

(獲通過的會議記錄)

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一五年第四次會議記錄

日期：二〇一五年七月二十三日(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

劉偉章先生，MH(主席)

吳雪山先生(副主席)

區能發先生，MH

陳繼偉先生

陳權軍先生，MH

周賢明先生，BBS，MH

張國強先生

莊元苓先生

鍾錦麟先生

范國威議員

方國珊女士

邱戊秀先生

何民傑先生

簡兆祺先生

林少忠先生

林咏然先生

梁里先生

李家良先生

凌文海先生，BBS，MH

陸平才先生

譚領律先生

溫悅昌先生，BBS，MH，JP

邱玉麟先生

李依璇女士(秘書)

到達時間

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時四十分

上午九時四十九分

上午九時四十三分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十六分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時三十分

西貢民政事務處行政主任(區議會)2

離開時間

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午一時〇五分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午五時二十分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午三時十二分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午五時二十九分

下午一時〇五分

下午五時三十五分

下午五時二十五分

下午一時〇五分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

下午六時十七分

下午五時十四分

下午六時三十三分

下午六時三十三分

列席者

尹尚謙先生

劉丹女士

西貢民政事務助理專員(2)

西貢民政事務處高級行政主任(區議會)

盧家傑先生	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
陸放天先生	運輸署 高級運輸主任/巴士發展(新界東)
吳建鋒先生	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
劉任明先生	香港警務處 西貢分區 行動支援小隊指揮官
梁雄鷹先生	香港警務處 觀塘總區交通組
單尚強先生	香港警務處 將軍澳分區 行動支援小隊指揮官
鍾佩怡女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 高級公眾事務主任
黃漢中先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 策劃及車務編排經理
龔樹人先生	城巴有限公司 營運經理
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 社區事務經理
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 策劃及發展主任
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級車務主任

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(下稱「委員會」)2015年第四次會議。

2. 主席表示，每位委員在每個議題上可發言兩次，每次兩分鐘。請不要以「跟進問題」作為發言多於兩次的原因。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上才討論。

主席表示，沒有委員向秘書處申請缺席會議。任何委員如未能出席會議，必須根據會議常規第 51(1)條，在該次會議舉行前，向秘書處提交缺席會議通知書，以便委員會考慮是否同意有關委員的缺席申請。

(一) 通過上次會議記錄

3. 主席表示，秘書處已於 2015 年 7 月 22 日發送上次會議記錄草擬本的最新版本，會前沒有收到修訂建議。由於沒有委員提出修訂，主席宣布通過該版本的二〇一五年第三次會議記錄。

(二) 續議事項

I. 安達臣道石礦場用地發展 - 道路／路口改善工程

(上次會議記錄第 38 至 66 段)

4. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

II. 跟進主要工程項目進度報告

(上次會議記錄第 73 至 91 段)

(SKDC(TT)文件第 159/15 號)

5. 委員備悉土木工程拓展署匯報 2014/2015 年度交通及運輸委員會轄下各項工程項目的進度的文件。

6. 主席表示保留上述議題。

III. 改善將軍澳單車使用情況工作小組報告

(上次會議記錄第 92 至 99 段)

(SKDC(TT)文件第 160/15 號)

7. 委員備悉上述文件。

8. 西貢民政事務助理專員(2)尹尚謙先生報告工作小組於 2015 年 5 月至 6 月期間共進行四次清理行動，清理 419 架違例停泊的單車。工作小組會繼續在區內不同黑點進行清理違泊單車的行動。

9. 林少忠先生接獲市民反映怡心園第 3 座於數月前增設的單車停泊處有不少棄置單車及超市手推車，他於 2015 年 7 月 16 日聯同運輸署實地視察，發現該處有不少棄置單車，故希望民政事務處盡快採取執法行動。

10. 溫悅昌先生記得早前民政事務處有文件，委員亦在地區設施管理

委員會建議在單車停泊處設置告示牌，列明不能通宵停泊單車及放置雜物，故詢問相關建議的落實時間。

11. 副主席反映寶盈花園對出位置的行人徑的弧位凸出位置經常有以帆布覆蓋的違例停泊單車，應屬單車商戶所有。部門曾於該處進行一次清理行動，但單車在清理行動後短時間便再次出現，故建議把前述區域列為黑點及加設不能停泊單車及放置雜物的告示牌。

12. 陳繼偉先生的意見如下：

- 5月清理行動涵蓋超市手推車，手推車應被他人盜取，不是超市職員將之停泊於該處，故詢問處方會將之當作廢物處理及棄置，還是會嘗試通知相關人士取回。有人會購入被充公的單車但沒有人會在拍賣時購入手推車，故詢問會否有跟進。
- 目睹警方因應清理行動而懸掛顯示會進行清理行動的大型告示牌，故詢問會否於行動後將之清拆，並於每次行動前將之懸掛。
- 居民在部門進行清理行動時於現場表示本人是單車物主，但部門不容許物主取回單車，故詢問部門如物主在未清理該單車前抵達清理行動的地點，是否容許物主取回。

13. 簡兆祺先生反映尚德、附近的行人路欄杆等多處有違例停泊單車，故期望部門多加清理。他近期接獲尚德居民投訴早前把單車停泊於天晉 II 期的合法單車停泊處內，但被部門在清理其他停泊已久及殘破單車時一併清理。該名市民正就其單車作出追討，他詢問應向哪位人士跟進。

14. 陳權軍先生贊成陳繼偉先生的說法，超市手推車不是超市職員將之隨處停泊，故部門應通知超市。他曾目睹西貢哥爾夫球場用作推哥爾夫球的車輛被放於垃圾池或車輛附近，故他會致電場方，場方馬上派員前往相關地點取回，做法較將之當作廢物處理為佳。

15. 西貢民政事務處尹尚謙先生回應，署方會多加留意委員提及的區內黑點。署方進行單車清理行動時會一併清理雜物，例如廢棄或破損的手推車，並當作一般廢物處理，但因應有大量超市手推車停泊於單車停泊處，他會提醒相關人員研究可否另行處理。他得悉運輸署有計劃在區內單車停泊處逐步增加勸喻市民的告示牌。

16. 運輸署工程師(行人區改善計劃)蕭麗明女士補充，署方有計劃在全部單車停泊處設置告示牌，以提醒市民不要停泊單車超過 24 小時。署方正就告示牌進行初步設計並期望盡快完成。因應有單車或雜物擺放於寶盈花園對出位置的花槽凹位，署方於 2015 年 6 月與相關部門包括水務署及路政處實地研究，相關凹位是部門設施的井蓋，初步研究方案為提升井蓋的水平，將之成為花槽的一部分，期望盡快於下星期完成設計，及後會經民政事務處進行公眾諮詢。

17. 何民傑先生的意見如下：

- 建議運輸署在告示列明「不應在該處停泊單車，一經沒收會即時消毀」及所依據的法例，以達至阻嚇之效，避免居民誤以為可取回被充公的單車及在單車被充公後四處詢問。
- 發展商在將軍澳南有不少新的地盤，樓宇尚未入伙，但樓宇對出的單車徑沿路有單車積聚，故建議巡視範圍擴大至新發展區。
- 地盤工程令將軍澳南地盤附近的單車徑損毀及呈凹陷狀態，故期望運輸署實地視察，並研究聯同路政署或要求發展商維修其弄毀的單車徑，以免造成危險。

18. 鍾錦麟先生近期接獲市民反映只會於假日踏單車，故不會每天前往單車停泊處或不會在 48 小時內獲悉有關告示，故認為通知期不足，因此詢問民政事務處可否提早通知。

19. 西貢民政事務處尹尚謙先生回應，因應地政處張貼告示顯示相關部門將進行清理行動的期限，部門會在清理行動前的三天通知物主取回單車。署方在清理行動期間不會容許物主取回單車，此舉或會引起爭執，故不會有相關安排。署方清理單車時只會清理被貼上告示的單車，一般不會錯誤處理其他單車。

20. 運輸署蕭麗明女士表示，有關在單車停泊處張貼交通通告，以勸喻市民不應停泊單車超過 24 小時的事宜，由於用字牽涉處理手法及可能的相關法例，署方正進行初步研究。

21. 鍾錦麟先生表示，居民反映三天通知期不足，故建議通知期應橫跨星期六及日，以便居民獲悉通告。

22. 譚領律先生不贊成期限過長，以免市民長時間霸佔公共空間擺放

私人物品，現有機制恰當，故較重要的事項為研究如何更有效作出管制。

23. 陳繼偉先生目睹居民希望在清理行動期間取回單車而發生爭執，故要求署方回應居民可否就上述情況取回單車。如部門不容許居民取回單車，他詢問可否於通告列明。有超市手推車被貼上通告並列明會當作單車處理及被清理，他已拍下照片，相關人員最後把該手推車清理，故建議日後微調方案及研究處理方法。

24. 林少忠先生得悉部門會張貼通告通知市民該三天期限，但騎單車者會於星期六及日取回單車，故詢問民政事務處可否於星期五發出通告及於星期二進行清理行動，以便市民於星期六及日獲悉通告，從而處理其單車及避免發生爭執。

25. 運輸署工程師(西貢)莊漢文先生補充，單車停泊處只供臨時停泊單車，故署方希望透過告示牌告知市民單車最多只能於該處停泊 24 小時，放寬期限猶如縱容市民停泊單車超過 24 小時。署方亦有計劃於每個單車停泊處設置該告示牌，但因執法事宜而要小心用字。有關何先生的建議，運輸署的法例未能涵蓋相關事宜，故不能於告示牌上顯示。

26. 張國強先生目睹數個單車停泊處的其中一至兩個單車泊位被帆布覆蓋，故詢問是否沒有部門處理。該處停放的不是單車，而是其他物品，他詢問執法人員可否揚起帆布，以研究覆蓋的是何種物品，他期望民政事務處研究改善方法。

27. 主席請民政事務處繼續跟進。

IV. 西貢區公共交通服務

(SKDC(TT)文件第 161/15 號及 162/15 號)

28. 委員備悉上述文件。

(A) 巴士

1. (a) 要求恢復第 692 號線、保留第 692P 號線於繁忙時段的班次及第 690 號線在非繁忙時段駛經坑口及將軍澳南區

(上次會議記錄第 101 至 106 段)

29. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)陸放天先生表示，由於路線客量於暑假期間會有影響，署方將於暑假後安排調查，以觀察第 692P 號線的客量。當備有調查報告時，會向委員報告。

30. 周賢明先生建議署方在檢討數據時考慮善用第 692P 號線，如路線在繁忙時間的客量不足，可考慮行經坑口。

31. 方國珊女士建議署方檢討時考慮恢復第 692 號線。港鐵故障次數在加價後更頻密，令更多居民反映將軍澳的過海交通需求殷切。局方近期表示過海巴士的車資較本地路線高昂，故建議交由局方處理將軍澳的對外交通安排，包括前往港島的過海路線。她建議優化第 692P 號線行經將軍澳南包括日出康城、峻滢及清水灣半島一帶，如未能優化該線則設立特快專線直接駛往跨灣連接路及過海，以服務將軍澳南及坑口一帶居民。

32. 莊元苓先生反映將軍澳南居民要求恢復第 692 號線，故期望署方積極考慮。第 692P 號線在早上時段設有 4 班車，但在下午時段欠缺回程方向的車輛返回將軍澳，他對此感到不滿，並要求該線在下午繁忙時間增設回程方向的班次。此外，第 690 號線在非繁忙時間應行經將軍澳南，以便將軍澳南居民乘搭前往將軍澳商業貿易區的路線。

33. 主席表示由委員會及工作小組跟進上述議題。

(b) 往來將軍澳至荃灣巴士線的行車路線要求九巴於將開辦將軍澳往來荃灣巴士線中途站提供巴士詳細到站時間

要求盡快檢討並優化 290/290A 巴士線服務

要求九巴 290 於繁忙時間由日出康城領都加開特別車

要求運輸署及巴士公司另闢資源加開由日出康城及峻滢開出、經清水灣半島到荃灣的巴士特別班次

(上次會議記錄第 107 至 142、292 及 449 段)

34. 運輸署高級運輸主任(西貢)麥潔儀女士報告，署方在第 290 及 290A

號線啟用後一直與巴士公司密切留意整體服務情況，亦正與巴士公司緊密商討路線啟用後的服務，以研究需要加強或改善的地方。如有進一步消息，會通知議會。

35. 鍾錦麟先生查詢欣景路站點的改善事宜包括遷移站點的進展。

36. 方國珊女士的意見如下：

- 她歡迎不同政治團體近半年為日出康城居民發聲，惟部分委員在本屆議會首3年批評她建議所有車輛伸延至日出康城及質疑巴士總站是否需設於日出康城。如交通規劃得宜，她認為可就合適位置進行商討。
- 第290、798號線等長途巴士線、第NA29號線及機場巴士線沒有在日出康城、峻滢及清水灣半島提供服務，虧待了前述及將軍澳南居民，因此期望各界理解居民的交通服務嚴重不足，猶如「孤島中的孤島」，亦期望運輸署積極考慮另闢資源增設一條日出康城、峻滢及清水灣半島前往荃灣的路線。
- 第798號線及第A29號機場巴士線應分線行走。將軍澳隧道出口的轉乘站是重要設施，亦應盡快落實跨灣連接路，令所有路線分流至日出康城，以紓緩交通擠塞。

37. 主席表示保留上述議題，並由委員會及工作小組繼續跟進。

38. 由於以下兩項動議與上述議題相關，主席建議及委員同意合併討論。

要求儘快重組 290 巴士線於彩虹及黃大仙的站點，以節省行車時間
(SKDC(TT)文件第 172/15 及 201/15 號)

39. 主席表示，議案由范國威議員及梁里先生動議，張國強先生及鍾錦麟先生和議。

40. 梁里先生表示接獲居民反映第 290 號線主要方便觀塘、彩虹及黃大仙居民。路線在將軍澳的行車時間已相當長，如在彩虹及黃大仙仍有大量站點會影響行車時間，導致快線淪為慢線，故建議合併部分站點尤其是龍翔道及豐力樓的站點，相關站點的上落客人數不多，甚至沒有乘客，他詢問運輸署何時有決定或有所改善。

41. 李家良先生認為在檢討時需顧及將軍澳居民以及西貢居民的轉車

需求。他同意很多巴士行經彩虹邨及黃大仙，巴士駛入及駛出站點需時，故如合併相關站點可縮短行車時間，但西貢居民乘搭小巴或巴士後可於彩虹交通交匯處的站點轉車，故期望保留該站點。

42. 委員備悉九巴的書面回覆。

43. 陳繼偉先生反映在籌備第 290 號線初期已建議盡量簡化路線，他曾在區議會大會提出南北分線的動議，不應令在將軍澳南上車的乘客因行經將軍澳北而延長行車時間，及不應在觀塘的 6 個站點停站。不少居民投訴路線在將軍澳的行車時間長達半小時，並需在觀塘山上地區行駛一段時間。署方應徹底改善，上述動議的建議對解決問題的效用不大。

44. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署及九巴跟進委員的意見。

要求 290/290A 巴士線(往荃灣方向)於將軍澳區內站點提供分段收費
(SKDC(TT)文件第 173/15 及 201/15 號)

45. 主席表示，議案由范國威議員及梁里先生動議，張國強先生及鍾錦麟先生和議。

46. 梁里先生反映該線連接調景嶺及寶琳與翠林一帶，但沒有其他公共交通工具連接兩區。除了在早上時段設有 3 班第 93M 特別班次外，在調景嶺前往翠林及康盛一帶的學生欠缺其他交通工具乘搭。如設有分段收費例如以較低車資前往區內的馬游塘村，可減輕乘客的負擔及提供多一條巴士線以供調景嶺居民前往寶琳或翠林一帶。

47. 委員備悉九巴的書面回覆。

48. 九巴策劃及發展主任黎嘉朗先生表示，建議與由彩明往荃灣方向的路線相關，故牽涉雙向分段收費。如增設雙向分段收費，乘客必須在上車及下車時拍卡，因而構成不便及延長行車時間，九巴其他路線例如第 99 號線亦設有雙向分段收費，有不少營運問題包括前述問題，故暫不考慮實施雙向分段收費。

49. 譚領律先生表示，委員多年來期望連接調景嶺及山上的翠林與康盛的交通，過往經常研究延長第 296M 號線的可行性，惟九巴一直表

示不能落實建議，最終依靠將荃線連接兩區交通，故期望九巴考慮合適方式提供分段收費。九巴在其他路線試行建議，雙向分段收費是未來趨勢，故應設法實行，很多市民尤其是學生每天往來兩區，故期望九巴再作考慮。

50. 鍾錦麟先生得悉九巴在第 290 及 290A 號線設有很多創新措施，例如希望全數以簇新車輛行走、提供大部分巴士實時到站時間及在中途站提供巴士到站時間。九巴曾就雙向分段收費作出研究，亦提及研究在巴士中門增加八達通設施，如上述建議的研究方向成熟，他詢問可否應用於第 290 及 290A 號線，並期望九巴落實建議。

51. 陳繼偉先生認為九巴的回應不合理。九巴聲稱的節省時間只是方便賺取更多盈利，而非方便市民，乘客前往山上地區的車程短，卻被收取全程車資。如市民認為不便可放棄權利不拍卡，不應因方便部分市民而令乘客支付較高車資，做法本末倒置。九巴可統計於該處下車的客量而計算或扣除成本及額外盈利，並按照行走的路段而調低車資。

52. 李家良先生表示，行經西貢的巴士設有雙向收費，但他接獲居民反映車輛在繁忙時間的站立乘客眾多，乘客在下車時需往車頭位置拍卡亦耗時甚久，因而延長行車時間。委員剛才建議重組站點原因為第 290 號線的行車時間較長，故希望以較短行車時間接載居民往荃灣，但落實是項動議雖惠及居民，但會延長行車時間，故需考慮兼容的可行性。

53. 林少忠先生不同意九巴的回應，西貢第 99 號線設有雙向分段收費，故九巴不應以人流偏高為由而不落實建議，由調景嶺往景明苑、翠林及康盛的乘客不會乘搭全程，可於下車後騰空座位。委員希望減輕部分市民尤其是學生的負擔，因此期望九巴落實雙向分段收費，方便山上居民往山下地區或調景嶺時乘搭第 290 或 290A 號線，無需乘搭前往尚德的第 296M 號線。

54. 方國珊女士的意見如下：

- 九巴表示不能在回程方向落實使用八達通設施設立拍卡制度及分段收費並不合理，原因只為希望賺取更多盈利，但她認為有需要時便應實行措施。運輸署及巴士公司應在回程方向設立分段收費，日後提供轉乘優惠，署方及巴士公司只是藉

詞不提供優惠予居民。長途或過海路線在區內行走的車資較區內路線高昂並不合理，故應作出檢討。

- 委員希望及應該為居民爭取更多優惠，她對個別議員或正於第99號線享用相關優惠但自相矛盾感到不滿。
- 第796C號線前往蘇屋，故對只前往調景嶺及圖書館的乘客卻需支付全程車資並不合理，公司亦已取得專利權，故質疑為何不能合理地在回程方向提供優惠或設立拍卡制度以提供分段收費。
- 建議加密班次及加強服務。

55. 莊元苓先生的意見如下：

- 運輸署及九巴表示以現有八達通設施供乘客上落車的方法會延長乘客上落車的時間而影響行車時間，但應可改善及提升現有技術，故建議再作考慮。
- 九巴表示希望提升服務、技術及車輛質素，故應研究如何提供服務以切合市民需要。
- 委員曾建議在車輛中門加設八達通設施以供乘客上落車。將軍澳南設有第108A號線，但只能前往坑口而不能前往寶琳，故將軍澳南居民只能乘搭第296M號線前往該處，但該線是區內班次最不準確的巴士線，故很多居民如需前往有社區設施的寶琳一帶寧願乘坐第290及290A號線。由將軍澳南前往該處的車資為\$9.8，做法不公平，故有必要增設分段收費。

56. 周賢明先生支持上述動議，並認為在技術上有解決方案，其中一個為於車輛中門增設八達通設施，但落實前述建議及調低車資牽涉成本。路線服務對象本為長途或中長途乘客，現時卻同時接載短途乘客，原因是沒有其他交通工具連接兩處，如有其他交通工具選擇，則不需設中途收費或可把中途收費訂立至略高或相等於短途路線，相關做法可鼓勵短途乘客不乘搭該線，以免導致中長途客量有所減少。他期望在日後檢討時再作研究。

57. 張國強先生表示，以往巴士公司曾聘請職員在車上向乘客售票，當時仍可維持營運及設分段收費。愈多分站及分段收費愈可靈活使用路線及為市民提供多個選擇，以方便及惠及市民。當年運用人力資源亦可實施相關措施，故質疑為何現時運用電腦科技不能，技術問題不複雜，只需運用少許成本在下車處增設八達通機，便可令行動不便人士不用在客量較高時步行至車頭位置拍卡後再步行至車輛中間下車

或司機需容許乘客在車頭位置下車，而造成混亂及加重司機的工作量。

58. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署及九巴跟進委員的意見。

2. 由西貢區巴士路線工作小組跟進的議題

(上次會議記錄第 143 至 173、292 至 342、388 至 394、443 至 448、450 至 453 段)

西貢區巴士路線工作小組報告

(SKDC(TT)文件第 163/15、164/15 及 218/15 號)

(a) 西貢區興建巴士站上蓋事宜

(i) 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

(ii) 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

(iii) 要求於將軍澳寶康路近茵怡花園的第 798 號巴士站增建上蓋，以解候車乘客日曬雨淋之苦

(iv) 要求新巴於新都城二期對開的欣景路巴士站興建上蓋

(v) 要求巴士公司於寶琳北路巴士站(景林邨外)第 694 及 798 號巴士上落客位置增設上蓋設施

(vi) 要求於將軍澳廣場九巴 290 及 290A 巴士站興建上蓋，避免乘客日曬雨淋

(vii) 要求於新寶城及煜明苑巴士站興建上蓋，避免乘客日曬雨淋

(viii) 要求於南豐廣場新巴 798 及 694 巴士站興建上蓋，避免乘客日曬雨淋

(ix) 要求於德澤樓新巴 798 巴士站興建上蓋，避免乘客日曬雨淋

(x) 要求在全區沒有上蓋的巴士站加建上蓋及增設班次顯示屏，並率先於寶琳北路巴士站實施

(xi) 要求在西貢將軍澳區內巴士站增設候車座椅及班次顯示屏

(b) 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

(c) 要求九巴於早上及晚上繁忙時間增加 297 號線班次，以應付需求

(d) 要求運輸署開辦將軍澳翠林康盛區往來沙田區的新巴士線服

務

要求運輸署開辦 798 特別線，往來將軍澳至沙田區(由康盛花園開出，駛經景明苑及翠林邨)巴士路線

- (e) 新界西貢坑口區鄭植之中學來往西貢市、彩虹港鐵站及將軍澳的公共交通班次問題
- (f) 要求新巴 798 於繁忙時間由日出康城領都加開特別車
- (g) 要求九巴及新巴加強維修轄下巴士，並提供本區路線過往三年的故障數字
- (h) 要求把寶琳道將軍澳村之巴士站名稱由寶琳消防局改為將軍澳村
- (i) 強烈要求開辦往來日出康城、峻滢、清水灣半島與機場巴士路線
要求提供日出康城、峻滢及清水灣半島的通宵巴士服務
- (j) 強烈要求優化新巴 796C 服務

要求增加資源，在不影響現有 E22A 服務下，研究新增往來將軍澳與機場巴士服務延伸至清水灣半島、日出康城及峻滢一帶，以回應該區居民的多年強烈訴求

59. 主席表示，西貢區巴士路線工作小組 2015 年第三次會議已於 2015 年 6 月 23 日舉行，委員備悉及通過西貢區巴士路線工作小組工作報告。工作小組下次會議將於 2015 年 8 月 24 日(星期一)上午 9 時 30 分舉行。

60. 主席請工作小組繼續跟進(a)至(j)議題。

61. 主席表示，第 A41P 號線的議題已於上次工作小組會議刪除。委員備悉龍運巴士有限公司的書面回覆。

62. 運輸署麥潔儀女士表示，巴士公司建議增設往來將軍澳站及機場(地面運輸中心)的第 A29P 號線和往來調景嶺站及飛機維修區的第 E22C 號線，亦建議修訂第 E22A 號線的行車路線。如委員有任何意見，可透過秘書處提供予委員的回條表達意見，以便署方跟進。

63. 委員備悉運輸署有關上述事宜的文件。主席表示秘書處將於會後把回條發送予各委員。如委員有任何意見，請於限期前回覆委員會秘書處。

64. 陸平才先生的意見如下：

- 他是四年前首名建議第A29號線延伸至將軍澳南的人士，樂見署方接受他的部份建議。
- 認為署方及巴士公司開辦第A29P及E22C號線雖屬試驗性質，以觀察客量，亦算踏出第一步。
- 查詢會否因開辦第A29P號線而削減第A29號線的班次。
- 建議盡量減少巴士站點，但應行經公共交通交匯處例如康城公共交通交匯處，因該處居民需求殷切。

65. 方國珊女士的意見如下：

- 歡迎署方及巴士公司增撥資源把第A29P號線投放至將軍澳南及分拆機場巴士線。
- 要求署方匯報往調景嶺方向的第E22C號線的調查及該線如何影響第E22A號線的客量或站點。
- 署方及巴士公司忽略日出康城居民需求，若非選舉年，其他委員定必批評她經常要求延伸所有巴士線至日出康城，但她歡迎其他政團協助爭取投放更多資源至日出康城，只是擔心署方及巴士公司是否會考慮增撥資源。
- 康城公共交通交匯處現為停泊車輛之用，故希望路線行經環澳路及環保大道，以便首都、領都及峻滢居民乘搭相關巴士線，否則居民需步行十數分鐘並行經港鐵站才抵達巴士站，但居民如抵達港鐵站則不需乘搭巴士。該區於早上及晚上沒有A線提供服務，故運輸署應在考慮機場、荃灣及沙田巴士線時顧及日出康城、峻滢及清水灣半島一帶居民。

66. 林少忠先生反對運輸署取消第 E22A 號線怡心園及富麗花園站點，數據顯示受影響的乘客只有約 40 多名和 20 多名，但寶琳北路近英明苑站點的客量更低，因乘搭機場巴士的居民前往第 A29 號線的站點較方便而選乘該線。他認為英明苑及寶仁樓的人流不及上述兩個站點，但被取消的站點附近有茵怡花園、富麗花園、慧安園及旭輝臺等屋苑，取消站點會延長市民步行至巴士站的距離，故要求署方撤銷更改行車路線的建議。

67. 范國威議員表示，第 E22A 號機場巴士線的改道尤其是尾站的安排導致遠離寶琳的中心點，延長乘搭機場巴士線及攜帶行李的居民步行至站點的距離，故反對做法。市民熟悉及接受現有安排，現時提出的是退步的建議，會令市民投訴及不便。

68. 鍾錦麟先生表示，第 E22A 號線尾站本為將軍澳，但將軍澳現改為路線首站及沿寶琳駛往山上方向，故要求巴士公司及運輸署回應(一)該線抵達大嶼山時，其行車時間的分別及(二)往機場方向的第 A29P 號線駛至青嶼幹線收費廣場站點及客運大樓的行車時間會較第 E22A 號線長還是短。

69. 主席表示，有委員於 2015 年 6 月工作小組會議表示，將軍澳有兩間位於將軍澳站上蓋的酒店，但沒有 A 線，故期望下年度重組路線時考慮第 A29 號線行經將軍澳市中心。

70. 邱玉麟先生歡迎第 E22A 號線在將軍澳村近消防局設站，因不少將軍澳村居民於機場工作及曾提出相關要求。

71. 城巴營運經理龔樹人先生的回應如下：

- 在文件上遺漏往機場方向的第 A29P 號線於近廣明苑的站點。
- 城巴推行第 A29P 號線的建議，以回應議會早前的意見。署方或巴士公司顧及各方面例如機場社區的需求、行經觀塘及黃大仙的意見才得出計劃。
- 城巴不會因推行第 A29P 號線而削減第 A29 號線的班次，而是整體投放更多資源至將軍澳區，令每小時往返機場的班次有所增加，從而令更多居民更便捷往返機場。
- 同意有關巴士線為試點，城巴面對港鐵競爭，港鐵在前往機場的路線上推出不同推廣。在巴士營運角度上，城巴未能投放過多資源於已頗成熟的市場，但仍會回應市民的訴求，並因應客量增長而增加班次。
- 城巴運用有限資源在人流密集地點開展服務，故第 A29P 及 E22C 號線均不會駛至日出康城。如日後得悉客量有變化而令路線需行經該處，城巴會按實際情況考慮。
- 第 E22A 號線在將軍澳南的優點本為進入隧道前的尾站，但在新的服務上卻改為首站，城巴希望為乘客提供多個選擇，一為保證乘客在將軍澳南上車後有座位坐；二為巴士由康盛花園沿寶琳駛至將軍澳南，令乘客需冒著沒有座位的風險。第 A29P 號線總站設於將軍澳南，故開車時間較準確，讓乘客較易掌握。兩條路線的車資有分別。乘客可按路線的優點及缺點而選擇其乘車模式。
- 在機場返回將軍澳的乘客亦可選擇乘搭哪條路線，相關路線的站點相若。第 A29P 號線不行經貨運區，但行經觀塘半山。

- 相關巴士線往來將軍澳至機場的行車時間相若。
- 城巴對是否取消第E22A號線怡心園的站點持開放態度，如委員對該站的安排有太大意見，城巴可再作考慮，惟數據顯示該站點的一天客量只有40多人。以往第A29號線仍未開辦，第E22A號線於警署對面的寶琳站沒有站點，故寶琳北路的客量偏高，但現時該站的候車乘客不多，乘客較常於寶林邨或寶琳港鐵站附近的站點上落車，因相關站點較集中及方便乘客下車後一併進行其他活動。城巴推出第A29P號線時會與運輸署商討，亦會事前通知委員。
- 第E22C號線前往貨運和飛機維修區，故設立該線是提供上班通勤服務，主要對象為於上述地點上班的人士及將軍澳居民，前往機場客運大樓的旅客不會乘搭該線。該線的安排為定時定班，以便乘客在固定時間乘車。城巴會密切留意客量，如客量有所增長會作出調配，以免影響乘客。

72. 陳繼偉先生的意見如下：

- 歡迎開辦第E22C號線。
- 不少居民投訴巴士站點過多，不能提供點到點服務，故只要有關巴士線於調景嶺設有站點，則不介意站點是設於彩明、都會駅公共交通交匯處或其他街道，因居民接受步行至巴士站的距離為一分鐘多。
- 質疑第E22A號線行車時間長達超過90分鐘，加上該線由每20分鐘一班改為每30分鐘一班，導致客量有所下降。若乘客錯過一班車便需等候30分鐘，乘搭超過90分鐘的車程後共花兩小時才抵達目的地，故他會乘搭往藍田的機場巴士轉乘港鐵，此舉較便宜及方便。
- 署方及巴士公司曾抽調第E22A號線的資源以開辦第A29號線，故建議開辦一條特快A線。不少巴士線不在調景嶺提供服務，該區經常被忽略，但維景灣畔、都會駅、善明邨、健明邨及彩明苑有十萬名居民，故期望巴士公司重視上述地方。

73. 陳權軍先生的意見如下：

- 認同巴士公司的意見。
- 不認同方國珊女士表示不同政團就上述議題「抽水」的說法，相反，她於每個議題或不同地區均認同個別人士的建議，她亦有「抽水」之嫌。
- 質疑是否每條巴士線均應於每條邨停站。每條邨現有公共交

通工具行經，亦已有機場巴士線，故建議使用現有交通工具，乘客可方便地在居所附近乘車後轉乘機場巴士線。

- 個別委員批評空氣質素下降及要求改善空氣質素，卻同時要求巴士線行經每個區域，但更多車輛在路面行駛會排放更多廢氣，令空氣質素下降。

74. 陸平才先生歡迎巴士公司及運輸署採納其意見。第 A29P 號線不需沿山上寶琳路駛離將軍澳，因第 A29 號線涵蓋有關地點，若該線不行經山上地區，建議駛入日出康城，惠及將軍澳南及日出康城居民。該線的實施日期為 2015 年第 3 季，故期望盡快於預期內開辦。

75. 譚領律先生歡迎署方及巴士公司開辦第 A29P 號巴士線，為山上居民提供多一個選擇。因應第 E22A 號線，由於路線改動令乘客難以適應及對怡心園一帶居民構成不便，故暫不需考慮改動該線。

76. 莊元荃先生的意見如下：

- 歡迎增設第 A29P 號線。部份第 E22A 號線的資源曾被抽調至第 A29 號線，令該線由每 20 分鐘一班改為每 30 分鐘一班，居民因而投訴難以預算抵達機場的時間。新巴及機場巴士過往沒有顯示到站時間，故如乘客遲了到達站點便需等候半小時。將開辦的第 A29P 號線令前往機場的乘客在乘車時間上有彈性，惠及將軍澳南居民，故期望路線盡快啟用。
- 第 A29P 及 E22A 號線的行車時間同為 85 分鐘，但收費與第 A29 號線同為 \$42，惟行車路線冗長，故期望調低車資。

77. 張國強先生得悉往來方向的第 E22C 號線行經將軍澳不同屋苑，回程方向的部份站點與去程方向不同，故詢問巴士公司箇中原因。部份居民乘搭第 E22C 號線前往機場，但在回程時不一定選乘該線，故質疑前述設計是否切合居民需求。部份屋苑附近只有該線的去程方向但沒有回程方向的站點，令乘客在回程時需要乘搭其他路線。

78. 鍾錦麟先生的意見如下：

- 所有城巴 A 線包括第 A29 號線有來回券優惠，故詢問第 A29P 號線是否有相同優惠，該線的首班車開出時間為上午 5 時 40 分，但下班車已是上午 7 時 10 分，故詢問上午 6 時的班次的去向及建議加設該時段的班次。
- 收到居民反映及運輸署文件表示近期抵港及離港的通宵及凌

晨航班有所增加，但第A29、E22A及A29P號線尾班車的開出時間及抵達機場的時間過早，故建議研究增加一至兩班往機場方向的巴士的可行性。

79. 林少忠先生支持有關第 A29P 號線的文件，因可為山上居民提供多一個前往機場的選擇。署方及巴士公司將開辦第 NA29 號深宵機場巴士線，但居民反映該線只於 4 時 30 分由機場開出一班車，但機場 24 小時營運，乘搭歐洲航班的乘客多於凌晨 4 時多至 5 時多抵港，故或會選乘該班車，因此詢問會否投放更多資源於該線。文件顯示將開辦的第 A29P 號線為每小時一班，故詢問會否把第 NA29 號線同樣定為每小時一班，效果較設有一班深宵特快巴士線為佳。

80. 城巴龔樹人先生的回應如下：

- 第A29P號線設有即日來回優惠，城巴會提供預售車票的安排，以供即日來回或短途旅客等乘客使用。
- 隨著航班的調整和上班下班的人手安排，城巴會逐步調整將軍澳前往機場的網絡。2015年7月23日凌晨啟用的第NA29號線為進一步回應委員及居民的訴求。乘客可從既有的第N29號線及新增的第NA29號線因應價錢、快捷度或不同區域而作出選擇。第NA29號線於機場開出及於寶林邨開出時間分別為凌晨1時10分及4時15分，城巴會按情況及客量逐步發展路線。
- 城巴爭取第A29P號及E22C號線在暑期內落實投入服務，期望委員屆時將訊息傳達予居民及協助宣傳。
- 第E22C號線在區內主要來回方向的路線屬同類型路線，只是礙於實況及街道問題而未必於同一街角停站，但站點位置相若，同樣會於寶琳、坑口及將軍澳南設站。路線未能於每個現有巴士站或每條邨停站，加上該線的路程較長，飛機維修區較客運大樓為遠，故城巴選取較主流及集中的站點，以增加吸引力及方便居民轉乘其他巴士線或步行回家。
- 第A29P號線在早上只有5時多和7時多的班次但沒有6時的班次的目的為協調機場員工的不同上班時間，故初步暫時先設該兩個班次，客量增長時會再次增加班次。

81. 方國珊女士的意見如下：

- 巴士公司投放不少巴士線於工業邨或其他公共交通交匯處，但相關巴士線只行經日出康城而沒有駛入該區，令整個社區欠缺機場巴士等長途巴士線，居民需在將軍澳站公共交通交

匯處轉車，虧待了日出康城居民。

- 一日只有4班特別班次的機場巴士等長途巴士線，擬辦的第A29P號線又沒有考慮行經居民高達4萬名的日出康城、峻滢及清水灣半島。不少於機場上班的區內居民亦感到遺憾，港鐵不是24小時提供服務，區內在晚上時段的交通服務不足，故質疑巴士公司及署方漠視區內居民。
- 提出臨時動議，措辭為：「要求增加資源，在不影響現有E22A服務下，研究新增往來將軍澳與機場巴士服務延伸至清水灣半島、日出康城及峻滢一帶，以回應該區居民的多年強烈訴求」。

82. 主席表示，陸平才先生及陳繼偉先生和議。由於沒有委員反對，故主席表示通過把臨時動議加入議程。

83. 方國珊女士要求就上述動議以記名方式投票表決。

84. 委員就上述臨時動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：15票

反對：0票

棄權：0票

85. 主席宣布上述臨時動議獲得通過。

86. 周賢明先生尊重及接受主席就臨時動議的安排，但因本會議有不少動議，故建議如沒有委員反對則不用投票表決。

87. 主席認同如沒有委員反對臨時動議則不用投票表決。

88. 陳繼偉先生認為如委員沒有反對議題或棄權則不用投票表決。有委員反對或要求表決才進行表決。

89. 運輸署麥潔儀女士的回應如下：

- 巴士公司希望在車費、行車時間及巴士舒適度等提供不同服務，令市民可作出選擇。提出改動第E22A號線的走線是希望為寶琳北路沿路村落提供機場巴士服務，令將軍澳區內的機

場巴士服務的覆蓋面更完善。

- 第A29P號線是全日服務，除了上午5時40分和7時10分的班次外，亦在上午9時50分至晚上8時50分提供服務。第E22C號線有兩班服務，第NA29號線亦於2015年7月23日早上啟用，署方及巴士公司會繼續就有關路線密切留意地區需要及適時作出商討，以加強或改善服務。
- 署方正就有關路線諮詢路線行經區域的區議會，故希望各西貢區議會議員就上述建議盡快回覆署方。
- 巴士公司建議於2015年第3季實施有關項目，署方亦希望路線盡快投入服務，回應地區訴求。

90. 林少忠先生表示，巴士公司表示可因應委員的意見而保留第 E22A 號線寶康路的站點，但運輸署卻表示因應第 A29 號線而將取消該站點，惟第 E22A 號線是每半小時為一班，而第 A29P 號線是每小時一班。

91. 邱玉麟先生表示，第 A29P 號線等路線沒有忽略因取消第 E22A 號巴士線而受影響的地區，故建議委員作長遠考慮及先落實建議。

92. 主席請運輸署及巴士公司備悉委員的意見。

93. 陳繼偉先生歡迎第 E22C 號線的建議，故建議署方及巴士公司在該線開辦後三個月檢討及優化第 E22C 號線及其開出時間。他曾乘搭由藍田往機場的特快班次，行車時間媲美 A 線，但價錢較便宜，乘搭的士至藍田轉乘該線至機場較划算。他建議署方開辦巴士線時提早通知及提交建議至本委員會討論，而非只上載文件至區議會網頁諮詢委員，路線已於今早開辦，故質疑署方及巴士公司先斬後奏。

94. 梁里先生表示將軍澳增加第 290、290A 和 A29P 號線等新路線時均要同時服務四順及秀茂坪一帶，則會否亦延伸觀塘的巴士線至將軍澳，以增加區內居民的選擇。

95. 周賢明先生認為第 E22A 及 A29P 號線的用途稍有不同，由於數位委員就改站事宜持不同意見，署方及巴士公司應從中協調及與委員討論後才作改動。第 A29P 號線行經秀茂坪及四順，由機場開出的班次為全日服務，但只有數班車由將軍澳開出，故影響不大。如日後該線在將軍澳南提供全日服務，居民會因行車時間相若而難以選乘該線或第 E22A 號線，故他對建議有保留，並建議署方詳細考慮該線的走線。

96. 簡兆祺先生認為將軍澳的資源應由將軍澳自行分配使用，故質疑

於將軍澳增設新路線時卻要同時聽取觀塘的意見，故詢問可否伸延第40號線至將軍澳，否則擔心資源被他區「抽水」。

97. 主席總結相關部門及巴士公司已備悉委員的意見，委員會將繼續跟進。

98. 九巴社區事務經理張立基先生就巴士站上蓋進展的報告如下：

- 已於上次工作小組會議匯報將軍澳區巴士站上蓋的興建計劃及提升巴士站設施的計劃。
- 早前為第290號線於將軍澳區往荃灣方向的部份未有上蓋的中途站向運輸署申請興建上蓋，署方已審批部份站點包括將軍澳廣場及銀澳路的申請。
- 九巴正研究為第290號線由荃灣回程方向的站點例如觀塘的站點申請興建上蓋。部分站點已作申請，九巴會繼續跟進及於稍後報告。
- 運輸署已批准九巴為部分站點提升設施例如加設座椅，預計於2015年內完成。九巴會在獲署方審批後向路政署申請掘路許可證，並陸續安排施工。

99. 城巴/新巴高級公眾事務主任鍾佩怡女士就巴士站上蓋進展的報告如下：

- 已就區內10多個巴士站作出評估，並已於上次工作小組會議匯報會於6個巴士站興建上蓋，有關工程進度如下：
- 因受天雨及零件運送延誤影響，知專設計學院巴士站上蓋的竣工日期預計將由7月延遲至8月。
- 將軍澳廣場外的站點興建上蓋工程預計於8月下旬竣工。
- 梁潔華小學站點興建上蓋工程已於早前動工，但因發現該處有地底設施而未能繼續工程。
- 於2015年7月13日收到運輸署批准在欣景路的站點興建上蓋，現正準備資料文件向路政署申請掘路許可證。
- 準備在景棉樓外站點興建上蓋工程的文件後，會向運輸署提出申請。
- 第792M號線西貢巴士總站站點興建上蓋工程的文件快將完成，將於日內向運輸署提交申請。

100. 方國珊女士的意見如下：

- 要求於巴士站加設座椅長達2至3年，感謝九巴在站點加設兩張座椅。
- 新巴預計將軍澳廣場的站點興建上蓋工程於8月下旬動工。她早前的辦事處位於將軍澳廣場的站點附近，她歡迎巴士公司向前或後遷移站點以避開地底設施，以免候車居民遭受日曬雨淋之苦。
- 現時討論的工程是積累三年的項目，沒有每年進行一次檢討，故建議署方及巴士公司有系統地於每年初制定願望清單，列明落實建議的數量，而非選舉年才回應委員的訴求。
- 於清水灣半島對出的巴士站的候車乘客遭受日曬雨淋之苦，卻沒有人處理。
- 希望盡快落實於新寶城對出站點興建上蓋。

101. 林少忠先生表示，新巴就梁潔華小學的站點興建上蓋工程與他聯絡，故他得悉動工日期及曾進行實地視察，發現相關地底設施屬於中電，故提出兩個解決方案：(一)建議與中電商討把設施向行人路方向遷移的可行性，(二)部分第 690 及 690P 號線在山上地區會使用同一站點，但第 690 號線梁潔華小學的站點設有上蓋而第 690P 及 N691 號線的站點沒有，第 N691 號線主要於晚上提供服務，但第 690 及 690P 號線乘客同樣前往中環，故質疑分開前述兩條路線站點的原因。該處有不少乘客等候第 798 號線，隊列末端為路口斜路，第 798 號線乘客在下雨時會在第 297 及 98D 號線的站點候車，故詢問九巴可否騰空位置讓第 798 號線的站點遷移至沒有地底設施的第 690P 及 N691 號線的站點位置，以便在最短時間解決問題，故期望兩間巴士公司協調。

102. 副主席得悉將軍澳廣場的巴士站因地底管道過多而未能興建上蓋，故詢問署方及九巴可否於該站點興建上蓋。

103. 城巴/新巴鍾佩怡女士的回應如下：

- 區內興建上蓋的工程曾因疏水問題要一度暫停及延誤，有關問題於早前解決後，興建上蓋之工程已按程序繼續進行。
- 新巴將於將軍澳廣場外的站點興建上蓋，並於8月下旬竣工。
- 當巴士公司在擬興建上蓋的地方發現地底設施時，期望相關機構自資搬遷地底設施，以便巴士公司興建上蓋。兩巴備悉委員的意見，亦希望於梁潔華小學的站點位置興建上蓋，故投放資源勘察及申請，但礙於該處的地底設施以致未能興建上蓋。

【會後補註：因獲批興建上蓋的文件中新加入條款，要求興建之巴士站上蓋所收集的雨水，必須經接雨水喉連接到地面上現有的雨水井，公司亦未能承擔有關工程涉及之額外成本，故區內興建上蓋的工程因此一度暫停及延誤。】

104. 溫悅昌先生反映多條巴士線於新寶城對出或煜明苑對出的銀澳路的站點上落客，尤其是煜明苑對出的站點空曠，令候車乘客遭受日曬雨淋之苦。城巴及九巴有計劃興建巴士站上蓋，故希望運輸署監督，以便盡快落實。

105. 李家良先生表示，巴士公司在上次會議表示正研究在第 792M 號線西貢巴士總站興建上蓋的可行性，故詢問相關動工時間。

106. 陳繼偉先生的意見如下：

- 巴士公司在知專設計學院門外巴士站的改善措施只屬臨時及短期性質，長遠而言上屆區議會全體會議通過把該站點遷移至都會駅公共交通交匯處，避免候車乘客遭受日曬雨淋之苦，故質疑巴士公司採取拖延政策及感到遺憾，因此委員應繼續爭取。長遠而言，都會駅、城中駅、維景灣畔及健明邨居民會因遭受日曬雨淋之苦，下車後需橫過馬路或希望甫下車便可在公共交通交匯處沿扶手電梯直達室內地方而作出反對。
- 據悉巴士公司沒有就工程與綠化大綱圖協調，相關位置本用作種植樹木，但現因設置巴士站而減少了在綠化大綱圖種植樹木的數量，惟委員沒有留意相關事宜。

107. 城巴/新巴鍾佩怡女士的回應如下：

- 將於日內向運輸署提交在第792M號線西貢巴士總站的站點興建上蓋的申請。署方一般會在收到申請後向相關機構諮詢，若獲署方批准，巴士公司會向路政署申請掘路許可証，獲批後便會動工。
- 在上次工作小組會議報告已就10多個地方評估，暫不會在銀澳路的站點興建上蓋，但已備悉委員的意見及留意情況再作調整。

108. 林少忠先生的意見如下：

- 新巴過往主要在將軍澳南提供服務，部份路線其後在將軍澳北及山上地區提供服務，委員希望巴士公司增設上蓋，但九巴的站點使用兩側位置，新巴只可把部份站點設於中間位置，例如第798及694號線茵怡花園的站點便位於兩個九巴站點之間，做法不當，希望運輸署協調，以整體改善將軍澳北的新巴及九巴的站點。
- 梁潔華小學的新巴站點位於車站的最前位置，第690號線與第690P和N691號線的站點卻分成兩個，故建議騰空未有上蓋的第690P和N691號線的站點以供新巴第798或E22A號線等設站，並希望署方協調。

109. 主席認為林少忠先生的建議可取，署方及三間巴士公司應處理在西貢及將軍澳存有上述問題的站點，作出協調及研究。

110. 周賢明先生表示，有成員在6月工作小組會議建議兩間巴士公司協調其巴士站，運輸署答應日後以列表方式列出區內興建上蓋的安排，工作小組亦已以列表方式列出現有及短期內將進行工程的位置，他相信委員將陸續增加建議興建上蓋的站點位置，故請署方協調，及後以列表方式列出地點，以作跟進及方便委員得悉進行工程的優先次序。

111. 凌文海先生建議進行實地視察並表示會出席，以便委員得悉已興建上蓋的地方、未興建上蓋的地方及工程的動工時間，從而可提出意見。

112. 主席請運輸署預備文件列出工程時間及未有計劃加設上蓋的站點。如有需要，署方可邀請委員實地視察，以便委員多加了解，並由秘書處安排。

113. 九巴張立基先生就巴士顯示屏的進展報告，九巴在3月開辦的第290及290A號線同步透過智能手機或網頁提供預報到站時間的資料，以便乘客預早到巴士站候車。九巴亦試驗在部份設有上蓋的中途站提供預計到站時間的顯示屏，包括就區內部份第290號線的站點向運輸署申請。如有提升相關車站設施的進度，稍後會向委員會匯報。

114. 運輸署麥潔儀女士表示，署方與巴士公司一直留意第798號線的客量，在2015-2016年巴士路線計劃中，亦有加強第798號線的服務。署方會因應乘客需求與巴士公司商討改善方案，如有新建議或改動，

會通知委員。

115.陳繼偉先生表示，為了提高效率，討論個別議題時會合併及調前討論排列於議程較後的項目，令討論議題的次序不是順序，故詢問主席會否考慮優化議程，例如主席於早上告知委員將會調前或合併討論的議題，他建議在日後檢討，並請秘書處考慮長遠改善方法。

116.由於一項動議與工作小組正跟進的議題相關，主席建議及委員同意合併該項動議及把議題調前討論。

要求新巴及城巴於西貢區及全港所有巴士線增設預計抵站時間服務
(SKDC(TT)文件第 183/15 及 213/15 號)

117.主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。委員備悉城巴/新巴的書面回覆。

118.城巴/新巴鍾佩怡女士表示，城巴若獲延續城巴(專營權一)，承諾會於專營權展開後兩年內展開引入實時巴士資訊系統，完成後亦會擴展至新巴及城巴(專營權二)的巴士路線。現時，新巴人力車觀光巴士 H1 號線全日班次及所有城巴機場快線(「A 線」)及新增的第 NA21 和 NA29 號線已有實時抵站時間，乘客可透過手機應用程式及網頁查詢。

119.運輸署麥潔儀女士表示，乘客可透過新巴城巴的手機應用程式及網頁查詢觀光路線及機場路線於 45 分鐘內的實時抵站時間，巴士公司亦會繼續推展有關系統至其他路線。

120.鍾錦麟先生詢問承諾引入實時巴士資訊系統的開始時間是公布新專營權後 2 年(2019 年)，還是開始新專營權時引入。部份城巴專營權一及專營權二的路線與九巴或龍運聯營，故詢問是否亦可提供有關服務。

121.城巴/新巴鍾佩怡女士回應，實時抵站系統將於 2018 年擴展至新巴和城巴全部路線包括城巴(專營權二)的 E 線。至於聯營巴士路線方面，新巴城巴將會與九巴及運輸署積極協作及研究，以免資訊不協調。

122.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及城巴/新巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作

小組跟進。

3. 2015-2016 年度西貢區巴士路線計劃

反對運輸署及巴士公司削減將軍澳的巴士資源，要求撤回 2015-2016 年度西貢區巴士路線計劃中削減服務的建議，並盡快展開區域路線重組的討論及諮詢工作

(上次會議記錄第 180 至 185 段)

123. 主席表示保留上述議題，並由委員會及工作小組繼續跟進。

124. 由於一項動議與上述議題相關，主席建議及委員同意合併討論。

反對取消 796S 巴士線

(SKDC(TT)文件第 180/15 及 215/15 號)

125. 主席表示，議案由梁里先生動議，張國強先生和議。委員備悉城巴/新巴的書面回覆。

126. 城巴/新巴策劃及車務編排經理黃漢中先生強調第 796S 及 796P 號線的建議並非只重整第 796S 號線，除了建議調整第 796S 號線的服務時間外，亦把第 796S 號線現有資源調配至同樣服務將軍澳南但需求更高的第 796P 號線，沒有把任何巴士調離將軍澳南，巴士公司亦建議保留第 796S 號線在港鐵服務時間以外的班次。第 796P 號線客量在過去一年錄得超過 4 成增長，預計客量在將軍澳南第 65 及 66 區以及康城一帶的第 85 區入伙後會進一步上升，故有迫切性提高服務水平。第 796S 號線同期客量下降約 7%，全日的每一單程最高載客量只有約 20 人，故期望實行方案以更切合將軍澳南居民需要。如擱置方案會導致資源錯配。

127. 運輸署陸放天先生得悉委員對 2015-2016 年度路線計劃沒有其他意見，署方已向委員提交總結文件及在早前工作小組會議作詳細討論。委員現時只對第 796S 號線的建議有意見，建議調整該線服務是希望更有效運用資源，因客量偏低。署方或巴士公司在路線有需要時未能於短時間調配或安排新的資源加強服務，故認為調配資源的方案更可行，但在抽取資源時會視乎客量及服務水平，如有調低空間則在不需額外投放資源的情況下會加強服務。

128. 方國珊女士表示，委員就 2015-2016 年度巴士路線計劃中的第 796S

號線的建議爭持不下，新巴應為區內居民例如地理位置偏僻或交通不便的清水灣半島居民提供專線服務。如取消第 796S 號線會令整區及偏遠居民需轉車前往九龍。第 796C 號線只前往西九龍，故未能解決問題，東九龍及清水灣半島居民乘搭第 109M 號線後需轉車對居民不公平。如客量不足，建議行經有 4 萬名居民的日出康城、清水灣半島及峻滢。即使日後會加密第 796X 及 796P 號線，但與相關路線為不同事宜。新巴在第 796X 及 796P 號線盈利可觀，故詢問為何不盡早在市場提供服務及作改善，例如伸延第 796S 號線至日出康城，以增加客量及回應清水灣半島居民的訴求。新巴因應第 A29P 號線表示重視將軍澳南，故詢問是否把日出康城、峻滢及清水灣半島居民定為將軍澳南居民。

129. 梁里先生表示，巴士公司及署方聲稱第 796S 號線客量有所減少，但原因為早前削減班次而令市民不願意乘搭該線，運輸署及巴士公司經常在調景嶺削減班次，部署刪減路線。第 796S 號線是唯一由調景嶺直接前往觀塘及牛頭角的巴士線，如刪減路線市民只能乘搭港鐵。如經常建議市民乘搭港鐵，則很多路線均無需營運及不需開辦或加強第 290 號線服務。新巴在書面回覆建議受影響乘客改乘九巴，故詢問上述建議是否等同第 290A 號九巴路線可行經調景嶺。

130. 陳繼偉先生表示，因應巴士公司提出第 796S 號線的建議及有委員提出動議，他乘搭路線後發現誤點情況不嚴重，但由牛頭角至調景嶺的行車時間約一小時，第 796S 號線的車資為\$4.6，署方或巴士公司建議乘客轉乘車資為\$7.5 的第 796P 號線，令車資提升 3 元。乘客希望前往牛頭角或觀塘，但第 796P 號線沒有行經上述地方或設站，解決方案只為建議市民乘搭港鐵，但如港鐵故障會導致沒有車輛抵達調景嶺。署方或巴士公司表示分段收費的建議不可行，但亦沒有其他路線抵達相關地方，九巴亦不願意把路線行經相關地方，故查詢可調動哪條九巴路線行經調景嶺。巴士公司建議乘客改乘九巴及加價，但沒有提供路線或轉乘方法，故他感到遺憾及質疑運輸署未有與兩間巴士公司協調。

131. 運輸署陸放天先生備悉委員的意見，署方會繼續與巴士公司研究及盡量採納委員的意見，亦會考慮各方面及不同地區的意見才決定如何安排。

132. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及城巴/新巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作

小組跟進。

(B) 小巴

1. 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

(上次會議記錄第 190 至 195 段)

133. 方國珊女士的意見如下：

- 峻滢、日出康城及清水灣半島居民希望加密第 113 號小巴線的班次及增設轉乘優惠。區內缺乏交通工具，故期望港鐵盡早提供轉乘優惠，吸引居民於坑口站轉乘以分流交通。
- 很多工人在百勝角上班，故對第 113 號小巴線的需求殷切。
- 居民經常於厚德街市購買食材，但會於煜明苑才下車及前往東港城，以致部份居民未能登車返回康城，因此建議署方積極考慮於個別位置例如近坑口港鐵站 A 出口或近公共交通交匯處設站，方便購買食材的乘客及往來坑口及日出康城的居民。

134. 莊元苓先生表示，隨著峻滢 I 期入伙完成，第 113 號小巴線的客量有所增長，峻滢 II 期亦快將入伙，該線成為主要往來峻滢及港鐵站的小巴線，但該線只行經港鐵站外圍例如煜明苑及厚德街市，卻不行經坑口港鐵站，乘客下車後步行至港鐵站尤其是風吹雨打時會構成不便，故建議路線行經名成街及讓乘客於該處下車。乘客如不於海悅豪園下車則需於煜明苑站點下車並走回頭路，故不少乘客詢問司機可否於煜明苑及海悅豪園的燈口位置下車。

135. 溫悅昌先生表示，第 113 號小巴線尚未開辦時有計劃在培成里設站，但如於該處設站會令前往港鐵站的乘客的所需時間較長，並影響附近交通及環境。乘客可於厚德街市及煜明苑對出位置下車，但做法不便，故期望該線的總站設於港鐵站附近。

136. 方國珊女士表示，支持該線於坑口公共交通交匯處附近設站，以方便居民及讓於厚德街市購買食材的乘客登車。該線為循環線及欠缺停泊小巴的站點，故建議署方協調。峻滢 II 期在石角路的工程進展迅速，緞藍天亦將於 2015 年底入伙，她接獲市民反映泊位不足，故應協調泊車安排，例如安排停泊小巴的站點，以便相關人士清潔及維修小巴，否則小巴會與其他車輛爭奪泊位，故要求署方跟進。

137. 莊元荃先生反映第 102 號小巴線的車輛數量較多，晚上會於煜明苑及和明苑的站點停泊，該處晚間的燈光不足，故於相關站點登上第 113 號線的乘客需走至行車路截車，否則會因被停泊於該處的第 102 號線小巴遮擋站點而錯失班次，但此舉令乘客尤其是下雨或較晚時間時造成危險，故建議署方改善站點安排。

138. 運輸署麥潔儀女士的回應如下：

- 署方正與第 113 號專線小巴路線營辦商作出商討，以研究改善措施。
- 署方不容許營辦商在站點進行清潔及維修工作，故會向營辦商反映委員的意見及要求他們不能於站點進行維修工作。
- 署方會向營辦商反映第 102B 號專線小巴路線於晚上停泊的位置阻礙第 113 號線乘客上落車。
- 署方備悉委員希望第 113 號線行經坑口站的意見，但該線於重華路及銀澳路設有分站，如乘客需前往坑口站一帶，相關步行距離應可接受。
- 如需行經坑口港鐵站便需修訂現有行車路線，但修訂行車路線會令部份路線重複行走兩回而影響乘客，故署方須與營辦商全面考慮行車路線的安排。
- 現時在峻滢已設有專線小巴往來康城站。

139. 陸平才先生反映很多第 113 號小巴線於約早上 7 時 30 分前在新寶城巴士站違例停泊，故他對要求增加該線車輛的建議感到擔心。乘客對該線的需求殷切，但署方未能提供位置予小巴停泊，乘客需跨過小巴至行車路登車而構成危險。他要求署方解決上述兩個問題。

140. 主席表示保留上述議題。

141. 由於一項討論與上述議題相關，主席建議及委員同意合併討論。

因應日出康城及峻滢的地區意見和乘客的實際需要，強烈要求於公共運輸交匯處(坑口港鐵站)或附近合適位置加設 113 專線小巴上落客站

(SKDC(TT)文件第 198/15 號)

142. 主席表示，討論由方國珊女士及陳繼偉先生提出。

143. 方國珊女士的意見如下：

- 她是環保區(日出康城和峻滢)的當區議員，第 113 號小巴線於 2015 年 2 月啟用，當時署方表示先讓該線開辦，及後才考慮如何優化。日出康城及峻滢一帶的社區及商場發展落後，故不少委員認同應譴責大型發展商港鐵發展緩慢，令居民需前往坑口區。居民要求於坑口港鐵站或坑口公共交通交匯處附近合適位置加設第 113 號專線小巴線的站點。
- 建議署方考慮於石角路等合適位置設站，讓該線小巴有停泊位置，署方需交代該線在晚間可停泊小巴的位置，例如是否可停泊在坑口公共交通交匯處或石角路。

144. 運輸署麥潔儀女士的回應如下：

- 第 113 號專線小巴路線在坑口站附近設站，即重華路及銀澳路。第 109M 號專線小巴路線現於名成街設站，相關路段狹窄，交通繁忙。
- 營辦商應自行安排小巴的晚間停泊。署方不希望有任何小巴線停泊後會影響其他交通服務。署方會向第 102B 號巴線營辦商反映其於銀澳路停泊而阻礙第 113 號線等道路使用者。
- 現時有第 112M 號線為峻滢一帶乘客提供往來康城站的服務。峻滢或環保大道居民可乘搭九巴第 298E 號線至坑口站。根據巴士路線計劃，第 298E 號線將會加強服務，以配合峻滢及環保大道一帶居民前往坑口港鐵站的需求。

145. 陳繼偉先生表示，署方聲稱不容許市民於停泊站維修巴士等車輛，但有不少市民在公共交通交匯處或巴士站為車輛入水或清潔等。在將軍澳南提供服務的車輛車齡偏高，「煲車」多時才可開車，故質疑「煲車」是否涉及維修。他多次投訴都會馭總站的巴士堵塞巴士站而阻礙校巴上落客，問題未見改善，學生每天早上在巴士之間行走，幸好暫未釀成意外，否則署方難以交代，故請署方留意。

146. 方國珊女士表示，該線首站位於峻滢範圍，但未能解決第 113 號小巴線沒有停泊站點的問題，她詢問小巴於晚間可停泊的位置，她質疑署方經常偏袒巴士公司，容許百多架巴士停泊在工業邨巴士站、環保大道及公共交通交匯處。委員及居民對停泊在工業邨的巴士由 70 多架增至 100 架感到不滿，但署方沒有回應。她建議署方為第 113 號線提供總站，以便居民安全地上落車，並建議主席率領委員實地視察

以研究合適位置。

147.主席要求運輸署跟進委員的意見。他續詢問委員認為是否有需要實地視察。

148.方國珊女士認為如個別委員未能抽空，可不出席實地視察。

149.邱戊秀先生申報他本人從事小巴行業，但該線的小巴與他無關。他得悉方國珊女士的意見後認為方女士似乎擁有該線的經營權。

150.方國珊女士表示保留追究權利。

151.邱戊秀先生強調只是詢問方女士有否參與經營該線。他認為方女士提出與巴士相關的意見與第 113 號小巴線無關。第 113 號線是經過刊登憲報而開辦，如需修訂憲報，署方需作跟進。區議員有權提出建議和要求改善服務，他亦支持相關做法。

152.方國珊女士認為邱先生毀謗她本人。

153.邱戊秀先生表示沒有毀謗方女士，只是表達意見及建議主席集中討論議題。

154.陸平才先生認為難以經常安排實地視察，個別委員亦不應經常在視察拍下照片後上載至臉書作宣傳，而是應實事求是。持份者應得悉委員會討論第 113 號線，故建議給予署方及營辦商時間考慮，若日後仍未能解決問題，委員可再考慮進行實地視察並施予壓力。

155.主席同意陸平才先生的意見，如方國珊女士或個別委員認為有需要實地視察，可自行相約署方或營辦商。他續請運輸署跟進委員的意見。

156.陳繼偉先生認為如委員會可配合時間便安排視察，如未能安排而由個別委員相約署方或營辦商實地視察，正副主席獲邀時亦應盡其責任代表出席。區議會在約一至兩年前於茅湖山及五桂山興建涼亭，但現卻有人表示成功爭取，該名人士沒有於兩年前視察及沒有拍下照片，故認為做法不對。

2. 促請延長 110 專線小巴路線駛經旺角洗衣街及改經啟晴邨及德朗邨

要求專線小巴 110 在晚上繁忙時間於九龍灣加開特別車，以疏導乘客

(上次會議記錄第 197 至 204、343 至 347 段)

157. 運輸署麥潔儀女士報告，署方已敦促第 110 號線的營辦商留意晚上繁忙時間的需求，並因應實際候車情況增派車輛或研究加班行走的可行性。

158. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

3. 要求專線小巴 108A 於繁忙時間加開特別班次，以疏導乘客

要求小巴 108A 號延長路線途經寶琳一帶

(上次會議記錄第 348 至 364 段)

159. 運輸署麥潔儀女士報告，署方會致函第 108A 號線營辦商要求其密切留意晚上繁忙時間的乘客需求，及因應實際情況而加派車輛或加班行走。由於現時已有其他交通服務往來寶琳，故署方暫不考慮延長第 108A 號線至寶琳的建議。

160. 莊元苓先生反映第 108A 號線在繁忙時段尤其是將軍澳醫院的探病時間或下午 4 時後的放學時段的客量偏高，令乘客在厚德商場不能登車，並需等候十多至二十分鐘才可登車。該處附近沒有遮蓋地方，故建議在繁忙時間加開特別班次，以疏導乘客。署方及巴士公司表示第 290 及 290A 號暫時未能於區內實施分段收費，故委員會要求研究第 108A 號線延長至寶琳一帶的可行性，建議是將軍澳南居民的訴求，惟如第 290 或 290A 號有機會或技術上可在區內增設分段收費，委員願意撤回上述動議，如否，委員會堅持要求第 108A 號線途經寶琳一帶。

161. 陳繼偉先生與莊元苓先生持不同意見，維景灣畔居民犧牲第 108M 號線才有車輛行走第 108A 號線，以服務區內居民，他對此沒有反對，但第 108A 號線資源不足，只有數架車，該線數次於翠嶺路便掉頭而跳過調景嶺所有站點。過往會議亦有該線在繁忙時間突然不停站的投訴，尤以調景嶺一帶為甚，繁忙時間的運作情況混亂，他已反映上述情況數次及致函運輸署，署方亦責成相關營辦商，故暫時有改善，他

期望不應被議員責罵或署方施壓才有改善，故希望署方持續監察及繼續責成營辦商以免出現不停站的情況，亦應與警方監察相關情況。

162.周賢明先生表示自己亦曾致函運輸署反映路線特意不停站，署方應多加留意。

163.主席表示保留上述議題，並期望運輸署作更完善監管。

4. 要求運輸署推動引入無障礙公共小巴

(上次會議記錄第 365 至 368 段)

164.運輸署麥潔儀女士報告，署方已於 2015 年 5 月 14 日提交書面回覆。署方鼓勵營辦商或業界引入不同車種，以提升公共小巴服務，如業界或營辦商申請可供輪椅上落或低地台的車種，署方會按照法例規定作出審核。

165.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

5. 要求運輸署增加小巴座位，減省乘客候車時間 要求政府調高公共小巴座位法定上限

(上次會議記錄第 369 至 379 段)

166.運輸署麥潔儀女士報告，署方已於 2015 年 5 月 19 日提交書面回覆。由於上調座位數目等於增加公共小巴的整體載客量，政府在決定建議是否可行及可取前，需要慎審研究建議對業界長遠營運或財政的影響，亦需考慮該建議對其他公共交通服務及路面交通管理或路面負荷的影響，當中涉及整體公共交通服務的供求及不同公共交通工具之間分工的問題。政府在 2014 年 11 月 25 日已在立法會交通事務委員會上表示，該建議連同相關課題會透過《公共交通策略研究》再作深入探討。

167.邱戊秀先生申報他本人現時沒有營運小巴。麥女士報告的與 2014 年相關事宜是指小巴車輛數目(4350 架)，而沒有提及小巴座位。現時的小巴可設 20 個座位，卻不會增加路面負荷，亦可推遲營辦商提出加價的申請，從而惠及市民。

168.林少忠先生認為委員提出建議是希望協助乘客乘搭小巴。翠林邨有兩所學校，故該線在翠林邨的客量經常偏高，但早上 8 時多至 9 時

多卻有數架空置小巴在附近停泊，故署方應與承辦商研究增聘司機的方法。小巴可接載 20 名乘客，亦不會影響車輛長度，故建議署方考慮調高小巴座位至 20 個，但不應增至 24 個座位，因司機需要申領旅遊巴牌照才可駕駛。如增加小巴座位，希望在 1 至 2 年內凍結加價。

169. 莊元荃先生的意見如下：

- 支持調高公共小巴座位法定上限，小巴是巴士及港鐵的輔助交通工具，但小巴承辦商經常面臨財政問題及難以聘請司機，調高座位上限符合政府鼓勵市民多乘搭公共交通工具的政策。
- 如因座位限制小巴需分開兩次才能接載所有乘客，猶如有兩架小巴佔用的路面面積，亦會造成交通擠塞，故佔用路面面積的理由不合理。
- 調高公共小巴座位上限亦對運輸署有利，因可同時整頓小巴業界問題及重設部分規定，亦有望調低小巴車資。
- 如調高公共小巴座位或可引入新的無障礙公共小巴，令數方面受惠，故他表示支持。

170. 陳權軍先生質疑政府為何不發出另一種 26 座車輛的牌照，以便在個別地方客量偏高的地方營運。小巴能快捷地接載乘客至目的地，十數名乘客登車便可開車，如增設至 50 個座位則需等候長時間才可開車，故建議政府多發出一種牌照例如 26 或 36 座車輛，以應付市場需要。

171. 主席表示，該建議會透過《公共交通策略研究》作深入探討，故需長時間研究。在委員同意下，主席表示刪除上述議題，往後委員可適時再次提交委員會。

(C) 港鐵

1. 要求港鐵將軍澳站 C 出口增加閘機

(上次會議記錄第 380 至 384 段)

172. 陸平才先生接獲天晉、天晉 II 期、君傲灣、將軍澳廣場及富康花園居民反映會在下雨時行經天橋往 C 出口入閘，但 C 出口只有 3 至 4 部入閘機，令市民在上班繁忙時段需排隊輪候，對居民不便，尤以下雨天為甚，故建議增加閘機及把位於 C 出口的閘機附近的客務中心移

近人流量偏低的 B 出口，以便增加閘機。

173. 張國強先生接獲居民的訴求，故支持在將軍澳站 C 出口增加閘機，進出方向的閘機於繁忙時段經常有很多乘客輪候，故期望港鐵慎重考慮。

174. 莊元荃先生表示，隨著天晉 I 及 II 期入伙及該處附近有商場，非屋苑居民會於夏天途經商場才步出，故有需要落實題述建議，但他對遷移服務台的建議有保留，雖然 B 出口的人流量或偏低及將軍澳站 A 出口的人流量偏高，但落實建議會延長從 A 出口進入往客務中心的步行距離，客務中心附近有不少空置位置，港鐵在技術上可於兩側增加閘機，不一定需遷移客務中心。因客務中心位於港鐵站的中間位置，故可方便由不同方向進入港鐵站的乘客，做法公平。

175. 方國珊女士的意見如下：

- 將軍澳南、尚德一帶、Popcorn 商場、天晉、將軍澳廣場、君傲灣及富康花園一帶居民對從 A 出口及 C 出口進出的需求殷切。將軍澳南有十多個大型屋苑的發展項目，故將有更多居民入伙。居民於早上上班時段需在入閘機排隊輪候，尤以將軍澳站為甚，故應設法著手改善 A 出口及 C 出口的情況。
- 閘機或會損壞，故港鐵應把客務中心設於合理便捷位置。很多居民不會甫進入港鐵站上蓋範圍後立即入閘，而是會前往附近地點，故在 C 出口增加閘機的需求殷切。

176. 范國威議員批評港鐵沒有做好其本分，隨著區內人口上升，港鐵只陸續在將軍澳站或將軍澳綫多個站點小規模增加閘口，並不足夠。將軍澳站 C 出口有(一)升降機、(二)以供售賣車票及乘客查詢的客務中心及(三)該站惟一的闊閘機，乘客使用嬰兒手推車時必須使用闊閘機，因此 C 出口尤其是早上時段較擠擁，如行人天橋日後連接尚德則會令該處更擠擁，有需要盡快增加進出方向的閘機。居民於下雨時不會使用 A 出口或 B 出口，而是會在 C 出口步出以便行經商場，港鐵每年盈利高達百多億，故應承擔基本責任。

177. 周賢明先生期望港鐵出席本會議。使用 C 出口的人流上升，該處有八部閘機，在早上繁忙時間，其中兩部設為入閘，兩部(其中一部為闊閘機)則為雙向，故實際只有兩部可供乘客入閘。該處在早上繁忙時間及其他繁忙時間的使用量偏高，故應增加閘機，而非只調動該

八部閘機。他建議致函港鐵要求改善及跟進，及調動閘機位置以增加數部閘機。

178.主席表示，根據港鐵的書面回覆，現時該站的出入口設施已能配合乘客及附近居民的需要。

179.陸平才先生表示，升降機設於閘機後方，攜帶行李或使用嬰兒手推車的乘客會於升降機門外等候，與閘口只相距兩至三米，較多乘客等候升降機時會阻礙欲入閘的乘客及令路段不暢順，故才建議遷移客務中心。很多港鐵站的客務中心亦遠離大量乘客入閘的位置，而且由 A 出口步行至 B 出口需時不長，現有客務中心位置可方便居民，但亦帶來嚴重擠塞，故建議把客務中心遷離乘客聚集的地方。他期望港鐵不要以官腔回應指現時能應付部分人流，並邀請港鐵在繁忙時間視察。

180.副主席表示，C 出口附近有大型商場，後方有升降機，使用嬰兒手推車及輪椅的乘客亦需使用 C 出口的闊閘機出閘，故該處的人流經常偏高。他對港鐵的回覆感到不滿，故建議致函港鐵要求增設入閘機，以便居民及傷殘人士。

181.陳繼偉先生認為居民數量在嘉華、天晉 II 及 III 期及信和集團的 11 個屋苑落成後會有所增長，居民屆時會於將軍澳站或調景嶺站乘搭港鐵，擔心屆時的閘機數量及大堂容量不足而令情況惡化，故詢問運輸署是否有與規劃署統計人流及站點負荷量，並希望運輸署與規劃署根據數據回應 11 個屋苑入伙後的安排。

182.主席表示將邀請港鐵委派代表出席下次會議，以便委員表達意見及雙方交流。他續表示保留上述議題。

2. 要求延長港鐵都會票使用期限

(上次會議記錄第 385 至 387 段)

183.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

V. 道路工程/設施

(SKDC(TT)文件第 165/15 號及 166/15 號)

184.委員備悉上述兩份文件。

1. 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

(上次會議記錄第 206 至 208 段)

185.邱玉麟先生表示，他於上次會議要求土木工程拓展署擴闊該處的行車路，該署可把路段改為雙線行車，但此舉令駕駛者不能於翠琳路左轉往寶琳路，故未能返回將軍澳。如需往將軍澳便需直駛至馬游塘村，但該處路口狹窄，故做法存有困難。如駕駛者只能右轉則需繞經多處才抵達將軍澳，故亦有問題。他質疑土木工程拓展署沒有顧及澳頭村一帶居民需要。澳頭村由雙程行車改為單線行車令車輛繞經多處才可前往其他地方。工程費用高達 3000 多萬，故委員未能成功申請撥款，但區議會不應漠視弱勢社群，雖然該處現只有數十戶人家居住，但隨著該處日後發展定有更多市民入住，故請部門跟進。

186.方國珊女士表示，由九龍往將軍澳的駕駛者會行經寶達邨或秀茂坪一帶，該處連接安達臣道及舊清水灣道，亦備有渠務改善工程或大型隔音屏，但及至翠林及馬游塘一帶的寶琳北路的規劃和發展卻欠佳，故有愧於西貢將軍澳。剛才有委員表示投放數千萬元以改善該處的道路，以紓緩交通擠塞及解決樽頸問題。她並質疑政團花數千萬元興建文物徑卻漠視道路建設。正如委員爭取不少資源以改善西貢公路，故質疑為何不於寶琳北路進行改善工程。秀茂坪及觀塘區議員在主席帶領下進行不少具有規劃的改善工程，例如連接山上地區的扶手梯，因此她再次建議考慮於康盛花園興建連接寶琳的扶手梯，以解決山上居民的交通問題，居民可選擇步行、使用扶手梯或升降機，以便遮風擋雨。

187.邱玉麟先生認為公帑運用是透過委員投票表決，與政黨無關。雖然他期望運用公帑改善澳頭村的道路，但委員最終在 19 個項目中選取 2 個，他亦不會怪責委員。他希望委員合力爭取改善澳頭村的道路。委員曾於立法會爭取落實建議，責任在土木工程拓展署，因部門應知道擴闊該道路才可以改善情況，但土木工程拓展署卻莽顧運輸署提出的建議，故建議去信投訴。

188.陳繼偉先生認為澳頭村的事宜突顯部門錯誤規劃。居民在將軍澳發展時不斷遷入，但部門忽略配套。政府應花三千多萬進行該處的改善工程以可方便澳頭村及附近居民。

189. 林少忠先生表示，翠琳路在 1988 年為兩線雙向行車，及後因對頭車下斜時多次發生意外才改為只往下駛，但其後再有小孩在翠林路發生奪命意外。委員不希望只容許直駛至馬游塘村而影響翠林邨至寶琳一帶等將軍澳北使用翠琳路的居民，故期望署方及政府部門盡快改善及研究改善該道路的可行性，方便澳頭村居民。

190. 主席表示，上述議題已討論數年，委員多次在澳頭村進行實地視察，但問題仍未見改善，故委員會會繼續爭取。他續保留上述議題及請運輸署跟進。

2. 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
(上次會議記錄第 209 至 216 段)

191. 路政署區域工程師(將軍澳)吳建鋒先生表示，正進行寶豐路過路設施及行人路工程。水務署早前在路政署的工地範圍進行沙井改動工程，當水務署完成工程後，路政署會鋪設行人路路磚及設置過路設施，預計整項工程於 2015 年 9 月大致完成。

192. 林少忠先生表示，路政署完成工程後便可開展水務工程，不會影響道路設施工程。該路段已鋪設混凝土，他已致函路政署要求盡快鋪設百歲磚，獲回覆指百歲磚工程會於 2015 年 7 月底前竣工。他會繼續監察工程的進展。

193. 主席表示保留議題直至工程竣工，及後才刪除上述議題。

3. 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
(上次會議記錄第 217 至 234 段)
(SKDC(TT)文件第 200/15 號)

194. 委員備悉運輸署的文件。

195. 運輸署蕭麗明女士表示，有委員於上次會議建議優化影業路及集福路一帶的行人過路設施，以便在第二階段影業路迴旋處改善工程(把迴旋處改為交通燈控制的路口及增加行車線前盡量便利行人過

路)，署方已就短期措施作初步研究，有計劃把集福路的行人過路處稍為遷移至更為接近影業路，在影業路附近加設行人輔助過路設施，取消接近庭和里的斑馬線，令行人較直接及便利往來鴨仔山、厚德區及富藍區。

196. 凌文海先生認為落實措施較不落實為佳。雖然署方會落實措施，但期望相關部門繼續考慮改善該處的方法，方便市民。

197. 周賢明先生質疑是否需要取消斑馬線，因市民已習慣使用該存在已久的斑馬線，學生可方便地前往該處乘搭小巴或前往坑口村。他對把斑馬線移近路口後的車流感到擔心，因車輛轉入相關位置的車速較高，需細閱圖則。

198. 凌文海先生表示市民習慣使用該邨落啟用時便存在的斑馬線，故建議委員在完成視察了解情況後才處理。

199. 主席表示將於稍後聯絡運輸署及委員進行實地視察。他續表示保留上述議題，並請運輸署跟進。

200. 主席宣佈休會午膳。

(會議於下午二時十五分續會)

4. 要求西貢區內增設各類型泊車位、討論屋邨停車場泊車政策及相關事宜

(上次會議記錄第 235 至 241 段)

201. 運輸署蕭麗明女士表示，根據西貢地政處的資料，第 72 區臨時停車場預計可於 2015 年 8 月運作，該停車場只會設置私家車泊位及不少於 30 個電單車泊位，初步估計可設置 200 個私家車泊位。

202. 方國珊女士歡迎運輸署從善如流、做好規劃及落實設有 200 多個泊位的停車場，以紓緩將軍澳及調景嶺區的泊車困難，她期望盡早招標及落實工程。

203. 周賢明先生表示，如稍後有進一步資料，可向委員提交，以便委員了解出入口位置等事宜。

204. 陳繼偉先生讚揚運輸署順應民意，將軍澳中心、維景灣畔、都會駅、城中駅等居民不歡迎在該處供大型貨車停泊的地方，故泊位現只供私家車停泊可回應居民對私家車泊位的訴求。他期望署方開展工程前就配套設施、洗手間、蚊患、燈光、閉路電視等資料與委員聯絡，以免該停車場啟用後出現混亂的情況，並期望加強保安，以免出現被偷油的情況。

205. 何民傑先生認為該停車場本應於一年前開放予居民使用，只因有人反對部分泊位種類而拖延進展，令車主包括私家車車主在該處有180多個泊位的情況下仍需在路旁泊車而影響道路安全，故感到遺憾及期望不應在其他事宜上重蹈覆轍。他期望運輸署除顧及私家車外，亦需顧及其他司機的需要，在將軍澳的臨時停車場劃分適當及足夠地方予不同種類的車輛停泊。因將有足夠的合法泊車地方，故期望警方配合相關落成時間加密在附近採取違例泊車的執法行動。他希望署方回應承辦商何時進場或啟用日期。

206. 陳繼偉先生的意見如下：

- 他首先發現泊位不足的問題，並於兩年前提出動議及一直跟進。維景灣畔及都會駅居民未能泊車，而非健明邨或彩明苑居民。
- 運輸署所研究的露天停車場沒有列明會增設以供大型貨車停泊的地方，區議會通過議題時亦沒有涵蓋相關建議。很多屋苑表示希望增設私家車停泊的地方，只是其後有人提出在該處停泊大型貨車，才令事情拖延一年，在其建議未能落實後又把責任推卸予他人。有人一方面表示幫助維景灣畔及都會駅の私家車車主，但另一方面又向領匯投訴及建議禁止前述居民泊車，個別委員顛倒是非，故他感到遺憾及續詢問是否有人承認阻礙居民在領匯泊車。

207. 周賢明先生反映私家車、貨車、校巴或保姆車泊位的需求殷切，故議員曾討論在日後的政府大樓設置相關設施的可行性，但除此以外亦要尋覓其他地方。相關車輛體積較大，故會存有較大困難。委員需顧及貨車對泊位的需求，期望委員多加體諒。

208. 主席表示，不同車輛包括保姆車泊位的需求殷切。

209. 運輸署蕭麗明女士回應第 72 區臨時停車場的出入口位置是翠善

街。署方會把委員對配套設施、進場及開辦日期的意見轉交地政總署回應。署方會繼續監察其他車輛的供應及需求，希望可在不同地方增加適量泊位。

210.主席表示，如有臨時停車場的進一步消息或資料，請提交予委員會，以分發予各委員。主席表示保留上述議題。

5. 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

(上次會議記錄第 244 至 250 段)

(SKDC(TT)文件第 167/15 號)

211.委員備悉運輸署的文件。

212.運輸署莊漢文先生表示暫未有最新資料，當備有最新資料時，會告知委員。

213.邱玉麟先生反映不少別墅、屋苑及村屋會在邵氏片場及大埔仔陸續興建，亦有數個樓宇將於西貢興建，因此新舊清水灣道將不足以應付需求，故應未雨綢繆地在彩雲邨附近的豐盛街增建橫跨新舊清水灣道的天橋，以便車輛從新清水灣道駛出。彩雲邨的交通燈嚴重影響車流，故建議於該處加設連接彩虹道或太子道的天橋以作改善。交通情況在暑假期間較佳，但在學生需要上課期間的繁忙時間，從井欄樹前往其他地方需要長達半小時，故建議保留議題，以收警惕之效。

214.陳繼偉先生質疑運輸署經常表示未有進一步資料或進展，故要求署方回應。

215.運輸署莊漢文先生表示，署方的工作報告已列明會落實兩項改善措施，並已納入邵氏片場的發展項目內，但署方仍未收到邵氏片場發展商回覆會進行發展的時間，故沒有落實的時間表。

216.主席表示，相關事宜除了於本委員會有作討論外，坑口鄉事委員會亦與運輸署緊密聯繫及提出意見，他期望署方從多方面收集意見後盡快提供進度，以供委員備悉。

217.運輸署莊漢文先生同意，但表示私人發展項目需由發展商向署方提供資料，如發展商會落實建議，署方才得悉資料。如地政處或規劃

署完成處理地契事宜，運輸署才可獲悉相關資訊。

218. 周賢明先生獲悉要土地持有人主動商討才可落實建議，故委員可嘗試接觸相關人士及請相關人士提交資料予運輸署，及後轉交委員討論。

219. 方國珊女士的意見如下：

- 批評政府在解決清水灣道的交通問題上被動及短視，大埔仔一帶的物業已將近完成興建，運輸署的交通評估顯示為支持，樓宇才可興建，故需未雨綢繆地解決坑口鄉郊及西貢一帶連接將軍澳的交通擠塞問題。
- 委員支持在坑口保良局甲子何玉清中學對出進行改善工程，但除此以外，她建議在環保大道邵氏片場附近增建百勝角連接路，令清水灣道可連接環保大道、跨灣連接路及將軍澳一藍田隧道，從而長遠解決西貢及清水灣居民往來將軍澳及前往九龍的問題，而不會在坑口迴旋處存有交通擠塞問題。
- 雖然跨灣連接路及將軍澳一藍田隧道將於 2015 年底動工或進行前期工程，但居民在每天早上仍會遇上交通嚴重擠塞的問題，尤以車輛發生故障時為甚。

220. 周賢明先生表示，發展商答應在該兩處進行改善工程，亦有計劃把工程伸延至銀澳路及昭信路的交界路口，雖然由哪個部門或機構支付費用有待商榷，但設計亦有涵蓋把該處的燈號改為迴旋處。大埔仔的物業已陸續興建，署方的報告提及因興建物業而一併改善外面兩處的行人過路設施，故詢問進度及要求署方於下次會議報告。

221. 主席同意，並請運輸署備悉委員的意見及於下次會議一併報告，及盡快提交資料予委員。主席續表示保留上述議題。

6. 要求教育局、職訓局開放知專設計學院停車場給公眾使用

(上次會議記錄第 262 至 268、454 至 483 段)

222. 陳繼偉先生表示，會議常規列明－「如議員/委員會成員發現與所處理的投標、報價和區議會撥款事宜有任何金錢或其他方面的利益關係，或發現與受惠者或可能受惠者有關連，必須在處理有關事宜前作出申報。」有委員於上次會議指責有人租借場地時沒有支付費用及收受利益時需作出申報，故詢問主席有否委員需申報、離席及避席。

223. 主席相信如委員涉及利益衝突會自行申報。

224. 何民傑先生的意見如下：

- 由於有委員多次為知專設計學院(下稱「知專」)護航，故詢問是否有委員與是項議題存有利益衝突。如為機構護航的委員認為自己沒有利益衝突及充份披露與知專的關係，便沒有問題。如委員為機構護航時認同不用清拆軍國主義海報及不開放泊位亦沒有問題，相關委員便應交代是否存在公眾不知情之事。如涉及利益衝突，委員才再討論是否有委員需避席或是否需要處理其他問題。
- 他在每次討論知專的議題時均擔當監察者的角色或批評知專在地區事務的問題，包括該學院的地契列明該處的停車場有20個訪客泊位，但沒有開放予公眾，故市民不能以訪客身份駕車到知專參觀展覽。市民在個別大學的展覽廳觀看展覽只需以八達通付款便可於校內泊車，故質疑地政處為何不執行於地契列明的公眾泊位的要求，學校亦可收取合理行政費作為處理泊位的開支，而不應將校園封閉。當年有人同意知專擴大校園範圍而大幅收窄調景嶺圖書館及體育館的空間，校方亦承諾開放校園，但泊車問題至今仍未解決，故提出上述動議。

225. 方國珊女士的意見如下：

- 個別委員狡猾地能言善辯，當日要求教育局開放知專的停車場或質疑個別委員獲優待。何民傑先生質疑個別委員租借場地時沒有支付費用，知專的資料卻顯示何先生租借場地時獲全數豁免費用，猶如「吃飯不付款」，故質疑何先生為何批評她本人租借場地時沒有支付費用。實況是她有支付租借場地的費用予知專，故批評何先生斷章取義，不應轉移視線，並應如實回應。
- 何民傑先生經常批評知專，例如批評該校舉辦活動時產生噪音，但實況是校方已量度噪音分貝。她認為推動學界工作時不應有過多掣肘。知專有開放泳池予善明邨居民，倘若知專有需作改善的地方，委員應共同監察。

226. 陳繼偉先生的意見如下：

- 委員在知專秘書長列席會議時要求該學院回應哪些委員租用場地時沒有支付費用，何民傑先生質疑有否委員租借場地時沒有支付費用及收受利益並要求相關委員申報，何先生是「賊喊捉賊」。
- 知專承認他本人是其學院啟用至今首個投訴該校的議員，例如投訴該校的光污染及舉行演唱會時的噪音問題，並於全體會議提出動議。他經常批評及監察該校以免影響社區，但當時有不少委員沒有發聲，故質疑委員現時是否因租借場地需要支付費用才發聲及冤枉一直反對及監察知專的委員沒有切實處事，他質疑個別委員的誠信。
- 個別委員曾被報章報導為特赦證人，但卻提出利益申報的問題，他對此感到可笑，該名委員應慶幸沒有被其他委員質疑。
- 他本人與知專沒有關係，亦沒有向知專申請借用場地，故請委員不要冤枉他。由於已有證據，故要求委員收回當日的指控或要求其他委員申報利益的言論。個別委員不應冤枉其他委員，他請修讀法律的委員不要顛倒是非。

227. 何民傑先生的意見如下：

- 要求剛才兩位發言的委員對他的冒犯公開道歉。「吃飯不付款」的言論對他是一種侮辱，故他請方國珊女士收回前述字句。
- 知專的資料列明在 2010 年租借場地予將軍澳南區聯席會舉行會議，該會成員包括 7 至 8 個將軍澳南的業主組織，他作為彩明苑業主立案法團主席是該會議的主持，該會議的地點是知專的課室，與他個人及其辦事處無關。該聯席會議是定期到不同屋苑附近的地方例如學校、屋苑會所或法團會址等舉行。
- 倘若與相關團體有關係並為其護航則構成利益衝突，相反對相關團體作批評並沒有衝突。他提出有委員與知專存有利益衝突是因他提出三個與知專相關的動議，即停車場事宜；校方舉行公開活動時產生的噪音影響都會駅、彩明苑、善明邨及維景灣畔居民的事宜及；及校方懸掛一幅高達 5 層樓的軍國主義海報的事宜。上述兩名委員就該三個動議均替知專護航。直至他提出有關利益衝突的問題，該兩名委員才有所收斂，他希望可延續相關精神，令議會討論地區事務時不會受

委員與地區團體的關係有所影響。他近年已彰顯有關精神，雖然知專借出課室予與他相關的屋苑組織的聯席會舉行會議，但他一向只作監察者的角色而不會為校方護航。

228.主席表示，知專曾出席本會的會議及已提供委員租借場地的記錄。

229.陸平才先生認為如地契列明知專必須開放部份泊位予公眾，部門需要監察及執行相關規定，因此他期望議會跟進知專的地契有否相關條款，如有，他會要求知專開放相關泊位，如沒有，委員亦可得悉知專不會開放相關泊位。

230.周賢明先生表示，第 78/15 號文件指出「該地段承批人根據相關地契規定所提供的汽車/電單車泊車位，只供該學院的職員、真正嘉賓、訪客及獲邀人士停泊其車輛之用。」覆函內容有提及「訪客」，而委員一直要求地盡其用，故期望與知專繼續溝通並按照上述原則處事。

231.秘書表示，地政處的回覆為 SKDC(TT)文件第 78/15 號，「根據將軍澳市地段第 107 號(香港知專設計學院)的新批約第 20416 號，該地段承批人根據相關地契規定所提供的汽車/電單車泊車位，只供該學院的職員、真正嘉賓、訪客及獲邀人士停泊其車輛之用。」

232.主席獲悉如有需要，知專會開放泊位予訪客或有需要人士使用。

233.陳繼偉先生建議主席詢問地政處。

234.陸平才先生認為「訪客」代表車主不可通宵停泊車輛。因此他詢問如車主只停泊車輛數小時但本人不在知專範圍是否亦為訪客，此舉難以證明該市民是否前往知專參觀，故希望地政處就「訪客」的定義提供資料，以便委員轉告市民。

235.主席表示，地政處沒有代表出席本會議。

236.陳繼偉先生建議詢問運輸署，法例有列明「Visitor」、「Open to public」及「Public parking」的定義。

237.運輸署蕭麗明女士表示，由於相關停車場並非署方的管轄範圍，

故署方未能回應。

238.主席表示，本會將會再次致函地政處。他續表示保留上述議題，如得悉相關資料，便於下次會議刪除議題。

7. 要求政府盡快將 E22A 號巴士位於香港知專設計學院的落客站遷入調景嶺公共交通交匯處

(上次會議記錄第 270 至 273 段)

239.陳繼偉先生表示，區議會全體會議通過善用公共交通交匯處的建議，而上屆區議會亦已通過把露天巴士站遷往公共交通交匯處的建議，以免乘客日曬雨淋，故委員一致支持及長期爭取前述建議，不會遷就巴士公司、為他們護航或與他們有利益輸送以致不支持建議。他質疑為何不落實建議，表示不應令維景灣畔、都會駅、健明邨及善明邨居民需要前往對面馬路候車，以致日曬雨淋。

240.主席表示保留上述議題。

8. 要求政府研究在寶邑路增加交通指示牌或路標

(上次會議記錄第 274 至 278 段)

241.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

9. 要求政府維修將軍澳寶邑路、寶順路及翠嶺路的路面

(上次會議記錄第 279 至 280 段)

242.陳繼偉先生表示，大部分寶邑路、寶順路及翠嶺路的路面工程已完成，只剩下寶邑路及寶順路迴旋處仍未處理，該迴旋處的流量過高，故只能分階段進行工程而未能封路，但每數月維修一次路面並非長遠解決方法，更令混凝土及英泥擠在一旁而令車輛於該處發生意外，故建議封路及重新建造迴旋處。他續建議保留議題。

243.主席表示保留上述議題至完全改善問題為止。由於一項議題與上述議題相關，主席建議及委員同意合併討論。

要求政府維修將軍澳南的路面

(上次會議記錄第 424 至 426 段)

244.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

10. 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

要求優化單車徑防護柱的設計及物料

(上次會議記錄第 6 至 37、417 段)

(SKDC(TT)文件第 168/15 號)

245.委員備悉運輸署的書面回覆。

246.陳繼偉先生反映單車徑的情況沒有改善，近期更目睹電單車在單車徑上行走，他已拍下照片，情況嚴重但沒有人採取執法行動。大量護柱已損毀及滋生蚊蟲，但更換進度緩慢，故期望盡快維修欠缺上蓋的護柱。

247.路政署吳建鋒先生表示，署方會多加留意護柱的情況，如發現有損耗，會安排適時維修。

248.主席表示保留上述議題一次，以便監察維修的進展。

249.陳繼偉先生表示願意聯同署方前往相關位置及歡迎署方與他聯絡。

11. 要求佳景路往新都城過路處加裝行人輔助線及速度限制指示

(上次會議記錄第 395 至 398 段)

250.運輸署莊漢文先生表示，署方不會在車速限制在每小時 50 公里的道路上加設速度限制指示。

251.林咏然先生反映地區人士多為長者，故他要求在該處加設斑馬線及期望署方繼續研究。

252.方國珊女士反映不同地區人士包括寶琳居民經常使用佳景路往新都城過路處，很多長者需要橫過馬路前往新都城街市，將軍澳或坑口居民亦會前往寶琳一帶，有關過路處連接不同地方，居民必須行經該處才可抵達相關地方，故該處的人流偏高。她要求部門考慮於該處加裝過路處、輔助線或斑馬線，以提醒司機注意減速。她建議保留議題，以便再作跟進。

253. 運輸署莊漢文先生表示已完成方便居民過路的改善措施，例如提醒司機在路面慢駛及改善過路處的闊度。運輸署會每年監察車流，並研究於該處加設斑馬線的可行性。至於方女士提及的建議，署方已跟進並竣工。

254. 林少忠先生的意見如下：

- 佳景路往新都城街市方向有行人輔助線，居民擔心車輛不禮讓行人，故如署方設有斑馬線，司機則需按照交通法例而在市民踏入斑馬線範圍時停車。
- 市區很多地方的車速限制為每小時50公里，個別車速限制為每小時70公里的路段設有標誌，但上述建議的位置的車輛是從燈口轉入，故車輛車速不會超過每小時50公里，因此是否需要增設每小時50公里的速度限制指示有商榷空間。

255. 陳權軍先生反映很多市民使用該處進出，該處附近有停車場及街市，故市民經常於該處購物。車輛經常於該處並行停泊，令市民難以看清路面情況，因此政府部門需採取執法行動。由於駕駛者擔心發生意外，故在迴旋處駛出的路段會以慢速行車。

256. 林咏然先生認為該處人流經常偏高是因港鐵的扶手電梯欠缺上蓋，故在下雨時會暫停運作，令市民必須於該處過路，繞經新都城2期商場才可前往港鐵或其他地方。倘若運輸署認為無需落實建議，他詢問有否其他改善方法以方便前往街市的市民，並建議署方在下雨時實地視察。

257. 運輸署莊漢文先生曾於下雨時實地視察，署方認同有需要擴闊行人路，故會落實建議。

258. 周賢明先生的意見如下：

- 該處的迴旋處偏小，故駛進的車輛車速需較高，因部分車輛會前行往新都城2期停車場，亦有巴士行經該處，部分車輛需要與從欣景路駛至的車輛互相遷就，故駛出迴旋處的車輛車速會較高，但他對駛入迴旋處的車輛車速會否可減慢存疑。
- 區內數個大型迴旋處已進行試驗及重設路面標記，但該迴旋處偏小，未必適合使用路面標記，故建議只供使用一條行車

線進入迴旋處或設速度限制，令駕駛者駛入相關地方時不會以高速行駛。

259. 運輸署莊漢文先生表示已完成周先生所述的措施。該處曾為雙線駛入，但署方為了方便市民容易過路而把行車線收窄，故現只設一條行車線。新式路面標記有兩條行車線並以雙線駛出，故不能設於只有一條行車線的路段。署方已收窄過路的闊度及減少一條行車線，以便居民容易過路。

260. 主席反映有車輛在迴旋處前停泊或上落貨而影響前往新都城 2 期的駕駛者。市民於該處過路亦易生意外。

261. 運輸署莊漢文先生明白，該路口主要供車輛前往停車場或供巴士駛回總站，沒有車輛會使用該處掉頭，因迴旋處已有相關功用，故該處的車流不足以提升至設斑馬線，署方亦不希望改設燈口，以免令迴旋處的交通擠塞，故署方會每年監察車流及行人過路情況。

262. 主席期望相關部門緊密監察該處的行人及車流情況，並請運輸署備悉委員的意見。他續表示保留上述議題。

12. 要求擴闊西沙路行人路

(上次會議記錄第 399 至 401 段)

263. 運輸署莊漢文先生表示，西沙路大部分路段屬大埔區，暫未有計劃全面擴闊該條道路。

264. 方國珊女士表示，西沙路自八十年代起便沒有進行大規模改善工程。有關路段因巴士停車處不足而經常出現交通擠塞的情況。整條西沙公路在早前紅色暴雨警告生效期間出現水浸，故建議進行擴闊西沙公路的工程或優化該路段的過路設施。將軍澳及坑口居民均會使用西貢公路及西沙路前往大埔及北區，倘若區議會只短視地支持改善西貢公路而忽視西沙路的問題，將無法改善現有的交通擠塞情況，故請部門盡快得出解決方案，以切合市民所需。

265. 周賢明先生認為西貢區議會一直關注西沙路的情況，並不短視。他感謝立法會於上星期批出撥款以作西貢公路第一期的第四階段工程，並希望盡快完成第二期工程的諮詢工作及刊憲。他支持兩個與西沙公路相關事宜的動議，相信區議會亦然。

266. 陳權軍先生表示，區議會原希望一次過打通有關路段並一直有就西貢公路改作環迴公路以通往新界的方案進行討論，但因有人在諮詢期間提出反對及撥款問題才令工程拖延，更導致有關工程需分階段進行。

267. 邱戊秀先生支持擴闊西沙路，但認為不能於短時間內完成有關工程。他希望運輸署與大埔區討論相關事宜。由於早期行經西沙路的巴士均為單層巴士，故有關路段的巴士站對現時行經的雙層巴士而言過於狹窄，同時亦難以讓多架巴士同時停站。該路段附近多為官地，故要求署方研究在西沙路增加避車處以暫時解決問題，並長遠考慮擴闊該路段。

268. 李家良先生認為西貢區議會沒有忽視西沙路的改善工作。邱戊秀先生在本屆議會初期曾建議改善西沙路，並曾與路政署實地視察及提出意見。西沙路主要在星期六及日才出現交通擠塞的情況，問題不及西貢公路般嚴重。於西沙路騎單車的人士會影響該處的交通，故他認為於相關路段興建單車徑有助改善情況，惟相關工程早前被擱置，故現時首要目的為考慮改善西沙路以供單車使用者使用。由於西沙路沿路均為郊野公園，全面擴闊道路的工程龐大及需砍伐大量樹木，故他認為不能仿效西貢公路的做法。

269. 陳繼偉先生反映市民期望盡快擴闊西沙路。西貢區議會已就擴闊西沙路及西貢公路的事宜討論多時，但需進行環境評估、地區規劃、設計、修改及撥款，故西貢公路一直未能動工，他認為增建道路並不容易，對可於一至兩年內興建道路的說法存疑。

270. 方國珊女士認為委員支持改善西沙公路，但西貢公路的改善工程討論了近二十年才得以落實，故相信現難以討論西沙公路的長遠發展。5月20日的紅色暴雨警告生效，整條西沙公路出現水浸，不少市民因而作出投訴，故希望了解議會是否有緊急撥款基金可用作維修。她認為應由部門決定如何使用400多萬的款項，而非交由民政事務局決定，因局方需要處理十八區的事務或未必得悉西沙公路出現水浸。因此因應短期處理西沙公路的改善工程，她質疑（一）為何不支持將款項存放在西貢區議會、（二）西貢區的款項為何不投放在西貢區及（三）西貢區出現水浸為何不是本區的議員負責處理。她認為沒有款項確實難以進行維修，故質疑委員為何支持將款項調撥至中央。

271. 陳權軍先生指出上次紅色暴雨警告生效而出現水浸及交通擠塞的地方是泥涌，該處不是西貢區議會的範圍，而是沙田區議會，故請方女士不要混為一談。

272. 李家良先生表示，西沙路在雨勢較大或個別情況下會出現水浸，但方國珊女士所述的地方應屬大埔區。西沙路已改名多時，不再稱之為西沙公路。

273. 主席表示，西沙路路段較長，西沙路及至澳頭實為西貢區的管轄範圍。

274. 周賢明先生的意見如下：

- 過往曾有款項調配至全港十八區及把部份款項抽調至中央共用，惟與是次討論的問題沒有關係，故對有委員突然質疑有關做法感到奇怪，他請秘書處澄清如遇上緊急情況可否使用相關款項及其過往用途，並把委員的投訴轉交財委會。
- 希望委員集中討論該路段的行人路、出入路口或整條路段。由於巴士在巴士站停車時會令整個路段的車輛無法前進，故詢問可否考慮在沿路加設停車灣。
- 雖然未能落實於西貢興建環迴單車徑的建議，但在進行研究時亦有提及改善相關位置，故詢問可否進一步改善預留作單車徑的位置，並建議署方就土木工程拓展署提出的研究再作跟進。

275. 主席回應剛才提及的 400 萬元撥款是小型工程的款項，與財委會無關。議會關注西沙路及行人路的議題，西貢公路專責小組亦希望打通西沙公路，但需按部就班，而非因委員一時的想法便可開展工程及興建環迴公路。他認為委員應逐步爭取及處理在區議會能力可辦到的事情，不應要求他區處理委員的意見。他續表示保留上述議題。

【會後補注：民政事務總署已就地區小型工程預留中央款項的建議作書面回覆並已上載至區議會網頁。】

13. 全面改善西沙公路的設計及安全設施，保障西貢居民及遊人出入安全

(上次會議記錄第 402 至 408 段)

276. 運輸署莊漢文先生一直與李家良先生積極跟進上述議題及作實地視察。他亦有實地視察西沙路巴士站。西沙公路沒有出現交通擠塞或非常繁忙的情況，由於有關路段的車流偏低，故不應擴闊道路。水浸事宜則可要求路政處維修渠管以作改善，而非以擴闊道路作解決方案。西沙路已興建多時，部分位置的設計欠佳，他會把委員的意見轉達大埔分區人員，並交由他們評估該處是否有改善需要。至於可否擴闊巴士彎位以便容納更多車輛行駛，署方得悉部分位置或因地理位置問題，他會把相關情況向大埔分區人員反映。

277. 方國珊女士批評規劃欠佳，即使有關路段出現水浸，署方亦難以跟進，導致現時由西貢黃竹灣的西沙路為起點計不足一公里的範圍便屬大埔區議會，過往的規劃以水流劃分而把十四鄉劃分為大埔區並不合理。她接獲很多居民反映會從將軍澳沿西貢後山經西沙路前往大埔及北區，以免在將軍澳隧道遇上交通擠塞的情況。她建議運輸署聯同委員實地視察，並認為前述事宜只屬政治選區問題，在地理環境上是相連的。渠務處理欠佳及有緊急工程才會出現水浸，相關事宜不單於泥涌發生，沿路亦有類似情況。她舉例指相關部門在八十年代打通西沙路時在黃竹灣設置泥釘，並認為擴闊工程屬大型工作，故必須盡快研究及討論。

278. 陳權軍先生表示，西沙路在 1988 年通車，惟至泥涌及烏溪沙的路段並沒有車路連接，而是需靠步行才能前往，新界鄉事委員會在劃分區域時有觀看山脊及研究面向的方向。由於當時村民依靠碼頭進出，而烏溪沙有碼頭，故該處被劃分為大埔區域，該公路位於懸崖邊，過往經常發生山泥傾瀉，但在近 8 至 10 年，幸得政府的鞏固斜坡工程，有關道路即使在紅色暴雨警告生效或雨勢較大時亦很少再有山泥傾瀉。他相信委員均關心該道路的情況，但亦應了解地理環境及背景。

279. 邱戊秀先生表示，方國珊女士曾表示會出席 2015 年 7 月 16 日在大會堂舉行的西貢公路第二期改善工程諮詢市民的活動，惟她最終並沒有出席活動。

280. 方國珊女士表示曾於 2015 年 7 月 8 日出席西貢公路第二期改善工程(沙下及沙角尾)的活動，但邱戊秀先生沒有出席該活動。此外，她亦將出席與白沙灣的相關活動。

281. 主席表示，白沙灣的諮詢會已於較早前舉行。

282. 運輸署莊漢文先生表示，大埔分區人員會研究該區域的西沙路路段，他希望委員明白西沙路較為複雜，馬鞍山及沙田亦有部分路段。他會轉達西沙路事宜予相關人員，以便相關人士研究該區域的西沙路路段的改善方法。

283. 主席表示保留上述議題，以便運輸署於下次會議報告進展。

14. 要求運輸署美化安裝於本區公共運輸交匯處欄杆的圍板

(上次會議記錄第 409 至 413 段)

284. 運輸署蕭麗明女士表示，在交通管理角度，用木製圍板把欄杆空位封起主要是防止單車非法停放，以減低停放單車對道路使用者尤其是行人所構成的不便。因美化圍板會導致維修問題，故運輸署不會安排美化圍板的工程。

285. 鍾錦麟先生表示於上次會議建議仿效大圍及沙田使用透明膠板，故詢問署方前述建議會引致何種維修問題。

286. 莊元苓先生詢問透明「亞力膠板」會引致何種大型或長遠維修問題。他關注行車安全問題，尚德交通交匯處的士站附近有小木板，但會產生兩個問題：(一)如使用釘而非螺絲繫穩木板，木板間中會鬆脫；(二)木板並非透明，市民行走至該處未必看見的士駛出而構成安全問題。

287. 路政署吳建鋒先生表示，署方曾於他區試行以透明膠板圍封欄杆的試驗計劃，但發現透明膠板有可能會令市民在個別角度觀看時反光，或會影響駕駛者的視線，而且透明膠板在陽光照射下會容易老化及碎裂，亦曾發現透明膠板被非法塗鴉及張貼告示，難以清理，署方在試驗計劃後曾與運輸署商討，認為不太適宜再安排有關工程。

288. 溫悅昌先生認為在交通交匯處設置圍板是因該處有大量違例停泊單車，故委員要求相關部門採取執法行動。運輸署於該處設置圍板或為短期措施，使單車未能鎖於欄杆上，但設圍板不美觀，故如部門願意採取執法行動則可解決問題及清拆圍板。

289. 李家良先生得悉大埔正試驗一種可令單車或雜物未能鎖上的欄杆上，故詢問署方有否數據結果及做法可否引入西貢區。

290. 運輸署蕭麗明女士指出設施應為「7字型欄杆」，因仍在進行安全測試，故暫不會設置於行車路及行人路之間，但日後經過所有安全測試後或可設於相關位置，但署方目前設置的地方是行人路及單車徑之間。

291. 主席表示，有委員建議清拆圍板及再觀察有否單車於該處停泊，做法不會阻礙駕駛者的視線及可避免有人塗鴉，他詢問上述做法是否可取及建議運輸署及路政署清拆圍板。

292. 張國強先生贊成清拆圍板及再作觀察。他建議保留議題，以便委員於下次會議檢討及研究有否帶來不良影響，如有不良影響，委員可再考慮如何處理公共交通交匯處的圍板。

293. 運輸署蕭麗明女士補充，署方正試驗嘗試清拆圍板的計劃，已於寶琳公共交通交匯處清拆部分圍板作試驗，及後發現該處沒有單車，但多了電單車，署方不時前往公共交通交匯處研究有否地方可繼續進行相關試驗，暫時未能尋找得到合適地方，因附近經常有違例停泊單車，故署方預計單車會在清拆圍板後於原本設置圍板的地方違例停泊。

294. 主席建議先嘗試觀察一段長時間，並建議於下次會議再作研究，故保留上述議題。

15. 要求政府在第 66、67、68 及 72 區的唐賢街、至善街及翠善街等地方的合適位置加設護柱

(上次會議記錄第 414 至 416 段)

295. 運輸署蕭麗明女士表示，署方已於 2015 年 5 月 11 日就將軍澳至善街近唐賢街的行人過路處加設護柱事宜向路政署發出施工通知書，根據路政署的資料，工程可於 2015 年 8 月完成。至於有關將軍澳翠善街近翠嶺路加設護柱以防止車輛於行人路違泊的事宜，署方已於 2015 年 5 月初經西貢民政事務處進行公眾諮詢，現正整合諮詢結果。

296. 由於署方正作跟進，在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

16. 要求重鋪斬竹灣烈士紀念碑往賽馬會野外鍛鍊中心路段路面
(上次會議記錄第 418 至 423 段)
(SKDC(TT)文件第 169/15 號)

297. 委員備悉漁農自然護理署的書面回覆。

298. 方國珊女士表示，路政處或相關部門已改善相關路面。

299. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

17. 要求政府維修將軍澳南的路面
(上次會議記錄第 424 至 426 段)

300. 主席表示，第 17 項議題已與續議事項合併討論。

VI. 其他

1. 要求運輸署提供可行方案，切實解決毓雅里違例泊車及道路阻塞問題
(上次會議記錄第 427 至 434 段)

301. 林少忠先生的意見如下：

- 路政署已於毓雅里慧安園附近進行改善工程，該迴旋處已改至可供24小時上落客，有效改善問題。
- 旭輝臺附近的所有禁區上落客時段(尤其綠色柱體)由早上7至10時及下午4至7時改至早上8至10時及下午5至7時，惟旅遊巴行經該處及學生在該處上落車的最高峯時段是早上7時。重型車輛經常在下午時段違例停泊，故詢問可否把部分路段改為早上7時至下午7時。
- 毓雅里學校附近有位置以供車輛停泊，故詢問運輸署可否改善問題。

302. 主席表示保留上述議題。

2. 要求加強打擊銀澳路巴士站嚴重違泊問題

(上次會議記錄第 435 至 439 段)

(SKDC(TT)文件第 170/15 號)

303.委員備悉香港警務處的書面回覆。

304.陸平才先生讚揚車輛在銀澳路的違例停泊情況在警方加強執法後有所改善，但仍有車輛於繁忙時段在巴士站違例停泊，主要為第 102 及 113 號小巴線，他支持警方嚴正執法。

305.在委員同意下，主席表示刪除上述議題，並請警方備悉及跟進陸先生的意見。

3. 要求有關部門定期公佈將軍澳區單車意外數字

(上次會議記錄第 440 至 442 段)

(SKDC(TT)文件第 171/15 號)

306.委員備悉香港警務處的書面回覆。

307.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

新議事項

308.主席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 24 項動議】

I. 西貢區公共交通服務

(A) 巴士

1. 要求儘快重組 290 巴士線於彩虹及黃大仙的站點，以節省行車時間

(SKDC(TT)文件第 172/15 及 201/15 號)

2. 要求 290/290A 巴士線(往荃灣方向)於將軍澳區內站點提供分段收

費

(SKDC(TT)文件第 173/15 及 201/15 號)

309.主席表示，第 1 至 2 項動議已與續議事項合併討論及通過。

3. 強烈要求九龍巴士公司往九龍方向各線巴士由壁屋村開始分段劃一收費，而收費與小巴看齊，以示公平及方便乘客乘車

(SKDC(TT)文件第 174/15 及 202/15 號)

310.主席表示，議案由邱玉麟先生動議，李家良先生和議。

311.邱玉麟先生認為相同方向的相同車程不應有不同收費，故應落實劃一分段收費，部分乘客為節省金錢而會等候車資較低的車輛，但因車輛經常客滿而候車甚久。如乘客可登上任何往相同方向的巴士，九巴的客量可有所增長，而乘客亦不會改乘小巴。他期望路線由壁屋開始劃一分段收費，以示公平及方便乘客乘車前往市區。

312.委員備悉九巴的書面回覆。

313.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及九巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

4. 反對九巴 91M 削減班次

(SKDC(TT)文件第 175/15 及 203/15 號)

314.主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。委員備悉九巴的書面回覆。

315.九巴張立基先生表示，第 91P 號線將於 2015 年 8 月 17 日加班，相信改動可配合整體客量的需求。

316.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及九巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

5. 要求九巴 98D 於平日晚上繁忙時間往將軍澳方向加密班次
(SKDC(TT)文件第 176/15 及 204/15 號)

317. 主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。委員備悉九巴的書面回覆。

318. 林少忠先生表示，第 98D 號線行經將軍澳北，提出動議是因部分乘客於傍晚及下班時段未能於九龍灣登車，故期望署方或九巴於該處加密班次，並盡快回覆何時落實分段收費。

319. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及九巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

6. 要求九巴 296D 於平日晚上繁忙時間往將軍澳方向加密班次
(SKDC(TT)文件第 177/15 及 204/15 號)

320. 主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。

321. 陸平才先生不斷接獲與第 296D 號線相關的投訴，乘客在下班繁忙時段尤其是紅磡的巴士站不能登上該線。該線出現脫班，令該線猶如由每 20 分鐘一班淪為每 40 分鐘一班，但九巴及署方經常聲稱路面情況不許可及因交通擠塞而令巴士沒有按照服務時間表行走，他要求九巴及署方交代原因。

322. 委員備悉九巴的書面回覆。

323. 九巴張立基先生表示，九巴除了會跟進書面回覆所示的情況外，亦會留意委員提出的班次及上客情況，及研究加強班次穩定性的方法。

324. 莊元荃先生表示，巴士公司及署方聲稱調整巴士班次，以便乘客得悉巴士開出或到站時間，但該線的行車數目卻減少 1 架，導致委員接獲大量居民投訴。雖然人口差距不多，惟第 296D 號線與第 98D 號線的班次大相逕庭，第 296D 號線於繁忙時間的候車時間為第 98D 號線的 4 倍，令乘客感到不滿。他建議運輸署聯同委員進行實地的班次

調查，以便得悉第 296D 號線抵達山谷道、紅磡或九龍灣國際展貿中心的不停站情況，他期望署方顧及乘客需求而盡快加密第 296D 號線的班次。

325.主席認為議員不應事無大小要求委員會進行實地視察，而是應親自視察。由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及九巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

7. 要求 99 號巴士線於繁忙時段加密至 10 分鐘一班
(SKDC(TT)文件第 178/15 及 205/15 號)

326.主席表示，議案由李家良先生動議，莊元苓先生和議。

327.李家良先生表示，根據九巴的回覆，路線已加密至每 15 分鐘一班，他期望九巴密切留意客量，如客量偏高、乘客難以登車或車廂擠迫，則應開出更頻密的班次。

328.委員備悉九巴的書面回覆。

329.九巴張立基先生表示，九巴已於 2015 年 7 月 6 日把路線加密至每 15 分鐘一班，加密班次後亦有密切留意客量，九巴將了解繁忙時間的個別班次的上落客及載客情況，會研究可作改善的地方。

330.邱戊秀先生表示於 2015 年 7 月 6 日接獲數宗投訴，雖然正值暑假期間，但繁忙時間改以單層巴士運作令長者只能站立在巴士車廂黃色界綫外，故查詢可否重新改以雙層巴士運作，因有需要確保情況在 9 月 1 日後在繁忙時間的運作良好。

331.方國珊女士希望巴士公司積極考慮於繁忙時間加密第 99 號線的班次，該線在西貢至馬鞍山一段設有雙向分段收費，但亦不影響經營，路線亦受歡迎。現有其他委員建議加密班次，故建議於將軍澳南及調景嶺的所有巴士線包括長途巴士線實施雙向分段收費，以免令居民需要支付高昂車資。

332.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及九巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

8. 要求加密新巴 798 班次，及延長服務時間

(SKDC(TT)文件第 179/15 及 214/15 號)

333.主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。委員備悉新巴/城巴的書面回覆。

334.鍾錦麟先生反映經常有居民投訴未能於早上 6 至 7 時登上第 798 號線，故請新巴留意。車輛在星期六及日的下午時段抵達寶琳時已將近客滿，新巴於 2015 年 7 月 18 日加密班次，早上時段有輕微改善，惟市民於星期六及日把該線當作 K 線，故仍不足以應付需求。此外，路線尾班車的開出時間過早，故期望新巴延長服務時間及於較晚時間開出尾班車。

335.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署及城巴/新巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

9. 反對取消 796S 巴士線

(SKDC(TT)文件第 180/15 及 215/15 號)

336.主席表示，第 9 項動議已與續議事項合併討論及通過。

10. 要求增設西貢來往機場的巴士線

(SKDC(TT)文件第 181/15、216/15 及 219/15 號)

337.主席表示，議案由李家良先生動議，莊元荃先生和議。

338.李家良先生認為新巴及龍運巴士公司未能有效解決西貢居民往機場的問題，第 792M 號線乘客在轉乘第 A41 號線時，第 792M 號線的一程可享免費優惠，惟相關路線並沒有放置大型行李的地方，故旅客帶備大型行李會影響其他乘客。龍運巴士有限公司提供的優惠更少，第 299X 號線的乘客轉乘第 41P 號線，車資只可減少 1 元。長遠而言，將軍澳有兩間酒店，故會於將軍澳增設機場線，亦有一間酒店正於西貢興建，由研究至落實建議需時多年，故認為應開始研究及期望署方或巴士公司再次考慮建議。

339.委員備悉城巴/新巴及龍運巴士有限公司的書面回覆。

340.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署、龍運巴士有限公司及城巴/新巴跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

11. 要求運輸署嚴格落實公共交通優先政策，於將軍澳隧道設立巴士專線

(SKDC(TT)文件第 182/15 號)

341.主席表示，議案由陸平才先生動議，林咏然先生及林少忠先生和議。

342.運輸署莊漢文先生表示，將軍澳隧道公路往九龍方向的上斜路段於繁忙時間的交通嚴重擠塞。專利巴士在早上繁忙時間的使用比例只佔 3%，加上專利巴士在慢線行車，可直接進入隧道而無需切線。署方擔心設立巴士專線會令交通擠塞情況惡化，故暫未有計劃落實建議。

343.譚領律先生表示，倘若署方的評估顯示設立巴士專線會令交通擠塞情況惡化的說法屬實，他擔心會有更多駕駛者行經寶林北路前往九龍。當隧道有交通事故發生及交通擠塞時，全部車輛便會行經山路駛離本區而影響山上交通，導致翠琳路路口的交通擠塞，並影響小巴班次，故不同意上述動議，期望委員三思。

344.林少忠先生的意見如下：

- 設立巴士專線可方便市民使用公共交通工具快捷地前往其他地方，故他質疑署方有否考慮相關因素。獅子山隧道公路及屯門公路亦設有巴士專線，該處的交通亦擠塞。落實建議或令居民考慮到交通擠塞而不駕車及改為乘搭巴士或小巴，故可再作研究，而非只因3%的使用比例而不落實建議。
- 將軍澳的房屋於八十年代已開始發展，但政府沒有加快進行將軍澳—藍田隧道的工程，相關工程仍未動工，令所有駕駛者必須行經將軍澳隧道，故詢問如何解決該處的交通擠塞問題。
- 他亦擔心設立巴士專線會影響寶琳北路或翠琳路的交通，但委員不應立即反對建議，而是應研究改善將軍澳隧道的交通情況及提出建議以供署方考慮，以便居民前往九龍等地方。

他詢問可否再作研究，例如「潮水式」行車。

345. 李家良先生認為巴士專線不一定由隧道進出口伸延出來。當環保大道在繁忙時間的交通擠塞時，由於行經寶順路的車輛需在分岔口切線入環保大道，故行經寶康路的行車時間會相對較短。車輛駛上天橋時會由雙線行車改為單線行車，而在單線行車的行車線上會設有不少影線，行車線亦較寬闊，故建議仿效紅磡海底隧道把影線改為巴士專線，以便車輛轉入寶康路的最左線，從而避免車輛行經環保大道的中線才切入左線，因此設立巴士專線或可改善交通。

346. 陸平才先生同意無需於整條隧道公路落實措施，因此舉會令其他車輛只能使用一條行車線或只能於末端雙線行車，故建議不可取。他詢問可否選擇部分路段畫作巴士專線，以便委員再作考慮。

347. 方國珊女士的意見如下：

- 專業動力因應改善將軍澳隧道擠塞問題作研究報告，結論並非只改善道路設施，惟如有設立專線的地方，則應由運輸署評估會否影響車流，報告提及短期措施為建議往九龍方向免費及於回程方向收費，做法不會導致寶琳北路的交通情況惡化，因油價未能蓋過相關費用。
- 就剛才有委員提及擴闊影線的可行性，但行經將軍澳隧道的車輛經常載貨不穩，而且有部分工程車或需影線以作輔助。
- 長遠應加快興建跨灣連接路及將軍澳—藍田隧道的進度，不應被其他工程影響。

348. 邱戊秀先生認為往九龍方向免費的方案會令車流增長，故對建議有保留。車輛在早上交通最擠塞時駛經隧道後會使用不同行車線，該處有兩條設有自動收費系統的行車線。他建議仿效獅子山隧道出口的做法，分階段在早上約 1 個半小時設立巴士專線。

349. 陸平才先生表示從未閱覽方女士所屬政黨(專業動力)的報告，故難以明白方女士的言論，她經常要求秘書處在會議至少 7 日前發送文件予各議員，故如可公開報告，請她把報告以動議形式提交至本委員會，以供委員備悉、理解方女士的言論及研究報告所提及的建議的可行性。他要求運輸署仿效其他隧道設施的做法，研究在將軍澳隧道落實相關建議的可行性。

350.主席表示，有委員反對上述動議，故請委員就上述動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：7票

反對：2票

棄權：1票

351.主席宣布是項動議獲得通過，並要求運輸署跟進委員的意見及轉交西貢區巴士路線工作小組跟進。

12. 要求新巴及城巴於西貢區及全港所有巴士線增設預計抵站時間服務

(SKDC(TT)文件第 183/15 及 213/15 號)

352.主席表示，第 12 項動議已與續議事項合併討論及通過。

(B) 小巴

1. 要求 10M 專線小巴在早上繁忙時間於怡心園正門增設上客站，方便怡心園居民

(SKDC(TT)文件第 184/15 號)

353.主席表示，議案由區能發先生動議，譚領律先生及溫悅昌先生和議。

354.運輸署麥潔儀女士表示，署方會與營辦商研究服務及檢討安排。

355.林少忠先生的意見如下：

- 居民早前可於怡心園登上第10M號線，但需於慧安園總站下車，然後再次上車以前往九龍，故建議署方容許營辦商仿效第15及17號線在特定時段以特別班次的方式運作，例如第15號專線小巴線在晚上增設往翠林但不往康盛的第15P號線，故詢問可否增設由怡心園開出稱之為第10P號線的路線，從而避免在慧安園的候車乘客質疑行經該處的第10M號線上何以會有乘客，做法可方便怡心園居民。
- 第10M號線在早上7時多至9時多的繁忙時段有4至5架空置車

輛但沒有司機，故詢問其營辦商是否未能聘請人手及疏導乘客的方法，並要求署方責成承辦商盡快聘請司機。

356.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署跟進委員的意見。

2. 要求 3、3A、4、4A 號小巴盡快增設兩元乘車優惠
(SKDC(TT)文件第 185/15 號)

357.主席表示，議案由李家良先生動議，莊元苓先生和議。

358.運輸署麥潔儀女士表示，署方鼓勵營辦商參加兩元乘車優惠計劃，如有進一步消息，會通知議會。

359.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署跟進委員的意見。

(C) 港鐵

1. 要求港鐵開闢新線往香港科技大學，建立科技大學站
(SKDC(TT)文件第 186/15 及 207/15 號)

360.主席表示，議案由邱玉麟先生動議，李家良先生、邱戊秀先生及陳權軍先生和議。

361.邱玉麟先生認為港鐵是最理想的交通工具，不會影響路面交通。把港鐵站由坑口伸延至香港科技大學的方法簡單，又可方便居民，加上大埔仔的路段狹窄，落實建議有助解決相關困難。

362.委員備悉港鐵的書面回覆。

363.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求港鐵跟進委員的意見。

(D) 其他

1. 要求加強日出康城深宵交通服務
(SKDC(TT)文件第 187/15、206/15、207/15 及 217/15 號)

364.主席表示，議案由莊元苓先生動議，李家良先生和議。委員備悉

九巴、城巴/新巴及港鐵的書面回覆。

365. 方國珊女士指上述文件與她於 6 個月內(2015 年 4 月 13 日)提出的 SKDC(M)文件第 174/15 號(要求提供日出康城、峻滢及清水灣半島的通宵巴士服務)的用字幾乎一樣。她批評議會不公，委員會主席及區議會主席容許動議在 6 個月內再次於會議討論，做法違反會議常規，亦令議程冗長。她同意改善通宵巴士服務的安排及感謝委員建議加強日出康城深宵交通服務，但不應持有雙重標準。

366. 莊元苓先生相信秘書處對動議可否於會議討論有既定規則，故不會質疑秘書處有所偏袒。將軍澳南尤其是日出康城的屋苑陸續落成及人口不斷增加，因此有更多議員關注及給予政府部門更多壓力。日出康城的深宵交通不足，他相信該處居民歡迎委員要求改善相關事宜，故提出動議並期望署方積極考慮。議員均希望為西貢區居民爭取更佳環境及交通設施配套。

367. 主席表示，由區議會大會轉介的文件第 174/15 號所指的是「通宵巴士服務」，但上述動議所指的是「交通服務」，交通服務可涵蓋的士、港鐵、小巴等。委員不應質疑秘書處或主席有所偏袒。

368. 陸平才先生請秘書處就方國珊女士指出上述動議在 6 個月內再次提出的言論作出回應。如上述動議已在 6 個月內提出，則不應於本會議討論，如否，則可繼續討論。

369. 秘書表示，正如主席解釋，由區議會大會轉介的文件第 174/15 號為「要求提供日出康城、峻滢及清水灣半島的通宵巴士服務」，所指的只為通宵巴士服務，而上述文件為「要求加強日出康城深宵交通服務」，所指的不單是巴士，亦可包括其他交通服務例如港鐵、小巴等。

370. 秘書處劉丹女士補充秘書處在執行議員不能於 6 個月內重覆提出動議的事宜上是公平公正的，相信很多在座不同團體的議員均曾收到秘書處基於動議已在六個月內重覆提出而請議員撤回動議的要求，她感謝很多議員的合作及於其後撤回動議，由於相關動議不會於會議上討論，故其他議員不會知悉曾有動議被撤回。秘書處近期在議會得悉議員期望秘書處更嚴格執行相關規定，故將於日後與相關主席商討，亦會在有需要時嚴格執行相關規定，希望各議員屆時可作配合。

371. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要

求運輸署、九巴、城巴/新巴及港鐵跟進委員的意見。

II. 道路工程/設施

1. 要求政府研究在將軍澳 77 區寵物公園的公眾停車場延長泊車服務時間

(SKDC(TT)文件第 188/15 及 208/15 號)

372.主席表示，議案由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議。

373.方國珊女士得悉相關公園早於下午 6 時多至 7 時已關閉，但區內泊位不足，居民一直對泊位的需求殷切，延長公眾停車場的泊車時間可釋放更多泊位予居民。

374.委員備悉康樂及文化事務署的書面回覆。

375.陳權軍先生認為泊位不足與寵物公園的泊位為不同事宜，相關泊位的對象是帶同寵物前往該處的人士，加上該處位置偏僻，故詢問是否建議市民使用該處的泊位泊車，但此舉或令帶同寵物前往該處的人士沒有泊位可用而令情況惡化。

376.周賢明先生認為可於地區設施管理委員會跟進上述動議，該處在加設燈號後應會延長開放時間，故委員有需要考慮日後的配合方法，但不是作其他用途。

377.方國珊女士認為增加泊位令區內居民受惠，康文署已回應她的訴求，面積最大的寵物公園的開放時間會延長至晚上 9 時，亦合理地落實增加部分照明系統，如寵物公園日後會開放至晚上 9 時，一併延長停車場的服務時間可配合市民需要。

378.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求康文署跟進委員的意見。

379.周賢明先生認為不單延長公眾停車場的服務時間，而是可一併配合處理寵物公園的開放時間，上述議題是地區設施管理委員會的負責事宜。

380.陳繼偉先生表示，主席認為上述事宜與本委員會的負責事宜相關才列於議程上。本會亦有知專泊車事宜的議題，與知專相關的事宜向

來由社會服務及健康安全城市委員會負責，該委員會轄下設有工作小組及與知專合作，但本會亦不會把通過的動議轉交該委員會討論。如主席認為適合在本委員會討論相關事宜，他尊重主席的決定。

381.主席澄清康文署已就動議提交回覆，故不需轉交地區設施管理委員會跟進。

2. 有關將環保大道與駿日街交界的十字路口改為迴旋處的可行性 (SKDC(TT)文件第 189/15 號)

382.主席表示，議案由莊元苓先生動議，李家良先生和議。

383.運輸署蕭麗明女士表示，署方明白委員對第 796X 號巴士線行經環澳路尤其是晚上時段對嶺都居民帶來噪音的關注，但現時第 796X 號巴士線分別在環保大道日出康城、首都及嶺都對出設置上落車站，為日出康城居民提供服務，正因如此，巴士需要經環澳路繞至康城港鐵站 A 出口的公共運輸交匯處的總站。在交通管理角度，環保大道與駿日街交匯處必須提供安全及便捷的行人過路設施，而且環保大道來往第 137 區的行車線及其右轉入工業邨的行車線交通流量較高，在上述交通情況下，署方對有巴士繞道而把該交匯處由燈號控制改為迴旋處有所保留，同時巴士在該交匯處附近繞道會延長行車時間，間接影響日出康城居民，因此，署方認為環保大道與駿日街交匯處由燈號控制改為迴旋處在技術上不可行。

384.方國珊女士對有委員只關注巴士的交通問題而建議把十字路口改為迴旋處感到驚訝，環保大道的車速偏高，很多泥頭車衝尾燈，故要求警方加強檢控。落實建議不單有機會加劇泥頭車連環相撞事故，而且十字路口附近為消防處，處方現時使用燈號系統以便在緊急時使用綠燈系統出車，如落實建議，出車時需依靠迴旋處的駕駛者讓路會影響救急扶危的工作，故她不同意上述建議，並支持運輸署指出落實建議會影響道路安全及車流的說法。她續建議盡快落實跨灣連接路及將軍澳—藍田隧道，以作分流及減少環保大道的車輛負載量。

385.主席表示，由於方國珊女士反對上述動議，故請委員就上述動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：7 票

反對：1 票

棄權：3 票

386. 主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署跟進委員的意見。

3. 促請當局研究應用澳景路以疏通將軍澳隧道繁忙時段車流
(SKDC(TT)文件第 190/15 及 209/15 號)

387. 主席表示，議案由何民傑先生動議，陸平才先生和議。委員備悉地政處的書面回覆。

388. 運輸署蕭麗明女士表示，上述方案需由相關部門研究有關的需要和可行性，然後展開既定程序，包括刊憲和環境評估等研究。開放澳景路予公眾使用的建議涉及改動維景灣畔的地契條款，有關的程序需詳細考慮和需時。另外，有關方案需進行交通影響評估，初步估計有關方案可能會加重澳景路附近道路網絡的負荷，例如觀塘區和調景嶺區等道路網絡負荷，可能需要相關的道路作改善工程，一切的交通影響範圍和有關的道路改善工程需要作評估，包括進行數據收集、交通模型程式運算、研究現有道路網絡的容量、分析將來道路網絡的容量等，需時不短。反觀將軍澳－藍田隧道工程將於 2015 年第 3 季進行招標，預計最早可於 2020 年通車，以改善現時將軍澳隧道的交通情況，因此，署方不支持從翠嶺路開闢新的連接路連接澳景路以疏通將軍澳隧道車流的建議。

389. 譚領律先生表示，據悉該路段為私家路段，故牽涉責任問題及於地契條款是否可容許開放相關路段予其他車輛行駛，如涉及地契更改或任何業權擁有人反對，方案便不可行。委員關心將軍澳交通擠塞的問題，但應提出可行方案，加上牽涉維景灣畔居民，故應在考慮相關居民的意見後才提出建議。

390. 李家良先生指出該路段的業權屬私人性質，故不應隨意更改用途。署方表示將軍澳－藍田隧道將於 2020 年落成，即使落實題述建議，相關落成時間亦不會較前述工程為早。因此，如署方有資源，應先改善由坑口往影業路的路段。

391. 何民傑先生的意見如下：

- 他的動議措辭為希望當局「研究」應用有關路段。他質疑個別人士聲稱免費使用將軍澳隧道便可解決交通擠塞問題的說法，並認為前述做法只會令問題惡化。

- 將軍澳隧道於早上繁忙時間不敷應用。將軍澳南的樓宇會在未來 5 年入伙，人口將會超過 40 萬，雖然已有長期解決方案（將軍澳－藍田隧道），但欠缺短期和中期的解決方案以紓緩緊急交通情況，故提出研究方案。
- 明白議題涉及多方利益，在座委員亦或需申報其資產及物業與相關議題存有利益衝突，以便市民多加了解。
- 地政署的回覆指澳景路是非專用通道，非專用通道與私家路的法律定義不同，其中較大爭議的案例為在 2008 年連接長江中心及花旗銀行大廈的地底非專用通道，駕駛者最終可經地底的非專用通道由長江中心通往花旗銀行。他認為各部門應共同研究相關議題。

392. 陸平才先生的意見如下：

- 連接將軍澳及東九龍的交通服務不足，加上不少將軍澳的駕駛者經常反映將軍澳隧道的交通擠塞，因此有需要解決交通擠塞的問題。因此，他和議上述動議。
- 他希望考慮使用澳景路以作為紓緩交通擠塞的中期解決方案，但在考慮前述建議時未收到地政署的回覆，因此建議把前述方案提交至會議討論，以惠及將軍澳的駕駛者。他在運輸署提交回應後才得悉相關建議複雜及需時。
- 動議措辭只是「促請」當局研究，而非一定要落實建議。委員掌握的資料有限，故歡迎部門提供更多資料，以便委員考慮解決方案。即使上述方案不可行，因部門已回覆方案複雜及或於 2020 年後才有機會落實，故委員可向市民交代。
- 期望於 2020 年落成跨灣連接路及將軍澳－藍田隧道。

393. 方國珊女士的意見如下：

- 動議人及和議人聲稱由翠嶺路開闢一條連接澳景路的道路不會影響維景灣畔範圍，相關措施屬短期性質，但運輸署回應程序或長達 10 年，可見方案並非短期措施，故質疑建議不可行及有誤導居民之嫌。
- 翠嶺路狹窄，故質疑能否於該處興建道路，並詢問是否需要開鑿山路，但正進行護坡工程的舊調景嶺警署下方的山坡的高度超過 100 米，故如以 1 公里的道路連接翠嶺路，則需打通山坡，相關工程費用會超過數億，故並非短期措施。
- 相關方案連接隧道，故質疑會否令交通擠塞問題惡化。她質

疑相關方案會否影響將軍澳－藍田隧道及跨灣連接路的工程進展，並續表示希望盡快落實前述兩項工程。

- 她沒有提及使用相關設施不收費，而是建議在將軍澳隧道的回程方向收費，做法亦不影響寶琳北路的交通。她建議何民傑先生參閱她所屬團體的研究報告。

394. 陸平才先生的意見如下：

- 為了令將軍澳的駕駛者受惠，他才考慮方案的可行性。動議措辭是「研究」，包括噪音或交通等多方面的研究及評估。
- 他質疑方國珊女士提出的改善西沙路的工程費用亦或數以億元計，但方女士卻認為工程可行。
- 質疑委員在環境評估報告仍未完成時已過慮，委員應切實考慮建議的可行性。
- 現有資料(地政處及運輸署的覆函)充足，故可向將軍澳的駕駛者交代，而非只考慮於將軍澳隧道的回程方向收費，他質疑如前述收費為 6 元會令駕駛者選用寶琳北路，更會因此要求署方開放澳景路，故他期望將軍澳－藍田隧道如期於 2020 年通車。

395. 陳繼偉先生的意見如下：

- 上述動議有不少問題，數據亦有欠準確。
- 落實建議需要填海，他對使用海路興建道路以連接至澳景路的說法存疑並，舉例指將軍澳－藍田隧道繞經海邊而建，故認為相關道路同樣只能繞經海邊而建，並質疑委員的建議方案會否影響將軍澳－藍田隧道的工程。
- 質疑如在往山的右方興建道路是否等同由善明邨及健明邨方向興建道路，此舉會影響健明邨、善明邨、維景灣畔及都會駅等居民，故對做法存疑。
- 運輸署及土木工程拓展署認為道路設計不可行，將軍澳－藍田隧道連接油塘而非藍田是因該處是樽頸位，故連接至碧雲道仍同樣會出現樽頸位。政府將投放 100 億填海以興建將軍澳－藍田隧道，但現時方案卻有「架床疊屋」之嫌。將軍澳－藍田隧道討論了 7 年仍未動工，委員聲稱可於短期內實行建議，但實況卻需時超過 10 年，屆時將軍澳－藍田隧道已完成興建，故相關建議並非短期方案。
- 如有關方案涉及開鑿山坡，學校將會因相關方案違反批地條

款而反對。

- 環境評估一般需時 2 年，設計及撥款亦需時。將軍澳－藍田隧道討論至今 10 年仍未動工。委員不應提出不可行方案，以免侮辱委員的知識水平。
- 質疑動議人及和議人強調方案只作「研究」，但研究亦需公平、公正、合理及合法。金錢、道路、技術、環境評估及時間亦未能配合，故在委員提出方案 5 天便已有 5000 名居民遞交反對信，健明邨及善明邨居民亦作出投訴。
- 土木工程拓展署署長的回覆指出，委員的建議不要影響將軍澳－藍田隧道，可見署方、運輸署及市民均不支持上述動議。

396. 周賢明先生認為委員在討論後可更了解將軍澳南的澳景路。澳景路由區議會命名，該路段為非專用通道，但居民需負責維修保養，情況與清水灣半島蓬萊路的情況相若，但地契內容有所不同。政府原則上可在個別情況下收回有關路段。即使經過委員的討論和運輸署和地政處等部門的考慮後，多方均認為落實建議有困難，但他欣賞委員引發討論，而議會亦應繼續討論在未來 5 年如何解決將軍澳對外的公共交通問題。

397. 何民傑先生的意見如下：

- 希望主席在表決前引導委員申報利益，以便市民得知部份委員或因個人物業或泊位才表達意見及得悉委員與上述議題是否存有利益衝突。
- 陳繼偉先生是都會駅、城中駅及維景灣畔的當區議員，故不應只聽取維景灣畔居民的意見，亦應聽取都會駅及城中駅居民的意見。他於 2007 年 11 月在都會駅の「相聚@Metro Town」討論區得悉都會駅居民要求開放澳景路以供使用。蘋果日報亦於 2013 年 12 月 17 日引述將軍澳居民意見，促請開放澳景路。
- 議會應持有開放態度。方國珊女士要求關閉堆填區時，即使部門已回應建議不可行，但方女士仍繼續要求即時落實前述建議，由此可見，各議員是可以提出建議及要求署方研究，他希望上述兩位議員投下贊成票，以便研究不同方案。
- 市民每天乘巴士時未能於半小時內離開將軍澳，委員提出可行或不可行的建議可引發部門考慮其他方案。即使未能開放有關通道予全部車輛行駛，亦可嘗試開放予 16 座小巴行駛，以舒緩交通擠塞的問題。不少西貢區的非專用通道最後由政

府收回使用。

398. 陳繼偉先生指出周賢明先生誤以為該路段與清水灣半島蓬萊路的地契相若，澳景路的地契列明該路段不開放予公眾使用，而清水灣半島蓬萊路的地契則可開放予公眾使用。

399. 方國珊女士的意見如下：

- 質疑委員提出上述動議時沒有查證及考慮背景或地契。
- 根據地政署的回覆，因地契的規限及非專用車路設有限制，故建議不可行。如開放該路段，她質疑附近屋苑的居民是否需承擔道路及斜坡的維修責任，並認為此舉不公平。現時澳景路及至該屋苑的開口位置後方的路段並沒有開放，因此落實建議會令車輛行經屋苑範圍。
- 因政府違反規劃，令原本用作工業邨的土地改為堆填區，因此她反對擴建將軍澳堆填區，故請何民傑先生不要轉移話題。她並質疑何先生作為動議人，卻不清楚規劃、設計及工程費用。
- 委員認為將軍澳及西貢居民遭受交通擠塞之苦，但土木工程拓展署表示相關建議或會影響跨灣連接路和將軍澳－藍田隧道的工程進展。

400. 莊元苓先生表示，將軍澳居民受將軍澳隧道的交通擠塞之苦，故委員提出建議，從而引發委員及部門考慮其他建議，但部門對建議有很大保留。相關建議會影響健明邨、都會駅及維景灣畔等附近屋苑居民，而環評報告亦需時完成。他關注土木工程拓展署的覆函提及如新增工程或會影響將軍澳－藍田隧道的進度，故不支持上述動議。

401. 主席表示委員對上述議題持不同意見，故請委員就上述動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：1 票

反對：7 票

棄權：4 票

402. 主席宣布是項動議不獲通過。

III. 其他

1. 要求有關部門盡快研究改善，將軍澳 A 出口對開唐俊街之巴士站問題

(SKDC(TT)文件第 191/15 號)

403.主席表示，議案由副主席動議，簡兆祺先生和議。

404.副主席表示，上述港鐵站 A 出口是第 290 及 290A 號線的巴士上落客位，但經常有很多私家車於該處停泊，令巴士不能駛入弧形位置而需於馬路中間落客，以致後方車輛經常急速煞停而容易引致連環撞車意外。他期望警方加強執法，在繁忙時間例如下班時間(5 時至 8 時)多加巡邏，防止市民於該處違例停泊車輛，以便巴士駛入站內。巴士站遷進交匯處或會令居民不滿，因現時乘客在下車後只需步行短路程便可抵達港鐵站。

405.運輸署蕭麗明女士表示，署方擬於該避車處設置路面標記巴士站，令駕駛者容易分辨巴士站的範圍，以方便巴士在該處停站。署方已於 2015 年 7 月 8 日把有關路面標記巴士站經西貢民政事務處進行公眾諮詢，如該方案獲得公眾的支持，署方會於稍後向路政處發出施工通知書。

406.香港警務處觀塘總區交通組梁雄鷹先生表示，警方知悉相關事宜並會於日後加強執法。

407.陸平才先生表示應以居民安全為首要考慮。他起初以為該巴士站設於公共交通交匯處內，故沒有表示反對，及後才得悉該巴士站設於公共交通交匯處外面，現有弧形位置是供車輛於短時間內上落客及駛離，及專讓傷殘人士使用。如現於該處設置巴士站會令傷殘人士感到不便及延長下車的所需時間，並不理想。不少車輛包括解款車及免費報紙公司的車輛停泊於該處後均會盡快駛離，如相關巴士站成為永久巴士站，他會感到擔心，因巴士較大型，但弧形位置的長度與四個私家車泊位的總長度相若，只能供 1 架巴士駛進。他傾向把站點遷入公共交通交匯處，居民多行走一段短的路程較危及安全的做法可取，亦應維持弧形位置的現有功用，不應增設供巴士駛進的功能，巴士較大型，乘客在上落車時看不到後方車輛會容易造成危險。

408.李家良先生認為造成危險不一定與巴士站相關。除了將軍澳站外，

調景嶺站的出口亦有相若下車位置。車輛經常於該位置停泊，加上有部分旅遊巴士於該位置上落客，由於該處是轉彎位，故有危險性，因此希望警方加強執法，令該位置不會有車輛長期停泊。至於傷殘人士上落位，該處附近有其他地方尤其是非彎位可更安全上落車，例如面向天晉的避車處位置，故首要目標是如何改善交通安全。

409.陸平才先生表示，如打算設立永久巴士站而日後造成不必要的交通意外，他本人聯同受害人必會跟進到底，他希望在未發生交通意外前把該巴士站遷進公共交通交匯處，此乃公共交通交匯處的用途，不應在傷殘人士使用的上落車地方作出危險事情。

410.周賢明先生表示，調景嶺及將軍澳兩個站均設有相關設施，但性質及用途不同，其他車輛在調景嶺可於短時間內上落客，該處的車流不高，但議題所述位置有較多車輛從彎位轉出，加上將軍澳南 11 幅土地陸續發展。近期附近進行路面工程，令駕駛者急於行車及容易撞倒行人。過往將軍澳站的設施只作簡單用途，市民駕車或乘的士會進入該公共交通交匯處以前往商場及港鐵站。運輸署麥潔儀女士及蕭麗明女士所屬的兩個組別亦應作協調，研究公共交通工具於該處上落客較為重要，還是希望該處可預留作緊急用途，以免大量車輛行經該處而影響交通及安全。

411.方國珊女士詢問運輸署有否就延長避車處的設計而提出建議或研究可行性。

412.運輸署蕭麗明女士表示，據悉避車處前方是屋苑緊急通道路口，故對延長避車處的建議有保留。

413.主席表示，因委員持不同意見，故請委員就上述動議進行表決。

投票結果如下：

贊成：4 票

反對：2 票

棄權：2 票

414.主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署、香港警務處、九巴及城巴/新巴跟進委員的意見。

2. 要求政府研究在未來將軍澳轉乘站的合適位置設置廁所
(SKDC(TT)文件第 192/15 及 210/15 號)

415. 主席表示，議案由陳繼偉先生動議，方國珊女士和議。由於上述動議的動議人及和議人均不在席上，故有關動議將延至下次會議上才討論。

3. 要求運輸署改善及優化於環保大道進行工程的安排
(SKDC(TT)文件第 193/15 號)

416. 主席表示，議案由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議。

417. 運輸署蕭麗明女士表示，署方沒有承建商於環保大道正進行工程，一般情況下，署方負責道路的交通管理，包括環保大道，當有公司、承建商或其他政府部門因其道路挖掘工程而需要進行臨時交通安排的時候，署方會就臨時交通安排提供意見。署方明白委員的關注，故當有公司、承建商或其他政府部門就其臨時交通安排而向署方作出諮詢時，署方會向相關團體提出委員的建議；工程進行的時候，必須有工程負責人在現場監督工作及指示封路資料、工程許可證及聯絡方法，封路前需要諮詢有關係的持份者，如有需要，署方會提醒公司、承建商或其他政府部門有關清洗環保大道事宜，以免影響工程的結構。

418. 方國珊女士認為運輸署、路政署或相關部門存有監督問題，環保大道的工程亦牽涉地政處，相關部門批准發展項目時要求發展商或相關部門一併進行道路改善工程，但改善工程經過兩年仍未達至完工標準，故期望部門繼續嚴格把關。鋪設道路事宜亦涉及環保署、食環署等部門，而在道路鋪設瀝青後會進行灑水，導致未能完成保養，故期望執行工程必須有現場監工，尤其是星期六及日。居民期望星期六及日有完善的交通安排，故她於本會議帶出討論，並希望落實動議。相關工程仍未竣工，期望路政處等部門跟進。

419. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求運輸署跟進委員的意見。

4. 要求跟進環保斗隨處棄置影響道路安全
(SKDC(TT)文件第 194/15、211/15 及 212/15 號)

420. 主席表示，議案由方國珊女士動議，陳繼偉先生和議。

421.方國珊女士表示，區內居民及職員反映環保斗隨處擺放而造成交通意外，曾有車輛撞向環保斗，尤以轉彎位為甚，故期望警方、地政處、運輸署、路政署等相關部門多加留意及採取適當措施。

422.委員備悉環境保護署、發展局及地政總署的書面回覆。

423.周賢明先生建議再次採取跨部門行動，環保斗問題過往集中在工業邨出現，但現已蔓延至將軍澳其他地方。他建議西貢民政事務處地區管理委員會協助跟進或請民政事務助理專員協助聯絡。

424.香港警務處將軍澳分區行動支援小隊指揮官單尚強先生表示，警方備悉相關事宜，民政事務處亦有統籌跨部門清理棄置環保斗的行動，2015年8月13日及17日亦會在工業區進行相關行動。

425.周賢明先生表示，環保斗現擺放於工業邨、工業邨外的迴旋處附近(例如昭信路近迴旋處)以及影線，阻礙駕駛者的視線及影響安全，故詢問可否仿效單車或環保籠的處理方法，委派一至兩個部門跟進而不需跨部門跟進。

426.方國珊女士感謝警方表示會加強執法，民政事務處亦應作統籌，問題牽涉部門眾多，例如發展局、環保署、運輸署如何落實環保斗編號，她質疑地政處的條例是否已過時，申訴專員曾批評多個部門沒有正視環保斗隨處擺放的問題。她支持廢物循環再造，但不應隨處擺放環保斗，在移動環保斗後，附近的建築廢料會隨處傾倒，加重食環署的工作量及影響環境衛生，故必須正視問題。

427.由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布是項動議獲得通過和要求環境保護署跟進委員的意見。

5. 要求在環保大道加設交通監察系統 (SKDC(TT)文件第 195/15 號)

428.主席表示，議案由莊元苓先生動議，李家良先生和議。

429.運輸署蕭麗明女士表示，運輸署在該段環保大道的主要路口(百勝角路路口、康城路路口、環澳路路口及駿宏街路口)已設置 4 組閉路電視鏡頭。有關裝置只能夠為實時監察主要道路或幹道的交通情況及在互聯網廣播實時交通訊息以供市民參考，不能夠用作阻嚇或執法等

其他用途。基於私隱原因，相關閉路電視不設錄影。

430.莊元苓先生表示，提出動議是希望完善環保大道的監察系統，除了可監察流量及控制交通外，亦可對違例的司機提出檢控，從而防止交通意外發生。早前很多新聞報導指部分車輛在環保大道一帶經常超速，早前亦發生泥漿事故或有雜物從部分泥頭車掉下而影響其他車輛，雖然安裝閉路電視可監察車流，但不能作阻嚇或檢控。

431.陸平才先生認為上述動議的動機良好，但詢問如監察系統設有錄影功能是否不符合個人資料(私隱)條例等相關法例。

432.方國珊女士認為支持擴建將軍澳堆填區的政團應為在環保大道發生大量交通意外、交通擠塞及衝尾燈負上最大責任，因道路不能負荷乘載量，故環保大道上的瀝青被壓低數吋，鋪設路面以作改善並不能解決問題。她認為必須監管泥漿溢出至道路、衝尾燈、衝紅燈、超載及超速問題，運輸署有責任主動處理使用哪類型的系統。除了環保大道外，亦應在連德道附近增設錄影系統，以便就載貨不穩及超載作出檢控，及避免相關車輛駛進將軍澳而影響道路使用者的安全。有關部門應在沿路至工業邨堆填區或填料庫的路段作出改善、監控或加強檢控，警方應聯同環保署採取行動。

433.陸平才先生向運輸署查詢，如裝置設有錄影功能的器材，是否會違反部分條例，如是，他會反對，如否，他會贊成。

434.運輸署蕭麗明女士回應，署方在申請撥款設置閉路電視監察系統時有關注私隱事宜，當局亦不容許署方的系統進行錄影。

435.方國珊女士反映車輛溢出泥漿的道路位於日出康城近緞藍天對面，但車輛經常在環保大道石角路路口衝尾燈，故詢問部門會否考慮於該處加設偵測車速的固定系統。

436.莊元苓先生表示，政府部門已回應在原來的撥款申請中包括閉路電視，但委員發現閉路電視不足以就環保大道的部分違法行為構成阻嚇作用，危害居民的安全，故建議完善系統。因原來的撥款申請設有限制、不容許有攝影功能或侵犯私隱，委員無法改變相關限制，因此希望在完善系統的過程中另行向政府部門申請撥款，加強阻嚇功能。

437.運輸署蕭麗明女士表示，署方在設置固定偵測車速的攝影機有以

下準則，例如有否交通意外記錄、警方觀察所得該地點超速的普遍程度、車速及交通流量較高的重要道路和主幹道、該處是否坡度較高的下斜路段、以及安裝超速攝影機的地點分配能否平均令整個區域對駕駛者有阻嚇作用。署方曾作出研究，在環保大道不符合設置偵測車速的攝影機的準則，但會繼續監察，如有需要，會進行進一步的改善措施。至於可否提升相關系統，署方的系統的主要目的是用作交通管理，而非阻嚇或執法用途。

438.主席表示，陸平才先生反對上述動議。由於沒有其他委員反對或棄權，主席宣布是項動議獲得通過和要求香港警務處及運輸署跟進委員的意見。

【由委員提出的 4 項討論】

I. 西貢區公共交通服務

(A) 小巴

1. 要求 112M/112S 專線小巴加密班次及優化路線 (SKDC(TT)文件第 196/15 號)

439.主席表示，討論由方國珊女士及陳繼偉先生提出。

440.運輸署麥潔儀女士表示，署方一直有與營辦商留意第 112M 號線乘客的需求，如有需要，營辦商會加強服務。就加強第 112S 號線服務的建議，署方亦有與營辦商商討，但現時的客量不高，故營辦商未有計劃加強服務。

441.主席要求運輸署跟進委員的意見。

2. 要求專線小巴 101M 於早上繁忙時段提升現時在北港村的班次服務 (SKDC(TT)文件第 197/15 號)

442.主席表示，討論由方國珊女士及陳繼偉先生提出。

443.運輸署麥潔儀女士表示，乘客可在西貢公路沿路或近北港的位置乘搭第 101M 號線，現時營辦商已在早上繁忙時間安排車輛在沿途各個分站開始接載乘客，以應付分站乘客的需求。目前運輸署未有收到

營辦商就增設第 101M 號線由北港開出特別班次的申請，但署方會繼續留意第 101M 號線沿線的乘客需求，亦會繼續與營辦商檢討服務安排。

444.邱戊秀先生表示接獲市民投訴有人在 2015 年 5 月 18 日張貼通告，指該線的其中一班車可接載乘客前往坑口，並有相片為證。因此，他詢問運輸署有否收到相關建議或資料，並續詢問是否有人承認發出有關通告及其目的何在。

445.運輸署麥潔儀女士表示，運輸署未有收到營辦商就由北港開出特別班次的任何申請，但署方亦得悉委員所述的情況，她本人曾實地視察，並已要求營辦商在未得運輸署許可前，不可更改指定路線。

446.方國珊女士表示提出討論是因接獲很多北港村居民要求在早上繁忙時段增設由北港村開出的特別班次。她表示沿白沙灣區一帶、北港、匡湖居一帶、西貢市、翠塘花園、菠蘿峯一帶、北圍的居民均有此訴求，加上由北港舊村步行至西貢公路需時 7 至 8 分鐘，故運輸署應積極考慮有關建議。她質疑邱戊秀先生為何擔任議員多年亦沒有聽到北港村居民的訴求。北港村現有前往西貢市的第 1A 號線，她不明白為何邱先生現時已沒有經營該線小巴，卻仍不容許居民加強有關小巴服務。

447.李家良先生相信市民及委員期望增加小巴的行車數量或班次。他接獲北港居民反映期望有 24 小時(由早上至晚上時段)由西貢開往北港的小巴線，亦有白腊及坪墩居民要求小巴行經該處。開設小巴線與否除視乎營辦商的經濟考慮外，亦需得到運輸署的批准，因區內亦有其他團體或交通工具例如的士及巴士，開設小巴線會令他們受影響。他向運輸署查詢如小巴在其經營範圍外發生意外，保險是否涵蓋得到。

448.邱戊秀先生表示，他並非反對增設班次前往該村，因很多村落在繁忙時間均存有類似問題，而他亦有接獲很多村落要求他爭取落實相關建議。他沒有建議居民提交有關申請，但方女士的意見等於證明她有協助提交申請。他相信如運輸署沒有批准相關申請或行車路線，則保險不會涵蓋得到。事實上除了禁區之外，紅色小巴可前往任何地區，只有綠色小巴才受運輸署監管。

449.運輸署麥潔儀女士表示，據她所知，除非營辦商向保險公司購買

其他保險條款，否則小巴必須根據運輸署所批准的指定路線行走才可受保。

450. 方國珊女士建議考慮開出特別班次如第 101P 號，以回應北港村居民的訴求。如委員可能與小巴商戶有利益關係，便應自行申報利益。她質疑為何數年前小巴在個別議員主持會議的情況下可增設特別班次，及是否個別議員有較大權力。她認為如議員根據其是否正在經營小巴線而決定是否支持上述建議，便已構成利益衝突。

451. 主席表示，個別委員希望小巴公司於每條村落提供小巴線，但小巴公司不一定可落實相關建議，因仍需視乎小巴公司的意願及有關建議是否可行。他對有人在未得到運輸署批准的情況下而進行與北港相關的宣傳是否合情合理合法存疑，並希望運輸署能作出回應。小巴服務在繁忙時段均有殷切需求，但落實建議與否需要由小巴公司決定。主席請運輸署跟進委員的意見。

3. 因應日出康城及峻瀆的地區意見和乘客的實際需要，強烈要求於公共運輸交匯處(坑口港鐵站)或附近合適位置加設 113 專線小巴上落客站
(SKDC(TT)文件第 198/15 號)

452. 主席表示，第 3 項討論已與續議事項合併討論及通過。

II. 道路工程/設施

1. 為方便西貢將軍澳居民往來怡明邨、將軍澳廣場及附近社區設施建議在 65 區室內暖水泳池旁興建橫跨寶邑路的行人天橋或隧道
(SKDC(TT)文件第 199/15 號)

453. 主席表示，討論由方國珊女士提出。

454. 運輸署蕭麗明女士表示，署方明白委員關注現有寶邑路巴士站的位置對居民往來怡明邨及將軍澳廣場不便，及居民在日後社區設施落成後對橫過寶邑路過路設施的需求。但由於現時在怡明邨及寶邑路屋苑出入口相距 120 米左右已有燈號控制的地面行人過路處，日後在相若位置亦會有行人天橋橫跨寶邑路連接將軍澳區第 55 區及第 65 區，故署方對再增設行人天橋或隧道的建議有保留。署方會繼續監察怡明邨、將軍澳廣場及附近社區設施落成後的行人過路情況，如有需要，會考慮進一步的改善措施。

455. 陸平才先生表示，除了隧道及天橋的方案外，他接獲不少怡明邨居民建議於該處增設行人過路設施。由於該處有很多地底設施及沒有預留位置設置隧道，故於該處增設隧道的可行性較低。由於設置天橋需有足夠空間，故相信難以於該處興建天橋。因此惟一可行的方案為設置行人過路設施，但該處的車速較高，擔心設置行人過路設施會較易造成交通意外。如落實增設燈位的建議只會令駕駛者感到不滿，因相關路段的車速限制沒有分別，前方唐俊街及寶邑路交界的位置亦有燈位。根據有關人流情況，相信暫時沒有逼切需要，故同意部門繼續監察有關情況。

456. 方國珊女士表示部門剛才所述的是君傲灣(Popcorn2 期商場)連接寶盈花園的天橋，但怡明邨及海濱長廊一帶的居民、以及將來入住第65C2 區或海濱長廊發展項目的居民會經常使用日後體育館、社區會堂或室內暖水泳池(第65區的發展)。現時不少居民橫跨寶邑路而沒有走向 Popcorn2 期商場一帶，但在大型迴旋處附近增設過路設施的做法不安全，故她建議從增設行人天橋、隧道或透過人人暢道通行計劃的方向作考慮。現時不少居民不安全地過路，及曾經將軍澳廣場步行至在將軍澳南及尚德區，故有需要未雨綢繆，以回應市民的需求。

457. 陸平才先生認為方國珊女士不了解相關情況，前往將來的暖水泳池主要有兩個途徑，(一)在唐德街末端(將軍澳廣場附近)設有天橋橫過寶康路，以前述設施前往相關地方會更為快捷及安全；(二)沿唐俊街橫過寶邑路馬路。市民如從坑口前往相關地方，可經過運動場一帶，故不需增設相關行人天橋。他早年曾在將軍澳廣場目睹有居民貪一時方便而橫過寶邑路前往寶盈花園對出的巴士站，險象橫生，他當時曾向部門建議增設中央分隔欄杆，部門認同有需要落實建議並提升了設施的高度，及後才有效遏止有關情況。如方女士有憂慮，亦可伸延相關欄杆，以免居民貪一時方便而危及性命安全。

458. 副主席表示，寶盈花園的天橋在議員爭取了12年後才得以落實，而他現正爭取興建將軍澳廣場往怡明邨方向的天橋。

459. 主席要求運輸署跟進委員的意見。

(三) 其他事項

1. 推舉代表出任東隧使用者聯絡小組成員

460.主席表示，西貢區議會獲邀委派代表出任東隧使用者聯絡小組成員，任期為 2015 年 7 月 24 日起至 2016 年 8 月 6 日止。東隧使用者聯絡小組 2015 年度會議將於 7 月 24 日(星期五)舉行。

461.陳權軍先生認為區議會選舉將於 2015 年 11 月舉行，現難以得知下屆的議員，只有兩位鄉事委員會主席才必定擔任下屆議員。

462.陳繼偉先生建議從兩位鄉事委員會主席中提名一位。

463.主席回應，兩位鄉事委員會主席均不是本委員會委員。

464.周賢明先生表示，議員的議席或有所改動。因擔任有關小組代表可能需與其他區議會聯絡，故委員過往均希望主席擔任代表。他曾擔任代表，並得悉其他區議會亦有委派代表，故建議先考慮委員是否不可在休會期間代表區議會出席其他會議或活動，如是，則可告知東隧使用者聯絡小組本議會的代表暫維持不變，但在休會後才恢復其代表身份，故建議現由主席擔任代表。如該小組會議在區議會休會期間舉行而令以議員未能出席該小組會議，則可缺席該次小組會議，惟該會議每年只召開一次。

465.主席表示，該小組的會議於明天舉行。

466.莊元荃先生同意主席最適合代表區議會出任聯絡小組成員，如主席未能抽空，才推選其他委員。

467.陳繼偉先生曾擔任該小組代表一年，該小組的會議一年才召開一次，因此如代表未能出席該會議，會令西貢區議會代表的出席率為零。如主席答應作為代表，便一定要出席會議。如主席未能抽空，則應另作協調。

468.主席表示，明天已約見醫生。

469.莊元荃先生表示，因主席無暇出席該會議，故他推薦明天有空出

席會議的李家良先生擔任代表。

470.方國珊女士詢問副主席可否出席該會議。

471.周賢明先生表示，如副主席亦無暇出席該會議，他同意推舉李家良先生作代表。

472.主席表示，周賢明先生和議。

473.方國珊女士表示，如主席或副主席均無暇出席，她自薦擔任代表出席該會議。

474.主席表示，現已有委員建議及和議代表人選。他詢問是否還有委員提名其他委員。

475.陳繼偉先生表示有兩名委員對該會議感興趣，故需作選擇。

476.主席詢問李家良先生是否接受提名。由於沒有委員反對，主席續表示通過李家良先生擔任代表並請李先生於明天下午3時出席會議。上一屆(2013年7月至2015年6月)代表西貢區議會出任東隧使用者聯絡小組成員的是前任主席吳雪山先生。

477.方國珊女士歡迎李家良先生代表西貢區議會出席該會議，並請他把會議中的重要事項告知委員。

2. 要求完善將軍澳區的單車徑，不要斷截禾蟲

(請參閱 2015 年 7 月 21 日西貢區議會社會服務及健康安全城市委員會文件 SKDC(SSHSCC)文件第 29/15 及 33/15 號)

478.主席表示，社會服務及健康安全城市委員會於 2015 年 7 月 21 日第四次會議轉介一項已獲該委員會通過的題述動議至本委員會跟進。

479.陳繼偉先生表示，除單車徑斷截禾蟲外，單車徑附近有 11 個地盤，地盤員工經常於水龍頭取水至地盤接駁機器，水龍頭位置仿如梯級隆起，容易絆到居民及單車使用者，故詢問可有部門處理。他詢問地盤是否需要作出申請才可於行人路加設一個半呎高的菱形物件蓋著水喉，但因沒有部門規管相關情況，他不知可向哪個部門投訴。

480. 運輸署蕭麗明女士認為，由於地盤需於水龍頭取水，故應向水務署申請，由該署審批取水安排。

481. 主席表示，單車徑現有一個地盤路口，故有隆起位置。

482. 方國珊女士建議邀請相關部門列席下次會議或於會前把議題轉介至相關部門，以詢問相關設施於單車徑的原因，因相關設施容易絆倒行人及對騎單車者構成危險，上述議題或涉及多個部門，故建議於下次會議詳細討論。

483. 陳繼偉先生表示將於會後以電郵傳送相片，以代為轉發至相關部門，讓相關部門於下次會議回應。

484. 主席宣佈於下次會議與續議事項道路工程/設施的第 10 項議題合併討論。

3. 第 105 號小巴線服務欠佳事宜

485. 林少忠先生反映居民多次投訴第 105 號線班次疏落，從高山劇場回程方向的班次較少，該線的承辦商服務欠佳，經常出現有小巴但沒有司機的情況，第 10M 及 17M 號小巴線亦有類似問題。小巴應彌補巴士的不足，但現時反為由巴士第 297 號線彌補小巴第 105 號線的不足，故請署方跟進區內小巴的問題。

4. 取消蓬萊路至康城路的臨時車速限制

486. 運輸署蕭麗明女士報告，環保大道的臨時車速限制於蓬萊路以南 130 米至 1040 米(約為蓬萊路至康城路的路段)的每小時臨時車速限制現為 50 公里，該臨時車速將於 2015 年 9 月 30 日完結，該路段將於 2015 年 10 月 1 日凌晨起恢復原來每小時 70 公里的車速。

487. 方國珊女士的意見如下：

- 要求部門解釋該路段現時的交通意外情況，車輛於該路段衝尾燈的情況嚴重，她詢問如把市民的居所附近道路的車速限制增加至每小時70公里，會否更容易發生交通意外。
- 她不曾看到當年有關臨時車速限制的建議文件，故質疑資料是否署方內部文件及相關部門可有提交文件至區議會討論。

她詢問取消臨時車速限制後，會否作出環境評估或交通評估而顯示不會影響市民使用道路，她曾建議於超速及衝尾燈情況嚴重的環保大道入石角路前加設車速偵測器，但署方不同意。因此認為署方在實施措施時應作地區諮詢。

488.運輸署蕭麗明女士表示，在 2006 年有通告表示環保大道界乎蓬萊路至康城路一段原本的車速為每小時 70 公里。土木工程拓展署在 2010 年需要發展百勝角的土地平整工程，鑒於交匯處的改善工程，故將該路段的車速限制臨時調整至每小時 50 公里，以便該署進行工程。及至 2013 年完成工程後亦陸續進行不同的大型工程，例如中電的公共設施電纜鋪設工程，故維持臨時車速限制為每小時 50 公里。大部份大型工程基本上現已完成，故署方認為應恢復該路段的車速限制至每小時 70 公里。

489.周賢明先生表示記得上述措施。該路段過往的車速限制是每小時 70 公里，部分路段的車速限制及後改為每小時 50 公里。車輛往百勝角方向行駛時，進入日出康城前的車速限制已是每小時 70 公里，該路段附近沒有民居，但駛過百勝角後有彎位，而且該處有部分收窄位置，往後的路段以每小時 50 公里行車會較安全，故請署方留意相關路段是否有足夠安全措施。

490.陳繼偉先生表示，改動將於 10 月 1 日實施，故詢問署方會否提供相關資訊予附近屋苑，還是只會發出公告。寶順路曾發生巴士意外，署方因而將該路段的車速限制由每小時 70 公里改為每小時 50 公里並更改路牌，但屋苑並無收到相關資訊，故詢問署方會否通知附近屋苑及跟進，以免駕駛者超速。

491.運輸署蕭麗明女士表示，署方會發出公告，亦可就委員擔心的事項致函附近屋苑，以提示居民蓬萊路至康城路一段的車速限制將於 2015 年 10 月 1 日凌晨起改為每小時 70 公里。因土木工程拓展署在 2010 至 2013 年期間進行工程，故署方於 2013 年起每年發出通告顯示該路段的車速限制繼續臨時為每小時 50 公里，期限將於 2015 年 9 月 30 日屆滿，署方擔心委員及市民未有留意變動，才在本會議提出有關變動。

492.方國珊女士的意見如下：

- 附近多個屋苑早前未收到相關通告，故希望署方加強宣傳。
- 百勝角的路面安全工程完成後，將來亦會興建中醫醫院及消

防局，故有大量車輛往來環保大道。現時進出環保大道的車輛已超速及超載，環保署早前建議調低車輛數目，但數量不跌反升，每天有超過4300架車輛進出環保大道，警方亦得悉附近的交通意外數目，現有部份路段的車速限制為每小時50公里，但有駕駛者以每小時80至90公里行車。如將車速限制調至每小時70公里，車輛超速時會以超過每小時100至120公里行車。

- 蓬萊路至康城路和環保大道等路段橫跨清水灣半島、日出康城及峻滢等數個大型屋苑，故請部門恢復車速限制時深思熟慮，並建議參照內地的做法，於屋苑附近的道路設有大型指示設施提醒車輛減速至每小時50公里行車，以減輕工業邨人士的反對意見。

493. 主席歡迎部門將發出公告及致函屋苑，以通知屋苑及居民。

494. 周賢明先生表示，環保大道現時的使用量上升，故除了需要檢討該路段外，運輸署亦應改善及檢討整條路段，並於下次會議討論。車輛每次駛至該路段時會減慢車速，而該處設有車速監察系統，故即使車速限制改為每小時70公里仍算安全，但他認為亦需設有足夠安全措施，故建議於下次會議討論檢討需要改善的路段，而路段的車速限制應一致，以免令駕駛者難以適應及加重警方的工作。

495. 李家良先生同意向居民提供更多資訊，由於現時會放寬駛往日出康城的車速限制，故詢問署方會否亦放寬駛出日出康城的車速限制，如會，他擔心此舉會為寵物公園的入口帶來危險。他認為應多作研究及需掌握更多資料，並建議檢討整條路段，故現未能通過相關措施。

496. 主席建議署方提供更詳細資料，以便委員於9月會議再作討論。

497. 運輸署蕭麗明女士的回應如下：

- 如車速限制將由每小時50公里改為70公里，署方需更改路牌及道路標記，工序需時，因此如委員於9月會議再作討論會過於逼切。
- 署方已於數月前發出施工通知書，加設寵物公園的方向指示牌，以告知市民前方為寵物公園入口，署方會就車速限制配合交通標誌及道路標記。

498. 主席表示，雖然署方表示會發出公告，但委員欠缺資料，亦擔心

路段車速不一致會造成混淆，故希望署方提供更多資料，但署方卻要於 10 月 1 日實施措施。

499.陳權軍先生表示，署方現時措施正希望路段的車速限制劃一為每小時 70 公里，故只是將相關措施告知委員，以往相關路段的車速限制亦為每小時 70 公里，但因相關路段需進行大型工程才調整車速限制至每小時 50 公里，該路段的工程現已完成，故署方恢復車速限制為每小時 70 公里。他認為整條道路的車速限制為每小時 70 公里沒有問題。

500.李家良先生表示，署方已考慮委員擔心的問題，故他對相關措施沒有意見。

501.陳繼偉先生表示，九龍啟德及土瓜灣經常進行路面工程，會因臨時改路而臨時懸掛更改車速限制的路牌，故詢問署方前述措施與環保大道的固定式路牌的做法是否有所不同。

502.運輸署莊漢文先生表示，如預計於某路段有不少臨時交通改道的安排，例如需要臨時封閉行車線，有關工程便會為該路段申請刊登憲報，以告知市民該路段的車速限制將會更改。若憲報是在某時段將車速限制由每小時 70 分里改為每小時 50 分里。如該路段需要繼續維持每小時 50 分里，便需在到期前刊登憲報。如署方沒有刊登憲報，該路段的車速限制便會在到期日恢復至每小時 70 公里，並需安排更改路牌及清理道路標記。當時考慮於該路段減低車速並非因道路出現危險，而是署方預計當時有地底設施的工程及需佔用整條行車線，實施臨時交通安排。現時署方預計大部份地底設施的工程已完成。如委員於 9 月才決定，署方沒有足夠時間刊登憲報及處理道路標記。

503.主席明白署方會通知附近屋苑居民將有上述改動，以往的车速限制已是每小時 70 公里，因有大型工程而令路段收窄(減少行車線)才減低車速，而現在車速限制會恢復至每小時 70 公里。他請署方告知附近屋苑。

504.陳繼偉先生詢問為何維景灣畔的澳景路路段末端的車速限制由每小時 50 公里改為 30 公里並更改路牌，及於何時刊登憲報。該屋苑及居民沒有收到通知，部門亦不知道相關事宜。

505.運輸署蕭麗明女士表示，該路段並非由署方管理，故會將有關問題轉介地政署。

506. 主席請署方於會後提供資料予秘書處再轉發予陳先生。

(四) 下次會議日期及時間

507. 主席表示，二〇一五年第五次會議定於 2015 年 9 月 17 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

(五) 會議結束時間

508. 會議於下午 6 時 33 分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一五年九月