

西貢區議會
交通及運輸委員會工作報告

西貢區議會交通及運輸委員會（下稱「委員會」）二〇一一年第四次會議，已於二〇一一年七月二十二日舉行。會上討論的主要事項撮錄如下：

在果洲群島「一尺排」建造有燈航標

1. 土木工程拓展署介紹「一尺排」的工程。「一尺排」為一塊位於果洲群島東南面的水下岩石，是一個航海的危障點。目前，海事處已於「一尺排」設置一個有燈浮標，以辨別該危障點。但由於該處持續大浪，令浮標損毀，因此其效用不大。另由於海事處的前線員工於燈前進行定期維修檢查工作時，不時受傷；因此，有需要於「一尺排」的岩石面建造安全燈岸處，並在燈岸處設置一個有燈浮標，防止危險事故發生，亦為海事處員工提供一個安全的上落處，以進行維修工作。工程範圍包括建造、混凝土、航標結構及安裝相關的航標設備，估計費用為350萬元。建造計劃預計於2012年底完成。

延長西貢往來對面海村之4號及4A綠色專線小巴服務時間至凌晨12時

2. 委員會通過上述動議。運輸署回應指，第4號小巴提供早上服務，其服務時間由早上5時52分至晚上9時10分，而第4A號小巴前往海濱別墅的服務時間至晚上11時30分。運輸署明白委員希望延長服務時間的小巴為第4A號線。運輸署會將上述建議轉介予營辦商考慮。

促請運輸署配合善明邨入伙，改善調景嶺區公共交通服務，包括增加專線小巴路線。

3. 委員會通過上述動議。運輸署回應指一直與房屋署保持聯繫，亦得知善明邨於本年初開始派發入伙紙，供市民裝修。運輸署亦留意調景嶺巴士的載客情況，同時與新巴亦有聯繫。根據新巴提供的資料，第796X號巴士線於過去兩個月的載客量有輕微的增長，但運輸署不能夠確定增長是否源於路線延長至尖沙咀，亦不能夠肯定是否與善明邨入伙有關。運輸署會繼續留意善明邨的入伙及交通情況，於有需要時作出增加班次等相關安排。

要求專線小巴第 15A 號延長星期一至星期日服務時間至晚上十二時，增加車輛，方便有需要市民

4. 委員會通過上述動議。運輸署回應指第 15A 號行走坑口至茵怡花園，提供非繁忙時段的服務。第 15A 號線與 15、15M、17、17M 號線屬同一組路線。當非繁忙時間完結後，17M 號線等的需要便會降低，因此，運輸署考慮提供第 15A 號於非繁忙時段的服務。若需要將現時的非繁忙時段服務伸延至下午繁忙時段，則需要調動車輛，對需求大的路線如 17M 號等構成重大影響。

要求加強專線小巴第 18 號於早上及下午繁忙時間的班次，改善服務方便居民

5. 委員會通過上述動議。運輸署回應指，現時已經調派 12 輛小巴行走 18 號線，而開設一條較長的路線是存在歷史原因的。她指出，乘客的需要主要集中於繁忙時段，營辦商為免增加車輛從而增加成本，已經於運作上盡量將回頭的車輛調回將軍澳接載乘客。現時已經盡量利用現有資源提供最好服務。運輸署認為即使增加班次，成效不大，亦會增加成本。她認為需要小心處理有關要求。委員認為，增加車輛會否令營辦商增加成本，應該由營辦商負責計算；即使營辦商需要因應成本增加而調整票價，亦需要將有關事宜提呈區議會再落實最後方案。委員認為，運輸署不應因為預計營辦商需要增加成本，而否決增加班次的建議，繼而剝削了議會對路線討論的機會，提議運輸署請營辦商就相應建議呈交建議書供委員考慮。

要求加強專線小巴第 15 號於早上及下午繁忙時間的班次，改善服務方便居民

6. 委員會通過上述動議。運輸署回應指，運輸署於較早前提供由坑口至寶琳的服務，並發現於該服務實行後，投訴較從前少。運輸署以往收到的投訴主要是市民未能夠於坑口上車，而實行上述短線服務後，投訴則顯著減少。運輸署已經定期監察有關路線，並已經於四月進行由下午四時至七時的服務調查，該時段共有 59 班次途經中途站，平均時間為 5 分鐘，市民的等候時間約為 1-10 分鐘。若如文件所述，市民需要輪候超逾 30 分鐘，她希望委員能夠提供實際時間及地點，方便運輸署跟進。

要求延長 15 號專線小巴服務時間至凌晨 12:00。

7. 委員會通過上述動議。運輸署回應指，是否能夠進一步延長 15 號專線小巴服務時間至凌晨十二時，運輸署需要與營辦商作出跟進。

建議 110 小巴增路線延長包括旺角、太子及九龍塘火車站附近

8. 委員會通過上述動議。運輸署回應指，於過去曾收到相似的建議，並表示，現時市民需要前往旺角或太子，可使用現有的 796C 號。運輸署認為，現時的需求不大，因此不建議實行上述延線。為方便居民前往九龍灣工業區，運輸署正進行諮詢，安排 110 號線繞經九龍灣工業區較遠離港鐵服務的地方，以方便居民。待諮詢有結果後，將會通知居民。

要求增設專線小巴第 10M 號深宵服務，及途經康盛花園、景明苑，方便夜歸居民

9. 委員會通過上述動議。運輸署延長 10M 號路線並不是一個新的議題，運輸署亦已經與營辦商商討，但由於 10M 號路線於晚間的需求偏低，因此，營辦商暫不考慮延長服務時間。運輸署可能再將議題轉交營辦商考慮，但情況並不太樂觀。

要求 93K 號線往寶林方向在牛頭角港鐵站起加設分段收費及八達通轉乘優惠

10. 委員會通過上述動議。運輸署將會轉介有關建議予九巴考慮。待有結果後，會向委員會交代。委員希望運輸署能夠積極考慮上述動議。由於山上的居民需要依賴有關交通工具，增設優惠有助九巴改善其經營模式，又可避免增加車資。

要求開辦往來日出康城、清水灣半島與機場巴士路線

11. 委員會通過上述動議。運輸署一直跟進日出康城的交通發展，並將會開設日出康城往尖沙咀的路線，提供早上繁忙時間特別班次，進一步延長 796X 或 796P 號線。對於是否開辦新線，運輸署則需要考慮公共運輸網絡、公共運輸服務水平、乘客需求以及新路線預期的經營前景。她認為，現時以日出康城的人口並未能夠支持開設新路線，但會先落實尖沙咀的路線，再考慮是否需要加設其他路線。委員認為，E22A 號線是需要分拆的，以南北分拆，提高巴士公司的競爭能力。同時，亦減少大財團壟斷公營機構，以藉口加價。她希望運輸署考慮上述動議，配合將軍澳發展及人口的提升。

建議在寶康路近將軍澳廣場的巴士站加設上蓋及座位

12. 委員會通過上述動議。委員認為，由於現為夏季，因此，有不少居民

向他提出有關加設上蓋的建議，委員不希望有關需求留待下一個夏季才能夠解決。又指出，不論使用率是否足夠支持上述建議，均有需要盡快興建上蓋。

要求運輸署在推行新巴第 796X 號線延線計劃前必需加密班次

13. 委員會通過上述動議。運輸署將會落實 796X 號延線的安排，並對現時載客量表示關注。運輸署指出，於本年六月份曾經於彩明街彩明苑附近進行調查。調查結果顯示，於晚上七至九時，整體的載客量約有百分之五十三，而於最高峰的半小時約為百分之六十，班次亦符合運輸署的規定，於該時段內約有十五班車，相信延線後必定能夠滿足需求。運輸署會繼續落實路線的建議，並在延線後調查乘客的增長。

要求開辦將軍澳區內深宵交通服務。

14. 委員會通過上述動議。運輸署於深宵交通服務安排上主要提供主幹服務，方便市民於深宵時份使用基本的班次。運輸署需要衡量公共交通服務於深宵營運時所帶來的噪音影響。現時，將軍澳有四條通宵巴士線，亦有五條小巴線服務，已經供市民有充足的選擇。

要求運輸署與巴士公司商討，調低九巴 95M 線收費。

15. 委員會通過上述動議。運輸署回應，有關 95M 號全面空調化是一個運輸署 2010-2011 年巴士路線發展計劃中的其中一個項目。九巴建議 95M 號全面採用空調巴士服務，而收費則調整至 4.4 元。原則上，若全面採用空調巴士服務，收費亦需要根據空調巴士的收費。由於沒有收到反對意見，運輸署會落實有關建議。

要求擬設往來康盛、翠林至調景嶺區之巴士線(93M)提供全日服務

16. 委員會通過上述動議。運輸署回應，運輸署已經透過秘書處於較早前將運輸署建議 93M 號往藍田方向延伸至調景嶺，運輸署現時正進行諮詢工作，大部份居民接受有關建議。運輸署會於巴士公司商討先行落實往藍田路線的建議，再考慮 93M 號的乘客需求情勢，並進行檢討。委員對運輸署作出是次研究表示歡迎，但質疑利用上述形式安排 93M 號的服務是否符合市民的需求。又指出，過去收到不少殘疾人士團體反映，希望運輸署能夠提供上述的交通服務，以方便他們前往翠林進行訓練。此外，現時兩班車的服務時間，即早上六時五十分及七時零五分未能夠配合有關殘疾人士團體的需求。因此認為有關安排未能夠盡用資源。

在適合地點加設單車泊車位

17. 委員會通過上述動議。運輸署一向認為，騎單車為一個康樂活動，因此，單車不會被視為主要交通工具。而單車泊位被視為單車徑網絡配套設施的一部分。單車徑網絡配套設施設於單車徑網絡一帶，主要考慮位置為不阻塞行人通道的位置，如公共設施交匯處等。現時西貢仍然未設有單車網絡，土木工程拓展署正研究於西沙路興建單車徑連接西貢市，而有關單車泊位設施亦會位於單車網絡附近，運輸署於現階段不會考慮於獨立位置興建單車泊位設施。

於西貢市場街設為部分時間行人專用街道

18. 委員會通過上述動議。運輸署認為市場街於 2008 年 9 月已被劃分為禁區。有關位置包括宜春街及西貢魚類批發市場。車輛需要擁有由運輸署署長發出的許可證方能夠進入有關路段。現時，主要是需要通往魚類批發市場及市場街的商戶才能夠持有許可證進入該路段。根據運輸署的記錄，現時擁有許可證的車輛亦只能夠於下午十二時前進入市場街，並於其他時間不能夠進入有關路段。而商戶則於下午七時後禁止進入市場街。委員認為市場街鋪設百歲磚的原意是希望成為一條步行街。至於有關許可證的分發，亦質疑出現濫發的問題。此外，若車輛於該處行走，亦難以分清楚誰擁有優先使用權，委員認為有需要設定時間限制。

要求全面檢討及改善將軍澳區內的急斜道路及迴旋處路段

19. 委員會通過上述動議。運輸署指將軍澳區較斜的路段包括影業路往厚德邨方向及坑口道往將軍澳醫院方向。運輸署已經檢討影業路的問題，並會於坑口道往將軍澳醫院方向路段加設警告牌及路面標誌等，提示駕駛者慢駛。此外，亦於中間分隔線延伸至集福道。

要求儘快落實在將軍澳林盛路巴士總站興建行人過路及傷殘人士設施

20. 委員會通過上述動議。運輸署已經於較早前進行諮詢，設施包括盲人引路徑、傷殘人士的候車位等。運輸署已經發出施工紙，但由於巴士站的候車處上蓋的橫向欄杆需要更改，運輸署正與巴士公司聯絡，方便路政署施工。

要求運輸署於寶豐路與寶林北路交界加設左轉燈號。

21. 委員會通過上述動議。運輸署已經觀察現時的交通燈號，認為能力應付繁忙時段的需求，現時的安排是十分合適的。運輸署因此不會支持上述建議。委員認為，該路段左轉位置不設斑馬線，因此，不會影響行人。此

外，加設左轉燈號亦有助紓緩右轉的車輛。

要求關注清水灣道午夜非法賽車問題

22. 委員會通過上述動議。警方指出，道路安全是警務處長首要行動項目之一。警方會對所有不當駕駛態度的駕駛者採取執法行動。而針對超速及非法賽車的執法行動主要由東九龍交通部執行及管制組負責，警方於過去六個月共收到五宗有關涉及在清水灣道的非法賽車投訴，但交通部執行及管制組人員到場調查後未有發現。警方於上址經常進行巡邏及檢控超速駕駛行動。事實上，在五月份交通意外發生前月，警方曾在清水灣道孟公屋村和清水灣第二灘的路段內進行反超速執法行動，並對車輛發出告票。

要求改善港鐵坑口站月台資訊顯示屏資訊，讓乘客知悉未來最少 2 班列車班次到站的時間，以便利坑口區居民

23. 委員會通過上述動議。港鐵一直留意將軍澳線車站設施的情況，亦特別留意顯示屏的設施，亦已經於康城站通車後，加強完善月台顯示屏，包括將軍澳及調景嶺站等。事實上，將軍澳線月台顯示屏的設計與港鐵其他路線的設計一樣，而坑口站的設計亦一致。港鐵認為，現時的安排運作暢順，當列車駛至月台時，月台亦有廣播。港鐵指出，現時暫時未出現乘客需要久候及未能夠登車的情況。

要求港鐵於將軍澳及調景嶺站月台加設座椅

24. 委員會通過上述動議。港鐵一直密切留意月台的設施，較早前亦已因應乘客的需要，特別於調景嶺站等轉車站的月台加設座椅，而現時調景嶺站及將軍澳站的座椅數目已較其他車站多。港鐵會繼續留意情況，因應社區發展，於日後檢討車站設施時會參考委員的意見。委員指出，康城站較早前已落實加設十三張座椅。她認為將軍澳站及調景嶺站的人流明顯增加，即使北角站亦應加設座椅。加設座椅不只是考慮長者的需要，區內居民購物後亦需要使用座椅，因此希望港鐵積極考慮此建議。

要求港鐵在將軍澳區增設港鐵特惠站

25. 委員會通過上述動議。港鐵向委員解釋設立港鐵特惠站的情況，並表示，推出港鐵特惠站為商業推廣計劃，希望設立特惠站後可吸引市民以步行方式到最近的港鐵站乘搭港鐵，考慮加設特惠站的因素包括加設特惠站的地點與最近港鐵站的距離、加設特惠站後會否吸引新乘客、加設特惠站的地點會否已有其他接駁公共交通工具提供優惠前往港鐵站等，同時亦要留意加設特惠站的地點會否有基本設施，例如擺放的空間及電力供應。現

時於將軍澳區內有某些地點已加設港鐵特惠站，如委員認為有其他適合的地點，可提供予港鐵公司考慮。

要求康城站 C 出口加設自動電梯

26. 委員會通過上述動議。港鐵指出，康城站 C 出口已有完善的設施，有升降機可由大堂前往首都方向的行人通道，亦有扶手電梯及樓梯可供使用，該出入口的人流暢順，沒有擠湧的情況。現時該出口的使用量較將軍澳其他車站出入口的使用量低，各項設施亦足夠應付市民的需要。港鐵於日後考慮提升車站設施時，會參考委員的意見。

要求港鐵一視同仁，開放地鐵範圍作為社運場所

27. 港鐵指出，作為鐵路營辦商，目的希望為乘客提供安全、舒適及可靠的鐵路服務，車站內的運作亦以列車運作及乘客安全為大前提，港鐵公司亦尊重任何人士表達意見的自由，但任何人士於港鐵車站內進行有關活動時均必須遵守香港鐵路附例的規定，亦需要預先得到港鐵公司的同意，在不影響車站運作及人流暢順的情況下進行。

專線小巴 103M 總站延長至調景嶺的進展

28. 運輸署指出，有關專線小巴 103M 號總站延長至調景嶺的進展已於 2010 年 9 月 24 日的進度報告內作出匯報。

新巴削減調景嶺巴士資源

29. 運輸署指出，新巴在過往幾年只是將資源調配，並未有削減資源。她希望委員著眼於整個將軍澳南區，而非只著眼於調景嶺區。

建議 798 號線加設特別班次由日出康城、清水灣半島往荃灣

30. 運輸署指出，雖然 798 號線的乘客量有顯著的增長，但運輸署認為仍未能將 798 號線分拆其他線路。她希望委員留意，798 號線於繁忙時間維持 15-20 分鐘一班已用盡資源，而現有的服務可應付需求，乘客亦已接受現行班次。運輸署希望可維持現時的服務。如再分拆 798 號線的資源，會將現行的班次降低，減少吸引力，對 798 號線的弊多於利。

要求政府盡快解決石角路停車場的車位被佔用和附近官地被霸佔問題

31. 運輸署指出，文件第二點有關希望將石角路停車場的貨車車位轉為私家車車位的意見。自年初將軍澳南的兩個露天停車場終止運作後，將軍澳

的貨車及旅遊車車位需求比較緊張，如將石角路的貨車車位亦轉為私家車車位，擔心會對業界造成影響。運輸署現時已一直觀察工業村及石角路數個有貨車泊車位停車場的使用情況，現時未可考慮將貨車車位轉為私家車車位，運輸署會繼續觀察貨車的使用情況。

要求加快跟進西貢公路第一、二期改善工程

32. 運輸署指出，西貢公路第一、二期的改善工程由路政署負責研究及推廣，第一期的改善工程已分別於二零一零年及二零一一年刊憲，期間收到不少反對意見。由於部份反對意見未能調解，因此要按規定將未能調解的反對意見呈交行政長官聯同行政會議作出考慮，如工程獲得授權，路政署將會就工程進行詳細設計及決定申請撥款的時間表。至於第二期的改善工程，現時路政署正進行改善方案的堪察及評估，路政署會在適當時候就第二期的改善工程方案諮詢西貢區議會。

要求九巴的巴士路線延伸至調景嶺

33. 運輸署希望委員明白，雖然現時將軍澳北的路線由九巴營辦，而將軍澳南主要由新巴營辦，但在路線方面，運輸署主要按各個情況及重疊程度來決定每條路線是否有伸延的需要，而非就九巴或新巴的服務範圍一概而論。

要求將 E22A 號巴士的回程落客站遷入調景嶺交通交匯處

34. 運輸署指出，若將現時 E22A 號在教育學院外的分站遷往調景嶺交通交匯處，該路線號需行經寶順路兩次，會延長行車時間，因此運輸署一直不希望移動此站，以免影響整條路線的營運。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一一年八月