

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一三年第一次會議記錄

日期：二〇一三年一月二十四日(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	下午四時〇九分
劉偉章先生, MH(副主席)	上午九時三十分	下午四時〇九分
陳繼偉先生	上午九時三十分	下午四時〇九分
陳權軍先生, MH	上午九時三十二分	下午四時〇九分
周賢明先生, MH	上午九時三十二分	下午三時〇四分
張國強先生	上午九時三十分	上午十時四十分
莊元苓先生	上午九時三十三分	下午三時三十九分
鍾錦麟先生	上午九時三十分	下午四時〇九分
范國威先生	上午九時三十分	下午十二時五十分
方國珊女士	上午九時三十七分	下午四時〇九分
邱戊秀先生	上午九時三十分	下午四時〇九分
何民傑先生	下午二時〇二分	下午四時〇九分
簡兆祺先生	上午九時三十二分	下午三時四十七分
林少忠先生	上午九時三十分	下午四時〇九分
林咏然先生	上午九時三十分	下午四時〇九分
梁 里先生	上午九時三十分	下午一時三十五分
李家良先生	上午九時三十二分	下午四時〇九分
凌文海先生, MH	上午九時三十分	上午十時十二分
譚領律先生	上午九時三十四分	下午四時〇九分
溫悅昌先生, MH, JP	上午九時三十分	下午四時〇九分
邱玉麟先生	上午九時三十分	下午二時五十分
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

冼熙朗先生

西貢民政事務處 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
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
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
黃華麒先生	路政署 高級工程師(新界)2
彭詠欣小姐	路政署 工程師(新界)2-2
歐陽偉強先生	路政署 工程師/新界 1-1
潘國忠先生	路政署 高級工程師/新界 1
廖錫堅先生	水務署 工程師/新界東區(供應及保養 2)
吳龍保先生	水務署 高級工程師/新界東區 3
林銳芳先生	漁農自然護理署 高級郊野公園護理主任
蔡榮輝先生	香港警務處 行動支援小隊指揮官(西貢分區)
羅婉珊女士	香港警務處 將軍澳警署特遣隊指揮官
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
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)
蔡玉蓮女士	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理(對外事務)
陳可兒小姐	邁進基建環保工程顧問有限公司 主任工程師

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 年第一次會議。

2. 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。
3. 主席報告，陸平才先生因病，陳國旗先生及區能發先生因事未能出席今天會議，並已於會前向秘書處申請缺席。
4. 主席表示，任何委員如未能出席會議，必須根據會議常規第 51 條，在該次會議舉行前，通知秘書處缺席的原因，以便委員會考慮是否同意他的缺席申請。由於沒有委員反對，主席表示批准有關委員的缺席申請。

5. 主席表示，為方便會議有效地進行，請委員注意發言時間。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。

(一) 通過上次會議記錄

6. 由於沒有委員就 2012 年第七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) 續議事項

西貢公路第一期改善工程進度

(二〇一二年第七次會議記錄第 7 至 24 段)

7. 主席歡迎路政署及顧問公司代表蒞臨西貢區議會就上述工程報告最新情況，包括：

- 路政署高級工程師黃華麒先生
- 路政署工程師彭詠欣女士
- 邁進基建環保工程顧問有限公司主任工程師陳可兒小姐

8. 黃華麒先生表示，於上次會議時已提及西貢公路第一期改善工程已進入新階段，即正在進行詳細設計。在上次會議後署方隨即展開有關工作，包括諮詢當區的居民及安排進行探土工程。

9. 彭詠欣女士表示，路政署於 2012 年 12 月與匡湖居的居民及商場代表就隔音屏障的設計舉行會議，會上收集了各代表的意見。現時署方正根據收集得來的意見去審視有關設計，稍後會就設計與匡湖居代表再次舉行會議。土地勘察方面，工程會分兩期進行，第一期工程已於本月動工；第二期工程則會於本年第一季展開。地區設施重置方面，路政署與食環署現正就詳細設計商討，待雙方有初步共識後，會就有關設計諮詢區議會。

10. 陳可兒小姐講解探土工程的資料及進度。在嘉林別墅路段，即由嘉林別墅至莫遮峯的一段現有西貢公路的東邊，會在斜坡上進行鑽孔及探井的工程，以便取得土質資料作詳細設計。至於匡湖居路段，即由現時南邊圍迴旋處至北圍的一段現有

西貢公路、蠔涌路及鹿尾村一帶，亦會進行鑽孔及探井的工程。探井工程是以人手挖掘方式進行，而鑽孔工程會使用小型機械。在上述工程期間，顧問公司會確保承建商提供適當的圍欄及安全措施，以便分隔行人及工程的位置，確保行人的安全。顧問公司已就上述工程諮詢當地居民並取得他們的同意。在工程進度方面，第一階段工程已動工，工程包括三個鑽孔，七個探井及兩段斜坡剝露。第二階段工程預計於本年第一季動工，工程包括二十九個鑽孔及五個探井。

11. 邱戊秀先生請路政署向匡湖居居民發放更多有關西貢公路第二期改善工程的消息，以及感謝當地居民同意署方及顧問公司進行探土工程。此外，他促請路政署盡快完成詳細設計及促請有關當局盡快向工程批出撥款，以免日後工程費用上漲。

12. 黃華麒先生感謝邱戊秀先生就探土工程事宜協助與當地居民商討，令工程得以順利展開。有關建議向匡湖居居民發放更多有關西貢公路第一及二期改善工程的消息，他表示曾與匡湖居的居民就隔音屏障設計及探土工程進行商討，稍後亦會再舉行會議，確保工程在進行詳細設計時充分諮詢當地居民的意見。

13. 邱戊秀先生促請路政署於下次會議向委員會提交工程時間表，即使是預計的時間表亦可。他不明白為何更大型的工程如將軍澳藍田隧道，當局亦能向區議會提交工程時間表，但路政署卻遲遲未能提交西貢公路第一期改善工程的時間表。

14. 黃華麒先生感謝主席及委員對上述工程的關心。他請委員理解上述工程剛剛進入新階段，希望委員能給予路政署及顧問公司多些時間。他表示，西貢公路第一期改善工程是一項頗大型的工程，涉及的範圍亦很廣闊，路政署會積極進行有關工程。待完成詳細設計後，署方會安排申請撥款並在適當時候向委員會公布工程時間表。

15. 主席詢問路政署於下次會議是否能夠公布工程時間表。

16. 黃華麒先生重申會在適當時候向委員會公布工程時間表。

17. 周賢明先生表示，據悉西貢公路第一及二期改善工程的動工日期是覆檢中。他感謝主席剛才促請路政署盡快提交工程時間表，相信區議會大會亦會與委員會一同催促及跟進有關工程進度。他表示，上述工程若有最新消息，請署方立即向委員會提供消息，特別是關於蠔涌路對出的一段西貢公路及匡湖居路段的工程。

18. 方國珊女士表示，西貢公路改善工程已談論十多年，她不明白為何工程進度會如此緩慢。工程的詳細設計已於會議上討論多時，委員會以為工程能於本年內動工，但原來路政署尚未申請撥款。就上述情況，她希望了解問題的根本，究竟是路政署的人手不足、顧問公司安排工程的時間過於緊拙，還是有其他困難。她表示，按現時署方提供的工程進度，恐怕在 2014 年年中才能申請撥款及正式動工。

19. 溫悅昌先生表示，對路政署的回應相當不滿，其他大型工程如跨灣大橋當局亦能提供工程時間表，為何西貢公路改善工程已討論十多年，卻遲遲未能提供交工程時間表。他表示，上述情況令區議會相當失望，促請路政署盡快提供工程時間表。

20. 黃華麒先生回應有關工程的進度問題。西貢公路改善工程於刊憲階段的確遇到問題，待工程獲授權進行後，於 2012 年年中才正式聘請顧問公司進行詳細設計，並於 2012 年 7 月開始向委員會匯報工程進度。他表示，上述工程一直有進展，如現時正進行探土工程，待詳細設計進入最後階段便會安排相關的撥款申請，下一步便是工程招標及正式動工。他希望委員明白有關情況，政府每年亦會審視各項工程的優次及當中涉及的資源和效益。他表示，政府是相當重視西貢公路改善工程，雖然現階段未能提供確實的動工日期，但路政署會盡快開展有關工程。

21. 方國珊女士表示，不明白為何西貢公路改善工程是屬於乙級工程，她相信區議會有一致的共識認同上述工程為西貢區最重要的交通改善工程。她請民政事務處協助促請有關當局加快工程進度，並爭取西貢公路改善工程提升至甲級工程，否則委員難以向西貢區居民交代。此外，她詢問路政署現時預計工程的大概費用及預計工程的施工時間。

22. 黃華麒先生解釋工程要待完成詳細設計才能由乙級提升至甲級。他表示，現階段預計工程費用大概為四億元，施工期約三年。

23. 林咏然先生表示，西貢公路改善工程已討論十多年，他從九十年代剛剛成為議員便一直跟進有關工程，可惜工程拖延至今。他認為當局應盡快申請撥款及開展工程，必要時請區議會主席及民政事務專員提供協助，否則將來工程費用只會上漲。

24. 周賢明先生表示，據悉區議會大會認為西貢公路第一期改善工程相對較為簡單，因而建議於委員會內跟進，而西貢公路第二期改善工程則由區議會大會轄下的工作小組跟進。但按現時情況，他建議主席把西貢公路第一期改善工程再次交由區議會大會跟進，並由工作小組一併跟進。

25. 陳權軍先生對西貢公路第一期改善工程至今仍未能完成感到遺憾。他表示，有關工程早年由於有部分居民因諮詢及資料不足而反對，幸好經協調後已獲得解決，希望第二期改善工程不要重蹈覆轍，不要因少數人士的反對而拖延工程的進行。

26. 陳繼偉先生表示，路政署的回應令人感覺政府對西貢區議會的事務並不重視，對此他感到遺憾。他請主席去信路政署，強烈要求署方於下次會議向委員會交代工程時間表，否則不排除要求與路政署署長會面商討有關事宜。

27. 主席建議去信路政署表達本會的訴求並把上述議題交由區議會大會跟進。

跟進 2012/2013 年度主要工程項目進度報告

(二〇一二年第七次會議記錄第 25 至 32 段)

(SKDC(TT)文件第 1/13 號)

28. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 1/13 號，土木工程拓展署報告各項工程項目的進度。

29. 主席報告有關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)，路政署經秘書處安排，已聯同委員於 2013 年 1 月 22 日進行實地視察。

30. 主席歡迎路政署代表蒞臨西貢區議會就上述的高架行人路工程作出匯報，包括：

- 路政署工程組(新界)高級工程師潘國忠先生
- 路政署工程組(新界)工程師歐陽偉強先生

31. 潘國忠先生表示，剛才主席已提及路政署於 1 月 22 日聯同委員進行實地視察。潘先生按所播放的簡報介紹有關工程，他表示，工程包括興建一條大約 180 米長及闊 5 米的有蓋高架行人路，位於唐明街休憩公園內，連接現時橫跨唐明街近

尚德商場的行人天橋與唐德街新落成的 PopCorn 商場。工程亦會拆卸現有天橋的斜道，以及安裝兩部升降機，包括一部可通往尚德商場，另一部可通往 PopCorn 商場。工程現正處於詳細設計階段，預計於 2013 年年中完成詳細設計，然後再向區議會匯報有關情況，並會在適當時候申請撥款及進行工程招標。

32. 主席表示，當日亦有出席實地視察，他認為現時上述工程最大的問題是沒有撥款展開工程，建議委員可考慮與區議會主席商討把政府批撥區議會的一億元用作上述工程的經費，以便加快工程進行。

33. 莊元荃先生表示，剛才主席的提議值得參考。他表示，上述工程於三年前曾提上立法會申請撥款及於 2012 年時有關文件顯示工程的詳細設計已完成，不明白為何現時工程又返回詳細設計階段。他請路政署詳細解釋當中的原因及問題。

34. 簡兆祺先生認為上述工程設計並不完善，因興建高架行人路後便會把唐明街休憩公園分割成兩部分，做法實在是倒行逆思。他亦擔心工程一再拖延，會令工程費用上漲。他表示，雖然尚德是其選區，但是附近很多屋苑例如廣明苑、唐明苑、寶明苑及富康花園等超過十萬居民均需要使用上述天橋，遠超過政府興建天橋的基本人流要求。他指出，現時當區居民每天使用唐明街的紅綠燈過路，情況險象環生，該處亦曾發生交通意外。此外，他強烈譴責當局沒有與發展商新鴻基地產好好協調，令上述天橋未能與唐明街休憩公園同步興建。他表示會爭取把政府批撥區議會的一億元用作上述工程的經費。

35. 張國強先生表示，據了解，由尚德商場連接 PopCorn 商場的一段行人路路面是暗斜的，詢問路政署是否有相關的防滑措施，以顧及長者及傷殘人士。他認為文件中表示工程進度為「正在覆檢中」是十分含糊不清，要求路政署交代大約需要多少時間完成撥款申請，從而協助委員推算工程的動工及完工日期。

36. 陳繼偉先生查詢上述工程是否一定會拆卸現有天橋的斜道，路政署會否考慮保留斜道作後備用途，因從過往經驗連接天橋的升降機經常發生故障。另外，他對工程的進度及高架行人路把唐明街休憩公園分割成兩部分的情況感到無奈。

37. 潘國忠先生表示，對於剛才委員提及唐明街至唐俊街的交通燈過路處，他得知運輸署已進行研究改善，並請運輸署代表回應。

38. 許錦年先生表示，因應高架行人路仍在設計階段，運輸署計劃在現時唐明街(尚德巴士站對出)分兩次橫過的交通燈過路處，拉直成一次性的過路處。現時署方正透過民政事務處就設計進行諮詢，稍後會向委員會匯報有關諮詢結果。

39. 潘國忠先生表示，現時工程仍處於詳細設計的階段，上次文件中匯報是指設計大致完成，但現時仍繼續優化設計，包括考慮使用不同物料於有蓋行人路的上蓋，例如與機電署研究以太陽能吸熱板作物料；優化兩部升降機的設計，如考慮使用較透明的玻璃纖維的物料；以及與有關部門研究於行人通道上放置植物。他表示，詳細設計將於本年年中完成，然後向區議會匯報有關情況。路政署會在適當時會申請撥款及招標動工。至於剛完成的行人路路面斜道則不是由路政署負責的工程，但根據康文署及港鐵透露，知悉有關斜道為 1:20，及地面所採用的物料是符合輪椅使用者的要求，故此不算太斜，並請委員放心。他重申，路政署定必盡快處理上述工程，現階段未有實際的動工時間，但在完成詳細設計後，會在適當時候向立法會財委會申請撥款，有最新消息會盡快通知區議會，希望委員諒解。

40. 簡兆祺先生表示，知悉運輸署正就改善唐明街的交通燈過路處進行諮詢。他表示，當地居民一直爭取改善唐明街的交通燈過路處成一次性的過路處，可惜改善措施遲遲仍未落實。他促請運輸署完成諮詢後，盡快落實改善措施。

41. 陳權軍先生建議路政署可考慮保留現有天橋的斜道，以備不時之需，亦能節省工程費用。

42. 莊元荃先生表示，相信全體委員均支持興建上述的高架行人路，但對路政署回應現時正在優化設計的說法感到失望。他表示，署方並沒有盡快把上述工程提上立法會申請撥款，當然沒有經費開展工程，現時工程一再拖延，不知何時才能完成。

43. 李家良先生相信路政署建議拆卸現有天橋的斜道定必有其原因，若保留斜道的原因是擔心升降機的故障，未免過於憂慮。再者，斜道現時橫跨公園及阻礙公園的出入口，因此保留斜道未必是適當的選擇。

44. 周賢明先生請主席留意早於多年前區議會已就上述工程的各方面取得共識，決定拆卸有關天橋的斜道，請主席定斷是否維持早年的共識，還是有所改變。至於，唐明街的地面過路設施，他請運輸署仔細考慮及評估，拉直唐明街燈位成一次

性的過路處對唐俊街過路處的影響。

45. 莊元荃先生表示，對維持現有天橋的斜道有所保留，因會影響休憩公園的景觀及出入口，亦擔心如果委員會重新討論拆卸天橋斜道的問題，會進一步拖延工程的進度。

46. 陳繼偉先生表示，剛才的建議純粹為開放性的建議，他作為社會服務及健康安全城市委員會的主席當然關注老弱傷殘的權益。他表示，天橋下設有巴士站，若拆卸斜道後，升降機一旦故障，傷殘人士要迂迴地通過其他道路才能返回地面。他希望委員能以開放的態度對待上述建議，不妨讓路政署的專業人士加以考慮及評估。

47. 范國威先生表示，上述工程已討論多年，因此委員會所針對的對象必然是路政署及運輸署等政府部門。他認為路政署及運輸署有行政失當，署方把工程進度由詳細設計改為優化設計，根本是在拖延時間。他指出，由發展商新鴻基地產聘請新加坡顧問公司設計的公園現時亦已落成，為何由政府興建的高架行人路工程仍然一拖再拖。就上述情況，他看不到任何合理的原因，並認為委員可向申訴專員公署投訴有關的政府部門。若工程一再拖延，定必浪費公帑，因物價及工資正不斷上漲。此外，他認為利用政府批撥給區議會的額外一億元用來興建政府原本應該負責的工程並不恰當，並請委員不要重覆討論拆掉天橋斜道的利與弊，否則只會再度延誤工程。他請主席帶領委員會以更有力的方法向當局施壓，強烈要求盡快提交工程時間表。

48. 潘國忠先生綜合回應如下：

- (一)現時天橋的斜道與康文署公園的正式入口有所相撞，因此署方一直建議拆卸斜道。
- (二)至於地面過路設施方面，署方認為待公園開放之後，會有另一條通道讓市民在由唐德街及唐明街之間穿梭來往，因此相信有助減輕附近地面過路設施的負荷。
- (三)署方暫時未能向委員會提供工程時間表，但承諾會在本年年中完成工程的詳細設計，並向部門反映委員的意見。

49. 主席建議去信路政署表達本會的訴求及促請加快工程進度。若路政署於下次會議尚未能提交工程時間表，建議把上述議題交由區議會大會跟進。
50. 林少忠先生表示，若委員擔心拆卸天橋的斜道會對長者及殘疾人士造成不便，建議路政署不妨考慮於橋底增設地面過路設施。如遇升降機故障，可通知市民改用其他過路方法。
51. 周賢明先生表示，有關拆卸天橋斜道的討論，他認為殘疾人士乘搭升降機到商場，再經天橋使用斜道通往地面的機會不大。再者，他認為橋底增設地面過路設施不宜在此討論。個人而言，他並不贊成有關建議，因影響了全區的道路安排。因此，他請主席決定是否維持原有方案不作任何更改。如果同意維持原有方案，請向路政署發放清晰的信息，促請當局加快工程進度。
52. 簡兆祺先生不同意於橋底增設地面過路設施，不但令地面的過路設施過於密集，造成危險，亦浪費興建高架行人路的資源。
53. 主席詢問委員對於上述工程的原有方案是否有修改的意向。
54. 陳繼偉先生認為應先讓路政署回應若上述工程作輕微修改會否對工作造價及完工日期有所影響，從而讓委員能作出衡量及取捨，惜署方一直沒有提供有關資料。
55. 方國珊女士表示，理解部分委員認為應維持議會早年對上述議題的共識，但認為陳繼偉先生提出的意見亦有其道理。她支持促請路政署加快上述工程進度，同時亦希望委員反思及檢討為何當年興建高架行人路與公園的工程並非一併進行，導致現時兩者的不協調，設施落成日期有所出入及影響整體的規劃。此外，她建議署方考慮在高架行人路的樁柱附近增設適量的單車停泊處。
56. 范國威先生補充，興建唐明街休憩公園的工程複雜程度一定比興建高架行人路工程高，而且早在 PopCorn 商場尚未興建時已討論上述工程，他實在不明白為何上述工程遲遲未能動工，令人有理據懷疑政府刻意拖延上述工程。
57. 主席建議去信路政署，促請盡快落實唐明街與唐德街之間的高架行人路工程，並維持上述工程的原有方案。

改善將軍澳單車使用情況工作小組報告

(二〇一二年第七次會議記錄第 33 至 35 段)

(SKDC(TT)文件第 2/13 號)

58. 主席請西貢民政事務助理專員冼熙朗先生就 SKDC(TT)文件 2/13 號作出報告和補充。

59. 冼熙朗先生表示，SKDC(TT)文件 2/13 號羅列了工作小組有關清理違泊單車的工作，供委員參閱。於 2012 年 11 月至 12 月期間，工作小組進行了四次的清理行動，共清理一百二十八架單車，工作小組會繼續在區內進行清理行動。

60. 主席請民政事務處繼續跟進有關事宜。

改善將軍澳區公眾單車停泊處之設計及管理事宜

(二〇一二年第七次會議記錄第 36 至 37 段)

61. 主席表示，上次會議有委員查詢當局會否考慮於將軍澳山上地區增設單車停泊處，並請運輸署許錦年先生作回應。

62. 許錦年先生表示，運輸署考慮到將軍澳山上地區如翠林邨、景明苑及康盛花園的路面比較斜，而且該處沒有設置單車徑，運輸署的一般做法是在設有單車徑附近的公共運輸交匯處及公園等設施才設立單車停泊處，因此署方現時不會考慮於上述山上地區設置單車停泊處。

63. 林少忠先生表示，據他所知，一些山上地區的居民使用單車前往山下的公共運輸交匯處如寶林及坑口。他認為現時山上地區沒有設置單車停泊處是不恰當，難道居民要停泊其單車於家中，希望運輸署能考慮有關建議。

64. 許錦年先生澄清單車停泊處是供市民作臨時短暫停泊用途而不是用作長期停泊。

65. 林少忠先生表示，市民把單車停泊在停泊處超過一天是正常的事，難道執法機構亦要清理這些單車。

66. 因應林少忠先生的要求，主席表示保留上述議題並請運輸署積極考慮有關建

議。

【西貢區公共交通服務】

67. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 3/13 號及第 4/13 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

(二〇一二年第七次會議記錄第 45 至 47 段)

(SKDC(TT)文件第 5/13 號)

68. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件 5/13 號，新巴/城巴就上述兩條路線所提交的資料，並請運輸署麥潔儀女士回應。

69. 麥潔儀女士表示，新巴/城巴就上述兩條路線的回應已詳列 SKDC(TT)文件 5/13 號，運輸署沒有補充。

70. 主席請運輸署及新巴/城巴繼續跟進上述事宜。

要求增加 91M 號巴士於繁忙時間的班次服務

(二〇一二年第七次會議記錄第 51 至 54 段)

71. 由於委員如沒有其他意見，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

(二〇一二年第七次會議記錄第 58 至 59 段)

(2013 年 1 月 8 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 31/13 及 52/13 號)

72. 主席表示，2013 年 1 月 8 日區議會大會轉介一項獲通過的動議「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」予委員會跟進。由於有關動議與上述議題相關，在沒有委員反對下，主席建議合併討論。

73. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

74. 麥潔儀女士表示，運輸署備悉委員希望增設往來將軍澳及荃灣巴士線的意見，並正研究有關建議。她補充，運輸署在研究時，除考慮為乘客提供直接的巴士服務來往相關地區外，同時亦要顧及資源是否有效地運用。如果有進一步消息，會向區議會匯報。

75. 譚領律先生表示，有關增設往來將軍澳及荃灣巴士線的建議已於會議上多次討論，而他亦曾多次表達希望有關的路線能途經翠林邨及康盛花園。運輸署多次回應會在 2013 至 2014 年度巴士路線發展計劃中交代有關事宜，他希望區議會能在巴士路線規劃上多些參與，而不是單方面地表達意見，讓運輸署和巴士公司一同閉門造車。他建議運輸署及巴士公司在巴士路線發展計劃的早期策劃階段先諮詢西貢區巴士路線發展小組的意見，與小組成員一同磋商，相信可令巴士路線發展計劃的接受程度更加理想。

76. 麥潔儀女士表示，會轉達委員的意見予有關部門跟進。

77. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

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」)

(二〇一二年第七次會議記錄第 60 至 63 段)

78. 主席表示，上次會議有委員查詢遷移地下公共設施涉及多少公帑開支，以及是否已聘用顧問公司研究相關的可行性，請運輸署麥潔儀女士回應。

79. 麥潔儀女士表示，運輸署已要求新巴審視調整巴士站上蓋設計的可行性，大前題是避免遷移地下的公共設施，現正等候新巴的回覆。

80. 主席請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

(二〇一二年第七次會議記錄第 64 至 67 段)

81. 主席表示，秘書處已於 2012 年 12 月 12 日安排委員聯同觀塘區的運輸署代表進行實地視察，並請運輸署許錦年先生代為交代有關情況。

82. 許錦年先生表示，由於上述位置的地理限制，將軍澳隧道收費廣場的周圍並沒有足夠空間增設巴士轉乘站。運輸署得知土木工程拓展署會就安達臣道石礦場一帶發展進行技術性可行研究，當中亦包括研究於將軍澳隧道收費廣場外增設巴士轉乘站的可行性，預計 2014 年完成研究。待運輸署收到有關的研究報告後會向區議會匯報。

83. 林少忠先生認為應保留上述議題，並促請有關部門提早進行可行性研究。

84. 主席表示，保留上述議題，並請運輸署繼續跟進上述事宜。

要求將「坑口北」巴士總站正名為「將軍澳醫院」

(二〇一二年第七次會議記錄第 88 至 106 段)

85. 主席歡迎九巴社區事務高級襄理羅麗明女士蒞臨西貢區議會，就上述地點的巴士總站正名事宜提出意見。

86. 羅麗明女士表示，九巴對巴士站命名的大原則是令市民清楚掌握該巴士路線所到達的總站位置，現時巴士總站的名稱是根據政府憲報去制訂並配合相關地區的名稱。一直以來，九巴會避免利用醫院作巴士總站的站名，以北區醫院附近的巴士總站為例，縱使巴士總站位於北區醫院旁，但九巴特意以距離較遠的太平村命名，目的是顧及車長及乘客的感受。一般來說，車長及乘客對巴士的車頭牌顯示醫院的名稱有所忌諱，故九巴一直避免以醫院作總站命名。因此，九巴並不支持把上述地點的巴士總站命名為「坑口(北) (將軍澳醫院)」，但理解委員希望市民對巴士總站的位置更加清晰。其實，現時九巴部分的巴士線如第 296M 號線已於車廂內的報站系統，加入語句提醒乘客，坑口(北)總站是在將軍澳醫院旁邊，九巴將擴展有關提示語句至所有前往坑口北巴士線的報站系統。

87. 主席表示，委員會於 2012 年第七次會議通過上述地點的巴士總站正名為「坑口北(將軍澳醫院)」。

88. 林少忠先生表示，理解九巴表示車長及乘客對巴士的車頭牌顯示醫院的名稱有所忌諱，但擔心九巴如何確保需要前往將軍澳醫院的市民能夠乘搭正確的路線及於正確的站點下車。他詢問九巴會否於分站的告示板以括號顯示將軍澳醫院的名稱，確保將軍澳區外的乘客清楚知道該路線途經將軍澳醫院。

89. 邱玉麟先生認同九巴所提出的忌諱問題。他表示，坑口北是個值得保留及紀念的名稱，建議亦可命名為坑口鄉事委員會。他支持任何包含坑口二字的名稱。

90. 周賢明先生表示，上述地點的巴士總站已有悠久的歷史，並申報有家人於將軍澳醫院工作，每天進出醫院因而沒有忌諱的問題。他建議九巴研究方法協助區外的市民知悉途經將軍澳醫院的巴士路線，並建議九巴向需要定期前往將軍澳醫院的醫療服務使用者進行宣傳，清楚說明前往坑口北的巴士路線便能前往將軍澳醫院。

91. 主席表示，相信委員是擔心上述的命名會令居住於將軍澳區外的市民不清楚有關路線所途經的站點，建議九巴於巴士分站的告示板顯示將軍澳醫院，方便市民。

92. 羅麗明女士表示，考慮到很多市民會利用網頁和巴士分站的路線資料紙去查閱巴士路線及相關資料，九巴計劃於網頁和巴士分站的路線資料紙加設附註，向市民說明坑口(北)總站等同於將軍澳醫院，方便市民掌握巴士站的位置。

93. 主席表示，相信上述的措施可方便市民掌握巴士站的位置，建議試行有關名稱及措施。

94. 副主席認同「坑口北 (將軍澳醫院)」這個名稱是有改善空間及理解忌諱的問題，但同時擔心將軍澳醫院的名稱沒有顯示在巴士的車頭牌上會令區外及需要前往醫院的市民不清楚有關路線所途經的站點。他認為現今社會的市民接受程度提高了不少，希望巴士公司不要仍採用舊時代的思維模式。

2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃

(二〇一二年第七次會議記錄第 239 至 255 段)

95. 主席請運輸署麥潔儀女士匯報有關第 692 號線的服務調整最新情況。
96. 麥潔儀女士表示，運輸署備悉委員對第 692 號線服務調整的意見，現時仍在整理有關資料，故尚未有任何定案。若署方有進一步的決定，會向區議會作出諮詢。
97. 主席表示，保留上述議題及請運輸署繼續跟進上述事宜。

要求改善巴士線 98C、296C 及 296D 服務質素

(二〇一二年第七次會議記錄第 256 至 260 段)

98. 主席請委員提出意見。
99. 簡兆祺先生表示，有不少居民向他投訴第 296C 及 296D 號線的班次不準時的問題，特別是頭班車經常延誤，希望巴士公司能作出改善。
100. 譚領律先生向運輸署作以下查詢：
- (一)有關第 98C 號線的班次數據；及
 - (二)運輸署在文件上提供了有關路線的編定班次，詢問署方有否進行班次調查及能否提供實際的班次數據。

另外，他表示有不少居民投訴第 98C 號線經常脫班，居民曾發現有一架未有載客的第 98C 號線由九龍城開出。以往運輸署曾表示批准九巴於中途站接載乘客以疏導乘客，但該路線於九龍城開出未能達到疏導乘客的作用，認為九巴以此方法去符合班次要求非常不當，請運輸署解釋有關班次調查的做法。

101. 林咏然先生指出，運輸署沒有在文件中提供第 98C 號線的班次數據。據他所知，第 98C 號線在旺角道的分站於下班的繁忙時段非常擠滿，而第 98S 號線的需求亦很大。他指出，第 98C 號線不單是將軍澳區內的居民使用，秀茂坪及寶達的兩個分站亦有佔總乘客量約百分之二十的乘客下車，建議加強第 98S 號線的服務班次，令居民有多一個公共交通選擇。

102. 莊元苓先生同意委員所言，第 296C 及 296D 號線的班次經常被居民投訴。他表示，第 296C 號線途經較繁忙的地區如旺角及觀塘，建議該路線於觀塘道直接上橋，避開較繁忙的觀塘市中心，相信有助改善脫班的情況。此外，他建議第 296D 號線增加一至兩班的班次，方便乘客。

103. 麥潔儀女士感謝委員的意見。她指出，第 98C、296C 及 296D 號線是屬於較長途的路線，途經油尖旺多個繁忙地段，包括彌敦道、亞皆老街及漆咸道等地方，而第 296C 號線亦途經觀塘。運輸署已要求九巴檢討上述路線於繁忙時段的服務，以及要求九巴因應路線於繁忙時段受到交通擠塞的影響而作出相應措施，以確保班次的穩定性。至於剛才委員詢問編定班次的意思，編定班次是指根據該路線的服務詳情表於某個時段的行走班次。另外，有委員建議第 98C 及 98S 號線取消途經旺角道及第 296C 號線取消途經觀塘，署方需要考慮及審視各分站的乘客需求。有關上述路線的數據如下：第 296C 號線平日上午七時至九時，由尚德開出的編定班次為每十三分鐘一班，平均載客量為百分之六十五；下午五時至七時由深水埗開出的服務平均載客量為百分之六十二。第 296D 號線上午七時至九時，由尚德開出的服務平均載客量為百分之五十六；下午五時至七時由九龍鐵路站開出的服務平均載客量為百分之四十九。因此，現時第 296C 及 296D 號線的服務水平已可配合乘客需要，但運輸署會密切留意路線的乘客量，若發現需求有增長，定會考慮加強服務，配合乘客需要。

104. 譚領律先生認為運輸署的上述回應顯示署方並沒有掌握路線的實際班次。他理解路面的交通情況會影響行車班次，但關注巴士公司是否按照編定班次的時間規定行車，認為運輸署應密切監察有關情況。

105. 林少忠先生表示，過往曾有傳媒報道巴士公司利用一些「隱形車」去改善脫班情況。由於第 98C 號線於旺角道經常爆滿，他建議九巴於該分站加設特別班次以紓緩有關情況，相信較於九龍城開出特別班次更為有效。

106. 周賢明先生對剛才委員表示第 296C 號線的頭班車經常延誤的情況感到擔心。據了解，現時於坑口北開出的頭班車約五時三十分，相比之下尚德區頭班車的開出時間較晚，約為五時五十五分，故希望運輸署能密切監察有關情況。他認為上述路線的乘客量相對行經坑口北的路線較低，對班次有一定的影響，建議署方考慮優化尚德區即將軍澳南的巴士路線。此外，隨著衛星系統的發展，建議巴士公司仿

效外國地區，於各分站設置有關設備，向乘客提供路線及班次的資訊。

107. 麥潔儀女士表示，運輸署會要求九巴就脫班問題作出解釋。署方知悉九巴曾發生車長臨時因病告假而影響班次的情況，當時九巴已立即安排後備車長協助出車，希望委員理解巴士公司需時去作出上述的臨時安排。

108. 主席表示，保留上述議題於下次會議跟進。

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
(二〇一二年第七次會議記錄第 261 至 265 段)

109. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

110. 麥潔儀女士表示，現時九巴第 98P 號線由尖沙咀開往坑口北班次的最高乘客量約有六成至六成半，服務已能配合乘客需求。運輸署及九巴會繼續密切注視該特別班次的服務水平，以配合乘客需求。

111. 譚領律先生認為運輸署剛才所指第 98P 號線的平均乘客量為六成至六成半，相信應該包括企位，以及當時車箱內的座位亦差不多已滿。他認為署方單單以第 98P 號線於下午六時的乘客量去衡量上述路線的現有班次是否能配合需求，做法並不理想。第 98P 號線經寶林北路途經山上翠林及康盛花園等地點到達坑口北，他相信乘客對該路線有一定的需求，希望運輸署及九巴能加開特別班次以應付需求。

112. 麥潔儀女士表示，就增加班次及加強服務的建議，運輸署需要考慮路線現有班次的載客率，如有需要，署方會調整服務。

113. 方國珊女士表示，剛接到港鐵北角月台冒煙的消息，導致港鐵將軍澳線癱瘓，由此可見實在不能完全依賴鐵路運輸系統，巴士在公共運輸上仍有十分重要的角色。她表示，乘客對往來坑口北及將軍澳至九龍地區的第 98P 號線及第 796X 號有一定的需求，希望運輸署檢視班次及乘客量的調查方法，從而得到更準確的數據。

114. 主席表示，委員可待稍後港鐵代表到場就港鐵事故提出查詢及意見。

115. 林少忠先生認同第 98P 號線有一定的乘客需求，特別是山上居民，因該區只有上述路線及一條屋邨巴士路線往來將軍澳至尖沙咀。再者，從數據顯示，該路線於下午六時的乘客量達六成，可見有一定的乘客需求。他認為上述路線於星期一至五只於下午六時開出並不足夠，建議運輸署於指定時段內加開班次，如於下午六時至八時每十五分鐘一班，試驗成效。

116. 主席表示，保留上述議題於下次會議跟進。

要求運輸署於早上及黃昏繁忙時間加密第 798 號班次，以應付需求

(二〇一二年第七次會議記錄第 266 至 269 段)

117. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

118. 麥潔儀女士表示，根據調查結果顯示，新巴第 798 號線於上午七時至九時，在寶康路往火炭方向，平均班次為每十五分鐘一班，較現時編定班次二十分鐘為高，平均載客率為百分之八十，乘客平均候車時間為十六分鐘；下午六時至八時，在沙田市中心往調景嶺方向，平均班次為每十四分鐘一班，較現時編定班次十五至二十分鐘為高，平均載客量為百分之七十四，乘客平均候車時間為七分鐘。運輸署及新巴會繼續密切留意上述路線的服務水平及乘客需求，確保班次得以配合。

119. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 270 至 278 段)

120. 簡兆祺先生表示，現時第 296D 號線於尚德商場才設有分段優惠，但尚德商場的下一站便是總站，認為此分段優惠實在是形同虛設，未能令乘客真正受惠。因此，他建議九巴及運輸署考慮第 296D 號線於九龍灣國際展貿中心站加設分段優惠。

121. 麥潔儀女士表示，九巴會考慮下列增設分段收費的因素，包括乘客的乘車模式，對路線的財政影響，其他交通工具的收費及運作上的可行性等。現階段九巴未有計劃增設第 296D 號線的分段收費，但已備悉議員的意見，作為日後檢討服務時參考之用。

122. 莊元苓先生希望運輸署能協助向九巴傳達委員及當區居民的意見。他表示，第 296D 號線由開始服務至今，九巴從來沒有考慮乘客的需要，只是在尚德商場設立形同虛設的分段優惠，並認為於九龍灣國際展貿中心站加設分段優惠是合理的要求。

123. 周賢明先生認為於九龍灣國際展貿中心站加設分段優惠有助乘客轉乘其他路線，並希望下次能有九巴代表出席會議，商討於將軍澳更多地點加設分段及轉乘優惠。

124. 林咏然先生表示，近年九龍灣一帶商業大廈林立，很多將軍澳區居民需要乘搭第 98D 及 296D 號線到該區上班。剛才運輸署提及九巴考慮增設分段收費的不同因素，但他相信設立分段優惠對九巴的財政影響不大，而且認為九巴應利用優惠吸引乘客從其他競爭對手如小巴及港鐵改乘巴士，改變乘客的乘車模式。

125. 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

(二〇一二年第七次會議記錄第 279 至 291 段)

126. 主席請運輸署麥潔儀女士報告有關試行路線的情況。

127. 麥潔儀女士表示，九巴第 296D 號線為將軍澳區內的長途巴士路線，行車時間約為六十分鐘。在現有資源下，若建議該路線行經翠嶺路及景嶺路並加設中途站，不但增加行車時間，亦會令現時的行車班次下調，影響使用該線的乘客。現時調景嶺區居民已有第 796X 號線服務，為免資源重疊，運輸署並不支持上述建議。

128. 陳繼偉先生表示，不論有盈利或虧蝕的路線，還是乘客量多或少的路線，運輸署及巴士公司總是對不同的路線建議持反對意見。他表示，委員於上次會議要求運輸署就第 296D 號線行經翠嶺路及景嶺路試行路線，請署方盡快進行。

129. 麥潔儀女士表示，運輸署考慮到上述建議路線的行車時間會因繞經翠嶺路及景嶺路而需增加十分鐘、甚或是十五分鐘，均會影響現時路線的運作及安排，希望委員理解。

130. 陳繼偉先生表示，以往運輸署會就委員提出的路線意見而試行路線，不明白為何是次沒有試行路線的安排，是否代表日後所有路線變動，運輸署亦不會安排試行路線。他表示，試行路線有助了解第 296D 號線行經翠嶺路及景嶺路對增加車程的確實時間，以免運輸署及委員對增加車程時間持不同的意見。

131. 方國珊女士表示，根據上次的會議紀錄，主席請運輸署就第 296D 號線行經翠嶺路及景嶺路的建議提交試行路線的回覆，但麥潔儀女士現表示沒有安排試行路線，此舉並不尊重委員會及主席。對於運輸署指調景嶺區居民已有第 796X 號線的服務，她認為服務並不足夠，因現時第 796X 號線已非常爆滿，加上港鐵的服務水平亦相當不穩定。

132. 麥潔儀女士表示，委員可能對上述情況有所誤解。一直以來委員對將軍澳區的運輸服務均提出不少建議，運輸署會審慎考慮各項建議，並因應個別情況而作出試行路線的安排，從而得出理想的路線方案。她補充，運輸署會就可行的方案試行路線，此舉是希望避免委員及居民對有關路線建議持過高的期望。

133. 陳繼偉先生表示，作為區議會議員所反映的意見當然是民意，議員綜合市民的意見交由政府部門研究，政府部門應就此提供協助，但政府部門的回應及行為變相令人覺得議員的動議效力不大。他認為，政府部門根據自己的意願選擇性地研究及跟進事宜，是不負責任的行為。

134. 周賢明先生請主席定斷有關試行路線的安排。他希望了解在運作上現時第 296D 號線以多少部車輛行走，是否完全沒有資源去配合路線因行經翠嶺路及景嶺路而令行車時間增加十至十五分鐘。除運作上的考慮外，他希望了解運輸署認為第 296D 號線行經翠嶺路及景嶺路不可行是否涉及其他原因，譬如是否涉及對第 796X 號線的競爭。

135. 麥潔儀女士感謝議員對有關建議的細心探討。根據九巴就第 296D 號線繞經翠嶺路及景嶺路建議方案的資料，九巴估計若路線繞經翠嶺路及景嶺路，於早上繁忙時段由尚德開出的班次需要由十二至十三分鐘一班延長至十五分鐘一班，而由九龍站開出的班次則由十八分鐘一班延長至二十五分鐘一班，整體上亦需要增加一架車輛行走。另外，下午繁忙時段的班次亦需要因類似的安排而下調。運輸署考慮到在現有資源下，有關建議會令路線的運作變得不理想，班次會因繞經翠嶺路及景嶺路

而需要作出變動，及會影響現有乘客，因此署方不支持上述建議，並希望委員理解繞經翠嶺路及景嶺路的方案在現有的資源下有一定的難度。

136. 周賢明先生表示，從剛才的資料可見運輸署對繞經翠嶺路及景嶺路的方案有所保留，純粹是路線整體運作上的考慮，並不涉及其他原因。他認為，繞經翠嶺路及景嶺路的建議有助增加第 296D 號線的客源，希望九巴能加以考慮。此外，剛才運輸署指現時第 296D 號線於早上繁忙時段，班次為十二至十三分鐘一班，與九巴於網頁上的資料不符，是否表示現時班次服務的下降，請運輸署與九巴就此協調。

137. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

要求九巴 98D 路線回程坑口(北)於九龍灣國際展貿中心站加設分段優惠
(二〇一二年第七次會議記錄第 292 至 300 段)

138. 由於委員如沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

要求新巴加強檢視空調巴士車箱內溫度
(二〇一二年第七次會議記錄第 301 至 306 段)
(SKDC(TT)文件第 6/13 號)

139. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 6/13 號，新巴/城巴就有關空調巴士車箱內溫度的回覆。

140. 由於委員如沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

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
(二〇一二年第七次會議記錄第 307 至 309 段)

141. 主席請委員提出意見。

142. 簡兆祺先生表示，不但是寶豐路近梁潔華小學，第 798 號線很多地點的分站亦沒有設置上蓋，希望新巴能作全面檢討。

143. 林少忠先生希望委員會先跟進上述動議地點即寶豐路近梁潔華小學的第 798

號線的巴士站。

144. 主席建議去信新巴表達本會的訴求。

145. 周賢明先生建議除去信新巴跟進上述動議外，希望向新巴一併反映區內第 798 號線很多地點的分站亦沒有設置上蓋，以及要求新巴提供有關的興建計劃時間表。

146. 李家良先生建議去信新巴一併反映新巴在西貢區內的各巴士分站均沒有設置上蓋的問題。

147. 主席建議就上述意見去信新巴，並要求新巴向委員會提供新巴在西貢區內各巴士分站的情況；議題繼續保留。

要求 694 隧巴線途經坑口內部及太古城

(二〇一二年第七次會議記錄第 421 至 427 段)

148. 由於委員如沒有其他意見，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

(二〇一二年第七次會議記錄第 311 至 315 段)

149. 主席請委員提出意見。

150. 林咏然先生表示，運輸署的回應是意料中事，雖然九巴第 91M 號線及其他專線小巴如第 103 及 103M 號線途經清水灣道，但並不是直接到達布袋澳村，希望署方照顧布袋澳村居民的需要。他建議，運輸署考慮第 16 號線小巴於晚上停止服務後，調整其他專線小巴如第 103 及 103M 號線駛經布袋澳村。

151. 副主席同意林咏然先生的建議，在第 16 號線小巴於晚上停止服務後，調整專線小巴如第 103 及 103M 號線駛經布袋澳村。

152. 麥潔儀女士表示，上述的建議涉及延長第 103 及 103M 號線，運輸署需要研究

有關建議。

153. 主席表示，保留上述議題及請麥潔儀女士於下次會議回應上述事宜。

要求重新招標 18 號及 108M 號小巴路線

(二〇一二年第七次會議記錄第 316 至 324 段)

154. 主席請委員提出意見。

155. 林咏然先生表示，第 18 號線小巴服務於將軍澳北的需求很大，特別是早上及下午的繁忙時段，促請運輸署優化路線後重新招標，或考慮於彈性時間提供服務。

156. 麥潔儀女士表示，運輸署在處理第 18 號線小巴停辦的建議時已檢視該路線沿路的公共運輸網絡、路線的服務性質、營運的情況及乘客的需求，亦有評估該路線的替代服務。隨著鐵路及巴士網絡的擴展，乘客已有更便捷的替代交通服務，替代服務的車費亦較第 18 號線的車費為低。舉例當時第 18 號線的車費為 13.5 元，港鐵的車費為 10.5 元或 12.5 元，過海巴士路線的車費亦較第 18 號為低。為免與現有的公共運輸服務重疊，運輸署不支持開辦類似的專線小巴服務。

157. 方國珊女士表示，第 18 號線小巴於早上及下午的繁忙時段的乘客量達數千人，而港鐵在非繁忙時間的乘客量並不高，請運輸署不要偏袒港鐵。今天港鐵的事故可亦反映港鐵的負荷過大及維修檢查不足。她建議，運輸署考慮重組路線，例如途經將軍澳南和及日出康城及增加港島的循環線以增加客源，並重新招標第 18 號線。

158. 麥潔儀女士表示，剛才已回應運輸署不贊成復辦上述路線的原因。她補充，若路線的營運不佳，有機會令同一組別的路線需要作補貼，因而令同一組別路線的乘客可能需要承擔更高昂的車費。以第 18 號線小巴為例，東區海底隧道的費用對該路線的營運成本非常沉重。

159. 林咏然先生建議運輸署優化第 18 號線小巴的路線，而不是原封不動重設以往的舊有路線。他建議，路線可途經區內不同地點如將軍澳中心、唐德街三間新落成的酒店及日出康城，讓乘客有多一項公共交通選擇，並請運輸署不要偏袒港鐵。

160. 邱戊秀先生請運輸署再三考慮重新招標第 18 號線，若不重新招標，不能得知是否有營辦商願意經營有關路線。他表示，得知最近港島區有數條小巴線即將停辦，擔心小巴行業會逐漸式微，影響小巴司機的生計及就業機會。

161. 副主席申報自己為港島北角區的居民並在諮詢文件中表示反對停辦第 18 號線小巴服務。他同意林咏然先生優化路線的建議，路線途經將軍澳南及將軍澳中心不同地點，相信能吸納更多的乘客。他認為運輸署處事持雙重標準，署方對他們想做的事一意孤行，亦不願意接受委員的意見。他支持重新招標第 18 號線小巴服務，希望運輸署能多聽意見。

162. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

要求 106 及 111 專線小巴於繁忙時段加強服務

(二〇一二年第七次會議記錄第 325 至 331 段)

163. 由於委員如沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

反對 106 及 107 號專線小巴申請加價

(二〇一二年第七次會議記錄第 332 至 339 段)

164. 由於委員如沒有其他意見，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

(二〇一二年第七次會議記錄第 340 至 352 段)

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 353 至 358 段)

165. 由於沒有委員反對，主席表示上述兩項議題合併討論。

166. 麥潔儀女士表示，運輸署已要求教學中心研究加強其學生服務，以針對該校學生上、下課時段及上課日子的交通需求，減輕區內交通服務的壓力，現正等候校方的回覆。運輸署亦督促專線小巴第 17M 號線營辦商加強服務及妥善管理其車隊。營辦商已承諾會於日內增添一部小巴行走該路線，現正安排有關手續。運輸署認為現時翠林區的交通服務已足夠，現時共有五條九巴路線途經寶林北路往寶林，

包括第 93A、93K、98A、98C 及 296M 號線，該巴士站離翠林公共運輸交匯處約 80 米，步行僅需不足兩分鐘，而該五條路線的合併班次只約三分鐘。鑑於專線小巴第 17M 號線在繁忙時段有一定的乘客需求，而小巴載客量有限，署方希望委員鼓勵居民及學生使用載客量較小巴高出多倍的巴士服務，以分流乘客需求。九巴亦正安排宣傳資訊，提供上述巴士路線和前往巴士站的資料，張貼於翠林公共運輸交匯處，預計二月份可完成安排。運輸署亦會要求教學中心協助張貼有關資料於校園和透過電郵發送給學生，署方亦在此誠邀委員協助將宣傳資料張貼於辦事處。

167. 譚領律先生希望運輸署盡快要求中文大學就校巴服務事宜作回覆，亦希望運輸署能長時期監察第 17M 號專線小巴的服務質素，並請民政事務處關注上述事宜。對於運輸署鼓勵學生乘搭巴士的建議，他表示支持但關注巴士的服務班次及巴士車費較小巴昂貴的問題。

168. 林少忠先生表示，據他所知，雖然運輸署讓中文大學開辦校巴服務，但校方並不希望學生依賴校巴服務，反而希望學生能選擇不同種類的交通工具。他指出，第 17M 號專線小巴現時提供轉乘優惠，學生對需要步行至公共運輸交匯處乘搭車費較昂貴的巴士意欲自然較低。他希望運輸署切實解決山上居民的交通問題，不要偏袒小巴營辦商，建議引入巴士公司競爭。

169. 譚領律先生表示，據悉中文大學認為上述事宜是運輸署的責任，應讓學生選擇乘搭不同種類的交通工具，但對此他並不同意。他認為學生每年繳交數萬元學費，校方應有責任向學生提供配套設施，請運輸署與校方協調上述事宜。

170. 麥潔儀女士表示，運輸署早前亦曾與林少忠先生及譚領律先生就上述事宜作溝通及交換意見，並作實地視察。現時翠林區往來寶林區的交通服務是足夠的，寶林北路的巴士站距離翠林巴士總站及專線小巴第 17M 號線的總站約 80 米，步行僅需不足兩分鐘。鑑於小巴的載客量有限，因此於上、下課的繁忙時段，乘客無可避免需要輪候兩至三架車才能上車。根據運輸署的調查，第 17M 號線於繁忙時段的班次已頗為頻密，約不足一分鐘至三分鐘一班，平均候車時間約為五至六分鐘。署方亦已督促第 17M 號線的營辦商加強服務及妥善管理其車隊，以配合乘客的需求。

171. 林少忠先生表示，早前協助向學生宣傳中大的校巴服務，但無奈被專線小巴營辦商指摘此舉搶走乘客。既然運輸署批准中大校方開辦校巴服務，他詢問署方是否批准山上的屋苑自行開辦巴士服務往來屋苑至寶林港鐵站，不用依賴專線小巴營辦商的服務，並申報自己為景明苑業主立案法團主席。

172. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 359 至 363 段)

173. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

174. 麥潔儀女士表示，有關個別專線小巴路線的收費，包括提供分段和優惠收費、分段收費形式等，是營辦商在考慮他們的營商情況及路線的運作環境而作出的商業決定。運輸署會鼓勵營辦商因應其營運狀況，為乘客提供票價優惠措施。

175. 林少忠先生表示，提出上述動議是由於上述多條小巴路線的收費不一。他指出，現時往來康盛花園至寶林港鐵站的第 15 號線在早上只有兩班車，令居民需要乘搭其他路線如第 12、106 及 111 號線。他表示經常收到山上居民對交通的投訴，促請運輸署正視居民的訴求，把上述路線的分段收費劃一與第 15 號線看齊，以及不要偏袒某些小巴營辦商。

176. 麥潔儀女士表示，上述的路線是屬於不同的小巴營辦商，因此各營辦商需因應其營運狀況，為乘客提供票價優惠措施。她補充，不同組別的小巴路線對票價的調整有不同的需求，因此不同路線的票價收費會有所出入。

177. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜，並於下次會議繼續討論。

要求增設專線小巴往來西貢市與香港世界地質公園

(二〇一二年第七次會議記錄第 364 至 369 段)

178. 邱戊秀先生希望運輸署考慮旅遊發展的需要，研究開放電動車進入香港世界地質公園，建議署方可與區議會旅遊及經濟工作發展小組商討有關事宜。

179. 邱玉麟先生認為政府不應因綠化環保的原則而過於限制適當的發展，應好好善用香港世界地質公園，建議政府興建類似輕便鐵路般的運輸系統連接西貢市與香港世界地質公園，方便更多旅客到該處遊覽。

180. 主席表示，保留上述議題於下次會議繼續討論。

(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

(二〇一二年第七次會議記錄第 114 至 119 段)

(SKDC(TT)文件第 3/13 號)

181. 有關委員建議於景林邨寶順路設立過海的士站，主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 3/13 號內附圖，並請運輸署麥潔儀女士報告最新情況。

182. 麥潔儀女士表示，位於調景嶺公共運輸交匯處的過海的士站已於 2012 年 12 月 15 日啟用。就建議於寶順路設置過海的士站，詳情請參閱文件內附圖，運輸署正就該建議諮詢市區的士業界的意見。

183. 林少忠先生讚賞運輸署積極跟進於寶順路設置過海的士站之事宜，希望諮詢業界意見後能盡快落實。

184. 主席表示，保留上述議題於下次會議繼續討論。

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 428 至 445 段)

(SKDC(TT)文件第 7/13 號)

185. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 7/13 號，運輸及房屋局就要求於西貢區多個地點加設新界的士上落客處的回覆。

186. 邱戊秀先生表示，對運輸及房屋局的回覆感到失望，不明白局方為何不批准於上述地點加設新界的士上落客處，特別是將軍澳醫院。

187. 邱玉麟先生表示，不滿意運輸及房屋局的回覆，就將軍澳醫院為例，現時的安排對長者非常不便，希望局方能重新考慮有關建議。

188. 李家良先生表示，委員提出上述建議是從居民的實際需要而出發。據他所知，很多市區的士不願意駛往坑口及清水灣的村落，居民需要依賴新界的士作接駁服務。他表示，以往將軍澳未完全發展時容許新界的士於區內上落客，但現在將軍澳發展成熟後，當局改以市區的士提供服務，認為當局的做法不當。

189. 陳權軍先生表示，不認同當局的做法。

190. 副主席認為將軍澳及坑口屬於新界地區，不明白為何新界的士不能自由於區內上落客，舉例現時新界的士不能在坑口天后廟附近上落客。他表示，早前在運輸及房屋局局長到訪西貢區議會時曾向局長反映有關情況，希望運輸署能積極跟進。

191. 邱玉麟先生建議保留上述議題及去信當局表達委員的訴求。

192. 主席表示，委員會已就有關議題去函運輸及房屋局。

193. 林少忠先生詢問現時政府把將軍澳劃分為新界地區還是市區，為何區內的隧道巴士收取新界的費用，新界的士則不能於新界地區提供服務，批評政府做法混亂。

194. 陳繼偉先生希望當局在上述建議地點能優先考慮將軍澳醫院，方便長者及有需要人士，希望政府部門能體恤民情。

195. 主席表示，保留上述議題，以及再次去信運輸及房屋局表達委員會對其回覆的不滿及希望當局檢討有關做法。

【道路工程/設施】

196. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 8/13 號及第 9/13 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

(二〇一二年第七次會議記錄第 125 至 128 段)

197. 主席請運輸署許錦年先生報告最新情況。

198. 許錦年先生表示，路政署正就上述工程進行估價，請路政署交代有關進度。

199. 何亦文先生表示，由於上述工程比較大型及複雜，並涉及改動路旁的斜坡，路政署正準備進行地型勘探，以掌握更多資料以進行估價，稍後會向委員會匯報有關情況。

200. 主席請運輸署及路政署繼續跟進上述事宜。

201. 邱玉麟先生感謝上述部門的協助並希望部門盡快開展工程。

202. 林少忠先生表示，早前委員聯同有關部門一同進行實地視察，希望部門盡快開展工程，方便澳頭村的居民。

要求寶寧路(將軍澳醫院對出)斑馬線加裝觸控式紅綠燈

(二〇一二年第七次會議記錄第 131 至 133 段)

203. 主席請運輸署黃瀛女士報告最新情況。

204. 黃瀛女士表示，運輸署的回應與上次會議相若，沒有特別補充。

205. 主席詢問上述工程何時會動工進行安裝。

206. 黃瀛女士表示，運輸署已發出工程指令，現等待路政署安排進行工程。

207. 何亦文先生表示，路政署正規劃上述工程，預計大約需要半年至九個月時間完成工程。

208. 譚領律先生代表溫悅昌先生表示，上述地點涉及道路安全的問題，希望政府部門盡快展開工程。

209. 主席表示，保留上述議題及請運輸署及路政署繼續跟進上述事宜。

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
(二〇一二年第七次會議記錄第 134 至 137 段)

210. 主席請委員提出意見。

211. 林少忠先生表示，上述建議的行人天橋與剛才討論位於尚德的行人高架路的性質類同，同樣是連接屋苑至港鐵站，希望運輸署能積極跟進及研究有關建議。

212. 主席表示，保留上述議題及建議去信運輸署表達委員的訴求。

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 138 至 153 段)

(SKDC(TT)文件第 34/13 號)

213. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 34/13 號，有關寶康路行人過路設施第四方案之諮詢文件。

214. 主席請運輸署許錦年先生報告最新情況。

215. 許錦年先生表示，運輸署就寶康路行人過路設施第四方案於 2012 年 12 月透過民政事務處進行公眾諮詢，諮詢對象包括附近十四個居民團體、四位當區議員及十間學校，諮詢結果如下：十四個居民團體當中，支持方案(兩個)、反對方案(零個)及對方案沒有意見(零個)；四位當區議員當中，支持方案(三位)、反對(零位)及對方案沒有意見(零位)；十間學校當中，支持方案(三間)、反對方案(兩間)及對方案沒有意見(兩間)。總括諮詢結果如下：支持方案(八票)、反對方案(兩票)、對方案沒有意見(兩票)及沒有回覆(十六票)。綜合的反對意見如下：現時原有的行人隧道已發揮安全過路的功能，加設橫過寶康路交通控制的行人過路設施，浪費大量公

帑；建議的行人過路設施與行人隧道位置接近，作用重疊及實屬不必要；建議方案需要砍伐或移植八棵樹木，影響綠化環境。另外，有一名市民對建議方案提出個別意見，該市民認為建議方案的行人過路設施位置並不理想，因居民多是向茵怡花園及新都城第一期方向行走，到附近商場及乘搭向九龍方向的公共交通工具，因此認為採用原本寶豐路的行人隧道較為恰當。綜合上述的反對意見，運輸署認為以往已就寶康路行人過路設施提供多個方案，而上述的諮詢結果顯示主流意見對第四方案表示支持，相信此方案已平衡各方面的意見。從過往的實地視察顯示，現時寶康路的行人隧道在早上繁忙時段較為擠擁，在寶康路增設地面行人過路設施可提供多一個選擇，作為分流。如市民欲前往茵怡花園及新都城第一期方向，仍可繼續使用現時寶康路的行人隧道，橫過寶豐路。再者，建議的第四方案的行人過路設施位置現時是一個紅綠燈交通控制路口，加設交通燈控制過路設施的工程費用相信不會太大，日後設施的營運開支亦相對較少。至於建議方案會影響八棵樹木方面，運輸署會委託路政署進行樹木勘察，須經有關政府部門如康文署及地政處的批准才能砍伐或移植樹木。大體而言，運輸署建議的寶康路行人過路設施第四方案具有需要，惟署方亦須考慮有關政府部門就建議方案的意見。如委員對上述寶康路行人過路設施第四方案沒有反對意見，運輸署會繼續進行有關工作。

216. 洗熙朗先生補充表示，一般來說，政府部門例如運輸署在加建設施時需要考慮各個方面的因素。在是次會議中，運輸署主要向委員報告了關於公眾諮詢方面的資料，而署方仍需就不同方面徵詢和考慮其他相關政府部門的意見，並在綜合了各方面的意見後，才能考慮能否推行有關建議。

217. 林少忠先生表示，議會由 2006 年討論寶康路行人過路設施至今，這議題的爭議性很大。從剛才諮詢的文件可見，運輸署是建議進行寶康路行人過路設施第四方案。至於砍伐或移植樹木方面，他希望可以移植樹木方法解決，減少對樹木的影響。剛才運輸署亦表示希望委員會能就上述建議的方案表達意見，讓署方能作進一步跟進。

218. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

219. 林少忠先生詢問是否表示委員會支持上述建議方案。

220. 譚領律先生表示，他個人認為委員會可意向性支持上述建議方案，但關注運輸署如何處理受影響的樹木。若經過有關政府部門評估後認為需要砍伐樹木，他認為可能會令上述建議方案引起爭議，令運輸署需要重新審視及考慮有關方案。

221. 冼熙朗先生認為運輸署今天已聆聽了委員的意見，而運輸署亦需要進一步徵詢有關部門的意見。他建議待署方綜合各方面意見後，於下次會議向委員會再作跟進。

222. 林少忠先生希望讓運輸署清楚了解委員會對上述建議方案的意向，並作進一步跟進。他擔心若委員會沒有一致的共識，運輸署未能進行有關的跟進工作。

223. 副主席表示，根據冼熙朗先生剛才的意思，建議先讓運輸署詢問有關政府部門的意見，再作下一步決定。

224. 冼熙朗先生表示，相信運輸署已了解委員會的意向，署方會作進一步跟進。

225. 主席表示，相信運輸署已清楚了解委員會對上述建議方案的意向並請署方作進一步的跟進。

226. 許錦年先生表示，備悉委員會的意見。

227. 主席重申委員會對上述建議方案有共識。

要求有關部門檢討及改善西貢地質公園的交通問題

要求政府盡快改善前往西貢國家地質公園之道路及設施

(二〇一二年第七次會議記錄第 154 至 157 段)

(SKDC(TT)文件第 10/13 號)

228. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 10/13 號有關水務署就開放西貢萬宜路部分路段予單車進入的回覆。

229. 主席歡迎水務署及漁農自然護理署代表蒞臨西貢區議會及就上述事宜作回應，包括：

- 水務署新界東區供應及保養工程師廖錫堅先生

- 漁農自然護理署高級郊野公園護理主任林銳芳先生

230. 廖錫堅先生表示，水務署已陸續開展萬宜路的改善工程，例如已在北丫及白腊完成擴闊路面工程，現時正於東壩入口位置進行增設閘口、迴旋處及上落客區的改善工程。

231. 邱玉麟先生對政府當局關注及改善前往西貢國家地質公園之道路感到高興，希望所有相關部門能一同協助進行道路改善工程，並落實開放西貢萬宜路部分路段予單車進入。

232. 邱戊秀先生感謝水務署及漁護署開展有關道路的改善工程，但希望盡快落實以試驗性質開放西貢萬宜路部分路段予單車進入。

233. 李家良先生表示，早前聯同有關部門到西壩及附近道路進行實地視察，亦留意到署方於北丫及白腊等地點完成道路改善工程，有關工作是值得肯定的。他希望所有相關部門能一同研究上述地點的道路改善工程，因假日有不少遊人到地質公園遊覽，但道路的設計沒有分隔行人路及行車路，並希望部門於下次會議能向委員會提供有關改善工程的方案及草圖。

234. 主席請有關部門跟進委員的意見，並於下次會議向委員會提供有關改善工程的方案及草圖。

235. 林銳芳先生表示，早前水務署、漁護署及運輸署聯同委員進行實地視察，各部門現正仔細研究以試驗性質開放西貢萬宜路部分路段予單車進入的可行性。各部門最關注是當中的交通安全問題，由於該路段較為狹窄、多彎位，以及並非設計讓單車使用。水務署及漁護署會參考運輸署的意見，研究行人、車輛及單車三方面使用萬宜路的交通安全問題及相關的道路改善工程。水務署、漁護署及運輸署會再進行研究，稍後若有相關的改善工程方案，會向委員會報告。

236. 邱戊秀先生認為萬宜路西壩的路段非常平坦及寬闊，相信經改善後能開放予單車進入。此外，他希望運輸署莊漢文先生能就上述改善工程提供意見。

237. 莊漢文先生表示，經早前實地視察後，發覺萬宜路西壩路段的長度接近兩公里，但現時運輸署的內部資源並未能就行人、車輛及單車三方面使用萬宜路的交通

安全問題及相關的道路改善工程進行評估，建議水務署及漁護署先請顧問公司作詳細研究，再由運輸署就有關研究提供意見。

238. 主席表示，根據運輸署的意見，相信有關部門未能於下次會議向委員會提供有關改善工程的方案及草圖。

239. 陳繼偉先生查詢假如日後有關路段落實開放予單車進入，是否如現時車輛進入般需要申請禁區紙，以控制單車的數量。此外，他詢問有關部門如何處理單車超速的問題。

240. 莊漢文先生表示，正如委員剛才所言，開放予單車進入有關路段的事宜比較複雜，現時運輸署的內部資源未能就改善工程進行評估，因此建議水務署及漁護署先請顧問公司作詳細研究，再由運輸署就有關研究提供意見。

241. 邱戊秀先生不認同當局現時就開放予單車進入有關路段的做法，相比之下，海下及黃石碼頭的道路更為陡峭及多彎位，因此認為西壩路段是適合開放予單車進入。再者，單車是有益身心的康樂活動，有助市民保持健康。此外，他不滿各部門對開放單車進入西壩路段的跟進工作互相推卸責任。

242. 邱玉麟先生表示理解在座的水務署、漁護署及運輸署代表權力有限，只能按其部門的立場辦事，他建議委員會以其他方法爭取落實上述事宜。他認同邱戊秀先生的意見，相比西貢其他地點，西壩路段是適合開放予單車進入。

243. 主席請水務署、漁護署及運輸署繼續跟進上述事宜。若水務署及漁護署代表有公務在身，可先行離席。

要求於影業路加設行人過路設施，保障路人安全 (二〇一二年第七次會議記錄第 158 至 162 段)

244. 主席請運輸署黃瀛女士報告最新情況。

245. 黃瀛女士表示，暫時沒有補充。

246. 副主席表示，對黃瀛女士的回應感到失望。根據上次會議記錄，有委員要求

運輸署就上述工程提交時間表，但署方於是次會議回覆一句沒有補充便當作回應，對此他表示不滿。他指出，運輸署早前表示因中華電力有限公司於該處正有工程進行中而未能提交有關的工程動工日期，但現時署方卻仍然未能提交，促請運輸署不要一再拖延上述工程。

247. 邱玉麟先生表示，民建聯已多次反映要求於影業路加設行人過路設施，因上述地點的意外特別多，促請運輸署於下次會議向委員會提交工程的時間表。

248. 林少忠先生表示，不論任何政黨亦關注民生的問題，民主黨亦相當關注影業路的情況。他指出，鄰近影業路的鴨仔山早上有很多行山人士前往，促請運輸署改善影業路的行人過路設施，保障市民的安全。

249. 周賢明先生表示，運輸署早前表示考慮在影業路的迴旋處進行改善工程，他查詢改善行人過路設施的進度。

250. 陳繼偉先生建議就多個委員會關注的議題直接與運輸署署長商討，避免有關議題或工程一拖再拖。

251. 黃瀛女士表示，現時影業路已有兩個行人過路設施，但委員及市民希望能再加設分層的行人過路設施，例如行人天橋或行人隧道。運輸署已就有關的要求進行視察及人流統計，發現現時兩個行人過路設施全日最高峰的六個小時內合共的人流亦不足六百人次，該處亦未被列入交通意外黑點，因此運輸署認為未有足夠的交通理據把現有的兩個行人過路設施改成一个分層的行人過路設施。但為回應委員及公眾人士的訴求，希望能夠保留一個理想的行人過路設施，以及同時改善交通的情況，運輸署正考慮把上述的行人過路設施改善工程歸納在整個影業路迴旋處改善工程當中。運輸署已就影業路迴旋處改善工程嘗試多達十個方案，但始終未能在小型規模工程之內做到明顯的交通改善，故署方需要考慮作大規模的改動，包括向鴨仔山方向、影業路方向、常寧路方向及寶寧路來回方向尋找空間以增加行車線，在改善交通情況之外，亦希望能向行人提供過路設施。運輸署一直進行上述研究，署方希望待有實質的進展才向委員會匯報，相信下次會議可望提交有關方案作討論。

252. 副主席認為黃瀛女士應在委員查詢前已清楚交代上述的情況及工程進度。他指出，由於年多前上述位置曾有一輛大型貨車誤闖學校，故委員相當關注該處的行人過路安全。此外，前往鄰近影業路的鴨仔山人流亦相當之多，委員需要向當地居

民交代有關的工程進度，並詢問運輸署上述大規模工程的研究時間表。

253. 周賢明先生對運輸署表示下次會議可望向委員會提交有關方案感到高興。此外，他一直建議向鴨仔山方向尋找土地空間以增加寶寧路出九龍方向或向寶林方向的行車線，但請運輸署處理好在保良局甲子年學校對出加設分層的行人過路設施的問題。他表示，早年在城市規劃委員會討論清水灣製片場的未來發展時，曾反對興建住宅，除非私人發展商同意支付該區的改善交通及行人過路設施的費用，而當時私人發展商的初步回覆是答應。他擔心若輪候政府資源去改善進行上述工程會像尚德的行人天橋工程般一拖再拖，建議運輸署先研究上述工程的技術可行性，然後再研究尋找資源的方法。

254. 主席表示，保留上述議題於下次會議討論。

布袋澳村村口增設迴旋處

(二〇一二年第七次會議記錄第 163 至 189 段)
(SKDC(TT)文件第 11/13 號)

255. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 11/13 號，運輸署提交有關布袋澳村村口迴旋處的圖則。

256. 主席請運輸署莊漢文先生報告最新情況。

257. 莊漢文先生表示，因應委員非常關注上述地點的迴旋處方案，運輸署於是次會議提交有關方案予委員參閱，但重申上述兩個方案的可行性要經路政署作進一步的研究，而根據現時數據顯示布袋澳村路迴旋處的運作良好。他表示，上述兩個方案均可讓十二米的車輛(即六十座位的旅遊巴士)掉頭，第二方案比第一方案的範圍相對較細，但由於兩個方案均涉及開山，工程規模頗大，現時路政署仍就兩個方案的工程進行估價。他亦希望委員理解上述工程比較複雜，路政署需要較長的時間進行估價。

258. 副主席請路政署就上述工程作補充。

259. 陳慧儀女士表示，路政署正就上述兩個方案的工程進行估價。早前路政署已安排人手到場進行地型測量，在取得地型測量的資料及樹木調查報告後，署方會著

手進行估價。她指出，現有的掉頭處闊度約 11 米，第一方案的迴旋處連行人路約擴闊至 30 多米，其闊度比現有的掉頭處多出兩倍，受影響的斜坡範圍相當大。而第二方案的掉頭處改善工程範圍及規模相對第一方案較細，但其闊度比現有的掉頭處亦多出一倍。基於上述兩個方案的工程規模頗大，路政署需要多些時間進行估價。

260. 副主席感謝運輸署及路政署回應委員的訴求，積極跟進上述工程。他認為第一方案比第二方案較為理想，因迴旋處的闊度較長，更能應付日後長遠的交通流量。

261. 林少忠先生表示，支持第一方案，認為此方案不但比較方便旅遊巴士的駕駛者，亦能保障市民的安全。

262. 邱玉麟先生多謝運輸署及路政署積極跟進上述工程。他表示，支持第一方案，認為此方案較能應付日後長遠的需求及方便駕駛者。此外，他建議有關部門盡量向斜坡開取更多土地面積以擴闊路面，讓旅遊巴士乘客有足夠地方上落。

263. 林咏然先生表示，布袋澳村村民爭取多年的迴旋處工程終於稍有眉目，稱讚運輸署及路政署積極跟進。他同意第一方案較為理想，希望在有關技術性研究完成後能盡快落實工程，並相信工程費用不是問題。

264. 邱戊秀先生表示，除委員會委員外，民政事務專員及區議會主席亦為爭取布袋澳迴旋處提供不少協助。他表示，支持第一方案，請運輸署確保日後迴旋處的路面平坦，保障市民安全。

265. 陳權軍先生感謝運輸署及路政署積極跟進上述工程，他對上述兩個方案均表示支持並希望當局能盡快落實工程。

266. 主席請運輸署及路政署繼續跟進上述事宜。

要求運輸署改善西貢美源街道路之重新設置安排

(二〇一二年第七次會議記錄第 190 至 192 段)

(SKDC(TT)文件第 12/13 號)

267. 主席請委員參閱 SKDC(TT)文件第 12/13 號，運輸署提交有關西貢美源街道路之重新設置安排的圖則。

268. 主席請運輸署莊漢文先生報告最新情況。

269. 莊漢文先生表示，運輸署已就西貢美源街道路之重新設置初步完成設計。當中最大改動是惠民路近游泳池的出口，現時以石屎圍牆封閉路口，但鑑於康文署及社區中心的車輛會使用上述路口，與陳權軍先生及社區中心商討後，運輸署建議把上述路口重新開放。為防止違例泊車，運輸署建議在上述重新開放的路口實施二十四小時禁止停車的禁區，亦避免駕駛人士進入上述路口後要作 180 度的掉頭。

270. 陳權軍先生感謝運輸署迅速地研究有關方案。他認同重新開放上述路口可方便康文署及社區中心使用，並查詢是否需要以弧形去重設道路，還是可用直線封閉。

271. 莊漢文先生表示理解陳權軍先生的意思，但由於上述路段以往在設計上用作假日行人專用區，因此路面鋪設磚塊。為防止違例泊車，運輸署建議跟從路段原本的路向。此外，圖則上顯示綠色的地方設置了以往的路牌，由於曾發生用作遮蓋路牌的膠袋掉下而令市民誤會，運輸署現建議一併取消該處有關假日行人專用區的路牌。

272. 由於運輸署已就西貢美源街道路之重新設置完成設計，因此主席表示刪除上述議題。

要求於西貢西沙路黃竹灣村路口加設輔助過路設施

(二〇一二年第七次會議記錄第 193 至 195 段)

273. 主席請運輸署莊漢文先生報告最新情況。

274. 莊漢文先生表示，運輸署於 2012 年 10 月中聯同李家良先生及路政署曾到西

沙路黃竹灣村路口進行實地視察。他指出，西沙路的路面比較狹窄，若在加設行人過路處時未能同時加設安全島，情況並不理想。因此與李家良先生商討後，決定於上述地點增加安全提示標誌，提高駕駛人士的安全意識。運輸署將實行有關措施。

275. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

要求盡快改善西沙公路路面設施及恢復沙下巴士站

(二〇一二年第七次會議記錄第 196 至 199 段)

276. 主席請運輸署莊漢文先生報告最新情況。

277. 莊漢文先生表示，運輸署早前曾與邱戊秀先生及李家良先生到西沙公路及大網仔路進行實地視察，視察後認為沒有即時需要改善設施，但運輸署會繼續監察，有需要時會研究改善方案。有關恢復沙下巴士站，請麥潔儀女士回應。

278. 麥潔儀女士表示，運輸署正草擬沙下巴士站的設計圖則。

279. 周賢明先生建議保留上述議題，待運輸署於下次會議提交沙下巴士站的設計圖則。

280. 主席表示，保留上述議題。

要求全面擴闊西沙公路至雙程雙線行車

(二〇一二年第七次會議記錄第 200 至 202 段)

281. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

強烈要求運輸署關注大巴、小巴進行更換路線及增設車站時，要向受影響居民進行充分諮詢及盡快改善及解決大埔仔村居民及井欄樹村一帶居民「搭車難」問題

(二〇一二年第七次會議記錄第 107 至 109 段)

282. 主席請麥潔儀女士回應。

283. 麥潔儀女士表示，運輸署的回應已詳列於有關文件。根據運輸署的調查結果

顯示，大埔仔村往九龍方向的交通服務，於上午七時至九時，平均班次為十一分鐘一班，平均載客率為百分之三十四，平均候車時間為六分鐘；下午五時至七時，平均班次為十五分鐘一班，平均載客率為百分之八十一，平均候車時間為八分鐘。至於井欄樹村往九龍方向的交通服務，運輸署就第 91、91M 及 92 號線的服務進行調查，於上午七時至九時，上述三條路線的平均班次為十五至十七分鐘一班，平均載客率分別為百分之四十一、百分之三十六及百分之六十四，平均候車時間為九至十分鐘；下午五時至七時，上述三條路線的平均班次為十一至十八分鐘一班，平均載客率分別為百分之七十八、百分之七十二及百分之七十五，平均候車時間為七至十三分鐘。運輸署及九巴會繼續留意上述路線的服務水平，希望為大埔仔村及井欄樹村的居民提供穩妥的交通服務。

284. 邱玉麟先生表示，居民反映於上午七時至八時的繁忙時段乘車非常困難，希望運輸署能安排巴士及小巴的特別班次，疏導乘客。

285. 麥潔儀女士表示，運輸署會因應路線的載客率而加強服務，署方備悉委員的意見，如有需要會調整服務。

286. 由於委員沒有其他意見，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

(二〇一二年第七次會議記錄第 203 至 238 段)

(SKDC(TT)文件第 13/13 號)

287. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 13/13 號，地政處就上述事宜的書面回覆。

288. 主席表示，上述議題已於 1 月 8 日區議會大會進行討論，大會決定轉介上述議題至地區管理委員會跟進。

要求禁止車輛在名成街停泊

(二〇一二年第七次會議記錄第 370 至 375 段)

289. 主席請警務處梁偉傑先生回應。

290. 梁偉傑先生表示，警方已把名成街列為違例泊車的交通黑點作處理，每天早上及晚上警方會在上述地點進行打擊違例泊車的行動。在 2012 年 12 月至 2013 年 1 月，警方即場檢控了一名駕駛者及十五名違例泊車的駕駛者。由於上述地點地理位置的問題，警方經常發現違例泊車的駕駛者在場。根據目前警務處的指令，違例泊車時若駕駛者在場，而違泊地點並不是禁區，警方會盡量指揮駕駛者盡快離開。在未來日子，警方將繼續進行打擊違例泊車的行動。

291. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

292. 周賢明先生同意刪除上述議題，但希望警方留意上述地點有居民投訴在早上清晨時分經常有駕駛者因交通阻塞而響號，原因是一些車輛違例停泊及一些旅遊巴士上落客而阻塞交通，希望警方能加強執法以確保道路暢通及對響號的駕駛者作適當的警告。

293. 主席表示，刪除上述議題及請警務處繼續跟進上述事宜。

促請警方於貿泰路加強執法，解決違例泊車問題

(二〇一二年第七次會議記錄第 376 至 383 段)

294. 林少忠先生表示，經常接獲市民的投訴，指貿泰路的違例泊車問題於晚上非常嚴重，希望警方於每次會議向委員會匯報有關的檢控數字，讓委員能向市民交代有關數字。

295. 主席請警務處梁偉傑先生提供有關的檢控數字。

296. 梁偉傑先生表示，警方已於貿泰路加強執法，於 2012 年 12 月至 2013 年 1 月警方即場檢控四名駕駛者違反定額罰款條例及檢控了四百八十五架違例停泊的車輛。警方明白上述地點食肆林立，晚上時段車輛較多，警方會因應市民的訴求而作出適當的執法。

297. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

要求將軍澳運動場內增設單車停泊處

(二〇一二年第七次會議記錄第 384 至 390 段)

(SKDC(TT)文件第 14/13 號)

298. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，請委員參閱 SKDC(TT)文件第 14/13 號，康樂及文化事務處就將軍澳區內康樂場地之單車停泊處的回覆。

299. 由於委員沒有其他意見，主席表示刪除上述議題。

要求當局全面檢視將軍澳南海濱長廊單車徑安全設計

(二〇一二年第七次會議記錄第 391 至 411 段)

(SKDC(TT)文件第 15/13 號)

300. 主席表示，秘書處已就有關議題去函相關部門，並請委員參閱 SKDC(TT)文件第 15/13 號，消防處就將軍澳南海濱長廊涉及單車的意外數字之回覆。

301. 主席請有關部門繼續跟進上述事宜。

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

(二〇一二年第七次會議記錄第 412 至 420 段)

302. 莊元荃先生表示，居民反映區內單車徑及行人路容易混淆，有些地點的單車徑及行人路並沒有欄杆分隔，令行人容易走進單車徑，對單車使用者造成不便及危險。他希望有關部門能加強宣傳，教育行人不應於單車徑上行走或進行任何康樂活動，確保行人及單車使用者的安全。

303. 陳繼偉先生表示，根據有關部門提供的意外數字，除進行宣傳教育外，他認為有關部門應考慮加強執法。

304. 梁偉傑先生表示，警方於 2012 年接獲二十八宗於將軍澳區發生涉及單車的意外，其中十一宗發生在單車徑上，將軍澳南海濱長廊佔當中的七宗，意外主要是單車使用者不小心駕駛而引致。於 2012 年 12 月至 2013 年 1 月警方在單車徑進行執

法十三次的教育行動，主要教導行人不應於單車徑上行走，派發了六百五十七張宣傳單張、進行三十六宗勸喻個案、發出六個警告及檢控九宗個案。

305. 陳繼偉先生認為警方應加強宣傳教育及執法的力度。

306. 主席請警方繼續關注上述事宜。

307. 梁偉傑先生表示，因應委員及市民訴求，警方會繼續有關的執法行動。

308. 主席表示，保留上述議題。

(三) 新議事項

【西貢區公共交通服務】

(A) 巴士

要求 796X 提早及加密班次並設站於環保大道

(SKDC(TT)文件第 16/13 號)

309. 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。

310. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

311. 麥潔儀女士表示，根據資料顯示現時第 796P 號線，由日出康城開出的首班班次載客率為百分之二十五，反映現時班次已可應付乘客的需要。為了有效地運用資源，運輸署將會維持現有安排。有關第 796X 號線於環保大道設站方面，預計所需的行車時間約十分鐘，由於現時第 796X 號線的行車時間已十分緊張，因此運輸署認為該路線於現階段未能承受額外的車程。

312. 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。

要求 797M 巴士於繁忙時段使用雙層巴士

(SKDC(TT)文件第 17/13 號)

313. 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。

314. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

315. 麥潔儀女士表示，現時第 797M 號線早上八時至九時之間有三班班次，當中以單層巴士計算的最高載客率為百分之七十，因此現階段單層巴士已足夠應付乘客的需要。運輸署及新巴會繼續留意乘客變化，有需要時會作出調整。

316. 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。

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
(SKDC(TT)文件第 18/13 號)

317. 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。

318. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

319. 麥潔儀女士表示，現時第 297 號線往紅磡方向於九龍灣宏照道已設有分站，距離建議加設分站的位置約有百多米路程。此外，她請委員備悉，第 297 號線往將軍澳方向，現時於常悅道及常怡道均設有分站，兩站相隔不足一百米路程。運輸署收到乘客反映意見，指兩個分站的距離太近。經署方審視現場環境後，現擬取消其中一個分站。她希望委員參考有關安排，以跟進增設分站的建議。

320. 林少忠先生表示，第 297 號線的乘客主要是由將軍澳往紅點商場(MegaBox)或九龍灣區內的企業廣場上班。他認為於宏照道近常悅道位置加設分站，並不會影響行車時間，因為如沒有乘客下車，車長可不作停站，故相信對行車時間不會有太大影響。

321. 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。

322. 周賢明先生詢問剛才運輸署表示將會取消第 297 號線往將軍澳方向的一個分站，是位於常怡道還是常悅道。

323. 麥潔儀女士表示，署方暫時構思取消位於常怡道的分站，因為該站沒有巴士站上蓋。

324. 周賢明先生表示，對運輸署的建議感到奇怪，因常悅道的分站較為接近紅點商場(MegaBox)。

325. 麥潔儀女士表示，巴士公司已視察當地情況，以巴士運作的角度來說，於常悅道停站後，轉入常悅道徑往將軍澳會較為暢順。再者，常悅道分站設有巴士站上蓋，但常悅道分站並沒有巴士站上蓋。鑑於以上的考慮因素，運輸署傾向取消位於常悅道的巴士分站，而兩個分站相距亦不足一百米。

326. 林少忠先生表示，運輸署在委員提交動議後才提出將會取消第 297 號線往將軍澳方向的分站。他查詢署方為何取消設有上蓋的巴士站，而不是取消沒有上蓋的巴士站，建議署方及巴士公司先作檢視及諮詢有關乘客，以免取消設有上蓋的巴士站後，將來未能為沒有上蓋的巴士站爭取加設上蓋。

327. 何民傑先生表示，據他所知該路段十分繁忙，特別是週末及週日有不少私家車排隊輪候停車場車位，如可減少大型巴士行駛，可有助紓緩路面交通情況。他查詢如取消常悅道巴士站後，巴士路線是否由常悅道直駛往高速公路，而不駛經常悅道。

328. 麥潔儀女士澄清，運輸署是傾向取消現時沒有設置上蓋的巴士站，即位於常悅道的巴士站。根據巴士公司的意見，巴士於常悅道停站後，轉入常悅道後即可選定行車線駛往天橋。反之，如需要於常悅道停站，巴士公司需要於停站後再切線才可駛往天橋。基於上述的考慮因素，巴士公司亦傾向保留位於常悅道即設有上蓋的巴士站。

329. 林少忠先生表示，希望運輸署在考慮取消分站時，能到該兩個分站向乘客進行調查，了解乘客的意向。

330. 陳繼偉先生認為，運輸署應到有關分站進行統計並比較兩站的使用人數，而不是因為該站沒有上蓋而決定取消，否則將軍澳區內很多沒有上蓋的巴士站亦需要取消。他認為，署方應該考慮取消分站對乘客的影響，建議統計有關分站的使用人數並提供有關數據予委員會參考。

331. 周賢明先生表示，第 297 號線於平日駛經九龍灣時，該路段十分繁忙，並強調第 297 號線去程及回程的路線並不相同。此外，他建議運輸署於下次會議前提

供取消分站後經改動的路線圖予委員參考及研究。

332. 主席請運輸署於下次會議前提供有關資料予委員參閱。

333. 麥潔儀女士表示，運輸署與周賢明先生有同樣的憂慮，不希望乘客認為署方處事有不同的標準，去程及回程的常怡道及常悅道相距亦是不足百多米，但會有不同的增設及取消分站的安排。因此在取消或增設分站事宜上，運輸署需要小心審視有關的意見。

334. 主席詢問運輸署於下次會議前能否提供有關資料予委員參閱。

335. 麥潔儀女士表示，會盡量配合委員的要求。

336. 主席相信運輸署於下次會議時應能提交相關文件。

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
(SKDC(TT)文件第 19/13 號)

337. 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。

338. 林少忠先生表示，建議開辦上述的巴士路線駛經大老山隧道不但希望乘客能憑該路線轉乘往北區、大埔及馬鞍山等地區，亦希望藉此減輕觀塘道的擠塞問題。

339. 譚領律先生認為，當初第 798 號線走遍將軍澳約八成的地方，唯獨沒有途經山上地區的路線設計是一個錯誤。再者，他認為巴士公司及運輸署應研究加設多一條由將軍澳往沙田的巴士路線，既可服務山上居民，也可到達沙田區內其他地方，服務更多的乘客。另外，他查詢，如乘客對往來將軍澳至沙田區的巴士服務需求上升，除了加密第 798 號線的班次外，運輸署及巴士公司會否考慮開設特別班次行經山上地區。

340. 麥潔儀女士回應，現行的運輸政策是以鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，並且以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，藉以促進公共交通資源的有效運用及減少道路擠塞和空氣污染。現時康盛及翠林的居民，除了有接駁鐵路的巴士服務以轉乘鐵路來往沙田區外，亦有多條巴士路線前往觀塘區，再轉乘其他路線前往沙

田。另外，九巴亦有為多條來往將軍澳至觀塘及來往觀塘至沙田的路線提供轉乘優惠。運輸署為了善用資源及協調各種公共交通工具，減少由點到點的巴士服務所造成的服務重疊，署方鼓勵乘客乘搭現有的交通工具及使用公共交通工具之間的轉乘安排。基於上述原因，運輸署暫沒有計劃開辦上述建議的巴士路線。

341. 譚領律先生認為，運輸署的處事方法矛盾。既然運輸政策以鐵路為主，第 798 號線卻是走遍鐵路附近的地區，但沒有途經山上地區，做法相當不合理，對山上的居民亦不公平。

342. 邱戊秀先生表示，動議文件的日期為 1 月 24 日，查詢是否是屬臨時動議，並請秘書處跟進。

343. 林少忠先生回覆動議文件上的日期是手文之誤，強調是於提交動議截止日期前提交，稍後會與秘書處跟進及更改。他續表示，運輸署常表示希望山上居民乘搭公共交通工具進行轉乘，卻沒有提供足夠的交通配套進行轉乘。舉例以鐵路由將軍澳區前往沙田區的車費是十元，但山上居民需要乘搭第 17M 或 15M 號線接駁至港鐵站，需多附三元多的車費。他促請署方於 2013-2014 年度巴士路線發展計劃中考慮有關建議，方便山上居民。此外，他指出，現時往來北區、沙田及馬鞍山的路線都需駛經觀塘道，但將軍澳的居民是希望路線不駛經觀塘道，以避免擠塞的地點，故上述建議的路線有助解決觀塘道的交通擠塞問題，相信觀塘區議會亦會贊成上述動議。

344. 周賢明先生表示，上述議題及有關荃灣路線的議題，均牽涉一些中長途路線往來將軍澳區。他認為，就運輸署剛才表示的政策，剝削居民選擇其他路線的權利是完全不合理的。他指出，現時區內有些鄰近鐵路的屋苑於繁忙時間有村巴服務前往荃灣區，但山上的屋苑卻沒有這種服務，而且現時來往沙田區的路線亦沒有服務山上的居民。他明白人口是一個重要的考慮因素，但在資源許可的情況下，應該為山上的居民提供相應的服務。雖然運輸署希望市民盡量利用港鐵服務，但在鐵路網絡不斷擴展下，鐵路的容量已較為緊絀，的確有需要利用路面交通工具，因此，他認為運輸署不能以上述的原則否決委員所提出的要求。

345. 林咏然先生表示，剛才曾討論行經山上的巴士路線，如第 98C 號線，不單是山上康盛或翠林區的居民受惠，路線回程時於秀茂坪及寶達村一帶亦有一定數量的

乘客下車。由此可見，建議增設路線並不只為將軍澳區居民。他認為，運輸署應該為居民著想，不應委員在每次提出新增巴士路線時，亦為港鐵作擋箭牌。這不但讓議員無法向市民交代，亦令市民怨聲載道。如果涉及的是政策問題，運輸署應向上層進行商討。他認為，現時的運輸政策不應完全依賴港鐵，當有事故發生時，市民會無所適從，而且讓市民有多一項交通工具的選擇亦不為過份。

346. 陳繼偉先生建議邀請九巴及新巴/城巴委派代表列席委員會每次會議，讓委員與巴士公司代表直接對話，不用依靠運輸署傳遞訊息。

347. 由於沒有委員反對，主席表示將會去信邀請九巴及新巴/城巴委派代表列席委員會每次會議。

348. 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。

(B) 小巴

促請延長 110 專線小巴路線至太子區

(SKDC(TT)文件第 126/12 及 157/12 號)

349. 主席表示，由於上次會議即 2012 年第七次會議時，動議人何民傑先生及和議人陸平才先生因事先行離席，議題留待是次會議再作討論。

350. 主席請委員參閱由何民傑先生動議及陸平才先生和議的文件，以及 SKDC(TT)文件第 157/12 號，運輸署就上述事宜之書面回覆。

351. 主席請運輸署麥潔儀女士作補充。

352. 麥潔儀女士表示，現時專線小巴第 110 號線是行走調景嶺至九龍城，途經九龍灣以循環線形式行走，由於太子並不屬於上述路線的服務範圍，而且現時已有新巴第 796C 號線為將軍澳南區居民提供前往太子及旺角一帶的巴士服務。基於路線重疊的考慮，運輸署並不支持將專線小巴第 110 號線伸延至太子區。

353. 何民傑先生表示，將軍澳南區居民的意見十分清楚，居民希望能有更多交通工具的選擇，而專線小巴正是一種被新市鎮所忽略的交通工具。第 110 號線是將軍澳南區僅有的小巴路線，該路線只需要多走幾個路口，便可到達南區居民經常到

達的太子區。他認為，建議可活化路線，並讓太子的居民來往將軍澳有多一項選擇。他表示，上述建議只是一個較短的路線修訂，希望運輸署日後在路線重組時可與營辦商考慮。將軍澳南的人口正不斷增加，最近更有新酒店落成。他舉例，有一位入住將軍澳酒店的朋友向他查詢往旺角的方法，他只能回答最快捷的方法是乘坐的士，或選擇乘坐港鐵。由此可見，若上述小巴路線能伸延到太子區，便可讓入住將軍澳酒店的旅客有多一項公共交通選擇。

354. 莊元荃先生同意上述動議內容。以往第 110 號線尚未於紅點商場(MegaBox)設分站時乘客量較少，但增設分站後其乘客量已有所增加。正如何民傑先生所述，現時上述路線只能到達九龍城，若能伸延至太子區便能方便更多將軍澳區的居民。他認為第 110 號線與巴士第 296C 號線及港鐵路線並不重疊，因為路線駛經紅點商場(MegaBox)及九龍城後，再經過數個路口便可到達太子，基本上不會影響現有主要交通工具的路線，同時亦為將軍澳南區居民前往九龍主要的工商業區帶來多一個選擇。他希望運輸署能積極考慮將第 110 號線伸延至太子區。

355. 陳繼偉先生表示，過往他曾提出有關伸延第 110 號線的動議。他認為若市民及小巴營辦商不反對，上述路線的伸延將會是個雙贏的局面。他認為，運輸署應多作利民的措施。

356. 簡兆祺先生認同上述的動議，並認為運輸署應便利市民。他表示，即使有些既得利益者提出反對，但作為服務市民的議員是有職責為市民爭取，相信市民亦會贊同上述動議。

357. 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。

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

(SKDC(TT)文件第 20/13 號)

358. 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。

359. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

360. 麥潔儀女士表示，運輸署於計劃公共運輸服務時，需要考慮多方面的因素，

包括乘客的需求、現有的公共交通服務是否足夠、路面交通情況及建議服務預期的運作效益等等。現時將軍澳的居民及山上的居民均有便捷的服務接駁至寶琳站轉乘港鐵至港島區，或接駁至藍田站轉乘港鐵至港島區。鑑於現時的公共運輸網絡已能為將軍澳居民提供往返港島的服務，因此署方對開設新小巴路線往來上述區域的建議有所保留。

361. 林少忠先生以今天港鐵北角站發生事故為例，指出山上的居民乘搭第 17 或 17M 號線小巴到藍田後，才得悉港鐵發生事故而未能提供至北角站的服務。由此可見，港鐵的服務並不可靠，他並不認同運輸署所言依賴港鐵作集體運輸系統。他表示，上述動議是希望開設一條非與港鐵路線重疊的小巴路線，經過山上往港島區一些非鄰近港鐵站的地方，如小西灣、香港仔或南區等。他舉例，將軍澳居民如欲前往華富邨，乘坐港鐵後亦需要接駁其他交通工具，非常不便，認為運輸署扼殺了將軍澳與港島之間的交通。他又舉例，若將軍澳區居民到小西灣區欣賞足球比賽，居民需要乘坐交通工具往柴灣站再轉乘港鐵返回將軍澳。假設柴灣站發生事故，第 694 號巴士路線的尾班車亦停止服務，便會令居民無所適從。因此，他希望運輸署能作多方面考慮，開辦一條非與鐵路重疊的小巴路線，方便山上及沒有港鐵服務的居民。

362. 邱玉麟先生表示，支持上述動議。

363. 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。

(C) 的士

要求在西貢惠民路加設新界的士上落客處

(SKDC(TT)文件第 21/13 號)

364. 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。

365. 麥潔儀女士表示，現時乘搭新界的士的市民若有需要前往惠民路小巴總站轉乘小巴，可利用福民路新界的士站上落，步行數分鐘便可到達小巴總站。由於西貢惠民路近第 101M 號線的小巴士對開路段，是屬於由早上七時至晚上十二時不准上落客禁區，為避免影響交通情況及對市民造成危險，運輸署對於上述地點加設新界的士上落客處的建議有保留。

366. 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) 港鐵

要求港鐵加強維修及危機處理

(SKDC(TT)文件第 22/13 及 31/13 號)

367. 主席請委員參閱由陳繼偉先生及簡兆祺先生動議，譚領律先生及副主席和議的文件，以及 SKDC(TT)文件第 31/13 號，港鐵就上述事宜之回覆。

368. 主席歡迎港鐵助理公共關係經理(對外事務)蔡玉蓮女士蒞臨西貢區議會，並就上述事宜作回應。

369. 蔡玉蓮女士表示，動議文件內提及有關 2013 年 1 月 7 日於將軍澳線發生故障，為乘客帶來不便，她在此代表港鐵公司向乘客致歉。她明白及感謝委員對事件的關注，在事件發生後，港鐵已迅速地主動透過傳媒通知公眾列車服務受阻的最新情況。她表示書面回覆已解釋當日事發的經過，因此不再作詳述。

370. 簡兆祺先生表示，事有巧恰，今天港鐵服務再次發生事故，引致服務暫停約三小時，令居民受影響。他指出，提出上述動議是希望港鐵能認真檢討其服務，減少故障次數。

371. 林少忠先生表示，動議道出港鐵的危機處理問題。就今天港鐵發生的事故為例，由於時間上的誤差，山上居民未能即時得知事故消息，因而已乘車往山下準備轉乘港鐵。因是次事故令將軍澳區沒有其他路線可前往北角，他查詢港鐵會否提供接駁車輛，接載乘客往返北角站。此外，他詢問港鐵會否考慮在遠離港鐵站的地點加設電子資訊顯示屏，如康盛花園及翠林邨，讓居民盡早得知港鐵的最新消息。

372. 李家良先生表示，有關港鐵今天發生的事故，據了解，雖然站內每隔數分鐘有廣播通知乘客列車不能前往港島區，以及於入閘機附近的電子顯示板顯示發生事故，但不是很多乘客能留意該電子顯示板，現場亦沒有職員向乘客講解有關情況，因此有部分乘客對情況感到相當迷惘。正如剛才委員所述，居民若到達港鐵站後才得悉發生事故，會感到非常徬徨，特別是西貢的居民，經常會轉乘小巴至坑口站，再轉乘港鐵往港島區。此外，若居民到達坑口站才發現列車未能直接前往港島區而

需要繞道，會浪費不少時間。他查詢，港鐵除通知傳媒外，會否與其他交通工具營辦商如巴士第 792M 號線及小巴第 101M 號線等作出溝通，於車箱內貼出告示通知乘客港鐵發生故障，讓市民可及早作出選擇，以免被困於將軍澳區。他認為，是次事故已算是不幸中之大幸，因為事故發生在北角站，乘客仍可選擇由調景嶺往油麻地方向前往港島區，但若事故發生於調景嶺站，乘客便可能被困於將軍澳區。

373. 鍾錦麟先生表示，剛才他亦暫離會議到港鐵站了解港鐵就事故的應變情況。他對港鐵曾作出計劃處理突發情況表示肯定，但認為當中仍有很多不完善的地方。他舉例，港鐵在入閘機旁加設電子顯示屏，即時顯示列車服務資訊，但過於依賴電腦系統向乘客發放訊息，車站內卻沒有足夠人手通知乘客發生突發事故。就是次事故為例，他有以下建議：

- (一)加派人手於入閘機旁邊，主動通知乘客列車發生事故未能通往港島。
- (二)改善月台的告示，因剛才有乘客投訴月台列車顯示屏仍顯示著列車是前往北角站，但實際只能前往調景嶺，令乘客感到被誤導。
- (三)加密站內的廣播，例如剛才寶琳站的廣播約三分鐘一次，相對較疏。

374. 陳繼偉先生表示，動議中講述是港鐵於 2013 年 1 月 7 日約下午五時四十五分發生的事故，當時他亦有到現場了解情況。當時有大批乘客聚集於月台，被困於調景嶺站未能通往其他地區。再者，當時的廣播訊息亦有錯誤，於五時五十分播出訊息指列車暫停服務及將為乘客提供免費接駁巴士服務，大批乘客到地面等候接駁巴士，但等候至晚上七時仍沒有接駁巴士到站，後來了解得悉由始至終亦沒有接駁巴士接載乘客。他補充如有需要可提供有關的錄音作參考。此外，在六時十五分播出的廣播指列車服務已經恢復服務，但列車服務是八分鐘一班，而不是正常服務的班次即兩分鐘一班。再者，有關退票的問題，當時排隊輪候退票的乘客多達三百至四百人，但車站人手並不足夠。他表示，自己當天義務協助向居民解釋有關情況及指導乘客轉乘其他交通工具往坑口或山上等地方，建議當下次發生事故時，港鐵可向委員提供制服以協助指揮工作，以免令整個調景嶺站癱瘓。他認為，港鐵當天的危機處理的確不佳，希望能從中汲取經驗。

375. 莊元荃先生認同委員表示港鐵於危機處理機制方面是有需要作出改善。他認為，港鐵現時過於依賴電子顯示屏，但有些港鐵站的電子顯示屏設於遠離入閘機的位置，未能被乘客留意，建議在入閘機附近加設一個較大型的告示牌。他指出，在

是次事故，港鐵只在閘內的牆壁上貼上一張類似行車路線圖的通告，並用了較細小的字體寫上列車服務受阻，未能有效引起乘客注意，建議加派人手於入閘機附近向乘客講解。他表示，是次故障慶幸發生於非繁忙時間內，否則會帶來更大的影響。最後他強調，在運輸署大幅削減第 690 及第 692 號線過海巴士服務下，當港鐵調景嶺站發生事故時，將軍澳居民便會因沒有交通服務過海而影響上班。

376. 副主席感謝陳繼偉先生拍攝到當天港鐵事故的情況，令其他委員能得知有關情況。他表示，他亦是當天受影響乘客之一，認同坑口站內的廣播較為混亂，亦有乘客誤以為有接駁巴士服務及乘客輪候退票時出現混亂情況。他希望蔡玉蓮女士能向港鐵反映委員的意見，加以檢討有關的應變措施，例如在當眼位置加強宣傳，以通知乘客最新情況及轉乘其他交通工具前往目的地。

377. 莊元荃先生補充，早前他亦有暫離會議到港鐵站了解事故情況。他希望港鐵於發生事故後，盡快與運輸署及其他交通工具營辦商聯絡，進行緊急調動。將軍澳居民是十分依賴過海巴士第 692 及第 690 號線的服務前往港島區，但在事故發後，第 692 號線仍只派出單層巴士接載乘客，令在尚德商場候車的乘客未能登車。他認為巴士公司需要改善在事故發生時緊急車輛調動及班次的安排。

378. 主席表示，他的兒子亦是當日事故受影響的乘客之一，他的兒子向他詢問，為何港鐵發生故障後，站內廣播指調景嶺站有接駁巴士服務，但等候多時亦沒有接駁巴士到站。他的兒子亦反映，因排隊輪候退票的人數太多而被迫放棄。主席認同陳繼偉先生所述，當天的廣播措施十分混亂，港鐵沒有如廣播的訊息般向乘客提供接駁巴士服務。而且，退票程序複雜及安排非常混亂，乘客需要先拍八達通卡，再換領一張免費車票出閘，因而令乘客鼓噪。他理解當日港鐵職員非常辛勞，但未能為乘客提供應有的服務和及時疏導乘客。他表示，慶幸今天港鐵發生的事故並不是在繁忙時間，並查詢有關的事故處理機制，因將軍澳區內約有八成居民是依賴港鐵的服務，希望港鐵代表能作出詳細回應。

379. 副主席表示，他於港島區居住，事發當日由於沒有專線小巴第 18 號線的服務，最後他需要乘搭第 98D 號線到尖沙咀，再轉乘港鐵前往港島。他請運輸署及港鐵多加留意有關情況，在只依靠鐵路網絡為主的政策下，若港鐵發生事故會令很多乘客受到影響。

380. 蔡玉蓮女士感謝委員的意見。每宗發生事故後，港鐵公司均會認真處理，並會作出調查及檢討，尋求可改善的地方，作出改進。她希望委員明白，當事故發生後，車站職員可能未能即時掌握事故的具體資料，需要時間了解及評估有關情況和對列車服務的影響。她得悉有很多居民和乘客受影響，在此再次向委員致歉，並會向港鐵公司反映，希望日後處理事故時可以做得更好。港鐵於事故發生後向政府部門通報，亦會定期與政府部門檢討應變計劃。至於站內訊息發布方面，港鐵已通過不同渠道通知乘客，如車站大堂廣播及大堂告示，另外車廂內亦有廣播，通知乘客列車服務受阻的最新情況。因應科技發展，港鐵希望以不同的平台把資訊即時發放給公眾，除了主動通過傳媒向公眾發布列車服務的最新情況，現時亦已利用數碼平台作資訊發放。於去年 9 月下旬，港鐵推出了一個名為「Traffic News」的智能手機程式，用作發放重要的車務資訊，如重大的鐵路事故。當港鐵發出紅色警報，即表示列車服務預計會受到二十分鐘或以上的延誤，有關訊息便會透過手機應用程式通知乘客。如各位委員有興趣，歡迎下載上述手機應用程式，從而得知更多港鐵的最新資訊。

381. 陳繼偉先生表示，上一屆委員會已曾提及若任何港鐵事故涉及將軍澳區時，港鐵應立即通知運輸署及交通及運輸委員會主席以協助發放消息。再者，當天事故發生後，他有查看港鐵的手機應用程式，但發覺資料未能及時更新。他查詢，運輸署會否於日後將軍澳區發生任何交通事故時，即時通知委員會主席以協助發放消息。

382. 主席補充，他沒有被通知有關港鐵 1 月 7 日發生的事故，但港鐵有發送手機短訊通知他有關今天的事故。

383. 林少忠先生表示，智能手機可下載港鐵的手機應用程式以得知有關資訊，但是若長者沒有智能手機，或手機沒有附設特定功能，那些居民該如何接收有關資訊。

384. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求港鐵公司跟進委員的意見。

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

(SKDC(TT)文件第 23/13 及 32/13 號)

385. 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，范國威先生和議的文件，以及 SKDC(TT)文件第 33/13 號，港鐵就上述事宜之回覆。

386. 主席請港鐵蔡玉蓮女士作補充。

387. 蔡玉蓮女士表示，正如書面回覆中所解釋，港鐵每年亦有推出不同的車費推廣活動，以答謝乘客支持及鼓勵乘客使用鐵路服務。港鐵於 2012 年 5 月宣佈推出不同的車費推廣計劃，而「即日第二程九折優惠」是其中的一項，計劃中亦有包括「搭十送一」及其他優惠。她表示，上述優惠是惠及差不多所有使用八達通乘搭港鐵的乘客，不論是乘搭長途或短途的乘客亦可受惠。她希望委員明白推廣計劃是需要因應不同的市場情況，港鐵會不時檢討有關優惠計劃及推出的時間。至於有關票價方面，港鐵的票價是根據可加可減機制進行調整。現時政府與港鐵亦就票價調整機制進行檢討，而去年政府亦有就票價調整機制進行諮詢，搜集市民的意見。

388. 林咏然先生認為現時港鐵公司推出的「即日第二程九折優惠」較早前的「搭十送一」向市民提供的優惠較少。「即日第二程九折優惠」的取巧地方是第一程是收取正價，第二程才有九折優惠，但第三程卻是收取正價。他認為，乘客於一天內多次乘搭港鐵，理應享有更多優惠，建議於第二程或以後提供優惠，令每程亦有九折優惠，否則對每天乘搭港鐵多次的乘客不公平。

389. 鍾錦麟先生表示，相對「搭十送一」優惠，現時的「即日第二程九折優惠」的受惠人數較多。正如文件中所述，港鐵推出不同優惠是因為被政府迫令需要全數回饋因調整票價後的額外收益，早前亦有報導指港鐵透過「搭十送一」優惠回饋車費的進度不理想，他憂慮「即日第二程九折優惠」的優惠亦未能達標。他表示，去年港鐵上調票價超過百分之五，而計算後得知「即日第二程九折優惠」為乘客帶來每程的優惠只有九五折，再者早前的優惠回饋進度未如理想，而現時所推出的優惠亦比票價加幅還少，他擔心港鐵未能把額外收益全數回饋乘客。他表示，知悉政府正檢討港鐵的票價可加可減機制，早前在張炳良局長到訪西貢區議會時亦曾向他提及此問題。他指出，港鐵初期提供全面學生車費優惠時，雖然受制於票價調整機制，但亦以推廣車費方式在原本九鐵的路段提供學生優惠。故此，他認為雖然現時港鐵的票價可加可減機制仍在檢討當中，但建議港鐵可考慮以優惠推廣方式調低車

費以回饋乘客。

390. 陳繼偉先生表示，不論是現時的「即日第二程九折優惠」或是早前的「搭十送一」優惠，只是港鐵公司的宣傳噱頭。他指出，以往的「搭十送一」優惠是包括週末和週日，亦有以積分換領禮物或車票的活動，現時的優惠較以往的少。再者，以往「搭十送一」的優惠車票限期長達三個月，但現時的優惠車票卻限於一個月內使用。他希望港鐵能積極優化其優惠推廣計劃。

391. 蔡玉蓮女士感謝委員的意見。她表示，不論是「搭十送一」或「即日第二程九折優惠」亦是港鐵眾多優惠推廣計劃內的其中一部份，希望乘客能於不同的推廣計劃中得到車費優惠，港鐵會於不同時候檢討優惠計劃，並因應乘客需要而推出不同的優惠。

392. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求港鐵公司跟進委員的意見。

要求港鐵於月台標示接近優先座的車門位置

(SKDC(TT)文件第 24/13 及 33/13 號)

393. 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，范國威先生和議的文件，以及 SKDC(TT)文件第 33/13 號，港鐵就上述事宜之回覆。

394. 主席請動議人鍾錦麟先生作補充。

395. 鍾錦麟先生表示，現時港鐵於幕門上有標示那個車門附近有多用途空間，讓有需要的輪椅使用者可於該車門前候車。因此，建議把上述的方法應用在優先座，加設優先座的標示於車門位置。

396. 蔡玉蓮女士感謝鍾錦麟先生的意見。她表示，已把委員的意見向港鐵市務部同事反映及進行跟進，稍後有進一步的消息會向委員匯報。她明白乘客希望了解優先座於車廂內的位置。以將軍澳線為例，往寶琳方向的列車中優先座位於每個車卡的第一道車門附近，往北角方向的優先座位則位於每個車卡的第五道車門附近。她表示，明白如能增加更多標示可更方便乘客使用優先座，故已向有關部門同事反映委員的意見。

397. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求港鐵公司跟進委員的意見。

398. 主席表示如蔡玉蓮女士有公務在身可先行離席。

【 道路工程/設施】

要求新都城街市過路處加設斑馬線

(SKDC(TT)文件第 25/13 號)

399. 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。

400. 主席請運輸署許錦年先生回應。

401. 許錦年先生表示，現時於佳景路由景林邨往新都城位置有一行人過路處。運輸署約於去年 9 月，已將位於行人過路處中央的安全島擴闊約 1 米及將行車路面的闊度收窄，亦有加設提示標誌予駕駛者，提醒小心過路行人的安全及慢駛。經觀察所知，上述的過路處經改善後，現時運作良好，安全島已有足夠位置讓行人等候過路，而過路的時間亦不會太長。他指出，上述位置並不是過路黑點，運輸署認為現時行人過路設施是適合的。

402. 譚領律先生憂慮若加設斑馬線後，駕駛者可能會對是否應停車先讓行人過路感到猶疑，容易產生誤會而引致意外。他指出，新都城停車場出口外有指示車輛停車，但他觀察所得大部分駕駛者沒有遵守而直接駛出，對過路的途人構成危險，並詢問警方可否於上述位置加強執法。

403. 林少忠先生表示，有關新都城街市的斑馬線，作為駕駛者，明白當行人踏上班馬線，駕駛者便應該停車讓行人優先過路，否則會觸犯交通條例。他指上述位置有很多行人過路，因此他支持上述動議。

404. 林咏然先生表示，隨著人口老化，每天於景林邨及浩明苑一帶經過上述路段的長者數目很多。此外，每天上下午繁忙時段，前往商場購物的人流亦十分多，當中亦有不少是長者。據他觀察，駛經該處的大部分車輛均會停下讓行人過路，但間中有例外的情況，由於上述位置是一個開放式的過路設施，他建議加設斑馬線、行人輔助線或交通燈等設施，讓長者過路時更為安心。他指出，上述地點雖沒有發生嚴重的交通意外，但曾有長者因受車輛所嚇而跌倒受傷。因此他同意上述位置是需要增加過路設施，為避免影響交通流量，認為斑馬線是個適合的設施。

405. 李家良先生表示，據悉斑馬線條例是當行人站在斑馬線旁意圖過路，駕駛者便需要停車讓行人過路，而不是當行人踏上斑馬線後，駕駛者才需要停車。他查詢，於景林邨往新都城街市位置加設斑馬線會否有技術性的困難，因該處很接近迴旋處及人流較多，擔心對交通有所影響。因此，他對上述動議有所保留。

406. 鍾錦麟先生表示，過往曾收到居民及長者團體反映，希望於上述位置加設交通燈，他認為這些意見值得考慮。另外，除了動議文件所提及的位置外，於迴旋處的另一端，即警署往景林邨的過路處，他認為運輸署亦應檢討該處的過路安全，因該處與迴旋處的距離很短，行人反應的時間相對較短。

407. 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，有地區團體向他反映長者及傷健人士於上述地點過路甚為危險，該處車速亦相對較高，希望運輸署先就方案作研究，而不要立即表示不可行。

408. 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。

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

(SKDC(TT)文件第 26/13 號)

409. 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。

410. 主席請運輸署黃瀛女士回應。

411. 黃瀛女士表示，運輸署已在上述地點進行實地視察，現時於坑口公共交匯處名成街方向，所有汽車出入口前的行人過路處地面已畫上「望左」及「望右」等字眼，提醒市民小心過路，而每一個過路處的行車線之間亦設有安全島，故行人每次過路時只需要留意一條行車線的車輛。再者，於公共交匯處的出口，車輛的車速有限，因此運輸署認為現有的交通設施是合適的，但因應市民及委員的意見，署方會提醒巴士公司及小巴營辦商小心駕駛，在該位置特別注意行人的安全。

412. 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。

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
(SKDC(TT)文件第 27/13 號)

413. 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。

414. 主席請運輸署許錦年先生回應。

415. 許錦年先生表示，運輸署已有方案建造一條行人路由康盛花園對面接駁至寶琳北路的行山徑，而該行山徑是連接陶樂路，現時路政署正在跟進有關工程。

416. 林少忠先生表示，上述建議於 2010 至 2011 年間已作出討論，運輸署已有方案進行工程，文件第 9/13 號項目編號第 NE/11/1191 亦有提及。他指出，當時該路段因有地下設施而需要政府部門諮詢公用事業公司。他表示，過往已有相關的動議與是次動議的建議類同，運輸署當時已表示會進行研究，但因需時處理一些技術問題而未落實有關工程，但現時有委員再次提出類同的動議，他查詢若他贊成新的動議是否等如認同較早前的動議工程不用繼續跟進及進行，以及該如何處理是次的動議。

417. 許錦年先生表示，由於上述路段有地下設施，現時路政署正邀請地下公用設施公司進行改道。

418. 何亦文先生表示，路政署已聯絡相關的公用設施機構，盡快安排設施改道工作。據他所知，和記電訊開始工程時發現新的遷移位置受到其他公用設施的阻礙，他們正研究其他合適的遷移位置，路政署將於和記電訊遷移設施後展開工程。

419. 林少忠先生表示，據他所知，水務署正於寶琳北路近上述位置進行工程，詢問路政署會否與水務署研究一併處理遷移公用設施。此外，他查詢，日後會如何處理委員提交的動議與政府部門工程時間表中顯示正進行的工程相類同。他指出，縱然根據會議常規委員可於六個月後再次提出相關動議，但他認為所有動議應先由主席審視。他重申上述工程已於 2010 年開始討論，相關部門亦已通過並著手進行研究。

420. 譚領律先生相信主席及秘書處是有理由而接納上述動議，他並不認為有委員提出新動議後，早前已通過的工程便會停止跟進。他表示，由於上述工程已拖延了

超過兩年的時間，未知進展如何及工程能否進行，因此他認為於是次議會中提出上述動議以促請有關部門繼續跟進是合適的。

421. 陳繼偉先生表示，在不同類型的委員會或區議會大會中，出現類似的情況多不勝數。會議常規內有列明動議於六個月內不能再次提交會議討論，但委員如對上述的規則有意見，可於 2 月 1 日區議會特別大會內提出意見。

422. 主席回應，根據會議常規，委員會在對動議作出決定後，除非主席或超過半數委員同意，委員不得在六個月內就該議題在委員會再行提出討論，但在六個月後，委員便可就該議題重新提交動議。他表示，自己所持的準則較為寬鬆，只要動議措辭不是過於類似，也會批准委員提交有關動議予委員會討論。

423. 林少忠先生表示，據他理解，會議常規中列明六個月後委員能重新提交予委員會討論的動議應該是指被政府部門否決的動議，而不是政府部門已處理當中的動議。他指出，早前委員會已通過類似的動議並正由運輸署處理，但由於工程受到地下設施影響，需於遷移設施後繼續研究。同時，他認為上述動議的措辭不太恰當，「開關」的字眼令人以為政府原本沒有打算進行上述工程，但實情是政府已有打算並正在跟進，認為加上「盡快落實」的字眼較為恰當。若政府當初否決上述工程而委員提出是次動議，他則表示接受，他表示，不希望修訂其他委員的動議，希望有關委員可撤回動議。

424. 主席表示，會議前已與秘書處考慮各項動議是否與六個月內的動議相同。對於剛才林少忠先生希望動議人能撤回上述動議，主席表示，根據會議常規第 22 條，任何動議除非獲得出席委員一致同意，否則不得撤銷。主席建議林少忠先生考慮修訂動議措辭。

425. 譚領律先生認為有關委員不用為上述的情況而過於介懷，認為提出動議與其做事能力無關。過往委員提出的動議，亦有不少已交由相關政府部門跟進當中。他表示，並不介意委員自行去信運輸署要求盡快進行工程，然後在其宣傳橫額中展示自己的工作成果。他認為最重要的是議員能盡其責，在議會中提出意見協助民生事項，而不是在議會上為無關痛癢的事情而爭論。

426. 陳繼偉先生相信，委員的目標是向市民作交代。他表示，根據程序，在撤回

動議的投票中，若有一票反對亦無法通過，擔心會浪費會議時間。

427. 林少忠先生希望秘書處能在提交動議事宜上把關。會議議程是由秘書處分發給委員，但他未能於會議前通知秘書處有關動議已由政府部門跟進。他查詢，日後是否會設立有關機制，令委員能及時通知秘書處。他重申，並不希望修訂上述動議。他舉例，如運輸署否決了過海的士站，他會於六個月後再次提交動議爭取，因為運輸署已沒有任何跟進行動。但上述動議的情況不同，運輸署已著手研究工程，只因技術問題而尚未落實。

428. 主席表示，秘書處已為提交動議事宜上作好把關，但根據會議常規，委員可在六個月後再次就委員會已通過的議題再次提出動議。

429. 林少忠先生表示，過海的士站的例子是因被運輸署否決了，故於六個月後再次提交動議。他重申，上述動議的情況並不相同，因運輸署已著手研究有關工程。

430. 主席詢問是否有委員贊成撤銷上述動議。

431. 林少忠先生表示贊成。

432. 主席表示，由於贊成票數不足，未能通過撤銷上述動議。

433. 林少忠先生重申，不會修訂上述動議的措辭。

434. 主席詢問是否有委員反對通過上述動議。

435. 林少忠先生表示棄權，並請委員備悉他棄權的原因，是因為運輸署早於 2009 年至 2010 年間已決定跟進有關方案。。

436. 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。

要求改善清水灣道白石窩路段水浸

(SKDC(TT)文件第 28/13 號)

437. 主席請委員參閱由邱戊秀先生及邱玉麟先生動議，陳權軍先生及副主席和議的文件。

438. 邱戊秀先生感謝運輸署及路政署早前於上述地點進行實地視察。他表示，該處是低窪地區，雖然過去數年政府部門亦有增設更多的排水位，但未見成效。因為該處屬低窪地區，附近數個山坡亦有山水流向該處造成水浸，導致清水灣道交通擠塞，故希望署方能研究疏導雨水的方法。

439. 主席請路政署陳慧儀女士回應。

440. 陳慧儀女士感謝邱戊秀先生及邱玉麟先生於本月初與路政署一同到上述地點進行實地視察。她表示，該路段屬低窪地帶，去年7月份颱風韋森特襲港期間該處的降雨量並不多，但颱風過後數天內，於西貢曾下了一場接近黑色暴雨警告雨量的暴雨，因該場暴雨沖走了不少樹枝及樹葉並積聚於上述的低窪地帶，令排水位未能有效疏導雨水導致水浸及令不少汽車拋錨。她表示，路政署同意該位置的排水系統有需要作出改善。經視察後，發現來往九龍方向的行車線旁約有十個排水口，數量是足夠的。但為了改善樹枝阻塞排水口，路政署將會在現有的排水口增設直立式排水口，工程將於農曆年後動工。另外，該處低窪路段兩旁有一條天然河流，有委員建議在該處增加排水口，讓雨水能流入河流。就著委員的建議，路政署正研究有關圖則，在不影響結構下會安排於上述位置增設排水口。

441. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求路政署跟進委員的意見。

【其他】

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
(SKDC(TT)文件第 29/13 號)

442. 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。

443. 主席請運輸署黃瀛女士回應。

444. 黃瀛女士表示，運輸署備悉委員的意見，如委員不反對，署方將會著手重新檢視位於石角路、環保大道及將軍澳工業邨一帶數個停車場的泊車設施配置。

445. 鍾錦麟先生希望運輸署及相關部門如地政署作此決定時，應該檢視整個將軍澳區的貨車車位是否足夠，以免於取消貨車車位後，導致將軍澳區內的貨車違例泊

車問題更為嚴重。但以私家車用途來說，他表示支持上述建議。

446. 陳權軍先生表示，於另一個會議上區議會曾討論有關尋找更多貨車車位的議題，但在是次會議上卻提出取消貨車車位。他查詢，貨車停泊於上述位置停車場的數量，以及是否因為使用率低而建議取消車位。

447. 黃瀛女士表示，手上沒有上述位置停車場的使用率數據。但她表示，運輸署曾收到不少市民投訴，上述位置的停車場內的貨車位上經常停泊著垃圾車。根據運輸署內部進行的停車位使用率統計，顯示該停車場內各種類型的車位使用率均相當高。

448. 李家良先生表示，他曾了解上述地點附近的環境，以往工業區是需要較多貨車位，但現時該區已漸漸發展為新型住宅，如石角路樓盤亦將於明年落成。因此，他認為有需要改變車位用途，以配合居民需要的變化。再者，有居民投訴有不少貨車位被人放置貨斗，或進行更換輪胎及維修汽車等工作。他認為，政府需要在區內作出平衡，尋找適當的位置設立貨車車位，但重申石角路的車位是有需要轉變用途。

449. 溫悅昌先生同意委員的意見。他表示，將軍澳區內對貨車位的需求很大，但區內的車位供應亦相當短缺。他認為運輸署在檢討時應該小心處理，以免在取消車位及改變用途後，導致貨車需要在市中心尋找位置停泊而帶來另一種問題。

450. 陳繼偉先生讚揚李家良先生雖是西貢離島區的當區議員，但對上述地點的情況亦相當了解。他表示，正如李家良先生所述，上述貨車車位內有不少人士進行汽車維修及更換輪胎等工作，甚至懷疑進行非法售賣紅油活動。他認為，上述事宜涉及地區設施配套問題。日出康城的人口將來高達六萬人，但隨著該區的露天停車場關閉後，區內的停車位售價上升至超過一百一十萬元，訪客需要停泊在收費昂貴的時租停車場。基於上述的考慮因素，他認為取消上述地點貨車車位的做法較好。

451. 林咏然先生表示，並不反對上述建議。雖然非法佔用貨車車位進行商業用途是不正確，但區內的貨車車位確實不足，建議運輸署物色適合位置，設立只容許晚上停泊貨車的車位。據他所知，區內有一群職業貨車司機經常因沒有貨車車位而被迫把車輛停泊於路邊，因違例泊車而被檢控罰款，故他希望署方能考慮在區內其他合適的位置增設貨車車位。

452. 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。

453. 主席表示，剛才委員曾提及上述地點的停車場可能有非法活動進行，請警方跟進該處是否有進行非法售賣紅油活動。

454. 何志堅先生表示警方已一直在上述地點進行跟進。

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
(SKDC(TT)文件第 30/13 號)

455. 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。

456. 主席請警務處何志堅先生回應。

457. 何志堅先生表示，警方已備悉委員的意見及把意見向東九龍交通調查組反映。在處理一般的交通意外，警方到達現場後會先救傷扶危，再進行案件調查，包括記錄、畫圖及拍照等工作，而較嚴重的交通意外，更會召喚政府化驗師到場進行調查工作。上一次較嚴重的交通意外發生於去年 12 月 29 日，當時有五輛車輛於將軍澳隧道公路中相撞，令整條路面癱瘓，由於事發時間是早上繁忙時間，故需要一段時間處理意外。根據交通意外調查組的資料顯示，警方在現場用了三十六分鐘處理該宗交通意外及清理涉及意外的車輛，但由於是早上繁忙時間，車輛數量較多，所以需要一段時間疏導交通。

458. 譚領律先生表示，明白警方有其處理意外的方法，但每次將軍澳隧道發生事故，亦會令整條寶琳路癱瘓，因寶琳路是除將軍澳隧道外唯一進入將軍澳的道路。他表示，自己亦是去年 12 月 29 日交通意外的受影響者。他指出，雖然當日在得知將軍澳隧道公路因發生交通意外而需要封閉後已即時轉駛往藍田方向，希望由寶琳北路往返將軍澳，但到達後發覺整條寶琳路已嚴重地癱瘓，他花了個多小時仍未能到達將軍澳，沿途更沒有任何警務人員在場指揮交通。他認為，警方應該安排人手於寶琳路沿路的主要路口疏導交通，以免癱瘓了將軍澳區內的交通。他指出，相同的情況已發生不只一次，數年前曾發生垃圾車於將軍澳隧道內焚毀的意外而令整條將軍澳隧道公路癱瘓，希望警方在日後同類型的情況能作出妥善的安排。

459. 何志堅先生表示，會與東九龍交通調查組及觀塘警區的同事商討加強妥善處

理上述情況的方法。

460. 由於沒有委員反對，主席表示通過動議及要求路政署跟進委員的意見。

【由區議會大會轉介的議題】

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

(2013 年 1 月 8 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 31/13 及 55/13 號)

461. 主席請委員參閱 2013 年 1 月 8 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 31/13 及 55/13 號，並表示上述議題已於續議事項中討論。

要求運輸署加強交通服務，以配合香港科技大學增加宿位

(2013 年 1 月 8 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 32/13 及 56/13 號)

462. 主席請委員參閱 2013 年 1 月 8 日區議會會議文件 SKDC(M)文件第 32/13 及 56/13 號。

463. 邱戊秀先生表示，據了解，香港科技大學副校長曾就有關事宜與委員商討，希望運輸署能研究加強該區交通服務。

464. 主席請運輸署麥潔儀女士回應。

465. 麥潔儀女士表示，運輸署的回應已詳列於區議會會議文件 SKDC(M)文件第 56/13 號。根據科技大學提供的資料顯示，於本年 1 月下旬將有兩個位於大學校園範圍內的宿舍落成，提供約七百個宿位，而該兩座宿舍是位處於大學本部，因此隨著宿舍於本月底提供予科大本科生入住，相信有助紓緩清水灣道一帶的公共交通服務需求。至於大埔仔村附近在未來日子陸續有住宅落成入伙，運輸署將會於來年的巴士路線發展計劃中一併考慮有關情況，署方亦會不時就公共運輸服務的供求情況進行實地調查，如有需要會與營辦商密切跟進。

466. 主席請運輸署繼續跟進上述事宜。

(四) 其他事項

有關西貢區巴士路線工作小組的任期

467. 主席表示，委員會轄下非常設性質的西貢區巴士路線工作小組於 2012 年 3 月成立。根據會議常規，非常設工作小組的任期不應超逾八個月，主席詢問委員是否繼續設上述的工作小組，並繼續由周賢明先生擔任召集人。

468. 鍾錦麟先生查詢剛才主席的意思是需要先解散工作小組再成立，還是可以直接續設工作小組。

469. 主席表示，如委員同意，可直接續設上述工作小組。

470. 鍾錦麟先生表示，支持續設上述工作小組。

471. 由於沒有委員反對，主席表示續設西貢區巴士路線工作小組，並繼續由周賢明先生擔任召集人。

有關西貢區道路安全工作小組的任期

472. 主席請西貢區道路安全工作小組召集人邱戊秀先生就 2012 年度的活動作總結。

473. 邱戊秀先生表示，2012 年度西貢區道路安全推廣活動包括：舉行西貢區道路安全嘉年華及於西貢區多個地點派發宣傳單張。他感謝香港交通安全隊、香港警務處東九龍交通部道路安全組、香港警務處觀塘區警民關係組及民政事務處對活動提供的協助，以及感謝委員的參與及支持。

474. 主席表示，考慮到工作小組的主要工作為籌備每年區內的道路安全推廣活動，建議先將現有的工作小組刪除，待每年推廣活動的籌備工作展開時才開設新一屆非常設性質的工作小組，並詢問是否有委員反對。

475. 由於沒有委員反對，主席表示刪除西貢區道路安全工作小組。

將軍澳區車輛聚集及非法賽車活動

476. 主席請警方跟進唐俊街近寶邑路車輛聚集的問題，每逢星期五、六晚上約十二時有十多部同款的車輛於上述地點聚集，車輛的引擎聲浪非常大而滋擾居民。

477. 方國珊女士表示，一些重型車輛於將軍澳區地盤附近違例停泊，影響居民的安全，請警方跟進有關事宜。至於私家車違例停泊方面，她表示，由於區內公共及私人車位不足，導致車主無可奈何把車輛違例停泊在街上，希望警方在執法時能予以體諒。

478. 林少忠先生表示，收到居民反映連續多個星期六晚上有十多部車輛高速地由寶林駛往康盛花園方向，懷疑是非法賽車活動，希望警方能設置路障，截查高速行駛的車輛。他補充，如有需要可向警方提供有關的攝錄影像。

479. 鍾錦麟先生表示，收到居民投訴於寶林北路一帶及慧安園對出的寶康路有車輛高速行駛，希望警方在設置路障截查車輛時留意是否涉及車輛非法改裝。

480. 主席請警方跟進上述不同地點的懷疑非法賽車活動。

(五) 下次會議日期及時間

481. 主席表示二〇一三年第二次會議定於 2013 年 3 月 21 日(星期四)上午九時三十分舉行。

(六) 會議結束時間

482. 會議於下午四時〇九分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一三年二月