

西貢區議會
交通及運輸委員會工作報告

西貢區議會交通及運輸委員會（下稱「委員會」）二〇一二年第三次會議，已於二〇一二年四月二十六日舉行。會上討論的主要事項撮錄如下：

將軍澳迴旋處改善計劃
(SKDC(TT)文件第 22/12 號)

1. 運輸署簡介，現有的道路標記系統為圓芯形。運輸署經觀察後發現，使用外圈的车輛比內圈的车輛較多，主要原因為使用外圈的车輛無需轉線。因此，現時的情況並不理想，路面資源沒有被充份利用及內圈的车輛難於離開迴旋處，增加於迴旋處出口車輛碰撞的風險。現時運輸署建議，新的道路標記系統為螺旋式，及已於將軍澳坑口道實施多年。除了使用新的道路標記系統外，亦增設新的方向指示路牌，幫助駕駛人士於進入迴旋處前選定行車線。新的道路標記系統已於澳洲、紐西蘭及美加等國家廣泛使用。香港早前已於五個地點試用了新的迴旋處道路標記。其中最近實施新系統的大角咀海輝道及連翔道的迴旋處更有不少車輛使用。其他四個地點亦已實施新系統多年，如鯉魚門道、坑口道/寶寧道、藍地交匯處及柴灣道。經觀察後，運輸署認為新的道路標記系統是非常適合香港地區使用。有關改善計劃，第一階段將先於將軍澳外圍三個車輛流量較少的迴旋處實施，包括坑口道迴旋處、環保大道迴旋處及寶康路/寶邑路迴旋處。第二階段將於市區內的迴旋處實施，包括寶順路/寶林北路迴旋處、影業路/常寧路迴旋處及唐明街/景嶺路迴旋處。運輸署請委員支持運輸署推行新道路標記系統。

2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃

(SKDC(TT)文件第 23/12 號)

反對削減行走 796C 巴士路線之車輛數目。

(SKDC(TT)文件第 25/12 號)

要求運輸署及巴士公司擱置取消第 690 及 692 巴士路線計劃

(SKDC(TT)文件第 26/12 號)

反對取消將軍澳過海巴士服務

(SKDC(TT)文件第 27/12 號)

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

(SKDC(TT)文件第 28/12 號)

反對取消將軍澳區來往中環區 690 及 692 過海巴士線

(SKDC(TT)文件第 29/12 號)

反對取消將軍澳區過海巴士服務，並要求運輸署活化區內過海巴士路線。

(SKDC(TT)文件第 30/12 號)

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

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

(SKDC(TT)文件第 24/12 號)

3. 委員會通過上述動議。運輸署及新巴就第 798 號路線的服務方面意

見一致。由於第 798 號路線受乘客歡迎，運輸署將會集中資源提升第 798 號路線的服務質素。運輸署希望削減第 796C 號路線，從而騰出巴士，調配至第 798 號路線，提高服務質素及吸引更多乘客使用第 798 號路線。因此，暫不考慮安排增設特別班次。但運輸署將一直觀察第 798 號路線的乘客量變化、地區需求及新巴的資源許可情況。運輸署會備悉委員的意見，但暫時沒有辦法提供上述的特別班次。

建議 A29 機場巴士線伸延至將軍澳南

(SKDC(TT)文件第 31/12 號)

E22A 回復 A29 線開通前的班次服務

(SKDC(TT)文件第 32/12 號)

4. 委員會通過上述動議。運輸署表示，曾提出不同的方案，如第 E22A 號路線於尚未分拆時，提出優化路線的建議，但委員認為於長遠發展上，是需要作出分拆路線。於《2010-2011 年度西貢區巴士路線發展計劃》中，城巴提出討論加開新一條 A 號路線，而新路線中的車輛是由第 E22A 號路線中分拆出來，於分拆及資源上互相調配，定會出現巴士班次減少的情況。運輸署認為，此舉可以為乘客提供多一項選擇，又重申過往的討論中，主要關於第 E22A 號路線過於迂迴，令乘客不能選擇更快捷的路線前往機場。因此，建議中提出於現有的資源中騰出五輛巴士車輛，開設能直達機場的第 A29 號路線。但為了維持居民仍能前往東涌或機場後勤基地，需要調低第 E22A 號路線班次數量，因為估計有一部分乘客將轉乘搭第 A29 號路線。運輸署將與巴士公司就第 E22A 號及第 A29 號路線作出檢討，考慮能進一步優化路線的措施。當有進一步結果將於會議上向委員報告。

反對專線小巴線 18 號停止運作

(SKDC(TT)文件第 33/12 號)

要求運輸署維持新界專線小巴 18 號服務

(SKDC(TT)文件第 34/12 號)

5. 委員會通過上述動議。運輸署相信動議是源於早前透過秘書處向委員提出諮詢文件，有關營辦商新界專線小巴第 18、19S、108A 及 108M 號服務事宜。營辦商於本年 2 月份向運輸署提交通知書，通知由 2012 年 9 月 1 日起停辦上述四條小巴路線。當運輸署收到停辦通知書後，亦重新檢討上述四條路線的服務性質及是否有替代服務。於整個專線小巴組合中，其中兩條路線有替代服務，當中亦包括第 18 號路線，而該路段的替代服

務票價亦不會較專線小巴路線票價為高。另外，專線小巴於現時整個運輸網絡中，扮演著接駁的服務角色，對於一些較長的路線，小巴的載客量卻較低是不合時宜。由於運輸署認為第 18 號路線有較便宜的替代路線，故將會取消第 18 號專線小巴路線。另外，第 108M 號路線是只提供早上繁忙時間服務，乘客量亦不高，而運輸署曾與維景灣畔商討，如屋苑認為仍然有需要時，可開設居民巴士服務代替。運輸署因應現時的交通網絡、替代服務及營運情況觀察，建議取消第 18 號及第 108M 號路線，但將會維持第 19S 號及第 108A 號路線的服務。運輸署認為上述兩條路線於現時情況仍有需要，及暫時沒有完整的替代服務。現時第 18 號路線的受影響乘客有其他替代服務，運輸署希望新的小巴路線組合將有兩條路線，並考慮現時的營辦商因應上述的組合，繼續營運第 19S 號及第 108A 號路線，好處是可以維持現時第 19S 號及第 108A 號路線的票價。因為，現時的營辦商如放棄營辦上述兩條路線，將需要為路線作出重新投標。運輸署明白委員的憂慮，取消第 18 號路線後居民將會減少一項選擇。但她指出，除了港鐵外仍有過海巴士服務能到達北角或西灣河等地區，若同時存在上述服務是未必可行的。

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

6. 委員會通過上述動議。運輸署於去年 9 月份將第 110 號路線改為行經九龍灣，及於去年年末增加了一輛小巴服務。此路線於過去兩年間，每年亦增加了一輛小巴服務，共增加了兩輛小巴提供服務。運輸署理解，在行經九龍灣後，乘客量上升。現時運輸署正安排進行調查，了解九龍灣區內的乘客需求，及與營辦商商討車輛的安排及提供短途班次的可行性，從而增加九龍灣至調景嶺的班次。運輸署將與營辦商商討，如有新措施將於會議上各委員匯報。

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

7. 委員會通過上述動議。運輸署不贊成伸延第 112M 號路線。因為最初設計第 112M 號路線是接駁工業村至康城鐵路站，為了方便前往工業村上班的乘客及日出康城或其他即將落成的樓宇居民，能利用此路線接駁至康城鐵路站。每日有大量乘客利用此路線接駁至工業村，將來工業村亦有新發展，乘客量有上升趨勢。另外，於石角路的 85A 區亦有住宅項目發展中，港基物業亦曾向運輸署要求，增加第 112M 號路線接駁至屋苑的服務。

以現時的資源及最初的設計理念而言，第 112M 號路線應是提供接駁至康城鐵路站的服務。運輸署不同意第 112M 號路線伸延至將軍澳站或調景嶺站。

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

8. 委員會通過上述動議。運輸署指，現時已有一定數量的深宵巴士服務，乘客量的增長亦不明顯，所以於營運效率方面，運輸署不建議考慮增加巴士路線。至於有關優化現時的深宵巴士服務，運輸署認為可以考慮作出調整。運輸署亦已與九巴商討，是否可改善深宵巴士服務。如有任何新措施推出，將於會議上向委員匯報。

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

9. 委員會通過上述動議。現時影業路設有兩個行人過路設施，爲了提高駕駛者及行人的警覺，運輸署已於該處加設慢駛及前面行人過路的指示路牌。運輸署正進行研究考慮如何改善兩個行人過路處，及作出行人及車流的統計和考慮進一步提升設施。運輸署會詳細考慮委員的意見。

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

10. 委員會通過上述動議。土木工程拓展署於將軍澳南正進行基礎建設工程，於翠嶺路附近亦有道路改善工程，包括重新鋪設行人路、單車徑、行人過路線及於調景嶺鐵路站附近興建道路。由於牽涉遷移一些公用設施及協調不同的機構，所以工程需要分階段進行，工程時間亦較長。他預計將於今年年中完成工程。於進行道路改善工程的同時，工程亦計劃於翠嶺路及將軍澳南的新道路旁，加設花槽、栽種樹木及灌木，進行美化工程，亦包括委員的建議於翠嶺路花槽種植矮樹的工程。

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

11. 委員會通過上述動議。運輸署根據無障礙設施的規範與標準，將陸續於公共運輸交匯處及巴士總站等地點，設置盲人引路徑讓失明人士通往個別的候車月台。但規範中沒有要求由個別屋苑至個別的巴士站中加設盲人引路徑。運輸署將於寶林北路的行人天橋梯台位置，加設盲人引路磚，引導失明人士利用行人天橋橫過寶林北路。

要求政府盡快採取措施，舒緩寶林北路噪音問題。
(SKDC(TT)文件第 41/12 號)

促請政府有關部門在翠林路路面鋪設低 噪音物料，或採取其他措施，改善上行車輛對鄰近住戶造成的噪音滋擾。
(SKDC(TT)文件第 42/12 號)

12. 委員會通過上述動議。路政署需要與環境保護署商討，了解該處噪音超標的原因。例如由引擎發出的噪音，或是由於輪胎與地面磨擦時發出的噪音。經了解噪音來源後，才可商討於翠林路路面鋪設低噪音物料的可行性。

強烈反對領匯停車場大幅加租。
(SKDC(TT)文件第 43/12 號)

13. 委員會通過上述動議。委員會建議上述議題轉交由房屋及環境衛生委員會跟進，因房屋及環境衛生委員會較多機會與房屋署及領匯交涉。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一二年五月