

西貢區議會
交通及運輸委員
二〇一〇年第二次會議記錄

日期：二〇一〇年三月二十五日(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>
陳國旗先生 (主席)	上午九時三十分	下午二時二十五分
劉偉章先生 (副主席)	上午九時三十分	下午二時二十五分
溫悅球先生, BBS, JP	上午九時三十分	上午十一時三十分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
陳權軍先生	上午九時三十五分	下午二時二十五分
周賢明先生, MH	上午九時三十分	下午二時二十五分
張國強先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
范國威先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
方國珊女士	上午九時四十分	下午二時二十五分
邱戊秀先生	上午九時三十分	上午十一時正
何觀順先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
何民傑先生	上午十時零五分	下午二時二十五分
林少忠先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
梁 里先生	上午九時三十分	下午一時三十五分
凌文海先生, MH	上午九時三十分	下午二時二十五分
陸平才先生	上午九時三十分	上午十一時五十二分
吳雪山先生	上午九時三十分	下午十二時四十分
柯耀林先生	上午九時三十分	上午十一時二十五分
成漢強先生, BBS, MH	上午九時三十分	下午一時二十分
譚領律先生	上午九時三十五分	下午二時二十五分
溫悅昌先生, MH	上午九時三十分	下午二時二十五分
歐陽浩崑先生	上午九時三十分	上午十一時四十五分
張溢良先生, MH	上午九時三十分	下午二時二十五分
高永聯先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
林俊嘉先生	上午九時三十分	下午二時十分
梁樂深先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
彭賜強先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
唐永年先生	上午九時三十分	下午一時正
曾天送先生	上午九時三十分	下午一時二十五分
溫超文先生	上午九時三十分	下午一時二十分
黃華舜先生	上午九時三十分	下午一時正
余漢倫先生	上午九時三十分	下午二時二十五分
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

曾展鴻先生	西貢民政事務處民政事務助理專員
冼寶琮女士	西貢民政事務處聯絡主任主管(將軍澳)南
楊康材先生	西貢民政事務處高級行政主任(區議會)
梁毅成先生	西貢民政事務處一級行政主任(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
鄧偉明先生	路政署署理區域工程師/西貢及將軍澳
陳克強先生	路政署區域工程師/施工通知書(E3)
曾松基先生	香港警務處西貢分區指揮官
周光毅先生	香港警務處署理將軍澳分區助理指揮官(行動)
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)
劉建國先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
唐東明先生	九龍巴士(1933)有限公司資產管理部主管
林世樹先生	九龍巴士(1933)有限公司九龍灣廠高級車務主任
鍾澤文先生	新世界第一巴士服務有限公司營運及策劃總監
魯文超先生	力特斯綜合設計及項目管理顧問董事長
韓小莊女士	安順聯合環境服務及顧問環境顧問
馬桂龍先生	運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界東

2. 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，特別是：

- 西貢民政事務處西貢民政事務助理專員曾展鴻先生
- 香港警務處西貢分區指揮官曾松基先生

3. 主席請委員在會議舉行期間，手提電話改用震動提示，避免影響會議進行。

4. 主席報告，鍾恩緒先生和鍾錦麟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。

5. 委員一致通過上述兩位委員的缺席申請。

6. 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，每次發言的時限爲兩分鐘。

(一) 通過上次會議記錄

7. 委員一致通過二〇一〇年第一次會議記錄和第一次特別會議記錄。

(二) 新議事項

將軍澳第 26 區巴士車廠發展簡介

立即搬遷環保大道巴士廠，紓緩日出康城居民面對巴士廠噪音滋擾 (SKDC(TT)文件第 31/10 號)

8. 主席歡迎以下政府部門和機構代表出席是次會議，介紹上述議題：

- 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)劉建國先生；
- 九龍巴士(1933)有限公司資產管理部主管唐東明先生；
- 九龍巴士(1933)有限公司九龍灣廠高級車務主任林世樹先生；
- 新世界第一巴士服務有限公司營運及策劃總監鍾澤文先生；
- 力特斯綜合設計及項目管理顧問董事長魯文超先生；以及
- 安順聯合環境服務及顧問環境顧問韓小莊女士。

9. 主席表示，由區議會全體會議轉介的議題「立即搬遷環保大道巴士廠，紓緩日出康城居民面對巴士廠噪音滋擾」(SKDC(TT)文件第 31/10 號)及討論及續議事項「要求盡快安排兩家巴士公司的將軍澳臨時車廠遷入永久巴士廠」(上次會議記錄第 183 段)與上述議題有關，建議一併討論。

10. 周賢明先生要求運輸署、巴士公司和顧問公司在介紹上述議題前，先提供有關資料的複印本給委員參閱，否則會對委員會不尊重。

11. 柯耀林先生表示，政府部門和機構如果就某一事項向區議會進行簡介或討論，一般需要在指定限期前向秘書處提交文件，並且由秘書處在會議舉行前分發給委員參閱。他對運輸署、巴士公司和顧問公司未有主動在會議舉行前向委員會提交文件的做法，表示不滿。

12. 劉建國先生回應如下：

- (a) 顧問公司將以電腦簡報形式向委員介紹將軍澳第 26 區巴士車廠的設計和運作安排；
- (b) 巴士公司和顧問公司均同意把電腦簡報的列印本分發給委員參閱，並且請秘書處代為複印和分發；以及
- (c) 知悉西貢區議會對將軍澳第 26 區巴士車廠的發展十分關注。由於巴士車廠的建築圖則已得到屋宇署批准，現時正合適向委員會介紹巴士車廠的設計。

13. 魯文超先生以電腦簡報和三維模擬圖介紹將軍澳第 26 區巴士車廠(現稱「巴士補給泊車場」)的建築圖則、消防設施、對環境的關注、運作安排和施工時間表，詳情如下：

- (a) 屋宇署已批准巴士補給泊車場的建築圖則；
- (b) 擬建的巴士補給泊車場位於將軍澳第 26 區，總面積約為 10,200 平方米，將供清洗巴士車身、加油和停泊巴士之用。建築圖則簡介如下：
- 九龍巴士(1933)有限公司(下稱「九巴」)將佔用巴士補給泊車場的外部，面積約為 8,100 平方米，設有 46 個巴士停泊車位、2 個燃油補給處、2 個地面儲油缸、2 個清洗處和 4 間樓高不高於 3.2 米的單層小型辦公及儲物室；
 - 新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)將佔用巴士補給泊車場的內部，面積約 2,100 平方米，設有 7 個巴士停泊車位、1 個燃油補給處、1 個地面儲油缸、1 個清洗處和 3 間樓高不高於 3.2 米的單層小型辦公及儲物室；
- (c) 消防處已就巴士補給泊車場的建築圖則簽發消防證書。消防設施包括：
- 所有儲油缸均設置在地面，並且有圍牆包圍，防止儲油滲漏；
 - 所有樓宇設有獨立消防喉轆、消防水缸和消防泵房；
 - 九巴和新巴的巴士補給泊車場分別設有獨立的緊急消防通道和足夠的滅火設施，例如滅火筒和沙包等，並且禁止進行任何明火活動；
- (d) 巴士補給泊車場的設計也引入紓減噪音的環保措施：
- 由於巴士補給泊車場低於路面，其運作時所發出的聲音只會困在巴士補給泊車場內；
 - 在燃油補給處加建隔音牆；
 - 建議在寶康路增設右轉運隆路的路口，令巴士進出巴士補給泊車場的行車路線遠離民居；
 - 巴士公司會向車長發出指示，適當地駕駛巴士進出巴士補給泊車場和加強監察運作情況；
 - 已評估巴士補給泊車場在運作時可能產生的音量，預計上述紓減噪音措施可減低噪音對安寧花園和靈實醫院的影響；
- (e) 巴士主要在晚上十一時至凌晨二時途經寶康路和運隆路進入巴士補給泊車場，並且在早上五時至七時離開巴士補給泊車場；
- (f) 巴士補給泊車場出入口的安排：
- 巴士進出巴士補給泊車場時，設置在出入口的閃燈和發聲裝置，會向道路使用者發出提示；
 - 在出入口外的行人路和單車徑上加設指示牌；
 - 如有需要，巴士公司會安排職員在出入口指揮巴士進出巴士補給泊車場，保障行人和單車使用者的安全；以及
- (g) 巴士補給泊車場將在地政總署發出將軍澳第 26 區短期租約 2 個月後動工，預計需時 8 個月完成，因此施工時間需視乎地政總署批出短期租約的時間。

14. 柯耀林先生提出以下意見：

- (a) 認為巴士補給泊車場的運作對廣明和尚德一帶的住宅區造成較大影響；
- (b) 運輸署、巴士公司和顧問公司在會議舉行前未有提供相關文件，例如環境影響評估報告和量度噪音的方法，令委員會無法對巴士補給泊車場的設計和運用作出客觀和正確的判斷，因此對是次諮詢工作感到不滿，並且查詢是次諮詢工作的目的；
- (c) 認為巴士在晚間或深宵時分途經寶康路時，引擎發出的聲音是噪音問題的徵結所在，因此查詢顧問公司在進行環境影響評估工作時，曾否量度巴士途經寶康路時所產生的噪音水平和考慮在寶康路沿途增設隔音屏障或種植大型樹木；
- (d) 指出有市民曾投訴車輛特別是大型旅遊巴士和小型貨車進出位於將軍澳第 26 區旁的第 45 區臨時停車場時，經常發出噪音，對附近居民造成滋擾；以及
- (e) 查詢巴士補給泊車場的設計不設上蓋是否與兩間巴士公司不願意投放更多資源興建巴士補給泊車場有關。

15. 張國強先生對在將軍澳第 26 區興建巴士補給泊車場有保留，並提出以下意見：

- (a) 九巴會因應美孚的發展，把月輪街的巴士廠遷移至填海區，為此要求九巴提供有關資料供委員參考；
- (b) 查詢將軍澳第 26 區短期租約的期限、巴士補給泊車場的使用時間和該幅土地是否足夠供兩間巴士公司使用；
- (c) 要求顧問公司改善巴士補給泊車場的隔音設施和增設上蓋，以減低噪音對居民造成滋擾；
- (d) 擔心巴士在晚間和早上進出巴士補給泊車場時，設置在出入口的閃燈和發聲裝置產生的光線和聲響會對居民造成滋擾；以及
- (e) 關注巴士經寶康路進入巴士補給泊車場的安排可能會導致交通擠塞。

16. 邱戊秀先生對興建巴士補給泊車場持中立態度，並提出以下意見：

- (a) 將軍澳第 26 區興建巴士車廠一議題曾在三屆區議會會議中討論；
- (b) 查詢巴士補給泊車場的預計施工日期；
- (c) 巴士在駛進觀塘道和美孚巴士車廠時會導致附近道路出現擠塞，因此要求巴士公司提供使用巴士補給泊車場的巴士路線和車輛數目；以及
- (d) 要求完善巴士補給泊車場在早上五時至七時的運作安排，避免影響居民睡眠。

17. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 雖然巴士補給泊車場低於路面，但擔心其運作時所產生的聲音可能會傳到較遠的地方，並且舉例指出馬遊塘村和茅湖仔村的居民曾就將軍

- 澳運動場在星期六和星期日晚上舉辦活動時所產生的聲音作出投訴；
- (b) 認為只在燃油補給處加建隔音牆不足以改善噪音問題，並且提出以下建議：
 - 在巴士停泊車位外圍同時加設隔音設施；
 - 為巴士補給泊車場加建上蓋，但可就上蓋的面積和設計再作研究；
 - 前往巴士補給泊車場沿路例如運隆路、寶康路，昭順路和寶順路，加設合適的隔音設施；
 - (c) 要求提供巴士補給泊車場的環境影響評估報告、巴士進出巴士補給泊車場的行車路線和運作安排，並且建議巴士公司吩咐車長進出巴士補給泊車場時，減低行車速度；以及
 - (d) 查詢顧問公司設計巴士補給泊車場時，曾否考慮靈實醫院將進行擴建工程而作出相應的紓減噪音安排。

18. 黃華舜先生提出以下意見：

- (a) 政府在一九九〇年已把將軍澳第 26 區規劃為興建永久巴士廠的用地，因此對巴士補給泊車場的設計在二十年後才提，感到遺憾；
- (b) 認為新建設在設計上可因應社區發展的需要而更改，例如建議物可背向民居興建，以減低噪音或光線對居民造成影響；
- (c) 擔心日出康城居民要求搬遷將軍澳第 85 區臨時巴士廠，但將軍澳第 26 區附近的居民不贊成臨時巴士廠搬遷至該區，會令兩區的氣氛緊張，因此建議委員會獨立處理搬遷將軍澳第 85 區臨時巴士廠和將軍澳第 26 區巴士補給泊車場的選址、設計和運作等安排；
- (d) 認為多位委員對在將軍澳第 26 區興建巴士補給泊車場表示質疑，因此擔心會出現拉鋸的局面，令多年前訂立的規劃安排未能落實；以及
- (e) 查詢運輸署曾否考慮在九龍灣興建巴士廠。

19. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 查詢現時由將軍澳隧道和寶琳北路前往將軍澳第 85 區臨時巴士廠的巴士數量；
- (b) 假如巴士只能沿寶康路和運隆路進出巴士補給泊車場的話，巴士可能需要繞道或經過將軍澳隧道後才能進入巴士補給泊車場；
- (c) 擔心較多巴士在深宵時分途經寶康路，對怡心園、慧安園、旭輝臺、富麗花園和茵怡花園居民造成影響，因此查詢顧問公司曾否就有關安排進行環境影響評估工作；以及
- (d) 要求運輸署先向委員提供巴士補給泊車場的環境影響評估報告，以便委員有足夠資料作出考慮。

20. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 將軍澳第 26 區興建巴士車廠一議題曾在三屆區議會會議中討論。區議會曾在二〇〇五年、二〇〇七年和二〇〇八年多次向巴士公司、

運輸署和規劃署查詢巴士車廠的資料；

- (b) 將軍澳第 26 區在九〇年代初期已在將軍澳分區計劃大綱圖中，預留作興建一間巴士車廠之用。自新巴在將軍澳區提供巴士服務後，區議會擔心將軍澳第 26 區的土地不足以興建兩間巴士廠，而且擔心巴士廠在運作時會產生噪音和環境污染等問題，因此已即時要求運輸署和巴士公司交代有關安排的細節；
- (c) 將軍澳(北)分區委員會在二〇〇七年也認為將軍澳第 26 區不是興建巴士廠的合適選址，而新都城第一、二和三期、欣明苑、景林邨、茵怡花園和疊翠軒也曾致函西貢區議會和運輸署提出相同意見；
- (d) 多位議員包括西貢區議會主席就城市規劃委員會(下稱「城規會」)在二〇〇八年年中就將軍澳分區計劃大綱圖進行諮詢時，重申將軍澳第 26 區不是興建巴士廠的合適選址；
- (e) 議員在二〇〇七年也指出巴士廠在運作時所產生的聲浪會對附近的靈實醫院造成影響，因此建議將軍澳第 137 區為興建巴士廠的選址，但顧問公司現時未有回應有關建議和提供紓減噪音對靈實醫院、安寧花園、廣明苑和疊翠軒影響的資料；
- (f) 將軍澳第 26 區的面積較將軍澳第 85 區少一半，並且知悉將軍澳第 26 區巴士補給泊車場落成後，仍不敷應用，部分巴士仍然需要在將軍澳區內的巴士總站停泊，但巴士公司未有交代有關安排；以及
- (g) 要求運輸署和巴士公司提供巴士由寶林公共運輸交匯處、坑口站公共運輸交匯處和尚德公共交通總站往返將軍澳第 85 區臨時巴士廠與將軍澳第 26 區巴士補給泊車場在次數上的分別，以便委員會考慮將軍澳第 26 區是否為興建巴士補給泊車場的合適選址。

21. 劉建國先生表示，將軍澳分區計劃大綱圖已預留將軍澳第 26 區作為興建巴士廠的用地，而城規會在二〇〇八年十一月再次確定是項土地用途。他得悉規劃署亦曾致函有關屋苑說明將軍澳第 26 區的土地用途和指出將軍澳區內並無其他合適的土地興建巴士廠。

22. 唐東明先生表示，臨時巴士廠和永久巴士廠的選址是由政府釐定的，九巴和新巴負責指示顧問公司，設計一個可與附近設施和民居相容的巴士廠，以減低其運作時可能造成的影響，也會考慮為巴士補給泊車場加設上蓋和隔音屏等隔音設施。

23. 魯文超先生回應如下：

- (a) 環境影響評估報告顯示，現時的巴士補給泊車場的設計在運作時最多產生 50 分貝噪音；以及
- (b) 由於噪音來源主要來自燃油補給處和巴士清洗處，因此已建議在該兩個位置加設隔音牆，而且巴士進出巴士補給泊車場的行車路線也會盡量遠離民居。

24. 韓小莊女士表示，雖然靈實醫院與巴士補給泊車場相距較近，但預計在燃油補給處安裝隔音牆後，噪音分貝(52分貝)將低於環境保護署的指引，相信對居民不會造成太大影響。

25. 主席指出，顧問公司剛才提供的電腦簡報複印本，未有提供兩幅噪音影響圖。

26. 魯文超先生對電腦簡報複印本未有提供噪音影響圖致歉，並且表示會後向委員會提供完整的電腦簡報。

(會後註：力特斯綜合設計及項目管理顧問已在二〇一〇年四月九日透過秘書處把電腦簡報分發給委員參閱。)

27. 唐永年先生要求顧問公司，提供巴士在晚間進出巴士補給泊車場的行車路線及巴士數量，並且擔心巴士在深宵時分途經未有全面加設隔音屏障的寶順路和常寧路時，所發出的聲浪對居民造成滋擾。

28. 陸平才先生提出以下意見：

- (a) 質疑巴士車長在晚間收車後，會否依照巴士公司或運輸署指定的行車路線進出巴士補給泊車場；
- (b) 收到不少居民投訴指深宵巴士返回將軍澳第 85 區的臨時巴士廠時，發出較大噪音，對高層住戶造成滋擾，並且舉例指出富安花園、將軍澳廣場和廣明苑居民曾就巴士途經寶康路和寶邑路時所發出的噪音作出投訴；以及
- (c) 認為噪音源頭並不只是巴士補給泊車場，因此要求巴士公司就巴士進出巴士補給泊車場的行車路線作出考慮。

29. 溫超文先生指出，巴士在早上五時至七時啓動引擎時所產生的聲浪會造成較大影響。

30. 彭賜強先生提出以下意見：

- (a) 查詢顧問公司進行音量評估工作的位置；
- (b) 要求九巴和新巴提供每晚進出巴士補給泊車場的巴士數目；以及
- (c) 地面儲油缸在夏季被猛烈陽光照射後，會發出氣味，因此質詢顧問公司是否為節省工程開支而不把儲油缸設置在地底。

31. 劉建國先生表示，運輸署已要求巴士公司因應日出康城陸續入伙，採取相應措施，以減輕將軍澳第 85 區臨時巴士廠對居民造成的影響。

32. 林世樹先生回應如下：

(a) 一般巴士廠的運作和巴士補給安排：

- 巴士公司會按照各條路線的首班車服務時間，在每日早上五時至八時期間安排百多名車長陸續返回指定的巴士廠登記和領取車輛及指引後，才出車，因此每分鐘從巴士廠駛出的巴士數量不多；
- 車長會按照指定的行車路線，駕駛巴士離開巴士廠和開往所屬路線的巴士總站，並且舉例指出由將軍澳第 85 區臨時巴士廠開出的巴士，會途經環保大道和高速公路，前往寶林公共運輸交匯處。行車路線一般不會途經小路；
- 由於建議中的寶康路右轉運隆路的路口現時尚未開通，因此暫時未能提供巴士進出巴士補給泊車場的確實行車路線。計劃中的各條行車路線也會遠離民居；
- 站長會不時向車長發出最新訊息，例如行車注意事項和投訴事項等；
- 將軍澳第 26 區巴士補給泊車場只會提供補給服務，包括入油和洗車，而維修工作將會安排在其他巴士廠進行；
- 車長在晚上十一時起，會按照指定行車路線陸續駕駛巴士返回巴士廠進行補給。每部巴士的補給過程一般只需時 5 分鐘；以及
- 完成補給後的巴士，會安排停泊在指定的停泊車位或在將軍澳區內的巴士總站，例如坑口站或寶林公共運輸交匯處；

(b) 將軍澳第 26 區巴士補給泊車場的重要性：

- 九巴現時在東九龍區設有九龍灣巴士廠，主要提供巴士維修服務。該巴士廠只能容納約五百部巴士，但現時已為千多部巴士提供維持和管理服務，因此九巴正面對停泊車位不足的問題；
- 九巴安排行走將軍澳區的巴士在日間前往九龍灣巴士廠進行維修；以及
- 九龍灣巴士廠沒有足夠的停泊車位供所有在將軍澳區行走的巴士停泊，再加上將軍澳區巴士路線的服務時間較其他區域長，如果未能夠在將軍澳區提供停泊車位的話，巴士需要在每日早上和晚上往來將軍澳區各主要道路，預計現時未有受巴士運作影響的地方屆時也會受到影響。因此，九巴確實需要在將軍澳區內設立巴士補給泊車場以維持區內的正常巴士服務。

33. 鍾澤文先生回應如下：

- (a) 新巴在將軍澳和柴灣均設有巴士廠，在西九龍設巴士補給泊車場；以及
- (b) 假如所有在將軍澳區行走的巴士需要停泊在柴灣巴士廠，巴士來回該巴士廠均需要經過兩條隧道和大幅增加出入巴士廠的行車里數，令新巴的營運狀況更加困難，因此新巴有必要在將軍澳區設巴士補給泊車場以維持新巴車隊的正常運作。

34. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 建議巴士公司安排服務時間較短的巴士路線，例如第 14 號線的巴士在九龍灣巴士廠停泊，並且完善巴士廠的運作，以紓緩將軍澳第 85 區臨時巴士廠在運作時對日出康城居民造成的影響；
- (b) 認為運輸署和規劃署需要協助巴士公司尋找合適的地方興建巴士廠；以及
- (c) 建議擴建九龍灣巴士廠，以增加停泊車位，而且該巴士廠位於商業區，其運作不會對居民造成影響。

35. 陳權軍先生提出以下意見：

- (a) 由於將軍澳第 26 區已落實為興建巴士補給泊車場的選址，因此委員會應該集中處理噪音問題和增加巴士補給泊車場四周的綠化面積；
- (b) 建議出入口的閃燈不要向上安裝和不贊成設置發聲裝置；以及
- (c) 認為巴士停泊在偏遠地方，進出將軍澳區時會令區內的空氣污染情況更為嚴重。

36. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 認為新巴在將軍澳區提供巴士服務是錯誤的政策，以致新巴出現經營困難和沒有足夠地方停泊巴士的問題，居民也無法享有跨巴士公司的車資優惠、兩間巴士公司不能共同營運隧道巴士服務和提供直接的路線，因此運輸署應就有關政策作出檢討；以及
- (b) 假如新巴的服務全面撤出將軍澳區，並且由九巴接掌經營，相信可解決巴士廠的問題和讓居民享用更全面的巴士服務。

37. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 認為將軍澳區各分區居民均反對巴士補給泊車場在所屬地區興建，因此委員會在處理興建巴士補給泊車場一事上，應作出適當平衡；
- (b) 區議會的權力有限，相信委員會是無法改變城規會就將軍澳第 26 區為興建巴士廠用地的決定；
- (c) 指出環境保護署網頁未有上載巴士補給泊車場的環境影響評估報告，因此要求顧問公司盡快向委員會提供有關資料；以及
- (d) 建議委員會與運輸署代表在早上四時在將軍澳第 26 區進行實地視察和量度噪音水平。

38. 溫悅球先生提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳第 26 區的土地用途在將軍澳分區計劃大綱圖中已長時間規劃作興建巴士廠，相信可追溯至將軍澳區發展初期；
- (b) 西貢區議員對有關規劃安排持不同意見，也曾透過不同途徑向城規會發表意見。由於城規會經覆核後仍確定將軍澳第 26 區為興建巴士廠的

法定用地，因此委員會的討論重點應該是加強巴士補給泊車場在保護環境方面的要求，以減低運作時對居民造成的影響；

- (c) 假如巴士補給泊車場在符合環境保護條件下提前竣工，相信有助紓緩將軍澳第 85 區臨時巴士廠對居民造成的滋擾；以及
- (d) 要求運輸署、巴士公司和顧問公司考慮委員的意見，盡量優化巴士補給泊車場的設計。

39. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 由於委員會對現時的巴士補給泊車場設計仍未滿意，因此詢問運輸署、巴士公司和顧問公司將於何時向委員會交代優化後的巴士補給泊車場的設計和運作等問題。他擔心有關部門和機構未必會跟進委員的意見；
- (b) 建議運輸署、巴士公司和顧問公司出席下次會議，並且在舉行下次會議前先召開會議，以交代巴士補給泊車場的最新進展；以及
- (c) 擔心將軍澳第 26 區巴士補給泊車場一日未動工，將軍澳第 85 區臨時巴士廠也不能搬遷，並且表示曾要求運輸署在將軍澳第 86 區入伙前搬遷臨時巴士廠。

40. 劉建國先生回應如下：

- (a) 顧問公司透過是次會議向委員會介紹巴士補給泊車場的設計，也初步介紹巴士進出巴士補給泊車場的安排；
- (b) 備悉委員建議增加巴士補給泊車場的隔音設施、閃燈和發聲裝置的處理方法、巴士往返巴士補給泊車場的行車路線和巴士數量、環境影響的評估工作的詳情(範圍包括靈實醫院擴建部分)。由於有關意見涉及技術層面，因此運輸署將於會後與巴士公司和顧問公司商討如何優化巴士補給泊車場的設計，並且與相關的政府部門跟進其他事項；
- (c) 重申巴士補給泊車場仍在籌劃階段，尚未動工。現時未能提供確實的施工時間，待有最新進展時便向委員會作出匯報；以及
- (d) 建議在隨後的第二次會期再向委員會匯報巴士補給泊車場的最新進展，以便顧問公司準備文件。

41. 凌文海先生表示，由於顧問公司指巴士補給泊車場的建造工程將於地政總署發出將軍澳第 26 區短期租約兩個月後動工，因此建議委員會向西貢地政處查詢批出短期租約的時間，以便委員會作出跟進。

42. 柯耀林先生要求運輸署、巴士公司和顧問公司再次出席會議前，必須按照區議會的規定，在指定日期前提供所需文件。

43. 黃華舜先生認為，運輸署可以在短時間內完成所需工作，因此委員會毋須給予該署過於充裕的時間進行跟進工作。他擔心將軍澳第 85 區臨時巴士廠可能需要在一年或之後才得以搬遷。

44. 主席提出以下意見：

- (a) 將軍澳第 85 區為臨時巴士廠用地，將軍澳第 26 區則為永久巴士廠用地；
- (b) 要求運輸署、巴士公司及顧問公司跟進以下事項：
 - 完善巴士補給泊車場的設計，例如增加隔音屏障的高度和顧及四周的環境例如寶順路和昭順路；
 - 要求向委員會提供完備的文件，讓委員全面研究各項建議和作出判斷，以提升討論成效；
 - 要求提供環境影響評估報告；
 - 要求運輸署在二〇一〇年第四次會議向委員會匯報巴士補給泊車場的最新進展，並且同時提供寶康路加右轉運隆路路口的設計；
- (c) 預計將軍澳第 85 區臨時巴士廠需要在一年或之後才得以搬遷；以及
- (d) 委員會將致函西貢地政處，查詢將軍澳第 26 區短期租約的審批時間。

負責人：秘書處

(討論完畢，劉建國先生、唐東明先生、林世樹先生、鍾澤文先生、魯文超先生和韓小莊女士先行離席。)

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議評審結果 **(SKDC(TT)文件第 44/10 號)**

45. 主席歡迎運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界東馬桂龍先生出席會議，並介紹SKDC(TT)文件第 44/10 號。

46. 馬桂龍先生介紹上述文件，重點如下：

- (a) 政府過去並沒有就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立評審制度，因此運輸署在二〇〇八年五月展開顧問研究。現時已訂立評審制度，也按照有關制度評審 20 項建議，當中包括位於西貢區康盛花園至寶康路興建自動扶梯連接系統的建議，並且在二〇一〇年二月二十六日和三月二日分別向立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會匯報有關評審制度和評審結果；
- (b) 評審制度不適用於橫過單一道路的建議、位於公共屋邨範圍內的建議和已納入其他主要工程計劃的建議；

- (c) 評審制度分爲初步遴選和評分機制兩部分。運輸署在進行初步遴選時，會先評估建議地點是否有足夠的適用土地興建自動扶梯連接系統或升降機系統、建議是否與現有設施重複、建議在建造或運作上是否存在無法解決的困難及上坡和下坡地段的水平高度差距是否不少於 6 米，以便剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。然後才按照評分機制內的 3 項因素，包括周邊環境因素(40 分)、效益因素(35 分)和實施因素(25 分)爲通過初步遴選的建議進行評分和排名，以決定進行可行性研究的優次；
- (d) 評分機制內的 3 項因素可細分爲 16 個準則：
- 周邊環境因素(40 分)包括地理狀況(11 分)、現時行人流量的穩定性(6 分)、人口和就業情況(6 分)、年屆 65 歲或以上的現有人口(5 分)、與活動中心的連接狀況(4 分)、與集體公共運輸設施的連接狀況(4 分)和與其他行人設施的連接狀況(4 分)；
 - 效益因素(35 分)包括節省行程時間/費用(8 分)、改善步行環境(6 分)、道路安全(6 分)、改善交通狀況(6 分)、活化社區/爲社區帶來益處(6 分)和推廣旅遊(3 分)；
 - 實施因素(25 分)包括成本效益(13 分)、土地需求(6 分)和技術/環境限制(6 分)；
- (e) 該署已根據上述評審制度審定了 20 項建議，並且爲排名最高的 10 項建議進行可行性研究，以便進一步確定各項建議在技術上的可行性和預算的建造費用；
- (f) 康盛花園與寶康路相距 82 米，但在有關位置興建自動扶梯連接系統的建議只排名第 14 位，因此未能納入可行性研究當中；
- (g) 該署會定期就新建議進行評審工作，也會同時重新審視在之前評審工作中因排名較後而落選的建議；以及
- (h) 歡迎委員和市民向運輸署提出興建自動扶梯連接系統或升降機系統的建議。

47. 方國珊女士關注文件中有關康盛花園與寶康路自動扶梯連接系統的路線，並提出以下意見：

- (a) 曾透過工程師向立法會交通事務委員會，遞交在康盛花園與寶康路之間約一百米位置興建自動扶梯連接系統的文件和設計圖則；以及
- (b) 認爲上述建議的下坡位置位於寶康路近寶康公園，未能方便康盛花園居民前往寶琳港鐵站，因此建議下坡位置可設於寶康路近新都城。

48. 高永聯先生提出以下意見：

- (a) 建議興建自動扶梯連接系統的上坡和下坡位置可分別設於翠林邨和新都城；以及

- (b) 建議運輸署把西貢區唯一一項建議與排名最高的 10 項建議同時進行可行性研究。

49. 譚領律先生同意高永聯先生的意見，並提出以下意見：

- (a) 認為運輸署對康盛花園與寶康路自動扶梯連接系統的建議評分時，應考慮寶琳北路山上的居民未能與將軍澳區約有百分之九十的居民一樣可以步行前往港鐵站，而對建議給予額外評數；
- (b) 認為興建自動扶梯連接系統需要考慮全日的使用量，否則環保團體會視有關系統為浪費資源的項目；以及
- (c) 現時翠林區的人口約三萬人，但該區的規劃未能滿足居民的需要，再加上人口老化的問題，因此他曾在多次會議上要求運輸署或土木工程拓展署研究在翠林區合適位置興建連接寶琳港鐵站的行人通道，並且舉例指出新落成的彩盈邨也設有一條幾百米長和連接九龍灣港鐵站的行人通道。

50. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 歡迎政府就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議訂立評分機制，並且認為 3 項因素也算客觀，而康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統的建議納入考慮之列也是合理；
- (b) 認為行人過路設施配備升降機是符合長者友善社區的措施之一，並且符合世界標準。委員會除了需要進一步討論增設升降機的效益外，更需要研究增加翠林區的對外公共交通服務；以及
- (c) 要求運輸署提供排列第 13 位的觀塘區月華街自動扶梯連接系統建議較排列第 1 位的黃大仙區慈雲山行人通道系統建議優先施工的原因。

51. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 查詢運輸署是否會興建現時排名最高的 10 項建議；
- (b) 假如運輸署在下一輪建議收集期結束後，未有收到新建議，康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統的建議的排名是否會因此而提前；以及
- (c) 曾在委員會二〇〇九年第三次會議上，建議運輸署在康盛花園對出的現有行人天橋提供相應的配套設施和在寶琳北路下山方向增設一段行人路，讓居民可以沿行人路前往行山徑，並前往陶樂路。他建議運輸署除了考慮在康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統外，也應考慮為居民提供其他設施，以減低居民在交通開支方面的負擔。

52. 曾天送先生建議興建自動扶梯連接系統的上坡位置由康盛花園向翠林邨方向遷移，讓翠林邨居民同時使用有關系統，相信可提升建議的總評分和提高落實有關建議的機會。

53. 何觀順先生提出以下意見：

- (a) 查詢運輸署是否會同時興建上坡和下坡兩道自動扶梯、可行性研究期將持續多久和下一階段評審工作的預計進行時間；以及
- (b) 認為政府部門除了處理興建上坡地區自動扶梯連接系統外，也應同時處理在寶琳北路下山方向興建行人路的建議，並且指出步行對長者的健康有益。

54. 梁樂深先生因應部分長者不喜歡乘車和步行而不願意離開康盛花園的情況，建議運輸署考慮把興建自動扶梯連接系統的上坡位置由康盛花園向翠林邨遷移。有關建議除了令更多翠林區居民受惠外，相信可以令建議的排名提前、加快落實興建有關系統和減低在職人士和學生在交通開支方面的負擔。

55. 黃華舜先生提出以下意見：

- (a) 認為運輸署在評審康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統的建議時，未有充分考慮寶琳北路山上居民為首批遷入將軍澳區的市民和他們曾為該區的發展付出不少努力等因素；
- (b) 對康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統的建議將來獲得落實的機會並不樂觀，並且預期八至九年才有機會被列入進行可行性研究之列，因此建議運輸署先進行短期措施以解決翠林區公共交通服務不足的問題；
- (c) 認為新自動扶梯連接系統可達到節約能源的效果，甚至在無人使用時自動停止服務；以及
- (d) 認為興建自動扶梯連接系統的上坡位置由康盛花園向翠林邨遷移，可增加使用者數量，而下坡位置由寶康路寶翠公園向寶琳港鐵站遷移，可鼓勵居民乘搭鐵路服務，符合運輸署以鐵路為主要公共交通工具的公共運輸政策。

56. 余漢倫先生提出以下意見：

- (a) 查詢運輸署只為排名最高的 10 項建議進行可行性研究的原因；
- (b) 認為運輸署應獨立評估各區對興建上坡地區自動扶梯連接系統或升降機系統的需要，而不是進行全港性評估，否則只有較多山坡的區域例如葵青區，才有機會興建有關系統；
- (c) 翠林區的人口約為三萬多人，大部分居民外出時，必須先乘搭巴士或專線小巴例如專線小巴第 15M 號(3.5 元)，才轉乘其他公共交通工具前往其他地區，因此在翠林區興建自動扶梯連接系統的效益較大，但該建議在效益因素 - 「節省行程時間/費用」一項的得分較低(佔比重 8 分的 4.8 分)；以及

- (d) 將軍澳區居民一般較年青，比不上長者人口較多的黃大仙，因此在周邊因素 - 「與受惠區域內年齡達 65 歲或以上的現有人口」一項只得零分。他擔心要待 40 至 50 年後，將軍澳區人口出現老化的情況才有機會興建上坡地區自動扶梯連接系統。

57. 馬桂龍先生回應如下：

- (a) 康盛花園與寶康路興建自動扶梯連接系統的路線是較早前由市民提出。由於康盛花園的人口較少，約為 5,000 人，而且建議位置半徑 300 米範圍內的人口也不足兩萬人，因此總評分較低；
- (b) 由於翠林邨的地勢較高，估計自動扶梯連接系統的建議路線由康盛花園向翠林邨遷移的話，可取得更高評分，並且歡迎委員和市民與運輸署商討自動扶梯連接系統或升降機系統的路線；
- (c) 根據現時的評審制度，在先前評審工作中因排名較後而未被列入進行可行性研究的建議會與新建議一併評審；
- (d) 自動扶梯連接系統只提供上坡服務，側邊設有梯級，供市民下坡之用。升降機系統包括兩部升降機，供市民同時上坡和下坡之用；
- (e) 現時排名最高的 10 項建議大多位於斜坡和地勢較高的位置，預計需時兩至四年進行可行性研究，當中包括進行土地和斜坡勘察工作；
- (f) 假如可行性研究結果顯示部分建議在技術上並不可行，運輸署將不會繼續進行有關建議，也不會以排名較後的建議作為替代；
- (g) 可行性研究完成後，會盡快興建可行的建議，也會檢討現時的評審機制以了解新增設的自動扶梯連接系統或升降機系統能否達到預期成效；
- (h) 預計興建自動扶梯連接系統及升降機系統的開支龐大，再加上未能掌握市民對兩個系統的需求，因此政府基於適當的財政考慮，只為排名最高的 10 項建議進行可行性研究；以及
- (i) 暫時未能提供觀塘區月華街興建自動扶梯連接系統建議較其他建議優先進行的原因。他可於會後向有關運輸署職員查詢和向委員會匯報。

(會後註：觀塘區月華街自動扶梯連接系統的排名較高的原因是由於該系統能惠及的人口較多和其造價成本較低。)

58. 主席總結時表示：

- (a) 委員對上述評審制度持有不同意見，並且建議運輸署訂立評分基準以選取可進行可行性研究的建議，相信較選取排名最高的 10 項建議更客觀；以及
- (b) 建議委員向運輸署提供使用量較高的新建議路線。

(討論完畢，馬桂龍先生先行離席。)

【由委員提出的六個議題】

**要求巴士公司為 98D及 297 巴士線於九龍灣站點增設來回分段收費
(SKDC(TT)文件第 21/10 號)**

59. 主席請委員參閱上述由林少忠先生和鍾恩緒先生動議，范國威先生、梁里先生、柯耀林先生、張國強先生、余漢倫先生和鍾錦麟先生和議的文件。

60. 林少忠先生簡介上述文件，重點如下：

- (a) 第 98D 和 297 號線在九龍灣各車站不設來回程分段收費，但多條在將軍澳北區行走的巴士和專線小巴路線在中途站提供分段收費優惠：
 - 由美孚往坑口(北)的第 98C 號線，在富豪東方酒店和安達臣道均提供分段收費優惠。由坑口(北)往美孚方向，也在彩頤花園提供分段收費優惠；
 - 由新蒲崗往寶林的專線小巴第 111 號，在啓祥道提供分段收費優惠，而專線小巴第 102 號也在觀塘道提供分段收費優惠；
 - 由尖沙咀東部開往寶達巴士總站的第 13X 號線，全程收費為 6.5 元，在九龍灣啓成道提供分段收費優惠(5 元)；以及
- (b) 要求第 98D 和 297 號線在九龍灣各車站設分段收費優惠，以節省將軍澳北區居民在交通開支上的負擔。

61. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 第 98D 號線的全程車資為 8.6 元，啓德隧道後往尖沙咀東部和將軍澳隧道後往坑口均設分段收費優惠，車資分別為 5.5 元和 4.4 元。該路線也提供轉乘第 296M、91M 和 298E 號線空調巴士的優惠，即 3.7 元；
- (b) 第 297 號線的全程車資為 8.6 元，只設有將軍澳隧道後往坑口的分段收費 4.4 元。該路線也提供轉乘第 296M、91M 和 298E 號線空調巴士的優惠；
- (c) 九巴回覆指暫時未有計劃在第 98D 和 297 號線提供更多的分段收費，但運輸署在日後進行巴士路線票價檢討時，會再次向九巴反映委員會的意見；以及
- (d) 該署一直鼓勵巴士公司提供分段收費和其他優惠計劃，以減低乘客在交通開支上的負擔。在現行的機制下，巴士公司會考慮其營運情況和個別路線的營運環境，例如路線的服務性質、乘客的需求和車程等，而作出適當的商業決定。

62. 何觀順先生指出，將軍澳南區居民曾建議巴士公司考慮為往來尚德至九龍鐵路站的第 296D號線，在九龍灣各車站增設分段收費優惠，因此要求運輸署在日後進行巴士路線票價檢討時，同時要求九巴考慮有關建議。

63. 曾天送先生贊成何觀順先生的建議和要求運輸署作出跟進。
64. 委員一致通過上述動議。

要求巴士公司增加 98P 早上的班次及黃昏時段增設 98P 巴士服務
(SKDC(TT)文件第 22/10 號)

65. 主席請委員參閱上述由林少忠先生和鍾恩緒先生動議，范國威先生、梁里先生、柯耀林先生、張國強先生、余漢倫先生和鍾錦麟先生和議的文件。

66. 林少忠先生簡介上述文件，重點如下：

- (a) 建議九巴參考第 98S 號線的服務安排，即早上繁忙時間提供四班由坑口(北)開出的班次和在下午繁忙時間提供四班由美孚開出的班次，以增加第 98P 號線早上的班次和增設黃昏時段的服務；以及
- (b) 翠林邨、景明苑和康盛花園的居民一般會乘搭第 98D 號線前往寶林邨寶儉樓，再轉乘專線小巴第 105 號返回有關屋苑。他們不但未能享有轉乘優惠，而且需要較區內其他居民多付一程專線小巴的車資。

67. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 巴士公司需要根據運輸署有關乘客量的指引考慮增加或取消班次；
- (b) 根據巴士公司提供第 98P 號線的乘客數據顯示，康盛花園和翠林邨的乘客人數只有 20 至 40 人，大部分乘客均為寶林區居民。該署也同時考慮到居民巴士路線第 NR28 號線在早上八時十五分由康盛花園往尖沙咀的班次，乘客人數為 23 人，而第 NR26 號線在早上八時和八時二十五分由景明苑往尖沙咀的班次，兩班車的乘客人數分別為 30 至 32 人，總乘客量為 62 人。調查數據顯示兩條居民巴士路線仍然有剩餘的載客量，因此該署基於資源上的考慮，對巴士公司進一步增加第 98P 號線早上的班次建議有保留；
- (c) 巴士公司已根據上班次的乘客量評估下午繁忙時間的乘客量。由於回程班次的乘客量並不集中，預計下午繁忙時間的乘客量較上午低，因此巴士公司未有計劃增加第 98P 號線下午繁忙時段的班次；以及
- (d) 巴士公司會留意第 98P 號線的乘客量。假如乘客量符合增加班次的指引時，運輸署也會要求巴士公司進一步考慮上述建議。

68. 譚領律先生提出以下意見：

- (a) 認為運輸署經常引用數據來否決多項增加公共交通服務的建議；
- (b) 指出居民一直要求運輸署提供前往尖沙咀的全日巴士服務，因此對該署只統計第 98P、NR28 和 NR26 號線的乘客量而未有統計在觀塘乘搭第 215X 號線的乘客人數或乘搭專線小巴前往寶林，再轉乘第 98D 號線

的乘客人數。他認為運輸署現時提供的數據未能反映居民對前往尖沙咀巴士服務的實際需要；以及

- (c) 質疑第 98D 號線在繁忙時間的班次不途經寶琳北路，而改為行經將軍澳隧道的安排，並且建議該路線每四班車中，安排一班車途經寶琳北路。

69. 余漢倫先生提出以下意見：

- (a) 認為需要增加往返翠林邨、景明苑和康盛花園的巴士服務；
- (b) 認為第 98P 號線的服務不足，增加早上繁忙時段的班次可以減低滿座的情況和讓居民在指定時間以外的時間乘搭該路線；以及
- (c) 認為第 98P 號線有一定的乘客量和需求，而且該路線的收費具競爭力，因此不明白巴士公司否決上述建議的原因，並且質疑有關決定是否只由運輸署作出。

70. 方國珊女士表示，由於委員提出多項與巴士路線途經寶琳北路有關的建議，因此認為運輸署應盡快落在康盛花園/翠林邨與寶康路興建自動扶梯連接系統，相信有助長遠解決該兩個屋苑居民對前往寶林區的需要。她也同意運輸署必須進行優化巴士路線的短期措施。

71. 梁樂深先生提出以下意見：

- (a) 要求運輸署在康盛花園/翠林邨與寶康路興建自動扶梯連接系統的建議尚未落實前，提供全日往返尖沙咀至康盛花園的巴士服務；以及
- (b) 同意譚領律先生建議第 98D 號線在繁忙時段每四班車中，安排一班車沿寶琳北路往寶林區，並且途經康盛花園和翠林邨。

72. 林少忠先生查詢運輸署曾否統計翠林邨、康盛花園和景明苑居民乘搭專線小巴和第 98D 號線往返上述三個屋苑和尖沙咀的人數。

73. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 假如改變第 98D 號線現時在繁忙時段的行車安排，例如每四班車中，安排一班車途經寶琳北路，相信對現時在繁忙時段的服務水平有一定影響，因此該署會就有關建議與九巴進行商討，及後再與委員分享有關建議可能造成的影響；
- (b) 剛才提供的第 98P 號線的乘客量數據是由巴士公司進行調查後而得出的；
- (c) 運輸署未曾進行林少忠先生所述的調查，因為進行有關調查存在困難和需要額外資源；
- (d) 運輸署和巴士公司需要根據指引，執行增加和減少班次的安排；以及
- (e) 居民除了乘搭第 98P 號線外，也可以乘搭其他替代巴士路線。

74. 委員一致通過上述動議。

要求巴士公司降低 690，692，694 的車費以增加乘客量並維持現有服務
(SKDC(TT)文件第 23/10 號)

75. 主席請委員參閱上述由余漢倫先生動議，梁里先生、林少忠先生和鍾錦麟先生和議的文件。

76. 吳錦嫻女士表示，運輸署與委員會商討 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃時，已聽取上述建議，也就上述建議諮詢巴士公司的意見。巴士公司回覆指，調低上述三條路線的票價會令現時的營運收益進一步下降，而且無法預計乘客量的改變，可能會加劇收資不平衡的情況，因此巴士公司未能支持上述建議。

77. 彭賜強先生認為巴士公司應考慮上述三條路線是否有下調票價的空間。

78. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃中，建議取消上述三條路線在非繁忙時段的班次；以及
- (b) 寶琳北路山上的居民現時只能夠乘搭第 690 號線前往中環，因此建議前往柴灣第 694 號線也途經寶琳北路，以增加乘客量和提供全日往將軍澳區和港島區的服務，並且要求維持上述三條路線在非繁忙時段的現有班次。

79. 余漢倫先生提出以下意見：

- (a) 新巴隧道巴士路線的車資普遍較港鐵便宜，例如第 101 和 106 號線，相信運輸署沒有提出取消有關路線的建議與其營運情況良好有關；
- (b) 指出將軍澳區的隧道巴士路線的車資普遍較昂貴，令乘客量偏低，但運輸署以港鐵已投入服務作為解釋隧道巴士路線乘客量下跌的原因；以及
- (c) 建議運輸署參考車資較港鐵便宜的巴士路線的乘客量，以估計上述三條路線在降低車資後的乘客量。

80. 吳錦嫻女士表示，巴士票價是按照既定的機制而釐訂，一般與路程的長度成正比，因此市區的隧道巴士路線的票價較將軍澳區的巴士路線便宜。

81. 委員一致通過上述動議。

建議在西貢區內巴士總站加設電子班次顯示屏 (SKDC(TT)文件第 24/10 號)

82. 主席請委員參閱上述由譚領律先生和梁樂深先生動議，何觀順先生和溫悅昌先生和議的文件。
83. 吳錦嫻女士表示，運輸署已把上述建議轉交兩間巴士公司考慮。待該署收到有關回覆後，便向委員會作出匯報。
84. 委員一致通過上述動議。

有關大量重型貨車阻塞將軍澳工業邨駿光街事宜 (SKDC(TT)文件第 25/10 號)

85. 主席請委員參閱上述由歐陽浩崑先生動議，吳雪山先生和議的文件。
86. 何錦山先生表示，運輸署會要求香港警務處(下稱「警方」)就重型貨車非法在道路上停泊採取執法行動。
87. 周光毅先生表示，大量重型貨車阻塞駿光街的情況不是經常發生，而且警方在較早前進行的實地視察時，未有發現有關情況。警方將與運輸署和香港貿發局(下稱「貿發局」)作出跟進。
88. 吳雪山先生表示，每當大型展覽活動在香港會議展覽中心(下稱「會展」)舉辦前，重型貨車需要前往將軍澳工業邨領取臨時卸貨許可證後，才可以前往會展卸貨。因此經常有百多輛貨車不定時在將軍澳工業邨輪候領取臨時卸貨許可證，造成交通阻塞，甚至有貨車逆綫行駛，兼且令將軍澳工業邨部分重鋪的路面再次出現破損的情況。
89. 方國珊女士提出以下意見：
- (a) 貿發局在會展舉辦大型展覽活動前，特別是香港國際珠寶展和美食博覽，需要設立臨時的車輛調度區，讓重型貨車有秩序地輪候卸貨；
 - (b) 認為重型貨車在灣仔會展附近道路輪候卸貨會對香港的交通造成嚴重影響，因此貿發局有需要先安排重型貨車在將軍澳工業邨輪候卸貨；
 - (c) 認同警方必須加強執法，防止重型貨車在駿光街輪候時佔用兩至三條行車綫；以及
 - (d) 曾與貿發局商討提前讓重型貨車進入會展卸貨的可行性(由現時的晚上十二時提前至晚上八時)，以疏導駿光街的車流。

90. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 曾發現重型貨車在凌晨時分在灣仔渡輪碼頭附近輪候進入會展卸貨；以及
- (b) 認為將軍澳區的貨車泊車位不足。密斗貨車和大型運泥車司機在午膳時間經常把車輛停泊在路旁，例如毓雅里和寶盈花園附近，對行人構成危險，因此要求警方加派人手，勸籲司機在合適的停車場停泊有關車輛。

91. 周賢明先生對貿發局與將軍澳工業邨的安排表示驚訝，並提出以下意見：

- (a) 認為現時的安排浪費道路資源，相信貿發局可透過電子模式處理臨時卸貨許可證的申請，並且建議委員會與貿發局商討現時的安排；以及
- (b) 認為將軍澳工業邨的土地只可以供工業邨的商戶使用。

92. 委員一致通過上述動議。委員會將致函貿發局，查詢上述安排的詳情和反映有關安排對將軍澳工業邨的交通造成阻塞。

負責人：秘書處

現時港鐵將軍澳綫調景嶺站及將軍澳站月台，往康城站或寶琳站的指示未夠清晰，要求港鐵加強指示，避免乘客搭錯車
(SKDC(TT)文件第 26/10 及 45/10 號)

93. 主席請委員參閱上述由范國威先生、余漢倫先生、鍾錦麟先生和鍾恩緒先生動議，張國強先生、林少忠先生、梁里先生和柯耀林先生和議的文件。

94. 范國威先生以照片和短片介紹上述議題，詳情如下：

- (a) 自康城港鐵站在二〇〇九年七月啓用後，他的議員辦事處一直收到居民對車站月台指示不足和搭錯車的情況作出投訴，這反映港鐵現時的安排仍有改善空間；
- (b) 港鐵代表在會議舉行前曾與他進行實地視察；
- (c) 現時上水站月台幕門上方均設有電子顯示屏，顯示前往羅湖和落馬洲站班次的訊息。有關安排較在將軍澳綫調景嶺站和將軍澳站的安排完善；
- (d) 認為列車在抵達將軍澳站時，車廂內的閃燈路綫圖未能清楚顯示下一站的目的地。假如乘客未有留心聆聽廣播，可能會不知道列車的行駛方向。因此建議港鐵改善有關安排，例如同時透過車廂內的電子顯示屏列出下一站的目的地；以及
- (e) 建議委員會繼續與港鐵跟進上述建議，並且要求港鐵作出回覆。

95. 黃華舜先生支持上述動議，並且認為港鐵在SKDC(TT)文件第 37/10 和 45/10 號中的回覆略有不同，而且未有回應更改電子顯示屏位置的建議。他認為電子

顯示屏設置在月台幕門上方位置可讓乘客更容易閱讀列車班次的資訊，並且建議港鐵改善車廂內的閃燈路線圖。

96. 主席表示，自康城站啓用後，他已指出電子顯示屏的顯示模式不清晰，包括字體較小和設置的位置不理想。他認為上水站和落馬洲站的安排更合適，乘客可以即時閱讀列車班次的資訊。

97. 委員一致通過上述動議。委員會將致函港鐵，邀請該公司的代表出席二〇一〇年第三次會議，對上述議題作出回覆。

負責人：秘書處

【由委員提出的討論議題】

要求 98D號線增加巴士數目，提供特別班次往來日出康城與尖沙咀東 (SKDC(TT)文件第 27/10 號)

98. 主席請委員參閱上述由方國珊女士和林俊嘉先生提出的討論議題。

99. 吳錦嫻女士表示，運輸署在 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃中，建議第 98S號線服務延長至日出康城，而且在二〇一〇年第一次和第一次特別會議上，也聽取委員就增加日出康城對外公共交通服務的建議。由於該署需要進一步考慮有關建議，因此暫時未能就上述建議作出即時回覆。

100. 方國珊女士建議運輸署安排部分由坑口開出的第 98P號線途經日出康城，例如每四班車的其中一班車，以應付日出康城第三期領峯於本年七月入伙後，居民人口約二萬人和前往附近地盤上班的工人的需要，並且認為有關建議不會對安寧花園居民造成影響。

101. 林俊嘉先生同意方國珊女士的建議。他曾在上次會議上建議優化第 98D號線的行車路線，並且認為第 98P號線服務延長至日出康城，不會對其他乘客造成影響。

102. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為第 98D 號線的特別班次運作良好，但早上繁忙時段的班次經常出現滿座的情況；以及
- (b) 建議先增加第 98D 號線的資源，及後才考慮略為修改行車路線，例如前往尖沙咀方向的行車路線，在途經環保大道後才前往將軍澳隧道，而前往坑口的行車路線，在途經坑口後，才前往日出康城。

103. 黃華舜先生建議運輸署先增加第 98D 號線的資源，才改善現有服務水平，相信對社區發展有長遠幫助。

104. 凌文海先生認為第 98D 號線是委員會多年前的努力成果。該路線不但具效率，而且服務較港鐵好，因此建議只優化該路線的行車路線，否則會影響服務質素。

105. 溫悅昌先生提出以下意見：

- (a) 同意上述文件和委員的意見，特別是建議運輸署增加第 98D 號線的資源後，才提供特別班次服務；以及
- (b) 建議修改上述文件第二項有關第 98D 號線的回程行車路線的建議。巴士在途經厚德街市後，可不途經南豐廣場、坑口北總站和田下灣村，而途經銀澳路和昭信路，再前往清水灣半島和日出康城。

106. 成漢強先生認為日出康城和清水灣半島的乘客量可能已足夠開辦一條新巴士路線。他擔心上述建議會令第 98D 號線的行車路線迂迴，對現有乘客不公平。

107. 委員一致通過上述動議。

要求改善清水灣巴士總站行人安全 (SKDC(TT)文件第 28/10 號)

108. 主席請委員參閱上述由方國珊女士和林俊嘉先生提出的討論議題。

109. 陳錦亮先生回應如下：

- (a) 清水灣巴士總站位於大坳門道。該巴士總站旁現時已設有一條行人路。上述文件所指的位置並非安全島，而是一片草地，相信行人經常在草地上行走，才形成一條通道；以及
- (b) 運輸署現正研究在草地上修建行人路的可行性，也會進行行人流量調查。

110. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 指出草地四周被鐵欄圍住，市民特別是長者經常在大坳門道的行車道上行走；以及
- (b) 要求運輸署除了考慮在草地上修建行人路，同時改善現有行人路，讓行人可以由清水灣巴士總站直接前往洗手間及附近地方。

111. 周賢明先生表示，行人由郊野公園步行至上述位置時，大多在大坳門道的行車道上行走，否則需要繞經整個清水灣巴士總站才可以前往洗手間，因此同意運輸署在草地上增設行人過路設施，並且注意行人安全。

112. 劉偉章先生對運輸署對上述建議持開放態度感到高興，並提出以下意見：

- (a) 很多車輛從大坳門道或布袋澳村路進入清水灣巴士總站旁的停車場，而且在暑假期間，有很多車輛例如巴士、旅遊巴、專線小巴和私家車使用該停車場；
- (b) 建議增設的行人過路設施不要太接近大坳門道，否則車輛在大坳門道左轉進入停車場時，可能會因為視線不足而造成危險；以及
- (c) 建議與運輸署進行實地視察，商討增設行人過路設施的位置。

113. 林俊嘉先生提出以下意見：

- (a) 每日清晨五時起，有泳客在清水灣第二泳灘游泳。年長的泳客需要繞經整個清水灣巴士總站才可以前往洗手間，對他們十分不便；以及
- (b) 同意增設行人過路設施的位置遠離大坳門道。

114. 陳錦亮先生表示，運輸署會積極考慮委員的意見，並且為市民提供合適的行人過路設施。

【由區議會全體會議轉介的議題】

要求將E22A號巴士的回程上落客站遷入調景嶺交通交匯處 (SKDC(TT)文件第 29/10 及 30/10 號)

115. 主席請委員參閱上述由區議會全體會議轉介至本委員會的議題。上述議題由陳繼偉先生、吳雪山先生、鍾群珍女士、譚領律先生、劉偉章先生和何觀順先生動議，邱玉麟先生、劉京科先生和陳權軍先生和議，並且請委員參閱城巴有限公司的覆函(SKDC(TT)文件第 30/10 號)。

116. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 由香港國際機場往將軍澳方向的第 E22A 號線在途經將軍澳隧道、環保大道、寶順路、寶康路、尚德、景嶺路、翠嶺路和寶邑路後，前往坑口；
- (b) 巴士公司曾考慮第 E22A 號線的行車路線可途經寶康路、尚德、景嶺路、彩明街、翠嶺路、調景嶺站公共運輸交匯處、彩明街、翠嶺路和寶邑路後，才前往坑口，但有關行車路線將增加約 10 分鐘的車程；
- (c) 運輸署曾考慮其他可行的行車路線，例如巴士先途經寶邑路、翠嶺路、調景嶺站公共運輸交匯處、翠嶺路、尚德後，才前往坑口。雖然該建議只會略為增加行車時間，但會令來回程行車路線和車站位置相同，乘客會因此感到混亂和容易搭錯車，而且巴士公司也不贊成有關建議；
- (d) 指出將軍澳第 74S 區外的巴士站為落客站，乘客不會在該站長時間逗留，因此原來路線會較為適合；以及

- (e) 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃中，也建議重組第 E22A 號線，但有關建議會令行車時間延長，因此不希望上述建議會進一步延長第 E22A 號線的行車時間。

117. 陳繼偉先生提出以下意見：

- (a) 會前已向運輸署建議第 E22A 號線的行車路線可重覆行經寶順路，預計來回程時間只需約一分鐘(單程約三十秒)，而且他曾駕駛私家車以時速 40 公里行經寶順路，只需 30 秒時間，因此不認同運輸署指更改行車路線會增加 6 分鐘的行車時間；以及
- (b) 認為運輸署把上述路線的巴士站設置在露天地方，是浪費資源的做法。

118. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 曾與城巴有限公司(下稱「城巴」)商討陳繼偉先生的建議。由於巴士需要來回寶順路兩次和安全地駛經迴旋處，因此建議會增加行車時間約 6 分鐘時間；
- (b) 運輸署一直研究優化第 E22A 號線的行車路線，並且指出待日後落實 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃中有關第 E22A 和 A29 號線重組建議後，第 E22A 號線行車時間將會增加，可能會減低該路線對乘客的吸引力；以及
- (c) 重申將軍澳第 74S 區外的巴士站為落客站，乘客在該車站等候的機會較低。

119. 梁里先生認為第 E22A 號線的車站設置在調景嶺站公共運輸交匯，可方便下車後的乘客使用附近的天橋，前往不同屋苑和避免遭日曬雨淋。

120. 主席要求運輸署考慮把第 E22A 號線的車站搬遷入調景嶺站公共運輸交匯處，避免市民遭日曬雨淋。

要求儘快將唐俊街尚德邨地段之三角形安全島改成迴旋處 **(SKDC(TT)文件第 32/10 號)**

121. 主席請委員參閱上述由區議會全體會議轉介至本委員會的議題。上述議題由陸惠民先生動議，陳國旗先生、凌文海先生、祁麗媚女士、伍炳耀先生和邱玉麟先生和議。

122. 何錦山先生回應如下：

- (a) 運輸署曾於一年多前建議更改上述安全島為掉頭處，供 7 米以下的車輛使用。該署曾就有關建議諮詢當區的議員和居民，但有意見指建議會

增加區外車輛進入尙德邨的機會；以及

- (b) 現時初步建議在唐明街路口增設「不准駛入」和「前往此區者不在此限」的交通標誌，防止外來車輛進入尙德邨。該署現時正諮詢尙德公共交通總站的使用者，例如巴士公司和的士團體的意見，及後便會透過西貢民政事務處進行地區諮詢。

123. 主席提出以下意見：

- (a) 他在過去一年多，一直收到市民提出改善上述安全島的訴求，並且擔心不熟識該路段的司機會在該安全島掉頭，容易造成交通意外；以及
- (b) 因此要求運輸署設計一個便利市民的方案和進行諮詢，而不是只豎立交通標誌。

124. 何錦山先生表示，運輸署將盡快就在唐明街路口增設「不准駛入」和「前往此區者不在此限」交通標誌的建議諮詢尙德公共交通總站的使用者，例如巴士公司和的士團體的意見，及後再諮詢地區人士的意見。

有關將軍澳調景嶺彩明街交通意外事故的書面提問 **(SKDC(TT)文件第 33/10 及 34/10 號)**

125. 主席請委員參閱上述由區議會全體會議轉介至本委員會的書面提問，並且請委員參閱運輸署的覆函(SKDC(TT)文件第 34/10 號)。

126. 主席表示，上述提問由何民傑先生提出，並且與討論及續議事項「盡快於彩明街增設計程車停泊站」(上次會議記錄第 242 - 245)有關，建議一併討論。

127. 何錦山先生表示，運輸署已要求警方在彩明街加強執法，以打擊的士在彩明街 24 小時上落客限制區內停泊和上落乘客，並重申待香港知專設計學院開課後，才檢討彩明街的交通狀況和市民對乘搭的士的需求，以便考慮是否需要在彩明街增設的士站或的士上落客點。

128. 何民傑先生提出以下意見：

- (a) 委員會曾通過動議，要求運輸署在彩明街增設的士站；以及
- (b) 認為運輸署行政失當，令警方需要在彩明街加強執法和發出約 500 多張定額罰款通知書。他為此會向申訴專員公署和審計署作出投訴，並且要求運輸署盡快在彩明街增設的士站。

129. 主席要求運輸署參考委員的意見和作出跟進。

要求逐步於西貢街道鋪設百歲磚，以提升旅遊形象 (SKDC(TT)文件第 35/10 號)

130. 主席請委員參閱上述由區議會全體會議轉介至本委員會的議題。上述議題由陳權軍先生動議，邱戊邱先生和議。

131. 鄧偉明先生報告，西貢舊墟街道重鋪工程大多使用百歲磚，預計在本年於宜春街進行的街道重鋪工程及隨後進行的街道重鋪工程，也會盡量使用百歲磚。

(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 36/10 號)

改善將軍澳區公眾單車場停泊處之設計及管理事宜

(上次會議記錄第 166 - 169 段)

132. 主席請曾展鴻先生就SKDC(TT)文件第 36/10 號作出補充，並請他報告「改善將軍澳區公眾單車場停泊處之設計及管理事宜」的最新進展。

133. 曾展鴻先生報告如下：

- (a) 改善將軍澳單車使用情況工作小組(下稱「工作小組」)在二〇一〇年一月和二月進行的 4 次清理違例停泊單車行動中，清理了 56 部單車；
- (b) 二〇一〇年二月份將軍澳區違例停泊單車的統計數字，較去年同期下跌百分之三十，顯示違例停泊單車的情況有持續改善的趨勢；以及
- (c) 工作小組除了定期清理違例停泊的單車外，也會繼續進行教育、宣傳和清理放置在單車停泊處的垃圾，確保市民能善用單車停泊處。

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

(SKDC(TT)文件第 37/10 號)(上次會議記錄第 155 - 159 段)

134. 主席報告，港鐵職員另有公務，未能出席今天的會議，並且請委員參閱上述覆函(SKDC(TT)文件第 37/10 號)。

135. 委員會將致函港鐵，邀請該公司的代表出席下次會議，續議上述三項議題和新議事項「現時港鐵將軍澳綫調景嶺站及將軍澳站月台，往康城站或寶琳站的指示未夠清晰，要求港鐵加強指示，避免乘客搭錯車」。

負責人：秘書處

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 38/10 號)(上次會議記錄第 163 - 165 段)

136. 主席報告，港鐵職員另有公務，未能出席今天的會議，並且請委員會參閱上述覆函(SKDC(TT)文件第 38/10 號)。

137. 委員會將致函港鐵，查詢上述改善工程的最新進展。

負責人：秘書處

查詢調景嶺 74S區興建行人天橋連接都會駅商場事宜
要求將軍澳 74S區知專設計學院加建行人天橋連接都會駅商場
(上次會議記錄第 137 - 146 段)

138. 由於職業訓練局在二〇一〇年第一次會議記錄第 143 段的會後註中，報告上述行人天橋的主體結構已於二〇一〇年二月七日清晨如期安裝，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

西貢區公共交通服務的跟進情況及更改措施 (SKDC(TT)文件第 39/10 及 40/10 號)

139. 主席請委員備悉，在會前發出SKDC(TT)文件第 39/10 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二〇一〇年第一次會議和第一次特別會議記錄討論事項的跟進情況」和SKDC(TT)文件第 40/10 號「運輸署匯報西貢區各項公共交通服務的主要變動」。

要求將軍澳跨境巴士線在將軍澳區多設兩個停車站
(上次會議記錄第 175 - 179 段)

140. 溫悅昌先生表示，他昨日曾前往位於寶順路的新增設中途站視察，但未見過境巴士路線的站牌，因此查詢運輸署過境巴士服務營辦商是否已於二〇一〇年三月二十二日在寶順路增設中途站，並且要求該署跟進增設站牌的情況。

141. 何民傑先生建議運輸署考慮過境巴士路線提供全日服務。

142. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 運輸署過境巴士服務小組已於二〇一〇年三月二十二日批准過境巴士服務營辦商行走新路線、在寶順路增設中途站和增加班次；
- (b) 將要求該小組與過境巴士服務營辦商跟進在新站點增設站牌，並且在

會後向溫悅昌先生交代；以及

- (c) 過境巴士路線的班次已由 6 班增加至 12 班。進一步增加班次需視乎過境巴士服務營辦商的過境配額和該路線的乘客量。

要求增加巴士路線從康城至大角咀

(二〇一〇年第一次會議記錄第 64 - 83 段及二〇一〇年第一次特別會議記錄第 55 及 57 段)

143. 由於運輸署在跟進報告內表示，該署在現階段沒有增加其他巴士路線服務日出康城的建議，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

要求九巴改善通宵路線N293 八達通收費模式，以便乘客繳付分段收費

(上次會議記錄第 99 - 105 段)

144. 由於運輸署在跟進報告內表示，九巴不會在現階段採用八達通雙向分段收費模式，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

要求於西貢將軍澳區內的公共小巴候車處加建蔭棚

翠嶺路近維景灣畔商場門口小巴士站增設避雨蔭棚

寶豐路(近梁潔華小學)及寶康路(茵怡花園外)小巴士站加建避雨設施

(上次會議記錄第 172 - 173 段)

145. 由於運輸署在跟進報告內表示，專線小巴營辦商不考慮在專線小巴士站增設蔭棚及避雨設施，故此委員會把上述三項議題轉交地區設施管理委員會跟進，並且在下次會議刪除上述三項議題。

建議在將軍澳區內醫院和私營診所附近的巴士站加設座位蔭棚

(上次會議記錄第 174 段)

146. 主席表示，運輸署在跟進報告內表示，九巴暫時未有計劃在巴士站加設座位，並且指出英國的巴士站均設獨立興建的座位。

147. 譚領律先生查詢巴士公司是否反對區議會在其轄下的巴士站增設座位。

148. 吳錦嫻女士建議區議會可與巴士公司先釐清這些座位日後的維修責任和把增設座位的圖則轉交巴士公司參閱。

149. 委員會把上述議題轉交地區設施管理委員會跟進，並且在下次會議刪除上述議題。

要求運輸署將 13 號往靈實醫院小巴延長路線至翠林邨
(上次會議記錄第 192 - 195 段)

150. 由於運輸署在跟進報告內表示，上述建議會增加行車時間和減少班次，因此該署不同意有關建議，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

要求唐明街的巴士候車站(尚德商場對面)增設上蓋 (上次會議記錄第 196 段)

151. 由於運輸署在跟進報告內表示，新巴的工程承辦商預計在本年四月展開工程，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

增加日出康城對外交通服務 (上次會議記錄第 15 - 83 及 199 段)

152. 由於運輸署在跟進報告內表示，九巴建議將第 98S 號線延長至日出康城，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

優化城巴第 E22A 號將軍澳區內行車路線建議

要求運輸署從速重組將軍澳區機場巴士線服務以滿足市民的訴求
(上次會議記錄第 21(g)、24(c)、39(g)、43、50(a)及 202 段)

153. 由於運輸署在跟進報告內表示，城巴已在 2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃中提出重整機場巴士線的建議，故此主席建議在下次會議刪除上述議題，並要求運輸署在西貢區巴士路線發展計劃中繼續跟進上述兩項議題。

要求盡快安排兩家巴士公司的將軍澳臨時車廠遷入永久巴士廠
(上次會議記錄第 183 段)

154. 上述議題已同時在新議事項第 8 至 44 段討論。

西貢區道路工程/設施的跟進情況 (SKDC(TT)文件第 41/10 至 42/10 號)

155. 主席請委員備悉，在會前發出 SKDC(TT)文件第 41/10 號「運輸署西貢及將軍澳道路工程進度的報告文件」和 SKDC(TT)文件第 42/10 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」。

建議的寶康路燈號行人過路設施（上次會議記錄第 204 - 220 段）

156. 林少忠先生查詢寶康路和寶豐路交界行人隧道和附近單車徑交匯處的改善工程(下稱「改善工程」)的最新進展。

157. 陳克強先生表示，改善工程分為兩個階段，預計整項改善工程將於本年四月完成。第一階段工程將移除單車徑交界的迴旋處，工程快將完工。第二階段工程將擴闊行人路，預計在本年三月底或四月展開。

158. 張國強先生代周賢明先生向運輸署查詢改善工程是否包括在單車徑交匯處四邊的單車徑上畫上「停」的道路標記。

159. 范國威先生查詢運輸署會否採用他在上次會議上提出移除迴旋處部分圍欄的建議。

160. 林少忠先生認為周賢明先生是希望單車使用者在單車徑交匯處下單車後，推動單車，並且經過交匯處後，才再次騎單車。

161. 何錦山先生回應如下：

- (a) 改善方案三的工程包括把其中兩條單車徑設立「讓」，而餘下兩條則為「停」；
- (b) 單車使用者須遵守「停」和「讓」的交通標誌或道路標記。當單車使用者看見該兩個交通標誌或道路標記時，需按照指示停車或讓路給其他單車使用者，而非停或讓路予行人，並且有次序地橫過單車徑交界處，避免造成混淆；
- (c) 只有在單車徑上豎立不准騎單車的管制性標誌，單車使用者才需要在指定位置下單車及推動單車；
- (d) 由於運輸署曾收到單車使用者要求維持單車徑的連貫性，因此為了平衡行人和單車使用者的需要，該署只建議在單車徑上增設減速路拱，以減低單車的行車速度。該署日後對有關措施進行檢討時，如發現單車使用者仍然駕駛單車高速經過交界處的話，便會考慮在單車徑上豎立適當的管制性標誌或進行其他改善方案；以及
- (e) 將按照改善方案三的圖則，在行人過路處左和右兩旁設置欄杆。

162. 劉偉章先生表示，委員會已通過待運輸署完成改善方案三的工程和試驗改善方案的成效後，才進行檢討工作。

163. 何錦山先生表示，委員會在過去幾次會議上，均重申待改善工程完成後，將有六個月的觀察期，並進行檢討工作。

要求擴闊寶琳北路由康盛至翠林的行人路以方便居民出入
(上次會議記錄第 125 - 130 段)

164. 林少忠先生提出以下意見：

- (a) 查詢上述議題的最新進展；以及
- (b) 查詢翠林邨與將軍澳村之間的一段行人路的擴闊工程的跟進情況，並且建議路政署在施工時，可先置渠蓋，及後才改動欄杆，以減低擴闊工程對行人造成的影響。

165. 何錦山先生回應如下：

- (a) 運輸署現時正就寶琳北路由康盛花園至翠林邨的行人路擴闊工程擬備工程圖則，及後會把圖則分發給西貢民政事務處進行諮詢；以及
- (b) 由於西貢民政事務處就翠林邨與將軍澳村之間的一段行人路擴闊工程進行諮詢時未有收到反對意見，因此運輸署現時正擬備施工紙，也會把林少忠先生建議的施工安排記錄在施工紙中。

橫跨寶邑路、連接寶盈花園及君傲灣的行人天橋 (上次會議記錄第 263 - 265 段)

166. 余漢倫先生查詢上述議題的最新進展。

167. 何錦山先生回應如下：

- (a) 運輸署較早前因應土木工程拓展署的要求，在寶邑路和唐俊街交界進行交通和行人流量調查。調查結果顯示，現時寶邑路的行人過路設施足夠應付早上繁忙時間的行人流量；以及
- (b) 由於上述行人天橋不會與寶盈花園和君傲灣的平台連接，市民如果需要使用該條行人天橋的話，必須使用寶盈花園內一部容量較小的升降機或樓梯，才可以前往上述行人天橋，故此該行人天橋對行人並不吸引。土木工程拓展署預計行人天橋的使用量低，不能減輕寶邑路路面行人過路設施的行人流量，因此該署在現階段不會興建上述行人天橋，並且在日後再次檢討寶邑路的交通狀況時，再作考慮。

168. 陳繼偉先生代吳雪山先生要求土木工程拓展署以書面形式，回覆寶盈花園(將軍澳)業主立案法團擱置興建上述行人天橋的原因，以便該法團作出跟進。

169. 何錦山先生表示，土木工程拓展署現時正準備以書面形式回覆有關屋苑團體。

將軍澳寶順路與唐明街交界交通意外的跟進工作（上次會議記錄第 221 - 223 段）

170. 何錦山先生報告，運輸署轄下的車速限制檢討委員會在二〇一〇年二月初，已通過將寶順路一段時速限制 70 公里的路段，更改為 50 公里的建議，現時正擬備有關工程的施工紙。

171. 范國威先生提出以下意見：

- (a) 警方曾在二〇〇九年十一月十日召開的特別會議上表示，上述交通意外的調查工作預計在二〇一〇年四月完成，但現時仍在唐明街張貼尋找證人的告示，因此查詢交通意外調查工作的最新進展；以及
- (b) 查詢西貢區議會因應上述交通意外而特別成立的工作小組會否在區議會全體會議和委員會二〇一〇年第三次會議舉行前，要求香港警務處東九龍交通部提供交通意外的調查報告，並且在再次召開會議後，向委員會作出匯報，而非只召開一次會議。他認為上述交通意外的跟進工作起初由委員會負責較由特別成立的工作小組負責更有成效；以及
- (c) 認為委員會在了解交通意外的成因後，可考慮與九巴和其他巴士公司作出跟進，以減少同類型意外的發生，保障乘客的安全。

172. 周光毅先生表示，上述交通意外的調查工作是由東九龍交通部特別調查隊楊兆輝先生負責。楊先生在今早表示，調查報告已初步完成，並且剛呈交上司審閱。他建議委員會請該隊提供調查報告，並且指出尋找證人告示只是尚未清除。

173. 主席提出以下意見：

- (a) 委員會轄下的西貢區道路安全運動工作小組在上述交通意外發生後，召開擴大會議，處理上述交通意外的跟進工作，及後已按照西貢區議會全體會議的決定，把上述議題轉交委員會跟進；以及
- (b) 委員會會繼續跟進上述交通意外的跟進工作，並且將致函香港警務處東九龍交通部特別調查隊查詢調查工作的最新進展。

負責人：秘書處

有關開通唐賢街南面路口予車輛通行（上次會議記錄第 224 段）

174. 何錦山先生報告，上述路口已於二〇一〇年二月底開通。

175. 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。

要求在寶寧路富寧花園商場門口與厚德邨之間增設行人過路設施並加裝行人輔助線
(上次會議記錄第 111 - 124 段)

176. 由於運輸署就上述議題未有最新進展報告，故此主席請該署在下次會議上報告最新進展。

建議增設或改善常用道路的過路設施 (上次會議記錄第 227 - 228 段)

177. 陳錦亮先生報告如下：

- (a) 運輸署曾前往北圍鄉公所外的行人路進行實地視察。由於該段行人路的闊度只有約一米，因此不適合增設欄杆；以及
- (b) 該署現時正就邱戊秀先生建議在北圍鄉公所外增設避車處的建議進行可行性研究。

178. 由於委員會沒有其他意見，故此主席建議在下次會議刪除上述議題。

布袋澳村村口增設迴旋處 (上次會議記錄第 229 - 235 段)

179. 主席報告，運輸署已在二〇一〇年一月二十九日透過秘書處把三個掉頭處改善方案的圖則分發給委員參閱。

180. 陳錦亮先生表示，運輸署已透過路政署諮詢土木工程拓展署對三個掉頭處改善方案圖則的意見。

181. 陳克強先生表示，土木工程拓展署正就三個掉頭處改善方案的圖則進行研究。土木工程拓展署代表曾在布袋澳村村口旁邊的山坡視察岩土狀況，也要求路政署協助量度平水和斜度，以便進行詳細研究。路政署會繼續與運輸署和土木工程拓展署作出跟進。

南邊圍迴旋處改善工程 (上次會議記錄第 239 - 240 段)

182. 陳錦亮先生報告，運輸署仍在研究拆除新西貢公路沿路路壘建議的可行性。該署認為設置在新西貢公路的車速攝影機有效防止駕駛者超速行駛。待完成南邊圍迴旋處改善工程後，該署再量度行車速度及進行檢討。

183. 陳繼偉先生查詢新西貢公路路面出現破損的位置將於何時進行維修，並且查詢現時使用的物料是否有問題。

184. 鄧偉明先生表示，路政署已知悉有關情況，會盡快通知維修部進行維修。

185. 方國珊女士指出，曾有專案報告指收窄新西貢公路的闊度、增加影綫或鋪設防滑鋼沙的目的是減低車輛的行車速度，因此對回復新西貢公路行車道的原有闊度的建議表示有保留。

擴闊蠔涌路至界咸路為雙程行車線 (二〇〇九年第六會議記錄第 123 - 125 段)

186. 曾展鴻先生表示，西貢民政事務處和運輸署與水務署聯絡後，知悉上述路段是由水務署負責管理。由於建議進行擴闊工程的路段較長，工程範圍較大，因此水務署只考慮在可行的路段進行擴闊工程。

187. 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，並且交由西貢民政事務處繼續與相關的政府部門跟進。

促請政府修建大網仔路由北潭路往傷健樂園方向一段行人路 (上次會議記錄第 241 段)

188. 陳克強先生報告，路政署已把樹木調查結果轉交漁農自然護理署進行研究。該署現時正因應漁農自然護理署的要求，擬備樹木移植和補償種植計劃。

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 249 - 250 段)

189. 何錦山先生報告，路政署現時在寶寧里增設免費電單車泊位，並且在唐賢里增設了 5 個電單車泊位，但仍有 5 個尚未完成。

190. 陳克強先生報告，路政署曾在二〇一〇年二月下旬在寶寧里施工。但由於工程受地下設施所影響，該署需要與運輸署修改設計。工程預計於本年四月繼續進行。

191. 譚領律先生表示，運輸署已就在翠琳路避車處增設電單車泊位的建議擬備圖則，因此要求該署盡快落實有關建議。

192. 何觀順先生表示，康盛花園業主立案法團和居民均贊成在康盛花園巴士總站旁增設電單車泊位的建議，而且該位置現時已為電單車泊車處，並不是新建議點，因此查詢有關建議的跟進情況和要求運輸署繼續跟進。

193. 何錦山先生回應如下：

- (a) 由於翠琳路避車處正位於快綫，電單車在進出建議位置時會構成安全問題，因此運輸署未能在建議位置增設電單車泊位；
- (b) 由於有當區人士反對在康盛花園巴士總站旁增設電單車泊位的建議，因此該署未能在該位置增設電單車泊位；以及
- (c) 該署在會後可翻閱記錄，找出反對在康盛花園巴士總站旁增設電單車泊位的居民團體。

194. 林少忠先生支持在將軍澳區增設電單車泊位，但他認為康盛花園巴士總站旁的位置並不是增設電單車泊位的合適選址，因此他作出反對。他指出部分居民在日間經過建議位置前往康盛花園巴士總站。基於行人過路安全的考慮，建議運輸署選擇其他更合適的地方增設電單車泊位供康盛花園居民使用。

195. 陳繼偉先生建議運輸署在進行諮詢時，盡量只諮詢持份者或當區組織的意見，其他意見則可作參考。

196. 主席要求運輸署繼續跟進在將軍澳區內增設電單車泊位。

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 256 - 258 段)

197. 陳克強先生報告，由於地下鋪設了多條公共設施的管道，而且附近路段較為狹窄，因此路政署較難把臨時交通燈更改為單柱式的交通燈。該署現時已就設置懸臂式的交通燈諮詢運輸署和機電工程署。假如該兩個部門沒有反對意見，路政署將落實有關工程。

198. 主席指出上述工程已跟進多時，要求路政署盡快進行工程。

199. 劉偉章先生代曾天送先生要求路政署提供施工時間表。

200. 何錦山先生表示，運輸署基於以下原因，在現階段不能將上述一段的翠琳路更改為雙程行車：

- (a) 由於翠琳路和寶琳路的交通流量較高，假如把翠琳路由寶琳路至澳頭村路的一小段行車路更改為雙程行車，翠琳路往九龍方向的行車綫數量會由現時的兩綫減少至一綫，令翠琳路的行車流量減少，繼而需要延長綠燈時間以疏導翠琳路的交通流量，另一方面會令十分繁忙的寶琳路綠燈時間減少，導致寶琳路出現嚴重交通擠塞；以及

- (b) 相反，運輸署不時收到使用寶琳路往返將軍澳區的居民投訴，繁忙時段寶琳路的綠燈時間不足，要求減少翠琳路的綠燈時間和增加寶琳路的綠燈時間。

201. 主席建議運輸署可考慮在翠琳路額外增設一條行車綫，以解決因建議而令翠琳路行車綫減少的问题。

202. 何錦山先生表示，運輸署曾考慮有關建議，但翠琳路位處山邊，而且道路兩旁均為斜坡，不能輕易地進行道路擴闊工程。

203. 劉偉章先生表示，委員會多年前曾與運輸署代表在翠琳路進行實地視察。由於建議的路段較短，假如運輸署能投放更多資源，相信可進行道路擴闊工程。

204. 陳繼偉先生認為政府部門應公平處理各項工程和考慮由委員提出的建議。

205. 林少忠先生向警方查詢寶琳北路左轉入翠琳路的路段和翠琳路沿路多年來曾發生的交通意外數字。

206. 周光毅先生表示，將在下次會議上提供有關交通意外的數字。

建議臨時封閉將軍澳區部分路段舉行賽跑活動（上次會議記錄第 266 - 267 段）

207. 陳繼偉先生表示，社會服務及健康安全城市委員會轄下的健康安全城市活動工作小組向上述活動主辦機構基督教靈實協會解釋舉辦上述活動的困難後，該協會已撤回有關建議。

208. 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。

將軍澳第 66A 及 66B 區的露天停車場（上次會議記錄第 268 - 269 段）

209. 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。

盡快於彩明街增設計程車停泊站（上次會議記錄第 242 - 245）

210. 上述議題已同時在新議事項第 125 至 129 段討論。

交通及運輸委員會的職權範圍及其轄下的工作小組 (SKDC(TT)文件第 43/10 號)
(上次會議記錄第 8 - 14 段)

211. 主席報告，秘書處已在二〇一〇年一月二十九日致函邀請各位委員加入西貢區道路安全運動工作小組，並且請委員參閱 SKDC(TT)文件第 43/10 號「2010-11 年工作小組成員名單」。

西貢區道路安全運動工作小組報告 (二〇〇九年第六會議記錄第 227 段)

212. 主席表示，工作小組召集人邱戊秀先生因事提前離席，因此由工作小組成員凌文海先生代為報告工作進展。

213. 凌文海先生報告如下：

- (a) 工作小組在二〇一〇年三月十九日舉行的二〇一〇年第一次會議上，商討二〇一〇的工作計劃；
- (b) 工作小組將於二〇一〇年九月至十二月期間與香港交通安全隊、香港警務處東九龍總區交通部和康樂及文化事務署轄下的香港公共圖書館舉辦以下五項活動：
 - 西貢區傑出專營巴士及公共小巴司機選舉；
 - 「交通安全」故事坊及講座；
 - 「交通安全」專題講座；
 - 西貢區道路安全推廣嘉年華暨道路安全運動頒獎典禮 - 暫定於二〇一〇年十一月十四日(星期日)假將軍澳公共圖書館與將軍澳體育館外的空地舉行；
 - 製作以道路安全和單車安全為題的橫額；以及
- (c) 工作小組商討了由西貢區議會轄下的旅遊及經濟發展工作小組轉介的「西貢的綠色小巴計劃」。有關計劃由一名外籍英語教師提出，目的是推廣西貢區旅遊業和宣傳道路安全和環保的信息。經商討後，工作小組成員一致否決採納有關計劃，主要原因是計劃涉及商業成份，而且需要區議會撥款購買一部二手專線小巴作推廣用途。

(四) 其他事項

委員會議事安排

214. 主席表示，委員呈交的動議或討論文件一般已清楚列出建議，因此建議日後待相關的政府部門代表對建議作出回應後，才由委員提出一輪提問，相信可加快會議的進度，並且詢問委員是否同意有關安排。他也引述議員在西貢區議會全體會議上只就動議或討論文件提出新的補充資料。

215. 成漢強先生同意主席的建議。他認為委員在會議舉行前已參閱有關文件，因此毋須讓動議人或提議人再次詳細介紹有關建議，否則只會延長會議時間，並且建議委員簡明扼要地提出意見。

216. 高永聯先生支持主席的建議，認為毋須讓動議人或提議人重複文件的內容。

217. 余漢倫先生認為主席的建議可節省會議時間，但委員可能需要向部門或機構解釋提出建議的原因，因此他建議只縮短委員的發言時間，但保留簡介部分。

218. 主席建議委員可提出措辭較短，但簡介編幅較長的動議或討論文件。

219. 經討論後，委員會將於下次會議起，採用以下議事安排：

- (a) 各項議題待政府部門和機構代表作出回應後，才由委員提出一輪提問和意見；以及
- (b) 如非必要，委員不可以電腦簡報介紹議題或發表意見。

(五) 下次會議日期

220. 主席表示，二〇一〇年第三次會議定於二〇一〇年五月二十日(星期四)上午九時三十分舉行。

(六) 散會時間

221. 會議於下午二時二十五分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一〇年四月