

南區區議會(2016-2019)屬下  
交通及運輸事務委員會  
第八次會議記錄

日期：2017年3月20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  
莊景威先生  
鄭子憲先生  
黃俊邦先生

**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：**

周楚添太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
謝雅立女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
劉建國先生	運輸署高級運輸主任／南區
李煦丰先生	運輸署運輸主任/南區 1
麥卓欣女士	運輸署工程師／南區及山頂 1
劉慧儀女士	運輸署工程師／南區及山頂 2
凌志偉先生	土木工程拓展署工程師 10（港島發展部 2）
陳潤儀女士	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

### **參與議程二：**

吳翰禮先生	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 5
李朝傑先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 6
鍾雯女士	運輸署運輸主任/鐵路 6
黃漢中先生	城巴/新巴有限公司策劃及車務編排經理
黃嘉俊先生	城巴/新巴有限公司高級策劃主任
李建樂先生	城巴/新巴有限公司公眾事務經理
黃鑑先生	城巴有限公司營運壹部經理
黃秀娟小姐	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
梁宏昌先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(荔枝角車廠)

### **參與議程三：**

傅定康先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1
冼佳慧女士	運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務
黃漢中先生	城巴/新巴有限公司策劃及車務編排經理
黃嘉俊先生	城巴/新巴有限公司高級策劃主任
李建樂先生	城巴/新巴有限公司公眾事務經理
黃鑑先生	城巴有限公司營運壹部經理

### **參與議程四：**

江大榮先生	路政署主要工程管理處副處長 1
柯芳華女士	路政署高級工程師 1/暢道通行
張詠欣女士	路政署工程師 2/暢道通行
鍾偉堅先生	栢誠(亞洲)有限公司工程經理



- (b) 運輸署高級運輸主任／鐵路 6 李朝傑先生；
- (c) 運輸署運輸主任／鐵路 6 鍾雯女士；
- (d) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (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；
- (f) 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；
- (g) 城巴有限公司營運壹部經理黃鑑先生；
- (h) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（策劃及發展）黃秀娟女士；以及
- (i) 九龍巴士（一九三三）有限公司襄理（荔枝角車廠）梁宏昌先生。

6. 主席表示，柴文瀚先生及區諾軒先生於會前通知秘書處，希望就「配合南港島線（東段）（下稱「南港島線」）通車的公共交通服務重組計劃」（下稱「重組計劃」）作出口頭聲明。根據會議常規第 29 條，每項口頭聲明的時間不得超過三分鐘。

7. 主席請柴文瀚先生及區諾軒先生作口頭聲明。

8. 柴文瀚先生的聲明指，近日社會上對運輸署有不少負面聲音，箇中原因在於署方不斷逃避責任，既沒有回應公共交通的路線設計，在解決交通問題方面亦不接受公眾參與。以南區的重組計劃而言，所有建議均令市民怨聲載道，難以接受。他指，整項重組計劃自五年前展開，曾耗資 417 萬港元聘請顧問進行研究，當中包括就西港島線及南港島線通車後所需進行的公共交通重組方案。研究期間，委員會亦曾提出多項建議，例如在未有鐵路系統服務的地區改善交通訊號燈、巴士站設計及引入快速巴士運輸系統等；惟時至今日，顧問研究不但一事無成，委員的各項提議亦杳無蹤影。至於黃竹坑站公共運輸交匯處，現有設施與一般巴士總站無異，不但浪得虛名，更是徹底的浪費資源。聲明續指，署方僵化的公共行政思維令人氣餒，在諮詢報告缺乏公眾參與及顧問研究形同虛設的情況下，難以令人相信署方秉持公平處事的原則，沒有偏重巴士公司利益及官商勾結之嫌。此外，他引述兩宗新聞報導，其一是新創建集團有限公司（下稱「新創建」）的發言人於 2015 年 9 月 23 日表示：「由於新鐵路開通之故，公司正尋求減少 64 輛巴士。」同一發言人於 2017 年 2 月 22 日再次發表報導稱：「受南港島線服務影響，集團擬縮減約 60 輛巴士。」他又指研

究報告的多項建議均未獲採納，如加強鐵路及巴士接駁服務，以及個別路線如城巴 71 號線的計劃等。綜合上述情況，他對運輸署及新創建提出譴責。

9. 區諾軒先生聲明，不滿運輸署於南港島線通車後的公共交通服務重組方案。他引述，於會前曾收到訊息，指重組計劃主要目的乃大幅削減巴士數目，以將資源調配到其他地區。他認為，因鐵路系統投入服務而需調整巴士服務，委實無可厚非，然而巴士公司為求削減南區巴士數目，加上運輸署縱容，最後造出一份準則及需求錯判的重組方案。他續指，重組方案有三大問題，首先是出現不按數據調整班次的情況。他以隧巴 171A 及 171P 號線為例，附件 1的數據顯示於南港島線通車後，繁忙時段的平均載客率分別下降約 27% 及 40%。不過，重組方案中削減上述兩條路線的車輛數目多寡卻恰好相反，令人聯想方案是偏袒隧巴 171P 號線的乘客，製造社區撕裂。此外，重組方案是出賣南區乘客，以新巴 94 及 94X 號線為例，根據調查，於早上繁忙時段的乘客數目分別為 494 及 326 人，合共 820 人。若建議上述兩條路線合併，取消新巴 94X 號線，則將導致早上每班次有逾 130 名乘客未能乘搭獲保留的新巴 94 號線。最後，署方亦忽視縮減班次的後遺症，因縮減班次意味更長的候車時間，然而巴士公司卻遲遲未能為行走南區的巴士路線安裝實時到站系統，以方便乘客瞭解各站候車所需的時間。

10. 主席請吳翰禮先生簡介文件。

11. 吳翰禮先生表示，擬議事項旨在報告南港島線通車後區內居民出行模式的變化，以及重組計劃的最新建議安排。此外，署方亦聽取了委員對附件 1所載巴士路線乘客量變化的表達方式的意見，因而提供各條受影響巴士路線的乘客量變化資料，並以補充文件的方式於會前由秘書處分發各委員參閱。他續表示，為配合南港島線於 2016 年 12 月 28 日投入服務，署方已安排八條接駁新鐵路站的專營巴士和專線小巴路線，於同日起為居於離新鐵路車站較遠的南區居民提供服務。一如預期，南港島線通車後，南區居民的出行模式和需求情況出現明顯的轉變。部分原先使用專營巴士、專線小巴或其他路面交通工具的人士，已改為步行或乘搭接駁服務至新鐵路站使用鐵路服務。根據香港鐵路有限公司（下稱「港鐵」）提供的資料，現時每日約 11 萬人次使用南港島線。同時，部分與南港島線的服務範圍重疊的巴士路線，出現較明顯乘客量下跌的情況。署方在南港島線通車前和通車後的平日（即 2017 年 2 月農曆新年假期後的平日上班和上學的日子）不同

時段，對各條受影響巴士路線進行調查，搜集數據分析乘客需求模式的轉變。在搜集數據後，署方和巴士公司參考了通車後的乘客需求情況、署方現行的「改善及減少巴士服務指引」（下稱「指引」），以及委員對重組計劃提出的意見後，檢視了重組計劃及修訂部分建議方案（詳情可參閱附件 2 至 9），同時有部分原方案因未能符合指引的準則而擱置，如原先建議取消城巴 71 號線的方案。

12. 李朝傑先生利用電腦投影片簡介南港島線通車後不同公共交通服務組合的接駁安排（詳情請參閱交通文件 7/2017 號）。

13. 吳翰禮先生補充，署方就重組計劃可能對部分乘客帶來不便或需改變出行模式等情況表示理解，惟在善用資源的原則下，署方已全面考慮各持份者的意見及平衡各方的需求，並會提出相應措施，以期減低對乘客的影響。署方計劃於 2017 年 4 月開始，分階段實施經修訂後而沒有太大爭議的方案。在實施有關方案前，巴士公司會在相關總站和中途站張貼通告，將新服務安排的詳情通知受影響的乘客。他表示明白各委員就經修訂的重組方案仍有不同意之處，但強調署方將用心聆聽委員的意見，再與巴士公司檢視相關重組方案。最後，他希望能維持在這幾年諮詢過程中，雙方所建立的良好關係，採取求同存異，凝聚共識的態度，並且能夠理性務實地去討論重組計劃，最終達成雙互共贏的結果，為南區締做一個多元化兼具營運效益的公共交通網絡。

14. 主席請委員提問及發表意見。

15. 司馬文先生要求署方重新審視調減城巴 43M 號線班次的安排。他指出，現時薄扶林區未能享有鐵路服務，因此，居民只能依賴有效率巴士服務。至於班次方面，他認為有需要於不同時段維持不少於 15 分鐘一班車的服務，否則乘客可能會因候車時間冗長而改乘計程車或自行駕車，最終將加劇交通擠塞等問題。他又認為，若巴士公司在維持 15 分鐘以下的班次水平需增加成本，政府有責任向巴士公司作出補償。最後，他要求署方關注途經薄扶林的專營巴士及專線小巴服務，並期望各路線能維持 15 分鐘以下的班次水平。

16. 柴文瀚先生提出規程查詢，他建議委員會應就重組計劃內的七個組合逐一進行討論。

17. 有鑒於討論文件的整體性，主席認為整項重組計劃以一併討論

形式更為合適，故不接納柴文瀚先生的建議。

18. 柴文瀚先生再次提出規程查詢，建議以「一問一答」的方式進行討論。

19. 主席回應表示，委員會沿用的討論程序可相對節省時間，故不接納柴文瀚先生的建議。

20. 多位委員繼續就配合南港島線（東段）通車的公共交通服務重組計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 陳李佩英女士表示，隧巴 973 及新巴 66 號線的班次時間，於繁忙及非繁忙時間均逾 20 至 30 分鐘，難以接受；倘出現脫班的情況，輪候的乘客將大受影響。她指出南港島線通車後，赤柱居民嚴重受影響，因為前往海洋公園站乘搭港鐵的人士增加，以致直接往返赤柱及香港仔的公共交通資源被分薄，署方亦沒有因應實際需求而調整巴士及專線小巴服務。她續表示，在缺乏校巴服務及考慮經濟能力等大前提下，需陪同幼童上學的家長大多認為乘坐巴士較地鐵理想。她慨嘆現時署方的重組方案考慮並不全面，只恣意合併路線及縮減班次，故她反對一切涉及赤柱、馬坑邨及新圍等地區的路線建議；
- (b) 區諾軒先生認為將整項重組計劃一併討論是對署方過分寬容的做法。至於重組方案，他指出，縮減城巴 97 號線的行車路線，並改以金鐘（東）作為巴士總站，不但理據薄弱，亦無視過去兩年不少委員就相關安排的反對聲音。至於隧巴 671 號線的方案，亦展露署方根本沒有接納委員建議的打算。他批評署方平衡各方意見只是一廂情願，並指署方經過兩年時間的諮詢，卻提交一份倒退的方案，形同出賣南區居民。最後，他要求署方解釋城巴 97 及隧巴 671 號線重組安排的理由；
- (c) 張錫容女士 MH要求署方提供取消城巴 90C 號線的理由。她指資料顯示，城巴 90C 及新巴 590A 號線最繁忙一小時的載客率分別為 38.8% 及 31.1%，但署方卻保留後者的巴士服務，委實不合理。她強調，城巴 90C 號線途經皇后大道東，其服務範圍不能由分別駛經軒尼詩道及告士打道

的城巴 90 及新巴 590A 號線代替。她指出，署方並沒有顧及上班人士及學童的需求，故強烈反對取消城巴 90C 號線的安排。然而，若署方能調整城巴 90C 號線的班次並提供早上繁忙時間的班次，則仍有討論空間。至於新巴 91 號線，由於載客率逾 92%，若建議更改總站位置至港澳碼頭巴士總站，將對往返離島工作的居民帶來不便。最後，她詢問署方曾否就跨區的巴士路線諮詢相關的區議會；

- (d) 朱立威先生對署方的工作表示失望。他指出，自西港島線通車以來，署方從未正面回應委員所提出的原則性訴求，當中包括削減巴士班次後騰出的車輛將如何重新分配。他認為，有效分配巴士資源對居民的福祉非常重要，惟一直以來，署方沒有正面作出回應。他續指，香港仔、石排灣、華富及華貴邨等地區仍未享有鐵路服務，因此，營運商理應秉持社會責任，投放更多巴士資源，為上述地區提供更多選擇及服務。此外，他質疑因何重組方案總以個別路線進行。他認為，部門應宏觀地考慮各地區乘客的需求而重新編排路線及班次，否則，重組方案難免出現厚此薄彼的情況。他以新巴 95 號線為例，於繁忙時間的載客率有所增加，卻因乘客量減少而縮減班次。客觀而言，署方不應以乘客量出現 7% 的輕微調整而按指引縮減班次。另他認為，新巴 95 號線為區內路線，理論上不會受鐵路通車所影響。因此，他強烈反對新巴 95 號線縮減班次的建議；
- (e) 林玉珍女士 MH認同朱立威先生的意見，反對新巴 95 號線縮減班次。至於城巴 90 號線方面，她要求現行服務維持不變。她認為，巴士公司應了解不同路線的乘客量於不同時段會有增減，亦不應僅著眼於客量多寡而背棄社會責任。她指出，合併路線及縮減班次等安排不能解決客量下降的問題，而近日不少市民已向她反映，不滿署方對城巴 90 號線的安排。另她詢問，城巴 90 號線於繁忙時間的班次為 20 分鐘，是否編印出錯。此外，她表示，新巴雖與城巴屬同一集團，但前者卻沒有為 60 至 65 歲的長者提供車費優惠。在此情況下，倘縮短城巴 90 號線的行車路線至金鐘（東）巴士總站，則 60 至 65 歲的長者須改乘新巴經營的巴士路線往返中環，來回車資差額達 9 元之多。她批評，署方及巴士公司不能因長者數目只佔南區人口的

11%而袖手旁觀，反而應該因應人口老化的趨勢而更關顧年長的一群。最後，她認為隧巴 671 號線於繁忙時間的班次調低至 15 至 60 分鐘一班，委實難以接受；

- (f) 陳家珮女士反對隧巴 671 號線的重組安排。她解釋，隧巴 671 號線於繁忙時段的乘客量只輕微下降，且該路線的乘客需求實質上亦相當多，倘要求乘客改乘港鐵，將需要多次轉線，過程轉折。至於新巴 590A 號線，雖然最繁忙一小時平均載客率已下降至 31.1%，但該路線所途經的路段，尤其是銅鑼灣與灣仔之間的一段，因較乘搭港鐵更為方便，故深受居民歡迎。就此，她認為若重組計劃最終取消路線，應考慮以其他巴士路線，替代新巴 590A 號線由銅鑼灣至灣仔的服務範圍。至於城巴 592 號線，她認為服務範圍與鐵路系統毫無關係。她解釋，巴士路線為乘客提供由海怡半島往返銅鑼灣的直接服務，若乘客使用鐵路系統，須乘南港島線前往金鐘後再轉乘港島線，而金鐘站一貫擠迫的情況，更可能拖延乘車時間。因此，她反對城巴 592 號線調減班次的建議；
- (g) 黃俊邦先生向署方及巴士公司提出以下問題：
- (i) 新創建發言人曾於報章表示會縮減南區 60 輛巴士，巴士公司是否有此項指標；
  - (ii) 巴士公司實際削減的非編定巴士（即俗稱「打仗車」）數目；
  - (iii) 巴士公司是否急切將南區削減的巴士資源調配至新辦路線如九巴 613 號線及城巴 930X 號線；
  - (iv) 南港島線通車後，香港仔隧道擠塞情況緩和，各巴士路線因而節省多少行車時間；
  - (v) 署方有否削減車輛數目的指標；
  - (vi) 署方表示客量調查已於 2 月底完成，何以延至 3 月 15 日才向委員會提交會議文件；
  - (vii) 根據署方 2010 年的指引，85%載客率代表一輛巴士約有 10 至 15 名乘客須站立，惟巴士載客量因車型而異，故詢問署方有否根據車型調整調查數據；
  - (viii) 新巴 595 號線與城巴 90B 及 95C 號線的客路重疊，署方有否數據顯示由海怡半島到香港仔的客量確有減少；
  - (ix) 就建議改以金鐘為巴士總站的路線，他欲了解署方委

託的調查人員在哪些位置點算由金鐘到中環的乘客人數；以及

(x) 承上題，該等路線的實際受影響乘客數目；

- (h) 朱慶虹太平紳士表示，南港島線通車後，為改善交通擠塞及環境質素，政府及巴士公司削減巴士數目，可以理解，然而，署方不應藉重組計劃變相強迫居民改乘地鐵。重組計劃應具前瞻性，並考慮日後的地區發展趨勢。以黃竹坑為例，預期新住宅項目落成後，居民會使用地鐵或巴士到香港仔或他區消費，因此署方在交通規劃上應有遠見，否則屆時客量暴增，公共交通系統將難以消化。此外，有關附件 9調減班次的路線，由於置富區沒有鐵路服務，相關巴士路線應與鐵路通車無關。他不解城巴 37X 號線何以於繁忙時段最繁忙半小時的平均載客率有所上升，乘客量卻下跌。另外，置富並無接駁交通到黃竹坑站，居民須乘搭城巴 37A 號線，但因巴士站位置與港鐵站有一定距離，故希望能將巴士站位置遷移至業興街。他強調城巴 37A 號線有一定需求，而新巴 38 號線於繁忙時段最繁忙半小時的平均載客率亦甚高，故他反對削減上述路線的班次；
- (i) 徐遠華先生表示，儘管重組計劃能回應黃竹坑居民的主要訴求，即保留城巴 71 及 75 號線的服務，然而署方卻於細節取巧，班次疏落，實令居民難以接受。他續指，就涉及利東及鴨脷洲的巴士路線，署方企圖採取先削減班次，導致乘客不願長時間候車而使客量下跌，再取消路線的重組方式，實不恰當。另外，巴士路線重組與專線小巴亦息息相關，由於建議取消的新巴 95B 及城巴 97A 號線與專線小巴 29 號線的路線重疊，署方可考慮與該小巴公司配合，以減少對乘客的影響；
- (j) 羅健熙先生認為，過去兩年就重組計劃的討論及諮詢以及顧問研究等同徒勞，委員會早已表明重組方案不能接受，署方卻一意孤行。對於委員會就部分路線建立的共識，署方亦選擇漠視，例如建議隧巴 671 號線早上兩至三班巴士行走快線；反對城巴 90 及 97 號線的總站由中環改至金鐘，惟調整班次或行車路線可再討論；以及反對城巴 90 號線繞經利東等。他又質疑，城巴為何在專營權即將屆滿時才計劃安裝實時到站系統。此外，他不滿城巴 97A 號

線於早上繁忙時段調低至 35 分鐘一班，大大影響須乘坐該路線的上班人士及弱勢社群；

- (k) 林啟暉先生 MH 表示，南港島線為南區居民提供多一個交通選擇，亦有助疏通香港仔隧道車流，是進步之舉，惟重組計劃卻相反。署方須理解並非所有居民會選乘港鐵，特別是長者，因鐵路換乘並不便利。在制定重組計劃時，署方應承擔社會責任，確切理解區內的交通需求。他認為，部分巴士路線沒有與鐵路系統重疊卻進行重組，是極不合理的安排。他續指，新巴 590A 號線的乘客大幅減少，居民較能接受有關重組安排，但建議新巴 590 號線繞經杜老誌道作為替代服務。此外，他反對城巴 90 號線的總站由中環改至金鐘，亦認為城巴 592 號線與南港島線通車無關，不應減班；以及
- (l) 柴文瀚先生認為，是次討論方式不甚理想，希望可再作檢討。他又表示，委員會在重組計劃上與署方有磋商的空間，而非執意妨礙巴士重組，惟署方與巴士公司無視委員的聲音，令重組計劃原地踏步。他亦擔憂日後難以爭取已削減的巴士資源。他期望委員會能集中討論下述事項，以取得共識。首先是車費高低路線的取捨，他認為巴士公司意圖保留車費較高的路線如新巴 590 號線，並削減車費相宜的巴士服務，如行走鴨脷洲車資為 4.7 港元的城巴路線。因此，委員會應爭取保留後者，而前者如有替代服務則可以減少。第二，部分巴士路線總站設於中環或金鐘的問題，如委員會有清晰意向保留中環總站，則應明確表達。第三，行走鴨脷洲的巴士路線是否有需要途經東西兩面。第四，部分路線與南港島線無關而調減班次，是不合理的安排。第五，署方並無提及增加接駁港鐵站的公共交通服務，如接駁黃竹坑站的城巴 48 及新巴 78 號線、接駁香港大學站及堅尼地城站的城巴 43M 號線及專線小巴 23 號線。最後，他詢問署方如何增加巴士使用黃竹坑天橋，以加快道路流通量。

21. 吳翰禮先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 就委員對客量調查方式及時間的疑問，他澄清署方在聽取委員的意見後，於南港島線通車前和通車後的平日上班及

上學日子，包括繁忙及非繁忙時段進行調查，而於每條相關巴士路線的最高載客點作調查，確切反映每條路線在最高載客點的乘載量及巴士內最多乘客的情況。署方除安排調查人員在路旁巴士站記錄上落客人數，亦安排調查人員在車廂內點算車上乘客人數，因此附件 1的數據準確度非常高。署方按照該等數據計算載客率及乘客需求，並參照署方現行指引，檢視原方案的安排，如有路線未能符合相關重組的準則，署方已擱置方案；如符合指引準則取消、合併路線、縮短路線及調減班次，則按指引處理。署方理解委員對個別方案仍有不同看法，故會與巴士公司商討，檢視有關方案是否可再作微調或理順措施，以及優化替代服務的安排，然後再與委員商量。對於委員指附件 9部分巴士路線非與鐵路重疊卻建議班次調減，他解釋該等路線的源頭雖不是鐵路覆蓋範圍，但會途經港鐵站，故此亦受南港島線通車影響，例如南區西面開出的路線會途經黃竹坑等地方，部分乘客或會於中途站下車改乘地鐵，故整體乘客量及載客率有所改變，而署方因應該等變化，按照指引建議進行班次調整。然而，這些安排均屬建議，署方備悉委員意見，明白一些巴士路線在特定時段有較大需求，會與巴士公司小心處理，在調整幅度方面分階段實施，盡量減低對乘客的影響；

- (b) 有關城巴 43M 號線的班次安排，由於南港島線通車後，數碼港及域多利道一帶居民可利用專線小巴 69A 號線經香港仔到黃竹坑站轉乘港鐵，因而令城巴 43M 號線的需求出現變化。署方理解城巴 43M 號線作為接駁港島線鐵路站的巴士服務，居民有一定需求，故會審慎處理。至於薄扶林區現有專營巴士及專線小巴的服務，署方會與相關公共交通營辦商仔細監察，研究如何協調以配合居民需要；
- (c) 由於隧巴 973 號線首三個班次將提早約 10 分鐘開出並繞經深灣，署方認為對現有隧巴 973P 號線的乘客不會有太大影響，署方備悉委員對非繁忙時段班次調減的意見，會再與巴士公司研究。另外，雖然新巴 66 號線的乘客量下跌 12.6%，但繁忙時段最繁忙半小時平均載客率仍為 93.3%，故不會調整最繁忙時段的班次，惟其他時段的載客率只有 10%至 67%不等，因此建議調減其他時段的班

次。同時，署方會留意赤柱及馬坑區居民對巴士服務的需求，特別是城巴 6 及 6X 號線等替代服務；

- (d) 有關鴨脷洲巴士路線的重組方案，新巴 91 號線於中環區最繁忙一小時的平均載客率為 17%，符合指引中縮短行車路線的準則，而建議將總站改為港澳碼頭，可避開行經中環區內較擠塞的路段，另外由於行車里程縮短，車費亦會由 5.8 港元調減至 5.6 港元。對於委員提出往鴨脷洲方向的行車路線不經皇后大道中的問題，署方表示有替代服務如城巴 90B 號線。至於城巴 90 及 97 號線，調查數據顯示符合縮減行車路線的準則。署方認同鐵路服務能為南區居民提供多一個選擇，會再與巴士公司研究各路線的乘客需求。關於不同巴士公司在長者提供車費優惠方面的差異，署方在檢視相關方案時會一併考慮這項因素；
- (e) 至於隧巴 671 號線班次的安排，調查數據顯示南港島線通車後乘客量下跌 24%，而最繁忙半小時平均載客率為 82.5%，符合調減班次的準則，惟署方認為可分兩個階段進行，首階段全日班次因應乘客需求的變化作出調整，署方待調整後會再進行客量調查，以觀察非繁忙時段的乘客量，再考慮是否進行第二階段縮短服務時間的安排。署方明白委員關注調減班次對乘客的影響，故會與巴士公司加強溝通，既保持巴士網絡的營運效率，又可滿足乘客需求；
- (f) 對於委員詢問城巴 90C 號線與新巴 590A 號線出現不同重組安排的原因，是由於後者於繁忙時段的班次均少於 15 分鐘一班，故按指引需先行調減班次，而城巴 90C 號線全日只有 11 班車，班次已為 15 分鐘一班，故符合取消路線的準則。署方明白有學童需乘搭城巴 90C 號線往灣仔區上學，故會與巴士公司再行商討。不過，署方強調，自南港島線通車後，城巴 90C 號線的載客率偏低，有關安排是符合指引的準則；
- (g) 有委員問及重組後減省的資源將如何運用，署方表示南港島線通車後，不少居民選擇於繁忙時段選用鐵路服務，使巴士公司每日流失大量乘客，希望委員明白署方有責任致力善用交通資源以維持具效率及效益的公共交通網絡。實施重組計劃後能節省的資源部分會轉移至乘客需求上升

的路線，包括南區的路線，署方會促請巴士公司將部分資源投放回南區，優化遠離鐵路站地區的巴士服務；

- (h) 針對新巴 95 號線的載客率上升但乘客量下降的情況，署方表示儘管該路線並非完全鐵路覆蓋範圍，但其中途站位置的乘客需求或會受新鐵路通車影響，加上調查是隨機進行，並計算繁忙時段最繁忙的半小時或一小時的載客率，署方表示每日的路面交通狀況會有不同，故已選擇 2017 年 2 月 6 日至 2 月 22 日平日期間與通車前 2016 年 11 月的乘客量作比較；
- (i) 由於海怡半島靠近港鐵站，不少居民會選擇港鐵而非巴士服務，因此相關巴士路線的載客率在鐵路通車後的跌幅相當明顯，新巴 590A 及 590 號線的乘客量分別下跌約 60% 及 67%。對於取消新巴 590A 號線後，前往灣仔天樂里及軒尼詩道的替代服務，稍後會由巴士公司回應；
- (j) 署方表示沒有重組計劃預設減車的目標數字，而是視乎調查後的載客率再按指引處理；
- (k) 就提交會議文件的安排，鑑於 9 個重組方案組合牽涉 40 多條巴士路線，署方亦按委員會要求，在 2017 年農曆新年假期後進行調查至 2 月 22 日，在顧問公司提交數據後，署方亦須檢視有關數據，並與巴士公司確認，之後再按指引內各準則判定是否有需要修訂有關方案，過程需時，希望委員諒解；
- (l) 雖然巴士公司有不同類型車種，但一輛雙層巴士的平均載客量約為 125 人，座位及企位分別佔約 7 成及 3 成，如載客率達 85%，即表示約有 20 名乘客需要站立，車廂不算太擠迫，故可考慮調減巴士服務的班次；
- (m) 署方明白置富花園遠離南港島線車站，但因城巴 37A 及 37X 路線均途經黃竹坑區，故相比鐵路通車前，乘客量亦有輕微流失；
- (n) 城巴 75 號線的重組安排會分兩個階段實施，首先調減班次，而署方會與巴士公司小心評估調整幅度，盡量減低對

乘客的影響。署方已叮囑巴士公司準備充足的後備資源，在執行重組方案時遇上突發情況，如香港仔隧道交通擠塞，可採取合適的車務應變措施；

- (o) 就取消新巴 95B 及城巴 97A 號線的安排，署方已與專線小巴 29 號線的營辦商聯絡，以盡量滿足受影響乘客的需求。署方亦會考慮城巴 97A 號線於繁忙時段的需求及前往深灣船廠區的乘客需求模式，故分兩個階段實施重組方案；
- (p) 重組計劃分階段實施後，署方會繼續監察南區巴士路線的運作情況，因應乘客需求及社區發展，例如日後因黃竹坑發展而導致人口增長，署方會及早與巴士公司商討交通服務安排。鑑於南區新增鐵路服務，巴士公司亦會考慮各項因素作出合適的規劃及準備；
- (q) 對於接駁港鐵站的巴士路線，署方會視乎乘客需求的變化，檢視有否減省後的資源可供調配；
- (r) 署方表示，重組計劃內已有巴士路線建議改行黃竹坑天橋，日後會與當區區議員商討適合行經黃竹坑天橋的巴士路線；以及
- (s) 就朱慶虹太平紳士的查詢，附件 1 補充資料顯示，城巴 37X 號線最繁忙半小時的平均載客率於南港島線通車後由 75.8% 上升至 87.9%，但乘客量下跌 9.5%，主要是因為調查乃隨機進行，而每日巴士行駛亦受路面交通情況影響，故調查結果或會出現差異。

22. 主席請黃漢中先生回應。

23. 黃漢中先生補充回應如下：

- (a) 根據調查顯示，城巴 90 及 97 號線於早上繁忙時段過後的使用率偏低，倘繼續維持兩條走線相似的路線，營運效率將不甚理想，故巴士公司期望是次重組安排能有助減低營運虧損。至於將行車路線縮短至金鐘，是由於大部分客源來自灣仔，中環的乘客佔比較低，縮短路線不但可避開干

諾道中及皇后大道中等擠塞路段，令乘客享受較穩定的服務外，亦能改善巴士公司的資源效益；

- (b) 城巴 90C 號線被取消後，乘客可通過港鐵利東站內的通道由鴨脷洲大街到達利枝道巴士站乘搭城巴 90 號線。此外，灣仔修頓球場至合和中心的距離約為 350 米，步行約需 6 分鐘；若乘客選搭港鐵，由莊士敦道出口步行至合和中心，距離約 300 米，步行亦只需 5 分鐘；
- (c) 有關替代新巴 590A 號線由銅鑼灣至灣仔一段的服務範圍，巴士公司會再與署方研究，考慮在城巴 592 號線的行車路線中，於軒尼詩道近馬師道位置設站，以減省受影響乘客的步行時間，擬議巴士站亦非常接近現時新巴 590A 號線位於軒尼詩道近北海中心的中途站；
- (d) 他強調隧巴 671 號線於上午繁忙時段的大多數班次水平將維持不變。此外，按調查數據所見，銅鑼灣至北角一段的乘客仍佔一定比重，加上南港島線通車後南區的乘客流失，假如只靠黃竹坑及鴨脷洲的乘客量，不足以支持該線的運作；而於上午繁忙時段，堅拿道橋面至東區走廊西段的交通均比怡和街及英皇道繁忙，故巴士公司認為維持現時於港島北岸的走線仍是較為可取的做法。有關非繁忙時段的建議班次調整，由於大部分客源集中於繁忙時段，故對乘客的整體影響應相對較小；
- (e) 新巴 91 號線的重組安排符合署方指引中縮短行車路線的準則，而欲前往中環碼頭的乘客可使用現時城巴 90B 號線轉乘城巴 7 或 71 號線，並享有轉乘優惠；
- (f) 就隧巴 973 號線的班次調減，巴士公司會於各主要巴士站張貼公告，通知乘客。巴士公司亦已聽取委員就新巴 66 號線的意見，收窄班次調整幅度，而在乘客較多的時段會維持現有服務水平；
- (g) 其他路線的班次調減方面，儘管田灣及香港仔等地區並非鐵路覆蓋範圍，然而亦有乘客利用各種交通工具到就近的港鐵站，各巴士路線的客量跌幅亦客觀反映此狀況。巴士公司方面認同新巴 95 號線的跌幅輕微，但在南港島線通

車前該路線的客量已十分低，通車後再下跌 7%，進一步擴大虧損，故巴士公司在保留該路線服務的同時，亦需作出改善營運效率的建議；以及

(h) 巴士公司並無目標減車數字，一切調整皆按通車後的客量變化以及署方指引而定。

24. 柴文瀚先生提出規程查詢，表示巴士公司在重組計劃應擔當輔助角色，但巴士公司代表的說法似是重組計劃的主導者，他質疑這有違城巴於 2016 年獲批的專營權內署方會加強監管巴士公司的原則。

25. 吳翰禮先生澄清重組計劃由署方主導，過程中雖涉及與巴士公司的討論，但署方是在考慮委員會的意見後，運用專業判斷按客觀指引評估重組計劃的方案。

26. 區諾軒先生提出規程查詢，巴士公司方面表示根據署方指引縮減班次，但隧巴 171A 及 171P 號線明顯不按指引行事，要求巴士公司解釋。

27. 吳翰禮先生回應表示，署方已考量隧巴 171A 及 171P 號線於繁忙時段在最高載客點的平均載客率，並用作推算減省巴士班次後的載客率變化，故署方會與巴士公司根據預測載客率審慎處理縮減班次的安排，盡量減低對乘客的影響，特別是在中途站上落的乘客。

28. 朱慶虹太平紳士認為，署方就城巴 37X 號線的載客率及乘客量解釋不甚清晰，因該路線只於繁忙時段服務，不解既然該時段的載客率上升近 10%，乘客量何以下跌 9.5%，希望署方於會後提供該路線的載客率及乘客量計算方式。

29. 黃漢中先生補充，巴士公司沒有「打仗車」或「非打仗車」之分，只有實際調減的車輛數字。

30. 李建樂先生講解實時到站資訊系統的安排，巴士公司已於 2015 年第四季展開實時到站資訊系統的招標工作，並於 2016 年年中在港島部分巴士路線推行試驗計劃，現時仍繼續進行。由於採購、研究及測試該系統以至為逾 1600 輛巴士安裝相關設備需時兩年，故預計於 2018 年內可為所有巴士安裝有關系統。

31. 多名委員再次就重組計劃提問及發表意見，重點摘錄如下：

- (a) 司馬文先生重申，城巴 43M 號線須維持合理的班次水平。他認為署方調減班次的準則不合理，因為若候車時間過長，乘客惟有選乘其他交通工具。他又指，海洋公園站外不少乘客橫越黃竹坑道以乘搭巴士，但是次會議未見有文件提及有關進展，故詢問署方會如何跟進。他又向巴士公司查詢於巴士站增設座椅的時間表；
- (b) 柴文瀚先生認為，署方亦未能悉數回應他的問題，例如是否為保留車費較高的路線而削減車費相宜的路線、何以堅持更改金鐘作總站等。他認為相關議題討論需時，但希望能於是次會議取得一定共識，以便日後詳細討論。另外，他批評署方偏袒巴士公司兼對其監管不足。他續表示，委員會有必要繼續討論與南港島線通車無關但遭調減班次的路線，希望署方不會強行實施有關安排。此外，根據議程三的文件第 14 段，縮短路線的巴士會有替代服務，欲了解替代服務是否適用於所有遭縮短路線的巴士服務；
- (c) 區諾軒先生認為，新巴 91 及城巴 97 號線的重組安排只會形成惡性循環，最終導致路線取消。署方和巴士公司代表解釋有關安排可避開中環的擠塞路段，他質疑可取道干諾道中、軍器廠街等，又認為署方提出的替代服務不能發揮替代功能。他續指，署方不應僅按指引減車，而應基於調查數據按比例調整；此外，他不滿署方沒有足夠諮詢，如同強迫委員會接受方案；
- (d) 張錫容女士 MH表示，城巴 90C 號線當初是為學童而設，現時卻建議以城巴 90 號線取代，完全不能接受。她要求署方回應是否確定於 2017 年 4 月正式取消路線，還是在保留上午班次方面有商榷空間；
- (e) 任葆琳女士表示，城巴 70 號線受西港島線重組計劃影響而將總站遷至華貴，回程不再途經香港仔，加上班次不足，居民深感不便，故詢問重組計劃減省的資源可否投放回香港仔等未有鐵路服務的地區，以及增加轉乘優惠。此外，不少居民反映下班時段的巴士服務不足，既然署方有減車機制，又有否增加班次的機制。她續表示，專線小巴 5M

號線只於周一至周五服務，未有顧及周六日欲前往葛量洪醫院的市民需要，詢問署方會否就專線小巴的服務另行諮詢；

- (f) 林啟暉先生 MH表示，就委員已有共識的部分巴士路線，期望署方作出回應。他詢問新巴 590A 號線減班後，有哪些替代服務以及減班的實行時間表。他又認為，署方及巴士公司指城巴 592 及新巴 595 號線受南港島線通車所影響，是不合理的說法，並反對城巴 90 號線總站由中環改至金鐘。至於隧巴 671 號線，繁忙時段的班次最低調至 60 分鐘一班，等同取消路線，安排極不合理。他認為署方應克盡其監察職能，平衡社會大眾及巴士公司的利益，否則是失職的表現；
- (g) 陳李佩英女士表示，隧巴 973 號線重組後，上午首三個班次繞經深灣將增加行車時間，又調減班次，倘遇上交通擠塞，對乘客尤其是學童影響重大。她表示，署方及巴士公司應考慮基層市民的需要，合併路線又削減班次，將難令居民接受；
- (h) 羅健熙先生表示，南區受重組計劃影響，部分居民或需長時間候車，故詢問實時到站資訊系統能否於南區巴士站優先安裝，以提升居民對重組計劃的接受程度。針對多數委員反對的重組方案，他詢問署方會否考慮擱置。此外，現時的轉乘優惠只適用於個別巴士路線，且優惠不多，期望署方可優化轉乘優惠計劃，而非迫使居民選擇車費較高的交通工具。最後，對於新巴 94 及 94X 路線合併後，如有巴士載客量未能應付乘客需求的問題，署方及巴士公司將如何處理，並強調不接受新巴 91 號線更改總站位置；
- (i) 朱立威先生指新巴 95 號線與南港島線通車無關，有關重組安排反映巴士公司旨在取消該路線而已。他表示，面對社會人口老化，漁光道人口高達 2 萬人，巴士服務卻相對不足。城巴 7、隧巴 971 及新巴 76 號線的班次均為 15 至 30 分鐘一班，如新巴 95 號線亦調減班次，情況將更不理想。他表示，新巴 95 號線的乘客量下跌主因是班次疏落，並非沒有需求，故強烈要求該路線的服務維持不變；

- (j) 歐立成先生 MH表示，隧巴 170 號線理應不受南港島線通車影響，但因鐵路通車後乘客量下跌 3.5%，於繁忙時段的班次竟減至 15 至 25 分鐘一班。他表示，如香港體育館舉辦大型活動，乘客難以登車之餘，候車時間冗長亦極為不便。此外，重組計劃有部分巴士路線調整至逾 30 分鐘一班，他詢問署方會否考慮增加轉乘優惠，作為補償；
- (k) 林玉珍女士 MH表示有關附件 9 顯示巴士路線在繁忙時段的班次安排，她詢問署方有關路線於非繁忙時段的建議調整班次水平。此外，她不滿巴士公司就新巴 91 號線的解釋，認為是無視市民的需要，因新巴 91 號線首班車於上午 5 至 6 時開出，但城巴 90B 號線的首班車卻於上午 9 時由金鐘開出，換言之，新巴 91 號線的乘客於早上 9 時前由中、上環往南區根本並無替代服務。她另表示，巴士公司只顧分階段取消路線，卻未有考慮以優惠或提升服務吸納乘客。她理解鐵路通車後部分巴士路線有需要作適量調整，因此她雖然亦反對取消城巴 90C 號線，但建議可修改其服務時間；
- (l) 徐遠華先生認同羅健熙先生的建議，南區的巴士班次因重組計劃而變得疏落，應獲先安裝實時到站資訊系統。他續指，署方未有按客量下跌幅度調整班次，以黃竹坑為例，城巴 71 號線的乘客量下跌 15.2%，班次應改為 17 至 21 分鐘一班，但重組方案卻建議 23 至 30 分鐘一班；城巴 75 號線的乘客量下跌 36.1%，署方則建議調整為 15 至 30 分鐘一班而非 16 至 20 分鐘一班。署方事前與巴士公司商討重組計劃，卻沒有預留合理時間予委員會研究署方的文件及諮詢居民，做法不公。此外，署方制定重組方案時沒有就個別路線作出考慮，如城巴 71 號線在上午時段於總站的客量較少，但中途站或下班時段仍有一定的客量；而由於部分黃竹坑屋苑與港鐵站有一定距離，遇上雨季或天氣較熱的日子選乘城巴 75 號線的市民預計會較多。此外，城巴 48 號線作為接駁港鐵站的巴士服務，但使用該路線到港鐵站的乘客不多，署方應檢討其走線；
- (m) 黃俊邦先生表示，巴士公司尚未回應所減「打仗車」數字及香港仔隧道擠塞緩和後對行車時間的影響。他解釋，香港仔隧道行車較過往暢順，巴士公司會縮減編派到南區的

巴士，故公眾須了解實際在南區服務的巴士數目已減少，否則會營造議會阻撓重組計劃的錯覺。有關署方使用的指引，他認為載客率因車型而異，部分巴士路線減班後，如巴士公司編派載客量較低的車型，可能導致乘客無法登車，故署方應靈活檢視載客率。此外，有關縮短路線至金鐘的方案，署方須考慮灣仔東面亦有使用該路線的乘客，他詢問在晏頓街及太古廣場的受影響乘客數字；以及

- (n) 麥謝巧玲博士 MH 表示，一些市民尤其是長者對乘搭港鐵感到不便，故巴士服務仍有一定需求。巴士公司作為公共交通服務供應商，亦須承擔社會責任。南港島線通車後的客量跌幅不算嚴重，但重組計劃卻削減不少巴士班次，加上南港島線（西段）遲遲未見進展，故希望署方及巴士公司能不只著眼於利益，盡量維持香港仔、田灣、華富及華貴等未有鐵路覆蓋地區的巴士服務。

32. 吳翰禮先生就委員的第二輪提問及意見綜合回應如下：

- (a) 南區新增鐵路服務後，署方有需要從整個交通網絡著眼作出服務調整。署方明白委員對個別巴士服務的需求所表達的關注，對於具重大爭議性的方案，作為公共交通服務的監管者，署方會用心聆聽委員的意見，客觀分析理據是否充分、各巴士路線的營運狀況及受南港島線的影響，審慎處理，亦不會急於推行任何方案。同時，署方希望委員明白，個別路線確受南港島線通車影響，乘客量大幅流失，如不作出適當調整，整個巴士網絡的資源將出現錯配，且不利巴士公司的長遠發展。有些需求上升的巴士路線因而未能獲撥額外資源，甚或造成加價壓力。新巴及城巴多年來未有加價，巴士公司的經營亦有困難；
- (b) 鑑於西港島線及南港島線通車後，薄扶林及域多利道一帶居民的出行模式有明顯轉變，居民會使用接駁交通到港鐵站，減少使用到港島北岸的長線交通服務，增加巴士公司的營運壓力。署方一直與公共交通營辦商研究優化服務，日後會加強溝通；
- (c) 有關海洋公園站外轉乘巴士的行人過路設施，會與署內相關組別聯絡及跟進；

- (d) 根據巴士專營權的要求，巴士公司會在短期內增加巴士站設施，如實時到站資訊系統及座椅，署方會因應重組計劃對南區的影響，責成巴士公司加快步伐，讓南區居民盡早享用這些設施；
- (e) 他不認同委員指署方對巴士公司監管不足，署方會定期與巴士公司會面及討論重組計劃的內容，按調查數據檢視巴士服務，如發現巴士公司所提供的服務有所不足，署方會要求作出服務改善及調整；
- (f) 他表示署方增加或減少巴士班次各有準則，個別路線如在繁忙時段最繁忙半小時及一小時載客率分別達 100% 及 85%，署方會考慮增加班次；
- (g) 替代服務方面，除服務範圍相近的巴士路線外，署方亦要求巴士公司提供轉乘優惠，有委員曾提出於香港仔隧道收費廣場及薄扶林道近瑪麗醫院等地點增設轉乘優惠，署方會要求巴士公司積極考慮；
- (h) 對於委員問及隧巴 170 號線調減班次後，可否提供更多轉乘優惠，一般而言，如有巴士服務重組，如取消、縮短路線，令某區域的巴士網絡出現轉變，署方會要求巴士公司提供轉乘優惠；對調減班次的路線，因其營運時間不變，只是減少班次，故巴士公司未必提供相關安排。然而，署方歡迎委員的建議，會請巴士公司再作研究；
- (i) 署方備悉委員就城巴 90 及 97 號線提出路線改動的建議，會再與巴士公司商討建議的可行性，並重申署方不急於亦不會強行實施重組計劃；
- (j) 儘管巴士公司已提出城巴 90C 號線的替代服務，乘客或需步行一段距離方到達目的地，惟署方會考慮各項因素，重新檢視方案；
- (k) 有關城巴 70 號線往華貴方向的乘客需求，署方會轉達意見予分區辦事處，並按照指引處理服務安排，期望能為香港仔居民提供合適的服務。就轉乘安排方面，署方亦會與

港鐵聯絡，探討增加優惠的空間；

- (l) 是次重組計劃未有提及的專線小巴服務，署方會再與委員商討有關安排，以優化服務；
- (m) 就海怡半島相關的巴士路線，由於海怡半島有港鐵站，部分之前使用巴士服務往來港島北岸的市民或已改變出行模式，改乘港鐵，但署方會謹慎處理相關路線的班次調減安排；
- (n) 署方明白赤柱區居民對巴士服務的需求，亦了解該區遠離港鐵站，因此有關班次改動會小心處理，不會令現有使用巴士服務的乘客產生太大的不便。隧巴 973 號線上午首三班車繞經深灣的安排，署方會要求巴士公司有足夠後備車輛，相信乘客需要一段適應期，過後如運作順暢應不會有太大影響。至於新巴 66 號線，署方明白現有乘客在非繁忙時段的需求，會再與巴士公司審慎處理班次安排；
- (o) 有關城巴 97A 號線的乘客需求及新巴 91 號線總站的安排，署方會參考委員的意見研究如何處理；
- (p) 新巴 95 號線在南港島線通車前客量已不理想，通車後影響更為明顯，但可再商量班次安排；
- (q) 有關附件 9所涉巴士路線於非繁忙時段的班次調整，署方相信乘客於該時段的需求不大，巴士公司提供的服務應能滿足乘客需要，但實施前會向相關區議員提供資料；
- (r) 署方表示客量調查的方式嚴謹仔細，如有質疑，署方亦會要求顧問公司提供更多資料。調查並不僅於繁忙時段進行，亦於全日其他時段進行，每個時段進行不少於兩小時，以全面收集數據。其後，署方計算載客率，按指引考量原方案有否需要修訂。署方認為，調查數據可確切反映各巴士路線的實際載客情況，並信納該等數據能作為進行重組計劃的重要參考因素；以及
- (s) 署方理解遠離港鐵站的地區需使用接駁交通服務，但區內主要的接駁巴士路線城巴 48 及新巴 78 號線，並無進行任

何調減班次的安排，且客量有輕微上升，署方會繼續留意其運作情況及客量變化，適時考慮優化措施，以期更大發揮該兩條路線的接駁功能，亦會督促巴士公司將重組計劃所減省資源用於改善上述路線。

33. 黃漢中先生回應表示，南港島線通車初期，適逢公眾假期前後，路面交通確實較為暢順，然而農曆新年假期完結後，即署方進行調查期間，香港仔隧道已重新出現交通擠塞。他不確定巴士公司與委員對「打仗車」的定義是否有異，不過文件中顯示各路線的巴士數目已如實反映個別路線服務的車輛數目。

34. 李建樂先生補充，新巴及城巴上一次調整車費是於 2008 年，而城巴部分非過海隧道路線自 1997 年 12 月起未有調整車費。關於實時到站資訊系統，巴士公司已積極推行，但因於所有路線安裝該系統須配備不少軟硬件及設施，安裝後亦要進行測試，過程需時。此外，運輸署早前布《資助專營巴士公司在有蓋巴士站安裝座椅及巴士實時到站資訊顯示屏》的文件，預計 2017 年內可在相關巴士站完成裝設座椅。

35. 吳翰禮先生補充回應如下：

- (a) 署方十分重視南區區議會的意見，故重組計劃率先諮詢南區區議會，因部分路線涉及中西區、灣仔區、九龍區及離島區，隨後亦會諮詢相關區議會，強調署方會保持中立，在聽取所有意見後再處理有關方案；
- (b) 署方歡迎各委員的意見，在本年 5 月的委員會會議前，署方亦計劃與相關區議員商量部分路線的變化，及早讓議員知悉署方的安排；
- (c) 就新巴 91 號線更改總站的安排，署方明白在中上環乘車的乘客會受到影響，但他們可選擇城巴 90B 號線，雖然或未能完全替代新巴 91 號線的服務，令部分乘客不便，故署方會仔細考慮該路線方案的安排；
- (d) 有關隧巴 671 號線的繁忙與非繁忙時段班次安排，署方已參考調查數據，而調查涵蓋上午繁忙時段、下午繁忙時段及非繁忙時段，可見上午繁忙時段在南港島線通車後客量

無明顯變化，因此班次不會有太大改動，但非繁忙時段的客量實在不理想，署方已備悉委員的關注，未能接受較疏落的班次水平，故會再與巴士公司商量；以及

- (e) 有委員指新巴 94X 號線取消後，新巴 94 號線未必能應付增加的客量，然而，調查數據顯示新巴 94 號線有能力應付。不過，他重申，署方在實行重組計劃時，定會要求巴士公司提供足夠後備車輛，以應付突發乘客需求情況，避免對乘客產生太大不便。

36. 主席總結表示，委員會原則上不反對重組方案中無重大爭議性的路線組合，至於具爭議性的方案，本會要求署方再次積極研究委員及居民的意見，重新修訂方案後，再次諮詢委員會，並須審慎處理調減班次以及縮短路線的重組方案。同時，本會理解南港島線通車後，區內的部分巴士路線需重新調配資源，故署方及巴士公司在修訂方案時，亦應考慮將重組方案中削減的巴士資源投放回南區其他有需要的路線，以便利居民。

37. 區諾軒先生查詢何謂無重大爭議的路線。

38. 朱慶虹太平紳士表示，不確定城巴 37A 及新巴 38 號線是否屬有爭議的方案，但他反對減班。

39. 吳翰禮先生回應表示，已備悉各委員於是次會議的意見，會與巴士公司研究後再諮詢委員。他強調署方不會貿然推行重組計劃，事實上，南港島線通車近三個月，每日接載約 11 萬人次，對路面交通服務造成影響，因此為有效運用資源，署方有必要作出相應的服務調整。

40. 柴文瀚先生表示，不希望令署方誤會委員會完全不接受重組計劃，故欲釐清何謂具爭議性的路線方案，部分減班方案，如符合署方指引，委員會應無太大異議。

41. 主席表示，對於委員反對的方案，署方與巴士公司須小心處理，建議署方於會後主動舉辦簡介會，與相關委員討論有關方案。

42. 吳翰禮先生表示，署方和巴士公司會在下一次委員會會議前，與委員商討重組計劃的安排。署方會繼續以誠懇的態度與委員會保持

溝通，亦希望委員明白巴士公司有其難處，期望可締造互利共贏的局面。

**議程三： 2017-2018 年度南區巴士路線計劃**  
**(此議題由運輸署提出)**  
**(交通文件 8/2017 號)**

---

43. 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 傅定康先生；
- (b) 運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務冼佳慧女士；
- (c) 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；
- (d) 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；
- (e) 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；以及
- (f) 城巴營運壹部經理黃鑑先生。

44. 主席請傅定康先生簡介文件。

45. 傅定康先生利用電腦投影片（詳情可參閱交通文件第 8/2017 號）簡介 2017-2018 年度南區巴士路線計劃，涉及的路線包括新巴 3A、城巴 40、40M、41A、77、77A 及新巴 38 號線，建議包括削減班次、增設繁忙時段特別班次、調整服務路線及新增轉乘優惠等。

46. 主席及多位委員就 2017-2018 年度南區巴士路線計劃發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 主席對城巴 77A 號線的建議表示支持，惟要求相關的提升服務不應從城巴 77 號線現有的資源中調配；
- (b) 司馬文先生反對取消新巴 3A 號線於上午 7 時 45 分由摩星嶺開出的班次。他解釋，現時摩星嶺的居民只有新巴 3A 號線及專線小巴服務，而該時段的專線小巴 54 號線亦經常滿載。他指出，居民已對專線小巴 54M 號線取消途

經摩星嶺道的安排表示不滿，為此，他要求署方能重新考慮有關安排。至於下午的班次，他表示曾聯絡聖嘉勒書院校長，知悉該校學生放學時間為下午 3 時 40 分，而不少學生仍需留校參與課後活動，因此，如取消下午 3 時 15 分的班次，則應新增下午 5 時 30 分的班次；

- (c) 朱慶虹太平紳士不贊同提升新巴 38 號線服務的建議，並認為建議弊多於利。他解釋，現時居民可於黃竹坑乘坐新巴 38 及城巴 37B 號線前往置富花園，然而，城巴 37B 號線為循環線，服務地區廣泛，因而頻繁出現脫班，造成候車時間冗長及巴士滿載的情況。為此，若建議新巴 38 號線取道黃竹坑道天橋，前往置富花園的乘客將少一個交通選擇。他強調，黃竹坑將逐步發展成商住中心，為應付上班人士及居民日常生活所需，往來黃竹坑及香港仔之間的交通需求勢必與日俱增，故不應削減相關巴士服務。再者，由於城巴 37B 及新巴 38 號線尾班車的服務時間分別為晚上 11 時 12 分及凌晨 12 時 35 分，對部份使用港鐵並欲於黃竹坑站轉乘巴士的乘客而言，新巴 38 號線的服務不可或缺；
- (d) 朱立威先生歡迎隧巴路線在過海後提供新分段收費的試驗計劃。他表示，相關計劃早於 10 年前向署方提出，故樂見其成，惟計劃仍有優化空間。他以隧巴 971 號線為例，指新分段收費起點擬設於李嘉誠醫學院，收費為 4.5 港元，當到達華富道時，行車路線將與城巴 7 號線相同，但後者的收費卻較為便宜，且經過田灣後進一步提供分段收費。因此，他認為試驗計劃完成後，署方應考慮儘快將所有過海後的隧巴車費與非隧巴看齊；
- (e) 柴文瀚先生認同朱立威先生指隧巴路線在過海後的收費應與非隧巴路線相同，且建議署方可在審批巴士專營權時引入按距離收費條款，相關機制於新加坡及台灣已有效實施。至於巴士路線方面，他提議應由巴士公司、運輸署及地區人士三方共同商討計劃，以迎合不同地區所需、減輕堵車情況及合併重複的巴士路線等。最後，他反對城巴 40M 號線的路線安排，認為署方不應一再重提居民表示反對改動的巴士路線；

(f) 黃俊邦先生對朱慶虹太平紳士的憂慮表示理解，惟他反映部份乘客的意見，指新巴 38 號線改經黃竹坑道天橋可縮減行車時間。就此，他認為署方可考慮以下建議：

- (i) 於繁忙時段，增加城巴 37B 號線的班次；
- (ii) 於晚上 11 時後，容許新巴 38 號線不行經黃竹坑道天橋；
- (iii) 全日取消新巴 38 號線於香港仔隧道收費廣場及香港仔海濱公園兩個巴士站，以減少多輛巴士停站時引起的堵車問題；
- (iv) 待新巴 38 號線改經黃竹坑道天橋後才調減班次；
- (v) 安排其他巴士路線改經黃竹坑道天橋，當中可包括城巴 72、97 及新巴 42、42C、590、590A 號線等；以及
- (vi) 協調新巴 38、42 及城巴 72、77 號線的班次，以改善人流、乘客量及抵達堅拿道東橋底巴士站的時間。

此外，他又提出以下建議：

- (i) 由田灣往筲箕灣方向的城巴 77A 號線可仿倣城巴 77X 號線，不停靠北角；
- (ii) 取消由筲箕灣開出改經清風街天橋的班次，因路線容易因堵車而增加行車時間；
- (iii) 要求城巴 77X 號線於早上加開班次，以配合上班時間較晚的人士；
- (iv) 改善城巴 40 及 40M 號線於香港大學巴士站的位置，並途經山道以便接駁香港大學站；以及
- (v) 縮短城巴 40M 號線的北行路線，不再繞經灣仔北臨時公共交通運輸交匯處及金鐘政府總部。

(g) 鄭子憲先生表示，署方提交的文件經常指削減巴士班次與環境質素及交通息息相關，應提供實質的參考數據，例如所減少的碳排放量、清新空氣的得益、如何改善交通擠塞等，以便委員討論。至於提升服務質素方面，他認為首要檢討現時服務的不足，特別是提高巴士的舒適度及行車安全，例如南區較多崎嶇山路，易生意外，署方應詳細研究改善方案；

- (h) 麥謝巧玲博士 MH 表示，署方應就乘客需求進行調查，經詳細分析後才建議改動措施。以新巴 38 號線為例，署方應確保於晚上 11 時後仍有巴士服務，接載由黃竹坑前往置富花園的居民。她強調，巴士公司可提出改善計劃，但不能對乘客造成太大影響，更不能漠視中途站乘客的需求。另她不滿巴士服務欠佳，例如車長態度惡劣及車廂衛生問題等。最後，她建議改善巴士站位置，紓緩因不同路線的巴士同時使用同一車站而引起的堵車問題；以及
- (i) 歐立成先生 MH 反對新巴 38 號線改經黃竹坑道天橋的建議。他表示，於下班時段，不少乘客均於南朗山道使用該路線前往香港仔方向。他指出，雖然乘客亦可選擇新巴 42 及城巴 48 號線，但不能完全替代新巴 38 號線的服務。此外，由港島北岸前往黃竹坑工作的人士，均須於香港仔運動場的巴士站下車，改經黃竹坑道天橋會為他們帶來不便。

47. 傅定康先生就委員的提問及意見作綜合回應如下：

- (a) 署方備悉委員就制定巴士路線計劃提出的意見，日後會用作參考。因應乘客往返黃竹坑區的需求，署方與巴士公司會因應車站上落客的人數後，再研究新巴 38 號線改經黃竹坑道天橋的安排；
- (b) 署方表示於黃竹坑站前往南朗山道巴士分站和於海洋公園站前往香港仔隧道收費廣場的巴士站的步行時間相約；
- (c) 署方將要求巴士公司考慮以額外資源，提升城巴 77A 號線的服務，以及研究加強城巴 77X 號線上午班次的可行性；
- (d) 關於取消新巴 3A 號線兩個班次的安排，署方曾於相關時段在摩星嶺道進行調查，發現專線小巴 54 號線於摩星嶺道，仍有足夠載客量接載原來乘搭新巴 3A 號線的乘客。署方會研究將下午 3 時 15 分的班次改為下午 5 時 30 分。不過，初步資料顯示，於下午 4 時 15 分開出的班次，乘客量經常低於 50%，因此署方不排除將下午 4 時 15 分班

次開出的時間推遲至 5 時 30 分，惟須視乎巴士公司的資源分配、替代服務及乘客需求等因素而定；

- (e) 有關委員建議部分巴士路線改為行走快線，署方將與巴士公司商討，並於可行的情況下落實有關安排；以及
- (f) 城巴 40 及 40M 號線的建議路線改動，基本上與往年相約，而城巴 40 號線的服務時間，因有地區人士反映先前建議尾班車為晚上 7 時太早，故是次建議更改為晚上 9 時。

48. 冼佳慧女士就過海隧巴分段收費試驗計劃回應表示，現時巴士公司正積極籌備，盡快推出第一階段的試驗計劃。由於隧巴及非隧巴路線的服務對象分別為過海乘客及非過海乘客，故不同收費有助分流乘客；而會否改良隧巴過海後的分段收費計劃，署方將視乎乘客的意見、對巴士營運效率及交通的影響等，看看可有優化的空間。至於全面按距離收費的建議，由於不同巴士路線的性質各異，服務的乘客亦有不同，若要推行全面按距離收費，乘客上下車均須拍八達通卡，會影響巴士的行車時間，同時亦會影響乘客選乘路線的模式。總括而言，署方認為只考慮乘車距離收費的建議，需慎重考慮。

49. 黃漢中先生回應表示，有關新巴 38 及城巴 77A 號線的建議，實因應委員會之前的提議，為提升競爭力而制定的計劃。至於新巴 3A 號線，巴士公司曾為早上 7 時 45 分的班次進行統計，發現於摩星嶺道上車的乘客寥寥可數，期間途經相同位置的專線小巴 54 號線，錄得平均客量亦不超過 3 人，故即使取消該班次，專線小巴仍有足夠座位接載新巴 3A 號線的乘客。至於下午 3 時 15 分開出的班次，於摩星嶺道上車的乘客只有約 2 人，而同時段的專線小巴 54 號線則仍有約 4 個剩餘座位。有鑑於此，巴士公司認為取消建議班次後，不會對居民帶來影響。有關加開下午 5 時 30 分班次的建議，由於該路線於近放學時段才有一定需求，故巴士公司對建議有所保留。至於城巴 40 及 40M 號線的建議，巴士公司認為比往年的計劃溫和，亦因應市民意見將尾班車由晚上 7 時延至晚上 9 時，受影響的乘客將相對減少。

50. 多位委員繼續發表意見及提問，重點摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士不認同黃俊邦先生對新巴 38 號線的意見。他認為增加城巴 37B 號線的班次無助解決擬議安排帶來

的問題。他解釋，由於城巴 37B 號線是循環線，當某區出現堵車，不論班次多寡，均可能導致脫班，反而新巴 38 號線並非循環線，可提供較為穩定的班次服務。他續指，倘新巴 38 號線改經黃竹坑道天橋，乘客量將可能下降，縮減班次的機會便會大大提升。總括而言，他強烈反對新巴 38 號線提升服務的建議；

- (b) 司馬文先生表示，署方代表未有積極回應委員的訴求，質疑署方與會目的不在聽取委員意見。就新巴 3A 號線而言，他已細述問題所在並提出建議，惜署方只敷衍了事，否決他的建議，為此他表示不滿；
- (c) 黃俊邦先生認為，不少市民願意以較高的車資換取更快捷的服務，故新巴 38 號線的提升服務建議，反而可能因行車時間縮減而吸引大量乘客。再者，他指安排部分巴士改經黃竹坑道天橋，將有助分流乘客，改善個別巴士站出現擁擠的情況。他又認為，增加班次不一定由總站開出，倘城巴 37B 號線以特別班次由中環或金鐘開出，將可紓緩循環線經常面對堵車的情況。至於隧巴過海後分段收費方面，他建議應於進入香港仔隧道前的巴士站進行，例如統一隧巴 107、170 及 671 號線於銅鑼灣提供分段收費，以便利乘客。最後，他表示署方可考慮更改其他巴士路線的走線，如隧巴 107 號線部分南行班次不經告士打道，以免受交通擠塞影響；
- (d) 柴文瀚先生表示，感謝公共運輸研究組及南港島線關注聯盟一直就改善南區的交通問題協助蒐集數據及提出寶貴意見。此外，他指香港可借鑑國外的巴士系統，如首爾的巴士以不同顏色車身代表車程的長短，以劃分收費。他又指，現時已有個別巴士路線利用八達通系統進行按距離收費，故能否全面推行，在於巴士公司的積極性及署方能否有效運用專營權賦予的權利，與行車時間沒有關係。有關城巴 40 及 40M 號線的建議，他指根據署方的統計，於最繁忙時段的乘客量分別為 60% 及 52%，兩者皆高於部門釐訂取消／合併路線標準的 50%。他形容相關建議不但自相矛盾，更企圖期望委員會草率通過計劃，為此，他反對有關建議。最後，他認為部分巴士路線改經黃竹坑道天橋，可縮減行車時間並增加巴士的吸引力，但實施相關安

排的前設是要提供足夠的替代服務；

- (e) 歐立成先生 MH 認同市民可因應需要選擇不同的巴士服務，惟以黃竹坑的情況而言，必須研究當巴士改經黃竹坑道天橋後的替代服務。他認為，巴士服務應以利民為主，儘管縮減新巴 38 號線的行車時間對部分乘客有利，但相對而言，倘該路線維持不變，將方便更多乘客（包括欲從南港島線轉乘巴士的乘客）由黃竹坑前往香港仔方向；以及
- (f) 鄺子憲先生 表示，居民的出行模式已因南港島線（東段）投入服務後而改變，如不少乘客於繁忙時段從海洋公園站轉乘巴士，包括城巴 73 及隧巴 973 號線往返赤柱等地區，故有關部門有責任建設安全過路設施。因此，他期望署方能於未來兩年的巴士路線計劃中，檢討途經上述地點的巴士班次及轉乘優惠等。

51. 傅定康先生就委員的提問及意見再次回應：

- (a) 署方將聯同巴士公司重新檢視新巴 38 號線的提升服務計劃；
- (b) 署方及巴士公司均樂意聽取委員的意見，亦不會強行實施路線計劃。署方歡迎委員於會後繼續提供有關巴士路線計劃的意見；
- (c) 關於新巴 3A 號線，巴士公司於會前曾進行統計，發現擬於早上及下午取消的班次，分別只錄得 8 及 2 名乘客，符合取消班次指引的要求。為此，署方將要求巴士公司研究加下午 5 時 30 分班次的可行性，並繼續留意專線小巴 54 號線的乘載能力；
- (d) 署方備悉委員提出有關經黃竹坑道天橋及行走快線的建議，並將於日後研究及檢討路線計劃時，參考相關意見。署方亦會定期檢討巴士班次水平，以配合市民的乘車模式；以及
- (e) 署方備悉委員就城巴 40 及 40M 號線的意見，會再檢視方

案。

52. 冼佳慧女士再次就過海隧巴分段收費計劃回應表示，在試驗計劃下，新分段收費的起點會避開經常交通繁忙擠塞的路段。因此，現階段若將分段收費地點提前於銅鑼灣開始，將對巴士路線的營運造成影響。至於按距離收費方面，若於整個巴士網絡推行，將需要全面修改收費結構，而乘客的出行模式亦會出現重大變化。在此情況下，巴士路線的載客量、營運效率、財務運作以至交通等各方面，都會受到影響。因此，署方認為只考慮乘車距離的收費模式並非最合適的安排。

53. 黃漢中先生補充，巴士公司備悉委員對新巴 3A 號線的意見，並將與相關委員聯絡，討論有關安排。

54. 主席總結表示，委員會要求署方及巴士公司備悉委員的意見。對於新巴 3A、38 及城巴 40、40M 號的路線方案，委員會要求署方慎重考慮委員的意見，並與相關委員加強溝通，重新作出修訂。

(陳文俊先生於下午 6 時正離開會場。)

議程四： 「人人暢道通行」計劃的下一階段  
(此議題由路政署提出)  
(交通文件 9/2017 號)

---

55. 主席歡迎路政署及工程公司代表出席會議：

- (a) 路政署主要工程管理處副處長江大榮先生；
- (b) 路政署高級工程師柯芳華女士；
- (c) 路政署工程師張詠欣女士；以及
- (d) 栢誠（亞洲）有限公司工程經理鍾偉堅先生。

56. 主席請江大榮先生簡介議題。

57. 江大榮先生表示，是次會議主要匯報「人人暢道通行」計劃下的工程進展，並諮詢委員會關於下一階段推展項目的事宜。在過去數年，「人人暢道通行」計劃下南區的 11 個項目已施工，其中 5 個已告完成。在 2016 年的施政報告中，行政長官提出推展計劃的下一

階段，由路政署邀請各區區議會揀選不多於 3 條的行人通道作為第二批推展項目，以加建升降機。下一階段的推展項目將不再局限於由路政署負責維修保養的公共行人通道，其他行人通道如符合若干條件亦可考慮。他指出，經過半年多的初步研究，現時南區區內有市民建議而又可供委員會考慮的行人通道不多，相信委員會需要時間考慮，而署方亦會盡量配合。

58. 柯芳華女士以電腦投影片簡介「人人暢道通行」計劃的下一階段（詳情可參閱交通文件 9/2017 號）。她表示下一階段計劃可供委員會考慮的兩條行人通道（編號 HF175 及 HKS01），根據初步評估結果，加建升降機工程技術上將會非常困難，有關資料亦在附件三列出。

59. 主席表示，根據部門的簡介，署方會預留時間讓委員建議合適的行人通道，故希望委員在會上集中討論署方提出的四個條件。至於個別的新建議選址，委員可因應其區內需要，會後透過秘書處向署方提出新建議。

60. 區諾軒先生表示，編號 HKS01 的行人通道由利東邨業主立案法團及漁安苑業主立案法團各管理一半，中間橫跨由署方維修保養的公共路段。他詢問現有的管理權分佈是否符合 2016 年政府修訂的「人人暢道通行」計劃的條件。

61. 林玉珍女士 MH認為，「人人暢道通行」計劃是利民政策，然而署方亦有責任令一個區域通行無阻。她曾與張錫容女士建議於風之塔公園興建一條行人天橋及加建升降機，但當時署方僅表示會把建議轉達相關部門。雖然上述建議不屬於是次計劃的範圍，但她指現時海怡半島、鴨脷洲邨及鴨脷洲大街未能以行人天橋連接，希望署方向相關政府部門反映。

62. 張錫容女士 MH補充，康樂及文化事務署早已於風之塔公園預留興建升降機槽的位置，委員亦曾向不同部門提出建議並獲議會通過。根據建築署的可行性研究，風之塔公園可興建兩部升降機，如能興建行人天橋，不但能接駁海怡半島及鴨脷洲邨一帶，亦方便居民及遊客使用，故她懇請署方積極考慮在風之塔公園加建升降機。此外，署方提供予委員會考慮的兩條行人通道（編號 HF175 及 HKS01）的預估困難程度為非常困難，她詢問技術上是否可克服。

63. 麥謝巧玲博士 MH 表示，在釐定私人地段方面，租者置其屋計劃下的屋邨曾屬房屋署地段，即使現時部分單位作為租置屋售出，房屋署亦保留部分業權份數，故詢問這些地方能否建設無障礙通道設施。就署方文件所列的四項條件中的第四項，她詢問佔有業權的房屋署是否亦應為無障礙通道負部分責任。她表示，現時雖有升降機連接華富邨及華貴邨，但使用的居民頗多，倘其中一部升降機故障停用，長者或行動不便的人士從華貴邨到華富邨便出現困難。因此，她希望路政署可在該處加建升降機。

64. 主席重申，委員如有新建議，可於會後向秘書處提出，是次會議將集中討論署方制定的四個條件。

65. 陳家珮女士表示，明白所選的行人通道不可屬私人擁有，惟如行人通道連接政府及私人土地，署方是否完全不作考慮，還是會將受惠人士的多寡納入考慮之列。

66. 任葆琳女士表示，香港仔一條有待加建無障礙設施的行人天橋進度落後，她要求署方盡快展開工程。另外，由於該行人天橋有露宿者，建議署方可先聯絡當區區議員進行諮詢，她建議委員在考慮選址時亦須顧及露宿者等問題。

67. 司馬文先生表示，委員如欲提出建議，亦須留意施工地點有否充足地方進行工程，以減低對鄰近地區的影響。

68. 江大榮先生回應表示，署方須按個別情況仔細研究委員的提議，才能確定有關建議是否符合「人人暢道通行」下一階段計劃的條件。有些位於屋邨地界之外的行人通道，雖然根據地契條款由有關私人地段業權人（當中亦包括屬租者置其屋計劃下的屋邨法團或領展等）負責管理及維修，但這些行人通道仍可能不屬於「私人擁有」。每一個個案需根據有關地契的條款釐定這些行人通道是否屬「私人擁有」。他強調，納入「人人暢道通行」下一階段計劃候選行人通道名單內，供委員參考的行人通道須橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路，且 24 小時開放予公眾使用。署方會審慎考慮委員所提交的新建議，進行初步研究後再向委員會提供這些行人通道的相關資料，以便委員會在考慮優次時作全面考慮。署方計劃於 2017 年上半年完成 18 區的諮詢工作，故希望了解南區提交新建議的時間表。

69. 主席總結表示，委員會原則上支持是項計劃。由於委員就加建升降機的行人通道選址有不同的意見，建議給予兩星期時間，讓委員整合行人通道的詳細資料後，將其建議交予秘書處，再由秘書處轉交路政署作初步研究。署方有初步研究結果後，會呈交委員會進行磋商及討論，並選出三條行人通道予署方作詳細的可行性研究。

**議程五： 就新巴專營權作中期檢討**  
**(此議題由柴文瀚先生提出)**  
**(交通文件 11/2017 號)**

---

70. 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 傅定康先生；  
以及
- (b) 城巴／新巴有限公司公眾事務經理李建樂先生。

71. 主席請柴文瀚先生簡介議題。

72. 柴文瀚先生認為，在改善巴士服務方面，運輸署不僅限於監察角色，亦可主動運用專營權管制巴士公司，包括就是否延續專營權提出意見及展開檢討等，惜署方一直逃避責任，書面回應亦未能回覆他所提出的問題。他續指，近 5 年來，世界第一巴士服務有限公司（下稱「新巴」）的服務質素持續倒退：首先，在科技應用方面毫不進取，例如實時到站系統迄今仍未全面應用；第二，未有積極改善巴士路線設計及轉乘優惠等訴求；第三，新巴甚至未能妥善提供基本服務，如司機人手不足的問題非常嚴重，情況不僅限於公眾長假期，更於平日出現，是導致巴士脫班的主因之一。他又批評，署方一直偏袒新創建轄下的新巴和城巴公司，自專營權批出以來，從未就其服務欠佳提出公開譴責。他認為，討論單一路線或改善計劃無助改善新巴的整體服務，因此，他期望是次討論可促使署方根據專營權條款於 2017 年中啟動中期檢討，以評核新巴的現有服務是否符合公眾需求及檢視整體巴士系統。最後，他強調署方在監管及提升巴士公司的服務質素方面責無旁貸。以實時到站系統為例，署方可運用專營權的權利責成巴士公司加快落實，現時卻要拖至 2018 年，認為這是失職的表現。

73. 傅定康先生補充回應如下：

- (a) 署方一直就不同巴士路線定期進行調查，並透過巴士服務詳情表監察巴士服務。至於是否因司機人手不足而導致脫班等情況，署方會要求巴士公司履行服務詳情表所承諾的服務，並遵守署方就司機工時及休息時間而制定的指引；
- (b) 有關提供更直接及快速的巴士服務，署方與巴士公司每年均作出檢討，並參考不同地區人士的意見而進行調整；
- (c) 署方一直鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，巴士公司亦會考慮其營運狀況及乘客需求等因素而作出決定；以及
- (d) 關於加裝實時到站資訊顯示屏，新巴已承諾在 2013 年批出的專營權期內，在巴士總站安裝液晶體顯示屏，以展示路線資訊。截至 2016 年 5 月為止，巴士公司已在 5 個巴士站完成安裝，包括嘉亨灣、數碼港、山頂廣場、耀東邨和北角碼頭。至於實時到站系統，新巴雖未有在 2013 年批出專營權時作出相關承諾，但已因應資訊科技的發展而主動為旗下巴士路線提供實時到站系統，相關系統預料可於 2018 年內全線提供服務。

74. 李建樂先生補充如下：

- (a) 有關司機人手不足的問題，新巴已透過多個途徑，例如巴士公司網頁、車廂自動報站系統、車身廣告、報章、手機應用程式及其他廣告等招聘人手。巴士公司亦會定期檢討及改善車長的薪酬福利及工作環境，以吸引及挽留員工；
- (b) 有關巴士脫班的原因，巴士公司認為主要是由於道路擠塞和部分車長缺勤所致。有鑑於此，巴士公司已靈活調配和定期就各條路線的班次進行檢討，致力維持可靠的班次服務；以及
- (c) 有關安裝實時到站系統和電子顯示屏，新巴現時正積極籌備相關工作，期望於 2018 年內啟用。截至目前，新巴已於部分主要巴士總站設置電子顯示屏，顯示各路線巴士由總站開出的時間。位於南區的巴士總站包括海怡半島、赤柱、華富（南）及數碼港。此外，新巴自 2018 年起將為全港 200 多個有電力供應和設有上蓋的巴士站安裝實時

到站資訊顯示屏，並會就地理環境、人流、路線及空間等因素，評定該等巴士站是否適合安裝。

75. 多位委員提出提問及意見，重點摘錄如下：

- (a) 黃俊邦先生表示，根據專營權條款，巴士公司會為班次較疏的巴士路線分站以電子顯示屏列出到站時間，故詢問目前所涵蓋的路線數目，以及上述安排可否於 2018 年前覆蓋所有路線。另他建議中期檢討應參考九龍巴士（一九三三）有限公司（下稱「九巴」）的做法，如要求新巴提供上層空位資訊、全日制學生優惠、為醫院路線引入雙輪椅座位巴士，以方便需前往醫院的輪椅使用者；
- (b) 柴文瀚先生表示，儘管巴士公司沒有在專營權條款以外提供額外服務的義務，然而，根據運輸署公告第 19 條第 2 項，運輸署署長有權隨時要求巴士公司增加署方認為必要的服務。過往的例子顯示，繼多宗大型巴士意外後，署方曾要求巴士公司加裝行車記錄儀。再者，他質疑署方指南區不少巴士總站已安裝電子顯示屏的說法。他指出，雖然華富（南）巴士總站設有電子顯示屏，但安裝後至少兩個月未有啟用，即使啟用亦並非顯示實時資訊。此外，巴士脫班問題經常於新巴 42、590 及 970 號線等路線出現，雖然委員會一直討論相關問題，惟未見任何改善方案。客觀而言，新巴的服務質素每況愈下，因此署方有必要檢討新巴的專營權。他期望是次討論能針對改善服務的大方向，而不應著眼於個別路線，否則一切只會淪為空談；
- (c) 鄺子憲先生根據以往參與九巴與城巴專營權公眾諮詢的經驗，質疑署方未有認真歸納公眾對專營權條款的意見。此外，他詢問新巴目前有否安裝行車記錄儀，以監察司機的駕駛行為及提高司機的駕駛安全意識。最後，他表示新巴 9 及 14 號線的行車路線高危，曾向政府部門提出於沿線興建防撞欄，惟未見進展，故新巴需從車輛及司機訓練著手，以免發生意外；
- (d) 區諾軒先生表示，南區受配合南港島線（東段）通車的

公共交通服務重組計劃影響，故應優先於 2018 年前完成安裝實時到站系統。除改善脫班問題外，他又建議巴士公司考慮全面提早機場巴士的服務時間；以及

- (e) 羅健熙先生表示，若能於南區優先安裝實時到站系統，將有助減低署方進行重組巴士路線時遇到的阻力。他強調，現時南區正面對巴士重組的問題，故巴士公司應率先調配資源，改善南區的巴士服務。

76. 傅定康先生就委員的提問作以下綜合回應：

- (a) 有關署方可要求巴士公司增加新設施，巴士公司已承諾安裝實時到站系統，惟安裝時間表須視乎巴士公司的營運安排及測試結果。根據現時進度，巴士公司承諾相關計劃將於 2018 年內完成；
- (b) 就華富（南）巴士總站的電子顯示屏問題，署方將於會後與巴士公司跟進；
- (c) 針對黃俊邦先生的問題，署方指現時新巴已在主要巴士站及該公司網站提供編定巴士班次的到站時間，當中牽涉 12 條路線，包括 9、14、30X、63、65、694、796S、797M、971、H1、N8 及 N796 號線，列出巴士路線的編定班次到達分站的大概時間。至於其他建議，包括服務醫院的路線及參考九巴於新專營權之下所提供的服務，署方將一併交予巴士公司考慮。由於新巴現時的專營權於 2013 年批出，而科技發展日新月異，當時的專營權要求或會與近年有異；
- (d) 署方已要求巴士公司自 2012 年起為所有新購車輛，安裝俗稱「黑盒系統」的行車記錄儀，以便監察巴士行車狀況；以及
- (e) 署方備悉委員就南區優先安裝實時到站系統的意見，巴士公司會在考慮各項因素後作出合適的決定。

77. 李建樂先生作綜合回應如下：

- (a) 巴士公司將跟進及了解華富(南)巴士總站部分電子顯示屏未能正常運作的情況；
- (b) 有關各班次的開車時間與電子顯示屏資料有異，是由於現時電子顯示屏只能列出預定開車時間，倘巴士遇上堵車而延誤到達，站長須於巴士抵站後調整系統，方能更新顯示屏資料。巴士公司同意，相關系統仍有改進空間，故全面安裝實時到站系統後，不但可讓乘客知悉未來 60 分鐘的班次時間，亦有助巴士公司即時進行車務調動；
- (c) 關於全日制學生乘車優惠方面，巴士公司會考慮對財務及收入的影響，仔細研究相關安排；
- (d) 巴士公司正計劃於東區新增一條服務醫院的巴士路線，暫名為 8H 號線，並計劃改裝部分巴士，增設兩個輪椅位置；
- (e) 有關顯示巴士上層空位資訊，巴士公司表示暫未有相關計劃；
- (f) 現時所有巴士已安裝行車記錄儀，並會配合電子地圖，方便監察前線同事的服務質素及協助交通意外的調查。巴士公司一直提升車輛設備，以一輛新式巴士為例，共有約 8 至 10 個閉路電視鏡頭，分別有 2 個及 6 個設於車外及車廂內；
- (g) 巴士公司已提升車廂內的安全措施，現時，所有歐盟 4 型或以上的巴士已在引擎室附近安裝自動滅火系統，當引擎超出指定的溫度，自動滅火系統便會即時啟動，並立即關閉空調系統，車廂亦以阻燃物料製造。另外，因應行經崎嶇路段的巴士路線，如新巴 14 號線，巴士公司亦特別訂造車輛，且積極與廠商研究車廂佈局及設計，並已安排替換現時所使用的 10.6 米高的 330 型號巴士；以及
- (h) 巴士公司備悉委員就機場巴士服務的意見，因應乘搭凌晨時分的班機及往機場上班的市民日漸增加，巴士公司已推出凌晨班次、於暑期提早班次，以及增開服務機場維修區的特別路線。巴士公司會繼續留意機場發展，研究服務改進的空間。

78. 柴文瀚先生表示，為免問題於會後不了了之，他希望署方提供更詳細的資料，例如巴士公司的人手比率是否充足、署方是否滿意巴士公司在車長出勤率、班次及科技應用等的表現。他又建議署方容許委員參與定期評核新巴的表現，向新巴施壓以改善服務。此外，他要求巴士公司確保巴士站的電子顯示屏長期開啟，方便乘客使用。最後，他期望會後可長期檢討新巴的表現。

79. 鄺子憲先生欣賞巴士公司購入新型巴士，以迎合於山區行走的路線，以及新增滅火系統和行車記錄儀等安全措施。然而，他對行車記錄儀能否有效改善司機的駕駛行為及監管其駕駛態度有所保留。他進而鼓勵巴士公司取得 2012 年推出的 ISO39001 道路交通安全系統的認證，以提升安全管理質素。

80. 傅定康先生回應表示，關於署方是否滿意巴士公司的服務，書面回應已提及署方採用的監察方法，包括調查服務的滿意度，以及巴士公司有否遵守署方指引及定期邀請獨立調查機構調查乘客滿意度和意見。署方認同，巴士公司需加強確認所有系統是否正常運作。在監察司機的駕駛態度方面，巴士公司有不同的方法如入職訓練，以改善巴士司機的駕駛態度及技術，亦會檢視個別司機有否違反交通規則等。

81. 主席總結表示，委員會要求署方備悉委員的意見，就新巴專營權展開中期檢討。此外，本會亦要求署方加強監管新巴的管理層，新巴亦須針對巴士脫班等問題盡快提出切實可行的改善方案。

(林玉珍女士 MH 於下午 6 時 56 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 2 月 28 日的情況)  
(交通文件 11/2017 號)

---

82. 主席請委員按頁就報告提出意見。

**(B) 南區巴士路線**

83. 林啟暉先生 MH 欲了解新巴 590A 號線於 2016 年 12 月及 2017 年 1 月，以及新巴 590 號線於 2017 年 1 月出現全日脫班的原因。

84. 柴文瀚先生 表示曾於過往會議上多次就新巴 970 號線的重組方案詢問署方，期望署方能給予正面回應。

85. 劉建國先生 回應表示，從列表可見，相比起 2016 年 12 月，2017 年 1 月的脫班路線數目明顯大幅減少，主要是由於南港島線（東段）通車後，香港仔隧道的擠塞情況有所改善。有關新巴 590A 號線於 2016 年 12 月及 2017 年 1 月的脫班原因，主要是受交通擠塞及車長缺勤所致。有見及此，署方已發信巴士公司管理層要求嚴正跟進，如 2017 年 2 月的情況仍未見改善，署方會考慮發出警告信。至於新巴 590 號線，雖受交通情況影響較微，但車長缺勤亦是其脫班的主因，署方會密切留意該路線於 2 月的情況，再作跟進。對柴文瀚先生提出關於新巴 970 號線的重組事宜，署方已於 2017 年 2 月 22 日因應實際行車情況調整了該線的行車時間。就檢討行車路線方面，巴士公司考慮到該線沿佐敦至彌敦道一帶的乘客較多，故署方與巴士公司需要再探討如何優化其行車路線。

86. 司馬文先生 詢問是否會將檢討中的巴士路線納入進展報告，以便於下次的會議中討論。

87. 柴文瀚先生 指根據運輸署回應，署方可向巴士公司發出警告信，質疑何以署方代表於「就新巴專營權作中期檢討」的議程未能提供所發警告信的數字，認為這是偏袒新創建集團有限公司的行為，不能接受。他續表示，雖然南港島線（東段）已通車，委員亦一直在會議中討論各路線脫班的問題，但不少巴士路線如新巴 970 及 42 號線的服務仍無任何改善，令人失望。他希望署方能於下次會議提交具體的改善方案。

88. 劉建國先生 回應，署方將於會後與相關委員聯絡，並於下次會議提交委員要求的資料。

### **(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**

89. 任葆琳女士 表示，關於項目 8「香港仔大道 H160 天橋的防滑鋼砂重鋪工程」，路政署的訊息發放及工程質量良好，值得讚揚，惟

她指工程完成後，有廢料遺留在現場。她已與相關路政署職員聯絡，現時已清理妥當，但她希望署方日後完成工程後，能自覺清理現場。

90. 陳潤儀女士表示備悉委員意見。

91. 麥謝巧玲博士 MH表示，項目 9「田灣海旁道近華貴邨巴士總站」的預計完工日期為 2017 年 3 月 31 日，她詢問建築噪音許可證的批核進度。

92. 陳潤儀女士表示暫無相關資料，會後直接回覆委員。

（會後補註：路政署現正諮詢相關政府部門及公共交通營辦商（包括巴士、小巴、的士等）的意見，如沒有反對意見，路政署會安排承建商於本年五月初進行路面重鋪工程。）

#### **(E) 香港警務處及運輸署—2017 區交通報告（2017 年 1 月）**

93. 司馬文先生表示，近日網上流傳一段交通意外的影片，內容是一對父子在橫過大潭篤水塘北面馬路時被車撞倒，他指該位置十分危險，由於沒有適當的過路設施，行人須橫過該馬路到對面的巴士站，當大型車輛等待通過大潭篤水塘主壩道路時，後方車輛或會超車，釀成意外。事發後，他亦未見運輸署、路政署或警方有任何跟進行動。隨著近年到大潭遠足及遊覽的人士增加，發生交通意外的機率亦會提高，問題實在不容忽視。

94. 馮仕耕先生表示，東分區因面積廣闊及道路較長，意外數字較其他分區為多，單是 2017 年 3 月 13 日一週已發生四宗較嚴重交通意外，每每導致海灣區交通擠塞逾 2 小時。眾所周知，海灣區山路多，且老舊狹窄，加上私家車、貨車及旅遊巴的數字不斷增加，如遇上天雨路滑，更是意外頻生，實在需要制定長遠的改善方案。他理解意外無法完全避免，但署方可從道路安全、車速調節及擴闊道路等方面著手，期望署方能作長遠的規劃。他又認同司馬文先生的意見，南區不少道路缺乏行人過路設施，例如海洋公園站對出的黃竹坑道。

95. 徐遠華先生表示，新鐵路通車後，近黃竹坑港鐵站的香葉道及南朗山道交界至少發生五宗交通意外，期望署方能檢視該處的交通配套設施，查找意外的成因。

96. 陳李佩英女士強調道路安全至為重要。她表示南區道路較多彎位，倘駕駛者因使用手機或其他裝置而分神，容易發生意外。她建議可於道路彎位前加設標誌，亦期望相關部門能透過宣傳教育及交通措施改善問題。

97. 麥卓欣女士就委員的意見綜合回應如下：

(a) 關於大潭道的交通問題，署方已了解情況，該處設有約 2 米闊的行人路，會後將與司馬文先生繼續跟進；

(b) 馮仕耕先生提及海灣區的道路問題及長遠改善方案，屬長遠的道路規劃；

(c) 香葉道及南朗山道交界的地段現時仍屬香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）管理，尚未交還政府，署方一直有檢視該路段的交通安排，如出現令道路使用者感到混亂的指示，會要求港鐵公司作出修正；及

(d) 就黃竹坑道至壽山村道加設行人過路設施一事，署方已與馮仕耕先生作實地視察，並正研究可行的改善措施。

98. 司馬文先生表示，他不是指港島徑而是大潭篤水塘北面，即大潭篤水壩與道路連接的位置，片段中一輛的士在等待駛入主壩道路，而後方的私家車則超車撞倒一對過馬路的父子。他要求署方於本週內與他聯絡，跟進有關事宜。

99. 主席請運輸署與司馬文先生聯絡，確認意外的正確位置。

（會後補註：運輸署已與有關議員聯絡。）

100. 鄭子憲先生表示，於 2011 至 2013 年，南區每年平均有 650 人因交通意外受傷，其中 80 人重傷或死亡。根據分析，意外成因眾多，包括車輛數目增長，令道路的車流量增加。部分意外是發生在交通黑點，但若涉及整條路段的交通意外，成因多是隨機的。他認為應就全南區、一組街道或個別區域作整體檢討，方能有效找出意外成因，如發現某地點的問題嚴重，便需盡快處理。

101. 主席詢問警方有否補充。

102. 鄺士陽先生表示，警方於 2017 年 3 月中正式推行「2017 年度重點交通執法項目」，策略與去年相約，同樣以「3E」為重點，即「積極執法(Enforcement)」、「公眾參與(Public Engagement)」及「道路工程(Road Engineering)」，以減少交通意外。就委員提及的交通意外成因，人為因素涉及駕駛者、行人及乘客。過往一年，警方發現不少司機因駕駛時使用手機而分散注意力，造成意外，故此會針對這類駕駛者作出檢控，亦會加強檢控不使用安全帶的乘客。他續指，涉及交通意外的行人年齡差距頗大，故會針對長者及兒童宣傳，教育他們依過路設施的指示過路。最後，他強調警方會繼續進行宣傳及嚴厲執法。

103. 司馬文先生讚揚警方在區內就道路安全進行的工作，然而他認為委員剛才的討論僅涉及南區道路問題，自 2010 年起他已提出區內馬路旁欠缺行人路，甚至是安全島，以在發生意外時讓行人有地方可退避。他表示，南區的山路老舊、狹窄多彎且多斜坡，又涉及私人土地，建議應作全面檢討，並邀請運輸署高層出席會議回應。他期望如就此事提出議程，運輸署能委派高層人員作出回應。

104. 主席認為全面檢討南區山路屬地區發展的範疇，可考慮在區議會會議中商討，以便邀請部門高層人員回應。他又指示運輸署於會後積極跟進委員提及的道路問題，至於長遠的道路規劃，可再從長計議。

105. 朱慶虹太平紳士表示，委員如欲討論有關事宜，可向秘書處提交議程，再作決定。

#### 參考資料一 — 南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

106. 徐遠華先生表示，有關項目 3「於鴨脷洲大橋支路的行人過路處（近景惠花園第二座）」，他在過往會議曾指出該處是潛在的交通黑點，因司機視線易受橋躉妨礙，所以加設指示牌的作用不大，他建議封閉該過路處，以免生意外。

107. 陳潤儀女士表示，會與運輸署緊密聯繫，研究封閉該過路處的可行性。

108. 主席表示，針對列表內「已跟進／已完成」的路段，有關政府部門已作出跟進，建議移除這部分。

## 議程七： 其他事項

### 要求在黃竹坑道（近海洋公園站）加設過路設施

109. 馮仕耕先生表示，他曾於 2017 年 1 月 19 日的區議會會議提及現時不少市民選擇從海洋公園站外橫過黃竹坑道，以轉乘其他公共交通工具。由於該處沒有適當的行人過路設施，且車輛行駛速度頗快，容易發生意外。有見直接橫越黃竹坑道的市民日漸增加，他認為問題實在不容忽視。他引述運輸署指附近有附設交通燈的過路處，但距離較遠且路途迂迴，居民多不願繞道而行，故希望在近海洋公園站的位置能設置過路設施，此建議亦獲壽臣山及淺水灣居民支持。因此，他要求署方正視居民的訴求，盡快設置減速標示及採取交通紓緩措施，以改善現況。

110. 主席表示，得悉運輸署已與相關議員就此事作實地視察，故毋需在本會議討論。另外，他表示秘書處於會前收到馮仕耕先生、司馬文先生及鄺子憲先生的信件，以及陳李佩英女士的口頭要求，希望在黃竹坑道（近海洋公園站）加設行人過路設施，並已轉達運輸署。委員會現要求署方積極跟進有關事宜，採取可行措施，以保障行人過路安全

（會後補註：馮仕耕先生、司馬文先生及鄺子憲先生的信件分別載於附件一及附件二，而運輸署回覆上述委員的信件亦載於附件三，以供參考。）

111. 司馬文先生指出，署方於 2017 年 3 月 17 日的回覆中表示會研究加設行人欄杆，並進行地區諮詢，是漠視委員加設行人過路設施的訴求，他認為不可接受。他表示，署方應積極解決行人於該處危險過路的問題，而非設置欄杆迫使行人繞道而行。

112. 主席表示，署方加設行人欄杆的做法應只屬短期措施，並請署方代表回應。

113. 麥卓欣女士回應表示，由於該處有不少行人橫過馬路，署方認為行人安全是優先考量，故加設行人欄杆是短期內可行且快速的作法，以引導行人使用安全的過路設施。署方不反對設置任何過路設施，並會研究其他可行的建議。

114. 馮仕耕先生補充，居民反對加設行人欄杆的建議。

115. 主席指示運輸署於會後與相關委員聯絡，聽取委員及居民的意見。

#### 「香港仔—北角村—榕樹灣」持牌渡輪服務的延續牌照申請

116. 主席表示，運輸署現正就「香港仔—北角村—榕樹灣」持牌渡輪服務的延續牌照申請進行諮詢，秘書處早前亦已透過電郵向各委員會分發相關文件，如委員有任何意見，請於限期前提交，以供署方考慮。

117. 柴文瀚先生表示，「香港仔—北角村—榕樹灣」的渡輪服務與街渡不同，而是政府發牌及資助的渡輪服務，提供公共交通票價優惠，加上以往署方在諮詢期間收集意見後，既沒有回覆，亦未見有採納意見，故希望署方能改善諮詢安排及積極回應。

118. 劉建國先生表示會將委員的意見轉交渡輪組跟進。

（歐立成先生 MH、麥謝巧玲博士 MH 及區諾軒先生分別於下午 8 時 04 分、8 時 10 分及 8 時 10 分離開會場。）

#### 下次會議日期

119. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第九次會議將於 2017 年 5 月 22 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

120. 議事完畢，會議於下午 8 時 11 分結束。

南區區議會秘書處  
2017 年 5 月



南區區議會議員(海灣區) Southern District Council Member (Bays Area)

## 馮仕耕 Fergus Fung

譚頌安先生  
高級工程師/南區及山頂  
運輸署  
香港灣仔告士打道7號  
入境事務大樓37樓

譚先生：

### 要求在黃竹坑道(近海洋公園站)加設過路設施

港鐵南港島線(東段)自從於2016年12月28日通車後，在海洋公園站(黃竹坑道)出入口，大量市民每天直接橫越五條行車線往來海洋公園站及新圍村巴士站，但由於該處現時並沒有過路設施，而且黃竹坑道東西行線方向的車速也很快，所以每天都出現險象環生的情況，絕對需要正視此問題，預防發生嚴重的交通意外。

因此，我已就此事宜進行簽名運動，得到大量居民/市民支持，在海洋公園站及新圍村巴士站之間加設過路設施，以保障行人及駕駛者的安全。另外，於2017年1月19日舉行的區議會會議中，已就此事宜作出討論，大部份區議員都表明非常關注該處的過路問題，而運輸署亦答應研究解決方法。再者，我已經與運輸署代表實地視察，了解此問題的嚴重性。

本人現特此函要求運輸署盡快解答以下事項：

1. 有何長遠的改善方法？

如：興建行人天橋/行人隧道連接港鐵海洋公園站的大樓與黃竹坑道(近新圍村/壽臣山)。

2. 有那些短期的改善措施？

3. 請提供改善措施的時間表。

由於港鐵南港島線(東段)開通後，此問題日趨嚴重，運輸署應該盡快解決此問題，讓行人可以安全地過馬路，亦保障駕駛者的安全，請運輸署盡快回覆。

馮仕耕 謹啟

二零一七年三月六日

Transport Department  
Urban Regional Office  
Traffic Engineering (HK) Division  
Southern District & Peak Section  
37/F, Immigration Tower  
7 Gloucester Road, Wan Chai  
Hong Kong

Attention: Mr Tam Chung On, Alan/Ms Mak Cheuk Yan, Yammie

Dear Sirs/Madams,

**Concerns on Lack of Pedestrian Crossing Facilities near MTR Ocean Park Station**

After the opening of MTR Ocean Park Station, there is an increased demand for MTR passengers crossing Wong Chuk Hang Road to access the bus stop outside San Wai Village for transit to Repulse Bay and Stanley. Pedestrians are crossing the five-lane main road at various locations amidst speeding traffic and poor visibility.

In this respect, I would like to urge Transport Department and Highways Department to:

1. implement urgent measures to assist and safeguard pedestrians
2. consider interim and long-term solutions which may include:
  - a signalized pedestrian crossing
  - improvements associated with a roundabout at the Shouson Hill Road junction
  - a footbridge across Wong Chuk Hang Road

Yours faithfully,



Julian THG Kwong  
Co-opted Member, Traffic and Transport Committee, Southern District Council



Paul Zimmerman  
District Councillor, Southern District Council

16 March 2017

cc Highways Department

[H4GB9]

傳真函件：  
8343 0063



運輸署

Transport Department

本署檔案 Our Ref. : (H4GDV) in TD HR146/192/WON-2  
來函檔號 Your Ref. :  
電話 Tel. : 2829 5802  
圖文傳真 Fax : 2824 0399  
電郵 Email :

香港灣仔  
巴路士街 1-3 號  
百營商業大廈 8 樓  
馮仕耕區議會議員辦事處  
馮仕耕議員

馮議員：

要求在黃竹坑道(近海洋公園站)加設過路設施

本署已收到貴辦事處於 2017 年 3 月 6 日就有關上述事宜的來信，現謹覆如下：

現時，行人可由港鐵海洋公園站 C 出口，沿黃竹坑道西行（上斜方向），並使用交通燈號，以便橫過黃竹坑道前往壽山村。另外，行人亦可由港鐵海洋公園站 C 出口，沿黃竹坑道東行（下斜方向）至巴士站位置，使用天橋以便橫過黃竹坑道前往壽山村。路政署亦正為該天橋加設無障礙設施（升降機）。

另外，本署亦正研究加設行人欄杆，以引導行人使用安全的過路設施，並會就有關方案進行地區諮詢。就長遠的改善方案，本署會研究加設交通燈號控制的可行性及繼續監察該處的交通情況，並會在可行情況下為上述路段作出適當的調整。

謝謝你對南區交通事務的關注。

運輸署署長

(麥卓欣 代行)

2017 年 3 月 13 日

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>