

**南區區議會(2016-2019)屬下
交通及運輸事務委員會
第二次會議記錄**

日期：2016 年 4 月 5 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	(南區區議會主席)
陳富明先生 MH	(本委員會主席、南區區議會副主席)
張錫容女士	(本委員會副主席)
歐立成先生 MH	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳家珮女士	
陳李佩英女士	
朱立威先生	
馮仕耕先生	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
羅健熙先生	
麥謝巧玲博士 MH	
徐遠華先生	
任葆琳女士	
司馬文先生	

秘書：

周暘恩女士	民政事務總署南區民政事務處 行政主任(區議會) 3
-------	------------------------------

列席者：

周楚添太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
劉建國先生	運輸署高級運輸主任／南區
譚桂芬女士	運輸署工程師/主要公路發展 2
李煦丰先生	運輸署運輸主任/南區 1

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

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) 運輸署工程師郭偉昌先生及劉慧儀女士；
- (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；以及
- (e) 香港警務處西區警區交通隊主管鄺士陽先生。

2. 主席建議每位委員就每項議程最多發言兩次，每次發言時間限時三分鐘。委員接納此項建議。

議程一：通過 2016 年 2 月 22 日第一次會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前未有收到委員就會議紀錄提出的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

議程二：2016-2017 年度南區巴士路線計劃

（此議題由運輸署提出）

（將一併辯論由徐遠華先生提出的動議）

（交通文件 7/2016 號）

（馮仕耕先生於下午 2 時 44 分進入會場。）

5. 主席歡迎以下政府部門及巴士公司代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展(港島 1)蔡綺琳女士；
- (b) 城巴有限公司營運壹部經理黃鑑先生；

- (c) 新世界第一巴士服務有限公司營運經理馬詹唯先生；
- (d) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司經理(策劃)冼志賢先生；
- (e) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生；以及
- (f) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司高級公眾事務主任尹慧嫻女士。

6. 主席就擬議事項向委員講述以下重點：

- (a) 上屆委員會曾在 2015 年 5 月 13 日的特別會議上，一致通過動議，要求運輸署在未獲本區議會同意前，不得強行實施任何有關巴士路線的重組計劃。當時，委員會亦去信運輸署署長，表明委員就巴士路線重組計劃的立場，並對署方強行改動巴士路線的做法表達強烈反對；
- (b) 現運輸署罔顧上屆委員會的決定，在年度「南區巴士路線計劃」中納入多條巴士路線的改動，其中更包括本區議會多次要求署方在未獲得委員會通過前，應暫緩或擱置的重組方案，例如城巴 40、40M、隧巴 107 及 970 號線等；以及
- (c) 由於南港島線（東段）至今尚未通車，南區居民迄今仍倚賴巴士為主要的交通工具；然而，署方現時卻提出改動多條巴士路線，做法極不合理，不單沒有尊重委員會的決定，更漠視居民的訴求，罔顧市民的交通權益。

7. 主席表示，按照《南區區議會會議常規》第 24(1)條，動議暫停討論題述議題。

8. 多位委員對動議發表意見：

- (a) 柴文瀚先生表示，現階段擱置討論為正確方向，認為巴士路線改動應待南港島線（東段）開通後再進行討論。他指出，上屆區議會已花上不少時間，對議題作出深入討論，各委員亦曾提出意見，當中包括優化隧巴 970 及 970X 號線等。他強調，上述路線所涉及的問題，反映了區內巴士服務質素欠佳。他又指出，不少委員已指出服務質素若持續下降，不但難以落實「2016-2017 年度南區巴士路線計劃」，更對改善區內整體巴士服務沒有任何幫助。

他寄望運輸署及巴士公司能精益求精，在未來日子，竭力研究及改善下年度南區巴士路線計劃；

- (b) 司馬文先生對動議表示支持。以薄扶林區為例，他認為即使日後南港島線（東段）開通，薄扶林的居民亦未能享受鐵路帶來的好處。他表示，公共巴士及專線小巴仍然是區內乘客的唯一選擇，然而巴士服務卻總因為鄰近地區開通鐵路相對地縮減，做法令人費解。他指出，以現時薄扶林區情況而言，所面對的巴士服務比以往更不理想，但署方提出的公共巴士路線計劃卻沒有提供任何解決方案。此外，該計劃亦沒有提及如何為碧瑤灣一帶的居民加強公共交通服務。他認為，署方根本罔顧居民所需，整項計劃只偏重於為巴士公司獲取更高利潤。他認同柴文瀚先生的建議，待南港島線（東段）啟用後再進行討論。他期望署方屆時能推出更具成本效益的方案，致力改善南區的巴士服務；
- (c) 張錫容女士表示贊同擱置討論的決定；
- (d) 麥謝巧玲博士 MH對巴士公司及運輸署的工作表達極度不滿，並對計劃中所涉及的巴士路線改動表示憤怒。她認同暫停討論議題，並表示縱使展開討論，亦不會贊成署方所提出的方案；以及
- (e) 羅健熙先生表示同意暫停討論，但他認為巴士公司及運輸署應及早就「2017-2018 年度南區巴士路線計劃」或南港島線（東段）通車前的巴士重組計劃展開諮詢。

9. 主席請委員就暫停討論是項議題的動議進行投票。經點票後，委員會一致贊成通過動議。

10. 主席表示，會前徐遠華先生以書面提出以下動議：

「本會譴責運輸署漠視區議會『南港島線通車前不得推行巴士重組』的共識，巧借『巴士路線計劃』中削減 107 號巴士，罔顧黃竹坑居民的交通權益。」

上述動議獲區諾軒先生和議。

11. 主席請徐遠華先生簡介動議內容。

12. 徐遠華先生表示，運輸署漠視區議會對「南港島線（東段）通車前不得推行巴士重組」的共識。他認為，署方以瞞騙手法，藉推行年度巴士路線計劃，銳意削減隧巴 107 號線的班次，罔顧黃竹坑居民的交通權益。他希望委員支持動議，並要求署方及巴士公司待南港島線（東段）投入服務，待乘客所選擇的交通模式確認後，才研究是否需要為巴士路線作出改動。

13. 主席表示，徐遠華先生所動議的內容涉及運輸署提出的議題，而剛才委員會已一致決定不作討論。然而，為表明委員會的立場，主席認為委員仍須就動議進行表決。

14. 有關徐遠華先生提出的動議，主席宣布有 17 票贊成通過動議，0 票反對，0 位委員棄權。委員會通過上述動議。

15. 蔡綺琳女士回應表示，署方已聆聽及備悉委員的意見。她重申，重組巴士路線為運輸署的恆常工作，而現階段正就「2016-2017 年度的巴士路線計劃」諮詢各相關區議會。署方明白委員未必希望於是次會議討論有關計劃，同時亦對計劃有不同的意見。因此，希望委員會能於 1 個月內把對計劃的意見，以書面形式交予署方，以便署方能與巴士公司進行磋商。

16. 柴文瀚先生表示，由於委員會已議決不作討論，故須確認為何仍須向署方提交意見。

17. 司馬文先生對運輸署的回應表示不滿。他指出，委員會已就動議作出決定，不就「2016-2017 年度南區巴士路線計劃」進行討論，署方便不應強求委員以書面提交意見。他質疑署方代表根本不明白議決的結果。

18. 羅健熙先生表示，若按擬議動議的決定，本委員會將不在今年內討論有關巴士路線計劃。為此，他認為運輸署應立即撤回方案，直至南港島線（東段）投入服務後才再作研究。

19. 主席總結時表示，委員會重申，運輸署在未獲本會同意前，不得強行實施任何有關巴士路線的重組計劃，包括要求委員會以書面提交意見。南區區議會要求運輸署尊重委員會的決定，認真看待居民的聲音，在南港島線（東段）開通前，審慎處理巴士服務，並必須得到本會的支持，才可以推行與鐵路相關的巴士重組計劃。

議程三： 海洋公園交通報告
(交通文件 8/2016 號)

20. 主席歡迎下列海洋公園公司代表出席會議，參與議程三的討論：

- (a) 公園營運總監吳守堅先生；以及
- (b) 交通經理麥家榮先生。

21. 主席表示，海洋公園周邊的交通問題一直是委員會十分關注的事項，為使海洋公園及相關政府部門能夠互相配合，改善因遊客及旅遊巴所造成的交通問題，本委員會曾於上次會議上建議由海洋公園公司定期向委員會提交交通報告。主席請園方代表簡介報告內容。

22. 吳守堅先生就海洋公園的交通管理及最新發展向委員匯報，內容主要包括園方現時已實施的交通管理措施，以及近半年於繁忙日子（如農曆年假假期）所實施的交通管理措施的成效，詳情載於交通文件 8/2016 號附件一。

23. 麥家榮先生闡述上述交通管理措施的成效。他以 2016 年 2 月 10 日（即農曆年初三）為例，當天入場訪客逾三萬人，而各交通要道，包括黃竹坑道、香港仔隧道收費廣場及海洋公園對開迴旋處一帶，在不同時段均顯示交通暢順，沒有車輛擠塞的情況。至於車位方面，亦沒有發現供不應求等異常情況。

24. 多位委員就海洋公園公司的簡報作出提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 徐遠華先生表示，經過委員會逾兩年的討論，以及海洋公園的積極配合，園外一帶的交通已有顯著改善。他對現時的交通情況表示欣慰，並指近月已沒有接獲居民的投訴。他續表示，於上屆區議會曾提出譴責海洋公園管理交通不善的動議，現時見園方及各政府部門已就問題努力作出改善，對於各方積極的工作態度予以讚賞。然而，他認為，上述交通管理措施在現階段見效，不排除是與近期來港的旅客人數放緩有關。由於南港島線（東段）將投入服務，加上海洋公園公司正籌備多個發展項目，他預料遊客人數將有回升的趨勢。此外，他指出，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）將開始計劃發展車站上蓋物業，加上南區交通網絡受地理環境限制，因此區內整體交通配套仍存在不少壓力，故他寄望園方不要對交通管理工作掉以輕心；

- (b) 馮仕耕先生贊同徐遠華先生的意見。另外，他表示，於 2016 年 2 月 21 日曾接獲投訴指，由於旅遊巴及私家車阻塞通道，令駕駛者沒法進入香港仔運動場。他希望園方因應此事件微調上述的新增措施，避免同類情況再次發生。此外，他認為暑假將至，訪客湧現的情況不容忽視，故他建議：（一）將只供巴士晚上停泊的車庫於日間開放予旅遊巴使用；（二）考慮騰出港鐵公司部分臨時用地，以增加私家車位數量；以及（三）在海洋公園行政大樓及壽山村道之間增建迴旋處，方便駕駛人士前往香港仔隧道（此項建議已於 2014 年 11 月向相關部門提出，但署方仍未回覆其可行性）；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，園方的報告雖然顯示新增的交通管理措施成效理想，但從昔日記錄所得，每逢暑假及主要節日期間，園外一帶的交通情況往往出現混亂。她認為，園方僅以農曆年初三為例子，不足以證明新增的措施已全面解決現時的交通問題。她認為，園方每年舉辦的萬聖節活動才是導致交通癱瘓的死結，往往引來多宗投訴。她提醒園方在應對大型活動時，須特別注意交通情況，避免引致周邊交通擠塞；
- (d) 羅健熙先生認同新增的改善措施的成效。然而，他認為，園方若能將過去農曆年初三所記錄的訪客人數與歷年的訪客人數作對照，將對日後策劃交通管制措施時帶來更大裨益。另外，他詢問「繁忙日子」的定義，以及如平日的訪客數目與繁忙日子相若，園方會否仍啟動上述交通管理措施；
- (e) 林啟暉先生 MH 表示，交通管理措施成效顯著，全賴園方能在溝通的過程中，細心聆聽、交流、研究及分析委員的意見。他認為，各持份者盡心盡力、集思廣益的精神值得肯定及表揚。此外，他贊同羅健熙先生的見解，指記錄及比較以往相應假日的人流數據，對分析更有幫助。最後，他認為，雖然入場人數有下降趨勢，但園方應就已動工興建的水上樂園及酒店於日後所帶來的交通負荷進行全面評估，並及早制訂應變計劃；
- (f) 陳李佩英女士對園方新增的交通管理措施及所付出的努力表示讚賞，但是她對長遠的交通安排仍然感到憂慮。她指出，海洋公園所引發的交通問題不容忽視，更甚者可導致區域性的交通癱瘓。她又指出，兩座新酒店將相繼落成，其中一間已計劃提供逾 400

間客房，可預見由遊客及訪客帶來的交通需求將與日俱增，並可能加重整體交通網絡的壓力。她認為，園方的應對交通管理措施須考慮黃竹坑區未來的發展。此外，她質疑園方現時推行的交通管理措施，可能只是因近期遊客數字下跌而奏效。有見及此，她建議園方除增加泊車位外，亦應就各項新增措施加強宣傳，尤其在暑假來臨的日子，以積極配合遊客所需；

- (g) 司馬文先生表示，近日仍不時發現旅遊巴停泊在路旁，雖然這些違例泊車的情況並沒有引致交通擠塞，但他認為，園方有責任提交詳盡的調查報告，園方只須追查所有接載旅客往來海洋公園的車輛登記號碼，仔細記錄停泊的地點，便可就所收集的資料進行分析，例如旅遊巴是否因停車位滿額或不足而停泊路旁，或受停車場收費影響而選擇違例停泊。他認為，唯有研究各項因素，才可有信心地歸納駕駛人士泊車的態度。最後，他認為，當園方的車位不足時，駕駛者可將車輛停泊在附近私人停車場的安排仍有不足之處，因為當眾多駕駛者漫無目的地尋找私人停車場時，反而會令情況更加混亂。為此，他建議園方亦可採用預約方式，為選擇停泊在私人停車場的駕駛者提供預約服務；
- (h) 歐立成先生 MH指出，香葉道東西行車線的兩旁經常泊滿旅遊巴，他預料當南港島線（東段）通車後，情況將更加惡劣，故此要求警方加強巡邏，並採取執法行動；
- (i) 柴文瀚先生表示，整體旅客數字只回落至 2013 年的水平，故不同意有委員指旅客數字已大幅下降的說法。就交通管理措施而言，他認為，大量私家車輛往來海洋公園才是園方應該處理的問題。他指出，園方或可透過不同團體及旅行社為預約車位提供優惠，此安排將廣受駕駛人士歡迎。然而，鑑於交易程序並非通過互聯網進行，駕駛者往往未能清楚了解預約車位後所須遵從的程序。他建議園方印備單張，供利用不同途徑預約車位的人士參考；以及
- (j) 任葆琳女士贊同歐立成先生 MH 的意見指，香葉道違例泊車的情況非常嚴重。她表示，雖然至今並未引起交通阻塞，但擔心違泊情況習以為常，司機可能誤解為理所當然的做法。她認為，不論園方或警方均有責任提醒駕駛人士，不應罔顧交通條例違法停泊車輛。她又表示，每逢暑假期間，違泊車輛每每伸延至惠福道一

帶，除阻礙行人路外，車主沒有關上引擎的陋習，更會影響空氣質素。她希望園方能關注旅遊巴所帶來的問題。

25. 吳守堅先生感謝委員的讚許，並就委員的提問綜合回應如下：

- (a) 園方明白當水上樂園的工程完成及南港島線（東段）投入服務後所要面對的挑戰。就管理策略而言，園方將持開放態度，與區議會及各持份者緊密合作，研究可行的改善方案，並預先作出防範；
- (b) 園方明白因旅客對交通系統所造成的負荷，然而，由於園方負責管轄的範圍有限，故南區的整體交通規劃實有賴相關政府部門的協調及區議會的協助；
- (c) 本年農曆年初三的訪客人數與往年相比只有輕微跌幅，而引用當天的數據以反映交通管理措施的成效，旨在讓委員易於掌握人流數據，就平日及繁忙日子兩者作出比較；
- (d) 園方將於暑假及萬聖節期間，緊守崗位，密切關注交通情況，以便採取應變措施。至於上述的新增措施，包括網上車位預約服務，已納入園方的恆常機制，即所有措施均適用於平日；
- (e) 「繁忙日子」一般基於入場人次記錄及預測而定，2016 年 7 至 8 月的暑假，已設定為繁忙日子，期間所有預約車位者均須支付附加費用，以鼓勵駕駛者改乘公共交通工具；
- (f) 園方已知悉運輸署將推出應用程式，讓駕駛者透過流動裝置查詢車位供應狀況，園方會繼續與運輸署保持聯繫；以及
- (g) 園方擬於 2016 年 4 月 19 日舉行第七次海洋公園南區交通事宜聯絡小組會議，並將稍後以書面邀請各委員出席。是次會議的其中一項議程是討論顧問公司為園方進行的交通報告。

26. 郭偉昌先生回應表示，自海洋公園實施網上預約車位服務後，已有效控制公園範圍的車流量。他續表示，署方將繼續監察交通情況。

27. 鄭士陽先生回應表示，警方已就香葉道違例泊車情況，進行不定時的巡邏，行動中警方已棄用勸諭或警告方式，而是即時向違例者提出檢控。

他又表示，鑑於港鐵公司工程所需，介乎香葉道及黃竹坑道之間的路段正進行改道工程，而旅遊巴司機往往會利用各項工程的過渡期，伺機集結在部分較闊的路面候客。他表示，警方將繼續留意情況，並會加強執法行動。

28. 多位委員繼續發問及提出意見，內容摘錄如下：

(a) 徐遠華先生表示，警方應正視違例泊車的情況。至於制訂長遠交通措施方面，他提出下列建議：

(i) 鑑於海洋公園公司新任行政總裁已表示會加強及推廣各項晚間舉辦的節目，故希望及早了解相關活動的概要，以評估對交通及環境噪音的影響；

(ii) 制訂有效的交通措施須兼顧園方管轄範圍以外的地方，因此園方應與有關部門加強溝通，例如要求警方加強執法行動。此外，康樂及文化事務署亦應制訂程序，避免使用香港仔運動場的車輛間接影響進入或離開公園的交通；以及

(iii) 現時繞經海洋公園巴士站的巴士路線已逐漸減少，當南港島線（東段）通車後，估計途經的巴士路線將進一步縮減。倘運輸署計劃取消巴士站，現階段應未雨綢繆，並就用地進行妥善規劃，探討將用地開發為停車場的可行性；

(b) 司馬文先生表示，園方仍未就有關調查旅遊巴泊車模式及分析結果的建議作出回應。他質疑園方聲稱已為旅遊巴提供免費泊車服務及增加泊車位，但仍出現違泊情況。他重申，園方應追查旅遊巴的行蹤，以順藤摸瓜的調查方式了解違泊的原因。有關私人泊車位亦須預約的建議，他認為，園方只表示運輸署正籌備新的應用程式，讓駕駛人士掌握車位的狀況，卻沒有正面回答問題。他強調園方有必要向駕車人士推廣有效的泊車程序。最後，他詢問有關利用水上交通工具前往海洋公園的可行性；

(c) 歐立成先生 MH不滿警方的回應。他指出，由業發街左轉入香葉道近香港仔運動場的路段，因是雙線行車，故偶爾有旅遊巴停泊。惟由業發街轉入香葉道西行線的路口，需承受由黃竹坑道及海洋公園道駛至的車輛，當旅遊巴違例停泊時，不但容易釀成意外，而且會造成嚴重交通擠塞；

(d) 馮仕耕先生表示，運輸署代表仍未就他於第一輪的發問作出回應；

(e) 柴文瀚先生建議當港鐵公司將臨時用地交還政府後，相關政府部門應加快程序，將用地改劃為停車場，供旅遊車輛停泊；以及

(f) 陳李佩英女士跟進馮仕耕先生就增建迴旋處的建議，認為署方進行研究時，亦應兼顧來自赤柱方向的駕駛者。此外，她指出，上屆區議會已就車位不足問題建議利用巴士站供旅遊巴於日間停泊之用，但計劃卻沒有絲毫進展。

29. 郭偉昌先生回應表示，港鐵黃竹坑站屬港鐵公司範圍，運輸署須待港鐵公司完成工程合約及騰出工地後，方能跟進工作。就增建迴旋處的建議，他強調須避免影響出入赤柱的駕駛人士。最後，他表示，署方將於稍後向有關委員披露最新資料。

30. 劉建國先生回應表示，關於海洋公園周邊巴士站的未來規劃，將交予運輸署相關組別研究。關於現時批予港鐵公司作臨時辦公室用途的用地，在交回政府後會闢作專營巴士公司泊車用途，並有計劃將部分泊車位置在日間指定時段則供旅遊巴停泊。

31. 吳守堅先生回應表示，候任行政總裁李繩宗先生將於 2016 年 7 月 1 日履新。由於李先生已在海洋公園公司工作多年，不但對園方的運作非常熟悉，且經常與南區區議會維持緊密聯繫，故不擔心園方與區議會的關係。至於籌劃中的晚上節目，仍處於構思階段，旨在承接南港島線（東段）於年底通車後，為市民締造一個既方便又饒富色彩的好去處。至於車位方面，他指市民可隨時透過互聯網平台，即時查詢及預約車位。園方亦會因應已繳費用的預訂而即時調整尚餘車位的數目。關於旅遊巴士的停泊安排，他表示，園內已提供地方免費供旅遊巴士停泊，並不時鼓勵司機將車輛停駐園內。就司馬文先生所建議的調查，他表示，園方將考慮進行。有關海上交通的查詢，他表示園方已備悉建議。

32. 主席回應表示，關於開放港鐵公司用地供旅遊巴使用的建議，已由地區發展及房屋事務委員會跟進。另外，關於可否開放用地供私家車停泊一事，較早前港鐵公司已解釋指，由於涉及保險問題，不能任意開放予公眾使用。

33. 主席總結時表示，委員會要求海洋公園公司每隔一個會議提交交通報告，並積極與相關政府部門研究如何改善公園一帶的交通管理措施。此外，在委員會要求下，園方須派員出席會議並解答委員的問題。委員會希望藉此促進海洋公園公司與相關政府部門的協調，以減低因公園發展及遊客增長所帶來的交通影響。

（陳家珮女士於下午 3 時 37 分離開會場。）

議程四： 關注鴨脷洲橋道與鴨脷洲徑一帶交通問題

（此議題由張錫容女士、林玉珍女士 MH 及朱立威先生提出）

（交通文件 9/2016 號）

34. 主席請張錫容女士簡介議題。

35. 張錫容女士表示，根據市民反映，鴨脷洲橋道及鴨脷洲徑的交通配套出現嚴重問題，若現時的安排已為永久措施，相信會引發更多駕駛人士的不滿。她指出，鴨脷洲橋道的交通燈組，所設的緩衝區只容許不多於兩架車輛由海怡半島轉入利東邨，致使鴨脷洲橋道經常擠滿車輛。此外，在鴨脷洲徑方向，現時新建位於鴨脷洲海旁道的支路，其緩衝區亦只能容納 6 至 7 架車輛。她續指，於早上由深灣軒或南灣前往漁安苑巴士總站的居民表示經常發現車輛有「衝燈」的情況，在人車爭路的環境下，險象橫生。她認為，原因是該地點的交通燈數目過多，希望相關部門為上述路段的設計作出改善。

36. 朱立威先生補充，縱使駕駛人士持相反方向行走，亦對彎位的弧度設計表示不滿。此外，雖然港鐵公司已於鴨脷洲徑旁建設新的支路，但由於交通燈組未能配合實況，以致交通情況相比以往沒有顯著改善。他表示，曾有居民反映指在新支路施工期間，臨時彎道的設計反而更為理想。他認為，現時路口的交通燈組未能有效地管制來自不同方向的車輛，擔心日後會引發意外。他建議運輸署可嘗試連貫新支路與鴨脷洲徑。

37. 劉慧儀女士表示，運輸署已知悉委員關注上述路口的交通情況。由於所述路段仍屬港鐵公司南港島線的工程範圍，故署方已要求港鐵公司進行點算車輛流量，期望能以最新資料為路口作出改善。

38. 多位委員對鴨脷洲橋道與鴨脷洲徑一帶交通問題發表意見：

- (a) 林玉珍女士 MH表示，縱使鴨脷洲橋道與利東邨道的路口工程由港鐵公司負責，運輸署仍有責任審核路段的弧度及燈組等設計。

她指出，該路段雖已進行擴闊工程，但整體成效卻令人失望。就現階段的交通情況，她對署方的回應表示不滿，認為署方應立即改善或調較訊號燈的轉換時間，而非拖延時間，等待港鐵公司蒐集數據。最後，她查詢搜集交通數據所需的時間；

- (b) 羅健熙先生表示，就鴨脷洲橋道與利東邨道的路口的情況，他曾多次向署方反映設計不妥，然而意見未有被採納。待至現時港鐵工程已完成，署方卻回應該位置再作改動的地方有限。他批評部門的工作態度不可理喻，令人難以接受。他再指，很多職業司機已反映上述路口的彎位弧度不足，工程竣工後亦已發生多宗交通意外，斥責署方對問題採取視若無睹的態度，對市民的安全漠不關心；
- (c) 麥謝巧玲博士 MH 表示，新設的交通燈組既未能解決交通問題，亦導致交通擠塞。她認為署方將責任交由港鐵公司處理並不恰當，認為署方應立即就各委員所提出的意見，主動要求港鐵公司配合及改善該位置的路面設計。她期望部門能以專業的工作態度，肩負及承擔相關責任；以及
- (d) 區諾軒先生表示，鴨脷洲橋道與利東邨道的問題，源自港鐵公司於設計時對整項工程過份自信所致。他認為，運輸署及港鐵公司現時應盡快解決問題。為此，他期望署方能考慮下列建議：
 - (i) 擴闊海面傳道會小學舊址對開的路面。若加寬路面工程受制於港鐵公司範圍或水平標準差異而不能進行，應在相關路面改塗清晰的道路標記，讓司機進入彎位時，易於掌控及調準行車路線；
 - (ii) 縮小由鴨脷洲橋道轉入鴨脷洲徑交通安全島的面積，以增加車輛轉彎時可使用的空間；以及
 - (iii) 遷移由利東邨道轉入鴨脷洲橋道方向的斑馬線，以騰出空間容納更多於巴士站候車的乘客。

39. 劉慧儀女士回應表示，有關路口的設計約於 2011 年由港鐵公司提出。相關設計乃根據當時路段及路面情況、車輛的流量而作出評估及研究。根據當年進行的評估報告，路口在 2011 年仍有足夠的剩餘用車量。由於數據經已過時，因此，署方要求地鐵公司再次進行車輛點算的工作。此外，鑒於交

通燈的時間分配與實際車輛流量有關，故署方認為在得到最新的數據後，才可研究改善的方案，包括調整交通燈組等。至於進行點算工作的實質時間，她預計可於 2016 年 4 月，待車流量不受清明節假期所影響後進行。

40. 主席詢問港鐵公司將路段完全交還運輸署的日期。

41. 劉慧儀女士回應表示，現階段仍與港鐵公司進行磋商。她預料港鐵公司可於 2016 年 4 月將路段交還予運輸署。

42. 多位委員對署方的回應發表意見：

(a) 張錫容女士建議運輸署應於交通情況有所改善後再要求港鐵公司交還路段。她補充，由於鴨脷洲橋道只有一條行車線，而鴨脷洲徑亦有支路轉往鴨脷洲海傍道，故當雙層巴士從鴨脷洲橋道轉入鴨脷洲徑時，往往因現時燈組緩衝區可容納的車輛太少而容易造成阻塞。就上述情況，她建議運輸署盡快進行現場視察，並責成港鐵公司改善狀況。至於安全島方面，她表示部分委員於上月與港鐵公司視察海面傳道會小學舊址時，已提出安全島長度所構成的問題。她認為，擬議事項雖牽涉很多技術性的問題，但仍可以進行短暫措施，例如：微調交通燈訊號的轉換時間。她期望署方能研究所有可行的臨時方案，待港鐵公司提交數據後再落實改善工程。

(b) 麥謝巧玲博士 MH不滿署方的回應。她表示，擬議路段因交通燈組的安排失當，擠塞情況已非常嚴峻並構成道路安全問題。她同意張錫容女士的建議，認為港鐵公司應全面進行有關的改善工作後，才將路段交還部門接收管理。

(c) 羅健熙先生表示，只要問題得以解決，他不會理會工作應由誰負責。不過，他認為港鐵公司在落實設計前曾將設計圖交給運輸署研究和審核，因此署方在現時的問題上並非全無責任。他指出，由於問題牽涉不同的範疇，包括硬件的配套等，因此建議署方可與港鐵公司進行磋商，然後作出最終決定。此外，按現況而言，若要為不符合規格的設施作出改良，可能存在不少困難。他希望政府部門能盡快解決問題，以及承諾於 2016 年 4 月收回管理權後立即進行研究，以免夜長夢多。

(d) 林啟暉先生 MH 表示，港鐵公司在進行每一項工程時理應諮詢運輸署的意見，在工程項目完成後出現原則上的錯誤不能只歸咎於港鐵公司。他認為，對熟悉鴨脷洲橋道、鴨脷洲邨及海怡半島的駕駛者而言，途經相關路段的問題不大。然而，不熟悉路面環境的駕駛者駛入利東邨或由利東邨前往香港仔方向的橋面時，司機須在短時間內作出抉擇，若稍有遲疑便容易產生意外。他希望運輸署盡快就問題作出改善。

(e) 林玉珍女士 MH 希望署方能重新評估鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑及利東邨道轉出香港仔方向的路面情況。她表示，曾有隧巴 171 號的乘客反映，指當巴士「偷位」轉出香港仔時，受過度的傾側而感覺驚慌。她續表示，已將情況向署方反映，惟署方回應指該路段的安全性沒有問題。另外，她希望署方能妥善處理交通燈組的問題，並考慮在適當的距離擺放指示牌，以顧及不熟悉鴨脷洲路段的駕駛者和提醒駕駛人士注意方向及距離。

43. 劉慧儀女士 感謝委員提出的建議，並表示會根據港鐵公司提交的數據，一併研究各委員所提出的問題及建議的改善方案。

44. 主席總結表示，委員會要求運輸署積極研究及備悉委員的意見，加倍留意鴨脷洲橋道與鴨脷洲徑一帶的交通情況，以減低港鐵工程對交通的影響。此外，亦建議運輸署重新審視有關位置的交通燈組，避免發生路面意外。

議程五： 城巴 A10 違反標書服務協定及反對繞經港珠澳大橋香港口岸
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 10/2016 號)

45. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

46. 柴文瀚先生表示，運輸署在回應文件中並沒有分辨城巴機場快線（A 線）及城巴北大嶼山對外路線（E 線）的不同之處。他引述指，於 1998 年 7 月 31 日的臨時立法會交通事務委員會中，時任運輸局局長吳榮奎先生曾為 A 線作出定義，即「直達機場客運大樓的機場巴士路線，為乘客提供更直接的高質素服務」。文件中沒有提及 E 線巴士須提供與 A 線巴士相同的高質素服務，而其服務範圍將包括東涌新市鎮及機場內的主要工作地點。此外，文件亦有清楚羅列分別屬於 A 線及 E 線的巴士路線。換言之，A 線巴士與 E 線巴士所提供的服務是有所區別的。他指出，城巴網頁亦有列舉 A 線巴士所提供

的服務，包括：採用可調較斜度的飛機式豪華座位、配備腳踏、個人閱讀燈、裝有太陽廉及監察行李狀況的閉路電視等。他續指，行走機場至南區的巴士路線於 2004 年開設時，運輸署代表曾建議將該路線納入為 A 線類別。若城巴意圖將城巴 A10 號不納入於 A 線類別，又或混淆視聽，他建議署方可根據 2008 年第 3585 號有關路程收費的公告提出反駁。他認為，以現時城巴 A10 號的收費，足以引證路線的服務屬 A 線類別。為此，他要求署方處理以下問題：

(a) 城巴 A10 號線須提供高質素的服務，不可使用不合規格的車輛，卻收取高昂的車費；以及

(b) 城巴及運輸署須於短期內就新購巴士未投入服務前的安排作出交代。

他表示，若城巴公司未能於兩星期內作出回覆，則會根據《香港法例第 362 章》有關「商品說明條例」的約章，就城巴採用虛假及誤導性資料向消費者委員會作出投訴。最後，他反對城巴 A10 號線繞經港珠澳大橋香港口岸。

47. 劉建國先生回應表示，城巴已就 A10 號線訂購新巴士，並預計可於 2016 年底投入服務。另外，因應乘客增長，城巴已申請將 A10 號線全線轉用雙層巴士，並將終站延伸至利樂街。他又表示，A10 號線的巴士為空調低地台巴士、附有輪椅斜台、2X2 座位、行李架、八達通收費系統、歐盟二期或以上的引擎系統等設施，已符合招標規定，至於可調較斜度的飛機座位，是巴士公司額外提供的設施，在招標中並無規定。最後，他備悉委員反對城巴 A10 號線繞經港珠澳大橋香港口岸的意見。

48. 羅健熙先生表示，不同的會議文件以及城巴公司於互聯網的簡介，均確認現行的 A10 巴士與標書的要求不符，質疑標書的宗旨只為制定條文所需，而署方亦沒有履行責任，跟進違反標書的情況。他認為，城巴 A10 號的價格十分昂貴，巴士公司又隨意安排未合乎質素的巴士投入服務，令市民蒙受損失。此外，他對 A 線巴士繞經港珠澳大橋香港口岸表示難以理解。他指出，繞經大橋香港口岸的安排只會增加行車時間，但實質需求不多。他質疑，署方應為新建的大橋提供其他交通配套，而不應建議將所有 A 線巴士繞經大橋香港口岸。為此，他建議於青嶼幹線繳費廣場增設轉乘／接駁巴士，避免浪費大部份乘客的時間，及因消耗不必要的燃油而對環境造成破壞。

49. 司文馬先生表示，雖然港珠澳大橋的整體交通配套仍未落實，但若安排 A10 巴士繞道而令其行車時間多逾 10 分鐘，實令南區的乘客難以接受。

為此，他反對城巴 A10 號繞經港珠澳大橋香港口岸。他建議，署方就大橋的整體交通配套作出最終決定前，應研究其他可行方案。考慮到環境、乘客量，以及乘客需求等因素，他認為現階段應先安排穿梭巴士作接駁，然後在有需要時再研究提供直達大橋香港口岸的巴士服務。另外，他就大橋香港口岸的設計提出意見，認為相關設施採用上蓋發展較為理想。

50. 柴文瀚先生重申，A 線與 E 線巴士的服務截然不同，而若引用「政府文件第 3585 號」有關路程收費的公告，A 線的車費最高可達港幣 50 元，而 E 線的服務收費則為港幣 27.5 元，差距正好反映服務質素相異之處。就城巴 A10 號線而言，他強烈批評巴士公司以不合標準的巴士服務市民。他認為，在新購巴士仍未投入服務之前，署方及巴士公司應採取應對措施，例如：減低車費或調配達標的巴士等行走 A10 路線。此外，他認為若新購的巴士仍未能提供高質素服務，則問題依然存在。

51. 劉建國先生就委員的提問作以下綜合回應：

- (a) 城巴 A10 號線為直達機場客運大樓的機場巴士路線；
- (b) 現時行走的 A 線的機場巴士，所提供的服務已符合招標的要求，署方亦一直鼓勵巴士公司提供更多的服務或設施以提高其服務質素；
- (c) 如有需要，署方會以書面方式向委員解釋及回應以上的提問；以及
- (d) 署方備悉有關港珠澳大橋香港口岸提供接駁巴士的建議，並於稍後將意見轉告負責港珠澳大橋規劃的相關同事。

52. 柴文瀚先生認為，署方至今仍然未提出有效的改善建議。他強調，署方曾於標書中說明 A 線巴士須提供高質素服務，但現時竟採用同一標準監管 A 線及 E 線巴士的服務質素，令人覺得匪夷所思。他質疑，倘上述路線的服務質素等同，則毋須區分成兩種不同的巴士路線。他認為，城巴違背標書的條文及公共政策的原意，以較低規格的巴士投入 A 線服務，繼而以低經營成本瞞騙市民。他期望署方能於兩星期內就上述情況予以合理回覆，否則將以法律途徑跟进城巴違規事宜。最後，他批評署方的政策長期向巴士公司一方傾斜，不但縱容巴士公司的經營手法，更令市民蒙受損失，加深市民對交通運輸的不滿。

53. 羅健熙先生表示，署方內部應作出協調，研究在招標過程中，標書與政策兩者之間所制定的條文是否一致。此外，他重申，署方安排機場巴士繞經港珠澳大橋香港口岸的做法是浪費乘客的時間，認為提供接駁巴士服務才是解決的方法。另外，他希望瞭解城巴 A10 號遷移總站的確實日期。

54. 林玉珍女士 MH 希望署方能及早通知議會，有關城巴 A10 號的一切改動，包括搬遷車站日期及更改行車時間表。

55. 劉建國先生就委員的提問再次回應，重點如下：

(a) 署方將於兩星期內就委員的查詢作書面回覆；

(b) 由於諮詢程序經已完成，故署方計劃於 2016 年 4 至 5 月期間將城巴 A10 號的終點站伸移至利樂街，詳情將通知議會及各持份者；以及

(c) 當遷移巴士總站後，A10 號的全線將由雙層巴士行走，而收費及行車時間表將維持不變。

56. 主席總結表示，委員會雖然歡迎城巴 A10 號線以新的雙層巴士取代現時的單層巴士，但希望運輸署積極研究及備悉委員的意見，切勿令乘客付出較高的車資，卻不能享受與價錢相等的服務。

[會後補誌：運輸署已在 2016 年 5 月 6 日向委員會作出了書面回覆，詳情見 附件一。]

議程六： 在政府隧道（包括香港仔隧道）引入八達通繳費系統
（此議題由司馬文先生提出）
（交通文件11/2016號）

57. 主席請司馬文先生簡介議題。

58. 司馬文先生表示，各收費隧道使用的人手收費系統不但成效低，且對駕駛人士帶來不便，而就駕駛電單車者而言，影響尤甚。他指出，使用八達通繳付隧道收費的程序簡易，亦不牽涉複雜的技術；過程除可節省時間外，更減低汽車廢氣的排放，有助改善環境，對隧道員工的健康有莫大裨益。他

表示，從翻查政府的政策文件中，獲悉局方曾於 2013 年承諾推行計劃。他又表示，有消息指政府擬於 2016 年 5 月開始逐步實施計劃；惟運輸署在書面回應中，卻隻字不提。為此，他詢問政府隧道（包括香港仔隧道）引入八達通繳費系統的時間表。

59. 劉建國先生回應表示，政府已計劃於 7 條政府收費隧道／管制區（包括：香港仔隧道）加裝非接觸式的付款設施，該計劃亦已獲立法會撥款，現階段正進行招標工作，將甄選合適的服務供應商，以及遴選付款方式，相關程序會逐步完成。他表示，有關實行計劃的時間表可於會後提交予秘書處。

60. 委員就引入八達通繳費系統發表意見：

(a) 羅健熙先生詢問有關計劃會如何分階段進行，以及最後階段的完成日期。

(b) 司馬文先生表示，分階段實行計劃除了要決定隧道的先後次序外，更應選擇採取最便利的技術，他建議優先考慮使用八達通繳費系統。

61. 劉建國先生回應表示，非接觸式的付款設施將計劃只設於現時每條由人手收費通道。在加裝設施後，人手收費及非接觸式付款設施將同時提供服務。有關是否可以採用八達通繳費系統，將視乎招標工作的結果。

62. 主席總結表示，委員會希望運輸署積極研究及備悉委員的意見，並盡快落實於香港仔隧道加設八達通繳費系統。

議程七： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2016 年 2 月 29 日的情況）
（交通文件 12/2016 號）

63. 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

64. 陳李佩英女士表示，有關討論已持續多時，希望了解署方於現階段的進展。

65. 郭偉昌先生回應表示，署方已就近期的查詢，於 2016 年 3 月 31 日作出回覆。署方將以整體利益為先，繼續向反對者申明於地區內興建停車場的需要。在設計方面，署方會應要求，盡量優化及改善方案，以達成興建多層停車場的目標。

66. 司馬文先生表示，署方不應著眼於如何優化項目，而應擴闊視野，同步考慮其他選址的可行性。

67. 羅建熙先生表示，不管反對及贊成的數目多寡，署方應作出最終決定。

68. 郭偉昌先生回應表示，署方對興建多層停車場的計劃並沒有改變，現階段仍努力與反對人士會面。

69. 司馬文先生表示，署方應將反對者的聲音轉達規劃署跟進。此外，他認為，不考慮其他選址的做法並非明智之舉。他指出，明白計劃於 20 年前討論時未有考慮其他選址，惟現時署方既然了解民意的取向，便不應盲目堅持在赤柱的中心地帶興建停車場的政策。他認為，赤柱居民並不期望署方修改設計，而是已明確表達不滿於市中心興建多層停車場的建議。因此，解決問題的唯一及最簡單的方法是另選地點，否則只會增添民怨、浪費時間。

70. 陳李佩英女士表示，多年來諮詢的結果顯示，居民認為在赤柱村道興建停車場是合適的地點。擬建的停車場可以紓緩馬坑村車位不足的情況，而且地點位於交通交匯點，對往返赤柱工作或旅遊的駕駛人士極為方便。她續表示，支持方案的地方團體、商會、互助委員會及社區組織均有代表性，希望署方不要令 20 多年來的訴求及努力付諸流水。

71. 主席表示，赤柱村道多層停車場的項目已討論甚久，而本委員會已去函運輸署署長，要求交代實質進展情況，然而，會前仍未接獲回覆。他續表示，待接獲回覆後，將即時向各委員匯報。

[會後補註：運輸署在 2016 年 3 月 31 日向委員會作出書面回覆，詳情載於 **附件二**。]

(A)2 紅山有蓋配水庫、赤柱峽道行車路及赤柱村道行人路及行車路的水管工程

72. 陳李佩英女士詢問上述水管修復工程的進展。

73. 凌志偉先生回應表示，會將委員的提問交由水務署跟進。

[會後補註：紅山有蓋配水庫及赤柱峽道行車路的喉管接駁工程已經完成；赤柱村道行人路及行車路的水管接駁工程預計於 2016 年 6 月完成。]

(A)3 水管更換及修復工程第 4 階段第 1 期

74. 司馬文先生表示，柏油路面的復修工程往往只限於開掘喉坑的闊度，而非遍蓋整條行車線。他指出，若重鋪路面工程只針對挖掘的地方，位於邊緣的瀝青物料極容易分離破損，形成洞穴。他希望路政署修改重鋪柏油路的工程守則，加入重鋪整條行車線的要求。

75. 鄭嘉曦先生表示，政府部門或公共事業的承建商在進行重鋪路面工程時，須根據挖掘准許證的條款及路政署的「永久壕坑回填指引」重鋪路面。有關部門或機構當完成重鋪路面後須通知路政署，讓路政署檢查。路政署於檢查時若發現錯漏，會要求有關機構修正。他表示，署方的指引有要求承辦商在個別情況下須重鋪整條行車線。若統一要求所有承辦商重鋪整條行車線，須仔細研究及考慮有關工程會否對附近交通及居民造成嚴重影響。

76. 司馬文先生感謝署方的回應，他希望部門能重新探討將所有重鋪路面工程遍及整條行車線的可行性，尤其在薄扶林區。

77. 鄭嘉曦先生表示，署方已備悉司馬文先生的意見。

(A)5 「人人暢道通行」計劃

78. 徐遠華先生及任葆琳女士詢問有關行人天橋 HF104 及 HF105 的進度。

79. 凌志偉先生表示，會在會後提供最新進展。

[會後補註：行人天橋 HF104 的招標工作已於 2016 年 4 月 8 日完成，土木工程拓展署正審視工程合約標書，工程可於 2016 年年中展開，預計於 2018 年年底完成。此外，行人天橋 HF105 的工程合約已於 2015 年 11 月展開，並於 2016 年 4 月開始挖掘探井，工程預計於 2018 年年中完成。]

(B)3 南區巴士脫班問題

80. 林玉珍女士 MH 詢問運輸署如何解決新巴 595 號線長期脫班的問題。

81. 劉建國先生 回應表示，有關新巴 595 號線脫班的問題，署方已去信巴士公司作提醒，要求巴士公司作出改善。根據巴士公司的回覆，導致脫班情況的主要原因是路面擠塞及車長缺勤。他表示，脫班情況於 2016 年 3 月已有改善，詳細數據會於下次會議上報告。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表（參考資料）

82. 司馬文先生 要求運輸署提供南區所有欠缺行人路路段的清單。

83. 主席 建議運輸署於會後直接與有關委員聯絡。

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三次會議將於 2016 年 5 月 23 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 5 時 40 分結束。

南區區議會秘書處
2016 年 5 月

**運輸署****Transport Department****傳真(號碼：2553 7268)**

本署檔案：TD BR78/150-1-1

來函檔案：

電話：2829 5317

圖文傳真：2802 2679

香港香港仔
海傍道三號逸港居一樓
南區區議會交通及運輸委員會
陳富明主席

陳主席

有關機場巴士第 A10 號線服務事宜

在本年 4 月 5 日的交通及運輸委員會會議上，有議員要求本署就機場巴士第 A10 號線的車費及服務事宜以書面回覆，本署現謹覆如下：

現時機場巴士路線(「A」線)主要為來往港九及新界各區與機場客運大樓的乘客提供較直接及快捷的服務。一般而言，大部份「A」線巴士在其服務區域內行走主要幹線，停站點亦較少，而在離開其服務區域後，中途在青嶼幹線收費廣場停站(方便乘客轉乘「E」線)後，便直接前往機場客運大樓。而北大嶼山對外路線(「E」線)則為東涌及機場(包括後勤區域)的乘客提供往返各區的服務。「E」線的服務區域一般都較廣，在離開其服務區域往機場的路程中，需先途經東涌及機場後勤區域多個地點，供乘客上落，始能抵達機場客運大樓。基於上述原因，「E」線行車時間一般亦較「A」線長，而停站的次數亦較多。

至於車費方面，專營巴士車費是根據公共巴士服務條例(第 230 章)第 13 條按照有關車費等級表而釐定。營辦第 A10 號線的專營巴士公司(城巴)是經招標程序而揀選出來，而城巴在投標時已因應其經營成本，及其有關網絡內的巴士路線的組別/性質、車程長短而訂定車費。由於第 A10 號線提供直接往來機場的巴士服務，故其收費是依據該公司「A」線的組別的車費等級而釐定。

運輸署在 2005 年(約十年前)為第 A10 號線進行招標時，規定服務該線的巴士規格是空調低地台巴士，須配備 2 X 2 座位、行李架、八達通收費系統、歐盟二期或以上的引擎系統、安放輪椅的空間及可供輪椅上落的斜台。而城巴在獲得第 A10 號線的經營權後，一直以符合上述規格的單層巴士行走該線。

由於第 A10 號線的乘客需求日漸增加，為提供較大的載客量，城巴會暫時調配一些符合規格的現役雙層巴士提供服務，以照顧乘客的需要。另外，城巴亦已訂購一批新的雙層巴士取代車隊內的單層巴士。當新的雙層巴士在本年年底至明年初抵港後，城巴會重新作出車輛調配，屆時行走第 A10 號線的巴士，其車型及設施會與城巴的其他「A」線類同。

最後，多謝議員們對機場巴士服務的關注。

運輸署署長

(吳錦嫻



代行)

2016 年 5 月 6 日

b.c.c. SH/S

傳真函件：
25537268



本署檔案 Our Ref. : (H1VJ2) in TD HR171/70-1
來函檔號 Your Ref. : HADS DC/13/30/3/7/012
電話 Tel. : 2829 5802
圖文傳真 Fax : 2824 0399
電郵 Email :

香港
香港仔田灣邨
田麗樓 8 號地下
南區區議會交通及運輸事務委員會主席
陳富明先生, MH

陳主席：

有關建議於赤柱村道興建多層停車場連公共交通總站的事宜

繼本署在二零一六年三月二日去信給你有關在赤柱村道擬建的多層停車場連公共交通總站(下稱赤柱停車場)項目的進度,我們的詳細回覆如下:

本署曾在二零一四年十一月十日向南區區議會的交通及運輸事務委員會會報在二零一四年七月九日的赤柱停車場居民會及其後一個月通過南區民政處收集到的意見(185個反對項目的意見和179個支持項目的意見)。反對者主要以該停車場會吸引更多交通和造成交通擠塞為理由反對該項目。本署繼而與持反對意見的居民代表會面(包括在二零一五年七月三十日及二零一六年二月十九日的會面)以釋除他們的疑慮。會面時,本署曾解釋該多層停車場的需要性,包括以去年泳季時所進行的最新調查結果,顯示車位需求有增長的趨勢。在會上,署方亦有回應居民的意見,包括維持赤柱灘道行車方向的建議,惟持反對意見的居民代表仍堅持反對該計劃。

由於反對者數目眾多,署方須繼續想方設法向反對者申明地區需要該停車場,而設計上仍可因應他們的要求再改善,以達致可繼續該項目的目標。

運輸署署長

(譚桂芬



代行)

二零一六年三月三十一日

副本送

南區區議會秘書處(南區民政事務處)(經辦人:周陽恩女士)
建築署(經辦人:吳謙信先生)

市區(香港)分區辦事處

Urban Regional Office (Hong Kong)

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓三十七樓

37th floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong

網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>