

南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第十四次會議記錄

日期：2018年3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  
黃銳熺先生  
楊穎仁先生

**缺席者：**

李民正先生

**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
郭裕鋒先生	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／南區
吳美媚女士	香港警務處西區行動主任
黃展武先生	香港警務處西區警區交通隊主管

**參與議程二：**

黃仲川先生	何黃交通顧問有限公司執行董事
蘇震華先生	何黃交通顧問有限公司高級交通規劃師

**參與議程三：**

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
曾向強先生	香港鐵路有限公司設計經理—南港島綫
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理—對外事務

**參與議程六：**

李建樂先生	城巴／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郭裕鋒先生；
- (b) 運輸署運輸主任李煦丰先生；
- (c) 運輸署工程師劉慧儀女士及麥卓欣女士；
- (d) 土木工程拓展署工程師凌志偉先生；
- (e) 路政署區域工程師鄭嘉曦先生；
- (f) 香港警務處西區行動主任吳美媚女士；以及
- (g) 香港警務處西區警區交通隊主管黃展武先生。

2. 主席表示，秘書處於會前收到李民正先生的缺席通知，請各委員備悉。

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 2018 年 1 月 22 日第十三次會議記錄**

4. 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。

5. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

**議程二：香港仔整體交通情況研究 – 香港仔中心短期交通改善措施**

**(此議題由南區民政事務處提出)**

**(交通文件 6/2018 號)**

---

(司馬文先生、任葆琳女士、馮仕耕先生及楊穎仁先生分別於下午 2 時 33 分、2 時 36 分、2 時 37 分及 2 時 41 分進入會場。)

6. 主席歡迎何黃交通顧問有限公司的下列代表出席會議：

- (a) 執行董事黃仲川先生；以及
- (b) 高級交通規劃師蘇震華先生。

7. 主席請黃仲川先生簡介文件。

8. 黃仲川先生表示，顧問公司於 2017 年獲委聘參與南區地區主導行動計劃，並於同年 7 月展開「香港仔整體交通情況研究」。顧問公司已就不同時段的交通情況進行調查及蒐集數據。期間，顧問公司亦曾與各委員循不同渠道交流意見，以制定有效的改善方案。是次會議將向委員會簡介短期交通改善措施。

9. 蘇震華先生利用電腦投影片簡介「香港仔整體交通情況研究」

的初步研究成果，包括已識別的交通問題及香港仔中心的短期交通改善措施，重點如下：

- (i) 進行巴士線改道及重置巴士站，以改善現時香港仔中心一帶候車乘客與行人爭路的情況，提升行人路服務水平（LOS）；
- (ii) 修改西安街行車路線為單程西行，以舒緩西行車輛進入洛陽街的問題；以及
- (iii) 收窄一段漁暉道的行車線，以改善行人過路安全；顧問公司已就建議諮詢消防處，消防處表示沒有意見。

他續表示，研究將繼續按計劃進行，預期於 2018 年 7 月完成。至於中、長期的改善措施，將適時向委員會匯報。

10. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生認為，顧問公司只根據行人路服務水平指標制定改善措施並不全面，指顧問公司沒有考慮其他環保因素，包括空氣污染及交通噪音的滋擾等。在改善公共交通方面，他指研究沒有考慮將設於香港仔中心一帶的專線小巴士站遷移至其他地點。此外，他認為若進行巴士線改道及重置巴士站，將對乘客帶來不便，因此他詢問顧問公司會否提出措施改善行人路環境，如加設欄杆、打擊違例泊車等，提升整體行人暢達度。最後，他要求顧問公司提供有關收窄漁暉道及建議行人過路處的詳細設計，如會否在路旁加設欄杆，使行人多用過路處；
- (b) 歐立成先生 MH 指出，嘉諾撒培德學校（下稱「培德學校」）對出的香港仔大道雖設有行人過路設施，惟該處的安全島未能應付需求，經常擠滿行人，導致險象環生。為此，他詢問進行巴士線改道及重置巴士站的過程中，會否考慮改善上述情況。此外，他指現時香港仔海濱公園的巴士站已設有多條巴士線，若因修改巴士行車路線而增加香港仔海濱公園巴士站的路線，可能造成巴士輪候到站的情況，引致堵車，顧問公司須多加留意；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，培德學校對出的香港仔大道，人流眾多，惟安全島不敷應用，故認為短期改善措施亦應關

注該處的行人安全。她又指，位於香港仔大道聖伯多祿堂的巴士站，服務多條巴士路線，若計劃加設新巴 94A 分站，將對整條行車線造成影響。有見及此，她認為顧問公司應詳細研究各重置巴士站的位置，如設置新分站，而非集中在現有的巴士分站，以免較窄的路段出現堵車等問題。她對解決香港仔中心的交通問題表示支持，惟相關的改善措施不應對其他地區帶來負面影響。最後，她期望顧問公司能針對香港仔中心人車爭路、進入中心的車流量多而導致交通擠塞、行人過路安全及巴士輪候進站等問題作研究；

- (d) 陳家珮女士表示，香港仔中心經常出現人車爭路的情況，甚或釀成交通意外，故她歡迎顧問公司提出針對性的改善措施。然而，她指新巴 595 號線的脫班情況非常嚴重，故欲瞭解實行短期改善措施後，脫班問題能否改善。其次，她認為顧問公司應考慮海怡半島居民的需求，以暫緩修改或以分階段方式修改城巴 95C 號線的行車路線。至於建議不行經香港仔中心的西行巴士路線，她認為顧問公司須注意有關安排對香港仔海濱公園巴士站的影響。因為該巴士站容量已飽和，途經的巴士往往需輪候入站。為此，她建議顧問公司在安排重置的巴士站時，亦須考慮改善分站的設施，如延長巴士停車灣等；
- (e) 任葆琳女士認為，就顧問公司提出的修改路線建議，由於沒有增加行駛的巴士數目，故不會直接對培德學校附附近的行人安全構成額外影響。然而，她認為顧問公司在研究途經香港仔大道的巴士路線時，可考慮在聖伯多祿堂及漁暉道兩個分站之間加設新的分站，以舒緩上述分站候車乘客過多的情況。至於落實各項措施的程序，她不贊成分階段進行的做法。此外，她對遷移專線小巴士的建議持開放態度，惟認為應保留服務香港仔居民為主的專線小巴路線。她續指，香港仔中心缺乏上落貨地區，是導致交通擠塞的主要原因之一，因此顧問公司須就有關問題提出短期及長期改善方案。最後，她指運輸署正就遷移香港仔舊大街的小巴士諮詢地區意見，她要求顧問公司配合運輸署政策，提出短期措施改善香港仔舊大街的行人安全；
- (f) 朱慶虹太平紳士表示，顧問公司建議將途經香港仔中心的

巴士路線悉數改行香港仔大道及香港仔海傍道，有欠周全，亦非唯一可行的方案。他以城巴 95C 號線為例，指當年為方便鴨洲及置富花園的居民往返香港仔中心購物或參與社區活動，故開辦該路線。多年前運輸署雖曾建議修改城巴 95C 號線的路線，惟最終因居民及長者的反對而擱置。如地區缺乏公共交通配套，便無法配合政府鼓勵長者參與活動，融入社區的政策。他認為，只要有效管制進入個別地區的交通流量，便能有助地區均衡發展；

- (g) 羅健熙先生感謝顧問公司的努力，其提交的數據亦具參考價值，有助區議員與持份者理性討論。他續表示，委員會一直以來的共識均為減少繞經香港仔中心的公共車輛及大型車輛數目，除可解決堵車的問題外，亦可改善交通安全，並非厚此薄彼的做法。他認為，修改城巴 98 及新巴 595 號線的行車路線，可避免巴士因各種原因而堵塞於市中心內，亦可穩定班次，利多於弊，故他支持顧問公司的建議。然而，他認為顧問公司須關注相關措施落實後，違泊及上落貨問題可能會惡化；
- (h) 張錫容女士 MH表示，顧問報告指成都道的行人路狹窄，故建議修改城巴 98 及新巴 595 號線的行車路線及重置巴士站，惟她指重置巴士站的行人路亦非寬敞，該兩條路線於繁忙時段的候車乘客眾多。因此，她認為顧問公司應詳細研究相關的候車安排，如設置排隊方向的指示，又或增設欄杆等。至於香港仔海濱公園的巴士站，她指出經常有巴士輪候進站，亦有其他車輛使用該車站，堵塞行車天橋，故她建議顧問公司研究疏導巴士站的措施，以及改善候車乘客的安全；
- (i) 徐遠華先生表示，在南區地區主導行動計劃下進行「優化香港仔整體交通情況」的主要目的，在於探討如何改善香港仔中心人車爭路及交通安全等問題。他認為，如保留現行的巴士路線，是違背計劃的原意。他指，重置香港仔內街的巴士站難免對市民帶來不便，惟卻可減低區內潛在的交通安全及堵車等問題。他又認為，重置巴士站後新舊車站之間只需數分鐘的步行時間，故不憂慮會有太多市民反對。他強調，重置巴士站有助改善地區交通及行人安全。至於培德學校的行人過路設施及遷移專線小巴士站等問題，

他認為顧問公司應於其後的研究階段提出合適的改善方案，例如擴闊安全島；

- (j) 陳李佩英女士表示，隨著社會進步，聚居南區的市民增加，使香港仔的交通問題逐漸增多，實在值得關注。然而，她認為改善交通的措施應以利民為先，不能忽視車站距離對長者的便利程度。因此，她認同朱慶虹太平紳士的意見，希望顧問公司考慮乘客及居民的意見，保留現時城巴 95C 號線的行車路線；
- (k) 林玉珍女士 MH認為，顧問公司的建議確實可以改善成都道的交通情況，惟將多條巴士路線的分站重置於香港仔海濱公園巴士站，將加重該車站的負荷。她建議顧問公司延長巴士停車灣及重組分站的位置，避免所有巴士路線集中使用同一車站。另她認為，顧問公司的建議未能解決新巴 595 號線於繁忙時段經常出現的脫班問題。她強調，有效的交通改善措施必須兼顧各項因素，如重置車站至香港仔市政大廈後，需處理周邊的環境衛生問題；
- (l) 柴文瀚先生對顧問公司的建議表示讚揚，惟在執行細節上仍有改善空間。整體而言，改善措施有助解決成都道及東勝道的交通問題，減少大型車輛進入。他認為可按需求循序漸進推行有關措施，例如先實施為期 3 個月的試行計劃，然後再視情況及調查結果進行檢討。此外，他建議顧問公司研究以下事項：（一）因應市民往返香港仔及鴨脷洲的需求而重新編配香港仔巴士總站的車坑；（二）除持有特別許可的車輛外，禁止大型車輛（包括旅遊巴）進入成都道；以及（三）擴闊香港仔中心內街的行人路。關於更改西安街行車方向的建議，他認為會影響專線小巴的行車路線，故對此有所保留；
- (m) 區諾軒先生感謝顧問公司提供的報告。他就短期措施提出以下意見：（一）建議分階段修改巴士行車路線及重置巴士站，以免市民未能於短期內適應多項變動而造成混亂。至於不同階段牽涉的巴士路線，委員會應從長計議；（二）建議顧問公司提供人流及候車乘客等數據預測，以評估重置巴士站的負荷；（三）指城巴 98 及新巴 595 號線於修改行車路線後需途經香港仔市政大廈後面的一組交通燈，他

建議可調整燈號時間；以及（四）建議重新評估西安街及洛陽街於巴士線改道及重置巴士站後的行人流量；以及

- (n) 林啟暉先生 MH表示，在解決香港仔中心長期的交通問題及重置巴士站對居民帶來的不便兩者之間，必須取得平衡。他認為新巴 595 號線的乘客應不會對路線改道及重置車站的建議有太多的反對意見。然而，他認為運輸署應認真處理細節，如調整交通燈號的時間，相關措施亦應分階段進行，使居民易於適應各項調整。此外，他表示城巴 95C 號線近年曾修改路線，現階段不宜再次調整，以免引起乘客不滿。

11. 黃仲川先生就委員的提問及意見綜合回應如下：

- (a) 顧問研究的目標，旨在增加香港仔市中心的交通循環能力。為此，顧問公司須為整體交通進行分流，從而尋找空間落實不同的改善措施；
- (b) 分流交通的概念主要包括將現時途經市中心狹窄街道的巴士路線，遷移至香港仔大道及香港仔海傍道；相關安排難免影響乘客往返車站的步行時間；
- (c) 另一交通分流的概念牽涉更改西安街的行車方向，目的在於紓緩洛陽街的擠塞情況。現時洛陽街的堵車情況非常嚴重，每逢假日，車龍均伸延至香港仔海傍道，影響香港仔海濱公園巴士站的運作。故此，顧問公司認為應採用「先改善，後建設」的方案，先分流部分途經洛陽街的巴士路線，減低巴士於狹隘街道轉彎時因慢駛而對其他車輛造成的影響。此外，巴士站上落的乘客較專線小巴為多，因而需要較長的停留時間，堵塞尾隨的車輛。有見及此，顧問公司認為應率先針對巴士衍生的問題先提出解決方案，再分階段處理專線小巴等問題；
- (d) 短期目標旨在推出快速可行的方案，除盡快改善交通環境外，更避免因進行大型土木工程所需的冗贅程序及高昂費用；
- (e) 有關收窄漁暉道行車路的建議，主要目的是減緩行車速

度，改善行人及駕駛者的視線，提升道路安全；以及

- (f) 由於香港仔的城市設計已有數十年歷史，在道路狹窄、人流車流絡繹不絕的情況下，改善交通的自由度委實有限。顧問公司已務求平衡各持分者的需求。當備悉各委員的意見後，將與運輸署聯絡，商討分階段進行的方案。

12. 蘇震華先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 澄清研究合約範圍未有涵蓋研究交通噪音及空氣污染等方面；
- (b) 改善專線小巴的行車路線及重置小巴車站等工作已納入研究，惟顧問公司認為現階段應針對急切的交通問題，建議短期的改善措施。顧問公司將於日後詳細探討有關車流、人流等因素及巴士分站重置後對各主要行人吸引點的影響，繼而考慮是否進行較大型的交通工程；
- (c) 顧問公司已因應重置巴士站而就行人暢達度進行研究，當中包括安全、舒適及方便三大因素。顧問公司表示，根據運輸署的標準，重置車站的步行距離應位於 400 米範圍內，惟現時香港仔中心內各主要行人吸引點，如商場、食肆、購物中心與重置車站後的距離不遠，如城巴 98 及新巴 595 號線重置巴士站後，實際的步行距離是少於 200 米，且接連的行人路均平坦寬闊，符合運輸署制定的安全標準；
- (d) 有關重置車站的候車安排，香港仔大道南面的行人路相對較寬闊，可分兩邊輪候，根據評估，該處有足夠的輪候空間；
- (e) 有關漁暉道設置較窄行車線及新增行人過路處方面，顧問公司認為此舉較於兩旁興建欄杆更為有效，而設計亦方便往返石排灣升降機塔的市民；
- (f) 當西安街的行車方向更改後，香港仔大道介乎西安街及香港仔水塘道之間的車流量預料將減少；從交通工程的角度而言，運輸署可因應需求，為該路段的交通燈號進行適當

調整，延長行人過路燈的時間；

- (g) 顧問公司了解香港仔海濱公園西行巴士站的情況，研究報告中亦已包含涉及土木工程的改善方案，後者將計劃於下一階段進行；
- (h) 對於委員關注巴士站車流增加的問題，由於建議改善方案並沒有增加巴士路線，故聖伯多祿堂及香港仔海濱公園兩個分站的負荷應沒有太大改變；
- (i) 在研究增加巴士分站時，須考慮多項因素，包括相關地點是否設置於慢線、容許興建巴士停車灣及乘客輪候的空間等；
- (j) 有關新巴 595 號線及其他巴士路線的脫班問題，須待巴士線改道及重置巴士站後再作探討；
- (k) 倘建議維持城巴 95C 的路線不變，並保留洛陽街的分站，將未能有效提高行人路服務水平；
- (l) 顧問公司將於下一階段就上落貨及私家車違泊等情況進行研究及提出改善措施；
- (m) 香港仔舊大街的行人安全問題將納入研究的中期改善方案；
- (n) 顧問公司已就湖南街巴士總站各巴士路線的上落客位置進行調查及研究，就擬議方案而言，城巴 90B、98 及新巴 595 號線雖以混合模式共同使用同一車站，惟相關位置仍能提供足夠空間予候車乘客。倘將上述巴士路線擬議於香港仔海傍道的巴士站與隧巴 107 於湖南街巴士總站內的車站對調，從行人路服務水平而言並無反對意見；
- (o) 如落實建議的短期措施，成都道、洛陽街行人路及湖南街巴士總站的行人候車位置將會改善；而行人路服務水平將回升至 C 等級。顧問公司得悉運輸署正研究其他擴闊行人路的方案，如配合該等方案，行人路服務水平可大幅改善；以及

(p) 至於成都道及香港仔大道交界的車流量，將不會因巴士線改道及重置巴士站而對交通造成顯著影響。

13. 劉慧儀女士回應表示，署方大致上同意顧問公司提出的交通改善措施。就改善香港仔大道近培德學校的過路處，署方將於有關的短期交通措施實施後蒐集人流及車流數據，再研究調整過路處行人交通燈的燈號時間。

14. 多位委員再次就擬議項目發表提問及意見，重點節錄如下：

(a) 司馬文先生表示，所有短期措施可惠及區內居民、商戶及訪客，故無需分段進行，促請委員會支持及盡快落實方案。他又認為，重置巴士站後前往商場及社區中心的步行距離與原本相若，因而不會對長者帶來嚴重影響。他認為顧問下一階段工作的重點不應繼續集中於改善行人路服務水平，而應廣泛研究香港仔中心的模式，包括改善商戶上落貨問題、加建欄杆以改善行人的安全、研究改善行人通道的暢達度、解決堵車問題以改善空氣質素等。最後，他期望專線小巴營運商能配合社區需求，遷移現時設於內街的小巴士站；

(b) 歐立成先生 MH就運輸署的回應提出建議，如香港仔大道近培德學校的車流量減少，除延長行人過路綠燈的時間外，署方亦應考慮拆除安全島，以方便行人過路；

(c) 林玉珍女士 MH認為，改變西安街的行車方向將對周圍的交通造成連鎖效應，故詢問顧問公司研究時，有否蒐集相關評估數據；

(d) 任葆琳女士不贊同以分階段模式進行建議的短期交通改善措施。她解釋，受影響的巴士路線牽涉不同地區的居民，故應一視同仁，執行上更有效率。另她認為，在改善香港仔交通的議題上，各持份者應齊心改善區內的交通問題。此外，她贊成遷移設於內街專線小巴車站的建議，惟主要服務香港仔居民的路線則不應受影響；

(e) 黃銳熿先生表示，洛陽街及成都道的交通問題已非常嚴

重，行人及車輛流量均達致高水平，因此他認為應盡快進行相關短期改善措施。他又認為，顧問公司應藉中期實行的措施處理其他相關問題，包括（一）重組湖南街巴士總站的車坑，活用空間；（二）解決香港仔中心區內及香港仔舊大街缺乏上落貨區域的問題；以及（三）重置部分巴士路線車站至香港仔海濱公園巴士站後，前往香港仔海濱公園的行人將增加，須改善該路段的行人安全；

- (f) 朱慶虹太平紳士對顧問公司的研究方向表示認同。至於巴士路線改道及重置巴士站的建議，他指相關安排雖會影響不同地區的居民，但受影響的程度及範圍卻有所不同。因此，他認為分階段實施計劃不會對整體改善措施構成障礙。他又指，當年運輸署建議於洛陽街設置巴士站，他曾提出有行人安全的顧慮，惟署方當時表示沒有安全問題，現時卻建議取消該巴士站，實為自相矛盾。他續表示，委員會可於會後與運輸署共同商討落實措施的細節安排，優先處理已達成共識的建議；
- (g) 羅健熙先生表示，香港仔的交通問題積累多年，要解決問題實在難以一蹴而就。然而，現時顧問公司提出的建議方案，正是一個解決問題的契機，故他認為各委員應把握機會，了解市民所需，綜合各階層的意見，以釐訂發展方向。他又認為，倘委員會原則上同意建議措施，執行細節可交由工作小組或工作坊跟進。最後，重置巴士站方面，他贊同將新巴 595、城巴 98 及 90B 號線的巴士站設於湖南街巴士總站，而將隧巴 107 及機場巴士 A10 號線的巴士站保留於香港仔海傍道北行線的巴士停車灣；
- (h) 柴文瀚先生認同委員會應先釐訂改善交通的方向，當中應包括處理違例泊車，及限制大型車輛進入內街等問題。另外，他質疑更改西安街行車方向的可行性，認為若容許車輛西行，將導致小巴重新使用成都道，令市民質疑有關措施與改善香港仔中心交通的原意背道而馳，他建議顧問公司重新檢討相關方案。至於落實措施方面，他認為，最理想的方案是同期執行，以示公允。然而，他認為重置車站的位置最具爭議，故顧問公司應就重置巴士站提供多個選擇方案；

- (i) 林啟暉先生 MH認為，香港仔的交通環境複雜，委員會期望在紓緩香港仔交通問題之餘，亦兼顧他區居民的利益，故能理解各委員就建議的短期措施有不同意見，惟討論應盡量協調多方利益。為此，他建議就短期措施進行公眾諮詢時，各持份者應廣泛收集民意，以便就方案達成共識；以及
- (j) 主席表示，委員雖有不同意見，但大致支持短期措施的方向。他亦對顧問公司提出的措施表示歡迎，但希望顧問公司關注城巴 95C 號線改道及重置巴士站對置富及海怡半島居民的影響，考慮有否其他替代方案。

15. 黃仲川先生感謝委員的意見及支持，表示顧問公司將就委員提出的意見，於下一階段的工作中與運輸署進行磋商。顧問公司將草擬報告，內容包括各項改善措施的時間表、項目細則等，完成後會提交委員會審閱。

16. 蘇震華先生回應表示，根據初步評估所得資料，當西安街轉為西向單行後，洛陽街的汽車流量將減少約 30%。然而，若只將介乎東勝道及香港仔大道之間的西安街轉為西行，則不能改善洛陽街交通擠塞的問題。在重新規劃湖南街巴士總站方面，顧問公司其後會向委員會匯報相關方案。此外，對於非繁忙時段利用巴士車坑作其他用途的意見，雖然非繁忙時段的車輛較少，但候車乘客數目與繁忙時段相比沒有太大改變，為顧及行人安全，顧問公司對此有所保留。至於巴士總站範圍內行人過路方面，顧問公司已有具體的設計概念，以保障行人過路安全。他續表示，當重置洛陽街巴士站後，行人路服務水平將可由 D 等級提升至 C 等級。此外，顧問研究將針對減少私家車違泊及上落貨提出改善方案，惟仍須執法部門的配合。顧問公司亦會研究有關規限旅遊巴士駛入香港仔內街的建議，但需平衡需求。

17. 郭裕鋒先生回應表示，不論是否分階段推行改善措施，署方在落實時亦須與巴士公司協調有關巴士線改道及重置巴士站等安排，按既定程序進行地區諮詢，蒐集市民意見。署方期望相關改善措施能順利進行。

18. 馬周佩芬太平紳士表示，顧問研究作為「地區主導行動計劃」其中一個項目，主要目的是提出解決香港仔交通問題的方法。部門期望改善香港仔的整體交通後，亦有助改善南區的交通情況。她又表示，

顧問公司所提出的短期措施，是整合早前南區民政事務處所舉辦的工作坊上各委員提出的意見。雖然委員有出席該次工作坊，惟部門認為，委員會的意見亦相當重要，故應在委員會會議上正式提出議程，諮詢委員的意見。部門期望於聽取委員的意見及建議後，再與顧問公司及運輸署進一步優化建議。她續指，由於改善措施涉及巴士公司的配合以及運輸署和執法部門的參與，亦須進行地區諮詢，故待顧問公司於會後整理委員的意見後，將再與委員會及相關部門商討各項改善措施的細節。最後，她期望是項研究能有效改善南區的交通問題，研究的下一階段將提出中期及長期的改善措施，屆時將再次諮詢委員會，以進一步改善區內的交通情況。

19. 主席總結表示，委員會大致支持顧問公司提出的短期措施方向，惟對細節有不同意見。主席請運輸署備悉委員的意見，積極考慮推行可於短期內改善香港仔交通情況的措施，並可按情況考慮分階段推行，讓市民易於適應。

### 議程三：續議事項 — 擬建黃竹坑公共運輸設施行人路上蓋 (交通文件 7/2018 號)

---

20. 主席歡迎以下路政署及香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)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) 港鐵公司設計經理／南港島綫曾向強先生；以及
- (d) 港鐵公司公共關係經理／對外事務楊莉華女士。

21. 主席請馮文亮先生簡介文件。

22. 馮文亮先生表示，綜合委員會的意見及諮詢相關部門後，已與港鐵公司修訂擬建行人路上蓋的設計，並將由曾向強先生介紹文件中經修訂後的設計方案。

23. 曾向強先生以電腦投影片匯報擬建黃竹坑公共運輸設施行人路上蓋設計的修訂。於 2018 年 1 月 22 日的第十三次委員會會議上，有委員要求移除現有巴士站上蓋，並擴闊擬建的行人路上蓋，但基於現場環境限制，擬建行人路上蓋將位於明渠結構的路面上，有若干重

量限制，而現時結構所能承托的最大上蓋闊度為 3.5 米。由於港鐵黃竹坑站 A 出口外的行人路須預留距離路邊約 0.5 至 0.6 米的空間；以及香葉道東行方向因路面結構限制，該兩處的擬建行人路上蓋闊度將為約 3 米。此外，為平衡透光設計與陽光直射對候車乘客及行人的影響，擬建上蓋的面板中央部分將採用透光物料，另外兩邊則採用鋁質面板。為使上蓋設計更融合黃竹坑站附近環境，建議不透光上蓋部分採用兩種跟南港島綫高架橋幕牆相似的綠色；而柱身會安排使用圓形的金屬面板以掩蓋喉管及電線。至於巴士站及小巴站附近加設座椅，建議有關座椅安裝於行人路上蓋結構支柱之間，以減少對候車乘客及行人的影響。最後，有關綠化和其他地區改善設施，由於須與相關政府部門商討後續管理和保養事宜，為免影響上蓋的興建進度，建議有關設施可考慮作為地區小型工程跟進。

24. 多位委員就擬議項目發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 徐遠華先生感謝路政署及港鐵公司吸納委員會在 2018 年 1 月 22 日會議的部分意見，並對修訂方案表示支持，包括採用與黃竹坑站外牆相同的色調、透光設計，以及將專線小巴 4M 號線的車站上蓋由原本的 3 米擴闊至 3.5 米，為乘客提供更舒適的候車環境。另外，綠化計劃方面，他建議上蓋工程配合地區設施管理委員會的相關小型工程進行，以減少對周邊環境及候車乘客的影響；
- (b) 司馬文先生支持修訂方案，惟希望上蓋面板的底部與頂部採用相同顏色的板材，以及於整個上蓋使用兩種綠色，以配合港鐵黃竹坑站的設計色調。此外，他詢問上蓋落成後，巴士及小巴站是否使用統一設計的站牌及資訊顯示屏，他不希望使用額外的站牌。有關現時的巴士站長室，他認為設計及用料不美觀，亦缺乏空調等設施，他希望運輸署及港鐵公司作出改善，以配合車站設計。他續指，巴士站附近的渠面尚有部分未塗上黑漆，特別是公共運輸設施的東面，希望港鐵公司跟進。最後，他表示有不少市民會騎單車到港鐵車站，並把單車停泊在站外，他要求運輸署提供合適的單車泊位供市民使用；
- (c) 林啟暉先生 MH表示接受修訂方案。另外，他詢問上蓋兩旁綠色面板和中央透光部分的闊度，擔憂透光的部分會影響乘客候車；以及工程分期開展的預計進度和完成

時間；

- (d) 麥謝巧玲博士 MH 感謝路政署及港鐵公司接納委員的意見，並歡迎修訂方案，她期望工程盡快展開和提供時間表。她又指出候車乘客經常受陽光直射，促請路政署及港鐵公司在設計上蓋時多加留意；
- (e) 歐立成先生 MH 表示，由於港鐵黃竹坑站 A 出口設有升降機及扶手電梯，擔憂擬建長椅會妨礙乘客來往巴士站。他認為巴士及小巴班次頻密，候車乘客不會太多，故建議只於各車站設置兩至三張獨立座椅讓行動不便的人士使用；
- (f) 任葆琳女士 支持修訂方案，認為擬建行人路上蓋由 3 米擴闊至 3.5 米足以為候車乘客遮風擋雨，並希望盡快開展工程；
- (g) 羅健熙先生 感謝路政署及港鐵公司就方案作出修訂。然而，上蓋的物料方面，他傾向採用透光玻璃而非金屬面板，指出現時透光玻璃可通過不同方法減低透光度。他解釋指，金屬予人堅硬的感覺，如使用透光玻璃，感覺較為柔和，既可為候車乘客及行人提供舒適的空間，自然光對行人及植物亦有好處。此外，他對加設長椅沒有意見，惟設計時應於柱位之間預留空間讓行人通過；以及
- (h) 柴文瀚先生 對路政署及港鐵公司修訂設計表示感謝，並希望委員會盡快就設計達成共識。他又指，該公共運輸設施已啟用一段日子，應檢討巴士站的安排，如將較多乘客使用的巴士站置於靠近港鐵站出口的位置，相反亦然。他認為有關安排可與上蓋工程一併進行，亦有利放置電子資訊顯示屏。此外，有關上蓋周邊的綠化事宜，他期望日後可於地區設施管理委員會上與相關承辦商討論，以融合上蓋的設計。

25. 馮文亮先生 回應表示，感謝委員對方案的支持，由於委員提出的意見主要涉及工程的技術細節，將由港鐵公司回應。他認為提出的意見應不會有太大技術問題，可在設計上調整。

26. 曾向強先生回應表示，有委員建議不透光面板採用與港鐵黃竹坑站外牆的兩種綠色，他表示原先的設計是淺色面板，上蓋會較明亮，但可考慮委員建議的綠色。至於中央面板的透光部分，他表示面板並非全透明，但會在詳細設計中考慮如何減少強烈陽光照射對乘客的影響，如採用磨砂或花紋設計。有關巴士及小巴士牌，港鐵公司已與運輸署商討整合安裝於擬建上蓋。工程進度方面，如設計獲委員會支持，將展開詳細設計及向相關部門申請批文，預計於 2018 年年底開展工程，並於 2020 年上半年竣工。港鐵公司計劃在各巴士或小巴士附近放置兩組長椅，故不會阻礙柱位之間的空間，亦可讓行人通過。關於巴士站的安排，會再與運輸署商討，以決定各巴士站的位置。

27. 郭裕鋒先生表示，就委員指巴士公司的站長室設計與上蓋設計不協調，運輸署會將委員的意見向巴士公司轉達，在進行上蓋工程時，考慮一併改善站長室的設計。關於巴士站牌，署方會與巴士公司跟進，統一設計，以免令市民混淆。署方亦會考慮重組巴士站位置的意見。

28. 徐遠華先生表示，由於工程預計於 2020 年竣工，期間市民仍會受日曬雨淋之苦，故他建議將專線小巴 5M 號線的車站遷至港鐵行人天橋下方，作為臨時安排，方便長者或病人候車。另他指出，最好也能把專線小巴 4M 號線的車站遷移，但因該線乘客較多，他理解會存在困難。

29. 司馬文先生欲確定日後黃竹坑公共運輸設施不會出現額外種柱的巴士站牌，而電子顯示屏會統一設計並安裝在上蓋。此外，關於上蓋的金屬面板，他擔憂金屬物料會生鏽，希望相關部門採用優質物料（如防鏽至少十年）及注意品質監控。他支持羅健熙先生的建議，希望面板能採用玻璃物料，並指可透過不同設計改善玻璃面板隔熱的問題，又舉例指連接港鐵黃竹坑站的天橋亦採用玻璃物料，惟該等物料需頻繁清潔及維護。考慮到區內居民的利益，他不反對路政署和港鐵公司提出的設計方案，惟認為以玻璃物料作面板較好。最後，他指港鐵公司未有回應巴士站附近渠面的油漆問題，希望港鐵公司跟進。

30. 曾向強先生回應表示，已預留空間在巴士站候車位置安裝實時抵站資訊電子顯示屏，但須由巴士公司負責安裝。至於金屬面板的物料，港鐵公司會按照路政署的設計標準採購，而該標準的設計及維修標準相當高，物料必須可使用 20 至 30 年。

31. 主席請港鐵公司回應渠面的油漆問題。

32. 曾向強先生回應表示，暫未有相關資料，將於會後補充。

（會後補註：港鐵公司表示，「渠面」位置原意應指黃竹坑站樓底。港鐵公司已於南港島綫通車前應要求自資完成黃竹坑站樓底油漆工作，黃竹坑公共運輸設施亦已交由政府有關部門負責運作及管理。而新增油漆範圍以改善公共運輸設施環境的建議，應由政府相關部門負責處理。）

33. 主席請運輸署就臨時遷移專線小巴站位置的建議作回應。

34. 郭裕鋒先生回應表示，備悉委員的建議，會與專線小巴營辦商商討遷站的可行性。此外，署方計劃將所有站牌懸掛在上蓋，相信可讓市民獲得充足的乘車資訊，而種柱的站牌則視乎日後有否需要裝設。

35. 主席總結表示，委員會支持路政署的設計方案，並請路政署及港鐵公司備悉委員的意見，盡快進行詳細設計及開展上蓋工程，以及適時匯報工程進度。

**議程四： 赤柱大潭橋壩增設交通燈事宜**  
**（此議題由陳李佩英女士提出）**  
**（交通文件 8/2018 號）**

---

36. 主席請陳李佩英女士簡介文件。

37. 陳李佩英女士表示，運輸署曾於 2017 年 9 月 18 日的第十一次交通及運輸事務委員會上，提出大潭道（水壩段）的交通管理措施建議，包括禁止重逾三噸的車輛於繁忙時段從北面駛入水壩，以及進行交通燈試驗計劃。交通燈試驗完成至今已有半年，區內居民欲得知試驗結果，並希望運輸署盡快制定措施，解決大潭橋壩交通擠塞。早前，她在區內進行問卷調查，收到數百份回覆，結果顯示大部分居民要求當局盡快解決大潭橋壩的交通擠塞問題。她續指，大潭橋壩的交通擠塞問題於區議會討論多年，仍懸而未決。儘管完成了交通燈試驗，署方卻未就增設交通燈一事給予明確答覆，回應居民的訴求。因此，她向署方提出以下要求：首先，運輸署須提供 2017 年 9 月及 11 月交通燈試驗的結果，並回應署方是否會在大潭道（水壩段）增設交通燈，

如署方未能於是次會議回覆，則應交代何時答覆；第二，運輸署自 2018 年 1 月 19 日起延長禁止重逾三噸的南行車輛於繁忙時間駛入水壩的時段，亦請署方匯報有關措施的成效。她重申，大潭道的交通問題不容忽視，鄰近的紅山半島居民亦已先後兩次去信區議會，她要求署方必須正視居民的訴求。作為短期措施，當局應安排交通督導員於繁忙時間指揮交通，維持秩序。

38. 麥卓欣女士回應表示，署方在 2017 年底進行交通燈試驗及實施延長禁止重型車輛駛入大潭道（水壩段）的措施。署方進行交通燈測試期間，發現車輛須等候燈號以通過大潭道（水壩段），行車時間亦會相對延長，但亦接獲不少市民意見指，有關安排令行車較有秩序。至於延長禁止重型車輛駛入大潭道（水壩段）的成效，根據警方提供的資料，有關措施已取得一定成效。

39. 多位委員就此議題發表提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 馮仕耕先生認為大潭水壩的交通情況在區議會討論多年，相關部門應予正視。大潭水壩建成超過一百年，由於路面狹窄，實在難以應付現時的交通需求，特別是巴士及重型貨車，難以同時雙向行駛。如遇上交通意外，更會導致交通癱瘓半小時以上。過往委員會曾提出多項建議，包括增設交通燈，並於路面裝設壓力感應器以調節燈號，從而控制車龍。他歡迎運輸署回應委員會的訴求，於 2017 年底進行交通燈試驗，又指居民對試驗的反應正面，證明增設交通燈是可行的方案。最後，他希望署方盡快落實裝設交通燈的時間表，以解決大潭道的交通問題；
- (b) 麥謝巧玲博士 MH 同意陳李佩英女士及馮仕耕先生的意見，又指交通燈試驗的成效顯著，質疑署方何以未能落實加設交通燈的決定。她續表示，署方了解大潭道（水壩段）出現交通擠塞的成因，卻沒有積極處理，是不負責任的表現。她促請署方盡快處理；
- (c) 林啟暉先生 MH 表示，既然居民贊成裝設交通燈，署方應及早推行有關措施；
- (d) 司馬文先生認同其他委員的意見。儘管測試期間他曾在路上遇見一名駕駛者反對裝設交通燈，但大部分居民均贊成

加裝交通燈，故認為署方應盡快實行。他認為興建另一座行車大橋亦是可行的解決方案，惟耗資巨大，相對而言，裝設交通燈是更簡便省錢的方案；以及

- (e) 陳李佩英女士表示，大潭水壩歷史悠久，如大型車輛在水壩相遇而造成堵車，將導致大量車輛滯留在水壩，影響水壩安全，故建議相關部門在維護水壩之餘，亦應避免過多車輛堵塞在水壩。她續指，儘管交通燈增加車輛的等候時間，但駕駛者較有預算，亦能順暢地通過該路段，以及疏導通往淺水灣方向的車流。因此，她希望署方盡快就設置交通燈作出決定。

40. 麥卓欣女士感謝委員對交通燈試驗的支持，亦了解委員希望能盡快落實增設交通燈。她表示，設置交通燈後，車輛需較長時間行駛該路段，但行車情況相對有秩序，亦沒有出現擠塞的情況。交通燈試驗計劃完成後，署方亦接獲區議員及公眾人士從不同途徑表達的意見，大多數人贊成安裝交通燈，認為更易掌握出行的時間，減少交通擠塞的機會，但亦有少量反對意見，指平日未必會遇上交通擠塞，而增設交通燈會延長通過壩面的時間。交通燈試驗計劃完成後，署方現正研究如何平衡雙方的意見，例如於不同的行車方向及時段，採取不同交通燈號的時間設定，務求減少不同方向及路段的行車時間。署方亦積極與不同部門緊密合作，計劃於 2018 年 4 月開始於大潭橋壩兩端實施臨時交通措施，以便進行勘探及管線安排等工作。署方期望於 2018 年稍後的時間，向委員會匯報詳細的方案。

41. 司馬文先生表示，署方的首要任務是於大潭道安裝交通燈，其次才是調節交通燈號循環的設定。他希望署方日後可引入高科技或智能觸發器，以建立智能交通控制系統。最後，他促請署方盡快安裝交通燈。

42. 主席總結表示，委員會普遍贊成於大潭道（水壩段）增設交通燈，以改善該處的交通情況，並提升道路安全，避免因大型車輛迎面相遇而造成交通擠塞或意外，甚至損害水壩的結構。主席請運輸署備悉委員的意見，盡快安裝交通燈及提交相關時間表。

（任葆琳女士及陳家珮女士分別於下午 4 時 43 分及 5 時 09 分離開會場。）

議程五： 檢討巴士司機的駕駛問題  
(此議題由馮仕耕先生提出)  
(交通文件 9/2018 號)

---

43. 主席請馮仕耕先生簡介文件。

44. 馮仕耕先生表示，對 2018 年 2 月於大埔發生的九巴車禍感到難過。他續指，南區的山路多彎且狹窄，不時發生交通意外，導致市民受傷，例如列作交通黑點的薄扶林道、大潭水塘道等，倘巴士司機在大潭水塘道高速行駛，撞向沒有防撞欄的地方，便有墜落山坡的風險，後果不堪設想。區議會過往曾多次討論南區山路的交通問題，他亦曾於 2011 年與運輸署代表實地視察，研究淺水灣道近赫蘭道是否設有足夠防撞欄。此外，根據警方的書面回覆，南區於 2017 年共發生 58 宗涉及有人受傷的交通意外，平均一星期超過一宗，情況值得關注。儘管現時巴士會裝設俗稱「黑盒」的行車記錄儀，但一般於意外發生後才會進行檢查，故要求巴士公司及相關部門加強監察，定期檢視巴士的行車記錄儀。另外，除巴士司機高速駕駛外，不少交通意外的成因是防撞欄等道路安全措施不足，因此他要求相關部門盡快檢視區內的道路，在適當地點加裝防撞欄。他又建議在容易發生意外的高危路段，限制巴士的車速至 30 公里。他認為，巴士公司及相關政府部門須加強監察及執法，保障巴士服務安全可靠。

45. 多位委員就檢討巴士司機的駕駛問題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲博士 MH 表示，於 2018 年 2 月發生的大埔車禍令不少市民震驚，社會十分關注巴士司機的駕駛態度。她詢問運輸署如何監管巴士公司的培訓工作，以及有否進行抽樣調查，監察司機的駕駛態度，並向巴士公司反映調查結果。她認為，巴士司機的態度與培訓工作息息相關，如巴士公司培訓得當，司機的駕駛態度會較佳。此外，她表示經常目睹市民投訴司機不停站或態度欠佳等，雙方繼而發生口角，或會影響司機情緒甚至其駕駛行為，故署方有責任監察司機的駕駛態度；
- (b) 羅健熙先生認為，只改善司機的駕駛態度及道路安全並不足夠，亦不應將矛頭直指司機。他不否認部分巴士司機的

態度有待改善，但認為核心問題在於現時運輸行業的整體環境，包括巴士司機的待遇等。他認同運輸署及相關部門應進行提升道路安全的工作，如強制巴士公司在巴士上層座椅加裝安全帶；至於在道路加設防撞欄，他對其保護作用有所保留。此外，他指巴士司機不時遭乘客責罵，面對很大壓力，如欲改善司機質素及招聘人才，巴士公司實應提供吸引的待遇；

- (c) 區諾軒先生同意有需要加強巴士及道路安全措施，但認為問題關鍵在於勞資矛盾，並批評偏袒資方的政黨。就巴士司機的待遇，他指巴士公司未能妥善執行運輸署的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》（下稱「《指引》」），不少司機投訴《指引》中 1 小時用膳、30 分鐘休息及 5 分鐘使用洗手間的安排難以實行，而司機往往需加班才能賺取足夠月薪。因此，署方應審視《指引》，下調最高工時，以及檢討巴士司機的薪酬制度。他期望各委員除討論巴士司機的駕駛態度外，亦應檢討巴士司機的工作性質及環境；
- (d) 陳李佩英女士表示，由於赤柱等偏遠地區的道路彎多且窄，故司機的駕駛態度十分重要，但市民亦有責任減少對司機的干擾。她認為，除教育巴士司機的駕駛態度外，亦應就司機的工作時間、壓力和待遇作多方面檢討。她建議考慮在司機位置設隔板，以保障行車安全；
- (e) 林啟暉先生 MH 認同應增設防撞欄，既可提升道路安全，亦減低車輛墜坡的風險。儘管在大埔的車禍中，輿論將矛頭指向司機的駕駛態度，惟他認為不能一概而論。他認為，導致該宗意外的背景因素眾多，包括勞資問題、巴士司機的休息時間等，但由於相關討論超出委員會的職權範圍，故是次會議應集中討論改善司機的駕駛態度；
- (f) 柴文瀚先生認為，大部分巴士司機均盡責有禮，故不應因個別事件指摘所有巴士司機。他續指，運輸署未完全運用專營權賦予的法定權力監管巴士公司，因巴士公司長期缺乏人手，導致不同巴士路線脫班，故應透過專營權促使巴士公司招聘充足人手，如未能達標，則須處罰巴士公司。硬件方面，他同意在巴士座椅加設兩點式安全帶，提升乘

客的安全意識；至於加設防撞欄的建議，他引述屯門公路曾發生一宗交通意外，但該處的防撞欄未能發揮作用，故相關部門須認真考慮防撞欄是否能改善問題。最後，他指巴士車速未必是意外的主要成因，如限制巴士在部分路段的車速至 30 公里，將嚴重影響其他道路使用者；

(g) 司馬文先生表示，如探討道路安全，需考慮司機、設備及道路三個因素。委員集中討論專營巴士的司機態度，但他認為非專營巴士司機的駕駛態度亦須留意，因他們沒有像專營巴士司機般接受有系統的訓練，故詢問運輸署有否為非專營巴士司機提供培訓。他續指，因車輛設備故障引起的交通意外較少，故他認為設備故障的風險較低。反之南區的道路問題較嚴重，他指出不少是舊山路，既斜又窄，且視線有限、欠缺防撞欄及安全島等，如巴士或大型車輛迎面相遇，須其中一方讓道才能通行，故運輸署應針對上述問題提出改善計劃。他認為運輸署應提供潛在上述問題的路段列表，讓委員會討論改善方案，如加設警告牌、強制長車慢駛的標誌等。對涉及巴士的交通意外，他認為不應着眼於交通黑點，而是有安全問題的路段，例如自香港仔隧道至赤柱一段香島道、石澳道至石澳迴旋處等路段均頻生意外；以及

(h) 朱慶虹太平紳士認為，擬議項目是討論巴士司機的駕駛態度，司機駕駛時也應將乘客安全放在首位，而《指引》及專營權等問題則屬次要。他同意馮仕耕先生加設防撞欄的要求，因海灣區、赤柱及大潭等地的道路十分狹窄，相關部門應檢視有否加裝防撞欄的需要，以保障乘客安全。此外，他認為司機的薪酬及《指引》亦有需要改善，但問題癥結是巴士公司在招聘時遇到不少困難，故各持份者應同心協力解決問題，探討改善司機駕駛態度及提升乘客安全事宜，而不應針對個別人士的政治立場。

46. 郭裕鋒先生回應表示，巴士公司會定期透過行車紀錄儀檢視車長的駕駛表現，亦會定期安排便衣人員乘車監察，以監察司機的駕駛態度。署方如在日常監管中發現問題，或接獲投訴後，將向巴士公司反映，並要求巴士公司提出具體改善方案。另一方面，署方已要求巴士公司加強執行《指引》的要求；而署方的巴士科已修訂《指引》，其中一項改動是將車長的工作時數由最長 14 小時減至最長 12 小時，希

望巴士公司盡快落實，改善司機的工作環境。就大埔的交通意外，行政長官已成立香港專營巴士服務獨立檢討委員會（下稱「獨立檢討委員會」），並委任法官為主席，成員亦包括署方代表，以檢討意外成因及可作改善之處，期望能解決相關安全問題，令巴士的整體運作更安全。

47. 劉慧儀女士表示，加設防撞欄方面，現時所有巴士站的設計，包括面積、視線等均符合署方的設計標準，如有需要，可在巴士站前後加設防撞欄。

48. 多位委員再次就檢討巴士司機的駕駛問題提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 歐立成先生 MH表示，他觀察到南區的巴士司機大多態度良好，惟部分重型貨車司機的駕駛態度則較差，於路上胡亂切線。他詢問如行車紀錄儀錄得其他司機駕駛態度欠佳的證據，是否可向運輸署、警方或巴士公司投訴；
- (b) 羅健熙先生認同交通安全是至為重要。然而，巴士司機的待遇、專營權安排及巴士脫班等並非次要因素，而是確實存在的社會問題。他獲悉大埔的交通意外設有獨立檢討委員會處理，但他認為本港交通服務的專營權模式亦必須作出檢討。他表示，不同交通服務模式對司機、乘客安全及服務質素均有重大影響，且環環相扣，例如有外國城市成立「交通局」，提供巴士路線讓營辦商承投；
- (c) 朱慶虹太平紳士澄清，巴士司機的薪酬待遇及工作時間需重視，而香港司機的薪金亦較國外為低，社會應逐步檢討相關問題。他明白巴士司機在駕駛時或會受無理責難，但駕駛巴士時亦須為乘客的安全負責；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH表示，不應因個別司機的駕駛態度而批評所有巴士司機，但為了乘客安全及避免意外發生，巴士公司應認真提升培訓工作，運輸署亦應加強監察。由於巴士司機的駕駛態度直接影響行車安全，故擬議項目並非為批評巴士司機，而是關注其駕駛行為的影響。她又認同巴士司機的薪酬較低，有需要改善其福利待遇，運輸署及巴士公司應作檢討；以及

(e) 柴文瀚先生表示，巴士公司應提升薪酬以挽留人才及吸引新人入職，同時運輸署有責任令巴士服務有效運作，以及為前線司機提供安全的駕駛環境。他又指，近年不少市民喜以手機拍攝短片上載至互聯網、亦有乘客因未能登車而以身擋車，令巴士司機壓力大增。他認為，警方應加強檢控以身擋車或襲擊司機的乘客，增加阻嚇作用。專營權方面，他理解現時運輸署的權力有限，故建議改變專營權模式，仿效外國城市，讓巴士公司競投不同路線，至於巴士屬政府或巴士公司資產等問題，則可再作討論。

49. 郭裕鋒先生回應表示，城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司於 2018 年 3 月 1 日已提升巴士車長的薪酬，包括底薪及超時工作的薪金，以改善車長的待遇。

50. 司馬文先生表示，獨立檢討委員會將探討專營巴士的安全問題，惟他詢問會否同時檢視非專營巴士司機的問題，如不會，則運輸署如何改善非專營巴士司機的質素。他續指，現時南區有不少道路未能符合署方的設計標準，署方應主動列出相關路段，如未能容許大型車輛同時在雙線行駛、未符合署方標準、須加設防撞欄等的道路。

51. 劉慧儀女士表示，現時沒有相關資料，將於會後將直接回覆委員。

(會後補註：運輸署已與有關議員聯絡，解釋署方曾於斜坡維修工程中提出的建議。)

52. 主席請警方回應委員指行車紀錄儀的片段能否作投訴證據的提問。

53. 黃展武先生表示，如市民有錄影片段或親眼目睹司機駕駛態度欠佳，可前往任何警署投訴，並提供詳情，如車牌、司機姓名(如有)等資料，警方會轉介至所屬總區的交通調查組深入調查，如有足夠證據會作出檢控。然而，市民向警方提供証人口供及作為控方証人亦至為重要。

54. 主席總結表示，委員會要求運輸署檢視及改善交通黑點的道路設施，提升道路安全，並加強監察巴士公司；除要求巴士公司督促司

機注意駕駛態度外，亦應推出措施改善司機的薪酬待遇及工作環境。此外，委員會促請香港警務處加強執法，以保障道路使用者的安全。

(陳文俊先生、楊穎仁先生及朱慶虹太平紳士分別於下午 5 時 31 分、5 時 47 分及 5 時 55 分離開會場。)

**議程六： 檢討城巴及新巴實時抵站系統運作**  
(此議題由柴文瀚先生提出)  
(交通文件 10/2018 號)

---

55. 主席歡迎城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司(下稱「巴士公司」)公眾事務經理李建樂先生出席會議。

56. 主席請柴文瀚先生簡介文件。

57. 柴文瀚先生表示，巴士公司的實時抵站系統可查詢巴士的位置、預計抵站時間、與分站的距離等，如系統顯示巴士一直停留在某位置，市民可估計巴士或受路面情況影響而有所延誤，從而對行程有預算，故他讚揚該系統的設計理想。然而，他指出系統亦存在問題，如「預定班次」實指非實時班次，或會令市民誤以為預定班次相等於實時抵站時間，因而認為巴士未能於預定時間開出或抵站。他指有關問題在巴士總站較為常見，因總站的電子資訊顯示屏或巴士公司的程式只顯示預定班次的時間，若巴士不依時開出，會令市民無所適從。因此，他認為有關系統仍有改善空間，希望巴士公司將系統全面覆蓋至所有巴士路線前作出改善，以減少誤會。另一方面，他欲得知巴士站安裝電子顯示屏的進展，儘管巴士公司計劃於 2019 至 2020 年進行安裝，但他認為可於更多的巴士站安裝顯示屏，以便利市民。他以西區海底隧道出口的巴士站為例，署方曾指該處沒有電源供應，惟該分站設有照明裝置及飲品售賣機，故他認為缺乏電源供應並非藉口，希望署方認真考慮。此外，署方近期表示，計劃將多間公共交通營辦商的實時抵站系統結合，在運輸署網站及「香港乘車易」程式顯示，讓乘客更容易選擇交通工具。他又指，政府已資助巴士公司安裝電子顯示屏，更應促使巴士公司開放數據，讓市民有更多選擇。

58. 主席詢問運輸署及巴士公司除書面回覆外，有否補充。

59. 郭裕鋒先生回應表示，現時巴士公司網頁及手機應用程式均設

有實時抵站查詢系統，然而署方亦了解委員希望巴士公司開放數據讓市民使用。市民在署方網站及「香港乘車易」手機應用程式均已可連結到巴士公司的網站，亦可發揮類似的功能。

60. 李建樂先生回應表示，擴展實時抵站查詢服務的進度理想，巴士公司正在各輛巴士的車廂安裝相關硬件，截至目前為止，1 600 多輛巴士中已有逾 1 100 輛巴士安裝硬件，預計於 2018 年 5 月底前為所有城巴（專營權一）約 130 條路線提供實時抵站時間查詢服務。此外，整體而言，實時抵站資訊可提早於 2018 年第三季內擴展至城巴及新巴的所有專營路線。至於在巴士站加設顯示屏的事宜，巴士公司正與運輸署商討標書內容，稍後會公開招標，預計於 2019 年至 2020 年分階段在全港 200 多個有電力供應的有蓋巴士站安裝顯示屏。於 2017 年初，運輸署曾向各區議會發出資料文件，詳列各區會安裝抵站時間顯示屏的有蓋巴士站，其中南區佔 50 多個巴士站。關於市民在使用查詢實時抵站資訊時遇到的問題，巴士公司網頁及手機應用程式的系統會顯示未來一小時內巴士路線於各車站的三個班次時間，市民候車查詢抵站時間時，該巴士班次可能仍未由總站開出或仍在上一個行程，相關系統會按照巴士編定時間表與過往行車數據預計抵站時間。此外，由於部分巴士仍未安裝有關實時系統，巴士公司因車務需要或交通擠塞而調動未安裝有關系統的巴士時，可能會發生上述問題，但這些問題將於 2018 年第三季全面安裝系統後解決。早前巴士公司亦已將「預定班次」字眼改為「非實時」，並附上註解解釋，以更清晰表達意思。由於香港的交通狀況不時出現變化，如巴士抵達總站後，車務控制中心或站長需作車務調整，巴士公司正教育前線員工，當作出車務調動時，需即時在車務系統作相應改動，於實時抵站系統反映更新資料。如有關資料未能及時更新，便可能導致偏差，巴士公司已加強提醒員工，以提供準確資訊。

61. 羅健熙先生表示，在進行南港島線（東段）公共交通重組計劃時，運輸署及巴士公司均表示會盡快安裝實時抵站系統，惟只有少數的南區巴士路線裝有該系統，他認為此舉形同欺騙區議會，日後只會加深區議會對署方及巴士公司的不信任。此外，他批評現時「香港乘車易」應用程式的使用者界面，除設計不吸引外，程式雖整合了不同公共交通營辦商的實時抵站系統，但實際只是連結至該公司的網頁或程式，未能方便使用者。他希望署方認真改善程式的界面及功能。至於在巴士站安裝電子資訊顯示屏，他認為香港的進度落後於不少國外城市，質疑香港有充足財政資源及相關技術，何以未能在巴士站加設有關設施。

62. 郭裕鋒先生回應表示，理解委員指「香港乘車易」的界面不便使用等意見，他會向專責組別反映相關意見。

63. 李建樂先生回應表示，理解委員會關注實時抵站時間查詢服務的擴展進度，如有最新消息，將盡快通知區議會。

64. 主席總結表示，請運輸署及巴士公司備悉委員的意見，改善實時抵站系統的問題。運輸署在推出綜合各公共交通營辦商的實時資訊手機程式時，亦應採用統一格式，方便市民使用。

(陳文俊先生、楊穎仁先生及朱慶虹太平紳士分別於下午 5 時 31 分、5 時 47 分及 5 時 55 分離開會場。)

**議程七： 以往會議曾討論事項進展報告**  
**(截至 2018 年 2 月 28 日的情況)**  
**(交通文件 11/2018 號)**

---

65. 主席請委員按頁就報告提出意見。

**(A)3 南區行人天橋及隧道加建升降機**

66. 馮仕耕先生表示，有關項目(d)黃竹坑道近南風道高架行人道(H116)，他與路政署聯絡後，得悉工程與地下食水管有衝突，惟區內居民一直期待設置斜道後，可方便長者和有需要人士，對工程需還原表示無奈。他了解署方會重建原有樓梯，故已要求增設街燈及扶手，亦希望署方盡快物色其他地點興建斜道。

67. 鄭嘉曦先生回應表示，備悉委員的意見，會後將向主要工程管理處轉達及直接回覆委員。

(會後補註：路政署已於會後與議員聯絡。有關重建原有樓梯的工程已在進行中，並會增設街燈及扶手，預計於今年六月內完成。有關物色其他地點興建斜道的計劃，署方現正與社會福利署商討計劃的可行性，稍後會向議員匯報進一步消息。)

**(A)5 「人人暢道通行」計劃的下一階段**

68. 區諾軒先生詢問路政署各項目完成可行性研究的日期，以預計工程何時展開，否則難以向居民交代。

69. 鄭嘉曦先生回應表示，備悉委員的意見，會後將向主要工程管理處轉達及直接回覆委員。

(會後補註：路政署已於會後與議員聯絡。路政署正為委員會選出的三條行人通道加建升降機項目進行可行性研究，預期於 2018 年第三季向議員匯報研究結果。)

70. 主席詢問(c)橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋(HKS02)的可行性研究進度。

71. 鄭嘉曦先生回應表示，暫時沒有相關資料，會後將向主要工程管理處轉達及直接回覆委員。

(會後補註：路政署已於會後與議員聯絡。路政署正為(c)橫跨田灣街近田灣商場的行人天橋(HKS02)加建升降機項目進行可行性研究，預期於 2018 年第三季向議員匯報研究結果。)

## **(B) 南區巴士路線**

72. 林玉珍女士表示，儘管進展報告顯示新巴 595 號線沒有脫班，但她質疑實際班次的間隔不只 8 分鐘，而是超過 10 分鐘甚至 20 分鐘才開出一班，她詢問署方進行實地調查的日子及實際班次的間隔。

73. 郭裕鋒先生回應表示，感謝委員的意見，將於會後直接回覆委員。

(會後補註：運輸署已於會後與議員聯絡。新巴第 595 號線的調查是在 2 月 26 日於海怡半島巴士總站進行。)

74. 柴文瀚先生指出，新巴 595 號線於 2017 年 12 月曾出現全日脫班的情況。另外，他詢問新巴 970 號線的實際班次何以多於編定班次，而已安裝實時抵站系統的巴士路線班次是否較為穩定，而未安裝的巴士路線會否藉機有所延誤。

75. 郭裕鋒先生回應表示，有關實地調查的列表資料，由於調查當日新巴 970 號線因有額外乘客需求作出車務調動而加開班次，故並非數據有誤。

**(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**

76. 張錫容女士表示，項目(C)鴨洲橋道往香港仔支路的工程預計完工期為一個月，但工程仍須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，而路政署亦曾以電郵向她諮詢有關情況。她詢問進展報告及署方電郵所指的是否同一路段。由於鴨洲橋道的交通頗為繁忙，其他同類工程的施工期亦較短，她質疑施工期是否需時一個月。

77. 鄭嘉曦先生回應表示，暫時沒有相關資料，會後將請維修組別與委員聯絡，了解詳細情況。

（會後補註：路政署已於會後與議員辦事處的職員聯絡，由於申請相關許可證需時，路政署只能預計大約的動工及完工日期以供參考，而實際施工期為兩日。工程亦已於 2018 年 3 月 22 日完工。）

**(E) 香港警務處及運輸署 — 2018 區交通報告（2018 年 1 及 2 月）**

78. 陳李佩英女士表示，赤柱及石澳區的意外數字較多，多數涉及單車、電單車及私家車，故詢問運輸署及警方該等路段是否有安全問題，以及有關意外發生的實際時段。

79. 司馬文先生對交通意外數字較高表示關注，他認為有關部門不應只着眼於交通黑點，而應檢視經常發生意外的路段。他指出，薄扶林道於 2018 年 1 及 2 月各發生 6 宗意外、石澳道於 2018 年 1 月有 5 宗意外、大潭道於 2018 年 1 月及 2 月分別有 2 及 4 宗意外；如將赤柱峽道、淺水灣道與香島道當作同一路段計，亦於 2018 年 1 月及 2 月分別有 2 及 6 宗意外。他認為，交通報告應針對同屬高危的路段，而上述道路均屬狹窄多彎的舊山路，應視為高危道路，運輸署及警方應提出改善措施，減少在這些道路的意外。

80. 黃展武先生回應表示，暫時沒有發生交通意外的時段資料，而意外成因眾多，難以一概而論。交通黑點方面，警方會定期採取執法行動。

81. 麥卓欣女士回應表示，將於會後了解有關交通意外的詳情，並會稍後回覆。

（會後補註：本署了解有關意外的詳情後，其意外成因牽涉不同因素，例如車輛打滑（跌咗）、跟車太貼、煞車系統失靈等。）

82. 主席請委員備悉附件一的海洋公園交通報告。

#### 議程八：其他事項

83. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

#### 下次會議日期

84. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第十五次會議將於 2018 年 5 月 21 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

85. 議事完畢，會議於下午 6 時 24 分結束。

南區區議會秘書處

2018 年 5 月