

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一三年第二次會議記錄 (獲通過的會議記錄)

日期：二〇一三年三月二十一日(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	下午四時四十八分
劉偉章先生, MH(副主席)	上午九時三十分	下午四時四十八分
區能發先生	上午九時三十六分	下午四時四十八分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午四時〇五分
陳權軍先生, MH	上午九時三十分	上午十一時三十分
陳國旗先生, BBS	上午九時三十分	下午四時四十八分
周賢明先生, MH	上午九時三十分	下午三時〇九分
張國強先生	上午九時三十分	下午四時四十八分
莊元苓先生	上午九時三十分	下午四時四十八分
鍾錦麟先生	上午九時四十五分	下午四時四十八分
范國威議員	上午九時三十分	上午十時十六分
方國珊女士	上午九時三十分	下午二時二十五分
邱戊秀先生	上午九時三十分	下午四時四十八分
何民傑先生	下午二時正	下午四時四十八分
簡兆祺先生	上午九時三十分	下午二時三十六分
林少忠先生	上午九時四十三分	下午四時四十八分
林咏然先生	上午九時四十分	下午四時四十八分
梁 里先生	上午九時三十分	下午四時四十八分
李家良先生	上午九時三十分	下午四時四十八分
凌文海先生, MH	上午九時三十分	下午四時四十八分
陸平才先生	上午九時四十六分	下午十二時二十七分
譚領律先生	上午九時三十八分	下午四時四十八分
溫悅昌先生, MH, JP	上午九時三十分	下午四時四十八分
邱玉麟先生	上午九時三十分	下午一時正
陳樂欣女士 (秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

冼熙朗先生	西貢民政事務助理專員
劉 丹女士	西貢民政事務處 高級行政主任(區議會)
張詠絲女士	西貢民政事務處 聯絡主任主管(將軍澳)南

邱誠武先生	運輸及房屋局 副局長
林玉婷女士	運輸及房屋局 助理秘書長(運輸)
鄧偉亮先生	運輸署 總工程師/運輸策劃
麥潔儀女士	運輸署 高級運輸主任/西貢
甘慧明女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(九龍)
莊漢文先生	運輸署 工程師/西貢
黃瀛女士	運輸署 工程師/行人區改善計劃
許錦年先生	運輸署 工程師/特別職務 1
何亦文先生	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)
何志堅先生	香港警務處 觀塘區交通隊主管
梁偉傑先生	香港警務處 將軍澳警署行動支援小隊副指揮官
葉金輝先生	香港警務處 行動支援小隊指揮官(將軍澳分區)
江大榮先生	路政署 總工程師 1/主要工程
關偉昌先生	路政署 高級工程師 1/無障礙通道
袁佩嫻女士	路政署 工程師 4/無障礙通道
張惠華先生	土木工程拓展署 高級工程師/暢道通行計劃
劉仲誠先生	土木工程拓展署 工程師2/暢道通行計劃
黃蔚藍先生	環境保護署 環境保護主任(流動污染源)42
曾淑儀女士	施偉拔有限公司 董事
黃永賢先生	施偉拔有限公司 合夥人
梁偉聰先生	施偉拔有限公司 中國業務經理
施偉廉先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 運輸發展總監
胡銘基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(策劃及發展)
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 主任(策劃及發展)
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級車務主任
羅麗明女士	九龍巴士(一九三三)有限公司
	社區事務高級助理經理(觀塘、黃大仙、西貢)
黃漢中先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
	城巴/新巴策劃及車務編排經理
吳健文先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
	城巴/新巴高級策劃主任
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
	城巴/新巴公眾事務經理

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」) 2013 年第二次會議。

2. 主席報告，沒有委員向秘書處申請缺席會議。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他的缺席申請。

3. 主席表示，為方便會議有效地進行，請委員會注意發言時間。每名委員就某一議題參與討論或辯論的最高次數為兩次，而每次發言的時限為兩分鐘。請各位議員更嚴格遵守上述規則，以及不要濫用「跟進問題」作為發言多於兩次的原因。

(一) 通過上次會議記錄

4. 由於沒有委員就 2013 年第一次會議記錄提出任何修訂，因此主席表示上次會議記錄獲得通過。

(二) 報告事項

(1) 「人人暢道通行」新政策 (SKDC(TT)文件第 35/13 號)

5. 主席歡迎路政署代表蒞臨西貢區議會簡介上述政策，包括：

- 路政署總工程師(主要工程)江大榮先生
- 路政署高級工程師(無障礙通道)關偉昌先生
- 路政署工程師(無障礙通道)袁佩嫻女士
- 土木工程拓展署高級工程師(暢道通行計劃)張惠華先生
- 土木工程拓展署工程師(暢道通行計劃)劉仲誠先生

6. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 35/13 號，並請部門代表簡介政策內容。

7. 江大榮先生介紹「人人暢道通行」計劃，以及在新政策下公眾提出在公共行人通道(即路政署負責維修的行人天橋、高架行人路及行人隧道)加裝升降機的建議，並請委員會選出三個優先項目。詳情如下：

- 政府多年來一直為公共行人通道加設無障礙通道設施。在原有加建無障礙通道設施計劃內，有一項位於西貢區，位置為橫跨清水灣道近井欄樹(路政署結構編號 NS98)。其勘查研究已大致

完成，接著將會進行設計工作。

- 除了原有加建無障礙通道設施計劃外，政府在去年八月推出「人人暢道通行」的新政策。在新政策下，即使公共行人通道已設有斜道，當市民提出建議及在區議會支持下，當局亦會考慮加設升降機。為了應付新政策下及原有加建無障礙通道設施計劃的項目，當局已獲立法會財務委員會批准設立專款專用的撥款，以支付將來項目的開支。政府邀請市民在去年十月三十一日或之前就有需要在公共行人通道加裝升降機的地點提出進一步建議。
- 就西貢區而言，當局共收到了約 20 個屬新政策範疇內的建議，當中涉及 4 條現有公共行人通道，計有：
 - (1) 路政署結構編號 NF193 - 橫跨寶林北路近林盛路的行人天橋；
 - (2) 路政署結構編號 NF309 - 橫跨寶寧路近寶順路的行人天橋；
 - (3) 路政署結構編號 NF310 - 橫跨昭信路近銀澳路；及
 - (4) 路政署結構編號 NF336 - 橫跨唐明街近尚德商場。
- 上述地點繁忙時段的最高人流可參閱 SKDC(TT)文件第 35/13 號附件一所載由運輸署提供的統計數據；以及
- 署方請委員會就公眾建議的推展優次提出意見，按地區的實際情況率先選出三個項目，以便政府及早進行技術可行性研究。

8. 溫悅昌先生表示，非常支持當局推行上述新政策，加設無障礙通道設施。個人而言，他會以有關地點的最高人流數目作為揀選成為優先項目的準則，縱然最低人流數目的項目(即橫跨昭信路近銀澳路)是屬於其選區。

9. 莊元苓先生表示，支持當局推行上述新政策，亦支持溫悅昌先生所言，以有關地點的最高人流數目作為揀選成為優先項目的準則。他查詢橫跨唐明街近尚德商場(路政署結構編號 NF336)項目的情況。據了解，該地點將會有另一項工程進行即將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程。根據有關設計，上述高架行人路工程亦會加設升降機，他詢問這兩項工程是否有所衝突或重複。

10. 方國珊女士表示，歡迎當局推行「人人暢道通行」新政策。她對整個西貢區只是收到四個地點的建議感到奇怪。據她所知，西貢區居民期望加設升降機的行人天橋或行人隧道不只上述四個地點。她估計可能公眾建議期太短或部分行人天橋或行人隧道不符合計劃範疇，因此認為有需要優化計劃。她對第一個建議地點橫跨寶林北路近林盛路(路政署結構編號 NF193)只是收到四個公眾建議感到驚訝。此外，她希望將來上述地點計劃落實後，當局能考慮連接康盛花園至寶林新都城方向的項目。另外，她查詢人流統計的方法，是計算該處市民使用行人天橋的數目，還是行人天橋附近的人流，以及查詢收集公眾建議的方法。

11. 梁里先生查詢當局在整個新政策下是否只會推行上述四個地點中所揀選的三個項目，還是在本年度內只會推行三個項目，然後在其後年度推行其他項目。他認為，透過政府 1823 熱線及其他途徑所收集的建議數目應該不會這麼小。西貢區議會全體會議於去年 11 月通過兩項動議，要求把健明邨行人天橋納入「人人暢道通行」新政策內。他表示，既然當局表示會就上述政策諮詢區議會意見並由區議會揀選有關項目，不明白為何健明邨行人天橋並沒有納入在計劃內。他指出，健明邨行人天橋的人流數目比上述四個建議地點更多，根據房屋署的數字，該行人天橋在早上繁忙時段的最高小時人流高達數千。他希望部門解釋採納市民建議的準則，以及會如何處理區議會的意見。

12. 簡兆祺先生表示認同莊元苓先生的意見。他擔心若將來橫跨唐明街近尚德商場行人天橋加設升降機會影響該位置的高架行人路工程，令該工程胎死腹中。他指出，當唐明街公園開放後，橫跨唐明街近尚德商場行人天橋的人流相信會更高。因此，他認為該位置的高架行人路工程是刻不容緩，他亦提出把上述工程納入社區重點項目工程之內，希望盡快興建以方便居民。

13. 凌文海先生表示歡迎上述新政策。從文件顯示，當局獲批准的撥款約 250 萬及 1 億 8 千多萬元，他查詢工程數目是否有所限制。現時路政署向委員會提交了四個地點作選擇，他查詢計劃將來會否涵蓋市民建議的其他地點。他認為應該以有關地點的需要性作為揀選成為優先項目的準則。

14. 范國威議員表示，環顧十八區的「人人暢道通行」計劃的建議數目，西貢區的建議數目的確較其他區小。他希望當局考慮梁里先生提出把健明邨行人天橋納入上述計劃的建議，因該處的確有切實需要，再者區議會對上述建議亦已有共識。

15. 林咏然先生表示，估計當局收到市民提出的建議數目不多是由於宣傳不足所致。他認為西貢區內行人天橋有需要加設升降機的地點不止上述四個地點，其他地點例如佳景路亦有此需要。此外，他查詢專款專用的詳情，當局所批准的撥款是以每年計算，還是該撥款已包括日後升降機保養維修及管理的開支。他亦查詢加設升降機有關撥款是否一次性，以便了解是次未被揀選的地點將來是否還有被揀選的機會。

16. 林少忠先生表示支持上述新政策。他表示，早於年多前已向運輸署建議於康盛花園行人天橋加設升降機，但署方當時以該行人天橋已設有斜道為理由而未加考慮。隨著社區的人口不斷老化，他希望政府能在全港有需要地點的行人天橋加設升降機，方便市民。

17. 譚領律先生希望反映翠林邨的情況。他指出，翠林邨是已出售的公共屋邨，該邨以翠林路分隔屋邨，兩旁設有行人天橋連貫兩邊樓宇。多年來他一直向政府及房屋署要求在該處其中一條俗稱「黃橋」的行人天橋加設升降機，因該行人天橋設有三層的樓梯。他對「人人暢道通行」計劃並無資助私人範圍地方的行人天橋加設升降機感到失望。再者，上述俗稱「黃橋」的行人天橋連接至社區會堂、長者護理中心及復康服務單位等公共設施。房屋署作為翠林邨的大業主，他認為房屋署有責任資助行人天橋加設升降機，解決居民的不便，亦促請政府考慮在有需要地點的行人天橋加設升降機。

18. 邱玉麟先生表示支持上述新政策。他希望當局能恆常地批准撥款，令全港加建無障礙通道設施計劃得以落實。作為鄉郊地區的代表，他以半見村及魷魚灣村為例，這些村落依山而建，當地基本道路設施缺乏，人口不斷老化。他希望政府能適當地運用上述計劃的撥款，為鄉郊地區加建無障礙通道設施。

19. 張國強先生請路政署提供西貢區內所有行人天橋可加設升降機的地點供委員會參考。他擔心市民誤會西貢區內可加設升降機的行人天橋地點只有四個。據他個人理解，行政長官推行「人人暢道通行」計劃的原意是在全港加建無障礙通道設施，惠及市民。他希望了解當局會如何處理是次未被納入計劃內而有需要加設升降機的行人天橋。

20. 周賢明先生請主席及委員留意是次主要討論由路政署管理的公共行人天橋加設升降機事宜，其他地點由其他部門或私人機構管理的公共行人天橋加設升降機事宜不宜在此討論。就是次議題而言，他認為基於環保理由，若行人天橋斜道的斜度在可接受程度內，並不建議加設升降機。此外，為方便跟進，他建議委員具體提出區內有需要加設升降機的行人天橋地點。他亦向主席查詢稍後揀選項目的程序，是否

使用放在檯上的投票紙。

21. 陳國旗先生表示支持上述新政策。他希望政府將來興建行人天橋時應優先考慮加設升降機或自動扶梯。他查詢撥款的詳情及是否屬於一次性撥款。此外，他查詢除由路政署管理的公共行人天橋會被納入上述計劃外，由其他部門或私人機構如房屋署及領匯管理的行人天橋是否有機會納入上述計劃。

22. 陳繼偉先生表示，作為社會服務及健康安全城市委員會主席當然支持上述新政策。他認為上述計劃有其不足之處，就是由其他部門或私人機構管理的公共行人天橋不被納入計劃之內，並請委員考慮是否接受上述計劃的不足之處。他擔心居民誤解西貢區議會接受只揀選三個項目及認為區內只有該三個項目有需要加設升降機。他請路政署解釋西貢區的建議數目為何這麼小及查詢市民是否有機會再次提出建議。他亦查詢委員會是否必須在是次會議揀選三個項目，上述計劃是否設有期限。

23. 陳權軍先生表示支持上述新政策。他查詢上述計劃所建議加設升降機的位置是否最短的上落位。他建議將來加設升降機後，保留行人天橋的斜道，因升降機偶然亦會出現故障。此外，他認為應先揀選人流最高的行人天橋作優先項目。

24. 江大榮先生綜合委員提問的回應如下：

- 在原有加建無障礙通道設施計劃下，政府打算為全港大約 170 多個項目加設無障礙通道設施，而一個項目是指一條行人天橋、一條高架行人路或一條行人隧道，而 7,500 萬元上限是指每一個項目開支。他希望委員明白每個計劃均有其局限性，而且香港是依山而建的地方，不少地方設有斜道，因此難以透過一個計劃便解決全港不同地方需要加設升降機的問題。他表示，是次計劃主要為路政署負責維修的公共行人通道加設升降機。政府理解其他地方的行人天橋亦有加設升降機的需要，因此當局會呼籲其他部門如房屋委員會或私人機構如領匯及港鐵支持上述計劃，並把有關建議項目轉介予上述部門或機構作考慮。據了解，其他部門或私人機構的反應亦相當正面，並表示會積極考慮有關建議。至於上坡地區自動行人通道系統計劃則由運輸署負責。希望藉著不同部門及機構群策群力，考慮不同建議，以順利推行「人人暢道通行」新政策。

- 當局以不同渠道收集公眾建議，包括來信及來電，當時亦設立了網站，供公眾提出建議。是次提出的四個項目正是新政策涵蓋範圍之內，其他項目則轉介予相關部門或機構考慮。
- 就有關「人人暢道通行」計劃撥款方面，他解釋有關計劃本年度所獲撥的 250 多萬元款項是用作計劃起動推行的開支。路政署預計來年有約 60 個項目在施工階段，並申請了約 1 億 8 千萬元的撥款。他表示，當局會陸續推展全港各區屬於新政策範疇的公眾建議項目，但當局希望各區能首先揀選三個項目作優先項目，即全港共約有 50 多個項目。上述計劃的 50 多個優先項目，加上原有加建無障礙通道設施計劃的 170 多個項目，共 200 多個項目。當局期望在未來兩至三年全面開展上述 200 多個項目。他表示，路政署每年會就來年計劃的預算開支向立法會財務委員會申請撥款，暫時不設上限，此為專款專用的好處。
- 剛才提及的撥款金額，是作為計劃內項目的設計及建造費用，而當局會就維修費用另外申請撥款。
- 有關人流統計方面，路政署委託運輸署為相關行人天橋作人流統計。通常以行人天橋橋面在繁忙時段的行人數目計算，每 15 分鐘統計一次，並計算出最高小時人流數目。
- 就橫跨唐明街近尚德商場項目(路政署結構編號 NF336)的加建升降機建議與另一項高架行人路工程相關的問題，該高架行人路工程是由路政署另一組負責，工程現正進行詳細設計。他表示，「人人暢道通行」計劃會與該項工程互相配合，即使在上述計劃下該地點加設升降機，亦不會影響上述高架行人路工程的進行。

25. 莊元荃先生請路政署回應在橫跨唐明街近尚德商場項目加設升降機的位置是否與該處另一項高架行人路工程加設升降機的位置相同。他查詢，若上述兩個項目重複加設升降機，會否影響高架行人路工程的設計，擔心會令有關工程一再拖延。

26. 簡兆祺先生表示擔心「人人暢道通行」計劃比高架行人路工程更快落實，當上述地點加設升降機後，會降低興建高架行人路迫切性，令有關工程一再拖延。他請路政署部門之間協調上述兩項工程，並提供工程時間表。

27. 江大榮先生表示負責「人人暢道通行」計劃與負責高架行人路工程的兩個工程團隊一直保持緊密聯繫。他續表示，市民建議在橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加設升降機的位置是與該處另一項高架行人路工程加設升降機的位置相同。但他重申，不會因為上述地點被揀選加設升降機，而令高架行人路工程受到任何影響。若上述地點被揀選，有關升降機可率先獨立使用，日後再配合高架行人路使用。若上述地點不獲揀選，則會視乎兩項工程的動工次序而決定在那個項目增設升降機。

28. 陳繼偉先生向路政署查詢上述「人人暢道通行」計劃與及高架行人路工程兩者之間那個較快落實，並希望提供工程時間表。

29. 江大榮先生解釋「人人暢道通行」計劃開展詳情。路政署已邀請土木工程拓展署負責推展「人人暢道通行」計劃下的優先項目，預計可在本年的下半年為被揀選的 50 多個優先項目展開技術可行性研究，約需一年完成，然後再向十八區議會匯報技術可行性及初步方案。區議會同意初步方案後會進行詳細設計及進行招標。概括而言，有關項目約兩年後可開始動工。至於高架行人路工程的進度，據他了解，部門代表已正在進行詳細設計，待完成設計工作後再確定動工日期。

30. 主席建議使用投票紙進行投票。建議投票規則如下：每人最多可投三票(即三票或三票以下)，若有委員投多於三票，則會被視作廢票而不獲點算。委員請以剔號方式從四個項目中選出三個，得票最多的三個項目則會獲選成為優先項目。有關投票紙已放在各位委員的檯上。主席詢問上述建議是否有委員反對。

31. 由於沒有委員反對，主席請委員開始投票。

32. 梁里先生表示剛才有多位委員要求在房屋委員會轄下的屋邨行人天橋加設升降機，建議委員會去信邀請房屋委員會委派代表出席下次本會議及回應上述事宜。

33. 周賢明先生建議委員會去信房屋委員會、領匯及港鐵，反映委員會對其轄下行人天橋加設升降機的意見。為方便跟進，他建議委員具體提出區內行人天橋有需要加設升降機的地點。

34. 林少忠先生指出景明苑連接翠林商場的行人天橋有需要加設升降機，並希望當局能納入上計劃之內。

35. 方國珊女士認同陳繼偉先生所指上述計劃不應只涵蓋路政署負責的公共行人天橋。她指出，區內行人天橋有需要加設升降機的地點包括景林邨連接新都城寶林港鐵站，以及在連接康盛花園至寶林新都城方向興建扶手電梯。她建議委員會除去信邀請上述機構出席會議外，亦需反映委員的意見。此外，她建議同時邀請負責上坡地區自動行人通道系統計劃的運輸署及涉及行人天橋加設升降機的路政署出席下次會議。

36. 由於沒有委員反對，主席通過去信房屋委員會、領匯、港鐵、運輸署及路政署反映委員會對其轄下行人天橋加設升降機的意見及邀請委派代表出席下次委員會會議。

37. 投票結果如下：

橫跨寶林北路近林盛路(路政署結構編號 NF193)：19 票

橫跨寶寧路近寶順路(路政署結構編號 NF309)：18 票

橫跨昭信路近銀澳路(路政署結構編號 NF310)：3 票

橫跨唐明街近尚德商場(路政署結構編號 NF336)：21 票

38. 主席表示上述最高票數的三個項目即橫跨寶林北路近林盛路、橫跨寶寧路近寶順路及橫跨唐明街近尚德商場獲選為優先項目，並請路政署參考投票結果。

(2) 改善過海隧道交通流量分布建議措施

(SKDC(TT)文件第 36/13 號)

39. 主席歡迎運輸及房屋局及運輸署代表蒞臨西貢區議會簡介上述建議，包括：

- 運輸及房屋局副局長邱誠武先生
- 運輸及房屋局助理秘書長(運輸)林玉婷女士
- 運輸署總工程師/運輸策劃鄧偉亮先生
- 顧問公司施偉拔有限公司董事曾淑儀女士
- 顧問公司施偉拔有限公司合夥人黃永賢先生
- 顧問公司施偉拔有限公司中國業務經理梁偉聰先生

40. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 36/13 號，並請副局長及鄧偉亮先生簡介措施內容。

41. 運輸及房屋局副局長邱誠武先生表示，政府一直關注過海隧道交通擠塞問題。政府於上月提出三個具體改善過海隧道交通流量分布建議措施，並作公眾諮詢。根據上一輪公眾諮詢所得的建議，當局修訂了顧問公司提出的方案，並制定三個可行的方案供公眾討論。三個方案均涉及紅磡海底隧道(下稱「紅隧」)及東區海底隧道(下稱「東隧」)不同程度的收費調整。根據顧問公司研究結果，必須透過調低東隧收費及調高紅隧收費，才能將部分紅隧車輛分流至東隧，有效紓緩紅隧的擠塞情況，以達至合理的過海隧道交通流量分布。至於西區海底隧道(下稱「西隧」)，雖然其隧道管道仍有剩餘行車量，但其連接的道路特別是中環連接道路目前已經相當擠塞，在繁忙時段已無法應付額外的車流。此情況相信要待中環灣仔繞道於 2017 年年底通車後才能解決上述問題。因此，當局並不建議下調西隧收費以協助分流。整體來說，三個方案預計均能將紅隧繁忙時段車龍縮減三成至四成，令過海車龍大致不會阻礙非過海交通。他特別強調，雖然紅隧使用者在三個方案下需要繳付比現在較高的隧道費用，但三個方案均可為本港整體社會帶來正面經濟效益。根據顧問公司估計，若計算已縮短行車時間及所減低的車輛燃油費及維修等費用，將來經濟效益高達 5 億 2 千萬元至 5 億 6 千萬元。至於環保效能方面，預計三個方案每年能減少排放約 4,000 公噸的二氧化碳。對於紅隧使用者來說，雖然隧道費用有所增加，但分流後的紅隧交通可縮短行車時間和營運成本，預計有助各個使用者群組，包括私家車、的士、貨車及公共交通車輛節省高達 2 億 7 千元的開支。在「東減紅加」方案下，東隧使用者將受惠於隧道費用下調；紅隧使用者則受惠於行車時間縮短；廣大市民受惠於減少廢氣排放，享受更清新的空氣。局方會繼續聆聽市民意見，以選擇出最適合社會及大眾廣為受惠的方案。

42. 鄧偉亮先生的簡介如下：

- 本港三條過海隧道因車流不均而造成的交通擠塞問題，引致不少經濟損失。現時三條過海隧道的概況如下：紅隧現時交通的擠塞情況非常嚴重，每日平均行車量約 12 萬架次，超出設計容量的 54%。除排隊輪候進入隧道需時很長外，紅隧的車龍亦影響了非過海交通；東隧現時行車大致暢順，每日平均行車量約 7 萬架次，佔設計容量的 90%，尚餘少量剩餘容量。九龍方面，東隧的車龍在早上繁忙時間在鯉魚門道及啟田迴旋處過海方向。香港島方面，車龍在隧道出入口不遠；雖然現時西隧尚有剩餘容量，但其連接路的容量不足。在西隧港島出口方向，在繁忙時段車龍亦相當長。每日平均行車量約 6 萬架次，超出連接路容量的約 10%。政府推出三個收費調整方案供公眾討論，目標是要縮減紅隧於繁忙時段的車龍，令輪候過海的車輛不影

響非過海車輛的交通。

- 改善過海隧道交通流量分布建議措施的三個方案，包括方案 A(「資源管理」方案)，東隧私家車收費下調 5 元，其他車輛類別的收費相應下調，貼近紅隧調整後的收費；紅隧私家車收費上調 5 元，其他車輛類別的收費則按資源管理原則作調整，即重型車輛收費的調整幅度相對較大；方案 B(「東減紅加」)，東隧私家車收費下調 5 元，紅隧私家車收費上調 5 元，其他車輛類別的收費根據兩條隧道現時各自的收費結構按比例作調整；方案 C(「公交不變」)是因應上一次公眾諮詢的意見而將公共交通工具收費維持不變及降低貨車收費調整幅而提出。方案 C 下，東隧私家車收費下調 5 元，紅隧私家車收費上調 10 元。上述三個方案均沒有涉及西隧收費調整。
- 他以方案 C(「公交不變」)為例，講解建議措施的模擬結果。在方案 C 下，紅隧私家車收費上調 10 元後，紅隧過海車輛將減少 2,800 架次；東隧私家車收費下調 5 元後，東隧將增加 3,400 架次由紅隧分流至過海的車輛。整體來說，紅隧在繁忙時段的過海車輛將減少 4,200 架次，東隧將增加 4,800 架次。車龍方面，在方案 C 下，紅隧在繁忙時段的車龍約減少 38%。在過海時間方面，三個方案中東隧使用者過海時間增加約 5 分鐘，但同時獲得收費補貼，而紅隧使用者過海時間亦會縮短約 10 至 15 分鐘。而非過海交通則不受東隧及紅隧的情況影響。
- 整體而言，上述三個方案均能縮減紅隧約四成車龍，等候過海時間由現時 20 至 30 分鐘縮減至 10 至 20 分鐘。
- 對於坊間有建議只下調東隧收費，他以例子解釋該建議的模擬結果。若東隧私家車收費下調 10 元，紅隧維持不變，預計每日紅隧將有 5,900 架次過海車輛分流至東隧，東隧將每日吸引 2,900 架次新增過海車輛，令東隧的過海車輛將總共增加 8,800 架次。以九龍過海方向為例，預計車龍將超越將軍澳迴旋處，影響出入將軍澳的交通。由於紅隧擠塞情況得以紓緩，預計將吸引 500 架次新增過海車輛，及吸引 4,100 架次由西隧分流至的新增過海車輛。整體而言，紅隧的過海車輛只是減少 1,300 架次，仍然繼續擠塞。另外，坊間另一建議為調整西隧收費。由於西隧位於中西區連接路的容量不足，現時已相當擠塞，預計要待 2017 年中環灣仔繞道落成後擠塞情況才可紓緩。基於上述情況，利用下調西隧收費來分流紅隧車流的空間不大。

- 政府於本年 2 月 8 日開始了為期三個月的公眾諮詢。視乎公眾諮詢結果，政府將與隧道專營商商討如何推行最可取的收費調整方案，預計可於 2014 年下半年開展為期 12 個月的試驗計劃，實施隧道收費調整方案，以測試成效。

43. 邱戊秀先生表示，從公共交通營辦商如的士及小巴的角度而言，紅隧與西隧是競爭對手。他對剛才局方認為西隧位於中西區連接路的容量不足，故利用下調西隧收費來吸引紅隧車流的空間不大的看法有所保留。他認為在調整紅隧及東隧收費外，應同時調整西隧收費。

44. 李家良先生認為方案 B「東減紅加」方案有助紓緩紅隧的擠塞情況，但認為政府應同時規劃三條隧道。他指出，西隧現時法定收費與實際收費相差一段距離，並擔心紅隧收費上調可能誘發西隧上調收費，令過海車輛由西隧分流至紅隧。此外，東隧現時每日平均行車量約 7 萬架次，已佔其設計容量的 90%。他擔心若不善用三條隧道的優勢，只是把過海車輛分流至東隧，會影響東隧附近非過海的交通情況。

45. 溫悅昌先生表示，個人而言，認為方案 A「資源管理」比較可取，因有關收費調整幅度較為合理，有助縮減車龍及紓緩交通流量。

46. 鍾錦麟先生表示，據他所知，現時經營渡輪服務的營辦商仍有不少剩餘渡輪，希望局方考慮以渡輪作為交通配套。第二，由於紅隧與東隧相距一段頗長的路程，他查詢局方有否考慮「東減紅加」這誘因是否足以抵消兩條隧道路程相距所花的燃油成本。此外，局方指西隧位於中西區連接路經常擠塞，但他認為東區走廊的擠塞情況亦相當嚴重，過海車輛分流由紅隧至東隧亦會加劇東區走廊交通擠塞的情況，從而未能達到紓緩交通流量的效果。他希望政府能盡早規劃西隧，不應因中環灣仔繞道尚未落實及專營權尚未屆滿而避而不談。

47. 陸平才先生對政府提出的三個方案均不涉及西隧收費調整的做法有保留。他指出，現時過海車輛以私家車為主，那些車輛以中環為主要目的地並相對較能負擔收費上調，因此當局期望分流過海車輛至東隧的想法並不實際。他認為當局應考慮著重調整紅隧貨車(不論輕型、中型及大型貨車)收費。由於上述不同類型的貨車司機大多來自基層，若東隧收費下調幅度吸引，相信貨車司很大機會考慮改用東隧。他認為方案 A「資源管理」比較貼近上述情況。總括而言，他認為方案 A「資源管理」中東隧貨車類別的收費減幅較大及方案 C「公交不變」中紅隧私家車收費增幅較大皆比較可取，因此他會選擇把方案 A 及 C 合併。

48. 副局長邱誠武先生的回應如下：

- 有關上述提出的三個方案均不涉及西隧收費調整。他表示，政府考慮到隧道的交通流暢與其出入口的連接道有很大關連。西隧於港島的出口主要連接中環灣仔繞道，但因填海的官司，令中環灣仔繞道工程其落成時間遲至 2017 年。現時西隧於港島的出口已比較擠塞，若下調西隧收費，政府擔心會令西隧的出入口(即中環及佐敦一帶)出現嚴重擠塞。因此，政府認為西隧現時的客觀條件並不具備可調整收費的空間。待 2017 年中環灣仔繞道落成後，西隧可容納更多的車流；以及政府收回東隧的專營權後，政府便有更大彈性處理三條隧道的交通流量分布問題。此外，政府提出為期 12 個月的試驗計劃，目的是測試調整隧道收費如何能有效地分流車流，並以此作日後數據參考。若試驗成功，這亦顯示納稅人同意補貼隧道使用者。上述的試驗計劃將為政府日後全面地理順三條隧道的車流分布奠下基礎，並能提供重要數據作參考。他表示，上述的過海隧道交通流量分布建議措施並不是一勞永逸地解決問題。日後得出有關數據後，政府將著手調整及優化各條隧道的收費結構，以達到理想的車流分布。
- 有關紅隧與東隧相距一段頗長的路程，「東減紅加」這誘因是否足以吸引隧道使用者選擇使用東隧的問題，他表示，政府現時並不是要令大量車流由紅隧分流至東隧，只是希望以收費誘因令一些可選擇紅隧或東隧的邊際使用者選擇使用東隧。當局估計每天只需分流約 5,000 架次車流至東隧，便能令紅隧車龍減少 30%至 40%，從而達到微妙的平衡。他重申，三個方案在技術上均能有效地分流車流，相信不同使用者群組對建議的收費調整有不同的選擇，故希望藉此機會聆聽委員的意見。

49. 鄧偉亮先生補充表示，上述三個方案已把當中的經濟效益包括燃油的消耗計算在內。另外，他表示，上述三個方案最重要的目的是令非過海交通不受過海車龍影響。根據估算，只需每日從紅隧分流 3,000 至 5,000 架次車輛至東隧，便可達到預期的分流效果，並令東隧及紅隧使用者在時間上或金錢上，有所得益。

50. 陳國旗先生認為上述三個方案各有優缺，並認為市民的意見相當重要，因他們是主要的隧道使用者。他認為，政府積極解決本港過海隧道的交通流量問題，應給予政府試驗有關計劃的機會，並對測試成效拭目以待。此外，他認為現時本港三條過海隧道的容量已差不多飽和，建議政府前瞻性地考慮興建第四條過海隧道。

51. 陳繼偉先生關注過海隧道出入口的配套問題，希望政府長遠地解決中環灣仔等地點的交通配套問題，否則即使成功分流車流亦不能有效地解決交通擠塞問題。他建議，政府前瞻性地考慮興建第四條過海隧道。此外，他對政府以回購過海隧道來解決問題的做法有所保留。

52. 林少忠先生表示，作為將軍澳區的隧道使用者，若在「東減紅加」方案下，把車流由紅隧分流至東隧而令東隧交通變得擠塞，相信有不少隧道使用者會與他一樣，為避免交通擠塞而選擇收費較高的紅隧。此外，他認為中環灣仔等地點的交通擠塞問題正是政府道路規劃的缺失所致，希望政府能積極改善。

53. 邱玉麟先生支持方案 A，惟政府太遲才推出上述改善過海隧道交通流量分布的方案。他認為，政府應前瞻性地規劃本港交通網絡，建議政府考慮興建第四條過海隧道，以及為東隧及紅隧興建第三線行車，全面紓緩交通擠塞的情況。

54. 方國珊女士表示，歡迎政府研究改善過海隧道交通流量分布，並認為上述三個方案各有優缺。她關注在上述調整東隧收費後對新界東及九龍東居民使用東隧過海及對將軍澳隧道的影響。此外，她促請政府盡快興建將軍澳－藍田隧道及跨灣連接路，以更全面地改善本港的道路網絡。

55. 林咏然先生表示，近十多年來有不少道路規劃及基建工程延誤落成，未能紓緩本港的交通擠塞情況。他認為，政府太遲才研究改善過海隧道交通流量分布。他亦認為興建第四條過海隧道急不容緩，舉例政府可考慮興建連接將軍澳及港島小西灣的過海隧道。

56. 副局長邱誠武先生的回應如下：

- 有關交通配套及基建規劃，他表示，政府一直積極規劃本港交通配套及進行各項基建，但承認因政府需要處理地區上不同的意見而令部分工程未能如期完成。現時政府正進行的道路基建，包括中環灣仔繞道及中九龍幹線，政府須為上述兩個項目分別處理填海官司問題及處理地區的關注及意見。隨著日後中環灣仔繞道及中九龍幹線的落成，再配合過海隧道的收費調整，相信可有效紓緩本港交通擠塞的情況。
- 有關興建第四條過海隧道的問題，他表示，目前政府最大的困難是現時維港兩岸並不容許填海，因此政府為隧道出口尋找連接的位置遇上很大的限制及困難。對於有委員提出興建連接將

軍澳及港島小西灣過海隧道的建議，局方會考慮。但他請委員理解在港島區尋找連接位置相當困難，不但在工程上有難度，預計居民的反對聲音亦相當大，因此政府需要慎重考慮。此外，他指出，沙田至中環鐵路線的建成將大量減低過海隧道的負擔，而南港島線的建成將有助疏導香港仔隧道的車流。他表示，政府近年投資了多項道路及鐵路基建項目，2014年至2020年將是有關基建的收成期，並對未來本港的交通發展感到相當樂觀。

57. 主席多謝運輸及房屋局副局長出席是次會議。

反對政府建議改善過海隧道交通流量分布建議措施

(SKDC(TT)文件第 61/13 號)

58. 主席表示有一項動議與上述討論相關，動議措辭為：「反對政府建議改善過海隧道交通流量分布建議措施」，由張國強先生、梁里先生及鍾錦麟先生動議，范國威議員和議，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 61/13 號。主席建議一併討論。

59. 主席請委員就上述動議進行表決，結果如下：

贊成：5 票

反對：11 票

棄權：1 票

上述動議不獲通過。

(3) 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃

(SKDC(TT)文件第 37/13 號)

60. 主席歡迎運輸署及巴士公司代表蒞臨西貢區議會簡介 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃，包括：

- 運輸署高級運輸主任甘慧明女士
- 環保署環境保護主任黃蔚藍先生
- 九巴運輸發展總監施偉廉先生
- 九巴策劃及發展經理胡銘基先生
- 九巴策劃及發展主任黎嘉朗先生

- 九巴高級車務主任麥成邦先生
- 九巴社區事務高級助理經理羅麗明女士
- 城巴/新巴策劃及車務編排經理黃漢中先生
- 城巴/新巴高級策劃主任吳健文先生
- 新巴助理營運經理(發展)何珮嫻女士
- 城巴/新巴公眾事務經理廖家欣女士

61. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 37/13 號，2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃，並請運輸署及巴士公司代表簡介計劃內容。

62. 運輸署甘慧明女士表示，於制定 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃時的考慮因素，包括現時區內公共交通服務、地區發展、路面交通情況、對環境的影響及各位議員和市民的意見。2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃已詳列在 SKDC(TT)文件第 37/13 號，當中較受委員關注的計劃包括過海巴士第 692 及 694 號線的重組及增設往來將軍澳至荃灣巴士路線。藉著是次計劃，運輸署希望能善用現有巴士資源開辦往來將軍澳至荃灣的新路線，以回應委員及市民的訴求。此外，是次巴士路線發展計劃亦包括合併第 93A 及 95M 號線、重整第 796C、796S 及 798 號線等建議。

63. 環保署黃蔚藍先生講解巴士路線重組計劃的環保效益。他表示，香港的整體空氣質素過去幾年持續改善，但路邊空氣質素卻因車輛排放的二氧化氮增加而惡化，空氣污染指數在路邊超標的日數，由 2006 年的 57 天增加至 2012 年的 145 天。世界衛生組織亦於 2012 年將柴油車排出的廢氣列為致癌物質。因此，政府會積極改善路邊空氣質素，致力減少商業柴油車、石油氣的士和小巴，以及專營巴士的排放。專營巴士為本港路邊空氣污染的一個主要污染源。政府希望藉着巴士路線的重組，盡量減少巴士排放以改善路邊空氣污染問題。專營巴士在 2011 年排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子分別佔全港整體車輛總排放量的約 20%和 6%。但在繁忙的交通幹道，專營巴士的氮氧化物和可吸入懸浮粒子排放量佔總車輛排放量分別可高達 70%和 40%。減少巴士排放可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾所構成的健康風險，包括減少長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的可能性，以及因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況。雖然各區的巴士路線重組計劃有所不同，因而個別地區所獲的環境效益亦可能有所分別，但如果所有地區都聯手進行巴士重組計劃，其累積環境效益定必可觀，亦有助改善空氣質素。居民的受惠不止於自己工作及居住的地區，當前往繁忙幹道時亦可受惠於這些地區的環境改善。以西貢區的巴士路線重組計劃為例，巴士路線如 796P, 690 號線縮

短行車路程及時間，避開繁忙幹道以增加行車速度，93A 與 95M 合併及避開繁忙幹道皆可有效減少巴士排放。希望大家支持巴士路線重組計劃，以助改善路邊空氣質素。

64. 林少忠先生的意見如下：

- 第 93A 及 95M 號線－他指出，現時第 95M 號線由寶林至牛頭角港鐵站是 4.3 元，九巴已於本年 3 月 17 日實施車費加價，擔心日後若把第 93A 及 95M 號線合併後會再次增加車費。據他所知，九巴釐定車費的準則是每九公里車費便會有某程度的加幅，情況有如港鐵每數個車站距離設定特定車費。他指出，路線合併後由翠林至牛頭角新巴士總站的路程未必足夠九公里，希望九巴能繼續沿用原來收費。另外，若把第 93A 及 95M 號線合併，他詢問巴士公司會如何回應山上地區如翠林及康盛花園居民往來觀塘的需要，以及會否考慮設立分段收費。
- 第 690 號線－根據改道計劃，第 690 號線將於早上時段行經清風街天橋，再前往告士打道。他表示，收到市民就上述改道計劃提出反對，因有不少市民在位於維園附近的校舍上學而需要在高士威道中央圖書館外的巴士站上落。

65. 梁里先生的意見如下：

- 作為將軍澳南及調景嶺區的議員，每年討論巴士路線發展計劃時他亦收到不少居民投訴有關計劃削減將軍澳南及調景嶺區的巴士服務。他指出，該區多年來並沒有任何巴士服務的增長，甚至本年計劃新增往來將軍澳至荃灣的巴士路線亦只是往來坑口至荃灣，並不行經將軍澳南及調景嶺。
- 有關第 692 號線。他不贊成取消第 692 號線以換取增設往來將軍澳至荃灣的巴士服務。他指出，港鐵將軍澳線的服務經常發生故障，若取消第 692 號線，擔心區內沒有其他往來將軍澳至港島的交通工具，對市民非常不便。他亦希望了解巴士公司在取消第 692 號線後，會如何調配原本行走該路線的 11 架巴士。據他所知，新增往來將軍澳至荃灣的巴士路線並不需要使用 11 架巴士行走。
- 第 796X 號線－根據計劃，第 796X 號線服務將會有所加強，增加 1 架巴士行走。他查詢有關計劃會否落實，還是如文件中顯示運輸署及巴士公司會視乎情況再作決定。

- 他希望，本年度巴士路線發展計劃能在委員會轄下的西貢區巴士路線工作小組再詳細討論。

66. 譚領律先生就第 93A 及 95M 號線合併的意見如下：

- 他認同計劃中第 93A 及 95M 號線合併後該路線行經翠林巴士總站的安排，但他反對上述兩條路線合併後，早上頭班車時間由原來 5 時 30 分延遲至 6 時。
- 有關收費方面。他指出，現時第 93A 號線的車程是 9.4 公里，第 95M 號線則是 6.9 公里，而由寶林至翠林的車程距離約 2 公里。但兩線合併後有關路線的車程與現時第 93A 號線的車程相若，但新車費卻是 5.8 元。雖然文件中顯示由翠林至牛頭角會實施分段收費，但他認為此安排並不方便居民。
- 有關班次問題，根據計劃，兩線合併後有關路線繁忙時段的班次為 15 分鐘一班。他請巴士公司關注及重新檢討路線的班次問題，舉例現時第 95M 號線在非繁忙時段的班次為 25 分鐘一班，班次並不合理，亦對前往聯合醫院的市民非常不便。
- 有關路線安排，他擔心兩線合併後有關路線若不行經秀茂坪曉光街，只為市民提供第 13M 及 23 號線的轉乘服務，對乘客會有所影響。
- 車輛數目方面，他指出，現時行走第 93A 及 95M 號線的車輛數目分別為 4 架及 7 架。他表示，上述兩線合併後，對行走路線的車輛數目為 8 架及特別班次為 3 架的安排是否能有效地運用資源存在疑問。

67. 溫悅昌先生的意見如下：

- 第 99 號線－他表示，收到西貢鄉郊地區居民意見，對第 99 號線延長至恆安的安排表示可取。但他認為該路線位於海栢花園的分站有需要更改至馬鞍山公園天橋底，即與第 681 號線使用相同站點，以方便在該處等候第 807 號線的乘客。他指出，現時由泥涌至海栢花園的小巴收費為 4.7 元，但 99 號線的收費卻是 6.5 元。他請巴士公司考慮調低收費，以提高競爭力。
- 第 99R 號線－他對路線試辦假日服務表示歡迎，但認為班次過於疏落，未能滿足乘客需求。他理解有關安排為試驗性質，但希望巴士公司能適當地調整。

- 第 299 號線－他認為第 299 號線道改後縮短車程時間的安排可取。
- 第 796C 號線－他對第 796C 號線伸延至清水灣半島的安排表示支持，因可方便該區居民往返旺角及深水埗區。
- 他支持開辦往來坑口至荃灣的巴士服務。

68. 張國強先生請委員參閱會上呈閱(一)，調景嶺區居民團體致委員會及運輸署的信件。他表示，是次計劃以取消第 692 及 692P 號線換取增設往來將軍澳至荃灣的巴士路線，但該路線卻不行經將軍澳南及調景嶺，引來居民很大的迴響。因此部分委員提交上述信件供委員會參閱，並希望得到委員的支持。他相信所有委員均支持開辦往來將軍澳至荃灣的巴士服務，但希望運輸署能再研究路線安排，以惠及整個將軍澳區的居民。他亦希望運輸署考慮以取消第 692 及 692P 號線後所騰出的 11 架巴士，用作將軍澳區巴士路線南北分家的安排。此外，他收到居民建議新增往來將軍澳至荃灣巴士路線不途經順利邨，因該處已有小巴往來順利邨至葵青區；以及建議不途經清水灣道而改行將軍澳隧道。居民建議的替代路線，包括去程行經觀塘繞道、啟翔道及回程行經宏照道。

69. 李家良先生的意見以下：

- 第 99 及 299 號線－他贊成第 99 及 299 號線改道。據他所知，行走第 99 及 299 號線的車輛數目共 15 架，但改道後行走有關路線的車輛數目是 13 架，他希望九巴能密切留意該路線的乘客候車時間及載客量，有需要時作適當的調整。
- 第 99R 號線－他支持第 99R 號線延長至大學站作試驗，但他認為建議費用(即 14.7 元)比較昂貴，希望九巴能考慮降低有關收費，以吸引更多乘客乘搭。此外，根據計劃，由西貢出發的尾班車時間為 6 時 30 分，他認為此安排並不適合郊遊人士，因一般遊船的回程時間為 6 時，恐怕郊遊人士未必能趕及乘搭尾班車。他希望九巴考慮於夏季時延長尾班車時間。

70. 莊元荃先生的意見以下：

- 第 692 號線－他表示，早於去年討論 2012-2013 年度巴士路線發展計劃時，全體委員已一致反對削減第 692 號線的服務。他指出，將軍澳南的人口不斷增加，但卻削減該區的巴士資源以換取增設往來將軍澳至荃灣的巴士路線去服務整體將軍澳區。他

表示，不反對將軍澳南北地區的巴士資源共享，但反對一刀切取消第 692 及 692P 號線。他不滿運輸署及巴士公司於去年從沒有嘗試為該兩條路線作出任何改善，如簡化路線、重組路線、調整車費及調整班次。因此，他堅決反對取消第 692 及 692P 號線。

- 第 296M 號線－縱然是次計劃沒有提及第 296M 號線，但他表示收到不少居民反映班次疏落及脫班問題嚴重，尤其是早上及下午的繁忙時段。
- 他希望盡快開設往來將軍澳至荃灣的巴士路線及照顧將軍澳南及調景嶺區居民的需要。

71. 運輸署甘慧明女士表示，運輸署備悉各位委員的意見，並有以下的綜合回應：

- 第 93A 及 95M 號線合併後會提供雙向分段收費，例如由寶林至觀塘裕民坊、翠林至牛頭角港鐵站及觀塘裕民坊的分段收費是 4.7 元，與現時的车費相同。
- 取消第 692 號線及開辦往來將軍澳至荃灣巴士路線的建議，是希望有效地運用現有巴士資源及進一步提高整體營運效益，以取消第 692 及 692P 號線而減省的資源，開設一些地區人士要求的巴士服務(如來往將軍澳至荃灣的路線)，以回應市民的訴求。署方備悉各位委員的意見，並會在聽取及歸納各方意見後仔細研究。
- 運輸署備悉委員就第 99、299X 及 99R 號線的建議，並會與巴士公司一併考慮有關意見。

72. 城巴/新巴黃漢中先生的回應如下：

- 有關第 690 號線的改道建議，現時第 690 號線前往中環方向行經禮頓道的落客點偏離了銅鑼灣的主要活動地帶，因此大部分乘客下車後，仍需步行一段路程才能到達目的地。路線改道後一些巴士站會設立在告士打道怡東酒店附近，而這些站點比較接近銅鑼灣的主要活動地帶，有助方便乘客。此外，有委員指改道後可能影響部分於維園下車的乘客。但根據最近的數據顯示，每班車在高士威道中央圖書館外巴士站下車的乘客平均數目是一名，故相信改道建議對整體 4,000 多名乘客的影響相對輕微。

- 有關第 692 號線方面，有委員查詢第 692 號線能否作出改善計劃，以提升乘客量。巴士公司於 2006 年嘗試優化第 692P 路線至現時模式，把路線延長至調景嶺，北角至銅鑼灣一段改行東區走廊。可是，過去七年來東區走廊的擠塞情況愈來愈嚴重，令該路線的行車時間不但比其他交通工具長，而且非常不穩定，以至客量長期處於低水平並且呈下跌趨勢，平均只有 32%。巴士公司理解委員擔心港鐵服務一旦發生故障，將軍澳區沒有過海巴士服務的憂慮。但據了解港鐵服務一旦發生故障時，相關機構會有一套應變計劃應付。巴士公司認為維持一條長期乘客量極低的巴士線去應付偶然出現的突發事件絕對不是有效運用資源的做法。
- 第 796X 號線增加車輛行走的落實會根據文件所言視乎乘客需求而定，巴士公司會密切留意該路線的乘客量。

73. 陳國旗先生的意見如下：

- 第 796P 號線－他認為巴士公司增加第 796P 號線服務的作用不大，反而應增強第 796X 號線的服務。現時第 796X 號線的班次為 8 至 20 分鐘一班，他認為應最少增加 3 架車輛，才能有助改善班次。他認為甚至可考慮取消第 796P 號線，以加強第 796X 號線服務。他指出現時第 796X 號線的乘客量並不多是由於其總站設於日出康城的公共運輸交匯處，由領都及首都步行前往需數分鐘，因此建議更改總站至將軍澳工業邨並行經領都及首都的站點，以吸引更多乘客乘搭。
- 第 796S 號線－他建議延長第 796S 號線由清水灣至日出康城，方便居民。同時，他亦擔心該線的乘客量不足會令巴士公司考慮減少車輛數目而會造成惡性循環的效果。
- 第 796C 號線－他建議延長第 796C 號線由清水灣至日出康城並設站於將軍澳工業邨。

74. 陸平才先生表示，有關計劃取消第 692 及 692P 號線並由第 690 號線取代，而第 690 號線的改道建議正是現時 692P 號線的取道。他同意剛才巴士公司指第 690 號線每班車平均在高士威道中央圖書館外巴士站下車的乘客數目是一名，但指出於北角站點下車的乘客卻相當多。他向巴士公司查詢繁忙時段在該站下車的乘客數目，並請巴士公司不要把有關乘客量數據斷章取義。此外，根據計劃取消第 692 及 692P 號線後將騰出 11 架車輛。但借鑒現時往來將軍澳至沙田的巴士路線，預

計新增的往來將軍澳至荃灣巴士路線只需 7 部。他請運輸署詳細解釋所騰出的 11 架車輛的安排。

75. 邱戊秀先生表示，支持陳國旗先生建議延長第 796S 及 796C 號線由清水灣半島至日出康城。此外，他對取消第 292P 號線的星期六服務有很大的保留，希望九巴能再作研究及考慮。

76. 方國珊女士的意見如下：

- 第 91 號線－她表示收到很多居民反映要求第 91 號線增加低地台巴士，以方便傷殘人士。此外，清水灣道沿路的巴士服務不足，希望巴士公司能加密班次。
- 第 796X 號線－她對於委員建議延長某些路線至日出康城及將軍澳工業邨表示支持。她認為第 796X 號線的總站不應設置於日出康城的公共運輸交匯處，而應設站於環保大道兩旁，方便更多乘客。
- 第 796S 號線－她不同意新巴縮短第 796S 號線的建議，認為應研究延長至將軍澳工業邨。隨將軍澳南的人口不斷增加，將軍澳南人口約 3 萬人及流動人口有接近 50 萬人。她希望將軍澳南在整體上能有更多交通服務。
- 請運輸署及巴士公司關注將軍澳南及日出康城巴士服務不足的情況。

77. 林少忠先生的意見如下：

- 第 95M 號線－他表示，剛才運輸署指第 95M 號線的分段收費只是往觀塘方向，他詢問回程往將軍澳方向的分段收費安排，以及第 93A 及 95M 號線合併後所騰出的 3 架車輛的處理。
- 第 690 號線－他同意陸平才先生所言，巴士公司以其中一個站點的數據作為路線改道的理據是不合理的，他請巴士公司提供由清風街至軒尼詩道各個站點的乘客數據。

78. 譚領律先生的意見如下：

- 有關新增往來將軍澳至荃灣的巴士路線，他表示，過去多年他一直強調將來若開辦往來將軍澳至荃灣的巴士路線，必須優先

考慮沒有港鐵覆蓋的地區及考慮將軍澳隧道的交通擠塞的問題而取道寶琳北路前往九龍方向。根據計劃，該路線將行經尚德但並不行經調景嶺，他請運輸署交代規劃路線的準則及因素。

- 第 95 及 93K 號線－上述兩條路線的服務相當不理想及經常出現嚴重脫班的情況。此外，有不少居民反映上述兩條路線的車程太長，過往他亦曾建議運輸署考慮優化路線，因此對本年度計劃並沒有提及感到失望。
- 第 98A 號線－過往他曾建議運輸署考慮改善該路線的服務，惟本年度計劃並沒有提及。
- 第 296M 號線－過往很多意見建議運輸署考慮把該路線伸延至調景嶺，惟本年度計劃並沒有提及。
- 第 692 號線－他指出，港鐵服務經常發生事故及現有的應變機制未能有效配合乘客的需要，這令第 692 號線有存在的必要。

79. 莊元苓先生表示，同意譚領律先生所言，考慮營辦路線的因素除營運情況外，還需要考慮其必要性及需求性。他指出，現時第 692P 號線的班次為 8 分鐘一班，連同第 692 號線，平均班次為 3 至 5 分鐘一班。他不明白為何巴士公司要為所謂乘客量低的路線安排如此頻密的班次。若以陰謀論推測，巴士公司是故意以頻密班次令乘客量在早上繁忙時段下降至 50% 以下，因而順理成章提出取消該路線。

80. 副主席表示，極力反對取消第 692 號線，因他是受影響的乘客之一。他指出，曾多次於繁忙時段受港鐵服務故障而影響，令他需要前往尖沙咀再轉車返回港島區，需時一個多小時。再者，現時往來將軍澳至港島區的第 18 號小巴線已取消，希望運輸署及巴士公司能聽取委員的意見。

81. 邱玉麟先生表示，現時茅湖仔巴士站只有第 93A 號線在該處停站，他一直以來多次要求第 98A 號線於該處停站，方便市民，尤其是長者。他希望運輸署及巴士公司積極跟進上述問題。

82. 陸平才先生的意見如下：

- 第 692 號線－他認為第 692 號線的非繁忙時段的乘客量的確偏低，但建議巴士公司考慮優化路線，如在繁忙時段提供服務，照顧市民的需要。

- 第 A29 及 E22A 號線－他早年曾提出動議要求第 A29 號線行經將軍澳南及調景嶺，但運輸署卻未有理會。最近梁里先生亦提出動議要求運輸署及巴士公司考慮開設第 A29 號線的特別班次行經將軍澳南及調景嶺。他指出，當初從第 E22A 號線抽出資源開辦第 A29 號線，但卻沒有惠及將軍澳南居民，他再次表達強烈不滿。他促請運輸署及巴士公司優化第 A29 號線，考慮將軍澳南居民的需要。

83. 方國珊女士的意見如下：

- 有關新增往來將軍澳至荃灣的巴士路線，她認為是完全忽略將軍澳南居民的需要，並請運輸署予以正視。
- 第 297 號線－根據文件顯示，第 297 號線的載客量並不太理想，建議考慮把路線伸延至將軍澳南或日出康城。
- 關注第 93K 及 98A 號線的轉乘優惠問題，希望能惠及山上居民。此外，她指出第 98A 號線班次長期不足，認為應以第 93K 號線供山上居民作接駁服務，彌補不足。
- 對於機場巴士服務未能照顧將軍澳南居民的需要，她請運輸署予以正視。
- 第 796X 及 796P 號線－她指出，該兩條路線在非繁忙時段的班次過於疏落，並建議引入分段收費。她認為分段收費能予居民多些選擇，有助解決日出康城於星期日巴士服務不足的問題。
- 第 98S 號線－她促請加密第 98S 號線班次。

84. 陳繼偉先生的意見如下：

- 他建議運輸署及巴士公司將來不要在委員會會議前舉行特別會議討論巴士路線發展計劃，認為此舉浪費委員時間，建議於委員會會議直接討論。再者，他認為上述特別會議的會議安排並不理想。
- 他不滿將軍澳南的巴士資源不斷被削減。例如，早年削減前往九龍塘的第 796 及 796P 號線。他表示，強烈反對運輸署在開辦新路線時不但沒有照顧將軍澳南居民的需要，反而削減該區的巴士資源。他認為運輸署未能平衡將軍澳區內各方面的利益，並強烈要求署方要謹慎把關。

85. 九巴施偉廉先生感謝委員對九巴服務的關注及表示九巴相當重視委員的意見。他的回應如下：

- 第 692 號線－他理解委員關注若取消第 692 號線後，港鐵服務發生事故時，過海巴士服務變得相當重要的情況。他表示，若取消第 692 號線後，港鐵服務發生嚴重事故時，九巴會考慮提供如第 692 號線的過海巴士服務，作應急之用。
- 第 93A 及 95M 號線－他表示，第 93A 及 95M 號線合併後若班次有所改變，九巴會清楚列明班次及頭尾班車的時間，方便乘客預算到達車站的時間。他亦向委員保證該路線在繁忙時段的班次充足，以應付需求。他表示，明白巴士公司需要與區議會建立互信。他希望能給予日後路線合併計劃作良好示範，並希望他的保證能給予委員信心。

86. 九巴胡銘基先生有以下回應：

- 有關第 93A 及 95M 號線合併後的收費問題，根據計劃，兩條路線合併後的全程收費為 5.8 元，有關收費是因應行車距離增加及參考類似路線而釐定。但同時巴士公司會引入雙向的分段收費，例如翠林至牛頭角港鐵站及由寶林至觀塘裕民坊可沿用以往第 93A 及 95M 號線 4.7 元的收費。他解釋第 93A 及 95M 號線合併後的分段收費安排與現時第 95M 號線的分段收費相同，舉例現時乘客乘搭第 95M 號線前往牛頭角上車時須先拍八達通卡，收取 5.8 元的全程收費，乘客在下車時再拍八達通卡進行車費回扣。他重申根據有關分段收費的安排，乘客不會比現時所付的車費多。他亦指出兩條路線合併後有關路線的穩定性將會增加，因現時第 93A 號線前往觀塘碼頭，行經開源道迴旋處時經常擠塞，而新路線則改往牛頭角方向，避開了一些經常擠塞路段。此外，兩條路線合併後，會改以寶林為總站，往觀塘方向仍然行經翠林巴士總站。因此有關巴士坑仍然有用並不會騰空出來。
- 第 98A 號線－他表示，九巴已細心研究早前西貢區巴士路線工作小組的意見，其中一個意見建議第 98A 號線改行將軍澳隧道。經巴士公司研究及衡量路線所經過不同地區的載客量及路線的穩定性後，認為原本路線安排(即經山上寶琳北路)比較可取。再者，將軍澳隧道早上繁忙時段的擠塞情況亦相當嚴重。巴士公司亦考慮到第 98A 號線有助接駁山上及山下地區。此外，他表示，巴士公司相當關注第 98A 號線班次不穩定及脫班

的問題，巴士公司會審慎研究改善方法。另外，有關建議第 98A 號於茅湖仔巴士站停站，巴士公司會再研究該處不能設站的原因。

87. 城巴/新巴黃漢中先生的回應如下：

- 第 690 號線－雖然第 690 號線的改道措施會對巴士站的位置有所影響，但有關建議令每日約 1,300 名乘客節省至少 10 分鐘的車程時間。他指出，告士打道的交通情況一般比高士威道及禮頓道理想。他解釋受改道措施影響的巴士站的位置及乘客數目，並請委員參閱文件附錄九頁二。根據有關數據，原來使用高士威道中央圖書館及禮頓道中心巴士站的乘客佔全線乘客的 16%，將來乘客可改用告士打道近怡東酒店的新巴士站，該巴士站位置更接近銅鑼灣的主要活動地帶；原來使用軒尼詩道北海中心巴士站的乘客佔全線乘客的 4.5%，將來乘客可改用告士打道近史釗域道的新巴士站，該巴士站位置距離軒尼詩道只是兩個街口；原來使用在軒尼詩道軒尼詩官立小學巴士站的乘客佔全線乘客的 1.3%，將來乘客可改用告士打道近柯布連道的新巴士站，該巴士站位置距離軒尼詩道亦只是兩個街口；原來使用軒尼詩道修頓球場巴士站的乘客佔全線乘客的 3.2%，將來乘客可改用告士打道近分域街的新巴士站，該巴士站位置距離軒尼詩道亦只是兩個街口；原來使用金鐘道高等法院巴士站的乘客佔全線乘客的 2.5%，將來乘客可改用夏慤道海富中心的新巴士站，該巴士站位置比原本的巴士站更接近金鐘一帶的有蓋行人通道，更方便乘客；原來使用金鐘道中銀大廈至畢打街巴士站的乘客佔全線乘客的 2.9%，將來乘客可改用干諾道中皇后像廣場的新巴士站，預計該站的乘客不會受皇后大道中交通擠塞的影響。
- 第 796X 號線－對於有委員建議把第 796X 號線延長至日出康城首都及領都附近，巴士公司對上述建議持開放態度，但會視乎第 796P 號線改道後首都及領都站點的使用情況，再研究第 796X 號線改道的可行性。至於有委員建議加強第 796X 號線的服務，他指出現時該線在下午繁忙時段由將軍澳往尖東方向的載客率約為 27%至 75%；下午繁忙時段由尖東往將軍澳方向的載客率約為 30%至 80%，巴士公司認為該線仍然有剩餘的載客量。根據計劃，巴士公司已為該線預留一部車輛並會視乎乘客需求而加密班次。

- 第 796S 號線－對於有委員建議把第 796S 號線由清水灣半島延長至日出康城，巴士公司認為日出康城居民如需要前往觀塘及牛頭角會傾向乘搭港鐵，現時港鐵亦為日出康城居民提供每 10 至 12 分鐘一班的服務來往將軍澳至觀塘及牛頭角一帶，有關車程約需 21 分鐘(根據港鐵車程資料)。此外，巴士公司預計若把第 796S 號線由清水灣半島延長至日出康城，來回程的行車時間會增加約 20 分鐘，班次需要相應下調至每半小時一班。再者，巴士公司預計由日出康城前往牛頭角的行車時間在路面情況暢順下亦至少需 35 分鐘，相對鐵路而言，巴士公司認為巴士服務並不佔有優勢。
- 第 796C 號線－對於有委員建議把第 796C 號線延長至日出康城，巴士公司對上述建議持開放態度。礙於資源所限，巴士公司暫時只能把第 796C 號線延長至清水灣半島，但已備悉委員的意見，並於來年制定巴士路線發展計劃時作參考。
- 第 796S 號線－對於有委員不同意縮短第 796S 號線至將軍澳市中心，巴士公司表示會把比該線覆蓋地方更廣的第 796C 號線由將軍澳市中心伸延至清水灣半島，作替代服務。根據第 796S 號線最新調查顯示，平均每班車在清水灣半島上車前往牛頭角一帶的乘客只有 4 名；平均每班車在牛頭角一帶上車返回清水灣半島的乘客只有 3 名。這顯示往來清水灣半島至牛頭角一帶的巴士服務對該區居民作用不大。現時第 796S 號線擔當中短程供接駁居民使用其他交通工具的角色，故巴士公司希望以另一條路線為居民提供現時缺乏直達中、西九龍區點對點的巴士服務作替代。

88. 運輸署甘慧明女士回應有關新增往來將軍澳至荃灣的巴士路線。她表示，在研究新增巴士路線的建議時，除考慮乘客需求外，署方亦需要考慮資源運用、建議路線的車程及可行性、對乘客的吸引力等因素。根據現時的建議，有關巴士路線由坑口北開出，經尚德前往寶林，再由九龍區前往荃灣，其行車時間已超過一小時。署方備悉委員的意見，並會在聽取及歸納各方意見後仔細研究。

89. 陳國旗先生請巴士公司回應剛才他就第 796X 號線提出的建議。他指出，現時第 796X 號線的總站設於日出康城公共運輸交匯處，由領都及首都步行前往需 24 分鐘。他建議更改總站至將軍澳工業邨並行經領都及首都的站點。

90. 林少忠先生跟進有關第 93A 及 95M 號線合併後分段收費問題。他指出，若有關路線的分段收費的安排需要乘客在下車時再拍八達通卡進行車費回扣，會對上車的乘客構成不便及混亂。此外，他建議巴士公司利用第 93A 及 95M 號線合併後騰出的資源服務山上地區如翠林區及康盛花園的居民，因現時寶林區已有第 106 號線經牛頭角道前往九龍灣一帶。

91. 方國珊女士的回應如下：

- 第 796S 號線－她指出，現時清水灣半島居民只能依賴 109M 往坑口而不是將軍澳方向。她不認同巴士公司強行為該區居民提供前往蘇屋方向而非觀塘方向的巴士服務。
- 第 796X 及 796P 號線－她同意陳國旗先生建議第 796X 及 796P 號線加密班次，因現時該兩條路線的候車時間達 25 至 30 分鐘。她亦指出加密第 796X 及 796P 號線的班次，有助理順第 796S 號線。

92. 莊元荃先生表示，巴士公司並沒有回答他查詢有關第 692 及 692P 號線班次頻密的原因。他重申，完全不能接受巴士公司多年來沒有嘗試為第 692 及 692P 號線重組路線及調整票價的情況下，一刀切取消第 692 及 692P 號線的做法。

93. 副主席希望跟進剛才施偉廉先生表示當港鐵發生事故時巴士公司會提供原本第 692 號線服務的之事宜，他查詢該第 692 號線的班次安排。

94. 九巴施偉廉先生表示，九巴會加強與港鐵、政府及其他交通服務營辦者的聯繫，積極配合有關緊急應變措施。

要求運輸署計劃開設的“將軍澳荃灣巴士線”行經將軍澳南及調景嶺
(SKDC(TT)文件第 50/13 號)

反對縮短新巴 796S 路線，並要求將路線延長至日出康城
(SKDC(TT)文件第 51/13 號)

建議 A29 開設特別班次行經將軍澳南、調景嶺
(SKDC(TT)文件第 52/13 號)

要求運輸署優化九巴的服務及將部分巴士路線延伸至調景嶺
(SKDC(TT)文件第 53/13 號)

要求運輸署盡快增加調景嶺區巴士路線
(SKDC(TT)文件第 54/13 號)

95. 主席表示有多項動議與上述巴士路線發展計劃相關，建議一併討論，並請委員參閱會上呈閱(一)，調景嶺區居民團體致委員會及運輸署的信件。有關動議包括：

- 要求運輸署計劃開設的“將軍澳荃灣巴士線”行經將軍澳南及調景嶺 (SKDC(TT)文件第 50/13 號)
- 反對縮短新巴 796S 路線，並要求將路線延長至日出康城 (SKDC(TT)文件第 51/13 號)
- 建議 A29 開設特別班次行經將軍澳南、調景嶺 (SKDC(TT)文件第 52/13 號)
- 要求運輸署優化九巴的服務及將部分巴士路線延伸至調景嶺 (SKDC(TT)文件第 53/13 號)
- 要求運輸署盡快增加調景嶺區巴士路線 (SKDC(TT)文件第 54/13 號)

96. 主席表示現就多項與上述巴士路線發展計劃相關的動議進行表決。

97. 由於沒有委員反對，主席表示通過以下動議：

- 要求運輸署計劃開設的“將軍澳荃灣巴士線”行經將軍澳南及調景嶺 (SKDC(TT)文件第 50/13 號)
- 建議 A29 開設特別班次行經將軍澳南、調景嶺 (SKDC(TT)文件第 52/13 號)
- 要求運輸署優化九巴的服務及將部分巴士路線延伸至調景嶺 (SKDC(TT)文件第 53/13 號)
- 要求運輸署盡快增加調景嶺區巴士路線 (SKDC(TT)文件第 54/13 號)

98. 方國珊女士提出修訂動議「反對縮短新巴 796S 路線，並要求將路線延長至日出康城」(SKDC(TT)文件第 51/13 號)，修訂動議措辭為「反對縮短新巴 796S 路線，並要求將路線加密班次，延長至工業邨及途經日出康城」。

99. 陳國旗先生表示和議。

100. 主席請委員就上述修訂動議：「反對縮短新巴 796S 路線，並要求將路線加密班次，延長至工業邨及途經日出康城」進行投票，結果如下：

贊成：6 票

反對：0 票

棄權：3 票

修訂動議獲得通過。

101. 主席表示，西貢區巴士路線工作小組將就 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃召開會議繼續跟進。

102. 周賢明先生表示，會議日期，暫定為 4 月 15 日(星期一)下午 2 時 30 分於西貢區議會會議室舉行。

103. 主席宣布，暫時休會午膳。

(會議於下午二時十五分續會)

(二) 續議事項

104. 主席向委員介紹及歡迎新加入的巴士公司列席代表：

- 九巴社區事務高級助理經理羅麗明女士

105. 主席表示，城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司因事務繁忙，未能委派代表列席委員會每次會議。但日後委員會如有其公司服務相關的議題，會盡量安排代表出席。

(1) 西貢公路第一期改善工程進度

(二〇一三年第一次會議記錄第 7 至 27 段)

(SKDC(TT)文件第 38/13 號)

106. 主席表示，委員會已去信路政署署長，促請加快西貢公路第一期改善工程進度，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 38/13 號，路政署的書面回覆。

107. 主席表示，委員會已把上述議題轉交區議會全體會議跟進，區議會主席已要求路政署於每次區議會全體會議匯報工程進度。

108. 由於沒有委員反對，主席表示刪除上述議題。

109. 邱戊秀先生贊成刪除上述議題，並希望路政署能於下一次區議會全體會議上匯報有關工程的預計動工及完工日期。

(2) 跟進 2012/2013 年度主要工程項目進度報告

(二〇一三年第一次會議記錄第 28 至 57 段)

(SKDC(TT)文件第 39/13 號)

(SKDC(TT)文件第 40/13 號)

110. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 39/13 號，土木工程拓展署匯報各項工程項目的進度。

111. 關於將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路，主席表示委員會已去信路政署署長，促請當局加快工程進度。路政署的書面回覆表示現時尚未能落實工程的動工日期及提交工程進度表。有關回覆的詳細內容，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 40/13 號。

112. 主席表示，路政署計劃於 7 月份(即第四次會議)向委員會再次匯報工程的詳細設計及進行諮詢。主席建議視乎情況才決定是否需要轉介此議題至區議會全體會議跟進。

113. 莊元苓先生表示，上次會議時路政署曾表示將於本年 5 月份進行諮詢，7 月份則會向立法會申請撥款。他指出，署方把諮詢延遲至 7 月份才進行，擔心令所有程序一併順延，令工程動工日期一拖再拖。他認為有必要將此議題轉介至區議會全體會議跟進。

114. 主席表示，秘書處回覆指路政署於上次會議聽取委員意見後，需要優化設計，故需要延至 7 月份再次提交詳細設計並諮詢委員會意見。

115. 莊元苓先生表示，上次會議時委員提出的意見並沒有涉及任何特別的優化措施，只是向部門查詢為何有關工程的進度仍停留在詳細設計階段。環顧附近同期的工程如天晉二期及酒店亦相繼落成。他表示，不能接受上述工程的進度。

116. 主席表示，建議去信路政署要求委派代表出席下次委員會會議及向委員匯報工程進度，並保留上述議題。

(3) 改善將軍澳單車使用情況工作小組報告

(二〇一三年第一次會議記錄第 58 至 60 段)

(SKDC(TT)文件第 41/13 號)

117. 主席請西貢民政事務助理專員冼熙朗先生就 SKDC(TT)文件 41/13 號作出報告和補充。

118. 冼熙朗先生表示，於本年 1 月至 2 月期間，工作小組共進行了四次清理行動，共清理了 94 架單車，工作小組會繼續在區內不同地點進行清理行動。

119. 主席請民政事務處繼續跟進有關事宜。

(4) 改善將軍澳區公眾單車停泊處之設計及管理事宜

(二〇一三年第一次會議記錄第 61 至 66 段)

120. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(5) 西貢區公共交通服務

121. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 42/13 號及第 43/13 號。

(A) 巴士

➤ **建議 A29 機場巴士線伸延至將軍澳南**
E22A 回復 A29 線開通前的班次服務

(二〇一三年第一次會議記錄第 68 至 70 段)

122. 主席表示，剛才在 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃簡介中已討論有關事宜。

123. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 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
要求運輸署盡快與巴士公司商討開設將軍澳往來荃灣巴士線事宜
(二〇一三年第一次會議記錄第 72 至 77 段及第 461 段)

124. 主席表示，剛才在 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃簡介中已討論有關事宜。

125. 林少忠先生希望保留上述議題，因西貢區巴士路線工作小組將討論上述議題。

126. 主席同意繼續保留上述議題。

- 改善寶邑路的將軍澳廣場巴士站工程(加設巴士站上蓋及「候車分隔線」
(二〇一三年第一次會議記錄第 78 至 80 段)
(SKDC(TT)文件第 67/13 號)

127. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 67/13 號，城巴/新巴就寶邑路將軍澳廣場巴士站加設上蓋事宜的書面回應，並請運輸署麥潔儀女士作補充。

128. 麥潔儀女士表示，新巴現時建議興建巴士站上蓋的位置與較早前討論的位置向前移約 15 米。她請委員就此新建議位置提出意見，如得到委員的支持，新巴便可正式向運輸署提出申請興建巴士站上蓋及進行諮詢工作。

129. 由於委員沒有其他意見，主席請城巴/新巴及運輸署繼續跟進上述事宜。

- 要求於將軍澳隧道(往將軍澳)九龍入口外收費廣場增設巴士站點，並推出隧道路線八達通轉乘優惠計劃，方便居民
(二〇一三年第一次會議記錄第 81 至 84 段)

130. 主席表示，運輸署於上次會議表示土木工程拓展署將就安達臣道石礦場一帶發展進行技術性可行研究並預計於 2014 年完成。如有任何消息，請運輸署向委員會報告。

131. 主席表示保留上述議題。

➤ 要求將「坑口北」巴士總站正名為「將軍澳醫院」

(二〇一三年第一次會議記錄第 85 至 94 段)

132. 主席表示，委員會於上次會議已同意維持巴士總站名稱為「坑口北」及試行九巴的建議措施。

133. 李家良先生表示，九巴於網頁上已更新了該站名稱為「坑口北(將軍澳醫院)」，他感謝九巴聽取委員的意見並進行試驗計劃。他會繼續聽取市民就上述事宜的意見並向委員會反映。

134. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

➤ 2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃

(二〇一三年第一次會議記錄第 95 至 97 段)

135. 主席表示，運輸署及巴士公司剛才已簡介新一年即 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃。

136. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

➤ 要求改善巴士線 98C、296C 及 296D 服務質素

(二〇一三年第一次會議記錄第 98 至 108 段)

137. 主席請委員提出意見。

138. 莊元苓先生請九巴回應是否能於下班繁忙時段加密第 296D 號線的班次。

139. 羅麗明女士表示，備悉委員的意見並會與同事商討第 296D 號線加密班次的建議。她表示，九巴一直有進行路線發展檢討，以提升服務效率。

140. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

➤ 要求增加巴士路線 98P 號於平日下班繁忙時段內的班次，改善服務及方便居民

(二〇一三年第一次會議記錄第 109 至 116 段)

141. 麥潔儀女士表示，運輸署會繼續監察上述路線的特別班次服務，如有需要，將會加強有關服務。

142. 羅麗明女士表示，備悉委員的意見並會與運輸署商討有關第 98P 號線加密班次的可行性。

143. 譚領律先生認為，九巴加密第 98P 號線的班次是絕對可行的，亦相信有關安排不會影響現時於寶琳及坑口區的乘客。他指出，上述路線的特別班次於下午繁忙時段能為山上居民提供直接往返翠林邨至尖沙咀的服務，因此有加密班次的需要。

144. 林少忠先生表示，剛才運輸署及九巴表示會商討加密班次的可行性，因此希望能保留上述議題。

145. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

➤ 要求九龍巴士 296D 路線改善服務及回程尚德於九龍灣國際展貿中心站加設分段優惠

(二〇一三年第一次會議記錄第 120 至 125 段)

146. 簡兆祺先生希望巴士公司能積極考慮於九龍灣國際展貿中心加設分段收費，而不是只在尚德邨設有分段收費。

147. 羅麗明女士表示，九巴即將於各區進行區域性模式巴士路線重組計劃，希望能更有效地運用巴士資源，同時亦會研究提供更多優惠的空間。她表示，會向管理層反映委員的意見。

148. 莊元苓先生認為分段收費安排不應納入區域性重組計劃中考慮，因區域性重組計劃研究需時，擔心有關分段收費遲遲未能實施。他表示，正如簡兆祺先生所述，上述路線於尚德邨尚明樓外才設有分段收費，但該分段收費站點與終點站距離只有約百多步的路程，他建議巴士公司考慮取消該站的分段收費。而且，他希望巴士公司不應只是積極考慮有關建議，而是應盡快處理。

149. 主席表示，他昨天於九龍灣乘搭第 296D 號線回尚德邨，車程只需約 14 分鐘。他認為，在沒有分段收費下上述路線的車費為 7 元多，的確較為昂貴，希望運輸署及九巴能考慮提供分段收費優惠。

150. 張國強先生表示，上述分段收費建議已討論了一段時間。現時有不少在九龍灣區工作的人士，因車費問題，選擇乘搭免費接駁巴士轉乘港鐵，而非第 296D 號線。他表示，有不少市民向他反映，若第 296D 號線能於九龍灣國際展貿中心分站加設分段收費，他們很大機會選擇乘搭該路線。

151. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

➤ 要求九巴 296D 行經翠嶺路及景嶺路並加設中途車站

(二〇一三年第一次會議錄第 126 至 137 段)

152. 麥潔儀女士表示，現時交通運輸的政策是以鐵路為主要骨幹，現時於調景嶺已有港鐵及第 796X 號線往返尖沙咀區，因此署方對第 296D 號線繞經調景嶺的建議有所保留。

153. 陳繼偉先生認為運輸署的做法是故步自封及墨守成規，並不是持開放態度與委員討論。他表示，如根據署方的理論，這變相所有港鐵沿線的地方亦不應有巴士路線服務。再者，現階段委員只是要求試行路線，希望得出數據結果後再作商討，但從署方的回覆可見連商討的空間也沒有。他希望了解巴士公司的意向，是否願意試行上述路線，還是運輸署單方面與民為敵反對有關建議。他認為運輸署歧視將軍澳南區居民，特別是調景嶺一帶。

154. 何民傑先生表示，以往運輸署代表曾表示將軍澳南區並沒有巴士專營權，巴士路線服務是開放予兩間巴士公司。但這數年來將軍澳南區就像一個圍城，區內的巴士服務只由一間巴士公司獨自經營，惟該巴士公司的路線及服務質素並不理想。他指出，去年立法會討論新巴專營權續約時，他曾提出反對與新巴續約，並認為運輸署的政策是妨礙將軍澳南區巴士公司之間的競爭。他表示，上述建議路線只是延伸一段很短的路程，便能服務區內多達十萬的人口，包括流動及居住人口，如知專學院有約萬多位學生，以及將來明愛校舍擴建成天主教大學的學生。他表示，上述建議亦多次於委員會中討論，並請運輸署回應是否只讓新巴服務調景嶺區。如是，他會考慮向競爭事務委員會投訴，並認為這是政府製造出來的壟斷。如運輸署並不打算只讓新巴服務調景嶺區，他請署方立即檢討現時服務將軍澳南區的路線，檢視那些路線可開放予其他巴士公司或小巴公司營運。此外，運輸署經常表示希望可減少在路面行走的巴士數目，上述延伸現有路線的建議正可減少新增路線所增加的巴士數目，希望署方能接納委員的意見。

155. 麥潔儀女士表示，於上次會議時運輸署已解釋第 296D 號線如需繞經景嶺路及翠嶺路所牽涉的資源問題。現時第 796X 號線於早上最繁忙的一小時的載客量為 60%，而下午最繁忙一小時的載客率為 75%。為避免資源重疊及有效協調公共交通服務，署方並不支持第 296D 號線繞經景嶺路及翠嶺路一帶。

156. 陳繼偉先生向九巴代表查詢，九巴是否贊成委員提出的試行路線建議。若九巴贊成試行路線，他建議九巴邀請運輸署一同參與。
157. 羅麗明女士表示，九巴對任何優化路線的方案均持開放態度。但她希望委員留意，九巴在路線上的任何改動，均需要得到運輸署的批准才可落實執行。她表示，九巴對委員建議第 296D 號線繞經調景嶺持開放態度，並會積極與運輸署商討上述事宜。
158. 麥潔儀女士表示，上次會議時已解釋運輸署不計劃進行試車的原因，因署方對上述建議並不支持，避免進行試車後令居民或委員對此建議抱有期望。
159. 何民傑先生認為運輸署代表麥潔儀女士的理據有謬誤。他指出，第 796X 號線的載客量與第 296D 號線建議繞經調景嶺是兩個完全不同的議題。第 296D 號線是行走較快捷的路線，經彌敦道直達尖沙咀核心地帶，而第 796X 號線是經土瓜灣前往尖東。因此，兩條路線是服務不同的商業地帶，所服務的上班人士及途經的地點亦不會重疊，故此兩條路線的乘客需求並不相同。他認為上述兩條路線並沒有很大程度的重疊，運輸署應善用現有路線以服務更多人口，並藉此減輕港鐵的乘客量負擔。他請運輸署重新考慮其現有政策，為乘客提供更多巴士路線選擇，並促進公共運輸服務營辦商之間的競爭。
160. 何民傑先生表示，早前運輸署代表曾表示本年度的巴士路線發展計劃尚未有定案。他查詢，可否將上述建議納入本年度的計劃再作商討，不要於現階段否定有關建議。
161. 陳繼偉先生表示，從九巴代表剛才的回應可見九巴並不反對進行試行路線，但需要得到運輸署的批准。他不明白運輸署為何因其立場而反對委員會及九巴的意見，而不作以民為本的考慮。他認為，運輸署應該配合市民所需及與區議會合作，而不是以行政主導。他表示，署方連可行性研究亦不願意進行，認為委員會有責任向運輸署署長反映有關問題。
162. 張國強先生表示，建議運輸署考慮為將軍澳南區特別是調景嶺一帶引入專營巴士服務如九巴。
163. 羅麗明女士重申，九巴對委員提出路線繞經調景嶺的建議持開放態度。
164. 主席建議去信運輸署查詢不進行試車的原因及要求為將軍澳南區

引入專營巴士服務。

165. 麥潔儀女士表示，剛才有委員建議於調景嶺區增加更多巴士路線服務，運輸署巴士發展科代表及巴士公司代表已在剛才本年度巴士路線發展計劃討論中備悉委員的意見，並會就委員的意見在西貢區巴士路線工作小組會議中作詳細討論。

166. 主席表示保留上述議題。

- 要求於將軍澳寶豐路近梁潔華小學的 798 巴士站加設巴士站上蓋，免卻乘客於候車時飽受日曬雨淋之苦
(二〇一三年第一次會議錄第 141 至 147 段)
(SKDC(TT)文件第 44/13 號)

167. 主席表示，委員會已去信城巴/新巴，促請盡快於西貢區的第 798 號巴士站加設上蓋，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 44/13 號，城巴/新巴的書面回覆。

168. 林少忠先生表示，根據城巴/新巴的書面回覆，巴士公司指有關建議已記錄在案，會在適當時候再作考慮。他認為，居民向委員反映有關情況便可見上述工程有一定的迫切性，希望新巴盡快於上述地點加設巴士站上蓋，並請主席繼續保留議題。

169. 主席同意保留上述議題。

- 要求 796X 提早及加密班次並設站於環保大道
(二〇一三年第一次會議錄第 309 至 312 段)

170. 主席表示，剛才在 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃簡介中，已討論有關事宜。

171. 由於委員沒有其他意見，主席建議刪除上述議題。

- 要求 797M 巴士於繁忙時段使用雙層巴士
(二〇一三年第一次會議錄第 313 至 316 段)

172. 由於委員沒有其他意見，主席建議刪除上述議題。

➤ 要求運輸署於九龍灣宏照道近常悅道巴士站增設第 297 號巴士線分站，方便乘客

(二〇一三年第一次會議錄第 317 至 336 段)

(SKDC(TT)文件第 42/13 號)

173. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 42/13 號附件(一)。

174. 林少忠先生表示，運輸署於上次會議時曾表示計劃把上述地點的兩個巴士站合併，他希望查詢有關情況。

175. 麥潔儀女士表示，有關取消巴士站方面，從附件(一)圖中可見現時第 297 號線於常悅道及常怡道均設有分站，圖中亦有標示兩個分站的使用人數，經粗略估計兩個分站相距大約七十米。現時運輸署及九巴建議取消位於常怡道的分站，並詢問委員的意見。

176. 林少忠先生表示，提出此動議的原因是希望建議增設的分站能有助乘客前往紅點商場(MegaBox)附近。他希望能保留上述議題，讓他有時間與居民商討，稍後再向運輸署反映有關意見。

177. 麥潔儀女士補充，上述議題是分為兩部分，一部分是剛才提及取消往坑口方向的巴士分站，而另一部分是林少忠先生於上次會議時提出的動議，建議於往紅磡方向紅點商場(MegaBox)附近增設分站。就建議取消常怡道的分站，如委員沒有其他意見，署方便會盡快落實有關建議。至於建議往紅磡方向在紅點商場(MegaBox)附近增設分站，文件中亦有標示運輸署建議增設巴士站的位置，與現時位於宏照道的巴士站相距約 150 米。

178. 林少忠先生表示，支持運輸署建議往紅磡方向紅點商場(MegaBox)附近增設巴士站的位置，並認為無需保留議題。

179. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

➤ 要求運輸署開辦一條往來將軍澳至沙田區巴士路線(駛經翠林邨、康盛花園、順利邨、彩虹邨、大老山隧道)，切實解決山上居民往來沙田區的交通需要

(二〇一三年第一次會議錄第 337 至 348 段)

180. 主席表示，上述開辦新路線涉及巴士路線發展計劃，由於西貢區巴士路線工作小組將召開會議跟進 2013-2014 年度巴士路線發展計劃，建議委員在工作小組會議再作討論。

181. 林少忠先生表示，上次會議後九巴曾與委員商討新路線的發展，但本年度巴士路線發展計劃卻未有提及。若九巴樂意開辦新路線，他不明白為何運輸署要一再阻撓，為何要與民為敵及製造壟斷。他表示，譴責運輸署一再阻撓將軍澳區的巴士路線發展。

182. 譚領律先生表示，巴士路線重組是大勢所趨，並認為巴士路線應該一併重組，而不是只重組個別路線，相信市民的接受程度較高。他同意上述不同的路線可於巴士路線工作小組中討論，但不希望工作小組會議只是空談，期望在商討路線發展計劃可有實質的作用。他請運輸署交代剛才提及有關第 95、93K 號線的建議及其他新路線建議是正在研究中或是不予考慮。

183. 麥潔儀女士表示，剛才運輸署代表已簡介本年度巴士路線發展計劃中所考慮的因素，當中包括車輛是否可以有效地運用及與鐵路互相配合，亦需要考慮對環境的影響，署方亦有簡介制定巴士路線發展的原則。運輸署聽取委員的意見後，會與巴士公司進行商討和考慮。

184. 林少忠先生表示，運輸署一再強調以鐵路為交通樞紐，但山上的居民並沒有鐵路服務。上述提出開辦往沙田的建議路線，所行經的地點並沒有鐵路網絡覆蓋，但署方卻以環境污染等其他藉口一再拒絕。他指出，山上地區並沒有完善的交通服務，運輸署卻一再拒絕開辦新路線的建議，同時該區的公共運輸營辦商不斷調高車資但並沒有改善服務。他建議去信運輸署署長表達委員的不滿。

185. 主席表示，剛才已決定去信運輸署反映巴士路線發展的意見，建議於信中一併反映委員的上述意見，並保留上述議題。

(B) 小巴

➤ 要求運輸署促使 16 號小巴線延長服務時間至晚上 11 時，以方便布袋澳村村民及旅遊人士

(二〇一三年第一次會議錄第 149 至 153 段)

186. 麥潔儀女士表示，上次會議時委員建議專線小巴第 103M 號線延長服務至布袋澳村，運輸署已向營辦商反映有關建議。鑑於上述路線深夜時份的乘客量偏低，營辦商未能接納有關意見。

187. 劉偉章先生表示，若第 103M 號線未能延長服務至布袋澳村，署方有否與專線小巴第 16 號線的營辦商商討延長服務時間的可行性。

188. 麥潔儀女士表示，署方曾於上次會議交代第 16 號線現時每日尾班車的使用量偏低，而署方亦曾與營辦商商討延長服務時間的可行性，惟營辦商對有關建議有所保留。

189. 邱戊秀先生查詢，專線小巴第 16 號線是否曾更改尾班車的開出時間。他認為第 16 號小巴線的服務時間是歧視布袋澳村村民，該線尾班車的開出時間為晚上 10 時 45 分，對村民非常不便，希望能延長尾班車服務時間至晚上 12 時。

190. 何民傑先生表示，不論任何類型的公共運輸服務如的士、小巴及巴士均不能全日維持百分百的載客量。他認為即使載客量較少，但營辦商仍需肩負提供公共交通服務的責任。他指出，現時第 16 號線的營辦商並不只是營運一條小巴路線，其營運的其他同組路線是有盈餘的。即使第 16 號線的營運有機會虧蝕，但仍應該提供合理的服務時間。再者，布袋澳村位置較為偏遠，沒有其他交通工具可供選擇，他希望運輸署考慮延長第 16 號線的服務時間。

191. 劉偉章先生認同邱戊秀先生所述歧視鄉郊居民的問題。他向運輸署查詢，為何第 103M 號線可服務至凌晨 1 時，而第 16 號卻不能。縱然第 16 號線的路線距離較第 103M 號線遙遠，但第 103M 號及第 16 號線均接駁至港鐵站，他不明白為何兩條路線的服務時間有這麼大的差距，而布袋澳村的居民亦未能於凌晨時段享有小巴服務。

192. 麥潔儀女士表示，運輸署考慮加強公共交通服務時，如延長服務時間或加密班次等，需要考慮營運效益及乘客需求。現時使用第 16 號線往布袋澳村的尾班車乘客數量平均有 2 至 8 位，往寶琳方向的尾班車則平均有 4 至 10 位。鑑於現時尾班車的載客數量尚有不少剩餘空間，因此署方及營辦商對加強及延長服務的建議有所保留。

193. 邱戊秀先生表示，運輸署並沒有回覆第 16 號線的尾班車開出時間。他指出，小巴只有 16 個座位，但尾班車屬非繁忙時間仍有 2 至 8 位乘客，情況尚可接受。他建議調整第 16 號線最後兩班班次至 30 至 40 分鐘一班，並延長至凌晨 1 時。正如何民傑先生表示，上述營辦商所經營的其他路線有盈餘，不應因為第 16 號線有少許虧蝕而拒絕所有調整服務建議。

194. 麥潔儀女士回應第 16 號線的尾班車班次時間，平日於港鐵寶琳站及布袋澳村開出的尾班車時間分別為晚上 8 時 30 分及晚上 9 時；週末分別為晚上 10 時及晚上 10 時 30 分；週日分別為晚上 9 時 30 分及晚上 10 時。另外，於旅遊旺季時，即每年的 5 月至 10 月份，逢星期五由港

鐵寶琳站及布袋澳村開出的尾班車時間分別延長服務時間至晚上 9 時 30 分及晚上 10 時，逢週日分別為晚上 10 時及晚上 10 時 30 分。她表示，運輸署及營辦商會因應乘客的需求而考慮延長服務的建議。

195. 主席表示，請運輸署回應邱戊秀先生剛才查詢可否延長服務時間至凌晨 12 時。

196. 劉偉章先生表示，據他所知，布袋澳村內有兩間食肆與第 16 號小巴營辦商有一個不成文規定，是由食肆向營辦商付款以延長第 16 號線於假日的服務時間，方便於晚間到布袋澳食肆用膳的市民。

197. 麥潔儀女士表示，署方會向營辦商了解有關的安排。

198. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

➤ 要求重新招標 18 號及 108M 號小巴路線
(二〇一三年第一次會議錄第 154 至 162 段)

199. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

➤ 要求運輸署積極跟進中文大學專業進修學院開課後翠林區交通需求增加的問題
➤ 要求運輸署於下午放課時段加密專線小巴 17M 班次，以應付需求
(二〇一三年第一次會議錄第 165 至 172 段)

200. 譚領律先生表示，根據觀察，專線小巴服務情況有所改善，而委員收到的投訴數目亦有減少。但他指出，間中於下午繁忙時間仍有大批乘客候車，以及曾觀察到有大批乘客候車，但有數輛小巴卻沒有司機駕駛。他希望運輸署繼續提醒小巴營辦商改善車輛的安排。另外，他早前曾建議運輸署就上述事宜進行較全面的服務調查，現請署方回應有關調查的情況。

201. 林少忠先生表示，雖然小巴第 17M 號線增加了一輛小巴行駛，但於下午 4 時左右仍有大批乘客排隊候車，認為改善程度有限。他希望運輸署再與中文大學專業進修學院商討，研究於下午時間增設校巴接載學生。他指出，中文大學專業進修學院的落成令翠林邨及景明苑居民的候車時間增加了不少，希望運輸署能作出改善措施，而不只是發出單張指示學生能前往寶琳北路乘搭其他交通工具。再者，第 17M 號線設有港鐵轉乘優惠，而其他交通工具亦不一定是於寶琳港鐵站設有

分站。他促請運輸署檢討第 17M 號線的班次服務。

202. 麥潔儀女士表示，根據最近的調查顯示，第 17M 號線由寶林往翠林邨方向的平均候車時間約 5 分鐘，而班次平均是 2.7 分鐘一班；而由翠林邨往寶琳方向的平均候車時間約 2.4 分鐘，而班次平均是 2.1 分鐘一班。

203. 譚領律先生表示，根據他的觀察，第 17M 號線的班次從來未如署方所述般頻密，並查詢上述數據是於那個時段所得出的結果。他表示，第 17M 號線經常有很多乘客排隊輪候，希望運輸署能延長調查的時間至全日。

204. 林少忠先生表示，據他所知，第 17M 號線的班次並不是如運輸署所述的約 2 分鐘一班。他認為既然將軍澳山上居民有一定需求，而運輸署亦不斷收到有關第 17M 號線的投訴，建議可讓其他公共交通工具行駛上述路線，作接駁用途。他亦建議巴士公司可用單層巴士行駛，其載客量亦較小巴多，能有效解決問題。他表示，他由 2008 年加入西貢區議會，直至現時仍在討論第 17M 號線的問題。此外，他認為如署方就第 17M 號線收到不少投訴，可向營辦商發出警告，累積警告數次後可撤銷其營辦商牌照，改由其他交通工具代替服務山上居民。

205. 邱戊秀先生申報利益，他曾經營專線小巴。他建議，運輸署於平日下午繁忙時段增設兩至三班的巴士特別班次，並試行三個月，以觀察第 17M 號線服務有否改善。他認為上述建議可有效令有關營辦商積極改善第 17M 號線服務。

206. 麥潔儀女士表示，運輸署曾與巴士公司商討增設特別班次往來翠林邨及寶林站所涉及的資源問題。現時署方正與巴士公司商討，考慮方向與邱戊秀先生所建議類同，會先試辦路線。若有進一步消息，署方會向委員會匯報。

207. 邱戊秀先生建議上述議題可於巴士路線發展工作小組中討論。

208. 林少忠先生希望保留上述議題。

209. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

- 要求專線小巴 12 號、106 號、111 號於康盛花園小巴分站劃一分段收費(以較低收費為準)，減少居民與專線小巴司機紛爭及減輕車資負擔

(二〇一三年第一次會議錄第 173 至 177 段)

210. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求增設專線小巴往來西貢市與香港世界地質公園

(二〇一三年第一次會議錄第 178 至 180 段)

211. 邱戊秀先生表示，希望上述議題的措辭改為「電動車」而非「專線小巴」。

212. 主席表示，由於上述動議已獲通過，不能作修改，如有需要，委員可於下次會議提交新的動議。

213. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 促請延長 110 專線小巴路線至太子區

(二〇一三年第一次會議錄第 349 至 357 段)

214. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求運輸署開辦一條非地鐵沿線的專線小巴路線往來港島至將軍澳，以彌補鐵路的不足

(二〇一三年第一次會議錄第 358 至 363 段)

215. 麥潔儀女士表示，運輸署已將委員的意見記錄在案。

216. 林少忠先生表示，希望保留議題於下次會議中繼續討論。

217. 主席同意保留上述議題。

(C) 的士

- 要求運輸署於寶琳公共交通交匯處重設過海的士站

(二〇一三年第一次會議錄第 181 至 184 段)

218. 麥潔儀女士表示，就寶順路的過海的士站事宜，運輸署與部門商

討後，建議上述的士站進行為期三個月的試驗，以測試成效。

219. 林少忠先生查詢，上述過海的士站的實施日期。

220. 麥潔儀女士回應，如委員對上述建議沒有其他意見，署方將會與路政署商討安排施工。

221. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

- 要求於將軍澳醫院、西貢惠民路、科技大學(南)公共交通交匯處及厚德街市外加設新界的士上落客處
(二〇一三年第一次會議錄第 185 至 195 段)
- 要求在西貢惠民路加設新界的士上落客處
(二〇一三年第一次會議錄第 364 至 366 段)
(SKDC(TT)文件第 45/13 號)

222. 由於沒有委員反對，主席表示上述兩項議題合併討論。

223. 主席表示，委員會已去信運輸及房屋局，要求當局重新檢討新界的士許可營運地區的安排，考慮市民對於西貢區多個地點加設新界的士上落客處的殷切需求。主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 45/13 號，運輸及房屋局的書面回覆。

224. 邱戊秀先生表示，請運輸署再次考慮於將軍澳醫院日間康復中心外加設新界的士上落客處，並把有關意見轉達予運輸及房屋局考慮。

225. 李家良先生表示，運輸及房屋局的書面回覆表示將軍澳並不是新界的士的營運地區，並以此前設條件而否定委員的建議。他表示，委員提出建議是因為該處有實際需要，希望署方重新檢討新界的士的營運範圍。

226. 劉偉章先生表示，將軍澳的巴士路線往九龍方向是收取新界地區的收費，但新界的士卻未能服務將軍澳區，他不明白為何巴士收費與的士營運地區的處理有所不同，並希望署方能聽取市民的訴求。他表示，將軍澳區是屬於新界區，區議會分區亦屬西貢區而不是觀塘區，希望運輸署能重新考慮有關建議。

227. 主席表示，運輸署回覆指將軍澳並不是新界的士的營運範圍，即使委員提出更多動議，署方亦只會有相同的回覆。主席建議去信運輸

署要求擴大新界的士營運範圍至將軍澳區。

228. 林少忠先生表示，將軍澳是新市鎮，亦劃入新界土地的一部分，因此區內的巴士車費亦是收取新界區的巴士路線收費。他不明白運輸署為何不容許新界的士在將軍澳行駛及加設上落客處，並請署方釐訂清楚將軍澳是屬於新界區還是東九龍區。他指出，在警區劃分上將軍澳區是東九龍警區的管轄範圍。若將軍澳區是屬於九龍區，他認為將軍澳區所有巴士路線收費應下調至九龍市區的收費。

229. 邱戊秀先生認為署方應把將軍澳醫院及西貢將軍澳政府綜合大樓納入新界的士營運範圍之內。據他所知，市區的士業界表示上述建議不會對他們有太大影響。他亦指出，的士業界對只開放將軍澳醫院及西貢將軍澳政府綜合大樓予新界的士行駛，而不開放將軍澳區內其他地方的做法有所保留。

230. 主席他建議再次去信運輸及房屋局要求擴大新界的士許可營運範圍至將軍澳區，並明確指出委員要求於將軍澳醫院急症室以外的其他地點及西貢將軍澳政府綜合大樓設上落客處。

231. 李家良先生表示，建議於上述信函中一併請當局解釋為何將軍澳不是新界的士的許可營運範圍，但巴士路線是以新界區收費。

232. 麥潔儀女士補充，文件第 45/13 號是運輸及房屋局的書面回覆，而並不是運輸署的回覆。有關現時巴士路線收費問題，她請委員備悉現時巴士公司的車費表已沒有劃分新界及九龍區，而是稱為「九龍市區及新界」。

233. 主席重申，去信運輸及房屋局反映委員的意見。

(D) 港鐵

➤ 要求港鐵加強維修及危機處理

(二〇一三年第一次會議錄第 367 至 384 段)

234. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求港鐵立即檢討「即日第二程九折優惠」，並直接減車費及全面提供令乘客節省車費的月票優惠回饋乘客
(二〇一三年第一次會議錄第 385 至 392 段)

235. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求港鐵於月台標示接近優先座的車門位置
(二〇一三年第一次會議錄第 393 至 398 段)

236. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(E) 其他

- 要求運輸署加強交通服務，以配合香港科技大學增加宿位
(二〇一三年第一次會議錄第 462 至 466 段)

237. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(6) 道路工程/設施

238. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 46/13 號及第 47/13 號。

- 要求運輸署擴建寶琳路與翠琳路增建行車路及澳頭村路口增建迴旋處，以便改善該區交通
(二〇一三年第一次會議錄第 197 至 202 段)

239. 路政署何亦文先生表示，路政署正為上述工程進行地形測量工作，但由於工程涉及範圍較大，包括寶琳路及翠琳路路口西面的削坡工程及東面的填坡工程，而且斜坡上佈滿植物，令測量時有一定難度，故需要更多時間進行測量。在掌握更多測量數據後，路政署會立即進行估價並向委員會匯報。

240. 林少忠先生表示，希望路政署盡快落實上述工程，因澳頭村居民一直希望能爭取多一條行車線。

241. 劉偉章先生查詢上述工程的時間表，以便委員向居民交代工程的詳細資料。

242. 何亦文先生表示，稍後會向委員會提交測量工作及工程估價的時

間表。

243. 主席表示，請路政署於下次會議時向委員會提交時間表，並請路政署及運輸署繼續跟進上述事宜。

➤ 要求寶寧路(將軍澳醫院對出)斑馬線加裝觸控式紅綠燈

(二〇一三年第一次會議錄第 203 至 209 段)

244. 溫悅昌先生表示，於本年 1 月份連續兩星期內於上述地點發生交通意外，先後有兩名行人被汽車撞倒至重傷，因此希望運輸署加快於上述地點安裝觸控式紅綠燈，以保障行人安全。

245. 何亦文先生表示，路政署現時正進行上述工程的規劃工作，根據現時進度預計可大約於 7 月份展開工程。

246. 林少忠先生表示，路政署回覆指工程約 7 月份才可動工，加上最近該處發生多宗交通意外，他希望警方協助於上述地點加強執法。他請警方向沒有停下車輛讓在斑馬線旁等候的行人優先過路的駕駛者提出檢控。

247. 警務處梁偉傑先生表示，警方備悉委員的意見。

248. 主席請路政署及警方跟進上述事宜。

➤ 在不影響環境及諮詢持分者下，要求運輸署研究於寶康路興建有蓋行人天橋及無障礙通道連接寶豐路新都城二期行人天橋，為市民帶來更方便及安全的過路環境

(二〇一三年第一次會議錄第 210 至 212 段)

(SKDC(TT)文件第 48/13 號)

249. 主席表示，委員會已去信運輸署署長，要求運輸署積極研究於寶康路興建有蓋行人天橋及無障礙通道連接寶豐路新都城二期行人天橋，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 48/13 號，運輸署的書面回覆。

250. 林少忠先生希望繼續保留上述議題。他指出，現時將軍澳區很多屋苑亦有行人天橋連接至港鐵站，如尚德邨即將興建行人天橋連接至將軍澳港鐵站，但唯獨寶康路一帶的屋苑並沒有行人天橋連接至港鐵站。

251. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

- 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
要求運輸署儘快落實於將軍澳寶康路興建行人過路設施
(二〇一三年第一次會議錄第 213 至 227 段)

252. 運輸署許錦年先生表示，上次會議時運輸署已匯報寶康路行人過路設施第四方案的公眾諮詢結果，委員亦對第四方案有所共識。運輸署已透過民政事務處回應反對者的意見，但反對者對方案仍有保留。主要反對原因為於早上繁忙時段上述位置的行人隧道的行人及單車流量大致暢通。運輸署與委員早年亦曾到上述位置的行人隧道進行實地視察，發覺行人隧道於繁忙時段比較擠擁。此外，反對者認為於行人隧道上方加建過路設施是浪費公帑及砍伐樹木違背政府所推行的綠化政策。運輸署認為第四方案是因應市民的過路需要並已平衡各方面持分者的意見，如委員沒有其他意見，運輸署將會繼續跟進上述工程。

253. 林少忠先生表示，上述議題由 2006 年跟進至今仍未解決問題，希望不同屋苑的居民能達成共識，解決問題。對於上述反對者認為於行人隧道上方加建過路設施是浪費公帑，他舉例，橫跨寶琳北路至聖公會安老服務大樓的行人過路設施亦是興建於行人隧道上方。他希望第四方案能解決不同屋苑居民之間的紛爭，以及運輸署儘快落實於上述位置興建行人過路設施。

254. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

- 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
(二〇一三年第一次會議錄第 228 至 243 段)

255. 主席表示，有關開放單車進入西貢萬宜路一事，水務署及漁護署代表於上次會議表示正跨部門研究有關建議的可行性。主席建議給予部門一些時間作跟進，稍後再向委員會匯報。

256. 邱戊秀先生希望保留上述議題，待水務署及漁護署有進一步消息再作討論，並希望運輸署協助研究開放單車進入西壩的可行性。

257. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

➤ 要求於影業路加設行人過路設施，保障路人安全

(二〇一三年第一次會議錄第 244 至 254 段)

258. 主席請委員參閱運輸署提交的影業路改善方案圖則，會上呈閱(二)。

259. 李家良先生表示，圖則上顯示建議寶寧路直接轉往影業路的彎位，他查詢現有行人路的處理，以及新設計是否包括行人路。另一方面，由於上述位置的交通較為繁忙，擔心工程施工期間對交通流量有所影響，他查詢工程的預計施工時間，並希望能盡量將交通影響減至最低。

260. 黃瀛女士表示，該方案內包括重整影業路口近鴨仔山一旁的行人路。她簡介影業路改善方案的內容。首先，於影業路口方向會加設綠色人像過路設施，為行人提出更安全的過路方式。此外，於寶寧路東行線會加設左轉影業路行車線，而於常寧路北行方向亦會加設左轉往寶寧路西行的行車線。她表示，該方案並不能夠完全解決該處的交通擠塞問題，但把迴旋處改為交通燈控制路口後，可減少車輛於迴旋處駛出路口的困難，讓駕駛者有更平均的機會駛往目的地。另一方面，預計改善工程需要削去鴨仔山部分斜坡才能進行。她表示，如上述改善方案於是次會議得到大部分委員的方向性支持，運輸署會著手進行詳細設計，然後向各有關部門進行工程可行性諮詢，包括進行削坡工程等大型改動的可行性。署方隨後會進行其他所需程序，最後才可得知工程的預計時間表。

261. 林少忠先生表示，上述的寶寧路迴旋處差不多每天均會發生輕微的交通意外，因此他支持運輸署建議將現有的迴旋處改為以交通燈控制的路口。他建議於路口加設「讓」字的道路標誌，以減低發生交通意外的機會，以及建議在繁忙時間或較繁忙的路口延長交通燈號時間，疏導交通流量。

262. 劉偉章先生表示支持上述的改善措施。他希望，運輸署的改善措施可整體解決由清水灣道往將軍澳隧道方向的車輛流量問題，以配合日後清水灣的發展及居民使用影業路的需要。他查詢，運輸署建議寶寧路迴旋處改為以交通燈控制的路口，會否影響集福路、坑口村及富寧花園的道路情況，因上述地點的交通比較繁忙。他希望，運輸署能就改善方案提供更多資料，以便委員向居民講解有關情況。

263. 何民傑先生表示，周賢明先生因公務先行離席，請他代為表達意見。他表示，周賢明先生對影業路迴旋處改善措施表示關注，並同意

需要作出改動。但他希望運輸署於細節執行上可與委員繼續磋商，並向委員講解更多工程的細節，包括加設路牌及標示等，讓道路使用者不會產生誤會。

264. 李家良先生表示，現時於集福路前往西貢方向，需要駛出路口後左轉並使用迴旋處返回影業路方向。根據建議取消迴旋處後，如需前往西貢方向，需要往將軍澳醫院方向或使用景林邨附近的迴旋處折返。他表示，支持上述改善方案，但希望運輸署進行詳細設計時可研究集福路加設右轉往西貢方向的可行性。

265. 邱戊秀先生查詢，圖則顯示的迴旋處是收窄還是取消。由於上述位置經常發生交通意外，若建議收窄現有迴旋處，希望運輸署小心控制迴旋處的高度，避免發生意外。

266. 主席詢問委員是否支持上述改善方案。

267. 主席表示，委員會支持上述改善方案，並請運輸署繼續跟進有關事宜。

➤ 布袋澳村村口增設迴旋處

(二〇一三年第一次會議錄第 255 至 266 段)

268. 路政署陳慧儀女士表示，路政署已完成布袋澳村村口兩個調頭處的初步估價。第一方案是個較大型的迴旋處，初步估價約 3,600 萬元；第二個方案是調頭處，初步估價約 1,400 萬元。

269. 劉偉章先生表示，過去二十年間委員一直爭取於布袋澳村村口增設迴旋處，他對是次會議中得悉有關的工程估價，感到高興。他了解上述工程需要使用大量公帑，亦明白使用公帑需要用得其所。他指出上述迴旋處除供布袋澳村村民使用外，亦可讓前往布袋澳欣賞鄉郊美景的市民及遊客使用。他查詢，運輸署會如何籌劃上述工程款項，希望相關部門提供更多資料予委員，令區議會可從旁協助。

270. 莊漢文先生表示，運輸署認為布袋澳村的交通數據並不足夠支持興建調頭處。署方因應委員的要求，因而提出兩個方案及進行估價以作參考。此外，運輸署正考慮於調頭處近布袋澳村村口的一面加建圍欄，讓車輛於調頭時更為安全，預計第二方案的調頭處估價需增加約二、三百萬元。他強調，上述兩個方案的可行性尚有待進行詳細研究，上述估價亦只屬初步估算。他重申，現時該處的交通數據並不足夠支持興建調頭處。他補充，委員會討論的另一項澳頭村工程，費用預計

可能會較上述第二方案的調頭處造價較高。因應資源所限，他請委員考慮對工程的重要性，作出優先排序。

271. 邱戊秀先生希望運輸署能盡快落實工程，他擔心因研究和籌備時間一再拖延，令工程費用不斷上漲。

272. 主席認同邱戊秀先生的意見，並表示保留上述議題於下次會議跟進。

273. 何民傑先生表示，上述議題已討論多時，早年運輸署從沒有就上述工程提供任何方案及工程估價，因此十分感謝莊漢文先生的努力，提出兩個工程方案予委員會參考。他指出，現時兩個工程的費用並不是天文數字。這項工程不單惠及布袋澳村村民，相信亦可惠及不少市民及遊客。他理解，運輸署以工程地點的人流或車流等數據作為進行工程的主要考慮因素，但布袋澳村增設迴旋處這項工程是個特殊個案。他以於鄉郊興建洗手間為例，相信當局無法統計隨處便溺人士的數目，從而推算興建洗手間的需要性。他表示，相信委員對不論是加設迴旋處或調頭處均持開放態度，以回應市民的訴求，並希望上述工程能有所進展。

274. 主席表示，請運輸署及路政署繼續跟進上述事宜。

➤ **要求盡快改善西沙公路路面設施及恢復沙下巴士站**
(二〇一三年第一次會議錄第 276 至 280 段)
(SKDC(TT)文件第 49/13 號)

275. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 49/13 號，運輸署提交沙下巴士站的設計圖則，並請莊漢文先生作補充。

276. 莊漢文先生表示，圖則中左方是通往惠民路的迴旋處，運輸署建議於竹洋路及木棉山路路口之間位置加建沙下巴士站。由於該處的視線較為清晰，故選擇在該位置加建巴士站。他指出，早前與李家良先生商討巴士站位置時，署方已講解加設巴士彎位的困難及加建預計令工程需時更長。運輸署亦建議於巴士站兩旁加設路牌及慢駛標誌。他表示，加建沙下巴士站的公眾諮詢已完成，待署方進行最後資料查閱後便可展開工程。

277. 邱戊秀先生表示，作為一名駕駛者，他建議運輸署於上述巴士站附近往西沙公路方向的路面加設慢駛標誌，提醒駕駛人士減慢車速，避免發生意外。

278. 莊漢文先生表示，對於邱戊秀先生的建議有所保留，由於該處與迴旋處的距離很接近，加上該路段的車速並不高。但署方會再檢視有關需要並作考慮。

279. 李家良先生感謝運輸署的配合，聽取委員意見加建沙下巴士站。他建議刪除上述議題。

280. 主席請運輸署跟進委員提出加設慢駛標誌的建議。由於運輸署已落實加建沙下巴士站，主席表示刪除上述議題。

➤ 要求領匯於轄下停車場增設私家巴士泊車位，以應付需求
要求運輸署於區內增設私家巴士泊車位，以應付需求
(二〇一三年第一次會議錄第 287 至 288 段)

281. 主席表示，地區管理委員會曾就上述事宜作出跟進。地政處於會議上表示將會批出 66 區一佔地較大的短期租約，可作為輕型貨車及私家巴士(少於 28 座位)的停泊處。至於有關多於 28 座位的大型巴士泊車位，地政處需要繼續與規劃署及運輸署商討。運輸署亦於會上表示會繼續研究將翠琳路的貨車停泊位轉為旅遊巴士停泊處的可行性，以及考慮於特定地點及時間，容許貨車及私家巴士作非通宵性質的停泊服務。

282. 主席表示區議會主席於 3 月 5 日全體會議上請委員會繼續跟進上述事宜。主席建議給予部門一些時間作跟進，稍後再向委員會匯報。

283. 林少忠先生表示，根據運輸署上述回覆，計劃將翠琳路的貨車停泊位改為旅遊巴士停泊處。但他認為有關做法會對居住山上地區的貨車司機帶來不便，希望運輸署考慮只更改翠琳路部分路段的貨車停泊位予旅遊巴士使用。

284. 林咏然先生表示，將軍澳北區對夜間停泊處的需求很大，例如該區有一處位置於晚間容許旅遊巴士及貨車停泊，深受駕駛人士歡迎。他指出，隨著將軍澳區的發展，貨車停泊處不斷減少。職業司機若於晚上把車輛停泊在路旁便會被檢控違例泊車。雖然環保大道亦設有貨車停泊處，但貨車司機於深夜停泊其車輛於該處後，卻沒有交通工具可接駁至將軍澳市中心，非常不便。他希望有關部門可積極於區內尋找一處既不影響居民，又可讓旅遊巴士及貨車停泊的地方。

285. 林少忠先生建議運輸署研究讓私營旅遊巴士於晚間停泊於區內九巴巴士總站的可行性。

286. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

- 要求當局全面檢視將軍澳南海濱長廊單車徑安全設計
(二〇一三年第一次會議錄第 300 至 301 段)

287. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 求新都城街市過路處加設斑馬線
(二〇一三年第一次會議錄第 399 至 408 段)

288. 林咏然先生表示，上述事宜已討論多時。隨著將軍澳北區人口日漸老化，特別是景林邨一帶有很多長者需要於上述位置過路，該處亦經常有長者發生輕微交通意外。雖然運輸署曾於上述地點進行改善工程，包括把行車路縮窄，但該位置附近的行車速度仍然較高。他建議運輸署以斑馬線形式解決上述問題，方便市民過路外，亦不會影響該處交通流量。

289. 許錦年先生表示，運輸署於去年已將佳景路的安全島範圍擴闊及縮窄行車路，工程完成後署方仍繼續觀察有關情況。工程中亦已於路面上加設慢駛字樣及加設提示牌，提醒駕駛者小心行人過路。根據運輸署觀察，上述地點的行車車速已減慢，行人過路時亦沒有遇到特別困難。再者，由於建議位置十分接近迴旋處，擔心加設斑馬線後有機會影響該處的交通流量。因此，運輸署認為上述建議不適宜進行，現有的行人過路設施已能解決市民的過路需要。

290. 由於沒有委員反對，主席表示刪除上述議題。

- 要求於坑口公共交匯處轉出名成街方向加設安全設施，改善過路處安全水平，並於短期加設安全標語橫額
(二〇一三年第一次會議錄第 409 至 412 段)

291. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 促請政府開闢寶琳北路一段行人路連接康盛花園往陶樂路行山徑口
(二〇一三年第一次會議錄第 413 至 436 段)

292. 林少忠先生查詢，水務署於寶琳北路的工程進展，及與電訊公司商討遷移地下設施的情況。

293. 何亦文先生表示，路政署曾與水務署了解，水務署現時於寶琳北路近康盛花園往山上的慢線進行工程，預計於下半年度才可完工。署方會繼續與水務署協調，當水務署於上述位置的工程完工後，會隨即展開有關工程。

294. 林少忠先生表示，上次會議時路政署表示行人路有地下設施，他請路政署盡早與有關的公共設施機構商討遷移地下設施。為加快工程進度，他亦請路政署與水務署商討在水務署工程完成前，路政署在附近地點展開工程的可行性。

295. 主席請路政署於下次會議向委員匯報工程進度。

➤ **要求改善清水灣道白石窩路段水浸**

(二〇一三年第一次會議錄第 437 至 441 段)

296. 邱戊秀先生表示，路政署早前向他表示署方已於上述位置進行工程。據他觀察，上述位置的水浸情況已有改善，但可能最近降雨量不多，雨水疏導情況尚算暢通。他表示，日後下大雨時會到上述位置再進行視察，如有問題，會再向路政署反映。

297. 由於路政署已上述位置完成改善工程，主席表示刪除上述議題。

➤ **要求於石角路取消貨車車位，改作私家車位用途，並加上泊車咪錶**

(二〇一三年第一次會議錄第 442 至 454 段)

(請參閱 2013 年 3 月 5 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 78/13 及 99/13 號)

298. 主席表示，2013 年 3 月 5 日區議會全體會議轉介一項獲通過的動議「要求地政署積極解決石角路街道管理問題」予委員會跟進。

299. 由於動議與上述議題相關及沒有委員反對，主席建議合併討論。

300. 主席表示運輸署於上次會議已表示會著手重新檢視石角路及其他地點的泊車設施配套，建議給予運輸署一些時間作跟進，稍後再向委員會匯報。

301. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

(7) 要求當局加強宣傳「行人不應於單車徑上行走」的信息及有關法例

(二〇一三年第一次會議錄第 302 至 308 段)

302. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(8) 要求警方妥善處理將軍澳隧道公路發生事故時引致寶琳路的交通阻塞問題

(二〇一三年第一次會議錄第 455 至 460 段)

303. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(9) 將軍澳區車輛聚集及非法賽車活動

(二〇一三年第一次會議錄第 476 至 480 段)

304. 主席表示，有不少同類型車輛如法拉利、林寶堅利及本田每逢星期五、六及日晚上於唐俊街聚集，再一同駛往寶邑路方向，車輛引擎製造大量噪音。他懷疑上述為非法賽車活動，早前已多次向警方反映上述問題。可是，據他近多個月的觀察，警方並沒有於上述地點及時段進行執法行動，希望警方能跟進上述事宜。

305. 警務處何志堅先生表示，早前已將主席的意見轉交東九龍交通部跟進。因應上述情況，他會與將軍澳分區商討設置路障等執法行動，阻止車輛聚集及發出噪音。

306. 李家良先生表示，西貢風景怡人，每逢假日有不少遊人駕車到西貢郊遊。他認為，西貢區十分歡迎駕駛人士駕車前往西貢遊玩，故不應阻止合法的「遊車河」。相反，若車輛涉嫌非法改裝及製造噪音，警方則應該加強檢控有關違例人士。

307. 主席表示保留上述議題於下次會議跟進。

(四) 新議事項

308. 主席表示，為了有效進行討論，請提出動議或討論事項的議員，只在有有需要作補充時才發言，如有關發言內容已包含在動議文件上，則不應重申一次。

西貢區公共交通服務

(A) 巴士

309. 主席表示 SKDC(TT)文件第 50/13 號至 54/13 號動議文件，已於 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃中討論並獲得通過。

1. 要求九巴提供連續轉乘優惠

(SKDC(TT)文件第 55/13 號)

310. 主席請委員參閱由張國強先生、梁里先生及鍾錦麟先生動議，范國威議員和議的文件。

311. 九巴羅麗明女士表示，隨著九巴於各區進行區域性巴士路線重組及研究設置轉乘站，相信乘客可享有更多轉乘優惠。至於連續轉乘優惠方面，九巴已備悉委員的意見，並會積極研究。九巴會評估提供轉乘優惠的多方面考慮因素，包括路線的財政狀況及對巴士公司的營運成本效益等。

312. 由於沒有委員反對，主席表示通過上述動議和要求九巴跟進委員的意見。

2. 要求提早實施 798 路線與 682 路線回程轉乘優惠

(SKDC(TT)文件第 56/13 號)

313. 主席請委員參閱由張國強先生、梁里先生及鍾錦麟先生動議，范國威議員和議的文件。

314. 麥潔儀女士表示，運輸署已把上述動議轉介予新巴考慮。據署方所知，新巴知悉委員希望提早實施有關轉乘優惠，並正就技術問題進行最後測試。

315. 由於沒有委員反對，主席表示通過上述動議和要求城巴/新巴跟進委員的意見。

(B) 小巴

3. 建議專線小巴第 108A 號線於調景嶺善明邨對開增設站點

(SKDC(TT)文件第 57/13 號)

316. 主席請委員參閱由范國威議員及梁里先生動議，張國強先生及鍾錦麟先生和議的文件。

317. 麥潔儀女士表示，運輸署留意上述路線的乘客需求，並已於本年 3 月 1 日約見第 108A 號線營辦商商討並提出於調景嶺善明邨對開增設站點。署方與營辦商已安排於本月 24 日在善明邨對出翠嶺路來回方向增設兩個中途站。

318. 由於沒有委員反對，主席表示通過上述動議並要求運輸署跟進委員的意見。

4. 要求提早 17M 專線小巴下午繁忙時段回程經寶康路返翠林特別班次的時間

(SKDC(TT)文件第 58/13 號)

319. 主席請委員參閱由譚領律先生動議，溫悅昌先生和議的文件。

320. 麥潔儀女士表示，現時第 17M 號線特別班次是於 2012 年 1 月 6 日開始實施，行經寶康路以縮短行車時間。在實施上述安排後，運輸署不時收到將軍澳村及寶林邨一帶居民反映，指有關改道對該線在寶琳北路上落車的乘客帶來不便。運輸署經平衡各方需求，暫不支持第 17M 號線延長該特別班次的服務時間，但署方會與營辦商密切留意有關情況及該段時間的乘客需要。

321. 譚領律先生表示，上述特別班次安排於 2012 年初實施時中文大學專業進修學院尚未正式開課，但現時情況已有所不同，現時下午放學時段有大批學生輪候第 17M 號線。他表示，理解上述特別班次安排會令部分乘客有所不便。但他認為第 17M 號線特別班次更改路線能每程平均節省 3 分鐘，有助改善整體班次，希望運輸署及營辦商能密切留意有關情況。

322. 由於沒有委員反對，主席表示通過上述動議並要求運輸署跟進委員的意見。

5. 要求延長 15P 下午繁忙時段特別班次的服務時間

(SKDC(TT)文件第 59/13 號)

323. 主席請委員參閱由譚領律先生動議，區能發先生和議的文件。

324. 麥潔儀女士表示，現時專線小巴第 15P 號線(即第 15 號線的特別班次)的平均載客量約十人，服務應可配合需求。此外，開辦特別班次需要由其他路線抽調資源，營辦商於現有資源下未有計劃延長該服務時間。運輸署及營辦商會密切留意有關情況，有需要時會作出跟進。

325. 譚領律先生指出，早年運輸署吳錦嫻女士向委員簡介開辦第 15P 號線時指出，該特別班次有助提升第 15 號線的整體班次及增加乘客量。他認為運輸署不應否定上述建議，因措施可為乘客帶來好處，例如減少往返康盛花園乘客的候車時間，希望運輸署能再作考慮。他指出，現時特別班次以外的服務時間，乘客於厚德邨街市外等候第 15 號線的時間相當長。再者，第 15 號線整體是一條載客量十分高的路線，他認為運輸署應考慮研究上述建議。

326. 林少忠先生表示，第 15P 號線於開辦初期得到翠林邨及景明苑的乘客支持。但康盛花園居民向委員反映，希望營辦商能增加班次並延長特別班次的服務時間，方便居民。

327. 林咏然先生指出，第 15 號線經常於將軍澳醫院總站客滿後才開出，因客滿而不駛經厚德邨，令於厚德邨候車的乘客未能登車。他建議，除了延長特別班次的服務時間外，營辦商可考慮於將軍澳醫院探病時段抽調其他車輛以加強服務，希望運輸署與營辦商能作出商討。

328. 譚領律先生表示，據了解，營辦商同時營辦數條小巴路線，路線之間在繁忙時間互相調配資源，但運輸署批核路線時亦有規定路線行走車輛的數目。他查詢，營辦商的上述做法是否履行了與運輸署所簽訂營運合約的指定車輛數目。

329. 麥潔儀女士表示，運輸署明白委員及市民希望於繁忙時段內享有頻密的公共交通服務，署方與營辦商會繼續留意有關情況。至於委員查詢小巴路線之間在繁忙時間互相調配資源的問題，她表示營辦商必須根據運輸署的服務詳情表調派指定的車輛數目，而署方亦不容許服務出現脫班的情況。營辦商亦可安排一些車輛作後備用途，當有車輛需要維修時，後備車輛便可配合有關需要。因此，在現有資源下在繁忙時間內抽調資源，營辦商是需要於車務上作出安排。運輸署備悉委員的意見，會繼續與營辦商留意乘客需求，在有需要時會加強服務。

330. 由於沒有委員反對，主席表示通過上述動議及要求運輸署跟進委員的意見。

(C) 的士

6. 要求運輸署將彩明街的士上落客站改作永久的士站

(SKDC(TT)文件第 60/13 號)

331. 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。

332. 何民傑先生指出，根據警務處的資料顯示，過去三年間於彩明苑車路出口共發出一千四百多張違例停泊車輛的告票，當中還未包括 2013 年的最新數據。他表示，該處差不多每天也有車輛被發出告票，情況十分嚴重。他認為既然的士司機冒著被檢控的風險在該處停泊，警務人員亦花上不少警力及時間進行檢控，建議將彩明街的士上落客區改為永久的士站，讓的士可於該處停留較長時而不會違反上落客區停泊時間的限制，亦可永久解決彩明苑路口的違例泊車問題。他認為，的士上落客區改為永久的士站在技術上是可行的，因現時的士上落客區有較寬闊的位置，希望運輸署能作出考慮。此外，他指出，當時運輸署於上述位置設立的士上落客區時曾表示會觀察實際運作情況，再考慮會否改為永久的士站。他認為，的士上落客區未能紓緩彩明苑路口違例停泊的情況，希望透過改為永久的士站以有效減少違例停泊情況，並補充上述位置較為危險，容易引致交通意外。

333. 許錦年先生表示，現時彩明街的士上落客站附近的五十至七十米內已有三個的士站，分別位於調景嶺公共交通交匯處、彩明商場地下的公共交通交匯處及彩明苑內亦設有的士站。因此，運輸署認為沒有理據於上述位置再加設的士站。再者，的士上落客點亦是一個永久的設施。有關的士於彩明苑路口違例停泊的問題，運輸署會要求警方加強執法。

334. 何民傑先生認為運輸署的回覆令人失望。他指出，彩明苑內的的士站已沒有使用接近十年，原因為沒有的士進入屋苑內等候乘客，故大廈管理處早已決定取消該的士站。再者，由於屋苑停車場即領匯公司規定入閘後只有首十五分鐘予以免費，因此沒有的士願意進入屋苑內的的士站等候乘客。此外，運輸署指附近有兩個的士站位於公共交通交匯處內，他表示該處人流極少及該位置對的士司機及乘客亦很不方便，並認為這是運輸署設立的士站點上的失誤。他舉例，唐明苑於屋苑路口設有一個露天的士站，很多居民樂意使用，甚至將軍澳中心的居民亦會使用該的士站。因此，他認為在新市鎮內人流較為密集的

地方設置露天的士站是受歡迎的，希望運輸署可在政策上作出調整。他對於運輸署表示會要求警方加強執法的回覆感到失望。過去三年間於彩明苑車路出口共發出一千四百多張違例停泊車輛的告票，上述數字相信為全港各區之冠。他指出，這不單浪費警力，亦相信當警方不在場的時候仍然會有大量違例停泊的情況出現，並擔心該處會發生交通意外。

335. 張國強先生表示，由於位於彩明苑路口的的士上落客處非常方便，故深受居民歡迎，但的士違例停泊情況嚴重，因此他和議何民傑先生的動議。他希望，運輸署許錦年先生了解現時彩明苑內的士站已取消及有其設計上的錯誤。他指出，現時彩明苑的路口為雙黃線上，因此的士的違例停泊不單是妄顧法紀，亦嚴重阻塞交通。他希望運輸署能到現場了解情況，並考慮將彩明街的士上落客站改作永久的士站。

336. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求運輸署跟進委員的意見。

(D) 其他

337. 主席表示 SKDC(TT)文件第 61/13 號動議文件，已於改善過海隧道交通流量分布建議措施中討論並獲得通過。

7. 要求政府正視將軍澳的道路安全，嚴格執行出入新界東南堆填區的垃圾車轉用完全密封型號，並檢控違法超載、危險駕駛的有關車輛 (SKDC(TT)文件第 62/13 號、64/13 號及 65/13 號)

338. 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，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 64/13 及 65/13 號，環保署及食環署就上述事宜的書面回應。

339. 主席表示，由於動議人及和議人不在席上，上述動議將於下次會議時再作討論。

【由委員提出的討論】

1. 要求政府盡快落實興建北港島線及動工 (SKDC(TT)文件第 63/13、66/13 及 68/13 號)

340. 主席請委員參閱由陳繼偉先生提出的討論文件，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 66/13 號及 68/13 號，路政署及港鐵公司的書面回覆。

341. 主席表示，由於提問人不在席上，此討論議題將於下次會議時再作討論。

342. 李家良先生表示，據他所知，如提問人不在席上將會取消有關討論事項，並請委員於下次會議時再次提交有關提問。他指出，若順延至下一次會議才討論，提問人可能就內容提出修正，做法並不公平，建議撤銷上述討論議題。

343. 主席表示，根據會議常規，如委員希望撤銷上述討論事項，需要獲得出席的議員一致同意。

344. 主席詢問是否有委員反對撤銷上述討論事項。

345. 何民傑先生認為上述情況不應以撤銷議案作處理。他認為，委員提出議案後，該議案便是屬於議會，即使提問人不在席上，亦不等於該議案不屬於議會。他表示，上述議案可留待下次會議時討論或即時討論。

346. 林少忠先生表示，何民傑先生早前於委員會會議提出動議，但因動議人及和議人不在席上而順延至下一次會議中再作討論。因此，他建議將有關議題延至下次會議中再作討論。

347. 主席表示，秘書處回覆指早前亦曾發生同類事宜，當時的處理方法是將有關議題順延至下次會議再作討論，因此建議以相同方法處理上述議題。

【由區議會大會轉介的議題】

1. 要求地政署積極解決石角路街道管理問題

(請參閱 2013 年 3 月 5 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 78/13 及 99/13 號)

348. 主席表示，上述議題已於續議事項中討論。

2. 要求政府跟進寶康路(近尚禮樓停車場至廣明苑行人路)的電單車違例停泊問題

(請參閱 2013 年 3 月 5 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 83/13 及 102/13 號)

349. 由於委員沒有其他意見，主席請警務處繼續跟進上述事宜。

(五) 其他事項

小巴營辦商僱員強積金事宜

350. 林少忠先生表示，近年小巴營辦商申請調高車資，主要因為工資及燃油價格上升。但有小巴司機向他反映他們是以自僱形式，營辦商並沒有為他們的強積金作出供款。他希望將來小巴營辦商申請加價時，而申請加價原因涉及工資時，請運輸署把關並調查營辦商是否有為僱員的強積金作出供款。

351. 麥潔儀女士表示，會跟進委員的意見。

(六) 下次會議日期及時間

352. 主席表示，二〇一三年第三次會議定於 2013 年 5 月 23 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(七) 會議結束時間

353. 會議於下午 4 時 48 分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一三年四月