

**南區區議會(2020-2023)屬下
交通及運輸事務委員會
第二次會議記錄**

日期：2020 年 5 月 14 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

羅健熙先生	(南區區議會主席)
司馬文先生	(南區區議會副主席)
陳衍冲先生	(本委員會主席)
黎熙琳女士	(本委員會副主席)
陳炳洋先生	
陳欣兒女士	
林德和先生	
林浩波先生	
林玉珍女士 MH	
梁進先生	
彭卓棋先生	
潘秉康先生	
徐遠華先生	
黃銳熺先生	
嚴駿豪先生	
俞竣晞先生	
袁嘉蔚小姐	

秘書：

劉穎好女士	民政事務總署南區民政事務處 行政主任（區議會）3
-------	-----------------------------

列席者：

鄭港涌太平紳士	民政事務總署南區民政事務專員
鄭慧芯女士	民政事務總署南區民政事務助理專員
韓祖耀先生	運輸署高級運輸主任／南區
盧鎮康先生	運輸署高級運輸主任／房屋及計劃

張國輝先生	運輸署高級工程師／南區	
洪子軒先生	運輸署工程師／南區 1	
梁思遠先生	運輸署工程師／南區 2	
張德正先生	路政署區域工程師／南區	
何雋軒先生	香港警務處西區行動主任	
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	
楊俊榮先生	運輸署	
	高級運輸主任/巴士發展（港島）1	參與議程二 的討論
莫駿希先生	運輸署	
	運輸主任/巴士發展（港島）1	
黃秀娟女士	九龍巴士（一九三三）有限公司	
	助理經理（策劃及發展）	參與議程二 及三的討論
聶珮林女士	九龍巴士（一九三三）有限公司	
	高級主任（公共事務）	
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	
	總策劃主任	
梁孫偉先生	新巴有限公司	
	營運經理	參與議程三 的討論
黃鑑先生	城巴有限公司	
	營運壹部經理	
李建樂先生	城巴/新巴有限公司	
	公眾事務經理	參與議程四 的討論
謝建煌先生	運輸署	
	總運輸主任/特別職務	
楊莉華女士	香港鐵路有限公司	
	公共關係經理－對外事務	參與議程四 的討論
黃心怡女士	港鐵公司	
	高級公共關係主任	
馮淑恩女士	路政署	
	高級工程師 1/暢道通行	參與議程四 的討論
楊家俊先生	路政署	
	工程師 7/暢道通行	
林偉強先生	科進(亞洲)有限公司	
	項目經理	參與議程四 的討論
潘穎賢女士	科進(亞洲)有限公司	
	項目工程師	

鍾卓耀先生	香港警務處 港島總區交通部 (調查及支援)總督察	} 參與議程六的討論
伍德明先生	香港警務處 港島總區交通部 (交通調查組)主管	

開會辭：

主席表示，因應現時有關 2019 冠狀病毒病的最新情況，是次會議不向公眾人士開放，以減少人群聚集帶來的風險。請出席的委員及傳媒人士自備口罩及食水。所有人士於進場前，均須在南區民政事務處職員的協助下量度體溫、填寫健康申報表；以及申報其本人是否正接受 14 天強制檢疫。由於疫情關係，是次會議將於議程三結束後休會 10 分鐘，以清潔及消毒會議室，為避免過度聚集，請各位發言盡量精簡，部門代表回應時不用重覆書面回覆的內容，以期在預計時間，即下午 6 時 25 分結束是次會議。

2. 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韓祖耀先生及盧鎮康先生；
- (b) 運輸署高級工程師張國輝先生；
- (c) 運輸署工程師洪子軒先生及梁思遠先生；
- (d) 路政署區域工程師張德正先生；
- (e) 香港警務處西區警區行動主任何雋軒先生；以及
- (f) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

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 2020 年 2 月 6 日第一次會議記錄

(司馬文先生於下午 2 時 35 分進入會場。)

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。

5. 委員會通過上述會議記錄的中英文版本。

議程二： 2020-2021 年度南區巴士路線計劃
(此議題由運輸署提出)
(交通文件 8/2020 號)

(潘秉康先生於下午 2 時 58 分進入會場。)

6. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展(港島)1 楊俊榮先生；
- (b) 運輸署運輸主任／巴士發展(港島)1 莫駿希先生；
- (c) 城巴有限公司／新世界第一巴士有限公司(下稱「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／新巴有限公司總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) 新世界第一巴士有限公司營運經理梁孫偉先生；
- (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(下稱「九巴」)助理經理(策劃及發展)黃秀娟女士；及
- (i) 九巴高級主任(公共事務)聶珮林女士。

7. 主席請楊俊榮先生簡介議題。

8. 楊俊榮先生以電腦投影片(電腦投影片-1)簡介 2020-2021 年度南區巴士路線計劃的詳情，包括相關巴士路線的改動建議、現時乘客量及建議的好處等。

9. 主席請委員發表意見。

10. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生支持第 33X 號線於上午及下午增設班次的安排，並建議署方考慮長遠將有關路線改為提供全日服務；

- (b) 林德和先生表示，現時第 33X 號線的上午班次於抵達置富時經常滿座，因此他贊成於上午及下午繁忙時間各增加一個班次的建議；
- (c) 司馬文先生表示對第 49X 號線的擬議安排沒有意見；
- (d) 林玉珍女士 MH同意增設第 671X 號線的特別班次，並建議署方於第三季度前開展有關服務；
- (e) 陳欣兒女士贊成開辦第 671X 號線，以提升第 671 號線的載客效率及便利往返九龍東的居民。她續指出第 171A 號線的載客率高，因此她對抽調第 171A 號線班次以配合開辦第 671X 號線的安排存疑；以及
- (f) 羅健熙先生贊成開辦第 671X 號線，但對調整第 171A 號線班次的建議有保留。他希望署方交代更多有關城巴與九巴之間協調班次的細節，以及研究可行的替代方案。

11. 黃秀娟女士回應表示，按照 2019 年 12 月（疫情出現前）的數據，第 171A 號線於早上七時半至八時半期間平均僅有五十多名乘客，九巴因而嘗試調整第 171A 號線的班次並試行第 671X 號線。她續指出隨著東九龍商貿區的發展，部份乘客和居民希望九巴加強往返該區的巴士服務，因此九巴提出透過調配第 171A 號線的班次以配合第 671X 號線的服務。

12. 楊俊榮先生回應表示，就開辦第 671X 號線服務的時間，署方需時綜合各區區議會的意見及與巴士公司進行商討。他理解委員希望於第三季前可開通路線，會與巴士公司商討盡快落實有關安排。

13. 羅健熙先生要求巴士公司提供第 171A 號線在調整後的班次詳細資訊。

14. 楊俊榮先生回應表示，巴士公司會於會後提供補充資料。

（會後補註：運輸署已於會後向相關委員補充所需資料。）

15. 司馬文先生表示有居民查詢第 33X 號線往數碼港的下午新增班次能否改於 6 時 15 分開出。

16. 楊俊榮先生回應表示，請巴士公司備悉上述意見。
17. 林玉珍女士 MH贊成第 671X 號線於早上加開兩個班次的安排，但她指出乘搭第 671 號線的居民需候車超過 30 分鐘，削減第 671 號線的班次會令乘客的候車時間(尤其是傍晚的繁忙時段)進一步增加，因此希望署方或巴士公司提供有關數據供委員參考。
18. 黃漢中先生回應表示，開辦第 671X 號線不會減少第 671 號線於晚上繁忙時間的班次。早上班次方面，巴士公司預計鴨脷洲的居民會轉乘較快捷的第 671X 號線，因此相關的班次調整並不會對居民造成影響。
19. 主席詢問委員對第 970X 及第 X970 號線的意見。
20. 黃銳熺先生對延長第 970X 及第 X970 號線至長沙灣商貿區和增加第 970X 號線車輛數目的建議表示支持。他續以九巴因應九龍東交通需求而對第 671 號線作出班次調整為例，希望將來的巴士路線計劃能顧及香港仔居民往返九龍東的需要，改善現時單靠第 107 號線往返九龍東的情況，並希望運輸署及巴士公司研究於香港仔增設相關路線的可行性。
21. 黎熙琳女士擔憂署方將來會抽調第 970 號線的車輛以配合第 970X 和第 X970 號線的改動，並詢問巴士公司作出相關改動的車輛資源來源。她續指出第 970X 和第 X970 號線的改動令巴士駛經繁忙路段，從而增加行車時間，故詢問巴士公司曾否就以上情況制訂改善方案。
22. 黃漢中先生回應表示，巴士公司會為第 970X 號線額外增加兩輛車輛，而並不會於其他路線抽調車輛。在決定增加車輛數目時，巴士公司已考慮額外的行車路程及時間等因素，以維持現時的班次服務。
23. 林德和先生贊成第 970X 號線的改動，並指出第 970X 號線由長沙灣港鐵站至蘇屋邨一帶的乘客不多。同時，他支持巴士公司為乘坐第 970X 號線的乘客提供轉乘第 970 號線往蘇屋邨的優惠。

24. 黃漢中先生回應表示，為配合路線改動及便利往返蘇屋邨的乘客，巴士公司會提供第 970X 及第 970 號線的轉乘優惠。

25. 主席詢問委員對第 40 及第 40M 號線的意見。

26. 林德和先生指出巴士公司將於合併路線後削減第 40 號線的班次。他表示第 40 及 40M 號線由華富邨前往灣仔的方向分別取道堅道及羅便臣道，路線未見重疊，而南區居民對相關巴士路線的需求殷切，因此削減班次並不理想。他續指出第 40 及 40M 號線由灣仔前往華富邨的路線與置富居民的生活息息相關，削減班次會對往返中西區及南區的乘客造成負面影響，故他不贊成有關改動。

27. 嚴駿豪先生表示，第 40 及 40M 號線的路線沒有重疊，而巴士公司卻將兩條路線改以聯合班次方式營運。有關建議可能會減少來自中途站的主要客源，以及降低第 40 及 40M 號線的吸引力，因此他對現時的調整方案有保留。

28. 黎熙琳女士表示，第 40 及 40M 號線的調整為「明加暗減」，她反對將兩條路線合併的建議。

29. 主席請運輸署及巴士公司代表作出回應。

30. 楊俊榮先生回應表示，署方明白市民對第 40 及 40M 號線的需求，因此建議以上路線（由華富邨往灣仔方向）於上午繁忙時段的班次不作改動。他表示理解第 40 及 40M 號線往華富邨方向的行駛路線亦非完全一致，因此部份分站位置亦不相同。但由於第 40 及 40M 號線於非繁忙時段的載客量偏低，因此署方建議將兩條路線以聯合班次方式營運以及第 40M 號線改經乘客較多的軒尼詩道，以提升路線的吸引力。

31. 黃漢中先生回應表示，即使第 40 及 40M 號線的乘客量自 2014 年西港島綫通車以來下跌近四成，巴士公司在此期間亦未有就以上路線實施重整計劃。他指出現時第 40 及 40M 號線除了在早上繁忙時間往灣仔方向的班次外，其餘時段的使用率長期偏低，平均載客率只有約兩成，因此巴士公司唯有無可奈何地削減班次，以照顧乘客需求及確保有效地運用公共巴士資源。他續表示，考慮到營運成本及各區居民的乘車需求，巴士公司會以聯合班次方式營運第 40 及 40M 號線，以期改善營運效益及在虧損較少的情況下維持有關路線的服務。他澄

清兩條路線於上午繁忙時段往灣仔方向的班次將維持不變，不會對上班的乘客造成影響。另外，他表示聯合班次會為現時乘搭第 40 號線的 1,300 名乘客提供多一個前往灣仔北、軒尼詩道至金鐘太古廣場一帶的路線選擇（第 40M 號線），而兩條路線在聯合營運方式下的班次亦會加強至每 15 分鐘一班。

32. 林德和先生請巴士公司備悉學生於放學時段由中西區（尤其般咸道及花園道一帶）返回置富的需求。

33. 主席詢問委員對第 75 號線的意見。

34. 徐遠華先生表示，不少居民反對第 75 號線（往中環方向）改行告士打道的建議。他指出現時第 75 號線的灣仔修頓球場站對黃竹坑居民日常生活及出行的重要性，而改動後的路線只會行經海傍一帶，對合和中心一帶的乘客造成不便。再者，是次改動會減少車輛數目，居民憂慮長遠而言第 75 號線的乘客量會進一步減少，甚至有機會取消路線。另外，他贊成第 75 號線（往深灣方向）改經告士打道的建議，認為有助提高路線的穩定性。但他對在改動後某些站點會被停用表示關注，指出在現時黃竹坑辦公室數目增加的情況下，黃竹坑遊樂場及業興街的车站應予以保留，以便利於附近一帶工作的乘客。

35. 主席請巴士公司代表作出回應。

36. 黃漢中先生回應表示，參考委員的意見後，巴士公司理解各方對第 75 號線改動建議的關注。巴士公司會修訂第 75 號線的建議，將往中環方向的行車路線維持不變。考慮到委員提出保留個別站點的建議，巴士公司會與運輸署作出跟進。

37. 徐遠華先生詢問第 75 號線的班次安排及車輛數目。

38. 黃漢中先生回應表示，第 75 號線的班次將與文件列明的建議修訂相同，並指出在南港島綫（東段）通車後，第 75 號線的營運狀況欠佳並出現虧損，希望委員理解巴士公司為了維持第 75 號線的營運而作出的班次調整。

39. 徐遠華先生反對第 75 號線削減班次的安排，因有關路線是黃竹坑前往灣仔的唯一一條巴士路線，並指出巴士公司當初是因應往中環

方向的路線改動而減少巴士數目，但有關的改動現已取消，他對削減第 75 號線班次的做法表示不理解。

40. 主席請運輸署及巴士公司考慮委員就第 75 號線提出的建議並作出相應修訂。主席詢問委員對第 97 號線的意見。

41. 陳欣兒女士反對第 97 號線（往中環方向）的修訂，指出不少利東居民依靠該路線前往灣仔一帶，如路線不行經莊士敦道和軒尼詩道會嚴重影響利東居民，令乘客唯有轉乘港鐵，並會令整條路線的客源及吸引力大減，影響路線營運。她續指出在修訂建議中第 97 號線的車輛數目會減少，詢問巴士公司是否必須透過減少車輛數目以維持路線營運。另外，在確保班次準時及減少脫班的大前提下，她對回程路線的改動表示支持，但考慮到居民出行的需要，她建議保留利東邨道、香港真光書院及勝利工廠大廈等站點。

42. 羅健熙先生表示，他於南港島綫（東段）通車前已就第 97 號線提出修訂建議，希望透過縮短前往中環的行車時間，改善乘客的出行模式以提升巴士公司的競爭力。但南港島綫（東段）已通車三年，現時才修訂路線已不合時宜，因此他反對巴士公司對第 75 及 97 號線提出的修訂。此外，他理解巴士公司面對的營運困難，但他希望巴士公司提出雙贏方案，在改善營運狀況之餘，亦令乘客受惠，而非單靠削減班次、減少車輛調配等方式解決現有問題。他續建議巴士公司就其營運狀況提供更詳細的資料，以供委員一併考慮。

43. 主席贊成羅健熙先生的意見，指出巴士公司應同時以開源及節流的方式解決現時面對的營運困難，而非只靠節流。因此他敦促巴士公司向委員提供更具體的營運數據，以便共同商討解決方案。

44. 黃漢中先生回應表示，巴士公司在考慮委員的意見後，建議將第 97 號線往中環方向的行車路線維持不變，以及將有關路線（往利東方向）於上午繁忙時段的班次調整為每 30 分鐘一班。巴士公司歡迎委員於會後繼續提供相關意見。

45. 潘秉康先生表示，自南港島綫（東段）通車後，巴士公司表示部份巴士路線受到影響而需削減班次。他指出部份途經不被南港島綫（東段）覆蓋地區的巴士路線（例如第 70 及 72 號路線）也被削減班次，因此對巴士公司作出班次調整的理據存疑。

46. 黃漢中先生表示各巴士路線受鐵路影響的程度不一，例如香港仔、華貴等地區未有鐵路直達，乘客仍需依賴地面交通接駁至鐵路網絡。而利東、黃竹坑等地區則已設有港鐵站，因此相關路線的調整幅度較行經香港仔、華貴的路線大。

47. 主席詢問委員對第 260 號線的意見。

48. 彭卓棋先生指出巴士公司對第 260 號線作出的建議改動對赤柱居民影響甚大，因此他反對有關建議。他續指出巴士公司以去年社會運動及公司預測等因素作為削減第 260 號線班次的理據，但未有提供具體數據說服居民接受相關改動，希望巴士公司提供更多詳情。

49. 梁進先生指出第 260 號線於晚間的載客量大幅下降，故他明白巴士公司在營運路線時可能有虧損。但他表示區內的非駕車人士仍非常依賴巴士服務，因此對巴士公司表示第 6 號線可提供替代服務的說法存疑。

50. 主席對巴士公司面對的營運困難表示理解，但他指出巴士公司作為公共運輸營辦商，需肩負一定程度的社會責任，而非單以營利因素為由作出削減班次、車輛資源及提早尾班車開出時間等決定。他請運輸署代表作出回應。

51. 楊俊榮先生回應表示，第 260 號及第 6 號線於晚上 8 時後的客運量均偏低，而兩條路線的行車路線亦大致相同。署方理解將第 260 號線尾班車開出時間提早會對由赤柱前往中環的乘客造成影響，但他指出車資較低的第 6 號線為合理的替代路線，因此署方在考慮上述因素後提出有關建議。

52. 黃漢中先生回應表示，巴士公司為委員會提供的數據是於 2019 年的社會運動前收集，而當中第 6 號線於晚上 8 時後的平均載客量只有四成多，因此巴士公司認為第 6 號線有足夠的運載量應付由第 260 號線轉乘的客量增幅。

53. 主席詢問委員對第 973 及 73 號線的意見。

54. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 彭卓棋先生反對將第 973 號線尾班車的開出時間提早的建議，他認為會為錯過第 73 號線班次的乘客帶來不便。他續指出巴士公司不應為節省五分鐘的行車時間而忽略赤柱東頭灣道及赤柱監獄附近的交通需求，希望巴士公司作出慎重考慮；
- (b) 嚴駿豪先生認同彭卓棋先生的意見，並指出第 973 號線是僅有可直接往返尖沙咀及南區的陸路交通。他續表示，署方提供的文件只顯示第 73 號線最繁忙一小時的載客量為 89%，但未有提供其他時段的載客量，他希望巴士公司或運輸署能提供更具體的數據。他指出南區居民對第 73 號線的需求殷切，而且該路線於深水灣進入赤柱的路段經常交通擠塞，故詢問巴士公司於削減車輛數目後如何有效維持路線服務的質素；
- (c) 梁進先生表示，不少南區居民視第 973 號線為往返西區的主要交通工具，而第 73 號線則未能發揮相同作用。他重申理解巴士公司因第 260 號線載客量偏低而面臨營運困難，但指出巴士公司提出的替代方案－第 6 號線不會途經深水灣一帶，原本於深水灣乘搭第 260 號線的乘客需路經斜道或缺乏行人路的地方才可轉乘第 6 號線，因此他對以第 6 號線替代第 260 號線的可能性存疑；以及
- (d) 司馬文先生表示，居民對第 73 號線於非繁忙時段的減班安排表示不滿，並希望巴士公司能維持或甚至加強現有班次，以改善數碼港及港鐵黃竹坑站之間的交通。他續指出第 73 號線有助減少於南面狹窄通道上的私家車流量，希望運輸署及巴士公司檢視有關建議。

55. 主席詢問於第 973 號線服務時間結束後，乘客從赤柱直接前往九龍的交通選擇。

56. 黃漢中先生綜合回應如下：

- (a) 在第 973 號線提早結束服務時間後，乘客可乘搭第 73 號線再轉乘第 970 或 970X 號線前往九龍，而由九龍往南區方向的乘客則可乘搭第 970 或 970X 號線再轉乘第 73 號線；

- (b) 第 973 號線於晚上 7 時後的乘客主要分為四組：由南區往西區及九龍的乘客平均分別只有四名及九名；而由西區及九龍往南區的乘客則分別只有三名及十名，上述數字反映第 973 號線於晚上 7 時後的載客量偏低。若以全日為單位作統計，超過八成乘客將不受第 973 號線服務提早結束影響，而受影響的乘客當中，接近一半可選擇以其他巴士路線作替代方案；以及
- (c) 就第 260 號線的班次調整，巴士公司已提供第 70、73、75、90 及 97 號線的八達通轉乘優惠作為應對方案，以便中環、金鐘及灣仔一帶的乘客乘搭相關路線前往深水灣。

57. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 彭卓棋先生贊成第 73 號線途經馬坑，但對有關調整只於晚上 7 時後實施有保留。他希望於會後能與巴士公司就第 973 號線的建議修訂再作商討；
- (b) 梁進先生對巴士公司表示可以第 73 號線代替第 260 號線的方案有保留，他希望可於會後與巴士公司再作商討；以及
- (c) 嚴駿豪先生詢問第 73 號線在提供轉乘服務後仍減少車輛數目的原因，並指出有關調整應與南港島綫（東段）通車無關。

58. 主席請巴士公司代表作出回應。

59. 黃漢中先生回應表示，現時第 73 號線往數碼港方向的每小時載客量不超過五成，而返回赤柱方向的載客量更只有兩至三成。即使巴士公司作出班次調整後，仍可有效照顧使用轉乘服務的乘客。而第 73 號線於晚上約 8 時後的班次維持不變，故不會影響乘客於第 973 號線開出尾班車後使用轉乘服務。

60. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 黎熙琳女士表示，委員及乘客未必能接受 2020-2021 年度南區巴士路線計劃削減部份班次的安排。乘客可能因而減少乘搭有關路線，加劇巴士公司的營運困難，她希望巴士公司提交有效改善巴士服務的方案。她續指出巴士公司於早前曾修改第 40M 號線的行車路線，現時卻建議回復原有安排，反映之前提出的修訂並不可行。另外，她建議巴士公司把從南區削減的資源放回本區；
- (b) 嚴駿豪先生表示，文件中顯示第 73 號線由六輛車減少至五輛，而班次亦由 13 至 20 分鐘改為 20 至 30 分鐘一班，反映第 73 號線的服務被削減；
- (c) 黃銳燴先生支持第 970X 及 X970 號線的建議，但指出 2020-2021 年度南區巴士路線計劃中不少南區巴士路線並沒有改善。赤柱、海灣及華富一帶的服務更被削減，他希望巴士公司能提供真正惠及乘客的建議。他續建議運輸署檢視公共運輸服務加減班次的機制，放寬要求每平方米有六名乘客、於繁忙時段及非繁忙時段的載客量分別達到八成及六成才會增加班次的準則；
- (d) 羅健熙先生表示，他曾建議署方以更有效的方式檢視南區巴士路線計劃，並指出由於負責南區巴士路線計劃的運輸署代表並非負責跟進本區日常的交通，因此未必熟悉南區巴士的實際營運狀況。而按照現有機制，署方需就巴士路線計劃走訪各區區議會以進行諮詢，建議署方改善有關程序。他希望委員會與巴士公司及運輸署之間進行有建設性的討論，在顧及巴士公司營運狀況之餘亦可顧及乘客需要；
- (e) 潘秉康先生建議增設從華貴前往薄扶林的巴士路線；以及
- (f) 彭卓棋先生表示，不少地區人士關注 2020-2021 年度南區巴士路線的改動建議，希望署方亦可考慮有關意見，從下而上商討南區巴士路線的改動。

61. 主席請運輸署及巴士公司代表作出回應，並建議署方善用石排灣的巴士站，研究可行的新路線。

62. 楊俊榮先生感謝委員的意見，他表示署方備悉委員就改善巴士路線計劃諮詢區議會的程序提出的意見。而署方亦正檢視《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）。署方及巴士公司會考慮開源節流、南區人口結構改變及居民需求等因素，檢視各路線的載客率及可替代的交通工具，以改善南區巴士路線服務，並希望委員理解巴士公司的營運狀況。

63. 黃漢中先生澄清第 73 號線於晚上大約 8 時後的班次將維持現況。巴士公司會於會後與有關委員就第 75、97、260 及 973 號線的修訂建議進行討論，以期得出雙贏的方案。

64. 主席總結表示，委員會同意第 33X、671X、171、671、970X、X970 號線的調整，但委員會不同意第 40、40M、75、97、260、973、73 號線的修訂建議。他請有關委員於會後與巴士公司及運輸署再作討論，協助巴士公司開源節流，改善發展方向。

議程三： 南區公共運輸服務停運或削減班次
（一併討論由黎熙琳女士及嚴駿豪先生提出的「武漢肺炎疫情下公共運輸服務削減班次」以及黃銳熿先生提出的「要求運輸署研究重開長洲至香港仔船務航線」的議程）
（交通文件 9/2020 號）

65. 主席歡迎城巴／新巴有限公司代表及以下代表出席會議：
(a) 運輸署渡輪及輔助客運部渡輪組總運輸主任／特別職務謝建煌先生；
(b) 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）公共關係經理－對外事務楊莉華女士；以及
(c) 港鐵公司高級公共關係主任黃心怡女士。

66. 主席請黎熙琳女士及嚴駿豪先生簡介議題。

67. 黎熙琳女士表示大部份市民已陸續恢復上班，而學校亦復課在即，但在疫情依然嚴峻的情況下，各界不能掉以輕心。市民於通勤上班上學期間仍需保持社交距離，她對公共運輸工具車廂擠迫的情況表示關注，並希望了解各公共交通營辦商就全面復課作出的安排。

68. 嚴駿豪先生表示，市民受疫情影響而減少外出，故他理解巴士公司縮減班次的安排，但部份巴士車廂過於擠迫，令乘客難以遵從政府有關保持社交距離的呼籲。他指出現時疫情開始受控，市民亦陸續恢復外出及上班，導致對交通的需求甚高，唯巴士及專線小巴營辦商在調整班次時均採取「減快加慢」的方式。他希望了解運輸署曾否與公共運輸營辦商進行協商，並要求署方就現時的載客量提供數據。

69. 主席請運輸署、港鐵公司及巴士公司代表作出回應。

70. 韓祖耀先生回應表示，署方每星期均與巴士公司就疫情發展保持密切溝通。委員如發現有巴士路線服務因削減班次而出現問題，可向署方反映，署方其後會作出跟進。

71. 楊莉華女士回應表示，港鐵公司自 2020 年 2 月底起，因應疫情調整數條路線於非繁忙時段的列車服務，而繁忙時段的班次服務則維持不變。港鐵公司於調整班次後一直密切留意載客量，並會因應不同情況作出適當安排，例如就 4 月底開考的香港中學文憑考試（下稱「文憑試」）加強清晨時段的列車服務，以便考生前往試場。隨着市民陸續恢復上班及上學，港鐵公司會於特別時段安排後備列車，以按照乘客需求加密班次。就目前的情況而言，港鐵公司的班次服務足以滿足乘客所需。

72. 李建樂先生綜合回應如下：

- (a) 巴士公司在 2 月份的整體載客量下跌四成，由於政府於 3 月宣布公務員回復正常上班，令繁忙時間的載客率輕微回升。但隨着政府於 4 月再次恢復公務員在家工作的安排，巴士公司於 4 月的整體載客量再次下跌至少四成；
- (b) 現時市民已陸續恢復正常上班，令巴士公司在上下班繁忙時間的整體載客量有所回升。但由於市民在疫情下減少社交聚會，因此在平日晚上的整體載客量仍未回復至疫情前的水平；以及
- (c) 雖然途經學校的路線於停課期間暫停服務，但巴士公司亦有於文憑試主科開考期間，安排特別班次接載考生前往試場。巴士公司會繼續檢視各路線的客量變化，進行適當的調整，以期於客量回升後逐步恢復原有的交通服務。

73. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 俞竣晞先生詢問各公共運輸營辦商可否提供恢復正常服務的時間表，或恢復原有服務的準則。他對巴士公司因應市民於 2 月至 3 月期間減少外出而削減班次的做法表示理解，並表示有居民需等候八分鐘才可乘搭南港島綫（東段），認為有關情況不理想。他續指出，第 592 號線於 4 月 26 日於早上 11 時 15 分開出的班次於到達香港仔隧道收費廣場站時已有 125 位乘客，載客率高達 96.8%，乘客難以在擠逼的車廂中保持適當的社交距離，他希望各公共運輸營辦商交代何時會恢復原有服務；
- (b) 陳炳洋先生表示，巴士公司於書面回覆指乘客可於出行前使用新巴城巴應用程式（下稱「應用程式」），查閱各路綫的班次及到站時間，但有居民向他反映應用程式所顯示的到站時間會逐漸延遲，甚至有班次消失，對上班人士造成不便。他以第 592 號線為例，指出應用程式顯示的車輛到站時間不準確，並對巴士公司表示交通服務受疫情影響而出現延誤的說法有保留；
- (c) 黃銳熺先生認同俞竣晞先生的意見，希望運輸署提供回復公共運輸服務的評估準則。現時市民已陸續恢復上班，而學校亦將分批復課，他希望各公共運輸營辦商盡快恢復原有的交通服務，並確保乘客於車廂可保持合適的社交距離。他以專線小巴第 4C 號線為例，指出部份運輸服務於非繁忙時段的班次依然稀疏及不穩定；
- (d) 林玉珍女士 MH表示，自政府容許八人社交聚會後，乘搭第 592 及 595 號線的乘客較早前多，她希望巴士公司停止削減班次，以免大量乘客在車上聚集，並建議巴士公司按照人流分配車輛數目。她續表示，上屆委員會亦曾討論應用程式顯示的巴士到站時間不準確的問題，她希望巴士公司定期檢視應用程式顯示的巴士到站時間與車輛實際到站時間的差異；
- (e) 彭卓棋先生表示，他曾與有關部門於居民大會跟進來往石澳的第 9 號線的情況，但該會議中討論的建議並沒有如期

落實，他期望同類事件不會再次發生。他續表示，部份居民未必會使用巴士公司的應用程式，或會因而未能收到更改班次的通知，他建議運輸署或巴士公司於作出改動前盡早通知他，以便他向居民轉達有關消息；

- (f) 袁嘉蔚小姐詢問除了載客量以外，決定削減班次時是否有其他既定準則。她指出，公共運輸營辦商在疫情下削減班次使服務不穩，令乘客選擇改乘其他交通工具，導致載客量下降，屆時公共運輸營辦商及運輸署有可能會考慮進一步削減有關服務。她表示田灣居民依賴各種公共運輸工具出行，有居民曾向她投訴日常生活受到現時的公共運輸服務影響。另外，她詢問運輸署及巴士公司因應學校復課而作出的相應安排。專線小巴方面，她表示第 31 及 51 號線的班次被削減，而輪候小巴的居民甚多，希望署方回應上述情況；
- (g) 陳欣兒女士希望巴士公司進一步提供削減班次的詳情，以便委員解答居民的查詢。有居民向她反映於第 97 號線的第三個站（即漁安苑站）候車乘客眾多，令部份居民未能上車，而且車廂擠迫，她希望巴士公司能按照乘客數量分配車輛及安排班次；以及
- (h) 司馬文先生指出巴士公司因應疫情減少班次，但在疫情受控及學校陸續復課的情況下，卻仍未恢復原有服務。他表示過往十天的路面交通已逐漸回復正常，因此運輸署及公共運輸營辦商應盡快恢復原有交通服務，以確保車廂有足夠空間讓乘客保持適當的社交距離。

74. 主席請運輸署及巴士公司代表作出回應。

75. 韓祖耀先生回應表示，署方已要求巴士公司於 5 月 4 日起在繁忙時間恢復原有班次，而非繁忙時間的班次則會作 5 至 10 分鐘的調整。他會於會後跟進第 592、595 及 97 號巴士線及專線小巴第 4C 號線的情況，並歡迎委員向署方反映其他脫班問題，以作出跟進。

76. 梁孫偉先生綜合回應如下：

- (a) 在 2 月至 5 月期間，巴士公司一直密切留意疫情與客量的變化，並與運輸署定期進行商討，以調整班次。他續以加開第 42、970、970X 號線等班次為例，說明巴士公司會因應乘客量而調整班次，而非盲目地削減所有班次；
- (b) 巴士公司正與運輸署商討應對復課的交通安排，並將會重開早上繁忙時段的特別班次，以滿足學生的需要。而由於學校的復課安排不一，現階段難以預計學校確實的下課時間及學生數量，因此巴士公司需與運輸署再作磋商，以確定最終方案；
- (c) 巴士公司已更新應用程式以及加入新功能，以期便利居民。他理解委員在使用應用程式時遇到的問題，並表示部份路線受路面交通情況影響，而令實際到站時間與應用程式顯示的資訊有偏差。他續表示，巴士公司已於應用程式提供交通受阻、突發事故等資訊，以便乘客掌握更詳細的實時路面資訊。而且，巴士公司亦會盡量改善應用程式；以及
- (d) 他指出巴士公司是以每半小時至一小時作為統計乘客數目的單位，各班次的實際載客量會因路面交通而不一。他表示巴士公司難以就突發的路面情況作出即時調整，只能透過查閱班次的到站時間及當時實際路面情況獲悉有關資訊。巴士公司會跟進及研究部份班次客量過多的問題，以提升服務質素。

77. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 陳炳洋先生理解因實際路面情況引致的脫班問題，但他以第 592 號線為例，指出有居民曾於中午非繁忙時段在利枝道站等候額外十至十五分鐘才有巴士到站，而當時從海怡半島往利枝道一帶的行車暢順；
- (b) 黎熙琳女士詢問巴士公司在決定削減班次前有否向運輸署作出申請，如有的話，她要求署方提供巴士公司的相關申請紀錄。她欲了解署方決定恢復班次的準則，並請署方詳細交代當中的細節或擬議方案。另外，她希望署方提供因公共運輸服務削減班次而收到的投訴個案數字；

- (c) 俞竣晞先生不認同巴士公司將部份路線載客量過高的問題完全歸咎於實際路面情況。他以第 592 號線為例，指出該路線的班次疏落，無法應付前往銅鑼灣方向龐大的乘客需求。他理解巴士公司因應疫情調整班次，但希望巴士公司提供恢復班次的準則；
- (d) 嚴駿豪先生認同黎熙琳女士及俞竣晞先生的意見。他表示有居民向他反映在華富邨等候專線小巴第 63 號線接近 30 分鐘，唯小巴到站時已滿座而未能上車。他續指出專線小巴第 63 號線是南區唯一直達瑪麗醫院的路線，亦是少數可從華富直達海怡半島的路線。他續詢問在疫情緩和的現況下，運輸署及公共運輸營辦商會如何訂立恢復交通服務的準則或具體時間表；以及
- (e) 林浩波先生表示，有居民向他反映第 592 號線被削減一個班次後，對他們造成不便。他希望署方回應俞竣晞先生的查詢，以提供恢復班次的準則。

78. 主席請運輸署及巴士公司代表作出回應。

79. 韓祖耀先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 署方已要求巴士公司回復繁忙時段的班次，而非繁忙時段的班次則最多可有 5 至 10 分鐘的調整。就委員提及部份班次出現候車時間過長及載客量過多的情況，他估計可能是由於脫班所致而並非因減班而出現問題，並表示署方定期會派員監察巴士的運作，其中根據 4 月份上午繁忙時段在香港仔隧道的巴士站所作的抽查顯示，巴士平均載客量約為六至七成，服務大致正常；
- (b) 他指各公共運輸營辦商需就各項的班次調整提出申請，署方亦會按有關路線的使用量作出考慮；以及
- (c) 如對個別路線有疑問，歡迎委員向署方反映，署方會作出跟進。

80. 梁孫偉先生指第 592 號線個別班次載客量過高的情況需於稍後向有關委員收集資料後再作跟進。他舉例指，第 592 號往銅鑼灣方向的班次有機會遇上交通擠塞，令下一班從海怡半島開出的班次有所延誤，導致應用程式無法準確顯示巴士到站時間。

81. 主席總結表示，請秘書處於會後收集委員就路線脫班的意見，並轉交運輸署及有關公共運輸營辦商，以作跟進。他希望運輸署及巴士公司提高透明度，向公眾解釋調整班次的基準，並於會後提供相關數據及計算方法，供委員參考。

（會後補註：因應 2020 年 5 月 27 日起學校分階段復課，運輸署已要求巴士公司恢復巴士路線的班次。至於個別乘客量偏低的路線，晚上 9 時後的班次將繼續暫時延長不超過 10 分鐘，惟延長的班次不會超過 30 分鐘。）

巴士公司除了因應客量而調整班次外，亦會因應政府措施作出相應的配合，例如因應公務員復工及學校分階段復課等，增加班次以應付需求。直至 5 月底，即使學校已首階段復課，唯整體客量仍較疫情前下跌多於兩成，而市民的乘車模式及出行時段均有所變化。運輸署與巴士公司會密切留意乘客的需求，以作出配合。）

82. 主席宣佈休會 10 分鐘，以清潔及消毒會議室。

（徐遠華先生於下午 4 時 49 分離開會場。）

83. 主席宣佈會議繼續，並請黃銳熿先生簡介議題。

84. 黃銳熿先生簡介議題如下：

- (a) 長洲至香港仔船務航線服務於 2019 年 12 月 31 日結束，當時運輸署及船務公司指原因為客量不足。他表示政府一直對海上交通的規劃持消極態度，以致離島至市區的水上交通逐漸消失，他希望署方可為更多的船務航線提供資助；
- (b) 市民對往返長洲及香港仔的水上交通服務需求殷切，失去長洲至香港仔的船務航線對居民影響甚大；

- (c) 運輸署於書面回應中指，署方就長洲至香港仔的渡輪服務兩度邀請興趣表達書皆沒有收到回覆。但事實上當時曾有一間小型營運商願意經營，卻因行政問題未能與署方達成共識；以及
- (d) 他希望長洲至香港仔的航線可盡快復航，並促請署方及委員正視香港水上交通的發展。同時，他期望署方向水上交通營辦商提供更多援助。

85. 主席請運輸署代表作出回應。

86. 謝建煌先生綜合回應如下：

- (a) 運輸署於 2019 年年中收到長洲至香港仔船務航線營辦商的通知，表示因嚴重虧損而決定於 2019 年年底起停止營運有關航線；
- (b) 署方於 2019 年 10 月及 12 月分別兩次邀請有興趣人士遞交競投興趣表達書，以延續該渡輪服務，但署方兩次均沒有收到回覆，因此航線於 2019 年年底停止營運，而受影響的乘客可改乘來往中環及長洲的航線；以及
- (c) 署方歡迎有興趣的營辦商提出申請，署方會按既定程序提供協助。而 14 條離島渡輪航線的特別協助措施及船隻資助計劃亦適用於此航線。

87. 主席請運輸署代表回應黃銳熺先生提出曾有營辦商表示有意營運此航線一事。

88. 黃銳熺先生表示，該營辦商曾與運輸署磋商，唯因行政問題而未能促成航線的持續服務。

89. 謝建煌先生表示曾有個別營辦商向署方查詢營運航線的詳情，署方當時已說明航線的申請者必須持有有效的船隻牌照。署方於截止收取競投興趣表達書時，沒有收到任何營辦商的書面申請。

90. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 陳炳洋先生表示，每年太平清醮期間，大量市民乘搭渡輪前往長洲，理應會為營辦商帶來盈利。但由於警方在大型活動舉行期間徵用長洲公眾碼頭，令長洲至香港仔的航線只可使用旁邊的貨運碼頭。部份市民未必得悉有關安排，間接使航線的客量減少。他希望署方於日後舉行大型活動期間改善船運的細節安排，並容許新營辦商使用公眾碼頭；
- (b) 黃銳熿先生詢問運輸署可否容許有興趣申辦航線的營辦商在遞交競投興趣表達書的同時，提出船隻牌照的申請；以及
- (c) 羅健熙先生表示，政府要求有意申辦航線的營辦商在遞交競投興趣表達書時，已持有船隻牌照和符合有關條款，變相令營辦商於中標前已需要承擔營運成本。他提議署方考慮改善現有的招標程序，為有興趣的營辦商提供便利。

91. 謝建煌先生綜合回應如下：

- (a) 署方於第一次邀請興趣表達書時，要求營辦商需具備可容納 200 名乘客的船隻。礙於沒有收到回覆，署方於第二次邀請興趣表達書時已降低船隻座位數目的要求，並只要求營辦商於繁忙時段提供服務，以期協助有興趣的人士減低經營成本，雖然如此，署方依然沒有接獲任何表達意向書；
- (b) 申請船隻營運牌照的費用有限，若營辦商因牌照費用問題而未能作出競投申請，該營辦商是否具備穩健的財政狀況以營辦有關航線亦成疑問；以及
- (c) 有興趣的營辦商必須符合具備有效的船隻牌照及座位數目等基本要求，以確保在營辦航線後可提供有效率及安全的水上公共交通服務。

92. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 彭卓棋先生指出現時船隻會使用卜公碼頭往返赤柱及蒲台島，而領展亦會於大型節日期間自費安排船隻接載市民來往香港仔及赤柱。他詢問署方曾否考慮提供連接赤柱及

香港仔的水上交通，和有否進行過相關的招標工作，以善用卜公碼頭。他續指出委員會關注署方有否為有興趣的營辦商提供行政便利，協助申請者滿足相關要求；

- (b) 黃銳熺先生理解船隻營運牌照的費用有限，但營辦商需兼顧船隻保養及維修等成本，因此他希望運輸署主動提供行政上的便利，以吸引營辦商申請競投及完善海上交通。他續詢問署方遞交競投興趣表達書和審批有關申請的程序；以及
- (c) 羅健熙先生認同海上安全的重要性，但由於現時沒有營辦商就長洲至香港仔航線提交興趣表達書，建議署方考慮以其他方式進行招標，例如容許營辦商先展開申請競投程序，再同步或於稍後申請船隻牌照。

93. 謝建煌先生綜合回應表示，有意營辦街渡航線的人士可向運輸署遞交申請，而船隻牌照申請則由海事處審批。他指出署方早前就長洲至香港仔航線發出的競投興趣表達書文件相對簡單，他歡迎有興趣營辦航線的機構與署方聯絡，而署方亦可提供有關資訊，以便申請人填寫表格。

94. 主席總結表示，希望署方可酌情處理營辦香港仔至長洲的航線申請，例如考慮在沒有其他競爭者的情況下先批准營辦商的申請，再要求該營辦商於限期內提交船隻牌照及完成船隻維修等程序，否則署方有權收回有關批准。他續建議署方聯絡早前表示有意申辦該航線的營辦商，再商討有關的投標事宜，令香港仔至長洲的航線得以繼續營運。

議程四： 「人人暢道通行」計劃

（一併討論由路政署提出的「『人人暢道通行』第二階段計劃 — 為南區區內兩條現有行人天橋（結構編號：**HKS01** 及 **HKS02**）加建升降機設施的修訂設計及「『人人暢道通行』計劃下的『特別計劃』」的議程）
（交通文件 10/2020 號及 14/2020 號）

95. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 路政署高級工程師 1／暢道通行馮淑恩女士；

- (b) 路政署工程師 7／暢道通行楊家俊先生；
- (c) 科進(亞洲)有限公司項目經理林偉強先生；及
- (d) 科進(亞洲)有限公司項目工程師潘穎賢女士。

96. 主席詢問委員是否須就此議程作出利益申報。

97. 陳炳洋先生申報他為利東邨業主立案法團的司庫。

98. 主席就上述利益申報作出裁決，表示陳炳洋先生可繼續留在席上旁聽。

99. 主席請馮淑恩女士簡介議題。

100. 馮淑恩女士簡介議題內容如下：

- (a) 路政署曾於 2017 年 3 月 20 日及 2017 年 7 月 24 日就「人人暢道通行」第二階段計劃諮詢委員會，而委員會亦已於 2017 年 7 月 24 日的會議上，選出 3 條現有行人通道作為第二階段計劃的推展項目，當中包括議題所述的兩條行人天橋（結構編號：HKS01 及 HKS02）；
- (b) 署方已於 2019 年 3 月 18 日的委員會會議上，就行人天橋 HKS01 的 A 出口加建升降機設施的初步设计方案諮詢委員會，委員會於該會議上促請署方與相關部門跟進於 B 出口興建升降機所涉及的地權事宜，積極研究於行人天橋的兩端出口加建升降機的可行性；
- (c) 署方亦已於 2018 年 9 月 13 日的會議上，就行人天橋 HKS02 加建升降機設施的初步设计方案諮詢委員會，並獲委員會支持有關方案；以及
- (d) 署方會於是次會議向委員會分別匯報為行人天橋 HKS01 及 HKS02 加建升降機設施的初步及修訂设计方案。

101. 林偉強先生以電腦投影片（電腦投影片-2）簡介為行人天橋 HKS01 及 HKS02 加建升降機設施的初步及修訂设计方案。

102. 主席請委員發表意見及提問。

103. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 陳欣兒女士對 HKS01 項目的設計方案表示支持。她續指出早前部份於南區區內加建升降機設施的工程有延誤，故建議署方擬定準確的施工時間表，並適時向委員及有關法團報告工程進度；
- (b) 袁嘉蔚小姐指出田灣商場業主已表示商場內的升降機會為居民提供 24 小時服務，詢問署方曾否就 HKS02 項目的修訂設計方案諮詢商場業主及商場內的學校。她續詢問田灣街的電單車泊車位數目是否維持不變，並建議署方盡快擬定施工時間表及於工程期間盡量減低對鄰近巴士站的影響；
- (c) 梁進先生詢問兩個項目的預計造價，並指出田灣商場現時已有升降機設施供居民使用，故對 HKS02 項目的必要性存疑。他希望了解署方曾否與田灣商場的管理層溝通；
- (d) 羅健熙先生感謝署方就 HKS01 項目提出可於兩邊出口同時加建升降機的設計方案，並詢問工程所需時間、封路測試結果及實施臨時單線雙程行車安排對交通的影響。他續建議署方就 HKS02 項目向田灣商場業主索取 24 小時開放升降機設施的書面承諾；
- (e) 林玉珍女士 MH感謝署方參考上一屆委員的意見，修訂行人天橋 HKS01 加建升降機設施的設計方案；以及
- (f) 司馬文先生期望 HKS01 項目工程能盡快展開，並表示由於田灣商場內已設有升降機，因此他一直反對 HKS02 項目。他促請署方或其他相關部門與田灣商場代表進行討論，以確保商場的升降機可 24 小時開放。

104. 主席請路政署代表作出回應。

105. 馮淑恩女士感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 根據田灣商場的地契條款，商場升降機的運作時間與商場的開放時間一致。署方最近得悉商場自願延長升降機開放時間至 24 小時，署方會向地政總署查詢是否需向商場業主確定日後升降機開放時間的安排，如有需要，署方會與地政總署查詢有關商場業主自願延長升降機開放時間的安排；
- (b) 每部升降機的造價約為港幣 2,000 萬元；以及
- (c) 署方會就項目施工期間的臨時交通安排向運輸署及警務處申請許可，以期減低對交通的影響。

106. 林偉強先生補充回應如下：

- (a) 如行人天橋 HKS01 加建升降機的設計方案獲得委員支持，顧問公司會在進行招標後向委員提供施工時間表，並適時報告施工進度，以便委員監察工程；
- (b) 為配合加建升降機的工程，署方需要臨時佔用部份東昇樓地面平台遊樂場及聖伯多祿天主教小學旁的休憩用地及花槽，從而減少對路面的負荷和影響，署方亦需於事前獲得運輸署及警務處就臨時交通安排的批准；
- (c) 就行人天橋 HKS02 加建升降機的設計方案，田灣街的電車泊車位數目將維持不變；以及
- (d) 顧問公司曾於 2019 年 8 月及 11 月與田灣商場代表商討為行人天橋 HKS02 加建升降機的修訂設計方案，商場代表其後表示支持，故署方提出修訂方案，諮詢委員的意見。正如署方所述，商場現時提供的 24 小時升降機服務屬自願性質。

107. 主席請委員發表意見及提問。

108. 多位委員再次就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 袁嘉蔚小姐指曾與田灣商場業主聯絡，對方表示願意承諾 24 小時開放場內升降機。她詢問路政署會否與地政總署

商討，研究有關承諾是否具法律約束力。她補充指，按照目前的地契，田灣商場的升降機及行人天橋的開放時間與商場的開放時間一致；

- (b) 梁進先生指出假若田灣商場的升降機日後繼續維持 24 小時開放，於 HKS02 項目下新建升降機是浪費公帑。他建議署方與田灣商場代表商討，確認對方是否願意永久 24 小時開放商場升降機；
- (c) 陳欣兒女士建議署方於訂立 HKS01 項目的施工時間表時，配合附近學校的上下課時間。她續指出現時連接利東邨與漁安苑的行人天橋暫未設有升降機，使用輪椅及攜帶嬰兒車的居民需沿行車路前往連接天橋的停車場乘搭升降機。她欲了解於紫安閣與霞安閣之間的空地加建升降機的可行性，並建議署方擴大「人人暢道通行」計劃至居屋屋苑；
- (d) 司馬文先生建議與田灣商場代表進行商討，要求商場就 24 小時開放場內升降機提供承諾書，並留待下次會議再討論是否繼續推展 HKS02 項目；以及
- (e) 袁嘉蔚小姐同意司馬文先生的建議，並表示田灣商場的前任業主不願就升降機的開放時間作出配合，影響傷健人士出入，並造成人車爭路的情況，而房屋署一直未有作出改善措施，故上屆委員會提出現有的升降機方案。她同意現階段需與商場業主確認升降機的開放時間，留待日後討論加建升降機的實際需要，以免浪費公帑。

109. 主席總結表示，HKS01 加建升降機項目的設計方案獲得委員會支持，請署方日後提供有關的工程施工時間表。就 HKS02 加建升降機項目的修訂設計方案，主席建議路政署與商場代表及當區區議員商討商場內升降機的開放時間，並於下次會議再作討論，以免造成資源錯配。

110. 主席請馮淑恩女士簡介「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」（下稱「特別計劃」）。

111. 馮淑恩女士及楊家俊先生以電腦投影片（電腦投影片-3）簡介「特別計劃」，包括「人人暢道通行」計劃下南區項目的推展進度、「特別計劃」的擬議推展項目及未來路向等事宜。

112. 主席請委員發表意見及提問。

113. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 袁嘉蔚小姐詢問署方建議 TW01 田灣邨項目的原因，並表示雖然田灣居民眾多，但擬議項目位於田灣邨長者住屋及田灣商場停車場之間，平時較少居民使用該行人天橋。她續指出擬議項目連接田灣邨長者住屋一樓的入口位置，故欲了解署方曾否諮詢房屋署的意見，以免為長者住屋帶來治安問題；
- (b) 潘秉康先生建議署方於「特別計劃」中加入連接華富邨及華貴邨的富貴橋，他表示曾於立法會公聽會上反映華貴居民多年來只有一部升降機可直接前往華富的情況，並表示該升降機經常故障，為居民帶來不便。他續指出華貴邨的業權複雜，改善區內無障礙設施的權責不清；
- (c) 嚴駿豪先生指出現時富貴橋唯一一部能直達地面的升降機使用量高，並經常故障，令華富及華貴的居民需使用另一部只能到達平台的升降機，再轉用扶手電梯方能到達地面，故建議署方增設升降機，或研究把現有升降機改建成可直達華貴地面的可行性；
- (d) 潘秉康先生補充表示，當現有的升降機故障時，居民需行走十多層樓梯才到達地面。他曾向不少部門反映升降機的問題，唯未有部門作出跟進，故希望署方能考慮華貴居民的需要，並及早規劃，以配合將來華富邨的重建項目；
- (e) 羅健熙先生指出 LT01、LT02、LT05、LT06 及 LT07 等擬議加裝升降機項目沒有太大的實際用途。雖然在南港島綫（東段）通車後，地面未必有足夠的空間推展 LT03 及 LT04 項目，但他仍建議署方就有關項目進行研究，以為居民提供便利。就華富及華貴的情況而言，他建議負責管

理升降機的部門研究將現時只可到達平台的升降機改建成可直達地面的可行性；

- (f) 林玉珍女士 MH表示不理解 ALC01 及 ALC02 項目被納入為建議推展項目的原因；
- (g) 梁進先生指出富貴橋的問題反映以往的規劃不足，希望相關部門為居民提供協助，研究解決當區的升降機問題；
- (h) 陳欣兒女士表示，LT01 項目的行人天橋平時較少人使用，建議署方考慮將有關的升降機連接至南灣的可行性，以顧及居民的需要；以及
- (i) 主席表示，石排灣的情況與華富及華貴的情況相似，該區只設有兩部升降機連接香港仔。由於來自漁光村、石排灣邨及漁暉苑的使用人次甚多，令有關升降機經常故障，而且等候電梯的位置狹窄，為居民帶來不便，希望署方關注當區居民的需要。他續指出運輸署建議石排灣的居民前往香港仔乘搭公共交通工具，但石排灣的兩部升降機不足以應付居民所需，石排灣亦未有增設巴士路線，故希望有關部門考慮於石排灣增設升降機，並就「特別計劃」收集委員意見。

114. 主席請路政署代表作出回應。

115. 馮淑恩女士綜合回應如下：

- (a) 交通文件 14/2020 號附件二提供的行人通道是根據房屋署提供的資料以及路政署的實地視察結果綜合所得，符合「特別計劃」的條件，因此署方提供列表供委員作提名參考；
- (b) 就委員提出將 LT01 項目連接至南灣的建議，由於有關建議並非為行人天橋、高架行人道或行人隧道加建升降機，因此不符合「人人暢道通行」計劃的範疇；

- (c) 署方備悉有委員在會上提出新建議(即通往富貴橋升降機塔的平台),因此署方會於會後檢視有關建議是否符合「特別計劃」的範疇;以及
- (d) 署方會將富貴橋(新建議)、LT03及LT04項目的行人通道納入初步研究,並於會後收集委員就「特別計劃」提出的其他建議。

116. 主席向署方重申石排灣邨及漁暉苑的情況。

117. 馮淑恩女士及楊家俊先生回應表示,由於石排灣邨並不是香港房屋委員會轄下已拆售物業的公共屋邨,而漁暉苑則為居者置其屋計劃下的屋邨,因此兩者並不屬於「特別計劃」範疇下的三類型屋邨。

118. 主席表示,雖然石排灣邨不符合「特別計劃」範疇下的三類型屋邨,但仍希望署方顧及居民對升降機的需求。

119. 馮淑恩女士回應表示,就通往石排灣邨的建議,署方可於會後將有關建議轉交房屋署及相關部門跟進。

120. 主席建議於會後與房屋署及路政署代表商討石排灣邨的情況。

121. 馮淑恩女士同意主席的建議。

122. 嚴駿豪先生建議署方彈性處理富貴橋的情況,研究將現時只可到達平台的升降機連接至地面,以降低項目的成本及施工時所遇到的困難。

123. 黃銳熺先生詢問石排灣邨的升降機塔不獲處理的原因。

124. 潘秉康先生表示,「特別計劃」的四項條件要求較高,當中的限制未必能顧及居民的實際需要。

125. 羅健熙先生欲了解跟進富貴橋升降機的負責部門。

126. 馮淑恩女士回應表示,研究富貴橋的升降機槽能否直達地面屬房屋署跟進的範疇。至於為橫跨現有道路近華貴社區會堂的行人天橋(即通往富貴橋升降機塔的平台)加建升降機的建議,署方將於會後

檢視有關項目是否符合「特別計劃」的範疇，若符合「特別計劃」的範疇，署方會將該建議納入初步研究。同時，署方亦會把 LT03 及 LT04 加建升降機的建議納入初步研究。而石排灣邨不屬於「特別計劃」範疇下的三類屋邨，署方需與房屋署及有關部門再作跟進。

127. 鄭港涌太平紳士表示，路政署的代表已就委員的建議作出積極回應，南區民政事務處會盡量提供適切的協助，以期推進有關項目。

128. 主席總結表示，會後會與相關部門商討有關的跟進事項。

（司馬文先生於下午 6 時 33 分離開會場。）

（會後補註：路政署確認為橫跨現有道路近華貴社區會堂的行人天橋（即通往富貴橋升降機塔的平台）加建升降機的建議符合「特別計劃」的範疇，署方已將該建議、LT03 及 LT04 納入初步研究內，而署方於會後沒有收到委員就「特別計劃」提出的其他建議。此外，署方亦已於 2020 年 5 月 19 日將上文第 113 段(c), (d), (h)及(i)所述不屬「人人暢道通行」計劃範疇的建議轉交房屋署及運輸署跟進。）

議程五： 要求改善巴士站候車安全問題
（此議題由黃銳熿先生提出）
（交通文件 11/2020 號）

129. 主席請黃銳熿先生簡介議題。

130. 黃銳熿先生簡介議題如下：

- (a) 2020 年 3 月 5 日晚上約十一時，香港仔海濱公園巴士站發生交通意外，一輛七人車失事剷上行人路。意外反映位於主要幹道的巴士站存有安全風險，一旦有車輛失控剷上巴士站，候車乘客難以走避，容易造成傷亡；
- (b) 香港仔海傍道西行近田灣街巴士站於 2019 年發生四次同類意外，運輸署已於該處安裝減能護柱，惟最近因專利問題須暫停安裝新的減能護柱，他詢問署方如何確保候車環境的安全；以及

- (c) 他詢問倘若減能護柱的專利問題得以解決，署方會否將安裝減能護柱的計劃拓展至南區或全港各地。

131. 主席請運輸署代表作出回應。

132. 梁思遠先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 因物料供應問題，擬議在香港仔大道及香港仔水塘道交界的行人過路處安裝的減能護柱，會暫時以傳統護欄代替，署方完成護欄安裝工程後會盡快重開路面。如物料供應問題得以解決，署方會在交通情況許可下盡快安裝減能護柱；以及
- (b) 香港仔海傍道近田灣巴士站安裝的減能護柱是使用該類裝置的先導計劃，署方現正安排於香港仔大道／香港仔水塘道行人過路處安裝有關設施作進一步試驗，並會在檢討試驗結果及評估市民對此類裝置的接受程度後，研究於其他地點安裝減能護柱的可行性。

133. 主席請委員發表意見。

134. 袁嘉蔚小姐表示，減能護柱可有效地保障市民的候車安全，希望署方盡快於南區及全港推行安裝計劃。

135. 黃銳熺先生表示，香港仔大道行人過路處的交通混亂，希望有關部門加快安裝護欄的工程及更改路面標記，以盡快恢復兩線行車。他建議署方將減能護柱的安裝計劃拓展至全港，取代原有保護性較低的石柱，以保障候車市民的安全。

136. 主席請運輸署備悉委員意見，並期望嘉諾撒培德學校附近的減能護柱安裝工程能盡快完工。

議程六： 南區車輛噪音及非法賽車問題

（將一併討論由林德和先生提出的「南區非法賽車及非法改裝車」以及黃銳熺先生和陳衍冲先生提出的「南區車輛噪音、違泊及超速問題」的議程）

（交通文件 15/2020 號）

137. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 香港警務處港島總區交通部（調查及支援）總督察鍾卓耀先生；以及
- (b) 香港警務處港島總區交通部（交通調查組）主管伍德明先生。

138. 主席請林德和先生簡介議題。

139. 林德和先生表示，南區多處地方受到非法賽車問題的滋擾，情況在早前的復活節及「五一」假期尤其嚴重。就警方提供的書面回覆，他詢問警方打擊非法賽車及非法改裝車輛的行動細節。他表示縱然警方鼓勵市民就非法賽車作出舉報，但市民通常難以拍攝到有關車輛的車牌號碼，他希望警方備悉有關情況。另外，他詢問運輸署認為現時固定偵察車速攝影機的數量是否足夠，並指出不少市民希望署方增加攝影機的數量。他重申南區非法賽車問題已持續多年，且日益嚴重，期望有關部門正視問題。

140. 主席請黃銳熺先生簡介議題。

141. 黃銳熺先生簡介議題如下：

- (a) 他指出香港仔的的違例泊車問題嚴重，有不少區外人士於黃昏及晚膳時段將車輛停泊於行人過路處或街道的轉彎位置，不時導致交通阻塞。部份違泊車輛甚至阻塞大廈的走火通道，情況引起商戶及居民的關注，他希望警方作出跟進，並提供相關的執法數據予委員參考；
- (b) 他表示持續收到居民就非法賽車的投訴，他亦曾多次到場視察，但只於其中一次的視察中見到警方設置的路障，建議警方加強執法；
- (c) 他表示參與非法賽車的駕駛者已熟悉運輸署於香港仔海傍道放置固定偵察車速攝影機的位置，並會避免在有關路段加速，他對署方現時設置的偵察車速攝影機的成效存疑。他續表示，參與非法賽車的車主經常在駛近香港仔「十五間」時加速，所發出的噪音更影響到石排灣邨及漁暉苑一帶的居民，希望有關部門考慮增加偵察車速攝影機的數目及加強執法行動；以及

- (d) 他表示難以清楚拍攝到非法賽車的車牌號碼，因此未能確定是否可透過警方的交通投訴 e 平台（下稱「e 平台」）作出舉報。

142. 主席請委員發表意見。

143. 多位委員就擬議項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 梁進先生表示，海灣區的居民飽受非法改裝車輛發出的噪音滋擾，而由於駕駛者已熟悉有關部門設置偵察車速攝影機及採取執法行動的位置，故此現時的檢控效率較低。他建議警方在設置路障時，同時檢查車輛引擎是否曾進行非法改裝。他指出近日海灣區的非法賽車問題嚴重，並表示他曾於現場視察期間嘗試拍攝非法賽車的車牌號碼但不果。另外，他對警方於陽明山莊一帶採取打擊違泊問題的執法行動表示感謝，並指出有關情況已有明顯改善。但他不理解警方於 2020 年 5 月 2 至 3 日在港島區進行打擊非法改裝車輛行動時，未有包括南區的原因。他建議警方採取更靈活的方式執法；
- (b) 袁嘉蔚小姐播出她於田灣區晚間錄得的車輛噪音，並表示經常收到居民就車輛噪音的投訴，她詢問政府部門會否有實際行動處理有關問題。她指出較少於南區見到警方設置路障，並希望警方檢示現時設置路障的位置，以加強於南區的執法成效；
- (c) 林玉珍女士 MH 表示，不少鴨脷洲居民亦就香港仔一帶的非法賽車噪音問題作出投訴，她曾於利南道進行視察，發現有部份車輛即使車速不高，但仍發出巨響，她建議有關部門探討在鴨脷洲橋道安裝偵察車速攝影機的可行性。另外，她指出鴨脷洲的違泊問題嚴重，希望警方採取執法行動處理；
- (d) 陳炳洋先生表示，他曾連續一星期於深宵時份實地視察鴨脷洲非法改裝車輛及非法賽車的情況，發現車輛噪音問題大多與非法改裝車輛有關。他亦留意到涉事的車輛大多並非來自南區，而是刻意從其他地區前往鴨脷洲進行非法賽車。他曾成功利用相機的「連環快拍」功能，記錄有關車輛的資料，並將相片轉交運輸署及警方跟進。他強調非法賽車問題對鴨脷洲居民的生活造成嚴重影響，希望有關部門可提出有效的改善方案；

- (e) 羅健熙先生表示，車輛噪音問題主要由非法改裝車輛所致，並已對居民造成滋擾。由於參與非法賽車的人士大多會收集警方的執法情報以避開路障，他建議警方安排警車於個別非法賽車黑點停泊，以及在晚間於適當的地點設置路障，以打擊非法賽車及非法改裝車輛引致的問題；
- (f) 黃銳熺先生表示，改裝車輛為車輛噪音的主要源頭，他詢問有關部門可否加強巡查專為車輛進行改裝的大型車房；
- (g) 嚴駿豪先生指出域多利道及薄扶林道均為非法賽車黑點，建議部門考慮在上述位置交界處安排警車停泊或增設偵察車速攝影機，以收阻嚇作用。他認為警方及運輸署似乎未有就非法賽車及非法改裝車輛採取明確的行動，希望有關部門予以解釋；以及
- (h) 主席表示，鄰近公路的居民經常於晚間受到車輛噪音的滋擾，希望有關部門加強執法。他認為可能是因為警方更改路障位置的頻率較低，令參與非法賽車的人士已掌握警方的路障位置。

144. 鍾卓耀先生感謝委員的提問，並綜合回應如下：

- (a) 警方已加強對非法賽車及車輛噪音的執法，於 2020 年第一季共扣留 32 輛懷疑非法改裝車輛，數字已較 2019 年全年高。而截至會議當天，警方共扣留四十多輛懷疑非法改裝車輛。同時，警方亦於 2020 年首季的行動中，偵測到逾 1 600 部超速車輛；
- (b) 對於有委員表示警方於最近港島區的打擊非法改裝車輛行動中未有包括南區一事，他解釋指該行動為一個整體行動。警方會根據情報，收集非法賽車人士的出發點及行車路線，並於重點位置執法；
- (c) 車輛噪音主要來自兩種車輛：第一種為改裝車輛，如車輛曾被非法改裝或移除部份零件，車主已違反《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）。當警方發現有懷疑非法改裝車輛時，會扣留有關車輛作檢驗。第二種則為未曾改裝、而車主亦已向運輸署登記的車輛。按照現時法例，警方沒有權限對合法登記車輛所造成的噪音問題採取檢控行動；

- (d) 於 2019 年期間，警方在南區曾設立 316 次路障或檢查站。他解釋路障的用途有兩種，分別為防止罪案及打擊車輛噪音和非法改裝車輛的問題。警方備悉委員對路障提出的意見，並會作出跟進。但警方不便透露路障的位置及更換路障位置的頻率，以免影響執法行動的成效；
- (e) 警方會透過於街道上停泊警車，務求對非法賽車的車主起阻嚇作用。同時，警方亦會利用性能較佳的「隱形戰車」，以偵測車輛速度及追截非法賽車的車輛；以及
- (f) 即使委員及市民未能清楚拍攝到非法賽車人士的車牌號碼，仍可透過 e 平台提供有關的相片或影片予警方跟進。警方會利用上述情報，與現有的資料作比較，從而調整執法部署。

145. 楊國聰先生補充回應如下：

- (a) 西區警區交通部及港島總區交通部曾採取聯合行動，打擊南區的非法賽車活動。在行動中，警方出動了「隱形戰車」及於鴨脷洲橋道設置路障，部份人士可能得悉警方的大型部署後，而沒有前往南區進行非法賽車。而警方亦於行動中截查兩輛於行駛時發出較大聲音的車輛，但在即場檢查後，發現有關車輛為原廠汽車，因而未能作進一步的跟進；
- (b) 香港的居住環境較為密集，車輛噪音問題亦相對明顯。警方希望可從源頭着手解決車輛噪音問題，例如收緊登記車輛的噪音標準及法例等。而自 2020 年 1 月起，警方於港九新界五個總區不斷進行打擊非法賽車的執法行動；以及
- (c) 警方一直有於域多利道擺放警車，以打擊非法賽車活動。如委員有任何非法賽車的情報，可通知警方作出跟進。

146. 鍾卓耀先生補充表示，警方透過陳炳洋先生早前提提供的片段，發現其中一輛發出噪音的車輛車速較快，警方其後將有關資料轉交運輸署作出跟進。運輸署會根據法例向車主發出驗車令，如在檢驗後發現車輛有問題，署方會向車主發出維修令。警方再次呼籲委員透過 e 平台發送有關非法賽車的片段，以便警方作出跟進。

147. 何雋軒先生補充表示如下：

- (a) 在設置路障時，警方除考慮成效外，亦須顧及道路使用者的安全，因此警方在每次設置路障前有不少準備工作，包括進行安全評估；以及
- (b) 警方於今年首季發出的違泊告票較去年同期增加 28%，並在晚膳時間至翌日早上的時段內，進行反通宵違泊的告票行動。根據指引，警方可每半小時向違泊車輛發出告票，以增加車主的違泊成本及改善違泊情況。如違泊車輛阻礙其他車輛行駛，警方會安排拖車將有關車輛即時拖走。

148. 梁進先生對警方指須透過立法加強規管非法改裝車輛的意見表示認同。他續表示，部份人士可能因警方於本年 3 月份在新界區進行打擊非法賽車的執法行動，而轉往南區進行非法賽車。他希望警方加強於南區執法，以免南區居民繼續受非法賽車及車輛噪音滋擾。

149. 楊國聰先生表示備悉委員的意見，並會聯同港島總區交通部盡力打擊南區的非法賽車及車輛噪音問題。

150. 梁思遠先生補充表示，運輸署會定期就加裝偵測車速攝影機的位置作檢討，並會按既定程序及各地點的需要優次作考慮。

151. 主席總結表示，就非法改裝車輛、非法賽車及違泊車輛問題，他理解運輸署及警方一直有進行相關的工作，但工作成效暫時未如理想。他希望警方加強執法，並建議運輸署加快檢討加裝偵測車速攝影機位置的流程。

（會後補註：警方於 2020 年 5 月至 6 月期間，在港島區共進行了十三次「港島總區反非法賽車」行動，期間扣留了 33 輛懷疑非法改裝車輛。另外，警方於 5 月至 6 月期間，在南區共偵測到 409 宗超速罪行，並將會對所有違例司機作出檢控。）

（黃銳熿先生於下午 7 時 21 分離開會場。）

議程七： 有關假日期間赤柱及石澳區之交通問題
（此議題由彭卓棋先生提出）

152. 主席請彭卓棋先生簡介議題。

153. 彭卓棋先生簡介議題如下：

- (a) 週末及公眾假期期間，不少市民前往赤柱及石澳區遊玩，加重該區的交通負荷。他詢問運輸署及警方會否於假期前與當區業主立案法團及居民會舉辦聯合會議，以討論交通安排；以及
- (b) 他於議程中詢問運輸署可否提供過去兩星期於大潭道及淺水灣道的交通流量數據，但署方只回覆表示已派員進行實地巡查。他詢問署方是否有上述數據，以及曾否到石澳道及大浪灣道進行實地巡查，並表示他樂意參與署方的巡查活動。

154. 主席請委員發表意見。

155. 梁進先生表示，淺水灣沙灘於假日期間有不少遊人，而警方會於違例泊車情況嚴重時迅速向相關人士發出告票或鎖車。他希望了解警方可否增撥人手到相關地點執法，以改善違泊問題。

156. 主席請警務處代表作出回應。

157. 楊國聰先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 警方於夏季及泳季設有「沙灘更分」，於週末及公眾假期增派警員或輔警處理沙灘違泊問題。南區的範圍牽涉東區警區及西區警區，兩個警區的「沙灘更分」將分別設於2020年5月16日至8月31日，以及2020年6月6日至9月27日；
- (b) 警方自2018年起增設「SunnySmiles」行動，於香港仔隧道出口附近設置路牌，通知駕駛者南區泳灘的泊車位已滿。警方亦會透過FM頻道及主要幹道上的交通指示牌（俗稱「龍門架」），呼籲駕駛者避免駛進泳灘一帶，或改用公共交通工具；

- (c) 警方不能阻止市民駕車到泳灘，但如交通出現嚴重擠塞，警方會封閉部份路段，有關措施已於大浪灣及南灣實施；
 - (d) 2020 年 2 月 29 日至 5 月 10 日期間，警方每逢週末及公眾假期均會調配額外人手到郊外地方進行執法。目前已發出 3 405 張定額罰款通知書及拖走 18 輛嚴重阻塞道路的車輛，上述的執法行動會於「沙灘更分」期間繼續進行；
 - (e) 現時定額罰款金額對違泊人士的阻嚇作用不大，雖然現有法例容許警方每隔 30 分鐘再次發出告票，每天不設上限，但警方因人手不足而未必能於同一地方重覆執法；以及
 - (f) 警方備悉赤石區於假日期間的交通問題嚴重，如委員欲與警方進行商討，可與警民關係組聯絡。
158. 梁進先生建議警方於「SunnySmiles」行動的路牌中，加入「必然檢控，絕不作出警告」等字眼，以加強阻嚇作用。另外，他對警方增派人手到郊外地方執法表示感謝。
159. 主席請運輸署代表作出回應。
160. 洪子軒先生感謝委員的意見，並綜合回應如下：
- (a) 運輸署會於大型活動前，詳細審視有關營辦團體提交的臨時交通安排建議，亦會繼續了解相關路段的交通情況及居民的訴求；以及
 - (b) 署方近日曾派員於假日到大潭道及淺水灣道進行詳細的交通車流統計，結果顯示交通大致暢順。視乎需要，署方會繼續派員在一些備受關注的道路，如石澳道、大浪灣道及淺水灣道等，進行交通流量統計。
161. 楊國聰先生感謝委員的意見，並指出警方會考慮加強打擊違泊的宣傳。

162. 主席總結表示，對警方人手不足及現有罰則過輕的問題表示理解，但由於立法提高違泊罰款需時，他建議警方增撥人手執法，以減少違泊個案及改善交通情況。

（彭卓棋先生於下午 7 時 52 分離開會場。）

議程八： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2020 年 4 月 30 日的情況）
（交通文件 17/2020 號）

163. 主席請委員按頁就報告提出意見。

(A)14 在薄扶林道近伯大尼安裝偵速攝影機及行人過路裝置

164. 林德和先生詢問行人過路裝置的定義。

165. 梁思遠先生回應表示，行人過路裝置即交通燈號。

166. 林德和先生詢問運輸署於何時決定安裝行人過路裝置，他指出有關地點曾發生交通意外，鄰近地方的持份者可能就改善道路設計有不同的意見。

167. 洪子軒先生回應表示，署方曾與香港演藝學院及南區民政事務處開會商討改善過該處交通安全的可行方案，署方現正進行地下設施堪探。

168. 林德和先生認為於有關地點增設行人過路裝置可能會引致交通擠塞，詢問署方曾否諮詢相關持份者及會否有較佳的替代方案。

169. 洪子軒先生回應表示，署方現正進行堪探該處的地下設施，以確定增設行人過路裝置的可行性。署方亦會於設計期間研究裝置對車流的影響，並在得出可行方案後進行諮詢工作。

170. 楊國聰先生補充表示，於早前討論改善道路安全的會議中，香港大學及香港演藝學院的代表均贊成增設行人過路裝置，但需等待運輸署作可行性研究後再作決定是否執行有關建議。

(B)2 監察南區巴士服務事項

171. 林玉珍女士 MH建議運輸署提供南區巴士服務資料的列表。

172. 韓祖耀先生回應表示，署方可於會後提供有關資料。

（會後補註：運輸署已向委員會提供有關資料，詳情載於附件一。）

173. 主席建議運輸署於下次的進展報告中提交相關資料，以供委員於會前參閱。

(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

174. 梁進先生表示淺水灣及深水灣一帶的道路不平，於雨天的情況尤其嚴重，希望與路政署代表進行實地視察。

（會後補註：路政署已於會後與有關委員聯絡，以安排實地視察。）

175. 潘秉康先生詢問介乎田灣海旁道、田灣山道、魚市場道及香港仔海傍道迴旋處附近的行車道的工程是否包括華貴的範圍。

（會後補註：就進度報告第六項位於田灣漁市場迴旋處的重鋪工程，工程位置主要為迴旋處及進出的幾條支路，包括部份魚市場道，田灣山道，田灣海旁道及香港仔海旁道，故是次工程並未包括近華貴邨的路段。

路政署於五月初曾於田灣海旁道近舊混凝土廠往華貴邨方向進行行車路面修復及重鋪防滑鋼砂工程，並正安排反方向的一段重鋪防滑鋼砂工程，預計六月展開。

就田灣海旁道近華貴邨巴士總站的一段馬行車路面，署方曾於 2019 年 9 月進行小型修復工程，署方會密切監察上址行車路面的情況，適時作出修復工程。預計 2020 年內會安排展開重鋪工程。）

176. 袁嘉蔚小姐補充表示，介乎田灣海旁道、田灣山道、魚市場道及香港仔海傍道迴旋處附近的行車道凹凸不平，影響駕駛者的安全。

她續表示重鋪路面的做法治標不治本，因道路不平可能是香港仔魚市場的海鮮車漏出鹹水所致，而大型車輛駛過後亦加劇路面侵蝕的情況，因此她建議署方與魚市場商討預防及執法措施，以杜絕有關情況。

177. 張德正先生回應表示，會向路政署維修組反映委員的關注及跟進委員提出進行實地視察的建議，並於會後就田灣海旁道迴旋處路面的問題提供補充資料。

（會後補註：就石排灣道田灣山道交界十字路口的耐久性修復工程，因為所需的大規模交通改道相當複雜，預計工程要待相關部門審批臨時交通安排申請後於六月展開。）

期間路政署會密切監察上址行車路面的情況，適時作出臨時修復工程，以保障道路使用者安全。就海鮮車漏出鹹水的預防及執法措施，路政署建議由食環署、警務處及魚類統營處一同跟進。）

178. 主席建議於會後收集委員就路面重鋪工程的意見，如有需要，可與路政署進行實地視察。

(E) 香港警務處及運輸署 2019 南區交通意外報告（2020 年 3 月）

179. 梁進先生表示，香島道附近有較多道路工程，有駕駛人士於晚間因留意不到封路工程而發生交通意外。他詢問有關部門會否檢視放置圓筒（俗稱雪糕筒）的安排，以免意外再次發生。

180. 陳炳洋先生詢問鴨脷洲橋道近鴨脷洲公園及鴨脷洲橋道慧景閣外的交通意外的確實位置。

181. 張德正先生回應表示，會向路政署相關組別反映放置圓筒的問題，並於會後提供補充資料。

（會後補註：根據記錄，上述香島道的道路工程並非由路政署進行的工程，而是由公用事業機構進行的工程。在進行一般道路工程時，相關承建商須按《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》的要求妥善放置臨時交通標誌及設施。有關臨時交通措施在實施前亦須獲運輸署及警務處審批。）

182. 楊國聰先生回應表示，路政署的道路維修組及警方會於聯席會議中就封路工程提供建議，工程開始前亦需獲得臨時交通管理措施的准許。警方會實地視察工程是否符合要求，並會要求有關組別留意南區的情況及於施工地點較前的位置放置路牌以提示駕駛者。

（會後補註：香港警務處已向委員會提供有關資料，詳情載於附件二。）

183. 陳炳洋先生表示，鴨脷洲橋道慧景閣為海怡半島第 30 座，但他未能掌握鴨脷洲橋道近鴨脷洲公園的位置。

184. 主席請警方於會後提供有關地點的確實位置。

（會後補註：香港警務處已於 2020 年 6 月 17 日回覆有關委員。）

附件一 海洋公園交通報告

185. 梁進先生建議在確認海洋公園的未來去向後再討論有關報告。

186. 主席同意梁進先生的建議。

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

187. 羅健熙先生表示，香港仔海傍道東行近景惠花園第二座的行人過路處因行人安全問題而封閉，他與徐遠華先生同意重開有關的過路處，他希望有關部門研究解決該處行人視線受阻的方法。

188. 主席感謝運輸署提供行人路列表的照片供委員參考，並請署方回應委員的提問。

189. 洪子軒先生回應表示，由於封路安排關乎潛在的治安問題，署方會繼續研究其他可行方案，並與有關委員再作跟進。

190. 梁進先生表示，壽臣山、淺水灣、深水灣及香島道多處位置缺乏行人路，他理解相關位置並沒有足夠空間增設行人路，但建議有關部門加設路牌，提醒駕駛者前方可能會有行人過路，以免導致交通意外。

191. 洪子軒先生回應表示，由於道路限制，署方難以於海灣區增設行人路。但署方會盡量研究可行的方案，並積極考慮委員加設路牌提醒道路使用者的建議。

參考資料二 南區違泊黑點數字

192. 主席表示，早前秘書處已根據委員的意見更新列表內容。如委員有其他建議，可於會後提出。

議程九： 其他事項

193. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

194. 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 2020 年 7 月 9 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

195. 議事完畢，會議於下午 8 時 21 分結束。

南區區議會秘書處

2020 年 7 月

(B) 南區巴士路線

項 目	負責人	進 展
1. 南區公共交通服務及交通管理措施	運輸署	請參閱運輸署公共交通服務及交通管理措施報告。
2. 監察南區巴士服務事項	運輸署	受路面交通情況、車長出缺、臨時調配、車輛故障及其他因素影響，巴士班次的穩定性或多或少會受到一定影響。運輸署會定期翻查巴士公司的營運紀錄，並會安排實地調查，以監察服務南區的巴士路線。根據巴士公司在今年 1 月至 3 月期間的營運紀錄，服務南區的巴士路線中，原定班次數目與實際開出班次數目出現明顯偏差差別較大的路線表列如下：

路線	起訖點
城巴 37B 號線	置富花園－金鐘（循環線）
城巴 40M 號線	華富（北）－金鐘
新巴 9 號線	筲箕灣－石澳
新巴 78 號線	黃竹坑－華貴邨（循環線）
新巴 94A 號線	華富（中）－利東邨（循環線）

南區近期道路工程

Southern District recently roadwork

赤柱灘道 / 赤柱崗道 (至 2020-06-29)
Stanley Beach Road / Stanley Mound Road (until 2020-06-29)
黃竹坑道 / 黃竹坑新圍 (至 2020-06-28)
Wong Chuk Hang Road / Wong Chuk Hang San Wai (until 2020-06-28)