

南區區議會(2020-2023)屬下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄

日期：2021 年 5 月 13 日

時間：下午 2 時 31 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	

缺席者：

袁嘉蔚小姐

秘書：

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

列席者：

莊穎欣女士	民政事務總署署任南區民政事務專員
蔡嘉陽先生	運輸署高級運輸主任／南區

黃安裕女士	運輸署高級運輸主任／房屋及計劃	
洪子軒先生	運輸署工程師／南區 1	
李晉陽先生	運輸署工程師／南區 2	
禰家愉先生	路政署區域工程師／西南區	
鄭淑雯女士	教育局	
	高級學校發展主任（中西及南區）5	參與議程 二的討論
王在球先生	海洋公園	
	保安、交通及健康服務高級經理	
黃漢中先生	新世界第一巴士服務有限公司及 城巴有限公司	參與議程 三的討論
	策劃及車務編排經理	
李建樂先生	新世界第一巴士服務有限公司及 城巴有限公司	
	傳訊經理	
楊國聰先生	香港警務處	參與議程 五的討論
	西區警區交通隊主管	

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、使用「安心出行」流動應用程式掃描場地二維碼、填寫健康申報表；以及申報其本人是否正接受強制檢疫。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 4 時 30 分結束是次會議。

2. 主席表示，秘書處於 2021 年 5 月 10 日收到袁嘉蔚小姐日期為 2021 年 4 月 30 日的「缺席南區區議會／委員會／工作小組會議通知書」，表示她因履行法例要求的公民責任（如被傳召出任陪審員或出庭作證等），詳情為「被法庭指示不能保釋」，而未能出席是日南區區議會交通及運輸事務委員會會議。按照《南區區議會會議常規》，委員會須決定是否接納她的缺席申請。

3. 主席表示，沒有委員提出反對，委員會接納袁嘉蔚小姐的缺席申請。

4. 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蔡嘉陽先生及黃安裕女士；
- (b) 運輸署工程師洪子軒先生及李晉陽先生；以及
- (c) 路政署區域工程師禰家愉先生。

5. 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 3 月 18 日第六次會議記錄

（梁進先生、徐遠華先生及林浩波先生分別於下午 2 時 36 分、下午 2 時 40 分及下午 2 時 43 分進入會場。）

6. 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，當中第 156 段為委員會就嚴駿豪先生有關「譴責政府削減巴士服務」的臨時動議（下稱「臨時動議」）的投票，該臨時動議獲委員會通過，惟會後補註卻指「在諮詢有關政策局及部門後，政府認為當中有關專營巴士票價調整的內容並非南區地區層面的事宜，應不屬《區議會條例》第 61（a）條所述有關區議會的職能」。主席表示，早前曾有行政會議成員譴責南區區議會沒有就巴士服務及加價等事宜做好把關工作，惟委員會於上述會議已就上述事宜作深入討論，並通過臨時動議，他對有關部門於會後補註指議題「不屬《區議會條例》第 61（a）條所述有關區議會的職能」感到不解，而巴士加價更由行政長官會同行政會議通過，認為該名行政會議成員的言論對南區區議會不公。主席詢問委員對上述會議記錄的意見。

7. 嚴駿豪先生表示，委員會於上述會議討論臨時動議時已獲悉行政會議通過巴士加價一事，因此當時主要討論巴士公司在加價的情況下同時削減班次，沒有太大篇幅涉及巴士加價。此外，他引述立法會的文件指行政會議於處理巴士加價時應考慮市民的接受程度、負擔能力及巴士服務質素。以他理解，雖然部門指巴士加價屬全港性議題，但市民的接受程度及巴士服務質素等因素應屬地區層面事宜，因此區議會不能討論議題的說法並不合理，他建議於會後請有關政策局及部門釐清區議會不可討論巴士加價及地區巴士服務等事宜的原因，否則難以令人信服。

8. 潘秉康先生引述《區議會條例》（第 547 章）第 61（a）條的內容，指區議會的職能包括（i）就影響有關的地方行政區內的人的福利的事宜及（ii）有關的地方行政區內的公共設施及服務的提供和使用提供意見，而巴士服務是「區內的公共設施及服務」，應屬區議會的職權範圍。他續詢問會後補註中「南區地區層面的事宜」的定義，指出專營巴士票價調整亦會影響南區居民，希望有關部門解釋。

9. 羅健熙先生表示，政府部門沒有就處理區議會議題訂立明確準則，並指出民建聯的行政會議成員兼立法會議員張國鈞先生於行政會議通過巴士加價及審批巴士專營權後，批評區議會未有監察巴士服務，容許運輸署及巴士公司削減巴士服務同時加價，令人不解。他續詢問於會議記錄加入會後補註的準則，以及可否在刪除第 156 段會後補註的前提下通過上述會議記錄，他認為在沒有委員就臨時動議反對及棄權的情況下，沒有必要加入有關的會後補註。

10. 陳炳洋先生表示，民建聯的行政會議成員兼港島區立法會議員張國鈞先生批評南區區議會未有就巴士削減班次發聲，惟有關部門卻表示相關討論內容並不符合《區議會條例》，令人無所適從。他續詢問，上述會議記錄第 150 至 151 段提及的《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》（下稱「新指引」）的落實時間表是否維持不變。

11. 司馬文先生表示，是次討論與各委員會就會議記錄會後補註的處理方法有關，他指出會後補註主要提供委員查詢的補充資料，因此應作為續議事項跟進，以免委員於未有完整閱讀會議記錄的情況下錯過相關資料。他續表示，委員會於上述會議已通過臨時動議，而第 156 段的會後補註並未在會議上討論，因此不應記錄，如政策局或有關部門有任何意見，應與各委員會主席商討，並不應只將有關事宜記錄於會後補註。他同意羅健熙先生的建議，認為應在刪除第 156 段會後補註的前提下通過上述會議記錄，而其他會後補註則應作為續議事項。

12. 徐遠華先生同意司馬文先生的意見，並重申會後補註應是委員曾於會議上查詢的補充資料，不應包括其他內容，否則應作為續議事項或新議程討論。

13. 主席請秘書處提供上述會議記錄第 156 段會後補註所指的政策局或部門，並指出會後補註應為委員查詢的補充資料，而非部門的

「批註」，因此委員會未能通過上述會議記錄，並應就是否容許加入有關「批註」再作討論。

14. 司馬文先生表示，委員會應就是否接納會議記錄的會後補註作出討論，然後通過上述會議記錄，至於不被委員接納（例如第 156 段）的會後補註，則應個別討論，並應轉交區議會大會作程序議題處理。

15. 陳炳洋先生表示，第 156 段的會後補註並未於上述會議討論，因此建議在刪除第 156 段的會後補註後通過上述會議記錄。他跟進有關上述會議記錄第 150 至 151 段提及的新指引落實時間表是否維持不變。

16. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署正就新指引進行籌備工作，預計於 2021 年年中落實新指引的時間表暫時不變。

17. 羅健熙先生認同徐遠華先生及司馬文先生的意見，認為可在刪除第 156 段的會後補註後通過上述會議記錄，如政府部門有任何意見，可透過電郵通知委員。

18. 主席請委員就是否在刪除第 156 段會後補註的前提下通過上述會議記錄進行投票表決。主席表示，會上大部份委員同意在刪除第 156 段會後補註後通過上述會議記錄，請秘書處作出相應安排。

19. 司馬文先生建議後續處理會後補註的內容，例如跟進運輸署處理巴士脫班情況、加入會後補註的問題、副主席於上述會議就參觀南區交通探測器運作的查詢，以及規劃署就上述會議議程五的回應，並於會議記錄反映委員的意見，確保委員會已處理有關資料。至於會上沒有討論的內容則會後再作跟進。

20. 主席總結表示，委員會同意刪除第 156 段的會後補註，並於稍後與有關部門跟進其他會後補註的內容。

（會後補註：經諮詢有關政策及部門，政府不接受在刪減第 156 段的會後補註的情況下通過上述會議記錄。）

議程二： 海洋公園水上樂園的交通配套
(此議題由徐遠華先生提出)
(交通文件 12/2021 號)

21. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 教育局高級學校發展主任（中西及南區）5 鄭淑雯女士；
以及
- (b) 海洋公園保安、交通及健康服務高級經理王在球先生。

22. 主席請徐遠華先生簡介議題。

23. 徐遠華先生簡介議題如下：

- (a) 海洋公園水上樂園（下稱「水上樂園」）即將開幕，若屆時未有完善的交通配套，不但會造成交通擠塞，更有機會癱瘓黃竹坑道一帶的交通幹道，他希望教育局、海洋公園及有關部門與南區區議會加強合作，及早就可預見的交通問題安排合適的交通措施；
- (b) 他同意運輸署於書面回覆提及加強城巴第 629 號線直接往來金鐘及海洋公園的建議，但他表示措施仍不足以應付水上樂園開幕後的交通需求。他指出南港島綫（東段）通車後，市民可能會選擇使用鐵路服務，而且城巴第 629 號線的單程車費約為鐵路服務的兩倍，預計班次與實際班次亦可能會有偏差，未必吸引乘客，因此部門應提供其他交通方案；
- (c) 他對海洋公園的回應感到失望，在早前與園方代表舉行的海洋公園南區交通事宜聯絡小組（下稱「聯絡小組」）會議中，他已指出水上樂園將深受市民歡迎，加上區內國際學校接送學童的私家車進出頻繁，鄰近地區將面對龐大的交通壓力，因此部門應採取針對性措施，設法從源頭減少交通流量；
- (d) 他對教育局的書面回覆感到失望，指出局方只建議及鼓勵國際學校的管理層配合「限搭校巴」政策，此一做法毫無成效，認為局方責無旁貸，應強制國際學校全面推行「限搭校巴」政策，解決問題的癥結；以及

- (e) 除造成交通擠塞外，水上樂園帶來的潛在交通問題亦可能會影響深灣道附近一帶的安老院舍、香港防癌會賽馬會癌症康復中心的緊急車輛出入口，因此他希望政府部門及海洋公園關注與民生息息相關的交通問題。

24. 主席請教育局代表回應。

25. 鄭淑雯女士回應表示，教育局已就水上樂園即將開幕一事與國際學校聯絡，提醒校方考慮鄰近一帶的交通安排，鼓勵校方及早與有關的持份者溝通，擬備應變措施，包括加強校巴政策及積極研究可行的交通管理方案。

26. 主席請海洋公園代表回應。

27. 王在球先生回應表示，海洋公園計劃提供免費接駁巴士服務，接載遊客及員工往來海洋公園正門及深灣道的水上樂園入口；園方亦已主動聯絡區內的持份者，於 2021 年 5 月 7 日舉行的第 14 次聯絡小組會議上簡介水上樂園的發展及交通配套措施，園方會因應水上樂園的最新發展，再次召開聯絡小組會議，並邀請委員、政府部門、區內學校及社福機構等代表討論交通事宜，積極考慮其他交通配套措施。他獲悉運輸署已就往返水上樂園的公共交通服務與巴士公司及專線小巴營辦商聯絡。園方亦獲悉深灣道布廠灣臨時工業區一帶的路段可供緊急車輛使用，園方將與有關部門聯絡，商討使用該路段的安排。

28. 主席請運輸署代表作出回應。

29. 蔡嘉陽先生回應表示，除現時早上的五個班次外，運輸署正積極與巴士公司研究加強城巴第 629 號線的服務，以配合乘客需求。同時，運輸署會將該線的終點站由海洋公園正門伸延至水上樂園，以便乘客於海洋公園正門乘搭該線前往水上樂園。

30. 主席請委員發表意見或提問。

31. 多位委員就項目提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 司馬文先生對部門及園方未有提及水上交通設施感到失望，並指出以陸路交通前往水上樂園將加重地區的交通壓力。他表示，委員會已多次向部門提出利用水上交通紓緩

陸路交通擠塞的建議，為遊客提供簡便的點對點交通服務，讓乘客從港鐵利東站乘坐專船前往水上樂園，欣賞鴨脷洲及香港仔沿岸風景。他表示推動水上交通的程序並不複雜，惟園方及部門漠視建議，令人失望；

- (b) 主席表示，委員會曾於不同會議上討論南區發展水上交通的議題，並建議將此議題納入「躍動港島南」計劃，他希望有關部門盡快跟進，以解決區內的交通問題；
- (c) 陳欣兒女士表示，委員多年來一直與國際學校的管理層保持溝通，商討水上樂園開幕後的潛在交通問題，惟校方一直漠視委員意見，教育局就落實強制「限搭校巴」政策責無旁貸。她指出委員早前曾建議校方循序漸進，先要求新入學的一年級學童乘搭校巴，惟水上樂園預計將於本年暑假開幕，現階段已難以分階段推行「限搭校巴」政策，因此她希望局方及早要求國際學校落實措施，以免加重黃竹坑及整個南區的交通負荷。她續表示，運輸署就加強城巴第 629 號線服務的建議未能滿足區內的交通需求，尤其南區居民並不會選擇於前往海洋公園正門後再轉乘第 629 號線前往水上樂園，她詢問署方會否考慮增加專線小巴第 29A 號線及城巴第 71 號線的服務，以便利市民前往水上樂園；
- (d) 陳炳洋先生希望有關部門研究延長城巴第 97A 號線往水上樂園的可行性，並表示雖然委員會已指出題述事項的迫切性，惟部門仍未提出有效的改善措施，質疑部門對潛在的交通問題（例如阻礙緊急車輛出入口）視而不見，令人擔憂。他亦希望教育局發出指引，強制國際學校推行「限搭校巴」政策，解決燃眉之急。水上交通方面，他表示此建議屬中、長期措施，對現時面對的交通問題沒有幫助，但他認為部門應先提供興建碼頭等基建設施的計劃及時間表；
- (e) 潘秉康先生表示，部門及海洋公園的書面回應內容空泛，未有提及具體的跟進措施，他認為教育局應盡快要求國際學校推行「限搭校巴」政策，並指出一般學校於每年 5 至 7 月的校務工作繁重，隨後即為學校暑假，若水上樂園於 2021 年 8 月開幕，而國際學校於 9 月復課後仍未實施「限

搭校巴」政策，除會對南區的交通造成嚴重影響外，亦會對海洋公園的形象造成負面影響；

- (f) 嚴駿豪先生表示，由於國際學校通常於每年 8 月中開學，因此交通問題迫切，即使水上樂園可能因疫情而延期開幕，園方及有關部門亦應未雨綢繆，與委員會商討合適的交通措施。「限搭校巴」政策方面，他欲了解教育局是否有機制處理由接送學童的私家車造成的交通影響，他以位於華樂徑的啟歷學校為例，指出由於每天中午時份有大量私家車接送學童，令華景街至華康街一帶交通擠塞，車龍由域多利道延伸至石排灣道，受影響的範圍甚廣。他認為教育局應透過不同途徑(例如地契條款、教育牌照等條文)處理由國際學校引起的交通問題；
- (g) 徐遠華先生表示，他曾與區內國際學校的管理層溝通，並建議以校巴接載學童上下課，儘管不少學校願意考慮安排，惟部份國際學校未有積極回應。他強調區內不少交通問題的根源為接載國際學校學童上下課的私家車；作為學校的監管部門，教育局有責任與校方及部門跟進問題，不應只提供空泛回應，而部門亦應考慮將來黃竹坑的發展項目陸續落成後所帶來的交通影響。他續表示，海洋公園代表提出的布廠灣緊急通道並非完善的緊急救援通道，亦未能解決深灣道的交通問題，園方應積極就交通問題提供有效的解決方案，包括於海洋公園正門疏導人流。水上交通方面，他建議運輸署利用前珍寶海鮮舫的位置，為居民及遊客提供水上交通服務；
- (h) 黃銳熺先生表示，海洋公園擬透過立法會撥款興建碼頭，發展水上交通，惟他認為問題關鍵在於碼頭建成後能否吸引渡輪營辦商，希望部門向委員會交代船務營運的計劃。他續表示，現時區內的交通情況(如國際學校接載學童的私家車、前往海洋公園的公共交通及鐵路服務)對居民(尤其長者)造成不便，希望部門提出有效的改善方案；
- (i) 羅健熙先生理解水上交通服務並非短期改善措施，但部門不應拖延項目。他續表示，海洋公園應積極考慮於正門疏導人流，並向委員會交代其他已研究或擬議的具體方案。他亦要求教育局回應局方在要求國際學校實施「限搭校

巴」政策時遇到的困難，包括問題是否涉及政策層面，以及局方是否於執行時面對阻力，並與委員會商討可行的解決方法；

- (j) 林玉珍女士 MH表示，由於黃竹坑一帶的路面空間有限，有關部門應積極因應區內的發展（包括興建中的港鐵黃竹坑站上蓋物業）提出長期的改善措施，海洋公園亦有責任提出短期措施，解決因水上樂園開幕而衍生的交通問題。國際學校方面，她指出近年已有不少學校要求學童乘搭校巴，認為教育局可以有關安排作為借鏡，強制推行「限搭校巴」政策，紓緩區內的交通擠塞。她續表示，委員會過往一直對題述事項表示關注，希望有關部門及海洋公園提出有效的解決方案；
- (k) 林德和先生詢問教育局推行「限搭校巴」政策遇到的問題，並以僑福道的德瑞國際學校為例，指出政策不但有助改善附近的交通情況，更可減少路面的私家車，改善空氣質素，因此他欲了解教育局未能於南區其他國際學校落實政策的原因；以及
- (l) 主席表示，據他理解，運輸署早前於聯絡小組會議上曾提出，若任何機構或組織有意於指定範圍發展項目，相關的項目負責人有責任作出適當的交通設施或配套，因此海洋公園於發展水上樂園時應採取適當措施，減低對鄰近地區的交通影響。他續表示，有委員於聯絡小組會議上建議於海洋公園正門增設直達水上樂園的通道，令遊客無需轉乘園外的公共交通工具，而當時園方表示有關建議的路段相當轉折，遊客亦需步行十五至二十分鐘，故詢問園方能否改善內部通道，協助疏導人流，以免因大量遊客使用園外的公共交通工具而加劇交通擠塞。

32. 主席請運輸署代表作出回應。

33. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署理解委員對水上樂園交通配套的關注，並備悉委員對調整巴士及小巴路線的意見，署方將與巴士公司及小巴營辦商研究相關建議。

34. 主席表示，有關問題有迫切性，運輸署上述回應與書面回覆無異，詢問署方能否提供更具體的答覆。

35. 蔡嘉陽先生回應表示，除城巴第 629 號線的服務調整外，運輸署需與巴士公司及小巴營辦商作進一步溝通及研究，才可就調整相關路線得出更具體的方案，因此暫時未有進一步補充。

36. 主席請海洋公園代表作出回應。

37. 王在球先生綜合回應如下：

- (a) 水上交通事宜現正由相關政策局及部門跟進，而海洋公園曾於聯絡小組第十四次會議上提出，園方於其職權範圍內已就水上樂園的交通接駁事宜作好準備，例如安排免費穿梭巴士往來海洋公園及水上樂園；
- (b) 海洋公園正積極籌備交通管理措施，包括沿用園方現有的車位預約方式（即必須預先預約）分配水上樂園的訪客停車場車位，園方亦會透過不同途徑通知駕駛者有關園內停車場的使用情況；
- (c) 穿梭巴士及水上樂園的購票事宜將以網上形式進行，遊客需預先購票及預約乘坐穿梭巴士，園方希望上述措施有助達致分流效果，方便遊客計劃行程；
- (d) 海洋公園亦正積極研究更多配套設施，例如將前往深灣（雅濤閣）的穿梭巴士路線改道，不駛經水上樂園，並為上述路線提供轉乘服務，透過交通分流減少路面的車流量，紓緩交通擠塞情況；以及
- (e) 部份接駁海洋公園山上園區及水上樂園正門的配套設施已準備妥當，海洋公園亦已預留位置，興建接駁山上園區及水上樂園大樹灣入口的基礎設施，惟相關位置受到重大地理限制，園方需時研究修建接駁通道的方案，從而縮短遊客取道上述通道的所需時間，希望相關持份者能作出支援及配合。

38. 主席請教育局代表作出回應。

39. 鄭淑雯女士綜合回應如下：

- (a) 一般而言，國際學校於制定交通管理措施時，會考慮周邊交通狀況、學校校舍的情況、學生級別等因素。她重申教育局關注社區及委員的意見，並備悉委員對區內學校實施「限搭校巴」政策的關注，局方將積極向校方反映委員意見，邀請校方於檢視其交通管理措施時積極考慮社區需要；
- (b) 局方一直關注執行「限搭校巴」政策的學校，確保相關學校切實執行政策，並希望其他學校從中借鏡；
- (c) 獲分配南區校舍或土地的國際學校，局方會要求校方進行交通影響評估，及制訂合適的交通管理措施，局方處理國際學校的大型發展申請時，亦會積極配合相關部門及委員的建議，建議校方引入適當的交通管理措施作；以及
- (d) 局方會繼續與相關的持份者溝通，積極為校方提供意見及支援。

40. 主席表示，國際學校拒絕接納「限搭校巴」的建議，反映局方的溝通工作未如理想，他詢問局方與國際學校溝通面對的困難，以及會否採取更具體的措施落實「限搭校巴」政策。

41. 鄭淑雯女士回應表示，校方於制訂校本政策時需有充足的內部溝通，亦明白校方及社區有不同考量，她強調局方會因應社區發展，積極與校方溝通，於社區及學校的需要之間作出平衡。

42. 主席請委員發表意見或提問。

43. 梁進先生提出以下意見及提問：

- (a) 委員會就本議程討論至今所得的成果寥寥可數，亦未見部門及海洋公園提出有效的改善方案；

- (b) 除有關興建接駁通道往來海洋公園正門入口及水上樂園大樹灣入口的建議外，委員亦希望海洋公園說明面對的困難(例如水上樂園的位置偏遠令其吸引力下降及纜車的收費性質難以達至收支平衡等)，以便委員提出建議，協助園方及早推廣；
- (c) 教育局一直與國際學校保持溝通，惟至今只有部份學校願意配合「限搭校巴」政策，個別學校甚至反對，教育局應理解背後原因(例如學校設施及定位能否實行政策)，向委員會提供相關資訊，採取適當的措施，改善南區的交通問題；
- (d) 南區區議會一直關注區內水上交通的發展，他表示安排往來水上樂園的水上交通服務並非難事，並認同司馬文先生的建議，指出海洋公園可透過水上交通推廣水上樂園，並且解決區內的陸路交通問題；以及
- (e) 根據運輸署的交通影響評估，港鐵黃竹坑站上蓋物業提供的 5 200 個單位及 816 個車位未必會對當區交通造成重大影響，惟住戶可能會將車輛停泊於區內其他位置，加重南區的交通負荷，因此署方應及早從根源解決區內的交通問題。

44. 黎熙琳女士提出以下意見及提問：

- (a) 她詢問海洋公園有關水上樂園穿梭巴士的班次及路線詳情；
- (b) 除港鐵海洋公園站外，遊客亦可經鄰近的港鐵黃竹坑站前往水上樂園，她建議園方於港鐵黃竹坑站增設穿梭巴士轉乘點；
- (c) 她詢問運輸署未能向委員會交代與小巴公司的商討內容的原因；並指出署方作為巴士公司的監管機構，應行使權力，阻止巴士公司以調整車費為提供往來金鐘與水上樂園的巴士服務的條件，並指出遊客可選擇其他巴士路線；以及

- (d) 她樂見教育局委派代表出席會議，建議局方可根據過往經驗，積極於國際學校的低年級新生試行「限搭校巴」政策，繼而全面落實措施。她詢問局方能否於與校方的接洽過程中，探討將「限搭校巴」政策納入學校申請文件的條款的可行性，並強調委員會將繼續跟進事態發展。

45. 主席表示，本議程的討論時間過長，提醒委員精簡發言。

46. 司馬文先生表示，部門及海洋公園可利用浮橋及跳板作為碼頭，發展水上交通，便利船隻及行動不便的乘客，他強調解決問題的所需時間取決於部門及海洋公園的態度。

47. 俞竣晞先生支持發展水上交通，惟現階段未見政府積極推動，難以透過發展水上交通改善現有的交通問題，他強調政府有責任作好規劃。他續表示，委員會於第三次會議已通過強制南區國際學校落實「限搭校巴」政策的動議，惟教育局只監督願意配合的學校是否切實執行政策，卻未有跟進拒絕配合的學校，容許該等學校漠視承擔社會責任的義務，他對局方將未能有效推行政策的責任推卸至校方感到不解，詢問局方是否面對法律條文等限制，以及拒絕配合政策的學校能否提供合理的豁免理由。

48. 羅健熙先生表示，教育局的回應顯示局方對國際學校有否遵守「限搭校巴」政策持被動態度，難以解決問題，他要求教育局代表釐清局方意願，否則他本人不會繼續參與討論。

49. 主席請教育局代表回應。

50. 鄭淑雯女士澄清，局方關注區內所有國際學校的情況，並非選擇性監察配合「限搭校巴」政策的國際學校，並向學校強調社區責任的重要性，惟每間學校的情況不一，會因應校情作出合適的交通管理措施。

51. 羅健熙先生表示，教育局只重複早前的發言內容，未有回應委員的質詢，指出局方只集中關注國際學校的營運情況，罔顧社區需要，並未有派員實地考察校方的交通管理措施為社區帶來的交通擠塞問題。他續表示，局方與校方商討後至今仍未得出合適的解決方案，反映局方對管理學校事宜束手無策，他詢問局方是否於執行政策時遇到

困難，以及能否提出具體的改善措施，並要求局方直接回答委員的提問，以免浪費委員會的時間。

52. 主席請委員發表意見或提問，並提醒委員避免重複發言內容。

53. 彭卓棋先生提出以下意見及提問：

- (a) 徐遠華先生於 2020 年 7 月 9 日的委員會會議上曾就「要求強制南區國際學校實行限搭校巴政策」提出動議，教育局於當時的書面回覆表示，為改善交通情況，部份國際學校已成立交通監察小組，並邀請相關政府部門及持份者商討改善措施，故欲了解黃竹坑的國際學校有否成立交通監察小組；
- (b) 若局方曾參與國際學校的交通監察小組，他詢問局方能否邀請當區議員加入，透過會面形式與校方建立良好關係，商討解決方案。若局方未曾參與國際學校的交通監察小組，他欲了解背後原因；
- (c) 他指出國際學校的學童大多來自富裕家庭，公眾或會認為局方只顧及其利益而漠視區內的交通問題，詢問局方會否擔心造成負面印象，並指出國際學校的交通擠塞亦會對學童造成影響；以及
- (d) 他對海洋公園的書面回覆感到失望，指出南區區議會一直以配合改善海洋公園在財政、設施擴建、土地用途等困難，與園方保持良好的合作關係，因此希望園方積極跟進區內的交通問題，以免引起區內居民不滿。

54. 黃銳燴先生提出以下意見及提問：

- (a) 海洋公園表示，水上交通事宜將由相關政策局或部門負責，而運輸署並未回應，希望有關部門及海洋公園積極跟進水上交通事宜；
- (b) 他認同司馬文先生的意見，指出部份碼頭設施的興建時間較短（例如位處屯門青山灣的碼頭設施），質疑有關部門於釐訂碼頭設施興建時間時持雙重標準；

- (c) 海洋公園曾表示，穿梭巴士可供員工通勤之用，惟據他理解，海洋公園員工可經園區內的職員通道往返水上樂園，而員工通勤的時間與上下班交通繁忙時段重疊，因此建議海洋公園的員工使用園區內的職員通道，以減少路面的車流量；以及
- (d) 有關梁進先生提及遊客從海洋公園正門經山上園區往返水上樂園面對的困難，他建議海洋公園將遊客所持的門票分類，以識別遊客使用各出入口的權限。

55. 潘秉康先生提出以下意見及提問：

- (a) 根據 2017 年 1 月 16 日南區區議會屬下社區事務及旅遊發展委員會有關「港灣學校交通安排落實情況進度報告」的文件（社區事務文件 2/2017 號），教育局可就港灣學校的校巴運作安排及成效提出議程，港灣學校增加學額前亦需向區議會報告有關情況及成效，因此港灣學校的鄰近交通情況理想。他指出教育局當時行使其權力強制學校實施「限搭校巴」政策，惟現時態度卻較當年被動，欲了解原因，並促請局方盡快於區內其他國際學校推行「限搭校巴」政策；
- (b) 水上樂園預計於 7 至 8 月開幕，目前只有三輛巴士提供新巴第 78 號線服務，而且脫班情況常見，難以應付水上樂園開幕後的交通需求，對附近居民造成影響。他希望運輸署就新巴第 78 號線的路線伸延安排，與當區議員及巴士公司及早溝通，商討增加巴士班次等改善措施；以及
- (c) 若有關持份者未能及早提出有效的交通改善措施，水上樂園開幕將會加劇南區的交通負荷，他要求海洋公園向委員會提供具體的可行方案。

56. 嚴駿豪先生提出以下意見及提問：

- (a) 他認同意羅健熙先生的意見，指出南區區議會一直積極跟進區內國際學校的「限搭校巴」政策，惟至今仍未見成果，希望教育局解釋局方對國際學校的監管權力範圍，以及是

否缺乏有效機制解決國際學校產生的社區問題。他舉例指華富邨一帶因接送學童的私家車導致交通擠塞，逼使部份小巴路線（例如第 63 號線）為維持班次服務而需繞道行車，引起居民不滿，他希望運輸署與小巴公司加強溝通，並強調署方作為監管交通的專責部門，就協助推行「限搭校巴」政策責無旁貸，建議署方就國際學校接送學童的私家車引起的交通問題向教育局提供意見；以及

- (b) 他詢問海洋公園內部曾否考慮徐遠華先生建議於樂園正門疏導遊客的方案，希望了解相關的討論結果，或園方未有考慮的原因。

57. 陳炳洋先生認同嚴駿豪先生的意見，指出現階段無法擴闊連接海洋公園正門與水上樂園的路段，教育局要求國際學校實行「限搭校巴」政策的成效亦未如理想，因此海洋公園應積極考慮將遊客分流，以免對其他持份者造成影響，希望園方就此作出回應。

58. 司馬文先生表示，部份國際學校可能並非有意拒絕實施「限搭校巴」政策，但可能難以說服家長接納並配合，因此教育局應承擔推行政策的責任，強制要求國際學校落實政策。他續表示，沒有持份者希望對家長造成不便，並理解校方須面對聘請校巴公司的成本及安排等問題，他強調需由教育局主動落實政策。

59. 主席希望部門避免重複空泛的回應，並提供具體的建議，以便委員向居民解釋有關措施。他詢問教育局是否有權要求國際學校全面推行「限搭校巴」政策。

60. 鄭淑雯女士感謝委員的意見，並綜合回應如下：

- (a) 教育局於處理國際學校提交的大型發展或興建新校舍的申請時，會考慮將相關要求加入申請條款；
- (b) 國際學校與一般學校均受《教育條例》（第 279 章）規管，局方將按照有關條例監察學校的管理事宜，並就學校的內部運作積極提供意見；

- (c) 黃竹坑區內的國際學校一直關注自身的交通管理措施，並成立定期交流小組，協調各方的交通管理措施，例如因應疫情調整上下課時間、車輛分流等；
- (d) 局方理解國際學校的交通管理措施成效未能完全符合委員的期望，樂意與運輸署就國際學校的交通安排事宜加強溝通，並參考運輸署的專業意見；以及
- (e) 局方會繼續向國際學校反映有關交通問題的迫切性，希望校方於能力範圍內改善自身的交通管理措施，顧及各持份者的需要。

61. 主席表示，委員會不希望教育局於覓得契機時才於國際學校推行「限搭校巴」政策，詢問局方能否要求校方嚴格執行「限搭校巴」政策。

62. 鄭淑雯女士回應表示，一般而言，學校的交通管理措施為校本措施，由校方按照校情及周邊環境制訂。

63. 主席表示，部門代表未有正面回答問題，再次詢問教育局是否有權要求學校嚴格執行「限搭校巴」政策，部門代表只需回答「是」或「否」即可。

64. 鄭淑雯女士回應表示，教育局於處理學校校本措施時，一方面需關顧社區需要及不同持份者的意見，另一方面需兼顧學校制訂校本措施的彈性。

65. 主席表示，局方不斷重複回應內容只會拖延會議時間，詢問部門代表能否於是次會議回應上述提問。

66. 鄭淑雯女士回應表示，上述提問不能單以「是」或「否」的方式回答。

67. 主席表示，教育局於「限搭校巴」政策的權力範圍，牽涉委員會與有關部門商討的參與程度，強調委員會無意向教育局施壓，只希望了解教育局是否有權要求學校嚴格執行「限搭校巴」政策。

68. 鄭淑雯女士回應表示，未能於是次會議回應上述提問。

69. 主席表示，教育局就「限搭校巴」政策的答覆有助他了解委員會對推行政策的參與程度及職權範圍，從而向居民作出交代，將於會後審視與教育局的溝通。

70. 主席請海洋公園代表作出回應，提醒園方代表無需重複發言內容。

71. 王在球先生綜合回應如下：

- (a) 海洋公園早前已於聯絡小組會議上提及免費接駁巴士的詳細資料，免費接駁巴士於早上七時至九時半的班次為每 15 至 20 分鐘一班，由九時半至水上樂園關門後一至兩小時期間的班次為每八至十分鐘一班，水上樂園關門後三至四小時的班次將縮減至每 15 至 20 分鐘一班，而水上樂園關門時間則會因應季節調整，免費接駁巴士班次亦會因應需求作相應調整；
- (b) 園方已制定免費接駁巴士的路線，並會在檢視乘客於港鐵黃竹坑站轉乘的需求後，安排於回程路線途經港鐵黃竹坑站作上落客之用；
- (c) 他備悉委員對員工於早上繁忙時段使用免費穿梭巴士的關注，指出園方會積極審視員工的交通需求，適時調整免費穿梭巴士的班次，以免加重南區的交通負荷；
- (d) 園方正積極研究利用海洋公園正門及山上園區往返水上樂園的安排，惟重申園方需考慮地理因素，以免影響遊客的遊園體驗，園方會致力完善有關路程的所需時間及配套設施；以及
- (e) 他備悉委員對園區設施的關注，海洋公園將積極研究完善相關配套設施，以期於水上樂園開幕前透過聯絡小組會議等平台，向委員會匯報進一步的方案及資料。

72. 主席表示，接駁山上園區與水上樂園之間的路途遙遠，建議海洋公園考慮於途中增設休息站，並於休息站提供禮品兌換或商品及餐

飲優惠等服務，為遊客提供使用接駁通道的誘因，從而疏導人流。

73. 主席請運輸署代表作出回應，希望運輸署就水上交通事宜提供詳細回覆。

74. 蔡嘉陽先生綜合回應如下：

- (a) 城巴第 629 號線於延伸服務路線後，將途徑金鐘及海洋公園正門前往水上樂園，並可方便遊客由海洋公園正門前往水上樂園；
- (b) 運輸署現正與小巴營辦商研究為水上樂園提供專線小巴服務，惟現階段尚未得出最終定案；以及
- (c) 根據署方理解，旅遊事務署計劃以政府工務工程項目的形式於海洋公園興建碼頭，而海洋公園將適時制訂日後的海上旅遊航線。

75. 主席詢問運輸署能否就旅遊事務署的水上交通安排提供預計時間表。

76. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署沒有相關資料。

77. 主席詢問運輸署能否於會後補充相關資料。

78. 蔡嘉陽先生回應表示，就水上交通安排的預計時間表，或需邀請旅遊事務署更新及補充。

79. 主席請運輸署向秘書處提供旅遊事務署的聯繫方式，以便查詢相關資料。

80. 蔡嘉陽先生回應表示，會與秘書處再作聯絡。

（會後補註：運輸署已於會後向秘書處提供旅遊事務署的聯絡方式。根據旅遊事務署的補充，政府正積極跟進有關興建深水灣及大樹灣兩個擬議碼頭的工作，並正在籌備進行工務工程項目的技術性研究。至於日後海上旅遊的航線，海洋公園公司會適時制訂，並歡迎持份者提出意見。）

81. 潘秉康先生表示，運輸署至今仍未交代巴士服務調整事宜，惟下一次委員會會議將於七月召開，而水上樂園預計於八月開幕，交通問題具迫切性，希望署方提供更詳細的答覆。

82. 蔡嘉陽先生備悉委員就巴士路線服務調整提出的意見，表示署方會與巴士公司保持溝通，以期於水上樂園開幕前與巴士公司商討有關建議及措施。

83. 主席建議潘秉康先生於會後向運輸署跟進有關事宜。

84. 嚴駿豪先生詢問，運輸署作為交通部門，會否就國際學校接送學童車輛引起的交通問題，向校方或教育局提出「限搭校巴」政策的相關建議。

85. 主席表示，教育局於執行「限搭校巴」政策上權力不足，請運輸署回應署方有否權力要求校方執行政策。

86. 洪子軒先生備悉委員就「限搭校巴」政策的意見，並引述書面回覆指運輸署一直要求國際學校執行「限搭校巴」政策，惟署方於國際學校校本政策制訂及執行上較為被動，署方會繼續與教育局及國際學校保持溝通。

87. 嚴駿豪先生強調，「限搭校巴」政策牽涉交通問題，與國際學校的校本政策無關。

88. 羅健熙先生表示，國際學校對運輸署就「限搭校巴」政策的要求充耳不聞，指出委員會希望了解有關情況是否因運輸署權力不足所致。

89. 主席表示，運輸署表示於國際學校校本政策制訂及執行上較為被動，但署方並未交代其於執行「限搭校巴」政策方面的權限範圍。

90. 洪子軒先生回應表示，運輸署將盡力與國際學校溝通，要求校方執行「限搭校巴」政策，現階段沒有補充。

91. 主席提出以下意見及提問：

- (a) 他理解委員對運輸署未有正面回答委員的提問有所不滿，惟部門代表一直迴避問題，預計不可能於是次會議獲得滿意答覆或結論，因此他無意與部門代表繼續討論上述問題，並希望教育局及運輸署體恤民情；
- (b) 他理解徐遠華先生對黃竹坑一帶交通的關注，指出若將來黃竹坑的交通擠塞情況因政府部門疏忽職守而惡化，區內居民可能會遷怒於當區議員徐遠華先生；以及
- (c) 委員提出的意見屬地區問題，會影響整個南區的交通情況，政府部門有責任處理上述問題，委員會亦希望透過會議與政府部門加強合作，惟有關部門未能提供具體答覆及適當處理問題，導致委員會被居民及建制陣營指責。他並不樂見有關情況，惟情況不斷反覆出現，對此感到遺憾。

92. 司馬文先生要求運輸署及教育局向律政司諮詢其於「限搭校巴」政策上的職權範圍及可採取的行動，於會後以書面回覆委員會。他續表示，有關部門及海洋公園應研究租用浮動碼頭作水上交通的臨時站點，以提升發展水上交通的效率。

93. 主席要求有關部門於會後就「限搭校巴」政策的權力範圍，向委員會提供書面回覆。主席請海洋公園代表就水上交通的建議作出回應。

（會後補註：教育局一直鼓勵學校與社區建立良好的關係，並留意學校對附近地區交通的影響。鑑於社區對學校推行強制校巴安排的關注及黃竹坑周邊的最新發展，教育局會聯同運輸署及相關政府部門，與附近學校密切聯繫，並就加強交通管理措施事宜提供適切的意見。）

（會後補註：運輸署主要負責公共道路的交通及運輸事宜，而有關管理學校的工作並非在本署的管轄範圍。）

94. 王在球先生回應表示，水上交通及碼頭興建事宜由相關政策局及部門負責，海洋公園將向有關部門反映司馬文先生的意見。

95. 主席要求運輸署於會後就發展水上交通及興建碼頭事宜再作補充。

議程三： 反對巴士公司藉資源整合大幅削減南區服務
(此動議由羅健熙先生、陳欣兒女士及嚴駿豪先生提出)
(交通文件 13/2021 號)

96. 主席歡迎以下代表出席會議：

- (a) 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生；以及
- (b) 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司傳訊經理李建樂先生。

97. 主席請嚴駿豪先生簡介動議。

98. 嚴駿豪先生簡介動議如下：

- (a) 黃漢中先生於 2021 年 4 月曾透過記者會公布新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司（下稱「巴士公司」）的計劃，指出部分地區的巴士路線加價後仍然出現虧損，因此巴士公司有意重整近半港島區巴士路線，以紓緩營運壓力。他請巴士公司代表向委員會交代整合模式，例如會否削減巴士路線或班次；以及
- (b) 他詢問運輸署事前是否已獲悉巴士公司向傳媒公布的計劃，抑或巴士公司只是希望藉輿論壓力迫使署方接受上述計劃。

99. 陳欣兒女士對巴士公司在記者會上提出的計劃感到不滿，尤其是因為巴士公司打算不再繼續為南區的屋邨（如利東邨及鴨脷洲邨）提供「一邨一服務」。她指出，巴士的優點是為市民提供點對點服務，方便出行，希望巴士公司作為公共交通營辦商，可以積極為乘客提供優質的巴士服務，並希望委員支持題述動議。

100. 主席請巴士公司代表回應。

101. 李建樂先生回應指，巴士公司重整巴士網絡仍屬初步階段，希望以宏觀角度檢視巴士服務，從而提升營運效率，同時繼續服務社區。根據巴士公司最近發布的業績，巴士公司在疫情下客量及盈利減少，因而決定來年凍薪一年。為紓緩財政壓力，巴士公司希望透過新構思，有虧損情況出現，平衡市民對巴士服務的需求及巴士公司的財務狀

況。他澄清，巴士公司早前在記者會上提及的計劃只屬初步構思，若日後有更具體的方案，會先與運輸署商討。

102. 黃漢中先生回應指，他在上述記者會上並非針對個別地區的巴士服務，而是希望政府將來設計新發展區的道路網絡時制訂更便捷的巴士路線，考慮使用以主要幹道貫穿不同屋邨的道路網絡設計，以免減低巴士服務對乘客的吸引力。

103. 主席表示，善水資本有限公司於 2020 年 8 月接手巴士公司時曾提出不裁員、不減薪及不削減福利的方案，惟現時巴士公司已凍薪和裁員。

104. 多名委員就擬議項目提問和發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 羅健熙先生表示，巴士公司不應將投資虧損轉嫁乘客，若巴士公司無意繼續營運，應將專營權交還運輸署，以免因削減服務及班次而令市民不滿，甚至步中華汽車有限公司的後塵；
- (b) 潘秉康先生表示，巴士公司於 2021 年 4 月 4 日宣布加價和減少部分巴士路線（例如第 72 號線）的班次，除引起乘客不滿外，巴士公司及運輸署事前亦沒有諮詢區議會，令區議會被指監管不足。他引述網上調查結果，指出約九成受訪者反對削減巴士班次，反映居民對巴士服務的需求殷切，詢問運輸署可否提供數據，證明巴士載客量下降而有必要批准加價。他亦舉例指出，巴士公司曾自行減少班次，質疑署方未有做好把關工作。若巴士服務未有改善，他認為巴士公司應交還專營權；
- (c) 陳炳洋先生指出，運輸署曾在書面回覆中表示會「持續優化現有的巴士服務網絡」，卻容許巴士公司加價和減少班次。雖然巴士公司會推出各項轉乘優惠，但轉乘路線的班次互不協調，對乘客造成不便。他指出，巴士公司出現虧損時以加價、削減班次和裁員減省成本，只會形成惡性循環。若巴士公司無意改善服務，應盡早交還專營權；
- (d) 彭卓棋先生表示，委員在 2021 年 3 月 18 日第六次委員會會議上曾指出，由於南區現時未有完整的鐵路網絡，因此

巴士公司和運輸署不應削減巴士路線。據他理解，計劃目前仍處於初步構思階段，但他和其他委員均接獲不少居民意見，指巴士班次不準和經常脫班。雖然巴士公司須考慮財政狀況，但運輸署亦須按客量調配公共交通資源，而不少南區居民依賴公共巴士服務，削減巴士服務會對居民造成不便，希望署方和巴士公司顧及居民的交通需要；

- (e) 黃銳熿先生表示，運輸署在書面回覆中表示會「持續優化現有的巴士服務網絡」，惟據他了解，巴士公司傾向在南區削減路線，再在其他地區開設新路線。他舉例指，現時石排灣邨的巴士每 20 分鐘一班，情況未如理想，希望巴士公司不會再削減有關路線的班次。他續表示，巴士公司提議在部分路線提供轉乘優惠，但班次配合未如理想，亦未有改善轉乘機制。他向運輸署反映區內大部分巴士路線（包括轉乘路線）經常客滿，惟署方表示經視察後巴士服務仍能應付乘客需求，請署方和巴士公司回應；
- (f) 徐遠華先生質疑，巴士公司現時提出這項計劃，是否意味着日後會大幅削減巴士服務，只是預先通知運輸署，希望獲得批准，否則便不再維持有效的巴士服務，甚至會交還專營權，令政府在短期內難以尋找新的巴士公司營運港島區的巴士服務。他亦質疑巴士公司的新股東旨在賺取盈利後將公司易手，惟現時礙於疫情未能如期落實計劃，因此提出不同方案減少虧損。他續表示，委員會現時須決定應否支持巴士公司向政府爭取更多財政支援，以提升服務質素，還是應聯同署方拒絕巴士公司的方案；
- (g) 俞竣晞先生表示，南區部分地區有鐵路覆蓋，若巴士公司未能提供點對點的運輸服務，競爭力將進一步下降，因此他反對巴士公司提出的初步構思。他引述潘秉康先生提及的數據，指巴士載客量高，甚至客滿，但巴士公司仍無法轉虧為盈，詢問巴士公司是否面對營運或其他困難；以及
- (h) 主席同意黃銳熿先生的意見，希望巴士公司不會削減石排灣邨的班次。委員會希望運輸署可以及時阻止巴士公司自行減少班次的計劃。他指出，根據《公共交通策略研究》，署方有責任監管巴士公司。

105. 主席請運輸署代表回應。

106. 黃安裕女士回應表示，城巴第 72 號線於本年 4 月 4 日實施服務調整後，署方一直密切留意該路線的服務情況。就委員曾致函運輸署反映有關城巴第 72 號線的服務情況，署方已隨即與巴士公司作出跟進，亦已敦促巴士公司必須遵照獲批准的服務詳情營運巴士路線。署方不時抽查巴士路線的營運紀錄，並派員進行實地調查，以監察巴士路線的服務情況。就委員提及城巴第 72 號線個別班次出現載客量較高的情況，署方亦已要求巴士公司須調配足夠資源，包括車長人手及後備車輛，以應付乘客需求。署方會繼續不時抽查巴士路線的營運紀錄及安排實地調查，密切監察巴士路線的運作及服務水平，在有需要時與巴士公司作出適當的跟進及調整。

107. 主席詢問運輸署得悉巴士公司自行減少班次後有何具體行動，例如有否發出警告或罰款。

108. 黃安裕女士回應表示，就巴士路線出現班次不準的情況，署方隨即與巴士公司作出跟進，要求巴士公司必須遵照獲批准的服務詳情營運巴士路線、迅速跟進及改善有關巴士路線的運作情況。署方亦曾抽查城巴第 72 號線於本年 5 月上旬的營運紀錄，資料顯示該路線於上午及下午繁忙時段的班次服務大致正常，開出的班次數目符合規定的要求。署方會繼續密切監察巴士路線的服務情況。

109. 主席請巴士公司代表就班次不準及大量乘客未能上車的情況回應。

110. 黃漢中先生回應指，巴士公司會定期檢視各路線的乘客量和班次是否準時，並因應情況作相應調整，以配合需求，為乘客提供可靠服務。

111. 多名委員就擬議項目提問和發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 主席詢問巴士公司可否提供有關班次的數據，以便與潘秉康先生的數據比較；
- (b) 陳炳洋先生詢問巴士公司及運輸署的班次數據，是否與潘秉康先生的觀察不一致；以及

- (c) 林德和先生表示，由於置富區沒有鐵路，希望巴士公司不要削減置富區的巴士班次。他指出，有居民反映巴士班次不準，詢問運輸署有否懲罰機制處理班次不準的問題。

112. 主席請運輸署代表回應。

113. 蔡嘉陽先生回應指，運輸署有既定機制處理巴士脫班的問題，並已在 2021 年 3 月 18 日的第六次委員會會議後向委員會提供機制詳情。

114. 主席建議委員翻看關於機制的資料。他續詢問巴士公司和運輸署可否在會後提供班次數據，以便與潘秉康先生收集的數據比較。

（會後補註：巴士公司參照第四波疫情前「新常態」下的乘客出行模式及根據「調整巴士服務水平的指引」，向運輸署申請調整 72 號線的班次服務，以善用資源及提升營運效益。根據紀錄，72 號線在本年四月往華貴方向的班次於平日下午繁忙時段的最高半小時，平均載客率為約六至七成，顯示大致能滿足客量需求。個別班次偶然會因整體交通情況而較多乘客，屆時車長會使用車廂「自動報站系統」呼籲乘客儘量行入車廂較後位置，以騰出空間讓候車乘客登車。巴士公司會繼續密切監察 72 號線的營運情況，並會因應實際情況靈活調動巴士資源，以滿足客量需求。）

（會後補註：為監察城巴第 72 號線的運作，署方曾於本年三月上旬及四月中旬派員於黃竹坑道近勝利工廠大廈的巴士站進行實地調查，調查結果顯示該巴士路線（往華貴方向）的班次於下午五時至七時半期間最繁忙半小時的平均載客率分別約為六成及七成。）

115. 潘秉康先生表示，不明白巴士公司何以在 2021 年 4 月 4 日前獲准減少班次。他指出加減班次機制應在 7 月推行，詢問巴士公司未來可否增加班次，以免大量乘客排隊而發生意外。他指出，他的數據由居民提供，希望巴士公司認真看待。

116. 主席請運輸署代表回應是否有班次數據。如有支持增加班次的數據，署方可否按機制增加班次。

117. 黃安裕女士回應表示，署方會透過實地調查，紀錄有關巴士路線於相關時段的營運數據，包括巴士路線的班次到站時間及載客量

等。署方會密切留意巴士路線的服務情況及載客量，如巴士路線符合《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》（下稱《指引》）中所列載有關實施服務調整的載客率指標，署方會與巴士公司檢討有關巴士路線的情況，並參照《指引》要求巴士公司作出適切調整。

118. 多名委員就擬議項目提問和發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 主席希望了解運輸署及潘秉康先生於 2021 年 4 月 4 日前收集的數據不一致的原因；
- (b) 羅健熙先生表示，雙方收集數據的時間及準則或有不同。另外，他質疑運輸署以片面的數據為藉口，減少巴士班次。他同意徐遠華先生的看法，譴責署方沒有履行監察巴士公司的責任，以致巴士公司不斷削減班次。他重申，若巴士公司無意繼續營運，應將專營權交還署方；
- (c) 嚴駿豪先生表示，運輸署有責任監督巴士公司。他對巴士公司計劃削減港島區巴士路線感到失望；
- (d) 林浩波先生表示，巴士公司是私人企業，有權自行決定營運方式和解決內部問題。他詢問運輸署是否知悉在哪種情況下可要求巴士公司交還專營權；以及
- (e) 黎熙琳女士表示，巴士公司削減服務，只會令服務質素下降，繼而導致乘客量減少。委員曾提議善用巴士服務以解決區內交通問題，惟巴士公司尚未正面回應。她續詢問，巴士公司可否在各個車站張貼調整班次的公告，以通知沒有智能手機的乘客。她促請巴士公司如有任何削減巴士路線的計劃，應盡早公布，以釋除委員的疑慮。另外，運輸署雖有跟進巴士班次不準的情況，但措施只在短期內有效。她重申，署方需要有妥善機制監管巴士服務，如有需要，可根據《公共巴士服務條例》加以監管。

119. 主席請運輸署代表回應林浩波先生的問題。

120. 蔡嘉陽先生表示，目前未有詳細資料，運輸署可於會後補充。

(會後補註：專營巴士公司須按照運輸署批准的服務詳情表提供適切的巴士服務，而運輸署一直透過審核專營巴士公司的營運報表及定期進行調查等渠道密切監察巴士服務的穩定性及水平。如發現個別路線出現脫班情況，運輸署會按既定機制與巴士公司作出跟進，並根據其脫班的頻率、程度及採取的補救措施發出不同級別信件(如提示信、勸諭信及警告信)。)

121. 主席請巴士公司代表回應。

122. 黃漢中先生回應指，巴士公司將會透過各種科技(包括八達通數據和實時到站時間)，定期監察載客量、班次、路線和行車時間，不會只看個別日子和班次，務求為乘客提供準時的服務。

123. 李建樂先生回應指，巴士公司會繼續致力為乘客提供優質的巴士服務。

124. 主席請委員就羅健熙先生、陳欣兒女士及嚴駿豪先生提出的「南區區議會強烈反對運輸署及巴士公司任何大幅削減南區巴士服務之計劃」的動議進行表決。

125. 動議在 15 票支持、無人反對及無人棄權的情況下，獲得通過。

議程四： 南區的 30 公里限速區

(此議題由司馬文先生、彭卓棋先生、梁進先生、陳炳洋先生及黃銳熿先生提出)

(交通文件 14/2021 號)

126. 主席請司馬文先生簡介議程。

127. 司馬文先生簡介議程如下：

- (a) 為配合聯合國第六屆全球道路安全週，提出本議程的委員建議在南區設立時速 30 公里限速區，以減少交通意外(尤其牽涉騎單車人士的意外)和改善道路環境；
- (b) 設立時速 30 公里限速區將有助完善道路規劃，讓騎單車人士使用行車路，並為行人提供更多路面空間。除增設限

速區指示牌外，有關部門亦可利用減速平台，提醒駕駛者已進入時速 30 公里限速區；

- (c) 委員建議的其中一條路段位於春磡角，除前往春磡角慈氏護養院的司機外甚少有司機使用，加上該路段是郊遊熱點，設立限速區可滿足郊遊人士的需要；
- (d) 赤柱是南區著名的旅遊景點，設立時速 30 公里限速區有助改善附近一帶的交通安全，確保經淺水灣海灘道前往泳灘的遊客安全，而有關部門亦可藉此重新編排道路；
- (e) 香港仔市中心是著名的購物區，交通繁忙，設立限速區有助保障行人安全；
- (f) 鴨脷洲大街現時車速不高，設立時速 30 公里限速區不會對交通有太大影響，反而有助保障行人安全；以及
- (g) 早前，深水埗曾推行時速 30 公里限速區的試行計劃，反應正面。他請運輸署盡快研究可否在南區上述地點設立限速區，並向委員提供具體時間表。

128. 彭卓棋先生簡介議程如下：

- (a) 為配合聯合國第六屆全球道路安全週的主題「街道為生活，愛 30 限速」，五位跨黨派議員提出是次議程，反映大部分居民及委員關注道路安全，並支持改善現有街道；
- (b) 他建議在赤柱五條路段設立時速 30 公里限速區，包括赤柱灘道及赤柱村道。有關路段現時車速不高，設立限速區不會導致交通擠塞。他指出，早前赤柱郵政局發生交通意外，猶幸涉事車輛車速不高，否則道路使用者性命堪虞；以及
- (c) 設立時速 30 公里限速區有助駕駛者留意路面情況，以免類似意外再次發生。因此，他希望運輸署及有關部門與委員密切溝通，積極研究在南區設立時速 30 公里限速區的建議。

129. 陳炳洋先生表示，鴨脷洲大街全長 450 米（橫跨華庭街、洪聖街、惠風街、平瀾街及山明街），步行需時約六分鐘。雖然鴨脷洲內的車速不高，但部分來自其他區域的司機未必會留意車速限制，因此設立時速 30 公里限速區，有助保障區內居民（尤其長者）的安全。

130. 黃銳熺先生表示，香港過往的街道大多設計為行車路，可能導致人車爭路，甚至釀成意外。他指出，在香港仔成都道等交通黑點，減低車速有助改善內街的交通情況。他亦建議有關部門增設減速設施，以解決香港仔的交通問題，但須同時顧及區內的街景。

131. 梁進先生表示，淺水灣泳灘附近的海灘道為其中一條建議限速路段，儘管該路段現時車速不高，但人車絡繹不絕，故適合訂為時速 30 公里限速區。另一條建議限速路段為前往春磡角慈氏護養院的道路，該道路實施單線雙程行車，車輛須輪流通過，而遠足或前往海灘的人士亦會使用該道路，容易釀成意外。他希望署方跟進此事。

132. 副主席請委員發表意見和提問。

133. 主席表示，本議程的重點為如何改善道路及行人安全，以及設立時速 30 公里限速區會否導致交通擠塞。他指出，現時市區道路一般車速上限為時速 50 公里，而根據世界衛生組織的研究文件，若將車速限制在時速 30 公里，交通意外發生率（尤其在行人流量較高的道路）將會降低，即使行人被車輛撞倒，傷勢亦可予減輕（死亡率由時速 50 公里的 40%至 70%降至時速 30 公里的 5%）。此外，由於南區大部分路段的車速上限已低於時速 30 公里，因此設立時速 30 公里限速區對整體交通流量的影響不大。有見及此，他支持委員提出的方案，認為可減少交通意外。

134. 副主席詢問運輸署代表除書面回覆外有否補充。

135. 洪子軒先生回應指，除書面回覆外沒有補充。他備悉委員的意見，會轉交相關組別跟進。

136. 司馬文先生詢問運輸署可否盡快研究委員提出的建議，並提供具體的時間表。

137. 黃銳熺先生表示，時速 30 公里限速區的概念類似「香港好·易行」項目。他詢問運輸署可否提供後者的研究資料，以供委員參考。

138. 副主席請運輸署代表回應。

139. 洪子軒先生回應指，運輸署歡迎有關建議。由於限速區試行計劃仍在進行，署方須進一步檢視結果，以分析在南區設立時速 30 公里限速區是否可行，包括當中的困難及試行地點，因此暫時未能提供具體的時間表。署方會適時向委員匯報具體安排及進度。

140. 黃銳燴先生詢問上述試行計劃的完結日期。

141. 洪子軒先生回應指，他會在諮詢相關組別後向委員提供補充資料。

142. 司馬文先生建議將本議程納入進度報告，以便每次會議均可跟進。他亦請運輸署與步行城市策劃組跟進此事，在下次會議向委員會匯報進度。

143. 副主席建議將是次議題納入進度報告，並請運輸署諮詢相關組別後回應。

144. 洪子軒先生回應指，將於會後提供相關資料。

145. 主席表示，若運輸署未有計劃在短期內跟進本議程，委員會不會在現階段將有關項目納入進度報告，請署方具體回應跟進工作，以便委員會決定是否將項目納入進度報告。

146. 黃銳燴先生表示，運輸署的網頁顯示，署方於 2020 年第二季已開展試行計劃第三階段，他邀請署方的相關組別派代表出席下次委員會會議，以分享研究數據，並與委員探討在南區設立時速 30 公里限速區是否可行。

147. 副主席請運輸署邀請相關組別的代表出席下次委員會會議，向委員分享有關數據。

148. 洪子軒先生回應指，會代委員邀請相關組別的代表出席會議。

149. 司馬文先生建議秘書處邀請運輸署步行城市策劃組首席項目統籌伍志偉先生出席下次委員會會議，以便跟進議程。

150. 主席請秘書處以電郵向運輸署步行城市策劃組首席項目統籌伍志偉先生查詢相關資料，並致函邀請他出席下次委員會會議。

（會後補註：秘書處已於 2021 年 6 月 11 日致函運輸署步行城市策劃組，載於附件一，而運輸署於 2021 年 7 月 5 日回覆，回覆如下：運輸署沿著四大目標，即「行得通」、「行得妥」、「行得爽」及「行得醒」推展「香港好·易行」項目，並在試點地區測試多項提升易行度的措施。

為推動落實該項目研究的建議，自 2019 年起，署方在中環及深水埗的試點地區拆除約 290 個非必要的交通標誌及 3.5 公里的行人欄杆，並會繼續檢視行人欄杆的採用及必要性，從而改善街景及行人路的容量。作為締造行人友善環境的其中之一項措施，署方於 2020 年在沙田逸泰街有巴士行駛的路段增設行人過路平台作測試。

至於設立低速限制區方面，署方於 2020 年 11 月在毗鄰四所學校及兩座公共屋邨的深水埗偉智街，開展相關試驗，將限速由每小時 50 公里減至 30 公里。除此以外，繼最近完成地區諮詢之後，署方計劃於 2021 年第三季在該街道上興建行人過路平台，進而減低車速以提升易行度，及後會安排進行試驗成效評估。視乎評估結果，署方會考慮將有關措施推展至其他合適地區，包括委員所建議的方案。署方將會按既定程序，諮詢地區持份者及區議員，並會跟進落實可行方案。）

151. 副主席總結時表示，委員建議在南區設立時速 30 公里限速區，在不加劇交通擠塞的前提下，提升道路及行人安全。委員亦會邀請運輸署步行城市策劃組的代表出席下次會議，以跟進本議程。

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告
（截至 2021 年 4 月 30 日的情況）
（交通文件 15/2021 號）

152. 副主席歡迎以下代表出席會議：

(a) 香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生。

(A)16 打擊南區非法賽車的執法數字

153. 楊國聰先生簡介議題如下：

- (a) 警方一直透過情報主導的方式，由港島總區交通部在港島區統籌及執法，打擊非法賽車、改裝車輛及超速罪行。執法人員需接受指定訓練、使用專業裝備及具備相關資格。警方會於特定位置設置路障，截停涉嫌違法的車輛，以減少對其他道路使用者的影響。西區警區過往曾經多次與港島總部交通部在南區進行聯合行動，檢控違例司機，以保障區內居民的安全；
- (b) 根據警方的非法賽車報告，大部份違法行為皆不是預先策劃的非法賽車活動，而是非法改裝車輛排氣系統和超速，因而產生道路噪音；
- (c) 當警方懷疑汽車曾被非法改裝，就會扣留有關車輛，安排到驗車中心，再轉交運輸署的驗車主任檢驗。若證明屬實，警方可作出檢控，並要求車主將車輛改回合資格的規格；
- (d) 市民若懷疑有車輛曾改裝排氣系統，可透過運輸署的網頁舉報。警方歡迎居民和委員透過警隊的「電子報案中心」或「警民關係組」舉報。警方亦已透過秘書處向委員會提供截至 2021 年 4 月的相關執法數字。

154. 副主席請委員發表意見或提問。

155. 梁進先生表示，在警方沒有設置路障的晚間時間，車輛噪音問題嚴重，影響淺水灣道至南灣道一帶。他表示有居民反映單靠他們去通報，成效不大。他續詢問警方能否邀請大廈管理處或相關部門協助通報，提供相關車輛的途經路線。

156. 楊國聰先生表示，警方巡邏具阻嚇性。他指出港島總區交通部及西區警區會繼續每晚定時於南區設置路障或檢查點。他續表示希望收集市民、大廈管理處及有關團體提供的車輛資料，如車牌號碼，以便警方和運輸署跟進。

157. 司馬文先生詢問舉報改裝車輛或非法賽車的表格是否載於警方或運輸署的網頁。

158. 楊國聰先生回應表示，舉報改裝車輛的表格載於警方及運輸署的網頁，惟非法賽車則只能向警方舉報。

159. 副主席建議可在網頁上加上圖示和超連結，以便市民舉報。主席續請警方簡介夏季泳灘的管制措施。

160. 楊國聰先生簡介議題如下：

- (a) 西區警區在 2018 年起，便推行了「Sunny Smiles 行動」，每逢泳季的周末或公眾假期就會在南區沙灘及泳灘派員執勤，進行交通執法和反罪惡的巡邏，以便維持泳灘一帶的道路暢通，處理求助的個案，預防及偵查罪案；
- (b) 2021 年「Sunny Smiles 行動」的正式日子如下：南區泳灘（5 月 15 日 – 9 月 26 日）和石澳沙灘（已開始 – 8 月 29 日）；
- (c) 由於政府已宣布於 4 月 2 日重開泳灘，警方預計人流會大量增加，故在「Sunny Smiles 行動」開始前的 4 月 2 日已經佈置人手，每逢周末及公眾假期在泳灘執勤；
- (d) 警方的佈置包括：(1) 安排警察電單車巡邏泳灘出入口，以便即時疏導交通，確保交通暢順；(2) 加派交通督導員，以流動巡邏方式穿梭各泳灘，重點票控違例泊車。若有違例泊車構成即時危險，警方會預約拖車，立即拖走及扣留上述車輛；(3) 派駐步行巡邏警察於各個泳灘處理求助的個案，預防及偵查罪案，以及打擊違例泊車的行為；
- (e) 除此之外，在周末及公眾假期，警方會在每一個泳灘設最少一名督察級以上的指揮官，緊密監測泳灘區域的交通情況。若有需要，他們會啟動機制通知公眾，包括電台廣播、運輸署網頁、運輸署手機程式《香港出行易》、香港仔隧道廣播、主要幹道的資訊顯示屏（比如告士打道稅務大樓外往南區的方向、堅拿道天橋轉入香港仔隧道的方向），以方便市民計劃行程，避免增加區內的交通負荷。上述部署自 4 月 2 日開始以來，暫毋須啟動；以及

- (f) 警方關注到市民對泳灘區域的私家車泊車位的需求大幅增加，正和運輸署積極研究，暫時於泳季期間，將淺水灣部份旅遊巴上落客限制區或旅遊巴泊車位供私家車停泊，以迎合市民的需要，並減輕路面負荷，維持道路暢通。

161. 副主席請委員就上述議題發表意見，委員沒有補充。

162. 副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

163. 司馬文先生表示，赤柱村道多層停車場的設計圖已經改變，現時停車場只有位於市中心這選址，而他認為這選址附近有市集、沙灘、海傍，人車繁忙，會對居民造成不便，故對這選址持反對意見。他指出數年來居民和委員皆表達了不欲在市中心興建停車場，希望署方認真考慮這些意見。

164. 洪子軒先生回應表示，運輸署曾向建築署反映委員的意見，惟由於項目現階段不是由運輸署與顧問直接溝通，所以署方不適宜回應。

165. 司馬文先生表示，運輸署有責任處理停車場選址事宜，建築署的角色是於運輸署落實選址後進行停車場設計。他希望署方使用公帑時，尤其要關注居民的聲音。他續指出進展報告沒有如實反映委員會的意見。

166. 羅健熙先生指出他多年前已提出若運輸署無法繼續這項目，可以清楚交代。他指出在過去五至八年間，司馬文先生皆有反映對這項目的意見，應該有人跟進。他表示署方曾有人著手跟進項目，但現時卻聲稱不適宜跟進。他指出若署方聆聽委員的聲音，便應盡快找當區區議員討論是否繼續項目，以盡快得出結論。

167. 副主席期望運輸署完成內部協調後，能盡快找當區區議員商討問題，然後在進展報告中更新進度，她請運輸署在完成後通知秘書處，並期望運輸署能切實處理。

168. 洪子軒先生回應表示，這項目現階段已由建築署聘請的顧問公司撰寫可行性研究報告，重申運輸署已轉述委員意見，並會繼續反映。

169. 主席表示，運輸署和委員對於選址的看法經常不一致。他建議日後改以議程形式討論，以便邀請建築署派項目代表出席，共同討論是否繼續這項目。

170. 司馬文先生表示，建築署只負責項目的設計部分，應由運輸署向委員會解釋。他重申反對這選址，期望署方聆聽委員對選址的意見，善用公帑。

171. 羅健熙先生同意司馬文先生所言，認為建築署只屬執行單位，處理選址責任落在運輸署身上。他續詢問運輸署對居民反映的意見有何回應。他希望可以盡快找到單位商討和跟進。

172. 副主席希望運輸署提供項目團隊的聯絡方式，讓委員會邀請他們出席會議商討。副主席續請洪子軒先生回應。

173. 洪子軒先生回應表示，運輸署、建築署及其顧問現時仍需要確認項目的部分細節，署方會適時以議程的形式，安排顧問及項目團隊出席，向委員會匯報。他重申已備悉委員的意見，並會向有關部門及顧問反映。

174. 副主席表示，委員會期待署方能於下次會議交代進展。

(A)3 「人人暢道通行」第二階段計劃

175. 陳欣兒女士表示，得悉就「人人暢道通行」計劃沒有代表出席是次會議。她指出曾說明希望得知項目時間表，惟至今仍未收到。據她所知，路政署應該略有進展，她期望署方於下次會議交代項目時間表。

176. 禰家愉先生回應表示，就他所知，項目未有最新進展，他向相關代表了解後，希望於下次會議向委員彙報項目進展。

(A)9 薄扶林公營房屋發展的道路工程

177. 司馬文先生詢問土木工程拓展署於進行土地平整工程時，會否也研究域多利道的路面擴建工程。

178. 副主席表示，由於土木工程拓展署並沒有派代表出席會議，故委員會將於會後向署方查詢。

（會後補註：有關薄扶林南公營房屋發展之工地平整及基礎設施項目，在進行工程時，並不包括有關域多利道路面擴建的研究。）

(A)12 擴闊瑪麗醫院北行線對外巴士站的行人路

179. 司馬文先生指，由於擬擴建行人路的其中一段沒有在運輸署的設計圖則中，故欲瞭解該段工程的最新情況。

180. 李晉陽先生回應表示，運輸署將於會後聯絡香港大學，了解該行人路段的發展情況，並將向委員彙報。

（會後補註：運輸署已於會後聯絡香港大學承建商，得悉有關該行人路段擴闊工程現時正進行前期地基工程準備工作。）

(A)15 香港仔整體交通情況研究

181. 黃銳熺先生就項目(c)的進展表示，路政署已於香港仔海濱公園附近進行樹木測量，估計部門擬於稍後進行樹木搬遷工作。他續詢問測量工程的時間表及預算完成日期。

182. 禰家愉先生回應表示，路政署收到康樂及文化事務署的許可後，已展開了樹木測量，他預計測量工程可於兩個月內完成。其後，署方的樹藝師將視乎樹木的健康情況，將樹木搬遷、移除或進行補償等工作，仍需時間處理。

183. 羅健熙先生就項目(b)的進展表示，香港仔湖南街巴士總站的重組方案涉及巴士總站的整體規劃。他希望運輸署澄清報告內容：是次重組方案是只在施工期間對候車乘客造成短期影響，還是也在交通規劃上對居民有長遠的影響。

184. 黃銳熺先生就項目(a)的進展表示，運輸署及巴士公司曾於 2021 年 1 月與委員商討，指出重組方案涉及搬遷新巴 595 及城巴 98 號的總站，希望署方就重置總站的問題稍後作出補充。他指曾向署方建議整合城巴 37A、隧巴 107、城巴 70 號的候車處，以騰出空間用作上述的搬遷安排。他續詢問署方整合候車處的可行性。

185. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署將於會後跟進黃銳熺先生就整合候車處的建議，並於稍後作出回覆。

（會後補註：運輸署已於會後就整合候車處的建議回覆相關委員。）

186. 禰家愉先生回應表示，路政署沒有補充。

(B)2 監察南區巴士服務事項

187. 潘秉康先生希望運輸署解釋報告上「出現差別較大的明顯偏差」的意思，並詢問署方能否提供數字。他表示本委員會在 3 月 18 日的第六次會議上曾討論多條南區巴士路線於 2021 年 1 月 24 日脫班，而當時署方沒有提供脫班的路線及資料。現時此報告則沒有反映上述脫班的情況。他希望署方解釋是次報告內容。

188. 黃銳熺先生表示，過往部門有於列表上反映巴士脫班時間，但是次未見該列表。他援引潘秉康先生的數據，指出不大可能沒有出現巴士脫班的情況。他期望運輸署能解釋就巴士脫班問題的表述方式。

189. 副主席表示，部門應於是次進展報告彙報截至 4 月 30 日的情況。她曾致函投訴部份巴士路線的脫班情況（如新巴 42 及 4X；城巴 41A 及 40M；及隧巴 170 號）。她期望能於進展報告中如實反映，表示會一直監察情況。

190. 羅健熙先生表示，巴士「脫班」不等同「延誤」。他推測，據運輸署定義，要達到巴士「脫班」的門檻較高，因此大部份情況被歸類為巴士「延誤」。他續推測，在巴士公司縮減巴士數目後，巴士服務班次及脫班的情況自然有所減少。

191. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署準備進展報告時，會審視巴士公司整月的營運紀錄。如個別日子出現較嚴重的脫班情況，運輸署亦會與巴士公司作出適當跟進。他續指署方報告的內容是根據各條路線的原定班次數目與實際開出班次數目之間的偏差數值而得出的。

192. 副主席請運輸署回應黃銳熺先生的提問。

193. 蔡嘉陽先生回應表示，據他所知，部門由一月起向委員會提交的進展報告均採用相同格式，而一月前採用的進展報告格式則需要再作考查。

194. 副主席認為現時進展報告採用的格式未能反映實況。她期望運輸署能提交清晰的報告，羅列數字及陳述。

195. 羅健熙先生表示，相信運輸署是如實反映情況，但也希望署方充份回應潘秉康先生提問到「出現差別較大的明顯偏差」的意思及指標。他指出多年來委員關注署方歸類為巴士「延誤」的個案，而且，委員一直欠缺資料量化巴士「延誤」的嚴重性。他認為倘委員會能獲得其他有效數據，包括交通投訴組接收個案的數目、巴士公司接收的投訴個案數字等，將有助跟進問題。

196. 黃銳熺先生澄清，運輸署於上屆委員會的會議上，曾以列表方式說明受影響的時段、署方進行調查的時段、編定班次和實際班次、相關路線、實際開出班次和實際偏差等資料。他認為清晰地表達資料有助委員監察巴士服務。

197. 潘秉康先生希望運輸署除了定期翻查巴士公司的營運記錄外，還有其他監察南區巴士服務的行動。他詢問署方會否進行獨立的調查行動，監察巴士公司的服務。他援引例子（新巴 78 號），指署方未能透過計算班次的偏差確定實況。

198. 蔡嘉陽先生回應表示，運輸署將於會後補充有關「明顯偏差」的資料，而署方亦備悉委員對進展報告的表達形式的意見，並會考慮作出相應調整。

（會後補註：運輸署會定期翻查巴士公司的營運紀錄，按照既定機制審視路線的原定班次數目與實際開出班次數目有否出現明顯偏差的情況，並在需要時與巴士公司作出跟進，包括向巴士公司發出不同級別的信件（如提示信、勸諭信及警告信）。此外，運輸署亦會不時安排實地調查，監察南區巴士路線的服務情況。如發現有路線出現班次不穩的情況，運輸署會隨即與巴士公司作出適當跟進。）

參考資料一

199. 司馬文先生表示於 3 月 18 日的第六次會議及會議紀錄上，曾建議在石澳正灘及大浪灣泳灘的車路增設行人路，惟建議並沒有列載於是次參考資料。他希望路政署提交跟進行動的細節，及彙報相關工程計劃（包括進行初步地質勘測的時間表）。他期望盡快得知相關的時間表。

200. 洪子軒先生回應表示，於 3 月 18 日第六次會議期間，委員曾建議四個具體方案，包括石澳至大浪灣道、鶴咀道、赤柱峽道及大潭至石澳郊野公園的路段。他於會後和相關單位研究增設行人路的可行性，發現有巴士及其他大型車輛行駛這些路段，而相關路段的現有寬度有限，增設行人路後將不能符合行人路的標準。此外，於施工期間，有關路段未有足夠空間用作圍封工地及安排臨時交通措施。因此，署方認為於上述路段增設行人路並不合適，署方將檢視有關路段的整體設施，包括提示行人及駕駛者的標誌。

201. 司馬文先生指出，在石澳正灘及大浪灣泳灘的部分車路增設行人路具可行性。他建議與運輸署和路政署代表進行實地視察。而鶴咀道方面，他認為署方可考慮於路旁的天然斜坡進行挖掘工程，以取得更多土地用作興建行人路。

202. 洪子軒先生歡迎司馬文先生提出有關實地視察的建議，以便交流意見。

203. 司馬文先生認為，建議應詳載於會議記錄及參考資料中。他續建議在赤柱峽道增設行人路，因為赤柱道與大潭道交界的迴旋處起至赤柱崗食水抽水站的一段行人路，常有行山人士經過。

204. 主席建議委員和路政署實地視察建議的路段，認為這樣較有效。

205. 司馬文先生表示，樂意實地視察，希望盡快解決問題，以免發生道路意外。他希望運輸署能顧及市民的安全。

206. 主席希望能在下次會議前安排工地探訪，詢問委員有沒有其他意見。

207. 洪子軒先生回應表示，路政署已就增設行人路的初步研究作出回應。至於工地探訪的安排，署方可於會後與委員商討細節。

208. 主席建議探訪活動於下次會議前舉行。

209. 司馬文先生不滿路政署的回應，認為部門既沒有於進展報告反映實況，亦沒有彙報多項行人路的擴建工程。他認為署方沒有關注委員的意見。他指出不少居民也對此表達關注，促請署方盡快處理。他曾直接向路政署提出多項擴建行人路的工程，惟署方並沒有載於進展報告中。他重申希望署方於下次會議中羅列有關路段，當中包括海洋公園外的黃竹坑道和香島道 4 號。

210. 副主席表示，進展報告尚有路段未有更新進度，希望路政署解釋。

211. 洪子軒先生回應表示，於 3 月 18 日第六次會議及是次的進展報告中，路政署已就委員會提出的意見及提問作出回應。至於新加的路段，署方將進行研究及適時回覆。他強調大部分南區的路段於陡峭的山坡上興建，所以擴建路面的可行性極低。他期望委員能理解早年興建公路的標準與現有標準不同。現行的道路使用守則已說明行人需要顧及安全的事項。他續表示當部門進行大型的斜坡工程時，署方將盡力要求發展商提供協助，增設行人路段。

212. 司馬文先生表示，他曾提出在海洋公園外的黃竹坑道和香島道 4 號擴建行人路，以上地點已經發生了交通事故。他期望部門交代上述地點是否已包含在路政署的清單及本委員會的進展報告上。他重申希望署方於下次會議羅列有關路段。

213. 副主席總結表示，如想在進展報告新增項目，請委員向秘書處提交資料，同時請運輸署及路政署與相關委員跟進工地探訪的安排，盡快決定擴建行人路工程的可行性。她續提醒可以刪除進展報告上已完成的項目。

（會後補註：運輸署已於會後聯絡相關委員跟進）

（林浩波先生、梁進先生及彭卓棋先生於下午 6 時 01 分離開會場。）

議程六：其他事項

214. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

下次會議日期

215. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第八次會議將於 2021 年 7 月 15 日（星期四）下午 2 時 30 分於南區區議會會議室舉行。

216. 議事完畢，會議於下午 6 時 56 分結束。

南區區議會秘書處

2021 年 7 月

南區區議會

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



SOUTHERN DISTRICT COUNCIL

Southern District Office
1/F., Ocean Court,
3 Aberdeen Praya Road,
Aberdeen, Hong Kong.
Tel: 2814 5800
Fax: 2553 7268

檔號： HADS DC/13/30/3/7/020

(郵寄文件)

九龍油麻地
海庭道 11 號
西九龍政府合署南座 13 樓
運輸署
市區分區辦事處
步行城市策劃組
首席項目統籌／步行城市
伍志偉先生

伍先生：

南區的 30 公里限速區

南區區議會屬下交通及運輸事務委員會（下稱「委員會」）於 2021 年 5 月 13 日舉行的第七次會議上，就司馬文先生、彭卓棋先生、梁進先生、陳炳洋先生及黃銳熿先生提出的「南區的 30 公里限速區」議程進行討論。

為配合第六屆全球道路安全週，委員會於上述會議建議於南區五個地點（分別為淺水灣、赤柱、舂磡角、香港仔市中心及鴨脷洲大街）設立時速 30 公里的低車速限制區，以保障行人安全。有委員表示，建議路段的現行車速不高，設立限速區對車流的影響

不大，因此希望貴署盡快落實於南區設立低車速限制區的研究時間表，改善區內的道路環境。

為促進南區成為行人友善地區，委員會現特致函貴署，邀請貴署的步行城市策劃組出席委員會於 2021 年 7 月 15 日舉行的第八次會議，分享貴署就「香港好·易行」及實施低車速限制區先行計劃的經驗及數據，從而探討於南區設立 30 公里限速區的可行性。

相關委員會會議文件及會議記錄（節錄）初稿分別載於附錄一至二，會議錄音亦已上載至南區區議會網頁（https://www.districtcouncils.gov.hk/south/tc_chi/meetings/committees/dc_committees_meetings_audio.php?meeting_id=19947），以供貴署參考。

就委員會提出的意見及建議，盼貴署能早日提供中英文書面回覆。如有任何查詢，歡迎致電 2814 5812 與本會秘書黃杏儒女士聯絡。

南區區議會
交通及運輸事務委員會主席

陳衍冲 陳衍冲

連附件

副本抄送：

運輸署署長（經辦人：工程師／南區 1 洪子軒先生）
南區民政事務專員

2021 年 6 月 11 日