

(已獲通過的版本)

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一四年第二次會議記錄

日期：二〇一四年三月二十日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：西貢區議會會議室

出席者

到達時間

離開時間

劉偉章先生，MH (主席)	上午九時三十分	下午五時五十六分
吳雪山先生(副主席)	上午九時三十分	下午五時五十六分
區能發先生	上午九時三十分	下午五時五十六分
陳繼偉先生	上午九時三十一分	下午五時五十四分
陳權軍先生，MH	上午九時三十分	下午五時五十六分
周賢明先生，MH	上午九時三十分	下午二時四十五分
張國強先生	上午九時三十分	下午五時五十四分
莊元苓先生	上午九時三十分	下午五時五十六分
范國威議員	上午九時三十九分	下午十二時四十二分
方國珊女士	上午十時四十五分	下午五時五十四分
邱戊秀先生	上午九時三十分	下午五時五十六分
何民傑先生	上午九時三十九分	下午五時五十四分
簡兆祺先生	上午九時三十分	下午五時五十四分
林少忠先生	上午九時三十分	下午五時五十五分
林咏然先生	上午十時二十三分	下午五時二十九分
梁 里先生	上午九時三十分	下午五時五十五分
李家良先生	上午九時三十分	下午五時五十六分
凌文海先生，BBS，MH	上午九時三十分	下午五時五十六分
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	下午五時五十六分
溫悅昌先生，MH，JP	上午九時三十分	下午五時五十六分
邱玉麟先生	上午九時五十八分	下午五時五十六分
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

陳博智先生	西貢區議員
蕭慕蓮女士，JP	西貢民政事務專員
尹尚謙先生	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
甘慧明女士	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(九龍)
麥潔儀女士	運輸署 高級運輸主任/西貢
莊漢文先生	運輸署 工程師/西貢
蕭麗明女士	運輸署 工程師/行人區改善計劃
雷高明先生	運輸署 工程師/特別職務 1
陳艷紅女士	運輸署 高級工程師/優先鐵路發展 3
黃永興先生	運輸署 工程師/優先鐵路發展 7
何亦文先生	路政署 區域工程師/將軍澳
謝良有先生	路政署 區域工程師/西貢
何志堅先生	香港警務處 交通隊主管(觀塘區)
葉金輝先生	香港警務處 行動支援小隊指揮官 (將軍澳分區)
劉任明先生	香港警務處 行動及支援主管(西貢分區)
陳素羽女士	香港警務處 助理指揮官(西貢分區)
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
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 董事
黃其光先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 副項目總監
林偉強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 項目經理
莊彥暉先生	阿特金斯顧問有限公司 總交通工程師
楊仲其先生	阿特金斯顧問有限公司 高級副董事
柳俊江先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 對外事務經理
胡銘基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 策劃及發展經理
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 策劃及發展主任
楊國豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級車務經理
張僑光先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 車務經理
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 車務主任
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
黃嘉俊先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 策劃主任
鍾佩怡女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 公眾事務主任
蔡玉蓮女士	港鐵 助理公共關係經理(對外事務)

謝福深先生

港鐵 車站事務經理(港島線及將軍澳線)

主席歡迎各位委員、部門及機構代表出席交通及運輸委員會 2014 年第二次會議。

2. 主席請委員進入會議室後到入口處填寫出席時間，並於最後離開會議室前填寫離席時間及簽署，否則會議記錄上的議員出席時間記錄將以秘書處職員的觀察為準。
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. 主席請各位委員在會議期間留在席上，如在討論某項動議或討論事項時，提出的委員不在席上，有關動議或討論事項將延至下次會議才討論。
5. 主席表示，鍾錦麟先生因不在本港而未能出席會議，並已按規定向秘書處遞交缺席會議通知書。由於沒有委員反對，主席表示根據西貢區議會會議常規第 51(1)條批准有關缺席申請。
6. 主席請委員備悉陳國旗先生已通知秘書處退出本委員會。
7. 為方便會議有效地進行，主席請委員注意發言時間。每名委員就某一議題參與討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

8. 由於沒有委員提出修訂，主席表示通過二〇一四年第一特別次會議記錄及二〇一四年第一次會議記錄。

(二) 報告事項

1. 「人人暢道通行」計劃一為西貢區三條行人天橋加建升降機設施
(SKDC(TT)文件第 21/14 號)
9. 主席歡迎土木工程拓展署及顧問公司代表蒞臨西貢區議會，包括：

- 土木工程拓展署高級工程師張惠華先生
- 土木工程拓展署工程師劉仲誠先生
- 萬利仕(亞洲)顧問有限公司董事張建強先生
- 萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目總監黃其光先生
- 萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理林偉強先生

10. 土木工程拓展署張惠華先生及顧問公司林偉強先生按所播放的簡報介紹「人人暢道通行」計劃一為西貢區三條行人天橋加建升降機設施的技術可行性研究結果及工程的初步設計方案。張惠華先生表示，若上述工程方案得到區議會支持，土木工程拓展署會隨即安排顧問公司繼續進行詳細設計及招標工作，以盡快開展工程。

11. 莊元荃先生歡迎政府所推行的「人人暢道通行」計劃。他支持在橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機，但他強烈要求當局保證上述工程不會影響及拖延將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路(工程編號：158TB)的工程進度。他擔心行人天橋加建升降機工程會令高架行人路工程需要更改設計，影響工程原有的財政預算。他質疑負責高架行人路工程的路政署欺騙了區議會，不斷拖延工程的開展時間。

12. 譚領律先生認為有關計劃為現屆特區政府的德政，當局在約 1 年時間完成了技術可行性研究及著手進行詳細設計，可見政府的辦事效率及施政決心。他支持橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋(結構編號：NF193)加建升降機設施的工程計劃，希望工程盡快及順利完成。他亦查詢上述計劃為西貢區三條行人天橋加建升降機的造價。土木工程拓展署提及會就工程諮詢附近居民的意見，他希望當局安排約見康盛花園業主立案法團代表，向他們詳細交代工程內容。此外，他亦希望政府日後考慮為私人屋苑範圍的行人天橋加建升降機，例如翠林邨，並積極予以協助。

13. 林少忠先生表示，早在政府推行「人人暢道通行」計劃前，他已就橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋加建升降機與運輸署代表商討。他希望政府盡快落實計劃下所有的相關工程。據了解，於 2013 年 12 月曾就橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋(結構編號：NF193)加建升降機工程進行勘察工作，他查詢有關勘察報告，該處的地下設施會否影響上述工程進度。此外，他亦希望政府日後積極考慮把其他屋苑範圍的行人天橋納入計劃之內，例如景明苑及翠林邨等。

14. 陸平才先生表示大致上支持上述計劃，並就橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機設施的工程計劃提出以下查詢及意見：

- 查詢將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)位於唐明街的接駁口會否阻礙升降機的已建位置。
- 支持上述計劃並認為上述工程不會與唐明街與唐德街之間的高架行人路工程有任何抵觸。他認為橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)A出口的斜道太長，居民不願意使用，特別是長者，他們傾向使用唐明街與唐晉街之間的過路處橫過馬路。
- 橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機設施的工程位置附近設有花槽並有數棵樹木，查詢是否需要移除，並請土木工程拓展署與康文署研究樹木移植。

15. 簡兆祺先生歡迎「人人暢道通行」計劃，他與莊元苓先生持相同意見，擔心橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機工程，與唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)有所衝突。他查詢當局於橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機後會否扣除唐明街與唐德街之間的高架行人路工程的預算開支，以及會否影響高架行人路工程的進度和落實時間。區內一帶屋苑如尚德邨、廣明苑及寶明苑等近數萬名居民每天使用唐明街與唐晉街之間的過路處橫過馬路，該處位置狹窄，故有關高架行人路工程將令不少居民受惠。

16. 凌文海先生歡迎「人人暢道通行」計劃，並支持橫跨寶寧路近寶順路的行人天橋(結構編號：NF309)加建升降機設施的工程，工程令不少長者及有需要人士受惠。由於橫跨寶寧路近寶順路行人天橋的斜道太長，他建議分階段在該處的A及B出口加建升降機，方便市民。他本人亦樂意協助部門就工程設計及內容諮詢居民意見，包括頌明苑及厚德邨。他希望部門盡快落實上述工程。

17. 張國強先生查詢土木工程拓展署及路政署就橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機工程及將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)的協調工作及情況，以及兩項工程開展的先後次序。據了解，原本所有相關項目屬工程高架行人路工程計劃之內，但現時卻分拆成兩項工程計劃進行，他擔心兩個部門會各自為政，影響工程進度。若上述兩項工程之間沒有衝突，他查詢是否會先開展高架行人路工程，再進行加建升降機工程，令工程工序更加暢順。

18. 溫悅昌先生歡迎「人人暢道通行」計劃，並支持當局把西貢區上述三條行人天橋納入優先研究加建升降機設施計劃之內，因該三條行人天橋人流較多，可令較多人受惠。他查詢會否考慮在升降機內安裝閉路電視，因部分行人天橋的位置較為偏僻，以確保使用者的安全。

19. 陳權軍先生歡迎「人人暢道通行」計劃，縱使上述計劃的造價不菲，但相信所花的錢是用得其所。他不希望某位委員在批評西貢興建碼頭浪費公帑的同時，該委員卻不時為小巴爭取興建車站上蓋，並在小巴士及車身賣廣告。

20. 邱戊秀先生支持「人人暢道通行」計劃及認同剛才委員的意見，並希望當局能充分諮詢居民的意見。

21. 土木工程拓展署張惠華先生的回應如下：

- 感謝委員支持上述「人人暢道通行」計劃，為西貢區三條行人天橋加建升降機設施。上述簡介為工程的初步設計，在詳細設計階段會盡量考慮及配合委員的意見。有關工程主要包括建造地基、升降機結構和安裝，以及相關機電及道路工程，造價視乎工程的複雜程度。初步估算每部升降機約 2,000 萬，現時計劃在西貢區加建 5 部升降機，共約 1 億元。
- 土木工程拓展署所負責的橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機工程原本為路政署所負責的將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)的部分項目，兩項工程加建升降機的位置基本相同，故兩項工程沒有衝突。土木工程拓展署一直與路政署保持緊密聯繫，確保設計及施工互相配合。現時橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機工程與唐明街與唐德街之間的高架行人路工程為兩個項目，各有不同的撥款機制，前者的工程費用將會由「人人暢道通行」計劃下所設立的專用整體撥款分目支付，每年會根據來年的預計進行工程的性質及規模向立法會財務委員會申請一筆過撥款；而後者則按一般工務工程計劃的程序去推展。有關高架行人路工程的進度，委員可參閱路政署的書面回覆，SKDC(TT)文件第 25/14 號。
- 一般而言，升降機內設有警鐘及通訊系統及閉路電視，以應付緊急情況。
- 上述工程在諮詢西貢區議會交通及運輸委員會後，署方將進行下一階段諮詢，諮詢工程範圍的附近商戶及屋苑(詳情列載於 SKDC(TT)文件第 21/14 號附件四)。

- 「人人暢道通行」計劃的範疇主要涵蓋公共行人通道加建升降機，故其他範圍如屋邨或港鐵等，路政署早前已把委員的建議轉介予香港房屋委員會及港鐵跟進。

22. 顧問公司林偉強先生的補充如下：

- 有關橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋(結構編號：NF193)加建升降機工程的地下勘察工作，顧問公司的合約於 2013 年 6 月底展開技術性可行性研究，現已大致完成初步方案設計，現階段地下勘察仍在進行中。但根據現有地下設施的記錄，初步估計問題不大，並特意揀選佔地下管道最少位置的地方放置升降機。
- 有關橫跨寶寧路近寶順路的行人天橋(結構編號：NF309)加建升降機設施的工程，一般而言，顧問公司不建議分階段在行人天橋的 A 及 B 出口加建升降機，因會延長工程時間。若在公眾諮詢期間收到強烈要求，顧問公司會與土木工程拓展署商討處理的方法。

23. 林少忠先生表示，橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋的 B 出口附近有一項行人路工程正準備展開，計劃連接康盛花園至陶樂路，他向土木工程拓展署及路政署查詢上述行人路工程與行人天橋加建升降機工程的先後次序。他希望先盡快完成行人路工程，再進行行人天橋加建升降機工程。

24. 周賢明先生的意見如下：

- 基於無障礙通道及長者友善政策，安全及舒適的過路設施相當重要，他相信所有委員均會支持上述三條行人天橋加建升降機工程。
- 土木工程拓展署提及若在諮詢期間，如有市民對橫跨寶琳北路近林盛路的行人天橋(結構編號：NF193)及橫跨寶寧路近寶順路的行人天橋(結構編號：NF309)兩項工程提出反對，便會考慮根據有關條例為工程項目安排刊憲。他向署方查詢收到多少反對意見或在甚麼情況下才會刊憲，以及委員會該如何協助當局盡快開展工程。
- 根據早年土木工程拓展署所提交的主要工程項目報告，橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機工程原本為將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)的部分項目，而唐明街與唐德街之間的高架行人路工程原本較橫跨寶邑路、連接將軍澳第 55 區及第 65 區的行人天橋工程(工程編號：160TB)早些落實，惟現時後者的進度已超越前者，並已成功向立法會工務小組申請撥款。他認為唐明街與唐德街之間的高架行人路是區內的重要設施，使用的人流亦較橫跨寶邑路、連接將軍澳第 55

區及第 65 區的行人天橋多，希望委員會跟進上述工程進度。

25. 邱玉麟先生支持「人人暢道通行」計劃，他認為無障礙通道設施對長者及傷健人士相當重要。在開展上述三條行人天橋加建升降機工程之前，當局開展在西貢區橫跨清水灣道近井欄樹的行人隧道加建升降機工程，部門當時向委員會表示預計於 2015 年年尾興建，上述工程可謂區內的先導計劃，他希望當局能按時完成上述工程。

26. 陸平才先生表示，他本人為將軍澳第 56 區的當區議員，查詢為何當局唯獨沒有就橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機工程諮詢屋苑及他本人。他建議土木工程拓展署就上述工程舉行諮詢會，邀請相關屋苑如尚德邨、廣明苑、唐明苑、富康花園及寶明苑等及他本人出席，並進行實地視察。

27. 土木工程拓展署張惠華先生表示，橫跨清水灣道近井欄樹的行人隧道(結構編號：NS98)加建升降機項目屬於路政署負責原有加建無障礙通道設施計劃的項目，請路政署跟進委員的意見。

28. 顧問公司黃其光先生的回應如下：

- 由於上述加建工程規模屬小型工程，並不牽涉私人土地及大型的行車改道，對公眾影響輕微，因此預期市民不會對上述工程提出反對。但顧問公司稍後亦會諮詢有關商戶及屋苑居民，如派發工程詳情單張。當收到公眾對有關工程提出反對時，土木工程拓展署會首先與提出反對意見人士進行磋商，若對方堅持反對有關工程，土木工程拓展署才會考慮安排刊憲。
- 顧問公司希望透過諮詢和收集持分者就工程設計及施工安排的意見，以期工程切合市民的需要及施工安排更方便市民。
- 由於將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)早前已進行諮詢及刊憲，故橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋(結構編號：NF336)加建升降機工程沒有安排進行諮詢。如有需要，顧問公司可聯絡相關委員及屋苑，再次詳細解釋工程內容。

29. 有關橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機工程，主席請土木工程拓展署與相關委員及居民進行諮詢。有關唐明街與唐德街之間的高架行人路工程進度，主席請委員參閱路政署的書面回覆，SKDC(TT)文件第 25/14 號。他續請路政署何亦文先生向負責工程的代表轉達委員的意見，並以書面方式回覆委員會。

30. 莊元荃先生重申，若橫跨唐明街近尚德商場的行人天橋加建升降機

工程與唐明街與唐德街之間的高架行人路工程(工程編號：158TB)沒有衝突及前者不會影響後者的工程進展，他會支持上述計劃。

31. 主席總結委員會支持「人人暢道通行」計劃—為西貢區三條行人天橋加建升降機設施的可行性研究結果及初步設計方案，並請土木工程拓展署跟進委員的意見。他續請土木工程拓展署及顧問公司代表可先行離席。

2. 新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討
- 可行性研究

(SKDC(TT)文件第 22/14 號)

要求政府優化區內的單車徑指示及安全設施

(SKDC(TT)文件第 68/14 號)

32. 主席歡迎運輸署及顧問公司代表蒞臨西貢區議會，包括：

- 運輸署高級工程師陳艷紅女士
- 運輸署工程師黃永興先生
- 阿特金斯顧問有限公司高級副董事楊仲其先生
- 阿特金斯顧問有限公司總交通工程師莊彥暉先生

33. 由於上述議題與委員提出的一項動議相關，動議措辭為：「要求政府優化區內的單車徑指示及安全設施」，在委員同意下，主席表示合併討論。主席續請委員參閱由莊元苓先生及凌文海先生動議，李家良先生、邱玉麟先生及邱戊秀先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 68/14 號。

34. 運輸署陳艷紅女士及顧問公司莊彥暉先生按所播放的簡報簡介新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討可行性研究，有關研究範圍為本港 9 個新市鎮，當中包括西貢區的將軍澳新市鎮。

35. 譚領律先生表示，近年將軍澳有不少單車徑及配套設施相繼落成，深受區內市民的歡迎及使用，同時涉及單車的意外數字亦有上升趨勢。西貢區是經世界衛生組織認證的健康安全社區，並將於 2014 年年底次進行再認證。西貢區議會社會服務及健康安全城市委員會本年度就認證工作所訂立的其中一個目標為提升單車安全及意識，他認為運輸署提出上述可行性研究相當合時並促請盡快進行改善工作。他建議運輸署先著

手進行安全相關的改善工作，然後進行其他單車配套及設施改善工作如單車停泊處。他認為運輸署在完成可行性研究後再次諮詢區議會，然後申請撥款進行改善工作已是太遲，建議先進行某些在去年大埔區先導計劃成效顯著改善項目，例如單車徑落斜位置塗上黃色標示及單車急彎位加設軟質或富彈性物料。

36. 莊元苓先生認同單車安全是最重要的，希望改善計劃能盡快實行。他本人為上述動議的動議人之一，樂意向部門提供需要進行改善的單車徑地點，建議的改善工作包括加設標示和軟墊，以及擴闊轉彎位。此外，區內單車停泊問題嚴重，不少居民故亂停泊單車，令民政處需要進行跨部門清理行動。他認為剛才簡介的 7 字型單車停泊處是個不錯的建議，希望部門盡快在區內單車停泊問題嚴重的地點實施，以改善有關情況。

37. 李家良先生支持上述的可行性研究。當局正計劃在西貢市中心建造單車徑連接至馬鞍山，預計將來有不少單車使用者利用該處單車徑前往馬鞍山。再者，現時西貢市中心沒有具體的單車配套設施如單車停泊處，他希望日後研究範圍可擴展至西貢市中心。他認同剛才簡介的改善措施在其他地區實施的成效，亦認為有關改善措施亦較以往運輸署實施的改善措施優勝。此外，他建議在單車停泊處張貼告示，提醒單車使用者不得把單車停泊超過 24 小時，避免市民濫用單車停泊處作其他用途。

38. 范國威議員的意見如下：

- 單車的相關問題是設有單車徑地區一直關注的問題，他歡迎當局進行檢視及研究，並希望當局立體地檢視各項相關問題如單車的管理，而非只限硬件上的配套設施。他舉例，當局不斷增加單車停泊處，若管理不善，只會增加「死單車」的數目。他建議當局參考西九龍文娛藝術區的租借單車系統，一方面市民可以相宜的價錢租用單車，另一方面可避免佔用寶貴的公共空間，藉此解決「死單車」的問題。
- 認為簡報上所示的雙層單車停泊設施可取，但請當局留意環境限制。設置雙層單車停泊設施於民居附近可能影響景觀，令居民及商戶反對，故請當局小心選址。

39. 何民傑先生的意見及查詢如下：

- 不認同部門所提交文件中提及政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具的說法。他認為政府部門之間的政策存有矛盾，一方面鼓勵市民多做運動，另一方面不鼓勵市民以單車作為交通工具。
- 歡迎當局進行單車相關項目的研究。他認為一上一下式及雙層單車

停泊設施可取，有關措施能增加單車停泊位外，亦能善用公共空間。他相信透過地區宣傳教育，有助區內市民有秩序地停泊單車。

- 查詢為何大埔區先導計劃沒有採用雙層單車停泊設施。
- 將軍澳的單車徑主要問題為「斷截禾蟲」，各處單車徑的连接性不足，單車徑的設計亦不方便使用者。他建議運輸署進行上述研究時一併檢視有關問題，並建議各政府部門在道路規劃上考慮方便單車使用者及保障他們的安全。
- 因應將軍澳單車徑的连接性不足，建議當局研究如何方便市民攜帶單車使用公共通道或私人商場升降機。

40. 周賢明先生的意見如下：

- 除剛才委員所述本區單車徑的問題外，市民在單車徑上進行其他活動如跑步及散步亦相當嚴重，他希望運輸署進行上述研究時能一併檢視有關問題。
- 建議委員會跟進單車限制區問題，討論區內哪些地點不適宜設置單車徑及相應措施。他建議委員會轄下西貢區道路安全工作小組盡快跟進區內涉及單車安全的問題，然後逐步跟進其他問題如單車停泊處的管理。

41. 陳繼偉先生的意見及查詢如下：

- 一直關注將軍澳單車安全問題，並提倡單車友善社區。他早於將軍澳南海旁單車徑開幕前已指出單車安全的隱憂，結果該單車徑開幕後涉及單車意外的數字不斷上升。
- 不少單車意外涉及超速，查詢運輸署及顧問公司有何相應措施。
- 將軍澳南海旁單車徑開幕不久，部分防撞膠柱已有耗損，查詢負責維修保養的部門及相關的監察制度。
- 查詢一上一下式單車停泊設施是以手動模式或是以機動模式，他請當局留意手動模式對小朋友及體弱人士的潛在危險，並須確保向使用者提供清晰的指示。

42. 運輸署陳艷紅女士的回應如下：

- 運輸署相當關注單車安全問題。是次新市鎮現有單車徑和單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討研究範圍涵蓋 9 個新市，運輸署須諮詢有關區議會，並於 2014 年 4 月初收集各區議會的意見後，顧問公司便會分析及研究有關資料及意見，以設計各個改善方案，亦會一併考慮委員提及的安全問題，並會因應可行性及急切性提出短、

中及長期的改善方案和措施及落實時間表。由於研究需時，上述可行性研究或許未能即時改善區內一些急切的單車安全問題，如有需要，委員可向運輸署分區同事提出，以作跟進。

43. 顧問公司楊仲其先生的回應如下：

- 顧問公司在進行研究時會把單車安全問題放在首位，因為，除檢視現有單車設施有待改善的地方外，顧問公司亦會參考過往 2 至 3 年的單車意外數據及資料進行分析及研究，找出經常發生意外的地點及意外原因，以設計合適的方案，改善有關單車設施。
- 由於上述研究涵蓋全港 9 個新市鎮，顧問公司需同時檢視各個地區的問題，並會按各區問題的嚴重性及急切性，研究改善方案和措施。其後亦需諮詢各相關政府部門的意見，才能再次向各區議會匯報及諮詢。
- 運輸署於早年完成單車相關的顧問研究後，當中所建議的一系列初步改善措施正在大埔區先導計劃中試行及進行相應的成效評估，避免改善措施欠缺持續性及未能切合單車使用者的需要。例如一上一下式及雙層單車停泊設施，顧問公司會因應不同地區的意見及因應地區的地理環境，覆檢有關設施，以期設置合適的單車停泊設施。
- 單車管理亦是各區歷久常新的問題，例如部分地點的單車停泊位不足，但部分地點的單車停泊位卻出現凋空的情況等錯配問題，這都屬於單車管理範疇。長遠而言，這些違泊的管理問題需要透過檢視現有相關法例及執法部門的覆檢。在早年完成有關單車顧問研究中，顧問公司已對此有所提及。在進行是次研究時，顧問公司如發現有頻密的違泊情況亦會一併考慮。
- 在推動單車友善及改善措施的同時，亦要平衡各方面的考慮，包括行人、駕駛者及其他政府部門的意見。
- 歡迎委員向運輸署及顧問公司提供區內需要改善的單車設施的位置及其問題，以作研究和考慮。

44. 方國珊女士的意見如下：

- 歡迎政府就單車相關問題在將軍澳進行研究，希望日後研究範圍能擴展至西貢。
- 區內單車徑未能連接至公眾匯集地點，如街市及港鐵站。
- 建議當局研究在區內實施單車租用計劃，如將軍澳南海旁單車徑及跨灣連接路。
- 認同區內單車停泊處的錯配問題，建議當局研究在合適地點設置停泊處，並透過相關法例配合。

● 除諮詢區議會外，建議就上述單車相關問題進行公眾諮詢。

45. 陳權軍先生對區內涉及單車意外的數字上升表示理解，因近年區內不少單車徑落成。他請部門及時替換耗損的防撞膠柱，並建議在單車急彎位徑上、下位置均加設軟質或富彈性物料。他支持上述研究並促請當局以安全問題為首要考慮。

46. 林少忠先生希望運輸署及顧問公司能先處理區內單車黑點涉及安全的問題，進行改善措施，若待上述研究完成才進行改善，他恐怕已有不少涉及單車的意外發生。

47. 運輸署陳艷紅女士的回應如下：

- 有關委員所述區內涉及安全問題的單車地點，歡迎委員向運輸署提供相關資料，以便跟進。
- 有關在大埔區先導計劃中試行的相關措施，除了雙層單車停泊設施仍未試行外，運輸署亦需要評估“7”字型防止單車違規停泊欄杆的成效。剛才委員建議的不同措施，顧問公司會考慮有關建議措施的安全性，由於研究需時，故未能在短時間內實行。
- 因應現時本港有不少私營機構實行單車租借系統並運作良好，政府目前沒有計劃實行單車租借系統。
- 關注將軍澳單車停泊處的錯配問題，並會一併在上述研究檢視，例如檢視單車停泊處的位置及連接點等問題。
- 單車徑及相關設施的維修由路政署負責，歡迎市民向有關部門反映區內耗損的設施。
- 上述研究範圍目前只涵蓋本港現有 9 個新市鎮，並沒有包括西貢，但會備悉委員的意見，考慮日後是否可以進一步涵蓋西貢。

48. 陳繼偉先生的意見如下：

- 有不少市民在區內單車徑進行其他活動如跑步、散步及踏滑板，請運輸署就上述問題作回應。
- 將軍澳各處單車徑的連接性不足，且現時有不少單車徑橫跨地盤出入口，單車徑附近亦有沙井及渠蓋，他擔心影響單車使用者的安全。
- 將軍澳的單車徑主要集中在第 65、67、68 及 72 區，他認為當局應研究區內近年涉及單車意外數字上升的原因，探討是否與單車徑及配套設施相關。他亦質疑部門計算涉及單車意外數字的準確性，例如把發生在單車徑的意外數字計入海濱長廊的意外數字。

49. 方國珊女士的意見如下：

- 寄望政府檢討現時相關法例，切實解決單車停泊處錯配及單車違例停泊的問題，以免需要民政事務處統籌進行跨部門清理行動，浪費公帑。
- 區內的單車徑及配套設施黑點包括：厚德至景林及寶林、怡心園至慧安園附近的單車徑迴旋處、將軍澳南海旁單車徑與寵物公園的連接位置。另外，清水灣半島居民需要攜帶單車跨越欄杆才能到達單車停泊處。

50. 副主席歡迎政府進行上述研究。隨著區內不少單車徑的落成，且年青一代的單車技術及安全意識較為遜色，發生了不少涉及單車的意外。他希望當局盡快檢視單車徑及配套設施的安全，並透過改善措施，減低意外數字。

51. 張國強先生的意見如下：

- 查詢當局就實施“7”字型防止單車違規停泊欄杆的計劃，是否經諮詢區議會及沒有大太反對意見便會實行。
- 認為上述研究忽略了宣傳及教育，透過提升單車使用者的安全意識，相信有助減少發生意外。

52. 范國威議員的意見如下：

- 建議上述研究範圍涵蓋西貢，正如社區重點工程項目計劃亦涵蓋將軍澳及西貢。
- 早年區內曾發生駕駛單車人士因單車徑彎位及沙井的低陷，撞倒石壘而導致死亡的意外。他希望運輸署檢視單車徑的安全設計及作相應的改善措施。
- 建議設置更多富彈性的黃色塑膠護柱，以收減速之效。

53. 運輸署陳艷紅女士的回應如下：

- 運輸署相當關注單車安全的問題，顧問公司在是次研究會參考各區區內過去3年單車意外數據，檢視意外的位置及成因，並提出改善方案。
- 有關考慮設置“7”字型防止單車違規停泊欄杆的問題，顧問公司會檢視區內單車徑及單車停泊處是否有違例停泊的情況及其位置，並會考慮是否需要及合適安裝上述“7”字型欄杆。在完成綜合及

分析所得資料及提出各個改善方案後，會再次諮詢區議會的意見。

54. 簡兆祺先生表示，近尚德邨尚美樓及尚廉樓的單車徑，附近學校林立，該處為通往寶林區的便捷通道，惟只設有單車徑而沒有行人路，導致不少居民及學童在該單車徑上行走，警方亦不時需要作出勸喻。他建議當局在單車徑附近開闢行人路。

55. 西貢民政事務專員蕭慕蓮女士的補充如下：

- 民政事務處一直統籌相關部門定期進行聯合清理違例停泊單車的行動。正如運輸署代表所述，將軍澳屬新市鎮，區內單車停泊處的數目是足夠的，問題的徵結在於很多泊位被違例停泊及用作私人儲物空間。若不涉及違例停泊的情況下而停泊處的數目仍然不足，處方會向運輸署反映。民政事務處認為不應輕易增加單車停泊處，助長市民把公共空間用作擺放私人物品的用途，處方會繼續與相關部門進行聯合清理行動。
- 需要研究創新的方法解決單車違例停泊的問題，舉例可加裝八達通咪錶泊車系統於單車停泊處，向市民提供首數小時免費泊位，之後漸進式收費，並可透過鎖車以杜絕長時間違例停泊問題。希望運輸署研究類似上述的創新方案，畢竟不斷增加泊位不是根治單車違例停泊的有效方法。
- 若日後落實設置雙層單車停泊設施，相信運輸署及相關部門在實施初期需要派員在場協助使用的市民及監察使用情況，難免需要增加人手。
- 就議會期望在西貢區推行單車自助租借系統，由於政府暫時未有相關計劃，建議可參考沙田區及西九龍文化藝術區的做法，與其他組織合作試驗計劃。

56. 莊元荃先生感謝西貢民政事務處多年來清理違例停泊單車及相關工作的努力及欣賞民政事務專員的創意構思。他指出尚德邨尚美樓及尚廉樓附近單車徑的問題源自規劃出錯，導致現時人車爭路，他建議運輸署聯同相關部門如路政署、地政處及渠務署等實地視察及研究改善方案，並歡迎運輸署向當區議員包括他本人查詢更多資料。

57. 何民傑先生認同民政事務專員所帶出的討論方向，除增加單車配套設施外，亦需要優化單車及配套設施的管理，從而提升單車的定位。他建議當局參考深圳鹽田政府最近實行的單車租借計劃，並研究可行的營運模式及合作機構，例如政府部門、大型發展商及商場或屋苑組織等。

58. 由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。主席續請運輸署代表可先行離席。

3. 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃
(SKDC(TT)文件第 23/14 號)

本委員會對 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃深表遺憾，譴責運輸署及巴士公司漠視區內居民意見，並要求撤回此計劃

59. 主席歡迎運輸署及巴士公司代表蒞臨西貢區議會，包括：

- 運輸署高級運輸主任甘慧明女士
- 九巴策劃及發展經理胡銘基先生
- 九巴策劃及發展主任麥嘉朗先生
- 九巴高級車務主任麥成邦先生
- 九巴社區事務經柳俊江先生
- 九巴高級車務經理楊國豪先生
- 九巴車務經理張僑光先生
- 城巴/新巴策劃及車務編排經理黃漢中先生
- 城巴/新巴策劃主任黃嘉俊先生
- 城巴/新巴公眾事務主任鍾佩怡女士

60. 運輸署甘慧明女士按 SKDC(TT)文件第 23/14 號簡介 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃。

61. 林少忠先生的意見如下：

- 對運輸署建議的 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃表示不滿，上述計劃並不是發展巴士路線，而是削減巴士路線。
- 港鐵將軍澳線自 2002 年通車後，運輸署一直忽略了山上居民的交通需要。
- 支持計劃建議把第 95M 號線的頭班車開出時間提早至早上六時，並實行整點班次如每 15 和 30 分鐘一班，方便乘客預算班次時間。但他質疑該線的車輛數目(4 輛)是否能在下午時段維持 15 分鐘一班。此外，他希望保留該線的非繁忙時間服務，因山上居民除前往將軍澳醫院，亦需要前往聯合醫院。他亦建議第 95M 號線由牛頭角巴士總站伸延至九龍灣，維持現有收費。至於回程方向，他建議把位於

牛頭角近油站的巴士站向前遷移，以配合第 98A 號線的分站，方便乘客。

- 不支持運輸署把第 93K 號線更改為循環線，並建議把該線由觀塘道伸延至尖沙咀東部，經機場隧道往來。
- 他本人於 2013 年曾要求運輸署增加一條行經山上地區往來將軍澳至沙田的巴士線，惟在本年度計劃卻沒有採納有關建議，對此非常失望。他申報他本人為景明苑業主立案法團的主席，法團將就自行籌辦往來屋苑至沙田區的穿梭巴士服務進行諮詢，並計劃找旅遊車公司承包有關服務。現時山上地區居民乘搭小巴至港鐵寶林及坑口站後需要輪候最少兩班列車才能前往調景嶺站，多年來運輸署沒有切實解決山上居民的交通需要，故屋苑決定自行籌辦穿梭巴士服務。屋苑自行籌辦穿梭巴士服務與開辦邨巴不同，無須運輸署的批准，只要准許旅遊巴停泊在屋苑範圍內便可。他建議其他區的屋苑仿效，例如第 692 號線被取消，將軍澳南一帶的屋苑可自行籌辦穿梭巴士服務往返中環。

62. 梁里先生的意見如下：

- 就運輸署尚未能與委員會就 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃取得共識表示不滿，包括第 692 及 692P 號線和將軍澳至荃灣巴士線。他認為運輸署所建議的 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃一如以往，沒有因應議會的意見而制訂，包括委員會要求第 A29 號線開設將軍澳南特別線、第 296D 號線駛經調景嶺或其他路線增設轉乘優惠。
- 反對取消第 796C 及 796X 號線行經彩明街巴士站，並對第 796C 號線將駛經尚德商場對面巴士站的建議有所保留。彩明街巴士站除彩明苑居民使用外，亦有不少市民在該車站下車到彩明街街市購物。再者，現時尚德商場對面的巴士站已有不同的巴士路線與第 796C 號線的行車路線類同。有關改動亦對唐明苑和將軍澳中心的居民造成不便。
- 他請運輸署解釋為何新巴第 796C 及 796X 號線能駛經將軍澳南及尚德邨，但運輸署早前卻以增加行車時間為由不支持第 296D 號線駛至調景嶺，促請運輸署放寬，不應限制九巴和新巴服務的行車路線。
- 運輸署把第 694 號線的 3 輛雙層巴士減少至單層巴士，可見運輸署正逐步淘汰區內的過海巴士路線，迫使居民使用港鐵前往港島區。
- 早前運輸署及巴士公司表示會在制訂年度巴士路線發展計劃時一併研究轉乘優惠，惟在本年度計劃沒有提及有關方面。
- 委員會因不滿上年度西貢區巴士路線發展計劃而通過動議約見運

輸署署長。他希望現任委員會主席繼續跟進，安排委員與運輸署署長討論西貢區的巴士路線發展計劃。

63. 譚領律先生的意見如下：

- 本年度的西貢區巴士路線發展計劃是最差的一年，除部分第 798 號線班次轉至雙層巴士及第 796C 和 796X 號線改道至怡明邨外，其餘建議內容均是削減巴士服務。2013-2014 年度的巴士路線發展計劃在削減服務的同時亦會提出新的服務，例如：將軍澳至荃灣巴士線。
- 反對削減第 95M 號線非繁忙時段服務。去年西貢區巴士路線發展計劃建議第 93A 及 95M 號線合併，他認為運輸署與巴士公司尚算認真及有誠意思量路線的重組及改動，但今年卻只提出削減第 95M 號線非繁忙時段服務。第 95M 號線並不是郊遊巴士線，該線的非繁忙時段班次削減至每 25 分鐘一班，對需要前往聯合醫院的長者和長期病患人士是一種虐待。運輸署提出前往聯合醫院的乘客轉乘第 11C 號線是個可笑的建議。再者，現時第 95M 號線的乘客由總站步行至寶林北路，需要多行二、三百米的路程，對山上居民相當不公平。就建議削減第 95M 號線非繁忙時段服務，他代表整個社區、長期病患者、長者和有需要到聯合醫院的居民正式向運輸署作出投訴及表示反對，並希望民政事務專員關注有關問題。
- 他認同過往運輸署和九巴計劃在區域性重組一併檢討第 93K 號線的方向。但他認為運輸署現提出第 93K 號線縮短行車路線至九龍城是不倫不類的建議。現時乘搭第 93K 號線的主要乘客為在觀塘區等不到第 98A 號線和未能上車的乘客。第 93K 號線不設轉乘優惠，收費為 6.9 元，目的只為賺取更多盈利。他亦批評運輸署在有關文件提出由寶林至旺角彌敦道受影響的乘客可乘搭第 296M 號線前往翠林再轉乘第 95 號線是個不切實際的建議，因第 296M 號線的班次為每 20 分鐘一班。正如他早前已批評運輸署建議乘客利用第 296M 號線作為第 690 號線的轉乘。他認為運輸署建議乘客不要乘搭第 93K 號線，直接乘搭第 98C 號線或在彌敦道多走幾步會較為合理。

64. 陸平才先生的意見如下：

- 第 93K 號線於 2013 年已縮減了 2 部車，本年度巴士路線發展計劃建議再縮減 4 部車，即該線自去年至今共縮減了 6 部車。他質疑為何巴士公司沒有指明所縮減的巴士資源去向，例如：第 93K、296D 及 296C 號線，是否投放在將軍澳或西貢的巴士路線上，還是投放在其他的巴士路線上。

- 不支持第 93K 號線的終點站縮短至九龍城並以循環線模式運作。他以當年的第 796B 號線為例，因轉為循環線而未能有效運作，最終取消路線。他擔心運輸署正部署取消第 93K 號線。山上地區居民是有需要前往尖沙咀和旺角東，然而運輸署以巴士路線與鐵路重疊和減輕路面的負荷等理由，縮短路線，並沒有考慮山上地區居民的感受。
- 查詢運輸署為何沒有提出理據解釋伸延第 796X 和 796C 號線至環保大道的原因，且沒有提供該區現時最新的人口數字供委員參考。他認為上述路線伸延至環保大道後，行車時間將會大大增加，即使取消彩明街的巴士站，所節省的行車時間亦不多。再者，委員對取消彩明街巴士站的反對聲音很大。假設運輸署同意保留彩明街的分站，同時伸延該線至環保大道，行車時間將大大增加，為維持班次服務，便需要增加車輛數目。他表示看不到運輸署有增加車輛數目的意向，擔心將來有機會出現服務不足的情況。
- 批評運輸署和巴士公司經常在削減路線服務後或在最後一刻才通知議員，甚至有時沒有通知議員，反而議員從市民口中才得知有關資訊。他質疑運輸署和巴士公司不尊重議員。
- 有不少居民反映於下午繁忙時段因滿座而未能乘搭第 296D 號線，但巴士公司卻建議削減該路線服務，他質疑巴士公司的用意。
- 質疑第 796C 號線的重整建議沒有實質的優化作用。文件列出把路線改行唐俊街和唐明街，以方便富康花園一帶居民。現時富康花園一帶居民一般習慣到將軍澳公共運輸交匯處乘車，他質疑運輸署是否曾就此改道建議諮詢居民的意見，以及質疑改道後方便市民的成效。

65. 莊元苓先生的意見如下：

- 本年度的西貢區巴士路線發展計劃相當強差人意。將軍澳港鐵線的意外事故和訊號故障頻繁，繁忙時間的班次亦已達至飽和，將軍澳人口不斷增加，然而巴士資源卻不斷減少。巴士路線發展計劃理應經通盤的考量，他批評上述巴士路線發展計劃草率地縮減巴士資源，同時並沒有交代資源的確實去向，絕不能接受。
- 強烈要求恢復第 692 號線的繁忙時段服務，並要求把縮減的巴士資源投放在第 690 號線，優化路線及加強服務，駛經將軍澳南，令該區居民在過海交通有其他選擇。
- 交通及運輸委員會轄下設有西貢區巴士路線工作小組，建議先在工作小組就本年度西貢區巴士路線發展計劃作詳細討論，然後再在委員會討論，此舉可避免委員因不同路線發表意見而令委員會的會議效率下降。

- 批評交通及運輸委員會由諮詢委員會變為「被通知委員會」，涉及事件包括運輸署利用行政手段取消第 692 號線及削減第 296D 和 93K 號車輛數目及班次。議員被市民質疑不知道削減巴士服務的詳情，議員只能在削減服務後透過委員會會議或從巴士站所張貼的通告才得悉有關訊息。他建議去信運輸署署長表達訴求及要求會面，若未能與署長會面，建議去信要求與運輸及房屋局局長會面，以表達區議會的不滿。

66. 何民傑先生的意見如下：

- 對 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃中削減巴士服務的建議表示不能接受。有關路線的修改建議並沒有優化路線及帶來好處，只是進一步削減了區內現有的公共交通服務。
- 反對第 796X 及 796C 號線取消行經彩明街巴士站。彩明街的巴士站已運作了十三年，當年港鐵將軍澳線通車時當局曾經建議取消彩明街巴士站，但後來因應居民的意見而擱置計劃。他質疑有關安排所帶出的好處及運輸署在沒有任何替代服務下卻取消第 796X 及 796C 號線行經彩明街巴士站。現時調景嶺公共運輸交匯處的巴士已需要應付該區多個大型屋苑的乘客，包括維景灣畔、都會駅及健明邨等，他認為運輸署建議彩明街的乘客步行至調景嶺公共運輸交匯處巴士站並不合理。
- 質疑第 796X 號線往尖沙咀方向不經彩明街及該線往日出康城方向繞經環保大道的建議有何實質效用及可令多少乘客受惠。他認為若因應日出康城的人口增長而需要新的公共交通服務，應開設新路線提供服務，而非在現時僅有的公共交通服務作重組。第 796X 號線行經環保大道後，相信令不少原本在總站輪候的乘客改至環保道路旁輪候，惟環保大道的塵埃問題非常嚴重，擔心影響在該處候車乘客的健康。
- 早年第 796C 及 796S 號線伸延至清水灣半島時，削減了調景嶺區的路線服務，調景嶺居民在沒有任何裨益下亦願意接受有關的重組建議。他質疑市民是否需要作出強烈反抗，運輸署才會考慮擱置有關重組建議。

67. 邱戊秀先生的意見如下：

- 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃沒有「發展」可言，且 2013-2014 年度巴士路線發展計劃尚未妥善處理。
- 反對取消第 292P 號線星期六的服務。運輸署於去年已採納委員意見，保留星期六的服務，為何現時再次建議取消。巴士公司亦需履

行社會責任，不要因為乘客量少而該取消該線的服務。他建議巴士公司利用宣傳及分段收費優惠，如在井欄樹設分段收費，吸引乘客。

- 世界級地質公園位於西貢區，第 698R 號線方便遊客及市民前往遊覽，故他反對取消該線。早年第 698R 號線已由六班車減至四班車，促請運輸署不要漠視委員會的意見。
- 就本年度計劃的其他路線建議，他同意剛才委員的意見，特別是將軍澳區的委員。

68. 張國強先生的意見如下：

- 委員會就 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃尚未有定案和共識，並正在西貢區巴士路線工作小組繼續跟進。現在運輸署卻向委員會提出 2014-2015 年度西貢巴士路線發展計劃，此舉令人感到有點混亂。他建議委員在此概括地就 2014-2015 年度西貢巴士路線發展計劃提出意見，然後把上述計劃轉介至工作小組討論，讓工作小組成員按個別路線仔細研究及討論。
- 對 2014-2015 年度西貢巴士路線發展計劃表示遺憾，他批評該計劃對將軍澳南及山上地區居民不公平，質疑巴士資源在有減沒有加的情況下所能發展的空間。
- 他與何民傑先生就第 796C 號線更改行車路線建議持相同意見，批評運輸署妄顧及漠視該區附近屋苑居民的需要。尚德一帶現時已有第 296C 號線服務，不明白為何要重整第 796C 號線的行車路線，他促請運輸署再三考慮。

69. 簡兆祺先生的意見如下：

- 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃尚未妥善處理，運輸署卻提出 2014-2015 年度計劃，實在不恰當。他對運輸署沒有聆聽及尊重議員的聲音表示遺憾，質疑會議的作用及浪費時間及公帑。
- 他曾被居民質疑他本人作為當區議員卻不知道第 296D 號線被削減班次。第 296D 號線排隊輪候的人龍相當長，顯示該線有足夠乘客量。他亦批評巴士公司經常私下把第 296D 號線兩班車合併成為一班車，舉例把下午 5 時 10 分的班次與 5 時 25 分的班次合併為一班車。
- 批評巴士公司檢討後的建議更差劣，經優化後的建議更刻薄。他建議巴士公司和運輸署與他本人早上到尚德巴士總站觀察人流，該處候車的乘客相當多，容易發生意外，惟巴士公司卻沒有派員維持秩序，反而需要由議員協助維持秩序。

- 港鐵將軍澳線經常發生事故，故此實在需要過海巴士服務第 692 號線。他與其他委員做了很多有關該線的資料搜集才向運輸署及巴士公司提出優化路線的意見。他認為巴士公司應嘗試優化或重組路線，若發現不可行才考慮取消路線，令議員可向市民作出交代，否則此舉猶如陷議員於不義。

70. 李家良先生的意見如下：

- 西貢區內的巴士服務不斷被縮減資源，包括車輛數目及服務班次。將軍澳區的人口不斷增加，港鐵將軍澳線現時於繁忙時間的載客量已經達至 100%，若不再拓展巴士路線服務，便不能滿足居民的交通需求。他亦質疑取消或縮減巴士路線後，運輸署沒有明確交代巴士資源的去向。
- 對建議取消第 689R 及第 292P 號線有所保留。他質疑運輸署和巴士公司單單因應乘客量減少便取消該路線。運輸署應積極考慮重組或優化路線，吸引更多乘客乘搭，才不致浪費巴士資源。
- 反映第 299 號線的車站更改令居民怨聲載道，他批評運輸署用不同理由拒絕委員會提出把該線車站向前遷移的要求，並質疑運輸署諮詢區議會的意義。

71. 副主席表示，委員會認為 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃不能接受，本年度 2014-2015 年度計劃更加不能接受。他認為委員與運輸署的所有討論都是空談，一方面委員各自表達意見，另一方面運輸署自行削減路線。運輸署、九巴和新巴獨行獨斷，完全不用諮詢民意或任何持分者。議員經市民投票選出，故議員需要向居民作出交代，惟議員很多時都是事情發生後才知悉。他澄清即使委員會正、副主席亦不知道削減第 296D 號線車輛數目。對此他希望委員就上述 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃作出譴責及遺憾。

72. 方國珊女士的意見如下：

- 港鐵載客量已超過 100.6%，為全港之冠，因此她一直建議加快興建北港島線，以及盡快落實在將軍澳隧道出口興建巴士及小巴轉乘站，讓各條巴士路線有良好的接駁，減少路面的碳排放。她認為運輸署應盡快落實興建巴士轉乘站。
- 建議恢復過海巴士第 692 號線及保留第 694 號線。
- 反對縮短第 796S 號線。她自 2013 年已反對縮短該線，最近更收到過千封來自清水灣半島居民的投訴信，投訴縮短路線對前往牛頭角和觀塘上學的學生構成不便。她促請盡快安排第 797M 及 796X 號線

設有合理轉乘優惠，甚或隨著日出康城和峻瀆的人口增加，將第 796S 號線延長活化。

- 要求第 796X 號線盡快於環保大道設站。
- 建議第 796C 號線往蘇屋方向加設觀塘及創紀之城的分站。
- 有市民投訴第 796P 號線往廣東道方向的指示不夠清晰，她建議在來回方向加設指示提醒乘客。
- 第 98A 號線長期脫班的情況仍然未有改善，並建議盡快落實第 93K 號線在牛頭角增設轉乘優惠。

73. 周賢明先生的意見如下：

- 對 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃感到非常失望。委員一直期望運輸署及巴士公司以整體發展去考慮巴士路線重組及發展。舉例：考慮重組第 93K 號線時，應同時考慮其他相關的路線，以理順不同前往九龍、旺角等地點的路線，並優化從寶林山上地區出發的巴士路線，純粹縮短路線卻失去了理順及整體配合的作用。
- 第 796C 號線於九龍市區的行車路線修訂是值得考慮，因可令該線更為暢順。但該線於將軍澳區內的行車路線，應整體考慮九巴和新巴現有的服務網絡安排，以及對現有乘客的影響。
- 於上次委員會會議提及第 296D 和 93K 號線被削減車輛數目的問題，雖然九巴於是次會議提交書面回覆，但他批評九巴以「擠牙膏」方式發放有關資料。
- 第 95 號線於 2014 年 1 月 18 日更改成定點班次，他查詢該線的車輛數目變動及為何沒有在委員會西貢區巴士路線變動文件提及。他亦查詢有其他路線是否出現相同的情況，即更改成定點班次及被削減了車輛數目而完全沒有在任何計劃或文件通知委員會。他重申運輸署及巴士公司是有責任就區內巴士服務變動通知委員會。

74. 溫悅昌先生表示，整個巴士路線發展計劃只是以削減巴士資源及路線為主。他認為除了第 798 號線有所改善，以三輛雙層巴士代替三輛單層巴士外，其他的路線均沒有任何改善。運輸署已取消了區內的過海巴士路線如第 692 號線，他促請運輸署盡快落實將軍澳至荃灣巴士服務。

75. 凌文海先生對本年度西貢區巴士路線發展計劃表示不滿，並對運輸署削減巴士服務深表遺憾。委員會轄下設有西貢區巴士路線工作小組，他期望工作小組召集人帶領成員在工作小組會議據理力爭。

76. 邱玉麟先生認為鄉郊的議員很可憐，他舉例多年來一直爭取茅湖仔村巴士站有更多巴士線停站。他質疑公營機構是否有良知和良心，不斷

取消和縮減巴士服務。他指出鄉郊地區如清水灣、大埔仔和井欄樹的居民繳付全數的車資，但巴士服務卻完全不足夠，完全忽略鄉郊地區居民的需要。他質疑運輸署作為政府部門，為何不考慮及關注弱勢社群的需要。

77. 主席請運輸署及巴士公司除回應委員上述詢問及意見外，亦請巴士公司向委員概述其社區聯繫工作，以免議員與巴士公司產生誤會。

78. 運輸署甘慧明女士的回應如下：

- 第 93K 號線的行車路線冗長，容易受到市區繁忙路段的交通情況而影響班次穩定性，令乘客量偏低，因此建議縮短該線至九龍城，並採用定點班次，方便乘客準確掌握班次及乘車時間，從而節省候車時間。
- 第 95M 號線於非繁忙時段的載客率低，平均只有約 16%，如改為只在繁忙時段以單層巴士提供服務，所減省的巴士資源將投放於區內其他需求殷切的巴士路線，更有效運用現有巴士資源。
- 備悉委員對第 796C、796X 和 796P 號線改動的意見。建議第 796P 號線改以尖沙嘴廣東道新港中心為總站主要是方便前往尖沙嘴的乘客，而第 796C 號線在將軍澳區內的行車路線改道建議是希望進一步理順該線的行車路線，令車程更為暢順。
- 第 292P 號線主要為繁忙時間的班次服務，該線於星期六只有一班服務，平均只有 20 多名乘客，使用率很低。而其他公共交通服務在星期六的乘客量較低，有足夠空間接載該線受影響的乘客。實施上述建議可更有效運用現有資源，減輕不必要的交通負荷，有助改善巴士公司的營運情況，以降低其成本和加價壓力。
- 第 698R 號線的載客量只有約 10%至 20%，實施上述建議可更有效運用現有資源。
- 除每一年的巴士路線發展計劃外，署方及巴士公司日常亦不斷監察區內各條巴士路線如第 296D 及 93K 號線等的服務情況，並不時按其實際服務水平及載客情況作出調整，以切合市民的交通需求。
- 明白委員希望運輸署及巴士公司與西貢區議會能夠加強溝通，使擬訂的巴士路線改動更能切合居民的交通需求，署方認同與委員溝通的重要性，亦樂意與委員加強溝通。

79. 城巴/新巴黃漢中先生的回應如下：

- 強調及澄清新巴在上述 2014-2015 年度西貢區巴士路線計劃並沒有削減或抽調將軍澳區巴士路線的車輛數目。

- 第 796C 號線改行尚德一帶，目的是把前往市區方向的巴士服務盡量集中在唐明街巴士站。現時在唐賢街一帶乘搭第 796C 號線前往亞皆老街方向的乘客，將來可改用唐明街巴士站，並可選乘第 796X 號線，以節省他們的候車時間。現時唐賢街第 796C 號線巴士站的使用量相當低，平均每班車上車的乘客只有兩名，受影響乘客只需步行三分鐘便可到達唐明街巴士站。天晉和將軍澳中心一帶居民除了可到唐明街巴士站乘車外，亦可經有蓋行人通道步行至將軍澳公共運輸交匯處的巴士站乘搭第 796C 號線。現時第 796C 號線回程往將軍澳方向不經唐俊街，唐俊街一帶乘客一般在尚德廣場巴士站下車，然後再步行回去。上述第 796C 號線往市區方向的改道建議所涉及的步行路程相信較該線回程往將軍澳方向所涉及的步行路程短。
- 有關委員擔心第 796C 號線改動後會增加唐賢街巴士站的使用量，第 796C 號線全日大部份時間的班次為二十分鐘一班，即一小時有三班，相信對該巴士站使用量的影響較為輕微。
- 強調新巴不會因第 796X 和 796C 號線不經彩明街，減省了行車時間及距離而縮減巴士資源，上述兩條路線改道後依然會保留原來的巴士車輛數目服務乘客。他澄清第 796X 號線改道不經彩明街，並不是用作彌補該線在日出康城改道後所增加的行車時間。第 796X 號線在日出康城的改道計劃在上午繁忙時間之後才實施，新巴會調派部份第 796P 號線車輛(只在上午繁忙時間提供服務的路線)在完成其服務後加入第 796X 號線車隊，以彌補日出康城改道後所帶來的額外行車時間。受影響的彩明苑一帶乘客，除可到將軍澳公共運輸交匯處外，亦可到彩明苑對面，即景嶺路健明邨的巴士站乘車。調景嶺公共運輸交匯處亦設有大量空間容納候車乘客。現時第 796X 和 796C 號線回程方向並不經彩明街，彩明苑一帶居民一般在調景嶺公共運輸交匯處和健明邨巴士站下車，這與上述兩條路線往市區方向的改道建議相同。上述行車路線改動的好處是有助抵消路線在市區路段因交通擠塞而造成的延誤，令班次更加可靠。整體行車路線改動的目是在維持現有服務範圍的前題下，盡量精簡行車路線，減省乘客乘車的時間。
- 第 694 號線其中三輛雙層巴士轉至單層巴士的安排主要是在繁忙時間由小西灣至調景嶺的回程班次，即與繁忙時間客流相反的班次。上述班次在上午繁忙時間平均每班車只有 30 多名乘客，故相信單層巴士已能足以應付。至於第 694 號線在上午繁忙時間由將軍澳往港島東方向的大部份班次均維持使用雙層巴士提供服務。

80. 城巴/新巴鍾佩怡女士就社區聯繫工作的回應如下：

- 新巴/城巴一直重視與區議會和議員的溝通。有關巴士路線服務的改動，當收到運輸署的批准後，巴士公司會盡快發出新聞稿、張貼乘客通告和宣傳海報，以及把資料上載至互聯網通知議員和市民。例如兩巴會以傳真或電郵把有關路線改動的新聞稿及資料發放予相關區議會的議員，以通知他們有關路線改動和實施時間等詳細資料。她備悉委員的意見，並會改善和加強消息發放工作，以及與區議會保持溝通。

81. 九巴胡銘基先生的回應如下：

- 九巴不論是年度巴士路線發展計劃或恆常巴士路線服務水平檢討均基於以下原則，包括九巴所提供的服務是否適切配合乘客需求及服務的營運效益。因此第 95M、292P 和 93K 號線都是基於上述原則而作出服務調整或重組建議。九巴希望盡量把服務班次調整至整點，令乘客更容易預算候車時間，九巴會朝有關方向調整其他路線的班次服務。

82. 九巴柳俊江先生就社區聯繫工作的回應如下：

- 九巴特意成立對外事務部作為巴士公司與區議會溝通的橋樑。他相信有不少議員曾直接與部門對話，部門亦曾主動接觸議員討論巴士路線計劃及相關事宜，並直接通知議員有關路線服務的更改。對外事務部亦會把議員的意見和理據轉達給予九巴相關部門並作出商討及平衡輕重。九巴一直在這方面作出努力，希望議員繼續與九巴合作。

83. 張國強先生就 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃提出一項臨時動議，動議措辭為：「本委員會對 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃深表遺憾，譴責運輸署及巴士公司漠視區內居民意見，並要求撤回此計劃」。

84. 簡兆祺先生表示和議。

85. 主席表示，根據會議常規第 13(2)條，如果得到超過半數出席會議的議員同意，則主席可在會議開始前和會議期間，批准加入某一個議程項目或更改議事項目的次序。

86. 主席請委員就是否同意把上述臨時動議納入會議議程進行投票。

投票結果如下：

贊成：15 票

反對：0 票

棄權：0 票

87. 主席表示，現時在席委員共有 18 名，故上述臨時動議可獲納入會議議程作出討論。

88. 主席請委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：17 票

反對：0 票

棄權：0 票

89. 主席宣布上述對臨時動議獲得通過。

90. 西貢民政事務專員蕭慕蓮女士的意見如下：

- 香港有很完備的公共交通系統，服務水平亦備受其他海外大城市所羨慕。惟由於很多市民依賴公共交通服務上班下班，故重整巴士路線及其他有關的服務安排是市民非常關注的事情，因此溝通相當重要。
- 剛才委員反映市民得悉削減或取消巴士路線服務信息而委員蒙在鼓裡的情況，她鼓勵運輸署及巴士公司加強與區議會溝通。
- 除了區議員外，巴士車長每天駕駛路線穿梭多區及接觸大量乘客，他們更清楚各條路線乘客量的多寡以及合適的行車路線。
- 車長應是巴士公司的服務大使，與市民多些溝通，例如有需要時主動向乘客解釋班次延遲或脫班的原因以疏導乘客的情緒等等，協助提升巴士服務水平。

91. 陳繼偉先生的意見如下：

- 希望運輸署及巴士公司與議員直接及加強溝通，不希望他們在會議前才透過電話詢問議員的意見。
- 經常收到市民投訴巴士服務脫班並向巴士公司反映，惟巴士公司要求議員提供證據以支持有關投訴，例如脫班時間及相片，他不認同有關做法。他認為巴士公司應有其服務脫班的數據，有關數據不應只提交至立法會，亦應主動和定期提交予西貢區議會並向議員報告。
- 對運輸署及巴士公司已沒有信心，縱然運輸署及巴士公司表示上述路線重組計劃的影響不大，但他預計巴士公司卻不會因應計劃實行後所帶來的負面影響而作出調整。他質疑巴士公司在議會通過巴士路線發展計劃後，往往未能做到於計劃中所作出的承諾。他認為巴士公司不應由議員逼他們做事，巴士公司的主要服務對象是市民，不是議員，議員只是負責向運輸署和巴士公司提供意見資料。他舉例，因應第 694 號線的乘客量及經常出現爆滿的情況，巴士公司應主動調整及加強服務。

92. 在委員同意下，主席表示通過去信運輸署署長，表達委員會對 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃的不滿。主席續表示通過由西貢區巴士路線工作小組詳細跟進及討論上述計劃。

93. 周賢明先生的意見如下：

- 由於委員會通過了臨時動議要求撤回 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃，故工作小組暫時不作有關跟進。但工作小組如期於 2014 年 4 月 14 日舉行會議，他建議工作小組以區域性檢討及重組的概念去討論西貢區的巴士路線發展，由工作小組作主導，討論區內的巴士路線發展，並請小組成員就個別路線的發展準備資料，屆時與運輸署及巴士公司商討。
- 請九巴回覆縮減第 296D 和 93K 號線的巴士車輛數目。
- 查詢運輸署為何沒有在其提交的「運輸署匯報西貢區各項公共交通服務的主要變動」文件提及第 95 號線於 2014 年 1 月 18 日有所變動，並請交代該線的實際變動。他擔心九巴在進行定點班次安排時會陸續削減不同路線，例如第 93A 及 98A 號線等。他質疑九巴從不願意正面回應有關削減巴士服務的問題，並質疑所削減巴士資源的去向。他亦希望工作小組跟進上述事宜。
- 委員希望透過了解每條巴士路線的車輛數目、在繁忙時間車輛的數目及回車時間，與巴士公司在技術層面上研究如何理順路線。

94. 邱戊秀先生表示，有不少鄭植之中學的學生乘搭第 792M 號線，該

線往西貢方向在科大迴旋處轉左至清水灣道的分站上落客較為危險，希望運輸署和新巴跟進，避免發生意外。

95. 方國珊女士的意見如下：

- 同意陳繼偉先生所言，巴士公司不應只將巴士服務脫班的數據提交予立法會，應同時提交予區議會，希望委員會去信運輸署的信函可加入上述建議。
- 出席事務委員會的運輸署及巴士公司代表較多，且並非每位委員都是工作小組成員並出席會議，故認為巴士路線發展計劃在委員會討論較為合適。
- 請工作小組召集人關注議員在委員會會議的發言，若她本人在工作小組會議所表達的意見不被接納，質疑有關會議浪費時間及是否代表事務委員會的職權範圍反不及工作小組。她曾於 2013 年委員會會議反對縮短第 796S 號線由清水灣半島至將軍澳站並透過動議表達其反對意見。
- 不明白如何釐定哪些議題放在委員會或工作小組討論，以及如何訂立討論議題及會議議程，是否由事務委員會主席及工作小組召集人決定一切。

96. 主席表示，委員會經通過後把巴士路線議題轉介至工作小組跟進，上述程序自前任委員會主席開始沿用至今。工作小組是開放的並歡迎所有委員參加。他認為個別委員不應在事後批評工作小組召集人沒有聽取其意見。

97. 陳繼偉先生的意見如下：

- 認為設立工作小組的原意是好的，但由於議員的工作繁忙，未能出席工作小組每次會議。此外，運輸署及巴士公司並不是經常出席工作小組會議，他指出曾經發生運輸署沒有出席會議，只有巴士公司代表與議員討論，以致不少議員責罵有關安排的情況。
- 質疑工作小組的討論結果是否可取代委員會的決定，他認為工作小組的意見應作委員參考，並在委員會討論及決定。
- 不少議題不斷在工作小組及委員會會議重覆討論，令會議冗長。若根據上述運作，議員在工作小組會議所表達的意見不等如已在委員會會議表達的意見。工作小組只有少數議員出席，欠缺代表性，在這情況下，他寧願退出工作小組，集中在事務委員會表達意見，以節省時間。

98. 主席重申，工作小組是開放及歡迎任何議員參加。工作小組專責跟

進年度西貢區巴士路線發展計劃，以及跟進經委員會通過的巴士路線相關議題。經轉介的議題將不在委員會會議討論，故不存在重複討論的情況。至於有關早前運輸署沒有出席個別會議，原因是希望安排議員先與巴士公司討論巴士路線事宜，然後再交由運輸署跟進，以節省時間。

99. 九巴胡銘基先生的補充如下：

- 九巴於 2014 年 1 月 18 日就第 95 號線的巴士時間表、實際乘客需求和服務水平作出檢討。在該次檢討中，九巴把班次的服務時間盡量安排至整點，現時繁忙時間上午 6 時 30 分至 7 時 30 分在翠林開出的班次維持 10 分鐘一班；而 7 時 30 分至 8 時 30 分維持 12 分鐘一班；其他非繁忙時間則維持 15 至 20 分鐘一班。該線所使用的車輛數目由 13 部調整至 12 部。他重申巴士服務是否足夠並不是只取決車輛數目，而是按每個時段的實際乘客需求和行車時間以釐定最適切的班次安排。在實施上述新時間表後，九巴認為第 95 號線的情況沒有大問題。
- 有關於巴士資源去向，九巴的服務覆蓋全港 18 區，因此九巴需要考慮整體巴士網絡的營運效益，從而決定資源的調配。若發覺某些地方的乘客需求較低，便會考慮減省有關資源；相反，當發覺有些地方的乘客需求增加時，便會因應乘客需求把資源調撥到該地區，這是九巴一直以來所持的原則。

100. 周賢明先生的意見如下：

- 根據九巴剛才所言，第 95 號線被削減了一部車，他質疑為何委員甚至當區議員亦沒有收到有關資料，為何運輸署亦沒有向委員會報告，他質疑運輸署是否視委員會為合作伙伴。他亦請九巴於工作小組會議交代其他路線調整至整點班次的計劃。
- 工作小組由委員會成立，其職權範圍是由委員會決定。工作小組主要負責跟進經委員會通過轉介的議題，工作小組會議並不設「其他事項」。作為召集人，他歡迎非工作小組成員的委員列席會議。
- 有關第 796S 號線，根據委員會及工作小組相關會議記錄，曾有委員動議反對縮短該線由清水灣半島至將軍澳站，並由其他委員修訂動議。其後在工作小組討論時成員持不同的意見，最終工作小組的取向是接納有關縮短路線建議，但同意相關的路線轉乘不太理想並需要跟進。他希望各位委員了解工作小組的決定是按規矩及有根有據的。

(三) 續議事項

101.由於運輸署代表因事未能繼續出席委員會下午的會議部分，在委員同意下，主席表示更改議程的次序，先討論續議事項「3. 西貢區公共交通服務」中有關第 692 及 692P 號線、將軍澳至荃灣巴士線的相關議題。

1. 西貢區公共交通服務

(SKDC(TT)文件第 27/14 號)

(SKDC(TT)文件第 28/14 號)

102.主席請委員參閱運輸署匯報西貢區各項公共交通服務的主要變動，SKDC(TT)文件第 27/14 號及運輸署回應西貢區議會交通及運輸委員會二〇一四年第一次會議會議記錄及討論事項的跟進情況，SKDC(TT)文件第 28/14 號。

103.周賢明先生表示，他稍後因需要出席其他會議而需要先行離席，故先在此報告西貢區巴士路線工作小組的工作，詳情可參閱工作小組的工作報告。工作小組成員感到失望是因成員的建議往往不被運輸署及巴士公司採納。工作小組希望部分路線如第 A29 及 98P 號線增加班次，亦希望部分路線如第 99R、98D、296D 及 796C 號線增設分段收費。除上述議題外，工作小組正跟進的議題包括第 99 號線轉第 299X 號線的分段收費和轉乘安排；不滿削減第 93K 號線和第 296D 號線的車輛數目；以及第 796S 號線縮短路線後的轉乘安排。工作小組亦要求運輸署於是次委員會會議報告第 692P 號線近三個月的乘客量。

(A) 巴士

- 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃
對運輸署漠視西貢區議會交通及運輸委員會意見深表遺憾，並要求約見署長
反對運輸署以行政手段取消或改動任何西貢區巴士路線
譴責運輸署妄顧民意，強行取消 692 及 692P 號巴士線
要求保留 692 及 692P 巴士線，於繁忙時間維持運作
強烈要求恢復 692 繁忙時段班次，690 在非繁忙時段駛經坑口及將

軍澳南區

(二〇一四年第一次會議記錄第 52 及第 296 至 305 段)

104. 運輸署甘慧明女士表示，現時第 692P 號線於星期一至星期五及星期六每日早上提供四班服務，根據乘客量資料及調查顯示，於 2013 年 12 月至 2014 年 2 月期間，上述路線星期一至星期五平均每日接載約 200 多名乘客，載客率只有約 40%，而星期六平均每日有約 60 多名乘客，載客率只有約 10%。第 692P 號線的乘客率與未取消第 692 號線前的情況相若，這反映區內大部份乘客選擇鐵路前往不同地方，且鐵路的車程較巴士服務快，而車費亦較低。雖然現時第 692P 號線的服務情況已達至相關的減少巴士服務指引，但運輸署理解近期委員對港鐵服務水平及其他公共交通服務情況的關注，運輸署會繼續密切監察第 692P 號線的載客情況，因應未來的實際服務情況及乘客需求再作檢討及調整。

105. 莊元苓先生表示，第 692 號線事件令委員體驗何謂閉門造車，他強調委員一直建議取消第 692P 號線而非第 692 號線。他向運輸署查詢第 692P 號線每班於調景嶺上車的乘客數目。根據他們有關第 692 號線統計數據，在坑口上車的乘客較多，每班約有百多人，而每班在調景嶺上車的乘客只有 5 人。當時他曾清楚地指出第 692 號線的乘客量主要來自坑口和尚德，並非調景嶺和尚德，故單靠調景嶺及尚德的乘客量不足以支持第 692 號線和第 692P 號線。他質疑運輸署不理委員會的反對意見，用行政手段取消第 692 號線，並先取消後通知，充分體驗了政府由上而下的辦事方式及官僚主義。

106. 簡兆祺先生表示，他早已預計運輸署的目的是同時取消第 692 號線及第 692P 號線，並早已預計第 692P 號線在 692 號線取消後只能多維持三個月。若取消上述兩條路線可節省資源，運輸署為何沒有具體交代有關資源的去向。委員曾建議保留第 692 號線並駛經坑口，此舉可增加乘客量，並清楚指出不需要特別班次(即 692P 號線)。他質疑運輸署及巴士公司當時不尊重及不接受委員的意見。他認為巴士公司若繼續這樣運作，總有天會因經營不善而倒閉，令港鐵在公共交通服務中獨大。

107. 周賢明先生表示，完全認同莊元苓先生的分析及簡兆祺先生的意見，他促請運輸署和巴士公司研究第 692P 號線路線客源及改善方案，並非只是研究調整、削減或取消路線的方案，以及考慮市民所受的影響。港鐵將軍澳線的班次即將由「三加一」改為「二加一」，相信屆時會增加寶林及坑口站的載客壓力，請運輸署予以關注。

108. 主席表示，上述議題為上年度的巴士路線發展計劃，繼續由工作小

組跟進。

- 新增往來將軍澳至荃灣的巴士服務
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
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
本會反對將開辦的來往將軍澳及荃灣巴士服務途經秀明道、順安道、順清街、順景街及利安道
(SKDC(TT)文件第 29/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 53 至 83 段)

109. 主席請委員參閱運輸署就新增往來將軍澳至荃灣的巴士服務的書面回覆，SKDC(TT)文件第 29/14 號。

110. 運輸署甘慧明女士的報告如下：

- 運輸署於 2013 年 12 月 31 日委員會特別會議簡介了將軍澳至荃灣巴士服務的方案，並在上述會議收到不少委員意見，包括希望該線駛經坑口和寶林的中心，以及了解委員對該線在將軍澳區外如觀塘和其他地區走線的意見。運輸署亦備悉委員就班次、車費優惠及設站等方面的意見。
- 由於建議來往將軍澳至荃灣的巴士服務橫跨數區，包括將軍澳、觀塘、深水埗、黃大仙及葵青區，運輸署亦就建議路線方案諮詢各區區議會，收到很多不同意見，包括建議行經荃灣、葵青和觀塘區某些路段。
- 運輸署正全面地考慮各方的意見及平衡不同需要，以期有效地運用資源的同時，亦能配合乘客的需求。在歸納各方的意見時，本署會將委員的意見一併研究及考慮。當稍後有落實計劃時，署方會再次向有關區議會作出報告。

111. 林少忠先生的意見如下：

- 理解因將軍澳至荃灣巴士線駛經多區，運輸署需要諮詢有關區議會的意見，但並非代表有關地區可共用將軍澳的資源。

- 若將軍澳至荃灣巴士線行經秀茂坪邨和四順，此舉會延長車程及令行車時間由原來的一小時增加至 1.5 至 2 小時，大大削弱路線的效用，難以吸引乘客。他指出增設將軍澳至荃灣巴士線的目的是為了讓市民快捷地往來將軍澳至荃灣。

112. 簡兆祺先生認同林少忠先生的意見。若將軍澳至荃灣巴士線駛經整個將軍澳區後，再途經秀茂坪和四順，定必令行車時間增加至 1.5 至 2 小時，相信沒有乘客願意乘搭，導致乘客量不足。他不希望委員辛辛苦苦地爭取的路線，最終被運輸署和巴士公司以經營成本、浪費資源及不環保等原因而取消。運輸署削減第 692 號線以換取開設將軍澳至荃灣巴士線，他認為第 692 號線不會有恢復的一天。

113. 莊元荃先生的意見如下：

- 縱然恢復第 692 號線的機會渺茫，但他仍會繼續為民生打拼。
- 利用將軍澳的巴士資源服務觀塘區居民無疑會拖長該線的車程及行車時間。將軍澳至荃灣巴士線於將軍澳區內的路線已相當長，若途經四順，加上交通燈位及乘客的上落車時間，路線定必過於冗長，故他認為將軍澳至荃灣巴士線不應途經四順一帶
- 建議運輸署先落實路線，若日後發現乘客量不足或其他情況而需要加站，可日後再作討論。
- 運輸署早前表示將軍澳至荃灣巴士線最快可望於 2014 年第三季落實。他查詢若區議會就行車路線取得共識，該線最快落實的時間。
- 請運輸署回覆剛才他就第 692P 號線於調景嶺的乘客數目的查詢。

114. 周賢明先生的意見如下：

- 委員會早前已通過動議反對將軍澳至荃灣巴士線途經四順一帶。四順一帶有不少其他巴士路線前往葵青區。他建議將軍澳至荃灣巴士線行經秀茂坪道而非秀明道的原因是令行車路程更為直接，且預計安達臣道一帶的發展會令日後當地不少居民到秀明道乘車而產生需求。
- 委員提出的建議考慮了整體和各方面因素，希望運輸署尊重將軍澳至荃灣巴士線的主次及平衡各方面的考慮，他相信其他議會亦會體諒和明白有關情況。
- 有關路線服務招標方面，若中標營運者是九巴，屆時九巴必須清楚交代將軍澳至荃灣巴士線所涉及的削減車輛數目。
- 極度不滿將軍澳至荃灣巴士線拖延至 2014 年第三季才落實，他促請運輸署盡快落實。

115. 運輸署甘慧明女士的回應如下：

- 根據運輸署的調查，第 692P 號線的四班車在調景嶺站上車的乘客約有 20 至 30 人，在尚德商場上車的乘客約有 130 人。
- 有關建議來往將軍澳至荃灣巴士路線，運輸署備悉委員會贊同運輸署早前提出 3C 的行車路線方案，以及有關擬議路線途經四順一帶的意見。
- 運輸署現正努力整合透過諮詢所得的意見，當有較落實的方案後，便著手進行招標工作，以期讓巴士公司盡快提供將軍澳至荃灣巴士服務，供市民使用。

116. 主席促請運輸署盡快落實將軍澳至荃灣巴士線並保留上述議題。

117. 主席宣布暫時休會午膳。

(會議於下午二時四十五分續會)

2. 跟進主要工程項目進度報告

(SKDC(TT)文件第 24/14 及 25/14 號)

(二〇一四年第一次會議記錄第 11 至 27 段)

118. 主席請委員參閱土木工程拓展署匯報 2013/2014 年度交通及運輸委員會轄下各項工程項目的進度，SKDC(TT)文件第 24/14 號及路政署回覆將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程進度，SKDC(TT)文件第 25/14 號。

119. 林少忠先生希望路政署及土木工程拓展署盡快展開跨灣連接路和將軍澳－藍田隧道工程。

120. 簡兆祺先生表示，將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人路工程過去曾兩度向政府申請撥款而被拒，上述工程實在有其必要及急切性，他促請有關部門關注工程進度，並提供工程時間表。不少居民疑惑唐明街過路處由以往分兩段更改至一次的工程會否影響高架行人路的落實。

121. 莊元荃先生認同簡兆祺先生的意見。他認為唐明街與唐德街之間的高架行人路工程是政府對居民的虧欠，工程一拖再拖。若政府認為上述工程存在問題，理應向區議會作出交代。橫跨寶邑路、連接將軍澳第

55 區及第 65 區的行人天橋(工程編號 160TB)早前已獲撥款上馬，他不明白為何比上述天橋人流高出數倍的唐明街與唐德街之間的高架行人路至今仍未有確實的動工時間。他促請政府加快工程的落實日期。

122.主席表示，本委員會於 2014 年 1 月曾去信路政署查詢唐明街與唐德街之間高架行人路的工程進度，惟署方回覆未有確實的動工日期。

123.路政署何亦文先生表示，暫時未有上述工程確實的時間表，但他會轉達委員意見予路政署工程部。

124.簡兆祺先生表示，委員急切爭取落實上述工程的原因是因應當地居民的迫切需要。早前因應人人暢道通行計劃，他就將軍澳區內行人天橋的人流進行調查，結果顯示唐明街與唐德街連接至尚德商場行人天橋為區內人流最高的行人天橋之一。現時唐明公園開放後，相信該處的人流較以往更多。他認為當局有責任向區議會作出交代，讓議員向居民作出交代。

125.主席請路政署加緊跟進上述工程，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

(SKDC(TT)文件第 26/14 號)

(二〇一四年第一次會議記錄第 28 至 43 段)

126.主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 26/14 號。

127.西貢民政事務助理專員尹尚謙先生表示，工作小組於 2014 年 1 月至 2 月期間共進行四次清理行動，共清理了 435 架違例停泊的單車，工作小組會繼續在區內不同地點進行清理工作以改善單車使用情況。

128.主席請民政事務處繼續跟進有關事宜。

● 由西貢區巴士路線工作小組跟進的議題

(SKDC(TT)文件第 30/14 號)

(二〇一四年第一次會議記錄第 84 至 88 段)

(a) **建議 A29 開設特別班次行經將軍澳南、調景嶺**

(b) **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**

要求運輸署盡快增加調景嶺區巴士路線

要求九巴 296D 行經翠嶺路及景嶺路並加設中途車站

- (c) 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
- (d) 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
建議第 296D 及 98D 號線加設分段優惠
- (e) 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
- (f) 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
- (g) 要求 798 巴士線在繁忙時段加密班次，並延長服務時間
要求新巴 798 號於早上(由厚德邨開出，尾站為火炭)及下午繁忙時間(由沙田市中心開出，尾站為調景嶺站)，開設特別班次
- (h) 要求加強日出康城及峻瀝往來外區的交通，以應付該區多個屋苑的入伙
- (i) 要求運輸署及巴士公司於運隆路附近增設 296M 回程巴士站(坑口鐵路站總站至康盛花園方向)方便居民

129. 主席表示，西貢區巴士路線工作小組 2014 年第一次會議已於 2014 年 2 月 26 日舉行，請委員備悉及通過 SKDC(TT)文件第 30/14 號，西貢區巴士路線工作小組工作報告。

130. 林少忠先生詢問九巴有關第 269M 號線於運隆路設站的安排和落實時間。

131. 九巴胡銘基先生表示，九巴在早前工作小組會議已作出回覆，現時第 296M 號線的行車時間已相當緊張，特別於上、下午繁忙時段，故九巴傾向研究於繁忙時間以外的其他時段考慮有關設站建議，並現正與運輸署商討。除此之外，現時該處並沒有設巴士站的標示，而且該處亦常有違例泊車的問題，需要警方協助加強執法。再者，現時該處沒有安全的過路設施，未能方便乘客下車後的過路需要。上述為九巴需要與運輸署跟進的事宜。九巴希望在不影響現有第 296M 號線的服務下，考慮在繁忙時間以外的時段設站，由於仍有很多事項需要作出跟進，故未能提供確實的落實時間表。

132. 林少忠先生請警方關注運隆路的違例泊車問題，該處近學校一邊的違例泊車情況嚴重，希望警方加強執法及呼籲駕駛人士不要違例停泊，以免阻礙該處其他公共交通服務如專線小巴。

133. 方國珊女士對通過文件 SKDC(TT)第 30/14 號表示有所保留。

134. 在其他委員同意下，主席表示通過上述西貢區巴士路線工作小組工作報告。主席續請工作小組繼續跟進在議程第 2 至 3 頁中羅列的(a)至(i)項議題。

135. 主席表示，其中有三項議題需要在是次委員會會議討論，包括(j)第 93K 及 296D 號線的車輛數目調動、(k)第 99R 號線及重組第 299 號及 99 號線的服務；建議第 99R 號線增設分段收費及(l)第 690 號線更改行車路線。

(j) 第 93K 及 296D 號線的車輛數目調動

要求九巴交代 93K 號巴士線抽調的巴士資源去向及實際使用情況

(SKDC(TT)文件第 31/14 號)

(二〇一四年第一次會議記錄第 122 至 140 段)

136. 主席請委員參閱九巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 31/14 號。

137. 由於一項動議與上述議題相關，動議措辭為「要求九巴交代 93K 號巴士線抽調的巴士資源去向及實際使用情況」，在委員同意下，主席表示合併討論。

138. 張國強先生對運輸署削減第 296D 號線的一部車輛表示強烈不滿和反對。早前委員已提出動議要求第 296D 號線加密班次，並請九巴回覆在削減車輛數目下能否加密該線班次。此外，他認為九巴在要求第 296D 號線增設分段收費的回覆並不理想及表示十分遺憾。

139. 主席請委員參閱由林少忠先生及林咏然先生動議，陸平才先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 47/14 號。

140. 林少忠先生請九巴確實回應有關 2014 年 1 月 18 日起削減第 95M 號線一部車輛及削減第 93K 號線兩部車輛後，有關資源的實際去向及明確交代有關資源是否調撥給區內的巴士路線。

141. 簡兆祺先生認為，九巴在無原因下削減了第 296D 號線的車輛數目，漠視乘客的需要。早前他已指出第 296D 號線在繁忙時間約 10 多分鐘一班的班次已不足應付乘客需求，削減車輛數目後班次更增加至 20 分鐘一班，且不少乘客在下午繁忙時段在九龍灣國際展貿中心外的巴士站因滿座而未能上車，惟九巴沒有積極跟進。他請九巴回覆所削減的資源會否投放在區內的巴士路線。

142. 方國珊女士反對上述多項議題在工作小組跟進，並認為她有權在此就有關議題發表意見，意見如下：

- 建議第 A29 號線和第 E22A 號線開設特別班次行經將軍澳南和調景嶺，並反映有不少巴士路線沒有覆蓋至日出康城和將軍澳南一帶。
- 反對巴士公司削減部分路線巴士資源，包括第 296D 號線、第 796X 號線及第 796P 號線。
- 建議第 98P 號線平日加密班次。
- 促請當局盡快在區內興建大型巴士轉乘站。
- 認為不應取消第 692 號線，並應提供第 690 號線轉乘優惠。
- 認為區內的巴士路線問題歸咎於巴士班次不足，並認為應譴責運輸署及要求運輸署署長接見委員，商討改善方案。

143. 主席請委員注意其討論內容不要離題，並請委員留意議程中羅列的 (a)至(i)項議題由工作小組繼續跟進。

144. 九巴胡銘基先生的回應如下：

- 每條巴士路線的資源調配是按實際乘客需求和服務水平而考慮，因此第 93K、296D 及 95 號線的調動都是按每個時段的實際乘客需求而作調整。
- 縱然九巴減少了第 95、93K 及 296D 號線的車輛數目，但九巴以整個巴士網絡為考慮的出發點，有效地調配車輛以符合營運效益，而整個網絡並不是單獨指某一地區或只是將軍澳區。因此現階段暫時未能提供有關巴士資源的確實去向。然而，九巴會不斷檢討巴士資源的調配及所投放的區域，當中亦包括考慮西貢區。總而言之，九巴會把資源調配至有需要的地區。
- 受路面交通狀況的影響，近年巴士服務的行車時間較以往長。九巴進行整體檢討時會一併考慮有關因素，然後制訂合適的時間表，適切地滿足實際的乘客需求。
- 整點班次方便乘客知悉道巴士服務的開出時間及預算輪候時間。

145. 林少忠先生重申九巴須交代第 93K 號線被削減的兩部車輛的確實去向並以書面方式回覆。他不希望委員在沒有知悉的情況下，九巴自行調配區內的巴士資源，並質疑若其他地區需要增加更多巴士資源，是否代表九巴會隨時削減西貢區的巴士資源，甚至直接取消巴士服務以調配資源。

146. 簡兆祺先生促請九巴交代有關巴士資源的確實去向，提供書面回覆以便跟進及調查。

147. 張國強先生的意見如下：

- 認為九巴混淆視聽，並質疑運輸署沒有理由不知道巴士公司調配資源的安排，即使巴士公司不向議會作出交代，也應向運輸署交代，同時運輸署亦應向議會交代。
- 質疑運輸署與巴士公司私下已有協議，令議員淪為橡皮圖章。他批評運輸署沒有就委員的訴求作出回應及採取相關措施，例如委員會要求加密第 296D 號線班次及增設分段收費，九巴曾表示會在巴士路線重組時一併考慮，惟至今仍未有所進展。他重申要求運輸署協助委員處理上述事宜。

148. 莊元荃先生的意見如下：

- 運輸署在 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃文件表示隨著人口的變遷而安排適量的巴士服務，現時將軍澳人口不斷增加至四十多萬，惟巴士服務卻沒有增加。
- 運輸署所提出的自 2012-2013 年度、2013-2014 年度及 2014-2015 年度西貢區巴士路線發展計劃均是削減巴士服務，而非增加服務。他質疑巴士公司所謂全年的通盤考慮便只是削減巴士資源，卻又不向議員交代資源的去向。

149. 由於沒有委員反對，主席宣布通過上述動議，要求九巴及運輸署跟進委員會的意見。主席續要求九巴以書面回覆委員會有關第 93K 及 296D 號線所調動的車輛去向。

- (k) 第 99R 號線及重組第 299 號及 99 號線的服務
建議第 99R 號線增設分段收費
要求九巴 299X 由西貢往沙田重設沙角尾站
(SKDC(TT)第 69/14 號及會上呈閱(一))

(二〇一四年第一次會議記錄第 141 至 153 段)

150. 主席表示，根據工作小組會議，有兩項事項與第 99R 號線相關並需要在委員會討論，包括：

1. 九巴計劃更改第 99R 號線行車路線，由原來經馬鞍山繞道改經馬鞍山市中心。
2. 有委員建議更改第 99R 號線的總站名稱，認為現時「西貢北巴士總站」名稱令人容易與北區一處地方混淆，建議改名為「西貢警署巴士總站」或「沙角尾巴士總站」。

151. 在委員同意下，主席表示「要求九巴 299X 由西貢往沙田重設沙角尾站」與上述議題合併討論，並請委員參閱李家良先生提出的討論文件，SKDC(TT)第 69/14 號及會上呈閱(一)。

152. 李家良先生的意見如下：

- 自第 299X 號線更改行車路線後，該路線不再駛經沙角尾和木棉山，令當地區居民相當不便，特別在上班及上學時段。因應不少居民的反對意見，他要求九巴第 299X 號線再次重新駛經沙角尾和木棉山分站，並於會上呈閱沙角尾村村代表的聯署信函以表達訴求。
- 有關第 99R 號線，他建議第 99R 號線的總站名稱改為「沙角尾巴士總站」。他亦不支持第 99R 號線更改行車路線，改經馬鞍山市中心，此舉會增加行車時間。除非第 99R 號線與第 99 號線同樣設有分段收費，車費有所扣減，他才會考慮有關建議。

153. 凌文海先生支持當地村民的要求，因第 299 號線自開辦以來一直行經沙角尾和木棉山分站。沙角尾是西貢一條大村落，且附近包括南山和甲邊朗亦有很多人居住，居民習慣在沙角尾巴士站乘搭巴士前往沙田，而木棉山巴士站亦有不少山上的村民前來乘搭巴士。他認為第 299X 號線的改道駛經惠民路所節省的時間只有 2 至 3 分鐘，但卻對很多居民造成不便，他希望九巴能夠從善如流。

154. 溫悅昌先生支持第 299X 號線有必要駛經沙角尾和木棉山分站。沙角尾村是西貢的一個大村落，有不少人口，第 299X 號線改道後村民需要步行至沙下乘車，相當不便，特別是年長人士及小童。因應沙角尾村代表來信委員會表達訴求，他促請運輸署順應民意，重設沙角尾和木棉山設站。

155. 邱戊秀先生表示，運輸署與九巴於 2013 年初於木棉山設置巴士站，該站的乘客數目較惠民路巴士站的乘客量多。他支持第 299X 號線在沙角尾和木棉山設站。

156. 九巴胡銘基先生按所播放的簡報簡介第 99、299X 及 99R 號線重組路線後的建議事項，以及相關回應如下：

- 第 299X 號線更改行車路線，改行惠民路的原意是為了向乘客提供更加快捷的巴士服務往來西貢至沙田。惠民路較少出現交通擠塞的情況，故改道後該線在平日星期一至五可節省的行車時間約 3 至 4 分鐘。在星期六、日及公眾假期時西貢市交通擠塞情況嚴重時，改道後該線所節省的行車時間更相當可觀。同時九巴亦建議第 299X 號線改行馬鞍山繞道，以節省行車時間。
- 現時第 299X 號線在西貢巴士總站上車往沙田方向的乘客數目佔相同方向的整體乘客數目約 43%，而在西貢市中心巴士總站下車的乘客數目佔往西貢方向整體的乘客數目約 66%，這顯示第 299X 號線改道所節省的行車時間令大部份乘客均有所得益。
- 因應受影響的沙角尾和木棉山居民，九巴建議提供第 99 號線和第 299X 號線轉乘優惠，方便乘客。乘客可在沙角尾至木棉山乘搭第 99 號線至途經的巴士站轉乘第 299X 號線前往沙田，第二程優惠折扣\$5.3，兩程車總車資為\$9.9，相等於第 299X 號線全程收費。相反方向，乘客可乘搭第 299X 號線並於西沙路轉乘第 99 號線前往西貢，兩程車的總車資亦為\$9.9。根據九巴的數據，在木棉山、沙角尾及西貢警署分站上車的乘客數量只佔第 299 號線總乘客量約 0.8%。九巴理解改道建議令部分乘客不便，但希望透過上述轉乘優惠，在各方面取得平衡。
- 建議第 99R 號線更改行車路線，往大學鐵路站方向，在西沙路後行經馬鞍山市中心並設站；往西貢方向則在馬鞍山海柏花園加設分站。九巴希望此舉能擴大第 99R 號線的服務範圍，增加該線對乘客的吸引力，他希望委員能支持有關建議。
- 九巴對更改西貢北巴士總站的名稱持開放態度。在早前工作小組會議，有議員建議該站命名為「沙角尾巴士總站」或「西貢警署巴士總站」，九巴會與運輸署一同作考慮。

157. 李家良先生的意見如下：

- 現時西沙公路的交通擠塞一般在星期六及日發生，平日星期一至五的交通情況良好，他不認同運輸署及巴士公司純粹因為部分時段的

交通擠塞情況而更改行車路線的做法，對沙角尾和木棉山居民造成大大不便，且改道後所節省的行車時間只是約 2 至 5 分鐘。需要乘搭第 299X 號的沙角尾居民均是較為年長或需要前往到沙田及馬鞍山上學的學生，改道後該線的巴士站遷移至西貢市中心，居民需要步行最少十分鐘才到達，木棉山居民更需要步行至少一公里才到達，此舉對他們而言不公平。

- 認為九巴所提議的轉乘優惠方案，車費優惠上限為 9.9 元，對乘客完全沒有吸引力，並根本不足以補償受影響的乘客。乘客們需要用二十分鐘等候第 99 號線，然後轉乘第 299X 號線，但所付的車費卻與原來第 299X 號線的車費相同(即 9.9 元)。他認為九巴所建議的轉乘優惠，不及恢復原來行車路線般有效。

158. 凌文海先生表示，問題的癥結在於星期六、日及公眾假期西沙路的交通擠塞問題，並認為有關問題應留待當局將來作相關改善。在目前的情況下，他建議九巴研究第 299X 號線在平日星期一至星期五繁忙時段行經沙角尾，星期六、日及公眾假期則改行惠民路的可行性。他指上述為他個人建議，並不代表民意，希望運輸署及九巴考慮。

159. 運輸署麥潔儀女士的回應如下：

- 就第 299X 號線自 2014 年 1 月 11 日起正式改道，運輸署亦收到沙角尾村乘客要求該線於沙角尾重設巴士站的訴求。
- 根據九巴的數據，現時第 299X 號線往沙田方向於西貢巴士總站上車的乘客數目佔該方向的整體乘客數目約 43%；而往西貢方向在西貢市中心巴士總站下車的乘客數目佔該方向的整體乘客數目約 66%。若持平地分析上述數據，第 299X 號線改道後令該線每天有上千往沙田及西貢方向的乘客在交通暢順的情況下約節省了 3 至 4 分鐘的行車時間。同時，於假日期間西沙路的交通擠塞令行車時間受阻的情況更加難以計算。她請委員考慮上述情況。
- 運輸署作為監管的角色，傾向以整條路線乘客的方便和整體乘客乘車的效率作考慮，且巴士公司亦盡力為受影響乘客提供轉乘優惠。運輸署希望受影響的乘客理解有關安排，考慮九巴所提供的轉乘優惠。運輸署期望西貢區巴士服務網絡的效率做得更好。

160. 主席建議轉介凌文海先生剛才提出第 299X 號線於星期一至五行經沙角尾，星期六、日及假期則駛經惠民路的建議予工作小組跟進及深入探討。主席續請委員就西貢北巴士總站的名稱提出建議。

161. 溫悅昌先生表示，在上次工作小組會議已建議該巴士站可名為「沙

角尾巴士總站」，因為該處屬於沙角尾村，或建議名為「西貢警署巴士總站」。他傾向使用「沙角尾巴士總站」。

162.凌文海先生認為該站鄰近西貢警署，應命名為「西貢警署巴士總站」。

163.陳權軍先生建議該站命名為「西貢警署巴士總站」，因西貢只有一間警署，方便乘客識別。

164.九巴胡銘基先生表示，有關「沙角尾村巴士總站」的建議，請委員留意來自其他地區的乘客未必知道沙角尾這地方的名稱及其位置。然而，根據九巴的慣常做法，在這些情況下，建議以括號方式表示，即「西貢(沙角尾)巴士總站」，方便乘客識別。至於有關「西貢警署巴士總站」的建議，他請委員參考早前坑口北巴士總站的情況，當時有委員建議把「坑口北巴士總站」改名為「將軍澳醫院巴士總站」，但同時亦需要考慮部分乘客不喜歡醫院的名稱。他不太清楚乘客對警署名稱的喜惡。個人而言，他認為巴士站名稱以地理位置命名較好。

165.凌文海先生表示，早前第 299 號線由沙田至西貢方向亦設有名為西貢警署的巴士站，故「西貢警署巴士總站」不存有問題。他指出，時至今天仍有不少市民要求把坑口北巴士總站以將軍澳醫院命名，方便前往醫院的乘客。他認為「西貢(沙角尾)」這名稱有所誤導，令人誤會該處的正確地理位置。

166.九巴胡銘基先生補充，早前亦有提議以「西貢(美源街)」命名，各位委員可加以考慮。

167.溫悅昌先生認為西貢的居民定必知道西貢警署的位置，故認為「西貢警署巴士總站」這名稱沒有問題。反之，他相信有很多西貢居民不清楚美源街的位置，故不支持「西貢(美源街)」這名稱。

168.方國珊女士表示，她本人對西貢的地理環境相當熟悉，西貢市中心的範圍亦正擴大。她認同沙角尾是一條大村落，西貢居民普遍認識，居民亦普遍認識西貢警署，但不論「西貢市中心(沙角尾)巴士總站」、「西貢警署巴士總站」，還是「西貢(美源街)巴士總站」，居民對不同名稱的喜惡因人而異，考慮重點應讓更多市民認識西貢的地點，令其交通版圖擴大。同時，她認為應相信巴士公司的營運經驗，參考其看法，並希望巴士公司留意社區的真正需要，方便市民。

169. 主席總結委員普遍認為「西貢警署巴士總站」的名稱較為合適。

170. 九巴胡銘基先生表示，九巴會因應委員意見再作考慮。他補充第 99R 號線為假日巴士服務，除服務西貢居民外，更服務很多從其他地區前往西貢遊玩的乘客，故乘客是否知道西貢警署的位置亦是九巴需要考慮的因素。

171. 主席請九巴及運輸署跟進委員的意見，並保留上述議題。

(1) 第 690 號線更改行車路線

172. 運輸署麥潔儀女士表示，根據運輸署的數據，第 690 號線在繁忙時間的平均乘客率為 67%，約 80 人；在非繁忙時間的平均乘客率約 20%，約 15-20 人。

173. 譚領律先生向運輸署查詢上述數字是否能反映第 690 號線改道後對乘客的影響。

174. 張國強先生表示，早前收到一封市民的信函，要求第 690 號線駛入將軍澳南，以彌補取消第 692 號線對乘客的影響。他希望第 690 號線駛經將軍澳南並設 1 至 2 個分站，滿足該區市民對過海巴士服務的需求。他曾於早前工作小組會議提出有關建議，卻得不到回覆。

175. 林少忠先生對第 690 號線伸延至將軍澳南有所保留。他認為上述情況與建議將軍澳至荃灣巴士線行經秀茂坪和四順一帶類同，大大減低該線對乘客的吸引力。現時第 690 號線主要服務將軍澳山上地區居民，若當局把港鐵伸延至山上地區，他不介意把第 690 號線伸延至將軍澳南。

176. 簡兆祺先生認為委員的意思並不是要求第 690 號線在繁忙時間行經將軍澳南，他理解乘客在繁忙時間的需要，故同意不應更改該線在繁忙時間的行車路線。他建議研究第 690 號線在非繁忙時段駛經將軍澳南，相信只會增加數分鐘時間。若運輸署同意保留第 692 號線的繁忙時段服務，這樣便可保持第 690 號線原來的行車路線。他認為不應該把上述討論與將軍澳荃灣巴士線混為一談，但他支持林少忠先生認為將軍澳至荃灣巴士線不應行經四順的意見。

177. 運輸署麥潔儀女士表示，若第 690 號線行經將軍澳南，運輸署預計該線的行車時間會增加約 15 分鐘，大幅下降該線班次的密度，影響現有乘客，故運輸署需要細心考慮。運輸署備悉剛才委員和在上次會議就第 690 號線行經將軍澳南的意見，亦會因應第 690 號線或其他巴士路線的整體情況再作考慮。

178. 簡兆祺先生不同意運輸署所指若第 690 號線行經將軍澳南需要增加行車時間 15 分鐘的說法，質疑運輸署的計算方法。他建議運輸署與他本人一同實地視察及乘搭有關路線，以記錄實際行車時間。

179. 運輸署麥潔儀女士補充，剛才所指的 15 分鐘是包括繞經坑口，再駛至將軍澳南一帶，圍繞該路段一圈。

180. 主席請運輸署跟進委員的意見及保留上述議題。

- 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，方便居民於將軍澳設立巴士轉車站
(SKDC(TT)文件第 32/14 及 33/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 89 至 95 段)

要求於將軍澳隧道兩旁(往將軍澳)設置巴士/小巴轉車站的計劃加快上馬，並提供相關時間表
(SKDC(TT)文件第 61/14 號)

181. 主席請委員參閱發展局和運輸及房屋局的書面回覆，SKDC(TT)文件第 32/14 及 33/14 號。

182. 方國珊女士的意見如下：

- 對上述書面回覆指預計巴士轉乘站工程的動工及完工日期分別為 2018 年及 2020 年感到失望，她認為上述工程實在迫在眉睫及刻不容緩，並認為巴士轉乘站工程待安達臣道發展工程一併進行並不合理。
- 早前社區重點工程項目計劃設有一億元撥款，惟議會沒有揀選巴士轉乘站工程作重點項目。
- 港鐵將軍澳綫事故頻繁，將軍澳可謂「孤島」，而日出康城更可謂「孤島中的孤島」。由於日出康城的對外交通服務不足，未能把大

部分巴士路線伸延至該區，故她希望盡快落實巴士轉乘站，方便居民。她亦認為有了巴士轉乘站這硬件配套才能有效改善及配合整體西貢區的巴士路線發展計劃。

- 將軍澳南的人口不斷增加，質疑運輸署和巴士公司為何經常削減該區的巴士資源。她相信港鐵不會把鐵路延伸至清水灣半島，質疑為何要削減第 796S 號線於清水灣半島分站，並要求延伸至日出康城。她表示委員沒有發聲並不代表支持有關削減方案。

183. 林少忠先生查詢發展局的書面回覆是否表示巴士轉乘站工程可望提前動工及完工。寶達邨一帶預計於 2 年後入伙，他希望發展局密切留意該區的發展和及早規劃相關配套，不希望日後巴士轉乘站工程會為該區居民帶來影響。情況正如將軍澳隧道附近一帶車輛流量高而產生噪音，但當局因規劃不足而沒有設置隔音屏。

184. 溫悅昌先生表示，在將軍澳隧道兩旁興建巴士轉乘站是區內居民的訴求，希望當局能積極考慮盡早落實上述工程。此外，他希望委員理解一億元並不是大數目，只可完成一至兩項工程，但方國珊女士就接近 20 個建議均表示支持。議會已就社區重點工程項目計劃進行表決，他希望方國珊女士向前看，與委員會一同促請發展局認真考慮提前興建上述巴士轉乘站。

185. 陳權軍先生批評方國珊女士重提有關社區重點工程項目計劃的一億元撥款。他本人建議興建碼頭以配合世界地質公園的發展，有關建議得到議員支持而獲選，但自此他經常被方國珊女士批評。他指方女士在社區重點工程項目計劃提出五至六項工程，惟一億元只能完成兩項工程，他不希望方國珊女士指責其他議員阻撓她落實其建議項目，並指所有議員提出的項目均是利民的。他認為委員應繼續跟進巴士轉乘站工程。

186. 邱戊秀先生表示，屯門區的巴士轉乘站相當成功，並在此稱讚運輸及房屋局、運輸署及屯門區議會的努力。

187. 主席表示，將軍澳隧道轉乘巴士站工程是議會及區內居民的訴求，希望當局盡快落實，不要拖延至 2018 年才動工。他續請運輸署代表向當局轉達委員會的意見，委員會亦全力支持落實將軍澳隧道巴士轉乘站。

188. 方國珊女士表示，相信所有委員都不認同發展局就將軍澳巴士轉乘站的書面回覆。硬件配套對區內巴士路線重組相當重要，故上述工程是

有其急切性的。她建議委員會再次去信發展局，要求當局正視將軍澳巴士轉乘站工程，反對當局所建議的動工及完工日期。她認為近期政府有意考慮制訂措施及配套支援巴士服務，且運輸及房屋局亦曾公開批評港鐵服務，故她認為現時是適當時機爭取將軍澳巴士轉乘站工程盡快上馬。她表示，她本人在是次會議提出一項動議，並希望主席批准合併討論。

189.在委員同意下，主席表示合併討論動議「要求於將軍澳隧道兩旁(往將軍澳)設置巴士/小巴轉車站的計劃加快上馬，並提供相關時間表」，他續請委員參閱由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 61/14 號。

190.林少忠先生對上述動議表示棄權。他強調支持加快巴士轉乘站工程。但上述動議提及小巴轉乘，他對小巴轉乘的可行性存有疑問，例如在小巴轉乘站如何分辨小巴路線。

191.方國珊女士的意見及查詢如下：

- 她提出的動議列明巴士及小巴轉乘站的原因是因應屯門巴士轉乘站的情況。據悉，有小巴商會批評運輸署偏幫大型公共交通服務機構，導致現時屯門巴士轉乘站只容許部份而非所有小巴路線設站轉乘。因此她提出的動議文件建議轉乘站同時涵蓋巴士及小巴。
- 希望委員支持她的動議及同意去信發展局要求提供上述工程時間表。

192.邱戊秀先生同意林少忠先生就小巴轉乘站的憂慮，認同小巴轉乘在運作上存有很大問題，現階段巴士轉乘較為適合。此外，委員會於 2014 年 1 月份才去信運輸及房屋局及發展局，他認為短時間內再次去信當局催促回覆不太恰當。建議考慮以其他方法爭取訴求，並強調將軍澳巴士轉乘站是全體西貢區議會共同爭取的。

193.主席請委員就上述動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：7 票

反對：0 票

棄權：3 票

194. 主席宣布動議獲得通過。

- 要求改善尚德巴士總站的通風系統及盡快進行翻新工程
(二〇一四年第一次會議記錄第 96 至 111 段)

195. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 九巴第 91 及 93K 號線事宜
(二〇一四年第一次會議記錄第 112 至 121 段)

196. 方國珊女士認為九巴應提供第 93K 號線轉乘優惠，以彌補第 98A 號線的脫班情況，特別在牛頭角一帶，該處經常出現因脫班而有很多乘客排隊候車的情況。她認為委員應討論為何運輸署及九巴沒有跟進及回應第 93K 號線的問題。

197. 九巴胡銘基先生表示，根據早前委員會的討論，委員反映第 93K 號線的主要問題為班次失準。因應有關情況，九巴重新釐定時間表，盡量提供足夠的行車時間供該線行駛，並調整至整點班次。在更改和重新釐定時間表後，該線的誤點情況已有所改善。另外，九巴暫時沒有計劃就第 93K 號線提供新的轉乘優惠。

198. 方國珊女士的意見如下：

- 認為脫班問題是不能接受的，並認為九巴進行及改善第 93K 號線是應該的。她不接受九巴就第 93K 號線轉乘優惠的回應。委員一直反映第 98A 號線班次不足，影響往來牛頭角的巴士服務。她要求九巴就第 93K 號線轉乘優惠再作考慮。
- 希望九巴跟進第 91 號線在早上時段經常擠迫的情況。過去已多次反映清水灣道沒有足夠的交通服務，巴士服務班次不足。

199. 主席查詢，九巴與坑口鄉事委員會就第 91 號線班次不足問題的溝通情況。

200. 九巴胡銘基先生回應，根據九巴的觀察及乘客投訴，第 91 號線沒有出現班次不足的問題。他請主席提供確實時段以作跟進。但九巴會繼續認真留意第 91 號線的情況，如有需要，會作出改善。

201. 主席補充，第 91 號線在繁忙時間清水灣向九龍方向出現脫班問題，且乘客反映在繁忙時段上午 7 時 30 分至 8 時 30 分難以登車。上述問題坑口鄉事委員會曾向九巴柳經理反映，他希望九巴就有關情況再作研究，如有需要，可向本會或坑口鄉事委員會交代。

202. 邱玉麟先生希望九巴就上述議題作充足準備並於下次會議回應委員查詢。坑口區的鄉長和坑口鄉事委員會成漢強主席等曾就上述問題約見九巴商討，相信他們都不接受如此馬虎的回覆。

203. 主席表示保留上述議題。

- **新巴第 E22A、796X 及 796C 號線事宜**
(SKDC(TT)文件第 34/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 154 至 164 段)

204. 主席請委員參閱城巴/新巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 34/14 號。

205. 城巴/新巴鍾佩怡女士表示，根據上次委員會會議記錄，委員表示新巴沒有派員出席會議，她解釋新巴並沒有收到秘書處邀請出席該次會議出席。另外，新巴知悉委員會希望公司派員列席委員會會議，但由於準備會議相關資料需時，若將來委員會會議有與兩巴服務相關的議題，以及收到秘書處的邀請，公司會盡量安排代表出席。

206. 主席的補充如下：

- 委員會 2013 年第一次會議通過請秘書處去信邀請九巴及新巴委派代表列席委員會每次會議。新巴回覆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。
- 委員會 2013 年第六次會議再次通過請秘書處去信新巴，反映第 796C、796X 及 E22A 號線的服務問題，並沒有請秘書處去信邀請新巴出席下次會議。
- 在委員會 2014 年第一次會議上，委員因不滿新巴 796C、796X 及 E22A 號線的回覆而通過請秘書處去信新巴，譴責他們所提交的書面回覆資料不足，並要求派員列席每次委員會會議。新巴回覆由於準備議題相關資料需時，當委員會提出與其公司相關議題時派員出席委員會會議更為合適。

207. 方國珊女士的意見如下：

- 上次會議討論新巴第 796X 及 796C 號線服務時，新巴因沒有派員出席委員會會議，委員未能直接反映問題及作出查詢，她當時亦有對新巴作出批評。
- 將軍澳南有很多地方，特別是峻滢及日出康城一帶沒有足夠的公共交通服務，需要作出改善。
- 對於延伸第 796C 號線至清水灣半島有保留，並反對縮短第 796S 號線於清水灣半島的服務。她質疑當局既然沒有計劃把鐵路延伸至清水灣半島，為何當局表示巴士路線發展計劃因應未來新鐵路發展而削減巴士資源。清水灣半島有不少學生需要乘搭第 796S 號線前往觀塘及牛頭角上學，該線削減後，居民只能依靠小巴服務前往坑口進行轉乘。第 797M 號及 796X 號線的轉乘優惠，該區居民亦未能受惠。作為議員，她不知道如何向因削減第 796S 號線而受影響的學生解釋。她亦對工作小組沒有考慮委員會已通過相關動議表示可惜。

208. 梁里先生表示，新巴於上次會議所提供的書面回覆提及第 796X 及 796C 號線的時間表和故障率，當時有委員指出有關故障率是以全港所有新巴路線作計算，並不是委員所要求的第 796X、796C 及 E22A 號線資料，故要求新巴代表於今次會議中提交有關資料。他查詢為何新巴是是次會議的書面回覆只回應將會列席委員會每一次會議卻沒有提供上次會議要求的資料。

209. 主席澄清，根據書面回覆，新巴表示盡量出席有相關議題的會議而非列席委員會每次會議。

210. 何民傑先生表示，據他理解有關回覆，新巴不打算列席委員會每次會議，只在有需要及有相關議題時才出席，他質疑難道需要委員每次提出動議要求新巴派員列席會議。新巴在九龍區的巴士服務只有西貢區，已不需要出席全港十八區的區議會會議，這顯示新巴完全沒有誠意在九龍區提供巴士服務。委員有需要及有必要向新巴反映其巴士服務的問題及不足之處。剛才新巴代表提及已參閱上次會議記錄，應該得悉委員就第 796X 和第 796C 號線的脫班及壞車問題的討論，他查詢新巴是否可提供相關數據供委員參考。他希望新巴採取改善措施，避免將軍澳南數條新巴路線的服務每況愈下。

211. 張國強先生表示，第 E22A、796X 及 796C 號線對將軍澳南相當重要。現時需要前往機場的將軍澳南居民只能乘搭第 E22A 號線，第 A29 號線

在將軍澳南無疾而終已令委員苦惱不堪。運輸署不准許九巴為將軍澳南提供服務，委員又未能直接向巴士公司反映路線的服務問題。委員十分希望新巴能派員列席委員會每次會議，以便清楚轉告市民就不同巴士線的心聲。他認為巴士公司得悉問題後若能作出相關的改善，提供良好服務，便能達至雙贏。

212.城巴/新巴鍾佩怡女士備悉委員的意見，新巴會盡量安排代表出席將來委員會會議。目前為止，新巴每次均有委派代表出席西貢區巴士路線工作小組會議，與各位委員討論區內的巴士路線發展。

213.梁里先生表示，新巴於是次會議仍未就上次會議要求的三條巴士路線的車輛故障數據作出回應，是否代表新巴有否列席委員會會議也沒有太大分別。他指出委員會的每次會議均有與新巴相關的議題，新巴沒有理由不列席每次會議。

214.方國珊女士表示，新巴的回覆令她感覺新巴揀選議題而列席會議。新巴剛才表示已出席所有工作小組會議，但卻選擇性出席事務委員會會議，她質疑事務委員會與工作小組的權力關係。她認為新巴應更重視及回應事務委員會委員所關注的議題。此外，她亦批評新巴就是次會議的準備不足。

215.副主席批評新巴的回應，委員會每次會議均有與新巴路線服務相關的議題，新巴沒有理由不列席會議。他本人作為前任委員會主席，已去信要求新巴列席委員會每次會議，並對新巴當時的回覆表示不滿。他認為新巴剛才回覆選擇性出席委員會會議是不尊重本事務委員會。

216.主席請新巴備悉委員的意見及要求新巴派員出席委員會每次會議的立場，他亦希望新巴繼續出席工作小組會議。

217.方國珊女士認為委員會應同時要求港鐵派員列席委員會每次會議。她查詢是次會議是否有邀請港鐵出席。

218.主席回應，港鐵代表將稍後到場回應相關議題。

219.邱玉麟先生表示，委員會十分誠懇要求巴士公司出席會議。巴士公司作為公營機構，不應只著眼金錢利益，同時亦應保持公司的聲譽。

220.主席表示保留上述議題。

- 要求九巴加強於大型節日期間往來西貢及將軍澳區巴士服務，以方便市民出外歡度節日
(二〇一四年第一次會議記錄第 306 至 307 段)

221. 林少忠先生希望九巴在即將來臨的節日加強其巴士服務。

222. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(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
(二〇一四年第一次會議記錄第 165 至 169 段)

223. 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
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
(二〇一四年第一次會議記錄第 170 至 179 段)

224. 譚領律先生向運輸署反映最近收到有關小巴第 17M 號線的投訴增加，他希望運輸署繼續監察和了解候車時間長而令輪候乘客增加的原因，並要求署方恆常地進行調查。

225. 林少忠先生的意見如下：

- 山上地區遠離港鐵站，只能依賴小巴服務，但小巴營辦商沒有提供良好服務，運輸署又未能有效監管小巴服務及車費加價。他本人所居住的屋苑將開辦往來屋苑至寶林站及調景嶺站的穿梭巴士服務，以解決山上的交通問題。
- 已多次反映小巴第 17M 及 15 號線的問題。他亦曾發現小巴第 17M 號線在晚上擅自更改行車路線，駛經寶康路，他質疑運輸署如何監

管小巴營辦商。

226. 運輸署麥潔儀女士回應，運輸署會向營辦商反映委員的關注。

227. 主席表示保留上述議題。

- 要求運輸署嚴謹處理小巴的加價申請，監管小巴的服務質素
(二〇一四年第一次會議記錄第 181 至 184 段)

228. 譚領律先生表示，在考慮小巴營辦商的加價申請時，運輸署應小心檢視小巴營辦商的營運狀況，以及所提供的數據是否合理。運輸署亦應考慮有關加幅是否合理及乘客的可接受程度，希望運輸署尊重市民和議會的意見，嚴謹把關。

229. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求運輸署於上午及下午繁忙時間增加專線小巴 13 號班次
(二〇一四年第一次會議記錄第 185 至 191 段)

230. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- 要求全面改善 15 號專線小巴的服務
要求專線小巴第 15 號小巴(往返康盛花園至坑口)提早首班服務時間早上六時及延遲尾班車服務時間至晚上十二時，方便居民
(二〇一四年第一次會議記錄第 309 至 311 段)

231. 譚領律先生表示，海悅豪園和南豐廣場附近設有不少幼稚園和學校，最近收到市民投訴，在下午放學時段，乘客於第 15 號線南豐廣場外的小巴士站經常因滿座而未能登車，亦有乘客曾經等候超過 40 分鐘。據了解，第 15 號線小巴在載滿乘客後，便直接由名成街駛出，不再駛經南豐廣場，令不少乘客感到安排混亂。有乘客甚至建議不如取消南豐廣場外的分站，集中乘客在同一地點等候小巴。若小巴服務未能滿足乘客需求，運輸署設應法改善，甚至考慮應否讓該小巴營辦商繼續營運。

232. 林少忠先生表示，第 15 及 17M 號線小巴是由同一小巴營辦商經營，

因此兩條路線會互相影響。既然營辦商未能提供足夠服務，為何不重新招標或考慮利用其他公共交通工具如巴士為居民提供服務。此外，有山上地區居民要求把第 15 號線延長至晚上 11 時之後，方便晚上下班的居民。

233. 林咏然先生表示，翠林及康盛花園一帶對小巴服務的需求除來自居民外，亦來自不少學生。第 15 號線小巴經常在總站載滿乘客後，因得悉沒有乘客需要於厚德的分站下車，便不駛經該處一帶包括南豐廣場外的分站，影響不少在中途站等候多時的乘客。他促請運輸署多實地視察，以了解營辦商是否有能力營運上述路線，考慮是否需要重新招標。據悉，營辦商曾反映未能聘請足夠司機，導致經常有小巴停泊在路旁。

234. 運輸署麥潔儀女士回應如下：

- 運輸署曾派員到場觀察第 15 號線小巴的運作情況。根據運輸署所進行為期約一星期的觀察，在星期一至星期五，往坑口方向最後一班車的乘客數量，星期一的乘客量為 0，隨後數天的乘客量為 4 至 8 人；往康盛花園方向最後一班車為 11 時 30 分，由星期一至星期五的乘客量為 5 至 9 人。運輸署在上星期五亦再次實地觀察第 15 號線小巴的運作情況，由坑口往康盛花園最後一班車只有 2 位乘客。此外，根據觀察，該線營辦商有按照所訂時間表運作。
- 運輸署一直密切監察第 15 號線小巴的運作情況。運輸署會把委員意見轉達予營辦商，並請營辦商細心考慮車輛調配及如何更配合某些時段乘客的乘車模式，令有關服務更加有效率。

235. 主席表示保留上述議題。

- **要求增設專線小巴連接峻滢至坑口港鐵路，並途經日出康城**
(二〇一四年第一次會議記錄第 329 至 333 段)

236. 運輸署麥潔儀女士表示，在上次會議運輸署表示正計劃開辦一條專線小巴，往來峻滢至坑口。有關路線的地區諮詢工作已完成，亦已諮詢業界的意見，運輸署現正整理有關意見。

237. 方國珊女士表示，大致上支持開辦有關專線小巴，但在細節上的意見如下：

- 認為運輸署建議的行車路線忽略了領都及附近居民的需要，建議在

領都設站並繞經環澳路。

- 現時峻滢一帶欠缺對外交通服務，泊車位不足，急切需要短途的接駁小巴服務，希望運輸署盡快落實上述小巴線。
- 日出康城一帶人口不斷增加，港鐵康城站的班次約 12 分鐘才一班，這反映接駁小巴服務對日出康城一帶的重要性。區內整個巴士路線發展與港鐵服務息息相關，她會繼續要求港鐵列席委員會每次會議。

238. 主席表示保留上述議題。

(C) 的士

- 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
要求在西貢惠民路加設新界的士上落客處
要求運輸署開放培成路至寶寧路健康中心，予新界的士行駛及上落客

(二〇一四年第一次會議記錄第 192 至 197 段)

239. 主席請委員參閱運輸及房屋局就加設新界的士上落客處的書面回覆，SKDC(TT)文件第 35/14 號。

240. 邱戊秀先生對運輸及房屋局的書面回覆不太認同，包括指現時將軍澳醫院急症室外已設有新界的士上落客處，以及有關新界的士營運範圍的理據。他認為將軍澳屬於新界範圍，促請運輸署再次考慮在將軍澳醫院及西貢將軍澳政府綜合大樓加設新界的士上落客處。他申報他本人與的士營運並無任何關係。

241. 方國珊女士的意見如下：

- 認為委員的建議是合理的，新界的士應在將軍澳更多地點增設上落客處，擴闊其營業範圍。
- 將軍澳的土地為新界土地用途而非九龍，故理應屬新界範圍。
- 批評運輸及房屋局的書面回覆並不合理，促請當局檢討及重新規劃部分新界的士上落客處，方便乘客。她強調並非全面開放，合理的地點包括將軍澳醫院及科技大學等。
- 因應部分建議加設新界的士上落客處的地點屬其他政府部門或機構的管轄範圍，建議去信食物及環境衛生局及科技大學表達有關訴

求。

242. 李家良先生認同當局應檢討新界的士營運範圍。委員會多次就上述訴求去信運輸及房屋局，惟每次局方回覆指將軍澳不屬於新界的士營運範圍，同時指會適時檢討有關政策，他查詢何時才是適當的時候。他促請當局在區內開放更多地點予新界的士落客，相信不會影響道路安排及對市區的士構成競爭。有委員建議在非公共範圍加設新界的士上落客處，他認為上述建議可行，但需要與相關機構或部門商討。

243. 邱玉麟先生認同委員的意見，並質疑為何西貢郊區居民不能乘搭新界的士。他建議委員會去信當局，促請檢討政策，以民為本。

244. 陳權軍先生認為新界的士是有需要行走部分將軍澳地點如坑口並加設上落客處。他反映以往新界的士是可行走將軍澳坑口區。

245. 主席補充，委員會已就上述事宜多次去信運輸及房屋局，包括 2012 年 11 月 30 日、2013 年 1 月 30 日、2013 年 3 月 28 日及 2014 年 1 月 28 日。

246. 西貢民政事務助理專員尹尚謙先生備悉委員的意見，西貢民政事務處可再次向運輸及房屋局及運輸署重申委員的關注。如相關部門或私人機構需要跨部門協調，西貢民政事務處可提供協助。

247. 邱戊秀先生建議由區議會全體會議跟進上述事宜，並建議委員聯同相關的士組織及支持者抗議遊行。

248. 邱玉麟先生表示支持委員會主席以強硬的態度爭取上述訴求。

249. 林少忠先生反映將軍澳區巴士收費屬新界區巴士收費，但新界的士許可營運地區卻不包括將軍澳區。他認為新界的士的營運範圍應包括將軍澳山上地區，並希望當局清楚釐定將軍澳的所屬區域。

【運輸署會後補註：運輸署於委員會 2013 年 3 月 21 日第二次會議上指出，現時巴士公司的車費表沒有劃分新界及九龍區，而是「九龍市區及新界」。】

250. 方國珊女士建議相關私人機構出席下次委員會會議，與委員共同探討上述事宜。她認為將軍澳屬於新界區的構念是無容置疑的，西貢區屬

新界東選區一部分。她促請委員共同努力，讓新界的士可服務將軍澳這新市鎮，包括工業邨範圍。

251.林少忠先生表示，他本人沒有質疑將軍澳屬新界區，只是關注將軍澳區巴士收費較其他地區高的問題。

252.主席表示，他本人對新界的士未能在區內部分地點如寶寧路健康中心設上落客處有很大的意見。主席續請秘書處去信運輸及房屋局，邀請局方派員出席下次委員會會議回應上述事宜。但因應會議時間所限，他對邀請相關私人機構出席會議有所保留。

- 要求運輸署將彩明街的士上落客站改作永久的士站
(二〇一四年第一次會議記錄第 198 至 202 段)

253.路政署何亦文先生表示，預計下星期會展開有關工程。

254.何民傑先生表示，路政署於上次會議中指上述工程需時半年才能完成，剛才表示將於下星期動工，他查詢是否提早了完工時間。

255.路政署何亦文先生表示，預計可於 4 月初完成上述工程。

256.方國珊女士表示，她於上次會議已表示加建永久的士站沒有理由需時這麼久，並認為路政署積極回應議會的訴求是應該的。

257.由於沒有委員有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(D) 港鐵

- 港鐵將軍澳綫服務事故

鑑於港鐵將軍澳綫發生嚴重事故，要求運輸署、港鐵及巴士公司派員出席本會會議交代事件，提交調查報告及詳細回應相關提
要求港鐵成立由政府、港鐵、各公共交通服務營辦商、西貢區議會及地區人士組成的將軍澳綫 2013 年 12 月 16 日事故檢討委員會，
全面檢討事故原因、維修保養及緊急應變措施
要求政府全面檢討鐵路優先政策並譴責運輸署近年削減將軍澳的
巴士及小巴服務，造成港鐵壟斷將軍澳的公共交通服務
鑑於 2013 年 12 月 16 日港鐵將軍澳綫發生嚴重事故，要求港鐵向

居民補償及若港鐵發生事故，扣減高層人工及花紅，用作改善鐵路服務質素

要求政府加強港鐵維修管理及危機處理，並加重現有的懲罰機制
港鐵嚴重事故，將軍澳區與世隔絕，要求港鐵取消將軍澳線外判維修，保障市民安全

查詢：港鐵將軍澳線在 2013 年 12 月 16 日全線暫停服務的詳情及近年故障情況

(二〇一四年第一次會議記錄第 203 至 210 及 365 段)

258. 在委員同意下，副主席表示把上述議題合併並把議題名稱改為「港鐵將軍澳綫服務事故」。

259. 副主席請委員參閱運輸署安排委員會參觀緊急事故交通協調中心的書面回覆，SKDC(TT)文件第 36/14 號。

260. 副主席歡迎港鐵代表蒞臨西貢區議會回應與區議會商討將軍澳綫緊急事故應變措施，包括：

- 港鐵助理公共關係經理蔡玉蓮女士
- 港鐵車站事務經理-港島線及將軍澳線謝福深先生

將軍澳線超負荷，要求港鐵加密將軍澳線繁忙時間列車服務班次，疏導乘客

(SKDC(TT)文件第 53/14 號)

要求港鐵早日更新訊號系統，並加密班次

(SKDC(TT)文件第 54/14 號)

反對進一步拆除港鐵車廂座位

(SKDC(TT)文件第 55/14 號)

港鐵將軍澳線載客量全港之冠，嚴重超出負荷，要求政府儘快制訂紓解措施，並早日興建北港島線及提供時間表

(SKDC(TT)文件第 56/14 號)

要求確保港鐵列車不含石棉問題，保障市民健康安全

(SKDC(TT)文件第 57/14 號)

261. 由於有多項動議與港鐵相關及在委員同意下，主席表示合併討論。

262. 主席請委員參閱以下動議文件：

- 由莊元苓先生及凌文海先生動議，李家良先生、邱玉麟先生、邱戊秀先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 53/14 號。
- 由鍾錦麟先生及張國強先生動議，范國威議員及梁里先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 54/14 號。
- 由鍾錦麟先生及梁里先生動議，范國威議員及張國強先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 55/14 號。
- 由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 56/14 號。
- 由陳繼偉先生動議，方國珊女士和議的文件，SKDC(TT)文件第 57/14 號。

263. 主席請委員參閱運輸及房屋局有關北港島線的書面回應，SKDC(TT)文件第 73/14 號。

264. 港鐵蔡玉蓮女士就上述動議的綜合回應如下：

- 港鐵自 2012 年推出「用心聽，用心做」計劃，推出一連串措施方便乘客使用鐵路服務。港鐵在不同路線增加列車班次，提升載客量及紓緩車廂擠迫情況。自 2012 年至今港鐵每星期行走的列車班次共增加 1,300 多班，兩年來共增加 9 萬 3 千班列車班次。
- 港鐵備悉西貢區議會就將軍澳綫的訴求，如增加列車班次及提升訊號系統。

265. 港鐵謝福深先生的回應如下：

- 現時將軍澳綫早上繁忙時間最繁忙路段為油塘站至鰂魚涌站。港鐵正著手準備將「三加一」(即三班列車由寶琳站開出，一班由康城站開出)改為「二加一」(即兩班列車由寶琳站開出，一班由康城站開出)的模式，屆時每小時由寶琳站開出的列車總數將會維持不變，即 18 班。港鐵認為上述行車模式的調整將有助紓緩油塘站至鰂魚涌站的乘客需求。
- 港鐵亦陸續開展將軍澳綫訊號系統的提升工程，預計於 2018 年至 2022 年期間完成，完成後預計可載客量可增加約 10%。

266. 林咏然先生表示，港鐵早兩天向傳媒表示不同路線將加密班次，當中以東鐵的班次增加最多，將軍澳綫只是稍為增加。現時將軍澳綫每小時共有 24 班列車，日後將增加至 27 班，惟這並不代表實際增加了班次。日出康城一帶的乘客可受惠，但現時寶琳及坑口站的乘客量已相當多，

他擔心上述措施未能改善寶琳站及坑口站的擠迫情況。

267. 方國珊女士的意見如下：

- 港鐵應委派代表列席委員會每次會議，因港鐵服務是西貢區的公共交通服務最主要的一環。
- 歡迎港鐵增加將軍澳綫的班次，以回應區議會及地區多年的訴求。可是她認為港鐵對外表示調整模式由「三加一」至「二加一」分化了區內的居民，有關形容方法令人容易產生誤會，應向居民解釋屆時每小時由寶琳站開出的列車數目維持不變，即 18 班。她認同應增加由日出康城開出的列車，以回應地區需要。
- 認為當港鐵發生大型事故時，扣減港鐵高層人員的花紅是有效的方法。本港不應只有一間鐵路公司，應引入競爭，藉此提升及改善服務質素。
- 反映今早康城站至將軍澳一段曾有 2 次延誤，她質疑港鐵訊號系統的可靠性。

268. 莊元荃先生表示，港鐵因應區內人口增長及訴求，把班次服務由「三加一」更改至「二加一」，上述安排對日出康城居民及部分將軍澳綫居民受益，但並沒有改善坑口站及寶琳站的服務。因應將軍澳南人口的增長及過海巴士服務第 692 號綫的取消，他認為上述調整未能有效地紓緩將軍澳綫的擠迫情況。他查詢現時將軍澳綫由寶琳至北角的載客量及班次是否已達至極限及日後是否可透過訊號系統改善工程加密班次。

269. 張國強先生向港鐵查詢上述「二加一」的實施時間。他亦查詢若上述安排仍未能滿足區內乘客需求有何應變措施，以及港鐵未來的計劃，如會否考慮增加列車或興建新支綫。他認為「二加一」並非解決現時將軍澳綫擠迫情況的終極方案。

270. 凌文海先生表示，港鐵近期事故頻繁，其中一次大型事故令將軍澳交通受很大影響。他向港鐵查詢近期事故是否與基建質量有關，以及是否有全面檢討事故的成因，並向乘客保證服務質素。

271. 陳權軍先生認為現時港鐵的班次已相當頻密，擔心因沒有充足時間檢查機件及長期耗損，加劇老化。他希望港鐵在安全情況下加密班次，放安全在首位。

272. 何民傑先生認為港鐵所謂因應事故的罰款機制有誤導成分，令人以為港鐵為事故負責任，其實港鐵只是把有關罰款撥入及補貼車費優惠推

廣計劃。他認為應徹底改變罰款機制，例如直接扣除高層人員的人工。

273. 港鐵蔡玉蓮女士的回應如下：

- 港鐵定必認真處理每宗事故，調查成因和作出跟進工作，以防止同類事故再次發生。以 2013 年 12 月 16 日將軍澳綫事故為例，港鐵已進行一連串措施以防止同類事故不會再次發生。
- 港鐵每天提供多班列車服務，鐵路系統由數以十萬計的系統及組件組成，港鐵會盡力做好維修保養工作及減低事故發生的機會。同時，港鐵每年投資超過 50 億元作維修保養及更新鐵路資產。

274. 林少忠先生表示，寶琳及坑口一帶人口達 20 萬，現時列車服務已很擠迫，他認為上述「二加一」安排無形中削減了寶琳及坑口站的服務。他亦建議港鐵研究把觀塘綫延伸至寶琳或日出康城的可行性。

275. 張國強先生表示，2014 年 3 月 8 日下午約 5 時 30 分，港鐵觀塘綫一列車到達油塘站後達 15 至 20 分鐘仍沒有開啟鐘車門，期間並沒有任何相關廣播通知乘客，乘客感到悶熱及騷焗。他請港鐵解釋上述事故的成因及為何沒有廣播通知及安撫乘客。他早前已去信港鐵反映意見，希望港鐵回覆他時能一併回覆委員會。

276. 港鐵蔡玉蓮女士表示，稍後將回覆張國強先生的來信，並會一併回覆委員會。港鐵一向重視區議會就港鐵服務所提出的意見，並透過不同渠道聽取區議會的意見。如區議會討論與港鐵營運及服務相關的議題時，一如以往，港鐵會盡量安排代表出席，並樂意聽取議員的意見。

277. 港鐵謝福深先生的回應如下：

- 港鐵一直關注及留意寶琳站及坑口站早上繁忙時間的情況。根據觀察，現時寶琳站及坑口站於早上繁忙時間的情況尚可接受，車廂仍有空間。根據近年觀察所得，乘客的乘車習慣有所改變，部分乘客不太願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車。港鐵已採取措施改善，包括加強月台管理，令月台和列車上的乘客分布較為平均，例如在月台豎立欄柵，分流乘客至較少人的車廂；調派月台助理協助乘客上落車，以及鼓勵乘客移向車廂中間位置。
- 訊號系統提升工程預計於 2018 年至 2022 年期間完成，屆時可載客量可增加約 10%。

278. 方國珊女士的意見如下：

- 不認同港鐵不肯委派代表列席委員會會議的做法，並強烈要求港鐵長期列席委員會會議。本港公共交通服務以鐵路為主，故委員會會議有很多議題與港鐵相關，並需要與巴士公司討論及配合。
- 查詢港鐵會否考慮興建清水灣半島站及百勝角站。
- 認為港鐵不應強行把乘客擠入車廂，並反映寶琳站單一月台的設計出問題。
- 建議優化「即日第二程九折」票價優惠。
- 希望運輸及房屋局盡快落實北港島綫，並全球招標。

279. 邱戊秀先生的意見如下：

- 與方國珊女士持不同的意見，若建議興建港鐵清水灣半島站及百勝角站，擔心會影響其他公共交通工具如小巴的營運，並申報他本人與上述地點的小巴服務無關。
- 認為提升訊號系統相當重要，但同時要確保安全。
- 港鐵應與運輸署及巴士公司保持緊密聯繫，確保事故時有良好的應變措施，減低乘客及社會的不滿。

280. 莊元荃先生表示，將軍澳綫是港鐵支綫中較新的，除未來提升訊號系統計劃外，港鐵是否可調整現有訊號系統，在繁忙時間增加 1 至 2 班列車，紓緩擠迫情況。他認為當局應盡快落實北港島綫，理解公眾諮詢期間有意見分歧，希望港鐵研究改善方案令計劃盡快上馬。

281. 梁里先生支持及要求盡快落實北港島綫，紓緩將軍澳綫的擠迫情況。正如動議所述，他希望港鐵早日更新訊號系統，因訊號系統對列車服務相當重要。他指出，剛才下午 5 時 21 分東鐵大水坑站發生故障，令馬鞍山鐵路服務延誤，由此可見，港鐵有必要盡早更新訊號系統。

282. 林少忠先生表示，當局在八十年代表示將軍澳有鐵路服務，但原來並不覆蓋山上地區，他查詢港鐵會否考慮於山上地區如康盛花園及翠林一帶興建港鐵站。此外，他建議政府及港鐵參考九龍灣的例子，在將軍澳山上地區設行人路連接至港鐵站，解決山上地區的交通需求。

283. 港鐵蔡玉蓮女士回應有關北港島綫的查詢表示，政府就《鐵路發展策略 2000》的公眾諮詢已完成，當中包括北港島綫項目。政府表示將於短期內交代香港鐵路未來發展的路向。港鐵沒有參與上述諮詢及規劃工作，但當政府有任何計劃，港鐵會一如既往配合及支持政府發展新的鐵路綫。

284. 港鐵謝福深先生的回應如下：

- 將軍澳綫早上繁忙時間最繁忙路段為油塘站至鰂魚涌站，故港鐵正著手準備將現時「三加一」的行車模式改為「二加一」，這已是在目前訊號系統下容許的調整，同時需要顧及與將軍澳綫相連的港島綫的運載能力，是一個整體的考慮。
- 在現有鐵路系統更新訊號系統是相當複雜的工程，過往經驗需要約 6 至 7 年時間完成。港鐵已開始有關工作，預計於 2018 至 2022 年期間完成訊號系統提升工程。

285. 主席強調區議會及居民相當關注港鐵將軍澳綫服務。

286. 方國珊女士指港鐵尚未回覆派員列席的要求。

287. 陳權軍先生認為若區議會有與港鐵相關的議題時，邀請港鐵派員出席會議的方法更為合適。邱戊秀先生表示同意。

288. 主席同意委員的意見，認為若區議會有與港鐵相關的議題時，邀請港鐵派員出席會議的方法更為合適。同時，主席要求新巴，若委員會有與新巴/城巴相關的議題時，必須派員出席委員會會議。

289. 由於沒有委員反對，主席宣布上述五項動議獲得通過並要求港鐵和運輸及房屋局跟進委員的意見。主席續請港鐵代表可先行離席。

290. 由於今天會議議程冗長，未能在今天完成所有會議議程，在委員同意下，主席宣布休會，並於 2014 年 4 月 3 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行續會，上午則參觀運輸署緊急事故交通協調中心。

291. 譚領律先生表示，他本人於 4 月 3 日另有公務，恐怕未能出席續會會議，查詢現在可否討論他提出的相關動議。他亦查詢出席率的計算方法。

292. 主席表示，根據以往做法，若委員出席了今天會議或 4 月 3 日的續會會議，均會視作已出席會議。主席續宣布休會。

(四) 會議結束時間

293.會議於下午 5 時 56 分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一四年五月

【續會】

日期：二〇一四年四月三日(星期四)

時間：下午二時三十分

地點：西貢區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
劉偉章先生，MH (主席)	下午二時三十分	下午六時二十分
吳雪山先生(副主席)	下午二時三十分	下午六時二十分
陳繼偉先生	下午四時二十一分	下午六時二十分
陳權軍先生，MH	下午二時三十分	下午六時二十分
張國強先生	下午二時三十分	下午六時二十分
鍾錦麟先生	下午二時三十七分	下午六時二十分
方國珊女士	下午二時三十五分	下午六時二十分
邱戊秀先生	下午二時三十分	下午六時二十分
何民傑先生	下午三時四十四分	下午四時二十二分
簡兆祺先生	下午二時五十七分	下午五時十八分
林少忠先生	下午二時三十分	下午六時二十分
林咏然先生	下午二時三十分	下午六時二十分
梁 里先生	下午二時三十五分	下午四時五十七分
李家良先生	下午二時三十五分	下午六時二十分
凌文海先生，BBS，MH	下午二時三十五分	下午五時〇五分
陸平才先生	下午三時〇二分	下午五時四十二分
溫悅昌先生，MH，JP	下午二時三十分	下午六時二十分
邱玉麟先生	下午二時三十四分	下午六時二十分
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

尹尚謙先生	西貢民政事務助理專員
張詠絲女士	西貢民政事務處 聯絡主任主管(將軍澳)南
麥潔儀女士	運輸署 高級運輸主任/西貢
莊漢文先生	運輸署 工程師/西貢
蕭麗明女士	運輸署 工程師/行人區改善計劃
雷高明先生	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
謝良有先生	路政署 區域工程師/西貢

何志堅先生	香港警務處 交通隊主管(觀塘區)
葉金輝先生	香港警務處 行動支援小隊指揮官 (將軍澳分區)
劉任明先生	香港警務處 行動及支援主管(西貢分區)
陳素羽女士	香港警務處 助理指揮官(西貢分區)
鄭禮森女士	規劃署 高級城市規劃師
潘逸豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 對外事務主任
袁志偉先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 總營運主任
鍾佩怡女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 公眾事務主任

294. 主席歡迎各位委員、部門及機構代表出席交通及運輸委員會 2014 年第二次會議(續會)。

295. 主席請委員進入會議室後到入口處填寫出席時間，並於最後離開會議室前填寫離席時間及簽署，否則會議記錄上的議員出席時間記錄將以秘書處職員的觀察為準。

296. 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。

297. 主席請各位委員在會議期間留在席上，如在討論某項動議或討論事項時，提出的委員不在席上，有關動議或討論事項將延至下次會議才討論。

298. 主席表示，以下委員因事未能出席會議並已按規定向秘書處遞交缺席會議通知書：周賢明先生及莊元苓先生，缺席原因皆為不在本港；區能發先生，缺席原因為私人事務。陳繼偉先生於會前曾以口頭通知秘書處未能出席會議，但至會議開始前秘書處未有收到他的缺席會議通知書。

299. 由於沒有委員反對，主席表示根據西貢區議會會議常規第 51(1)條批准有關缺席申請。

300. 為方便會議有效地進行，主席表示，每名委員就某一議題參與討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。

301.方國珊女士建議是次續會的會議記錄與上次第二次會議記錄分開兩部分，以清楚顯示出席委員的名單。

302.主席表示，秘書處會把續會的會議記錄與上次第二次會議記錄分成兩部分。

4. 道路工程/設施

(SKDC(TT)文件第 37/14 號)

(SKDC(TT)文件第 38/14 號)

303.主席請委員參閱運輸署匯報西貢區及將軍澳區道路工程/設施的跟進情況，SKDC(TT)文件第 37/14 號，以及路政署(西貢及將軍澳區)的主要交通改善項目及時間表，SKDC(TT)文件第 38/14 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**
(二〇一四年第一次會議記錄第 212 至 217 段)

304.邱玉麟先生表示，早年委員會通過上述建議，他希望運輸署考慮開展擴建寶琳路及翠琳路增建行車路工程，現時由於沒有行車路，車輛需要繞圈，他爭取上述工程已十多年，希望當局關注澳頭村的弱勢社群。他理解運輸署為上述工程花了不少功夫，如設計方案及進行初步估價。他不希望因該處人流較少或缺乏經費等因素而令工程未能落實。

305.方國珊女士要求運輸署交代上述工程的進度及相關規劃。她於上次會議中已要求當局提供更多資料交代有關工程，惟是次會議仍沒有進展。她亦查詢上述工程是否涉及私人道路，如有，查詢有關道路的維修責任。

306.運輸署雷高明先生回應，運輸署已於上次會議交代有關工程的新方案，工程內容主要包括擴闊寶琳路和翠琳路的路面、增加行車線及讓車輛從寶琳路可轉入翠琳路。根據路政署的工程估價，新方案的費用約為 3 千 5 百萬元，較上一個方案減少了 9 百萬元。根據現時的公務工程程序，上述工程需要納入丙級工程才可作進一步處理。根據運輸署的統計，該處路口於早上繁忙時段的剩餘容車量為 8%至 12%；下午繁忙時段的

剩餘容車量約 39%至 44%。由於現時該區的交通數據並不足以支持進行上述工程，故開展上述工程的可行性較低。此外，根據土木工程拓展署顧問研究報告，預計將軍澳一藍田隧道通車後，寶琳路的交通流量將會減少，屆時寶琳路的交通情況有望改善。

307. 方國珊女士支持擴建寶琳路及在翠琳路增加行車線，認為擴闊道路有助紓緩該處的交通流量。跨灣大橋和將軍澳一藍田隧道於 2020 年才落成，她並不認為上述工程有助改善寶琳路的交通流量。該區一帶屋苑林立，包括馬游塘村、翠林邨及康盛花園，且該處即將興建海關宿舍，該區往來坑口和寶林區的車流仍舊繁多。再者，安達臣道一帶將興建公私營住宅發展區，現時 8%至 12%的剩餘容車量根本不足以應付日後新增的交通流量。她認為當局應前瞻性地進行改善工程，根據過往經驗，若涉及丙級工程，預計工程的討論及研究需時很久，當局應盡早規劃。此外，她希望了解上述工程會否涉及私家道路，如有，查詢有關影響和安排。她亦認為應待所有將軍澳居民一視同仁，不應區分弱勢社群。

308. 邱玉麟先生重申，他剛才所指的是澳頭村和馬游塘村一帶的路口。他欣賞運輸署利用增加行車線作改善方案，從而無需在澳頭村增建迴旋處。因應安達臣道一帶的發展，該處將來有不少公私營房屋落成，安達臣道和寶達邨附近居民亦需要使用馬游塘路口，且澳頭村亦會陸續建造百多座村屋，預計交通流量將會增加，他希望運輸署和路政署協助處理。為加快落實上述工程，他建議把將該工程納入安達臣道交通道路興建發展計劃之內，並要求委員會去信相關部門表示訴求。

309. 林少忠先生表示，澳頭村居民曾就上述工程向他反映意見。現時澳頭村大多數居民都是以駕車作代步工具為主，故需要經常使用上述澳頭村和馬游塘村一帶道路。隨著安達臣道一帶的發展，預計有不少居民駕車往來將軍澳，屆時亦需要使用上述路段。他認為運輸署和路政署應考慮把上述工程納入安達臣道交通道路興建發展計劃之內。

310. 邱戊秀先生支持上述工程建議，希望運輸署跟進，並於下次會議提供初步方案的相關圖則予委員參閱。

311. 運輸署雷高明先生表示，寶琳路和將軍澳隧道兩者的交通情況會互相影響。每當將軍澳隧道的交通情況比較擠塞時，寶琳路的車流亦會增加。當局預計日後將軍澳隧道的交通情況及車輛流量亦會受將軍澳一藍田隧道的影響，但相信將軍澳一藍田隧道落成後，有助紓緩將軍澳隧道的情況，從而令寶琳路的車流減少。上述的預計與土木工程拓展署的顧

問研究報告相同，故日後寶琳路的交通情況可望得到改善。

312.主席表示，委員會相當關注寶琳路及澳頭村一帶的交通情況。他希望運輸署了解委員的訴求，提供協助以盡快落實工程。在委員同意下，主席續表示通過去信土木工程拓展署和運輸署，要求把上述工程納入安達臣道交通道路興建發展計劃之內。

- **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
(SKDC(TT)文件第 39/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 218 至 226 段)

313.主席請委員參閱路政署提交寶康路行人過路處遷移樹木資料，SKDC(TT)文件第 39/14 號，秘書處已於 2014 年 2 月 10 日經電郵向委員分發。

314.路政署何亦文先生表示，路政署正繼續進行上述工程的規劃工作，包括樹木遷移安排和搜集地下公共設施的資料，並即將安排進行探坑勘探工作，研究有關工程會否影響現有地下公共設施。若樹木遷移安排順利，且地下公共設施不需要作大型改動，預計在 2014 年年底開展工程。

315.方國珊女士表示，部門早前表示有八棵樹木因受工程影響而需要遷移，她希望部門積極研究移植樹木，令樹木可繼續生存，並建議把樹木遷移至將軍澳區內缺乏樹木及需要綠化的地方如將軍澳南，包括天晉、海濱長廊及環保大道一帶。此外，她查詢上述工程的細節，包括動工日期、工程時間及造價等。她亦希望了解上述工程與寶康路附近地下行人隧道的流量是否相關。

316.林少忠先生表示，委員會自 2006 年開始討論寶康路興建行人過路設施至今已有八年的時間，跨越三屆區議會。早年的確有屋苑持有不同的意見，但最終經討論後決定落實運輸署的建議方案。他表示，有不少居民查詢上述工程的施工時間，期望在今屆區議會任期內能夠完成工程。

317. 溫悅昌先生表示，上述行人過路設施已討論多年，既然運輸署所提出的方案爭議性不大，居民亦沒有提出反對意見，運輸署應盡快動工。他認為工程不太複雜，估計施工時間應該不會很長。此外，他希望當局盡量救回受工程影響的樹木，並認為應由部門決定移植樹木的地點。

318. 路政署何亦文先生回應，關於受工程影響的八棵樹木的遷移和補種安排，路政署曾與康文署和地政處作出商討，現決定在寶康路近運隆路及寶康路近寶琳北路作樹木補償。他重申現正進行工程規劃，預計於2014年年底開展工程。

319. 主席請路政署和運輸署繼續跟進上述工程，於下次會議回覆委員的查詢，並表示保留上述議題。

320. 方國珊女士表示，居民需要由怡心園橫過至旭輝臺，並認為建議過位置適合學生及居民使用，她亦曾於2008年提出相關建議。她亦查詢關注工程造价，希望部門以書面方式回應及盡快施工。

- 要求於影業路加設行人過路設施，保障路人安全
要求運輸署正視訴求，盡快擴闊影業路(集福路至寶寧路之間一段)，
並在該處設置紅綠燈
(SKDC(TT)文件第40/14號)
(二〇一四年第一次會議記錄第228至243段)

321. 主席請委員參閱運輸署提交影業路交通人流調查數據，SKDC(TT)文件第40/14號，秘書處已於2014年2月4日經電郵向委員分發。

322. 邱玉麟先生表示，委員於上次會議已討論並認為應盡量利用行人隧道代替行人過路處，以及因應影業路往西貢方向的車流較多，該處經常都出現車輛排隊輪候至迴旋處的情況，因此要求增加行車線。他認為運輸署經常欠缺前瞻性，待交通擠塞情況愈趨嚴重時才作出改善，便會為時已晚。他認為影業路並不寬闊，行人利用紅綠燈過路處過路會很危險，建議當局興建行人隧道，讓市民安全地過路。

323. 溫悅昌先生表示，影業路是區內交通黑點，該處迴旋處經常發生交通意外及擠塞。使用影業路路面設施的人流很多，附近亦設有學校，除行人隧道外，他認為興建行人天橋亦能解決有關問題，且行人天橋造價較便宜及建造時間較快，希望運輸署能加以考慮。

324. 凌文海先生表示，不論利用行人天橋、行人隧道或是紅綠燈過路處方案，他認為改善影業路都有需要作改善。有些委員擔心紅綠燈過路處會導致交通擠塞，他希望運輸署以專業角度作考慮並向委員會提供指引。他促請運輸署盡快向委員會提交改善方案，讓委員向居民作出交代。

325. 邱戊秀先生表示，據他本人的駕駛經驗，現時影業路下午繁忙時段的交通相當擠塞，並經常擠塞至迴旋處。他認為可考慮利用鴨仔山的空間，在影業路西面進行改善工程，研究興建行人隧道或行人天橋。因應年長人士未必喜歡使用行人天橋及設置升降機會令工程費用上升，他認為行人隧道較為可取。

326. 陳權軍先生表示，影業路的車輛流量非常頻密，行人難以安全地橫過馬路。現時影業路一邊設有行人隧道，他建議運輸署從善如流，在該處另一邊向鴨仔山方向盡快興建行人隧道。

327. 方國珊女士的意見如下，

- 感謝運輸署提供影業路行人過路處近影業路、寶寧路和常寧路迴旋處的交通人流調查數據供委員參考。
- 同意影業路的車流密度很高，將軍澳往西貢及坑口方向的交通繁忙，故改善流量及疏導行人的改善工程相當重要。她請運輸署以書面方式提供整條影業路的交通調查數據予委員參考。
- 現時每天進入將軍澳隧道的車流約九萬架次，已超出原來設計的負荷量，因此她不認同運輸署剛才在其他議題指日後因應其他工程落成而可令寶琳路車流減少的說法。

328. 邱玉麟先生表示，行人隧道的好處在於能貫通東西，惟現時影業路只有一面設有行人隧道，若能在另一面興建行人隧道，不但方便行人，亦能方便單車使用者。他認為影業路過路處是個危險的陷阱，促請部門關注過路安全問題，盡快興建行人隧道及擴闊道路。

329. 運輸署蕭麗明女士的回應如下：

- 運輸署於早前會議中已向委員表示影業路車輛流量的確多，特別是迴旋處一帶。因該處車輛流量多而導致不少車輛輕微碰撞，令人感覺該處有不少交通意外發生。
- 因應上述情況，運輸署會擴闊該處整個交匯處及改以燈號控制，以提升車輛流量及交通安全。在影業路現有的行人過路處亦會加設行人過路燈，以提升行人過路處的安全。

- 運輸署不支持委員提出興建行人天橋的建議，因影業路的一端設有行人隧道，若以行人天橋要連接至另一端，行人天橋及行人隧道兩者之間約有四層樓宇的高度差距，對行人不便。
- 運輸署亦不支持委員提出興建行人隧道的建議，根據運輸署的行人使用量統計，結果顯示該過路處的行人使用量偏低，而現有的行人過路處足夠應付該行人使用量。
- 因應委員關注鴨仔山附近有不少發展項目，運輸署亦正向有關部門如規劃署和西貢民政事務處查詢，以及索取有關發展項目對該區交通影響的研究及評估資訊，並加以分析。

330. 邱戊秀先生的意見如下：

- 不認同運輸署於上次會議中指行人隧道會帶來露宿者及罪案等相關問題，他認為香港的治安較其他地方良好，並信任警方的執法能力。將軍澳區內的行人隧道亦沒有露宿者問題。
- 隨著將軍澳人口不斷增加，以及將來鴨仔山附近的發展，相信屆時使用影業路的人流定必上升，因此他建議利用鴨仔山的空間進行影業路改善工程。
- 認為以燈號控制影業路迴旋處只會令交通更加擠塞，擔心日後車流會擠塞至坑口道迴旋處及清水灣片場一帶。

331. 主席表示，西貢分區委員會的大多數委員均支持興建行人隧道。而本委員會委員亦傾向以興建行人隧道作為行人過路設施的改善方案，疏導人流及路面交通情況。他請運輸署繼續跟進上述事宜，向委員會提供更多資料，並保留上述議題。

- **布袋澳村村口增設迴旋處**

(二〇一四年第一次會議記錄第 244 至 245 段)

332. 邱玉麟先生表示，布袋澳村增設迴旋處工程為西貢區議會在社區重點工程項目計劃中提出的十九項工程之一，當時該工程排行第三。布袋澳是個不錯的旅遊景點，他促請當局盡快在布袋澳興建可供 60 座位旅遊巴士掉頭的迴旋處，促進旅遊業發展。他希望當局不應以人流作為唯一的考慮因素，相信興建迴旋處後，該處的人流一定會增加，且該迴旋處是給全港市民使用，並非只供布袋澳居民使用。

333. 方國珊女士表示，為加快會議流程，她建議主席在討論工程相關議題時先安排部門交代工程進度及部門預先向委員提供相關圖則，否則委

員的發言內容一般都是不斷重複爭取落實工程，令會議討論的意義不大。她認為現時應集中討論上述工程的技術性、可行性、造價及施工時間等問題。

334. 運輸署莊漢文先生表示，運輸署已於 2013 年提供上述工程的方案、造價及相關圖則予委員會參考。根據現時的交通狀況和數據，布袋澳的交通運作良好，且遊客可乘搭不同交通工具如小巴和的士前往，故開展上述工程的可行性較低。

335. 方國珊女士的意見如下：

- 運輸署應參考寶琳路工程的跟進工作，為上述工程進行詳細調查，以提供充足數據予委員參考。
- 認為布袋澳村增設迴旋處工程的重要性較鴨仔山工程項目高，其排名應更前，因布袋澳有經濟誘因及有居民居住。布袋澳村增設迴旋處工程與旅遊發展相關，不單只是坑口鄉事委員會及布袋澳、清水灣一帶居民所期望，亦是全港市民一同期望。
- 認為運輸署不考慮把上述工程列入丙級工程並作進一步處理，此舉十分不尊重區議會的決定。

336. 邱玉麟先生表示，因應大部分委員強烈要求在布袋澳興建可供 60 座位旅遊巴士掉頭的迴旋處，建議委員會去信發展局及旅遊發展局表達訴求。他表示運輸署早前已向委員會提供工程造價及圖則等資料。

337. 方國珊女士表示，早前與立法會議員會面舉行會議時，立法會議員表示區議會可揀選一些議題作跟進，她建議把上述議題納入個案會議跟進。

338. 主席表示，運輸署於上年度已向委員會提供工程的估價及相關圖則。主席續建議可把上述議題納入立法會個案會議，並保留上述議題。

- 西貢區泊車位不足及相關事宜

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

調景嶺車位嚴重不足的情況

(SKDC(TT)文件第 41/14 及 42/14 號)

(二〇一四年第一次會議記錄第 246 至 253 及 284 至 294 段)

建議擬議設置之 72 區臨時停車場提供貨車及電單車泊位

(SKDC(TT)文件第 63/14 號)

(SKDC(TT)文件第 74/14 號)

要求運輸署於區內合適位置增設電單車泊車位，以應付需求

(SKDC(TT)文件第 64/14 號)

要求領匯於轄下停車場增設電單車泊車位，以應付需求

(SKDC(TT)文件第 65/14 號)

(SKDC(TT)文件第 72/14 號)

強烈反對領匯轄下停車場加租

339. 主席請委員參閱西貢地政處就領匯公司提交轄免申請書事宜及將軍澳區內車位不足問題的書面回覆，SKDC(TT)文件第 41/14 及 42/14 號。主席續表示根據上次會議，委員會通過擴大議題的討論範圍至「西貢區泊車位不足及相關事宜」，並邀請相關部門派員出席討論。

340. 主席歡迎規劃署高級城市規劃師/將軍澳鄭禮森女士蒞臨西貢區議會。

341. 由於以下三項動議與上述議題相關，在委員同意下，主席表示合併討論。

342. 主席請委員參閱以下動議文件

- 由張國強先生及梁里先生動議，范國威議員及鍾錦麟先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 63/14 號。
- 兩項由林少忠先生及林咏然先生動議，陸平才先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 64/14 號及 SKDC(TT)文件第 65/14 號。

343. 主席請委員參閱西貢地政處的書面回覆，SKDC(TT)文件第 74/14 號。領匯代表未能出席會議，請委員參閱領匯的書面回應，SKDC(TT)文件第 72/14 號。

344. 規劃署鄭禮森女士表示，規劃署會因應相關部門需要而預留土地，而有關設置臨時泊車位及停車場則由運輸署及地政署負責。根據現有土地規劃，將軍澳市中心第 67 區已預留土地作發展貨車停車場及公眾停車場設施，以及因應運輸署建議已取得城規會規劃許可在第 68 區私人住宅發展項目中要求發展商提供 49 個公眾私家車泊位。

345. 梁里先生查詢第 72 區臨時停車場的進度及相關時間表。根據西貢地政處的回覆，西貢地政處正就第 72 區臨時停車場可停泊的車輛類型徵詢運輸署的意見，他查詢運輸署就可停泊的車輛類型及數目的意見。

346. 林少忠先生表示，政府陸續收回區內臨時停車場的土地，令區內各類型的泊車位不足，特別是寶林北路一帶的電單車泊位。現時有不少電單車晚上違例停泊在將軍澳隧道天橋下空位及其他行人路，阻礙行人，他促請相關部門盡快在區內尋求合適位置設置泊車位。他亦希望領匯盡快解決更改地契條款的豁免費問題，更改其轄下停車場泊位的用途並提供予電單車停泊。

347. 簡兆祺先生反映尚德一帶的電單車泊位相當不足，不少電單車隨處違例停泊，早前更需要警方加強執法。不少居民反映他們多次未能成功申請領匯轄下停車場的電單車泊位。現時領匯轄下停車場只容許 5.5 噸或以下車輛停泊，故區內沒有地方可供 9 噸或以上的大型車輛停泊，只能違例停泊在街上。他促請相關部門盡快在區內尋求合適地點設置泊車位，並妥善分配不同車輛類型的泊位。

348. 何民傑先生認為將軍澳泊車位的問題屬於結構性不足，泊車位的數目與區內人的比例嚴重失衡，舉例區內的私人屋苑每 6 至 7 個單位才有 1 個泊車位，且從私人屋苑的車位售價達過百萬便可見供求失衡。他認為地政處應檢視規劃及訂立地契的工作。此外，他亦反映區內臨時泊車位不足，舉例清明節有不少市民前往將軍澳墳場掃墓，因應調景嶺不少臨時停車場陸續關閉，預計不少駕車人士轉往領匯轄下公共屋邨停車場的時租泊位。他認將軍澳應有公眾停車場或開放的時租停車場，建議當局研究在日後將軍澳政府大樓或調景嶺公園地底設置公共停車場。

349. 溫悅昌先生表示，議會一直相當關注區內電單車泊位不足的問題，亦希望領匯轄下停車場能更改其私家車泊位用途並提供予電單車停泊。領匯曾表示更改地契條款所涉及的豁免費用高昂，他認為委員會應設法與相關部門包括西貢民政處協調豁免費用事宜，以增加區內電單車泊位數目。此外，因應領匯轄下停車場近日調整租金，加幅達 10%，他對此

希望提出一項臨時動議。

350. 張國強先生認同何民傑先生的意見，將軍澳南的泊車位嚴重不足，供求失衡，特別是電單車及貨車(包括 5.5 噸及 12 噸或以上的大型車輛)。唐俊街、唐賢街及唐德街一帶晚上經常有車輛違例停泊，特別是旅遊巴士，反映區內泊車位的嚴重不足。他認為運輸署對上述問題責無旁貸，並建議運輸署與議員晚上到上述地點視察情況。日後將軍澳南一帶有不少新屋苑入伙，人口將不斷增加，若不及時正視，問題只會不斷惡化。他建議委員會聯同運輸署專題討論區內泊車位不足事宜，研究解決方案。

351. 方國珊女士反映將軍澳一些新發展區如日出康城一帶的泊車位不足。日出康城一帶的屋苑單位與車位比例為 1:5，區內時租泊位亦不足，約 2 千多個單位只有約 30 個時租泊車位。她認為將軍澳各類型輕型車輛的泊車位嚴重不足，包括私家車、電單車及客貨車，促請相關部門檢討將軍澳及西貢整體的泊車位比例及規劃，並建議在車路旁增設咪錶泊車位，並在區內合適地方如文娛中心、公眾泳池及政府大樓興建公眾停車場。此外，她不太認同規劃署回應將軍澳第 67 及 68 區的泊車位數目。

352. 李家良先生認為區內過於依賴臨時停車場作為解決泊車位不足問題的辦法。他認為政府必須在區內興建公共停車場，讓全區居民以及外來訪客使用。他反映電單車泊位不足的問題在將軍澳南尤其嚴重，原因包括運輸署沒有在路旁設置電單車泊位，商場及屋苑亦沒有提供時租電單車泊位。他認同委員提出在將軍澳南公園地底設置公共停車場的建議，正如法國巴黎鐵塔下亦設地下停車場。

353. 規劃署鄭禮森女士表示，有關私人屋苑發展所提供的泊車位數目及設置公共停車場事宜均由運輸及房屋局和運輸署負責及作決定。規劃署則因應上述部門的決定而預留土地。

354. 方國珊女士建議委員會去信運輸及房屋局，反映西貢區整體規劃失誤及泊車位不足的問題，以及去信地政總署促請修正批地條款。現時區內泊車位已相當不足，她擔心日後區內售出的十多塊土地發展後，有關情況會進一步惡化。她稱讚警方將軍澳分區積極就電單車違例停泊問題加強執法，特別在翠嶺路一帶。因應領匯不太願意配合，她建議去信相關政府部門，研究開放公共空間/土地以提供電單車泊位。

355. 運輸署雷高明先生表示，因應區內電單車泊位問題，除地政處計劃設置臨時停車場外，運輸署亦會在合適的地點如路旁設置電單車泊位。過去一年，運輸署在區內設置電單車泊位的地點，包括寶琳北路近油站、林盛路的公共運輸交匯處、景嶺路彩富閣對出及翠嶺路近明月樓。未來運輸署正規劃陸續在寶琳里、敬賢里、陶樂路及寶寧里等地點增設電單車泊位。

356. 警務處何志堅先生表示，根據香港法例交通條例的規定，不論停泊在路旁或咪錶位，所有車輛一旦停泊超過 24 小時，即屬違法。警方會根據上述條例執法。

357. 梁里先生查詢第 72 區臨時停車場的進度及相關時間表，並查詢運輸署就第 72 區臨時停車場建議的可停泊車輛類型及數目。

358. 何民傑先生表示，規劃署剛才的回覆令人感到上述問題與其部門無關。他希望具體地了解規劃署在將軍澳泊車位不足問題上的角色及工作，舉例如何透過規劃，令相關部門全面考慮及切合區內各車輛類型的泊位需要。

359. 運輸署雷高明先生表示，西貢地政處曾就第 72 區臨時停車場徵詢運輸署的意見。運輸署就可停泊車輛類型及數目的建議如下：重型/中型貨車泊位 10 個、私家巴士/旅遊巴士泊位 10 個、輕型巴士(小巴)泊位 15 個、電單車泊位不少於 40 個及私家車泊位不少於 100 個。他強調上述數字為運輸署向西貢地政處的建議並只供委員參考。

360. 方國珊女士表示，收到第 72 區附近居民包括維景灣畔、將軍澳中心及都會駅，反映關注第 72 區臨時停車場設置重/中型車輛泊位，擔任影響居民。她要求相關部門留意諮詢居民的工作是否足夠，並向居民提供上述建議車輛類型及泊位數目等資料。她認為第 72 區非工業區，故不應設置重型車輛泊位。除臨時停車場外，她促請當局設置永久私家車、電單車及輕型車輛泊位。

361. 規劃署鄭禮森女士表示，規劃署是因應有關部門的建議而預留土地。上述情況亦包括泊車位，規劃署因應運輸及房屋局和運輸署的要求而預留土地。

362. 主席詢問委員是否同意通過上述三項動議。

363. 方國珊女士表示對第 72 區臨時停車場設置重/中型車輛泊位如貨櫃車及拖頭車等有所保留。她認為不應在是次會議通過上述動議，而應先諮詢居民對第 72 區臨時停車場的意見。

364. 主席澄清他剛才詢問委員是否通過上述三項動議，而非運輸署就第 72 區臨時停車場所建議的車輛類型及數目泊位。

365. 陳權軍先生認為，長遠而言，將軍澳必須增設更多泊車位。有委員要求停泊地點不要鄰近民居，同時亦要求停泊地點方便駕駛者，他對該如何取捨兩者存有疑問。

366. 張國強先生查詢方國珊女士是否對動議「建議擬議設置之 72 區臨時停車場提供貨車及電單車泊位」有所保留，並指出上述動議與運輸署就第 72 區臨時停車場的建議並無關係。

367. 方國珊女士請運輸署解釋上述重/中型車輛的定義，以及請 SKDC(TT)文件第 63/14 號的動議人解釋動議中所指的貨車是否涵蓋重/中型車輛。如兩者對重/中型車輛的定義有所不同，她對有關動議則有所保留，並會作出修訂。

368. 梁里先生表示，他本人為上述動議的動議人之一，他認為動議的建議與運輸署的建議並無關係。根據一般程序，西貢地政處徵詢運輸署就第 72 區臨時停車場的意見後，便會透過民政事務處在區內進行諮詢。上述動議沒有指明貨車類型的原意是希望由部門考慮不同車輛類型的需要。他不介意有委員反對上述動議，若有委員擔心需負上政治責任，他建議有關委員考慮清楚才作決定。

369. 方國珊女士就 SKDC(TT)文件第 63/14 號動議提出修訂，修訂動議如下：「反對在 72 區臨時停車場提供重型車輛停泊位」。

370. 主席表示，根據會議常規第 21 條，上述修訂動議與原動議背道而馳。

371. 方國珊女士更正上述修訂如下：「在 72 區臨時停車場不應提供重型貨車位，免滋擾居民」。

372. 由於沒有委員和議，主席表示上述修訂動議不獲接納。

373.由於沒有其他委員反對，主席宣布題述三項動議獲得通過並請規劃署、運輸署及領匯跟進委員的意見。他請規劃署代表可先行離席。

374.溫悅昌先生提出一項臨時動議，動議措辭如下：「強烈反對領匯轄下停車場加租」。張國強先生、林咏然先生及李家良先生和議。

375.主席請委員就是否同意把上述臨時動議納入會議議程進行投票。

投票結果如下：

贊成：13 票

反對：0 票

棄權：0 票

376.主席表示，現時在席委員共有 14 名，故上述臨時動議可獲納入會議議程作出討論。

377.主席請委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：13 票

反對：0 票

棄權：0 票

378.溫悅昌先生要求記名方式記錄上述表決。

379.主席宣布上述臨時動議獲得通過。

380.張國強先生建議去信領匯告知委員會通過上述臨時動議及表達委員會訴求。

381.在委員同意下，主席表示通過去信領匯告知委員會通過上述臨時動議及表達委員會訴求，以及去信運輸及房屋區和地政總署反映將軍澳泊車位不足問題及土地條款的限制。

- 興建扶手電梯，連接寶林北路山上(康盛花園、翠林)往來寶林區
興建有蓋樓梯、扶手及升降機混合系統連接康盛花園 - 寶康路
興建有蓋樓梯、扶手及升降機混合系統連接景明苑 - 陶樂路
(SKDC(TT)文件第 43/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 254 至 258 段)

382. 主席請委員參閱運輸及房屋局就上述事宜的書面回覆，SKDC(TT)文件第 43/14 號。

383. 林少忠先生表示，他本人一直不斷向運輸署反映將軍澳山上地區的交通問題及商討如何改善居民往來山上地區至寶琳港鐵站的接駁交通服務，惟至今仍然沒有改善。運輸署現時為安達臣道發展區一帶規劃及提供交通配套及接駁服務，例如在將軍澳隧道設巴士轉乘站，為何運輸署忽略將軍澳山上地區。運輸署的政策以鐵路優先，但將軍澳山上地區卻沒有行人設施連接至港鐵站，運輸署亦沒有因應該區的專線小巴服務如第 17M 號線未能應付乘客需求而提供其他接駁交通服務。他本人是景明苑業主立案法團主席，因應屋苑居民的交通需求，正計劃開設三條穿梭巴士服務，分別前往沙田、調景嶺及寶林。他希望運輸署向運輸及房屋局反映委員的訴求，研究設置行人設施予山上居民步行至港鐵站。他建議保留上述議題，並把上述議題納入立法會個案會議。

384. 主席表示保留上述議題。

- 要求於佳景路由景林邨邨口至新都城二期馬路增設斑馬線
(SKDC(TT)文件第 44/14 號)
(二〇一四年第一次會議記錄第 259 至 273 段)

385. 主席請委員參閱運輸署提交佳景路交通人流調查數據，SKDC(TT)文件第 44/14 號，秘書處已於 2014 年 1 月 27 日經電郵向委員分發。

386. 林咏然先生表示，建議於佳景路增設斑馬線或輔助過路設施是由於每日有不少人途經該過路處，人流亦以長者為主。他認為運輸署在設置過路設施時，不應單只以人流多寡作為考慮因素。再者，不少居民使用新都城二期商場的扶手電梯作為過路設施，惟該扶手電梯每逢下雨天或天氣潮濕的季節便不開放。他以將軍澳寶琳北路近聖公會安老服務大樓橫過欣明苑的過路處為例，顯示當局早年設置過路設施時並非以人流作主要考慮因素。早年當局評估上述地點的人流和地理環境後不支持設置

過路設施，但因應聖公會安老服務大樓所進行的人流調查，調查顯示有不少長者需要使用上述過路處，縱然該處已設有行人隧道，當局仍採納設置地面過路設施的建議。他希望運輸署在評估設置過路設施時，彈性考慮當地實際環境需要，而非只是計算人流。

387.運輸署雷高明先生表示，早前提供予委員參考的佳景路交通人流調查數據為平常日子。因應有委員建議在周末時間進行調查，運輸署在2014年2月底的一個星期六再次在佳景路進行交通調查。根據最新的調查結果，該過路處的車流數量仍未達到設置斑馬線的要求。此外，現時建議設置斑馬線的位置相當接近迴旋處，運輸署擔心會嚴重影響迴旋處的運作，故不支持於該處設置斑馬線。

388.主席表示，在設置公共設施時，縱使有時人流統計未達到要求或標準，但希望當局以市民安全為大前題及因應當地的特殊環境而再作考慮。主席續表示保留上述議題。

- **要求於西貢普通道加設單車停泊處**

(二〇一四年第一次會議記錄第 274 至 280 段)

389.主席表示，根據運輸署的進度報告，署方已於2014年1月就西貢普通道加設單車停泊處進行公眾諮詢。由於諮詢結果正面，運輸署將展開及完成有關工程。在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

- **要求政府加強配套及教育等，以減少將軍澳的單車意外**

(二〇一四年第一次會議記錄第 312 至 318 段)

390.由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- **要求政府在魷魚灣村足球場與教育學院分校間之停車場改建為多層車場及增建無障礙設施，以便解決車位嚴重不足引致魷魚灣路長遠非法泊車問題及增設無障礙通道，方便山上居民使用**

將軍澳魷魚灣村道香港海關宿舍建造工程(交通及運輸事宜)

(二〇一四年第一次會議記錄第 319 至 328 段)

391.邱玉麟先生表示，是項議題源於香港海關將於將軍澳魷魚灣村道興建宿舍。現時魷魚灣村道兩旁泊滿車輛，當地居民及附近消防宿舍的人員均希望增加泊車位，在毗鄰魷魚灣村足球場旁興建多層停車場。他亦

希望一併興建無障礙通道方便山上居民出入。魷魚灣村居民當年為配合填海及將軍澳發展而搬遷至山上居住，該處交通配套相當不足。房屋及環境衛生委員會早前已通過興建海關宿舍，他希望政府於當地興建多層停車場，以改善違例泊車問題及人車爭路的危險情況，同時可減少興建海關宿舍對居民的影響及有利附近發展。他亦歡迎政府考慮興建地下停車場，解決貨車及巴士泊位不足的問題。

392. 運輸署雷高明先生表示，現時政府的政策是主張新的多層公眾停車場交由私營機構興建，興建和營運作公眾停車場皆屬商業決定。現時魷魚灣村道附近已有三個停車場，共提供約 160 個泊位。運輸署會與地政總署保持緊密聯繫，並在可行的情況下，盡量物色合適土地作臨時停車場之用。

393. 簡兆祺先生支持邱玉麟先生的建議。

394. 邱玉麟先生表示，議會通過在魷魚灣村道興建海關宿舍，但卻無視該區泊車位不足及相關交通問題。魷魚灣村道附近難以覓地興建臨時停車場，在泊車位不足的情況下，居民只能於街道兩旁違例泊車。他批評委員只顧支持興建海關宿舍，卻不積極爭取興建永久停車場或提出其他可行建議。他認為此事極需要各委員的集體智慧提出解決方法，而非只由作為當區議員的他獨自承擔。礙於條例所限，他理解運輸署前線同事無法提供協助。

395. 林咏然先生支持邱玉麟先生的建議。他本人在欣明苑居住，留意到香港聖公會將軍澳安老服務大樓附近晚上經常有違例停泊的情況，包括旅遊巴士及私家車。若該處能興建正規停車場，向居民提供泊車位，屆時議會便可要求警方加強違例泊車的執法。

396. 陳權軍先生表示，魷魚灣村道兩旁的確有許多車輛違例停泊，令原來雙線行車的道路變為只能單線行車，險象環生。該處附近設有露天咪錶泊車位，他建議當局者考慮善用有關位置，改建為多層停車場，低層供貨車停泊，高層則供私家車停泊。

397. 鍾錦麟先生表示不少委員亦關心魷魚灣村道的違例泊車問題。縱然房屋及環境衛生委員會通過興建香港海關宿舍，海關指大部分居於宿舍的關員不會擁有私家車，但有關解釋未能完全釋除議會的疑慮。他希望運輸署與海關及其他相關部門多作溝通，並增設停車場以改善魷魚灣村道的違例泊車問題。

398. 簡兆祺先生表示，他本人曾與邱玉麟先生到魷魚灣村道進行視察。他認同有需要興建海關宿舍，但同時亦需要解決該處車位不足的問題，他建議擴闊宿舍後的山邊位置以興建多層停車場，或於宿舍大樓加建停車場。雖然上述建議或會延遲宿舍的落成時間，但他認為可避免宿舍落成後加劇該區違例泊車的問題。委員擔心違例泊車問題進一步惡化會影響車輛的出入，對居民造成不便。現時不少紀律部隊人員都會以車代步，他憂慮若將來情況與現時海關所評估的有所不同，將難以處理。

399. 李家良先生以觀塘曉明街為例，該處原為斜坡，政府在發展公共屋邨時提供了上、下山的配套設施，因此他認為政府在魷魚灣村道興建海關宿舍時應一併考慮興建有關配套設施。現時每逢晚上魷魚灣村道兩旁有不少旅遊巴士及校巴停泊，且附近只設露天停車場，他估計將來海關宿舍落成後，該處對泊車位的需求更大，故建議興建多層停車場，解決違例泊車問題及改善道路安全。

400. 運輸署雷高明先生表示，現時魷魚灣村道違例泊車最嚴重的位置為近消防宿舍的路口，因應上述情況，運輸署建議把魷魚灣村道及消防宿舍路口交界位置改建為迴旋處，供車輛作掉頭之用，相信屆時違例泊車問題會有所改善。此外，政府不鼓勵市民違例停泊，市民不能預期所居住的地方定必提供泊車位，若沒有足夠泊車位，市民應考慮是否以車代步，而並非隨處違例停泊。若政府不斷加建停車場或泊車位，只會鼓吹市民駕駛私家車。他重申現時政府政策不會興建新的多層公眾停車場。

401. 邱戊秀先生表示，隨著時代變遷，政府對一些使用率不高的停車場，如中間道及皇后碼頭附近停車場所在的土地或會有其他用途計劃。他認為運輸署建議把魷魚灣村道及消防宿舍路口交界位置改建成迴旋處與委員要求興建多層停車場並無關係。現時該處對泊車位有大量需求，且政府不會興建多層公眾停車場，他認為政府應協助尋找私人發展商。

402. 鍾錦麟先生建議委員聯同運輸署、警方、海關及消防處代表一同到魷魚灣村道進行實地視察，一同商討管理及改善辦法。他認為警方向違泊車輛發告票並非長遠根治問題的辦法。

403. 林咏然先生贊成進行實地視察。他希望政府能善用聖公會將軍澳安老服務大樓附近的土地，興建更多泊車位，解決違例停泊問題及減輕對行人造成的危險。此外，他補充指附近屋苑欣明苑的單位與泊車位的比例為 6:1，泊車位供應非常緊張。但居民不會因屋苑鄰近港鐵，交通便利而減少駕車，故居民對泊車位的需求頗大。

404. 邱玉麟先生不認同運輸署的回應，並認為有關回應對魷魚灣村村民及消防宿舍人員有欠公道。因應城市規劃問題，該處的泊車位不足以應付居民需求，政府應與時並進，加建泊車設施。消防宿舍的駕車人士有二百多人，但宿舍只設有六十多個車位，明顯存在供求問題。魷魚灣村的泊車位亦不只供魷魚灣村村居民使用，所有市民都可到該處停泊車輛，他認為有關規定有欠公允，因村民當年已因應發展而遷到山上居住。他認為此事不能單靠運輸署解決，希望規劃署及民政事務處提供協助，一同推動私營機構興建多層停車場及無障礙通道。

405. 主席表示，一直以來魷魚灣村道的違例泊車問題嚴重，警方亦不時作出跟進，他理解委員擔心將來海關宿舍落成後，違例泊車問題會進一步惡化。主席續請秘書處安排委員與相關部門進行實地視察。

406. 方國珊女士查詢，運輸署和運輸及房屋局就西貢區鄉郊，包括菠蘿峯、坑口、清水灣、蠔涌、白沙灣等地方釐訂停車場的政策，以及是否已提供足夠車位予居民使用。

407. 邱戊秀先生表示，上述議題為在魷魚灣村道增建停車場，請委員留意其發言內容不應離題。

408. 主席表示保留上述議題。

- **要求在寶寧路富寧花園商場門口與厚德邨之間增設行人過路設施並加裝行人輔助線**
(二〇一四年第一次會議記錄第 362 至 364 段)

409. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

5. 其他交通及運輸相關事宜

- **要求警方在新西貢公路(近窩尾巴士站)增設固定偵速攝影機，加強打擊超速駕駛問題**
(二〇一四年第一次會議記錄第 281 至 283 段)

410. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

- **寶邑路及至善街車輛聚集及違例停泊問題**

(二〇一三年第六次會議記錄第 284 至 294 段)

411.陸平才先生表示，關注寶邑路違例停泊的問題。據他觀察，每天早上 7 時有不少車輛沿著唐俊街及至善街駛往寶邑路，該處學校林立，希望警方加緊留意該處違例泊車的情況。此外，他在此感謝警方於唐德街富康花園外的執法行動，改善該處違例泊車的情況。

412.由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

(IV) **新議事項**

413.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，只在有必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。

【由委員提出的動議】

西貢區公共交通服務

(A) 巴士

1. **建議加密 796C 巴士線於繁忙時段之服務班次**

(SKDC(TT)文件第 45/14 號)

(SKDC(TT)文件第 75/14 號)

414.主席請委員參閱由梁里先生及張國強先生動議，范國威議員及鍾錦麟先生和議的文件，並請委員參閱城巴/新巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 75/14 號。

415.新巴袁志偉先生表示，第 796C 號線於 2014 年年初曾作改動，書面回覆所提供的是第 796C 號線改動前的乘客量數據，數據反映現時該線服務符合乘客量需要，有關乘客量未達增加班次的要求。新巴將密切監察第 796C 號線改動後對客量的影響，若發現客量上升而現時服務未能滿足乘客需求，新巴會與運輸署研究改善方法。

416.梁里先生表示，除要求第 796C 號線加密服務班次外，市民亦反映新巴的巴士服務經常出現脫班問題，有時候兩班巴士同時抵達，他向新巴查詢解決問題的方法。

417.新巴袁志偉先生回應，根據行車記錄，第 796C 號線脫班問題的主要成因是交通擠塞，該線途經九龍區較繁忙的路段如亞皆老街、太子道及九龍城迴旋處等。鑑於上述地點經常出現交通擠塞，延長了行車時間，有時或會出現兩班巴士同時抵達總站的情況。新巴會因應情況作即時調動，如抽調其他路線的車輛以行走第 796C 號線班次或安排車輛到中途站接載乘客。新巴正密切留意各路線的情況及沿途的交通擠塞黑點，與運輸署研究減低交通擠塞對巴士服務的影響。

418.方國珊女士表示，除關注第 796C 號線的脫班問題外，第 796C 號線的總站最近亦更改至清水灣半島，她查詢該線改動後每日繁忙時段的乘客量。

419.新巴袁志偉先生回應，由於第 796C 號線改動的實施時間不長，故暫時未能提供相關資料。新巴正密切監察改動對該線乘客量的影響，若發覺現時服務未能滿足乘客需要，將會作相應調整。

420.由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過，並要求新巴及運輸署跟進委員的意見。

2. 要求九巴於繁忙時段新增 296M 特別班次往返寶林總站至翠林邨及康盛花園

(SKDC(TT)文件第 46/14 號)

(SKDC(TT)文件第 81/14 號)

421.主席請委員參閱由譚領律先生動議，溫悅昌先生及區能發先生和議的文件，並請委員參閱九巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 81/14 號。

422.林少忠先生歡迎委員提出上述動議。現時第 296M 號線的全程收費為 4.9 元，但居民乘搭小巴第 15M 號線往來康盛花園至寶琳港鐵站只需 3.8 元，更設有轉乘優惠。因此他希望九巴先調低第 296M 號線車資及提供轉乘優惠，否則，他對上述動議則有所保留。

423. 九巴潘逸豪先生備悉委員的意見，並會研究調低第 296M 號線車資的可行性。

424. 方國珊女士支持上述動議。現時翠林邨及康盛花園居民十分依賴小巴服務，惟小巴班次的密度及脫班問題仍有待改善。因此，她認為上述建議第 296M 號線開設特別班次有助引入競爭，為居民提供較穩定的交通服務。她希望上述動議能獲得通過，並希望九巴盡早落實有關安排及提供轉乘優惠。

425. 林少忠先生認為九巴應先落實調低第 296M 號線的車資，才安排開設該線的特別班次。此外，他反映大部分第 296M 號線的乘客均前往轉乘港鐵，並非到寶林公共交匯處乘車，故現時該線的寶林公共交匯處及戲院外分站，未能方便乘搭港鐵的乘客，他建議第 296M 號線特別班次途經貿泰路並設站。他重申對上述動議有所保留，並希望先調低第 296M 號線的車資。

426. 由於沒有其他委員反對，主席宣布動議獲得通過，並要求九巴及運輸署跟進委員的意見。

3. 要求九巴交代 93K 號巴士線抽調的巴士資源去向及實際使用情況 (SKDC(TT)文件第 47/14 號)

427. 上述動議早前已與續議事項合併討論並獲得通過。

4. 要求新巴提供 798 號巴士班次詳細時間表 (SKDC(TT)文件第 48/14 號) (SKDC(TT)文件第 76/14 號)

428. 主席請委員參閱由林少忠先生及林咏然先生動議，陸平才先生和議的文件，並請委員參閱城巴/新巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 76/14 號。

429. 新巴袁志偉先生表示，現時第 798 號線每個巴士站均設路線資料及班次時間表，乘客亦可於新巴網頁或手機應用程式內查閱有關資料。

430. 方國珊女士的意見如下：

- 支持增加第 798 號線班次，方便居民往返將軍澳至沙田。
- 她不同意運輸署改動第 796S 及 796C 號線的行車路線，犧牲及影響清水灣半島居民的交通服務。
- 查詢運輸署及新巴是否能夠為沒有第 798 號線巴士服務覆蓋的將軍澳南地區如日出康城及清水灣半島提供轉乘優惠或其他彌補方案。如有，查詢有關詳情。
- 為解決巴士服務未能完善覆蓋將軍澳所有地區，她建議於將軍澳隧道設置巴士及小巴轉乘站，便利居民。她希望上述議題能在立法會個案會議跟進。

431. 林少忠先生表示，新巴的書面回覆指第 798 號線將加密班次至每 12 至 17 分鐘一班。他認為新巴應把班次的開出時間定為整點，如 5 分及 10 分等，方便市民預算候車時間及避免市民混淆班次的開出時間。

432. 新巴袁志偉先生備悉委員的意見。由於編排時間表涉及多方面的考慮因素，故新巴需要再作研究才可決定是否能作出調整。有關轉乘優惠的查詢，新巴現時設有第 798 及 796X 號線的轉乘優惠，方便日出康城一帶居民。新巴會與運輸署研究增設其他路線的轉乘優惠，以善用現有巴士路線網絡，方便乘客。

433. 由於沒有委員反對，副主席宣布上述動議獲得通過，並要求新巴及運輸署跟進委員的意見。

5. 要求巴士公司儘快於區內未有上蓋之巴士站增設上蓋
(動議經修訂為「要求巴士公司儘快於區內未有上蓋之巴士站增設上蓋，並研究加設座椅」)

(SKDC(TT)文件第 49/14 號)

(SKDC(TT)文件第 77/14 號)

434. 主席請委員參閱由張國強先生及梁里先生動議，范國威議員及鍾錦麟先生和議的文件，並請委員參閱城巴/新巴的書面回覆，SKDC(TT)文件第 77/14 號。

435. 九巴潘逸豪先生表示，九巴會因應資源許可、現場環境許可、巴士站的路線及乘客多寡等因素考慮興建巴士站上蓋。九巴歡迎委員提出興建巴士站上蓋建議，並會加以考慮。

436. 新巴鍾佩怡女士表示，如書面回覆所指，新巴需因應有關巴士站的路線密集、乘客需求及附近遮蓋設施情況等因素而考慮興建巴士站上蓋，並按次序處理有關工程。

437. 方國珊女士支持上述動議，但她認為該動議應作出修訂，加入「並研究加設座椅」等字眼，方便長者、傷殘人士、小孩或提著重物人士。此外，她早前曾去信反映清水灣半島對出兩旁巴士站沒有上蓋，近萬名使用該站的居民日曬雨淋，希望巴士公司考慮在該處巴士站增設上蓋。

438. 張國強先生表示，提出上述動議是源自 2008 年委員會的一項動議，有關要求興建巴士站上蓋，當時運輸署表示會作全面研究，檢視區內需要加設上蓋的巴士站，惟研究至今仍未有結果。現時有委員就個別地點巴士站興建上蓋提出動議，他擔心會導致太多動議及逐項動議討論需時，認為全面檢視區內巴士站更為合適，故提出上述動議。他要求運輸署回應有關研究的結果。若運輸署表示未能進行有關研究，他建議恢復由委員就個別地點巴士站興建上蓋提出動議的做法。

439. 運輸署麥潔儀女士表示，運輸署鼓勵巴士公司就地區需要而加設巴士站上蓋。剛才兩間巴士公司已作回應，巴士公司樂意因應地區需求、資源分配及乘客量等因素而考慮委員的意見。

440. 方國珊女士對上述動議提出修訂，修訂如下：「要求巴士公司儘快於區內未有上蓋之巴士站增設上蓋，並研究加設座椅」。

441. 陳權軍先生表示和議。

442. 主席請委員就上述修訂動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：7 票

反對：0 票

棄權：0 票

443. 主席宣布上述修訂動議獲得通過。

444.陳權軍先生表示，巴士站上蓋是有需要的，方便候車乘客。外地的巴士站設有座椅或斜板形式的椅背設施，希望本港巴士公司加以參考。

(B) 小巴

6. 促請延長 110 專線小巴路線駛經旺角洗衣街及經啟晴邨及德朗邨 (SKDC(TT)文件第 50/14 號)

445.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。

446.張國強先生表示，因應德朗邨即將入伙，該區需要小巴服務。有關行車路線建議已考慮避開該區的交通擠塞位置如德朗邨迴旋處，令行車較為暢順，希望委員能支持上述動議。

447.運輸署麥潔儀女士的回應如下：

- 有關建議專線小巴第 110 號線繞經旺角洗衣街，運輸署認為現時已有第 796C 號線巴士服務前往旺角一帶，若把小巴第 110 號線延伸至旺角，會令公共交通資源重疊。另一方面，運輸署擔心第 110 號線繞經旺角會影響對該線在九龍城及新浦崗一帶的載客量。因此，運輸署不同意上述建議。
- 有關委員關注德朗邨及啟晴邨入伙後的交通需求，運輸署會因應該區的發展而安排相關巴士服務，包括九巴第 5M 和 5D 號線及隧道巴士服務。另一方面，運輸署亦計劃增設一條專線小巴服務駛經啟晴邨及黃大仙港鐵站。運輸署正就有關建議進行諮詢及其他跟進工作。

448.邱戊秀先生申報他本人從事小巴經營。他認為運輸署麥潔儀女士的說法有謬誤，專線小巴第 110 號線駛經太子道而非新浦崗。太子道與旺角洗衣街只是兩街之隔，他不明白為何運輸署不批准第 110 號線延伸至洗衣街。運輸署或許擔心小巴服務與港鐵及巴士服務構成競爭，但小巴只有十六個座位，不足以構成競爭。他擔心專線小巴第 110 號線因未能延伸服務而導致虧蝕，正如早前區內過海小巴服務因長期虧蝕而被迫取消，令委員難以向市民交代。他促請運輸署再次考慮延伸第 110 號線至旺角洗衣街的建議。此外，他對運輸署建議增設駛經啟晴邨及黃大仙港鐵站的專線小巴服務是否能在短時間內開辦存疑。

449.張國強先生表示，委員理解運輸署會因應屋邨落成而為居民提供相關巴士及小巴服務，但討論的重點是往來將軍澳至啟晴邨及德朗邨的交

通服務。剛才運輸署表示正計劃增設一條專線小巴服務駛經啟晴邨及黃大仙港鐵站，該線方便居民轉車至荃灣或尖沙咀一帶，但對需要前往將軍澳的居民作用不大。上述動議所建議的延伸路線不長，他希望運輸署能詳細考慮委員的意見。

450. 運輸署麥潔儀女士更正專線小巴第 110 號線途經的地點是九龍灣，而非九龍城。第 796C 號線則途經九龍城。

451. 由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過，並要求運輸署跟進委員的意見。

452. 邱戊秀先生表示，他只是擔心日後第 110 號線因經營不善被迫取消而影響市民。因他本身有經營小巴的經驗，縱使該處並不是他的選區範圍，他亦認為有責任提出意見。

7. 要求運輸署盡快開設小巴線及醫管局調撥資源提供員工穿梭巴士來往將軍澳醫院及聯合醫院

(SKDC(TT)文件第 51/14 號)

(SKDC(TT)文件第 70/14 號)

453. 主席請委員參閱由陳繼偉先生動議，方國珊女士和議的文件，並請委員參閱醫院管理局的書面回應，SKDC(TT)文件第 70/14 號。

454. 運輸署麥潔儀女士表示，有關醫院管理局為員工提供穿梭巴士服務，運輸署於 2014 年 3 月已就有關申請作出批核，醫院方面正安排穿梭巴士投入服務。由於醫院管理局已為員工提供穿梭巴士服務，故有助紓緩現有公共交通服務的需求。運輸署會繼續留意現時將軍澳醫院及聯合醫院一帶的交通服務需求。

455. 方國珊女士表示收到將軍澳醫院及聯合醫院反映大量員工對交通服務的需求，往來觀塘及將軍澳兩個地區。她對醫院管理局為員工提供穿梭巴士服務及運輸署迅速落實有關批核程序表示歡迎。

456. 溫悅昌先生支持上述動議。現時聯合醫院的部份醫療服務調動至將軍澳醫院，故兩間醫院之間的往來愈來愈頻密。他亦指出不少居民要求前往將軍澳醫院沿途的道路及附近交通交匯處如巴士站和港鐵站加設更多指示牌，指示市民前往醫院的方向及路線，希望運輸署及路政署加

以關注。

457.由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過，並要求運輸署及醫院管理局跟進委員的意見。

8. 要求政府儘快落實將長者及合資格殘疾人士提供 2 元乘車優惠計劃，擴展至「綠色」專線小巴，並將計劃涵蓋範圍拓展至非固定路線(即紅色小巴)

(SKDC(TT)文件第 52/14 號)

(SKDC(TT)文件第 71/14 號)

458.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，並請委員參閱勞工及福利局的書面回覆，SKDC(TT)文件第 71/14 號。

459.方國珊女士表示，整體來說，過去多年來委員一直爭取 2 元乘車優惠計劃涵蓋所有巴士、小巴及港鐵服務。但她對上述動議中建議擴展乘車優惠計劃至紅色小巴表示關注，紅色小巴車資浮動，擔心如何保障公帑的運用，勞工及福利局的書面的回覆亦持相同意見。她相信委員歡迎乘車優惠計劃涵蓋更多交通工具服務，但亦關注善用及保障公帑。她希望運輸署及勞工及福利局研究及改善紅色小巴車資不受監管的問題。

460.林少忠先生認為上述乘車優惠計劃可涵蓋紅色小巴服務。他建議政府可為紅色小巴服務訂立車資上限及車資補貼上限，即使紅色小巴的車資超出上限，政府亦只提供補貼上限的金額，並以八達通收費，藉此解決相關問題。

461.由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過，並要求勞工及福利局跟進委員的意見。

(C) 港鐵

9. 將軍澳線超負荷，要求港鐵加密將軍澳線繁忙時間列車服務班次，疏導乘客

(SKDC(TT)文件第 53/14 號)

10. 要求港鐵早日更新訊號系統，並加密班次

(SKDC(TT)文件第 54/14 號)

11. 反對進一步拆除港鐵車廂座位
(SKDC(TT)文件第 55/14 號)
12. 港鐵將軍澳線載客量全港之冠，嚴重超出負荷，要求政府儘快制訂紓解措施，並早日興建北港島線及提供時間表
(SKDC(TT)文件第 56/14 號)
13. 要求確保港鐵列車不含石棉問題，保障市民健康安全
(SKDC(TT)文件第 57/14 號)

462. 上述五項動議已於續議事項合併討論並獲得通過。

(D) 其他

14. 要求運輸署檢討將軍澳的公共交通服務，以紓緩港鐵擠迫問題
(SKDC(TT)文件第 58/14 號)
(SKDC(TT)文件第 78/14 號)
15. 要求本會及政府相關部門檢討將軍澳區的公共交通情況以配合未來的發展
(SKDC(TT)文件第 59/14 號)
(SKDC(TT)文件第 79/14 號)

463. 由於上述兩項動議內容相關，在委員同意下，主席表示合併討論。

464. 主席請委員參閱以下動議文件：

- 由鍾錦麟先生及張國強先生動議，范國威議員及梁里先生和議的文件，SKDC(TT)文件第 58/14 號。
- 由陳繼偉先生動議，方國珊女士和議的文件，SKDC(TT)文件第 59/14 號。

465. 主席請委員參閱運輸署的書面回覆，SKDC(TT)文件第 78/14 及 79/14 號。

466. 由於沒有委員反對，主席宣布上述兩項動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。

16. 要求運輸署全盤檢討全港過海交通服務

(SKDC(TT)文件第 60/14 號)

(SKDC(TT)文件第 80/14 號)

467. 主席請委員參閱由鍾錦麟先生及梁里先生動議，范國威議員及張國強先生和議的文件，並請委員參閱運輸署的書面回覆，SKDC(TT)文件第 80/14 號。

468. 方國珊女士表示，現時港鐵將軍澳綫的載客量達 100.6%，超出負荷，區內過海公共交通服務如小巴第 18 號線及巴士第 692 號線相繼被取消，第 694 號線亦轉用單層巴士，被逐步削減服務。因應上述情況，運輸署應作全盤檢討，過海公共交通服務不應只依賴港鐵。她認為在巴士資源緊拙的情況下，當局應優先考慮興建大型巴士/小巴轉乘站作為解決問題的方法，同時有助避免公共交通服務營辦商因隧道費用及油價而增加經營壓力。

469. 林咏然先生表示，縱然港鐵表示將來會加強將軍澳綫的班次服務，但實際上只是數字遊戲，未能切合坑口站和寶琳站居民的交通需要及令該區居民受惠。他對早年運輸署取消過海小巴第 18 號線表示不滿，令寶林及坑口一帶居民只能乘搭港鐵前往港島。他認為當初政府的鐵路優先政策並無不妥，但因應現時港鐵的載客量已經超出負荷，運輸署應及早調整政策及採取相關措施，以小巴和巴士等其他公共交通工具輔助鐵路服務。他認為當有公共交通服務承辦商經營不善時，運輸署應重新招標，而不應取消或阻撓其他公共交通服務的發展。

470. 鍾錦麟先生表示，當初討論取消過海巴士服務第 692 號線時，他曾詢問運輸署為何認為港鐵仍有載客空間，容納原來乘搭該線的乘客，而當時運輸署並沒有回答有關查詢。他提出上述動議是因應張炳良局長提出研究增加過海巴士服務，希望當局全盤檢討全港過海交通服務，除鐵路、巴士及小巴服務外，渡輪服務亦是個可取的選項。他曾收到居民建議把第 98D 號線駛經尖沙咀天星碼頭附近巴士站，方便乘搭渡輪過海。他希望當局在反思巴士服務時，不要遺忘及「陰乾」渡輪服務。

471. 方國珊女士認為當局應透過巴士/小巴轉乘站等配套，以平衡整體公共交通服務的失衡。至於鐵路方面，她認為當年政府建議先興建港鐵南港島綫後才興建北港島綫是個錯誤的做法，並認為建議連接香港會議展覽中心至港島綫路段及將軍澳綫的北港島綫，有效紓緩港島綫擠迫的問題。她不是反對南港島綫或西港島綫，但認為不同線路發展的先後次序

不當，亦不可忽略東九龍過百萬居民的福祉。她促請運輸及房屋局盡快落實北港島線。

472.由於沒有委員反對，主席宣布上述動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。

17. 要求於將軍澳隧道兩旁(往將軍澳)設置巴士/小巴轉車站的計劃加快上馬，並提供相關時間表

(SKDC(TT)文件第 61/14 號)

473.上述動議已與續議事項合併討論並獲得通過。

道路工程/設施

18. 要求運輸署擴闊富寧商場對出的巴士站，讓更多巴士路線在該站增加落客點，方便居民

(SKDC(TT)文件第 62/14 號)

474.主席請委員參閱由莊元苓先生、凌文海先生及邱玉麟先生動議，李家良先生及邱戊秀先生和議的文件。

475.運輸署蕭麗明女士表示，運輸署於 2013 年 10 月與陳國旗議員於上述地點進行實地視察時，陳議員已提出與上述動議相同的建議。其後運輸署與巴士公司商討及研究有關於富寧花園巴士站提供第 98C 號線及 98D 號線上落客的可行性。據巴士公司的回覆，若上述巴士站需要提供更多巴士路線上落客，便需延長現有巴士灣約多 25 米。運輸署於 2014 年 2 月透過西貢民政事務處就上述建議進行諮詢，現正整合諮詢所得的意見及部門回覆。如有需要，會再次進行諮詢。運輸署亦會繼續與巴士公司跟進建議於上述巴士站提供第 297 號線上落客的事宜。

476.由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。

19. 建議擬議設置之 72 區臨時停車場提供貨車及電單車泊位

(SKDC(TT)文件第 63/14 號)

20. 要求運輸署於區內合適位置增設電單車泊車位，以應付需求

(SKDC(TT)文件第 64/14 號)

21. 要求領匯於轄下停車場增設電單車泊車位，以應付需求

(SKDC(TT)文件第 65/14 號)

477. 上述三項動議已與續議事項合併討論，並獲得通過。

22. 要求運輸署於將軍澳寶豐路左轉寶林北路加裝燈號，減少車輛等候時間

(SKDC(TT)文件第 66/14 號)

478. 主席請委員參閱由譚領律先生動議，溫悅昌先生及區能發先生和議的文件。

479. 運輸署雷高明先生表示，運輸署認為上述動議的建議各有好處及壞處。上述建議的好處是可減少左轉車輛的等候時間，而壞處則是造成左右線的駕駛者需要跟從不同的燈號指示，例如一邊線是綠燈，而另一邊線是紅燈，增加駕駛者看錯燈號的機會。上述左右線採用不同燈號指示的安排一般在交通非常繁忙的路口才會採用。上述議題曾於 2011 年委員會會議作出討論，當時運輸署曾在該處進行交通調查，調查顯示早上繁忙時段該處每小時有 183 輛車左轉，平均每分鐘約 3 輛，情況是可以接受。為了解最新交通情況，運輸署於 2014 年 3 月再次進行交通調查，調查顯示早上繁忙時段該處每小時有 157 輛車左轉，平均每分鐘少於 3 輛，運輸署認為目前情況可以接受，故暫時不支持在有關位置加裝左轉燈號。

480. 林咏然先生不認同運輸署單以車輛流量作為考慮因素，他認為車輛流量不多並不代表該處不需要加裝左轉燈號，當局應以方便駕駛者為主要考慮。現時寶琳北路轉寶豐路亦設有左轉燈號，且寶豐路左轉寶琳北路路面有足夠空間，相信不會影響路面行人。

481. 林少忠先生向運輸署查詢為何寶豐路左轉寶康路及寶豐路左轉寶琳北路不可設置左轉燈號。他指出，專線小巴第 17M 號線只可於繁忙時間左轉入寶康路，但他發覺現時該線不跟隨運輸署的路線指引，不論

任何時段都隨意調節行車路線。縱然上述安排令車程變得快捷及方便居民，但運輸署應監管小巴營辦商的營運，不應讓小巴可隨時更改行車路線。他亦反映小巴第 15M 及 17 號線的班次不足及車費問題。

482. 鍾錦麟先生指出，將軍澳寶豐路轉向寶琳北路左邊的慢線只容許左轉，不容許直行。他認為值得考慮上述建議，可節省寶琳北路右轉至寶豐路車輛等候的時間及疏導車流。

483. 運輸署雷高明先生同意上述建議的好處，但剛才已提及有關建議各亦有其壞處。縱然左右線採用不同燈號的安排有其壞處，但並不代表運輸署不會應用，在一些交通嚴重擠塞的地方，運輸署便會權衡輕重，考慮採用左右線不同燈號指示的安排以紓緩交通擠塞的情況。然而，運輸署在上述將軍澳寶豐路左轉寶琳北路路口曾進行兩次車輛流量統計，發現左轉的車輛數目並不太多，故運輸署對在該處設置不同燈號的做法有所保留。

484. 方國珊女士認為運輸署應宏觀地考慮日後寶琳北路的交通需求，並認為設置燈號或許能提升該處路口的車輛流量。運輸署是有關方面的專家，她希望署方能透過技術層面解決交通設置安排及其相關安全問題。她支持上述建議，認為疏導道路車流或許能增加小巴服務，方便山上地區居民。

485. 由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。

23. 要求運輸署加強向公眾教育新迴旋處道路標記的使用方法 (SKDC(TT)文件第 67/14 號)

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

487. 運輸署蕭麗明女士表示，現時將軍澳的昭信路、寶寧路、坑口路、景嶺路、寶順路及唐明街的迴旋處已經分別實施新的螺旋形道路標記。「螺旋形迴旋處」的駕駛規則和其他現有迴旋處的駕駛規則相若，駕駛人士進入螺旋形迴旋處時，轉左或直駛的車輛應使用左邊第一條行車線(簡稱「左線」)，在安全的情況下，直駛的車輛亦可使用左邊第二條行車線(簡稱「右線」)；而轉右的車輛則應從右邊進入。在迴旋處內，駕駛

人士應遵守一般的駕駛守則，例如在轉線前必須提早亮起方向指示燈及留意前後方的車輛。如車輛欲駛出迴旋處，應在離開迴旋處前發出左轉燈號，並使用左邊第一條或第二條行車線。運輸署已在道路者使用守則、道路安全通訊及網頁內《道路使用貼士—助你駛過迴旋處》列出正確使用迴旋處的指引，包括行車路線、車輛燈號及其他駕駛安全提示等，供駕駛人士參閱。

488.由於沒有委員反對，主席宣布動議獲得通過及要求運輸署跟進委員的意見。

24. 要求政府優化區內的單車徑指示及安全設施

(SKDC(TT)文件第 68/14 號)

489.上述動議已與報告事項合併討論並獲得通過。

【由委員提出討論的議題】

1. 要求九巴 299X 由西貢往沙田重設沙角尾站

(SKDC(TT)文件第 69/14 號)

490.上述動議已與續議事項合併討論。

【區議會全體會議轉介的議題】

1. 促請政府為居民解決清水灣道交通流量日益高漲問題，未雨綢繆，立即改善清水灣道的交通承載量

(2014 年 3 月 4 日西貢區議會全體會議文件 SKDC(M)文件第 76/14&91/14 號)

491.主席請委員參閱 2014 年 3 月 4 日西貢區議會全體會議文件 SKDC(M)文件第 76/14 及 91/14 號。

492.邱戊秀先生的意見如下：

- 大埔仔銀線灣道與影業路交界的迴旋處有兩個問題，第一，每日及假期的繁忙時間，由大埔仔至科技大學一帶路段的交通情況相當擠

塞，一直擠塞至銀線灣道迴旋處。第二，每逢假期時，很多車輛由大坳門方向駛出，令該迴旋處十分擠塞，車龍甚至擠塞至孟公屋。

- 建議於清水灣道至銀線灣道與影業路交界的迴旋處路段左邊加設多一條行車線。
- 建議擴闊大坳門前往銀線灣迴旋處的路段並加設多一條行車線。
- 反映有不少大型車輛由銀線灣道迴旋處駛經時會碰撞到影業路行人過路處的安全島，建議擴闊該安全島並向左邊方向擴闊。

493. 李家良先生的意見如下：

- 影業路迴旋處附近設有很多花圃，每天會定時澆花，但灑水時經常濺到行人路上，影響過路的行人，故建議改善該處路面的闊度。
- 現時由大埔仔向影業路迴旋處方向的路段只設一條行車線，建議增設多一條行車線，令車輛可左轉前往銀線灣，往清水灣道方向的車輛可從左邊的行車條線直去，右轉的車輛則全部靠右，達到分流的作用。
- 建議擴闊大埔仔近山邊行人路為行車路。
- 有很多車輛由西貢方向前往將軍澳方向，影業路迴旋處經常擠塞，建議擴闊清水灣道近影業路迴旋處路口，令車輛可利用另一條行車線轉往坑口方向，從而疏導車流。

494. 邱玉麟先生的意見如下：

- 現時改善的焦點應放在新清水灣道，研究大埔仔附近銀線灣道迴旋處如何接駁至將軍澳方向或將來新隧道的路段。委員十分希望改善上述地點的道路網絡，令西貢、大埔仔及科技大學一帶的交通更加暢順。長遠而言，他建議於大埔仔沿路興建一條天橋，並於兩旁加設隔音屏，徹底解決該處一帶的交通問題。
- 反映新清水灣道於順利邨天橋現時只設有三條行車線，經常出現擠塞，認為三條行車線並不足夠，建議增加至四條，分別兩條向上及向下方向。他亦認為該處不需要用行人過路處，可考慮利用其他方法如行人扶手電梯接駁至順利邨及新清水灣一段道路。
- 希望當局的專業人士協助研究創新的改善方法。

495. 方國珊女士支持上述動議。

496. 主席表示，擴闊清水灣道為議會一直以來的訴求，並指上述為區議會全體會議經通過的議題並轉介至委員會跟進。

497. 運輸署莊漢文先生表示，運輸署已就上述動議作出書面回覆，有關補充如下：

- 由於清水灣道近大埔仔路段受該處地理環境的影響，故增加行車線的機會不大。現時運輸署正研究短期及中期改善措施，並將安排在銀影路燈口位置進行車流統計調查，以便研究該處燈口位的改善方案，加快車輛的流通。
- 有關影業路迴旋處花圃問題，運輸署初步構思拆除花圃，以容納更多車輛及更方便車輛駛出。他建議與委員進行實地視察，一同研究上述初步構思的可行性。
- 根據運輸署的調查數據，大坳門方向往影業路迴旋處一段早上及晚上繁忙時間的交通運作良好，故運輸署建議集中資源改善清水灣道近大埔仔一段的道路。

498. 主席請運輸署跟進委員的意見，並請秘書處安排委員與運輸署進行實地視察。

2. 要求運輸署恢復清水灣半島往來調景嶺及東九龍交通路線

(2014年3月4日西貢區議會全體會議文件 SKDC(M)文件第 77/14&92/14 號)

499. 方國珊女士表示，上述動議與第 796S 號線更改路線相關。委員會在 2013 年初通過一項動議，通過反對縮減第 796S 號線於清水灣半島服務，並要求延伸至工業邨及日出康城一帶。有不少居民對第 796S 號線更改路線表示遺憾，並收到居民數千封反對縮減第 796S 號線服務的信件。她希望運輸署能從善如流，考慮清水灣半島居民的交通需要，恢復第 796S 號線於清水灣半島服務，以及隨著日出康城及峻滢一帶的人口增加而考慮延伸路線。

500. 運輸署麥潔儀女士表示，第 796S 號線於 2014 年 2 月 9 日正式實施路線調整，運輸署與新巴正密切留意該線的服務水平。根據運輸署代表於 2014 年 3 月 4 日西貢區議會全體會議上的回應，運輸署與新巴會研究轉乘安排，以配合乘客需要。

501. 新巴鍾佩怡女士表示，新巴正研究及跟進因應第 796S 號線路線調整而推出的轉乘優惠。

502. 主席建議轉介上述議題予西貢區巴士路線工作小組跟進。

503. 方國珊女士希望把上述議題保留在委員會討論，且考慮有委員並非工作小組成員或未能出席工作小組會議。

504. 主席表示，上述議題與 2013-2014 年度西貢區巴士路線發展計劃相關，而工作小組主要職責為跟進西貢區巴士路線發展計劃，故轉介上述議題予工作小組跟進恰當。工作小組會議亦開放及歡迎所委員參與。

505. 陳權軍先生支持轉介上述議題予工作小組跟進。

506. 陳繼偉先生表示，原本他因病缺席是次委員會會議，但因考慮到會議人數不足而回來出席會議。他在此取消缺席會議申請。

507. 方國珊女士認為西貢區巴士路線工作小組的討論是「舊瓶新酒」，批評工作小組會議重覆討論及沒有實質進展，浪費委員的時間。她認為出席工作小組會議的政府部門及巴士公司的代表較委員會會議少，因此她選擇在委員會會議發表意見。她澄清她本人並非不願意出席工作小組會議，以及過去一直有出席有關會議。她反映工作小組會議成效不大，未能切實解決問題，且工作小組召集人對議題定位含糊，對此她感到無奈。

508. 鍾錦麟先生認為方國珊女士應出席工作小組會議，以更了解出席會議的政府部門及巴士公司代表組合。他舉例，出席委員會會議的運輸署代表為麥潔儀女士，負責地區運作；工作小組會議除有麥女士外，更有運輸署負責路線策劃的代表出席。出席委員會會議的巴士公司代表為負責對外事務的同事，出席工作小組會議的巴士公司代表則是負責車務運作及路線策劃的同事。他認同政府部門及巴士公司代表出席工作小組會議的組合，有助議員了解巴士路線的運作及巴士公司的看法。他認為主席提出上述建議是希望善用有限的會議時間，並認為工作小組召集人周賢明先生主持會議兼容並包，沒有預設立場。再者，他指出議會一直歡迎非委員會委員或非工作小組成員因應關注議題而列席會議，故他支持轉介上述議題予工作小組跟進。

509. 林咏然先生表示，在巴士路線事宜上，相信委員同意及理解沒法為區內所有地點提供點對點的巴士服務。他認為轉乘計劃是重組巴士路線的先決條件，故促請運輸署盡快在將軍澳隧道興建轉乘站。透過巴士轉乘計劃，為居民提供多一個選擇，不用強迫居民乘搭港鐵。

510. 林少忠先生表示，他今早出席委員會的參觀活動後，即使感到不適亦堅持出席委員會會議。他認同工作小組一直以來的運作模式，巴士路線相關議題在工作小組會議後，由工作小組召集人向委員會匯報情況。他支持轉介上述議題予工作小組跟進。他認為不能遷就某些委員而不召開工作小組會議，委員應履行其議員責任而出席會議，為居民爭取訴求。

511. 陳繼偉先生認為工作小組的成效並不應由成員自行評論，應由市民評價，且從議會有多少與巴士路線相關動議及議題能成功爭取便能反映。他認為委員有自由選擇加入工作小組與否，其他委員不應批評別人的選擇。他指出工作小組討論議題後向委員會匯報並經委員會討論及通過，是區議會及轄下事務委員會一直源用的做法。他認為轉介議題予工作小組討論並無不妥，但委員會必須跟進及確認工作小組的討論。他不同意因轉介議題予工作小組討論便不容許在委員會討論及跟進的做法。他希望委員會遵守及跟從區議會的規矩。他認為交通及運輸委員會積弱，並非委員不積極，而是源自運輸署及巴士公司的不配合。他重申只是希望反映工作小組的成效不大這事實。

512. 主席重申，工作小組的職責為跟進年度西貢區巴士路線發展計劃及由委員會轉介與巴士路線相關的議題。運輸署及巴士公司委派與巴士路線規劃及發展的專責代表出席工作小組會議與議員商討。工作小組會議有助減輕委員會繁重的工作量，否則會議時間將不敷應用。所有議題在工作小組討論後會向委員會匯報並由委員會確認。工作小組會議開放予所有委員出席，他不希望有委員因沒有出席工作小組會議或非工作小組成員而藉詞不知道有關議題的討論及決定，有關討論及決定亦清楚記錄在會議記錄內，請委員遵從委員會及工作小組的決定。

513. 陳繼偉先生重申工作小組的討論必須由委員會確認，委員會亦不一定接受有關決定，委員可在委員會會議就工作小組的討論提出不同意見。

514. 在其他委員同意下，主席表示轉介上述議題予西貢區巴士路線工作小組跟進。

(V) 其他事項

515. 由於沒有其他事項，主席宣布會議至此結束。

(VI) 下次會議日期及時間

516. 主席表示，二〇一四年第三次會議定於 2014 年 5 月 29 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(VII) 會議結束時間

517. 會議於下午 6 時 20 分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一四年五月