

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇〇九年第四次會議記錄

日期：二〇〇九年七月三十日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：西貢區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
邱戊秀先生 (主席)	上午九時三十分	下午二時十分
陳國旗先生 (副主席)	上午九時三十分	下午二時十分
溫悅球先生，BBS，JP	上午九時三十分	下午二時十分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午二時十分
周賢明先生，MH	上午九時三十分	下午二時十分
張國強先生	上午九時三十分	下午二時十分
范國威先生	上午九時三十分	下午二時十分
方國珊女士	上午九時三十分	下午二時十分
何民傑先生	上午十時零九分	下午二時十分
林少忠先生	上午九時三十分	下午二時十分
梁 里先生	上午九時四十七分	下午二時十分
凌文海先生，MH	上午九時三十分	下午二時十分
陸平才先生	上午九時三十分	下午二時十分
伍炳耀先生	上午十時	上午十一時十五分
吳雪山先生	上午九時三十分	下午二時十分
譚領律先生	上午九時三十分	下午十二時五十五分
溫悅昌先生，MH	上午九時三十分	下午二時十分
歐陽浩崑先生	上午九時三十分	下午二時十分
張溢良先生	上午九時三十分	下午二時十分
吳劍玲女士	上午九時三十分	下午二時十分
彭賜強先生	上午九時三十分	下午二時十分
唐永年先生	上午九時三十分	下午二時十分
曾天送先生	上午九時三十分	下午二時十分
楊 明先生	上午九時三十分	下午二時十分
羅偉欣女士 (秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

賀穎君女士	西貢民政事務處民政事務助理專員
楊康材先生	西貢民政事務處高級行政主任(區議會)
吳錦嫻女士	運輸署高級運輸主任/西貢
陳錦亮先生	運輸署工程師/西貢
何錦山先生	運輸署工程師/特別職務 1
劉偉傑先生	路政署區域工程師(西貢及將軍澳)
陳健國先生	香港警務處西貢分區指揮官
周光毅先生	香港警務處行動支援小隊指揮官(將軍澳分區)
蔡榮輝先生	香港警務處小隊指揮官(行動支援)(西貢分區)
蘇成輝先生	香港警務處觀塘區(交通隊主管)

主席歡迎各位委員和部門代表出席交通及運輸委員會(下稱「委員會」)會議。

2. 主席報告，劉偉章先生、柯耀林先生、朱克強先生和葉子弘先生因事未能出席是次會議，並已於會前向秘書處請假。主席表示，任何委員如未能出席會議，必須在該次會議舉行前，通知秘書處缺席的原因，以便委員會考慮是否同意缺席的申請。
3. 委員一致通過上述四位委員的缺席申請。
4. 主席表示，爲了讓會議有效率地進行，每位委員就某一議題參與討論或辯論的最高次數爲兩次，每次發言的時限爲一分鐘。

(一) 通過上次會議記錄

5. 曾天送先生提出更正會議記錄第 37 頁第 199 段，「四支臨時交通燈」改爲「六支臨時交通燈」。
6. 經修訂後，委員一致通過二〇〇九年第三次會議記錄。

(二) 新議事項

【由委員提出的七個議題】

要求運輸署將 13 號往靈實醫院小巴延長路線至翠林邨 (SKDC(TT)文件第 55/09 號)

7. 主席請委員參閱上述由譚領律先生動議，楊明先生和議的文件。
8. 譚領律先生介紹上述文件，重點如下：
 - (a) 翠林邨與靈實醫院相距不遠，但現時沒有直接公共交通工具往來兩個地點。翠林邨居民先要乘坐公共交通工具前往寶琳港鐵站，再轉乘專線小巴第 107 號前往靈實醫院；
 - (b) 指出靈實醫院提供的服務更趨多元化，翠林邨居民經常前往該醫院使用日間服務和探病，因此在過往舉行的多次會議上要求運輸署增加前往靈實醫院的公共交通服務；以及
 - (c) 要求運輸署與專線小巴營辦商討論把上述路線前往觀塘仁愛圍方向的行車路線延長至翠林邨或以靈實醫院作為終點站，並且同時增加班次，藉此改善現時班次為每十五分鐘一班的情況。
9. 楊明先生支持上述動議，指出很多翠林邨居民經常前往靈實醫院，但現時沒有直接公共交通工具往來翠林邨至靈實醫院。
10. 林少忠先生支持上述動議，並提出以下意見：
 - (a) 曾因應居民要求，欲申請延長上述路線至翠林邨而去信運輸署；並且請靈實醫院去信運輸署或專線小巴營辦商反映意見；以及
 - (b) 指出病人家屬和靈實醫院的員工需要乘坐上述路線前往靈實醫院；而翠林邨和景明苑的居民一般乘坐專線小巴第 17M 號前往寶林，再轉乘專線小巴第 107 號前往靈實醫院。
11. 吳錦嫻女士回應如下：
 - (a) 上述路線的行車路線是往來康盛花園至觀塘仁愛圍。前往康盛花園方向的行車路線會途經靈實醫院，但前往觀塘仁愛圍方向的行車路線則不會途經靈實醫院；
 - (b) 上述路線主要為康盛花園居民和靈實醫院的員工，提供接駁九龍市區的公共交通服務。翠林邨居民不是該路線的服務對象；
 - (c) 運輸署過往曾與靈實醫院和專線小巴營辦商討論改善專線小巴第 13 號的行車路線，以減省行車時間和增加班次，但建議未能獲得支持；以及
 - (d) 延長行車路線至翠林邨會增加行車時間，兼且會減少現有班次，因此對上述建議有所保留。

12. 主席查詢，上述路線現時的班次和專線小巴營辦商會否因應延長行車路線至翠林邨而考慮增加車費和班次。

13. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 上述路線在早上繁忙時間的班次約為十五分鐘一班；
- (b) 運輸署最近就上述路線的服務進行調查。結果顯示，該路線的乘客量主要集中在早上繁忙時段，而非繁忙時間的乘客量較低；
- (c) 專線小巴營辦商現時在早上繁忙時段已自行在車隊中，額外調配一部後備專線小巴維持班次，車輛數量由規定的三輛增至四輛；以及
- (d) 擔心延長行車路線會令專線小巴營辦商無法維持現有班次。

14. 委員一致通過上述動議。

要求運輸署檢討和改善 15 號專線小巴的班次服務 (SKDC(TT)文件第 56/09 號)

15. 主席請委員參閱上述由譚領律先生動議，楊明先生和議的文件。

16. 譚領律先生表示，居民曾多次投訴上述路線的服務情況未如理想，包括由坑口往翠林邨和康盛花園方向的候車時間較長和厚德邨商場正門外的專線小巴站沒有上蓋，乘客在雨天候車時，會較為狼狽，以及出現數輛專線小巴同時抵站的情況，遂要求運輸署與專線小巴營辦商商討如何改善上述路線的服務。

17. 楊明先生指出，上述路線經常出現數部專線小巴同時抵站的情況，因此要求運輸署講解該路線的運作情況，並且對該路線的運作給與監管。

18. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 曾就居民對上述路線經常出現幾輛專線小巴同時抵站的情況表示不滿，並且在二〇〇九年四月中已向運輸署作出投訴。但專線小巴營辦商未有全面改善服務，市民因此在五月再次提出投訴；以及
- (b) 要求運輸署同時改善專線小巴第 15 號、15M 號、17 號和 17M 號的服務水平。

19. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 運輸署較早前就專線小巴第 15 號、15M 號和 17M 號的服務情況進行調查，以了解該三條路線的班次安排；
- (b) 該署在二〇〇九年七月七日早上在康盛花園外，對專線小巴第 15 號的服務作出調查。結果顯示，約有十部專線小巴行走該路線，而班次約為五分鐘一班，符合服務詳情表的規定。並且指出上述路線是康盛花園和翠林邨居民往來坑口區的主要公共交通工具；

- (c) 該署因有乘客投訴，指在厚德邨的車站等候專線小巴第 15 號前往康盛花園和翠林邨的人數眾多，要求專線小巴營辦商加強該路線的服務；
- (d) 該署在二〇〇九年二至三月期間在主要車站進行了乘客上落調查。結果顯示，三分之二的乘客是前往翠林邨，餘下的三分之一乘客則前往康盛花園；以及
- (e) 該署與專線小巴營辦商討論後，也因應專線小巴第 15 號的大部分乘客均前往翠林邨，遂建議在下午繁忙時間抽調現時服務該線的兩輛專線小巴，行走坑口至翠林邨的短程循環路線。該署認為有關建議可以縮短部分班次的行車路程，從而增加班次和方便康盛花園居民。假如委員接受有關建議，該署可以進一步與專線小巴營辦商研究服務細則。

20. 林少忠先生查詢上述建議開辦的短程循環路線的收費，會否較現時的收費廉宜，並且要求運輸署提供有關資料作參考。

21. 周賢明先生指出，專線小巴第 15 號(往來坑口至康盛花園)已分拆為兩條路線，分別是第 15A 號(往來坑口至茵怡花園)和第 15M 號(往來寶琳港鐵站至康盛花園)。專線小巴第 17 號(往來翠林至藍田港鐵站)也分拆為兩條路線，分別是第 17A 號(往來寶琳港鐵站至寶康路)和第 17M 號(往來寶琳港鐵站至翠林)。他質疑運輸署為何批准專線小巴營辦商把該兩條路線分拆為多條路線，並且查詢區內的其他專線小巴路線是否可以仿倣有關安排，從而改善區內的專線小巴服務。

22. 譚領律先生提出以下意見：

- (a) 建議專線小巴營辦商先以試行的形式經營短程循環路線。假如乘客對服務感到滿意，而有關路線可以改善乘客的候車時間及整體班次，該營辦商可以繼續營運有關路線，否則運輸署必須檢討有關路線；以及
- (b) 要求運輸署提供短程循環路線的收費。

23. 唐永年先生指出部分在南豐廣場站乘搭專線小巴第 15 號的乘客，誤以為該站是落客站。此外，他擔心專線小巴營辦商開辦不途經康盛花園的短程循環路線後或每三班車才有一班前往康盛花園的安排，可能會增加康盛花園居民和景嶺書院學生的候車時間，並且要求運輸署就建議作出詳細考慮。

24. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 擔心運輸署建議開辦的短程循環路線，可能會增加前往康盛花園的乘客的候車時間；
- (b) 同意專線小巴營辦商以試辦形式，經營短程循環路線，了解乘客對該路線的反應；以及
- (c) 建議為居住在較偏遠位置的康盛花園居民，興建升降機，方便居民前往寶林區。

25. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 指出專線小巴路線，提供短程服務班次，在營運上是十分常見的。這種安排可以令專線小巴營辦商因應客量和客源，靈活地調配資源，為乘客提供更有效率的服務，並且舉例指出專線小巴第 101M 號在繁忙時段也提供往來坑口至白沙灣的短程服務，而專線小巴第 102 號也獲批准在繁忙時段提供特別班次行走快線；
- (b) 指出現時建議提供的短程循環路線，是專線小巴第 15 號行走厚德邨至翠林邨部分路線，其車站與原來路線相同，當中也包括南豐廣場站；
- (c) 專線小巴營辦商的測試結果顯示，專線小巴第 15 號現時的來回程行車時間約為三十多分鐘，短程循環路線可以節省十分鐘的行車時間。因此一輛專線小巴約可以在一小時內多行走一個來回路程；
- (d) 短程循環路線的收費與專線小巴第 15 號現時的收費相同(3.6 元)；以及
- (e) 現時有十輛專線小巴行走第 15 號路線。專線小巴營辦商只會抽調當中兩輛專線小巴行走短程循環路線。

26. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 指出運輸署去年否決專線小巴第 111 號於康盛花園至寶林路段增設分段收費的建議時，提出的其中一個理據是維護專線小巴第 15 號的競爭力；
- (b) 查詢專線小巴營辦商分別安排多少輛專線小巴在早上行走專線小巴第 15 號、15M、17 和 17M 號；以及
- (c) 康盛花園居民反映在早上一般需要等候約十五至二十分鐘才可以登上專線小巴 15M 號，因此他們可能要改為乘搭專線小巴第 106 或 111 號前往寶琳港鐵站。並且指出康盛花園居民選乘專線小巴第 15M 號是因為該路線提供轉乘優惠，但專線小巴第 106 或 111 號則沒有提供該項優惠。

27. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 專線小巴第 15 號現時已發展為第 15A 和 15M 號。專線小巴第 15A 號的行車路線是往來坑口至茵怡花園，但茵怡花園不是位於寶琳路，因此其行車路線已偏離專線小巴第 15 號的原來行車路線；
- (b) 專線小巴第 15M 號的行車路線是往來寶琳港鐵站至康盛花園，服務時間至凌晨十二時十五分，但專線小巴第 15 號的服務時間至晚上十一時；
- (c) 認為途經港鐵站的專線小巴第 15M 和 17M 號的服務時間較同組的路線長，令專線小巴服務無法達致貫通區內其他區域的功能；
- (d) 指出專線小巴第 15 和 15A 號的收費為 3.6 元，而第 15M 號的收費為 3.5 元。由於擬開辦的短程循環路線的行車路線較上述三條路線短，因此認為在收費方面應有調節的空間；
- (e) 認為專線小巴第 102 號在早上繁忙時段的班次在總站已出現客滿的情況才獲批准行走快線，與專線小巴第 15 號發展為多條路線的情況不同；以及

- (f) 認為建議開辦的短程循環路線涉及交通政策，要求委員會小心處理有關建議，並且請運輸署解釋批准專線小巴營辦商發展專線小巴第 15 和 17 號為多條路線的原因。

28. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 指出將軍澳區內的專線小巴路線和將軍澳區整體的交通網絡乃因應港鐵將軍澳綫通車而改變。運輸署曾諮詢區議會，對重組專線小巴路線的意見；以及
- (b) 指出短程循環路線的收費將與原來路線相同，並且表示可以與專線小巴營辦商商討委員提出降低收費的建議。

29. 主席建議專線小巴營辦商應擴大車隊，增加班次和降低短程循環路線的收費。

30. 委員一致通過上述動議。

要求運輸署改善 106 專線小巴的班次服務及延長服務時間
(SKDC(TT)文件第 57/09 號)

31. 主席請委員參閱上述由譚領律先生動議，楊明先生和議的文件。

32. 譚領律先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 專線小巴和巴士為翠林邨居民的主要公共交通工具；
- (b) 上述路線的普遍候車時間較長，而且經常出現候車人龍；以及
- (c) 上述路線途經九龍灣工廠區和大型商場，但服務時間至晚上八時，較其他路線為短，因此要求運輸署與專線小巴營辦商商討延長服務時間。

33. 楊明先生支持上述動議，並提出以下意見：

- (a) 查詢行走上述路線的車輛數量；以及
- (b) 建議延長上述路線的服務時間，方便將軍澳居民往來位於九龍灣的商業中心。

34. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 指出上述路線是往來寶林至九龍灣，與專線小巴第 107 號屬同一組別路線。該組別現時有十二輛專線小巴，當中的十一輛行走上述路線；
- (b) 上述路線的載客量主要集中在早晚的繁忙時段，早上七時三十分至八時三十分由寶林開出班次的載客量約為百分之六十至九十，乘客一般可以在翠林邨的中途站登車。在下午繁忙時段，由九龍灣開出班次的載客量為百分之八十至一百，會出現部分乘客未能在中途站登車的情況；

- (c) 運輸署最近也與專線小巴營辦商商討上述路線的服務改善情況。營辦商建議在下午六時至七時三十分期間，提供每十五分鐘一班車，行走觀塘繞道，而不經牛頭角道。有關建議可以縮短行車時間，從而可增加班次；以及
- (d) 專線小巴營辦商預計待八月中旬落實有關建議後，再觀察由九龍灣開出的班次的乘客量，並且進一步檢討延長服務時間的需要。

35. 主席提出以下意見：

- (a) 上述動議是要求運輸署延長上述路線的服務時間，而不是要求增加班次；
- (b) 指出大部分新界區的專線小巴路線的服務時間至晚上十時，對上述路線的服務時間只至晚上八時，表示感到奇怪，因此建議延長服務時間至晚上十時；
- (c) 查詢行走上述路線的專線小巴在停止服務後的安排；以及
- (d) 認為運輸署和專線小巴營辦商應該按照上述路線的客源提供服務。

36. 彭賜強先生申報他是專線小巴營辦商，並提出以下意見：

- (a) 對上述路線在繁忙時段(晚上八時)停止服務，表示感到莫名其妙；以及
- (b) 相信上述路線的服務時間可以延長至凌晨十二時。

37. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 指出專線小巴營辦商在早上七時三十分至八時三十分安排未有載客的專線小巴到翠林邨接載乘客，但認為有關安排未能應付乘客的需求，乘客的候車時間仍然較長；以及
- (b) 指出在九龍灣國際展貿中心舉行的展覽一般在晚上十時後才完結，而途經該中心的第 98D 號線不經寶琳北路，因此建議上述路線的服務時間延長至凌晨十二時。

38. 陳國旗先生提出以下意見：

- (a) 擔心專線小巴營辦商在運輸署不知情下，私自延長服務時間。一旦發生交通意外，乘客可能不獲得保險賠償，因此要求運輸署留意專線小巴營辦商有否在指定服務時間以外提供服務，保障乘客的安全；以及
- (b) 要求運輸署與專線小巴營辦商商討延長服務時間至晚上十時或凌晨十二時的建議。

39. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為上述路線有一定的客源，因此要求運輸署向專線小巴營辦商積極爭取延長服務時間；以及
- (b) 建議延長專線小巴第 107 號的服務時間，以配合靈實醫院的服務。

40. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 指出在 MegaBox 未開業前，上述路線在晚上八時的載客量頗低；
- (b) 同意與專線小巴營辦商研究上述路線現時的載客量，是否足以支持逐步延長服務時間；
- (c) 指出運輸署最近已再次要求各個專線小巴營辦商必須嚴格遵守既定的服務時間，當中包括上述路線的營辦商。專線小巴營辦商私自延長服務時間，在將軍澳區並不普遍；
- (d) 指出專線小巴營辦商一般按照乘客量，考慮延長服務時間的建議；以及
- (e) 該署較早前已因應靈實醫院延長探病時間，把專線小巴第 107 號的服務時間由原來的晚上七時三十分延長至晚上八時三十分。

41. 主席總結時表示，建議上述路線的服務時間延長至晚上十時或凌晨十二時，並且認為服務時間只延長三十分鐘，並不足夠的。

42. 委員一致通過上述動議。

要求開設往來日出康城、將軍澳南部與旺角的通宵專線小巴服務 **(SKDC(TT)文件第 58/09 號)**

43. 主席請委員參閱上述由方國珊女士動議，陳繼偉先生和吳雪山先生和議的文件。

44. 方國珊女士介紹上述文件，重點如下：

- (a) 認為將軍澳南區的深宵公共交通服務不足，日出康城的居民和將軍澳工業邨的租戶和員工均需要深宵公共交通服務；
- (b) 指出運輸署在二〇〇九年五月提出開辦兩條專線小巴路線的建議，當中一條為往來將軍澳站公共運輸交匯處至將軍澳工業邨的通宵專線小巴路線(下稱「通宵路線」)。居民要求通宵路線的行車路線可以延長至旺角上海街朗豪坊，途經渡船街、加士居道天橋、啓德隧道、將軍澳隧道、將軍澳市中心、環保大道和將軍澳工業邨。並且認為上述建議路線可為將軍澳南區和日出康城的居民提供深宵公共交通服務；
- (c) 指出將軍澳工業邨的員工巴士服務在深宵時分的班次較為疏落，約一小時一班，而途經將軍澳工業邨的巴士路線，即第 797M 和 298E 在晚上八時後均停止服務，員工在深宵時分只可以乘坐的士；以及
- (d) 指出有三千多人在日出康城乘搭非法經營的巴士服務。

45. 何民傑先生支持上述動議，並提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳南區的深宵公共交通服務不足，要求運輸署增加將軍澳南區的深宵專線小巴和巴士路線；
- (b) 指出有日出康城居民在網上查詢在港鐵停止服務後與乘坐「泥鯁的士」

有關的問題，擔心這類服務會被引入將軍澳區，因而對乘客的安全構成危險；以及

(c) 認為運輸署只要批准開辦通宵專線小巴路線，便可解決「泥鯁的士」的問題。

46. 周賢明先生提出以下意見：

(a) 對上述動議要求運輸署延長現時正在處理的通宵路線的行車路線至旺角，表示有保留；

(b) 要求運輸署整體考慮將軍澳南區的深宵公共交通服務；以及

(c) 要求運輸署開辦一條往來將軍澳南區至旺角的專線小巴路線，同時提供轉乘優惠，方便乘客前往將軍澳工業邨。

47. 陳國旗先生提出以下意見：

(a) 指出將軍澳區居民爭取增設深宵公共交通服務多時，要求運輸署整體檢討將軍澳南區深宵公共交通服務不足的問題，特別是往來將軍澳南區至旺角的專線小巴服務；以及

(b) 要求運輸署正視「泥鯁的士」的問題。

48. 張國強先生提出以下意見：

(a) 指出委員會在二〇〇九年第一次會議上已要求運輸署檢討和加強將軍澳南區的深宵公共交通服務，包括巴士和專線小巴服務；以及

(b) 查詢運輸署有否進行有關檢討工作，而且將來如何規劃將軍澳南區的深宵公共交通服務。

49. 陸平才先生提出以下意見：

(a) 指出將軍澳南區居民對深宵專線小巴路線服務一直有需求；

(b) 指出巴士第 N796 號線的行車路線較迂迴，而終點站設於太子而不是旺角；因此認為該路線未能滿足居民的要求；

(c) 指出坑口和寶林區均設通宵專線小巴路線，但將軍澳南區則不設類似的服務；以及

(d) 指出將軍澳南區已發展達十年，而日出康城也陸續入伙，因此要求運輸署妥善規劃往來將軍澳南區至市區的深宵公共交通服務。

50. 吳錦嫻女士提出以下意見：

(a) 指出運輸署在籌備兩條擬開辦的專線小巴路線時，已參考了將軍澳工業邨所提供有關將軍澳工業邨勞動人口、員工的工作時間和對公共交通服務的需求等資料。現時將軍澳工業邨的大部分租戶都為員工提供僱員巴士服務，而在深宵時分上班的二、三百名員工中，大部分員工是乘坐由僱主提供的僱員巴士；

- (b) 運輸署在考慮為日出康城居民提供深宵公共交通服務時，認為可以提供一條前往將軍澳南區的專線小巴路線，讓他們轉乘現有的深宵巴士路線。有關建議可以增加通宵巴士路線的乘客量，藉此達到充分運用現有資源的目的；
- (c) 指出第 N796 號線為循環路線，往來將軍澳站公共運輸交匯處至旺角，途經尖沙咀梳士巴利道和彌敦道等。將軍澳南區居民可以乘搭該路線直接前往油尖旺區；
- (d) 由於第 N796 和 N293 號線途經油尖旺區，因此該署對再開辦前往旺角的「點對點」的通宵專線小巴路線有保留；
- (a) 澄清有報導指三千多人在日出康城乘搭非法經營的巴士服務一事，詳情如下：
 - 指出報章所指的三千多人為日出康城地盤工人的人數；
 - 指出該署一直關注工人前往日出康城地盤上班的交通問題，並且在地盤施工期間，曾打擊非法經營的巴士服務；
 - 運輸署最近進行的調查結果顯示，有關服務為認可的僱員巴士服務，由日出康城二期、三期和中央公園的建築公司自行聘請承辦商提供，不是非法經營的巴士服務。但也不排除中間可能夾雜非法經營的巴士服務；以及
 - 如果該署發現有非法經營的巴士服務，會作出跟進及檢控。

51. 歐陽浩崑先生提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳工業邨的租戶有責任為其員工提供交通服務，並且認為租戶應該自行判斷其僱員巴士服務是否足夠；
- (b) 同意周賢明先生指委員會的討論重點，應該是為將軍澳南區提供深宵公共交通服務，而不是為將軍澳工業邨；以及
- (c) 認為委員會應該考慮是否需要更改擬開辦的通宵專線小巴路線的行車路線，或者要求運輸署在將軍澳南區額外開辦一條通宵專線小巴路線。

52. 陸平才先生反對上述動議。他指出動議是要求運輸署開辦一條往來將軍澳工業邨至旺角的新通宵專線小巴路線。但現時已有往來旺角至將軍澳南區的通宵巴士路線，因此認為委員會應該考慮如何重組現有路線，而不是要求額外開辦新的路線。

53. 張國強先生建議修改動議為「要求開設往來將軍澳南部與旺角的通宵專線小巴服務」。

54. 方國珊女士指出，上述動議是根據運輸署擬開辦的一條通宵專線小巴路線而提出延長路線至旺角的要求，而且上述動議是關注往來日出康城和將軍澳工業邨至市區的深宵公共交通服務，因此認為路線的起點必定是日出康城。

55. 溫悅昌先生表示，根據會議常規，修訂動議的內容不可以與原動議背道而馳。

56. 主席表示，委員會在上次會議上已通過運輸署開辦兩條專線小巴路線的建議，而該署現時正進行相關的跟進工作，因此委員會不應該再次修改該兩條擬開辦的專線小巴路線。

57. 陸平才先生提出以下意見：

- (a) 曾建議運輸署仿倣往來屯門至旺角的通宵專線小巴路線的營運方式，開辦一條往來旺角至將軍澳南區的通宵專線小巴路線，包括以下兩條行車路線，以縮短乘客的候車時間和車程：
 - 路線一：以旺角和將軍澳南區為終點站，途經日出康城；
 - 路線二：以旺角和日出康城為終點站，途經將軍澳南區；以及
- (b) 認為上述動議忽略將軍澳南區居民對深宵公共交通服務的需要，因此不贊成開辦往來日出康城至旺角的「點對點」通宵專線小巴路線。

58. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 指出深宵巴士路線較迂迴，因而令居民選乘「泥鯁的士」；以及
- (b) 要求運輸署全面改善將軍澳區的深宵公共交通服務，並且建議修改動議為「開設往來將軍澳區與旺角的通宵專線小巴服務」。

59. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為上述動議是要求運輸署暫停開辦擬開辦的通宵專線小巴路線，並且延長該路線的行車路線至旺角；
- (b) 建議修改上述動議的建議部分為「……我們建議運輸署開辦通宵專線小巴路線由旺角上海街朗豪坊，取道渡船街、加士居道天橋、啓德隧道、將軍澳隧道，前往將軍澳市中心、環保大道和將軍澳工業邨」；以及
- (c) 認為委員會不應該否決在上次會議中通過運輸署開辦兩條專線小巴路線的建議。

60. 陳國旗先生同意周賢明先生對上述動議的建議部分所提出的修改，並且認為委員會必須同時照顧日出康城居民對深宵公共交通服務的需求，故對上述動議表示支持。

61. 方國珊女士和陳繼偉先生同意周賢明先生的建議。

62. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 重申他沒有修訂上述動議，只是更改動議的建議內容；以及
- (b) 由於陳國旗先生同意他的修訂建議，假如委員不反對修訂建議，上述動議可以獲得通過。

63. 委員一致通過上述動議。

要求九巴 98A 線全面空調化及下降票價 (SKDC(TT)文件第 59/09 號)

64. 主席請委員參閱上述由譚領律先生動議，楊明先生和議的文件。
65. 譚領律先生介紹上述文件，重點如下：
- (a) 第 98A 號線同時由空調巴士和非空調巴士提供服務，但有居民反映曾等候多時仍然無法乘坐非空調巴士；
 - (b) 觀察後發現，九龍巴士(1933)有限公司(下稱「九巴」)只在上午和下午繁忙時段安排非空調巴士提供數班班次，其餘班次則以空調巴士提供服務；以及
 - (c) 要求運輸署與九巴商討，安排第 98A 號巴士線全面以空調巴士提供服務，並且按照既定機制下調車費。
66. 楊明先生指出，曾有居民反映非空調班次不固定。
67. 周賢明先生指出，上述路線的空調車資(5.2 元)與非空調車資(3.7 元)相差 1.5 元，因此要求九巴下調空調車資。
68. 陳國旗先生提出以下意見：
- (a) 指出居民曾等候約一至兩小時，仍然無法乘坐非空調巴士；
 - (b) 指出上述路線的空調車資與非空調車資相差約百分之三十，認為差異較大；
 - (c) 假如九巴決定不再以非空調巴士提供服務，建議該公司下調收費至合理水平。
69. 林少忠先生認同陳國旗先生的意見，並且要求運輸署先與九巴商討上述路線的收費是否有下調的空間，然後才落實全線以空調巴士提供服務的建議。
70. 吳錦嫻女士回應如下：
- (a) 指出九巴已有計劃將其車隊全面空調化，運輸署會向九巴反映委員會的意見，並且要求該公司作出考慮；以及
 - (b) 指出巴士公司也會就個別路線全面空調化和擬定的票價建議，納入巴士路線發展計劃中，並且會諮詢區議會的意見。
71. 陳繼偉先生要求運輸署留意空調巴士在冬季行走的數量較夏季多的情況。
72. 委員一致通過上述動議。

要求將軍澳跨境巴士線在將軍澳區多設兩個停車站 (SKDC(TT)文件第 60/09 號)

73. 主席請委員參閱上述由陳國旗先生、溫悅昌先生和劉偉章先生動議，凌文海先生、伍炳耀先生和邱玉麟先生和議的文件。

74. 陳國旗先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 指出中港交往日漸頻繁，以致市民對跨境巴士服務的需求與日俱增；以及
- (b) 指出運輸署現時已開辦往來將軍澳調景嶺至中國內地的跨境巴士服務，遂要求跨境巴士服務的營辦商在坑口和寶林設立上落客點，並且認為有關建議對該路線的發展有很大幫助，同時可以滿足居民的需求。

75. 溫悅昌先生提出以下意見：

- (a) 認為新開辦的跨境巴士服務現時只便利將軍澳南區的居民，而清水灣半島、坑口區和寶林區合共約二十多萬人口未能受惠於跨境巴士服務；以及
- (b) 要求運輸署建議跨境巴士服務的營辦商在明德邨和頌明苑設立上落客點，並且認為他較早前提出在康盛花園和翠林邨增設上落客點的建議不太適合。

76. 林少忠先生支持上述動議，並且建議跨境巴士路線可以途經寶琳北路和在翠林邨、景明苑和康盛花園附近設立一個上落客點。

77. 方國珊女士支持上述動議，並且建議跨境巴士路線的終點站伸延至新都城。

78. 陸平才先生支持上述動議，認為跨境巴士服務在坑口區和寶林區各增設一個上落客點已經足夠，否則只會令行車路線迂迴和延長行車時間。

79. 吳雪山先生建議跨境巴士在調景嶺開出後，可以途經將軍澳港鐵站，令當區居民同時使用有關服務。

80. 吳錦嫻女士提出以下意見：

- (a) 曾指出乘客攜同行理上落跨境巴士需時，對交通容易造成影響，並且舉例指出運輸署曾經因為有跨境巴士服務的營辦商非法在坑口區繁忙地方上落客而收到很多有關交通擠塞的投訴。因此，該署在考慮跨境巴士服務的上落客點時，必須小心評估有關服務會否在區內造成交通擠塞問題；
- (b) 指出新開辦的跨境巴士服務，現時每日由調景嶺區開出的班次為六班；
- (c) 現時將軍澳區內的其他地方也設有跨境巴士服務，包括每日有兩班車由貿泰路開出，六班車由培成路開出和一班車由毓雅里開出，因此認為無需要更改新開辦的跨境巴士服務的行車路線，而且較難在區內尋找合適的地點設立上落客點；以及

(d) 建議將軍澳南區的居民可以乘搭短程的交通工具前往位於調景嶺區的跨境巴士上落客點。

81. 主席認為各條從將軍澳區內開出的跨境巴士路線在中國內地的終點站不相同，因此要求運輸署跟進上述動議。

82. 委員一致通過上述動議。

要求寶寧路(將軍澳醫院對出)斑馬線加裝觸控式紅綠燈 (SKDC(TT)文件第 61/09 號)

83. 主席請委員參閱上述由溫悅昌先生、陳國旗先生和凌文海先生動議，譚領律先生和劉偉章先生和議的文件。

84. 溫悅昌先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 指出運輸署在寶寧路設置斑馬線後，雖然方便居民往來將軍澳、坑口巴士總站和其他屋邨，但該路段仍然發生多宗交通意外；
- (b) 每當行人踏上斑馬線後，途經的車輛不但沒有停車，更可能以高速駛過斑馬線，釀成交通意外；以及
- (c) 建議在現有斑馬線位置增設裝觸控式紅綠燈，減低發生交通意外的機會。

85. 何錦山先生建議先安排在上述位置進行車輛和行人流量統計，並且翻查交通意外記錄後，才決定適當的改善措施。

86. 委員一致通過上述動議。

【由委員提出的第一份討論文件】

要求改善寶寧路、常寧路、影業路交界迴旋處 (SKDC(TT)文件第 62/09 號)

87. 主席請委員參閱上述由凌文海先生提出的討論文件。

88. 凌文海先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 豎立在上述迴旋處中央的「健康城市」宣傳牌在數月前拆除後，該位置仍然經常發生多宗輕微的交通意外，以致附近路段的交通經常出現擠塞；以及
- (b) 要求與運輸署代表前往上述迴旋處進行實地視察，了解迴旋處的實際情況和作出改善。

89. 主席表示，據了解，豎立在迴旋處內的交通指示牌將會被拆除，並且指出上述迴旋處經常發生輕微的交通意外。

90. 何錦山先生建議先更改豎立在迴旋處內的交通指示牌，以提升道路安全。

91. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為上述迴旋處可以被列為交通黑點，而且未能應付繁忙時段的交通流量；
- (b) 指出集福路的改善工程完成後，由該路段駛出的車輛必須途經上述迴旋處才可以駛進影業路，相信迴旋處屆時的車流量會進一步上升；
- (c) 指出在兩年前曾建議運輸署進行以下改善工程，但由於有關建議涉及龐大的工程費用，因此運輸署未有考慮有關建議：
 - 在常寧路左轉寶寧路的路段加設一條行車線；
 - 將寶寧路向山邊方向遷移；
 - 將影業路路口的行人過路處取消，市民可使用行人隧道橫過馬路；
- (d) 指出清水灣製片廠的業主有意把位於影業路的製片廠改建為多層大廈。相信在多層大廈落成後，上述迴旋處的交通流量將會進一步上升和無法應付交通需求；
- (e) 曾反對清水灣製片廠的業主向城市規劃委員會申請更改土地用途為住宅。假如該業主願意出資改善上述迴旋處的話，將同意有關申請；以及
- (f) 認為運輸署只更改豎立在迴旋處內的交通指示牌是不足以解決現時交通安全問題，並且認為改善迴旋處的設計以應付更多車流量是必須的。

92. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 指出上述迴旋處經常發生交通意外，一星期約有兩至三宗；
- (b) 上述迴旋處連接位於斜路上的影業路，不但在設計上不理想，而且在規劃時未有預計坑口區的交通流量較高；
- (c) 尊重運輸署的專業決定，並且建議盡量移除豎立在迴旋處內的障礙物，以提升道路安全；以及
- (d) 建議運輸署考慮在坑口道和影業路進行道路分流，減少道路使用者。

93. 歐陽浩崑先生認為上述迴旋處的汽車流量較高，要求運輸署考慮分流車輛和改善迴旋處的運作模式。

94. 凌文海先生建議運輸署先進行短期的措施，長遠來說可以考慮周賢明先生的建議，改善道路安全，並且要求委員會繼續跟進上述議題。

95. 主席總結時要求運輸署先降低豎立在迴旋處內的交通指示牌的高度，長遠來說，可以考慮周賢明先生和凌文海先生的建議。

【由區議會全體會議轉介議題】

要求巴士公司為殘疾人士提供半價乘車優惠 (SKDC(TT)文件第 63/09 和 70/09 號)

96. 主席請委員參閱上述由西貢區議會全體會議轉介至本委員會的議題。上述議題由溫悅昌先生、譚領律先生和陳國旗先生動議，區能發先生、何觀順先生和凌文海先生和議的文件。

97. 主席表示，西貢區議會已就上述議題去信運輸及房屋局，並請委員參閱會上呈閱文件 SKDC(TT)文件第 70/09 號。

98. 溫悅昌先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 上述動議在二〇〇九年七月十四日舉行的西貢區議會第四次全體會議上獲得通過；
- (b) 指出鄰近地區例如深圳和廣州的長者均享有免費乘搭公共交通工具的優惠，而港鐵也為殘疾人士提供半價乘車優惠；以及
- (c) 要求巴士公司為殘疾人士提供半價乘車優惠，減低他們在交通費上的開支，讓他們融入社會和促進社會和諧。

99. 吳錦嫻女士表示，對上述動議沒有其他補充，並且請委員參閱運輸及房屋局的覆函 SKDC(TT)文件第 70/09 號。

(三) 討論及續議事項

將軍澳設立單車位及改善單車使用事宜 (SKDC(TT)文件第 64/09 號)
(上次會議記錄第 76 - 92 段)

100. 主席請賀穎君女士就上述議題作出補充。

101. 賀穎君女士回覆委員在上次會議上的查詢和介紹上述文件，詳情如下：

- (a) 根據西貢地政處的回覆，將軍澳區即將落成的私人屋苑內不會設有公眾單車停泊處，而運輸署將來會根據將軍澳區的單車使用需求，要求即將落成的私人屋苑例如日出康城，按照每十個單位提供一個單車停泊處的比例，興建單車停泊處供其居民使用；
- (b) 西貢民政事務處將聯同消防署一同前往將軍澳中心公眾單車停泊處進行實地視察，以了解單車鎖在消防喉上的問題；
- (c) 改善將軍澳單車使用情況工作小組(下稱「工作小組」)在二〇〇九年六月進行了兩次清理違例停泊單車的行動，並且將於七月聯同運輸署在坑口和調景嶺等地點進行清理違例泊單車的行動；以及

- (d) 西貢民政事務專員在二〇〇九年七月二十四日與有關的政府部門代表包括運輸署、西貢地政處、食物環境衛生署和香港警務處召開工作小組會議，研究改善將軍澳區使用單車情況的事宜。

102. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 指出設立公眾單車停泊處與地政總署的批地條款有關，而在私人地方內設置公眾設施，產生不少管理權和使用權的糾紛；以及
- (b) 認為政府不應該繼續推行在私人發展項目內提供公眾設施(公共空間)的政策，否則只會對小業主造成影響。

103. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 曾在西貢區議會第三次全體會議上提出有關將軍澳區單車徑規劃的提問；以及
- (b) 感謝賀穎君女士就他的書面提問作出跟進和在是次會議上回應。由於他根據西貢區議會會議常規提出書面提問，因此認為口頭回覆並不是合適的處理方法，遂要求有關政府部門就他在西貢區議會第三次全體會議上的書面提問，向西貢區議會提交覆函。

104. 陳繼偉先生也要求有關政府部門在覆函中，必須清楚列出其職責及可給予的協助。

105. 陸平才先生提出以下意見：

- (a) 指出工作小組在二〇〇九年六月進行清理違例停泊單車行動時合共張貼 240 張告示，但行動中只清理 29 部單車；以及
- (b) 認為上述數據反映「朝行晚拆」的非法停泊單車問題，並且認為有關問題會對道路使用者構成危險，因此要求有關政府部門積極改善「朝行晚拆」的非法停泊單車問題。

106. 賀穎君女士回應如下：

- (a) 工作小組與運輸署、西貢地政處、食物環境衛生署和香港警務處也留意到「朝行晚拆」的非法停泊單車問題；以及
- (b) 工作小組決定縮短張貼告示和進行清理違例停泊單車行動之間的時間，並且更有彈性地處理有關工作，避免市民預計行動的進行時間，有關安排主要針對違例停泊單車的熱點。

107. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳區的現有單車徑將連接位於將軍澳第 86 區日出康城旁的單車徑，但日出康城只會為其住戶提供單車停泊處；因此建議西貢民政事務處與相關的政府部門商討在將軍澳第 86 區和第 77 區單車徑沿線

位置興建單車停泊處；以及

- (b) 指出土木工程拓展署在兩星期前向西貢區議會地區設施管理委員會提交「將軍澳市中心南部海旁單車徑及配套設施工程」，認為工作小組適合在現階段考慮他的建議。

要求儘快展開南豐廣場及連理街接駁天橋的改善工程 (SKDC(TT)文件第 71/09 號)
(上次會議記錄第 93 - 95 段)

108. 主席報告，負責上述項目的香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)職員因另有公務，未能出席會議，並請委員參閱港鐵的覆函，有關上述天橋的改善工程的最新進展和各項改善行人安全建議的跟進情況。

109. 周賢明先生報告上述議題的最新進展：

- (a) 在會前已與港鐵代表和西貢地政處跟進上述議題；
- (b) 指出港鐵代表較早前在上述事宜上的立場明顯軟化，並且口頭答應願意就改善工程負上部分責任；但港鐵現時在覆函中的回覆與較早前的口頭回覆不相同，因而感到遺憾；以及
- (c) 建議再次與港鐵代表召開小組會議，跟進上述議題。

110. 陳國旗先生同意周賢明先生的意見，並提出以下意見：

- (a) 在小組會議上，港鐵代表指願意以彈性的方式處理上述改善工程；以及
- (b) 港鐵目前除了在上述天橋鋪設防滑地毯外，沒有進行其他改善措施，遂建議與港鐵代表繼續商討其他改善措施。

111. 主席總結時表示：

- (a) 港鐵在覆函中的回覆與較早前在小組會議上的商討結果不相同；以及
- (b) 贊成與港鐵代表、南豐廣場代表和該區區議員再次召開小組會議，商討上述改善工程和其他改善措施。

促請港鐵在啟用「康城站」後同時增加將軍澳綫的班次，以維持寶琳站及坑口站原來的班次服務

要求港鐵加強將軍澳綫班次及傳訊設施，配合康城站啟用

促請港鐵康城站通車後不要削減寶琳、坑口站班次

(上次會議記錄第 96 - 99 段)

112. 主席表示，因應港鐵康城站在二〇〇九年七月二十六日(星期日)啓用和將軍澳綫在七月二十七日(星期一)正式實施新列車服務安排，部分議員和委員與港鐵代表於七月二十七日早上繁忙時間前往將軍澳站、坑口站、寶琳站和康城站進行實地視察，藉此了解將軍澳綫列車服務的運作和乘客的候車情況。

113. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 認為港鐵所預計康城站在啓用初期每日的乘客量約一千人，較現時寶琳站和坑口站在繁忙時段一小時內的乘客量約五千人為低，而兩者的乘客量相差很大；
- (b) 以圖片介紹二〇〇九年七月二十九日下午約六時三十分乘客在康城站月台候車的情況，並且由康城站開出列車的載客情況。他認為在月台候車的乘客數量稀少，而由康城站開出列車的載客量偏低，一般不多於十名乘客，部分列車更出現空載的情況；
- (c) 認為現時前往康城站的乘客主要為將軍澳工業邨的員工，而日出康城的住客數量則較少；
- (d) 認為港鐵在將軍澳綫實施「3+1」車務安排是不合理的；
- (e) 曾於早上七時三十分至九時三十分在港鐵站內進行列車數量調查。調查結果顯示，港鐵在將軍澳綫初次試行「3+1」車務安排的首星期（七月二十日至二十四日），只在早上八時至八時三十分半小時內試行新車務安排，但在將軍澳綫正式實施「3+1」車務安排當日（七月二十七日），則在早上八時至九時的一小時內實施新車務安排，因此認為現時安排較試行初期對乘客所造成的影響較大；並且指出曾向港鐵車務主管蔡德贊先生反映上述事宜，但他沒有即時作出回覆；
- (f) 指出港鐵在多項宣傳「3+1」車務安排的廣告中，均未有提及繁忙時段的確實時間，因此要求港鐵向委員會交代繁忙時段的定義和確實時間；
- (g) 指出康城站設有兩邊月台，但現時只使用二號月台，因此查詢將於何時使用一號月台；
- (h) 指出康城站較寶琳站多一個月台，因此查詢康城站是否已預留空間應付將來更頻密的班次；
- (i) 港鐵曾對外表示，將軍澳綫的列車班次上限為每隔兩分三十秒一班，遂查詢有關服務安排是否屬實；以及
- (j) 假如將軍澳綫能進一步加密班次，要求港鐵可以從善如流，在不影響現時服務的情況下，增加將軍澳綫的列車服務班次。

114. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 同意「3+1」車務安排不應該影響寶琳站和坑口站的列車服務水平；
- (b) 指出日出康城的業主沒有預計可以提前在二〇〇九年七月四日起收樓，以致該屋苑現時的入伙率偏低；因此認為范國威先生現時提供的照片未能反映康城站的實際使用情況，相信兩個月後可以具體掌握該站的使用情況；
- (c) 指出康城站的列車服務較疏落，約為十多分鐘一班，再加上日出康城附近的公共交通服務較寶林區和坑口區少，因此要求委員會必須同時考慮日出康城居民對公共交通服務的需要；以及
- (d) 認為委員會為區內某部分居民爭取資源時，必須同時平衡區內所有居民的需要，避免影響區內的和諧氣氛。

115. 陳國旗先生提出以下意見：

- (a) 指出寶琳站和坑口站的候車乘客較以往多，以致月台出現候車人龍；相反康城站現時的使用率低，因此對港鐵強行在現階段於將軍澳綫實施「3+1」車務安排，表示有保留；
- (b) 認為港鐵應該按照日出康城的人口或康城站的使用需求，以彈性和開放的方式訂定車務安排，例如現時可以因應日出康城的人口偏低而先實施「5+1」或「4+1」車務安排，其後才實施「3+1」車務安排；
- (c) 指出在實地視察期間，有寶林區和坑口區居民質疑港鐵現時在日出康城的入伙率較低時在將軍澳綫實施「3+1」車務安排的做法，因此要求港鐵可以從善如流，考慮是否需要在現時實施「3+1」車務安排；
- (d) 質疑港鐵是否以康城站作為銷售日出康城單位的一種促銷手法；
- (e) 認為港鐵就康城站啓用和「3+1」車務安排而進行的宣傳工作是足夠的，但擔心月台助理可能只會在康城站啓用後的首兩個月協助乘客登車；以及
- (f) 建議設置在月台的電子顯示屏應該同時以中文和英文列出列車班次的訊息，而且電子顯示屏應該設置在月台幕門上方的位置，讓轉車的乘客也可以清楚看見班次的訊息，防止乘客搭錯車。

116. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 認為為日出康城第一期首都居民提供的對外公共交通服務不足。除港鐵服務外，現時只有第 298E 和 797M 號線，而且晚間也沒有其他公共交通服務；
- (b) 由於康城站的列車服務較疏落，故此已建議港鐵在月台加設座位，照顧長者的需要；
- (c) 指出約有八成被訪者反映寶琳站的月台較以往出現輕微擠塞的情況，也有五成半被訪者支持港鐵即時啓用康城站和在將軍澳綫實施「3+1」車務安排，並且指出有很多寶林區和坑口區的居民即將遷入日出康城居住；
- (d) 同意陳國旗先生指月台助理可能只會在康城站啓用初期，協助乘客登車，而有關安排可能是港鐵的權宜之計；
- (e) 指出港鐵現時只在月台的首尾兩個位置增設顯示列車訊息的電子顯示屏，建議在五個轉車站的月台和面向對面月台的方向增設更多電子顯示屏，讓轉車的乘客清楚看見班次的訊息；
- (f) 表示港鐵已同意在康城站加設時間表，讓乘客準確掌握列車開出的時間，節省乘客的候車時間；
- (g) 建議港鐵提早安排十部新購置的列車在將軍澳綫服務，改善現時的服務水平；
- (h) 調景嶺站和將軍澳站的乘客反映由康城站開出的列車在抵站時，仍然有空位，有關安排可紓緩該兩個站的擠迫情況；以及
- (i) 指出日出康城現時只開設兩間便利店，居民需要外出購買餸菜和日用品，遂建議把第 298E 路線的行車路線途經厚德邨街市正門。有關建議已向運輸署提出，因此要求該署作出考慮。

117. 凌文海先生提出以下意見：

- (a) 指出其議員辦事處曾收到坑口區居民就早上繁忙時間乘搭港鐵時遇到的問題而作出投訴。據他觀察所得，乘客在繁忙時段的候車時間增長，以致月台出現候車人龍；
- (b) 對「3+1」車務安排能否應付九月開課後的乘客量，抱有懷疑態度，遂建議委員會要求港鐵切實考慮車務安排，以應付開課後的需要；
- (c) 由於將軍澳綫在實施「3+1」車務安排初期已出現問題，建議委員會前往港鐵總部大樓與港鐵和運輸署代表全面討論將軍澳綫的車務安排、未來的發展和委員會的各項要求。

118. 吳雪山先生要求委員會以宏觀的角度，處理將軍澳綫的車務安排，並提出以下意見：

- (a) 曾收到日出康城居民的意見，指康城站的班次較疏落，約為十多分鐘一班，因此要求增加該區的公共交通服務或配套；
- (b) 指出港鐵現時為寶林區和坑口區的居民推行「早晨有禮推廣優惠計劃」，但日出康城的居民未能享受有關優惠，因此建議運輸署要求港鐵或其他公共交通服務的營辦商為日出康城的居民提供優惠計劃。並且認為寶林區、坑口區和日出康城的居民同屬同一個社區，故有關居民應該同時享有有關優惠，否則會影響社區的和諧氣氛；以及
- (c) 指出學校將於九月開課，而且與日出康城的居民相繼入伙的時間接近，因此建議港鐵可以彈性地實施「3+1」車務安排，改善由康城站開出的班次時間，藉此方便學生上學。

119. 歐陽浩崑先生提出以下意見：

- (a) 指出委員在二〇〇九年第二次會議上對「3+1」車務安排表示質疑，但港鐵代表在該次會議上主要是通知委員會有關安排；
- (b) 認同吳雪山先生所提及將軍澳綫的車務安排，已轉變為居民間的矛盾，擔心日出康城的居民全面入伙後，寶琳站和坑口站的列車服務會進一步被削減，例如由現時的「3+1」車務安排更改為「2+2」或「5+2」車務安排；
- (c) 認為港鐵以「3+1」車務安排和抽調寶琳站和坑口站的列車服務為康城站提供服務，是不足以解決將軍澳綫的列車服務問題；以及
- (d) 要求港鐵妥善處理將軍澳綫的列車服務問題，並且需要完善有關服務，例如考慮以將軍澳站作為中轉站，認為有關建議不會影響由寶琳站開出的班次，也不會把問題轉變為居民間的矛盾。

120. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為委員會必須與港鐵進一步商討，以加強將軍澳綫的整體班次和接駁港島線的安排；

- (b) 認為康城站現時的使用率較低，由該站開出的載客量較低的列車，有助紓緩乘客從觀塘綫轉乘港島綫過海的擠迫情況；
- (c) 指出港鐵曾經在早上約八時安排一班特別班次，在北角站接載將軍澳綫的乘客前往上環方向，以疏導北角站月台的候車乘客。港鐵及後已把該班特別班次納入港島綫的服務，從而增加港島綫的班次；因此認為港鐵可以進一步增加將軍澳綫的班次。但不認同港鐵指「3+1」車務安排為將軍澳綫的服務上限；
- (d) 委員會關注將軍澳第 86 區(日出康城)居民對公共交通服務和有關配套設施的需要，因此要求運輸署除了開辦兩條新專線小巴服務外，也要整體檢視將軍澳第 85 區、第 86 區和將軍澳工業邨的公共交通服務安排；以及
- (e) 要求港鐵跟進議員和委員在七月二十七日實地視察將軍澳站、坑口站、寶琳站和康城站時提出的各項建議和意見，並且作出具體回覆。

121. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 曾就居民投訴「3+1」車務安排而進行實地視察，居民反映在繁忙時段以四班列車為一組的首三班列車服務對乘客沒有造成影響，但每當第三班列車開出後，寶琳站和坑口站的居民需要等候較長時間才可以登上第五班列車；
- (b) 指出港島綫乘客在北角站月台轉乘將軍澳綫時，一般看見列車抵站後，便隨即蜂擁登車，沒有留意該班列車是否以康城站為終點站，因此對站在月台近車廂出入口位置等候以寶琳站為終點站的列車的乘客構成危險；以及
- (c) 指出港鐵只在將軍澳站月台的幕門前的左邊設置紫色排隊綫，指示前往康城站的乘客在指定位置排隊和候車。他認為港鐵沒有在其他轉車站月台例如北角站上清楚指示乘客站在那兒等候第五班前往寶琳站和坑口站的列車，因此有關乘客一般站在幕門前等候第五班列車，遂要求港鐵作出改善。

122. 陸平才先生提出以下意見：

- (a) 指出港鐵只在月台的首尾兩個位置增設顯示列車抵站時間的電子顯示屏，因此站在月台中央位置候車的乘客無法清楚閱讀有關資訊，建議額外設置兩個電子顯示屏；
- (b) 認為要整體檢視將軍澳綫和港島綫的車務安排，才可以紓緩乘客由將軍澳綫轉乘港島綫的擠迫情況，並且認為只檢視某幾個車站例如康城站、將軍澳站和北角站的服務安排是不足夠的；以及
- (c) 指出港鐵現時推行的「早晨有禮推廣優惠計劃」只惠及寶林區和坑口區的居民，而且該優惠計劃將於二〇〇九年八月十四日完結，認為港鐵推行有關優惠計劃有平息寶林區和坑口區居民對「3+1」車務安排不滿之嫌，因此要求港鐵擴大優惠計劃和延長優惠期。

123. 張國強先生提出以下意見：

- (a) 要求運輸署呼籲港鐵完善將軍澳綫的服務，特別是康城站、寶琳站、坑口站、將軍澳站和調景嶺站，以及改善現時已出現的列車服務問題；
- (b) 指出將軍澳第 86 區現時已設有康城站公共運輸交匯處，認為運輸署應該即時為該區設計和策劃巴士服務，以應付日出康城居民對巴士服務的需求；
- (c) 建議運輸署在該區的巴士服務尚未完善前，考慮為居民提供前往港鐵調景嶺站或寶琳站的接駁巴士服務；
- (d) 要求委員會致函港鐵，反映委員提出的各項意見和建議；以及
- (e) 要求港鐵清楚交代繁忙時段的確實時間。

124. 吳錦嫻女士提出以下意見：

- (a) 由於她在二〇〇九年七月二十七日早上須要在運輸署的緊急事故交通協調中心當值，以便處理與港鐵將軍澳綫在正式實施「3+1」車務安排首天，可能出現的緊急事故和地區交通事務，因此未能應邀出席當日的實地視察；
- (b) 指出港鐵在二〇〇九年七月二十日至七月二十四日在將軍澳綫初次試行「3+1」車務安排的首個星期和在七月二十七日正式實施有關車務安排的首個工作天，雖然有個別乘客未能完全了解轉車站的運作，但整體的車務運作暢順；
- (c) 據觀察所得，早上最繁忙時段坑口站的其中一至兩班列車離站後，出現乘客留後的情況。由於有關情況與乘客集中在月台某幾個位置候車有關，因此運輸署已即時要求港鐵作出廣播，通知乘客在列車的較前及較後位置會有多些空間；
- (d) 相信委員在實地視察時已向港鐵反映上述部分意見，而運輸署也會再次把委員的意見向港鐵反映；
- (e) 運輸署會因應日出康城的不同入伙階段而提供公共交通服務，而日出康城的居民現時可以乘搭由該居苑提供的居民巴士服務，前往康城站和乘搭港鐵列車，也可以在環保大道乘搭巴士第 298E 和 797M 號線；
- (f) 指出第 298E 號線在早上的班次約為九分鐘一班，而且該路線在將軍澳工業邨落客後，會有足夠的載客量接載日出康城的居民前往坑口，而第 797M 號線也可以接載日出康城的居民前往調景嶺；
- (g) 運輸署巴士及鐵路科會因應日出康城的未來入伙情況，考慮為該區進一步引入其他巴士服務；以及
- (h) 指出運輸署現正就開辦兩條新專線小巴路線的建議諮詢業界意見，待有關的諮詢工作完成後，將安排刊登憲報及邀請專線小巴營辦商承辦有關路線。

125. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 指出委員會在二〇〇六年/二〇〇七年已向運輸署查詢將軍澳新支綫的設計和車務安排等，並且認為有關事宜涉及整體運輸政策。但該署當時一直以沒有相關資料為理由回覆委員會的查詢；
- (b) 委員會在將軍澳支綫通車前已反映對列車服務的不滿和意見，因此質疑運輸署為何不在較早時間與委員會商討有關事宜。並且擔心委員會現時才對將軍澳綫的列車服務進行通盤處理，是否仍然可行；
- (c) 相信港鐵在設計將軍澳支綫和康城站時，已預計將軍澳綫在通車後的其中一個運作模式為「3+1」車務安排，因此對於港鐵現時指無法更改將軍澳支綫和有關車站的設計，認為存在問題；
- (d) 指出有市民在互聯網指「3+1」車務安排應該被視為「4-1」車務安排，因為港鐵抽調原來將軍澳綫的四分之一資源為現時居民人數不足幾千人的日出康城提供服務，以致寶林、坑口、調景嶺和將軍澳區約二十多萬居民受到影響；
- (e) 認為日出康城居民的權益也應該獲得保障，因此要求港鐵必須合理地安排將軍澳綫的列車服務；
- (f) 認為車站的設計會隨著人口變化而改變，並且舉例指出將軍澳支綫的原設計也要包括在百勝角興建車站，其後因為該位置的發展密度較低和人口不多於兩萬人，因此取消在該位置興建車站；
- (g) 認為港鐵為了保障日出康城的發展商和其公司的利益而提前抽調將軍澳綫的資源，以實施「3+1」車務安排，目的是為了售賣該屋苑的樓盤和樓花；
- (h) 居民投訴在二〇〇九年七月二十七日早上八時二十分至八時三十分十分鐘內，寶琳站沒有列車服務；
- (i) 指出第 690P 號線的載客量在過去數天上升，認為有關情況與寶林區和坑口區的居民因港鐵列車過於擠迫而放棄乘搭港鐵有關；
- (j) 建議運輸署在下午六時半前往北角站進行實地視察，了解乘客在月台候車的擠滿情況；以及
- (k) 建議港鐵提供將軍澳綫正式實行「3+1」車務安排後的相關資料和數據供委員參考，包括實際乘客量和預期乘客量。此外曾收到有關服務延誤的投訴和其他乘客的投訴。

126. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 認為港鐵在過往新車站啓用和新鐵路投入服務時，均進行大規模的宣傳工作和舉行開幕典禮，但是次康城站啓用和將軍澳支綫通車則沒有進行有關安排，質疑港鐵是否因為將軍澳綫的車務安排不妥善，而沒有採取一貫的安排；
- (b) 認為港鐵在推廣「3+1」車務安排的公關宣傳和包裝工作令公眾誤以為該車務安排會提升將軍澳綫的服務水平。但事實上，有關安排只會令由寶琳站和坑口站開出的列車班次，由原來的二十二班減少至十八班；

- (c) 認為港鐵只要維持由寶琳站和坑口站開出的列車班次為原來的二十二班，並且額外增加班次行走將軍澳支綫，「3+1」車務安排的原則上是不存在問題的；以及
- (d) 認為委員會不應該只商討將軍澳綫的列車服務運作模式，建議委員會要求港鐵增加將軍澳綫的班次，確保由寶琳站和坑口站開出的班次繼續維持在二十二班或二十班。但由於康城站的列車服務已較疏落，不應再削減。

127. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 認為政府有責任監管港鐵的服務，因此建議政府與區議會攜手改善港鐵的服務；
- (b) 認為政府要就鐵路優先的公共運輸政策進行檢討，避免鐵路壟斷和優先的情況繼續發生，否則港鐵未必會改善其服務；以及
- (c) 建議委員會邀請運輸署署長出席西貢區議會全體會議，讓議員直接向他表達對鐵路政策的意見。

128. 主席總結時表示，委員會將邀請港鐵和運輸署代表在二〇〇九年九月一日(新學年開課日)前，與委員會召開會議，商討將軍澳綫的車務安排。

負責人：秘書處

西貢區公共交通服務的跟進情況及更改措施 (SKDC(TT)文件第 65/09 及 66/09 號)

129. 主席請委員備悉，在會前已發出 SKDC(TT)文件第 65/09 號「運輸署新界運輸管理部回應西貢區議會交通及運輸委員會二〇〇九年第三次會議記錄討論事項的跟進情況」和 SKDC(TT)文件第 66/09 號「運輸署匯報西貢區各項公共交通服務的主要變動」。

要求運輸署全面檢討及改善 17M 專線小巴的班次服務

要求西貢專線小巴第 15M 號及第 17M 號在繁忙時段增加班次，以紓緩乘客候車時間事宜 (上次會議記錄第 8 - 19 段)

130. 吳錦嫻女士回覆委員在上次會議上的查詢，詳情如下：

專線小巴營辦商收取司機萬多元入職按金

- (a) 專線小巴營辦商對收取司機萬多元入職按金的說法作出澄清，指每名司機在每個工作天的服務表現良好的話，例如沒有遭乘客投訴或發生交通意外，將可獲發良好服務獎金三十元。有關獎金不會即時發放給司機，並且由專線小巴營辦商暫存，直至總金額累積至一萬元，而其後

累積的獎金將會按月發放給司機。儲存在專線小巴營辦商的一萬元獎金，會在司機離職時發放；

- (b) 假如司機在交通意外後必須向第三者作出賠償，專線小巴營辦商會以司機暫存的一萬元獎金支付有關賠償；以及
- (c) 建議對上述安排有疑問的司機，帶同僱員合約尋求法律意見或向勞工處查詢。

專線小巴營辦商要求專線小巴第 17M 號的司機增加行車速度以縮短行車時間至十分鐘

- (d) 根據服務詳程表，上述路線的單程行車時間約為六分鐘，故來回路程的總行車時間約為十二分鐘；
- (e) 運輸署在二〇〇九年七月十七日進行的調查結果顯示；
 - 上述路線的來回路程的行車時間一般約為十二至十三分鐘。在交通順暢時，只有數班車的行車時間為十一分鐘，也有一班車的行車時間約為十分鐘。在早上最繁忙時段，即上午八時左右，行車時間需要十二至十四分鐘。因此認為該路線的行車時間不可能維持在十分鐘；
 - 上述路線在早上開出的班次約為一至兩分鐘一班車，平均班次則為一分半鐘，而乘客的最長候車時間約為六至七分鐘。中午和下午時段的班次也維持在三至四分鐘；以及
- (f) 運輸署十分關注司機的行車安全，因此，絕對不能接納專線小巴營辦商迫使司機以不合理的駕駛時間行走路線。

專線小巴第 15M 號的服務情況

- (g) 專線小巴營辦商現時安排兩部專線小巴行走上述路線；以及
- (h) 運輸署發現專線小巴營辦商可能為了應付乘客需求，有時候會安排兩部專線小巴同時開出，令隨後的班次延遲。該署會提醒專線小巴營辦商盡量保持平均的班次，但未有發現上述路線出現班次失準至二十分鐘的情況。

131. 譚領律先生對吳錦嫻女士回應有關專線小巴第 17M 號的服務情況，提出以下意見：

- (a) 認為運輸署不應該只聽取專線小巴營辦商的回應，重申司機反映在入職前必須向營辦商支付一萬月按金；
- (b) 認為運輸署只考慮上述路線的平均班次而不考慮乘客的候車時間是不合理的；
- (c) 指出專線小巴營辦商在上述路線投入服務初期，安排十一部專線小巴提供服務，但現時只安排八至九部專線小巴提供服務，認為現時行走該路線的專線小巴數量下降。並且指出在非繁忙時段只有三部專線小巴提供服務，而停駛的專線小巴則停泊在康盛花園；以及
- (d) 指出居民一直對上述路線的服務感到不滿，而專線小巴營辦商只在收到投訴後才改善服務質素，因此要求運輸署迫使專線小巴營辦商改善服務。

132. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 認同譚領律先生對專線小巴第 17M 號的服務情況所提出的意見；以及
- (b) 指出專線小巴第 15M 號的班次疏落，乘客因而改為乘搭專線小巴第 106 或 111 號，因此認為專線小巴營辦商必須安排多於兩輛專線小巴行走專線小巴第 15M 號。

133. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 運輸署的調查結果顯示，專線小巴營辦商現時安排十一輛專線小巴行走專線小巴第 17M 號，而該署未有批准營辦商減少其車隊的專線小巴數量，相信營辦商已安排組別內的所有專線小巴提供服務，特別在早上繁忙時段；
- (b) 指出運輸署擔當監管的角色，因此不會只聽取專線小巴營辦商的回應。委員如發現服務有不妥善的地方，可以向運輸署反映，該署會作出跟進；以及
- (c) 指出司機的僱員合約上列明有關獎金事宜，遂建議對合約條文有疑問的司機，可以尋求法律意見或向勞工處查詢。

本區增設過境巴士服務（上次會議記錄第 102 - 110 段）

134. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 指出新開辦的過境巴士服務調景嶺至觀塘馬蹄徑段途經寶林路、寶達邨、秀茂坪、觀塘，而車程已長達半小時之久，但觀塘馬蹄徑至深圳灣段的車程約為一小時，因此要求運輸署縮短過境巴士服務的行車路線，否則該路線對乘客的吸引力可能會下降；以及
- (b) 指出過境巴士服務的服務時間較短，要求運輸署與營辦商商討延長回程的服務時間。

135. 運輸署在跟進報告中表示，營辦商已在二〇〇九年七月六日起提供過境巴士服務，故此主席建議在下次會議刪除上述議題，而何民傑先生提出的意見將會在「要求將軍澳跨境巴士線在將軍澳區多設兩個停車站」繼續跟進。

要求於唐賢街巴士站(將軍澳天主教小學對出)增設上蓋以免候車乘客受日曬雨淋之苦（上次會議記錄第 111 - 112 段）

136. 張國強先生查詢負責興建巴士站上蓋的新世界第一巴士服務有限公司承辦商是否已向運輸署提交修訂建議，並且查詢運輸署隨後的跟進工作。

137. 吳錦嫻女士表示，有關承辦商已在二〇〇九年七月二十九日向運輸署提交修訂建議。

要求巴士公司在繁忙時段增加第 98P 特別班次 (上次會議記錄第 113 - 115 段)

138. 運輸署在跟進報告中表示，會繼續留意第 98P 號的載客率，以及在載客率不足以支持增加班次時與巴士公司商討改善服務，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

專線小巴第 103、103M 及 104 號 (上次會議記錄第 131 - 133 段)

139. 運輸署在跟進報告中表示，會繼續監察有關服務的需求情況，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

運輸界別對抗人類豬型流感所採取的措施 (上次會議記錄第 151 - 152 段)

140. 主席建議在下次會議刪除上述議題。

要求運輸署加強將軍澳深宵交通服務 (二〇〇九年第二次會議記錄第 153 - 154 段)

141. 主席表示，上述議題已同時在新議事項「要求開設往來日出康城、將軍澳南部與旺角的通宵專線小巴服務」中討論，並且要求運輸署繼續作出跟進。

西貢區道路工程/設施的跟進情況

(SKDC(TT)文件第 67/09 至、68/09、69/09、72/09 及 73/09 號)

142. 主席請委員備悉，在會前已發出 SKDC(TT)文件第 67/09 號「運輸署西貢及將軍澳道路工程進度的報告文件」、SKDC(TT)文件第 68/09 號「路政署西貢區及將軍澳區於過去兩個月內完成及未來六個月內的主要交通改善項目及時間表」、SKDC(TT)文件第 69/09 號「將軍澳寶康路/寶豐路的單車徑(方案一)及(方案二)」、SKDC(TT)文件第 72/09 號「宜春街及年春街的道路改善建議」和 SKDC(TT)文件第 73/09 號「西貢萬年街與普通道交界的道路改善建議」。

增設唐德街單車徑人車分隔設施事宜 (上次會議記錄第 20 - 29 段)

143. 張國強先生查詢上述議題的最新進展。

144. 何錦山先生表示，現時正按照二〇〇九年七月八日實地視察時的商討結果，包括在唐德街的單車徑上增設減速欄和縮短單車徑的長度，現就建議準備圖則，預計在八月諮詢有關政府部門的意見。委員可以透過西貢民政事務處閱覽有關圖則。

寶琳北路及翠琳路交界路口改善工程

(SKDC(TT)文件第 68/09 號 - 項目編號 NE/08/1361)

145. 譚領律先生提出以下意見：

- (a) 要求路政署在二〇〇九年八月內完成寶琳北路近翠林體育館路段的擴闊行車道工程，避免在九月一日開學時出現交通擠塞的情況，不然該署應該訂定臨時措施，以減低工程對交通所造成的影響；以及
- (b) 要求運輸署和路政署確保寶琳北路往寶林方向的巴士站向前遷移後，不會影響該路口的正常交通運作，並且建議運輸署和路政署進行巴士試車。

146. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 查詢上述改善工程的進度；以及
- (b) 指出上述改善工程的圖則顯示，巴士站將向前遷移六米，但認為路面空間可能不足以讓兩輛巴士同時通過；以及
- (c) 要求運輸署進行巴士試車時，同時邀請他和譚領律先生到場視察。

147. 何錦山先生同意與路政署進行巴士試車，以確定巴士站向前遷移的位置。

148. 劉偉傑先生表示，上述改善工程正在進行中。該署可以考慮更改施工程序，以便改善工程在八月內完成，以減低對交通造成的影響。

封閉彩明街行人路的安排

149. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 指出彩明街行人路在過去兩星期突然全段封閉，以致前往港鐵站或調景嶺巴士總站的行人，在馬路上行走，但路政署的交通改善項目報告中沒有列出有關工程(SKDC(TT)文件第 68/09 號)；
- (b) 指出現場只張貼工程承辦商的通告，列出工程在二〇〇九年六月至十月期間進行，但現場不但沒有工程在進行中，也沒有政府部門的通告；以及
- (c) 查詢有關工程的詳情，並且要求有關的政府部門嚴格限制承辦商的施工時間，例如施工時間必須少於四個月和預留部分行車道作臨時行人路供居民使用。

150. 劉偉傑先生提出以下意見：

- (a) 指出現時在彩明街進行的工程不是政府的工務工程，因此沒有載於 SKDC(TT)文件第 68/09 號；

- (b) 曾與負責工程的職業訓練局建築師了解工程的進度，知悉該局已獲香港警務處交通部和運輸署批准封閉有關路段進行工程；
- (c) 在實地視察時發現現場的指示牌不足，並且已要求該局在距離封閉路段較前位置豎立告示牌，通知行人該路段已封閉和指示行人使用對面的行人路；而該局也答應作出跟進；以及
- (d) 建議與何民傑先生和職業訓練局建築師一同前往彩明街進行實地視察，以商討局部封閉路段的可行性。

151. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 很多居民在繁忙時段使用彩明街行人路，而居民習慣使用現時被封閉的彩明街路段，擔心居民未必會使用對面的行人路；以及
- (b) 要求路政署、運輸署或香港警務處交通部跟進現時的情況，盡量縮短施工時間，並在工程進行期間才封閉有關路段。

修補將軍澳隧道公路防滑沙路面

152. 主席提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳隧道往將軍澳方向約四十米，近電話機樓的將軍澳隧道公路路面出現損毀的情況，因此查詢路政署有關的維修工作；以及
- (b) 要求路政署在暑假期間完成維修工程，並且指出將軍澳隧道公路在晚間的使用率也很高。

153. 劉偉傑先生回應如下：

- (a) 路政署就維修防滑沙路面工程已訂下進度表。由於封閉路段進行維修工程有一定困難，維修工程只可以在晚間進行，以致進度緩慢；以及
- (b) 該署將與相關的政府部門商討，能否延長封閉路段的時間，以加快維修進度。

154. 周賢明先生同意主席要求路政署盡快進行維修工程，並請委員備悉以下各項：

- (a) 西貢區議會房屋及環境衛生委員會在二〇〇九年七月二十九日舉行的會議上已就有關維修工程進行討論；以及
- (b) 有關政府部門初步同意在二〇〇九年十月一日試行封閉有關路段，但不進行工程。假如試行後，不會對交通造成較大影響，路政署將安排在聖誕節假期期間進行維修工程。

要求改善西貢萬年街與普通道之間的行車道路 (SKDC(TT)文件第 72/09 號)
(上次會議記錄第 30 - 36 段)

155. 陳錦亮先生介紹上述文件，詳情如下：

- (a) 曾與部分委員於二〇〇九年七月八日前往萬年街與普通道交界的行車道進行實地視察；
- (b) 建議削去萬年街兩旁部分花槽，以擴闊萬年街與普通道交界的路口和額外增設一條往九龍或沙田方向的行車道；
- (c) 將按照道路設計標準，在路口位置增設安全島和靠左的指示燈，可避免車輛從普通道駛入萬年街時，入錯行車道；以及
- (d) 假如委員會同意上述改善方案，運輸署將諮詢相關政府部門的意見，並且透過西貢民政事務處進行公眾諮詢。

156. 張溢良先生提出以下意見：

- (a) 建議進一步削去萬年街近蘇珊娜牛扒之家前的花槽，令路口位置可以同時容納三輛車輛，並方便駕駛人士選擇行車路線；
- (b) 擔心擬建的安全島會令車輛須要駛往普通道較北的位置，才可以駛入萬年街，擔心會構成危險；以及
- (c) 查詢萬年街在以往為何毋須設置安全島，但現時又指需要增設。

157. 彭賜強先生建議進一步削去萬年街近蘇珊娜牛扒之家前的花槽，以擴闊路口，避免前往大網仔方向的車輛阻塞前往九龍方向的車輛。

158. 主席表示，假如要進一步削去萬年街近蘇珊娜牛扒之家前的花槽，需要砍伐生長在該位置的樹木，並且會延長工程的落實時間。

159. 周賢明先生同意張溢良先生的意見，並提出以下意見：

- (a) 質疑增置安全島是否可以提升道路安全和擔心由沙田方向駛入萬年街的車輛沒有足夠的位置轉彎；以及
- (b) 舉例指出福民路和普通路交界的迴旋處附近路段也是雙線出和單線入，但未有設立運輸署所指的安全設計標準。

160. 陳錦亮先生回應如下：

- (a) 擬建的安全島將興建在距離馬路旁約三米的位置，因此車輛在該位置有足夠空間駛入；
- (b) 指出運輸署不希望遷移生長在蘇珊娜牛扒之家前的一棵樹木，因此現時的改善方案主要是利用匯豐銀行前的位置擴闊萬年街的行車道，並且指出現時提出的改善方案既平衡保育樹木又可增加行車空間，合符道路安全標準；

- (c) 指出路口的原設計是單線出和單線入的。根據運輸署的標準，有關路口不一定須要設置安全島；
- (d) 現時的改善建議是提供三條行車線(雙線出和單線入)，因此車輛在駛入萬年街時可能會出現入錯行車道的情況，而出現兩輛車輛迎頭相撞；以及
- (e) 指出安全島是道路安全設計標準之一，現時所有新興建的道路必須符合有關標準。

161. 主席認為增置安全島可以提升道路安全，遂建議運輸署先就符合道路安全標準的建議進行諮詢及落實工程，往後才考慮是否需要作出進一步改善。

促請改善西貢年春街及宜春街行車道路及於宜春街加建行人過路設施
(SKDC(TT)文件第 73/09 號) (上次會議記錄第 154 - 158 段)

162. 陳錦亮先生介紹上述文件，詳情如下：

改善西貢年春街及宜春街行車道路

- (a) 指出廢紙回收車的車身較高，停泊在年春街的貨車泊車處時會影響行人過路時的視線，故此運輸署基於道路安全理由而建議取消兩個位於年春街的貨車咪錶泊車處，並且進行路面重鋪工程，擴闊現有行人路；以及
- (b) 該署曾在二〇〇九年七月的晚上在年春街進行實地視察，發現廢紙回收車在晚間仍然停泊在有關貨車泊車處，因此該署認為取消該兩個貨車泊車處不會對其他使用者造成影響；

於宜春街加建行人過路設施

- (c) 專線小巴第 3 和第 4 號的營辦商對運輸署在西貢街市正門增設行人過路處的建議，表示有所保留，並且擔心建議會影響專線小巴總站的運作和營運安排；以及
- (d) 該署考慮專線小巴營辦商的意見後，決定暫時擱置在西貢街市正門增設行人過路處的建議，但該署將安排在繁忙時段在宜春街寵物中心附近和西貢街市正門進行過路行人數目調查，以便考慮是否取消現時位於寵物中心附近(宜春街第 57-59 號)的行人過路處，並且把整個第 3 和 4 號專線小巴總站向前遷移，以便騰出足夠空間在西貢街市正門增設行人過路處(下稱「新建議」)。

163. 張溢良先生提出以下意見：

- (a) 查詢年春街完成擴闊行人路工程後，車輛在每年天后誕期間從萬年街右轉年春街時是否順暢；
- (b) 認為專線小巴營辦商必定反對在西貢街市正門設置行人過路處的建議，並且不認同該營辦商不接受運輸署因應建議而取消位於宜春街的貨車泊車處和提供有關位置供專線小巴停泊之用；以及

- (c) 認為運輸署和委員應該選取一個符合各方利益和要求的改善建議，而不是因為某一方持有不同意見而更改整項建議。

164. 凌文海先生提出以下意見：

- (a) 接受運輸署就改善西貢年春街及宜春街行車道路而提出的改善建議；以及
(b) 反對取消位於宜春街第 57-59 號的現有行人過路處的建議，並且指出西貢舊墟居民經常使用該行人過路處過路。

165. 主席反對取消位於宜春街第 57-59 號的行人過路處的建議，並且要求運輸署與專線小巴營辦商商討，在不更改專線小巴總站上蓋的情況下，該營辦商是否同意更改專線小巴總站的位置。

166. 張溢良先生認同凌文海先生的意見，並且反對運輸署取消位於宜春街第 57-59 號的行人過路處。

167. 陳錦亮先生回應如下：

- (a) 預計車輛在天后誕期間從萬年街右轉年春街時順暢；
(b) 指出第 3 和 4 號專線小巴總站的總長度為 48 米，是一個連貫的專線小巴總站。在二〇〇九年第三次會議上曾建議把專線小巴總站更改為兩個總長度為 48 米長的小型總站，並且在中央位置增設行人過路處（下稱「原建議」）。運輸署可以安排與專線小巴營辦商再次進行商討，以了解原建議如何影響專線小巴路線的運作和服務水平；
(c) 該署考慮到現時有很多市民在西貢街市正門橫過馬路，如果市民在兩個小型總站之間橫過馬路，會十分危險，因此該署提出新建議，以便興建一個標準的行人過路處；以及
(d) 該署除了考慮委員會的意見外，也會考慮在西貢街市正門對出的行人路上增設欄杆，避免市民在該位置直接橫過馬路。有關建議並不是運輸署的優先考慮建議，擔心建議會影響市民現時橫過馬路的情況。

168. 溫悅球先生提出以下意見：

- (a) 反對取消位於宜春街第 57-59 號的行人過路處的建議，擔心有關建議會影響西貢舊墟居民橫過馬路的習慣，而且較多市民使用該行人過路處；以及
(b) 從道路安全角度而言，建議運輸署優先考慮在西貢街市正門對出的行人路上設置欄杆，防止市民在該位置直接橫過馬路，或引導行人使用原建議的行人過路處或現時位於宜春街第 57-59 號的行人過路處過路，相信有關建議也可以提升駕駛者的安全。

169. 張溢良先生提出以下意見：

- (a) 指出上述動議是要求運輸署在宜春街增設行人過路處，而不是在西貢街市正門對出的行人路上增設欄杆；
- (b) 認為運輸署無論在原建議和新建議中，均會為專線小巴營辦商提供一個總長度為 48 米的專線小巴總站，因此不明白該營辦商反對原建議的理據；以及
- (c) 建議前往宜春街進行實地視察，了解實際情況。

170. 吳錦嫻女士提出以下意見：

- (a) 指出專線小巴營辦商是基於安全理由和營運上的考慮，而對原建議有保留，包括專線小巴在兩個小型總站之間，駛出或駛入和行人在兩個小型總站中間的行人過路處過路的安全問題；以及
- (b) 提醒委員必須小心考慮建議會否產生其他安全問題。

171. 主席要求運輸署先取消兩個位於年春街的貨車咪錶泊車處和進行擴闊行人路工程，及後再跟進在宜春街增設行人過路處的建議。

建議的寶康路燈號行人過路設施 (SKDC(TT)文件第 69/09 號)
(上次會議記錄第 159 - 172 段)

172. 何錦山先生表示，已因應委員會在二〇〇九年第三次會議上的討論結果，提出兩個載於上述文件的將軍澳寶康路/寶豐路的單車徑改善方案(下稱「改善方案」)，並請委員會選取一個改善方案，以便進行改善工程：

- (a) 指出兩個改善方案的設計理念是收窄單車徑交匯處的範圍，從而縮短行人橫過單車徑交匯處的路程，以提升行人橫過單車徑的安全；
- (b) 改善方案一的特點
 - (一) 單車徑迴旋處的位置稍為遷移，以收窄單車徑交匯處的範圍；
 - (二) 在擬建的過路處位置興建低邊行人路和鋪設盲人路磚；
 - (三) 在單車徑中央增設減速欄，藉此減低單車的行車速度；
 - (四) 在單車徑上劃上道路標誌，提示單車使用者減低行車速度；
- (c) 改善方案二的特點
 - (一) 移去單車徑迴旋處的中央綠化帶，並且把有關位置改建為行人安全島；以及
 - (二) 同時進行改善方案一第(二)至(四)點。

173. 主席提出以下意見：

- (a) 委員會在二〇〇九年第三次會議上同意在將軍澳寶康路/寶豐路行人隧道和單車徑交匯處進行改善工程，而運輸署現時已就改善工程提出

兩個改善方案和諮詢委員的意見；以及

(b) 重申興建行人過路設施的原方案(寶康路/寶豐路交界)仍然有效。

174. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 指出寶康路/寶豐路行人隧道昨日發生單車與單車相撞意外。據了解，一名在單車徑上行走的途人爲了避免被途經的單車撞倒而推開該單車，以致該單車撞倒另一輛剛路過的單車；
- (b) 認爲單車徑改善工程必須進行，但與是否興建行人過路設施無關；
- (c) 查詢運輸署曾否考慮行人隧道內的渠道，可能在雨季出現淤塞而作相應的改善工作；以及
- (d) 建議運輸署先諮詢當區屋苑居民和學校(設施使用者)對兩個改善方案的意見，委員會才就兩個改善方案進行表決。

175. 吳劍玲女士申報她是怡心園居民，並提出以下意見：

- (a) 查詢隧道改善工程對分流隧道內的行人流量有何作用；
- (b) 對興建行人過路設施的原方案仍然有效，表示感到高興；
- (c) 要求各界對興建行人過路設施一事可以互相包容和諒解；
- (d) 認爲興建行人過路設施的原方案是經過上屆委員會深思熟慮後才獲得通過，而且也獲得政府部門提供相關的配套支持，假如原方案在少數居民的反對下，暫時擱置，表示感到失望和可惜；以及
- (e) 認爲興建路面行人過路設施可以爲居民提供多一個過路的選擇，相信居民會繼續使用行人隧道橫過寶康路。

176. 何錦山先生回應如下：

- (a) 運輸署可以要求有關政府部門調查隧道內渠道的排水情況，需要時可以加強渠道的排水量；
- (b) 建議委員會先選取一個改善方案，然後把有關改善方案交由西貢民政事務處進行公眾諮詢；以及
- (c) 指出上述兩個改善方案只可提升行人橫過單車徑時的安全，而行人將會繼續使用行人隧道前往不同的地點。

177. 周賢明先生指出，單車徑交匯處的行人流量較高，因此改善方案必須顧及行人的安全。故此建議運輸署考慮取消單車徑交匯處的迴旋處，把該迴旋處改建爲正式的行人過路處，並且將單車徑出入口位置改建爲終止位，讓單車使用者在該位置停止踏單車和改爲以手推動單車。

178. 主席重申委員會沒有否決興建行人過路設施的原方案，並且向運輸署查詢委員會在選取改善方案後，有關改善工程將於何時完成。

179. 何錦山先生回應如下：

- (a) 運輸署曾考慮取消現有單車徑交匯處的迴旋處。該署認為保留該迴旋處能夠令單車使用者在駛入迴旋處時，保持警覺性和減低行車速度，但增加行人橫過單車徑交匯處的路程。取消單車徑迴旋處則可以縮短行人橫過單車徑的路程，提升行人的安全。該署對有關建議持開放態度；以及
- (b) 由於進行公眾諮詢需時，該署在收到諮詢結果後，若其中一個改善方案得到大部分地區人士的支持，便會隨即向路政署發出施工紙，並且由路政署安排施工的時間表。

180. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 指出茵怡花園業主立案法團在二〇〇九年七月二十七日曾致函委員會，對本議題提出意見；
- (b) 認為改善方案二較為合適，相信可以提升行人橫過單車徑時的安全程度；以及
- (c) 指出鄰近怡心園的一段單車徑不連接單車停泊處。行人隧道在早上繁忙時段或傍晚時分的行人流量較高，因此建議取消該段單車徑和同時增加改善方案二中鋪設盲人路磚的路面闊度和減少欄杆數目，相信可以紓緩行人路擠迫的情況。

181. 陳國旗先生表示，基於有委員建議先諮詢當區居民對兩個改善方案的意見和參考過去在處理興建行人過路設施選址時所累積的經驗，建議運輸署先就兩個改善方案進行公眾諮詢，以了解當區居民對兩個改善方案的採納程度和意見。

182. 曾天送先生請委員備悉茵怡花園業主立案法團主席，有關支持擴闊寶康路行人隧道方案的信件。

183. 主席要求運輸署就周賢明先生的建議，提交第三個改善方案。

184. 何錦山先生回應如下：

- (a) 將會就取消單車徑交匯處的迴旋處的建議進行研究，並且提出第三個改善方案；以及
- (b) 同意先諮詢當區居民對三個改善方案的意見。

185. 林少忠先生要求運輸署在完成第三個改善方案後，盡快在二〇〇九年第五次會議舉行前進行公眾諮詢。

186. 楊康材先生查詢在公眾諮詢進行前，委員會是否需要運輸署以傳閱的方式，提供第三個改善方案供各位委員備悉。

187. 委員一致同意授權主席和副主席參閱第三個改善方案後，才進行公眾諮詢。

188. 主席總結時，要求運輸署就取消單車徑交匯處的迴旋處的建議提交第三個改善方案，並且表示待他、副主席和兩位當區議員備悉第三個改善方案後，才進行公眾諮詢。

要求運輸署在南豐廣場車場出入口行人路提供安全過路措施 (上次會議記錄第 37 - 53 段)

189. 主席表示，部分委員於二〇〇九年七月八日與何嘉俊先生一同前往南豐廣場車輛出入口進行實地視察，並且查詢運輸署上述議題的最新進展。

190. 何錦山先生表示，該署已按照實地視察時的討論結果，計劃在南豐廣場車輛出入口兩旁的行人路上增設鐵柱，並且正就建議諮詢有關政府部門的意見。

南邊圍迴旋處改善工程 (上次會議記錄第 181 - 192 段)

191. 劉偉傑先生報告新西貢公路改善排水工程快將完成，根據初步觀察，該路段的排水情況理想。

192. 主席要求運輸署考慮拆除新西貢公路沿路的路壘，並且查詢未能開放位於新西貢公路往九龍方向的新建巴士站原因。

193. 吳錦嫻女士報告，曾在較早時與巴士公司代表一同前往該巴士站進行試車。巴士公司代表在試車後認為該巴士站的出車位置的視線距離較短，潛在一定危險，因此對使用該巴士站表示有保留，並且建議運輸署先改善該巴士站。

194. 主席要求運輸署盡快在蠔涌新村與西貢中心小學之間的位置興建行人過路設施，並且要求該署盡快提升新西貢公路往九龍方向的新建巴士站的安全程度。

有關要求澳頭村路連接翠琳路至馬遊塘村一小段行車路線回復來往雙程行車事宜 (上次會議記錄第 198 - 201 段)

195. 主席查詢六支位於馬遊塘村村口的臨時交通燈藏入地下工程的最新進展。

196. 劉偉傑先生報告如下：

- (a) 經與運輸署商討後，交通燈的設計已作出修改。有關工程預計於二〇〇九年九月復工和盡快完成；以及
- (b) 工程的竣工日期受地下設施的位置所影響。

要求運輸署研究改善景嶺路右轉翠嶺路 (上次會議記錄第 195 - 197 段)

197. 主席表示，運輸署現時仍然就上述議題進行研究，因此要求該署在下次會議上報告最新進展。

198. 何錦山先生表示，該署將於二〇〇九年九月學校開課後進行車流量統計，以便進一步評估上述位置的交通情況。

199. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 指出都會區居民支持上述要求，但反對運輸署更改該屋苑位於彩明街的車輛出入口，擔心會構成危險；以及
- (b) 要求委員會小心處理上述議題，避免影響社區的和諧氣氛。

要求移走燈箱及拆除防撞欄 (上次會議記錄第 175 - 176 段)

200. 運輸署在跟進報告中表示，該署已發出移去燈箱和拆除防撞欄的施工紙，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

將軍澳翠琳路改善工程 (上次會議記錄第 193- 194 段)

201. 由於委員沒有其他意見，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

要求運輸署在將軍澳區內加設固定的免費電單車泊位 (上次會議記錄第 206 - 207 段)

202. 主席表示，運輸署在跟進報告中表示，該署將於敬賢里加設電單車泊位。

203. 陳國旗先生認為，運輸署現時只在將軍澳區內幾個合適的位置增設電單車泊位，未能滿足將軍澳南區居民對電單車泊位的需求，因此要求該署繼續在區內尋找合適的位置增設電單車泊位。

204. 吳雪山先生提出以下意見：

- (a) 運輸署曾表示唐俊街需要進行其他道路工程，而不適合增設電單車泊位；以及
- (b) 認為將軍澳南區居民對電單車泊位有一定需求，因此要求運輸署繼續在區內尋找合適的位置例如在將軍澳第 65 區、第 65B 區和第 66 區增設電單車泊位。

205. 何錦山先生表示，會繼續在將軍澳區內尋找合適的位置增設電單車泊位。

要求改善寶豐路及毓雅里行人路安全問題 (上次會議記錄第 54 - 63 段)

206. 林少忠先生查詢上述議題的最新進展。

207. 何錦山先生表示，康樂及文化事務署(下稱「康文署」)現時為寶豐路和毓雅里交界的臨時社區苗圃進行設計工作，並且會在設計中預留土地以擴闊寶豐路和毓雅里行人路的闊度。

208. 林少忠先生查詢運輸署會否因應康文署已預留土地，而盡快進行寶豐路和毓雅里行人路的擴闊工程。

209. 何錦山先生表示，待確定康文署預留的土地與該署的建議相同之後，才就行人路擴闊工程進行設計工作。

(四) 其他事項

建議更改專線小巴第 108M 號的行車路線

210. 陳繼偉先生表示，專線小巴第 108M 號的營辦商曾申請更改往來維景灣畔至藍田港鐵站的行車路線，但有關建議未被運輸署採納，因此要求該署以公平的方式處理有關申請。

211. 吳錦嫻女士回應，所有路線的更改申請，必定依照運輸署政策和指引進行審批。

212. 主席要求運輸署就上述建議作出考慮。

建議改善貿業路近寶琳港鐵站對出的專線小巴站外的禁區

213. 主席提出以下意見：

- (a) 建議把貿業路近寶琳港鐵站對出的專線小巴站外的單行黃色禁區綫移向專線小巴站的路旁，禁止其他車輛在該位置停車，確保專線小巴第 107 和 10M 號能順利抵站和乘客可以安全登車；以及
- (b) 曾在早上發現五噸半密斗貨車停泊在專線小巴站位置，造成交通擠塞，因此要求香港警務處(下稱「警方」)提供有關投訴數字，並且要求運輸署就建議作出跟進。

214. 周光毅先生報告，警方在過去三個月內合共收到八宗投訴，一宗由交通投訴組轉介和其餘七宗為市民投訴。警方也在有關位置發出 16 張定額罰款告票和 44 次警告。

唐俊街非法經營環保回收、修補車胎和洗車服務問題

215. 吳雪山先生提出以下意見：

- (a) 曾在西貢區議會第四次全體會議上提出唐俊街有非法經營舊衣回收、修補車胎和洗車服務，對公眾造成潛在危險，例如洗車後的污水經常積在兩條行車線，車輛在駛經上址時，可能會因路面濕滑而失控。加上車胎打氣喉管被橫放在行人路和回收商長時間在路邊放置回收鐵籠；以及
- (b) 西貢民政事務專員在會議上答允跟進上述事宜，遂查詢跟進工作的進展和哪個政府部門負責跟進有關問題。

216. 陸平才先生提出以下意見：

- (a) 一名寶盈花園商場的商戶在唐俊街一個停用的巴士站提供洗車、補車胎和售賣汽車零件服務；由於有關位置鄰近幼稚園，擔心在九月開課後，對路過的學生構成危險，因此要求有關政府部門盡快取締有關服務；
- (b) 回收商在路邊放置生鏽的回收鐵籠，甚至曾經在路邊放置五至六籠盛滿舊衣的鐵籠，擔心對路過的學童和家長構成危險；以及
- (c) 位於播道書院後的空地現時正興建臨時高爾夫球練習場，以致有較多大型車輛經常進出唐俊街，擔心對附近上學的學童構成危險，因此要求有關政府部門作出跟進。

在公眾地方進行外景拍攝工作和封路安排

217. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 要求警方預先通知該區區議員，有關機構獲准在深宵時分在將軍澳工業邨內進行外景拍攝工作；以及
- (b) 查詢有關外景拍攝工作和封路安排是否已獲得警方批准。

218. 歐陽浩崑先生提出以下意見：

- (a) 指出電視廣播有限公司經常在將軍澳工業邨內進行外景拍攝工作；以及
- (b) 查詢運輸署和警方有關公司能否委派其工作人員截停道路上的車輛，以便進行外景拍攝，並且如何證實有關外景拍攝工作已獲批准。

219. 周光毅先生回應如下：

- (a) 指出機構在公眾地方進行外景拍攝前，必須向香港警務處警察公共關係科提出申請；
- (b) 外景拍攝工作如果不會阻塞道路和影響正常的交通運作，警方一般會批准有關申請；

- (c) 機構在進行外景拍攝期間，不可以阻礙交通運作。假如該機構須要截停車輛或封路以進行外景拍攝工作的話，可以要求警方提供有關協助；
- (d) 外景拍攝工作如果對公眾造成滋擾，市民可以向警方作出投訴；以及
- (e) 陳繼偉先生所指的外景拍攝工作已獲批准進行。

(五) 下次會議日期

220. 主席表示，二〇〇九年第五次會議定於二〇〇九年十月二日(星期五)上午九時三十分在西貢區議會會議室舉行。

(六) 散會時間

221. 會議於下午二時十分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇〇九年九月