

(已獲通過的版本)

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一二年第二次會議記錄

日期：二〇一二年二月十六日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：西貢區議會會議室

出席者	到達時間	離開時間
吳雪山先生 (主席)	上午九時三十分	下午二時三十五分
劉偉章先生 (副主席)	上午九時三十分	下午二時三十五分
區能發先生	上午九時四十一分	下午一時二十三分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
陳權軍先生，MH	上午九時三十分	下午二時三十五分
周賢明先生，MH	上午九時三十分	下午一時二十七分
張國強先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
莊元苓先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
鍾錦麟先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
范國威先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
方國珊女士	上午九時四十分	下午二時三十五分
邱戊秀先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
何民傑先生	上午十時二十二分	下午一時十九分
簡兆祺先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
林少忠先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
林咏然先生	上午九時三十分	下午一時十六分
梁 里先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
李家良先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
凌文海先生，MH	上午九時三十分	下午二時三十五分
陸平才先生	上午九時四十三分	下午十二時十六分
譚領律先生	上午九時三十分	下午一時二十三分
溫悅昌先生，MH，JP	上午九時三十分	下午二時三十五分
邱玉麟先生	上午九時三十分	下午二時三十五分
林雅然女士(秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	
胡達志先生	西貢民政事務處一級行政主任(區議會)	
曾展鴻先生	西貢民政事務助理專員	

冼寶琮女士	西貢民政事務處聯絡主任主管(將軍澳)南
朱家敏女士	奧雅納工程顧問公司
黃灝倫先生	奧雅納工程顧問公司
蕭鏡泉先生	運輸署總工程師/交通工程(新界東)
劉漢偉先生	運輸署高級工程師/房屋及策劃新界東
梁潔韻女士	運輸署工程師/西貢
吳錦嫻女士	運輸署高級運輸主任/西貢
許錦年先生	運輸署工程師/特別職務 1
劉偉傑先生	路政署區域工程師/將軍澳
陳慧儀女士	路政署區域工程師/西貢
蔡榮輝先生	香港警務處小隊指揮官(行動支援)(西貢分區)
張凱婷女士	香港警務處行動支援小隊指揮官(將軍澳分區)
陳樹德先生	香港警務處觀塘區(交通隊主管)

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。
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，陳國旗先生因事未能出席是次會議，並已於會前向秘書處申請缺席。
5. 主席表示，任何委員如未能出席會議，必須根據會議常規第 51 條，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有關的缺席申請。主席表示，如果各委員不反對，主席接納 1 位缺席申請。
6. 主席表示，為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為兩次，每次發言的時限為兩分鐘。

(一) 通過上次會議記錄

7. 由於委員沒有提出任何修訂，因此主席建議通過上次會議記錄。

(二) 新議事項

西貢市交通及運輸顧問研究的建議 (SKDC(TT)文件第 21/12 號)

8. 主席請奧雅納工程顧問公司代表朱家敏女士及黃灝倫先生作介紹。

9. 朱家敏女士表示，自去年 3 月開始展開的西貢市交通及運輸顧問研究，至今已大約有一年時間。她表示，是次是首次參與交通及運輸委員會會議，並匯報研究結果。但報告內的建議屬於初步建議，並歡迎各委員和市民的意見，以作修改並加入建議書內。是次研究的範圍主要是於西貢區內觀察路旁客貨車上落活動、了解是否需要整合一些泊車位置，以及是否需要為駛車人士，增加泊車設施的指示。以及，推行就西貢市中心公共運輸交匯處(下稱“公共交匯處”)的整合，令海旁位置騰出更多空間，用作公共空間並發展露天廣場。她表示，是次研究主要為現時的交通流量、及上落客運輸問題，提供詳細的數據。她希望，藉著研究和參與是次會議，提出一些短期和中長期的改善建議，希望提供一些舒緩公共交匯處及停車設施的方案。是次研究中，顧問公司作出了一個大型的路口交通調查，特別關於公共交通設施的使用量，調查多少市民使用巴士線和小巴線等。以及就地點的分佈和上落客時間作出詳細的調查。另外，亦於西貢區研究範圍內的停車場設施作出調查和分析，了解停車設施是否足夠及調查停車設施的使用率。綜合調查方面，則主要於路口位置，就巴士站和小巴站作出上落客調查。另外，亦有調查一些大型停車設施的使用率。她表示，是次研究考慮的要點主要為：(一)有否需要整合兩個分別位於福民路的一號公共運輸交匯處及(二)位於西貢警處旁的二號公共運輸交匯處。因為兩個公共交匯處的使用率相差較大，二號交匯處的使用率較低，是次研究中的兩個解決方案為：

- I. 方案一：由現時一號公共交匯處，轉移一些公共交通工具路線到二號公共交匯處。
- II. 方案二：建議現時以一號公共交匯處為總站的公共交通工具路線，改以二號公共交匯處為總站，並以一號公共交匯處為分站。可將整個總站設施轉移往二號公共交匯處，或將一號

公共交匯處由總站改為分站，主要用作部分路線中途上落客。

她續指，顧問公司於設計時，亦考慮到分階段實施上述建議、建議的可行性和會否帶來滋擾等。她認為，有關現時的泊車問題，區內設有不少多層停車場供市民使用，但仍有不少關於西貢區泊車問題的意見。她認為，問題不在於區內，主要是因為假日司機不了解西貢市中心區內泊車的位置，以至於路面徘徊，並集中停泊於某些熟悉的停車設施。顧問公司會研究不同的路線，指引駕車人士到達不同的泊車場地，亦建議一些短期的改善措施，並檢討需否改為行人路或其他用途。她指出，繁忙時間時，區內一些路口出現交通擠塞的問題，她特別關注福民路和普通道兩個路口位置，並表示，根據交通調查範圍，於這範圍內調查了一系列的停車場使用率，包括多層停車場和一些短期租約形式的停車設施。顧問公司亦於迴旋處和景星廣場附近位置，作出了交通調查。她表示，顧問公司就交通情況作出了數據分析，現時大部分路口於早上高峰和下午高峰時間，交通情況尚可接受。至於普通道和萬年街的情況則較為嚴重，有作出改善措施的迫切性。就泊車問題，顧問公司就路旁泊車設施使用率和等候情況作出調查及分析。另外，顧問公司於多層停車場亦作出了使用率調查。調查發現，扣除傷殘人士使用位及一些預留位置，不少停車場，包括：西貢苑停車場、西貢花園和政府合署停車場，不論是假日或平日，使用率均非常高。而位置較遠的停車設施則有剩餘容量。現建議增加路牌指示，令使用情況得以改善及達至使用率平衡。她表示，除了研究交通擠塞問題，亦關注現時公共交通設施的使用情況。調查發現，於假日時其中一條巴士線的等候人數高達三百人，而小巴則有二百多人等候。如未來於公共交匯處作出整合時，會特別考慮作出適當安排。

她指出，是次諮詢提出幾個初步建議改善方案。首先是由於於萬年街和普通道的交通擠塞問題較為嚴重，現建議作出一個大型的路口改善，以整合兩個路口。她表示，顧問公司期望於是次會議中，商討能否實施一些交通管理措施，管制大型旅遊巴士駛入內街的情況，包括會否考慮於限定時間，特別是繁忙時間內，限制大型旅遊巴士駛入內街上落客。顧問公司建議安排旅遊巴士於人流較少的地區上落客，而旅客亦能安全地到達海旁位置。另外，於福民路會建議限制旅遊巴士於繁忙時間駛入內街，並改道往美源街上落客。她期望整合兩個公共交匯處後，以騰出近海邊的土地作新增露天廣場；而兩個公共交匯處會作出重整和改動，以配合用作一個中途站的安排，有些巴士路線並不需要以該站作總站的安排。因為總站設施需要更大的空間去讓巴士作停泊，和需要設立車長的休息室，此等會佔用更多空間。她建議將一些路線轉移往二號公共交匯處。她表示，除了希望於美源街善用二號公共交匯處外，更希望於該處增設旅遊巴士停泊位置。雖然美源街距離海旁位置較遠，但會考慮業界的運作，建議先落客，再讓司機駕駛旅遊巴士到指定的停泊位置。這可使旅遊巴士有一個停泊位置，亦有一個上落

客位置。旅客可以步行前往海旁方向，而司機可以駕車往停泊位置，這可遠離交通較為擠塞的地區。萬年街和宜春街亦會新增旅遊巴士上落客區。她表示，相關的巴士路線會作出線路調動，現時部份路線會由普通道駛入一號公共交匯處作總站。現考慮將大部分路線分流，以一號公共交匯處作分站，上落客後沿惠民路駛回美源街的總站。美源街的巴士總站會作出改善和整理，除了上落客外，亦會增加足夠的巴士停泊位置。而巴士離開西貢時，會先經一號公共交匯處作分站後離開。小巴線亦會作出整合，而較多市民使用的巴士線和小巴線的上落位置會作出調整，以增加乘客等候巴士的空間。同時，她希望於一號公共交匯處的位置增設立新界和九龍的士上落客區，因現時一號公共交匯處缺乏的士上落客區。整合後的一號公共交匯處能服務更多不同的旅客。她建議一號公共交匯處作上落客用途，而需要停泊較長時期的路線，則安排使用二號公共交匯處。她表示，二號公共交匯處經整合後，會增設小巴站和的士站。至於美源街方面會貫通至迴旋處，以配合一號公共交匯處作分站的建議。至於旅遊巴士停泊處方面，則會安排於美源街作位置。

為配合巴士運作，以及改善福民路的車輛問題，建議限制旅遊巴士於繁忙時間駛入福民路、惠民路、萬年街及宜春街。同時，建議安排旅遊巴士停泊於美源街附近，令旅遊巴士可以由普通道駛入。經美源街方向駛往研究中的上落客區，落客後轉往美源街的旅遊巴士停泊位置。再者，她建議於翠塘花園和景星廣場附近作出一些修改，由萬年街作上落客的旅遊車改為於翠塘花園和景星廣場附近上落客。她希望上述建議能改善萬年街的交通擠塞問題。她表示，將惠民路的一些花槽位置改為旅遊巴士的上落客位置，同時，亦會正視普通道和萬年街的交通擠塞情況。因為該情況已超越可接受的水平。她希望就是次商討研究方案的機會，提出一個大型的改善建議。由於現時的路口是以非交通燈的形式控制，而較後一點的位置則設有行人過路燈，因此，建議將行人過路設施轉移到萬年街的路口位置，以配合交通流量。現設置兩個過路位置，車輛無論於九龍方向或市中心方向駛入萬年街，均會經過交通燈位置。她建議將萬年街改為單向行車，亦建議貫通現時停車場位置作車輛出口。她表示，整理後車輛無須再經交通燈駛離萬年街，由萬年街左轉便可以往九龍方向，而右轉則可以往市中心。她表示，萬年街的位置需要貫通現時的停車場作出口用途，故此有需要取消數個咪錶停車位置。而貨車位方面會安排在附近位置。為配合該區需要，建議於普通道一些較大型的花槽位置，改為上落貨位置之用。至於，停車場指示情況，現時運輸署設有新增指示牌的安排。她會研究是否可以作出整合指示性較多的指示牌，以顯示現時區內多個停車場空位的數量。但根據現時機制，發現這些指示牌需要多個管理機構的配合，加上區內停車場由不同的機構擁有，故需要較長時間作出改善。所以，現時短期建議增施普通指示牌，提示停車設施的位置。經考慮整

合不同機構配合作出指示性較多的指示牌的可行性後，會作出一個長期建議，以增設一個有系統性的資訊泊車指示系統。她表示，會參考現時領匯旗下停車場的區域資訊泊車指示系統。

10. 方國珊女士認為顧問公司的建議很創新，但提交研究報告的時間過於趕急。關於取消第一個交匯點轉往天后廟的路口，她認為會引起社區很大的關注和討論。她亦感謝顧問公司有關旅遊巴停泊位置的安排和增設區域性電子資訊泊車系統。由於現時有不少鄉郊居民會使用研究計劃建議取消的過路處，她認為會引起市民很大的迴響。她歡迎顧問公司就是次研究計劃到地區聽取市民的意見，及歡迎顧問公司對公共交匯處和西貢運動場附近的道路作全新編排。另外，她表示，曾有小巴車長反映龍船公園與小巴士站的距離很大，她希望顧問公司能夠跟進上述問題。

11. 邱戊秀先生歡迎顧問公司的建議。有關宜春街的路口改善，他建議顧問公司與西貢街坊值理會商討後，才實行有關改善措施。他建議於普通道和萬年街之間往九龍方向，擴闊道路以方便的士或小巴上落客。另外，於西貢鄧肇堅運動場附近的惠民路增設一個出口，令巴士和其他車輛於適當和安全停泊或上落客。此外，他建議研究公司小心安排交通燈的改善建議，因為於週末和假日由西貢公路經普通道的車輛流量較大，改善交通燈設施時需更小心交通燈時間的安排。他就顧問公司建議於萬年街限制旅遊巴駛入落客表示歡迎。他明白警方不時需於該區驅趕停泊之旅遊巴士，但由於不少旅遊巴乘客是長者，他認為警方不能於落客時作出驅趕行動，令萬年街交通更擠塞。

12. 周賢明先生認為，顧問公司的計劃很詳細和值得各委員研究。但他表示，但提交研究報告的時間過於趕急。他認為研究建議中附件一的提議很具創意。然而將萬年街改為單程路，將會令車輛難以駛離路口，因而需要一個更詳細的路口設計。他表示，整體上計劃是可行的，但顧問公司可以考慮車輛於駛離西貢政府合署時右轉，令駛離政府合署的車輛不必經由內街離開。另外，他同意增加泊車設施指示牌和同意限制旅遊巴駛入萬年街的建議。他亦建議限制旅遊巴駛入親民街和巴士站，而福民街和惠民路則無需限制旅遊巴駛入。他同意顧問公司改善兩個公共交匯處的建議。

13. 凌文海先生認為，各委員均認同西貢市中心的交通是需要重整的，但他認為交通改善工程是十分龐大的，對未來西貢的工商業發展和市民的居住文化會帶來影響。但他表示，因為顧問公司的計劃書提交時間過於趕急，故暫時未能詳細了解計劃的建議。他不理解顧問公司為何要將糖水店門外的行人過路處，轉移到樂育神學院附近的位置。他猜想改動主要希望令交通更暢順，但卻需要改變崇真中學附近

居民的生態。他表示，有不少居民使用該行人過路處，顧問公司應小心考慮改善的建議。至於，限制旅遊巴士駛入萬年街方面，他認為主要於假日或週末，才有較多旅遊巴士於萬年街和宜春街上落客，但顧問公司建議安排旅遊巴士改為於離海旁位置較遠的位置上落客，此舉會引起旅客和商戶的不滿。

14. 陳權軍先生對是次研究計劃提出四條問題和兩項建議。

(一)就有關如何改善普通道和萬年街交界處的安排，他認為，西貢每年都有天后寶誕活動，屆時該處會進行封路措施。而戲棚會搭建到彎位位置和傷殘人士通道位置，他擔心屆時彎位沒有足夠位置讓車輛駛出，造成人車爭路的情況。

(二)他指出，該區有不少商舖，詢問應如何解決由取消客貨車咪錶停泊位置，而造成客貨車不能上落貨的安排。

(三)現於普通道彎位位置，有兩個傷殘人士車位，他詢問，將來會於何地方重新設施傷殘人士車位。

(四)於普通道之五金店前有一個有三十多年歷史的萬宜灣村牌坊，改善工程會否對它有影響。

(五)他建議，現時先實行於繁忙時間限制旅遊巴士使用萬年街。

(六)另建議，顧問公司先作地區諮詢，及回覆改善工程預計動工和完工時間。

15. 溫悅昌先生同意上述委員的意見。有見於假日時間西貢市中心的交通非常繁忙，他歡迎顧問公司的改善建議。他認為，是次研究無論於道路改善或交通安排均有非常大的改變。顧問公司日後應作出更多諮詢。他指出，改善假日交通問題的迫切性較平日大，並指出建議的改善對西貢區市民的影響很大。另外，有關研究計劃附件一，他未能了解移動交通過路燈的原因，並認為改善前及後的分別不大。由於該處於假日時間因交通燈號問題導致交通擠塞；因此，他建議顧問公司多作諮詢，或考慮同時取消兩個交通燈號，認為改建天橋更能改善交通。

16. 李家良先生相信顧問公司是次的研究計劃是經過詳細的數據分析。而他作為西貢區議員，對研究計劃中附件一的建議亦有所保留。他指出，沙角尾的居民一直都要求改善安全島，因不少長者過路是難以由視力判斷車輛的速度，他歡迎該地點能改變為行人過路燈。但他

擔心，若轉移行人過路燈至較遠的位置，將來居民可能會不惜冒生命危險橫過馬路。故他認為，研究計劃中附件一的建議需要作更長時間的諮詢。現時舊醉瓊樓的位置原來是沒有過路需要的，但改善工程後便會增設路口，因而有需要增設過路設施，但研究計劃中並沒有此建議。他希望顧問公司回應。另外，他亦建議爭議性較少的附件二可優先進行，即增加泊車指示路牌和增設資訊泊車指示系統。

17. 邱玉麟先生贊成，將於滿記附近的行人過路燈改為行人隧道或天橋，使該區的居民能直接到達市中心區和天后廟的位置，對於改善流量會有一定幫助。至於，有關增設交通燈以疏導萬年街，他認為該建議很好。另外，有關鄧肇堅停車場位置，有不少巴士司機反映該地點存在問題，他建議於福民街和惠民街的垃圾收集站增設路口和建立單程路。如運動場設有活動舉行，將會有大量人士經不同交通工具到達當地，造成交通擠塞。

18. 朱家敏女士回應，於整合多位議員的意見後，顧問公司會作出進一步研究。有關行人過路設施，其實並不是取消，只是向前移動約五十米至路口的位置而已，作為整合的交通安排。於數據上顯示，整合安排是能夠平衡了人和車的流量。她明白居民由山上經行人過路處到達西貢街市是相對地直接的，但行人過路燈經改善後，居民是需要走多一點的路才能到達西貢街市。但這個安排能夠改善現時交通的情況，顧問公司亦跟警方商討，認為現時彎位過急，若能將行人過路處向前移動會更為安全。她認為計劃能有效改善交通擠塞和安全問題。另外，她表示改善措施會於路旁，故不會影響萬宜灣牌坊，但需要進一步觀察牌坊的問題。她表示，會繼續研究傷殘人士位置會重新設立問題。另外，她回應有關於繁忙時期限制旅遊巴士駛入萬年街的事宜，現除了建議改於惠民路增設旅遊巴士上落客位置外，亦考慮利用於翠塘花園露天停車場位置之三至四個私家車車位，讓旅遊巴有足夠的位置調頭。此建議經測驗後，證實是可行的。她認為，委員提出了不少很好的意見，有關鄧肇堅旅遊巴停泊位置，顧問公司會進一步研究可否於垃圾收集站位置增設出口。她感謝議員支持是次研究計劃的改善措施，亦為計劃文件提交時間過急致歉。她表示，是次計劃為初步諮詢，於聆聽各議員的意見後，會作出修改及下一步研究，並會與地區人士作更深入的諮詢。

19. 李家良先生補充，舊醉瓊樓位於天后廟外有一間西餐廳附近的位置，計劃中建議增設一個路口，但卻沒有計劃於該處增設行人過路處，他質疑會否造成行人的危險。

20. 朱家敏女士回應，計劃貫穿停車場作新增路口時，已有計劃佈置兩個行人過路處，但並不是以行人交通燈形式設計。

21. 邱戊秀先生表示，於過去一年半期間，收到數封有關美源街公共交匯處沒有被市民善用的信件。他希望能轉達意見予有關部門。此外，他指出，雖然建造了美觀的公共交匯處，卻只是於假日出現數班巴士班次，因此建議轉移巴士線和小巴線到美源街公共交匯處，以減少福民街的交通擠塞的情況。

22. 方國珊女士表示，有關福民路會設立一個於繁忙時間限制旅遊巴士駛入的建議，她表示了解有大型屋苑設有穿梭巴士服務，希望查詢顧問公司對旅遊巴士的定義，和應關注會否影響本區的居民。由於顧問公司已計劃於美源街設立旅遊巴士停泊位置，她查詢，福民路的交通流量會否還很高。她表示，希望於會後收到有關數據。

23. 主席表示，請奧雅納工程顧問公司跟進委員的意見。並對顧問公司提交研究計劃時間過急，沒有足夠時間供委員審閱，表示遺憾。

【由委員提出的十四個動議】

要求運輸署於寶琳北路往康盛方向(近欣明苑商場外位置) 增設 296M 巴士站，以方便居民及長者。
(SKDC(TT) 文件第 1/12 號)

24. 主席請委員參閱由林少忠先生動議，林咏然先生和議的文件。

25. 林少忠先生補充，由於 296M 號多為山上居民選用的巴士線，而康盛花園、景明苑和翠林邨的居民年紀漸大，若長者需要到山下的診所或安老院時，則要多走一段路至佳景路的位置登車，此舉對長者而言是較為遙遠和吃力。他建議於現有巴士站增設 296M 號巴士站，方便居民和長者。

26. 吳錦嫻女士回應，現時第 296M 號由坑口往康盛花園的回程服務，途經欣景路的巴士站後，下一巴士站位置是寶林北路近英明苑。對於林少忠議員的建議，她表示，運輸署已與巴士公司進行磋商，巴士公司表示會積極考慮上述建議。待有詳細結果後，會向委員會作進一步匯報。

27. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求運輸署協調九巴、城巴及新巴，提供新巴路線 798 的大老山隧道跨巴士公司轉乘優惠

[SKDC(TT)文件第 2/12 號]

28. 主席請委員參閱由范國威先生和鍾錦麟先生動議，張國強先生和梁里先生和議的文件。

29. 鍾錦麟先生表示，這個動議已於上屆交通及運輸委員會作出討論，當時希望運輸署能提供跨巴士轉乘優惠，運輸署的回應為請委員提供具體意見。他因此於是次會議中提出具體建議，希望運輸署能作出積極行動。

30. 吳錦嫻女士回應，運輸署的巴士及鐵路科已將有關建議轉交到各巴士公司考慮，待巴士公司作出回覆後，會向委員會作出匯報。

31. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求港鐵為二十五歲以上全日制學生提供學生車費優惠
(SKDC(TT)文件第 3/12 號)

32. 主席請委員參閱由范國威先生和鍾錦麟先生動議，張國強先生和梁里先生和議的文件。

33. 吳錦嫻女士回應，運輸署一向鼓勵公共交通營辦商因應其營運環境而推出一些優惠措施給市民。然而，港鐵公司會否推出優惠措施，乃屬商業上的考慮。

34. 陳繼偉先生表示，有關議題已經於上一屆交通及運輸委員會作出討論，並於 2009 年 2 月 5 日的會議記錄中亦有記錄。當時港鐵公司未能落實有關動議。他期望是次港鐵的回應會較上次理想，不要浪費議員再次提出動議的心思。

35. 主席請秘書處致函港鐵公司，要求港鐵公司繼續跟進提供優惠的事宜。

(負責人：秘書處)

36. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求港鐵公司跟進委員的意見。

要求增設全日服務的將軍澳往來荃灣巴士線

[SKDC(TT)文件第 4/12 號]

要求開辦將軍澳至荃灣巴士服務途經翠林邨及康盛花園

[SKDC(TT)文件第 6/12 號]

要求加開巴士線由日出康城經將軍澳往荃灣

[SKDC(TT)文件第 9/12 號]

37. 主席請委員參閱由范國威先生和鍾錦麟先生動議，張國強先生和梁里先生和議的文件。

38. 范國威先生表示，希望本年的巴士路線發展會出現好消息，而不只是削減服務。

39. 吳錦嫻女士回應，要求增設由將軍澳往荃灣的巴士線的意見，於歷屆交通及運輸委員會中亦有提出。她清楚明白委員會的要求，並於是次會議的跟進報告文件第 17 號中，亦就早前會議委員提出的建議作出報告。運輸署正就有關建議作出研究，待有進一步消息後，會再與委員會作進一步商討和諮詢。

40. 張國強先生認為，需要就有關議題提出補充資料予運輸署備悉。

41. 李家良先生認為，是次會議議程中第 4、6、9 項動議內容相似，均是就有關爭取於將軍澳不同地點增設往荃灣的巴士路線，他建議將有關文件作合併討論。

42. 陸平才先生同意李家良先生的意見，文件第 4、6、9 號的內容極為相似。他認為，根據會議常規，主席可將以上三項動議作合併討論。另外，於前三屆區議會會議上，委員均已極力爭取既辦將軍澳增設往荃灣之巴士線。他相信每位委員均期待能成功爭取增設往荃灣之巴士線。

43. 由於委員沒有反對，主席因此通過將(SKDC(TT)文件第 4/12 號)、(SKDC(TT)文件第 6/12 號) 及(SKDC(TT)文件第 9/12 號)作一併討論。

44. 林少忠先生表示，於 2008 年開始於會議上討論上述動議，並指出，上屆終於成功爭取增設將軍澳往沙田的巴士路線，以服務將軍澳和沙田的居民，而現時往沙田的路線卻忽略了山上的居民。他希望將來往荃灣的路線，能做到南北兩區獨立分開兩條巴士路線，以服務將軍澳全體市民。

45. 譚領律先生表示，於第 6 項動議中，希望往荃灣的路線能途經翠林邨和康盛花園，目的是顧及山上居民的交通服務需要。惟運輸署沒有考慮往沙田路線能途經山上的方案。他指出，縱然是機場線，亦需要花上約十多年時間，康盛花園和翠林邨之居民才能直接使用 E22A 號路線。他指出，若運輸署規劃往荃灣的巴士路線時，必須優先考慮山上居民的需要，山上居民對接駁巴士到港鐵站的服務有極大的需要。

46. 陳繼偉先生希望運輸署盡快就有關方面展開研究。他希望爭取巴士公司能安排更多資源於將軍澳區，而不是調動現有的巴士線。他認為巴士公司需考慮該線路的成本和利潤，才會增設有關路線。至於安排爭取巴士資源方面，是運輸署與巴士公司之間的工作，而不是區議會的工作。他指出，如資源許可，應考慮能否分開南北兩條獨立的巴士線往荃灣，這樣能照顧南北兩區，亦不會出現太多爭論。若資源分配不均，應吸取 798 號路線的經驗，巴士線於整個將軍澳區行駛，會導致車程過長。他希望有關方面能做得更好，考慮於重點地區設置分站，而不是每個地區都設置分站。

47. 陳權軍先生認為，於幾個將軍澳指定集中點作為分站。若出現巴士路線過多而乘客太少的情況，巴士公司則需要維持成本，屆時只會令票價上升和車程過長，會令市民更不便。他表示，現時有不少關於將軍澳的空氣質素越來越差的意見，若增加巴士路線，只會增加廢氣排放和噪音問題。他認為，將軍澳的形象是健康城市，但這項建議對環境和空氣質素會有一定影響。

48. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述第 4、6、9 項動議及要求運輸署跟進委員的意見。

建議由調景嶺區前往康盛、翠林之 93M 特別班次改為全日服務或增加班次

[SKDC(TT)文件第 5/12 號]

49. 主席請委員參閱由梁里先生和范國威先生動議，張國強先生和鍾錦麟先生和議的文件。

50. 梁里先生補充，現時 93M 號只有上午 6 時 50 分和 7 時 05 分開出的兩班班次。他認為，運輸署希望能方便學生前往康盛或翠林區上學，但亦需要照顧下課時間學生使用該路線。若運輸署希望方便調景嶺區的居民與康盛或翠林區的居民互相往來，更應該增加班次，而不是每天只開出早上兩班班次。

51. 譚領律先生認為，現時 93M 號的兩班特別班次是屬資源錯配。運輸署的原意是不希望影響由寶林開往藍田的班次，而實質上市民需要的是山上和調景嶺區現時並沒有直接的交通服務。由於康盛花園附近有不少中學，而翠林邨附近亦有職業訓練局青年學院，而於本年九月，中文大學會於女拔萃的舊校舍開設一個校外課程學校。調景嶺亦有不少中小學。單是學生的需求已不少，現時的兩班班次是不足夠服務市民的。他質疑，為何乘客由調景嶺往藍田要途經山上，而不是乘坐港鐵由調景嶺前往藍田。他認為，當局應考慮兩地連接的交通服務。他質疑，當局是否認為安排兩班班次便能解決服務需求的問題。

52. 林少忠先生表示，由於 93M 號的兩班班次不是雙向行駛，故不能夠便利康盛花園和翠林邨的乘客。加上路線於回程時是以寶林為終點站，而不是以調景嶺為終點站。他指出，由知專學院乘港鐵到寶林站再轉乘 17M 號等候的人數眾多。並認為，如可將 93M 改為全日服務將軍澳區居民，相信能有效舒緩寶林區山上居民的需要。

53. 陳繼偉先生對這個方案有所保留，他不明白為何運輸署設立這條巴士路線。他指出，除非是調景嶺的居民到山上上學，否則沒有必要乘坐車資約 5 元的巴士路線，及再花費雙倍的車程時間往藍田，而不是利用車資較少及車程較快的港鐵往藍田。他認為，這條路線主要是照顧學生的需要。他希望運輸署回應有關 93M 號使用情況或數據等資料。

54. 鍾錦麟先生對委員的意見有所保留。他認為，93M 號的路線是有存在的價值，因為路線並不是只駛往藍田港鐵站，便轉由將軍澳道回程。他指出，若此路線只是服務藍田港鐵站附近，早於港鐵將軍澳線開通時就已被取消。他認為，需要面對 93M 號於未延線時乘客人流減少的事實。他認為，值得嘗試改善和擴充 93M 號路線。他希望吳錦嫻女士能就有關 93M 號路線，補充延線後乘客流量的數據資料。

55. 吳錦嫻女士回應，現時第 93M 號早上由彩明公共運輸交匯處開出的兩班時間分別為上午 6 時 50 分和 7 時 5 分，。當初建議延線的目的是希望盡量利用現有資源，透過延線去滿足乘客對調景嶺至翠林/康盛的服務需求，同時，不會因為延線後的票價調整，影響現有使用有關服務的乘客。她表示，運輸署一直有留意第 93M 號延線後的乘客量。並於較早前曾為該兩班車進行上落客調查，發現於康盛花園下車的乘客有一定人數，相信當中較為學生。她指出，調查證明第 93M 號路線是可以於早上時間，服務到調景嶺區的居民和學生。根據過往的調查中，無論是寶林區或山上的使用者，均有不少是前往藍田區上學。她重申，運輸署希望盡量利用現有資源，同時盡量不影響現有使

用該路線的乘客。而於整體調查中，顯示第 93M 號路線的第一班車的最高載客人數為 76 人，即載客量約為 54%；而第二班車的載客量則低於 30%，乘客量不足以支持增加班次的建議。運輸署會密切觀察乘客量增減的情況。

56. 鍾錦麟先生認為，這是一個已於歷屆會議中多次提出的議題，但巴士公司和運輸署卻沒有決心實行，只是推出雙向分段收費計劃：即乘客於登車時付款，再於下車時將八達通卡放於感應器，便會回扣優惠款項給乘客。這是一個能延長來回程路線而不會影響現有乘客的方案。他希望運輸署和巴士公司積極考慮這些方案。

57. 主席表示，因委員意見不一致，請委員投票表決，投票結果如下：

贊成：14 票

反對：0 票

棄權：3 票

58. 動議獲得通過，主席請運輸署繼續跟進委員意見。

建議成立西貢區巴士路線工作小組，全面檢討區內巴士服務。
[SKDC(TT)文件第 7/12 號]

59. 主席請委員參閱由譚領律先生和溫悅昌先生動議，區能發先生和陳國旗先生和議的文件。

60. 譚領律先生指出，於過往的交通及運輸委員會會議上，運輸署每年均會提出一個巴士路線發展計劃，但每年所提出的計劃都會引起爭議，計劃亦以削減服務為主。過往亦有很多不同的聲音，就應否檢討巴士路線的服務情況，並考慮重整和新增巴士路線提出建議。他認為，應該設立一個工作小組，能為委員帶來恆常與運輸署和巴士公司的代表商討的機會。他希望巴士公司和運輸署能採納更多委員會提出的意見，更有效地解決區內的交通問題。

61. 鍾錦麟先生表示支持上述動議。他表示，若各委員贊成設立巴士路線工作小組，他希望查詢工作小組有那些職權。他表示，有見其他區份能取得區議會的資源，聘請顧問公司研究該區居民生活和交通的習慣，從而取得客觀數據去了解居民的需要，而不是只局限於交通及運輸委員會上向運輸署和巴士鐵路科提出改善方案。他希望能設立公眾論壇，讓市民有一個機會和場合去了解巴士公司、運輸署和區議會增減巴士服務時的考慮。至於運輸署和巴士公司於工作小組能有多少參與和承擔，而令巴士公司更有效率去營運和提供服務，則需要以議

會的共識去實行。巴士公司每年都希望削減服務，於不能削減時便向區議會推卸責任。他希望巴士工作小組能改變現時的局面。

62. 陳繼偉先生表示，汲取過往四年的經驗，是否成立工作小組只是形式上的問題，而實際精神在於每次於工作小組會議時，都只有運輸署的同事出席會議，即使每天都舉辦會議，進展不會很大。反觀，如能邀請更高層次的官員出席與委員會溝通並作出承擔和決策，更能解決問題。他表示，如工作小組能於每年作出一個年度檢示，或與運輸署高級官員和巴士公司作出聯席會議，則更有效。他希望能由主席帶領，於精神和層次上更有效力推動區議會的訴求和反映訴求予有關部門高層人士。

63. 吳錦嫻女士回應，是否設立工作小組會是委員會按其需要而作出的決定。她表示，若設立工作小組，她會聯絡巴士公司一起參與。但她請委員考慮現時委員會會議上，已有不少有關改善巴士路線的議題，委員需要考慮工作小組的會議上會否出現議題重複的現象。她表示，委員於交通及運輸委員會會議中提出的各議題，她有責任跟進或將議題轉介至相關部門跟進。她亦會就議題與相關部門作出了解和跟進後，於委員會會議中作出匯報。這個模式於運輸署的運作是不會改變的。故若邀請運輸署其他同事或規劃路線的同事參與工作小組會議，她希望不會是討論一些重覆的議題。她表示，是否成立工作小組及其職權工作範圍會留待委員會決定。

64. 林咏然先生表示，以往曾設立工作小組。由於交通及運輸委員會會議時間較長。他認為，成立巴士路線工作小組有好處，於工作小組會議上討論具體的方案，能使交通及運輸委員會會議更有效進行。故此，他同意設立巴士路線工作小組。

65. 鍾錦麟先生補充，成立巴士路線工作小組與於交通及運輸委員會會議上討論議題的分別。(一)，能減少會議的時間而不至於過長。(二)許多時候於處理巴士路線改善是一個兩難的局面，因為每位議員都有代表自己的選民，故希望巴士路線能駛經自己的區份。但如巴士路線途經整個將軍澳區，車程會過長，故需要一個平台去反映和討論以達至共識。(三)運輸署常以乘客量及資源問題，推卻委員的建議。他表示，能於工作小組上取得更多有關資料，使議員能於會後作研究，理性分析現時巴士資源用於那一方面及為居民爭取更多服務。

66. 譚領律先生表示，於每年三、四月份，運輸署提交的巴士路線發展計劃是沒有經過委員會作深入討論及參與制定計劃。當委員不同意部分計劃，運輸署於下年度亦會重新提交。如是者，相同的路線需要經過幾年的時間討論，如 E22A 號路線如何服務山上居民都經歷數年

討論，最終於去年成功爭取為山上居民服務。現時有些巴士路線於將軍澳開發時已開設，並服務將軍澳超過二十多年。他認為，這些路線若存在問題，如 93K 號路線的班次過少、95 號路線的設計過於迂迴。是否需要討論有關巴士路線要作出改善，既滿足乘客需求，亦明白巴士公司的資源分配。他認為，需要一個平台去作討論，而並非將現時的動議於工作小組中作重覆討論。

67. 陸平才先生認為，於過去兩屆議會中，每年二、三月份運輸署均會提交一份巴士路線發展計劃給議會討論。每次議會討論時，都發現計劃與議員的期望不乎。委員會亦曾經要求運輸署、區議會、三間巴士公司及港鐵公司，作一個聯席會議討論；故現設立一個由議會作主導的工作小組，邀請上述的機構一同討論。於本年的工作小組會議，討論下年度的路線發展計劃，會更加符合議會的要求，同時，委員亦明天其他部門的苦衷。他認為，這樣更為有效；否則，每年運輸署均會推出一個不符合議員要求的巴士路線發展計劃，發展只會停滯不前。對於受害居民來說，這並不是一個好的方案。例如：A29 號路線可實行，但事後卻奪去 E22A 號路線的資源。將軍澳南區的議員亦因而受市民責怪。

68. 方國珊女士她認為，不應批評其他議員沒有於會後繼續為議題作研究。她表示，於寶林北路調查巴士班次失準問題時，是以私人的資源，分別記錄每輛巴士到站的時間去作出調查。故此，她請各委員不要於區議會大會或交運及運輸委員會上，批評其他同事沒有為議題作出研究和準備。她同意設立巴士路線工作小組，但不理解為何專員設立了一個影響力更深的地管會，但只限制於主席、副主席或署方等人參與討論。假如可以讓更多議員，不論政黨或獨立人士都可以參與討論就更能解決問題。她認為，工作小組與地管會均具相同的功能。

69. 何民傑先生表示，於本屆區議會上作出了改革，委員會取消了增選委員。會議的時間和發言的次數應該相對地刪減約三分之一。他認為，委員會應多花一點時間，深入討論政策問題。他對成立巴士路線工作小組存有疑問。他認為，針對某工作小組負責執行，而議題的細節不應再於委員會上作出討論。但涉及政策的方案，則應於委員會上與相關部門作出討論。為避免議題重覆，不應再邀請相關部門代表出席工作小組會議。若然沒有部門代表出席，而只有議員參與討論，除非議題的出發點在於西貢交通及運輸委員會要制作一份報告書，或委托機構就西貢將軍澳區公共交通研究報告或策略建議，而成立小組作討論，否則恆常的工作小組未必能發揮到其效果。他認為，秘書處於處理文件或跟進動議外，再扮演其他角色，於每一屆委員會完結時，秘書處都能將一年內由大會通過的動議作出整理，報告動議通過後相關部門的行動。他建議，秘書處可以於定期作出上述工作報告。令議

題於通過後的跟進更清晰，不至於不了了之。他表示，並不是完全反對成立工作小組。但建議工作小組需要清晰而並不是恆常的。例如運輸署下年度的巴士路線發展計劃，工作小組可否於計劃提出前，針對計劃內容與運輸署作出討論，不是於運輸署提出計劃後再作討論，以及建議委員可以參與運輸署設計下年度的路線發展計劃。

70. 邱玉麟先生表示，他於上一屆沒有參與交通及運輸委員會，而對不起他選區的居民，他的選區大部分為郊區地方，他表示遺憾。他認為，運輸署於某些情況下並不是以民為本。例如：91M、92 和 91 路線，於不同時間開出，但卻於同一時間到達終站。故於繁忙時間，當區居民需要等候十五分鐘才有下一班車輛。他期望，運輸署能切實地解決問題，及與委員會有充份的合作。

71. 主席表示，因委員意見不一致，現作投票表決，投票結果如下：

贊成：18 票

反對：1 票

棄權：1 票

72. 動議獲得通過，主席請運輸署於檢討巴士路線時與工作小組討論。

73. 吳錦嫻女士表示，交通及運輸委員會其下的工作小組，會較為恰當由秘書處跟進開會日期，及由委員會自行決定工作小組的參與人士。

74. 周賢明先生表示，以往都有成立過相關的短期工作小組，因剛才討論時沒有提出工作小組的期限，故假設巴士路線工作小組並非常設工作小組，而因為有特別需要才加長工作小組的期限。而參與工作小組人數由議會決定。以往只有一次由外聘顧問公司作出研究，當時花費了十萬元聘請顧問公司，研究由西貢墟開通路線往九龍，研究結果為有需要開通。如果區議會能提供資源，則會考慮作大型研究區內路線的改善。他認為，各委員都清楚區內路線和居民的需要，工作小組主要是讓委員有機會集中討論不同地區和如何平衡巴士公司的服務，而不用花上太多時間於交通及運輸委員會會議上作跟進事項。他因而贊成成立巴士路線工作小組。

75. 陳繼偉先生表示，於上屆會議時已提出應該定期一年一次到運輸署與署長或副署長會面。能否於下一次會議時整合上年度已通過的動議，檢討通過動議的改善進度，再作討論。

76. 主席表示，需要為非常設巴士路線工作小組選出一位召集人。
77. 林少忠先生表示，以經驗來說，周賢明先生曾任交通及運輸委員會主席，故此推薦周賢明先生為非常設巴士路線工作小組的召集人。林咏然先生和議。
78. 周賢明先生表示接受有關提名，但於本年三月份會離港兩星期，擔心與工作小組會議時間重疊。
79. 陳繼偉先生查詢，到運輸署與署方會面時，是以工作小組身份或以交通及運輸委員會身份。
80. 李家良先生提議由譚領律先生擔任非常設巴士路線工作小組的召集人。
81. 譚領律先生表示，提出是項動議是有需要的，但因為他並未十分熟悉區內路線，故未能勝任召集人一職，但他表示會積極參與工作小組會議。
82. 主席表示，一致通過由周賢明先生出任非常設巴士路線工作小組的召集人。

要求港鐵擱置本年加價計劃，並促請政府立即檢討港鐵票價可加可減機制及設立票價穩定基金、增加票價優惠，成立月票機制
[SKDC(TT)文件第 8/12 號]

83. 主席請委員參閱由范國威先生和鍾錦麟先生動議，張國強先生和梁里先生和議的文件。
84. 鍾錦麟先生表示，提出這項動議源於近日政府公佈的數據。港鐵票價可加可減機制由兩個部份組成。首先，是綜合消費物價指數變動；其次，是運輸業工資指數變動。他假設，未公佈的運輸業工資變動指數為零，但政府已公佈的綜合消費物價指數變動是超過 5%，即使是除 2，亦超出 1.5%。他預期，本年港鐵提出調高票價的機會很大。而且，港鐵的新行政總裁韋達誠先生於近日表示，會按照可加可減機制去處理票價問題。他非常擔心港鐵會連續第三年調高票價，所以提出這項動議文件。
85. 方國珊女士不反對上述動議，並認為這個要求港鐵擱置加價計劃的方案是非常好。去年港鐵公司的盈利高達一百二十億元。她認為，

香港政府持有港鐵公司 78%的權益，更應該穩定票價以減低市民通漲壓力。她指出，除要求港鐵公司於設立穩定票價基金外，亦可增加優惠。她建議修訂上述動議為：‘增加優惠及設立月票機制’。

86. 張國強先生詢問方國珊女士，‘增加優惠及設立月票機制’，應擺放於動議議題的前方或後方。

87. 方國珊女士回應，新增字句放於動議議題的後方。故修訂動議如下：‘要求港鐵擱置本年加價計劃，並促請政府立即檢討港鐵票價可加可減機制及設立票價穩定基金、增加票價優惠，成立月票機制’，區能發先生和議。

88. 主席請委員就修訂動議表決，結果如下：

贊成：10 票

反對：0 票

棄權：6 票

主席表示，修訂動議獲得通過。

要求全面檢討及改善將軍澳區的單車徑設計及配套

[SKDC(TT)文件第 10/12 號]

【由委員提出的討論議題】

如何優化區內單車設施配套及有效改善區內單車違泊問題

[SKDC(TT)文件第 15/12 號]

89. 主席表示請委員參閱由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議的文件。

90. 周賢明先生表示，於文件[SKDC(TT)文件第 15/12 號]已提出相關討論，並表示支持上述動議。他認為，有需要與相關部門再作檢示，因為數年前已分別兩次請運輸署就全區單車徑的設計和相關停車場的設施作出考慮。他表示，現時該位置的使用率增加，晚間的照明系統未能滿足現狀，而涉及的部門亦增加。他表示，若通過該動議，需要再作進一步跟進。

91. 主席表示沒有議員反對，將上述兩項動議作合併討論。經討論後，會表決通過[SKDC(TT)文件第 10/12 號]的動議。

92. 方國珊女士表示，請大家留意文件中提供的照片，並指出有些物料可能與早前發生的單車意外而引至傷亡情況出現有關。她表示，較早前有動議指出巴士路線需要成立工作小組。她認為，社區亦很關注單車的情況，不過認為沒有成立單車小組的需要，並希望藉著今次重組交通及輸運委員會，能夠有更多時間作出研究，而工程方面亦需要加強溝通。她查詢，近日景林邨有地磚重鋪的工程，是否全面沿用瀝青，並希望有關部門作出回應是否於提交動議文件後再研究，還是需要再三促請有關部門才作出行動。她希望署方能作出回應。

93. 許錦年先生回應，有關單車徑的設施和標準設計，運輸署一直持續更新及改善。他表示，近日已和路政署安排續漸將鐵欄杆改為黃色的反光膠柱，以減低對駕駛者的安全問題。另外，他回應方國珊女士的題問，並表示，現時運輸署將統一由不同的物料鋪地的單車徑改善為以瀝青鋪地。他指出，將軍澳區有很多單車徑，並不能於同一時間全部轉用瀝青鋪地，但他表示會和路政署協調，以分期的形式將單車徑路面的物料改用瀝青。他指出，單車徑的物料和行人路的物料有分別，方便市民分辨。另外，在單車徑和行人路的過路位置會作出改善工程，包括於行人過路位以路標收窄單車徑的闊度，以減低單車車速。同時，亦會把現時的過路位置塗上黃色，並會有路標提醒單車駕駛者慢駛，和提示單車徑過路位需要慢駛等。

94. 周賢明先生回應，於文件中的第2段第4行有錯別字，應修改為‘有個別單車’。他同意運輸署許錦年先生所講述的情況是現況。他表示，希望運輸署會有分階段的計劃及於個別位置，例如早前發生意外的單車徑上設置燈柱。他認為，有需要整體評估並觀察如何可以分階段進行改善工程。他又表示，根據以往急症室的資料，本區所發生單車意外的地點大多數為微斜的道路上，他建議在該路段進行改善工程。他希望警方於個別位置加上指示牌，提醒市民切勿在單車徑上跑步和在行人路上踏單車。因應區內一些位置如常寧路，於兩條單車徑之間的行人路有很多市民使用單車。但警方較少進行檢控，而事實上需要增加指示，指示單車駕駛人士於該處停車。於文件中提及單車停泊處的整理，他了解由西貢民政事務處助理專員曾展鴻先生會於稍後時間，就有關單車停泊處的整理作報告。但他認為，為期兩個月一次的單車停泊處的整理是為居民帶來滋擾。他希望於整體上作出一個規劃和報告。

95. 林少忠先生表示，曾到當地作實地考察，因為該地點曾發生嚴重的單車意外，他發現於該處的斜路上沒有設立指示牌。他查詢，根據運輸署表達有意全面改善單車徑的路面，但實際進行工程的時間為多久。於物料相同的道路上，能否加上其他顏色的線條讓居民作識別。於上屆區議會，有因為改善寶康路的單車徑，而導致有發生單車

意外。他指出，當時提出三個方案供選擇，但卻選擇了一個沒有迴旋處的方案去取代現時的單車徑。他希望運輸署能盡快增設一個迴旋處，以減低單車使用者或行人於寶康路單車徑上發生意外的機會。

96. 方國珊女士感謝各委員的支持，亦就單車徑方面要求警方加強檢控於非單車徑地方使用單車人士。她希望將來警方可作出統籌，而交通及運輸委員會的委員參與推廣教育居民。她指出，於文件附上的相片中顯示，裕明苑的居民容易混淆單車徑與行人路，故此她對於署方表示會於單車徑上以顏色分間開行人路與單車徑表示歡迎。但她建議，於路面上可以增加更多的識別，如印上單車的圖案。她認為，於一些暗彎和暗斜的位置而緊接迴旋處會造成危險，而署方表示，根據運輸處條例於迴旋處上設立數個指示路牌。她認為，路牌並無需要設立於過於緊貼矮灌林草叢的位置，因為單車駕駛者於煞車不及時便會撞上路牌，發生意外。有些行人過路燈位亦設立於單車徑上，她希望能與有關工程人士安排進行實地考察，及建議派發宣傳單張給居民，以減少行人使用單車徑的情況。而現時坑口往景林邨的單車路中途有斷截，未能直接通往景林邨，她希望署方能作出改善。

97. 李家良先生表示，現有單車徑設計存在問題，主要是因為行人路與單車路的分隔不清晰。但歡迎運輸署將改善單車徑路面改為用瀝青鋪地。他認為，改用瀝青鋪地後，會有更多居民因方便關係於單車徑上行走。故此，署方於改善單車徑的同時，亦應改善行人路地面。他指出，早前有單車使用者反映，由於單車徑的路面較行人路平坦，故現時有不少人士於單車徑上行走，特別是緩步跑人士。他表示，假如將來改善了單車徑而不改善行人路，只會令行人改為於單車徑上行走。另外，因現時單車徑和行人路的水平太過接近，不少單車使用者會因為前方有障礙而駛上行人路，相反亦然，故此製造了不少危險。如將來行人路和單車徑有改善工程，不應單於顏色上的作出分別，而應該加設水平的分別，讓行人更容易識別。

98. 陳繼偉先生認為，將軍澳單車徑的設計較為落後。但較少有意外於單車徑與單車徑之間或於過路時發生。為了更有效了解和跟進議題，他請運輸署提供單車意外發生的成因和地點位置等資料，讓委員更了解問題所在，並於下次會議中再在研究。希望署方於下次會議中呈交有關資料。

99. 許錦年先生回應，有關涉及單車意外的資料會於下次會議時呈交，及表示有關意外資料為英文版本

100. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求九巴改善 98A 班次失準的問題

[SKDC(TT)文件第 11/12 號]

101. 主席請委員參閱由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議的文件。

102. 方國珊女士表示，98A 號路線失準的問題嚴重，於觀塘道不時會同時間出現兩班 98A 號巴士到站，或等候時間過長。她質疑，每年都發生相同失準問題，是否九龍巴士公司未能聘請足夠車長。另外，早前有巴士於寶林北路遭人焚毀，巴士公司的管理和維修上是否需要再作出檢討。

103. 吳錦嫻女士回應，不單是第 98A 號路線，所有巴士都會出現班次失準情況。而班次失準的原因可以分為三種，(一)由於路面交通情況問題，如第 98A 號路線途經觀塘區的繁忙道路，較易受交通情況影響，而會出現幾班班次於差不多同一時間到達分站。(二)由於每天巴士公司會預備一定的後備司機，以應付巴士司機於突發情況下告假。若後備司機數目不足以應付缺勤人數，便會出現人手不足的情況。(三)在巴士機件發生故障時，巴士公司會盡量於其他巴士路線或後備車輛作出調配，但上述情況都需要時間去作出安排。運輸署認為每個班次失準的原因都不相同，希望議員能提供具體的失準班次時間和地點資料，讓運輸署與巴士公司作出跟進。倘若由於路面交通問題，巴士公司未必能夠控制，運輸署因此會與巴士公司於路線或道路上研究改善方案。假如事件是因為司機缺勤或車輛故障而引起的，運輸署會要求巴士公司於調配人手或維修車輛方面，作出改善。她指出，運輸署不時會於繁忙時間對巴士服務作出調查。倘若議員發現於非繁忙時間上發生失準情況，可以提供更多具體資料，讓運輸署與巴士公司了解及跟進情況，並提出針對性的解決方案。

104. 方國珊女士回應，於文件中亦有提及早前已到區內進行巴士班次調查及聽取居民的意見，發現 98A 路線的等候時間超出了 15 至 20 分鐘。於觀塘區出現的問題較為嚴重，其實這是違反了服務承諾。她認為，運輸署可設立熱線電話，讓市民可在發現有失準班次的情況下聯絡署方。若巴士公司違反服務承諾，或人手不足時需要調配，這是巴士公司內部的工作安排，而不應讓市民受害。於這個機制下，應該制定扣分制度，若有違反服務承諾，應於來年調整票價時的幅度有所限制，以警效尤。她認為，運輸署應積極進動上述建議和控制班次失準情況。

105. 林少忠先生表示，98A 號路線對整個將軍澳居民很重要。由於 98A

號路線充當著轉乘其他交通工具的橋樑。他向運輸署查詢，於上屆運輸署於黃昏時段，安排有數班班次的特別車會於牛頭角港鐵站開出，可否平衡巴士路線。他表示，可否延後特別車輛的班次數分鐘開出，避免有兩班以上的班次同時到站。

106. 譚領律先生表示，九龍巴士公司的路線經常出現脫班情況，完全不依時間表行駛。他表示，有巴士司機反映源於巴士公司人手不足，如遇上巴士司機出現缺勤情況，巴士班次便會出現失準。他認為，運輸署有責任嚴格監管巴士公司的服務質素。他查詢以往巴士公司是有後備車輛和車長的準備，但現時會否因為巴士公司人手不足關係，而已經取消後備車輛和車長的安排。他認為，運輸署必需嚴格監管巴士公司。

107. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求擴大長者與殘疾人士的公共交通優惠至公共小巴 **[SKDC(TT)文件第 12/12 號]**

108. 主席請委員參閱由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議的文件。

109. 方國珊女士表示，行政長官公佈會有每程兩元的優惠給予長者和傷殘人士，但只限於巴士和港鐵實行，忽略了鄉郊和避遠地區的居民需要用小巴接駁的需要。她認為，這個做法是不智的，亦會助長公營機構的收入，令將來調高票價的幅度更大。她建議，有關優惠包括公共小巴，希望各委員支持動議。

110. 吳錦嫻女士回應，於 2012 年 2 月 15 日的立法會會議上，勞工及福利局局長張建宗先生對類似的問題已作出回應。他於相關的會議上，表示政府計劃優先於港鐵、巴士和渡輪，這三種交通工具推行優惠。由於現時這三種交通工具佔每日客量約為七成，若能盡快推行上述優惠，便能使大部分乘客受惠。她表示，由於小巴營辦商的數目不少，就於西貢區已有十個專線小巴營辦商。另外，小巴營辦商的規模亦較小，營運模式和財政狀況都非常不同。故此，政府希望於規模較大的公司，如港鐵、巴士公司和渡輪優先推行計劃，盡早令市民受惠。但不排除於稍後時間研究擴展至其他交通工具。

111. 周賢明先生表示支持上述動議。他認為，政府有責任聯絡區內的小巴營辦商，安排擴大對市民的優惠措施。早前因曾經有路線取消優惠而收到市民投訴，而周賢明先生與該路線的營辦商商討後恢復有關優惠措施。作為企業應有社會責任，及認為人口日漸老化和殘疾人士

相對較多，但亦鼓勵他們外出。他請運輸署於下次會議呈交有關本區提供優惠的路線資料，及促請運輸署考慮改善和宣傳現有優惠方案。

112. 方國珊女士表示，行政長官的方案並非由商界提供優惠而是由政府資助。她表示，已經與本區小巴的大型路線營辦商商討，而營運商亦願意參與計劃，並覺得單一於大財團推出優惠會有偏袒之嫌。她認為，長者會選擇車資較低的交通工具乘搭，令小巴的收入減少。鄉郊地方以小巴作為主要交通工具，因為等候巴士的時間較長。她希望，巴士路線和港鐵啟動了優惠計劃，亦應該盡快落實於小巴推行優惠計劃的時間表。另外，她指出業界與八達通公司達到共識，認為優惠方案是可行的，給予一些輕微傷殘人士和長者都能享用到小巴的優惠。她希望各委員支持上述動議。

113. 陸平才先生表示認同這份文件的精神。他表示，對弱勢社群積極施以援手是可取的。但他擔心有關建議細節，因為監管上市企業較為容易，但擔心小巴營運商要求政府資助而實行有關計劃，並趁機調高票價。他認為，查核其財政時會有困難。經與小巴營運商商討後，可以解決上述細節問題。他希望運輸署和勞工及福利局作詳細考慮，如何幫助弱勢社群，同時監管小巴營運商不會上下其手。

114. 吳錦嫻女士補充，有關優惠計劃是在現有公共交通營辦商需要維持現時提供的票價優惠前提下，由政府提供額外資源，故現時巴士公司提供的優惠，是不可以取得資助，而政府只會於優惠未足夠兩元的情況下作出補貼。因此，現時公共交通營辦商已提供的優惠是需要繼續的。而現時所提供優惠的財政狀況上，是不會由剛公佈的兩元計劃上承擔。

115. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求調整途經清水灣道及西貢公路交匯處附近公共交通工具班次時間表

[SKDC(TT)文件第 13/12 號]

116. 主席請委員參閱由劉偉章先生動議，邱玉麟先生和議的文件。

117. 劉偉章先生申報，他是鄭植之中學的校董之一。他表示，動議議題上的措詞包括清水灣道及西貢公路交匯處兩處的原因，是因為包含的層面較大，包括公共巴士和專線小巴等。他希望運輸署回應後再作詳細研究。

118. 吳錦嫻女士回應，於這項動議中運輸署會分開兩個層面作出考慮及定出相關的解決方法。她指出，鑑於三三四學制，科技大學於本年九月份開學時學生人數會增加，運輸署已經與科技大學作出商討。於交通方面，科技大學亦願意提供學生巴士服務，以輔助公共交通服務。而公共交通服務方面，運輸署已與巴士公司和小巴公司商討，要求他們於早上和傍晚繁忙時間，加強往返科技大學的特別班次，如九巴第 91P 號，專線小巴第 11B 及 11M 號等。她表示，運輸署會繼續與科技大學跟進和商討有關學生巴士服務方面的安排。另外，她表示，有關鄭植之中學方面，經劉偉章先生動議後，運輸署才知悉有關鄭植之中學的學生，於上下課時間出現乘車困難的問題。她認為，有需要與鄭植之中學校方了解情況，因為科技大學的員工上班時間是早上八時四十五分，學生則大部分於早上九時前到達學校，但鄭植之中學的上課時間方面會較大學早。她認為，兩校學生不會集中於同一時間乘車上學，故於班次和服務上作出協調是可以解決問題。她同意於會後與鄭植之中學校方作密切的討論和了解學生的問題，而針對性去解決問題。

119. 方國珊女士表示，劉偉章先生提出這項動議非常正確。她表示，因為早前她的辦公室設於厚德街市，當時有留意到每天大約下午四時，就會有約百多名鄭植之中學的學生於巴士站聚集等候登車。她建議，可否關注於該時段安排行駛更多班次，以避免乘搭巴士的乘客過於擠迫，而上述情況已維持約一年多。再者，加上將來學生的人數會再上升，於下課時間的等候巴士情況較為嚴重，而巴士上蓋亦不足以容納太多候車乘客，當遇上驟雨時乘客便沒有地方可以遮掩。她希望，議員協助改善社區和改善巴士站上蓋。

120. 劉偉章先生感高興，因運輸署表示會與鄭植之中學校長商討有關學生乘車問題。希望運輸署能與校方跟進後提出解決辦法幫助學生。

121. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

要求檳榔灣路路口拉直行車道路，以策安全(由九龍方向入清水灣方向)

[SKDC(TT)文件第 14/12 號]

122. 主席請委員參閱由劉偉章先生動議，邱玉麟先生和議的文件。

123. 劉偉章先生表示，由文件中附上的照片顯示，檳榔灣路口彎位附近的草叢被修剪。由於危險關係，他已要求地政署協助清理。受到草叢的影響，令由九龍至清水灣方向的車輛，難以看清由檳榔灣路口駛

出的車輛，較容易發生危險，而該地點亦已發生多次交通意外。他表示，接到居民的訴求，故提出這項動議。他希望運輸署或路政署能於路面拉直行車道路，方便出九龍的駕車人士能於較安全的情況下駛離路口，減少意外發生。他表示，由於與檳榔灣路口連接的直路很短，車輛駛至路口時的行車車速較高，易發生意外。

124. 梁潔韻女士回應，現時檳榔灣村路口是一個停車路口，如車輛需駛往清水灣道，是需要先讓路予清水灣道車輛，再看清楚於安全情況下才駛出路口。現時出路口的時距上，有 50 米的距離，能滿足路面規格的要求。她表示，路口的位置有一個彎位存在，亦有草叢於路旁，令駕駛者的視線受影響。她表示，運輸署和路政署已作出商討，現希望與有關議員作實地考察，了解如何改善路口視線受影響問題；並研究方案延長視線，令駕駛者能更暢順地由檳榔灣村路口駛出清水灣道。

125. 劉偉章先生表示，已聯絡地政署清除草叢和樹木，希望運輸署盡快聯絡各委員作實地考察，並盡快落實改善路口環境。由於夏天將至，因此雨水會令草叢生長更快，令路口視線受阻。

126. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

【由區議會大會轉介議題】

要求政府早日興建北港島線，紓緩將軍澳鐵路擠迫問題

127. 主席表示，由於有關議題為區議會大會轉介議題，因此不設討論文件，及請委員參閱有關路政署及港鐵之回覆，會上呈閱文件第 1 號。

(三) 討論及續議事項

西貢公路第一期改善工程進度

128. 陳權軍先生表示，關注工程的時間表。

129. 主席表示，由於有關部門暫沒有回覆。

將軍澳設立單車位及改善單車使用事宜

改善將軍澳區公眾單車場停泊處之設計及管理事宜 (SKDC(TT) 文件第 16/12 號)

(二〇一一年第五次會議記錄第 92 至 100 段)

130. 主席請曾展鴻先生就 SKDC(TT)文件第 16/12 號作出報告和補充。

131. 曾展鴻先生表示，文件已詳細列出清理違例停泊單車行動（下稱“違泊”）的詳情。他表示，自上次會議後，每個月都進行大約兩次的清理違泊單車行動，當中共有十二次清理行動。文件中亦有詳細列出被清理單車的數目和清理單車地點。至於有關單車停泊處的設計，運輸署於較早前就單車停泊處的設計，試行一些方案，如雙層單車泊位等。至今運輸處暫時仍未有回覆有關事宜的最新進度。

132. 陸平才先生希望查詢有關於公共交匯處的清理行動詳情。他表示，自上年八月起進行的清理行動中，有些地區進行了不只一次的清理行動，而有些地區則沒有進行清理行動。他對 2011 年 9 月 19 日的清理行動表示驚訝，因當天張貼了近五百張的告示，是歷次行動中最多。而清理單車數目，亦是歷次行動中最多的一次，高達 62 輛單車。但相同地區於半年內，只有一次清理行動。他質疑，處方是否認為一次清理行動足以令情況有所改善。此外，他對唐俊街和寶邑路之間的單車停泊處表示關注，亦指出由於工程的時間太長，未知何時才能重用，讓市民可以使用單車停泊處，而不至於將單車停泊於路旁。

133. 方國珊女士認為，清理行動浪費太多人力。她於上一屆區議會亦提議過，運輸署於政策上需要作出更改，不應將單車列為消閒設施，而應列作交通工具；同時，應該為單車作登記，並記錄物主之聯絡途徑，好讓前線人員清理雜物，減少違泊情況。運輸署亦可設立熱線電話，讓市民於發現違泊情況時，可通知運輸署作出清理行動。此外，她請秘書處將近年違泊情況致函向運輸及房屋局局長鄭汝華女士作出反映。

134. 簡兆祺先生表示，有關尚德邨巴士總站內的單車停泊處，違泊情況多年亦未有改善，而且情況亦越來越嚴重，影響居民日常生活。

135. 李家良先生表示，各區均存在單車違泊的問題，且越趨嚴重。但於西貢方面，西貢沒有足夠單車停泊位，而引至居民將單車停泊於欄杆位置。他希望處方於執行清理違泊行動的同時，亦可於西貢區內增加單車停泊位置。

136. 邱玉麟先生表示，有關部門於坑口公共運輸交匯處的欄杆圍封了木板。他認為是一個有效防止違泊的措施，並鼓勵處方多加推廣和作出改善。如將木板改為亞加力膠板，令環境更為美觀。他亦讚揚政府各個部門於 2012 年 1 月 12 日，在寶豐路單車停泊處進行聯合清場行

動後，現時該處的單車停泊位置較早前整齊和美觀。他希望處方日後，增加清理行動的次數，讓居民能公平地使用單車停泊處。

137. 莊元苓先生希望查詢有關部門是否沒有於尚德巴士總站和公共交通交匯處內進行清理行動。他認同於坑口公共運輸交匯處圍封的木板對於違泊情況有改善效用，亦同意邱玉麟議員的意見，改用亞加力膠板圍封欄杆會更為美觀。

138. 曾展鴻先生回應，每月兩次的清理行動是以巡迴形式，於西貢和將軍澳各區進行。而每次清理行動會於不同地區、不同位置進行，亦會於相同位置，進行多次清理行動。至於為何清理單車和張貼告示的數目較多，他指出這是因為不會經常於單車停泊處進行清理行動；同時，由於有相關政府部門，即土木工程拓展處於該處有工程進行中的關係，因此需要將單車停泊處約一半位置暫時封閉，故此會清理較多的單車，以方便工程進行。此舉亦能清理一些長期佔用或被荒廢的單車，使單車停泊處更能配合市民使用。他感謝各委員就 2011 年 9 月份和 2012 年 1 月份，分別於唐俊街和寶豐路的清理行動表示認同。至於何時重開唐俊街單車停泊處，他表示會於會後補充有關資料。最後，他會將委員對公共交通交匯處進行清理違泊單車行動的意見，交由運輸署回應。

139. 吳錦嫻女士回應，運輸署會因應資源及問題的嚴重性，而排列出於公共交通交匯處進行清理違泊單車行動的先後次序。由於坑口公共運輸交匯處的違泊問題較為嚴重，所以已於 2011 年進行了清理行動。她指出，運輸署於今年 1 月 20 日，在食環署和警方的協助下，亦於寶林公共交通交匯處進行了清理行動。運輸署亦有計劃在三月份於調景嶺站公共交通交匯處進行清理行動。有關尚德巴士總站的違泊問題，現已與各部門就清理行動進行商討。她表示於清理行動前，只能對市民作出勸喻。

140. 方國珊女士認為，以上的方案是治標不治本的。她認為，致函到運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，要求將單車作登記形式，更能有效改善違泊問題。

(負責人：秘書處)

141. 何民傑先生表示，調景嶺區幾個單車停泊處，仍然有許多已經荒廢的單車停泊。特別是位於彩明苑附近的單車停泊處，情況尤其嚴重。當局曾經聲稱於調景嶺知專學院附近的單車停泊處，會開放予公眾使用，另外部分會預留給該院學生使用。但現時預留給學生使用的停泊位置使用率很低，相反開放予公眾使用的停泊位置使用率則非常

高。他建議與知專學院商討，爭取開放預留給學生使用的停泊位置給公眾使用。

要求港鐵全面檢查所有電梯，提升維修水平，並請港鐵派代表出席會議一同討論。

(二〇一一年第五次會議記錄第 84 至 86 段)

142. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

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

(二〇一一年第五次會議記錄第 102 至 103 段)

143. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，並請委員會參閱會上呈閱文件第 2 號，秘書處於會前亦已將有關文件電郵予委員備悉。

144. 周賢明先生表示，港鐵坑口站有別於其他港鐵站，坑口站月台的兩組資訊顯示屏與列車是成平衡線的，乘客難以從較遠位置得悉顯示屏資訊。他建議，可否將顯示屏改為垂直模式或增設一個垂直模式的顯示屏。

145. 主席表示，請秘書處致函到港鐵公司，反映委員的意見及要求跟進上述事宜，故保留此議題至下次會議繼續討論。

(負責人：秘書處)

建議車輛由唐俊街往尚德方向行駛亦可右轉入唐明街

(二〇一一年第五次會議記錄第 108 至 115 段)

146. 許錦年先生表示，早於前兩次交通及運輸委員會上已就上述議題作出匯報。因為收到兩個由附近屋苑及區議員提出的反對意見，原因是以往於該處的行人過路處發生了嚴重的交通意外，運輸署因此開始禁止該路口右轉，之後該位置亦再沒有發生交通意外。他表示，現時的安排最為適合，及有其他替代路線可前往唐明街。因此運輸署未能落實上述建議。

147. 主席表示，由於上述議題已保留兩次，因此建議刪除上述議題。

要求政府回應寶康路行人過路設施之跟進情況，並考慮居民建議橫過寶康路到寶翠公園的意見。

(二〇一一年第五次會議記錄第 116 至 134 段)

148. 許錦年先生表示，有關上述議題已委托路政署進行樹木移植或砍伐評估。現時路政署正進行有關評估，請路政署匯報最新進度。

149. 林少忠先生表示，上述議題已於過往兩屆的委員會上作出討論。將軍澳寶林區有些聯席會議上亦有探討寶康路的問題，並於兩個方案中有不同的意見提出。他表示，早前收到文件建議考慮於寶康路近旭輝臺而不影響富麗花園的位置設立行人過路設施的可行性。他表示，早前已電郵該文件給各委員及區議會備悉。他希望，運輸署能聽取多方面的意見。他認為，各委員應慎重考慮有關寶康路的建議，以共融解決問題。

150. 劉偉傑先生表示，因該榕樹多年來生長在石牆之間，而根部伸展的方向是與寶康路成平衡線，而榕樹的根部是無法向單車徑及行車路的方向生長，上述情況對將來移植的成功率構成負面影響。另外，該兩棵榕樹分別高九米和十米，因此不能垂直移植，而需要橫放於貨車上移走。為減低對路面交通的影響，需要削去較多樹冠的部分，但此舉亦會影響將來移植的成功率。故現時還未有結論應該移植或砍伐兩棵細葉榕，而需要更多時間與康文署及路政署的樹木隊作出研究。

151. 主席表示，由於路政署需要與康文署作出研究，故保留上述議題，留待下一次會議署方再作回覆。

要求有關部門檢討及改善西貢地質公園的交通問題

要求政府盡快改善前往西貢國家地質公園之道路及設施

(二〇一一年第五次會議記錄第 135 至 138 段)

152. 梁潔韻女士表示，較早前已將西貢萬宜路近白腊及北丫的彎位問題提交水務署跟進。而水務署建議，於東壩末段增設調頭處及停車彎位。她表示，暫未收到水務署回覆確實興建上述建議的時間。

153. 陳權軍先生表示，由於梁潔韻女士所表示的地點不太清晰，他因而要求重複。

154. 梁潔韻女士重申，西貢萬宜路即位於經過閘口後至萬宜水庫的道路，現時該處為水務署的維修道路。通往東壩的道路是單線雙程行車。她表示，經觀察後發現西壩與東壩之間的道路較為彎曲，而運輸

署已提交彎位的設計改善建議予水務署跟進。該地點為通往白腊和北丫的兩個較大彎位，而該彎位的視距亦存在問題。早前已提交設計改善建議予水務署跟進，及建議擴闊道路和增加停車位置給村民使用。而水務署有計劃於東壩末段增設迴旋處及停車上落位置，但該計劃現時正處於諮詢階段，而暫未收到水務署有關計劃實行的確實時間。

155. 主席表示，請運輸署繼續跟進上述事項。

(四)西貢區公共交通服務

主席表示，請委員參閱 SKDC(TT) 文件第 17/12 號及第 18/12 號。

要求九龍巴士 296C 路線回程尚德於觀塘市中心站加設轉乘優惠 (二〇一一年第五次會議記錄第 8 至 11 段)

156. 吳錦嫻女士表示，運輸署已將建議交予九巴公司考慮。而九巴的回覆已於 SKDC(TT) 文件第 17/12 號中羅列出。現時九巴已於七成的路線上提供優惠，而九巴認為現時的經營環境亦不容許增加優惠及分段收費，因此暫時將建議記錄在案，但暫不考慮作出增加分段優惠的承諾。

建議九巴 296C 增撥資源在不影響尚德邨附近居民的情況下延長服務 至寶邑路以照顧將軍澳南居民 (二〇一一年第五次會議記錄第 12 至 18 段)

157. 吳錦嫻女士表示，由於現時將軍澳南居民可以乘搭新巴第 796C 號路線或等 796S 號路線到達觀塘、九龍城及深水埗一帶。為避免資源重疊，因此運輸署不支持有關建議。

要求九巴第 98P 號於黃昏繁忙時間增設回程班次(尖沙咀東往康盛花園方向)，改善服務方便居民 (二〇一一年第五次會議記錄第 19 至 28 段)

158. 吳錦嫻女士表示，九巴正與運輸署商討建議於現有資源中作出調配，提供回程班次的可行性。當確實建議後，將於會議上再作討論。

要求加強九巴第 297 號於早上及下午繁忙時間的班次，改善服務方便居民

(二〇一一年第五次會議記錄第 29 至 36 段)

159. 吳錦嫻女士表示，較早前對第 297 號路線上、下午服務時間進行調查，結果顯示九巴於早上繁忙時間已增加班次，亦能應付乘客需求。而於調查報告中發現，該路線於下午繁忙時間服務有改善空間。因此，運輸署已去函要求九巴對於第 297 號路線下午繁忙時間的服務提出改善方案。

160. 周賢明先生表示感謝運輸署回應。他表示，議員辦事處接到有市民反映希望於早上繁忙時間，因應需要增加第 297 號路線的班次。他希望，除了改善下午繁忙時間外，亦應該考慮改善早上繁忙時間的班次。

要求運輸署擱置小巴加價計劃

(二〇一一年第五次會議記錄第 37 至 49 段)

161. 吳錦嫻女士表示，已完成處理區內所有專線小巴路線調整車費的申請。而暫時沒有收到新申請。

162. 林少忠先生回應吳錦嫻女士，以往運輸署對就線小巴路線調整車費的問題會諮詢持份者。縱使諮詢結果是反對小巴調整車費，運輸署於依然通過小巴調整車費，漠視持份者及居民表達的意見，持份者要求只調整部分路線車費，最後卻全數通過所有調整車費申請。

163. 譚領律先生補充，有關專線小巴第 15 號和第 17 號路線的車資調整，運輸署於區議會選舉前一星期公佈。他質疑，運輸署是否擔心於選舉後區議會重新運作，而急於選舉前公佈通過小巴調整車費申請。他批評，民政事務處於是次處理諮詢的情況較為粗疏，認為舉行選舉期間而不將諮詢文件交予任期內的區議員，而只交予屋苑進行諮詢。他建議，民政事務處應作出檢討。

164. 吳錦嫻女士澄清，小巴公司於申請調整車費時，運輸署會就小巴公司的經營情況和數據作出審核，而於完成審核後，運輸署會考慮多項相關因素而作出建議的加幅。由於專線小巴屬地區性服務，運輸署會交由民政事務處收集區內居民對建議加幅的意見。由於署方需要於一定的時間內處理營辦商的調整車費申請，因此不會因選舉期間而停頓，惟署方亦有透過民政事務處向相關的地區團體收集居民意見。

165. 林少忠先生表示，運輸署表示與小巴營辦商作出調整車費的協議，以經營成本上升為理由調整車費。但現時小巴司機的工資並沒有上升，相反油價便有所回落。他認為，運輸署諮詢時不顧及民意，有要求市民接受調整車費建議之嫌。有市民對持份者反映第 105 號路線的服務問題，更轉交予運輸署研究，但小巴營運商並沒有改善服務，反而署方卻通過路線車費調整申請，而加幅更有 9% 以上。他接受因燃油開支上升而需要調整車費，但希望車費只是微調。並指出，運輸署於文件中並沒有提供小巴營辦商自行建議的車費調整加幅數據，而只提供由署方建議的加幅數據。他認為，由署方與小巴營辦商協議車費調整加幅對持份者並不公平。

166. 吳錦嫻女士重申，車費的調整幅度並不是由運輸署與小巴營辦商協議而訂定。小巴營辦商於提出車費調整申請時，需要同時提交相關的營運數據。運輸署會就其提交的文件及營運數據作出審查。署方會因應各方面而作出平衡，包括居民的接受程度及維持路線營運等。她希望各委員明白，署方會因應上述各項資料數據，提出建議的加幅。署方亦希望了解居民對建議加幅的接受程度和意見，故透過民政事務處將運輸署建議的加幅讓相關地區團體知悉及了解團體的意見。署方經收集意見後，會研究其可行性及可以作出的相關措施。

167. 曾展鴻先生表示，政府各部門會透過民政事務處作諮詢。鑑於選舉公平性的關係，於區議會休會期期間，民政事務處並不會將諮詢文件交予區議員，以免對其他候選人造成不公平的情況。每四年一次的區議會選舉都是以這個原則行事，因此有關諮詢文件只交予屋苑作諮詢。他表示，歡迎委員就上述問題提出意見。於將來區議會選舉前，於會議上再討論是否沿用上述諮詢機制。

168. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求運輸署改善 17M 號專線小巴服務，增加車輛數目，並檢討小巴營辦商的經營權問題

(二〇一一年第五次會議記錄第 50 至 56 段)

169. 吳錦嫻女士表示，於 2011 年 10 月份早上進行的調查，結果發現大部分乘客的等候時間為 6-7 分鐘，情況可以接受。早前有區議員指出運輸署對專線小巴服務的機制問題，亦於文件中提及署方會遵照專線小巴服務中期檢討機制，而決定每條路線所屬的專線小巴組別的客運營業證有效期。

170. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求九巴開辦往來將軍澳工業邨、日出康城、清水灣半島至觀塘的巴士線

(二〇一一年第五次會議記錄第 87 至 91 段)

171. 吳錦嫻女士表示，運輸署暫時並不支持開辦上述巴士路線。其原因已於文件中羅列。

172. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

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

(二〇一一年第五次會議記錄第 153 段)

173. 吳錦嫻女士表示，專線小巴第 3 及 4 號路線的營辦商於去年提出停止服務的通知，而現已作出重新招標。結果由現有營辦商重新承辦該組路線，而新營辦商亦同意延長第 4 號的服務時間至凌晨 12 時。

174. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

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

(二〇一一年第五次會議記錄第 164 至 170 段)

175. 吳錦嫻女士表示，專線小巴第 110 號路線已於 2011 年 9 月 18 日修改行車路線，現時路線會途經九龍灣工業區。惟運輸署不贊成將路線進一步延長至旺角、太子及九龍塘等鐵路服務覆蓋的地區。

176. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

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

(二〇一一年第五次會議記錄第 182 段)

177. 吳錦嫻女士表示，於第 796X 號路線延線後進行調查，結果顯示於上下午繁忙時間能夠應付服務需求。運輸署會繼續留意第 796X 號的乘客量變化。

178. 方國珊女士歡迎運輸署繼續跟進第 796X 號路線。她表示，第 796X 號路線於日出康城開出時載客量不理想，因有大量居民反映巴士站距離居民的路程過遠，居民需要經過港鐵站才可到達巴士站登車。她建

議，除了加密第 796X 路線班次外，亦應考慮將巴士站轉移到環保大道位置，以解決乘客的問題。而往何文田的第 796P 號路線，可否安排於較早的時間開出，而解決讓學子往紅磡或何文田區上學的問題。她希望，署方可以到地區了解問題和情況。

179. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求開辦將軍澳區內深宵交通服務。
(二〇一一年第五次會議記錄第 183 至 189 段)

180. 吳錦嫻女士表示，現時已有多項深宵公共交通服務，而運輸署暫時沒有計劃增加深宵交通服務。

181. 莊元苓先生表示，因現時由尖沙咀往尚德邨或將軍澳南區沒有足夠公共交通工具能直接到達該區。而於將軍澳北區則有第 N98 號路線。他希望，運輸署考慮延長第 98D 號路線及第 296D 號路線的服務時間至深宵。

182. 吳錦嫻女士回應，現時第 N796 號路線已可提供由尖沙咀往返尚德邨的服務。有關延長第 98D 號路線及第 296D 號路線的服務時間至深宵方面，於文件中表示現正與九巴商討及研究。由於第 N293 號路線是通宵服務，與第 98D 號路線及第 296D 號路線於資源和服務時間上作出協調，以符合居民的要求。

183. 方國珊女士質疑，運輸署指出將軍澳南的深宵班次已安排恰當，是否指沒有需要增加深宵交通工具的班次。她表示，港鐵於凌晨 1 時後停止服務，居民於坑口站沒有交通工具可以轉乘往日出康城。而專線小巴第 112M 號路線的通宵班次，只是接駁至將軍澳站。令日出康城居民需要付出昂貴車費乘搭的士，惟於深宵時分沒有太多的士於該地點服務，甚至有的士司機因環境污染問題，而不願意駛進工業區或環保大道。因此，於將軍澳南深宵的交通安排仍有待改善。她表示，有居民反映於深宵時分，由機場返回將軍澳的交通安排存在問題。她希望署方關注上述問題。

184. 簡兆祺先生不認同運輸署所述，有關尚德邨附近深宵交通服務安排令人滿意。現時有不少居民反映，於深宵的巴士班次會途經整個將軍澳區，令車程時間過長。而於尚德邨巴士總站的設計是包括專線小巴總站，惟至現時仍沒有專線小巴路線能直達九龍。他希望運輸署能認真考慮居民的訴求。

185. 何民傑先生表示，將軍澳區內「泥鯁的」問題仍然存在多年，隨著人口增長，「泥鯁的」的服務和網絡亦有所提升。他質疑，市場上仍有大發展空間，為何讓不法份子從中取利。他認為，應由合法的營辦商提供更多深宵服務，如日間行走的專線小巴路線延長服務至深宵時分。如將軍澳南區的第 110 號專線小巴路線終點站設於九龍城，他建議可否於夜間時分延長服務範圍至太子，讓下班人士能有更多交通工具選擇。他希望，運輸署能繼續跟進上述議題。

186. 吳錦嫻女士回應，於設計第 112M 號路線時，已顧及日出康城居民於港鐵停駛後可以利用其輔助服務第 112S 號於寶邑路巴士站轉乘 N796 或 N293 號路線。她表示，有關延長現有日間專線小巴的服務時間方面，無論是巴士公司或小巴公司的營辦商亦會因應尾班車客量情況，而考慮是否足以支持其營運條件。以往運輸署亦與營辦商作出商討，但由於客量不足的情況下，營辦商並不支持建議延長服務時間。她表示，運輸署會一直因應地區變化，為公共交通工具的服務作出調整建議。

187. 主席表示，保留此議題至下一次繼續討論。

開辦新機場巴士 A29 號路線，及重組城巴第 E22A、E22B 及 E22P 號線
(二〇一一年第五次會議記錄第 140 至 152 段)

188. 主席表示，由於上述議題於上次會議中並非議題之一，因此於是次會議中繼續討論。他指出，就有關新機場巴士 A29 號路線於 2011 年 9 月 25 日投入服務，城巴第 E22A 及 E22B 號於同日作出重組，城巴正計劃於本年 4 月落實將第 N29 號路線伸延至康盛花園的建議，並請委員提出意見。

189. 林少忠先生感謝運輸署安排深宵機場巴士服務讓山上居民享用。他希望署方盡快於本年 4 月份落實第 N29 號路線延長至康盛花園。

190. 周賢明先生表示，主要是第 E22A 及 A29 號路線的班次是相隔行駛的。他表示重組後的第 E22A 號路線相比以往車程較快。但於早上繁忙時間使用第 E22A 號路線在機場上班的居民則反映車費較以往多，而班次亦減少了。他查詢，運輸署可否為第 E22A 號路線作出調查，並於早上繁忙時間增加班次。

191. 梁里先生查詢，於第 A29 號路線開通後，第 E22A 號路線的班次由 20 分鐘增加至 30 分鐘。特別關注將軍澳南區的居民，因為第 A29 號路線並不途經將軍澳南區及調景嶺區。因此，令需要在機場上班的

居民等候巴士時間延長，引致不便。並表示，早前已向運輸署反映，根據記錄於 11 月份第 E22A 號路線於早上離開將軍澳的載客量最高可達九成。他希望，運輸署能因應使用人數而增加班次，以方便將軍澳南區及調景嶺區一帶的居民。

192. 方國珊女士表示歡迎第 E22A 號路線延長服務地區，以服務寶林北路附近、康盛花園、景明苑及翠林邨等山上居民。她表示，一直有居民反映第 A29 號路線巴士途經清水灣半島附近的坑口迴旋處，而不駛入清水灣半島或日出康城的方向。她表示，許多巴士路線不途經日出康城。現時往機場的巴士於離開將軍澳時已有九成的乘客量，而亦有不少乘客由清水灣、西貢及布袋澳等地區，前來將軍澳轉乘往機場的巴士。她質疑，運輸署為何不積極考慮將第 A29 號路線分開為將軍澳南區或北區，令更多居民受惠。她認為，往機場的乘客量很大，希望運輸署能關注上述問題。

193. 張國強先生贊揚第 A29 號路線的車程時間較以往快，惟路線於將軍澳北面開設。他表示，將軍澳南區居民希望把將軍澳南北分界。他認為，如能在將軍澳南區多辦一條車程較短的往機場的線，會非常受居民歡迎。而第 E22A 號路線亦應該因將軍澳南北區分開行駛，因現時第 E22A 號路線途經整個將軍澳區，不僅車程時間過長，而乘客於較後期的分站登車時車廂的座位已滿座。他建議，第 E22A 號路線分為南北兩區，並有需要作出檢討。

194. 鍾錦麟先生希望跟進第 E22A 號路線問題，亦表示讚揚第 A29 號路線能方便寶林及坑口區居民。並表示，於第 E22A 號路線開通後收到居民的反映，由 2010 年 1 月當時提出的巴士路線發展計劃中，建議開辦第 E22A 號路線，直至去年落實開辦後，當初統計的乘客量有所上升。而當中亦因為機場內有多項擴建工程進行，有不少工程人員需要乘搭第 E22A 號路線，令乘客量上升。他表示，因此居民反映乘客量增多，而令車廂過於擠迫。他希望運輸署能考慮第 E22A 號路線的載客量，根據巴士路線發展計劃中提及的增減班次準則而進行檢討。亦可嘗試調整班次，讓機場後勤區的職員於下班時間可以乘搭第 E22A 號路線返回將軍澳。

195. 陳繼偉先生表示，運輸署主要顧及山上居民而忽略了將軍澳南區的居民。第 A29 號路線沒有途經南區，卻分散了南區的資源。他認為增加服務是應該增加資源，而非抽調一區的資源至另一區。他指出，當初提出重組第 E22A 號路線時，已指出建議會令居民感到不滿，結果亦如他所料，現時居民反映候車時間過長。他希望，運輸署能要求巴士公司多分配資源到將軍澳區，而不是將區內的資源抽調至另一區。

196. 何民傑先生表示，早前收到不少居民投訴有關早上繁忙時間往機場巴士的班次不足問題。不少居民因工作需要而前往機場，並非公幹或旅遊。於巴士路線重組後，市民有不少聲音關於乘客量過多而未能登車或座位已滿座。他表示，乘坐巴士必需有座位是不合理的，但因為巴士車程超過一小時，而乘客需要每天於車廂中站著直至總站是不能接受的。他建議，巴士公司能否於早上繁忙時段增加服務將軍澳南區的班次，以方便居民。

197. 主席於總結時表示，保留上述跟進議項。

198. 梁里先生表示，希望運輸署回覆有關第 E22A 號路線問題。

199. 吳錦嫻女士表示，為了解第 E22A 號路線及第 A29 號路線，於開辦及重整後的乘客量變化，運輸署於 11 月一個早上對上述兩線服務作出了上落客調查。並已安排於 1 月份或 2 月份期間再次作出調查。她表示，現時還未收到有關調查結果，但運輸署一直跟進有關問題。現時第 E22A 號路線及第 A29 號路線的班次均為 30 分鐘，第 E22A 號路線的載客量較高，原因在於第 E22A 號路線途經機場的後勤地區。她表示，當初設計的理念是希望寶林及坑口區的部分居民會選擇較直接的第 A29 號路線，同時，第 E22A 號亦可為將軍澳南北兩區提供足夠的服務。運輸署會因應乘客量的變化及調查結果，而再與巴士公司就調整上述兩條巴士路線服務，作出跟進。

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，方便有需要的市民
(二〇一一年第五次會議記錄第 155 至 157 段)

200. 吳錦嫻女士表示，現時第 15A 號路線是提供非繁忙路線服務，並於同組的第 15 號路線中調配車輛以提供服務。並指出，倘若需要第 15A 號路線於繁忙時間提供服務，會影響第 15 號路線的服務。因此，不同意延長第 15A 號路線的服務時間至晚上十二時。運輸署會與營辦商商討後，於去年 12 月 18 日，安排第 15A 號路線的服務時間由上午十時提早至上午九時三十分，以配合居民需要亦不會影響其他路線的運作。

201. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求增設西貢市中心往返港鐵大學站巴士或小巴線
(二〇一一年第五次會議記錄第 212 至 213 段)

202. 吳錦嫻女士表示，運輸署考慮到現時乘客可於西貢市中心乘搭第 299 號巴士路線前往港鐵沙田站，再轉乘港鐵前往港鐵大學站。因此，無意再新增一條巴士或小巴路線前往港鐵大學站。

203. 李家良先生表示，於西貢市中心乘搭第 299 號巴士路線前往港鐵沙田站車程需時約一小時。他認為，於港鐵沙田站再轉乘鐵路前往港鐵大學站是費時失事。他建議，現時第 99 號巴士路線可前往烏溪沙站，運輸署可否考慮將第 99 號巴士路線延長至大學站，以便利居民及減少車資。

204. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求增設將軍澳往返荃灣巴士線
(二〇一一年第五次會議記錄第 214 段)

205. 吳錦嫻女士表示，運輸署就上述建議仍在研究當中。當有進一步結果，屆時會再向委員匯報。

206. 方國珊女士表示，希望署方關注前往荃灣巴士線的問題。因為於將軍澳南區的交通被忽略，希望署方能設立將軍澳北區和將軍澳南區兩條往荃灣的巴士路線。因將軍澳擁有接近五十萬人口，相等於兩個大埔區的人口，是足以支持上述安排。並希望運輸署能仿效她於去年提出的建議路線圖，將第 798 號路線改由日出康城開出並分支前往荃灣區，希望署方多加關注。

207. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

強烈要求延長 98D 及 296D 服務時間至深宵
(二〇一一年第五次會議記錄第 215 至 218 段)

208. 吳錦嫻女士表示，運輸署正與巴士公司檢討第 98D 及 296D 號路線及相關的通宵巴士路線服務時間。現時各路線的營運時間有接合關係，需要考慮透過調配現有資源及於數條路線的營運時間作出調整。

209. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

建議在欣景路近欣明苑正門外巴士站加設上蓋
(二〇一一年第五次會議記錄第 239 段)

210. 吳錦嫻女士表示，運輸署已正式批准九巴公司的申請。根據最新消息，九巴公司已計劃於 2012 年下半年展開加設上蓋工程。

211. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

(五)道路工程/設施

212. 主席表示，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 19/12 號及第 20/12 號。

要求在本區各巴士總站設置防滑設施，並監察巴士在指定位置上落客，保障居民安全
(二〇一一年第五次會議記錄第 57 至 65 段)

213. 許錦年先生表示，路政署一直為巴士月台作恆常保養工程。交由路政署同事回應。

214. 方國珊女士批評部門提交文件予委員的時間過於趕急，如於會議前一天才收到 SKDC(TT)文件第 20/12 號。並質疑，而文件中提及的工程完工時間是去年 11 月份，為何到現在才提交文件，希望署方關注。

215. 秘書回應，於會議前一天才收到路政署提交文件，即 SKDC(TT)文件第 20/12 號文件。收悉文件後，秘書處並即時將有關文件電郵予各委員備悉。

216. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求改善寶康路與寶豐路交界單車徑交匯處的安全性，加強減速設施，保障行人和單車使用者安全
(二〇一一年第五次會議記錄第 66 至 83 段)

217. 許錦年先生表示，有關寶康路與寶豐路交界單車徑交匯處，早前已於該處增設減速的塑膠柱及指示單車使用者減慢車速的路標。最近亦安排路政署收窄於單車徑的行人過路處路口，及於未來將行人過路處位置的路面改為黃色，以希望提示單車使用者該處為行人過路處而

加倍小心行人。

218. 林少忠先生表示，環顧將軍澳區大多數的單車徑，於十字路口中加設迴旋處設施。原因是於上屆區議會中，因一個行人過路設施而改動了單車徑的設施。他建議，運輸署可以考慮根據方案一或方案二而作出改善現時不足的地方。

219. 許錦年先生回應，現時的方案已改善行人與單車碰撞的機會。同時亦已清晰顯示行人過路處的位置，但需要教育市民及由警方執法，以減少行人胡亂過路，以免意外發生。

220. 林少忠先生質疑，運輸署指出現時的方案可減少意外發生，為何不將整個將軍澳區的單車徑迴旋處改為直路。

221. 主席表示，保留上述跟進議項。

要求運輸署於寶豐路與寶林北路交界加設左轉燈號。
(二〇一一年第五次會議記錄第 260 至 269 段)

222. 許錦年先生表示，運輸署於去年九月二十八日早上及傍晚繁忙時段進行交通流量調查，結果發現於寶豐路及寶林北路交界並沒有交通擠塞的情況，只有一至兩架車輛未能於綠燈時通過。

223. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求加快跟進西貢公路第一、二期改善工程
(二〇一一年第五次會議記錄第 279 至 294 段)

224. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱會上呈閱文件第 3 號，並表示，秘書處於會前亦已將有關文件電郵予委員備悉。

225. 梁潔韻女士表示，暫未收到路政署最新改善工程的進度資料。

226. 劉偉傑先生表示，於上一次西貢區議會會議中已有相關同事作出匯報。

227. 李家良先生表示，上次西貢區議會會議中委員指出工程進度的資料不明確，要求相關部門盡快落實工程進度時間表，並希望於是次交

通及運輸委員會中能作出回覆。

228. 邱玉麟先生認為，上述議題於 2011 年 9 月份提出較為過時。他表示，委員需要關注並支持政府盡快落實加速興建。

229. 主席表示，上述議題於 2011 年提出，因此建議刪除上述議題。

230. 陳權軍先生表示，於上一次西貢區議會會議中，要求相關部門需要於交通及運輸委員會會議中匯報最新進度。

231. 主席總結表示，於早前的討論及續議事項中已有相關的討論議題。因此建議刪除上述議題，避免重複。

要求加快擴闊影業路

(二〇一一年第五次會議記錄第 299 段)

232. 劉偉傑先生表示，路政署正與中華電力公司商討工程進度，根據中華電力公司的回覆，暫定於今年年中完成鋪設電纜工程。路政署表示，待中華電力公司完成工程後便展開擴闊影業路工程；並表示，路政署會與中華電力公司作出緊密聯繫。

233. 劉偉章先生表示，有關影業路的擴闊工程已於上屆交通及運輸委員會作出實地考察。而於去年，該地點亦有貨車發生交通意外。他希望，路政署能與中華電力公司商討，作出安排同步進行工程，以縮短工程進行時間，從而配合環境需要及解決影業路車輛流量大的問題。

234. 劉偉傑先生回應，影業路路面較為狹窄，如路政署與中華電力公司同時進行工程，於交通改道上未能作出配合。路政署與中華電力公司商討後，表示需於中華電力公司工程完成後，才可向路政署申請改道並於該處進行工程。他表示，路政署會積極與中華電力公司商討並跟進工程進度。

235. 主席表示，保留上述跟進議項至下一次會議討論。

要求重建西貢糧船灣碼頭

(二〇一一年第五次會議記錄第 302 段)

236. 曾展鴻先生表示，西貢民政事務處已於去年 9 月與業界、相關地區人士、運輸署、土木工程拓展署、漁農自然護理署及環境保護署等

就上述議題作出討論。於會議上，討論業界對糧船灣碼頭的不足之處，及業界所希望的新碼頭樣式。他表示，會繼續跟進上述議題，並特別關注於天后誕時的使用量情況和需求。稍後會與土木工程拓展署商討設計圖則及聽取委員意見。

237. 主席表示，保留上述跟進議項，並請西貢民政事務處繼續跟進。

日出大道增設右轉往環保大道工業村行車方向 (二〇一一年第五次會議記錄第 303 至 305 段)

238. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱會上呈閱文件第 4 號，並表示，秘書處於會前亦已將有關文件電郵予委員備悉。

239. 許錦年先生表示，早前港鐵公司提交了一份有關日出康城的交通評估報告。評估報告內亦包括上述議題，但運輸署仍需時間作出分析和研究。待有進一步消息再向委員匯報。

240. 方國珊女士表示，港鐵公司及長江實業集團有限公司於處理有關議題上是責無旁貸的。而運輸署於同意上述建議後，亦應加快落實工程進行，不應一再拖延。她查詢，運輸署於收到由港鐵公司提交的交通評估報告後，何時才實施報告內的建議。現時所有交通或公共道路線都因為於日出大道不能右轉往環保大道關係，而未能進行改道措施。路線包括：796X,796P,298E 及 112M 號等，未能得以改善。她希望，署方可提供落實工程的時間表予各委員。

241. 許錦年先生表示，因這項改動是由港鐵與發展商負責，故運輸署未能提交進度時間表予委員。

242. 主席表示，請運輸署於下次會議時匯報最新跟進情況。

243. 方國珊女士表示，政府賣地予發展商，港鐵公司雖是上市公司，但仍然不負責任，將交通評估報告交予長江實業負責。她認為，增設交通燈不但影響右轉往環保大道工業村行車方向，以及影響由坑口迴旋處前往環保大道。因此，不應只依靠發展商決定是否落實工程。她質疑，是否需要將文件交由運輸及房屋局局長鄭汝樺女士處理。她希望，於下次會議中運輸署能夠作出回覆。

244. 主席於總結時表示，請運輸署繼續跟進上述議題。

**1.要求擴闊南山方向路口、2.將迴旋處地面升高、3.增設交通燈措施
(二〇一一年第五次會議記錄第 306 至 308 段)**

245. 梁潔韻女士表示，由水務署負責於南山方向的道路進行擴闊，運輸署為配合水務署的工程已出施工紙予路政署，安排路口的安全島向後遷移，並增設路面標記配合擴闊道路工程。她請路政署報告最新工程進度。

246. 陳慧儀女士表示，現時已收到運輸署提交的施工紙，於菠蘿峯路的路口將現有安全島範圍縮小，及將現時單線雙程行車改為增設另一條行車線，以配合水務署的改善工程。現時水務署正進行道路擴闊工程，及協調公用設施的改道。現時路政署將會進行工程前期的準備行動，當水務署完成工程後，接著路政署會開展工程。

247. 李家良先生希望署方盡快跟進工程，因為該處為交通黑點。他認為該處的安全島並沒有用途。

248. 方國珊女士希望保留此議題。這個項目不單是關於迴旋處的問題，而是由北港坳路擴闊道路令駕駛者容易觀察由南山新村路駛出的車輛。她表示，早前有居民建議增設「魚眼鏡」，惟署方一直未能實行此建議。她希望，運輸署應要檢討政策。

249. 主席表示，保留上述議題。

**要求於銀線灣迴旋處清雅苑對出巴士站(往大澳門方向)加建彎位
(二〇一一年第五次會議記錄第 312 至 318 段)**

250. 梁潔韻女士表示，較早前已諮詢地區人士有關提出的設計建議。諮詢後收到不少反對聲音，主要因為影響附近屋苑出入口的視線。運輸署已就反對意見檢討設計，觀察如落實建造巴士站停車彎位，會令兩個附近屋苑的出入口視線未能符合現時運輸署的最低要求，會構成出入車輛的安全問題。鑑於上述反對意見，所以運輸署未能落實上述工程。

251. 劉偉章先生詢問，現時工程是否落實進行。於清水灣道只有一個路口較為接近屋苑，而運輸署表示收到六至七個屋苑的反對意見。他表示，贊成運輸署提交予委員的文件建議，認為這是公眾利益。他認為，反對者的理由為巴士站太過接近其屋苑出入路口，但現時建議加建的巴士站彎位是對於由九龍往清水灣的車輛較為安全。因為坑口的迴旋處流量大，亦有多條小巴專線行駛。於較早前作實地考察後，了解該地點是擁有足夠位置加建巴士站彎位。他希望聽取運輸署的解釋

並轉達予村民。

252. 梁潔韻女士回應，因應早前區議會要求而設計巴士站停車彎位，惟於諮詢期間收到反對的意見，表示巴士站停車彎位影響附近屋苑出入口的視線。運輸署就建議設計作出檢討，了解對附近屋苑出入口的視線距離少於運輸署的最低要求，即為五十米。假設落實建造巴士站停車彎位，附近屋苑出入口的視線距離便會降低至三十多米及十多米，以致未能達到運輸署的標準。因上述反對意見及安全理由，故未能落實巴士停車彎位的建議工程。

253. 主席表示，保留上述議題。

布袋澳村村口增設迴旋處 **(二〇一一年第五次會議記錄第 319 至 324 段)**

254. 梁潔韻女士表示，運輸署暫時未有最新進展。但會於布袋澳村口進行增加防撞欄和欄杆工程，改善行人和行車安全。路政署的施工進度表中，已顯示於本年三月份開始動工，預計於五月份完工。

255. 陳慧儀女士補充，參考該地區的圖則後，了解布袋澳村路口有許多公用設施，故需要於三月份先作出探道工程，了解工程會否受到公用設施影響。如果工程與公用設施沒有衝突，就會如期展開工程。否則，則需要與公用事業商討可行方案。

256. 張國強先生表示，歷屆會議曾多次討論布袋澳村村口問題，他認為運輸署迴避問題。

257. 方國珊女士表示，上屆委員會已作出實地考察正視問題所在。她認為，布袋澳村為香港旅遊勝地之一，加上有不少居民居住。故村口道路改善問題必須解決。即使未能加設迴旋處，亦需要加闊道路，希望處方盡快實施工程。

258. 邱玉麟先生表示，有關問題一直未能解決。為避免影響旅客或居民進出布袋澳村，運輸署必須正視問題。

259. 梁潔韻女士回應，早前曾統計布袋澳村內食肆及顧客人數，她認為，現時於布袋澳村路口足以應付二十八座位旅遊巴進出，她表示布袋澳村路調頭處的運作是正常，如因違例泊車，引至交通擠塞，會向警方反映。她認為，暫時未有需要增設迴旋處或擴大調頭處。

260. 鍾錦麟先生表示不同意，他認為因為設施較少，所以使用率才會低。反之，設施增多，使用率才會增加。

261. 張國強先生希望梁女士轉達各委員和村民的訴求予運輸署高層人士，早日落實展開有關工程。

262. 主席請秘書處致函到運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，要求當局立即執行有關工程。

(負責人：秘書處)

(六) 成立常設工作小組

263. 主席表示，現成立西貢區道路安全工作小組，並請委員就該小組之召集人進行提名。上一屆主席為邱戊秀先生。委員一致通過由邱戊秀先生擔任西貢區道路安全工作小組召集人。

(七) 其他事項

264. 林少忠先生表示，於 2012 年 2 月 1 日一輛第 690 號路線巴士，由中環開出至寶林北路近景明苑對開位置起火。他表示，於事發當日已去函運輸署。他查詢，因事件發生時已接近總站，故乘客量不多，倘若發生於巴士乘客滿座時，署方會如何處理。並表示，慶幸是次意外，能迅速疏散乘客，沒有造成人命傷亡。他查詢，現時巴士公司有否指引確保每輛巴士於行駛時不會再發生同類事件。

265. 邱玉麟先生表示，剛才沒有討論 SKDC(TT) 文件第 18/12 號，有關巴士第 91M 號路線及第 92 號路線調整班次問題。上述兩條路線分別於 2011 年 9 月 12 日及 28 日調整班次，連同第 91 號路線於調整後居民需要面對三條路線的車輛同時到站，若錯失班次便需要等待十五分鐘時間。他希望，運輸署能詳細處理上述問題。

266. 李家良先生表示，剛才運輸署透露西貢專線小巴第 3 號及第 4 號路線已進行招標，並由新營辦商接辦。他希望了解新營辦商將來設定的票價及服務時間等詳細資料。

267. 鍾錦麟先生向許錦年先生查詢，何時實施於上屆會議中提及有關於欣景路增設禁止停泊貨車的安排及其最新進度。

268. 許錦年先生回應，已發出施工紙予路政署，現需向路政署了解最

新進度。

269. 劉偉傑先生回應，計劃中預計於今年三月份中旬進行上述工程，希望於四月份前能完工。

270. 吳錦嫻女士回應林少忠先生查詢，運輸署已向九龍巴士公司取得意外事件報告。根據報告所述，於事發當天下午 2 時 45 分，巴士編號 KJ6035 駛到寶林北路時，巴士車長發現巴士上的提示燈亮起，亦觀察於巴士車尾部分冒出白煙，當時車上有 20 名乘客，而車長亦即時安排疏散車上乘客。事後巴士公司了解起火原因，是由於巴士點火器的電線膠套燃燒而引起火警。因此，巴士公司針對該問題而對車隊進行檢查。根據巴士公司提交的資料顯示，當時編號 KJ6035 的巴士的服務年資約 10 年，亦於 2011 年 11 月 29 日通過了全年檢驗。至於，巴士公司亦安排每月一次的車輛檢查，該輛巴士已於 2012 年 1 月 28 日通過檢查。當時的車長是一位有相當經驗的巴士司機，服務年資接近 25 年。巴士公司於事後作出檢視，以避免再發生同類事件。

271. 方國珊女士查詢，該輛巴士的型號是否歐盟 5 型或歐盟 4 型。

272. 吳錦嫻女士回應方國珊女士，因巴士公司沒有提供型號資料，只提及該輛巴士擁有約 10 年年資。至於，有關巴士第 91M 號路線及第 92 號路線調整班次問題。她表示，因應巴士公司對車長的用膳時間作出延長調整，故此，於非繁忙時間內的班次作出輕微調整，但會維持繁忙時間內的班次時間。有關邱玉麟先生表示三輛巴士同時到站的問題，因為分別是三條不同的路線及不同的來源地，分別是清水灣、寶林及西貢，而三條路線有各自的行車時間表。她表示，明白邱玉麟先生希望巴士於到達中途站的時間作出協調。運輸署會因應現時技術的協調與巴士公司作出商討。另外，有關專線小巴第 3 及第 4 號路線的問題，新營辦商開始服務的日期為 2012 年 2 月 27 日。運輸署於上週亦與新營辦商會面商討服務細則，有待新營辦商作出編排，於稍後時間把上述服務細則以資料性文件交予相關居民及區議會。而營辦商承諾沿用現時票價，票價維持不變。正如她早前所述，第 4A 號路線的服務時間將延長至晚上十二時。

273. 陳權軍先生表示，方國珊女士經常提及日出康城居民未能享有巴士路線服務。他建議，把服務將軍澳的巴士總廠設於工業村或日出康城的政府土地上，以滿足居民訴求。

274. 主席表示，根據會議常規，陳權軍先生需要說出整個臨時動議議題。

275. 方國珊女士查詢，可否於其他事項中提出臨時動議。
276. 主席回應，可以於其他事項中提出臨時動議，但需要過半數委員同意。
277. 方國珊女士向陳權軍先生查詢，他有否研究已由區議會通過，由運輸署定立於 26 區的巴士總廠位置。
278. 陳權軍先生表示，未來將軍澳的人口日漸上升，於 26 區的巴士總廠未必能容納乘客流量而需要搬遷。因此，建議新增設巴士總廠於日出康城附近的政府土地上。邱玉麟先生和議。
279. 主席表示，現場有 15 位議員，可以作出臨時動議後再作投票，是符合會議程序。請陳權軍先生說出他動議的議題。
280. 陳權軍先生表示，動議議題為：「將服務將軍澳區的巴士總廠設於工業村或日出康城附近的政府土地上」。
281. 陳繼偉先生希望澄清議題字眼，是「增設」巴士總廠，還是「搬遷」已由區議會通過的位於 26 區的巴士總廠。
282. 陳權軍先生回應，是「新增」巴士總廠。
283. 主席表示，陳權軍先生的動議為：「將服務將軍澳區巴士總廠設於將軍澳工業區村或日出康城的政府土地上」。
284. 主席詢問陳權軍先生，「新增」一詞放於議題的那個位置。
285. 主席續表示，陳權軍先生的動議議題修定為：「將服務將軍澳區巴士總廠增設於將軍澳工業區村或日出康城的政府土地上」。邱玉麟先生和議。
286. 李家良先生表示，建議陳權軍先生修改動議議題的字眼，毋須刻意指明地點於日出康城。
287. 陳權軍先生最後表示，動議議題為：「增設服務將軍澳區的巴士總廠設於工業村附近的政府土地上」。
288. 主席請委員就是否接受臨時動議投票：增設服務將軍澳區巴士總廠設於工業區的政府土地上。由陳權軍先生動議，邱玉麟先生和議。
289. 陳繼偉先生表示，臨時動議需要超過半數委員接受該動議，再表

決是否贊成該臨時動議。他建議，請委員留意有關巴士總廠問題於上屆區議會已作多次討論，亦十分具爭議性。因此他不贊成於草率及沒有詳細文件下上述動議，但他建議可作書面動議並於會上討論。

290. 主席表示，根據會議常規(F)動議第 17 條表示，「除非另獲主席同意，否則議員如欲提出動議，需於即將舉行的會議的十個淨工作日前通知秘書。」

291. 邱玉麟先生表示明白陳權軍先生提出上述動議的心情，因近來有關日出康城出現許多爭論。他表示，明白陳權軍先生是用心良苦，因此他贊成上述臨時動議。

292. 主席表示秘書處最新回覆，除非有書面動議否則不接受臨時動議。因此，不接受陳權軍先生提出的臨時動議。

293. 范國威先生表示，雖然陳權軍先生提出的臨時議案不被接納，但議案的精神及基礎上與西貢區議會於 2007 年-2008 年會議上通過的議案是不相違背。議案認為現時將軍澳永久巴士補給站是不敷應用，於未來日子裡未能舒緩區內的巴士站補給、維修及清潔等工作，甚至引致空氣或環境污染等問題。他認為，是建議政府於將軍澳的已發展地區，如工業村附近空置的政府土地上作為選址。他強調，議題與當初於 2004 年及 2005 年開始跟進巴士總廠選址，並於議會中要求運輸署及規劃署參與區議會作研究討論的原意是一致的。

294. 陳權軍先生查詢，於會議中是否可隨意進行拍攝或錄音。

295. 胡達志先生表示，西貢區議會一貫沒有禁止與會人士或觀眾席上的旁聽者進行錄音或錄影。

296. 方國珊女士表示，感謝委員關心日出康城及將軍澳居民沒有地方安排交通接駁或巴士路線問題。她希望各委員了解，(一)工業村已沒有空置的土地。(二)如需填海只考慮興建住宅，而不考慮配套設施，是支持政府的幫兇。她認為，政府就有關擴建堆填區的問題反口覆舌，於早前的文件亦有提及需要擴建堆填區的原因是現時堆填區將於 2012 年飽和。她一直支持考慮於環境影響評估通過下，於外海釋放 137 區約 100 公頃土地，足夠約 20 萬市民居住。她表示，同意個別議員提及鄉郊區的居民或漁民遷徙後，方便將軍澳能興建更多住宅給居民使用。但遷移的鄉郊區居民能得到適當的補償，魷魚灣村正是補償的村落。她認為，基層的市民會答應於住屋土地上出現改變，而得到一間村屋作為補償的方案。她希望委員了解，她痛心 137 區作為臨時儲料庫，每天數千輛泥頭車往來，惟各委員未能理解當中所帶來的滋

擾。她查詢，現時建議的巴士總廠可否設於 26 區內。

297. 邱玉麟先生不認同方國珊女士的意見，居民於得到補償後等於得到很大的利益。他希望方國珊女士明白，當時村民可以自由興建居所，而遷徙後便沒有土地可使用。現時整個坑口村及虎頭洲均是以填海而得出土地，而整個村落以及島嶼都作出犧牲，但只得到半見村附近補償數十間村屋。他表示，日出康城的居民於購買單位前已了解屋苑接近堆填區。另外，因堆填區將於 2012 年飽和而需要擴建的建議，得到許多團體反對，甚至現時由政府建議的焚化爐亦還未落實。他詢問，居民的廢物應如何處理。而受影響而遷移到坑口村或半見村附近的居民，已受臭味影響近三十多年。

298. 林少忠先生表示，某些委員只顧及其選區。他認為，需要公平公正處理事情。

299. 林少忠先生查詢，於 SKDC(TT)文件第 20/12 號中，項目編號文件 NE/11/2134 及 NE/11/1191 提及的寶林北路康盛花園的施工日期是 2011 年 12 月份，現時是否延後至 4 月份才動工。

300. 主席表示，請運輸署作出書面回覆。

301. 劉偉章先生表示，於文件 SKDC(TT)文件第 20/12 號中，項目編號 NE/11/3561 中內容出現手文之誤，正確為「清水灣道近上洋」。

302. 陳慧儀女士表示，項目編號 NE/11/3461 中內容亦出現手文之誤，正確為「福民路」。

303. 李家良先生表示，請路政署全面修改文件 SKDC(TT)文件第 20/12 號中的錯別字。

(八)下次會議日期及時間

304. 主席表示，二〇一二年第三次會議定於 2012 年 4 月 26 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(九)散會時間

305. 會議於下午二時三十五分結束。

西貢區議會

交通及運輸委員會

二〇一二年三月