

南區區議會（2024-2027）屬下
交通運輸委員會
第十四次會議記錄

日期：2026年3月23日

時間：下午2時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

張偉楠先生（本委員會主席）

黃雨程女士（本委員會副主席）

朱立威議員, MH

何沅蔚女士

李嘉盈女士

林玉珍女士, BBS, MH

林詠欣女士

林穎儀女士

張展聰先生

梁進議員, MH

陳文俊先生, JP

陳郁傑教授, MH, JP

陳榮恩女士

彭兆基先生

黃才立先生

趙式浩先生

楊上進先生

劉毅先生

蕭煒忠先生

賴家智先生

李卓然先生

林浩瑋先生

林澤輝先生

魏潤發先生

秘書：

林梓峰先生 南區民政事務處行政主任（區議會）3

列席者：

陳梓林女士	南區民政事務助理專員	
陳浩怡女士	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	
周德俊先生	運輸署工程師／南區 1	
李晉陽先生	運輸署工程師／南區 2	
陳穎傑先生	路政署區域工程師／南區	
劉恩怡女士	運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1	} 參與議程二 的討論
廖學怡女士	運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1	
梁孫偉先生	城巴有限公司營運及工程主管（港島）	} 參與議程二 及三的討論
鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理	
黃霆軒先生	城巴有限公司營運經理（港島）	
黃嘉俊先生	城巴有限公司經理（策劃）	
曾健鋒先生	城巴有限公司助理企業事務經理	
黃漢中先生	城巴有限公司策劃及車務編排主管	
王新裕先生	城巴有限公司策劃主任	
劉家業先生	香港警務處西區警區行動主任	} 參與議程六 的討論
楊國聰先生	香港警務處西區警區交通隊主管	

開會辭：

主席歡迎委員及以下常設政府部門代表出席會議：

- (i) 運輸署高級運輸主任／南區陳浩怡女士；
- (ii) 運輸署高級運輸主任／房屋及計劃黃安裕女士；
- (iii) 運輸署工程師／南區 1 周德俊先生；
- (iv) 運輸署工程師／南區 2 李晉陽先生；以及
- (v) 路政署區域工程師／南區陳穎傑先生。

2. 主席表示，委員有責任準時出席會議，並避免中途離席。委員出席會議的記錄，會公開讓公眾查閱。

議程一： 通過 2026 年 1 月 12 日第十三次會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄已於會前送交各委員參閱。秘書處暫時沒有收到修訂建議。
4. 主席詢問委員是否通過上述會議記錄。
5. 主席表示，委員會通過上述會議記錄。

議程二： 2026-2027 年度南區巴士路線計劃

(此議程由運輸署提出)

(交通運輸文件第 5 / 2026 號)

6. 主席表示，會前收到陳文俊先生, JP 的利益申報，表示他擔任進智公共運輸控股有限公司的行政總裁。主席經考慮後表示，由於此議程涉及陳文俊先生, JP 的個人利益，他可繼續留在席上旁聽，但不可參與此議程的討論及決議。他可以在本議程結束後繼續參與會議的討論。
7. 主席歡迎以下運輸署及城巴有限公司（下稱「城巴」）代表出席會議，參與議程二的討論：

運輸署

- (i) 高級運輸主任／巴士發展（港島）1 劉恩怡女士；
- (ii) 運輸主任／巴士發展（港島）1 廖學怡女士；

城巴

- (iii) 營運主管（港島）梁孫偉先生；
- (iv) 企業事務經理鍾佩怡小姐；
- (v) 營運經理（港島）黃霆軒先生；
- (vi) 經理（策劃）黃嘉俊先生；
- (vii) 助理企業事務經理曾健鋒先生；
- (viii) 策劃及車務編排主管黃漢中先生；以及

(ix) 策劃主任王新裕先生。

8. 運輸署代表利用電腦投影片簡介議題。

9. 委員提出以下意見及提問：

城巴第 75 號線

- (i) 此路線班次本已疏落，且實際到站時間亦經常與預計的有所不同，若進一步削減繁忙時段的班次，無疑會影響南區居民尤其是上班族，他們只能改乘其他路線或其他交通工具，導致乘客量進一步減少，形成惡性循環。就此，建議城巴確保城巴第 75 號線班次穩定，以吸引更多居民乘搭；
- (ii) 詢問城巴會否考慮將此路線削減的車輛，調配至城巴第 6 號線；
- (iii) 隨着港鐵黃竹坑站上蓋的住宅項目相繼落成，預料黃竹坑的人口在未來數年將持續增長，屆時往來黃竹坑及港島北的交通需求更為殷切，因此認為運輸署無須削減城巴第 75 號線班次；
- (iv) 詢問運輸署計劃削減個別路線班次時，會否增加其他路線的班次，並為乘客提供更多轉乘優惠；

城巴第 6 及 66 號線

- (v) 雖然運輸署以整合資源及提升效率為由，計劃將城巴第 66 號線與城巴第 6 號線合併，惟委員擔心新安排或會令城巴第 6 號線平日早上 7 時至 9 時前往中環的班次經常滿載，難以接載中途站的候車乘客。根據運輸署的調查結果，城巴第 6 號線往中環方向的繁忙時段為星期六下午，載客率為約 93%；而城巴第 66 號線往中環方向的繁忙時段為平日下午時段，載客率為約 75%，欲了解兩者的具體繁忙時間為何，並期望運輸署能提供其他資料，讓委員了解赤柱居民的出行需求；

- (vi) 若落實合併，建議城巴積極跟進城巴第 6 號線調整後的實際運作情況。此外，留意到新計劃會調配更多巴士營運此路線，惟班次卻沒有調整，建議城巴加密班次以滿足乘客需求；
- (vii) 過往運輸署曾多次整合南區的巴士路線，惟調整過後相關路線的脫班問題仍未得到明顯改善，希望署方能夠妥善跟進；

城巴第 770 號線

- (viii) 委員關注城巴第 770 號線及現時城巴第 77 號線的班次安排。由於兩條路線有不少路線重疊，期望運輸署與城巴能仔細研究兩條路線在總站開出的時間，令兩者抵達同一車站的時間能相隔約 10 分鐘，以疏導候車乘客，亦可確保資源用得其所；

其他路線

- (ix) 留意到城巴第 37A 及 91 號線經常在同一時間到站，期望城巴調整上述路線的班次安排；以及
- (x) 香港仔隧道轉乘站落成在即，儘管城巴計劃屆時提供更多轉乘優惠，惟在繁忙時段，不少開往港島北方向的巴士路線在到達香港仔隧道轉乘站前經已滿載，等候轉乘的乘客無法上車，擔心轉乘優惠成效不彰。

10. 運輸署代表綜合回應如下：

城巴第 75 號線

- (i) 署方理解有關建議的服務調整或會對部分乘客帶來不便，惟希望透過有關建議讓城巴可善用資源並投放於需求較殷切的路線或用於開辦新的路線。為減低對乘客的影響，城巴會為受服務調整影響的乘客提供轉乘優惠。另一方面，署方預期隨著新香港仔隧道巴士轉乘站將於 2026 年第三季啟用，巴士公司可提供更完善的巴士網絡，便利更多乘客作適當的轉乘前往目的地；

- (ii) 運輸署亦十分關注南區的巴士服務，並會恆常地監察各路線班次是否穩定，持續跟進城巴的服務表現；

城巴第 6 及 66 號線

- (iii) 署方計劃有關路線合併的主要原因在於希望統一及簡化城巴第 6 及 66 號線在不同時段的不同走線，方便乘客辨識及更有效運用巴士資源。在合併後，整體車輛數目實際上維持不變。署方已要求巴士公司於整合路線後，密切監察乘客量及檢視班次安排，以期為乘客提供更穩定的巴士服務；
- (iv) 署方表示根據於 2026 年 1 月中旬進行的調查，城巴第 6 號及第 66 號線錄得最高載客量的一小時分別在周末下午 5 時至 6 時及平日下午 6 時至 7 時。署方將會與城巴繼續檢視合併後有關路線的運作，並會按既定指引，當巴士路線平均載客量持續達到指定水平時，要求城巴增加班次，以應付乘客需求；以及

城巴第 770 號線

- (v) 運輸署理解城巴一直有著手研究盡量更好編排不同路線的巴士開出時間表，以善用資源，盡量分隔巴士到達分站的時間。然而，巴士行駛時難免會受路面交通所影響，導致抵站時間或會出現落差。部門會繼續與城巴檢視有關情況，盡量更妥善地分配班次，善用巴士資源及更好配合乘客需求。

11. 城巴代表綜合回應如下：

城巴第 75 號線

- (i) 班次調整並不會影響目前在香港仔隧道轉乘站轉乘優惠的組合。此外，城巴亦會將轉乘優惠擴展至城巴第 6X 號、第 260 號及第 770 號線，為前往中環、金鐘及灣仔一帶的深灣居民提供更多選擇；

城巴第 6 及 66 號線

- (ii) 根據 2026 年 3 月調查所得，城巴第 66 號線在平日早上往赤柱方向的最高載客率大致為 50%至 60%，而城巴第 6 號線在下午向中環方向的最高載客率約為 80%。因此，城巴向運輸署提出合併時，已建議於上述的繁忙時段增加班次，預料重整後的城巴第 6 號線平日的最高載客率將下降至約 70%。城巴落實計劃後，將與運輸署密切檢視路線的運作情況，適時調整班次；

城巴第 770 號線

- (iii) 在草擬 2026-2027 年度南區巴士路線計劃前，城巴已參考委員過往的寶貴意見，得悉居民期望城巴能提供更多特快往來南區及東區的巴士服務。有見及此，城巴建議開辦全日往來田灣及柴灣的第 770 號特快路線，途經香港仔隧道及東區走廊，連接田灣、華貴、香港仔及北角至小西灣。城巴亦計劃調整目前第 77 號線、第 77A 號線及第 77X 號線的服務；
- (iv) 城巴曾於 2023-2024 年度的巴士路線計劃中提出開設第 700 號線的巴士服務，惟由於乘客轉變出行方式，評估後認為開設第 770 號線能更應付乘客需求，因此會以第 770 號線取代第 700 號線的計劃；
- (v) 由於第 77 號和第 770 號線在南區的路線略有不同，故城巴將仔細研究開車時間，避免兩條路線的巴士抵達香港仔中途站的時間過於接近；以及

其他路線

- (vi) 城巴會檢視其他巴士路線到達薄扶林道及香港仔隧道站的間距。雖然路面交通或會影響巴士到站時間，城巴會盡量編排目的地相近的巴士在重覆的車站能保持合適的間距，為市民提供稱心服務。

12. 主席總結時表示，委員會非常重視南區巴士路線計劃，希望運輸署及城巴認真考慮委員的意見，調整相關計劃，提供更完善的巴士服務。

議程三： 關注巴士轉乘優惠試行計劃及擴大分段收費計劃範圍
(此議程由林詠欣女士及陳榮恩女士提出)
(交通運輸文件第 6／2026 號)

13. 主席表示，鑑於陳文俊先生, JP 擔任進智公共運輸控股有限公司的行政總裁，經考慮後認為此議程涉及陳文俊先生, JP 的個人利益，他可繼續留在席上旁聽，但不可參與此議程的討論及決議。他可以在本議程結束後繼續參與會議的討論。

14. 主席歡迎城巴代表繼續參與議程三的討論。

15. 林詠欣女士簡介議題。

16. 城巴代表回應如下：

- (i) 城巴過去收到許多關於轉乘優惠、分段收費的建議，特別是要在巴士站安裝分段收費回贈機(下稱「回贈機」)。有見及此，城巴近期在華富邨啟用回贈機，提供城巴第 73 號線的轉乘優惠；以及
- (ii) 城巴已備悉委員的意見，並會因應未來的路線計劃及區內的基建發展，提供更多轉乘優惠。

17. 委員認為回贈機或會對乘客造成不便，欲了解城巴為何不直接扣減第二程車費。

18. 運輸署代表回應如下：

- (i) 回贈機旨在讓乘客有多一種方式享用雙向分段收費。除可以傳統方式在下車前再次在車廂內使用同一張八達通或同一個電子支付工具在收費器確認，以享用相關分段收費外，亦可選擇在下車後在指定的巴士站透過回贈機享用相關分段收費；以及
- (ii) 巴士轉乘優惠方面，乘客在登上次程巴士時，在車廂內使用同一張八達通或同一個電子支付工具在收費器確認，即可享用巴士轉乘優惠。

19. 城巴代表回應表示，城巴會持續檢視和提升巴士設施，以便利乘客。

20. 主席總結時表示，由於南港島線（西段）尚未落成，居住在南區西面的居民大多乘搭巴士出行，巴士轉乘優惠對他們尤為重要，希望運輸署和城巴安裝更多回贈機，方便居民。他續建議運輸署和城巴在推行各項車費優惠計劃前，先行諮詢委員會的意見，以提升成效。

議程四： 關注南區主要道路交通擠塞

（此議程由朱立威議員, MH、李嘉盈女士、黃才立先生、陳郁傑教授, MH, JP、劉毅先生、蕭煒忠先生及林浩瑋先生提出）

（交通運輸文件第 7／2026 號）

21. 主席歡迎城巴代表繼續參與議程四的討論。

22. 蕭煒忠先生簡介議題。

23. 主席請委員備悉運輸署和教育局的書面回覆。

24. 城巴代表回應如下：

- (i) 根據記錄，數碼港道一帶交通擠塞的情況往往在源於上下課時段。由於大量私家車在上下課時段前往學校接送學童，導致附近交通嚴重擠塞。故由 2025 年 9 月開始，城巴一直密切監察該處的交通情況，擠塞情況未見改善；
- (ii) 交通擠塞嚴重阻礙巴士行車，例如由貝沙灣前往數碼港公共運輸交匯處的車程原本只需約五分鐘，惟在交通擠塞的情況下，則可能延長至 20 分鐘。受影響的巴士路線包括城巴第 30X、33X 號及 73 號線；
- (iii) 此外，隨着華富邨重建，域多利道亦進行道路擴闊工程，施工期間經常出現交通擠塞，導致途經路段的相關路線，例如城巴第 970 號線及第 48 號線等路線的服務延誤；以及
- (iv) 城巴一直適時調整行車時間表，以滿足乘客的出行需求，然而就算巴士準時開出，亦會因交通受阻而延誤。舉例而言，城巴第 33X 號線（往筲箕灣方向）於早上 7 時 45 分在數碼港開出的班次，經常因交通擠塞而需要 30 分鐘才能抵達置富花園，令該屋苑的候車乘客不滿。

25. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 運輸署的書面回覆指業發街的交通大致暢順，惟業發街近黃竹坑運動場旁的路段設有電單車泊位及私家車上落客區，故只剩一條行車線，導致該處交通不時擠塞。就此，委員希望可約見政府部門代表到場視察，研究改善方案；
- (ii) 業發街的車速一般較高，且行人過路時偶爾會被停泊的大型貨車阻擋視線，容易釀成意外，期望政府部門關注；
- (iii) 過去 12 個月運輸署接獲投訴，當中兩宗涉及黃竹坑南朗山道及深灣道近國際學校，四宗涉及數碼港道及資訊道，欲了解投訴

的詳情；

- (iv) 關注黃竹坑南朗山道及深灣道近國際校的交通擠塞問題。上下課時段，國際學校附近有大量車流，加上附近的大型屋苑亦陸續入伙，導致繁忙時段的交通擠塞問題加劇。留意到南朗山道巴士總站有一個有蓋巴士站至今尚未啟用，欲了解政府部門何時會將目前的巴士站遷移至該處，以緩解擠塞問題；
- (v) 關注田灣商場毗鄰國際學校附近的交通擠塞問題。委員表示已於 2025 年底開始與相關政府部門與校方溝通，以求解決上下課時段的交通擠塞問題，惟至今情況未明顯改善。就此，建議教育局督促校方落實更多措施，紓緩交通擠塞；
- (vi) 田灣山道及石排灣道交界交通燈的綠燈時間非常短暫，一般只夠三至四部車輛駛過，無疑會加劇該路段的擠塞問題。過往田灣山道曾擠塞逾半小時。就此，詢問運輸署能否延長綠燈時間；以及
- (vii) 居民反映放學時段有大量私家車停泊在數碼港道的斜條雙白線範圍，不單導致嚴重擠塞，其他駕駛者亦因此被迫駛入對面行車線，十分危險。就此，希望政府部門能正視問題。

26. 運輸署代表綜合回應如下：

- (i) 運輸署人員已於 2025 年 11 月及 2026 年 3 月下午在業發街實地視察，發現交通大致正常。目前，署方已在業發街的適當位置劃設「不准停車」限制區，因此不排除部分私家車於該處違規停泊，從而引致交通擠塞。署方樂意與委員到現場視察，研究改善措施；
- (ii) 黃竹坑南朗山道的兩宗投訴主要與校巴使用巴士專線有關。署方已派員前往現場視察，發現個案只屬個別事件，一般而言，即使校巴使用巴士專線亦不會引致嚴重交通擠塞；

- (iii) 署方理解隨着港鐵黃竹坑站上蓋物業陸續入伙，居民對巴士服務的需求更加殷切，故已經開始研究搬遷巴士站的方案，並會與城巴保持溝通；以及
- (iv) 數碼港道的四宗投訴主要與弘立書院上課時段的學校交通情況有關。署方一直建議校方鼓勵家長利用附近商場停車場接載子女上下課，以減少學校交通對附近道路的影響。署方會繼續跟進，並會與校方代表、警方以及其他相關政府部門聯絡，檢視該處的交通措施。

27. 城巴代表回應如下：

- (i) 南朗山道巴士總站現時的泊位數目及其他配套尚未達致標準營運水平。城巴會繼續與運輸署溝通，檢視如何分配巴士或搬遷巴士站，以善用設施；以及
- (ii) 城巴一直與運輸署和警方保持緊密溝通，討論交通擠塞引致的巴士班次延誤等問題，並希望運輸署及教育局與國際學校溝通，從問題根源下手，積極鼓勵學童乘搭校巴，才能有效減少上下課時段的車流，紓緩交通擠塞。城巴補充指，港島有不少學校例如北角寶馬山的國際學校在加強推動學童改搭校巴後，大大改善了附近的交通擠塞問題。

28. 主席總結時表示，南區主要道路的交通擠塞問題大部分與區內的國際學校有關。委員會期望運輸署、警方、教育局與其他相關政府部門與校方加強合作，致力解決上述問題。

議程五： 關注薄扶林道路安全及倡議安裝偵速攝影機
(此議程由趙式浩先生及賴家智先生提出)
(交通運輸文件第 8／2026 號)

29. 趙式浩先生簡介議題。

30. 運輸署代表回應指已備悉委員的意見，並會交由相關組別跟進。

31. 委員詢問運輸署在計劃安裝偵速攝影機前會否考慮推出短期措施，例如增設警告牌或減速標誌，以加強道路安全，並回應市民的需求。此外，委員亦建議署方檢視機制，並考慮調整學校附近路段的車速限制，或研究如何改善區內各地點的道路安全。

32. 運輸署代表回應指，署方可檢視個別位置是否需要增設指示牌或路面標記，並於會後與委員跟進。

33. 主席總結時表示，為解決薄扶林道的道路安全問題，委員會建議運輸署盡快檢視相關計劃進度，並與委員溝通加設警告牌或減速標誌的位置，以提升道路安全。

議程六： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2026 年 2 月 28 日的情況)
(交通運輸文件第 9／2026 號)

34. 主席歡迎香港警務處代表西區警區行動主任劉家業先生及西區警區交通隊主管楊國聰先生出席會議，參與議程六的討論。

35. 主席請委員就項目進展發表意見或提問。

(A) 交通管理計劃

36. 委員表示近日不少居民投訴夜間非法賽車問題，涉事車輛引擎大多經過改裝，行駛時會發出噪音，滋擾居民，部分涉事者更公然在社交平台分享非法賽車活動的詳情，故希望警方能夠根據這些資訊執法。

37. 警方代表回應如下：

(i) 備悉委員和居民提供的資料，但社交平台的帖文並非宣傳非法賽車活動，而是車輛拍攝活動。攝影師會在社交平台分享車輛照片和拍攝位置，例如位於石澳或大帽山的迂迴山路，以吸引

其他車主購買。警方亦發現車輛為方便拍攝並不會高速行駛，因此認為非法賽車問題未曾惡化。惟得悉部分參與拍攝的車輛經非法改裝後發出噪音，影響居民；

- (ii) 非法賽車活動的投訴個案增加亦可能與天氣有關，由於居民在秋冬季睡覺時大多開窗，因此容易受街上的噪音滋擾；夏季睡覺時則關窗開空調，故影響輕微；以及
- (iii) 警方一直積極採取行動，打擊非法賽車、超速駕駛及非法改裝車輛等罪行，每晚沿東區走廊往石澳一帶巡邏，以起阻嚇作用。此外，警方亦會在日間截查可疑車輛，若車輛可能對其他道路使用者造成危險，警方會對涉事車主發出驗車令。

(B) 南區公共運輸服務

38. 委員指城巴第 37A、72、70、70P 及 77 號線在繁忙時段經常滿載，惟報告指上述路線的平均載客率只有大概五成至五成半，由於運輸署一直未能清楚解釋如何計算載客率，建議署方直接提供乘客人數以便說明。

39. 運輸署代表回應如下：

- (i) 署方每月會恆常派員於上午或下午的繁忙時段到不同巴士站實地調查，期間會記錄車廂人數，再對比車輛的載客量（包括企位及座位），從而計算該時段的載客率；以及
- (ii) 倘委員對個別路線的載客率有疑問，可隨時聯絡署方，並提供相關路線的詳細資料，以便署方派員跟進及要求巴士公司作出改善。

(C) 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

40. 委員指列表的首三項工程項目均須延期，欲了解箇中原因。

41. 路政署代表回應指，展開工程前須為各項施工程序做好準備，包括制訂臨時交通安排及申請噪音許可證等，過程需時，故更改預計完工日期。

(D) 2025-2026 南區交通報告（2025 年 12 月至 2026 年 1 月）

42. 赤柱村道和石澳道分別於 2025 年 12 月和 2026 年 1 月發生交通意外，委員欲了解箇中詳情，同時亦指出近日有私家車在石澳道失控翻側，反映該處超速駕駛的問題不容忽視，促請政府部門跟進。

43. 警方代表回應如下：

- (i) 赤柱村道的交通事故發生於 2025 年 12 月 20 日（星期六）下午 12 時 38 分，當中涉及一部雙層巴士及一部私家車，兩名男性司機的年齡分別為 53 及 35 歲。案發時巴士正沿赤柱村道往香港仔方向行駛，當駛至赤柱崗道近油站的上坡路段時，涉事私家車越線急速下坡，與巴士迎頭相撞，導致巴士司機與三名乘客受輕傷，而私家車司機傷勢嚴重，私家車前座的一名 59 歲男乘客則傷重不治。根據調查，現場並無發現煞車軌痕，兩名司機均通過酒精測試。警方初步以「危險駕駛導致他人死亡」罪名拘捕私家車司機，現正進一步調查肇事車輛的行車記錄儀；
- (ii) 另一宗交通意外發生於石澳道，案發時一名 40 歲的市民從巴士下車後急於橫過馬路，不慎被私家車撞倒，導致左腳腳踝骨折。警方初步調查後認為事件並不涉及超速駕駛或道路設計；以及
- (iii) 由於現時的車輛普遍有強大馬力，因此車輛翻側大多與超速駕駛有關，惟亦可能與道路環境有關。例如石澳道有不少路旁斜坡，當司機因突發交通情況手忙腳亂撞向石壘或剷上斜坡，便容易出現車輛翻側的情況。

參考資料：南區違泊黑點數字（2025 年 8 月至 2026 年 1 月）

44. 委員備悉報告內容。

議程七： 其他事項

45. 沒有委員提出其他事項。

議程八： 運輸署公共運輸服務及交通管理措施報告
(交通運輸文件第 10／2026 號)

46. 委員備悉報告內容。

議程九： 下次會議日期

47. 主席表示，下次會議將於 2026 年 5 月 18 日（星期一）上午 10 時舉行。

48. 議事完畢，會議於下午 5 時 56 分結束。

南區區議會秘書處
2026 年 5 月