

南區區議會（2012-2015）屬下
交通及運輸事務委員會
第二十次會議紀錄

日期：2015 年 3 月 30 日

時間：下午 2 時 30 分

地點：南區區議會會議室

出席者：

朱慶虹太平紳士	（南區區議會主席）
陳富明先生 MH	（本委員會主席、南區區議會副主席）
張錫容女士	（本委員會副主席）
歐立成先生 MH	
區諾軒先生	
柴文瀚先生	
陳李佩英女士	
朱立威先生	
林啟暉先生 MH	
林玉珍女士 MH	
廖漢輝太平紳士	
羅健熙先生	
麥謝巧玲女士	
徐遠華先生	
黃靈新先生	
楊默博士	
楊位款太平紳士 MH	
司馬文先生	
陳俊達先生	
張漢芬先生	
卜坤乾先生	

缺席者：

陳家珮女士
馮仕耕先生
周尚文先生
鄭子憲先生

秘書：

周暘恩女士 民政事務總署南區民政事務處
 行政主任（區議會）3

列席者：

周楚添太平紳士 民政事務總署南區民政事務專員
楊博文先生 民政事務總署南區民政事務助理專員
許家耀先生 運輸署高級運輸主任／南區
譚桂芬女士 運輸署工程師／南區及山頂 1
董振然先生 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）
蔡詠詩女士 路政署區域工程師／西南區
劉榮富先生 香港警務處西區警區交通隊主管

出席議程二：

陳景源先生 路政署高級工程師／南港島線 2
余詩奇先生 路政署工程師／南港島線 4
石萬邦先生 運輸署工程師／優先鐵路發展 8
梁家華先生 香港鐵路有限公司高級統籌工程師
關翠珊女士 香港鐵路有限公司高級建造工程師（土木）
周美寶女士 香港鐵路有限公司一級建造工程師（土木）
蕭天慧女士 香港鐵路有限公司公共關係經理（項目及物業）

出席議程五：

姚昱女士 規劃署高級城市規劃師／港島 1

出席議程八：

吳翰禮先生 運輸署總運輸主任／巴士及鐵路 5
趙浩明先生 運輸署高級運輸主任／鐵路 6
黃漢中先生 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
黃嘉俊先生 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
 策劃主任
李建樂先生 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

開會辭：

主席歡迎委員及以下各常設政府部門代表出席會議：

- (a) 運輸署高級運輸主任許家耀先生；
- (b) 運輸署工程師譚桂芬女士及董振然先生；
- (c) 土木工程拓展署高級工程師凌志偉先生；
- (d) 路政署區域工程師蔡詠詩女士；以及
- (e) 香港警務處西區警區交通隊主管劉榮富先生。

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

議程一：通過 2015 年 2 月 2 日第十九次會議紀錄

3. 主席表示，上述會議紀錄的中英文文本初稿已於會前送交各委員參閱。秘書處在會前收到徐遠華先生就會議紀錄第 26 段提出的修訂建議，除此以外，並沒有收到其他委員的修訂建議。

4. 委員會通過上述會議紀錄的中英文版本。

**議程二：南港島線（東段）項目的臨時交通管理措施
(此議題由港鐵公司提出)
(交通文件 8/2015 號)**

(區諾軒先生、林啟暉先生 MH、司馬文先生及黃靈新先生分別於下午 2 時 34 分、2 時 40 分、2 時 50 分及 3 時 10 分進入會場。)

5. 主席歡迎下列代表出席議程二的討論：

- (a) 路政署高級工程師／南港島線 2 陳景源先生；
- (b) 路政署工程師／南港島線 4 余詩奇先生；
- (c) 運輸署工程師／優先鐵路發展 8 石萬邦先生；
- (d) 香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）高級統籌工程師梁家華先生；
- (e) 港鐵公司高級建造工程師（土木）關翠珊女士；
- (f) 港鐵公司一級建造工程師（土木）周美寶女士；以及
- (g) 港鐵公司公共關係經理（項目及物業）蕭天慧女士。

6. 主席表示，本議程由港鐵公司提出，詳情載於交通文件 8/2015 號。

7. 梁家華先生以電腦投影片（參考資料）簡介南港島線（東段）項目的臨時交通管理措施，詳情載於交通文件 8/2015 號。

8. 主席請委員提出意見。

9. 多位委員就臨時交通管理措施提出意見及查詢，內容摘錄如下：

(a) 歐立成先生 MH敘述日前的個人體驗，指當車輛沿海洋公園道迴旋處右轉入香葉道時，因受附近行車天橋位置的影響，中午時分的日照剛好穿過天橋間的空隙，折射在路面上，遮掩道路標記，使駕駛者容易誤入行車線。他建議在兩條行車天橋的空隙擺放植物或其他遮蔽陽光的設施，防止光線折射；

(b) 張錫容女士詢問鴨脷洲徑分階段道路還原工程有何應變措施。她擔心工程在 2015 年 5 月 1 日展開時，會導致鴨脷洲橋嚴重擠塞。她要求相關部門提供緊急應變計劃及解決方案，如安排員工候命，按現場的交通情況即時採取相關行動。另外，她要求當交通燈組重置後，行人天橋可相繼落成，供居民使用；

(c) 羅健熙先生表示，當臨時交通管理措施實施時，應安排交通警員指揮交通。他亦擔憂鴨脷洲橋道進行還原工程時，利東邨道未能負荷轉入車輛的流量。另外，他質疑車輛駛入鴨脷洲徑的安排。據他了解，相關部門曾承諾興建一條新支路，而並非僅靠取締燈號以維持鴨脷洲徑的路線不變。他要求相關部門就此事作出澄清；

(d) 區諾軒先生表示，就鴨脷洲橋道的「變陣」一事，下坡路段往黃竹坑方向會由雙線改為單線行車，將在繁忙時段造成交通擠塞，更會影響巴士乘客上落。他指，雖然工程安排於早上 10 時至下午 3 時進行，惟仍然會為利東邨一帶的市民帶來不便。他詢問把工程安排在晚間進行的可行性；

- (e) 廖漢輝太平紳士表示，貴寶工業大廈側的建築地盤附近，行車線因設置「水馬」而被縮窄，加上南朗山道與香葉道交界的交通訊號與以往不同，綠燈時間似乎被縮短，使該處的交通非常擠塞。他要求港鐵公司盡快移除「水馬」；
- (f) 徐遠華先生表示，有關南朗山道將來的巴士落客處，港鐵公司已就改善上蓋透光問題作出跟進，惟對行人過路及候車等安排卻未有回應。他要求港鐵公司安排現場視察及盡早公布方案，讓市民了解情況；以及
[會後備註：港鐵公司已於會後與徐遠華議員到相關巴士站進行實地視察並討論有關安排。]
- (g) 張漢芬先生表示，在興建域多利道第三階段的行人路時，應考慮跑步者的安全及引入為跑步人士而設的設施。

10. 梁家華先生綜合回應如下：

- (a) 現時海洋公園道迴旋處右轉入香葉道的路面比較粗糙，鑑於上址仍為工地，將考慮改善路面情況，以避免駕駛者因折射在路面的陽光而看不清道路標記；
- (b) 有關鴨脷洲橋一帶的大型改道安排，港鐵公司曾與各政府部門商討逾九個月之久，始決定分階段實施，相信已就計劃已作出周詳考慮，其中亦包括應變措施。此外，道路還原工程當天的天氣情況極為重要，若 2015 年 5 月 1 日的天氣欠佳，工程肯定需要順延至另一合適的日子。此外，通往行人天橋的斜道將於「變陣」前開放；
- (c) 為配合鴨脷洲橋的道路還原工程，港鐵公司已聯絡警方要求派員指揮交通；
- (d) 關於工程改在夜間進行的建議，由於部分工序會產生一定噪音，而按環境保護署（下稱「環保署」）的噪音管制規定，工程須於日間進行。此外，在一般工程噪音水平不高的情況下，港鐵公司將要求承建商向環保署申請「建築噪音許可證」，以便於晚間進行工程；
- (e) 關於南朗山道巴士落客處上蓋的事宜，他已知悉委員的意見，並已就上址三個巴士停車處選用類似磨砂玻璃的物

料，以改善情況；以及

(f) 在域多利道興建的行人路寬度將維持至少 1.5 米。

11. 關翠珊女士綜合回應如下：

- (a) 鑑於南朗山道與香葉道交界的工程尚未完成，故現階段不適宜移除「水馬」。至於委員關注交通擠塞的情況，將聯同相關政府部門，考慮調整交通燈號轉換時間及改善交通設施；以及
- (b) 關於南朗山道新建巴士站行人過路處的事宜，將稍後為委員跟進。至於巴士站的啟用日期，須視乎南港島線通車的安排及配合運輸署有關巴士路線重組計劃的建議。

12. 周美寶女士作以下補充：

- (a) 關於鴨脷洲橋道及鴨脷洲徑的道路還原安排，港鐵公司已於進行工程前作出周詳的評估。預料上址第一個交界點為最嚴重交通擠塞的地點，工程將於當天早上 7 時展開。若能在三小時之內完成還原工程，交通擠塞的情況可望不會發生；
- (b) 由鴨脷洲橋道通往利東邨道及鴨脷洲徑方向的支路，將設有交通燈，以管制該處的交通情況。至於下坡路段由雙線改為單線行車的安排，目前的實施時間是上午 10 時至下午 3 時，據實施一個星期以來觀察所得，並未造成交通擠塞的情況；
- (c) 關於晚間施工的安排，是緣於工程中部分路段需重鋪路面，而此類工程只宜於晚間進行，才能讓行車線在翌日日間重新開放；以及
- (d) 完成鴨脷洲橋道的道路還原工程後，圖則雖顯示有一條支路從鴨脷洲橋道轉入鴨脷洲徑，至於與原貌有何分別則要翻查資料才可確認。

13. 劉榮富先生回應表示，擬於 2015 年 5 月 1 日進行的道路還原工程，將由香港警務處港島交通部負責，並會安排人手在現場監察。

14. 多位委員繼續提出意見及查詢，內容摘錄如下：

- (a) 馬文先生表示，運輸署在域多利道及沙灣徑交界進行的路面擴闊工程已逾七個月之久，如今路政署又於上址進行工程，因此他質疑兩個政府部門在同一地點同時進行不同工程的做法，會令運輸署的所有建議無法落實。他建議署方應與路政署合作，重新設計擴闊工程，以配合路政署的工程同期進行，從而縮短施工期。此外，他指出，在早上及放學時段，域多利道及沙灣徑交界的交通非常繁忙，改善交界處的弧度是務實及有必要之舉；
- (b) 羅健熙先生表示，除 2015 年 5 月 1 日之外，仍需留意 5 月 4 日的上班日子。他要求在這兩天安排警務人員提供協助。他又指出，於 2010 年 9 月的南區區議會會議上，港鐵公司代表曾建議興建新支路連接鴨脷洲橋道及鴨脷洲徑。而於 2012 年 7 月的交通及運輸事務委員會會議上，港鐵公司亦曾承諾增設一條由鴨脷洲橋左轉入鴨脷洲徑的支路。他對港鐵公司未能履行承諾表示失望；
- (c) 區諾軒先生表示，港鐵公司拒絕委員加入地盤聯絡小組的要求，委實不妥。至於道路還原的安排，他要求警方於 2015 年 5 月 4 日派員指揮交通。此外，他認為，鴨脷洲橋道轉入利東邨道加設交通燈位的安排，確可調節車輛流量，但他不認同雙線改為單線行車的安排不會造成交通擠塞的說法。他簡述以往曾因有工程車輛停泊該處而引致交通嚴重擠塞，因此要求相關部門加以關注，避免同樣情況再次發生；
- (d) 柴文瀚先生要求港鐵公司及相關政府部門就興建由鴨脷洲橋道通往鴨脷洲徑新支路的最新決議作出回應；以及
- (e) 徐遠華先生表示，相關政府部門及港鐵公司代表於 2013 年 9 月的會議上，仍有討論鴨脷洲橋道至鴨脷洲徑的支路，他要求相關部門向委員會清楚交代原因。另外，他注意到近日有交通督導員於早上在黃竹坑巴士總站一帶協助指揮交通。他期望有關安排的時間可以延長，以配合出入國際學校的車流及即將於深灣道路口進行的道路工程。

15. 陳景源先生回應表示，於 2011 年年初路政署向立法會提交的

撥款申請中，已包括興建鴨脷洲橋道至鴨脷洲徑的支路。鑑於是項議程旨在討論南港島線（東段）項目的臨時交通管理措施，故未有將支路的資料納入議程。他建議港鐵公司將興建支路列入下次會議議程討論。

[會後補註：港鐵公司、路政署及運輸署代表已於會後與羅健熙先生及區諾軒先生會面，並簡介鴨脷洲徑支路的設計及有關安排。]

16. 梁家華先生就未有將興建支路納入議程討論致歉，並承諾會適時將支路的最新設計資料向委員會匯報。

17. 周美寶女士補充表示，文件中已顯示兩條行車線，即表示鴨脷洲橋道至鴨脷洲徑將增加一條支路。

18. 劉榮富先生回應表示，將會配合委員要求，於 2015 年 5 月 1 日及 4 日，加強警力應付因道路還原工程而引致的交通情況。至於黃竹坑巴士總站由交通督導員疏導交通的安排，他表示會聯絡警方有關組別，就延長早上交通督導員在南朗山道指揮交通的時間作出安排。

19. 石萬邦先生回應表示，關於域多利道及沙灣徑交界的擴闊工程，他需時了解情況。他認同部門之間不應重複進行同一項目，使區內交通情況繼續惡化。他希望委員於會後能提供進一步多資料，以優化整項工程。

20. 柴文瀚先生建議在未進行「變陣」之前，應考慮在鴨脷洲橋沿深灣軒至交通燈位的路段，利用新建築物外牆後移所騰出的空間更改為行車路線，以紓緩交通流量。他期望有關建議可從速落實。

21. 司馬文先生表示，關於各道路交界的修復工程，港鐵公司可能沒有按照運輸署的設計進行。他要求運輸署就每項工程羅列最終的設計圖則供委員參考，從而避免港鐵公司不按圖施工，更可避免因施工不善而造成影響。

22. 石萬邦先生回應表示，定將委員的意見向署方反映，減輕工程為市民帶來的不便。

23. 主席總結表示，委員會原則上支持港鐵公司提出的臨時交通管理措施，希望港鐵公司繼續與相關政府部門（如路政署和運輸署）商討細節，盡量避免在同一地點進行重複的工程，以將工程對南區的交通影響減至最低。此外，委員會亦要求港鐵公司繼續於區議會及社

區層面（如社區聯絡小組）就工程所可能引致的交通影響諮詢居民及各界，使居民更清楚了解南區各處最新的交通安排。

議程三： 檢討《鐵路發展策略 2014 報告》
(此議題由柴文瀚先生提出)
(交通文件 9/2015 號)

24. 主席表示，秘書處已就議程多次邀請路政署(鐵路拓展處)派員出席會議，惟相關部門並未接受邀請。委員的提問將由路政署常設代表蔡詠詩女士記錄，再交由部門跟進。

25. 主席請柴文瀚先生簡介文件內容。

26. 柴文瀚先生表示，由於以往路政署及港鐵公司在工程的進度上出現延誤，且在同一時間內推出多項計劃，故未能如期完成各工程項目。為免重蹈覆轍，他要求港鐵公司及路政署相互協調及合作，並就以下四點提出意見：

- (a) 他認為南港島線（西段）及北港島線的工程都應盡快展開前期工作，如避免基本設施重疊的設計，以減少用於詳細規劃的時間；
- (b) 在確認車站位置、出入口的配套後應隨即向公眾進行諮詢，避免耗時的討論；
- (c) 確保理解乘客對使用鐵路及相關交通轉乘計劃的意見；及
- (d) 探討日後的融資模式及管理方法，避免因工程延誤而引起的賠償問題。

27. 主席邀請委員提出意見。

28. 多位委員提出意見，摘錄如下：

- (a) 朱慶虹太平紳士認為報告的建議具前瞻性，重點皆屬實質的構思，旨在期望政府及港鐵公司於鐵路發展策略上能展開前期工作。惟他指出，路政署鐵路拓展處於 2015 年 3 月的回應中，對各建議仍未作初步討論，只將內容視為規

劃參考。他以外國鐵路樞紐為例，表示鐵路路線的規劃多設在市鎮興建之前，但香港的做法剛好相反，致令施工時困難重重、增加成本。他續以重建瑪麗醫院為例，指出重建計劃中已預留土地作港鐵車站之用，但港鐵的路線圖卻仍未落實，加上不同設施的配套、區內發展的變化，逐漸使鐵路發展未能與社區的期望同步。他期望政府部門在南港島線（西段）的發展上能深入瞭解南區居民的需求，盡快落實發展策略。

- (b) 司馬文先生認為政府在進行工程的詳細勘測時，應同時公布研究項目的時間表、參與的顧問公司、相關工程的預算開支及最具可能展開前期工作的日子等資料。
- (c) 朱立威先生表示，南港島線（東段）的發展始於 2007 年，而至 2011 年工程才逐步展開，顯示過程曾耗用一段時間。他認同鐵路與社區的發展息息相關，就瑪麗醫院及華富邨的重建而言，均與發展鐵路相關。根據資料所示，南港島線（西段）工程將於 2021 年開展，即於南港島線（東段）竣工五年之後，故希望部門能利用這段時間，進行地區諮詢、制定時間表及相關的發展方案，務求減少日後於施工時所引起的爭拗。
- (d) 徐遠華先生表示，政府部門應回應興建南港島線（西段）所需的時間。他指發展南港島線（東段）時，港鐵公司其實早於 2005 年已開始與社區團體接觸，對比南港島線（西段），他認為港鐵公司欠缺積極性，質疑鐵路發展策略是否與南港島線（西段）沿線的人口有關。他認為政府應承擔責任，回應居民的訴求，敦促港鐵公司盡快展開南港島線（西段）的前期工作。
- (e) 柴文瀚先生表示，報告的基本概念指出相關項目將與重建地區及新發展區一起進行。他表示憂慮進行工程前沒有足夠時間準備，以致日後產生進度延誤、費用超支等情況。他簡述興建西港島線及現時沙中線的經驗，耗時的爭議往往使通車日期推遲。為免相同的問題於日後的鐵路計劃重現，政府部門應從速展開前期工作。此外，他表示以現時方向，港鐵公司不應再透過在獲批的車站土地發展上蓋物業，以補貼發展鐵路的成本。最後，他期望政府能盡快展開新一階段鐵路計劃的規劃。

29. 蔡詠詩女士感謝各委員的意見，表示會向鐵路拓展處及相關政府部門反映委員的問題及建議。

30. 主席總結表示，委員會要求路政署積極研究及回應委員的意見，令南港島線（西段）的公眾諮詢及建造工程能適時展開，務求使該段鐵路發展得到充分考慮，並配合社區需求，尤其是居住於南區西岸的居民以至南區整體發展的需要。路政署亦應與其他相關部門(如運輸署)及港鐵公司保持緊密聯繫，盡快就落實時間表作出定稿，並適時諮詢南區區議會。

議程四： 關注西區海底隧道加價對南區交通影響

（此議題由朱慶虹太平紳士、張錫容女士、歐立成先生 MH、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、廖漢輝太平紳士、麥謝巧玲女士、黃靈新先生、楊位款太平紳士 MH 及楊默博士提出）

（交通文件 10/2015 號）

31. 主席表示，此議程是由朱慶虹太平紳士、張錫容女士、歐立成先生 MH、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、廖漢輝太平紳士、麥謝巧玲女士、黃靈新先生、楊位款太平紳士 MH 及楊默博士提出，詳情載於交通文件 10/2015 號。

32. 主席請朱慶虹太平紳士簡介文件內容。

33. 朱慶虹太平紳士簡述文件。他表示，根據過往紀錄，於西區海底隧道（下稱「西隧」）加價後，其車輛流量均下降約 8%。他認為，上述情況不但加重海底隧道（俗稱「紅隧」）的負荷，更會影響香港仔隧道跑馬地出口的交通，以致車龍直接影響黃竹坑及香港仔一帶。他表示，西隧加價所引起的惡性循環，會為南區的居民帶來不便。興建西隧的原意為疏導交通，然而，在不斷加價的情況下，卻未能有效地分流車輛，反而會增加社會成本。他認為，縱使香港西區海底隧道有限公司與政府之間的合約將於 2023 年屆滿，政府對解決由此引致的交通問題仍責無旁貸。此外，南區的多項發展項目，包括興建國際學校及房屋、擴建海洋公園等，均對交通承載力構成負面影響。在南港島線（東段）通車之前，運輸署仍未有具體計劃紓緩香港仔隧道

的擠塞情況，亦沒有前瞻性及完善的交通配套，以徹底解決日益嚴重的交通問題。

34. 多位委員發問及提出意見，內容摘錄如下：

- (a) 林啟暉先生 MH 要求運輸署就西隧加價後的香港仔隧道及紅隧車輛流量提供具體數字；
- (b) 楊默博士表示，若駕駛人士欲利用西隧前往元朗或赤鱗角機場，高昂的隧道費會令不少駕駛者卻步，而改為選用其他收費較廉宜的隧道；
- (c) 司馬文先生表示，政府在三條過海隧道劃一收費的研究報告中指，於隧道經營權未屆滿前，劃一收費成效不彰。但他認為，不同的隧道費可為駕駛者提供選擇。若要徹底解決香港仔隧道擠塞的問題，運輸署應切實地進行交通測試及提交研究報告；
- (d) 麥謝巧玲女士質疑運輸署指西隧加價對紅隧的車輛流量影響不大的說法，她要求署方提供量化數字，以證明香港仔隧道不受影響。此外，她認為，過海隧道不斷加價，直接影響市民生計。她要求署方進行策略性的研究，徹底解決問題；
- (e)
- (f) 歐立成先生 MH 不認同署方指香港仔隧道的車輛流量與西隧加價前後相若，並指出署方現時所得數據，可能受假期影響，未必能全面反映實況，要求署方深入研究，提供進一步資料供委員會參考；
- (g) 區諾軒先生表示，在 2013 年 1 月的會議上，委員會已決議支持回購西隧。在此議題上，署方多年來表示持開放態度，但根據運輸及房屋局局長的公開講話，回購西隧的建議須待中環灣仔繞道工程竣工後才作檢討，他詢問相關政府部門有關回購西隧的實質進展；以及
- (h) 柴文瀚先生表示，西隧加價源於受興建西隧時的合約條款所約束。從合約的規範而言，現時的加幅仍未足以達致目標回報率。他認為應遵守合約精神，讓香港西區海底隧道有限公司根據合約條款，於 2023 年經營權屆滿前調整收

費。他指討論不應只圍繞着加價事宜，而應集中於可行方案，即如何改善香港仔隧道的交通情況。此外，他要求政府提供 2016 年東區海底隧道經營權屆滿後的處理方案。

35. 許家耀先生綜合回應如下：

- (a) 由於 2015 年 2 月西隧調整收費生效時正值農曆新年，故有關隧道的車輛流量統計數字未必能反映實況。根據臨時統計數字，在 2015 年 2 月初（調整收費前），香港仔隧道每天平均車輛流量約為 67 000 架次；而 2015 年 2 月 22 日至 3 月中的紀錄顯示，每天平均車輛流量約為 63 000 至 66 000 架次不等。至於紅隧方面，2 月初每天平均車流車輛量約為 118 000 架次；而在西隧調整收費後的三個星期，每天平均車輛流量約為 115 000 至 119 000 架次不等。同時，西隧於調整收費前的一個星期，每天平均車輛流量約為 72 000 架次；調整收費後三個星期的數字顯示，每天平均車輛流量約為 54 000 至 65 000 架次不等。故此，上述數字只可反映西隧調整收費後，各隧道的車輛流量情況。數據的變動受頗多複雜因素影響，包括假期、駕駛者的路線選擇、收費調整幅度等；以及
- (b) 關於檢討三條過海隧道收費一事，運輸及房屋局（下稱「運房局」）已於 2014 年 2 月公布，指於 2017 年中環灣仔繞道通車後，港島北岸的交通情況將有顯著的改善，決定暫緩檢討過海隧道收費。

36. 譚桂芬女士表示，香港仔隧道的交通情況受周邊連貫的道路網絡所影響。她指出，堅拿道天橋、銅鑼灣及灣仔一帶交通擠塞情況，可直接影響香港仔隧道的交通。她將會向負責該區的同事反映委員的意見。

37. 朱慶虹太平紳士要求運輸署提供過往西隧加價後各過海隧道車輛流量的數字，以比較加價是否對環保有所裨益。此外，他欲了解署方就車輛由跑馬地切線入皇后大道東有何改善方案。

38. 廖漢輝太平紳士建議政府考慮回購三條過海隧道，除可平衡收費外，亦可協助汽車分流，紓緩交通擠塞。他要求署方交代回購過海隧道的最新進展。

39. 許家耀先生回應表示，難以考究西隧加價後車輛流量減少的原因。他指署方在整理 2015 年 2 月及 3 月份的數據後，會連同過往西隧調整收費的資料，一併提交委員參考。關於回購西隧的查詢，他表示，由於議題屬運房局的管轄範圍，故會將意見交由局方處理。

[會後備註：運輸署已於 2015 年 5 月 21 日透過秘書處向委員提供有關過去西隧調整收費及三條過海隧道每天平均車輛流量資料。]

40. 譚桂芬女士回應表示，關於車輛切線的查詢，將轉交負責該區的同事。

41. 主席總結表示，香港仔隧道是南區往港島北岸三條主要幹道之一，紅隧塞車而引致香港仔隧道擠塞及經常需要實施間歇性封閉，令居民長年飽受困擾。西隧近年的多次收費調整導致原本計劃使用薄扶林道及南區西岸的車輛取道紅隧，間接影響三條南區幹道，導致交通嚴重擠塞。隨着更多車輛使用香港仔隧道前往南區西岸，將令黃竹坑道及香港仔一帶，甚至整個南區的交通情況進一步惡化。因此，委員會要求運輸署跟進以下事宜：（一）監察三條隧道的車流量；（二）仔細研究委員表達的意見，並將意見向運房局相關組別反映；（三）承諾日後三條隧道的收費作出調整前須諮詢南區區議會；以及（四）長遠而言，研究回購西東兩隧的可行性，以紓緩紅隧及香港仔隧道長期擠塞的情況。

（楊位款太平紳士 MH 於下午 4 時 31 分離開會場。）

議程五： 關注舊區發展酒店對田灣及石排灣道一帶的交通及相關影響

(交通文件 11/2015 號)

42. 主席歡迎規劃署高級城市規劃師/港島 1 姚昱女士出席會議。

43. 主席表示，在上次會議曾提及希望在是次會議中討論有關在本區的舊區發展酒店所帶來的交通影響。以田灣為例，不少田灣居民表示由於區內湧現提供團餐的食肆及接待「自由行」旅客的酒店，令大量旅遊巴經常出入該區，引致石排灣道附近的專線小巴士站、巴士站、禁區甚至路中心都泊滿旅遊巴。而事實上，石排灣道的擠塞情況會不但對該區居民造成諸多不便及安全風險，亦加劇了田灣以外的區的交通擠塞問題。現時多條經薄扶林道/華貴/華富前往香港仔及鴨脷

洲的專營巴士及專營小巴路線均必須取道石排灣道。該路段的擠塞無疑加劇了南區整體的交通擠塞問題。有見及此，希望透過是次討論促請有關當局在南區舊區一帶發展新酒店前，須全面檢視該區的交通承載能力，加強交通及其他配套設施，並諮詢區議會有關發展。

44. 主席詢問規劃署、運輸署及警務署代表對書面回覆有否補充。

45. 董振然先生表示，已於書面回應中列出運輸署因應田灣區內的交通問題在過去所實施的改善措施。在審批酒店發展項目的申請時，視乎有關地契條款，申請人須進行交通評估供各有關政府部門審批。不過，由於田灣區內的交通問題主要由接送遊客到區內食肆的旅遊巴士所引起，而食肆安排團餐不需向當局作出申請，因而食肆東主不會為此進行交通評估。他指出，現時田灣街、田灣山道及石排灣的多處路面，已劃為交通限制區。此外，田灣商場對出的一段行車道剛完成擴闊工程，而署方在過去兩年亦已於適當位置設置了多個巴士停泊設施，再配合警方的執法行動，上述的交通問題已得到改善。署方將繼續與南區區議會聯絡，務使交通情況得以進一步改善。

46. 劉榮富先生表示，警方已就情況加強巡邏、疏導及採取執法行動，對違例人士發出勸喻或交通違例定額罰款告票。

47. 主席請委員提問及發表意見。

48. 多位委員發表意見，內容摘錄如下：

(a) 柴文瀚先生表示，根據以往經驗，政府部門的處理方式皆不如理想。他以華富閣的交通問題為例，處理的部門眾多，但缺乏互相協調。他指議題牽涉的地點不僅田灣地區，實所有與旅遊點有關的地方，皆痛受交通擠迫之苦。他認為，除依賴警方加強執法外，長遠來說，署方應尋覓區內可供旅遊巴停泊的地方。

(b) 陳俊達先生表示，田灣一帶的交通問題核心不在於運輸署所設立的交通管制措施。他指，石排灣道至田灣山道右轉入華貴邨的一段道路，均辟為 24 小時車輛停泊管制禁區；不過，該處卻長年累月泊滿旅遊巴士及混凝土田螺車。根據警方提供的資料，由 2014 年 1 月至 2015 年 1 月所發出的定額罰款通知書共 1 264 張，即平均每天 3.4 張，明顯道出警方執法行動有不足之嫌。他再以早前發生

的壞車事件為例，指一輛中型旅遊巴士於早上繁忙時間因機件故障而停於田灣街口，警方則採取指揮交通的方式，卻沒有設法將壞車移靠路旁，以疏導車輛堵塞的情況。他認為警方不應縱容非法泊車的情況，而應採取靈活執行職務的方法。

- (c) 麥謝巧玲女士表示，若於田灣區內興建酒店，將對田灣山道及附近一帶地區造成嚴重的交通問題。以華貴邨的情況而言，現時已存在交通惡化的狀況。她指，田灣區已落成的酒店已有三間，加上路面狹窄的環境，難以容納興建更多酒店。她認為規劃署實不應加重居民的困擾，將土地劃為酒店用途。
- (d) 楊默博士認為田灣的交通問題由南區交通及運輸事務委員會秘書處提出並不合適。此外，他指 2014 年 1 月至 2015 年 1 月期間，警方在石排灣道、田灣街及田灣山道發出的定額罰款通知書高達 839 張之多，足以證明交通問題對田灣區居民造成極大滋擾。不過，他慨嘆交通頻繁與大都會之間有密切關係；情況猶同紐約、倫敦、上海等地方，主要幹道經年車水馬龍，水涉不通。他又指出，香港作為亞洲地區的一個重要城市，旅遊業的興旺雖對交通構成壓力，但從商業角度而言，發展經濟的同時無奈地須付出代價。
- (e) 司馬文先生指他以海濱事務委員會成員身份，曾參與於其他地區旅遊巴士的停泊問題。他認為問題的癥結在於運輸署沒有良好的長遠策略，運輸署亦多年來沒有意願增加永久性的旅遊巴士泊車位，引致車輛與泊車位的比例相距甚遠。他要求運輸署提交圖則，清楚規劃田灣及香港仔地區一帶所有避車處、可供旅遊巴士等候乘客及通宵停泊車輛等資料。他又要求規劃署交待於審核興建酒店的申請時，就區內、外交通所必要提供的條件。最後，他要求相關部門能制訂有效的發展藍圖，並提交文件與南區區議會詳細討論。
- (f) 歐立成先生 MH 表示，於舊區規劃酒店的困難程度相當高。他指倘新建的酒店範圍預留停車場，則可大大減低阻塞交通等問題。他希望規劃署於批准興建酒店的同時，應加入上述條款。

- (g) 林玉珍女士 MH表示，不僅田灣及香港仔，南區多處均林立舊建築物，倘若重建計劃續步落實，將舊樓宇拆卸並進行改建，定必加重現時的交通負荷。她指城巴 95C 經常被投訴「脫班」的情況，歸根究柢，正是田灣的交通阻塞所致，認為相關部門應詳細研究南區的長遠交通策略。
- (h) 張錫容女士表示，鴨脷洲大街的情況與田灣街的情況類同。她希望規劃署設法平衡每一個發展區的承受能力，不要忽視交通配套的重要性。
- (i) 林啟暉先生 MH認為提議內容不應局限田灣區的交通問題。他表示，香港的旅遊業受「自由行」所影響而似有偏向的發展；而負面的因素卻引致居民對旅客抱有怨聲。為此，政府應向市民交代香港未來的整體發展策略，將可持續性的優勢清楚列出，針對地區的承受能力，使旅遊業可正面發展，除幫助振興經濟之餘，亦可減少對居民的滋擾。
- (j) 區諾軒先生表示，由於「自由行」的失誤政策，導致香港出現「泡沫式經濟」後果。他解釋，於某地區興建酒店，將帶來連鎖式的配套效應，如購物區、酒樓、零售商店等相繼加入，因而增加社會成本。他指田灣正是南區一個具代表性的例子。當反對的聲音出現時，支持者又認為所有檢討將影響經濟。因此，他認為適當的規劃最為重要。
- (k) 陳李佩英女士表示，田灣一帶的交通不但影響附近地區，甚至對赤柱及淺水灣亦造成問題。她認為酒店如本身能設有停車場，即可解決很多問題。此外，她表示興建架空天橋或隧道等基礎建設可幫助解決交通擠迫的情況，而這些皆有賴區議員不遺餘力地要求政府部門的跟進。她承認香港對旅遊業有殷切需求，在發展方面不應單看一方面的價值。

49. 主席解答楊默博士的查詢，指議題由他本人以委員會名義提出，並非由秘書處動議。他續表示，就規劃署於《附件三》的書面回應，指石排灣道 65 至 69 號的酒店發展於 2010 年 5 月 6 日獲建築事務監督批准時，該地段土地用途屬「商業/住宅」用地，但於 2010 年 5 月 7 日則立即刊憲將其改劃為「住宅(甲類)2」地帶。鑒於田灣已有多幅土地擬興建酒店，他要求規劃署解釋上述土地用途改變的原因。

除此之外，他希望知道運輸署對田灣一帶將會實施的改善工程。亦想知道警方對委員提問的處理方法。

50. 姚昱女士的綜合回應如下：

- (a) 石排灣道 65 至 69 號在《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱草圖編號 S/H15/25》未刊憲之前被劃為「商業/住宅」地帶，於 2010 年 5 月 7 日刊憲的大綱草圖編號 S/H15/25 上已改劃為「住宅（甲類）2」地帶，其後若發展酒店須向城市規劃委員會申請規劃許可。自刊憲後，城市規劃委員會並沒有收到任何發展酒店的規劃申請；及
- (b) 規劃署若收到興建酒店的規劃許可申請，將諮詢相關部門的意見。在交通方面，將徵詢運輸署的專業意見，包括酒店營運時住客上落的安排。

51. 董振然先生回應表示，在酒店規劃上，當局已設有審核標準，例如房間數目與泊車及上落客貨設施的比例。他重申田灣一帶現時的交通問題，主要由提供團餐的食肆所引起，而食肆經營團餐並不需要得到當局的審批。他表示，署方在應對上可考慮擴闊路面，惟田灣山道及田灣街可擴闊的空間委實有限。至於考慮增加泊車位方面，亦面對同樣受空間所限的問題。而再延長或增設設置禁區，亦須顧及其他人士的上落客貨需求及警方執法的配合。

52. 劉榮富先生的綜合回應如下：

- (a) 就壞車的情況而言，警方較傾向召喚拖車服務，以免因「推車」而產生危險；
- (b) 在執法行動方面，在不曾嚴重影響交通的情況下，一般採取先勸喻的處理方式。而於繁忙時段，警方會於田灣街安排交通管制；
- (c) 就停泊管制禁區經常泊滿旅遊巴士及混凝土田螺車的情況，警方於執法時，會先勸喻有關司機將車輛駛離。
- (d) 警方將繼續在田灣及香港仔一帶，加強巡邏及執法行動。

53. 司馬文先生對田灣及石排灣的交通情況表示憂慮。他不滿政

府部門的回應，認為旅遊巴士泊位不足所帶來的風險應重申評估；規劃署及運輸署必須為風險提供解決方案。署方不能只說一切安排須符合標準、大綱圖或對解決無能為力、受地理環境限制等等。若長此下去，交通情況將進一步惡化。旅遊業在可預期增長的同時，規劃署及運輸署實際的參與及提供可行性方案實是責無旁貸。他表示在過去的5年裡，南區不斷希望能提升旅遊業，而部門卻沒有解決旅遊車輛增幅的方案。他強烈要求運輸署及規劃署搜羅更多資料後，再向委員匯報。

54. 柴文瀚先生表示，各政府部門只專責於個別範疇，根本不能解決問題。他批評政府的工序墨守成規，與現實社會脫節，凡事仍舊以「老方式」或舊標準處置。他認為運輸署應透徹地重新提出方案，以解決田灣區所面對的交通問題。

55. 姚昱女士回應指香港規劃標準與準則第8節所述的內部運輸設施標準，皆由運輸署提供，最後決定權亦在運輸署。

56. 董振然先生回應，指署方會繼續與委員溝通，以及聽取各方的意見。

57. 主席總結表示，委員會要求相關政府部門備悉委員的意見，盡快全面檢視田灣的交通承載能力，並加強交通及其他配套設施。相關政府部門亦應從改善路面情況及執法著手，從速紓緩石排灣道的擠塞情況。此外，在南區舊區一帶(如田灣及鴨脷洲大街)再有新酒店項目發展前，相關政府部門應事先諮詢區議會，並應在條款中加入於建築內設置車輛停泊位的要求，以減少車輛因上落客而對附近道路造成的影響。

(黃靈新先生於下午5時03分離開會場，張錫容女士及林啟輝先生MH則同時於5時53分離開會場。)

議程六： 於小巴車身展示路線號碼
(此議題由司馬文先生提出)
(交通文件 12/2015 號)

58. 主席表示，此議題由司馬文先生提出，詳見交通文件12/2015號。

59. 主席請司馬文先生簡介文件內容。

60. 司馬文先生簡介文件，指出專線小巴的路線號碼只展示在車輛的前面，而從小巴後方趕上的乘客，往往須要越過小巴車頭才可以確認路線，令秩序失控之餘，更是險象橫生。他以圖片說明政府在推廣長者和合資格殘疾人士以「2元乘搭綠色專線小巴」的計劃，小巴均在車前、車尾及車身兩旁貼有優惠計劃標誌，認為小巴營運商可使用同樣方法，於小巴車身展示路線號碼。

61. 主席詢問有否委員須要就議題申報利益。黃靈新先生舉手示意。

62. 主席請委員發表意見。

63. 楊默博士、柴文瀚先生、林啟暉先生 MH、羅健熙先生及陳李佩英女士提出意見，內容綜合如下：

- (a) 有委員認同題述建議，認為有需要在車前、車尾及車門旁展示號碼；
- (b) 有委員表示，於小巴車身展示號碼的建議，從技術上並沒有困難，而外國亦有實用的例子。惟他認為題述的可行性在於制度方面；他指自 70 年代至今，小巴制度已埋藏於一成不變的思維上，營辦商大多缺乏進取心態。他建議政府部門應對小巴服務加以規範，使業界更有效率及更有規律地營運；
- (c) 有委員表示，小巴車身展示號碼的改善建議實屬可行。他認為署方可循關注市民訴求而向小巴營運商發出相關建議。此外，他表示縱使有委員申報利益，仍希望他們發表意見，表達在營運方面，在小巴車身展示號碼所面對的問題；
- (d) 有委員表示，不同種類的營業車輛的車尾均貼上營運標記，故他認為理論上在小巴車身展示號碼不存在任何安全問題。他建議除建議署方立例處理外，亦可要求小巴營運商協助推行；以及
- (e) 有委員表示，雖然有多間小巴營運營，但署方可就個別小

巴批出只可展示的路線號碼。

64. 黃靈新先生表示，對於行走固定路線的小巴，通常會在車尾展示路線號碼。倘若個別小巴被安排行走不同路線，除非已安裝「LED」顯示屏的系統，否則司機在轉換路線時須更換展示在車身的號碼。

65. 許家耀先生回應表示，現時已有相關法例規定小巴在車身展示標誌、記號及廣告，營辦商可按規定加入路線號碼等資訊。在運作上，鑑於營辦商會於一日內不同時段按需要將同一部專線小巴車輛調配到不同路線提供服務，營辦商會遇到一定的困難，然而運輸署會盡量鼓勵營辦商在可行的情況下，在行走固定路線的專線小巴車輛的車身展示路線號碼。就南區的專線小巴路線而言，他表示在總站及一些大的專線小巴站，不同路線的專線小巴已有獨立分隔空間上落客；在其他部份較多路線共用的專線小巴站設於巴士站附近，當其他車輛同時停站時，乘客或未能目睹展示在專線小巴車尾的號碼。另外，他指出由於專線小巴的座位有限，乘客即使從後目睹專線小巴車尾的號碼，亦須走往車前以確認車廂是否仍有空位。

66. 司馬文先生表示，不論以電子或人手操作方式，在小巴車身展示號碼實是易如反掌。至於客運營業證下包含不同路線組合的情況，他認為小巴只在總站更改行車路線，而同時更改號碼根本上沒有技術上的困難。他相信各委員同意題述建議旨在方便乘客；而建議亦應盡早落實。對於乘客追趕小巴而產生的危險現象，實不應在香港這都市所能發生，更不應長期以來依然故我，沒有絲毫改善。他表示不明白罔顧乘客安全的原因，也質疑公共交通服務比亞洲其他國家不及的理由。他強烈要求題述建議應立即進行。

67. 柴文瀚先生表示，運輸署可向南區的四至五家專線小巴營辦商作出勸喻，懇請協助以簡單方式在車身展示行車路線。

68. 許家耀先生回應表示，在合乎規定的範圍內，署方將積極鼓勵小巴營運商作出配合，在車身提供額外資料予乘客。

69. 主席總結表示，司馬文先生提出的議題非常合情、合理，亦照顧乘客所需，惟運輸署及小巴營辦商均表示在車身展示路線號碼，在運作上存著困難，包括人手、電子顯示屏及車輛調配等技術問題。他建議署方備悉各委員的意見，同時，亦應主動呼籲營辦商自願參與「路線展示號碼」的建議。有關程序可由行走固定路線的小巴開始，

再逐漸要求其他需調動的小巴加入改善行列。長遠而言，應考慮安置電子顯示屏，以徹底解決問題。

**議程七： 以往會議曾經討論事項進展報告
(截至 2015 年 2 月 28 日的情況)
(交通文件 13/2015 號)**

70. 主席請委員按頁提出意見。

南區行人天橋及隧道加建升降機

71. 區諾軒先生就鴨脷洲橋下方近深灣軒的項目，詢問路政署於 2016 年年底竣工前，分階段重置行人通道的可行性。他指相關工程已進行逾四年，故希望署方於施工期間可作出配合，還原行人路予市民使用。

72. 蔡詠詩女士回應指，工程由署方的主要工程管理處管理，承諾會將委員的要求向負責的組別反映。

改善薄扶林道各路口

73. 司馬文先生建議刪除上述項目，因為所有相關工程經已完成。

74. 主席請秘書處跟進此事。
[會後補註：項目已從報告中刪除。]

南區巴士脫班問題

75. 朱慶虹太平紳士表示，新巴 95C 號線「脫班」的情況非常嚴重。為紓緩情況，他要求運輸署考慮為城巴 37A 號線、新巴 38 號線及隧巴 970X 號線提供分段收費優惠，以方便前往置富花園的乘客。此外，他要求署方交代有傳聞指服務南區的兩間巴士公司中，以新巴的「脫班」情況較為嚴重。他表示，曾留意過往紀錄，新巴服務水平之差，已登首位。倘情況屬實，他詢問新巴在經營方面所面對的困難。

76. 林玉珍女士 MH表示，2015 年 1 月及 2 月份隧巴 171 號線的服務欠佳，欲了解箇中原因。

77. 歐諾軒先生非常關注隧巴 171 號線的「脫班」情況。此外，他建議由華富邨前往鴨脷洲方向的巴士，如新巴 94A 號線，可途經成都道後直出至香港仔海傍道，以紓緩「脫班」問題。

78. 歐立成先生 MH表示，華富邨的居民認為新巴 42 及 38 號線均行走大致相同的路線，但新巴 42 號線「脫班」的機會卻較大。他懷疑巴士的車齡是其中一個影響因素。

79. 柴文瀚先生，要求署方跟進車長缺勤的情況。他建議設立罰則及規定巴士公司維持足夠的後備車長，以改善服務。

80. 許家耀先生綜合回應表示，他會與巴士公司跟進城巴 37A 號線、新巴 38 號線及隧巴 970X 號線分段收費的建議。至於新巴 94A 號線的情況，他表示，運輸署於 2014 年曾進行研究，並向委員匯報香港仔市中心巴士路線改道的建議。現階段需觀察近期的相關巴士服務情況，再進行諮詢，收集地區人士的意見。他續表示，根據過去的兩個月的紀錄，因交通情況而導致隧巴 171 號線「脫班」的情況並不嚴重，而主要原因包括車長缺勤及因調配資源所致。他解釋新巴 38 及 42 號線過往兩個月的「脫班」情況的主因是車長缺勤。此外，他表示，署方於 2015 年 3 月 20 日已向立法會提交文件，指新巴於 2015 年 1 月份整體的脫班率確實高於其他巴士公司。而據每月審視途經南區的巴士服務所見，南區的巴士服務在過去一年表現穩定，沒有太大的按月變動，與全港巴士服務的整體表現相若。至於車長缺勤問題，巴士公司已不時作出改善，盡力調配有限資源。他會與巴士公司跟進有關車長招募安排，以解決車長整體短缺的情況。

南區欠缺或未符合標準而行人需求高的行人路列表

81. 陳李佩英女士要求相關部門對仍未改善的地點提供可行方案。此外，她表示，新巴 9 及 14 號線行走的道路，相關部門應設法克服因受斜坡及大樹所影響而未能興建行人路的情況。

[會後補註：運輸署已回覆相關委員。]

82. 司馬文先生表示，根據上次會議紀錄第 81 及 82 段，他曾要求運輸署就項目 17 安排實地視察，但至今並未得到任何回覆。

83. 主席要求譚桂芬女士聯絡相關委員，擬定及確認實地視察的細節。

[會後補註：運輸署現時仍繼續與相關委員跟進實地考視察的細節。]

84. 徐遠華先生表示，要求運輸署就列表中項目 8 有關封閉鴨脷洲橋支路行人過路處的最新決定作出澄清。

85. 主席要求運輸署代表就陳李佩英女士、司馬文先生及徐遠華先生的提問及意見，於會後作個別回應及跟進。

議程八： 其他事項

配合西港島線通車的公共交通服務最新修訂重組計劃

86. 主席表示題述事項由運輸署提出，以回應委員會於上次會議要求署方盡早向委員會報告因應西港島線通車後，巴士路線最新的重組方案。由於署方於截止日期後才遞交議程，故將文件納入議程的其他事項。

87. 主席歡迎下列代表出席上述議題：

- (a) 運輸署總運輸主任（巴士及鐵路科）吳翰禮先生；
- (b) 運輸署高級運輸主任（巴士及鐵路科）趙浩明先生；
- (c) 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（策劃主任）黃嘉俊先生；及
- (e) 城巴/新巴有限公司（公眾事務經理）李建樂先生。

88. 在未進入議事前，朱慶虹太平紳士表示，將題述事項納入其他事項的做法並不恰當。他指出，其他事項通常只涉及簡短的工作匯報，一般不會就任何事項進行討論或議決。

89. 主席責請運輸署代表日後留意遞交議程的時間，使有迫切性議題能夠有充足時間處理。

90. 吳翰禮先生表示，西港島線的堅尼地城站及香港大學站自 2014 年 12 月 28 日通車後，現時每日平均約有 127 000 人次使用上述兩個新鐵路站。西營盤站剛於 2015 年 3 月 29 日啓用，現場觀察所見亦有許多附近居民使用新的鐵路服務。他表示於 2015 年 2 月 2 日曾提交「西港島線通車後公營巴士服務」的最新狀況，而署方至今仍不

斷更新營運數據（詳情見《附件一》）。就 2015 年 3 月中旬南區巴士服務情況而言，一般乘客量較新鐵路啟用前下跌約 13%，而途經西區海底隧道路線的乘客量，跌幅則達 23%。署方已因應乘客量的改變，與巴士公司作出適時的巴士重組安排及修訂（詳情見《附件二》、《附件三》及《附件四》）。

91. 趙浩明先生表示，南區共有三組巴士重組方案：包括(一)新巴 4、4X 及城巴 7 號線；(二)城巴 40 及 40M 號線；及(三)新巴 43X、46X、城巴 70、70M 及 M47 號線。他續表示，經考慮居民的需求情況後，第一組方案已被擱置，即新巴 4、4X 及城巴 7 號線將維持三條路線，不作合併。就第二組有關城巴 40 及 40M 號線的合併方案，除增加轉乘優惠外，基本細節將不作改動。至於第三組方案，城巴 43M 取代 M47 號線的安排已於 2014 年 12 月 28 日實施；而新巴 43X 及 46X 號線取消後，田灣及華貴的乘客可乘搭城巴 43M 號線往西區轉乘港鐵。為有效地運用重組資源，上午繁忙時段將加開由田灣開出，途經華貴及華富的兩班特別班次，以及新增城巴 43M 及新巴 4、4 X 號線的轉乘優惠。至於 70、70M 號線的重組安排將繼續保持。重組方案的安排已詳列於《附件五》。

92. 主席請委員提問及發表意見。

93. 多位委員提問及發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 麥謝巧玲女士表示反對取消新巴 43X 的建議。她表示新巴 46X 被取消後，乘客將迫使乘搭新巴 43X。她指出，現時新巴 43X 的服務，本為長者前往瑪麗醫院所需而設。她認為轉乘安排不設實際，亦對行動不便的長者帶來困擾。
- (b) 區諾軒先生要求改善南區巴士服務，不論增減班次，都應該符合居民要求，盡量避免「脫班」的情況出現。
- (c) 林玉珍女士 MH就《附件一》的營運數據提出質疑，她認為城巴 90B 的乘客量由以往 91%下降至 2015 年 3 月中旬的 78%，難以令人信服，要求署方解釋計算數據的方法。
- (d) 朱立威先生對擱置新巴 4、4X 及城巴 7 號線的安排表示歡迎。他指香港大學站已成為乘客匯流港鐵網絡的主要地點，故建議途經香港大學的巴士路線皆應考慮增加班次。

此外，他認為城巴 70P 的服務仍有改善空間。有關乘客量的數據，他認為從南區上車的乘客應有增無減，而整體數字下降的原因，可能與從中西區上車的乘客減少有關。他要求署方澄清計算的方法。

- (e) 柴文瀚先生表示，交通服務重組計劃需重新修訂乃意料中事，認為早前的建議，如接駁、快線等安排存著頗多缺點。他指個人於 2015 年 3 月進行的調查所得，繁忙時段約有 15% 的巴士乘客於港鐵香港大學站轉乘港鐵，而專線小巴則有 20%。這些數字不但表示轉乘訴求非常殷切，且與署方提供的數據吻合。他希望新增車輛行走的路線的安排可以常規化。他續表示，重組計劃最重要的原則，是前往目的所需的時間及車費應不受影響。以取消新巴 43X 為例，備受強烈反對的聲音正正因為轉乘安排違反這個原則。他再以隧巴 970 為例，表示重組後班次不正常的情況常見，使乘客難以預計時間，對安排極度不滿。
- (f) 徐遠華先生認為，中西區乘客改乘港鐵的情況，乃導致南區巴士客運數字下降的主要原因。他擔心部門及巴士公司會藉此進一步縮減巴士數目。此外，他回顧於 2014 年 3 月所建議的巴士重組計劃，當中的計算單位為「平均載客率」，而今則改用「最繁忙的半小時」為量度標準。他要求部門解釋兩者的分別及進行統計時所採用的方法。
- (g) 司馬文先生建議，城巴 43M 的班次應改為每 15 分鐘一班。
- (h) 主席表示反對取消新巴 43X 的建議，亦不接受特別班次的安排。此外，他建議城巴 70 號於繁忙時段途經田灣街的安排，應由兩班車輛增至 3 班，並以雙向方式行走。

94. 吳翰禮先生綜合回應表示，自西港島線通車後，南區居民均傾向使用較快捷的巴士接駁服務。單以新增的城巴 43M 為例，2015 年 3 月的載客率已由 1 月份的 59% 上升至 64%，而班次的穩定性亦比以往城巴 M47 有明顯改善。至於由南區前往港島北岸的乘客量，則出現有顯著下降的情況。根據 2015 年 3 月的資料顯示，新巴 43X 及 46X 於繁忙時段最繁忙半小時的載客量分別為 48% 及 25%，與南區其他路線相比，載客量委實偏低。他期望在取消新巴 43X 及 46X 之後，新增的巴士路線及班次可提供足夠的服務，予乘客前往瑪麗醫院及港島北岸地區。他指署方將按恆常的準則，及配合巴士公司的資源，釐

定及調整各路線的班次。

95. 趙浩明先生補充回應，表示就個別路線而言，將在取得更多營運數據後，根據乘客需求實際情況，研究增加城巴 43M 及隧巴 970 等線的服務班次。至於專線小巴方面，他表示署方已備悉委員意見，隨後將作適當的跟進。至於城巴 70 號特別班次的雙向行走安排，將與巴士公司作進一步商討。

96. 黃漢中回應表示，乘客率的計算方式是根據由每天早上至晚上時間，各路線沿途最繁忙的載客點所收集的數據而得。《附件一》所匯報的數字，已紀錄了全日最高的半小時的載客率。

97. 主席再請委員提問及發表意見。

98. 多位委員再次提問及發表意見，內容摘如下：

(a) 林玉珍女士 MH表示，據她所知，城巴 90B 號線在早上 8 時許由鴨脷洲開出的班次經常滿載乘客，故此她不認同署方提供的數字。

(b) 麥謝巧玲女士強烈要求保留新巴 43X 號線，懇請署方及巴士公司能體恤及關懷民生訴求，要求部門能重新考慮重組安排。

(c) 區諾軒先生表示，署方應著緊改善載客率高的路線。他認為 80% 的載客量實已反映車廂空間已接近飽和。至於新巴 94 X 的載客量只錄微降數字，不足以令新巴 91、94 及 94 X 的班次進行調整。另外，他要求部門於早上 9 時增加新巴 91 的服務班次。

(d) 柴文瀚先生要求部門回應城巴 4X、隧巴 970、970X 的服務班次及專線小巴 23X 的建議。另外，他亦要求新巴 43X 號線能提供最基本的服務。有關城巴 40、40M 的重組安排，他要求部門遵守行車時間及車費不多於原本路線的原則。此外，對於取消城巴 M47 號線後，其替代的巴士未能前往華富北的安排，他認為署方欠缺周詳考慮，期望巴士公司能作出適當的調整，以配合乘客需求。

(e) 朱慶虹太平紳士質疑署方未有跟隨所訂立的機制來計算

乘客率。他表示若依據昔日載客率的標準，《附件一》中所提及的 25 條巴士路線，恐怕只有 3 條路線符合標準而毋需削減班次。他質疑沿用巴士公司派調查員進行統計的可靠性，建議蒐集數據的工作應由運輸署親自負責。

(f) 主席同意麥謝巧玲女士及柴文瀚先生的意見。

99. 吳翰禮先生回應表示，現時南區餘下兩個巴士重組方案。他指方案二有關城巴 40 及 40M 號線的重組，因該兩路線均途徑西半山，故乘客量下降亦受中西區的居民轉乘港鐵有關。在實施有關巴士重組方案時，巴士公司將提供合適的替代或轉乘服務等，務求對乘客影響減至最低。至於方案三有關新巴 43X、46X 及城巴 70 等號線，在調查中確實發現有區內乘客於西港島線通車後，改用其他巴士路線轉乘鐵路服務，使新巴 43X 及 46X 號線的載客量有下降的實況。署方除因應乘客出行需求改變之外，亦會考慮整體交通網絡的效益而進行巴士路線重組。就委員提出調查巴士路線載客率不應單由巴士公司進行的建議，他表示署方於西港島線啟用前後，亦有進行獨立調查。而署方的調查結果，均與巴士公司錄取的數據大致吻合。

100. 主席總結表示，委員會要求運輸署備悉及仔細研究委員的意見，繼續檢討現時南區巴士重組的方案，並在西營盤站開通後，盡快提供相關巴士路線的載客率予委員會參考。在獲得委員會同意之前，不能削減相關巴士路線。

下次會議日期

101. 主席表示，南區區議會屬下交通及運輸事務委員會第二十一
次會議將於 2015 年 6 月 1 日（星期一）下午 2 時 30 分於南區區議會
會議室舉行。

102. 議事完畢，會議於下午 7 時 26 分結束。

南區區議會秘書處
2015 年 5 月