

南區區議會（2024-2027）屬下
交通運輸委員會
第二次會議記錄

日期：2024年3月25日

時間：上午9時30分

地點：南區區議會會議室

出席者：

彭兆基先生（本委員會主席）

張偉楠先生（本委員會副主席）

朱立威先生, 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

梁進先生

陳文俊先生, JP

陳郁傑教授, MH, JP

陳榮恩女士

黃才立先生

黃雨程女士

趙式浩先生

楊上進先生

劉毅先生

蕭煒忠先生

賴家智先生

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：

鄭港涌先生, JP	南區區議會主席	
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	
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	
林雅雯女士	運輸署工程師／房屋及計劃	
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
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)	
鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理	
曾健鋒先生	城巴有限公司高級企業傳訊主任	} 參與議程四 的討論
王新裕先生	城巴有限公司策劃主任	
潘澄先生	路政署工程師 2-4／工程	} 參與議程五 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／南區蔡嘉陽先生；
- (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；
- (v) 運輸署工程師／房屋及計劃林雅雯女士；以及
- (vi) 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及避免在中途離開。委員出席會議的記錄，會公開讓公眾查閱。

議程一： 通過 2024 年 1 月 23 日的第一次會議記錄

3. 主席詢問委員是否通過上述會議記錄。
4. 主席表示，委員會通過上述會議記錄。

議程二： 2024-2025 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 4 / 2024 號)

5. 主席表示，早前收到陳文俊先生, JP 申報利益，表示他擔任進智公共運輸控股有限公司行政總裁。主席經考慮後，認為陳文俊先生, JP 的身份可能有利益衝突，因此決定他不可就本議程發言或參與表決，但可繼續留在席上旁聽以及在本議程結束後繼續參與會議的討論。
6. 主席歡迎政府部門及城巴有限公司（城巴）代表出席會議：
 - (i) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 劉恩怡女士；
 - (ii) 運輸署運輸主任／巴士發展（港島）1 廖學怡女士；
 - (iii) 城巴有限公司營運及工程主管（港島）梁孫偉先生；
 - (iv) 城巴有限公司營運經理（港島）黃霆軒先生；
 - (v) 城巴有限公司經理（策劃）黃嘉俊先生；
 - (vi) 城巴有限公司企業傳訊經理鍾佩怡女士；
 - (vii) 城巴有限公司高級企業傳訊主任曾健鋒先生；以及
 - (viii) 城巴有限公司策劃主任王新裕先生。
7. 運輸署代表以電腦投影片簡介南區巴士路線計劃（路線計劃）。
8. 委員提出以下意見及提問：

城巴第 90 及 97 號線

- (i) 路線計劃建議加密城巴第 90 號線的班次以配合乘客需求，惟巴

士脫班問題一直嚴重，市民普遍已對城巴的建議失去信心；

- (ii) 城巴第 90 號線更改行車路線後會繞經利東邨，擔心候車時間及車程會延長，對居民造成不便，尤其擔心利東邨上車的長者難以覓得座位；
- (iii) 城巴早前取消城巴第 96 號線，利東邨居民已非常不滿，今次建議調整城巴第 97 號線的服務時間，將為居民帶來諸多不便，希望城巴不要因為港鐵南港島線通車而不斷削減巴士服務，重新檢視是否必須推行新的路線計劃；
- (iv) 城巴第 90 號線在非繁忙時段的班次會調整為每 20 分鐘一班，但討論文件顯示現時該路線只有 6 部巴士提供服務，質疑巴士數目是否足以應付路線整合後的新安排，整合後在非繁忙時段該路線會有多少部巴士提供服務；

城巴第 973 號線

- (v) 赤柱居民及商戶反映對外交通有欠完善，若削減城巴第 973 號線的班次，將進一步影響區內民生及經濟；
- (vi) 對往返瑪麗醫院的市民造成不便，尤其長者；
- (vii) 星期一至五非繁忙時段能否保留少量班次而非全面取消，以照顧市民需要；以及
- (viii) 因應去年實施的路線計劃而推出的轉乘服務，成效未如理想；城巴今次實行新的路線計劃前，應做好相關配套安排。

9. 運輸署代表綜合回應如下：

城巴第 90 及 97 號線

- (i) 理解市民關注巴士脫班問題，會繼續密切監察城巴的服務情況，

並適時跟進；

- (ii) 理解鴨脷洲居民對車程延長的關注，但相信建議服務調整後的班次整體而言能為居民帶來好處；以及

城巴第 973 號線

- (iii) 因應該路線在星期一至五非繁忙時段不設服務，城巴將為乘客提供其他路線的轉乘優惠，前往不同目的地。由於現時服務班次已為 30 至 60 分鐘一班，再作下調的空間有限。

10. 城巴代表綜合回應如下：

城巴第 90 及 97 號線

- (i) 自從港鐵南港島線通車後，兩條巴士線載客量跌幅超過一半。在港鐵南港島線通車近十年間，城巴一直維持 90 及 97 號線各自服務利東邨及鴨脷洲邨，但營運狀況持續不理想，在非繁忙時段只錄得兩成載客量；
- (ii) 城巴第 97 號線現時已是 20-30 分鐘一班，因此調整班次空間不大，再下調只會加劇流失率，故此建議整合路線並加密班次，期望以較頻密的班次吸引乘客選乘巴士；
- (iii) 理解整合路線會略為延長行車時間，但城巴第 90 號線重組後會在非繁忙時間加密班次，對乘客亦有正面影響；
- (iv) 會與運輸署保持緊密溝通，新的路線計劃實施後，會因應實際載客量適時調整班次；
- (v) 討論文件只顯示上午繁忙時段的巴士數目。整合路線後會在非繁忙時段增加兩部巴士，亦會因應不同時段的需求和路面交通情況再作調整；

城巴第 973 號線

- (vi) 備悉委員對削減班次的意見；以及
- (vii) 城巴計劃推出相關巴士路線轉乘優惠，如城巴第 73 號線轉乘城巴第 4 號線，以及赤柱前往中環的路線，讓由赤柱前往瑪麗醫院和九龍的乘客受惠。城巴會檢討情況，其後與運輸署聯絡。

11. 主席總結時表示南區巴士路線計劃對南區十分重要，港鐵南港島線提供鐵路運輸服務，並非旨在取代巴士，而是讓南區居民享有更多選擇。期望城巴及運輸署備悉委員的意見，繼而優化此計劃和其他巴士路線的服務。

議程三： 興建香港仔隧道巴士轉乘站的進度事宜

（此議程由張偉楠先生、楊上進先生、李嘉盈女士、黃才立先生、朱立威先生，MH、蕭煒忠先生、梁進先生及趙式浩先生提出）

（交通運輸文件第 5 / 2024 號）

12. 主席歡迎以下路政署和城巴代表出席會議，參與議程三的討論：

- (i) 路政署工程師 2-4 / 工程潘澄先生；以及
- (ii) 城巴代表（與議程二相同）。

13. 楊上進先生簡介議題。香港仔隧道已由 2023 年 12 月 24 日上午 5 時起實施「易通行」，政府將拆除該處收費亭並興建巴士轉乘站，以改善乘客候車空間及巴士網絡效率。就此，欲詢問運輸署和路政署有關興建巴士轉乘站的最新進展及巴士路線計劃。

14. 路政署代表回應指，自香港仔隧道於 2023 年 12 月 24 日實施「易通行」後，路政署隨即展開第一階段工程，拆除和改建近收費廣場中央的收費亭及相關設施。路政署亦已於 2023 年 12 月底為建造香港仔隧道巴士轉乘站的工程合約招標，合約預計於 2024 年第二季批出。該項工程合約除了包括於香港仔隧道興建巴士轉乘站外，也涵蓋

第二階段工程，涉及拆除和改建收費廣場兩側餘下的收費亭及相關設施。

15. 運輸署代表回應指，目前行經香港仔隧道的巴士路線於黃竹坑道近黃竹坑醫院的一對巴士站設有轉乘安排，惟相關巴士站空間有限，未能提供全面的設施供乘客作轉乘之用。為優化巴士轉乘安排，運輸署計劃在香港仔隧道收費亭拆除後所騰出的土地興建巴士轉乘站，並提供舒適的通道及候車空間予乘客。巴士路線安排方面，運輸署會密切留意興建巴士轉乘站的進度，適時與巴士公司商討及制定相關服務計劃的建議，並按需要諮詢委員意見。

16. 城巴代表表示，除了保留原有巴士轉乘優惠外，城巴亦計劃擴展優惠範圍，涵蓋往來赤柱的路線。城巴歡迎委員就其他轉乘優惠提出建議。

17. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 路政署現階段已就巴士轉乘站工程招標。請署方提交項目設計圖，以供委員參閱；
- (ii) 香港仔隧道巴士轉乘站擬設於聖保羅男女小學附近，設置轉乘站將方便學童、家長和舊圍村居民出入，惟路政署和運輸署應確保承建商安排工程車輛出入時注意安全。另外，學校附近交通於上學及下課時段非常繁忙，詢問路政署和運輸署會否採取相應措施，減低交通意外的風險。同時欲了解政府部門擬於轉乘站實施的吸煙管制安排，期望盡量減少對附近學童的影響；
- (iii) 南區居民對香港仔隧道巴士轉乘站落成十分期待，惟路政署至今尚未提供項目的預計落成日期。委員會一直關注進展，希望路政署盡快提交項目的初步施工時間表；
- (iv) 根據經驗，政府部門向委員會提交的方案往往需要因應委員的意見修改。就此，希望路政署和運輸署及早向委員提交相關資

料，並聯同巴士公司主動徵詢委員對項目設計及轉乘優惠的意見；

- (v) 強調在轉乘站興建上蓋有其重要之處，希望路政署和運輸署於設計階段考慮得更全面，以免需要進行加建工程，導致工程延誤；
- (vi) 詢問項目的施工安排，以及施工會否對香港仔隧道的交通造成影響；
- (vii) 根據資料，香港仔隧道南行方向和北行方向轉乘站的長度分別為 70 米及 85 米，預計能容納五至六輛巴士靠站。然而，若多輛巴士同時到站，恐怕會有擠塞問題。詢問路政署會如何安排；以及
- (viii) 此項目提供一個契機讓各政府部門和巴士公司整合資源，為市民提供更好的服務。希望運輸署和巴士公司不會削減南區的交通資源，並將節省下來的資源用於改善南區的交通設施。

18. 路政署代表綜合回應如下：

- (i) 路政署將於會後向委員提交轉乘站的設計圖則和相關資料。此外，委員亦可參考路政署和運輸署於上屆區議會第十八次交通及運輸事務委員會會議向委員提交的設計概覽圖及有關資料；

（會後補充：路政署已於會後向南區區議會提交巴士轉乘站的設計概覽圖，請參考附件。）

- (ii) 路政署曾於 2023 年與附近的學校和村民代表溝通，向他們解釋承建商於南風徑的一幅人造斜坡進行鞏固和改善工程對該處的影響。為避免長時間在南風徑實施臨時交通安排，相關政府部門將要求承建商於施工前提交申請，以供審批，確保行人通道符合要求。另外，相關政府部門亦會要求承建商運送建築材料時，安排車輛使用收費廣場現有行車線出入，以減少對南風徑

行車線的影響；

- (iii) 路政署已備悉有關設立禁煙區的意見，並將聯同運輸署和巴士公司，考慮於轉乘站範圍內引入相關配套設施；
- (iv) 路政署會與運輸署商討擬議項目落成的時間表，亦會商討相關巴士路線的安排。路政署預計工程合約開展後，整項工程的建築期為兩年；
- (v) 現時項目已設有上蓋，為乘客提供舒適的候車環境，行人通道將連接南風徑及壽臣山附近一帶的行人路；以及
- (vi) 「易通行」收費計劃實施後，現有收費廣場來回方向維持三條行車線，而路政署於工程期間將確保這項安排不變。故此，路政署預計工程不會對香港仔隧道的交通造成太大影響。當工程開展後，路政署會密切審視施工程序，務求盡量減少對交通的整體影響。

19. 運輸署代表綜合回應如下：

- (i) 運輸署和路政署曾於上屆區議會第十八次交通及運輸事務委員會會議及 2023 年 12 月，就轉乘站的初步設計徵詢委員和其他持份者的意見。轉乘站現時的設計已考慮各方的意見；
- (ii) 運輸署會仔細審視進行工程期間的臨時交通安排對附近交通的影響，並考慮不同持份者的需要，以盡量減少對毗鄰學校及相關持份者的影響；
- (iii) 運輸署備悉有關吸煙管制的建議，並會將意見轉交相關政府部門跟進；
- (iv) 巴士轉乘站將設有上蓋，為候車市民提供舒適的環境；
- (v) 轉乘站的設計能容納多輛巴士同時停泊，對香港仔隧道出入口

的交通影響不大；以及

- (vi) 運輸署備悉委員有關巴士資源運用的意見，並會與委員就巴士轉乘站的相關服務建議保持密切溝通，以完善南區的公共運輸服務。

20. 城巴代表綜合回應如下：

- (i) 城巴與市民一樣，同樣期望轉乘站能盡快啟用，為乘客提供更多選擇，方便出行。就轉乘優惠方面，城巴已將相關建議提交運輸署，期望署方適時向公眾交代最新安排。城巴亦會與運輸署商討如何完善轉乘站的設施；以及
- (ii) 城巴每年均會檢視南區的整體交通網絡，密切留意乘客出行模式的轉變，並因應乘客的需求調整資源，提供更好的巴士服務。

21. 主席總結時表示，「易通行」實施後，委員和南區居民均對香港仔隧道巴士轉乘站落成充滿期待，希望各政府部門及早向委員匯報工程進展，以便向居民發放相關訊息。巴士轉乘安排方面，希望各政府部門和城巴因應市民的需求，制訂有效方案。

議程四： 漁光道至漁暉道「上坡電梯系統」項目的進度事宜

（此議程由陳郁傑教授, MH, JP、李嘉盈女士、黃才立先生、劉毅先生、蕭煒忠先生及張偉楠先生提出）

（交通運輸文件第6／2024號）

22. 張偉楠先生簡介議題指，逾兩萬名石排灣邨、漁光村及漁暉苑的居民目前主要依賴石排灣升降機塔的兩部升降機往返香港仔，惟升降機不時發生故障，影響居民。得悉政府於2022年建議在南區推展由漁光道至漁暉道的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（下稱「上坡電梯系統」）項目，故欲了解項目進展。

23. 運輸署代表回應指，運輸署正就由漁暉道至漁光道的上坡電梯系統的概念設計方案進行初步可行性研究。當項目初步確立可行後，

會交由路政署進行下一階段工作，包括詳細技術可行性研究和土地勘測等以評估工程對周邊環境的影響，以及制定設計方案的細節及施工時間表。

24. 路政署代表回應指，路政署委託機電工程署為石排灣升降機塔的兩部升降機提供保養維修服務。註冊升降機承辦商的維修團隊每逢星期四晚上八時至九時以及九時至十時，分別檢查兩部升降機。就委員提出增加在深夜時分檢查升降機的次數，署方會與承辦商跟進。

25. 委員就項目提出以下意見及提問：

- (i) 請相關政府部門交代上述項目的初步可行性研究何時完成，以及盡快提供施工時間表。十多年以來，漁光道一帶的居民一直依賴石排灣升降機塔的兩部升降機往返香港仔，兩部升降機早已超出負荷，因此居民期望上坡電梯系統盡早投入服務；
- (ii) 檢查升降機的工作以往於早上進行，感謝路政署和機電工程署採納委員的意見，改為星期四晚上進行。惟晚上仍有不少居民需要使用升降機，難免對他們造成不便，建議改於深夜時分檢查和維修升降機；
- (iii) 根據運輸署的書面回覆，由漁光道至漁暉道的上坡電梯系統建議已獲優先考慮進行下一階段的設計工作。有見及此，促請運輸署盡早完成初步可行性研究，以回應附近居民的訴求；
- (iv) 經常接獲居民投訴升降機發生故障，亦有居民發現升降機塔有電線外露，擔心會有危險，請相關政府部門跟進；
- (v) 輪候升降機的居民為數不少，請相關政府部門在輪候地點劃設排隊指示線，免生混亂；
- (vi) 石排灣邨一帶長者眾多，當中不少更需使用輪椅，兩部升降機若同時發生故障，會嚴重影響輪椅人士，因此希望「上坡電梯系統」項目早日完成；

- (vii) 根據路政署的書面回覆，兩部升降機過去六個月共有四宗故障暫停記錄，欲了解各宗個案由接報到完成維修需時多久、兩部升降機分別錄得多少宗故障暫停記錄、有否更換電梯零件以防止訊號誤報，以及承辦商有否訂下服務承諾，列明接報後會於若干時限內到場維修；以及
- (viii) 兩部升降機已運作多年，建議相關政府部門考慮引入更先進的系統，以有效監察升降機系統的情況，從而減低故障的次數。

26. 運輸署代表綜合回應如下：

- (i) 備悉委員的意見；
- (ii) 上述項目涉及約 35 米的水平高差，需要進行較大規模的高架行人通道及斜坡鞏固工程。由於工程有一定的複雜性，故需要花較長時間進行初步可行性研究以評估工程對周邊環境的影響，包括項目對周邊環境，以及附近歷史文物的影響；以及
- (iii) 署方會繼續與路政署緊密溝通，並會將委員的意見轉達相關組別以便跟進。署方會適時向委員交代初步可行性研究的最新進展和其他最新資訊。

27. 路政署代表回應指，兩部升降機故障和維修的詳情，署方會後會提供補充資料。

(會後補充：根據機電工程署所提供的資料，在過去六個月的四宗故障暫停記錄，當中三宗暫停個案為信號誤報，經檢查後無須進行維修工程便可恢復運作。而一宗於 2024 年 1 月 16 日發生的機件故障，機電工程署於早上 11 時收到 L1 升降機故障信號後馬上派員進行緊急維修，經更換部分零件後，於下午 6 時恢復運作。一般而言，當承辦商接獲自動梯的故障報告時，必須在最少百份之九十五的個案中於一小時內到達現場作出跟進。如涉及乘客被困的故障，承辦商必須在最少百份之九十五的個案中於 30 分鐘內到達現場作出跟進。)

28. 主席總結時表示，石排灣升降機塔的兩部升降機乃附近居民往返香港仔的命脈。漁光村重建在即，屆時升降機使用需求將會大增。請相關政府部門盡快完成連接漁光道與漁暉道的「上坡電梯系統」項目，並盡快向委員會交代最新進展。

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告

(截至 2024 年 2 月 29 日的情況)

(交通運輸文件第 7 / 2024 號)

29. 主席歡迎香港警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生出席會議，參與議程五的討論。

30. 主席請委員就項目進展發表意見或提問。

(A)2 「人人暢道通行」計劃

31. 委員表示，居民十分關注升降機工程的進度，欲了解完成招標後的施工程序和時間表。

32. 路政署代表回應指，路政署已就項目的初步設計諮詢上屆區議會，並於 2024 年 3 月 1 日進行招標。署方稍後會評審標書以選擇合適的承辦商。至於施工時間表，署方於會後會聯絡工程團隊，再呈交委員會。

(會後補充：行人通道 LT03 加裝升降機的項目預料可於 2017 年完成。)

(A)8 在薄扶林道近伯大尼安裝偵速攝影機及行人過路裝置

33. 委員表示，新交通燈已於 2024 年 1 月 26 日啟用，此事項別無更新，建議刪除。

(A)10 打擊南區非法賽車的執法數字

34. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 整體數字並無下降趨勢，非法賽車和非法改裝車輛的問題一直困擾南區居民。儘管警方多次採取執法行動以打擊非法賽車，惟成效不彰，欲了解警方會否採取進一步行動；
- (ii) 部分發出巨大噪音的車輛於清晨時分駛經域多利道和淺水灣一帶，實在擾人清夢。警方打擊非法賽車的同時，應設法阻止這類車輛聯群結隊於清晨時分駛經住宅區毗連路段；
- (iii) 欲了解警方打擊非法賽車的地點，並向委員提供非法賽車和非法改裝車輛的檢控數字；以及
- (iv) 詢問警方會否考慮於非法賽車黑點安裝車速限制標誌、偵速攝影機、閉路電視或平均車速探測器，以提高阻嚇作用。

35. 警務處代表綜合回應如下：

- (i) 2024 年的 1 月和 2 月，警方在港島區共進行超過 65 次打擊非法賽車行動，並檢驗超過 23 部懷疑經過非法改裝的車輛；
- (ii) 港島總區交通部每晚均於東區、中西區及南區巡邏。警方發現大部分投訴與非法賽車無關，而是噪音問題，原因往往是「車友」（即熱愛駕駛人士）在港島區聯群結隊「遊車河」。多部車輛深夜時分駛經民居，當中部分車輛的引擎經過改裝，因此對居民構成嚴重噪音滋擾；
- (iii) 警方主要透過應對式和主動式兩種手法打擊非法賽車。應對式的行動包括路面巡邏，或於接獲投訴後派遣巡邏車追捕車輛和設置路障等。現時，警方接獲懷疑非法賽車投訴後，會在戰略性據點部署，並與鄰近分區的同事協調，聯手阻截涉事車輛。警方成功阻截車輛後，會調查是否涉及非法賽車，若有足夠證

據顯示涉及非法賽車，便會拘捕涉事司機；就算當中不涉及非法賽車，警方亦會檢驗涉事車輛；

- (iv) 警方亦會主動採取行動，在 Facebook、Instagram 等社交平台進行網絡巡邏，監視「車友」群組會否有人號召參加非法賽車或相關活動。港島區交通總部的情報收集部門會與五個陸上總區（即港島總區、東九龍總區、西九龍總區、新界北總區以及新界南總區）互通消息，利用所得情報預先部署，以便隨後展開執法行動；
- (v) 警方過往曾於香港仔隧道和告士打道等地點成功阻截不少大型非法賽車活動，而近年非法賽車已有所減少；
- (vi) 呼籲市民和區議會協助警方打擊改裝車輛。每當市民懷疑在路面行駛的車輛經過改裝，只需記錄其車牌即可向警方舉報；市民亦可透過運輸署網頁遞交資料，舉報改裝車輛。警方和運輸署會向相關車輛的登記車主發出驗車令，要求於指定日期前將車輛送往驗車中心，接受詳細檢驗。其後若發現車輛引擎或其他機械部分不符車輛出廠時的規格，車輛會遭警方扣留。警方相信此舉會令車主改裝車輛的成本上升，從而阻嚇非法改裝行為；
- (vii) 現行法例對非法改裝車輛的罰則較輕，阻嚇作用不大。一般情況下，車主只需繳交罰款以及還原車輛經過改裝的部分，車輛即可繼續在路面行駛；
- (viii) 據了解港島總區目前沒有使用儀器偵測平均車速，惟對此項建議表示認同；
- (ix) 認同使用偵速攝影機是阻止車輛超速其中一個方法，惟數目不宜過多，因為每部偵速攝影機均附有速度警告標誌，駕駛者會在靠近攝影機前減慢車速，待越過攝影機之後再行加速，結果發出不少噪音；以及

(x) 政府早前公布會於全港各罪案黑點安裝閉路電視，警方歡迎委員向政府建議合適地點，協助打擊交通罪行。

36. 運輸署代表回應指，根據《道路使用者守則》，除非另有標示，一般道路的車速限制是時速 50 公里。署方會向委員了解情況，並視察個別位置以確認是否需要裝設車速警告標誌。

37. 主席表示，委員關注非法賽車，故建議委員與相關政府部門繼續就此問題保持溝通。

(B)2 監察南區巴士服務事項

38. 委員提出以下意見及提問：

(i) 最近仍有出現兩條巴士路線的巴士同時到站的情況，令市民不滿，亦浪費巴士服務的資源。根據報告，個別巴士路線的班次實際長達 35 分鐘一班，詢問運輸署會否主動調查箇中原因，並敦促巴士公司加以改善；

(ii) 上次會議提及運輸署可另擇地點進行實地調查，惟是次進展報告所示的調查地點只限於南區，建議署方考慮在南區以外的地點例如灣仔進行調查，冀能更全面了解巴士服務情況；

(iii) 在黃竹坑道勝利工廠大廈門外進行調查，未能如實反映巴士載客量，建議署方考慮在香港仔大道的聖伯多祿堂巴士站或漁暉道巴士站進行調查；以及

(iv) 關注城巴第 91 號線的編定班次長達 45 分鐘一班，認為署方應加強監察，促請巴士公司改善服務。

39. 運輸署代表綜合回應如下：

(i) 理解委員對巴士到達中途站的實際班次的關注。由於巴士到達中途站的時間會受沿途交通及乘客上落車情況等不同因素所影

響，署方會就巴士班次於相鄰時間到達中途站的情況進行調查。若發現巴士於總站開出時已出現班次不準的情況，署方會與巴士公司作出相應跟進；若發現相關班次受到交通情況或其他原因影響而出現偏差，署方亦會進一步監察有關情況是否恆常地發生，並與巴士公司就有關路線的班次安排作出適當檢視；

- (ii) 根據南區巴士路線過去的營運數據，行經香港仔隧道的巴士路線一般於香港仔隧道巴士轉乘站會有較高的載客率，因此署方較常在該處進行調查，以監察相關巴士路線的服務水平是否足夠。署方備悉委員對調查地點的意見，並會按需要在不同的地點進行調查；以及
- (iii) 城巴第 91 號線現時於上午繁忙時段分別提供由鴨脷洲邨開出的恆常班次，以及由海怡半島或利東邨開出的特別班次。雖然該線的恆常班次於個別時段的編定班次為 45 分鐘，該線於相關時段亦提供由海怡半島開出的特別班次。因此，該線的實際班次時間並不會長達 45 分鐘。如有需要，署方可於會後向委員進一步解釋有關情況。

(D) 香港仔隧道每月間歇性封閉次數

40. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 自 2022 年起，香港仔隧道北行管道（南區往銅鑼灣）實施間歇性封閉的次數有所減少。儘管如此，委員仍建議運輸署於域多利道往石排灣道方向和置富花園一帶設置行車時間顯示系統，為駕駛者提供實時的隧道行車時間，以便他們選擇最適合的行車路線（即是經由香港仔隧道或薄扶林道駛離南區）。行車時間顯示系統有助分流車輛，減低香港仔隧道的負荷；以及
- (ii) 希望運輸署能提供香港仔隧道實施「易通行」（即不停車繳費服務）後的交通流量數據。

41. 運輸署代表回應指，備悉委員意見並會向相關組別反映，會於會後與相關委員聯絡。

議程六： 其他事項

42. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

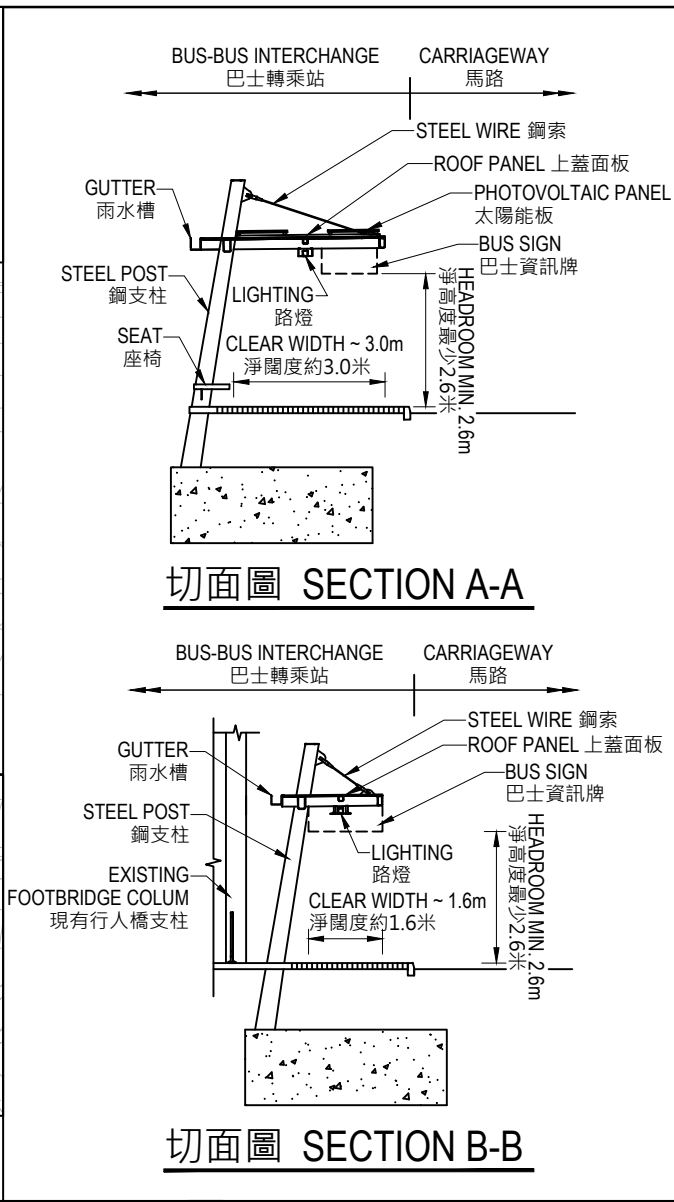
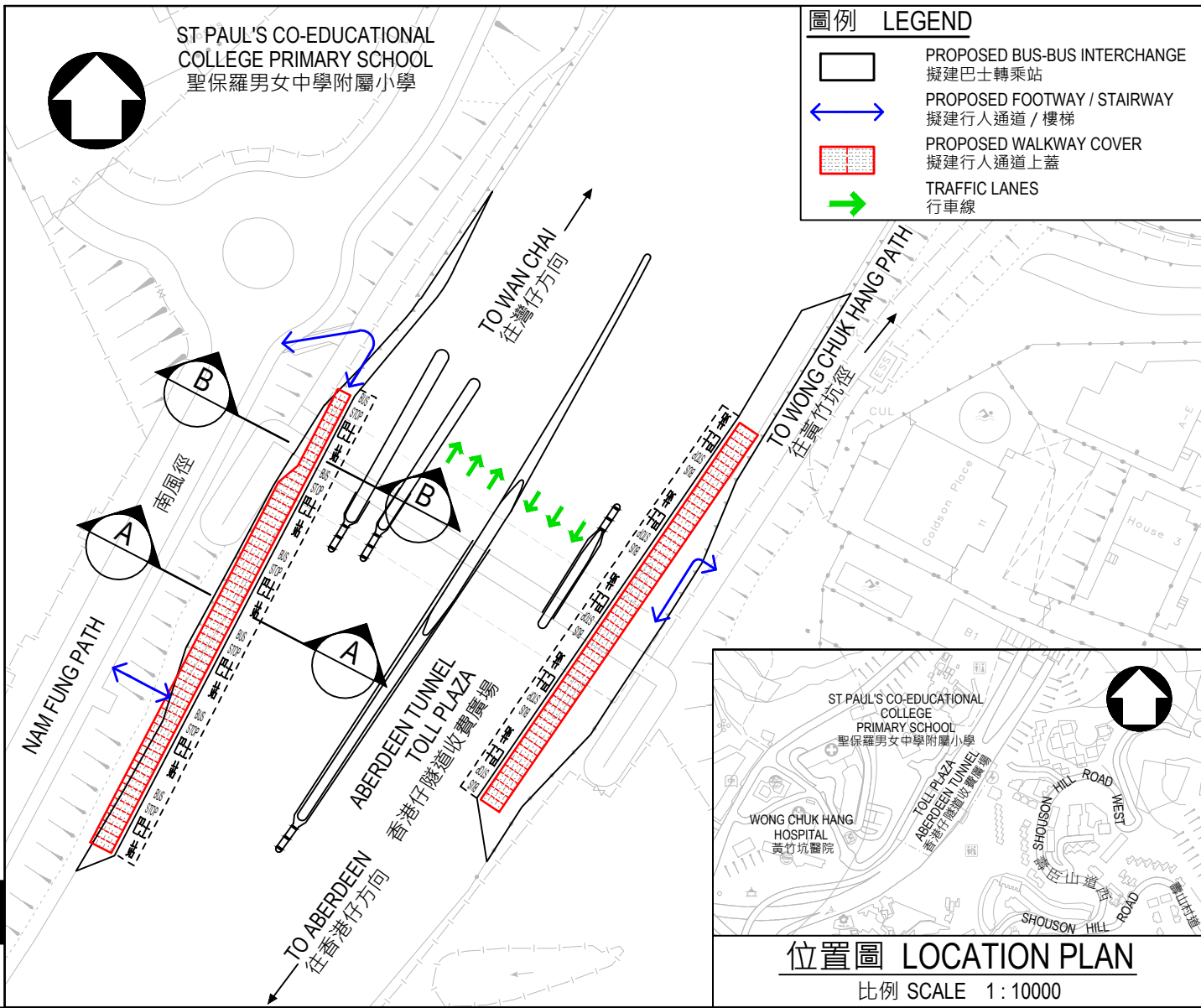
下次會議日期

43. 主席表示，南區區議會屬下交通運輸委員會第三次會議將於2024年5月21日（星期二）下午2時30分於南區區議會會議室舉行。

44. 議事完畢，會議於上午11時23分結束。

南區區議會秘書處

2024年5月



50 mm SCALE 1 : 1

drawing title

BUS-BUS INTERCHANGE AT ABERDEEN TUNNEL
香港仔隧道巴士轉乘站

COPYRIGHT RESERVED	scale	A4 drawing no.
	1 : 1000	HWDSN2303-SK0001
office		HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG
WORKS DIVISION		