

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一二年第三次會議記錄

日期：二〇一二年四月二十六日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：西貢區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>到達時間</u>	<u>離開時間</u>
吳雪山先生 (主席)	上午九時三十分	下午四時二十六分
劉偉章先生 (副主席)	上午九時三十分	下午四時二十六分
區能發先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
陳權軍先生，MH	上午九時三十分	下午四時二十六分
周賢明先生，MH	上午九時三十分	下午四時二十六分
張國強先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
莊元荃先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
鍾錦麟先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
范國威先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
方國珊女士	上午九時三十分	下午四時十分
邱戊秀先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
何民傑先生	上午九時三十分	下午十二時三十三分
簡兆祺先生	上午九時三十分	下午十二時三十三分
林少忠先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
林咏然先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
梁里先生	上午九時三十分	下午十二時三十三分
李家良先生	上午九時三十分	下午四時二十六分
凌文海先生，MH	上午九時三十分	下午十二時三十三分
陸平才先生	上午九時三十分	下午十二時三十分
譚領律先生	上午九時三十分	下午三時三十二分
溫悅昌先生，MH，JP	上午九時三十分	下午十二時三十三分
邱玉麟先生	上午九時三十分	下午十二時三十分
林雅然女士 (秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	
冼熙朗先生	西貢民政事務助理專員	
樊慧玲女士	西貢民政事務處高級行政主任(區議會)	
葉洛瑜小姐	西貢民政事務處聯絡主任(將軍澳)南 1	

吳錦嫻女士	運輸署高級運輸主任/西貢
關嘉敏女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
劉漢偉先生	運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界東
梁挺康先生	運輸署高級工程師/標準研究
許錦年先生	運輸署工程師/特別職務 1
莊漢文先生	運輸署工程師/西貢
張建雄先生	運輸署工程師 3/標準研究
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
林振德先生	土木工程拓展署高級工程師/8
盧志輝先生	土木工程拓展署工程師 14
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)
何志堅先生	香港警務處觀塘區交通隊主管
黃漢中先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司策劃及車務編排經理
何珮嫻女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司新巴助理營運經理(發展)
廖家欣女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司公眾事務經理
冼志賢先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司助理策劃經理
胡銘基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)
黎瑞玲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(對外事務)
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司主任(策劃及發展)
羅麗明女士	九龍巴士(一九三三)有限公司幹事(對外事務)

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：

- 運輸署工程師/西貢莊漢文先生
- 香港警務處觀塘區交通隊主管何志堅先生

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，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，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。

7. 主席表示，由於是次會議議程較爲冗長，故此下午十二時四十五分至下午一時四十五分將爲午膳時間。

(一) 通過上次會議記錄

8. 莊元荃先生提出更正會議記錄第 28 頁第 137 段為「尚德巴士總站」。
9. 主席請秘書處跟進，並建議通過上一次會議記錄。

(二) 新議事項

將軍澳迴旋處改善計劃 (SKDC(TT)文件第 22/12 號)

10. 主席歡迎運輸署高級工程師劉漢偉先生、高級工程師梁挺康先生、工程師張建雄先生、工程師許錦年先生蒞臨西貢區議會，並就將軍澳迴旋處改善計劃作介紹。

11. 梁挺康先生向會上為各委員簡介一套適用於迴旋處的新道路標記系統。他表示，現有於迴旋處採用的道路標記系統為圓形。運輸署留意到使用外圈的車輛比內圈的車輛較多，主要原因為使用外圈的車輛離開迴旋處時毋需轉線。由於駛用外圈的車輛比較多，故駛用內圈的車輛便較難離開迴旋處，亦增加了迴旋處出口造成碰撞的風險；而路面資源也沒有被充份利用。有關運輸署建議的新道路標記系統為螺旋式，此外亦會增設新的方向指示路牌，幫助駕駛人士於進入迴旋處前預先選定行車線。新的道路標記系統已於澳洲、紐西蘭及美加等國家廣泛使用。香港亦已於五個地點試用了新的迴旋處道路標記。比較近期實施的新系統是位於大角咀海輝道/連翔道的迴旋處。其他四個地點亦已實施新系統多年，如鯉魚門道、坑口道/寶寧道、藍地交匯處及柴灣道。運輸署經觀察後認為，新的道路標記系統是適合於香港推廣使用。

有關駕駛人士如何使用新的道路標記系統方面。若迴旋處以時鐘方式表達分為十二時、三時、六時及九時位置。有下列的三個建議給駕駛人士：

- I. 如車輛於十二時位置進入迴旋處，於三時位置離開迴旋處，建議駕駛人士選用左線行車，可於毋需切線的情況下離開迴旋處。
- II. 如車輛於十二時位置進入迴旋處，於六時位置離開迴旋處，建議駕駛人士使用內圈或外圈亦可，特別是內圈的車輛是可以在不需切線的情況下離開迴旋處。
- III. 如車輛於十二時位置進入迴旋處，於九時位置離開迴旋處，建議駕駛人士使用內圈，亦可以在不需切線的情況下離開迴旋處。

但需留意進入迴旋處時及於迴旋處內的交通規則仍需嚴格遵守。包括進入迴旋處時，必需要讓路予迴旋處內的車輛；及於迴旋處內切線時必需發出適當的燈號。

他指出，於圓芯形迴旋處行車模式中，內線車輛於離開迴旋處前，必須小心留意於後方外線是否有車輛駛近並在安全情況下才可轉線。而在新模式的迴旋處中，內線車輛毋需切線，故亦有優先權離開迴旋處，而處於迴旋處外圈之車輛如需切線，則需要留意司機前方車輛，故此安排令內線車輛較為容易離開迴旋處。

他表示，全港已有五個迴旋處實施了上述新道路標記系統，運輸署亦曾與本地三間大學進行評估，評估主要是觀察駕駛者的駕駛模式，如進入迴旋處時駕駛者採取的態度及於迴旋處內的行駛模式，亦為相關的駕駛人士進行了問卷調查，了解駕駛人士是否接受新模式的駕駛系統。有關的研究顯示，新模式迴旋處於過去數年間，運作並沒有受影響。由於路標清晰，所以亦受到駕駛人士歡迎。

他播放一段有關位於大角咀的迴旋處影片，顯示該迴旋處使用新標記系統後，駕駛人士如何進入及離開迴旋處。片段中可見，車輛沒有出現任何衝突或錯誤地運用新的迴旋處標記系統。他表示，位於大角咀的迴旋處新標記系統是由去年 8 月份開始實施，至今已運作祇有九個月。舊模式的迴旋處原有三條行車線，但因該處流量並非很高，因此改為兩條行車線。改動後沒有因為車輛流量出現問題。

他表示，將軍澳共有六個主要迴旋處，運輸署有計劃於將軍澳六個迴旋處實施新的道路標記系統。迴旋處內的標記系統將會重新安排，使用螺旋式；亦會使用新方向指示，駕駛人士可因應進入迴旋處及離開迴旋處的方向而選擇適當的行車線。以坑口道迴旋處舉例，現時是以螺旋式系統，方向標示是以傳統模式，將改為新方向指示牌，讓駕駛人士預早選定進入迴旋處的行車線，而螺旋式道路標記可讓迴旋處內圈之車輛較容易離開，而迴旋處外圈之車輛切線時則需留意前方車輛，將較為安全，從而提高迴旋處的效率及流量，及減低相撞的風險。他續表示，運輸署預算將軍澳六個迴旋處將分兩階段實施新標誌系統。第一階段將先於將軍澳處於外圍三個車輛流量較少的迴旋處實施，包括坑口道迴旋處、環保大道迴旋處及寶康路/寶邑路迴旋處。第二階段將於市區內的迴旋處實施，包括寶順路/寶林北路迴旋處、影業路/常寧路迴旋處及唐明街/景嶺路迴旋處。他希望，各委員能支持運輸署推行新道路標記系統。

12. 邱玉麟先生歡迎運輸署代表介紹新道路標誌。他表示，坑口道近將軍澳醫院的迴旋處已實施新道路標誌一段時間，認為新道路標誌理想，及同意運輸署分兩階段實施改動，但認為宣傳不足。他表示，新道路標誌於其他國家亦已實施，亦較舊模式安全，但有需要作出更多宣傳讓市民了解。

13. 李家良先生表示，非常贊成運輸署的計劃，作為駕駛者經常於迴旋處出現危險的情況。他表示，早前亦有留意位於大角咀迴旋處的試驗計劃，

亦獲得不少好評價。特別是電單車駕駛人士經常於迴旋處內被其他車輛駕駛者忽略，於內圈切線離開時較為危險。在新制度下，由內圈切線離開時，可減低碰撞的風險。他表示，試驗計劃於將軍澳全區實施，認為需要於教育方面作出更多推廣，因為新模式迴旋處與舊模式迴旋處有較大的分別。他查詢，運輸署會否推行宣傳計劃、會否與駕駛學校作出溝通，於教學時提及新模式的迴旋處及會否於駕駛考試時提及新模式的迴旋處。以及查詢有關寶寧道/影業路迴旋處的圖示中內圈劃上了影線，而其他迴旋處卻沒有出現，該處是否有特別之處。

14. 林少忠先生表示，感謝運輸署於會上簡介迴旋處的標示。他表示，本身是駕駛者，經觀察大角咀迴旋處影片後，認為許多時候當駛至另一個出口前，內圈車輛切線靠近入口位置。而現時富寧花園近影業路的迴旋處，外圈劃有虛線及內圈劃有實線，他認為上述設計比新系統完善。他認同新路牌標示，但因為他留意經常有司機於快將接近下一個出口前切線至外圈，形成危險。他希望，運輸署能仿效富寧花園附近的迴旋處，於地面劃上虛線和實線，認為較容易處理。他認為，沒有劃上實線的迴旋處，有潛在的危險性。

15. 梁挺康先生回應，此計劃於是次會議通過後，運輸署將會申請撥款落實計劃並進行所需的宣傳計劃。他表示，宣傳對象分為兩類駕駛人士，包括將軍澳區內的駕駛人士及區外前往將軍澳區的駕駛人士。他表示，將會為區內的駕駛人士印製小冊子，並希望透過民政事務處，或運輸署的網頁進行宣傳新道路標誌系統；並透過運輸署網頁內的動畫讓駕駛人士認識新系統。另外，亦會於措施實施前發出新聞稿，通知新聞界。特別為區外前往將軍澳的駕駛人士，於每個迴旋處實施新措施前，會考慮設立臨時路牌，讓駕駛人士於接近迴旋處前了解前方是新模式的標記系統迴旋處。他歡迎委員提供各方面的宣傳建議供運輸署參考。

他表示，有委員查詢新標記系統會否於全港實施及會否於駕駛考試中加入新道路標誌系統的行車模式，他回應現時運輸署的目標是於全港分區實施新道路標誌系統，或需要進行一段時間。他表示，曾參考澳洲地區的經驗，亦非短時間內可將整個墨爾本的迴旋處改為新系統。運輸署已作出了數年的測試，認為已接近成熟階段，意外的風險亦減低很多，認為可繼續推廣新標誌系統。另外，有關駕駛考試方面，於全港大部份迴旋處實施新標記系統後，便可加入考試題目中。每次筆試，均是以抽籤形式抽出題目。再者，有關使用虛線或實線等問題，主要是關於迴旋處的車輛進入或離開迴旋處的方向流量。運輸署將會作出調查，了解每個迴旋處的車輛進入或離開迴旋處的方向。他表示，有需要時可在影業路迴旋處，重用虛線和實線的方法，屆時運輸署分區辦事處會諮詢各委員。

16. 溫悅昌先生歡迎署方提出迴旋處試驗計劃。他表示，交通意外的發生

是和駕駛者的態度有關。例如一直以來迴旋處左線的車輛需要讓右線的車輛先行，及於切線前必需亮起提示燈。但不少駕駛者的態度是觸犯上述兩項規例，而於迴旋處發生交通意外。他希望署方加強上述兩方面宣傳及於駕駛考試中收緊對迴旋處項目的評分。

17. 方國珊女士表示，委員一直批評區內迴旋處黑點的問題，運輸署終於提出改善建議的初稿，最終是否可以改善迴旋處問題，希望能對市民作出更多諮詢。她同意運輸署的推廣計劃，但可以進一步加強。她指出，許多西貢的居民不時駕車前往將軍澳地區，使用如坑口道或影業路等迴旋處，而該處過往亦經常發生輕微的碰撞意外。她認為，必須就計劃進行諮詢及於計劃成熟後才推廣至駕駛學校及駕駛者。她表示，過去一直收到不少市民反映有關路牌標誌不清晰的問題，計劃中的路牌只有顯示工業邨，希望藉著試驗計劃進行，於路牌中增設康城鐵路站的標誌。

18. 邱戊秀先生對位於影業路/常寧路/寶寧路的迴旋處有意見。他表示，上述的迴旋處於將軍澳是最小型，但使用率卻非常高，亦經常於該處發生交通意外。早前曾於委員會中討論改善迴旋處內的草叢，但至今仍發現上述迴旋處內的草叢過高。因為由大坳門或西貢前往的車輛，大部份未必經過坑口道而是駛經上述迴旋處，再經東區海底隧道前往港島區。他希望運輸署於改善迴旋處路標時，亦留意改善迴旋處內的障礙物。另外，他指出，十位司機中有七位司機均不會於切線是亮起提示燈。他希望運輸署加強宣傳這方面的知識予全港的駕駛人士。

19. 范國威先生歡迎上述計劃。並向梁挺康先生查詢以下三個問題：

- I. 根據文件第一頁的背景，早前於五個地點作試驗計劃，反應良好，並計劃續步於將軍澳試驗。他希望了解全港類似的迴旋處的數目。及了解署方於全港推行新標記系統所需的時間是多少。
- II. 文件附件二的索引圖顯示，將軍澳區內的六個迴旋處將分兩階段進行，但梁挺康先生並沒有提及該兩階段實施時間為多久。希望運輸署能提交時間表讓委員參考。
- III. 上次運輸署大規模使用資源推廣道路基建或指示牌更改，播放電視廣告的效益是不錯。如全港的迴旋處數量很多，於每次更改路標時卻需要印刷小冊子、發放新聞稿及放置臨時路牌。從駕車者的適應或於全港進行推廣的角度，運輸署有否思考利用電視廣告作為選項。

20. 陳繼偉先生憂慮於新道路標誌系統下發生意外，責任歸哪一方。有關宣傳問題，建議於傳媒如電視或報章等提早作出宣傳。另外，早前運輸署的試驗計劃中，沒有提供確實於繁忙時間內的汽車流量數字等數據，因為外國迴旋處的汽車流量較少，他認為於將軍澳區的汽車流量很高，但卻以迴旋處解決複雜的交通問題是很特別。他希望運輸署能回應當發生交通意外時的責任問題，及會否更改應考駕駛筆試時的學習手冊。

21. 周賢明先生表示，整體上贊成計劃，而計劃亦已於坑口道作一段時間的試驗。他表示，於外國的標示中於未進入迴旋處前的右線是設有右轉標示，但現時卻是進入迴旋處後才設有右轉路標，這些改動應於未進入迴旋處前設立。他表示，有關寶寧路/影業路的迴旋處，該處只有一個入口進入影業路，擔心駕駛人士習慣於右線駛入影業路，容易發生碰撞。他希望，運輸署能改善。他指出，以外國的迴旋處為例，某些情況下進入迴旋處前的左線只可左轉。他希望爭取由常寧路左轉至寶寧路位置設長行慢線，寶寧路增至三條行車線，及希望能推廣至區內其他迴旋處。

22. 陳權軍先生表示，認同路牌必須清晰。他表示，如果迴旋處有三條行車線，建議左線指示往迴旋處左邊第一個出口及劃上實線，中線則可往左邊第一個出口或直駛，右線則只可直駛。他認為，上述建議將較為清晰。

23. 林少忠先生認為，香港的道路和外國的道路有一定分別。迴旋處如寶邑路左轉往工業邨方向劃上了實線，能更有效分開車輛的流量。他表示，新駕駛人士會較為留意路標，但有一定經驗的駕駛人士會較為留意地面的路線，而較少留意路標。他希望，運輸署能考慮仿倣工業邨往大赤沙迴旋處的分隔方法。

24. 李家良先生認為，運輸署於設立迴旋處時，於地勢許可下會設立一條只可左轉的左線。他以駕駛者的角度表示，除非該地點的汽車流量非常高，才有設立的需要，否則，設立只許左轉的路線是有一定危險，如駕駛人士了解路段左轉無需要讓迴旋處內的車輛時，車速會較高，較容易發生意外。過去，曾於調景嶺有一輛巴士進入迴旋處時車速過高，引致車身翻側，造成交通意外。所以，他認為於較小型的迴旋處中設立實線讓左轉車輛優先行駛，有商榷的餘地。另一方面，運輸署希望盡量利用整個迴旋處疏導交通流量。他認為，現有的設計已十分足夠，但如有太多規劃，將未能有效疏導交通。他表示，還記得學習駕駛時教官的教導，於迴旋處切線時，需要留意外線車輛及亮起提示燈，如切線時沒有看清楚後方車輛，而發生碰撞，責任應歸於切線的一方。他表示，新設計下能較容易理解迴旋處轉線的安排。

25. 方國珊女士表示，影業路及坑口道的迴旋處是車輛流量較高的迴旋處。她向運輸署查詢，車輛的流量需要達到甚麼程度，運輸署才可增加資源，如興建隧道，引導由西貢前來的車輛經過坑口後能通往將軍澳隧道。她表示，新道路標記系統只是試驗計劃，運輸署應聽取更多將軍澳或西貢區內人士的意見才決定廣泛實施。她同意很多市民取得駕駛執照超過十數年，其駕駛態度是值得提升。因此，她建議政府於駕駛經驗達某一年資時，引入「駕駛提升改善課程」，但無需重新考試。特別考慮對象是職業駕駛司機，因為過去曾發生不少涉及人命的交通意外。

26. 周賢明先生補充，影業路及寶寧路的迴旋處的另一個設計，以往曾有物業發展並向城市規劃委員會申請。而他反對物業的發展，並要求改善上述迴旋處，由常寧路左轉入寶寧路增設慢線，寶寧路將改為三線行車，影業路則向山邊擴闊至雙線行車，及現時影業路路口是行人過路處，建議於該處興建行人隧道。他指出，該迴旋處的最大問題是行人可於影業路路口過路，令車輛由清水灣道駛前的車速較慢。他希望稍後可定立議題跟進上述項目。他表示，上述迴旋處曾是交通黑點之一，希望各委員能繼續關注該迴旋處的流量。

27. 梁挺康先生作出以下綜合回應：

- I. 新道路標記系統只配合新方向標誌，運輸署將重新檢視新路牌的目的地，隨著地區的不斷發展轉變，舊的方向性路牌或已不適用。運輸署將會改善路牌的資訊及作重新設計。
- II. 有關宣傳方面，除了印刷小冊子外，運輸署會定期與道路安全議會轄下的宣傳小組爭取資源，對一般駕駛人士或使用迴旋處的駕駛人士，於教育方面作出更多推廣。
- III. 有關實施時間表方面，他表示若得到是次委員會的支持後，運輸署將立即進行詳細的設計，希望於本年年末完成設計。由於路面需要重新劃線及鋪路，路牌方面亦則需要重新設計、拆卸以增加路牌內目的地等，或需要更改路牌的地基。運輸署會與路政署商討，爭取於明年年初開始分階段完成有關的計劃。雖然計劃是分為兩階段進行，目的是先於外圍車輛流量較少的迴旋處實施，讓區內或區外的駕駛人士熟習。
- IV. 有關影業路的迴旋處需要達多少流量才可增加該方面的資源。他了解區內的同事將會作車輛流量的測試，運輸署將會詳細及深入了解上述迴旋處。影業路迴旋處的特別之處是有擋土牆及有特別結構的隧道位於迴旋處下，所以如需要作出大規模的改動或增加行車線，便需要作出小心研究。運輸署初步將盡快研究於迴旋處內的車輛流量及車輛進入及離開迴旋處的行駛路線，以定立改善方法。
- V. 有關於進入迴旋處及於迴旋處內發生碰撞時的責任歸於哪方。他重申，於現有的迴旋處及將來新系統的迴旋處中，使用迴旋處的基本交通規則是不變的，包括進入迴旋處前駕駛人士必需留意迴旋處內是否有車輛行駛，及必需讓迴旋處內的車輛先行。但責任是屬於哪一方，因為每一個交通意外的情況都不同，香港警方亦會就每一案例作出公平公正的調查。
- VI. 有關已實施的五個迴旋處的實際流量方面。概括來說，較早落成的三個迴旋處的流量只是佔設計容量約三成，而較後期落成的兩個迴旋處，即柴灣道及大角咀的迴旋處的流量是佔設計容量約五成至六成。當實際流量達到設計容量的八至九成時，便可能會出現擠塞的情況。

最後，他希望以上的回應能解答各委員的提問及多謝委員就上述計劃的支持。

28. 陳繼偉先生表示，梁挺康先生沒有回覆會否更改駕駛學習手冊，及由迴旋處六時位置進入，往九時位置離開是否只可行駛左線。因為傳統學習駕駛者，由迴旋處六時位置進入，往九時位置離開是必需靠左線行駛；由迴旋處六時位置進入，往十二時位置離開是於安全情況下切線至內線，再於安全情況下切線至外線。他表示，學習者手冊中列出上述規例，駕駛者必需跟從。他認為，梁挺康先生迴避上述問題，新系統與駕駛考試是相違背的。他質疑，如由六時位置進入迴旋處，往九時位置離開，是應該行駛內線還是外線。他曾跟進數位市民有關交通意外案件的投訴，亦曾多次去信警務處。他表示，其中一個案件發生於康明苑位置，案件中並不是於迴旋處內行駛便有優先權，警方於法庭上回應是根據於碰撞發生的位置，碰撞前車車尾部分，責任便歸於後方車輛。另一個案件是由六時位置進入迴旋處，往九時位置離開，案件法官質疑被告人為何駛往九時位置離開而使用內線。他表示，案件與運輸署的計劃相反。他表示，曾於警務處及法院跟進案件，不是憑空想像出來。

29. 梁挺康先生表示，於新路牌指示下車輛進入迴旋處前，可選定行車線。如車輛於六時位置進入，駛往十二時位置離開，可於慢線或快線進入及離開迴旋處。於新標記系統中，車輛是毋需切線。他表示道路使用者守則中指出，於切線時是需要特別小心留意，切線前必須發出適當的提示燈號及於安全情況下留意附近是否有車輛行駛才切線。在新標記系統車輛離開迴旋處是毋需切線，能有效幫助駕駛人士離開迴旋處。有關會否更改道路使用者守則方面，運輸署定期修定道路使用者守則，及正籌備提交有關政策局及立法局審議。如道路使用者守則未能及時更改，運輸署將會印製小冊子及於網頁中提示駕駛人士，如何使用新道路標記系統。

30. 主席表示，運輸署代表如有公務，可先行離席。

2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃

(SKDC(TT)文件第 23/12 號)

反對削減行走 796C 巴士路線之車輛數目。

(SKDC(TT)文件第 25/12 號)

要求運輸署及巴士公司擱置取消第 690 及 692 巴士路線計劃

(SKDC(TT)文件第 26/12 號)

反對取消將軍澳過海巴士服務

(SKDC(TT)文件第 27/12 號)

反對取消過海巴士路線 690、690P、692、692P 及縮減 694 服務

(SKDC(TT)文件第 28/12 號)

反對取消將軍澳區來往中環區 690 及 692 過海巴士線

(SKDC(TT)文件第 29/12 號)

反對取消將軍澳區過海巴士服務，並要求運輸署活化區內過海巴士路線。

(SKDC(TT)文件第 30/12 號)

31. 主席歡迎運輸署高級運輸主任關嘉敏女士，以及九龍巴士(一九三三)有限公司策劃及發展經理胡銘基先生、策劃及發展主任黎嘉朗先生、高級車務主任麥成邦先生、對外事務高級經理黎瑞玲女士及對外事務幹事羅麗明女士，以及城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司策劃及車務編排經理黃漢中先生、公眾事務經理廖家欣女士、新巴助理營運經理(發展)何珮嫻女士及助理策劃經理冼志賢先生就《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》(下稱「巴士路線發展計劃」)介紹。

32. 主席表示，由於動議文件(SKDC(TT)文件第 25/12 號)、(SKDC(TT)文件第 26/12 號)、(SKDC(TT)文件第 27/12 號)、(SKDC(TT)文件第 28/12 號)、(SKDC(TT)文件第 29/12 號)及(SKDC(TT)文件第 30/12 號)，與上述巴士路線發展計劃相關，建議一併討論。

33. 由於委員沒有反對，主席因此通過建議(SKDC(TT)文件第 25/12 號)、(SKDC(TT)文件第 26/12 號)、(SKDC(TT)文件第 27/12 號)、(SKDC(TT)文件第 28/12 號)、(SKDC(TT)文件第 29/12 號)及(SKDC(TT)文件第 30/12 號)與《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》作一併討論。

34. 關嘉敏女士表示，是次會議中主要為新一年度的巴士路線發展計劃作介紹。於制定巴士路線發展計劃中，主要考慮數項因素，包括地區發展、路面擠塞的情況、對環境的影響及各位市民和委員的意見。於《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》的各項發展方案已於文件中詳細列出，相信當中以隧道巴士第 690 號及第 692 號路線的取消方案最受地區人士的關注。她講述建議上述方案的原因，根據數據顯示，隧道巴士第 690 號及第 692 號路線的乘客量持續處於偏低水平，第 690 號路線的全日平均載客率為 20%，最低為 2%。而第 692 號路線的全日平均載客率為 15%，最低為 2%。她表示，鑑於大部份行車路線行經的地區與港鐵重疊，特別是隧道巴士第 692 號路線。因此，巴士公司與運輸署建議取消上述兩條隧道巴士路線及其特別班次。方案的好處是可減少載客率較低的班次行經繁忙路段，如中環、灣仔、銅鑼灣及將軍澳隧道等地區，減輕對交通的壓力，亦配合環保。另一方面，為配合計劃及減低對乘客的影響，九巴將提供第 296M 號路線與港鐵的轉乘優惠，方便山上居民乘搭港鐵前往港島區。而第 296M 號路線將增加兩輛巴士加強服務，於繁忙時段的班次將由 16/17 分鐘，提升至 11 分鐘一班。她表示，運輸署相信乘搭港鐵可令乘客更快捷地前往目的地。希望藉此機會聽取各委員的意見。

35. 簡兆祺先生表示，市民得知運輸署有意取消第 690 號及第 692 號路線後感到非常憤惱。他查詢，運輸署經常指出乘客量不足，但有否派員親身乘搭路線，感受車廂內的擠迫感。他表示，親自到北角分站乘車，但等候了約半小時仍沒有巴士前來，但巴士到站後，乘客卻太多導致不能登車，迫使部份候車乘客需步行回北角鐵路站轉乘港鐵。他表示，運輸署指第 692 號路線與港鐵路線重疊，但去年康城站通車後曾有數次列車故障，當時乘客十分徬徨地轉乘第 692 號路線往港島區上班。他查詢，當運輸署取消第 692 號路線後，市民如何往港島區上班。他希望，運輸署能真正考慮市民的需要。

36. 林咏然先生表示，早前知悉行政會議中表示與三間巴士公司續約，是值得高興的事，因為證明政府並不是希望港鐵公司獨大，亦滿意三間巴士公司的營運狀況。他表示，於是次事件中對巴士公司及運輸署十分不滿，但行政會議未必考慮到細節的事項。他指出，運輸署指上述路線乘客不足，但他認為不會是太極端。他表示，曾於星期一早上約十一時三十分乘搭 690 號路線，由景林村村口分站登車，登車時的確不足十位乘客，但當巴士駛至藍田，進入東區海底隧道前時，單層的座位已座無虛席。他質疑，如改變營運模式改為使用單層巴士服務，便可繼續維持服務。他表示，因為運輸署利用雙層巴士計算乘客量，故此乘客量的百份比較低。另外，現時隧道巴士與港鐵的比較，源頭是乘客於有選擇下亦會選擇乘搭港鐵。他認同運輸署所述，港島區的道路較為擠塞。乘客於上下班時間為避免路面擠塞，而選擇乘搭較為人多擠迫的港鐵。最主要的問題是價錢上有差異，隧道巴士第 690 號及第 692 號的車資是\$13.4，而港鐵往香港島是\$11.8，兩者之間的差距會令市民為了節省金錢，而選擇乘搭港鐵。他質疑，運輸署為何不考慮減價吸引乘客或作分段收費，以增加競爭力。他希望，運輸署能幫助三間巴士公司思考對策，而非只削減服務。

37. 譚領律先生表示，由於早前新巴邀請委員出席的交流會及委員會轄下的巴士路線發展工作小組兩次會議中，委員亦有清楚表達取消過海路線的不滿，惟運輸署聽到上述意見後，仍沒有任何修定，仍然表示根據數據關係需要取消路線。他查詢，根據數據第 694 號路線中清楚列明受影響乘客數量，但第 690 號及第 692 號路線卻不知為何沒有列出受影響乘客數字，而只列出載客率。有關載客率方面，九巴第 690 號路線使用的巴士型號的載客量是約 132 人，運輸署表示於最繁忙的一小時中的載客率約 61%，即大約有 80 人乘搭，如扣除下層站立位置，即有九成座位是被使用，第 690 號路線是滿座的。他表示，有上述數據的支持，為何運輸署還提出需要取消路線。另外，他查詢運輸署有否考慮山上的居民的交通服務的需要。居民需要乘車下山再接駁港鐵，而於翠林邨及康盛花園中受影響的乘客佔整個路線的 34%，他認為運輸署有需要考慮上述因素。他認為，如利用第 296M 號路線作為接駁服務是不切實際。他表示，第 296M 號路線並不是於寶林站門外設分站，加上班次是 11 分鐘一班，而市民乘搭第 17M 號路線是比上述

接駁路線更便宜。他查詢，現時港鐵服務已接近飽和，亦曾於繁忙時間需要關閉入閘機，以免月台過於擠迫，但運輸署為何還要強迫市民乘搭港鐵。及為何巴士公司服務質素越來越差，沒有與港鐵競爭之心。

38. 莊元荃先生重申，他堅決反對取消第 692 號及第 690 號路線的過海巴士線服務。他表示，現時上述兩條巴士路線是將軍澳居民前往中環、銅鑼灣及灣仔等商業區的唯一兩條巴士路線。如取消上述兩條過海巴士路線，居民便變得沒有選擇，只可選擇乘搭港鐵，而間接造成港鐵壟斷市場。他表示，港鐵已接近飽和情況，若港鐵可隨意上調票價，居民於沒有選擇的情況下，只能接受加幅。再者，如港鐵發生事故，將會令情況更加混亂。其次，他留意到文件中指出，第 692 號路線於最繁忙時間的載客量約 39%。但剛才有委員提供照片顯示，巴士內的下層已站滿乘客，等於巴士內的座位已滿座。他查詢，運輸署指出最繁忙一小時的載客率約 39%是以那段時段計算出來。另外，第 692 號及第 690 號路線於非繁忙時間的載客量較少的原因是因為班次疏落及昂貴票價，造成因果循環。因此，他認為優化班次、路線及降低票價，才是增加乘客量的正道，而不是只取消巴士路線，最終只會造成巴士公司及居民雙輸的局面。他引述巴士公司及運輸署指出，取消上述兩條巴士路線後，便可達至舒緩主要道路及將軍澳隧道流量的目標。但他認為，達致上述目標的方法應是改善道路的設計及對私家車的管理和控制，而不是取消主要的公共交通工具路線。最後，他再重申，堅決反對取消第 692 號及第 690 號路線的過海巴士線服務。

39. 梁里先生表示，每逢年初於委員會上討論巴士路線發展計劃時，委員都重覆向運輸署表達反對削減區內的巴士資源，但每次運輸署亦是在做重覆的事。他認為，所謂的巴士路線發展計劃，是巴士路線削減計劃。他表示，正如剛才委員所述，取消過海隧道巴士路線，於將軍澳南及調景嶺亦取消了大部份第 694 號路線的班次，同時亦取消了第 18 號專線小巴路線，造成港鐵壟斷，不單是剝削居民選擇交通工具的自由，於港鐵發生故障的時候，亦沒有任何交通工具供居民選擇。而且，亦削弱了居民的議價能力，因為居民只可選擇港鐵作為交通工具，而沒有其他交通工具作為選擇。同時，於主席建議合併討論下，其中一項動議是關於反對第 796C 號路線削減行駛車輛。他查詢，運輸署不停地削減區內的巴士路線，而因削減騰出的巴士車輛是調配到那裡使用。他表示，正如巴士路線發展計劃內指出，可能改善第 798 號路線的班次，但純粹於文件內列出，並沒有具體說明。他質疑，運輸署於削減路線班次後，是否沒有檢討其他路線是否需要增加車輛。他表示，有關第 792M 號路線調整行車路線時，於將軍澳公共運輸交匯處的行車路線中，把調景嶺公共運輸交匯處的分站調往香港知專設計學院外。但過往第 E22A 號路線，亦曾建議把香港知專設計學院外的分站調往調景嶺公共運輸交匯處內。他查詢，如日後運輸署亦收到同樣的意見，是否需要改變第 792M 號路線的分站。

40. 何民傑先生表示，政府最近提議定立競爭法，提倡不要壟斷市場。但他認為，於香港製造最多壟斷的便是香港政府本身。正如運輸署一系列以鐵路優先的政策，造成港鐵的壟斷。香港未來的鐵路發展，全港四周將有鐵路覆蓋，如運輸署表示與鐵路重疊的地區將沒有巴士服務，最終只會滅絕其他交通工具。他建議，運輸署需要作全面檢討鐵路優先的政策。他表示，讓市民自由選擇交通工具是十分基本的措施。他認為，運輸署以官僚的眼光覆蓋了這些概受市民歡迎亦可自付盈虧的公共服務。他質疑，運輸署以乘客率低為理由，但港鐵是否沒有空車及乘客率低的時間。他指出，許多時候於非繁忙時間乘搭將軍澳線的乘客不多，他質疑，引用相同道理是否需要停用港鐵。交通工具定必有高用量和低用量時間，但不等於需要取消該交通工具，因仍有不少乘客於有選擇的情況下，選擇乘搭巴士路線。他指出，過去新巴提供不少轉乘優惠，應用於港島區的巴士網絡，吸引市民轉乘，而非把將軍澳變成孤島。最後，他對運輸署提出一份歷年來最差的一份建議方案感到遺憾。

41. 鍾錦麟先生表示，早前曾與新巴代表會面，當中提及縮減後的資源歸於何處，能否有空間加強區內其他服務，但是次會議中並沒有作出交代。另外，整份文件有關第 690 號及第 692 號路線的資料中，並沒有提供實際載客量數字，只顯示載客率很低。九巴亦多次向記者表示，區議會反對取消第 690 號及第 692 號路線。他表示，委員明白是離不開油費及隧道費的問題，但據他所知，九巴設有機制穩定油價，有關隧道費方面，眾所周知東區海底隧道和西區海底隧道是特區政府關鍵處理的問題之一。他表示，多給運輸署及巴士公司一次機會，補充委員於上次會議中提出的問題，分別是縮減後的資源歸何處，及過海巴士路線受影響乘客的實際數目。

42. 林少忠先生表示，巴士路線工作小組和新巴交流會中亦作討論將軍澳整體巴士路線發展。他表示，於 1988 年入住將軍澳，當時有大量巴士路線服務，但於 2002 年港鐵投入服務後，巴士服務因港鐵沿線的影響而開始萎縮。他表示，第 690 號路線班次時間為 20 多分鐘，如居民錯過第 690 號路線巴士，便需要轉乘專線小巴接駁至港鐵站。他質疑，巴士公司和運輸署為何不考慮於繁忙時段增設更多巴士服務，供更多居民使用。於 2010 年 10 月 10 日，議會爭取多時的將軍澳往沙田線，希望能為整個將軍澳區服務，但路線卻沒有服務山上居民。他表示，曾於 2010 年提出文件，希望政府能考慮山上居民。他希望，巴士公司能撤回此文件。

43. 劉偉章先生表示，各委員亦很關心將軍澳區的巴士路線，但鄉郊方面卻較為單薄。因此，他必須代表鄉郊區居民反映第 91 號巴士路線的問題，以往清水灣並沒有連接鐵路的公共巴士服務，強烈要求第 91 號路線能接駁至坑口鐵路站，甚至調景嶺交通交匯處。上述原因令乘客量低。他表示，強烈反對文件中建議服務時間由晚上 11 時 15 分，提早至晚上 9 時 20 分，因為鄉郊區的居民於晚上只可依靠的士及專線小巴服務，迫使居民花費更

多車資，及剝削居民的選擇。

44. 陸平才先生認為，三間巴士公司提出一個退步的建議，指將軍澳新市鎮能前往市區後，可有大量接駁路線，迫使居民轉駁其他交通工具。他表示，上述想法並不是正常的想法，巴士公司亦想到某些路線盈利不多，最終決定取消路線。上述正是日間隧道巴士正面臨的情況。他希望，運輸署和巴士公司能考慮將軍澳區居民希望增設巴士路線是極不容易，運輸署經常以鐵路沿線及可於區外轉乘其他路線作為解決方法。他請運輸署積極考慮改善路線吸引乘客，而並不是削減巴士路線。另外，有關日間過海隧道巴士方面，運輸署計算的數字是突顯非繁忙時段數字偏低，但他認為新市鎮出現上述情況屬正常，運輸署於計算車資時亦已計算在內。他表示，運輸署並沒有重視繁忙時間內，約有七成或以上的乘客使用。他質疑，運輸署是否忽略該七成以上的市民於繁忙時間內對路線的需要。他認為，運輸署是無視將軍澳區居民的需要。

45. 李家良先生認為，是次的巴士路線發展計劃只是在削減服務、取消路線、減少巴士車輛及調低班次，完全沒有改善巴士服務。他表示，如此巴士路線發展計劃，只會令乘客數量進一步下降。於惡性循環下，未來可能所有巴士路線亦需取消。他表示，過海巴士第 690 號及第 692 號路線於提出即將取消後，居民已反映十分需要該兩條巴士路線及反對取消路線。他認為，現時鐵路未能滿足所有居民，不應太依賴某一種交通工具。如繁忙時間於北角鐵路站轉線時，經常有大量乘客於月台候車，需要輪候多班列車才可登車。他認為，現時情況更不應讓更多乘客轉為乘客港鐵。另一方面，是次巴士路線發展計劃中並沒有任何改善鄉郊區路線的措施。他表示，每逢假日西貢區亦出現交通擠塞情況，而公共交通工具並不足夠，許多旅客於西貢市等候專線小巴的時間達兩小時，而巴士車輛亦不足夠疏導乘客，惟運輸署卻沒有作任何改善。現時只依賴於西貢公路方面，西沙公路上亦只有第 99 號及第 299 號路線行駛。他希望，運輸署於將來能考慮作出改善。

46. 方國珊女士表示，剛才各委員表達了反對取消過海巴士路線。她指出，過海專線小巴路線第 18 號路線就被建議取消，助長港鐵壟斷整個將軍澳區的交通。她表示，上屆區議會亦有反映上述問題，運輸署指第 690 號及第 692 號路線於非繁忙時間乘客量偏低，而委員向運輸署建議優化路線。她指出，觀塘區議會亦反對削減過海巴士路線，因為巴士駛至東九龍區時，巴士車廂下層的位置已滿座。她表示，點對點的優化可更有效吸引乘客乘搭過海巴士路線。她強調，委員絕不同意削減過海巴士路線。另外，她指出，運輸署並不是因時際遇解決交通問題，早上繁忙時間往工業邨的第 797M 號路線乘客量很大，惟運輸署卻沒有增加巴士車輛的措施。她質疑，運輸署往往需要委員要求改善，才著手處理是有欠安排。

47. 關嘉敏女士作出以下綜合回應。

- I. 有關委員查詢第 690 號及第 692 號線的乘客數字，根據調查數據，第 690 號及第 690P 號路線的每日總乘客約 4500 人，而第 692 號及第 692P 號路線的每日總乘客量約 2500 人。運輸署正就 2012-13 年度巴士路線發展計劃諮詢多個區議會的交通及運輸委員會，在聽取及歸納各方面的意見並仔細研究後，才會落實有關計劃中建議的項目。
- II. 有委員指出第 796C 號路線減少了一輛巴士行駛方面，主要是由於第 796C 號路線的行車路線建議縮短至蘇屋，因應行車距離的縮減，車輛數目亦可相應調整，並非縮減第 796C 號線的服務水平。新巴有意把騰出的車輛投放於將軍澳區內的巴士服務。
- III. 有關劉偉章先生就第 91 號路線調整服務方案提出的意見，運輸署已備悉有關意見。

48. 黃漢中先生作出以下的補充。

- I. 有關第 796C 號路線總站遷移的方案。他表示，第 796C 號路線的行車距離約縮減了 4 公里，可以通過路線縮減而騰出一輛巴士，強調並不會影響現時提供的班次。亦可利用騰出的巴士資源，投放於乘客量不斷上升的第 798 號路線行駛，以加強服務。
- II. 有關委員指出第 690 號路線於藍田區有 30 多位乘客使用，他表示，只可為藍田區的乘客提供由藍田至中環的服務，但於回程時卻因路線不同及車資較高的關係，因此整體而言藍田區的乘客量是十分低。
- III. 有關委員查詢新巴會否優化兩條過海巴士路線，以提高路線的競爭能力方面。他舉例，新巴曾於 2006 年將第 692P 號路線的總站遷移至調景嶺港鐵站，希望乘客量有所增加。但於近年來，雖然服務範圍擴大了，但發現乘客量卻未有明顯增加。
- IV. 有關委員查詢會否以點對點方案優化上述兩條過海巴士路線方面。他表示，現時於早上繁忙時間提供的第 690 號及第 692P 號路線，可發現於港島區如東區走廊的主要幹道上，交通日漸擠塞，引致行車時間較長，以致上述的點對點路線的乘客量不斷下跌。

49. 范國威先生表示有一項意見及兩項查詢。

- I. 他表示，有提出不贊成取消過海巴士路線，包括第 690 號、第 690P 號、第 692 號、第 692P 號及第 694 號路線。他指出，1998 年所定下的長遠公共運輸交通系統提及鐵路優先，但並不代表完全以鐵路作為壟斷，迫使取消可選擇的其他交通工具，他認為是有問題及不能接受的。他指出，運輸署於是次巴士路線發展計劃中，作出了壞決定。
- II. 他查詢及希望運輸署能如實向議會交代，根據運輸署的建議，將軍澳會否是全港 18 區內首先成為只有鐵路服務，而沒有其他過海巴士

路線或專線小巴線。

- III. 於欠缺諮詢及黑箱作業的情況下，運輸署或行政會議中單方面批出十年的專營權予新巴。於過程中，運輸署是否行政不當地提供資料。於討論續期時，有否要求新巴放棄經常將軍澳至港島區的過海巴士路線。他希望，運輸署能如實作答或於會後作書面回覆。

50. 陳繼偉先生認為，運輸署一直偏袒港鐵，而巴士公司卻令路線變得不吸引、班次減少或行車路線過長，最終令乘客量減少。他表示，運輸署偏袒港鐵是不正確的，而巴士公司卻是「輸打贏要」。他表示，強烈反對2012-2013年度西貢區巴士路線「假」發展計劃。

51. 邱玉麟先生表示，委員十分關注駛經清水灣道的第91M號、第91號及第92號路線。他表示，曾前往九巴總部與九巴作出商討，但現時三條巴士路線於不同地點開出，卻於差不多相同時間到達井欄樹分站，次序分別是第91M號、第92號及第91號路線。他表示，首先到站的第91M號路線的車資為最高，而沒有提供分段收費。他質疑，車資收費高，卻令乘客長時間候車。他希望，能均衡分配三條路線的到站時間，讓乘客毋需苦候十五分鐘。他表示，繁忙時間大部分村民，如壁屋、白石窩新村及井欄樹一帶的村民沒有巴士可乘搭。他對九巴的覆函感到失望，認為完全沒有改進及沒有意識如何提供更佳的服務。他希望經過是次議會探討後，九巴能有所改善，不要令委員對服務感到失望。

52. 譚領律先生表示，文件中的第一頁表示，第98A號及第93K號路線於未來將全線使用空調巴士。過往兩年間不斷提及有關第98A號路線可盡快全線使用空調巴士及調低票價，但是次計劃中並沒有提及調低票價。他認為，應該根據以往的機制，新票價應較非空調巴士路線的票價多出30%，才是公道和合理。另外，文件中亦提及第296M號路線，於星期六、星期日及公眾假期的班次縮減至25分鐘一班。他認為，是不能接受及自相矛盾。若第690號路線取消後，乘客便需要以第296M號路線作接駁鐵路服務，但候車時間卻是25分鐘，認為巴士公司是麻木不仁。他表示，過往不斷指出第95M號路線，不應於非繁忙時間的班次縮減至25分鐘一班，因為對需要前往聯合醫院的人士造成不便，惟九巴公司沒有聽取意見。他認為，將來乘客如捨棄九巴，是九巴咎由自取的。及認為，如來年運輸署及巴士公司仍然提出「巴士路線削減計劃」，委員會不應讓計劃於會上討論。

53. 張國強先生表示，早期委員對於《2012-2013年度西貢區巴士路線發展計劃》是有一定期望，希望有好訊息可提供。於去年曾成立獨立小組，就每條路線作討論，惟最終是無疾而終，《2011-2012年度西貢區巴士路線發展計劃》便如期進行。他估計本年度的巴士路線發展計劃將帶來好消息，卻發現整個將軍澳及西貢區的資源被不斷削減，亦不斷消磨委員的時間，為了選區的市民於情況不太理想的環境下盡力爭取優惠。他表示，希望各

位委員一致支持，要求運輸署收回《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》，並重新草擬一份能兼顧將軍澳、坑口及西貢各區，以達到三贏局面之計劃。

54. 林咏然先生表示，文件附件一提及現行發展計劃車輛分配並不能夠反映現時情況。他指出，第 690 號路線是以單層巴士車輛行駛，但文件中沒有顯示，文件顯示的 63 輛巴士是以空調雙層巴士計算，而計劃中共削減將軍澳區 27 輛巴士。另外，於文件附件九中顯示受影響的乘客使用代表服務的車資，當中更顯示多項可節省金錢的路線。他質疑，為何運輸署不與三間巴士公司商討提出分段收費。他引用黃漢中先生所述，藍田往港島區的路段乘客量不少，但於回程時乘客量卻很低，主要原因是路線沒有提供分段收費。他建議，運輸署應考慮以八達通付款的乘客可享有分段收費的計劃，他相信定必能使更多乘客使用。他希望，運輸署能幫助三間巴士公司考慮分段收費的措施。

55. 林少忠先生反映，第 95 號及第 95M 號路線於秀茂坪重建後，第 95 號路線改為行經秀茂坪邨內，卻令第 95 號路線的行車路線延長，而班次卻變成 20 多分鐘一班。他表示，山上的居民乘搭第 95 號路線往佐敦需要的車程長。他希望，運輸署能增強對山上居民的服務，考慮把第 95 號及第 95M 號路線更換，改為第 95M 號路線駛經秀茂坪邨，而第 95 號路線則改行秀茂坪道，提高第 95 號路線的乘客量。另外，有關第 93M 號路線，於上年度的巴士路線發展計劃中提及，早上時由調景嶺駛往藍田，但於回程時卻不行經調景嶺，令乘客量沒有提升。他表示，第 93M 號路線是可補償第 296M 號路線的不足。不少知專學生需要乘搭專線小巴第 17 號路線，接駁港鐵前往調景嶺。他質疑，運輸署為何不優化路線。他表示，九巴脫班卻以加長班次時間作解決方法，是自欺欺人。他以第 798 號路線為例，建議於大老山隧道作轉乘點，讓將軍澳居民於北區、大埔、沙田及馬鞍山等地區於大老山隧道轉乘，觀塘道的乘客可提早於大老山隧道作轉乘，能避免於觀塘道受影響的路線。他希望，運輸署及巴士公司能聽取委員的意見。

56. 何民傑先生表示，市民要求全面的公共交通服務。雖然兩間巴士公司是民營機構，但仍有公帑補貼，包括巴士總站的昂貴地價，而巴士總站的上蓋卻不斷有物業發展。他查詢，有關將來的千億基建，如藍田將軍澳隧道等設施將來會否有巴士路線服務，讓基層市民可享用建設。他表示，市民渴望可利用交通工具由將軍澳前往至上班地區，而港島區亦是一個主要的上班集中地。他質疑，於建議方案中會否引致將來只可選擇鐵路作為接駁。他認為，計劃中除了第 796C 號及第 792M 號路線的建議是對現有的服務有改善，而其餘的建議不應獲得通過。

57. 莊元荃先生認同各委員的意見。他表示，署方只不斷否定第 690 號及第 692 號路線，沒有理會委員對上述兩條巴士路線的擔憂及有建設性的建

議。他再一次查詢，文件中提及第 692 號路線最繁忙一小時的載客量是 39%，而最繁忙一小時是屬於那一段時間。他同意有委員認為除了第 796C 號及第 792M 號路線的改動建議外，署方應重新擬定其他建議再提交本會討論。他建議，現時第 792M 號路線的班次時間為 20 至 25 分鐘一班，但於早上繁忙時間有不少學生利用此路線上學，希望署方能增加早上繁忙時間的班次。另外，亦不反對第 796C 號路線總站改動的建議，但對於削減第 796C 號路線的班次有所保留，希望於改動總站後，發現班次脫班或令乘客不便時，能盡快進行檢討，不要令優化建議變為惡化建議。

58. 劉偉章先生認為，文件中第 91 號路線的資料有誤導成份。他表示，第 91 號路線是由清水灣往鑽石山，於附件二中其他路線及轉乘組合提及的專線小巴第 103 號及第 103M 號路線，並不是前往鑽石山及將軍澳。他認為，是誤導及不清楚第 91 號的路線。他認為，第 91 號路線如可前往坑口鐵路站，乘客量便可提升。而第 91M 號路線是由寶林前往至鑽石山，受影響的乘客應是清水灣沿舊村、大埔仔及井欄樹的居民。因此，他認為資料是誤導委員及市民，他希望運輸能作出澄清。另外，他表示往第 91 號路線往清水灣方向的其他路線以專線小巴第 103 號路線代替，但第 103 號路線並不是由鑽石山開出。他希望，運輸署能糾正文件內容。

59. 陸平才先生表示，對計劃中數條巴士路線提出意見。

- I. 有關第 796C 號路線與剛才幾位委員的意見不一致。他表示，不明白為何過去運輸署把路線的總站改為設於南昌站，但現時卻建議還原至最初路線位於蘇屋的總站。他建議，第 796C 號路線伸延至甘泉街，方便前往長沙灣工業區及西九龍之人士，因將軍澳區內有不少居民需要前往長沙灣工業區。
- II. 有關第 296C 號路線，有居民反映於東京街總站登車的乘客量近乎零，但第 296C 號與第 796C 號路線的分別之處是駛經九龍灣及觀塘，如西九龍的乘客希望前往東九龍區，可考慮乘搭第 296C 號路線，而第 296C 號路線亦可方便西九龍的居民前往香港科技大學，只要於將軍澳提供轉乘優惠及把總站設於海麗邨。
- III. 日出康城現時已有五萬多人入住，建議第 796S 號及第 797M 號路線合併，但因路線由兩間不同的巴士公司經營，希望運輸署能作出協調。合併後，把日出康成至牛頭角的路線改為循環線，並行經工業區，可更有效運用巴士資源。
- IV. 有關第 N796 號路線方面。他表示，通宵專線小巴第 N112S 號路線的乘客量很少。他建議延長第 N796 號路線及抽調專線小巴第 N112S 號路線的車輛。
- V. 有關第 792M 號路線方面。於文件中建議取消第 698R 號路線，但於取消路線後，往西貢的路線便只有第 792M 號路線，認為路線將不能負荷乘客量，因此第 792M 號路線需要維持正常的班次。

60. 周賢明先生表示，贊成第 792M 號及第 796C 號路線的調動，及十分贊成第 798 號路線增加巴士車輛數目。他表示，第 93K 號及第 98A 號路線改用全空調車輛行駛是民心所向。但他表示遺憾，運輸署沒有把以往委員建議的改善措施放於計劃內，特別是有關增加第 E22A 號路線的班次。有關取消過海巴士路線方面，他反對建議，但認為需要作出討論如何改善及優化路線。他表示，計劃中亦沒有提及增加分段收費、轉乘優惠及鄉郊於特別時間的需求，亦沒有考慮長遠的事項，如有關第 85 區的物業發展及第 86 區的人口不斷增多。他希望，巴士路線發展計劃能考慮未來兩至三年的發展。

61. 溫悅昌先生表示，知悉將建議取消專線小巴第 18 號路線，他反對建議。並表示如第 18 號路線沒有新的營辦商經營，巴士路線第 694 號將會成為前往北角的選擇。他指出，第 18 號路線行經寶寧路明德邨，建議將來第 694 號路線能於明德邨設分站作為上落之用。他希望專線小巴第 108A 號及第 19S 號路線能保留。

62. 簡兆祺先生表示，曾作出民意調查，於尚德邨步行至港鐵站乘搭港鐵是需要約十分鐘，許多居民並不願意步行過長路程，反映巴士路線如車資與港鐵相同及加密班次，相信乘客將較現時多出數倍，不會出現現時因乘客量低而需要取消路線的情況。他希望，巴士公司能自我提升服務，優化路線，繼續服務市民。

63. 鍾錦麟先生表示，議會一直有誠意與巴士公司及運輸署商討一些雙贏的方案，以解決經營情況不佳的路線問題。如過往提及優化路線，增加往荃灣的巴士路線，但本年度的巴士路線發展計劃並沒有尊重及考慮議會的意見。他認為，文件中說服委員接納縮減服務的數據亦不足，是不尊重議會的表現。因此，他提出臨時動議「要求擱置討論過海巴士服務重組」。

64. 關嘉敏女士作出以下回應。

- I. 鐵路是既環保又具效率的集體運輸系統，故此現時政府的交通運輸政策是以發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。
- II. 有關有委員詢問將軍澳是否全港首個只有鐵路而沒有過海隧道巴士路線的區分方面。她表示，巴士路線發展計劃是考慮整體運輸網絡，而非只針對某單一區域。運輸署明白於是次的計劃中，市民及委員十分關注取消第 690 號及第 692 號路線，並已備悉委員的意見，而第 694 號路線的方案是建議調整班次，並非取消路線。
- III. 有關范國威先生查詢專營權的諮詢程序，運輸署將於稍後以書面回覆。
- IV. 有關多位委員提及有關車費及在加強空調巴士服務時提供更多車費優惠方面。她表示，巴士路線的收費是根據行政長官會同行政會議批准的巴士路線車費等級表而釐訂。運輸署明白市民希望調

低車費，因此運輸署亦一直鼓勵巴士公司加強空調巴士服務的同時，視乎財政狀況而考慮提供票價優惠。

- V. 有關劉偉章先生表示第 91 號線調整服務的文件中就數據方面的查詢。她表示，文件中提及的 19 名乘客可改乘專線小巴第 103 號及第 103M 號路線，是指現時沿清水灣與坑口道之間上落的乘客。運輸署已備悉委員就文件表達方式所提出的意見。
- VI. 有關林少忠先生表示山上服務方面。她表示，運輸署已備悉委員的意見，將與巴士公司再作跟進。
- VII. 有關委員查詢第 692 號路線最繁忙的一小時是屬於那一段時間方面。她表示，分別是上午八時至九時及下午五時至六時。

65. 胡銘基先生作出以下回應。

- I. 有關劉偉章先生表示有關第 91 號路線的服務時間方面。他表示，九巴的建議是因應乘客的實際需求而提出的，由於晚上繁忙時間過後至尾班車平均班車的乘客量只有約 4 人，而乘客亦有其他替代服務可供選擇，故此從資源運用的角度作出以上的建議。他表示，於假日或泳季時，九巴亦會檢討服務時間是否合適。
- II. 有關各委員對取消第 690 號及第 692 號路線的意見方面。他表示，九巴與新巴提出上述的意見的原因是自從將軍澳鐵路開通後，巴士的乘客量大幅下跌，690 線 692 線全日平均載客量分別只有 20% 和 15%。他表示，兩間巴士公司過去亦曾考慮不同的優化方法，但效果並不理想及不能達到預期的目的。今次提出的建議是希望整體巴士網絡的資源能更理想地運用。而為照顧山上的乘客，在今次的建議中亦加入了 296M 線與港鐵的轉乘優惠，並相應加強了 296M 的班次。他表示，上述是一個經過深思熟慮的建議。他續指出，委員建議加密班次或調低車資，或可讓乘客量回升，但實際上收入卻可能減少。他表示，巴士公司在考慮了上述的原因及整體的營運成本的壓力，才作出取消路線的建議。他表示，尊重委員的意見並會集合不同區議會的諮詢結果再作考慮。

66. 黃漢中先生作出以下回應。

- I. 有關委員對縮減第 796C 號路線班次有所保留方面。他重申，總站遷移的建議將不涉及任何縮減班次，而只涉及調整車輛數目，同時行車時間亦有縮減。再者，總站經遷移後將不需要經過大南西街一帶較為擠塞的路段。他表示，雖然車輛數目將由 10 輛降至 9 輛，但現時乘客所享用的班次將維持不變。
- II. 有關數年前把路線的總站由蘇屋延長至南昌鐵路站，但現時卻還原至蘇屋方面。他表示，因應蘇屋至南昌一段的平均乘客率是 1.7% 至 5.1%，而最低的情況是出現零乘客量。他表示，以將軍澳區乘客的角度來說，受影響路段所涉及的將軍澳乘客數量並不多，佔全線乘客的約 0.1% 至 4.9%。

- III. 有關第 792M 號路線的班次方面。於是上繁忙時間可否增加班次，需要視乎將來改道後的乘客需求，再對班次作出適當的調整。
- IV. 有關委員認為取消第 698R 號路線後，應維持第 792M 號路線的班次方面。他表示，第 792M 號路線的改道建議對現有班次並沒有影響。
- V. 有關第 E22A 號路線增加班次的意見方面。他表示，最近於 4 月 18 日上午繁忙時間，於龍翔道近黃大仙鐵路站附近作出客量調查，結果顯示往機場方向的班次的平均載客率為約 80%，並未符合運輸署增加車輛的指引。
- VI. 有關路線合併及延長路線的建議方面，如第 796C 號、第 694 號、第 796S 號及第 797M 號路線等。他表示，巴士公司亦已備悉有關意見。

67. 何珮嫻女士回應有關第 797M 號路線的意見。巴士公司有留意到第 797M 號路線的乘客量上升情況，客量上升情況最顯著是早上首兩班班次。同時，亦收到委員向巴士公司反映，並與署方協調把早上首兩班班次的車輛，由單層巴士改為雙層巴士行駛。現時情況已可配合乘客的需要，並將密切留意路線的營運以配合市民所需。

68. 主席表示，要求鍾錦麟先生朗讀臨時動議的措詞。

69. 鍾錦麟先生表示，臨時動議的措詞為「擱置討論過海隧道巴士服務重組」。

70. 主席詢問，有否和議人。

71. 鍾錦麟先生表示，與和議人商討後，決定修定臨時動議的措詞為「要求運輸署收回過海隧道巴士服務重組建議」。

72. 主席表示，和議人為譚領律先生。

73. 主席表示，鍾錦麟先生的臨時動議與 SKDC(TT)文件第 30/12 號內容相類似。

74. 鍾錦麟先生表示，需要與和議人譚領律先生商討。

75. 陳繼偉先生表示，會議上有多項動議反對取消過海巴士路線。如上述臨時動議通過後，稍後的動議將不能作討論，程序上將出現問題。

76. 凌文海先生表示，對於取消第 690 號及第 692 號路線方面。他指出，坑口區的居民乘搭鐵路是十分方便，但有一定數量的乘客是利用巴士路線前往港島區。他希望，運輸署或巴士公司能慎重考慮。

77. 范國威先生表示，希望主席能帶領委員處理。他提出意見指出，委員經考慮後才提出不同議案，故建議先反對取消巴士路線的建議，及後再要求運輸署撤回上述文件。一方面可處理第 25 至 30 號文件，亦可讓鍾錦麟先生和譚領律先生所希望帶出的強烈訊息予運輸署了解。他請主席考慮上述意見。

78. 主席表示，如通過上述臨時動議，餘下的議案都不能通過。因此，需要分辨與 SKDC(TT)文件第 30/12 號的分別。

79. 范國威先生表示，應先處理第 25 至 30 號文件，至最後才處理上述臨時動議。

80. 鍾錦麟先生表示贊成范國威先生的意見，先處理由委員動議的議項。

81. 主席表示，最後才處理上述臨時動議。

82. 陳繼偉先生表示，如通過第 25 至 30 號文件後，根據會議常規半年內將不可重覆討論相關議題，於最後才處理臨時動議會否有矛盾。

83. 樊慧玲女士表示，根據會議常規如委員提出臨時議案，需要出席議員超過半數贊成後才可作討論。她表示，委員需要考慮臨時動議的措詞。

84. 主席表示，其下有多項動議與巴士路線有關，希望巴士公司代表能出席餘下的會議，但如有公務在身，可先行離席。

85. 主席表示，SKDC(TT)文件第 25/12 號至 SKDC(TT)文件第 30/12 號作一併討論，如委員沒有反對，將通過上述動議。

86. 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。

87. 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。

【由委員提出的二十個動議】

要求運輸署於早上及黃昏繁忙時間增設第 798 號的特別班次駛經康盛花園及翠林邨(景明苑)，方便居民 (SKDC(TT)文件第 24/12 號)

88. 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。

89. 林少忠先生表示，於討論巴士路線發展計劃時亦有提及第 798 號路線。山上的居民已入住約二十多年，但於增設巴士服務時，卻需要駛經將軍澳隧道。過往，於將軍澳南區或日出康城亦有設立特別班次，以舒緩居民需求。他表示，於第 798 號通車不久後，曾於會上提出上述議題，但事隔半年認為仍沒有進展。他表示，山上的居民對第 798 號路線有需求。他希望，相關的巴士公司及運輸署能仿倣其他路線設立早上特別班次，能有效舒緩居民需要轉乘的問題，並希望各委員能支持上述議題。

90. 吳錦嫻女士回應，運輸署及新巴就第 798 號線的服務方面，意見一致。由於第 798 號線受乘客歡迎，新巴會集中資源提升第 798 號線的服務質素。如剛才巴士路線發展計劃中亦提及，運輸署希望從縮短第 796C 號線行車路線而騰出的一部巴士，調派至第 798 號線，從而提高服務質素及吸引更多乘客使用該線。因此，暫時沒有資源安排增設特別班次。但運輸署將一直留意第 798 號線的乘客量變化、地區需求及新巴的資源許可情況，並備悉委員的意見。

91. 譚領律先生表示，委員一直批評運輸署於制定長途點對點巴士服務時，忽略沒有港鐵服務的山上居民的需要。過往委員曾向運輸署要求增設村巴服務，但被運輸署拒絕。他認為，運輸署不批准增設村巴服務，亦不支持增設特別巴士班次，此事對居民並不公平。他認為，在不影響現有乘客的情況下，應調配資源，加開特別班次。他建議運輸署可考慮特別班次駛經坑口及寶林，再經寶林北路駛往山上。他認為，因為將軍澳隧道經常擠塞，改行經山上可能令班次時間更為準確。他希望，運輸署、有關巴士公司及各委員都應該考慮上述建議。

92. 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。

建議 A29 機場巴士線伸延至將軍澳南
(SKDC(TT)文件第 31/12 號)
E22A 回復 A29 線開通前的班次服務
(SKDC(TT)文件第 32/12 號)

93. 主席請委員參閱由陸平才先生動議，梁里先生和議的文件。

94. 陸平才先生表示，於(SKDC(TT)文件第 31/12 號)中提及的年份出錯，正確應是 2011 年 9 月。他續表示，於 2011 年 9 月份是區議會休會期，但同時第 A29 號路線開通。雖然有不少居民贊成，但因為第 A29 號路線的巴士車輛是由第 E22A 號路線中抽調出來，而引致第 E22A 號路線的車輛減少

了，令將軍澳南區的居民則受到影響。因為第 E22A 號路線被抽調巴士車輛至第 A29 號路線行駛，但第 A29 號路線卻不駛經將軍澳南區，而令現時第 E22A 號路線的服務質素下降。他建議，第 A29 號路線應該伸延至將軍澳南區，並於港鐵將軍澳站公共運輸交匯處及港鐵調景嶺站公共運輸交匯處設立上落客點，然後再駛往九龍區。

95. 莊元荃先生同意動議內容及方向。他表示，現時第 A29 號路線只駛經寶林及坑口區，而不駛經將軍澳南區。早前他收到意見指路線乘客量不太理想。他認為，可能因為路線覆蓋的範圍不足及票價過高。因此，他建議第 A29 號路線可伸延至將軍澳南區，駛經兩個主要公共交通交匯處，以擴大路線的覆蓋範圍及增加乘客量，亦能為將軍澳南區居民提供多一個選擇。他亦建議，第 A29 號路線應降低票價，提高路線的吸引力。他表示，雖然第 A29 號路線開通了，但將軍澳南區居民卻未受其益，先受其害。而現時第 E22A 號路線的班次變得疏落，因此他同意第 A29 號路線伸延至將軍澳南區，及增加第 E22A 號路線的班次。

96. 鍾錦麟先生查詢，SKDC(TT)文件第 25 至 30 號如何處理，及剛才的臨時動議將會如何處理。他表示，不希望打擾委員討論 SKDC(TT)文件第 31/12 號，建議先討論 SKDC(TT)文件第 31/12 號後再處理臨時動議。

97. 主席表示，SKDC(TT)文件第 25 至 30 號經已通過，現時將根據會議議程次序討論，直至最後才討論剛才的臨時動議。

98. 吳錦嫻女士查詢，因為陸平才先生提出了兩項有關機場巴士服務的議題於會上討論，而剛才陸平才先生同時提及了該兩項議題，是否將兩項議題作一併討論。

99. 主席向委員詢問，是否反對將兩項議題作一併討論。

100. 陸平才先生表示，不反對兩項議題作一併討論。

101. 由於委員沒有反對，主席因此通過建議(SKDC(TT)文件第 31/12 號)及(SKDC(TT)文件第 32/12 號)作一併討論。

102. 陸平才先生補充，第 E22A 號路線對於將軍澳南區居民有一定需求。第 E22A 號路線是前往東涌，而第 A29 號路線是前往機場，分別是兩條不同的巴士路線。但現時卻抽調第 E22A 號路線的巴士車輛至第 A29 號路線使用，希望以較少車資的路線前往東涌的居民受影響。因此他認為，第 E22A 號路線有必要維持原來的服務需求。

103. 方國珊女士認為，伸延至將軍澳南區的機場巴士路線必需改善及增

加。她表示，行會一直不願意聽取議會地區同事的意見，令她感到十分無奈。於過往，一直於將軍澳南區及北區分流方面，改善一些較長路程的巴士路線，如機場線或荃灣線等，都不能盡快回應，卻倉促通過巴士經營權延續十年。優惠方面，如城巴第 E22A 號路線由亞洲博覽館至將軍澳，或第 E22S 號路線由逸東邨至將軍澳，當中轉乘優惠節省 18 元，並不是大部分將軍澳南區居民能受惠。因此，她認同動議內容，建議伸延至將軍澳南，包括清水灣半島及日出康城。

104. 吳錦嫻女士表示，議會一直有討論機場巴士路線問題。過往，運輸署亦曾提出不同的方案，如優化第 E22A 號行車路線的建議，但委員認為於長遠發展上，是需要分拆路線。她表示，於《2010-2011 年度西貢區巴士路線發展計劃》中，城巴建議加開一條直接前往機場的 A 路線，而新路線中的車輛是由第 E22A 號路線中分拆出來。她表示，於分拆及資源上互相調配，定會出現巴士班次減少的情況。但運輸署認為建議所提供的載客量不變，及可以為乘客提供多一項選擇。過往的討論中，主要關於第 E22A 號路線過於迂迴，令乘客不能選擇更快捷的路線前往機場。因此，建議中提出於現有的資源中騰出五輛巴士，開設能直達機場的第 A29 號線。但為了維持居民仍能前往東涌或機場後勤基地，並估計有一部分乘客將轉為乘搭第 A29 號線，第 E22A 號線需要保留及調低班次。而另一方面，對康盛花園及翠林邨等山上居民而言，將第 E22A 號線伸延至山上，由以往每天只有兩班班次的第 E22B 號線，改善至可享有全日服務。她表示，運輸署希望藉著上述的重整計劃，滿足居民的需要，但於資源方面卻有一定的限制。她表示，根據陸平才先生所提出的建議，如將第 A29 號路亦伸延至將軍澳南區，路線將會變得更迂迴。另外，現時第 A29 號路線只有五輛巴士行駛，若需要伸延路線，可能對班次上有影響。她強調，並不是運輸署倉促推行上述改動，而是於巴士路線發展計劃中已向各委員諮詢，並循著議會認為可行的方向，透過營辦商遴選，最後於 2011 年才落實此方案。另外，運輸署將一直觀察第 E22A 號路線的乘客量變化。她指出，新巴最近於龍翔道作出調查，結果顯示載客量達到 85%。而運輸署則較為關注分拆兩線後，對將軍澳尾站居民的影響。根據運輸署於三月份作出的調查，於將軍澳尾站即寶康路廣明苑的最高載客率為 63%，原則是足夠為將軍澳居民提供服務。運輸署將與巴士公司就第 E22A 號及第 A29 號路線作出檢討，考慮進一步優化路線的措施。她表示，待有進一步結果，將於會議上向委員報告。

105. 方國珊女士回應吳錦嫻女士，第 A29 號路線雖然駛經坑口迴旋處，卻沒有服務清水灣半島的居民，認為是「過門而不入」。她希望，運輸署考慮第 A29 號路線服務清水灣半島。

106. 譚領律先生表示，第 E22A 號路線班次改為 30 分鐘一班，並非因為乘客量低而減少班次，而是因為分拆路線所致。他認為，委員建議恢復原來班次時間，運輸署卻以乘客量問題為理由並不合邏輯。他表示，運輸署經

常提及乘客量百份比，是以整輛巴士的載客量計算，但扣除站立人數，車輛人數已達到八至九成。他表示，不明白運輸署增加巴士車輛的準則。另外，第 E22A 號路線公佈的行車時間為 100 分鐘，他認為將來有必要考慮如何優化路線，以方便市民。他以由天水圍往機場的第 E34 號路線為例，其行車時間只是 84 分鐘，而將軍澳至機場卻需要 100 分鐘，他認為有必要考慮優化上述路線的建議。

107. 陸平才先生表示，於上屆議會開始討論第 E22A 號路線及機場巴士線，委員的原則並不是以不影響現有服務的大前提下作出考慮，不是犧牲將軍澳南區居民的利益。他表示，當初討論第 A29 號路線時，考慮整個將軍澳區。他認為，第 A29 號路線的巴士分站數量可以較少，並不代表犧牲某個區域的居民，及不應只服務某一區的居民。他表示，居民反映需要花費更多車資，接駁其他交通工具再轉乘機場巴士路線，及第 E22A 號路線被削減班次。他詢問運輸署，當時考慮開設第 A29 號路線時，有否考慮於港鐵將軍澳站公共運輸交匯處及港鐵調景嶺站公共運輸交匯處設立巴士分站。

108. 梁里先生認為，運輸署一直把將軍澳分為兩區。而巴士服務方面，兩區的資源卻被視為互相爭奪的情況。委員希望增加資源以改善服務，並非開設新巴士路線，便削減現有的巴士服務。他查詢，有關第 E22A 號路線載客量的實際數字，因為運輸署吳錦嫻女士所提及的數字與新巴黃漢中先生所提供的有出入。另外亦查詢，早前運輸署曾有信函指出第 E22A 號路線於繁忙時段駛離將軍澳時的載客量高達九成，於上一次會議提及載客量下降至七至八成，但於是次會議中運輸署指載客量已下降至六成，是否因為第 E22A 號路線的班次時間延長至三十分鐘一班，讓乘客認為費時失事，而轉乘其他交通工具前往機場。而運輸署亦以乘客量不足為理由而不會增加班次，最後只會造成惡性循環，不能改善第 E22A 號路線的巴士服務。他認為，運輸署應考慮第 E22A 號路線回復至 20 分鐘一班的班次。

109. 林少忠先生表示，有居民反映第 E22A 號及第 A29 號路線因乘客的行李過多及行李擺放位置不足關係，而需要把行李放置於行人路上，影響載客量。他希望，巴士公司能於增加班次的同時，亦考慮把座位改為行李擺放位置。

110. 鍾錦麟先生表示，當第 A29 號路線進行諮詢時，他曾參與提出動議要求盡快實施第 A29 號路線。但現時於第 A29 號路線通車後，收到不少居民的意見，而將軍澳站上蓋亦即將有酒店投入服務。他表示，作為其中一位贊成開設第 A29 號路線的成員，認為第 A29 號路線是可以為將軍澳南區居民帶來多一項選擇。他認同陸平才先生所述，路線的分站數量可以較少，但希望以最短的路線照顧將軍澳南區居民。

111. 吳錦嫻女士補充，剛才委員質疑的載客量數字，新巴黃漢中先生所述

的數據是位於龍翔道的載客點，是屬於區外，而最近 4 月 18 日的調查結果為 85%。而剛才她提及的數據是由運輸署於 3 月 2 日作出的乘客量調查所得，調查主要針對上午 6 時 50 分及上午 7 時 20 分兩班班次。她所述的乘客數字是屬於區內將軍澳區的尾站，載客量達到 63.2%，但因為區外仍有乘客，所以城巴於龍翔道調查的數據結果是 85%。她澄清，運輸署與新巴的調查吻合。至於，她曾報告運輸署於 11 月份作出的調查，於區外尾站的最高乘客量達到九成。由於巴士公司已調配了一些載客量較高的巴士服務第 E22A 號線，所以相對載客率稍微下降。

112. 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。

反對專線小巴線 18 號停止運作

(SKDC(TT)文件第 33/12 號)

要求運輸署維持新界專線小巴 18 號服務

(SKDC(TT)文件第 34/12 號)

113. 主席表示，由於(SKDC(TT)文件第 33/12 號)及(SKDC(TT)文件第 34/12 號)內容相關，建議一併討論。(SKDC(TT)文件第 34/12 號)是由范國威先生和鍾錦麟先生動議，張國強先生、梁里先生、林少忠先生及林咏然先生和議。

114. 由於委員沒有反對，主席因此通過(SKDC(TT)文件第 33/12 號)及(SKDC(TT)文件第 34/12 號)作一併討論。

115. 吳錦嫻女士相信動議源於早前運輸署透過秘書處向委員發出諮詢文件，以收集委員就營辦商提出停止營辦新界專線小巴第 18、19S、108A 及 108M 號服務而運輸署提出的重組建議。事實上，上述路線屬於同一組別。營辦商於本年 2 月份向運輸署提交通知書，通知由 2012 年 9 月 1 日起停辦上述四條小巴路線。她表示，當運輸署收到停辦通知書後，運輸署內部亦重新檢討上述四條路線的服務性質及是否有替代服務。於整個專線小巴組合中，其中兩條路線有替代服務，當中包括第 18 號線，其大部份路段，均有比專線小巴路線票價為低的替代服務。另外，專線小巴現時於整個運輸網絡中，一般會扮演著接駁的服務角色，對於一些較長程的路線，以載客量低的小巴提供服務，是不合時宜。她表示，運輸署在考慮第 18 號線有較便宜的替代路線後，建議取消該路線。另外，第 108M 號線是只提供早上繁忙時間服務，乘客量亦不高，而運輸署曾與維景灣畔商討，如屋苑認為有需要，可開設居民巴士服務代替。她表示，經過運輸署檢討現時的交通網絡、替代服務及營運情況後，建議取消第 18 及第 108M 號線，但將會維持第 19S 及第 108A 號線的服務。因為運輸署認為上述兩條路線於現時情況仍有需要，及暫時沒有完整的替代服務。運輸署將專線小巴路線的重組建議

透過秘書處分發給各位區議員，希望收取委員的意見。運輸署希望新的小巴路線組合將有兩條路線，並會與現時的營辦商商討因應上述的組合，繼續營運第 19S 及第 108A 號線，好處是可以維持現時該兩條路線的票價。因為，營辦商如果放棄營辦上述兩條路線，將需要為路線重新招標。現時運輸署在刊憲時會以最高許可票價，讓有興趣的營辦商申請。她表示，第 108A 號線的票價上限是 8.9 元，現時的票價則只是 4.4 元，而第 19S 號線的票價最高上限是 35.5 元，現時的票價則只是 19 元。因此，運輸署希望透過路線重組後，將現時仍有需要存在的路線，交由現時的營辦商繼續營辦。她表示明白委員的憂慮，取消第 18 號路線後居民將會減少一項選擇。但她指出，除了港鐵外仍有過海巴士服務能到達北角或西灣河等地區，若現時上述服務同時存在，不會符合營運效益。

116. 方國珊女士表示，每天約有 3600 名人次使用第 18 號路線，這路線的實際需要是有目共睹，因此她並不同意運輸署支持取消上述路線，加上運輸署建議取消第 690 號及第 692 號巴士路線，令過海的交通工具只剩下港鐵可供選擇。她表示，除了不同意上述方案外，亦認為有改善的空間，她於會上派發了改善第 18 號路線的行車路線建議圖，可減省路線的油費開支及增加客源。建議包括縮短行車路線，如將軍澳往香港島經過百福道後，改為循環線，可減少行車里程及增加乘客流量。及於將軍澳坑口北的總站，建議伸延至日出康城、環保大道或峻瀆等地區，以擴闊客源。她表示，現時第 18 號路線除了將軍澳的居民已有 3600 名人次使用，油價和東區海底隧道的收費不斷上升，取消第 18 號路線將影響將軍澳居民。她認為，希望運輸署能改善路線，以減少第 18 號路線的油費開支及活化路線。

117. 陳權軍先生查詢，當時第 18 號路線是否與另一條路線一起投標。由於路線有盈餘，是否有減價的空間。

118. 林少忠先生表示，運輸署先削減過海巴士路線，再削減過海小巴路線，他認為可考慮優化路線。正如陳權軍先生所述，如只營辦第 19S 號及第 108A 號路線，兩條小巴路線都有盈餘，是否有車費下調的空間。他認為，第 19S 號及第 108A 號路線是有一定乘客量，而第 19S 號是深宵路線，他希望能考慮優化路線，避免隧道車多擠塞，可改行山上路線。因取消第 18 號路線後，每天約 3600 名人次的乘客量將改為轉乘港鐵，令於北角站轉乘港島線的等候人數上升，而需要等候約三班列車才可登車。

119. 陳繼偉先生表示，不明白運輸署的中央政策。他認為，運輸署於巴士路線或小巴路線上，均是「輸打贏要」，會否引起不平等的競爭。他認為，路線中有盈餘及虧損，應是捆綁式處理。不應只營運有盈餘的路線，取消虧損的路線，不能發揮拉上補下的作用。他查詢，運輸署有否機制監管小巴營辦商不會隨便放棄營辦路線，或有否對營辦商設立評分機制。

120. 劉偉章先生申報，他的住宅非常接近第 18 號路線的分站。他表示，較早前第 18 號路線有盈餘，直至港鐵將軍澳線及康城線開通後，卻出現虧損。他希望保留第 19S 號路線，但第 19S 號路線並不能到達西灣河等地區，卻有不少將軍澳居民需要前往西灣河及太古城等地方上班，而巴士路線第 690 號及第 692 號路線亦即將取消，令居民只可選擇乘搭港鐵，但於北角站轉線時卻出現等候時間過長的情況。另外，第 108A 號路線是方便區內居民前往將軍澳醫院探病用途。他表示，運輸署當初是因為區內有需求才設計路線，因此希望運輸署能保留上述四條小巴路線。

121. 周賢明先生支持上述兩項動議文件。他明白於港鐵將軍澳線開通後，對整組專線小巴路線是有一定影響，但於營運上可考慮優化。因為第 18 號路線於回程時，於寶林設分段收費，而有一定數量的乘客乘搭。他表示，理解路線中需要付出兩條隧道的費用，營運中存在一定困難，但事實上於設計路線時預料到上述情況，因此他希望能維持上述路線繼續經營。另外，他表示對第 108M 號路線的改動沒有意見。

122. 吳錦嫻女士回應，運輸署曾於附件中列出路線的客量約為 3600 人，但當中實際的過海人數不足 2000 人，過海後的路段或於將軍澳區內的路段，有其他路線可供居民乘搭。而過海的路段是可由第 694 或第 692 號線替代。另外，現時營辦商通知運輸署將會於本年 9 月 1 日，交回上述四條小巴路線的專營權，做法實際是根據客運牌照的條件，若營辦商希望交回專營權，需於六個月前通知運輸署。現時，營辦商的意見清晰指出希望交回四條小巴路線的專營權，但運輸署將會作出衡量。她表示，第 18 號線於港鐵將軍澳線開通前，許多居民是依靠此路線作為過海的接駁服務，但現時將軍澳區的交通網絡已有轉變。於優化及下調票價方面，營辦商亦曾經實行優惠措施，但在客源下降及營運開支，如隧道費、油價及司機薪酬等不斷上升下，最終不能維持整組路線服務達至微利情況。運輸署亦曾於去年 11 月份，為第 18 號及同組其他路線作出票價調整，希望讓整個組別能達至微利狀態。由於自去年 11 月份至今年 4 月份，石油氣及柴油加幅達 35%及 4.5%，司機薪酬則有約 10%的增長。所以，營辦商決定交回專營權，而運輸署則需要考慮保留區內有需要的路線，如第 108A 號線。她表示，第 108A 號線是代替較早前新巴接駁調景嶺至將軍澳醫院的路線，有需要存在。及第 19S 號線是晚間過海路線，能於港鐵停止服務後運作，亦是有需要存在。她表示，運輸署亦曾考慮將第 108A 及第 19S 號路線作重新招標，但於過程中可能令票價大幅提升。就居民利益著想，運輸署不希望由新營辦商經營路線而令票價提升，故亦建議與現時的營辦商商討，並以現時的票價提供服務。她指出，第 108A 號線的每日客量高達 3600 人，若需要重新招標，現時的乘客有可能需要付出比現時更高的車資；而第 19S 號線的每日乘客量則有約 500 人，新投票後的車費有機會上升至超過 30 元。她總結，運輸署以居民利益為出發點，是希望於路線重組後與現時營辦商商討，期望居民能以現時票價繼續享用服務。

123. 張國強先生表示，擔心此捆綁式組合先例一開，其他路線的營辦商亦會作出相同建議，導致對服務市民的態度下降，他希望運輸署能夠作出改良。他表示，若路線重新招標，是否將根據吳錦嫻女士所述，收費將提高而影響市民，甚至路線沒有新營辦商投標，而令路線服務終止。他表示，需要深思熟慮才下決定，但不可長期讓上述情況出現。

124. 林少忠先生表示，運輸署聲稱為市民爭取更多利益，卻以捆綁式或讓路線重新投標，令票價上升。他詢問，為何不考慮分拆路線，如有盈利的第 19S 號及第 108A 號路線，補貼白晝行駛的路線，再把第 18 號路線重新招標。他認為，運輸署應為市民爭取利益，而非為營辦商爭取。

125. 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。

要求專線小巴 110 於繁忙時段增加班次 **(SKDC(TT)文件第 35/12 號)**

126. 主席請委員參閱由莊元荃先生動議，陳國旗先生和李家良先生和議的文件。

127. 莊元荃先生表示，第 110 號專線小巴是由調景嶺至九龍城的循環線。他表示，運輸署及營辦商終於聽取居民的反映，於 2011 年 9 月份優化了行車路線，駛經九龍灣工業區及 MegaBox 商場。現時，於上下班繁忙時間的乘客量增加不少。但小巴公司於今年 2 月份提高了票價，由每程 \$8.4 增至 \$9。現時，票價及乘客量亦有增加，卻沒有增加班次。亦由於乘客過多，而引致於九龍灣工業區、MegaBox 商場、唐明街及唐俊街等地點的乘客未能登車。他表示，路線進行優化後，乘客卻沒有受惠。他希望署方能考慮於上下班繁忙時間增加班次。

128. 吳錦嫻女士回應，運輸署於去年 9 月份將第 110 號線改為行經九龍灣，及於去年年末增加了一輛小巴服務。此路線於過去兩年間，每年亦增加了一輛小巴服務，共增加了兩輛小巴提供服務。運輸署理解行經九龍灣後，乘客量上升。現時運輸署正安排進行調查，了解九龍灣區內的乘客需求，及與營辦商商討車輛的安排及提供短途班次的可行性，從而增加九龍灣至調景嶺的班次。運輸署將就調查結果與營辦商商討，如有新措施將於會議上向委員匯報。

129. 方國珊女士支持上述動議。但希望向吳錦嫻女士表達，於上一屆區議會已有關注不少居民需要前往九龍灣的問題，希望運輸署能盡快增加班次，而不只是密切關注問題。

130. 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。

延伸專線小巴 112M 線至將軍澳站及調景嶺
(SKDC(TT)文件第 36/12 號)

131. 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。

132. 吳錦嫻女士重申，運輸署並不贊成伸延第 112M 號線。因為該線的設計是接駁工業邨至康城鐵路站，以方便前往工業邨上班的乘客及日出康城或其他附近即將落成的樓宇居民。她表示不認同(SKDC(TT)文件第 36/12 號)中，提及第 112M 號線每日的乘客量只有數十人。她續表示，上述情況只在 2011 年最初開辦此路線時發生。2012 年 2 月份的數據顯示，該線每日的乘客量已超過 500 人。由此可見，每日有相當的乘客利用此路線接駁至工業邨，不久將來工業邨亦有新發展，乘客量有上升趨勢。另外，於石角路的 85A 區亦有住宅項目發展中，港基物業亦曾向運輸署要求考慮增加第 112M 號線接駁至屋苑的服務。以現時的資源及最初的設計理念而言，第 112M 號路線應是提供接駁至康城鐵路站的服務。因此，運輸署不同意將第 112M 號線伸延至將軍澳站或調景嶺站。

133. 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。

促請運輸署增加將軍澳(南)區深宵交通工具。
(SKDC(TT)文件第 37/12 號)

134. 主席請委員參閱由何民傑先生動議，張國強先生和議的文件。

135. 張國強先生表示，上述議題是老問題，近年委員一直爭取深宵交通服務，但一直未見進展，故此每年年初亦會提交此議題於議會中討論。

136. 吳錦嫻女士認同張國強先生指出上述議題是老問題。但她表示，主要原因是客源的問題，現時已有一定數量的深宵巴士服務，乘客量的增長亦不明顯，所以於營運效率方面的考慮，運輸署並不建議增加巴士路線。而優化現時的深宵巴士服務方面，可以作出考慮。運輸署已與九巴商討，有關是否可改善深宵巴士服務的可行性。如有任何新措施推出，將於會議上向委員匯報。

137. 莊元荃先生同意張國強先生的動議內容，並表示將軍澳南區的深宵交通服務是需要改善。早前署方有提及第 98D 號及第 296D 號路線延長服務時

間至深宵，他查詢現時的進展。

138. 吳錦嫻女士回應，運輸署現時正與九巴商討考慮使用其他措施，及將與上述建議一併考慮。

139. 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。

要求於影業路加設行人過路設施，保障路人安全 **(SKDC(TT)文件第 38/12 號)**

140. 主席請委員參閱由凌文海先生動議，周賢明先生和議的文件。

141. 周賢明先生表示，文件中第二段提及「例如加設交通燈」，再於現場觀察後，擔心影響該處的交通流量。他希望可以於近迴旋處的行人過路處加設隧道，及改為雙線行車。此為長遠解決該處人車爭路及交通流量的問題，亦可保障行人安全。另外，近坑口村的行人過路處方面，亦希望運輸署交通工程師能考慮改善和配合。

142. 劉偉章先生支持上述動議。早前，有建議擴闊影業路的工程，於上次會議中了解中華電力有限公司(下稱「中電」)於該處設有一條電纜，而影響擴闊道路的工程進度。他表示，曾向中電了解，中電表示現時工程已接近完工。他查詢，運輸署就上述議題會否與擴闊工程一併提供資料。

143. 莊漢文先生表示，有關影業路現時有兩個行人過路設施，為提高駕駛者及行人的警覺，已於該處加設慢駛及前面行人過路的指示路牌。以及運輸署正進行研究考慮如何改善兩個行人過路處，及作出行人及車流的統計和考慮進一步提升設施。他表示，運輸署會詳細考慮委員的意見。

144. 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。

要求土拓署盡快完成翠嶺路單車徑工程及於行人路旁加種植物 **(SKDC(TT)文件第 39/12 號)**

145. 主席請委員參閱由陳繼偉先生和方國珊女士動議，簡兆祺先生和吳雪山先生和議的文件。主席請土木工程拓展署林振德先生及盧志輝先生回應。

146. 林振德先生表示，土木工程拓展署現正進行將軍澳南基礎建設工程，於翠嶺路附近亦有道路改善工程，包括重新鋪設行人路、單車徑、行人過路線及於調景嶺鐵路站附近興建道路。由於該處需要協調不同的機構遷移

一些公用設施，所以工程需要分階段進行，工程時間亦較長。他表示，翠嶺路的工程預計於今年年中完成。在進行道路改善工程的同時，工程亦計劃於翠嶺路及將軍澳南的新道路旁，加設花槽、栽種樹木及灌木。綠化工程亦包括委員的建議於翠嶺路花槽栽種植物。他表示，土木工程拓展署會盡快安排種植樹木，於道路工程完工後，即展開綠化工程。

147. 陳繼偉先生表示，委員和市民都不能接受該路段由 2009 年展開工程，至今仍未能完工。他認為，是協調上出現問題。他續表示，去年土木工程拓展署於區議會會議中回覆，將於今年年初完工，但現時已延遲至今年年中。他希望，署方能盡快作出改善。

148. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求土木工程拓展署跟進委員的意見。

要求於康盛花園第 4、5 座出口及行人天橋附近加設盲人引路磚設施，方便有需要人士到達寶林北路往觀塘方向巴士站(康盛花園站)
(SKDC(TT)文件第 40/12 號)

149. 主席可請委員參閱由林少忠先生動議，林咏然先生和議的文件。

150. 林少忠先生表示，由 2011 年下旬至今年年初，因居民需要而於康盛花園巴士總站增設了盲人引路磚設施。他希望，相關的路線能伸延至康盛花園的巴士總站，特別是第 98A 號路線較多居民使用。他續表示，康盛花園由 1989 年入伙至今，人口亦開始老化及相關人士有需要使用盲人引路磚設施。他指出，許多公眾地方都增設了盲人引路磚設施。他希望，運輸署能於該地點增設盲人引路磚設施至巴士站。

151. 許錦年先生表示，根據無障礙設施的規範與標準，運輸署將陸續於公共運輸交匯處及巴士總站等地點，設置盲人引路徑讓失明人士通往個別的候車月台。但規範中沒有要求由個別屋苑至個別的巴士站中加設盲人引路徑。因此，林少忠先生建議由康盛花園橫過寶林北路，通往前往觀塘的巴士站，運輸署暫未能考慮上述建議。但於橫過寶林北路的行人天橋中，運輸署將於梯台位置加設盲人警示磚，引導失明人士利用行人天橋橫過寶林北路。

152. 林少忠先生表示，運輸署暫時不考慮由行人天橋通往寶林北路的往九龍方向巴士站位置加設盲人引路磚，但可於康盛花園第 4、5 座之間伸延至巴士總站，可以考慮先增設一小段地方的盲人引路磚，方便居民。他希望，運輸署能於該地點增設盲人引路磚設施。

153. 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。

要求政府盡快採取措施，舒緩寶林北路噪音問題。

(SKDC(TT)文件第 41/12 號)

促請政府有關部門在翠林路路面鋪設低 噪音物料，或採取其他措施，改善上行車輛對鄰近住戶造成的噪音滋擾。

(SKDC(TT)文件第 42/12 號)

154. 主席請委員參閱由區能發先生和譚領律先生動議，溫悅昌先生和議的文件。

155. 譚領律先生表示，建議(SKDC(TT)文件第 41/12 號)與(SKDC(TT)文件第 42/12 號)一併討論，兩項議題都是有關寶林北路及翠林路的噪音問題。他表示，寶林北路是將軍澳往來九龍區的主要幹道，特別是於將軍澳隧道擠塞的情況下，較多駕駛人士將會利用寶林北路往返九龍區。但現時仍沒有任何措施舒解寶林北路的噪音問題。過往曾多次向政府部門反映問題，但於文件會上呈閱一由環境保護署的覆函指出，上述地點仍未達到噪音水平。他表示，不理解環境保護署是如何量度噪音水平。但行駛的車輛增多，方向亦改變至向上行駛，由車輛引致的噪音對於翠林邨的居民帶來滋擾。他表示，於(SKDC(TT)文件第 42/12 號)中提及，是否可於增設其他減少噪音措施前，由路政署於路面鋪設特別的物料，以減少噪音。

156. 由於委員沒有反對，主席因此通過建議(SKDC(TT)文件第 41/12 號)及(SKDC(TT)文件第 42/12 號)作一併討論，及建議通過上述兩項動議及要求環境保護署跟進委員的意見。主席續表示，上述兩項議案將轉交由房屋及環境衛生委員會跟進。

157. 譚領律先生表示，早前曾向運輸署許錦年先生查詢，了解路政署需要於環境保護署量度噪音超標後，才可進行工程。但他並不認同上述做法。他查詢，運輸署或路政署能否主動落實減低噪音措施。

158. 林少忠先生表示，有關寶林北路噪音問題，已於房屋及環境衛生委員會會議中，與環境保護署反映。他表示，環境保護署的覆函亦將於房屋及環境衛生委員會會議繼續跟進。他認為，整段寶林北路只有少部份實施減低噪音措施，唯獨山上的居民受到滋擾。他表示，正如譚領律先生所述，於翠林路因為環境問題車輛需要改為向上行駛，晚上亦有不少重型車輛停泊於路邊。他希望，運輸署能於該路段鋪設瀝青減低噪音。他向運輸署查詢，除環境保護署外，運輸署能否決定於該路段鋪設吸收噪音物料。

159. 劉偉傑先生表示，有關翠林路噪音問題，需要與環境保護署商討，了解該處噪音超標的原因。例如由引擎發出的噪音，或是由於輪胎與地面磨

擦時發出的噪音。經了解噪音來源後，才可商討於翠林路路面鋪設低噪音物料的可行性。

160. 譚領律先生表示，希望路政署能與環境保護署商討，有關噪音超出標準的定義。他質疑，其他地區亦有於路面鋪設低噪音物料，及已有一定的效果，為何不在這一段非常接近民居的路段實施上述工程。他希望，路政署能積極跟進。

161. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述兩項動議及要求路政署跟進委員的意見。

強烈反對領匯停車場大幅加租。 **(SKDC(TT)文件第 43/12 號)**

162. 主席請委員參閱由譚領律先生和陳繼偉先生動議，區能發先生和溫悅昌先生和議的文件。

163. 吳錦嫻女士表示，議題應交由房屋署或領匯回應。

164. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及要求領匯跟進委員的意見。

165. 李家良先生表示，區內許多停車場都是由私人擁有，曾是政府擁有的停車場亦交由領匯管理。由於沒有政府平衡，引致將軍澳區內停車場的租金不斷上升。他表示，運輸署能否考慮將來於區內設立由政府管理的停車場，以平衡市場需求。

166. 主席表示，建議上述議題轉交由房屋及環境衛生委員會跟進，因房屋及環境衛生委員會較多機會與房屋署及領匯交涉。

167. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及轉交由房屋及環境衛生委員會跟進委員的意見。

【由區議會大會轉介議題】

要求警方在春秋二祭加強將軍澳華人永遠墳場新行人路及附近一帶的人流管理 **(2012年4月10日區議會會議文件(SKDC(M)文件第 52/12 號))**

168. 張凱婷女士表示，今年是將軍澳警方首次參與清明節的人流管制行動。故此，警方作出即時現場準備及即時現場應對等方式處理。她表示，

將來於重陽節時會吸收於清明節時的經驗，希望能於人潮管制方面有更好表現。

169. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及由香港警務處跟進委員的意見。

要求政府盡快撥款興建連接尚德商場與將軍澳港鐵站的有蓋行人天橋
(2012年4月10日區議會會議文件(SKDC(M) 文件第55/12號))

170. 劉偉傑先生表示，路政署代表曾於區議會會議上作出回覆，現時工程的最新進度是在詳細設計工程當中，並向局方申請撥款，需等候撥款通知。

171. 莊元荃先生查詢，有關申請撥款的進度，是否有撥款的時間表。於上次區議會會議中路政署回覆，該處需要等候完成興建第56區的公園後，才可興建行人天橋。他認為，上述兩項工程分開進行，完工後的公園亦不能如期開放。他質疑，現時第56區的公園正於施工期間，為何不將兩項工程同時進行，讓第56區的公園能如期開放。他表示，如果於公園完工後才展開興建行人天橋工程，會否影響公園的景觀及延後公園的開放時間。

172. 周賢明先生表示，意見與莊元荃先生大致相同。

173. 范國威先生表示，路政署有否與公園的承建商作出協調。他查詢，兩項工程的進行時間表不相同，該如何處理銜接方面的問題。路政署有否預視將來銜接時出現的問題，及於行政上有何措施，如加快撥款以盡快完成工程作出銜接，減少對較早完工的公園的影響，他表示，議會關注上述工程問題，希望路政署能提供更多資料予委員了解。

174. 劉偉傑先生回應，路政署定期與港鐵公司作出商討上述兩項工程的配合。現時公園的設計已考慮將來興建行人天橋的程序，及於設計中作出改動。他表示，待公園完工後，再展開興建行人天橋，其影響能減至最低。

175. 范國威先生表示，路政署能否作出具體的回覆或於會議後提交文件予各委員。他表示，當區市民亦不曾追問有關公園落成的時間表，所以委員的憂慮是確實存在。他希望了解更多詳細資料，例如路政署於何時與港鐵公司進行會議、有關會議的次數、會議中商討更改了公園設施的哪項設施或區域、或對於公園落成時間較早時，有甚麼方案是能不阻礙市民使用公園設施，而亦能保障市民安全及施工過程能暢順地進行。他希望，路政署能提供上述資料，讓議員能與市民作出交代或應對。

176. 莊元荃先生同意范國威先生的意見，認為署方應該提交更多詳細資料給委員。他表示，署方與發展商將定期會面，因為行人天橋涉及多個屋苑

居民的利益。他希望署方與發展商認真考慮，委員會能派代表參與定期的會議。

177. 劉偉傑先生回應，將於會後盡快提供有關資料給予秘書處，讓有興趣的委員參考。

178. 主席表示，要求路政署讓委員加入與發展商定期的會面，及於會後盡快提交有關覆函。

179. 由於委員沒有反對，主席因此建議通過上述動議及由路政署跟進委員的意見。

要求政府盡快改善單車安全配套設施，並研究單車升格為交通工具的可行性

(2012年4月10日區議會會議文件(SKDC(M) 文件第 72/12 號))

180. 莊漢文先生表示，於香港騎單車是被視為一種康樂活動。香港一般路面因車輛太多及空間有限，基於考慮安全的問題，運輸署並不建議市民於市區內以單車作為交通工具。有關單車徑耗損的情況，路政署亦有一直注意及進行保養維修。同時，運輸署亦有一直檢討單車徑的設計及陸續改善現有的單車徑設施，以保障使用單車人士的安全。他舉例，如使用膠柱代替現有的鐵欄，或於路面上塗上顏色，以識別行人過路處位置，讓行人和單車使用者多加注意。另一方面，政府亦有許多不同的途徑教育市民有關使用單車的知識，如單車安全資訊中心的網站，及定期印刷單車安全小冊子，希望從而提高市民對單車安全的意識。

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

【由社會服務及健康安全城市委員會轉介議題】

要求政府研究及優化內地人來港自駕遊計劃的安排

(2012年2月21日社會服務及健康安全城市委員會會議文件(SKDC(SSHSCC) 文件第 5/12 號))

182. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，並請委員參閱運輸及房屋局覆函(SKDC(TT)文件第 44/12 號)。

183. 陳繼偉先生表示，因為時間銜接問題，於2012年4月24日已於社會服務及健康安全城市委員會會議上討論並刪除議題，因此無需再轉介上述議題。

184. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

【由委員臨時提出的動議】

要求運輸署撤回《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》(SKDC(TT)文件第 23/12 號)盡快優化後再提交本會討論

185. 主席表示，剛剛收到由鍾錦麟先生動議，譚領律先生和議的西貢區議會交通及運輸委員會會議中提出臨時動議的措辭，『要求運輸署撤回「2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃」中的過海隧道巴士重組建議。』

186. 主席表示，文件必須在場過半數委員贊成，才可繼續討論。

187. 主席宣佈，有過半數委員贊成，可繼續討論。

188. 鍾錦麟先生補充，考慮諮詢程序上，如委員反對議案，運輸署可能考慮以其他理據不理會委員的意見。但如是撤回議案，代表運輸署並未完成諮詢程序。他希望，各位委員能支持上述建議。

189. 主席重申，『要求運輸署撤回「2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃」中的過海隧道巴士重組建議。』。

190. 陳繼偉先生查詢，字眼上表示是否只撤回這部份建議，其他部份則代表區議會接受。

191. 范國威先生回應陳繼偉先生查詢表示，建議撤回的部份正是由主席所讀出的動議措辭中所指出的。至於，沒有撤回的另一部份，已於剛才的討論中由當區議員提出意見，是屬於運輸署諮詢過程中聽取委員的意見。

192. 陳繼偉先生表示，各委員對整份計劃書持不同意見。他查詢，反對計劃書後，運輸署會否於下次會議繼續作出匯報。他質疑，為何只撤回計劃中的一部份。他表示，計劃中有許多路線亦有不同意見。因此他建議撤回整個巴士路線計劃，優化後再提交委員會討論。

193. 林少忠先生表示，正如他剛才反映運輸署建議取消第 93M 號路線。但如只撤回計劃中過海巴士路線部分，將代表議會接納計劃中的其他建議。他認為，應是撤回整份文件再進行優化。他表示，如只撤回計劃中過海巴士路線的部分，其他沒有於計劃中的巴士路線將如何處理。他建議，運輸署於是次會議中取消委員的意見，再優化「2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃」。另外，他指出曾與九巴溝通，得知九巴每五年將提交一份巴士

路線發展方案予運輸署。他建議把該發展方案於議會作長遠發展的討論。他表示，與陳繼偉先生的意見一致，希望運輸署能優化巴士路線發展計劃後再提交本會或巴士路線工作小組中討論。

194. 譚領律先生表示，不同意陳繼偉先生的觀點。因為每年運輸署提交的巴士路線發展計劃，並不需要由議會投票通過與否，只是由委員就各路線發表意見。上述臨時動議，只是十多項動議之外的其中一項。撤回其中一部分計劃，不應視為等於本會接納其他建議。

195. 范國威先生表示，陳繼偉先生所提出的是提序上的提問，他不能代表主席作帶領討論。但直至林少忠先生發言時，出現討論內容的問題。他表示，陳繼偉先生於鍾錦麟先生及譚領律先生早前提出方案時，已查詢是否與委員所提出反對巴士路線的方案有關聯。而他早前亦表示，當時理解委員不希望影響其他同事的提案權和影響議案，並希望集中讓運輸署了解委員只要求運輸署撤回該部分的議案。同時，讓各委員繼續進行議案討論，並以此作為前提，所以此刻並不應連同其他議案作一併討論。他認為，這是在程序上並不公道。他表示，如主席剛才作出裁定臨時議案需要拖延至最後作處理，並讓動議人鍾錦麟先生與和議人譚領律先生，以紙筆的方式記錄予主席及秘書作記錄以作行政需要的情況下，處理方式應只集中在此部份。他續表示，其他委員如何演繹或理解該議案是屬於不同的事情。如有其他委員認為需要撤回計劃中的其他部份，可獨立提出另一項臨時動議。

196. 主席表示，如委員希望提出修訂可於現時提出。

197. 陳繼偉先生表示，修定臨時動議為「要求運輸署撤回《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》(SKDC(TT)文件第 23/12 號)盡快優化後再提交本會討論」。

198. 主席表示，臨時動議的和議人為莊元荃先生。

199. 范國威先生表示，請主席裁決及請秘書協助主席參考會議常規，因為此修定將推翻早前會議中作出的討論。他重申，早前當主席處理臨時動議時，已表明不希望影響其他委員就一系列議案及巴士路線發展計劃作出的討論。而現時的修定與要求運輸署撤回部份計劃是有所不同的，如其他委員就巴士路線發展計劃內的部份巴士路線建議，並認為建議是正面及可落實，但將被現時的修定所推翻。他建議，主席需要作出處理和裁決，現時的修定及原有的臨時動議是否擁有相反的效果。

200. 陳繼偉先生表示，剛才的動議是反對取消巴士路線。他表示，不應作捆綁式認為是反對所有動議。他舉例指出，如動議表明就巴士路線發展計劃的諮詢作出反對，才是反對所有動議。

201. 主席表示，陳繼偉先生提出的修定為「要求運輸署撤回《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》(SKDC(TT)文件第 23/12 號)盡快優化後再提交本會討論」。提議人陳繼偉先生，和議人莊元荃先生。

202. 范國威先生表示，主席需要先處理程序查詢。由主席及秘書參考會議常規後，修定對臨時動議的效果是否互相矛盾。現時處理的修定是捆綁式，需要撤回整份計劃。

203. 主席表示，以投票決定。

204. 范國威先生表示，提出上述修定是不公道，修定指要求撤回整份計劃應於會議較早前提出。因為早前提出臨時動議時，採取了先討論由委員提出的議題。當處理了議案後，其他委員因應主席的安排將臨時議案放於最後處理，但現時卻提出修定指需要推翻整份計劃。

205. 主席表示，范國威先生可提出修定陳繼偉先生的動議。

206. 主席表示，休會五分鐘。

207. 主席請委員就修訂動議進行投票，結果如下：

贊成：5 票
反對：2 票
棄權：4 票
未投票：2 票

修訂動議獲得通過。

208. 范國威先生表示，需要就是次處理記錄於會議記錄中，以視公正。因為有委員不在場，而早前未知悉有上述修定動議。他重申，委員是有準備下提出議案，曾研究於東區區議會於那種情況下，需要終止討論並要求署方撤回計劃。但主席及其他委員因希望討論其他議案，而決定將臨時動議放於最後處理，惟最後卻需要撤回整份文件。他請委員不要忘記，因有委員早前就計劃中的第 792 號路線提出正面回應。而剛才通過的修定，令委員所希望署方就第 792 號路線的更改亦不能落實。因此，他選擇投反對票。他促請運輸署能盡快修定巴士路線發展計劃，並於下一次會議中再作討論。

209. 林少忠先生表示，早前於討論時曾表達計劃文件中，建議取消數條巴士路線。他於第一輪發言時，已表示希望運輸署能撤回此文件，希望運輸署能盡快優化計劃後再提交委員會討論。

210. 方國珊女士表示，支持陳繼偉先生的修定動議，並請運輸署三思。

(三) 討論續議事項

西貢公路第一期改善工程進度 (二〇一二年第二次會議記錄第 128 至 129 段)

211. 劉偉傑先生表示，西貢公路第一期的工程進度是正在招標工程顧問公司，進行詳細設計工程，惟現時暫沒有招標結果。

212. 邱戊秀先生表示，上述地方是他的選區。但路政署已通知該區不會於九月份前進行收地程序，但他表示不理解路政署有否通知區議會，將不進行收地程序及當中有否其他問題存在。他質疑，經過行政會議通過後為何工程停滯不前。他希望，路政署能提供更多資料予委員理解。

213. 方國珊女士質疑，為何路政署於西貢公路改善工程中進度緩慢。她表示，她已於議會五年，作為市民亦一直批評政府改善不周，一直不願意於西貢公路投放資源。而現時已同意工程的進行，但工程仍然進度緩慢。她表示，約一個月前，曾發生嚴重交通意外時，道路擠塞約數小時。由此可見，不加快擴闊工程進度是不可能的。另一方面，正如西貢區議會遷移至將軍澳的新大樓有更理想的環境。因為西貢公路擴闊工程是十分重要的一環，她建議主席要求路政署提交一套早前不斷修改的工程詳細圖則，可以如其他工程一樣，保留重要的圖則於議會中，讓委員跟進。

214. 劉偉傑先生表示，有關圖則方面，他將於會議後與同事商討可否盡快提交一份圖則讓委員參考。至於有關程序方面，現時正是根據程序邀請顧問公司當中，但暫未能回答可否加快邀請程序。

215. 李家良先生查詢以下問題。

- I. 路政署邀請顧問公司的問題是在於找不到顧問公司投標，還是因為選擇過多等原因。
- II. 決定選用那一間顧問公司是否有一個限期。
- III. 是否需要再招標聘請工程公司，屆時將會預計花費多少時間進行招標。

216. 劉偉傑先生回應，路政署是根據政府定立的規則及時間聘請顧問公司，惟暫未能回覆有關顧問公司數量過多或過少的問題，需要於會議後與路政署同事商討了解有關資料。

217. 李家良先生查詢，政府的程序中有否設立限期。是需要於限期前成功

聘請，還是沒有限期直至成功聘請。

218. 劉偉傑先生回應，以他所知是有定立時間表，定立了於何時得出投票結果，但暫未能回應確實時間。

219. 主席表示，希望路政署以書面回覆本會。

220. 邱戊秀先生表示，收到市民反映於本年九月份暫停處理收地事宜。他質疑，為何行政會議已通過，還不向立法會申請撥款。他了解，第一期和第二期亦是相同的顧問公司負責，未知現時是否已更換。他質疑，為何現時工程仍停滯不前，而路政署高級工程師麥先生亦已退休，是否工程師退休後，西貢公路的工程就不再進行。

221. 劉偉傑先生表示，暫時沒有補充。

222. 主席表示，請劉偉傑先生以書面回覆本會。

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 45/12 號)
(二〇一二年第二次會議記錄第 130 至 141 段)

223. 冼熙朗先生表示，(SKDC(TT)文件第 45/12 號)中已詳細列出工作小組清理違例停泊（下稱「違泊」）單車的詳情。自上次會議後，已於 2 月份及 3 月份進行五次清理違泊單車行動，共清理 30 輛違泊單車。未來將於尚德邨及西貢進行清理違泊單車行動。

224. 莊元荃先生表示，尚德邨的公共運輸交匯處於一星期前已張貼告示，表示即將清理違泊單車。現時，尚德邨的公共運輸交匯處近的士站附近，確實有大量違泊單車。他表示，清理違泊單車行動後，不消一段時間該情況亦會再次發生。他表示，上次會議曾表示，希望能仿效坑口交通交匯處，以木板圍封欄杆，希望能有效改善違例停泊。他表示，現時該處不單是單車違例停泊，更有不少寬頻公司的廣告牌、膠椅等放置於該處。他建議，使用亞加力膠板圍封。

225. 方國珊女士表示同意莊元荃先生的意見。她表示運輸及房屋局回應由 2008 年起經民政事務處清理違泊單車行動超過 50 次。她認為，是浪費公帑。她表示，局方沒有採納及回應有關她於上一次會議的建議，建議單車採用登記的形式。過往曾有案例指單車於行車路上行駛是合法的，但亦有電台廣播提醒駕駛人士於馬路上互讓互諒。她認為，雖然法例沒有列出，但市民於行車路上使用單車是公平的處理方法，單車應列入交通工具的方案。

單車採用登記的形式，可豁免小朋友玩耍用的單車，以成人使用及於行車路上使用的單車作登記。她建議秘書處去信運輸及房屋局，不要再浪費政府資源。

226. 冼熙朗先生表示，有關於欄杆上圍封木板方面。民政事務處知悉現時部分公共運輸交匯處的欄杆上圍封了木板，亦有委員歡迎上述做法，甚至希望於其他地點實施上述措施。他表示，不同地點將出現不同的情況，需要考慮不同的因素，如美觀方面等。歡迎委員提供意見，讓民政事務處與各個政府部門探討適當、切實可行及配合環境的解決方法。

227. 吳錦嫻女士表示，運輸署知悉尚德邨巴士站單車違泊的嚴重性。將於2012年4月30日，聯同食物及環境衛生署及警方進行清理違泊單車行動。她希望，委員能幫忙提醒居民有關的清理行動。她表示，因為到目前為止，該處仍有超過150輛單車違泊。以及，當天會因應人手分配，同時清理該處的雜物，但會先集中進行清理違泊單車。她表示，運輸署亦要求路政署於清理違泊單車行動後，於的士站及小巴站位置的欄杆封上圍板。有議員建議，以亞加力膠板作圍封之用方面，她表示，現時該措施只是試驗性質，因成本較高及成效還在研究當中。運輸署將因應各交匯處違泊單車情況的嚴重性，而進行清理行動。

228. 主席表示，2012年4月30日將尚德邨於進行清理違泊單車行動，請尚德區議員跟進。

229. 主席表示，運輸及房屋局就上述議題作出書面回覆，請委員參閱(SKDC(TT) 文件第46/12號)。

230. 方國珊女士表示，運輸及房屋局的覆函沒有回應委員的提問，即建議單車採用登記的形式，登記形式是可徹底解決現時浪費民政事務處人手的問題。她認為，單車進行登記後，車主將不會把單車置於街上，可徹底根治問題。她要求，修正信函字眼後，再要求運輸及房屋局回覆。

231. 主席表示，文件中提及「貴委員會提出有關為停泊於單車停泊處的單車進行登記的建議，在執行上有相當的困難」。因此，運輸及房屋局已有回覆委員的提問。

232. 方國珊女士認為，回覆是砌詞狡辯，只是在浪費民政事務處資源。

233. 主席表示，有關議題應告一段落，如方國珊女士認為有需要，可以由議員辦事處去函當局。

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
(二〇一二年第二次會議記錄第 143 至 145 段)

234. 主席表示，秘書處已就有關議題去函港鐵公司，請委員參閱(SKDC(TT)文件第 47/12 號)。

235. 李家良先生表示，港鐵公司回覆資訊顯示屏的資料頻密，但可建議港鐵改善，顯示上一班列車是何時開出，讓乘客可以計算下一班列車的到達時間。另外，他反映港鐵站內的資訊顯示屏的內容是廣告較資訊多。

236. 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。
(二〇一二年第二次會議記錄第 148 至 151 段)

237. 許錦年先生表示，現時路政署對砍伐或移植樹木還在研究當中，交由路政署同事匯報最新進度。

238. 劉偉傑先生表示，路政署把砍伐或遷移樹木的建議交給康文署及地政署審批，現時正等候審批結果。

239. 范國威先生查詢，路政署是何時提交建議予康文署進行審批、康文署審批了多少時間及於康文署回覆後，工程的時間表能否向本會透露。

240. 劉偉傑先生表示，路政署剛剛提交建議予康文署審批，將與康文署了解所需時間才可答覆路政署的提議。他表示，根據工程排序，若砍伐樹木的建議通過後，最快將於本年年末才可進行有關工程。

241. 林少忠先生表示，於本年二月份寶林北聯席會議中曾建議，每位委員亦收到一份有關文件。他質疑，上次委員會會議中曾表達該文件是希望於旭輝臺附近增設一條路，為何是次會議的文件中並沒有記載。他認為，路政署一意孤行，不願聽取居民的意見及就議會同事所贊成的意見行事。他表示，候任特首亦聽取民意，希望議會能參考該聯席會議文件後，路政署和運輸署能審慎考慮。

242. 主席表示，繼續保留上述議題。

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
(二〇一二年第二次會議記錄第 152 至 155 段)

243. 莊漢文先生表示，運輸署就西貢萬宜路近白腊及北丫村的彎位與水務署跟進。他表示，水務署回覆諮詢階段已完成，現時正準備工程前的工作，如與地政署申請地段作前期工作。

244. 主席表示，請運輸署繼續跟進上述議題。

(四) 西貢區公共交通服務

245. 主席表示，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 48/12 號及第 49/12 號。

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。

(二〇一二年第二次會議記錄第 24 至 27 段)

246. 吳錦嫻女士表示，九巴已於 2012 年 4 月 15 日於寶林北路欣明苑外，增設第 296M 號巴士站。

247. 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

(二〇一二年第二次會議記錄第 28 至 31 段)

248. 吳錦嫻女士表示，最新進展已羅列於 SKDC(TT)文件第 48 號中，不再作重複解釋。

249. 李家良先生查詢，剛才檢討西貢地質公園的議案是刪除了還是繼續保留。

250. 主席表示，該議案是繼續保留，並交由運輸署繼續跟進。

251. 方國珊女士認同 SKDC(TT)文件第 48/12 號中第 158 段，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)。她查詢，現時的跟進情況。

252. 主席表示，請方國珊女士於稍後就該議題再作討論。

253. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求增設全日服務的將軍澳往來荃灣巴士線

要求開辦將軍澳至荃灣巴士服務途經翠林邨及康盛花園
要求加開巴士線由日出康城經將軍澳往荃灣
(二〇一二年第二次會議記錄第 37 至 48 段)

254. 吳錦嫻女士表示，運輸署正研究是項建議，並已備悉委員對荃灣至將軍澳巴士線的要求。

255. 張國強先生表示，要求保留上述議題。他查詢，雖然運輸署已備悉有關意見，但有否研究路線的概要時間表，及希望了解更多細節。

256. 鍾錦麟先生表示，意見與張國強先生一致，希望保留上述議題，因為上述議題是全區議會委員十分關心的事項，希望署方定期向委員匯報。

257. 林少忠先生表示，希望保留上述議題，及希望運輸署於研究荃灣線時亦能考慮山上居民。

258. 方國珊女士表示，將軍澳往來荃灣路線是將軍澳居民十分希望落實及提供時間表，及希望能關顧將軍澳南區的居民，包括日出康城及清水灣半島的居民，可設立車站由該區開出。她表示，上一次會議曾建議一份路線圖，希望吳錦嫻女士能採納該路線，如第 798 號路線一樣，跟隨委員建議的路線行駛。她希望，能盡快落實時間表。

259. 主席表示，繼續保留上述議題。

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
(二〇一二年第二次會議記錄第 49 至 58 段)

260. 吳錦嫻女士表示，根據運輸署的客量調查顯示，現時兩班班次的最高載客量分別為 54%及 30%。以現時的載客量，運輸署沒有足夠的理據支持增加班次。

261. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

建議成立西貢區巴士路線工作小組，全面檢討區內巴士服務。
(二〇一二年第二次會議記錄第 59 至 82 段)

262. 主席表示，已成立西貢區巴士路線工作小組，並於 2012 年 4 月 2 日舉行第一次會議。

263. 召集人周賢明先生表示，該次會議中有多位委員出席，就區內的公共交通及巴士路線提供意見，會議亦就早前討論的過海巴士路線作詳細討

論，特別是有關反對的意見。另外，亦就機場巴士路線、第 296M 號、第 93K 號、第 95 號、第 798 號路線及將來會否考慮把將軍澳分區等議題作出廣泛討論。會議上亦有意見指每年的巴士路線發展計劃，可提早於工作小組中作討論，避免於委員會中花費過多時間討論。工作小組考慮舉行新一次會議，特別是運輸署優化巴士路線計劃後，及配合早前討論的巴士路線一併作詳細討論。另外，上次會議中有成員提出有關新巴專營權的安排，他感到遺憾，因為當時的回答並不是非常確實，但最近已公佈專營權延續十年。他表示，希望於將來可討論更多細節，及請成員盡早準備希望討論的議題，避免議會準備過於倉促。他表示，請主席同意秘書處舉行下一次工作小組會議，就細節再作討論。

264. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

要求九巴改善 98A 班次失準的問題 **(二〇一二年第二次會議記錄第 101 至 107 段)**

265. 吳錦嫻女士表示，運輸署已與九巴進行會議，跟進巴士班次失準問題。會議中討論一系列的路線，當中包括第 98A 號線，受交通問題影響而失準的情況，運輸署現考慮於行車路線或班次上作出修定，重新編排班次，以緩和失準情況。

266. 方國珊女士表示不理解。她質疑，是否把服務承諾班次由原本的 5 至 6 分鐘一班，因脫班問題延長至 10 分鐘一班，便可解決問題。委員批評三間巴士公司每條路線亦有脫班問題，但運輸署沒有把委員的意見收錄於行會中討論。她質疑，署方不重視委員的意見。她表示，第 98A 號路線經常同時有兩班班次到達分站，影響將軍澳居民。另外，第 98A 號路線有盈利，卻不提供合理的服務。她評批運輸署批准專營權延續十年是不合理，應該先延續五年，再因應表現決定是否延續。她質疑，吳錦嫻女士的回應是否等於放寬服務承諾，以配合脫班的情況。

267. 吳錦嫻女士表示，在編定班次時，運輸署需要考慮實際交通情況。如交通情況需要更多行車時間，運輸署會與巴士公司商討後作出調整，如增長行車時間，而巴士公司將就增長行車時間的需要再編定班次，希望可以盡量改善班次失準的情況。她澄清，兩班班次同時到達分站與脫班的問題是不相同的，巴士開出的時間準確，但因受途中上落客的影響，令兩輛巴士到站的時間變得接近或相同，上述情況並不是脫班問題，只是受路面交通影響。她表示，如需要調高行車時間，當然會影響班次，但並不表示運輸署需要把現時的班次調低。她希望，委員明白運輸署會盡量要求巴士公司保留原有班次，及於行車運作上作出調整。

268. 林少忠先生表示，早前於討論巴士路線發展時，批評九巴治標不治本，

把行車時間增長。他質疑，運輸署有否研究為何出現脫班情況。他認為，運輸署沒有考慮如何令巴士更準時開出。他表示，觀塘道至牛頭角鐵路站一段，乘客需下車轉乘其他交通工具。他質疑，為可不於隧道位置進行轉乘，減輕居民於主要交通路線上落客的需要。他表示，運輸署只回覆班次增加的時間是沒有意義。他質疑，運輸署為何不積極考慮方法解決路面擠塞的問題。他表示，所有巴士路線需要經過開源道迴旋處駛往觀塘碼頭，會否考慮提前於另一個路口進入，應優化路線令觀塘道不再擠塞。

269. 劉偉章先生表示，脫班問題將影響乘客乘搭巴士路線。因為出現脫班情況後，乘客將會轉乘其他交通工具。委員向運輸署反映脫班情況，而運輸署回應將與巴士公司商討及研究。他認為，研究後脫班情況沒有改善。他表示，脫班情況持續出現，最終只會影響路線的乘客量。他希望，可優化情況，達至運輸署、委員及巴士公司三贏局面。他明白路面交通有突發情況，但並不代表相同路線可再三出現脫班情況，希望運輸署能考慮。

270. 方國珊女士表示，第 98A 號路線是重要的路線，能幫助將軍澳居民。她曾表示，巴士公司收到不少盈餘，服務卻出現脫班，而沒有得到懲罰。她要求運輸署交代，會否就第 98A 號路線脫班情況向巴士公司提出罰款要求。她表示，運輸署突然通過延續新巴專營權十年，是有需要檢討及設立罰款制度。另外，正如劉偉章先生所述，如果第 98A 號路線等候時間過長，而運輸署亦不提供第 93K 號路線的轉乘優惠。她希望，可以為居民提供選擇，如再次出現脫班情況，應落實第 93K 號路線的轉乘優惠。

271. 主席表示，繼續保留上述議題。

要求擴大長者與殘疾人士的公共交通優惠至公共小巴 (二〇一二年第二次會議記錄第 108 至 115 段)

272. 吳錦嫻女士表示，於西貢區議會會議上曾有議員提出類似的議題。她表示，勞工福利局亦已就上述議題直接回覆西貢區議會。

273. 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 (二〇一二年第二次會議記錄第 116 至 121 段)

274. 吳錦嫻女士表示，預計香港科技大學的三三四學制會令前往該大學的乘客量增加，而需要加強巴士及專線小巴服務。運輸署已與個別專線小巴及巴士公司商討改善措施。另外，上次會議中提及有關鄭植之中學的交通需求，運輸署亦已與鄭植之中學的校長會面，討論有關巴士及專線小巴的服務。她表示，較早前已就校方的建議，為鄭植之中學於下課時間提供三

班第 101M 號線小巴前往坑口。

275. 劉偉章先生表示，感謝運輸署為鄭植之中學的學生改善交通，透過與校方溝通了解問題所在，從而提供解決方法幫助學生。

276. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 156 段)

277. 吳錦嫻女士表示，運輸署曾與九巴溝通，但九巴表示現階段未能接納增設第 296C 號分段收費的建議。

278. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 157 段)

279. 吳錦嫻女士表示，現時新巴第 796C 號及第 796S 號路線，已可讓將軍澳南的居民前往觀塘、九龍城及深水埗等地區。她表示，避免資源重疊，運輸署不贊成將第 296C 號路線繞經寶邑路。

280. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 158 段)

281. 吳錦嫻女士表示，運輸署一直就上述建議與九巴商討，現時九巴正擬定第 98P 號路線的營運細則及安排，當有進一步消息時，會再向委員匯報。

282. 方國珊女士表示，支持第 98P 號於黃昏繁忙時間回程時駛經康盛花園及寶林北路，亦建議運輸署應盡快落實時間表。她希望，運輸署能積極考慮增設第 98D 號路線於尖沙咀回程時往坑口的特快線。她表示，於下班時間尖沙咀有大量將軍澳居民排隊輪候巴士，如設立特快線可縮短居民返回坑口的行車時間，希望運輸署考慮的方案。

283. 林少忠先生表示，贊成運輸署就上述路線為山上居民爭取回程班次，希望未來乘客量增加時，可提供更多回程班次。並希望議會能繼續保留議項，直至運輸署提供落實日期。

284. 主席表示，繼續保留上述議題。

**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
(二〇一二年第二次會議記錄第 159 至 160 段)**

285. 吳錦嫻女士表示，運輸署正與九巴檢討第 297 號的服務班次，及研究乘客的數據是否足以支持提供改善服務措施。如有進展，將於會議上向委員匯報。

286. 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。
(二〇一二年第二次會議記錄第 180 至 187 段)**

287. 吳錦嫻女士表示，運輸署沒有計劃增設深宵交通服務。但運輸署對於優化現有服務，歡迎委員提出意見。

288. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

**開辦新機場巴士 A29 號路線，及重組城巴第 E22A、E22B 及 E22P 號線
(二〇一二年第二次會議記錄第 188 至 199 段)**

289. 吳錦嫻女士表示，正如早前討論有關第 A29 號及第 E22A 號路線的議題，運輸署將與城巴再一次檢討重組落實後，兩條巴士路線的成效及考慮相關的改善措施。

290. 林少忠先生表示，由於早前建議第 N29 號路線駛經康盛花園，但當時運輸署回覆希望於 E22A 號路線落實行經山上後，因此才落實第 N29 號路線行駛山上。他希望運輸署積極考慮第 N29 號路線能駛經康盛花園。

291. 吳錦嫻女士表示，就第 N29 號路線伸延至康盛花園，城巴將於本年 5 月 13 日落實上述建議。

292. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

**要求港鐵為二十五歲以上全日制學生提供學生車費優惠
(二〇一二年第二次會議記錄第 32 至 36 段)**

293. 主席表示，港鐵已就上述議題作出書面回覆，並請委員參閱(SKDC(TT)文件第 50/12 號)。

294. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 83 至 88 段)

295. 主席表示，建議運輸署繼續跟進委員的意見。

(五) 道路工程/設施

296. 主席表示，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 51/12 號及第 52/12 號。

要求全面檢討及改善將軍澳區的單車徑設計及配套
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
(二〇一二年第二次會議記錄第 89 至 100 段)

297. 許錦年先生表示，運輸署及路政署已陸續安排單車徑之鐵欄或鐵柱更換為黃色反光膠柱。另外，有些由磚造成的單車徑亦開始轉為鋪上瀝青，並現正進行中。以及在單車徑行人過路處的位置將塗上黃色的過路位，提示單車人士小心行人，並設立慢駛標誌。

298. 邱戊秀先生查詢，有關 SKDC(TT)文件第 52/12 號中，項目編號 NE/11/2524 之工程，根據他所知於 2011 年時運輸署的工程師梁潔韻女士表示已發出圖則。他查詢，為何工程延遲至 2012 年 7 月份才動工。有關部門可否盡早動工。

299. 陳慧儀女士回應，邱戊秀先生提及路政署於何時收到運輸署所發出的施工紙，她表示，需要與部門確定後再回覆各委員。她補充，收到施工紙後，路政署需進行實地視察。而較早前路政署與邱戊秀先生一同前往視察，知悉該處有交通擠塞的問題。而該地方的工程相對較為複雜，原因是技術上的問題，花費的功夫較多，而該處亦牽涉路政署以外的土地。再者，路政署正進行不同的準備工作，包括向地政署申請土地。她預計工程最快將於 2012 年 7 月份動工。

300. 邱戊秀先生表示，現時距離工程動工日期為一至兩個月。據他了解，上述工程並不會影響行車路線，請路政署記錄在案。他相信於該處的左邊往九龍方向應該不會影響行車路線，所以希望陳慧儀女士明白該工程將不會導致封路的情況發生。他接納路政署陳慧儀女士所指出的技術上問題。

301. 陳慧儀女士補充，關於工程會否影響行車線或導致封路的問題，路政署已與承建商進行臨時改道措施，待改道措施完成後才了解實際情況是否完全不影響現時的行車線。因此，現時未能答覆，若有進一步資料將會再作出報告及跟進。

302. 主席表示，沒有委員就上述議題作出反對，並請運輸署繼續跟進。

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)
(二〇一二年第二次會議記錄第 122 至 126 段)

303. 莊漢文先生表示，運輸署已派員作實地考察。發現該處有雜草於斜坡上生長，有機會阻礙視線。但運輸署已於地政署及路政署聯絡，定期進行修剪。早前於 4 月 23 日到該處視察，發現出口入的視距有五十米的距離，達到運輸署規格的要求。

304. 劉偉章先生，感謝莊漢文先生與高級工程師劉漢偉先生出席當天的實地考察。他表示，檳榔灣路路口因樹木已遮擋出口視線，引致右轉往九龍方向存在危險性。當地村民及居民亦希望不要於意外發生後，才落實有關措施，並要求拉直行車道路。他希望，莊漢文先生及有關部門能作深入研究，讓工程能順利進行。

305. 主席表示，繼續保留上述議題。

要求政府早日興建北港島線，紓緩將軍澳鐵路擠迫問題
(二〇一二年第二次會議記錄第 127 段)

306. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 217 至 221 段)

307. 許錦年先生表示，運輸署將研究寶康路與寶豐路交界單車徑增設小形迴旋處。

308. 林少忠先生表示，高興得悉運輸署為居民著想，考慮單車徑沒有迴旋處而引起交通意外。他希望，運輸署能盡快增設迴旋處，及提交圖則予委員參考，讓委員能與當區人士商討並提出意見，再於議會上代表居民向運輸署反映。

309. 主席表示，繼續保留上述議題。

要求加快擴闊影業路

(二〇一二年第二次會議記錄第 232 至 235 段)

310. 劉偉傑先生表示，中電於該處的工程仍未完成。路政署將一直與中電進行溝通，當中電完成工程後，盡快展開工程。

311. 劉偉章先生表示，早前的討論中曾提及影業路行人過路設施。他希望，保留議題再作研究。他引述劉偉傑先生表示，中電於該處的仍有工程尚未完成。但據他所了解，中電的工程大部分已完成，尚餘小部分地區工程尚未完成，及與中電方面溝通，希望工程不要影響影業路擴闊工程。他重申，希望保留議題並與早前有關影業路的議題作一併討論。

312. 主席表示，繼續保留上述議題。

要求重建西貢糧船灣碼頭

(二〇一二年第二次會議記錄第 236 至 237 段)

313. 洗熙朗先生表示，民政事務處一直聯同各個相關部門，包括運輸署、土木工程拓展署、海事處、環境保護署、漁農自然護理署、區議會、地區人士及業界就議題作出討論，及了解地區人士的訴求。他表示，最近民政事務處參與區議會轄下的旅遊及經濟發展工作小組，於本年 3 月 19 日舉行的實地視察活動，包括視察糧船灣碼頭設施，以進一步了解情況。另一方面，運輸署已於本年 3 月 23 日，糧船灣天后大誕舉行慶典當天，進行交通流量調查，現時正進行資料分析。他表示，民政事務處將聯同各部門審視所得資料，並與相關地區人士進一步接觸，探討改善方案。

314. 主席表示，委員沒有其他問題，請民政事務處繼續跟進事項。

日出大道增設右轉往環保大道工業村行車方向

(二〇一二年第二次會議記錄第 238 至 244 段)

315. 莊漢文先生表示，資料顯示發展商已就右轉的方案及連同其發展的方案已提交給相關部門審核中，需要等候相關部門完成審核後，才可繼續作跟進。

316. 方國珊女士表示，於上次會議中已提及上述工程不能再等候。由於運輸署沒有盡快解決交通問題，現時有居民於日出大道違規右轉，罔顧他人及自身安全。她詢問運輸署能否盡快落實上述工程。她認為，日出康城及工業邨的人口增多，運輸署應該增加相關配套。她表示，上述工程已經等候兩年多時間。她認為，政府不應讓發展商於發售樓宇後不負責任，只顧

發售樓宇圖利。工程只需要增設右轉交通燈，政府卻把責任交由私人發展商處理。她請運輸署提交該發展方案及當中的交通及環境評估，給予區議會委員參閱。

317. 莊漢文先生表示，發展商的方案是於近期提交，當區負責同事會跟進上述議項。

318. 主席詢問莊漢文先生，是否有文件能呈交委員會。

319. 莊漢文先生表示，他是代當區負責同事解答委員查詢，當區負責同事會再作跟進，及待有覆函後，再提交給委員會。

320. 周賢明先生表示，上述工程並不是非常困難。若該處能右轉後，當地居民及將軍澳工業邨的用家，於使用上需要取得平衡。因此，工程的數據需要盡早提交本會作討論。他認為，運輸署的工程部門不太尊重委員會會議。本區應有高級工程師負責，部門代表亦未能即時回答委員的提問。但是次運輸署卻未能回覆上述已討論多時的議題，原因可能是部門代表準備不足，或莊漢文先生的上司沒有預備讓莊漢文先生代負責將軍澳區的同事回答委員提問。他表示，假若再發生同類事情，實在浪費委員的時間。他請主席能嚴正訓示運輸署工程部。

321. 主席表示，請秘書處去函運輸署署長反映上述議題及情況。

322. 方國珊女士希望，亦能傳送信函副本到發展商反映問題。

323. 主席表示，繼續保留此議題。

(負責人：秘書處)

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 (二〇一二年第二次會議記錄第 245 至 249 段)

324. 陳慧儀女士表示，早前已收到運輸署的施工紙。現時與水務處跟進，了解水務處的工程將大約於本年 10 月分完工，路政署將隨即展開工程。

325. 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
(二〇一二年第二次會議記錄第 250 至 253 段)

326. 莊漢文先生表示，運輸署暫未能與反對上述建議的人士和解，因此尚未能落實有關工程。

327. 劉偉章先生表示，過往銀線灣迴旋處清雅苑對出位置，於尚未興建迴旋處前，該巴士站是設有彎位。但於興建迴旋處後，巴士站的彎位被取消，及巴士站被遷移至現時位置。因而於繁忙時間，巴士停車上落客時將引致交通擠塞，影響迴旋處運作。他表示，運輸署能積極爭取，應以公眾的利益為依歸。他希望，能保留上述議題。

328. 主席表示，繼續保留此議題。

布袋澳村村口增設迴旋處
(二〇一二年第二次會議記錄第 254 至 262 段)

329. 主席表示，秘書處已就有關議題去函運輸及房屋局，並請委員參閱 (SKDC(TT) 文件第 53/12 號)。

330. 劉偉章先生表示，於本年 4 月 23 日的實地視察中視察了多個地點。他指出，歷屆委員會中亦有爭取於布袋澳村增設調頭處，希望方便發展旅遊業。他表示，早前曾提出四個改善方案，希望路政署及運輸署能積極考慮並解決困局。

331. 主席表示，由於委員沒有其他意見，因此建議刪除上述議題。

332. 邱戊秀先生表示，反對刪除上述議題。他表示，議題需要再作跟進，否則對旅遊業不合理。他指出，國泰航空的旅遊書中刊登布袋澳的照片，對西貢世界地質公園有幫助。

333. 林咏然先生表示，旅遊人士並不是旅遊巴需要停泊於海鮮酒家門外，只是要求讓 61 座位的旅遊巴能於該處調頭。他表示，旅遊人士當中如有長者，需要下車後往下行將較為辛苦。他希望能繼續跟進議項。

334. 主席表示，繼續保留此議題，並交由運輸署繼續跟進。

(六) 其他事項

335. 李家良先生查詢，剛才討論南山迴旋處的議題是繼續保留，還是已刪除。

336. 主席表示，剛才已刪除該議題。但有委員要求繼續保留，因此繼續保留該議題。

337. 邱戊秀先生表示，上述工程大部分由水務署協助，可能水務署需要將該區的電燈柱遷移。他表示，可否請秘書處向水務署了解，為何於農曆新年後暫停施工。

338. 主席表示，運輸署及路政署未能即時回應提問，請於會議後作書面回覆。

339. 陳繼偉先生表示，秘書處早前電郵了一份文件給委員，有關上次會議記錄第 98 項，即要求全面檢討及改善將軍澳區的單車徑設計及配套，信件當中的會議日期出錯，正確應為 2 月 16 日。他表示，觀察文件中所顯示的單車交通意外的數據後，發現沒有記錄維景灣畔附近發生的單車意外，而數據卻撥入了觀塘區的交通意外數據內。他質疑，他是屬於觀塘區議會的議員還是西貢區議會的議員。他請運輸署盡快修定文件數據。

340. 許錦年先生表示，澳景路有部分屬於九龍區，惟沒有辦法得知該區的數據。因為運輸署分區，文件中所顯示的數據只是屬於將軍澳區。

341. 陳繼偉先生表示，議會是根據區議會分區，並不是根據運輸署的分區。他表示，將軍澳華人永遠墳場亦是屬於將軍澳區，亦是他的選區。所以，議會中應根據區議會的劃區辦事。

342. 主席表示，於下次提交文件時請更正數據。

343. 李家良先生表示，有關(SKDC(TT)文件第 52/12 號)，當中項目編號 NE/11/2518 提及取消安全島。他查詢，有關的安全島的確實位置。

344. 鍾錦麟先生表示，秘書處於會議時計算出席委員人數的安排，建議由委員提出時才計算人數，而不是由秘書處主動計算人數。他表示，委員暫時離席亦需秘書處同事計算人數，感到不太方便。

345. 主席表示，以往亦是由秘書處計算出席委員人數，因是次會議人數較為尷尬，只差一人便需休會，希望委員盡量參與。

346. 陳權軍先生表示，於三育學校附近設有斑馬線，早前曾建議該斑馬線改為行人過路燈，請有關部門回答。

347. 莊漢文先生表示，已作出實地考察，惟因暫沒有有關資料。將於會議

後與委員再作討論。

348. 邱戊秀先生表示，有關斑馬線改為行人過路燈方面，可參考大埔仔的行人過路燈。若行人按下交通燈控制器，行人過路燈將即時轉為綠燈；相反，沒有行人按下交通燈控制器，行人過路燈將一直維持於紅燈，讓車輛經過。

349. 劉偉章先生表示，於本年 4 月 23 日星期一，他與高級工程師劉先生及莊漢文先生作實地考察。及早前與西貢民政事務專員巡視村落時，亦曾了解上洋村的情況。他表示，地區特首是支持上述建議。他向冼熙朗先生查詢，有否補充事項。

350. 冼熙朗先生表示，是次會議暫沒有準備有關資料，或於稍後時間再與委員討論。

351. 陳繼偉先生表示，有關剛才單車交通意外數據方面，希望運輸署許錦年先生能修定意外數據。

352. 主席表示，本日是蘇成輝先生大殮之日，蘇成輝先生生前對本會作出不少貢獻，他感謝蘇成輝先生對委員會的貢獻。

(七) 下次會議日期及時間

353. 主席表示，二〇一二年第四次會議定於 2012 年 6 月 14 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(八) 散會時間

354. 會議於下午四時二十六分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一二年五月