運輸署署長

南區民政事務專員

交通文件 30/2017 號

(於 2017 年 9 月 18 日會議討論)

南區區議會屬下
交通及運輸事務委員會

要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考
服務質素意見和列明改善計劃

目的

本文件旨在請各委員就上述議題發表意見。

背景

2. 柴文瀚先生及黃俊邦先生於會前以書面向交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）主席提出，要求在2017年9月18日舉行的委員會第十一次會議上討論上述議題，詳情請參閱附錄二。
3. 按照《南區區議會會議常規》第13條，委員會主席同意將有關議題納入委員會第十一次會議的議程。
4. 運輸署的書面回應載於附錄二。

徵詢意見

5. 請各委員就上述議題發表意見。

南區區議會秘書處
2017 年 9 月

南區區議會
交通及運輸事務委員會
陳富明主席 MH

敬啟者：

要求在第 11 次會議加入議程
討論當局在審議新巴及城巴加價時
必須參考服務質素意見和列明改善計劃

新巴及城巴（專營權一）正申請加價，按當局現行「專營巴士票價調整安排」，除消費物價及運輸業工資指數，也包括回報率和市民負擔能力等，更重要是衡量營辦商的「服務的質和量」。

本人現建議於第 11 次會議，加入議程討論運輸署在審議過程中，必須參考本會對服務質素意見，以及列明改善計劃，範圍包括：

1. 研究除最環保巴士所佔比率，以及故障率等基本因素外，清楚交代南區各線以每月計，在過去一年的每月脫班率，以便訂定改善標準；
2. 提交署方向來鼓勵的「巴士轉乘優惠」，過去兩年於南區路線按年計的使用總人數；而兩個營辦商又計劃如何增加項目總數，惠及更多乘客；
3. 新巴及城巴票價源於獨立的「車費等級表」，可是自 90 年代起，兩者差距在多次加價後越來越大，如何借機減少差距，平衡相同路程但車費差異極大的問題；
4. 新巴在南區的大部份總站不設站長，車長在繁忙時間返站後，卻要經常致電了解最新車務指示，甚至解答乘客查詢，難以爭分奪秒減少延誤；既然加價可改善營運，又應否與重新安排當值人員長駐總站掛勾，重拾舊有質素。

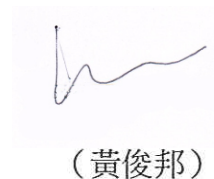
敬希 台端批准上述議程。

南區區議員



(柴文瀚)

增選委員



(黃俊邦)

2017 年 8 月 30 日

**2017 年 9 月 18 日南區區議會交通及運輸事務委員會
第十一次會議
回覆交通文件第 30/2017 號**

**要求運輸署在審議新巴及城巴加價時
必須參考服務質素意見和列明改善計劃**

政府在處理專營巴士加價申請時會考慮一籃子因素，當中一項為服務的質和量。其餘的因素包括巴士公司自上次調整票價以來營運成本及收益的變動、巴士公司未來成本、收益及回報的預測、巴士公司需要得到合理的回報率、市民的接受程度及負擔能力，以及票價調整幅度的方程式的運算結果。政府會考慮各項相關因素，並會諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會的意見，方向行政會議作出建議，由行政長官會同行政會議作出決定。

巴士服務的穩定性既有部分是巴士公司要負責的因素影響，如車長不足、車輛不足、車輛機械故障等，但也受很多無法預計或控制的外在因素影響，例如交通意外、暴雨、颱風、因遊行或大型活動須封閉道路而令巴士服務須改道行走、突發事故等。運輸署非常關注巴士公司的脫班情況，並設有嚴謹的機制監察巴士公司提供服務的情況，亦要求巴士公司積極採取措施改善服務。新巴及城巴(專營權一)於 2017 年上半年的整體平均脫班率分別為 2%及 1.5%(2016 年全年脫班率則分別為 2.4%及 2%)。本署備悉委員對南區巴士服務的關注，特別是脫班的情況，並會繼續與巴士公司分析脫班原因，責成他們對其可控制範圍內的脫班成因作出改善，以及敦促他們就其他外在因素盡量採取合適措施應對。

專營巴士車費是根據各專營巴士公司的車費等級表釐定。各專營巴士公司可按其車費等級表內訂明的最高車費水平而釐定個別巴士路線的實際車費。現時本港六個專營權的車費等級表均並非一致，某程度上源於各營辦商的經營環境和營運網絡一向有所不同，以及過去獲批加幅幅度的差異(例如自 2000 年起，新巴曾分別於 2001 年及 2008 年獲准調整車費，而城巴(專營權一)只在 2008 年獲准過海路線調整車費，當時獲准加價幅度也較新巴低)。政府會按現行機制，在處理城巴(專營權一)及新巴的加價申請時，充分考慮前述的一籃子因素，再由行政長官會同行政會議作出決定。

目前新巴城巴一共提供 76 組包括 160 條路線的巴士八達通轉乘優惠，每年有超過五百萬名乘客使用。由於這些轉乘優惠涉及其他專營巴士公司、途經不同地區的路線及轉乘次數，統計學上較難界定這些乘客是否來自某一個地區。署方一直鼓勵專營巴士公司在可行情況下盡量提供更多的轉乘優惠，讓乘客可以更低的车費轉乘更多的巴士路線，前往不同的目的地。

新巴及城巴現時在 9 個南區的巴士總站(包括數碼港、置富花園、華貴、華富(北)、深灣、鴨脷洲邨、海怡半島、利東邨及赤柱村)設有站長，而其他未設有站長的總站則會由巴士公司的車務控制中心、有關路線鄰近的總站或路線另外一方總站站長安排調配。巴士公司亦可透過個別站內的閉路電視監察有關巴士站運作。此外，巴士公司正在研發新一代車務控制系統，預計可於明年推出使用。屆時，巴士公司的車務控制中心及站長可知悉各輛巴士的實時位置，如有延誤可預早安排車務調動，並經系統通知車長，進一步加強車務調動靈活性。署方亦會要求巴士公司在資源許可下，在一些乘客量高及巴士路線數目較多的總站加派外勤人員，加強車務管理及協助乘客。

運輸署

2017年9月

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

日期：2017年9月18日
時間：下午2時30分
地點：南區區議會會議室

議程五： 要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考服務質素意見和列明改善計劃

(此議題由柴文瀚先生及黃俊邦先生提出)

(交通文件 30/2017 號)

1. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司公眾事務經理李建樂先生出席會議。
2. 主席請柴文瀚先生簡介文件。
3. 柴文瀚先生表示，城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「巴士公司」）的服務質素每況愈下，而相關政府部門一直以與巴士公司商討為由拖延提交改善方案。他已非首次批評運輸署偏袒新創建集團有限公司（下稱「新創建」），相較其他巴士營運商，署方明顯優待新創建。他強調並非反對所有加價申請，亦明白公共事業營運商須在合理成本下維持良好服務水平，惟有必要考慮各方因素。首先，該申請是否符合價格調整的方程式，包括油價成本、盈利及服務質素等，以評估票價上調的幅度，觀乎巴士公司近期的表現，他認為其申請加幅難以接受。然而，巴士公司可提出改善方案，包括調整行車時間，以改善現時不少巴士路線因行車時間不足而脫班的問題；並統一署方與市民對「脫班」的理解，現時署方對脫班的定義是巴士全日開出的班次與原訂數目不符，而市民普遍投訴的是巴士誤點。其次，他指出新巴及城巴（專營權一）的車費等級表不一，導致兩者車費差距愈來愈大，要求署方考慮藉是次機會縮窄差距。第三，巴士公司有否提出計劃改善服務質素，例如在地區廣泛實施轉乘安排。他以九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）為例，署方曾以專營權施壓，要求九巴推出轉乘優惠，署方實應一視同仁，要求巴士公司改進服務。他續表示，經常接獲車長投訴指無法透過熱線聯絡總站，以致未能得悉最新的車務安排，故他建議恢復於南區各巴士總站設置站長，方便車長及乘客。最後，他重申巴士公司須改善服務，才能說服市民接受其加價申請，他期望署方及巴士公司正面回應，讓委員會考慮是否支持有關申請。
4. 劉建國先生回應表示，因應委員提出有關處理新巴及城巴加價申請的

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

建議，已向負責的組別反映。在審視加價申請時，署方會考慮一籃子因素。巴士脫班的成因眾多，除巴士公司的責任外，部分原因亦超出巴士公司的控制範圍，現時署方日常監察其服務情況，如發現脫班情況嚴重，便會採取相應行動。根據署方資料，2017年上半年巴士公司的平均脫班率已較2016年改善。至於車費等級表，基於不同的歷史原因，6個巴士專營權的車費等級表並非劃一，署方會在考慮各項因素後，再向行政會議建議車費等級表的水平。轉乘優惠方面，第十次委員會會議亦有作出討論，署方一直要求巴士公司提供更多轉乘優惠，現時新巴及城巴合共有76組涉及160條巴士路線的轉乘優惠，但難以按區域劃分受惠乘客。此外，現時南區有9個巴士總站設有站長，而未設置站長的車站，會透過附近站長或電話聯絡安排車務。署方表示，倘車站服務因而受影響，會要求巴士公司妥善編配人手，在車站加設站長，以改善服務。

5. 李建樂先生回應表示，巴士公司不時檢討各路線的行車時間，如有需要會作出調整，以確保行車時間充足。轉乘優惠方面，巴士公司一直秉持審慎的原則，如署方所述，現時新巴及城巴共有76組涉及160條巴士路線提供轉乘優惠，未來會繼續以謹慎的商業原則考慮提供更多優惠。至於車務指示方面，巴士公司正研發新一代的車務控制系統，預計於2018年投入使用，屆時車務控制中心和站長可經電腦得知各巴士的實時位置，如遇上交通意外導致嚴重交通擠塞，控制中心和站長可及時作出調動，並以系統通知車長，進一步加強車務調動的靈活性。現時部分車長因延遲抵達總站而需致電車務控制中心匯報及聽取指示，但因所費時間不長，巴士公司認為對整體車務運作影響不大。預計2018年應用新系統時，巴士公司可預早進行協調。

6. 多位委員就要求運輸署在審議新巴及城巴加價時必須參考服務質素意見和列明改善計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲博士 MH認為，近年物價高漲，巴士公司申請加價是無可厚非，然而她對巴士公司的服務質素有所保留，因部分車長對乘客及長者不禮貌，態度差強人意。她認為，若巴士公司的服務質素未能配合，難以說服委員會支持其加價申請。針對巴士公司回應指2018年將透過電腦系統調動車務，她表示現今電腦普及，巴士公司早應引入相關設備。此外，她理解巴士可能受路面情況影響而脫班，但巴士公司應即時與運輸署聯絡。儘管南港島線已通車，但她認為仍有不少市民選乘巴士，對巴士公司的影響甚微。委員會長期要求巴士公司加強培訓，提升員工服務質素，卻未見任何改善，她表示失望之餘，亦難以支持其加價申請；

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

- (b) 柴文瀚先生表示，九巴因署方施壓而推出各項優惠，如學生可以半價乘搭長途路線、轉乘電車有 1 元優惠等，但委員會多次要求新巴及城巴提供更廣泛的轉乘優惠，卻未見署方對巴士公司有任何相關舉措，即使要求於 2017 年的新巴專營權中期檢討作反映亦無任何成果。此外，他指出車費等級表不同導致不公平的收費現象，以海怡半島往中環為例，不同巴士路線的收費由 5 至 7 元不等，故他建議去信行政會議或交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)反映有關問題，並藉此調整車費差距。關於在總站設置站長，他認為署方的書面回覆有誤導成份，實際上新巴在南區只有兩個站長而非 9 個。他不滿巴士公司未有回應如何改善車站的車務安排，因有車長反映巴士公司的熱線長期無法接通，他質疑巴士公司沒有足夠人手處理多個車站的車務調配事宜，使車長未能及時得知最新的車務安排，乘客亦難以估算行程；
- (c) 羅健熙先生批評巴士公司有求於議會便可多番妥協，相反則態度敷衍，形同過橋抽板。他又指責運輸署，只協助巴士公司說服委員會接受配合南港島線開通的巴士重組計劃，削減巴士服務；而南港島線通車將近一年，卻未見跟進任何對委員會的承諾，如優先安裝實時到站系統。關於巴士脫班問題，他多番強調署方對脫班的定義與公眾有異，並要求署方提交相關數據，但遭一再拖延，他質詢署方未能提供數據的原因，而如署方沒有巴士誤點等數據，則何以監察巴士公司的運作及表現。他認為巴士公司既削減南區巴士服務，又要增加車費，實在不能接受；以及
- (d) 黃俊邦先生表示，明白全港 6 個專營權有各自的車費等級表，但新巴母公司已收購城巴 13 年，名義上雖為兩個專營權，但實際是一個公司運作，巴士路線亦可以互換，如按各自的車費等級表收取車費，對港島區居民不公平。他又認為，行政會議將審核巴士公司於南區巴士重組計劃前的財務狀況，而重組計劃大致成功，有助改善巴士公司的財務狀況，故現時並非審核其加價申請的合適時機。另外，運輸及房屋局早前公佈的《公共交通策略研究》對巴士票價提出兩點檢討，分別是修改現時的票價調整方程式，以及調低巴士公司的 9.7%固定資產平均淨值回報率，有關檢討將於 2018 年上半年完成，故他詢問署方會否考慮《公共交通策略研究》提出的意見修訂加幅，否則應待檢討完成後再審視加價申請較為恰當。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

7. 劉建國先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 轉乘優惠方面，巴士公司代表已回應將基於謹慎的商業原則作考慮，署方認為調整車費有助改善巴士公司的財政狀況，亦會鼓勵巴士公司提出更多轉乘優惠；
- (b) 署方歡迎委員及市民提出有關車費等級表的意見，並會將有關意見轉達予交諮會參考；
- (c) 有關車長的禮貌及服務態度，署方亦接獲不少相關投訴，巴士公司須就這些投訴作出跟進，稍後巴士公司代表會說明在車長禮貌方面的培訓及成效；
- (d) 署方備悉車長反映無法接通巴士公司熱線的問題，會後將向巴士公司索取熱線號碼以進行隨機抽查，如發現難以接通，署方將要求巴士公司改善熱線服務，或增加站長人數。

8. 李建樂先生補充回應如下：

- (a) 員工培訓方面，不論是新人職還是年資較高的車長，均須接受駕駛及其他課堂培訓，重點包括回應乘客查詢的方法及態度、接待傷健人士和長者等有特殊需要乘客需注意的事項。為提升服務質素，巴士公司曾於 2016 年 11 月至 2017 年 2 月舉辦「車長乘客互敬互諒計劃」，目的除了讓公眾了解車長的工作，投選心目中「讚好」的車長外，亦透過軟性手法教育車長的待客態度；
- (b) 城巴及新巴自 2008 年至今未曾調整票價，當中城巴的港島路線更是自 1997 年 10 月起不曾加價。巴士公司一直投放資源改善服務質素，包括耗資 32 億元更換更環保的巴士，現時有超過 1 200 輛歐盟四型或以上的環保巴士。再者，西港島線及南港島線開通後，對巴士公司的收入及乘客量有重大影響，比較西港島線通車前及南港島線通車後，整體客量下跌約 10%，雖然巴士公司因應有關鐵路通車作出重組，以減輕營運成本，但仍未能彌補客量下跌的損失。他重申，巴士公司秉持謹慎的商業原則，致力以合理票價為乘客提供良好的服務。現時巴士公司申請加價，已慎重考慮各種因素，包括員工薪酬於過往 9 年累積升幅高達百分之四

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

十，現時收入下跌，實有需要向政府申請加價。至於委員對車費等級表的關注，新巴與城巴專營權（一）申請加價 12%，是整體平均加幅，至於個別路線的加幅，將在政府審批時處理。

9. 羅健熙先生提出規程查詢，指運輸署沒有回應他的問題。

10. 劉建國先生補充表示，署方就巴士脫班進行調查的數據資料可予公開，但巴士公司的相關數據屬於其內部資料，故須先徵得數據擁有人的同意。署方認為，列出巴士編定和實際開出班次數目的差距已可精簡地表達脫班的情況，至於顯示巴士路線開出時間與服務詳情表的差異，署方須與巴士公司商討如何能以清晰易懂的方式表達這些數據資料。

11. 多位委員再次發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生認為，署方的回應等同承認沒有巴士誤點的數據，質疑沒有相關數據，署方如何代公眾監察巴士公司的表現，確保所批專營權能提供良好及有效益的服務。他進一步批評署方只顧為巴士公司爭取落實巴士重組計劃，卻未見署方為區議會向巴士公司表達訴求，包括優先於南區安裝實時到站系統，他以隧巴 671 號線為例，其班次因重組計劃而變得疏落，委員會多番要求優先安裝實時到站系統，讓市民較易接受重組方案，惟巴士公司只一貫回應於 2018 年安裝。他不滿巴士公司提供的轉乘優惠少，又未能提供誤點的數據，如署方只站在巴士公司的立場思考，日後將難以合作；
- (b) 區諾軒先生認為，巴士公司申請加價，但一直未能解決多年來委員會提出的問題，例如他曾於 2012 年提出「在南區推行按途收費計劃」的議題，指出各巴士路線在相同路段收取不同車費的問題。他續指，相關問題委員會早已達成共識，惟一直未見寸進，認為署方及巴士公司均須負上責任。他批評署方只顧削減巴士班次及車輛數目，而沒有跟進委員提出的問題，如機場巴士 NA10 號線行駛時間與 A10 號線相近卻申請新路線收取較高車費、巴士公司以非機場巴士規格的車輛行走機場路線等；
- (c) 林啟暉先生 MH表示，海怡半島的巴士路線車費一直以來極不合理，在行車路線及里程相近的情況下，海怡半島的收費較其他同區路線為高，要求署方解釋。是次加價有可能進一步擴大車費的

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

差異，而新巴母公司收購城巴至今逾十年，不應再延續車費等級表的不公平收費。他認為署方作為政府部門，應擔當把關的角色。他並非完全反對加價，但須提供合理的根據，否則屆時行政會議釐定加幅後，仍出現不公平的車費，將引起海怡半島居民的強烈反感；

- (d) 麥謝巧玲博士 MH 認為，巴士車費與車程距離不相稱的情況普遍，如由華貴邨前往海怡半島距離不遠，仍須轉車，導致車費偏高。此外，巴士公司代表指新入職與年資深的員工有培訓，質疑沒有為員工提供定期培訓，要求巴士公司檢討，提升服務質素。除車輛的保養外，車長的待客態度亦十分重要，她希望巴士公司深切反省；
- (e) 柴文瀚先生認為，是次會議針對巴士公司服務的討論皆令人失望，自議程四討論颱風後的應變安排以至擬議事項，都未能取得共識。他表示，委員會並非反對加價，但巴士公司須提出改善計劃，回應委員提出的建議是否可行，讓委員會繼續跟進。此外，多位委員提及車費等級表不公平的問題亦須解決，建議藉是次加價申請研究縮窄車費差距甚至統一車費等級表。運輸署除備悉有關意見外，他提議委員會去信交諮會，反映港島區居民對車費等級表差距的關注，並表達委員會的立場。他認為，巴士公司申請加價，亦需提升服務質素，以令市民感到物有所值，包括提供廣泛的轉乘優惠，如南區區內路線轉乘豁免第二程車費，以及檢討行車時間的統計形式，以調整準確的行車時間，確保調派恰當的車輛數目。他促請署方及巴士公司正面回應，讓委員會決定是否支持加價；以及
- (f) 朱慶虹太平紳士表示，自南港島線通車後，巴士公司已削減不少班次及路線，故應確保巴士服務的穩定性，以免市民質疑何以區議會容許減班或取消路線。他認為，南港島線開通後，為環保計應適量減少路面的車輛，但脫班問題仍持續，如城巴 37A 及 37B 號線，他已多次提及由金鐘開出的班次經常脫班，但毫無改善，故他對巴士公司的加價申請有所保留。巴士公司表示申請加價的其中一個原因是客量下跌，但他認為是服務質素差劣、脫班及市民轉乘地鐵所致。然而，他認為巴士乘客因此須負擔較高車費並不公平，既然香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）錄得盈利，政府作為大股東，應將自港鐵所得的部分利潤補貼巴士的車費加

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

幅，以紓緩市民負擔。

12. 劉建國先生就委員的提問及意見再次作綜合回應如下：

- (a) 除車費等級表的差距外，署方備悉置富花園、海怡半島等個別城巴及新巴的路線有較大車費差異的問題，會將委員的意見轉交負責同事跟進及一併作出研究；
- (b) 署方有就巴士誤點進行調查，如巴士公司同意亦可提供有關的數據。惟巴士誤點涉及統計數字的表達，會後同事會與相關委員商討合適的表達方式；以及
- (c) 雖然巴士公司回應指 2018 年才全面安裝實時到站系統，署方亦會督促巴士公司提供詳細時間表，列明可於 2017 年底或 2018 年初試行實時到站系統的巴士路線；以及
- (d) 委員提出的政府補貼方案，會將意見轉交有關政策局考慮。

13. 李建樂先生綜合回應如下：

- (a) 新入職及在職車長均有定期培訓，而服務態度是培訓的其中一環；
- (b) 關於委員查詢同一路段城巴及新巴路線有不同收費，乃源於城巴在 1997 年 12 月加價；而新巴於 1998 年 9 月 1 日接管原有中華汽車有限公司的巴士網絡，使用新車費等級表並於 2001 年加價；其後城巴及新巴於 2008 年亦有加價，惟不包括城巴的港島區內服務，故城巴港島路線自 1997 年 12 月起近 20 年沒有調整票價，故兩個專營權下的路線在相同路段的車費有差異。是次巴士公司申請加價，涵蓋整體新巴及城巴專營權（一）（即港島及過海網絡，不包括機場及北大嶼山網絡），個別路線的實際增幅須待審批時處理。巴士脫班方面，巴士公司已備悉委員意見，會持續監察及改善服務；以及
- (c) 關於實時到站系統，現正進行測試，將於 2017 年第四季陸續擴展至不同路線，如有進一步的詳細消息，巴士公司會儘快向公眾發佈。

南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十一次會議記錄初稿(節錄)

14. 主席總結表示，要求運輸署在審議巴士公司的加價申請時，參考本會的意見，並提出改善計劃，包括增加轉乘優惠等。此外，主席建議以委員會名義去信交諮會，反映本會的意見。

15. 林啟暉先生 MH表示，贊成主席的建議，惟要具體表達委員會的意見。

16. 主席表示備悉委員的意見。

(羅健熙先生於下午 6 時 23 分離開會場。)