

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第十三次會議記錄**

日期：2018年1月22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	
李民正先生	
黃銳熿先生	
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
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）
余秉滔先生	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：

王志雄先生	運輸署總工程師／交通控制
譚頌安先生	運輸署高級工程師／工程 2

參與議程四：

馮文亮先生	路政署高級工程師／車站改善
陳樂生先生	路政署工程師／車站改善 1
黃港傑先生	香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）車站事務經理—港島綫、南港島綫及將軍澳綫
曾向強先生	港鐵公司設計經理—南港島綫
楊莉華女士	港鐵公司公共關係經理—對外事務

參與議程五：

蔡綺琳女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1
傅定康先生	運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1
黃漢中先生	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司（下稱「城巴／新巴」）策劃及車務編排經理
黃嘉俊先生	城巴／新巴高級策劃主任
李建樂先生	城巴／新巴公眾事務經理
易德新先生	新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理
黃鑑先生	城巴有限公司營運壹部經理

開會辭：

區議會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。

議程一： 選舉交通及運輸事務委員會主席及副主席

(陳家珮女士、陳李佩英女士、任葆琳女士及司馬文先生分別於下午 2 時 32 分、2 時 32 分、2 時 34 分及 2 時 37 分進入會場。)

2. 區議會主席表示：

- (i) 南區區議會在 2017 年 9 月 14 日的會議上通過沿用原有架構，於 2018-2019 年度繼續設立五個委員會，其中包括交通及運輸事務委員會，委員會成員的任期為兩年；
- (ii) 根據《南區區議會會議常規》第 35 (1) 條的規定，區議會轄下的委員會須選出一名本身亦是該區議會議員的委員會成員擔任該委員會的主席和副主席；
- (iii) 他將會主持第一項議程，即「選舉交通及運輸事務委員會主席及副主席」，直至委員會的主席和副主席選出為止。

3. 區議會主席表示，將先選舉交通及運輸事務委員會主席。截至 2018 年 1 月 22 日下午 1 時 30 分為止，共收到一份有效的選舉交通及運輸事務委員會主席的提名表格，南區民政事務處早前在收到提名表格後已以電郵通知所有委員。詳情如下：

候選人：陳富明先生 MH

提名人：麥謝巧玲博士 MH

附議人：陳李佩英女士及林啟暉先生 MH

4. 區議會主席宣佈，由於只有一位候選人獲提名競選交通及運輸事務委員會主席，故陳富明先生 MH 自動當選為交通及運輸事務委員會（2018-2019）主席。

5. 區議會主席表示，接著選舉交通及運輸事務委員會副主席。截至 2018 年 1 月 22 日下午 1 時 30 分為止，共收到一份有效的選舉交通及運輸事務委員會副主席的提名表格，南區民政事務處早前在收到提名表格後已以電郵通知所有委員。詳情如下：

候選人：張錫容女士 MH

提名人：朱立威先生

附議人：林啟暉先生 MH 及麥謝巧玲博士 MH

6. 區議會主席宣佈，由於只有一位候選人獲提名競選交通及運輸事務委員會副主席，故張錫容女士 MH 自動當選為交通及運輸事務委員會（2018-2019）副主席。

7. 區議會主席請新當選的交通及運輸事務委員會主席主持會議的餘下部份。

（以下事項交由交通及運輸事務委員會主席（下稱「主席」）主持。）

8. 主席感謝各委員的支持，並表示會與各委員繼續努力，爭取改善區內的公共交通服務，並就公共交通服務及區內交通設施提出意見，以配合本區的發展。他再次感謝各委員的支持和信任。

9. 張錫容女士 MH感謝各委員的支持，並表示將會與主席及各委員衷誠合作，以改善南區的交通及提升公共交通服務質素。

10. 主席歡迎委員會的新任增選委員：

(a) 陳文俊先生；

(b) 李民正先生；

(c) 黃銳熺先生；以及

(d) 楊穎仁先生

11. 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。

議程二：通過 2017 年 11 月 20 日第十二次會議記錄

12. 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。

13. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程三：為長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈的智能裝置實地測試
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 1/2018 號)

(馮仕耕先生及羅健熙先生分別於下午 2 時 50 分及 3 時進入會場。)

14. 主席歡迎出席本議程的運輸署代表：

- (a) 總工程師／交通控制王志雄先生；以及
- (b) 高級工程師／工程 2 譚頌安先生。

15. 主席請王志雄先生簡介文件。

16. 王志雄先生以電腦投影片（詳情請參閱交通文件 1/2018 號）簡介為長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈的智能裝置（下稱「智能裝置」）的運作及實地測試的詳情。因應 2016 年施政報告宣布研究應用資訊科技，以增加長者及有需要人士過馬路的綠燈時間，署方將推出智能裝置，讓持有長者及殘疾人士身份八達通的市民透過拍八達通卡，延長行人過路燈的閃動綠燈時間，以便他們過馬路，拍八達通卡目的旨在確認長者或殘疾人士的身份。他強調，拍卡不會扣錢，亦不會記錄使用者的個人資料。同時，相關行人過路燈會增設行人閃動綠燈的倒數計時器，顯示閃動綠燈的時間已增加。署方計劃於 2018 年 1 月 31 日上午在鴨脷洲大街 115 號的行人過路設施進行實地測試，智能裝置會將閃動綠燈的時間由 7 秒增至 10 秒。以一般人的步速而言，多 3 秒可多走約 3 至 3.5 米的距離，即約相等於一條行車線的闊度，足以讓有需要的行人有更充裕的時間過馬路。署方表示，即使日後落實相關計劃，亦不會選取繁忙的路段，以平衡各道路使用者的需要。最後，他重申行人過馬路時應留意實際的交通情況，如交通燈已出現

閃動綠燈時，便不應開步過馬路。

17. 多位委員就智能裝置實地測試發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 張錫容女士 MH 表示，身為當區區議員，她對署方選擇鴨脷洲大街的行人過路處作為首個試點表示歡迎，因為鴨脷洲大街共有 9 間老人院，區內亦有不少長者居住，他們步行較緩慢，智能裝置既可協助長者過馬路，亦不會對其他行人造成影響。此外，她認為署方應就實地測試加強宣傳，並建議日後逐步擴展至其他地區，以及就新的試點諮詢區議會；
- (b) 陳家珮女士 歡迎擬議項目，認為長者步速較慢，加設智能裝置可方便他們過馬路。然而，她欲了解在繁忙時段使用智能裝置會否對當區交通帶來影響，以及署方挑選進行實地測試位置的準則，例如是應當區要求，還是基於區內有否便利長者措施和長者數目而定。她了解智能裝置不會扣除八達通卡的餘額和記錄使用者資料，但長者可能對此仍有疑慮，詢問署方將如何應對；
- (c) 司馬文先生 對這項便利長者的措施表示支持。他詢問署方曾考慮的地點、如何評估計劃成效，以及適合安裝智能裝置的行人過路處的準則。除智能裝置外，他詢問署方有否其他措施協助行人過馬路。他解釋指，署方經常進行擴闊道路的工程，只會令車速加快，而無助行人過馬路。倘署方的整體交通策略是行人優先及注重行人安全，應全面檢討正在進行的擴闊道路工程，並考慮提升行人安全的措施。他認為本港的行人過路處道路標記不足或不清晰、交通燈亮度不足、欠缺減速平台等，建議署方作出改善，讓行動不便的人士易於看見行人過路處；
- (d) 區諾軒先生 歡迎署方提出擬議項目。他了解智能裝置仍處於試驗階段，他欲了解如日後署方計劃擴展至其他地區，將會採取什麼挑選安裝位置的準則，以及如何檢討實地測試的成效。由於署方指智能裝置不會記錄使用者的個人八達通資料，他查詢如何計算使用率。此外，據他了解，署方正在其他地區進行試驗計劃，例如在觀塘設置智能交通

燈，透過探測人體熱量轉變行人燈號為綠燈。他認為，相關試驗計劃值得考慮，詢問署方在地區採用有關措施的準則。最後，他表示早於 7、8 年前曾向署方反映，利東邨的轉彎位容易發生交通意外，故建議在馬路加設緩速帶，提示駕駛者注意車速，惟署方當時只表示需進行研究，其後便不了了之；

- (e) 歐立成先生 MH 表示支持是項計劃，因鴨脷洲大街有不少老人院，適合進行實地測試。他續指，行人閃動綠燈只能延長 3 秒，未必有充分時間讓行動不便的長者過馬路，故詢問署方何以未有選擇較闊的行人過路處，例如有三條行車線的馬路作為試點。他建議署方日後挑選較闊的行人過路處作實地測試，以評估成效；另如延長行人閃動綠燈 3 秒不足夠，署方會否考慮增加延長時間；
- (f) 朱慶虹太平紳士 對擬議項目表示支持，並指南區作為「國際長者友善社區」和「香港長者友善社區」，署方選擇南區作實地測試十分合適。他要求署方在進行實地測試前，加強宣傳，因為區內長者的警覺性高，或會擔憂拍八達通卡會被扣款。他建議署方聯絡「長者友善社區工作小組」，由長者義工協助宣傳，由於長者較能互相信任，義工可教導其他長者和有需要人士使用智能裝置。此外，他詢問行人過路燈喇叭會發出何種聲響，因智能裝置日後或會在屋邨內安裝，如喇叭不斷發出響聲，可能對行人及附近居民造成滋擾；
- (g) 柴文瀚先生 對計劃沒有異議，但欲了解會否盡量廣泛採用倒數計時器。他認為，在行人過路燈安裝倒數計時器不僅有利於鴨脷洲大街的實地測試，亦可應用在其他交通燈，既可讓行人知悉有否足夠的時間過馬路外，亦使行人不必急於過馬路。他又指，加裝倒數計時器沒有太大的技術困難，國外不少城市亦已普及，故希望委員會支持這項建議。由於現時本港行人過路燈的綠燈閃動次數不一致，設置倒數計時器可方便道路使用者。他希望相關部門記錄在案，盡量在交通燈加裝倒數計時器，令行人更易掌握過路時間；
- (h) 徐遠華先生 認為，為應對社會老年化的趨勢，在行人過路燈安裝智能裝置值得嘗試，惟由於啟動智能裝置須先拍八

達通卡的過程煩瑣，故對其成效有所保留。至於在交通燈加裝倒數計時器，他認為技術簡易，亦可方便行人。他續指，長者發生交通意外，有機會是急於過馬路而衝紅燈所致，他建議署方加裝倒數計時器，顯示剩餘的過路時間，較安裝智能裝置更方便快捷及見效；

- (i) 陳李佩英女士對擬議項目表示歡迎，但擔憂長者會重覆拍八達通卡而令行人閃動綠燈不斷延長時間，對交通造成影響。她又詢問署方如何令失明人士獲悉智能裝置已啟動；
- (j) 羅健熙先生認為，用八達通卡延長閃動綠燈時間的安排愚蠢，反而在行人過路燈上安裝倒數計時器會更方便有效。他解釋指，長者過馬路前需先取出八達通卡、拍卡再過馬路，過程費時；行動不便或緩慢的亦不限於長者，其他扶老攜幼或受傷人士過路亦較慢，但計劃只針對長者及殘疾人士，安排不甚恰當。他建議署方以按鍵取代智能裝置，讓行人按需要延長閃動綠燈的時間。此外，國外不少城市已在行人過路燈安裝倒數計時器，不解香港未全面推行的原因。他認為市民不會反對加裝倒數計時器，希望署方及相關部門儘快研究及落實；以及
- (k) 任葆琳女士贊成擬議項目，認為是體貼長者和殘疾人士的措施。然而，她希望了解更多細節：首先，加裝的倒數計時器是拍八達通卡後才啟用，還是一直可顯示剩餘的過路時間；其次，如行人在智能裝置重覆拍八達通卡，行人閃動綠燈會否一直延長，導致交通擠塞；第三，署方如何宣傳及協助長者使用智能裝置，以及說服他們拍八達通卡不會被扣款。她又詢問署方日後如何挑選安裝智能裝置的地點，她引用在香港仔中心萬興金行對出的行人過路處為例，署方曾嘗試延長該處的行人綠燈時間，結果顯示行人的過路時間仍不足，更造成交通擠塞，希望署方引以為鑑。她理解有市民會認為延長 3 秒的行人閃動綠燈時間未必足夠，但增加的時間越長，對交通造成的負荷越大，期望署方及委員會衡量各方利益，確保擬議項目不會引起其他交通問題。

18. 王志雄先生就委員提出的意見及提問綜合回應如下：

- (a) 就行人過路燈安裝智能裝置以延長行人閃動綠燈時間及開動行人閃動綠燈倒數計時器的措施而言，香港是全球首個推行的城市；
- (b) 有委員問及挑選試點的準則，署方原則上會選擇舊式屋邨或老人中心附近的行人過路處，選擇鴨脷洲大街亦是基於附近有不少老人中心。另外，署方會盡量避免挑選較繁忙的道路，以免對交通造成嚴重影響；
- (c) 在宣傳方面，署方會印製以插圖為主的宣傳單張，並會在區內廣泛派發，包括郵寄至老人中心和區議會。在測試初期，署方會派員到現場派發宣傳單張和教導市民使用智能裝置。宣傳單張亦會上傳至運輸署的網頁，以及備有二維碼可供掃描，方便市民在網上查閱單張內容；
- (d) 關於倒數計時器，署方已邀請大學教授一同評估其成效，當中會觀察現場行人的行為表現、交通情況、訪問行人及審視倒數計時器的作用等；
- (e) 有關委員提及有視像偵測行人裝置，現時署方在全港 5 個地點裝設，並正評估其成效。署方也在研究其他方法，方便行人過馬路；
- (f) 擬議項目的智能裝置與電子行人發聲裝置作用不同，故不會取代後者，署方會繼續宣傳電子行人發聲裝置，而投影片中的喇叭屬電子行人發聲裝置的一部分；
- (g) 交通意外的成因眾多，視乎道路使用者的行為，例如駕駛者有否衝紅燈或跟車太貼，以及行人（尤其是長者）過路時有沒有適當地留意當時的交通情況。因此，署方提出擬議項目，並與大學學者合作，在測試半年後，會研究落實相關措施；以及
- (h) 倒數計時器會隨着行人閃動綠燈開啟，而有需要人士拍八達通卡後會顯示延長的時間。

19. 多位委員再次就智能裝置實地測試發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 歐立成先生 MH 表示現時科技先進，不法分子可能在智能裝置非法安裝讀卡器，盜取使用者的個人資料，故詢問署方如何防範；
- (b) 羅健熙先生 不滿署方未有正面回應，質問署方設計智能裝置時為何沒有考慮長者以外其他行動不便的人士。他又指，倒數計時器及延長綠燈的閃動時間的作用不同，倒數計時器不只方便長者，對其他行人及駕駛者亦有莫大幫助，亦可設置在人流較多的行人過路處，如銅鑼灣崇光百貨外，效用將更為顯著。他認為在鴨脷洲大街設置倒數計時器及測試其效用是本末倒置的做法，署方應作出檢討，並重申國外城市已普遍安裝倒數計時器，何以香港未能仿效；
- (c) 任葆琳女士 追問署方如使用者拍八達通卡多於一次，會否繼續加長行人閃動綠燈的時間。她認同歐立成先生的意見，擔心有不法分子套取八達通卡的資料，詢問運輸署有何對策；
- (d) 區諾軒先生 詢問如擬議項目的成效不佳，署方會否撤回項目或繼續研究其他新技術。他歡迎署方研究新技術，並強烈建議署方考慮在利東邨外轉彎處設緩速帶，有助減少意外發生；
- (e) 司馬文先生 詢問署方除南區外，其他進行實地測試的地點。他認為，智能裝置毋須局限於長者使用，而應開放予其他有需要的市民，如輪椅使用者及嬰兒推車使用者等，加上長者需花時間取出八達通卡，再在智能裝置上拍卡才可延長行人綠燈閃動時間，十分不便；
- (f) 朱慶虹太平紳士 表示，香港人口老化，南區的長者眾多，故對擬議項目的成效感到樂觀。他又指，如實地測試取得成果，署方打算在南區的其他地方安裝智能裝置，應先諮詢委員會，以免造成交通擠塞等問題；
- (g) 陳家珮女士 表示，現時八達通卡有不同類型，如手錶及手機應用程式等，她詢問智能裝置能否支援不同類型的八達

通卡。她又指科技日新月異，預期手機付款程式未來將取代八達通卡，為免長者難以適應，她建議署方在制定交通措施時，應考慮科技發展的趨勢；

- (h) 林玉珍女士 MH 表示，市民如推嬰兒車，行動亦較緩慢，且長者取出及拍八達通卡不甚方便，故她建議開放智能裝置予所有市民使用。如不限制智能裝置的使用者，年輕人亦可協助長者拍八達通卡，讓系統成效更為顯著。她贊同在舊區的行人過路處安裝智能裝置，既便利行人，對交通的影響亦不大；
- (i) 張錫容女士 MH 表示鴨脷洲區的長者及老人院眾多，歡迎署方進行實地測試；她亦同意智能裝置應開放予所有公眾人士使用。她詢問署方是否在試驗半年後再檢討成效。此外，她贊同署方可邀請「長者友善社區工作小組」共同宣傳，她本人亦樂意協助；以及
- (j) 柴文瀚先生 建議署方可在實地測試的中後期，按其成效作出修訂或試用其他新技術。另外，他希望署方將測試結果或任何修訂向委員會匯報，並在實地測試完成後擬備總結報告，以供其他地區參考。

20. 王志雄先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方在 7 個地區共 9 個地點分兩階段進行測試。第一階段的試點包括北角渣華道 26 號、鴨脷洲大街 115 號、牛頭角道近玉蓮臺及紅磡溫思勞街，測試將於 2018 年 1 月中至 2 月底進行；而第二階段的試點將在屯門區、深水埗區、黃大仙、九龍灣及土瓜灣進行，上述地區均為有大量長者居住；
- (b) 由於需進行實地勘測，故測試須分兩階段進行，署方近日確定第二階段的試點無需進行掘地工程；
- (c) 第一階段的實地測試完成後，署方會檢討成效及使用智能裝置的人士；以及
- (d) 署方表示在同一交通燈周期內即使重覆拍八達通卡，亦不

會持續延長行人閃動綠燈的時間。

21. 譚頌安先生回應表示，智能裝置會安裝在行人過路燈柱，設計上沒有遮蔽物，可清楚看見有否加裝讀卡器等裝置，而且沒有電源供讀卡器使用，惟署方備悉委員會的意見，會在往後評測中加以留意。

22. 王志雄先生補充回應表示，署方挑選了部分交通較為繁忙的行人過路處作試點，如雙程道路或有安全島的地點，以測試延長行人閃動綠燈時間對行人及車輛的影響。署方與警方會就相關試點合作，以審慎的態度進行測試。他表示備悉委員的意見，會在中期及最終檢討中積極研究。

23. 主席總結表示，委員會普遍支持署方就有關智能裝置進行實地測試，並促請署方進行測試時，加強宣傳，以釋除市民疑慮。此外，主席請署方備悉委員的意見，注意智能裝置的保安問題，以及考慮在更多交通燈裝置倒數計時器和新型措施，以便利更多市民。

24. 王志雄先生補充表示，智能裝置仍屬測試階段，署方歡迎委員於會後繼續提出意見。

議程四： 檢討南港島綫通車首年運作

（此議題由柴文瀚先生提出）

（將一併討論由徐遠華先生及司馬文先生提出的「跟進黃竹坑港鐵站下的巴士及小巴站上蓋設計」以及由馮仕耕先生提出的「檢討海灣區缺乏公共交通工具抵達港鐵海洋公園站」議題）

（交通文件 2/2018 號）

（朱立威先生於下午 4 時 20 分進入會場。）

25. 主席歡迎以下政府部門及香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）的代表出席會議：

- (a) 路政署高級工程師／車站改善馮文亮先生；
- (b) 路政署工程師／車站改善（1）陳樂生先生；
- (c) 港鐵公司車站事務經理 — 港島綫、南港島綫及將軍澳綫 黃港傑先生；

- (d) 港鐵公司設計經理 — 南港島綫曾向強先生；以及
- (e) 港鐵公司公共關係經理 — 對外事務楊莉華女士。

26. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

27. 柴文瀚先生表示，南港島綫（東段）為南區帶來正面效益，除了增加市民的交通工具選擇外，區內的交通情況亦明顯有所改善。由於鐵路系統能提供快捷、準時及舒適的服務，故儘管車費較其他交通工具昂貴，亦已成為沿線居民及往來海洋公園旅客的首選。然而，他認為港鐵公司的服務仍有改善空間，包括增設特惠站、嚴重事故或班次延誤後的改善措施、提升手提裝置的應用程式，以及讓不同類型的商戶於港鐵車站營業等。他強調，南港島綫（東段）通車後，港鐵公司不能單以提升載客量及營利為主要目標，而應精益求精，關注乘客的需求並作出改善。他認為，港鐵公司就擬議項目的書面回覆未如理想。如港鐵公司無視市民及委員於過去一年的改善建議，則難免令人憂慮其服務質素將毫無改進。港鐵公司如能積極改善服務，不但惠及市民，亦可增加收益，達致雙贏的效果。此外，他認為政府亦有責任作出配合，以改善鐵路服務，例如改善港鐵黃竹坑站的土站的設計、以及爭取撥款用以優化巴士站設計等。他期望政府部門及港鐵公司能就南港島綫（東段）的交通問題作出正面回應，積極改善鐵路服務。

28. 主席請馮仕耕先生簡介文件。

29. 馮仕耕先生表示，海灣區位於赤柱和港鐵車站及其他商業中心之間，故於繁忙時段，公共交通工具往往在途經海灣區時已客滿，令居民出入十分不便。他續指，因應南港島綫（東段）通車而增設的專線小巴 40M 號線，營運商卻以客量不足為由而停辦，實在令人費解。儘管居民可乘坐專線小巴 52 號及隧巴 973 號線前往港鐵車站，惟該等路線班次疏落，未能滿足居民的需求。他認為部門的書面回覆未能提供可行方案；為此，他期望政府、巴士公司及專線小巴營運商能考慮加設專線小巴路線和加密巴士班次，徹底解決海灣區缺乏公共交通工具的問題。

30. 主席請司馬文先生簡介文件。

31. 司馬文先生以電腦投影片，指出黃竹坑公共運輸設施因設計不周而出現各種問題，包括廢棄物亂置、未有統一處理巴士站上蓋及站牌分佈、未有為候車乘客提供上蓋等。因此，他提出兩個上蓋設計方

案，除了為候車乘客及司機提供舒適的候車和工作環境外，其設計用色亦加入港鐵黃竹坑站及地區的元素。最後，他強調上蓋的外型應美觀，如路政署的經費有限，建議可分階段進行工程。

32. 楊莉華女士回應表示，明白委員欲了解更多港鐵服務的資料，但因整理需時，故書面回應未能盡錄，有需要時港鐵公司樂意提供更多資料。她續表示，黃港傑先生稍後會回應有關列車服務的問題，而曾向強先生及路政署將向委員會講解擬建黃竹坑公共運輸設施行人路上蓋的最新進展。

33. 黃港傑先生回應表示，自南港島綫（東段）投入服務以來，港鐵公司一直緊密留意車務運作及列車服務等情況。於過去 12 個月，整體運作大致暢順，每日平均載客約 11 萬人次；而截至 2018 年 1 月 21 日為止，港鐵公司共錄得 3 宗列車延誤 31 分鐘或以上以及 4 宗列車延誤 8 至 30 分鐘的事故。鑒於其中一宗於 2017 年 2 月 14 日假海怡半島車站發生的滲水事故，實因外來因素而起，其造成的延誤與鐵路系統運作無關。至於每一宗事故，相關部門都會進行研究，發現各有不同成因，不能一概而論。就導致列車延誤 8 至 30 分鐘的事故，原因包括幕門出現問題、因颱風吹襲有物件引致集電弓故障，以及列車行走不暢順等。至於導致列車延誤超過 31 分鐘的事故，港鐵公司已向立法會作出交代。他續表示，港鐵公司除就各事故進行深入調查外，亦積極跟進研究及改善措施，避免同類事件再次發生。他強調，港鐵公司秉承持續改進的工作精神，去年亦已耗資 80 億元用作提升鐵路資產及設備。

34. 劉建國先生回應表示，就港鐵黃竹坑站公共交通的接駁安排，現時已分別設有 2 及 4 條公共巴士及專線小巴路線。他指出，營運商已因應需求，將部分專線小巴 4M 號線的車隊提升至 19 座小巴，以增加每程的載客量。署方將繼續留意情況，有需要時要求營運商作出改進。至於的士站方面，署方已關注其使用量偏低的情況，並已安排詳細勘察，將按調查結果考慮其他更有效的用途。他續表示，署方理解海灣區作為公共交通工具的中途站而引起的問題，惟署方未有因南港島綫（東段）通車而改變由海灣區往港島北岸的交通安排，居民除原有的公共交通服務外，亦可選擇前往南港島綫車站，轉乘列車前往鐵路網絡覆蓋的地區。儘管專線小巴 40M 號線因乘客量不足而需停辦，但署方已要求營運商加強專線小巴 52 號線的服務。鑒於赤柱與海灣區的距離頗長，為提供更有效的服務，署方正與小巴營運商進行磋商，於繁忙時段增加短途服務。至於在新圍的行人過路設施的安

排，路政署正進行遷移樹木的勘測工作；待相關工序完成後，將儘快展開工程。

35. 馮文亮先生就司馬文先生提出的上蓋設計作出回應，指其構想涉及額外的地區改善工程的設施，如加設座椅和園藝設計，亦有巴士公司的職員休息室。署方在接獲委員提出的意見後，曾與民政事務總署商討，指有關的新設施涉及其他相關部門，如康樂及文化事務署和運輸署，須要仔細研究。與此同時，署方亦與港鐵公司商討以小型工程進行項目的可行性；然而，根據港鐵公司的初步評估，有關項目的造價將超出小型工程的財政上限。若不以小型工程進行，所需時間將會增加，故委員會可以考慮較小的工程規模。

36. 曾向強先生回應表示，於 2017 年 5 月的委員會會議上，委員曾提出多項意見和建議，港鐵公司其後將建議歸納為四個範疇，包括（一）移除現有位於黃竹坑公共運輸設施的巴士站上蓋，並加建行人路上蓋至現有巴士站位置；（二）安裝乘車指示牌及巴士實時資訊系統顯示屏；（三）加設座椅；以及（四）使用透光的物料建造上蓋。港鐵公司已就上述建議進行分析，並與相關政府部門商討後，達成以下的修訂方案：

- (i) 路政署於 2017 年年底獲運輸署同意移除現有巴士站上蓋，而擬建行人路上蓋闊度會增至約 3 米，巴士公司可以設置乘車指示牌及巴士實時資訊顯示屏於上蓋。至於有關設施的確實安排和時間，有待運輸署與巴士公司商討；
- (ii) 座椅不屬於交通設施，亦得悉區議會轄下的地區設施管理委員會已有計劃以地區小型工程的方式安裝座椅。然而，理解上述程序需時，如座椅未能與上蓋工程一併進行亦將為市民帶來不便。因此，建議在興建上蓋時同時加設座椅，惟日後的維修及保養事宜，須由相關政府部門同意承擔；
- (iii) 由於行人路上蓋的範圍包括巴士站及行人路，須考慮直接的陽光照射對候車乘客及行人的影響，因此擬建的行人路上蓋將用部分透光設計。

37. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，理解運輸署指專線小巴 40M 號線因客量低而停辦的決定，惟她一直強烈要求署方在黃竹坑新圍加設行人過路設施，以方便市民過路及使用新圍的巴士站，惜至今仍毫無進展。她批評政府部門之間欠缺溝通，認為有關工程需時研究如何遷移樹木的解釋不可接受。另她認為，署方在改善公共交通服務之餘，亦須關注區內車位不足的情況；
- (b) 馮仕耕先生認為，運輸署如考慮加強 52 號線的服務，則應於 2018 年中進行檢討，以確認相關安排能在繁忙時段見效。至於在黃竹坑新圍加設行人過路設施，他促請有關部門儘快開展工程。此外，他認為委員會應積極跟進及改善黃竹坑公共運輸設施的行人路上蓋設計；
- (c) 歐立成先生 MH對在擬建上蓋下加設座椅的建議表示歡迎，惟他認為路政署在設計時，須避免阻礙候車乘客。至於用作巴士站上蓋的物料，他認為應盡量使用透明物料，以提升透光及晚間照明效果；
- (d) 區諾軒先生詢問路政署有關分階段進行上蓋工程的利弊，以及「PWP」的意思；
- (e) 柴文瀚先生批評路政署與港鐵公司未有充分協調，亦無正面回應委員就行人路上蓋提出的設計方案。在加設座椅方面，路政署及運輸署只會推卸責任，未有考慮其他可行方案，例如運輸署資助專營巴士公司在巴士站加裝座椅的計劃。他續指，前往葛量洪醫院的專線小巴路線，於假日未有提供服務；南港島綫列車服務的時間雖延長至凌晨 1 時，惟其時各車站的巴士及專線小巴卻已停止接駁服務；上述例子足以證明相關部門未有仔細考慮交通配套的細節安排。他又指責相關部門至今仍未就委員會討論多時的議題作正面回應，如於港鐵海洋公園站外的黃竹坑道加設行人過路設施，以及港鐵黃竹坑站的士站設計失誤等問題。他認為相關部門應為上述問題承擔責任，向公眾致歉；
- (f) 徐遠華先生指出，路政署向立法會追加 1,300 萬元撥款以進行擬建上蓋工程，是源於港鐵公司及相關政府部門未有按最初的設計興建上蓋，因此路政署對工程責無旁貸。他

表示，儘管追加的撥款未必能實現司馬文先生建議的設計方案，路政署仍應評估是否可採納其設計元素，如未能全盤採納，則應解釋原因。他強調，若路政署能盡量採納該方案的元素，如使用環保物料、美化座椅及加建其他設施等，可為市民帶來莫大裨益；

- (g) 張錫容女士 MH 認為，路政署在設計港鐵黃竹坑站上蓋時，應汲取利東邨行人上蓋的經驗。為此，她要求署方提供擬建上蓋的詳細資料，包括擬採用的透光物料等，並儘快落實工程。至於設置座椅後的日常維修保養問題，她認同可交由地區設施管理委員會處理；
- (h) 朱立威先生指出，相關上蓋工程對乘坐專線小巴 4M 號線前往香港仔及石排灣邨以及專線小巴 5M 號線前往葛量洪醫院的乘客，影響尤甚。他對路政署未有就擬建上蓋主動諮詢相關區議員的意見，表示失望。他續指，乘客對行人路上蓋有迫切需求，以免候車時受日曬雨淋之苦；至於引入園藝景觀等美化設計或設施，對市民來說皆屬次要。他認為如以地區小型工程撥款加設座椅，較為費時，故建議可在興建上蓋時一併加設座椅，而他對座椅的維修保養由地區小型工程處理沒有意見。他強調，市民固然不反對設計美觀的上蓋；然而，路政署應在不妨礙上蓋工程進度的大前提下，考慮其他優化設施，以提升項目的質素；
- (i) 羅健熙先生質疑路政署及港鐵公司提交的上蓋設計物非所值。為此，他要求路政署羅列上蓋工程的明細及相關費用，以供委員審閱。另他認為，路政署作為工程的主導部門，應兼顧統籌其他部門的工作，包括聯絡負責相關配套設施的機構，讓委員能直接瞭解各項附屬設施如座椅、巴士實時資訊系統顯示屏等資料。他強調，有關工程是政府部門尚未完成的工作，路政署有責任積極跟進。此外，他促請港鐵公司關注有關繁忙及非繁忙時段車廂溫度未如理想、車站資訊不足、金鐘站經常擠迫及於該站 L5 層加裝座椅等問題；
- (j) 任葆琳女士對港鐵公司沒有在連接港鐵車站的巴士站興建上蓋表示費解，認為這是沒有考慮公眾利益的表現。她認同朱立威先生的意見，指上蓋工程對專線小巴 4M 號線

的乘客影響最深。她認為，市民不會反對設計美觀的上蓋，但加建上蓋有迫切需要，不希望因其他細節而阻礙進度。為此，她促請部門儘快開展工程，為黃竹坑公共運輸設施行人路提供上蓋。此外，她認為路政署、運輸署及港鐵公司應主動接觸相關委員，了解市民所需，以加快工程的進度；

- (k) 林玉珍女士 MH認為，南港島綫（東段）通車已逾一年，期望港鐵公司能儘快展開黃竹坑公共運輸設施上蓋的工程。她不反對委員提出的設計方案，但署方及港鐵公司需顧及市民對上蓋及座椅的迫切需要。至於設置花槽及其他美化設施，她認為可分階段完成。此外，她建議部門及港鐵公司在進行上述的設施工程前，提交上蓋及座椅的位置平面圖及詳細設計供委員審核；
- (l) 林啟暉先生 MH表示，港鐵公司於 2016 年底投入服務後，至今仍未就行人路上蓋達成解決方案，委實令人失望。他認為，港鐵公司具備充足的資源解決問題，但卻一再拖延，實在不能接受。他歡迎外型美觀的行人路上蓋，惟前提是儘快解決市民所需，路政署應按預算興建合適的上蓋。他建議成立跨部門的工作小組，就上蓋事宜與委員會進行討論，尋求解決方案；以及
- (m) 司馬文先生表示，早於 2016 年 5 月，他已向港鐵公司表達對巴士站欠缺上蓋及花槽的關注，惟問題至今仍未處理。如今鐵路已投入服務，市民對興建上蓋的訴求與日俱增。他明白，加建上蓋刻不容緩，但不希望委員會因而接受質素差劣的方案。他再以電腦投影片講述分階段進行工程的可行性，例如可先興建上蓋，再加建其他周邊設施，由於小型工程的撥款最高可達 3,000 萬元，他建議路政署追加撥款以分期進行工程；他亦期望上蓋面板的顏色能揉合港鐵站玻璃幕牆的顏色元素。

38. 曾向強先生就委員的提問作綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 港鐵公司備悉委員對行人路上蓋的訴求，理解委員期望工程能儘快展開並兼顧質素；

- (b) 加設座椅方面，使用小型工程撥款，並於興建上蓋時一併進行是可行的方案；惟須與相關部門確認日後的維修保養安排。由於專線小巴 4M 號線附近經常出現候車人龍，故建議於結構支柱之間安裝座椅，而確實位置可再作研究；
- (c) 上蓋面板選色將配合港鐵黃竹坑站的色調；並有透光的部分。至於上蓋結構，將分隔成兩部分，較近馬路旁的部分，乘客可在此候車，而較遠的部分可供行人使用；
- (d) 相關的行人路上蓋長約 130 米，闊約 3 米，上蓋將安裝照明系統，用作夜間照明，工程費用約為 1,300 萬元；以及
- (e) 由於上蓋結構將座落於明渠之上，並由明渠覆蓋面層的結構支撐，因此無須另行興建地基。然而，如上蓋的闊度超過 3 米，則有必要加建額外支柱和地基以增加承拓力。他估計 3,000 萬的小型工程上限不足以應付相關開支。而安裝額外支柱的地方亦已被地底高壓電纜所佔用。

39. 馮文亮先生就委員的提問作綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 路政署備悉委員的意見，明白委員希望能儘快開展上蓋工程。署方在 2017 年 5 月的委員會會議上，已就擬建上蓋的方案諮詢委員會，署方亦希望儘快展開工程。署方對委員的意見保持開放；
- (b) 對於上蓋的外觀，署方表示有關設計已獲「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」接納，而該委員會的成員包括香港建築師學會代表、三所本地大學的專業學者及其他工務部門代表，故從專業的角度而言，上蓋的設計質素符合標準；
- (c) 署方對興建上蓋工程期間一併增設座椅的建議持開放態度。然而，署方希望委員會理解，小型工程的撥款未能預留維修保養費用。署方會與相關部門確認承擔維修負責後，將座椅加入工程項目之內；
- (d) 上蓋的透光面板方面，港鐵公司已考慮加入透光材料。上蓋亦會安裝照明系統，用作晚間照明；

- (e) 署方澄清未有提出分期進行擬建上蓋工程。若建議涉及不同地區改善範疇，如花槽、綠化工程、設置衛生間及座椅等設施，須與其他有關部門詳細研究；
- (f) 署方解釋，「PWP」是「Public Works Programme」的縮寫，即「工務計劃」。超過小型工程財政上限的項目須提交立法會審議及申請撥款，所需時間難免冗長，故署方建議以小型工程興建上蓋；以及
- (g) 署方重申，對委員提出的上蓋設計方案持開放態度，署方會盡量與相關政府部門商討，融合委員的設計元素。

40. 劉建國先生回應表示，運輸署備悉委員對專線小巴 5M 及 52 號線的關注。署方現階段正與營運商進行商討，其初步回應亦屬正面，署方將繼續跟進情況。

41. 麥卓欣女士回應表示，運輸署已安排在港鐵黃竹坑站外的士站進行調查；初步考慮縮小的士站範圍，以供其他車輛使用，並會於落實計劃前諮詢委員會。

42. 鄭嘉曦先生回應表示，有關運輸署擬議在港鐵海洋公園站對出的黃竹坑道增設行人過路設施方面，路政署已積極與負責保養受影響樹木的部門聯絡，物色合適地點進行補償種植。待物色相關地點後，將儘快展開工程。

43. 楊莉華女士回應表示，港鐵公司一直注意列車車廂內的溫度，已制定顧客服務目標，將車廂溫度維持於攝氏 26 度或以下。南港島綫的列車車廂溫度亦參考其他鐵路線，維持至攝氏 26 度或以下。港鐵公司會因應不同時段的客量多寡而調節車廂溫度，為乘客提供舒適的服務。根據觀察，南港島綫列車車廂溫度的調節系統運作正常。港鐵公司將繼續留意情況，並樂意聽取委員及乘客的意見。

44. 黃港傑先生回應表示，備悉委員就金鐘站 L5 層加置座椅的建議。港鐵公司一直致力為乘客提供愜意的環境及舒適的服務，並關注各車站內的座椅安排。他續表示，加設座椅須考慮不少因素，例如站內人流及座椅會否對逃生路線造成障礙等，亦需獲政府部門的審批。

45. 多位委員再就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士促請運輸署改善專線小巴服務不足的情況。她指出，赤柱及石澳地區沒有鐵路網絡覆蓋，故居民只可依賴專線小巴 40M 及 52 號線前往南港島綫各車站。鑑於上述專線小巴路線仍未全面轉換為 19 座位的車輛，故於繁忙時段，居民出入仍有困難。她重申，在未能解決赤柱區車位不足問題的情況下，運輸署應在繁忙時間加密專線小巴的班次。此外，來往港鐵海洋公園站及黃竹坑新圍巴士站的馬路欠缺過路設施，故亦須顧及行人安全，促請相關部門儘快開展工程。就黃竹坑公共運輸設施加設行人路上蓋及周邊設施的事宜，她建議成立專責小組，讓各持份者交流意見；
- (b) 區諾軒先生指出，路政署及港鐵公司必須明白興建黃竹坑公共運輸設施的行人路上蓋並非額外追加的項目，而是南港島綫（東段）工程中遺漏的部分。他引述文件紀錄指，港鐵公司發展南港島綫（東段）項目時，須建造連接巴士站的有蓋行人通道及栽種綠色植物。他又指，現時的巴士站採光不足，儘管署方表示擬建上蓋將選用透光物料，但未有考慮日後發展的港鐵黃竹坑站上蓋物業對上蓋採光的影響。他認為，分階段進行擬建上蓋工程及其他附屬設施（包括座椅、園林及綠化工程等），實屬合理可行，質疑署方何以未能分期進行。對於上蓋的設計，儘管已獲「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」支持，惟不足以說服委員會接受。最後，他指過往一年內曾至少五次要求港鐵公司於鴨脷洲增設港鐵車票特惠站，但至今仍未有進展，要求港鐵公司就設置特惠站的進展作出回應；
- (c) 羅健熙先生表示，「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」只屬諮詢組織；而根據過往經驗，經其審批的工程設計均單調、平庸、甚至醜陋。因此，他認為署方不能以「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」已通過設計為由，說服委員會支持，他強調署方的設計方案醜陋；
- (d) 徐遠華先生認為，就興建上蓋的議題，各份者應平衡及兼顧時間與美觀兩方面的考慮。至於興建費用方面，他指委員提出的兩個設計方案均已考慮經費問題，故詢問路政署該兩個方案是否可行。他理解各方或需就方案作出妥協，

為此，他期望路政署能就委員提出的方案在規模、設計及附帶設施等方面作仔細考慮，並建議會後以小組形式再作討論及跟進設計細節；

- (e) 司馬文先生利用電腦投影片展示當年興建南港島綫黃竹坑站時路政署有參與設計的設計圖則，指署方有責任完成圖則所涵蓋的各項工程。另他指出，於 2017 年 11 月 20 日的委員會會議後，秘書處已協助將其設計方案轉交相關部門，署方理應有足夠時間審閱相關建議，以及將他提交的設計方案諮詢「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」。他同意會後另行安排會議，商討與上蓋工程相關的事宜。
- (f) 柴文瀚先生對路政署及港鐵公司的回應表示不滿。他引述委員會於 2017 年 5 月會議中的相關討論重點，指部分委員曾明言不滿意署方提交的設計，希望署方吸納委員的意見作出修訂，因此他質疑署方在改動設計時，未有進一步諮詢委員的意見。此外，署方於 2017 年稱工程估算約需 970 萬元，而現時造價急增至 1,300 萬元，署方卻沒有解釋原因。既然撥款不足以應付工程，署方何不考慮申請額外撥款。他續指，署方於 2017 年表示工程預計可於 2018 年中完成，惟按現時進展，工程難以於 2018 年內展開。為此，他嚴厲批評署方及港鐵公司散漫的工作態度。為儘快落實有關工程，他希望會後能安排聯席會議，商討上蓋的設計方案。另一方面，對於運輸署計劃縮小港鐵黃竹坑站的土上落客的範圍，他不認同此舉有助解決的土站設計出錯的問題；以及
- (g) 朱慶虹太平紳士建議會後另行安排工作坊，集中討論上蓋的設計方案，務求儘快展開工程。綜觀委員的意見，他指出問題主要涉及工程費用及上蓋外觀兩方面，因此，他期望各份者能以市民的利益為依歸，就上蓋的設計達成共識。

46. 馮文亮先生再次作綜合回應，內容摘錄如下：

- (a) 署方已於 2017 年 5 月向委員會會議提交黃竹坑公共運輸設施上蓋的設計方案，並諮詢委員的意見。在改善上蓋設計方面，署方與港鐵公司有參考委員的意見，包括採用透

光物料、上蓋色調及擴闊上蓋等；

- (b) 至於工程費用上升，主要是上蓋闊度增加所致；
- (c) 為擴闊行人路上蓋及移除現有巴士站上蓋，署方一直與運輸署進行協調，並於 2017 年底接獲運輸署的函件，表示支持方案；
- (d) 署方不反對參與工作坊，亦樂意聽取委員的意見，惟希望委員理解工務工程的程序，包括須諮詢區議會、經「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」審批等；以及
- (e) 署方已於 2017 年 5 月表示，擬建上蓋屬於一個新的工程項目，並以小型工程的方式進行。

47. 柴文瀚先生提出規程查詢，質疑路政署的回應有謬誤。他強調，擬建上蓋項目乃南港島綫（東段）發展項目的其中一項工程，他要求署方澄清。

48. 司馬文先生亦提出規程查詢，表示根據 2013 年的文件紀錄，路政署曾建議在黃竹坑公共運輸設施的行人路興建上蓋，他要求署方澄清。

49. 馮文亮先生表示沒有補充。

50. 曾向強先生補充，由於行人路上蓋的承載力由覆蓋明渠的路面結構支撐，上限容許上蓋由 2 米的闊度擴展至約 3 米，仍不需加建地基。然而，如上蓋寬逾 3 米，則必須再次勘測明渠面層的承拓力是否足夠，或需於明渠旁的護土牆外加建地基，而加建地基會影響該處地下不少公共設施，令工程建造期更長。

51. 主席總結表示，在南港島綫的運作方面，委員會請港鐵公司備悉委員的意見，改善南港島綫（東段）的運作及服務，包括在南區設置港鐵特惠站及善用站內空間等，使南區居民能享受高質素的鐵路服務；在公共交通接駁服務及步行設施方面，委員會要求運輸署備悉委員的建議，儘快於黃竹坑道近新圍加設行人過路設施，以及考慮增設由海灣區前往港鐵車站的接駁小巴服務。最後，有關黃竹坑站公共運輸交匯處之上蓋工程，由於各委員就上蓋結構設計及周邊設施意見眾

多，故主席建議會後可召開工作坊，邀請相關部門及機構出席，集中討論由路政署及委員提出的上蓋設計及周邊設施。

(楊穎仁先生於下午 5 時 20 分離開會場。)

議程五： 2018-2019 年度南區巴士路線計劃
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 3/2018 號)

52. 主席歡迎以下運輸署及巴士公司代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 蔡綺琳女士；
 - (b) 運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1 傅定康先生；
 - (c) 城巴／新巴有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；
 - (d) 城巴／新巴有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生；
 - (e) 城巴／新巴有限公司公眾事務經理李建樂先生；
 - (f) 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理易德新先生；
- 以及
- (g) 城巴有限公司營運壹部經理黃鑑先生。

53. 主席請蔡綺琳女士簡介文件。

54. 蔡綺琳女士表示，署方將會繼續發展以「公共交通為本」的運輸系統，並持續改善公共交通服務，包括重整巴士路線、改善服務質素，從而提高整體巴士服務網絡的效率。她將按文件內容順序簡介 2018-2019 年度南區巴士路線計劃的建議方案。

55. 柴文瀚先生提出規程查詢，希望可先討論制訂巴士路線計劃的原則，然後再討論各巴士路線，使會議流程更為順暢。

56. 主席表示，將一併討論各巴士路線計劃，如個別路線出現較大爭議，或於其後的會議處理。

57. 柴文瀚先生再提出規程查詢，指由於制定巴士路線計劃的原則仍有爭議，故他建議第一輪發言先討論相關原則，待第二輪發言才討論個別巴士路線。

58. 主席同意有關安排，並請蔡綺琳女士繼續簡介文件。
59. 蔡綺琳女士續以電腦投影片（詳情請參閱交通文件 3/2018 號）簡介巴士路線計劃。署方歡迎各委員就 2018-2019 年度巴士路線計劃提出意見，並會與巴士公司就委員的提問及意見作出回應。
60. 多位委員就 2018-2019 年度南區巴士路線計劃發表提問及意見，重點摘錄如下：
- (a) 柴文瀚先生對署方一直以來在制訂巴士路線計劃的過程中與區議員缺乏溝通，對只在制訂計劃後才諮詢委員會的做法表示不滿。他詢問署方吸納地區意見的方式以及如何解決現時的巴士問題，他以署方建議開辦新巴 X970 號線為例，質疑此舉無助解決新巴 970 號線的脫班問題。他質疑巴士路線計劃的目的，以及為何每年都只為專營巴士公司安排與區議會溝通。他續指，以往巴士公司曾承諾改善多個問題，如人手短缺、提升資訊科技服務以為市民提供更多實時巴士資訊、在南港島線（東段）通車後提供轉乘優惠以避免過度削減班次及提升巴士公司的競爭力等，但他認為署方多年來只是原地踏步，在監管專營巴士服務方面，仍有很大的改善空間，促請署方積極思考改善巴士服務的方案；
 - (b) 羅健熙先生指，現時的問題關鍵在於署方與區議會的溝通不足。他質疑署方聲稱一直與地區組別保持緊密溝通，但每年只出席一次委員會會議，根本未能掌握地區的交通情況；而多年來事實證明巴士路線計劃的運作模式失效。他續詢問署方制訂巴士路線計劃的準則，以新巴 590 號線為例，指署方平常亦可能進行班次調整，何以這次把班次調整納入巴士路線計劃。現時資訊科技發達，溝通交流的模式更多更快，署方每年僅出席一次委員會會議根本未能進行有效溝通，故他促請署方檢討有關機制；
 - (c) 麥謝巧玲博士 MH表示，市民經常投訴新巴 42 號線脫班，署方不但抽調其車輛開辦西行的新巴 33X 號線，更將其班次由 10 至 12 分鐘一班調減為 12 至 15 分鐘一班，實不合理，她要求署方解釋。至於新巴 X970 號線，她認為名稱與新巴 970X 號線相似，但行車路線不同，容易令市民

感到混淆；以及

- (d) 朱慶虹太平紳士表示，是次巴士路線計劃使人感覺署方只聽取巴士公司的意見，且文件與計劃有多處自相矛盾。他舉例指，署方文件表示，計劃其中一個目標是減少公共交通的惡性競爭及服務重疊，惟署方卻容許巴士公司開設服務海洋公園的新路線，令巴士公司與南港島線（東段）服務重疊，造成惡性競爭。此外，文件亦表示計劃的考慮因素之一是巴士服務扮演重要的角色，尤其是在鐵路未能直達的地區，現時卻計劃在鐵路網絡覆蓋的地區增加巴士服務，他質疑署方違背巴士路線計劃的理念及原則。他又認為署方未盡其責，計劃沒有涵蓋接駁南區居民到即將落成的廣深港高速鐵路車站及港珠澳大橋等巴士服務。

61. 蔡綺琳女士回應表示，監察專營巴士的服務水平及重組巴士路線均是署方的恆常工作。專營巴士公司每年會提交巴士路線計劃，因應最新的情況，提出開辦新路線、延長服務時間、調減班次、縮短或重整行車路線等建議。署方會按人口及乘客的需求轉變、基建發展等因素，及在參考服務調整指引後，考慮巴士公司的建議，以期進一步善用巴士資源及提升專營巴士的整體服務質素。署方備悉委員對2018-2019年度的巴士路線計劃的意見。在本年度南區巴士路線計劃中，有兩條服務覆蓋海洋公園的路線，包括城巴 629 號線及新巴 15R 號線。她表示城巴 629 號線是現行的服務，署方建議延長該線的行車路線，並由現時該線在海洋公園（正門）的終點站改以大樹灣為終點站；而建議開辦新巴 15R 號線則可為乘客提供在星期六、日及公眾假期直接的服務由海洋公園前往山頂，方便乘客。對於委員提及的巴士實時資訊系統，署方一直密切監察有關進度，現時城巴及新巴正逐步安裝實時資訊系統，預計 2018 年內可覆蓋其所有常規路線。至於委員問及巴士公司會否推出更多轉乘優惠，署方會繼續鼓勵巴士公司盡量為乘客提供車費優惠，以便乘客使用巴士服務。

62. 羅健熙先生提出規程查詢，質疑署方沒有清楚解釋委員提及的原則性問題。

63. 蔡綺琳女士表示，署方及巴士公司一直自不同渠道收集委員及市民的意見，而在制訂巴士路線計劃時，署方會因應實際情況仔細審視有關意見。除每年度的巴士路線計劃外，署方亦會不時因應地區的發展和路線的運作情況，適時調整路線服務。署方會繼續聆聽地區市

民及委員的意見，期望進一步改善南區的巴士服務。稍後巴士公司亦會就 2018-2019 年度的巴士路線計劃中的建議及提升巴士服務方面提供補充資料。

64. 主席表示，部分委員認為年度巴士路線計劃未見實際成效，故建議署方日後制訂巴士路線計劃前，可先蒐集委員的意見，再考慮各巴士路線的發展，確保服務更切合地區需要。

65. 柴文瀚先生對署方的巴士路線計劃多年來沒有改善表示失望。他指出，署方偏重巴士公司的建議，而忽略區議會的意見只會令議會感到不滿。此外，署方亦未有回應委員的提問，例如納入計劃的路線準則。儘管署方表示獲悉委員的意見，卻未有解釋不落實有關意見的原因，他希望署方澄清其職責，以免令人誤會署方與巴士公司的關係過於密切而有所偏袒。

66. 主席促請署方在制定來年的巴士路線計劃前，先諮詢議員的意見。

67. 朱慶虹太平紳士同意主席的意見，署方在制定往後的巴士路線計劃前，應先諮詢委員會，並建議署方將委員的意見整合成清單，逐點回應。

68. 蔡綺琳女士表示備悉委員的意見。

69. 多位委員再次就 2018-2019 年度南區巴士路線計劃發表提問及意見，重點摘錄如下：

(a) 陳李佩英女士表示，巴士路線計劃未有顧及赤柱及石澳區的乘客需求，自南港島線（東段）開通後，接駁港鐵海洋公園站的公共交通服務不足，繁忙時段的巴士班次不敷應付，加上小巴藉故加價，居民深受其害。她理解非繁忙時段的巴士載客量偏低，故希望署方及巴士公司能因應各時段的客量適當調配巴士資源；

(b) 柴文瀚先生不滿出席是次會議的署方人員迴避委員提問，難以繼續討論，亦間接導致署方和巴士公司與委員之間的關係惡化。對於 2018-2019 年度南區巴士路線計劃，他批評城巴 73P 號線早前由四班減至兩班，但遭削減的巴士資

源卻沒有撥回南區。他續指，居民只要求於非繁忙時段增加接駁港鐵的巴士服務，例如城巴 48 號線加開由數碼港至港鐵黃竹坑站的班次。他歡迎開辦新巴 33X 號線，惟不應挪用現有區內資源。他追問署方如何在削減新巴 42 號線的一班車的情況下穩定該路線的全日班次。此外，他指新巴 970 號線全日應有 11 班車，署方的調查卻發現只有六班車行駛，質疑加設新巴 X970 號線亦未能解決其脫班問題；

- (c) 歐立成先生 MH 表示，現時南區居民前往山頂需先乘車到中環再轉乘新巴 15 號線，因此他歡迎開辦新巴 15R 號線由海洋公園直接前往山頂。另他建議海洋公園開出的班次可途經黃竹坑地鐵站；以及於傍晚時段，增設兩班車由山頂前往黃竹坑地鐵站或香港仔，方便南區居民。此外，上午前往北角碼頭及港島東的乘客頗多，故他建議新巴 33X 號線可再增加一班；他亦留意到上午乘搭新巴 42 號線的居民甚多，故不希望縮減班次；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH 表示，署方未能解釋制定路線計劃的原則，委員會難以給予意見。她不滿署方提出的巴士路線計劃，指新巴 42 號線東行前往北角方向的乘客需求高，惟署方卻忽視有關需求，反而提出開辦新巴 33X 號線，採用西行路線，令人費解；
- (e) 朱慶虹太平紳士 表示，是次巴士路線計劃提出將新巴 970X 號線的兩班車撥作開辦新巴 X970 號線，兩條路線的走線不但相似，後者亦行經鐵路網絡覆蓋的地區，他質疑有關安排不合理。他續指，要解決新巴 970X 號線的脫班問題，應設法穩定班次，故不應減少車輛數目及班次，惟部分班次可改為固定行走較短的路線，例如以旺角作終點站，以及為前往蘇屋的乘客提供轉乘優惠。對於城巴 629 號線的終點站由海洋公園正門延至大樹灣，他憂慮此舉將加重南朗山道的交通負荷，建議提供由海洋公園正門至大樹灣的接駁巴士以作為替代方案；
- (f) 羅健熙先生 認為署方的回應不能接受，要求署方正視問題而非只備悉委員的意見。他追問署方巴士路線計劃的目標及基準為何。他又指，以往委員會曾討論城巴 NA10 號線的問題，其開出時間較城巴 A10 號線稍早，惟車費高達 58

元，較後者高出 10 元，兩條路線的班次時間、走線及乘客量差異不大，他不滿巴士公司只從商業利益出發，要求署方跟進；

- (g) 區諾軒先生表示，署方的工作態度敷衍，致使委員會每年討論巴士路線計劃只是浪費時間。有關城巴 NA10 號線的車費問題，他理解巴士公司是根據車費等級表釐訂，但他質疑現時以利樂街作終點站根本沒有客源，而如把終點站縮短至海怡半島，則只能收取低於 58 元的車費。最後，他希望署方認真了解區內真正需改善的巴士服務；
- (h) 張錫容女士 MH對署方建議於繁忙時段增設新巴 X970 號線表示歡迎，惟認為新路線不應挪用現時新巴 970X 號線的資源。她指出，自南港島線（東段）投入服務後，區內不少巴士路線已減班，惟署方及巴士公司從未向委員會交代所騰出車輛的用途，她要求署方提供有關資料。她又認為署方於繁忙時段削減新巴 970X 號線班次的原因牽強，質疑何不將隧巴 171 號線改為行走西區海底隧道。她認為，穩定新巴 970X 號線服務的措施眾多，包括將部分班次的總站設於旺角。此外，署方的文件表示擬於 2018 年第三季起落實有關巴士路線計劃，惟她強調落實前必須獲委員會同意；
- (i) 林玉珍女士 MH指，城巴 NA10 號線在深宵提供服務，收取較高的車費無可厚非，然而其與城巴 A10 號線首班車開出時間只相距 5 分鐘，卻多收 10 元車費，令人難以接受。如巴士公司藉此將城巴 NA10 號線常規化，即代表市民將被迫繳付更昂貴的車費。另外，她對開辦由海怡半島開出的新巴 X970 號線表示歡迎，惟不希望因而削減其他巴士路線的資源。她又表示新巴 X970 號線與新巴 970X 號線的名稱容易令乘客感到混亂。最後，她詢問新巴 595 號線的班次是否有所縮減；
- (j) 徐遠華先生表示，喜見 2018-2019 年度南區巴士路線計劃在黃竹坑區增設不少服務，特別是城巴 A17 號線，將會有不少居民受惠。他建議署方參照城巴 A10 號線，在市區增設分段收費，除方便前往機場的市民外，亦便利來往黃竹坑的市民。城巴 A17 號線將於 2019 年推出，他詢問會否

加快落實。此外，他認同歐立成先生的意見，建議新巴 15R 號線繞經黃竹坑港鐵站，此舉除可增加乘客量外，亦不會妨礙行車時間及路線。考慮到海洋公園的遊客前往山頂的需要，他建議提早班次時間，讓遊客更靈活安排行程。至於城巴 629 號線的建議安排，他認為這是配合日後海洋公園的水上樂園計劃，而上午 9 至 11 時黃竹坑的車流較低，亦已過國際學校上課的繁忙時段，應不會對南朗山道的交通造成負擔；

- (k) 朱立威先生表示，每年署方與巴士公司均提出巴士路線計劃，但區議員的參與有限，且根據過往經驗，委員會不論爭取新增巴士路線或加強現有服務，均困難重重。倘署方繼續以相同手法與巴士公司制訂有關計劃，而非先了解區議員意見，他會感到失望。他續表示，巴士路線計劃內的方案只對巴士公司有利，例如藉開辦新路線縮減車輛數目。他建議遭削減的車輛應撥回南區，例如開辦特別路線，認為區內會有足夠客源；
- (l) 任葆琳女士表示，現時部分進入香港仔中心的巴士路線，主要是讓其他地區的居民前往香港仔，而非讓香港仔居民出入之用。她於 2017 年爭取兩班城巴 70A 號線於傍晚駛入香港仔中心，故希望署方及巴士公司提供過去數月的載客量數據，並詢問如數據達到增加班次的要求，會否考慮增加班次。她又建議署方比較同時段城巴 70 及 70A 號線的載客量，再考慮兩條路線的車輛調配。她促請署方向巴士公司索取相關數據，以考慮是否增加城巴 70A 號線的班次；
- (m) 黃銳熿先生樂見署方在不縮減城巴 77 號線班次的情況下開辦城巴 77A 號線，認為有助市民前往田灣。現時城巴 77 號線於下午時段設有前往田灣的特別班次，他欲了解相關班次在銅鑼灣車站的載客量數據，並詢問署方會否考慮將特別班次的車輛調配至城巴 77A 號線。他又指，黃竹坑道在平日傍晚的交通較為繁忙，故建議城巴 77A 號線改道黃竹坑天橋，以減輕黃竹坑道的交通壓力。此外，鑑於新巴 970X 號線的脫班情況嚴重，他認為同時開辦新巴 X970 號線及調整新巴 970 號線班次是過於進取的做法，建議署方重新考慮；

- (n) 李民正先生指，自南港島線（東段）開通後，署方已逐步縮減海怡半島的部分巴士路線，甚至取消新巴 590A 號線。計劃將新巴 590 號線的班次，由 12 至 20 分鐘改為 15 至 30 分鐘一班，變相縮減一班車，然而上午及下午繁忙時間該路線有大量需求，他希望署方提供調減班次的理據；以及
- (o) 主席歡迎在不削減城巴 77 號線班次的情況下開辦城巴 77A 號線，他建議署方關注城巴 77A 號線的運作，如受居民歡迎，可考慮增加班次。

70. 蔡綺琳女士就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 署方一直與委員緊密溝通，亦備悉委員在是次會議提出的意見，將與巴士公司一併考慮；
- (b) 就委員對新巴 970X 和新巴 42 的班次及車輛調配、建議新巴 15R 號線行經黃竹坑鐵路站，以及對城巴 NA10 號線的意見，署方將會連同在收集其他渠道收集的意見，與巴士公司商討；
- (c) 為配合建議取消城巴 48 號線於星期一至五繁忙時段其中兩班特別班次，署方建議延長城巴 73P 號線的行車路線，以減低對乘客的影響。對於委員建議在城巴 48 號線增設一班班次由數碼港前往黃竹坑，署方會再與巴士公司研究；
- (d) 至於委員對城巴 77A 號線的意見，署方會密切留意服務落實後的乘客需求，如服務落實後乘客量持續上升，署方將適時與巴士公司跟進，考慮進一步提升路線的服務。

71. 黃漢中先生綜合回應如下：

- (a) 有關新服務的車輛配置，調配巴士需配合運輸署有關改善巴士服務車輛配置方面的指引，其中要求首先考慮調配有剩餘運力的巴士。計劃建議調配的路線，分別是新巴 970X 號線及新巴 42 號線，均符合運輸署有關調整班次的要求。至於新巴 X970 號線，數據顯示現時新巴 970X 號線於上午

繁忙時間的載客量仍有空間作出建議的微調。新巴 X970 號線服務範圍確有一部分與新巴 970 號線相近，包括由香港仔至薄扶林，以及太子、旺角、深水埗一段。他表示新巴 970X 號線的車輛只會調配作新巴 X970 號線服務之用，而非全日從該路線調走車輛；

- (b) 有關隧巴 171 號線改為行走西區海底隧道的建議，他表示這會失去黃竹坑以及紅磡海底隧道口的重要客源，而巴士公司需顧及有關因素；
- (c) 有委員指新巴 X970 號線的名稱或會引起混亂，巴士公司歡迎委員提供其他建議作參考；
- (d) 對於委員要求增加新巴 33X 號線的班次，巴士公司會採用循序漸進的方式，若發現班次不足以應付需求，將考慮加強服務；
- (e) 有關新巴 42 號線車輛調配的問題，數據顯示現時新巴 42 號線有空間作出輕微調整，同時只會於早上繁忙時間將車輛調配至新巴 33X 號線，其餘時間將維持原有服務；
- (f) 有關城巴 73P 及 48 號線重整班次的問題，數據顯示城巴 48 號線的特別班次由四班改為兩班仍可應付主要上課時間前往華富的乘客需求，他表示相關特別班次的載客量只有約兩成；而城巴 73P 號線的載客量亦僅約五成。因此，經過計算後，巴士公司認為計劃提及的班次調整仍可滿足乘客的需求。至於往黃竹坑方向的加班建議，他表示現時服務水平可應付需求，但巴士公司亦會密切留意情況，因應黃竹坑日後的發展，適時配合增加的需求；
- (g) 就計劃中與海洋公園相關的巴士服務，他解釋是為了配合海洋公園的酒店發展和大樹灣重建項目。對於委員質疑城巴 629 號線前往大樹灣將加重南朗山道的交通負擔，他表示根據過往經驗，因部分遊客會選擇從大樹灣入口進入海洋公園，預期將來仍有類似的需求；
- (h) 鑑於現時未有地鐵路線由海洋公園前往太平山頂，故增設新巴 15R 號線服務市民；

- (i) 有關城巴 NA10 號線的收費問題，因通宵服務的營運成本較日間路線如城巴 A10 號線為高，包括車長的工資須以通宵比率計算。服務範圍方面，城巴 NA10 號線是城巴 A10 號線的延續。此外，利南道將有 1 500 伙的住宅發展項目落成，預計該區往來機場的交通需求亦會隨之衍生，包括深宵及清晨時分。如縮短城巴 NA10 號線的行車路線及終點站至海怡半島，將未能符合該區的長遠發展；以及
- (j) 有關新巴 590 號線調整班次方面，他澄清巴士班次是根據全日所有時段的載客量而釐定，而非只觀察個別時段的載客量。

72. 柴文瀚先生提出規程查詢，表示討論進展不理想，憂慮會議終將通過有關計劃，故要求主席引用南區區議會會議常規第 24 (1)條，動議暫停討論議程。此外，他嚴厲批評運輸署於是次會議的表現。

73. 主席請委員就動議暫停討論議程發表意見。

74. 朱慶虹太平紳士贊成柴文瀚先生的意見，同意議程中止待續。他認為巴士公司沒有積極考慮議員的意見，希望巴士公司提出另一個新方案後才繼續討論。

75. 徐遠華先生認為可通過沒有爭議的路線如城巴 A17 號線，而有爭議的路線可中止討論。

76. 陳李佩英女士表示是次巴士路線計劃未有考慮赤柱及石澳區居民的需要。

77. 林玉珍女士 MH 指署方未回應新巴 595 號線是否已調減班次。

78. 張錫容女士 MH 詢問在委員會未達成共識的情況下，署方會否於 2018 年內強行落實南區巴士路線計劃。

79. 黃漢中先生回應表示，自南港島線（東段）通車後，已按公共交通服務重組計劃進行班次調整，新巴 595 號線未有調減班次。此外，他表示巴士公司會在聽取委員會的意見後，與運輸署商討路線安排，期望提供更好的服務，以配合南區居民的需要。

80. 朱慶虹太平紳士對巴士公司的回應表示失望，並詢問運輸署若委員會不通過巴士路線計劃，署方會否強行實施。
81. 蔡綺琳女士表示備悉委員對建議方案的意見，會後將與巴士公司商討及研究。
82. 主席再度詢問署方，如委員會不通過計劃，署方會否強行實施。
83. 蔡綺琳女士回應表示，署方正就本年度巴士路線計劃諮詢其他相關區議會，並會一併考慮各方意見，包括是次會議中委員提出的意見，檢討方案的細節。
84. 林玉珍女士 MH表示，她與林啟暉先生 MH 認為新巴 590 號線在下午繁忙時間的班次改為長達 30 分鐘，實在太長。
85. 柴文瀚先生不滿署方代表未能作出任何決定，繼續討論亦無意義，故要求主席動議中止討論，待署方及巴士公司商討修訂方案後，再諮詢委員會。此外，他表示在會議前曾向署方及巴士公司就計劃內的巴士路線提出意見，惟巴士公司於是次會議卻表示全不可行。他續指，大部分具爭議的路線均不涉及其他地區，而是南區的路線，相信其他區議會亦不會反對增加服務。他同意可通過已有共識的巴士路線，亦不反對再討論其他有爭議的路線後才中止議程，但他不認為署方能正面回應，他希望 2018-2019 年度的巴士路線計劃能改善更多問題，而非原地踏步。
86. 朱慶虹太平紳士詢問署方與巴士公司商討及研究後，何時會再諮詢委員會。他同意可先通過有共識的巴士路線，而仍有爭議的路線則待署方及巴士公司提交修訂方案後再作討論。
87. 蔡綺琳女士回應表示，署方已聽取各委員對 2018-2019 年度南區巴士路線計劃的意見，明白部分建議方案受到較大關注，當中亦牽涉巴士資源重整及調配，需於會後與巴士公司研究巴士資源調配及建議方案的細節。
88. 主席表示，既然署方現時未能就委員的意見提供確切的答覆，他按照南區區議會 2016-2019 的會議常規第 24 (1)條，以委員會主席身份動議暫停討論議題。他建議可通過部分達成共識的巴士路線，包

括新巴 15R 號線、城巴 77A、629 及 A17 號線，其他路線則暫停討論，待巴士公司及運輸署商討後再諮詢委員會。他請委員就動議進行表決。

89. 柴文瀚先生建議收窄範圍，只通過城巴 77A 號線。
90. 張錫容女士 MH 同意柴文瀚先生的意見，只通過城巴 77A 號線。
91. 麥謝巧玲博士 MH 表示，部分巴士路線雖然並非區內路線，但亦有利居民，如城巴 A17 號線。
92. 除城巴 77A 及 A17 號線外，主席動議中止討論 2018-2019 年度南區巴士路線計劃的其餘路線，動議在 12 票贊成，0 票反對，1 票棄權的情況下獲得通過。委員會暫停討論此議題。
93. 柴文瀚先生詢問署方會否於 2018 年 2 月向委員會交代修訂計劃。
94. 區諾軒先生建議署方分批約見委員，以認真聆聽委員的意見。
95. 主席建議署方考慮區諾軒先生的建議，就修訂計劃分批諮詢委員的意見。
96. 張錫容女士 MH 反對署方分批約見委員，表示這樣便無從得知其他委員的意見。
97. 區諾軒先生表示不堅持分批約見。
98. 朱慶虹太平紳士認同無需分批約見委員，而多數委員對巴士路線計劃的意見有共識。
99. 陳李佩英女士重申，巴士路線計劃未有顧及赤柱及石澳區居民的需求。
100. 主席促請署方儘快就修訂計劃約見委員，有需要時可請秘書處協助。

（林啟暉先生 MH、陳家珮女士、馮仕耕先生、陳文俊先生、任葆琳

女士及朱立威先生分別於下午 5 時 36 分、5 時 38 分、6 時 45 分、7 時及 7 時 08 分離開會場。)

(會後補註：委員會主席於 2018 年 3 月 8 日致函運輸署署長，促請運輸署儘快修訂方案及諮詢委員會，詳情載於 *附件*。)

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2017 年 12 月 31 日的情況)
(交通文件 4/2018 號)

101. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)1 位於赤柱村道的多層停車場連公共交通總站

102. 陳李佩英女士表示，期望運輸署積極處理有關項目的反對意見。她又表示，隨着社會進步，車位需求日增，為解決現時車輛隨處停泊的問題，赤柱設置停車場實有急切需要。

103. 劉慧儀女士回應表示，運輸署將繼續向持份者解釋及回應反對意見。

(B)1 南區巴士路線 — 加設低地台巴士

104. 主席表示，由於城巴車隊已完成加設低地台巴士項目，建議運輸署於下一次會議的進展報告移除此項目。

(B)3 南區巴士路線 — 南區巴士脫班問題

105. 柴文瀚先生詢問運輸署如何處理南區的巴士脫班問題。根據署方調查結果，新巴 970 及 42 號線仍出現脫班，而署方提出的 2018-2019 年度南區巴士路線計劃無助解決問題。

106. 劉建國先生回應表示，相關路線的脫班問題於 2017 年 10 月有所改善，但於 2017 年 11 月及近期則較為嚴重，主要原因是司機人數不足，因而影響巴士班次的穩定性。署方會與巴士公司管理層繼續跟進，並已反映巴士脫班數據，現正等候巴士公司的回覆。

107. 柴文瀚先生指出，他反映巴士脫班的問題已逾一年，惟至今仍未見任何進展，表示已對運輸署失去信任。他續指，南區巴士長期脫班，居民不斷作出投訴，而署方的調查亦顯示巴士脫班的問題嚴重，可見巴士公司未能滿足獲批專營權的條件，故詢問署方如何能使巴士公司管理層正視問題，並要求巴士公司提交改善服務的時間表。

108. 麥謝巧玲女士對署方的回應表示不滿，指去信巴士公司管理層反映巴士脫班問題的效用不大，且巴士公司在招聘司機方面出現困難並非脫班的藉口，她希望署方針對有關問題引入懲罰巴士公司的機制。

109. 羅健熙先生表示，儘管司機人數不足，惟巴士公司仍可按需求調配人手，故他認為署方應向巴士公司發出對其專營權有影響的信件，例如正式的警告信，方能迫使巴士公司正視問題。他又詢問署方向巴士公司發警告信的內部程序和準則。

110. 劉建國先生回應表示，署方去信巴士公司時會要求其管理層提出改善方法，如巴士公司仍未能解決相關問題，他會上報至總部再考慮其他處理方法。此外，署方與巴士公司管理層會召開定期會議，並向巴士公司反映相關意見。

111. 羅健熙先生表示，巴士脫班問題存在至今，顯示署方與巴士公司管理層的定期會議沒有成效。他詢問署方能否按機制向巴士公司作出對其專營權有影響的行動。

112. 劉建國先生回應表示，對巴士公司作出的行動及懲罰會由署方內部制訂，故現時未能向委員會交代詳情。

113. 主席促請署方就巴士脫班問題對巴士公司作出具阻嚇作用的行動。

議程七：其他事項

南區地區主導行動計劃 — 香港仔市中心交通狀況顧問研究

114. 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。

115. 葉灝嘉女士表示，截至 2017 年 12 月 31 日，顧問公司已提交探討交通改善措施的工作文件 3 初稿，以供民政處及運輸署審查；至於工作文件 2(數據收集及調查)，交通顧問已納入部門的初步建議，並於 2017 年 10 月提交修訂本。民政處已於 2018 年 1 月 18 日召開工作坊，邀請委員就交通改善措施表達意見。交通顧問將因應民政處、運輸署和委員在工作坊提出的意見，修訂交通改善措施並納入工作文件 3，亦即對研究範圍內現有、已落實及規劃的項目作出影響的評估的修訂稿。

116. 羅健熙先生表示，有關巴士路線安排及規模較小的交通改善措施已大致取得委員會共識，他期望可儘快推行，並建議可召開特別會議處理有關事宜。

117. 柴文瀚先生同意羅健熙先生的意見，委員在工作坊已就部分措施達成共識，如遷移巴士站、改動巴士行車路線等，假如待運輸署擬備文件後才諮詢委員會，將相當費時。因此，他建議運輸署可著手處理已獲委員會共識的措施，以減省時間。

118. 主席表示，民政處定期在委員會會議匯報地區主導行動計劃下的香港仔市中心交通狀況顧問研究進展，以供委員知悉。委員如有其他意見，可隨時向民政處反映。

大潭道（水壩段）交通燈試驗

119. 陳李佩英女士表示，關於在大潭道加裝交通燈的建議，她已在赤柱、大浪灣及石澳進行問卷調查。

120. 主席表示不宜在「其他事項」討論個別事件。由於運輸署仍未提交交通燈試驗的結果，故不會於是次會議作出討論。他建議陳李佩英女士於會後經秘書處轉交問卷調查的結果予運輸署以作考慮，亦可於下次會議提出議程。

121. 司馬文先生認為，陳李佩英女士提出的事項應納入「以往會議曾討論事項進展報告」，以讓委員會得悉進度及討論，而非於其他事項或下次會議才提出議程討論。

122. 柴文瀚先生表示，署方曾表示將於是次會議討論有關項目，故詢問署方有關進展。

123. 劉慧儀女士表示，署方將於會後補充有關資料。

124. 張錫容女士 MH表示，運輸署曾就交通燈試驗諮詢委員會，故署方亦應主動在委員會會議匯報進度。

125. 主席表示，「其他事項」並非討論環節，委員如有任何意見，應於下次會議提出相關議程再作討論。

126. 陳李佩英女士表示，根據她進行的問卷調查結果，超過百分之八十的受訪者贊同安裝交通燈，她將於下次會議提出有關議程。

127. 司馬文先生重申，有關項目應納入「以往會議曾討論事項進展報告」。

128. 主席表示，由於署方尚未提供試驗結果的資料，建議於其後的會議跟進。

下次會議日期

129. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十四次會議將於 2018 年 3 月 19 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

130. 議事完畢，會議於下午 7 時 38 分結束。

南區區議會秘書處

2018 年 3 月

南區區議會

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



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

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

Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號： HADS DC/13/30/3/7/016

(郵寄及傳真：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
陳美寶女士, JP

陳署長：

2018-2019 年度南區巴士路線計劃

於本年 1 月 22 日南區區議會轄下交通及運輸事務委員會(下稱「委員會」)的第十三次會議上，貴署就 2018-2019 年度南區巴士路線計劃(下稱「計劃」)諮詢委員會的意見，各委員認為貴署的地區諮詢不足，並就計劃提出多項建議，期望貴署能加以修訂，再次諮詢委員會。

本會現促請貴署儘快提交修訂計劃，並於委員會會議匯報計劃的最新情況，讓委員會有充分時間討論及跟進。公共交通服務直接影響居民日常生活，本會提醒貴署務必尊重委員會的意見，認真回應居民的意見，審慎處理有關計劃。

隨附委員會第十三次會議之相關討論文件及會議紀錄初稿(節錄)(分別載於附件一及附件二)，而會議錄音亦上載至南區區議會網站(http://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=13697)，以供參考。

/續下頁

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

2018 年 3 月 8 日

副本送：高級運輸主任/巴士發展（港島）1 蔡綺琳女士
高級運輸主任/南區郭裕鋒先生