

西貢區議會  
交通及運輸委員會  
二〇一九年第三次會議記錄

---

日期：二〇一九年五月二十三日(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)

莊元苓先生(副主席)

區能發先生，MH

陳博智先生，太平紳士

周賢明先生，BBS，MH

張美雄先生

鍾錦麟先生

范國威議員

方國珊女士

何民傑先生

簡兆祺先生

黎銘澤先生

林少忠先生

劉啟康先生

梁 里先生

李家良先生

凌文海先生，BBS，MH

呂文光先生

陸平才先生

譚領律先生，MH

謝正楓先生

溫啟明先生

溫悅昌先生，BBS，MH，太平紳士

邱玉麟先生

鄧加文女士(秘書)

**出席時間**

上午九時三十分

上午十時四十分

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

上午九時三十分

上午九時四十分

上午十時十分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午十一時〇五分

西貢民政事務處行政主任(區議會)2

**離開時間**

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

下午四時五十分

下午一時

下午一時

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

下午三時十五分

下午五時十分

下午五時十分

下午一時

下午五時十分

下午四時三十五分

下午五時十分

上午十一時二十二分

下午四時

下午四時十五分

下午五時十分

下午五時十分

下午五時十分

**列席者**

黃婧焮女士

西貢民政事務助理專員(2)

盧家傑先生

西貢民政事務處 聯絡主任主管(將軍澳)南

朱卓敬先生	運輸署	高級運輸主任／西貢
馬志雄先生	運輸署	工程師／行人區改善計劃
羅維嘉女士	運輸署	工程師／西貢
胡廣明先生	運輸署	工程師／特別職務一
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
歐廣銳先生	香港警務處	將軍澳區交通隊主管
石子民先生	香港警務處	西貢分區 行動支援小隊指揮官

### 其他政府部門及機構代表

譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司	經理(公共事務)	出席議程第(II)、(III)及(VI)項
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司	經理(車務)	
黃寶雲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司	襄理(交通策劃)	
鍾佩怡女士	新世界第一巴士服務有限公司／城巴有限公司	總公眾事務主任	
呂曉暉女士	運輸署	高級運輸主任／巴士發展(新界東)	出席議程第(III)項
蘇玉燕女士	香港鐵路有限公司	助理公共關係經理 - 對外事務	
李遠琮女士	路政署	工程師／上坡設施4-1	出席議程第(VII)(一)(5)項

### 缺席者

陳繼偉先生  
邱戊秀先生

### 歡迎詞

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」)二〇一九年第三次會議。

2. 主席表示，邱戊秀先生及陳繼偉先生分別因出埠考察，不在港；以及身體不適而未能出席今天會議，並已於事前按規定提交缺席會議通知書。由於沒有委員反對，主席宣布根據會議常規第 51(1)條批准有關委員的缺席申請。

3. 主席表示，本會議共收到 12 項動議及 2 項提問。

#### I. 通過交通及運輸委員會二〇一九年三月二十一日第二次會議記錄

4. 主席表示，秘書處在會前沒有收到修訂建議。由於沒有其他修訂建議，

主席宣布通過上述會議記錄及投票記錄。

II. 二〇一九年三月一日至二〇一九年四月三十日期間開展的西貢區各項公共交通服務的主要變動  
(上次會議記錄第 21 至 24 段)  
(SKDC(TTC)文件第 111/19 號)

5. 委員備悉會議文件。

6. 委員的意見綜合如下：

- 查詢九巴第 91S 號線增加班次後的客量情況。
- 查詢剛於 3 月投入服務的九巴第 289R 號線的營運情況。
- 專線小巴第 113 號線的港鐵轉乘優惠將於 6 月底完結，詢問會否延長優惠期。

7. 運輸署高級運輸主任／西貢朱卓敬先生回應，九巴第 289R 號線於 3 月底投入服務，該線在每個營運日的平均載客人次約為 190 人。暑假將至，預期會有更多遊人前往黃石碼頭進行各類活動。運輸署會密切留意路線的運作及客量情況。至於委員就九巴第 91S 號線及專線小巴第 113 號線的查詢，他會於稍後的議程中作出回應。

【註：請同時參閱第 72 至 75 及 100 至 103 段】

III. 與巴士相關的議題

(一)續議事項 (巴士)

(1)運輸署回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與巴士相關的跟進情況  
(上次會議記錄第 25 及 40 段)  
(SKDC(TTC)文件第 112/19 號)

8. 委員備悉會議文件。

(2)2019-2020 年度西貢區巴士路線計劃  
(上次會議記錄第 5 至 13 段)  
(SKDC(TTC)文件第 113/19 及 140/19 號)

9. 委員備悉城巴及運輸署的書面回覆。

## 將軍澳隧道巴士轉乘站

10. 因應委員會於上次會議提出的要求，運輸署朱卓敬先生和運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)呂曉暉女士按所播放的投影簡報簡介將軍澳隧道巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)的相關安排。

11. 委員的意見綜合如下：

### 轉乘站的巴士服務

- 在轉乘站落成後，運輸署及巴士公司或會進行路線重組，甚或削減現有路線的服務，故認為應盡快與委員會商討有關安排。
- 認為須推行重組巴士路線及服務調整計劃，方能善用轉乘站。以山上地區及至善街為例，現時服務上述地區的巴士路線當中，只有小部分途經將軍澳隧道，轉乘站對這些路線的乘客作用不大，故建議開辦更多往來上址並途經將軍澳隧道的巴士路線。
- 將軍澳－藍田隧道(下稱「將藍隧道」)預計於 2021 年通車，並將設有巴士轉乘站，相信屆時亦會推行重組巴士路線及服務調整計劃。要求運輸署協調因應將軍澳隧道及將藍隧道兩個新增巴士轉乘站而分別推行的巴士服務調整方案，以免乘客不適應。
- 連德道、秀茂坪及寶達邨一帶的居民亦能前往轉乘站乘搭服務將軍澳的巴士路線，關注對有關路線行車時間的影響，故詢問運輸署預計會有多少乘客在轉乘站轉車，並要求運輸署及巴士公司留意客量及需求情況，適時加強有關服務。
- 部分巴士路線繞經將軍澳大部分地區，行車時間冗長，期望藉着轉乘站的落成，簡化有關路線。
- 現時有不少山上地區的居民會選搭第 98A 號線往來觀塘。根據運輸署的簡報，將來該線會改為途經轉乘站，此舉會對現有乘客構成不便。
- 建議增設接駁將軍澳北(即寶林、坑口及翠林邨一帶)至將軍澳隧道的短途路線，從而分流利用現有中長途路線前往轉乘站轉車的乘客。
- 查詢是否所有途經將軍澳隧道的巴士路線均會在轉乘站停站。
- 將軍澳內不同地區主要由個別巴士公司旗下的路線覆蓋，例如調景嶺主要由新巴路線覆蓋。而途經將軍澳隧道的巴士路線分別由三間巴士公司營運，現時居民在所處地區乘搭某間巴士公司的路線前往轉乘站轉乘其他巴士公司的路線時，未能享有轉乘優惠。為發揮轉乘站的功能，促請運輸署協調各專營巴士公司提供跨公司轉乘優惠，或提供資助予巴士公司向乘客提供車費優惠，並盡快提供相關時間表。另亦要求巴士公司提供更高的折扣優惠。
- 將軍澳區的現有過海巴士路線第 690 及 690P 號線只服務將軍澳北，運輸

署務必要促成跨公司轉乘優惠，以便將軍澳南的居民在轉乘站轉乘上述路線。

- 現時第 93A、93K、93M、95、98A 及 98C 等路線取道寶琳路並繞經寶達邨及秀茂坪南邨一帶，有乘客會在上址轉乘其他路線往來九龍不同地區，或在將來由上址步行至轉乘站轉車，而乘搭途經連德道的巴士路線的乘客亦然，故建議為有關乘客提供轉乘優惠。
- 部分巴士路線在駛出將軍澳隧道後，於將軍澳內行走相同路線，要求調低並統一有關路線的分段收費。
- 要求加密機場及北大嶼山巴士路線(即第 A29、A29P、E22A、N29 及 NA29 號線)的班次，特別是服務日出康城的第 A29P 號線的班次。
- 建議開辦特快長途巴士路線往來九龍西、大角咀、屯門及大埔等地點。

#### 轉乘站的運作

- 在上午繁忙時段，第 98A、296A、296C 及 296D 等路線的班次頗頻密，加上將軍澳隧道已飽和，擔心在轉乘站輪候停站的巴士車龍會倒塞至隧道管內，巴士駛離轉乘站時亦可能會因需轉線而阻塞後方的車輛，令將軍澳隧道的擠塞情況更為嚴重，情況如同下午繁忙時段大老山隧道巴士轉乘站一樣。故此，建議考慮設立巴士專用行車線供巴士於繁忙時段使用。
- 現時將軍澳隧道南北行的最左線均為人工收費車道，而巴士則採用自動繳費系統。故建議在轉乘站落成前，把有關車道改為自動繳費車道。

#### 轉乘站的設施

- 建議在轉乘站安裝座椅及實時到站資訊顯示屏(下稱「顯示屏」)。
- 要求運輸署與創新及科技局(下稱「創科局」)協調，在轉乘站推行智能巴士站試驗計劃，並提供充電裝置、加設綠化設施，以及安裝防蚊設備和販賣機。
- 建議設置無障礙設施，方便輪椅人士上落車。
- 建議為連德道天橋行人路興建上蓋。

#### 其他／綜合

- 樂見轉乘站最快可於今年年尾落成啟用，但由於屆時正值區議會暫停運作期間，詢問運輸署會如何與地區人士聯絡，以了解各方意見。
- 要求增設小巴轉乘的安排，除能擴闊小巴的客源外，亦能讓居民有更多選擇。
- 要求運輸署安排委員實地視察。

12. 運輸署呂曉暉女士的回應綜合如下：

- 在轉乘站啟用初期，巴士路線將不會進行大規模改動。運輸署會密切留意客量及轉乘站的運作情況，適時研究服務調整計劃。
- 運輸署已備悉有關加強個別地區往來轉乘站的巴士服務的意見，並會在轉乘站啟用前研究有關建議。
- 運輸署正與各專營巴士公司商討巴士轉乘優惠的細節，如有具體資料，會適時向委員會匯報。

13. 運輸署朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 日後至善街 Savannah 一帶的居民可乘搭第 796 系列路線前往轉乘站轉車，而天晉 IIIA 及 IIIB 一帶的居民則可乘搭第 796P 號線，運輸署及巴士公司亦有計劃進一步延長第 796P 號線的服務時間。
- 轉乘站鄰近連德道一帶的屋苑，運輸署及巴士公司會密切留意轉乘站啟用前及後，相關巴士路線的客量變化。如有需要，樂意增加資源以加強有關服務。
- 運輸署的簡報中顯示第 98A 號線日後將行經轉乘站，所指的是星期一至六上午行經將軍澳隧道的特別班次。
- 運輸署運輸管理部會聯同交通工程部和隧道及青馬事務組檢視轉乘站對將軍澳隧道的運作及交通情況的影響。大老山隧道巴士轉乘站位於隧道管道出入口和收費亭之間，而將軍澳隧道巴士轉乘站則設於隧道管道出入口和收費亭以南，相隔一段距離，相信能發揮緩衝作用，有助紓緩阻塞問題。
- 運輸署正與巴士公司就巴士站上蓋的設計交換意見，並會繼續與巴士公司研究提供便利乘客的設施，包括高科技裝置。最近巴士公司亦已制定措施以應付蚊患問題，運輸署建議巴士公司研究在轉乘站採取類似措施。
- 轉乘站的設計已能方便輪椅人士上落，而且，轉乘站兩方均會興建升降機，以便乘客經連德道天橋行人路往來兩方。運輸署會向土木工程拓展署(下稱「土拓署」)反映有關興建連德道天橋行人路上蓋的建議。
- 運輸署對增設小巴轉乘安排的建議有保留。小巴的載客量有限，多以提供短途服務為主。運輸署鼓勵乘客使用巴士或港鐵滿足長途行程的需要，故近年已積極開辦長途巴士路線。
- 運輸署會密切留意工程進度，適時安排委員實地視察。

14. 委員的跟進意見綜合如下：

- 同意避免巴士路線在轉乘站啟用初期進行大規模改動，並建議觀望約一

年，待運作情況穩定及將藍隧道開通後，再一併檢視需改善的地方。

- 如途經轉乘站的第 98A 號線特別班次將提供轉乘優惠，取道山上地區的正規班次亦應提供轉乘優惠。
- 途經將軍澳隧道的專線小巴路線為數不多，而且小巴車身較短，相信在轉乘站增設小巴轉乘的安排不會對交通情況構成太大影響。故要求運輸署重新研究有關建議，即使現階段未有相關計劃，建議可先預留適量空間。

15. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署會繼續與巴士公司研究委員有關轉乘優惠的意見。另外，目前在將軍澳各類公共交通服務當中，專線小巴主要發揮輔助的作用。運輸署會檢視是否有未能以巴士服務取代的小巴服務，以考慮增設小巴轉乘安排與否。

16. 主席認同在轉乘站增設小巴轉乘的安排，以及設置智能巴士站的建議。主席請運輸署及巴士公司跟進委員的意見，並要求運輸署在今年 9 月前安排委員實地視察。在委員同意下，主席表示刪除續議事項(2)。

【註：請同時參閱第 50 至 54、60 至 64 及 72 至 75 段】

(3) 要求運輸署在實施第 E22A 號線的調整行車路線後，研究方案照顧怡心園、茵怡花園及富麗花園居民  
(上次會議記錄第 26 至 27 段)

17. 委員的意見綜合如下：

- 希望盡快落實題述建議。
- 康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統的工程即將展開，建議把有關站點設於上述設施附近。

18. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署計劃在寶康路寶翠公園外面及對面增設第 E22A 號線的站點，並正就移除花槽的工程進行諮詢。如有進一步消息，會向委員會匯報。

19. 主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 138 至 144 段】

(4) 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 5 至 20、28 至 32 及 40 段)

20. 主席表示，委員會已於 2019 年 5 月 17 日聯同運輸署及城巴進行試車。

21. 主席表示，由於一項與「道路工程／設施」相關的提問與上述議題相關，在委員沒有反對下，主席宣布在此合併討論。

**要求運輸署翻查記錄，有關景嶺路打通中央分隔欄予巴士右轉入調景嶺交通交匯處，以及研究可行性  
(SKDC(TTC)文件第 143/19 號)**

22. 主席表示，提問由陳繼偉先生、方國珊女士及張美雄先生提出。

23. 運輸署朱卓敬先生的報告及就上述提問的回應綜合如下：

- 現時第 E22A 號線(往機場方向)行經景嶺路北行，並在調景嶺公共運輸交匯處設中途站。往康盛花園方向的班次則行經景嶺路南行，而由於調景嶺公共運輸交匯處車輛出入口的設計為「左出左入」(即只能由景嶺路北行左轉入調景嶺公共運輸交匯處，或由調景嶺公共運輸交匯處左轉出景嶺路北行)，故未能於調景嶺公共運輸交匯處設站。然而，乘客可在調景嶺公共運輸交匯處對面的香港知專設計學院(下稱「知專學院」)外的中途站上落車。這類巴士站佈局在香港十分普遍。乘客在知專學院外落車後，亦可利用區內的行人過路設施，安全及便捷地橫過馬路前往不同屋苑。
- 運輸署理解委員及居民均期望享有更佳的上落客環境，故一直與地區人士探討如何在不影響其他乘客的行程和便利的情況下，改善第 E22A 號線在調景嶺的落客安排。
- 方案包括(一)繞經彩明公共運輸交匯處，運輸署已於 2019 年 1 月的書面回覆(SKDC(TTC)文件第 35/19 號)表示，由於該處空間有限，加上需預留位置供建議中來往馬鞍山的巴士路線作總站之用，故認為方案(一)不可行。
- 至於方案(二)「8 字形」行車，即由唐明街經寶順路南行及翠嶺路駛往調景嶺公共運輸交匯處落客，然後駛經景嶺路及再次於寶順路南行以返回寶邑路繼續原有路線，委員會曾於 2017 年就此方案進行試車。因應將藍隧道的工程，寶邑路與寶順路交界路口已由 2019 年 3 月起由迴旋處改為燈號管制，為檢視上述改動對「8 字形」行車方案的行車時間及行車距離的影響，運輸署及城巴在今年 5 月 17 日再次安排委員進行試車。試車結果顯示行車時間較現有行車路線多 3 分鐘。雖然現時上述路口已改為燈號管制，車輛由寶順路南行右轉至翠嶺路時需等候交通燈訊號，但該路口亦有一條不設交通燈的支路，讓車輛由寶順路南行直接左轉至

寶邑路。據悉該支路將來會封閉，換言之，在方案(二)下，日後巴士駛至該路口準備轉入寶邑路時，需多等一次交通燈訊號，變相令行車時間再增加約 1.5 分鐘，即合共 4.5 分鐘。另一方面，在方案(二)下，彩明苑彩富閣的中途站會被取消，影響一定數量的乘客。

- 城巴近年亦提出方案(三)，即當巴士沿景嶺路南行抵達彩明街十字路口時，右轉至彩明街並在調景嶺公共運輸交匯處北面出入口外的新設站點落客，盡量讓乘客在有蓋的環境落車。試車結果顯示行車時間與現有行車路線相若，對車程的影響亦較輕微。運輸署得悉有委員關注到由擬設站點行進調景嶺公共運輸交匯處之間的通道只設樓梯，暫無任何無障礙設施，故委員對此方案有保留。
- 各個方案均有其優劣之處，但整體而言，似乎均未能為乘客帶來更便利的上落客環境。運輸署亦須檢視在實施有關方案後，會否對其他現有乘客構成負面影響。除上述方案外，運輸署認為現有路線合適，然而署方樂意聽取委員其他意見，令居民享有更佳的上落客環境。
- 就委員提出打通景嶺路中間分隔欄杆，讓南行的車輛直接駛入調景嶺公共運輸交匯處的建議，由於景嶺路一帶的人口發展迅速，運輸署須再仔細檢視該處的交通情況，以研究建議是否合適。

#### 24. 委員的意見綜合如下：

- 方案(二)不單會取消彩明苑彩富閣的落客站，更會令行車時間增加約 4 分鐘，未有為路線帶來增值作用，認為不能接受，故期望本委員會擱置考慮有關方案。根據運輸署提供的數據，彩富閣站點一年內有近 10 000 人次使用。據了解，除彩明苑的居民外，將軍澳中心、唐明苑及健明邨的居民亦會於彩富閣站點落車以返回住所。而在試車活動後，亦收集了六百多名居民簽名反對取消上述站點，為免影響現有乘客，建議研究如何改善現有知專學院站點的環境，例如要求知專學院延長扶手電梯的開放時間，以便乘客落車後利用毗鄰的行人天橋前往不同屋苑。
- 根據 2017 年的試車結果，方案(二)只增加行車時間約 2 分鐘，當時委員對落實方案已有共識，故不同意擱置方案(二)。此外，運輸署及城巴一直以各種理由拒絕落實建議，對此表示遺憾。
- 第 E22A 號線的乘客一般會帶着行李，他們在知專學院站點落車後，需行經一段無蓋路段以返回住所，十分不便。根據運輸署提供的數據，知專學院站點一年內有近 60 000 人次使用。委員自 2008 年起已多次提出動議要求把上述落客站遷入調景嶺公共運輸交匯處，建議能惠及調景嶺各屋苑的居民，特別是長者及行動不便人士。另亦不理解過往一直沒有委員反對建議，為何最近有委員突然提出強烈反對。
- 在 2007 年，運輸署提出打通景嶺路中間分隔欄杆的建議，委員認為此

建議似乎比方案(二)更為理想，但希望了解技術上是否仍然可行，以及會否衍生安全問題。如不可行，則須更詳細地研究試車時的方案。以方案(二)為例，運輸署剛才表示日後當寶邑路與寶順路交界路口的左轉支路封閉後，行車時間會增加約 4.5 分鐘。建議屆時再進行試車，讓委員了解方案對路線的實際影響，以決定應落實哪個方案。

- 就方案(三)，要求運輸署在調景嶺公共運輸交匯處北面的出入口加設無障礙設施。
- 如建議沒有可行的解決方法，或反映建議並不可取。
- 運輸署已盡量因應委員的要求研究不同方案及安排試車，三個方案各有利弊，現時宜聚焦討論哪個方案較可取。
- 提出題述建議的委員因身體不適而未能出席是次會議，建議今次會議暫不就試車結果作任何決定，並留待日後委員會會議繼續討論有關事宜。

25. 運輸署朱卓敬先生回應，現時乘客去程可於調景嶺公共運輸交匯處乘搭第 E22A 號線，而位於知專學院的回程落客站已設有上蓋，乘客落車後亦可利用不同過路設施前往附近屋苑。他重申，這類巴士站佈局在香港十分普遍，故運輸署不認為現時的行車路線對乘客而言極為不便。打通景嶺路中間分隔欄杆的建議對巴士的運作有利，但同時亦涉及交通流量及道路安全的考量，運輸署須謹慎研究，並會再作匯報。

26. 主席表示，鑑於委員提出的新建議(打通景嶺路中間分隔欄杆)，以及將藍隧道相關工程對方案(二)的影響仍有待觀察，故暫不決定採納哪個方案，好讓委員能進一步檢視各個方案的可行性。主席表示保留上述議題。

- (5) 查詢九巴建議於寶琳北路康盛花園分站（九龍方向）加裝預計到站時間顯示屏的安排及工程進度  
要求巴士公司於將軍澳寶琳北路(向將軍澳方向)康盛花園及翠林邨第 690 號巴士站增建巴士站上蓋及座椅，以解候車乘客日曬雨淋之苦  
因應將軍澳南人口增長，要求運輸署協調專營巴士公司盡快於區內興建巴士站上蓋，並加設座椅及顯示屏  
(上次會議記錄第 33 至 35 段)

27. 九巴經理(車務)麥成邦先生報告，有關寶琳北路康盛花園分站(往九龍方向)加裝顯示屏的建議，九巴已安排進行電力接駁，整項安裝工程預計於今年 6 月底完成。九巴亦已向運輸署提交延長康盛花園及景明苑(往將軍澳方向)巴士站上蓋的申請，並正待審批。

28. 運輸署朱卓敬先生確認運輸署已收到上述上蓋的申請，並會盡快安排諮詢。

29. 委員的意見綜合如下：

- 雨季已到，期望上蓋安裝工程能盡快完成。
- 要求於康盛花園(往將軍澳方向)的巴士站加裝顯示屏。據悉該巴士站尚未有電力供應，故期望巴士公司盡快跟進。

30. 九巴麥成邦先生回應，九巴會為康盛花園(往將軍澳方向)的巴士站向中電申請電力供應。

31. 主席表示保留上述議題一次。

(6) 搬遷第 796X 號線環保大道領都巴士站  
(上次會議記錄第 36 至 39 段)

32. 有委員欣悉運輸署計劃與有關單位協調並研究搬遷題述巴士站的方案。建議已提出多時，期望運輸署盡快跟進。

33. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署會繼續與地政總署保持聯絡，以了解地政總署與數據中心發展商落實協議及預計動工日期，然後再就修復行人路的工程與相關單位協調。

34. 主席表示保留上述議題。

(7) 要求運輸署重組第 93A、93M、93K、95 及 95M 巴士路線，以改善山上交通問題  
(上次會議記錄第 5 至 13、41 至 44 及 68 至 71 段)

35. 主席表示，由於續議事項(12)與上述議題相關，在委員沒有反對下，主席宣布在此合併討論。

(12) 建議將第 95M 號線延伸至九龍灣企業廣場巴士總站，並進行廣泛的地區諮詢以完善有關路線  
(上次會議記錄第 5 至 13、41 至 44 及 68 至 71 段)

36. 委員的意見綜合如下：

- 不少山上地區的居民在九龍灣商貿區上班或需到企業廣場申領回鄉證，他們對往來該區的巴士服務需求殷切。與此同時，自港鐵將軍澳綫於 2002 年開通後，山上地區的巴士服務正不斷削減，委員過往曾提出不少改善建議，期望運輸署及巴士公司積極考慮。其中，由於第 95M 號

線的客量持續下降，故建議延伸第 95M 號線至企業廣場並加密班次以擴闊客源，並取道常怡道天橋及繞經 Megabox。

- 有居民反映第 95M 號線上午 7 時 35 分的班次經常脫班，請九巴留意。
- 查詢第 93K 號線的客量。
- 建議於繁忙時段增設第 297 號線特別班次往來九龍灣，並途經山上地區。
- 專線小巴第 106 號線已停辦，查詢遴選營辦商程序的進展，並期望能盡快完成。此外，居民現時只能乘搭車費較高的專線小巴第 111 號線往來九龍灣商貿區。根據觀察，該線大部分乘客均於九龍灣上落車，只有少數於新蒲崗上落車，故建議增設分段收費。另外，第 111 號線由新蒲崗開出的班次在抵達九龍灣前常已滿座，故要求加強有關服務。
- 早前第 111 號線的營辦商表示會投放更多資源以改善服務，但在上午繁忙時段，當小巴駛至翠林邨時常已滿座，未能應付乘客需求。過往營辦商有安排空車前往翠林邨接載乘客，但有關安排並不穩定，故要求運輸署跟進上述情況。

37. 九巴襄理(交通策劃)黃寶雲女士回應，九巴已備悉委員就往來山上地區及九龍灣一帶(包括九龍灣商貿區)巴士服務的意見。現時第 95M 號線以觀塘雅麗道為總站，班次維持在 20 至 25 分鐘一班。如延伸該線至九龍灣商貿區，行車距離及行車時間將有一定程度的增加，影響班次數目，故須審慎考慮有關建議。儘管如此，九巴會繼續一併檢視第 93K 及 95M 號線的服務並研究有何合適方案，適時透過每年的巴士路線計劃提出予委員會考慮。

38. 運輸署朱卓敬先生回應，專線小巴第 106、107 號線及往來寶林至駿昌街的新小巴路線將會一併以公開方式邀請及遴選新的營辦商在同一客運營業證下營運。運輸署預計在今年年中將建議路線刊登憲報，邀請有興趣的營辦商提交申請，並期望在今年內完成相關程序，以盡快恢復有關服務。

39. 委員的跟進意見綜合如下：

- 理解延伸第 95M 號線至九龍灣商貿區會影響行車時間，事實上，現時該線的班次不算頻密，延長班次時間數分鐘對乘客而言分別不大。
- 第 106 號線遴選營辦商的程序預計於今年年中後才完成，在此之前，建議先試行開辦第 95M 號線特別班次，於上午及下午繁忙時段提供往來九龍灣商貿區的服務。如反應理想，更可考慮加強為恆常安排。
- 不同意第 93K 號線改經九龍灣商貿區，因為此舉會導致乘客未能於淘大花園及牛頭角下邨一帶乘搭該線返回山上地區，而且現時亦沒有其他替代交通服務。

40. 運輸署朱卓敬先生回應，在專線小巴第 106 路線停止營運期間，第 111 號線的營辦商有特別安排車輛在翠林邨接載乘客前往九龍灣方向。運輸署理解有關特別班次在配合乘客安排上有改善空間，故已責成營辦商盡快改善，包括在有需要時安排足夠空車在翠林邨接載乘客前往九龍灣，以及在九龍灣接載乘客返回將軍澳。運輸署稍後亦會就路線來回程的運作進行調查。

41. 主席表示保留上述議題。

(8) 要求增設尚德至中環小巴線  
因應中環灣仔繞道通車，要求重開過海公共通路綫  
(上次會議記錄第 5 至 13 及 45 至 51 段)

42. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

(9) 要求延長及加深西貢往九龍方向響鐘巴士站  
(上次會議記錄第 52 至 54 段)

43. 運輸署工程師／西貢羅維嘉女士報告，運輸署已向路政署發出施工通知書，其後亦已因應當區議員的意見微調有關設計，更新的圖則已交由路政署跟進。

44. 路政署區域工程師／西貢謝良有先生補充，路政署將盡快展開工程。

45. 主席表示保留上述議題一次。

(10) 要求調整 94 巴士路線班次時間  
(上次會議記錄第 56 至 60 段)

46. 運輸署朱卓敬先生報告，運輸署與九巴現正研究恢復第 94 號線平日上午繁忙時間，客量需求最高的時段往西貢市方向的班次至約 30 分鐘一班，開出時間亦會盡量根據舊有時間表編制，以便乘客適應。最近運輸署已與相關地區人士及當區議員商討時間表的細節，並會繼續與九巴因應意見作出微調。如有任何新方案，會向委員會匯報。

47. 委員的意見綜合如下：

- 第 94 號線修改時間表至今已超過 6 個月，促請運輸署及巴士公司透過新增資源的方式，恢復上午繁忙時段往西貢方向的班次至 30 分鐘一班，亦不需等待下次委員會會議後才實施。

- 西貢郊區是旅遊熱點，遊人對巴士服務的需求殷切，故要求運輸署盡快改善西貢市中心及清水灣第二灣泳灘的公共交通服務。
- 在今年度的巴士路線計劃，九巴建議開辦往來西貢市中心至尖沙咀的路線，對此表示歡迎。建議路線的車程甚長，九巴依然考慮，故期望九巴能採取同樣積極的態度改善西貢區其他路線的服務。

48. 運輸署朱卓敬先生報告，運輸署及九巴一直密切留意第 94 號線的服務需求，如有需要，九巴亦樂意作出班次調動以疏導乘客。如有任何最新方案，運輸署與九巴會盡快實施。另一方面，因應旅遊旺季，運輸署在去年 11 月修訂第 94 號線的時間表時，已同時加密星期六、日及公眾假期繁忙時段的班次。此外，由黃石碼頭單向開往沙田市中心的第 289R 號線已於今年 3 月投入服務，路線能有效地疏導乘客。

49. 主席表示保留上述議題。

**(11) 要求運輸署盡快落實調景嶺來往馬鞍山巴士線  
(上次會議記錄第 5 至 13 及 62 至 65 段)**

50. 委員的意見綜合如下：

- 歡迎開辦題述路線，並查詢運輸署何時會就題述路線展開遴選營辦商的程序。
- 現時提供往來沙田區服務的第 798 號線行經將軍澳隧道，故要求將題述路線繞經山上地區(包括翠林邨、康盛花園、茅湖仔村和馬游塘村)，以分別服務不同地區的居民，甚或由康盛花園開出有關路線，再依次經寶林、坑口及調景嶺前往馬鞍山方向。
- 屬西貢區範圍的安達臣石壩場用地將興建公營房屋，建議題述路線途經安達邨及安秀道再開往彩虹方向，此舉不單能服務安達臣一帶的居民，行車路線亦較繞經將軍澳隧道或四順的為短。
- 現時第 798A 號線每日只有上午 7 時 05 分一班車由康盛花園開出，但班次開出時間過早，未能照顧乘客的出行需要。故要求新巴檢討能否作出調整，以及加強班次，即使每 30 分鐘一班亦可接受。
- 現時每日只有一班第 798B 號線由日出康城開往沙田，故要求加強路線的服務，以及開辦往來日出康城至馬鞍山和觀塘的巴士路線。
- 查詢第 798A 及 798B 號線的客量。
- 建議把現時服務安達邨、安泰邨、秀茂坪及四順的巴士路線延伸至山上地區。
- 山上地區的地理位置不便，現有公共交通服務亦不足，居民往往需透過轉乘往來不同地區。委員曾建議把港鐵東九龍綫延伸至山上地區，但仍

未見任何具體方案。故此，要求運輸署改善該區的交通配套設施，例如加快興建上坡設施連接山上地區和寶康路，方便居民於寶林乘搭各種公共交通工具。

51. 運輸署呂曉暉女士回應，開辦來往烏溪沙站及彩明公共運輸交匯處的巴士路線，是已落實的 2018-2019 年度西貢區巴士路線計劃的項目之一。運輸署已確定路線的細節，並會盡快展開遴選營辦商的工作。由於遴選過程需時，運輸署預計路線可於今年年底或下年年初投入服務。運輸署備悉委員對新路線的行車路線的意見，但有關建議會延長行車路線，加上現時建議的路線將行經轉乘站，來自不同地區的乘客可於轉乘站轉乘上述路線。儘管如此，運輸署會在籌備過程中檢視有否空間再作微調。

52. 新巴／城巴鍾佩怡女士回應，就第 798A 及 798B 號線的客量數字，她會於會後提供有關資料。

【新巴／城巴會後補註：根據最近的客量紀錄，新巴 798A 號線往沙田及將軍澳方向之載客率分別約為四成半及五成半，新巴 798B 號線來回方向之載客率約為四成，現有之服務水平已能配合客量需求，公司暫時未有計劃增加 798A 及 798B 號線的班次。】

53. 委員的跟進意見綜合如下：

- 去年在運輸署諮詢本委員會有關西貢區巴士路線計劃的意見時，已提出把題述路線延伸至山上地區的建議，但運輸署不接納有關意見並正準備遴選營辦商，故要求運輸署再次與本委員會討論有關事宜。
- 大部分服務山上地區的巴士路線不會行經將軍澳隧道，居民未能受惠於即將落成的轉乘站。

54. 主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱 10 至 16 及 138 至 144 段】

(12) 建議將第 95M 號線延伸至九龍灣企業廣場巴士總站，並進行廣泛的地區諮詢以完善有關路線  
(上次會議記錄第 5 至 13、41 至 44 及 68 至 71 段)

55. 主席表示，議題已於較早前合併討論。

(13) 建議第 290、290A 及 290X 號巴士(往荃灣西方向)於將軍澳區增設分段收費

(上次會議記錄第 72 至 75 段)

56. 委員的意見綜合如下：

- 要求提早星期六第 290 號線頭班車的開出時間，即與平日的頭班車一樣，於上午 5 時 10 分開出，讓居民可依時到達目的地上班。
- 部分第 290X 號線的巴士站(例如寶邑路來回線近將軍澳中心)未有上蓋，故要求加設上蓋。
- 要求盡快加密第 290X 號線至 20 分鐘一班。

【註：主席暫時離席，會議由副主席代為主持】

57. 九巴黃寶雲女士回應，九巴會檢視第 290 號線平日及週末班次的客量情況，並在有需要時考慮提早週末頭班車的開出時間。第 290 系列三條路線之間有協同效應，自第 290X 號線加強至全日服務後，路線的客量有上升趨勢，而第 290 及 290A 號線的客量有所微調。九巴需時檢視三條路線之間的乘客需求變化，以了解目前班次能否滿足乘客需求及有否調整空間。在有需要時，九巴會向運輸署提出建議方案以供審批。

58. 運輸署朱卓敬先生回應，在寶邑路一帶，部分城巴巴士站已設有上蓋，運輸署會與九巴及城巴檢視該處的巴士站的路線分佈，以及有確切需要增設上蓋的巴士站位置，再作相應跟進。

59. 在委員同意下，副主席表示刪除上述議題。

(二)委員提出的 2 項動議(巴士)

(1)要求九巴 296D 繞經調景嶺一帶，並開辦直達尖沙咀東特別班次 (SKDC(TTC)文件第 114/19、144/19、145/19 及 146/19 號)

60. 副主席表示，議案由梁里先生動議，並由范國威議員、呂文光先生、鍾錦麟先生、黎銘澤先生及林少忠先生和議。

61. 委員備悉運輸署、九巴及新巴的書面回覆。

62. 委員的意見綜合如下：

- 要求第 296D 號線繞經調景嶺，並同時增設將軍澳中心站點。另詢問在此建議下，行車時間會增加多少，並建議進行試車。
- 調景嶺缺乏九巴路線，如把第 296D 號線延伸至調景嶺，可方便居民在

轉乘站轉乘其他九巴路線。亦有委員認為調景嶺的居民可乘搭現有路線，並於轉乘站轉乘第 296D 號線以往來尖沙咀一帶，以免影響該線的現有乘客。

- 往來調景嶺及高鐵九龍站的車程十分迂迴，故支持把第 296D 號線延伸至調景嶺。
- 要求透過新增資源加密第 796E 及 796P 號線的班次。

63. 運輸署朱卓敬先生回應，延伸第 296D 號線至調景嶺對行車時間的影響需視乎擬設總站位置及新增站點的數目和位置而定。事實上，現時往來調景嶺至九龍中及尖沙咀的公共交通服務已相當多元化。乘客可選搭港鐵，由於港鐵服務不會受將軍澳隧道的擠塞情況所影響，故其行程時間相對穩定。乘客亦可選搭第 796P 及 796X 號線，其中第 796P 號線在這些年間已逐步增加班次及延長服務時間。根據 2018-2019 年度巴士路線計劃，短期內第 796P 號線將進一步延長服務時間。而在今年度的巴士路線計劃，巴士公司亦建議再進一步延長該線的服務時間。運輸署會繼續密切留意區內人口發展，適時檢視如何加強有關服務。

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

【註：請同時參閱第 10 至 16 段】

【註：會議由主席繼續主持】

(2) 要求改善將軍澳南至九龍西的巴士服務，延長 296P 及 796C 至長沙灣甘泉街，以獨立資源開辦 796E 新增班次，並安排路線服務大角咀一帶 (SKDC(TTC)文件第 115/19、147/19 及 148/19 號)

65. 主席表示，議案由呂文光先生動議，並由范國威議員、梁里先生、鍾錦麟先生、黎銘澤先生及林少忠先生和議。

66. 委員備悉九巴及新巴／城巴的書面回覆。

67. 運輸署朱卓敬先生回應，整體而言，往來將軍澳南及九龍西的公共交通服務已相當完善，居民可乘搭港鐵往來旺角及深水埗，以及乘搭港鐵至奧運站以往來大角咀。此外，提供往來旺角及深水埗服務的第 296C、296P、796C 及 796E 號線已覆蓋將軍澳南大部分地區。至於往來荔枝角及長沙灣工業區一帶，居民可乘搭港鐵。而深水埗區的分支地區，例如深旺道、蘇屋邨及青山道一帶，現時已為九巴及新巴服務網絡所覆蓋。近年，巴士公司積極投放資源以改善有關服務，包括開辦第 296P 及 796E 號線。其中，巴

士公司有計劃加強第 796C 及 796E 路線組合的服務。根據 2019-2020 年度西貢區巴士路線計劃，巴士公司提出增加第 796E 號線班次的建議。除了透過調撥現時仍有載客空間的第 796C 號線的班次外，部分新增的班次將以新增的獨立資源運作。

68. 有委員贊成加密第 796E 號線的班次，以服務更多日出康城的居民。另亦要求延長第 796C 號線至荔枝角。此外，當年運輸署大幅削減第 796S 號線的班次及縮短其路線，故希望運輸署制定措施改善往來康城區及九龍東的巴士服務。另一方面，於上午繁忙時段，有不少乘客於領都及首都站點排隊輪候巴士，但排隊情況不太理想，故要求運輸署改善候車區的劃線。最後，日出康城的商場落成在即，要求運輸署提供適切的公共交通服務，方便清水灣半島的居民往來上址。

69. 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、九巴及新巴／城巴跟進委員的意見。

70. 主席表示，由於在稍後的議程中，與「其他公共交通服務」相關的議題的部分內容與巴士相關，為方便巴士公司代表一同討論，在委員沒有反對下，主席宣布在此先討論有關議題。

## VI. 與其他公共交通服務相關的議題

### (一)續議事項 (其他公共交通服務)

- (1)運輸署回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與其他公共交通服務相關的跟進情況  
(上次會議記錄第 77 段)  
(SKDC(TTC)文件第 125/19 號)

71. 委員備悉會議文件。

- (2)要求改善清水灣往來將軍澳交通問題  
(上次會議記錄第 5 至 13 及 78 至 81 段)

72. 委員的意見綜合如下：

- 要求加密大坳門、大埔仔村、傲瀧及清水灣總站的公共交通服務的班次，特別是九巴第 91 號線及專線小巴第 103、103M 號線。
- 第 91 號線上午繁忙時段的班次被削減，影響香港科技大學(下稱「科大」)及鄭植之中學的學生的出行時間，故要求恢復路線原來的班次。
- 對九巴第 91S 號線新增一班車的安排表示歡迎，並建議進一步增加班

次，以便乘客於坑口轉乘第 91M 號線前往大埔仔及井欄樹一帶，從而紓緩第 91 號線縮減班次所帶來的影響。

- 服務清水灣的三條專線小巴路線為第 16、103 及 103M 號線。上述路線時有脫班問題，特別是第 103 號線由觀塘開出的班次。事實上，當有關班次逐漸變得疏落時，會削弱其對乘客的吸引力，因而影響路線的盈利空間，令營辦商進一步削減班次服務，造成惡性循環。如營辦商無意經營，建議考慮進行重新招標或重組有關路線。除脫班問題外，上述路線的班次時間亦不協調。曾遇見四部小巴在同一時間駛經同一站點，換言之，三條路線同時開出，其中更有一條路線同時開出兩班車。上述班次不均的情況未能配合乘客需要，故要求運輸署督促有關營辦商改善其服務質素。
- 建議容許專線小巴在轉乘站設站，以便乘客轉乘第 103 號線，從而擴闊該線的客源，同時亦能加強接駁九龍東的公共交通服務。

73. 主席表示，現時正值泳季，上午繁忙時段第 103 號線在清水灣第二灣泳灘開出後常已滿座，中途站(特別是清水灣的尾站孟公屋)的居民難以乘車。故建議在清水灣總站開出時預留部分座位以接載中途站的乘客，或安排特別班次由大環頭村開出。另外，上述路線(往清水灣方向)在非繁忙時段經常脫班，有不少居民反映，在將軍澳醫院站點等候多時仍不見小巴駛至。

74. 運輸署朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 在第 91S 號線調整服務後，每班車的平均載客率約為三至四成。運輸署會再檢視第 91 及 91S 號線的營運狀況有否改善空間。
- 運輸署會與小巴營辦商檢視如何調整第 103 號線平日上午繁忙時段由清水灣開出的班次服務，以平衡泳客及中途站居民的需要。
- 第 103 號線的班次經常受到觀塘區的擠塞問題影響，運輸署會與營辦商檢視有何可行方法改善服務穩定性，例如調整於觀塘工業區的行車路線。

75. 主席表示保留上述議題一次。

【註：請同時參閱第 5 至 7 及 10 至 16 段】

(二)委員提出的 1 項動議(其他公共交通服務)

(1) 要求解決西貢居民假日乘車困難的問題

(SKDC(TTC)文件第 126/19、149/19、150/19 及 151/19 號)

76. 主席表示，議案由李家良先生動議，並由邱戊秀先生及邱玉麟先生和議。

77. 委員備悉運輸署、九巴及新巴的書面回覆。

78. 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、九巴及新巴跟進委員的意見。

79. 主席表示，由於港鐵的代表已到達，在委員沒有反對下，主席宣布在此先討論與「港鐵」相關的議題。

## V. 與港鐵相關的議題

### (一) 續議事項 (港鐵)

(1) 港鐵回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與港鐵相關的跟進情況  
(SKDC(TTC)文件第 120/19 號)

80. 委員備悉會議文件。

(2) 要求重新檢視位於日出康城港鐵站內的闊閘機以方便居民出入  
(上次會議記錄第 101 至 103 段)

81. 由於四項動議與上述議題相關，在委員沒有反對下，主席宣布在此先討論有關議題。

加密康城站全日列車班次及優化康城站設施  
(SKDC(TTC)文件第 121/19 及 154/19 號)

82. 主席表示，議案由方國珊女士動議，並由陳繼偉先生及張美雄先生和議。

要求在寶琳區加設港鐵特惠站  
(SKDC(TTC)文件第 122/19 及 154/19 號)

83. 主席表示，議案由范國威議員動議，並由鍾錦麟先生、梁里先生、黎銘澤先生、呂文光先生及林少忠先生和議。

本會促請港鐵因應將軍澳人口增加，加密將軍澳綫的班次，並邀請港鐵公司向本會及公眾交代短、中、長期加強服務的計劃  
(SKDC(TTC)文件第 123/19 及 154/19 號)

84. 主席表示，議案由鍾錦麟先生動議，並由范國威議員、梁里先生、黎銘澤先生、呂文光先生及林少忠先生和議。

**要求港鐵盡快提交荃灣線列車相撞意外報告 釋除公眾疑慮  
(SKDC(TTC)文件第 124/19 及 154/19 號)**

85. 主席表示，議案由黎銘澤先生動議，並由范國威議員、梁里先生、鍾錦麟先生、呂文光先生及林少忠先生和議。

86. 委員備悉港鐵就上述四項動議所作的書面回覆。

87. 委員的意見綜合如下：

- 自 2014 年至今，將軍澳綫未有增加班次，隨着區內人口不斷上升，認為有必要增加更多班次，特別是康城站，要求增加班次至全日「2+1」(即每三班由北角站開出的列車中，兩班往寶琳站，一班往康城站)，從而令康城站全日的班次均達到每 7 分鐘一班。請港鐵詳細交代有關進度。
- 早前荃灣綫在測試新信號系統時發生列車相撞事故，要求港鐵如期在 3 個月內完成調查報告，並在報告中解釋整個信號系統提升工程會否延遲。鑑於政府部門就將軍澳日後的規劃和發展，包括最近提出把四幅綠化地帶用地改為公營房屋發展的建議，均建基於港鐵能如期完成將軍澳綫信號系統提升工程並提高 10%載客量的前提之下，加上現時將軍澳綫的載客率已飽和，港鐵須盡快完成將軍澳綫的信號系統提升工程，以提升載客量及應付因人口不斷增加而帶來的需求。
- 港鐵列車在往來康城站途中會駛經百勝角，故要求增設百勝角站，以應付消防及救護學院及擬建的中醫醫院所帶來的乘客需求，同時亦要求興建行人隧道，以便清水灣半島的居民往來百勝角站。
- 日後康城站 B 出入口將連接永久的公共運輸交匯處，建議現階段可先開放 B 出入口供乘客使用，並設置闊閘機。
- 現時康城站 C 出入口只有一道向上行的扶手電梯，該扶手電梯在進行維修及檢查時便會停用。近月，上述扶手電梯經常突然煞停，擔心會有意外發生，故嚴正要求港鐵改善。此外，有不少乘客在上述出口沿樓梯往下行時跌倒受傷。因此，不少居民簽名支持在康城站 C 出入口增設一道扶手電梯。
- 不少市民會在將軍澳海濱長廊散步或運動，故要求在康城站增設飲水機。
- 要求在峻滢 II 設置港鐵特惠站。
- 如毓雅里與寶琳站的步行距離太近而不符合設置港鐵特惠站的標準，建議考慮把特惠站設置於怡心園附近，例如毗鄰的行人隧道，同時亦能讓慧安園、富麗花園及旭輝臺的居民使用。

88. 港鐵助理公共關係經理 - 對外事務蘇玉燕女士的回應綜合如下：

- 將軍澳綫於早上繁忙時段最繁忙路段，即油塘站至鰂魚涌站，每小時單向的乘客量已經飽和。為提升列車的可載客量，港鐵已在可行情況下，由 2012 年起增加列車班次，惟上述路段的列車班次已達現有信號系統的負荷上限，現時已無法再增加班次。中期而言，港鐵會進行信號系統提升工程。長遠而言，要理順將軍澳區的整體交通配套，需由政府相關部門作出規劃及協調，港鐵作為其中一項公共交通服務提供者，樂意作出配合。
- 港鐵一直有留意康城站的列車服務，非繁忙時段的班次是根據乘客的乘車模式、乘客量及乘客需求等因素安排，現時有關安排的運作暢順。港鐵已備悉委員的意見，並會繼續留意將軍澳綫及康城站乘客量的增長，定期作出檢討。
- 港鐵一直以安全為首要的原則，就 3 月 18 日荃灣綫發生的事故，公司已成立由本地及海外專家組成的調查委員會，目標在 6 月向政府提交報告。港鐵亦會全力配合機電工程署就上述事故進行獨立調查。
- 有關康城站 C 出入口的現有扶手電梯間中出現突然停止運作的情況，相信是由於扶手電梯自動啟動了安全系統。
- 港鐵在考慮加設車站設施時，需顧及多方面的因素，包括地理環境的限制、資源的配合、車站人流及現有設施的使用情況等。現時使用 C 出入口的乘客秩序良好，相關設施亦可配合乘客需要。儘管如此，港鐵會繼續監察相關設施的運作情況。
- 「港鐵特惠站」是一項商業推廣計劃，旨在為乘客提供優惠的同時，鼓勵更多市民選擇步行至最近的港鐵站乘搭港鐵。港鐵在設置特惠站時除會考慮特惠站與最近的港鐵站的步行距離外，亦會考慮環境因素，例如有否足夠空間放置特惠站及有否電力供應等。港鐵曾與相關委員實地視察，並發現峻滢 II 與康城站的步行距離不符合設置特惠站的標準，故暫時未能考慮有關建議。港鐵已備悉在毓雅里一帶設置特惠站的意見，並已轉交港鐵相關部門考慮。如有進一步消息，會向委員會匯報。
- 就委員對在康城站加設飲水機所作的查詢，會於會後回覆。

89. 有委員表示，據了解，峻滢 II 與康城站的步行距離已符合設置港鐵特惠站的標準，故詢問港鐵如何才能符合有關條件。石角路的新住宅項目落成在即，於上址設置特惠站將有助港鐵吸引更多乘客。

90. 港鐵蘇玉燕女士回應，就委員對在峻滢 II 設置港鐵特惠站所查詢的資料，會於會後提供。

91. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布上述四項動議獲得通過和要求

港鐵跟進委員的意見，並在委員同意下，刪除續議事項(2)。

【港鐵會後補註：目前，我們未有於康城站加設飲水機的計劃。然而，我們已記錄有關意見，並轉達相關部門作參考。

至於於峻滢二期增設港鐵特惠站的意見，誠如我們早前回覆所述，由於建議地點與最近的港鐵站康城站步距甚遠，因此未能符合增設特惠站的標準。然而，公司會繼續密切留意市場情況，並已將貴會之意見轉達相關部門紀錄在案，以便日後在檢討有關推廣計劃時作參考之用。】

### (3) 要求港鐵綠化寶琳站上蓋 (上次會議記錄第 104 至 106 段)

92. 港鐵蘇玉燕女士回應，港鐵一直支持環保及綠化工作，並於 2016 年完成寶琳站上蓋位置的綠化工程，目前未有進一步綠化該站上蓋的計劃。港鐵已備悉委員的意見，並會在將來提升車站設施時，考慮研究加入相關元素。

93. 委員的意見綜合如下：

- 寶琳站上蓋是鄰近屋苑居民景觀的一部分，故期望港鐵進一步美化該處的環境。
- 港鐵自 2016 年以來未有進一步綠化寶琳站上蓋，事實上，港鐵的資源充足，亦有在康城站上蓋商場增設大量綠化設施，故認為應同樣於寶琳站進行綠化。
- 要求港鐵興建升降機連接佳景路及寶琳站上蓋平台，方便景林邨一帶的居民往來寶琳站。

94. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題，並請港鐵繼續跟進有關議題及適時向委員會匯報進展。

### (二) 委員提出的 4 項動議 (港鐵)

- (1) 加密康城站全日列車班次及優化康城站設施  
(SKDC(TTC)文件第 121/19 及 154/19 號)
- (2) 要求在寶琳區加設港鐵特惠站  
(SKDC(TTC)文件第 122/19 及 154/19 號)
- (3) 本會促請港鐵因應將軍澳人口增加，加密將軍澳綫的班次，並邀請港鐵公司向本會及公眾交代短、中、長期加強服務的計劃  
(SKDC(TTC)文件第 123/19 及 154/19 號)
- (4) 要求港鐵盡快提交荃灣綫列車相撞意外報告 釋除公眾疑慮  
(SKDC(TTC)文件第 124/19 及 154/19 號)

95. 主席表示，第 1 至 4 項動議已於較早前合併討論及通過。

#### IV. 與小巴相關的議題

##### (一)續議事項 (小巴)

(1)運輸署回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與小巴相關的跟進情況  
(上次會議記錄第 84 段)  
(SKDC(TTC)文件第 116/19 號)

96. 委員備悉會議文件。

(2)本會要求政府研究為合適的公共小巴站興建上蓋及座椅  
(上次會議記錄第 85 至 87 段)

97. 主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 108 至 110 段】

(3)要求 107 小巴伸延至調景嶺區，並於探病時間加密班次，方便區內居民來往靈實醫院  
(上次會議記錄第 88 至 89 段)

98. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

(4)要求開辦來往將軍澳及旺角的通宵專線小巴服務  
(上次會議記錄第 92 至 94 段)

99. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

(5)建議 113 號線小巴於坑口站 PTI 設中途站及提供港鐵-小巴轉乘優惠  
(上次會議記錄第 95 至 99 段)  
(SKDC(TTC)文件第 117/19 號)

100.委員備悉港鐵的書面回覆。

101.有委員查詢有關在坑口公共運輸交匯處增設中途站的建議的進度。此外，港鐵轉乘優惠將於 6 月底完結，詢問會否延長優惠期。

102.運輸署朱卓敬先生回應，運輸署正與有關營辦商商討延續港鐵轉乘優惠

的安排。如有進一步消息，會向委員會匯報。至於在坑口公共運輸交匯處增設中途站的建議，運輸署正與營辦商商討細節，並會在短期內進行地區諮詢。

103. 主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 5 至 7 段】

(二)委員提出的 1 項動議(小巴)

(1)建議增加新界專線小巴路線 15M 行走車輛數目，以改善班次服務  
(SKDC(TTC)文件第 118/19 號)

104. 主席表示，議案由林少忠先生動議，並由呂文光先生、范國威議員、黎銘澤先生、鍾錦麟先生及梁里先生和議。

105. 運輸署朱卓敬先生回應，目前，康盛花園已有不少公共交通服務來往將軍澳區內不同地點，包括港鐵站，以及位於寶林市中心和坑口的商場及社區設施等。運輸署備悉委員的意見，並會與有關營辦商檢視和研究委員的建議。

106. 有委員表示，雖然現時有數條小巴路線接駁康盛花園及寶琳港鐵站，但只有第 15M 號線提供港鐵轉乘優惠。惟現時第 15M 號線的班次疏落，下午繁忙時段的情況尤其嚴重，故要求加強班次。

107. 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。

108. 有委員查詢於西貢市中心及康盛花園興建小巴站上蓋的進展。

109. 運輸署朱卓敬先生回應，就康盛花園小巴總站興建上蓋的建議，運輸署正擬備圖則。運輸署亦已就清水灣第二灣泳灘總站興建上蓋的工程發出施工通知書。至於西貢宜春街的上蓋建議，當局發現第 3 號線總站附近及其地底的設施較為複雜，故最近曾與有關營辦商檢視能否調整第 3 號線總站位置，從而減低工程的技術困難。運輸署會適時擬備圖則及就有關工程進行諮詢。

110. 委員的跟進意見綜合如下：

- 泳季將至，期望清水灣第二灣泳灘的工程得以盡快展開。
- 促請運輸署盡快落實西貢宜春街第 3 號線總站興建上蓋的工程，並與相關委員到現場視察以檢視擬建上蓋的合適位置。

【註：請同時參閱第 97 段】

### (三)委員提出的 1 項提問(小巴)

#### (1)要求研究調遷部分 114A 及 114B 小巴車站位置，防止鄰近馬路險生意外 (SKDC(TTC)文件第 119/19 號)

111.主席表示，提問由陳繼偉先生、方國珊女士及張美雄先生提出。

112.運輸署朱卓敬先生回應，根據運輸署觀察，第 114A 號線大部分站點均設有停車灣，情況可以接受；而第 114B 號線個別站點的位置則未如理想。運輸署會要求營辦商跟進。

113.委員的意見綜合如下：

- 將軍澳南的人口不斷增加，故要求盡快改善題述路線的站點位置。
- 將軍澳南缺乏街市及其他社區設施，運輸署最近建議把第 114A 號線延伸至尚德廣場，對此表示歡迎，並期望運輸署能盡快落實建議。另一方面，由於第 114A 號線為循環線，小巴在將軍澳站總站開出後會先途經尚德廣場，再前往將軍澳南，然後返回總站，因此，居民只能由尚德廣場乘搭該路線返回將軍澳南而未能由將軍澳南前往尚德廣場。有見及此，建議把路線的總站分別設於尚德巴士總站及海天晉，以提供來回程服務。如有需要，可進行實地視察。但亦有委員擔心於海天晉設總站會對居民構成影響，加上該處為迴旋處，路面空間有限，亦不時有車輛違例停泊，故對建議的可行性存疑。
- 第 114A 號線的客量偏低，認為必須優化其路線及調低車費，從而提升路線的吸引力。
- 有居民投訴第 108A 號線經常在仍有座位的情況下「飛站」，特別是往彩明方向會取道名成街而未有駛至培成路，以及取道唐德街而未有駛至寶邑路。相反，往坑口(北)方向時，部分司機會由唐俊街直接左轉至寶邑路以繼續原有路線而未有駛經唐德街及唐賢街，變相縮短了行車距離。上述情況已持續多時，要求運輸署盡快跟進。

114.運輸署朱卓敬先生回應，運輸署會於會後與相關委員了解第 108A 號線的具體運作情況再作跟進。

115. 主席請運輸署跟進委員的意見及安排委員實地視察。

【會後補註：委員會已於 2019 年 6 月 27 日聯同運輸署實地視察。】

## V. 與港鐵相關的議題

### (一) 續議事項 (港鐵)

- (1) 港鐵回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與港鐵相關的跟進情況  
(SKDC(TTC)文件第 120/19 號)
- (2) 要求重新檢視位於日出康城港鐵站內的闊閘機以方便居民出入  
(上次會議記錄第 101 至 103 段)
- (3) 要求港鐵綠化寶琳站上蓋  
(上次會議記錄第 104 至 106 段)

116. 主席表示，第 1 至 3 項議題已於較早前討論。

### (二) 委員提出的 4 項動議 (港鐵)

- (1) 加密康城站全日列車班次及優化康城站設施  
(SKDC(TTC)文件第 121/19 及 154/19 號)
- (2) 要求在寶琳區加設港鐵特惠站  
(SKDC(TTC)文件第 122/19 及 154/19 號)
- (3) 本會促請港鐵因應將軍澳人口增加，加密將軍澳綫的班次，並邀請港鐵公司向本會及公眾交代短、中、長期加強服務的計劃  
(SKDC(TTC)文件第 123/19 及 154/19 號)
- (4) 要求港鐵盡快提交荃灣綫列車相撞意外報告 釋除公眾疑慮  
(SKDC(TTC)文件第 124/19 及 154/19 號)

117. 主席表示，第 1 至 4 項動議已於較早前合併討論及通過。

## VI. 與其他公共交通服務相關的議題

### (一) 續議事項 (其他公共交通服務)

- (1) 運輸署回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與其他公共交通服務相關的跟進情況  
(上次會議記錄第 77 段)  
(SKDC(TTC)文件第 125/19 號)
- (2) 要求改善清水灣往來將軍澳交通問題  
(上次會議記錄第 5 至 13 及 78 至 81 段)

118. 主席表示，第 1 至 2 項議題已於較早前討論。

(二) 委員提出的 1 項動議 (其他公共交通服務)

- (1) 要求解決西貢居民假日乘車困難的問題  
(SKDC(TTC)文件第 126/19、149/19、150/19 及 151/19 號)

119. 主席表示，動議已於較早前討論及通過。

120. 主席宣布休會午膳。

(會議於下午 2 時 15 分續會)

121. 在委員沒有反對下，主席宣布在此先討論「其他事項」(一)。

X. 其他事項

- (一) 交通及運輸委員會轄下工作小組成員更新名單  
(SKDC(TTC)文件第 139/19 號)

122. 委員備悉會議文件。

123. 由於沒有委員反對，主席宣布通過更新的成員名單。

VII. 與道路工程／設施相關的議題

(一) 續議事項 (道路工程／設施)

- (1) 運輸署匯報西貢區及將軍澳區道路工程／設施的跟進情況  
(上次會議記錄第 112 段)  
(SKDC(TTC)文件第 127/19 號)

124. 委員備悉會議文件。

- (2) 路政署(西貢及將軍澳區)的主要交通改善項目及時間表  
(上次會議記錄第 113、141 及 142 段)  
(SKDC(TTC)文件第 128/19 號)

125. 委員備悉會議文件。

【註：請同時參閱第 210 至 214 段】

- (3) 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  
強烈要求盡快回復翠琳路雙線雙向行車  
(上次會議記錄第 114 至 118 段)

126. 委員的意見綜合如下：

- 現時車輛由九龍方向經寶琳路往澳頭村需繞經一段頗長的路段，故二十多年來一直爭取將翠琳路恢復為單線雙程行車，但至今仍未能落實。事實上，駕駛人士可沿寶琳北路前往九龍，而不一定要行經翠琳路。促請運輸署於本會議作正面回應。
- 如將翠琳路改為單線雙程行車，翠琳路往九龍方向的行車線會由兩條減至一條，此舉必然會導致擠塞。除非運輸署在翠琳路擴建行車線，否則不同意有關建議。

127. 運輸署工程師／特別職務一胡廣明先生回應，運輸署考慮將寶琳路至澳頭村的一段翠琳路改為單線雙程行車，並正評估更改為雙程後，由翠琳路駛出寶琳路交界路口的交通流量、車龍和車輛等候時間。如結果理想，運輸署會安排進行試路以測試實際運作。如證實建議可行，運輸署才能落實有關方案。此外，根據路政署初步估價，在翠琳路擴建行車線的工程需申請納為丙級工程才能作進一步處理。惟現時由寶琳路經翠琳路往澳頭村路口的交通流量頗低，建議獲得支持的機會甚微。

128. 委員的跟進意見綜合如下：

- 運輸署約於兩年前已提出將翠琳路恢復為單線雙程行車的方案，不理解為何仍需進行各項評估及測試，並要求立刻落實有關方案。如出現擠塞情況，則交由運輸署研究有何優化方案，例如調節翠琳路及寶琳路的交通燈號時間。
- 因應水務工程，早前寶琳北路上山路段曾進行試路，導致交通擠塞。故要求運輸署於車流較低的時段試路。如有擠塞情況或對道路使用者造成影響，必須立即終止試路。但亦有委員認為，由於試路安排只屬臨時性質，駕駛人士未及適應並作出調節，故會出現短期性擠塞情況。但當交通改道措施落實後，駕駛人士會逐漸適應。以翠琳路改為單線雙程行車的建議為例，當翠琳路擠塞時，相信駕駛人士能因應交通情況自行調節，並取道寶琳北路前往九龍。

129. 主席查詢相關工程的時間表。

130. 運輸署胡廣明先生回應，將翠琳路改為單線雙程行車的建議有可能會導

致上午繁忙時段(即 7 時至 9 時)翠琳路出現交通擠塞。而其他時段的交通流量較低，翠琳路近寶琳路路口仍有足夠容量應付車流。運輸署會於下次會議匯報調查結果，包括各路段的行車和等候時間及受影響的車輛數目等，其後，運輸署會與路政署及香港警務處安排試路細節，因此，暫時未能提供相關時間表。

131. 路政署區域工程師／將軍澳吳建鋒先生回應，路政署需待運輸署提交試路方案的具體細節才能提供相關時間表，並會配合有關程序。

132. 香港警務處將軍澳區交通隊主管歐廣銳先生回應，在上午繁忙時段及下午繁忙時段(約下午 4 時起)，翠琳路會較為多車。早前就水務工程所進行的試路約於下午 4 時進行，警方在收到相關委員反映後，已即時到場處理並解封道路。

133. 主席表示保留上述議題，並要求運輸署試行將翠琳路改為單線雙程的方案，並於 6 月中前提供相關工程時間表。

【會後補註：秘書處已於 2019 年 6 月 21 日以電郵方式向委員轉達運輸署就上述查詢所作的回應。運輸署的回覆如下：「就有關建議將翠琳路改為單線雙程行車，本署需要考慮各方面的因素包括該道路和路口改變後的交通負荷能力。因此，本署會安排在今年第四季進行試路。」】

(4) 要求研究於銀線灣道迴旋處附近開設單程線(往西貢及九龍方向)，紓緩迴旋處的交通壓力，並達至分流作用  
(上次會議記錄第 14 至 20 及 119 段)

134. 委員的意見綜合如下：

- 早前(2019 年 5 月 15 日)區議會在特別會議上討論影業路以西北的公營房屋發展項目時，顧問公司提到未能落實題述建議的部分原因，是受迴旋處旁的一幅私人住宅用地所限。因此，要求政府收回該用地以便落實建議或推行其他優化措施(例如擴闊迴旋處)，並建議去信運房局表達委員的訴求。
- 運輸署過往進行的改善工程只屬小修小補，認為運輸署應正視並解決清水灣道的擠塞問題，以及先研究如何改善交通配套設施，才推展房屋發展項目。
- 清水灣道南行進入銀線灣道迴旋處已擴闊為雙線，雖有助疏導該路段的車輛，但同時，由於迴旋處的車流量增加，而清水灣道北行又只有一條行車線，故來自清水灣的車輛需等候更長時間才能進入迴旋處，造成交通擠塞，情況尤以上午 7 時 15 分至 8 時 30 分最為嚴重，車龍更會由迴

旋處延伸至洪屋村。因此，建議開闢一條新道路，連接孟公屋及昭信路，從而疏導清水灣的車輛及減低迴旋處的車流，並建議於連接孟公屋及昭信路的現有行人路視察，以檢視方案是否可行。

- 早前有工作人員以人手記錄方式於上午 8 時至 9 時在銀線灣道迴旋處進行車流調查。事實上，銀線灣道迴旋處由上午 7 時已開始擠塞，故對調查的準確性存疑，並要求有關方面檢討上述調查方式。
- 建議環境保護署(下稱「環保署」)開通將軍澳第 137 區復修堆填區及清水灣之間的道路，以便清水灣的居民沿該道路及環保大道往來跨灣連接路，並建議聯同運輸署、漁農自然護理署及規劃署進行實地視察。

135. 主席表示，除了影業路以西北的公營房屋發展外，邵氏影城及清水灣電影製片廠用地亦計劃用作房屋發展，上述項目擬建約 1 000 個泊車位，預期日後會有更多車輛途經銀線灣道迴旋處。而當將藍隧道及跨灣連接路落成後，經銀線灣道迴旋處往來將軍澳的車輛亦會進一步增加。故要求運房局收回迴旋處旁的私人住宅用地，以擴闊迴旋處或增建行車線，從而應付隨着各項新發展而衍生的車流量及改善擠塞情況。另一方面，顧問公司指出由於影業路與清水灣道有一定的高度落差，題述連接路的坡度將超出相關標準的限制，故他建議研究延長連接路的長度，以減低坡度。

136. 運輸署羅維嘉女士的回應綜合如下：

- 運輸署備悉委員的意見，根據觀察，現時銀線灣道迴旋處的行車狀況正常。其中由清水灣道北行進入迴旋處的路段，在部分時段的確有車龍，惟車龍很快便消散。雖然如此，運輸署會繼續密切監察迴旋處的交通狀況，並在有需要時考慮改善措施。
- 清水灣醫院的項目會包括擴闊清水灣道近清雅苑的改善工程，運輸署會密切留意該項目的發展。
- 就題述建議，相關部門較早前已在區議會特別會議上與議員詳細討論有關方案。至於在將軍澳第 137 區和孟公屋附近開闢連接路的建議，運輸署樂意與委員實地視察。
- 目前，上午時段清水灣道(大埔仔段)的交通較為繁忙，樽頸位置為銀影路路口，運輸署正研究調節該路口的交通燈時間。
- 運輸署曾於 2018 年 10 月在銀線灣道迴旋處進行車流調查，調查約於上午 7 時開始進行。

137. 主席表示保留上述議題，並會去信運房局表達委員的訴求，及要求運輸署提供清水灣道擴闊工程的圖則。

【運輸署會後補註：由於清水灣道近清雅苑的改善工程由私人發展商設計及建造，故此本署未能提供相關圖則。】

【註：請同時參閱第 171 至 175 段】

- (5) 要求政府興建行人接駁系統，包括行人天橋、有蓋行人通道、升降機和扶手電梯連接康盛花園、景明苑及翠林邨至寶琳區  
要求政府 18 區增加資源，加快上坡工程，興建康盛花園至寶康路行人路上蓋及自動扶梯連接系統工程，並提供工程時間表  
查詢連接康盛花園、景明苑及翠林邨至寶琳區興建扶手電梯技術規劃、財務研究及工程時間表詳情  
(上次會議記錄第 120 至 127 段)

138. 路政署工程師／上坡設施 4-1 李遠琮女士的報告綜合如下：

- 題述議題涵蓋委員就(一)康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程及(二)連接翠林邨及景明苑至寶林區的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(下稱「上坡電梯系統」)建議的查詢及訴求。
- 政府於 2009 年訂立評審制度，為當時收到的 20 個上坡電梯系統建議工程項目訂定進行初步技術可行性研究的優次，並於 2010 年向立法會交通事務委員會匯報評審結果。政府在初步篩選中剔除了兩項建議，並為其餘 18 項建議排名。政府當時表示會集中資源為排名最高的 10 項建議進行初步技術可行性研究，待排名較高的建議的推展工作上軌道後才跟進餘下排名較後的建議。項目(一)是上述 18 項建議之一，排名第 14 位。路政署已於 2018 年完成初步技術可行性研究，研究顯示技術上初步可行。路政署現正展開聘請工程顧問的程序，以進行此項目的土地勘探和初步設計。路政署已於 2019 年 3 月尾向合資格的工程顧問發出邀請，預計於今年 8 或 9 月完成聘請工程顧問的程序。
- 項目(二)屬運輸署的職能範圍，據悉運輸署正就有關建議進行研究，最新進展請參閱運輸署較早前的書面回覆(SKDC(TTC)文件第 108/19 號)。

139. 委員的意見綜合如下：

- 在 2009 年已向立法會提出興建康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統的建議，樂見終於進入聘請工程顧問的程序，並期望工程得以盡快落實。另外，查詢項目的走線和設計，以及工程造價和時間表。建議在興建有關上坡電梯系統連接康盛花園至寶康路的同時，興建橫跨寶康路的行人天橋，以便山上地區的居民往來茵怡花園及旭輝臺一帶。
- 山上地區的交通相對不完善，與最近的港鐵站亦有一定距離，委員過往曾提出不少方案，但情況亦未見有明顯改善。因此，促請政府興建連接

翠林邨及景明苑至陶樂路的上坡電梯系統，並與康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統的工程一併推展。運輸署表示正就連接翠林邨及景明苑至寶林區的上坡電梯系統建議進行相關研究，查詢研究進度。

- 在 2010 年政府公布的 18 項建議中，八項位於葵青區，查詢當時的評審準則。

#### 140. 路政署李遠琮女士的回應綜合如下：

- 路政署是受運輸署委託，就上坡電梯系統建議項目進行研究的工務部門。就康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統建議項目，運輸署初步建議興建連接寶琳北路(近康盛花園)至寶康路的上坡電梯系統。路政署早前根據上述運輸署訂立的工程框架，進行初步技術可行性研究，研究旨在檢視在不同範疇下，工程會否出現難以克服的技術困難，當中包括土質、交通、樹木及周邊環境的初步評估。
- 現階段，康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統建議項目已進入聘請工程顧問的程序。其後，獲委聘的工程顧問會就上述工程作進一步研究。由於初步建議的走線會橫跨將軍澳隧道公路，而附近亦有一條直徑約為 900 毫米的水管，在評估不同走線的方案時，工程顧問需要將這些限制考慮在內。工程顧問將根據成本效益、建造可行性及對景觀的影響等各項因素去考慮不同的走線，從而制訂合適的方案，並適時諮詢委員會及持份者。
- 目前康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統建議項目仍處於非常初步的階段，故暫未能提供相關的建造費用估算及工程時間表。路政署理解委員期望能加快工程，故會一如以往，盡快跟進相關工作。

141. 運輸署胡廣明先生回應，運輸署已於 2017 年 12 月展開顧問研究，檢討及修訂在 2009 年所訂立的「上坡電梯系統」建議的評審機制。運輸署將按照新修訂的機制檢視這些年來收到的 114 項上坡電梯系統建議(包括連接翠林邨及景明苑至陶樂路，以及清水灣第二灣泳灘的上坡電梯系統建議)，並為符合上坡電梯系統範疇的項目進行初步篩選及詳細評分，以制定優次及訂定首批推展項目，預計於 2020 年內完成。另一方面，由於康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統的長度約為 190 米，而翠林邨及景明苑與康盛花園的距離超過 600 米，把翠林邨及景明苑納入前者的工程項目會影響有關工程的範圍及性質，運輸署對此有保留。

#### 142. 委員的跟進意見綜合如下：

- 現時西貢區未有上坡設施，而且區內有不少房屋發展項目，故建議運輸

署在訂定新一批推展項目時，優先考慮本區的建議項目。

- 要求運輸署一併研究興建連接坑口村及水邊村至銀線灣的上坡電梯系統。
- 現時是要求把翠林邨及景明苑至陶樂路的建議連同康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程一併跟進，而非要求連接翠林邨及景明苑至康盛花園的上坡設施。因此，相信不會對康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統的工程構成影響。

143. 運輸署胡廣明先生回應，康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程已於2010年立項，連接翠林邨及景明苑至陶樂路的上坡電梯系統等114項新建議已被納入至下一批推展項目的研究範圍。此外，由於相關顧問研究程序已展開，運輸署會檢視能否把連接坑口村及水邊村至銀線灣的上坡電梯系統納入研究範圍。

144. 主席表示保留上述議題，並請路政署及運輸署適時提供相關工程的資料及圖則，以供參考。

【註：請同時參閱第17至19及50至54段】

(6) **要求在清水灣道井欄樹白石窩村及新村之路段改善居民安全橫過馬路及改善居民生活問題**

強烈要求政府以特事特辦方式，放寬人人暢道通行計劃及無障礙通道的規限，於清水灣道興建行天橋及升降機，保障附近居民在該路段過馬路的安全，避免不幸事件再度發生

(上次會議記錄第128至132段)

145. 運輸署羅維嘉女士報告，運輸署已計劃在有關路段設置交通燈，並會與路政署緊密合作，以期能盡快落實工程。運輸署正研究安裝偵速攝影機，以及把有關路段的車速限制由每小時70公里收緊至50公里的建議。如有進一步消息，會向委員會匯報。

146. 委員的意見綜合如下：

- 清水灣道的車速甚高，周圍的樹木亦會阻擋駕駛人士的視線，增加東行線車輛右轉入碧翠路時的危險，故同意收緊車速限制。
- 題述路段交通意外頻生，短期內可透過收緊車速限制、安裝交通燈及偵速攝影機等措施改善行人過路安全問題。長遠而言，要求興建行天橋或隧道，並恢復每小時70公里的車速限制，達至人車分隔，讓車流更暢順。

- 清水灣道往清水灣方向多彎，而往九龍方向亦陡峭，故在安裝交通燈的同時，必須把車速限制收緊至每小時 50 公里，以免因駕駛人士收掣不及而導致交通意外發生。

147. 運輸署羅維嘉女士回應委員關注在時速限制每小時 70 公里路段加裝紅綠燈情況下駕駛者能否及時停車，運輸署會在合適位置設置警告標誌，以提醒駕駛人士前方有交通燈及注意路面情況。

148. 主席表示保留上述議題，並請運輸署先落實短期措施。

(7) 要求運輸署於寶琳北路近翠林邨旁山坡鋪設行人路  
(上次會議記錄第 133 段)

149. 有委員表示，據悉水務署正在寶琳北路進行水務工程，故要求運輸署與水務署配合，在有關工程完成後，盡快展開鋪設行人路的工程。

150. 主席表示，由於水務署於寶琳北路路旁的工程預計於 2021 年 6 月才完成，在委員同意下，他先刪除上述議題。

(8) 建議平整將軍澳林盛路近水庫旁的空地改建成收費錶停車位，以應付市民對泊車位的需求  
建議於北港足球場旁的空地改建成收費錶停車位，以應付市民對泊車位的需求  
關注翠嶺路的士站使用率極低，要求當局研究改成咪錶位的可行性  
要求於區內合適地點增設更多電單車停泊位  
(上次會議記錄第 134 至 140 段)

151. 主席表示，由於一項動議與上述議題相關，在委員沒有反對下，主席宣布在此合併討論。

在政府或公營機構等場地推動智能共享泊車試驗計劃，以創新思維舒緩泊車問題  
(SKDC(TTC)文件第 130/19、152/19 及 153/19 號)

152. 主席表示，議案由張美雄先生動議，並由方國珊女士及陳繼偉先生和議。

153. 委員備悉創科局和運輸署的書面回覆。

154. 委員的意見綜合如下：

林盛路近水庫旁空地的泊車位

- 林盛路一帶的時租車位不足，查詢在上址設置咪錶泊車位的進度，並期望工程得以盡快落實。

#### 智能共享泊車試驗計劃

- 區內的泊車位不足及違例泊車問題嚴重。一般而言，每當駕駛人士把其車輛駛離固定泊車位時，有關泊車位會變得閒置，建議善用該段閒置時間，讓其他車輛共享泊車位。故此，要求由運房局或運輸署牽頭，於政府或公營機構等場地推行智能共享泊車位的試驗計劃。此外，查詢西貢區的政府或公營機構等場地的車位數目，以及有哪些場地適合試行有關計劃。
- 運輸署的書面回覆未有正面回應會否落實有關建議，故要求運輸署積極考慮推行委員提出的試驗計劃。
- 創科局的書面回覆指運輸署已向其他區議會就相關議題提供了資料及回覆，查詢有關的資料及回覆的具體內容。

155. 運輸署胡廣明先生回應，有關在林盛路近水庫旁的空地設置咪錶泊車位的建議，運輸署正跟進在諮詢期間收到由路政署提出的意見。

156. 路政署吳建鋒先生補充，路政署已就上述建議提供意見予運輸署考慮，相信運輸署會整合各個部門提出的意見，以制訂下一步的跟進工作。

157. 運輸署工程師／行人區改善計劃馬志雄先生回應，一般而言，政府建築物的附屬泊車位是為配合各個使用部門的運作需要而設置。如委員就進行試驗計劃的地點有任何建議，可向有關部門反映，運輸署亦樂意將委員的建議轉交予有關部門考慮。有關區內的政府或公營機構等場地的車位數目，運輸署未能於會上即時回應。

158. 有委員要求運輸署及路政署清楚交代於林盛路近水庫旁的空地設置咪錶泊車位的技術困難，以及建議是否可行。

159. 主席請運輸署解決於林盛路近水庫旁的空地設置咪錶泊車位的技術困難。如確定建議不可行，則請運輸署於下次會議解釋箇中原因。

160. 運輸署胡廣明先生表示會於下次會議詳細交代有關事宜。

161. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布上述動議獲得通過和要求運房局及運輸署跟進委員的意見。主席表示保留續議事項(8)。

(9) 要求擴闊西貢菠蘿嶺路太平村至西貢公路之間，以改善交通擠塞問題  
(上次會議記錄第 143 至 144 段)

162. 路政署謝良有先生報告，在 3 月初與村代表的會面中，相關部門表示基於斜坡安全理由，土拓署須在有關路段進行探土工作。雖然土拓署未能出席上述會議，但西貢民政事務處(下稱「西貢民政處」)已向土拓署傳閱當日的會議記錄。土拓署已知悉獲村代表支持的方案，而相關部門亦會繼續跟進有關方案。

163. 主席表示保留上述議題。

(10) 「人人暢道通行」計劃 橫跨昭信路近田下灣村的行人天橋(結構編號：NF310) 加建升降機建議  
「人人暢道通行計劃」於橫跨昭信路近田下灣村的行人天橋加設升降機(NF310)安排混亂，要求詳細解釋及提出長遠的解決方案  
(上次會議記錄第 145 段)

164. 主席表示保留上述議題。

(11) 為興建行人路上蓋建議進行人流統計  
(上次會議記錄第 152 至 157 及 168 至 173 段)  
(SKDC(TTC)文件第 155/19 號)

165. 委員備悉西貢民政處的書面回覆。

166. 委員的意見綜合如下：

- 請運輸署解釋未能為行人路上蓋建議進行人流統計的原因。
- 認為不論由運輸署抑或運用地區小型工程撥款聘請顧問公司進行人流統計，均是運用公帑。如運輸署未能協助進行人流統計，區議會則需探討如何跟進。

167. 運輸署馬志雄先生回應，為善用資源，運輸署一般都只會從交通角度考慮為有足夠人流的行人路段加設上蓋，於人流較低的地點興建行人路上蓋為地區議題而非交通議題。運輸署期望能把資源集中投放於交通議題上，以維持服務質素。

168. 西貢民政事務助理專員(2)黃婧焯女士回應，人流統計數據一般由運輸署協助提供，惟運輸署一直就此議題表示其資源有限。在善用地區資源的前提下，委員可考慮是否運用地區小型工程撥款聘請顧問公司進行人流統計。

169.在委員同意下，主席表示刪除上述議題，並把議題轉交地區設施管理委員會繼續跟進。

**(12) 要求政府研究監管領展停車場連年大幅加租，令市民百上加斤  
(上次會議記錄第 160 至 162 段)**

170.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

**(13) 強烈要求政府盡快改善清水灣道(大埔仔村路段)嚴重塞車問題  
(上次會議記錄第 14 至 20 及 163 至 167 段)**

171.運輸署羅維嘉女士報告，銀影路路口的改善工程已納入邵氏片場的發展項目，運輸署會密切留意該項目的發展時間及監察以上地點的交通情況。

172.委員的意見綜合如下：

- 要求運輸署於題述路段興建天橋連接西貢公路，及重新研究把該路段擴闊為四線。特別是銀影路路口至亞公灣路路口，以及大學道迴旋處至大埔仔村公廁的路段。
- 近銀影路路口交通燈的一段清水灣道南行現為雙線，而在通過交通燈後(即加油站對出)只剩一線，故現時左線的車輛只可左轉至銀影路而不能直去。但由於直去的車輛數目較多，上午繁忙時段右線的車龍常延伸至大學道迴旋處。故此，建議在加油站對出擴建行車道，讓兩線的車輛均可直去，從而疏導車流。
- 邵氏片場的發展項目仍未有具體時間表，在此之前應先於銀影路進行改善工程。
- 銀影路一帶有不少發展規劃，包括擬建學校及科大宿舍，故認為應先改善周邊的交通配套設施。
- 現時車輛禁止由清水灣道北行右轉至傲瀧，但有部分駕駛人士違規右轉。為減低意外發生的風險，建議於傲瀧對出設置迴旋處或在清水灣道北行加設專屬行車線，讓車輛右轉至傲瀧。

173.主席查詢搬遷清水灣道近銀影路巴士站的建議的進度。

174.運輸署朱卓敬先生回應，運輸署早前收到科大對搬遷上述巴士站的反對意見，其後亦已致函科大闡述有關理據，目前未有收到進一步回覆。運輸署相信地區人士已接受有關方案，並會與巴士公司商討如何落實建議。

175.主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 134 至 137 及 181 至 190 段】

(14) 要求研究於唐明街至唐俊街路段增設行人上蓋  
(上次會議記錄第 152 至 157 及 168 至 173 段)

176. 有委員希望運輸署盡快安排委員實地視察。

177. 主席表示保留上述議題，並要求運輸署安排委員實地視察。

(15) 關注區內隧道將實行不停車繳費系統，要求保障車主私隱及為隧道收費員提供培訓計劃  
(上次會議記錄第 174 至 178 段)  
(SKDC(TTC)文件第 129/19 號)

178. 委員備悉運輸署的書面回覆。

179. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

(二) 委員提出的 3 項動議 (道路工程／設施)

(1) 在政府或公營機構等場地推動智能共享泊車試驗計劃，以創新思維舒緩泊車問題  
(SKDC(TTC)文件第 130/19、152/19 及 153/19 號)

180. 主席表示，第 1 項動議已於較早前合併討論及通過。

(2) 要求政府盡快改善現有清水灣道車輛進出入傲瀧道路設施，包括在該段十字道口興建迴旋處或交通燈，避免意外發生  
(SKDC(TTC)文件第 131/19 號)

181. 主席表示，議案由邱玉麟先生動議，並由李家良先生及邱戊秀先生和議。

182. 運輸署羅維嘉女士回應，一般而言，每個發展項目只有一個汽車出入口。現時傲瀧設有兩個汽車出入口，分別位於清水灣道及大學道。根據傲瀧的規劃及設計，其屋苑範圍內已設有車輛通道連接兩個汽車出入口。傲瀧的居民往來西貢及九龍時可使用位於大學道的出入口。而清水灣道的出入口只容許車輛由傲瀧左轉至清水灣道或由清水灣道左轉至傲瀧，以免傲瀧的車輛在等候右轉時，對清水灣道的交通構成影響。

183. 委員的意見綜合如下：

- 由傲瀧左轉至清水灣道的車輛，需駛至銀影路調頭以返回清水灣道前往西貢或九龍方向，令本來已非常繁忙的清水灣道的車流增加，加劇擠塞問題。
- 同意傲瀧位於清水灣道的出入口只能左出或左入的安排，但仍不時發現有車輛違規右轉。當車輛在清水灣道停下以右轉至傲瀧或由傲瀧右轉至清水灣道時，在清水灣道北行行駛中的車輛或會收掣不及，容易釀成交通意外，故期望運輸署能制定方案改善上述情況。
- 現時近傲瀧的一段清水灣道北行為單線行車，建議增設一條專屬行車線，讓車輛右轉至傲瀧。但理解到該段清水灣道的闊度有限，增設車道或需把現有行車道向左移，故希望運輸署研究如何在增設該專屬行車線的同時，不會令原有的直行車道變得彎曲。
- 建議在傲瀧對出的清水灣道兩線之間加設塑膠護柱，以防止車輛越線右轉。
- 有關的一段清水灣道現已設有多組交通燈，如在傲瀧對出加設交通燈，擔心會影響清水灣道的交通，故須審慎研究，並建議研究限制車輛於繁忙時段使用傲瀧位於清水灣道的出入口。
- 銀影路邵氏片場將有房屋發展，運輸署應及早一併檢視銀影路路口及題述路段的道路設施。

184. 運輸署羅維嘉女士回應，傲瀧位於清水灣道的汽車出入口對出已設有清晰的指示牌，提醒駕駛人士不可右轉。對於違規右轉的情況，在執法層面處理會更為有效。在道路中間安裝塑膠護柱時須確保兩旁道路有足夠的剩餘空間，由於題述的一段清水灣道較為狹窄，運輸署暫未能考慮有關建議。

185. 委員的跟進意見綜合如下：

- 相信警方難以派員整天留在傲瀧汽車出入口執法，故建議研究安裝攝影機監察情況，並根據攝影記錄作出檢控。
- 清水灣道兩旁仍有空間，要求運輸署研究擴闊道路以符合於兩線中間加設塑膠護柱的標準。

186. 運輸署羅維嘉女士回應，運輸署會再研究有關加設塑膠護柱的建議。

187. 香港警務處歐廣銳先生回應，警方備悉委員對車輛進出傲瀧情況的關注。如安排警務人員長時間於上址執法，會造成資源錯配，在道路設施方面改善有關問題會較為合適。

188. 主席認為警方不一定要長時間在有關位置逗留及執法，但短期內可安排數次行動，讓駕駛人士知悉警方對違規情況的關注並有所警惕。

189. 香港警務處歐廣銳先生表示會適時安排。

190. 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。

【註：請同時參閱第 171 至 175 段】

### (3) 要求盡快改善寶琳貿泰路及毓雅里的道路安全問題 (SKDC(TTC)文件第 132/19 號)

191. 主席表示，議案由范國威議員動議，並由林少忠先生、鍾錦麟先生、梁里先生、黎銘澤先生及呂文光先生和議。

192. 運輸署胡廣明先生回應，運輸署已就題述事宜與相關委員實地視察。運輸署建議收窄貿業路右轉貿泰路的車道，以期減低車輛駛過時的車速及縮短行人過路時間。運輸署會檢討毓雅里的禁區安排，亦已請相關屋苑的管理處人員提醒居民，須根據《道路使用者守則》內的指引橫過馬路，免生危險。由於由旭輝臺汽車出入口至寶豐路路口之間的一段毓雅里只有 60 米，故運輸署未能於該路段加設行人過路設施。運輸署亦會檢視能否減低寶豐路左轉至毓雅里的彎位弧度，令駕駛人士在轉彎時減速，從而保障行人在毓雅里路口過路時的安全。

193. 委員的意見綜合如下：

- 在 4 月 27 日，毓雅里發生了一宗交通意外，運輸署及香港警務處已在 4 月 29 日聯同相關屋苑的管理公司於現場視察，以檢視有何改善措施。
- 由於毓雅里路旁設有食肆，即使在非繁忙時段，都常有泥頭車及商業車輛違泊。這些車輛阻擋了行人過路時的視線，故要求延長毓雅里的禁區時間，以收阻嚇作用。
- 貿泰路過往曾發生嚴重的交通意外，而旭輝臺一帶亦有不少居民亂過馬路。故對運輸署於貿泰路及毓雅里的建議改善工作表示歡迎，期望能盡快展開工程，並要求運輸署提供相關圖則。

194. 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及提供相關圖則。

### (三)委員提出的 1 項提問 (道路工程／設施)

- (1)要求運輸署翻查記錄，有關景嶺路打通中央分隔欄予巴士右轉入調景嶺交通交匯處，以及研究可行性 (SKDC(TTC)文件第 143/19 號)

195.主席表示，議題已於較早前合併討論。

## VIII. 其他議題

### (一)續議事項 (其他議題)

- (1)運輸署回應交通及運輸委員會二〇一九年第二次會議與其他議題相關的跟進情況 (上次會議記錄第 180 段) (SKDC(TTC)文件第 133/19 號)

196.委員備悉會議文件。

- (2)因應將軍澳第 77 區寵物公園近將軍澳海濱長廊單車徑接二連三的單車意外，要求政府盡快檢討寵物公園閘門的位置及研究改善方案 (上次會議記錄第 181 至 182 段)

197.主席表示，委員會已於 2019 年 5 月 17 日聯同運輸署、路政署及環保署實地視察。

198.有委員感謝主席及各委員支持建議和讚揚相關部門的工作，提升了題述地點的道路安全。

199.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

- (3)坑口公共運輸交匯處單車及雜物擺放問題 (上次會議記錄第 183 至 188 及 193 至 197 段)

200.路政署吳建鋒先生報告，路政署已向承建商發出施工通知書，承建商正採購物料，工程預計於 6 月內完成。

201.委員的意見綜合如下：

- 過往有市民利用已安裝鋼板的欄杆上的空隙鎖上單車，故要求有關部門留意題述地點會否出現同樣情況。

- 擬安裝鋼板的欄杆旁邊現時設有防撞欄保護柱躉，詢問該些防撞欄是否必要，如否，建議拆除防撞欄以擴闊行人路的空間。

202. 路政署吳建鋒先生回應，路政署會與運輸署檢視有何措施能有助進一步擴闊行人路的空間。

203. 主席表示保留上述議題一次。

**(4)將軍澳南夜間違例泊車問題**  
(上次會議記錄第 201 至 202 段)  
(SKDC(TTC)文件第 134/19 號)

204. 委員備悉香港警務處的書面回覆。

205. 在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

**(二)委員提出的 1 項動議 (其他議題)**

**(1)要求長遠改善銀澳路交通阻塞的情況**  
(SKDC(TTC)文件第 135/19、141/19 及 142/19 號)

206. 主席表示，議案由林少忠先生動議，並由呂文光先生、范國威議員、黎銘澤先生、鍾錦麟先生及梁里先生和議。

207. 委員備悉運輸署及香港警務處的書面回覆。

208. 委員的意見綜合如下：

- 銀澳路兩旁經常有車輛違例停泊，情況尤以新寶城對出最為嚴重，相信是因為該處設有食肆。違泊車輛阻礙巴士靠站，令乘客需在該些車輛之間穿插，帶來安全隱憂。雖然警方已定期採取執法行動，但由於警方不會派員整天留在上址執法，故難以發揮太大的阻嚇作用。亦有委員認為，部分駕駛人士是因為不了解附近停車場的位置才違泊，故建議運輸署加設路牌以指示停車場入口的方向。除加強執法外，警方亦可告知駕駛人士就近停車場的位置並呼籲他們前往泊車。
- 銀澳路煜明苑對出的夜間違泊情況嚴重，要求警方加強執法。
- 希望運輸署和香港警務處安排委員實地視察。
- 反對政府強行在昭信路興建插針式樓宇，但如必須興建，則要求增加供公眾使用的泊車位數目。
- 集福路一向是違泊黑點，違泊車輛阻塞通道，令其他車輛不停響號及需

逆線行車，對居民造成滋擾。於上午時段，由於違泊車輛仍未被駛走，加上有不少校巴接載學童，情況尤其混亂，故希望有關方面改善上述情況。

- 尚德巴士總站和廣明苑廣昌閣之間的緊急車輛通道附近的違泊問題嚴重，令救護車難以進入屋苑範圍。較早前，在警方採取執法行動後，情況有所改善。但最近上址又再出現違泊情況，故希望警方加強執法。
- 唐德街近將軍澳中心的違泊問題嚴重，近日更發現有車輛於迴旋處彎位停泊，阻礙其他車輛轉彎，加上該處有不少校巴接載學童，故要求警方加強執法。

209.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香港警務處跟進委員的意見，並請運輸署安排委員實地視察。

【會後補註：委員會已於 2019 年 6 月 27 日聯同運輸署及香港警務處實地視察。】

## IX. 報告事項

### (一)跟進主要工程項目進度報告 (上次會議記錄第 189 至 192 段) (SKDC(TTC)文件第 136/19 號)

210.委員備悉會議文件。

211.委員的意見綜合如下：

- SKDC(TTC)文件第 128/19 號內提到擴闊佳景路的工程(項目編號：NE/18/3047)預計於 2019 年 6 月動工。據了解，待運輸署批核臨時交通安排後，工程便能展開，故查詢有關進度。事實上，有關位置是居民往來景林邨的主要通道，但該段行人路狹窄，情況不理想。委員已提出擴闊行人路的建議多年，工程毫不複雜，但卻遲遲未能落實，令人非常失望。如不盡快展開工程，會考慮提出譴責動議。

212.路政署吳建鋒先生回應，路政署早前已向相關部門提交臨時交通安排批核。當臨時交通安排獲批後，路政署便會發出掘路許可證以展開工程。

213.運輸署胡廣明先生回應，擴闊佳景路的工程預計於今年 6 月展開，8 月完成。他暫時未能於會上提供工程的時間表，但可於會後提供。

214.主席請運輸署提供擴闊佳景路工程的具體時間表。

【運輸署會後補註：按路政署的計劃，佳景路擴闊工程將於今年年中展開，預計 8 月完成。】

【註：請同時參閱第 125 段】

(二) 改善將軍澳單車使用情況工作小組報告  
(上次會議記錄第 183 至 188 及 193 至 197 段)  
(SKDC(TTC)文件第 137/19 號)

215. 委員備悉會議文件。

216. 委員的意見綜合如下：

- 西貢民政處定期統籌跨部門聯合清理單車行動，對清理區內的違泊單車有一定成效，惟長遠亦需市民自律及加強法例上的規管，才能根治問題。
- 運輸署早前推出《無樁式自助單車租賃業務守則》，以規管自助單車租賃服務(俗稱「共享單車」)，但由於守則並無法律約束力，上述措施成效不彰。
- 部分市民在使用自助租賃單車後，把單車胡亂停泊於行人路上，構成阻塞，亦影響市容，故希望有關方面指導單車使用者正確停泊單車。
- 康城的單車違泊問題嚴重，情況尤以石角路隧道及石角路咪錶停泊處最為嚴重。環保大道近日出康城日出大道及康城路迴旋處亦經常有自助租賃單車違泊，故要求西貢民政處跟進。
- 蓬萊路單車停泊處的夜間照明不足，故要求在不影響清水灣半島居民的前提下，改善該處的照明設施。
- 有市民反映，將軍澳中心對開的寶邑路兩旁經常有自助租賃單車違泊，寶順路近唐德街的單車徑兩旁亦然。當中更有屬於某間已結業的自助租賃單車營運商的單車，該營辦商已結業多時，詢問會如何處理有關單車。
- 茵怡花園及怡心園附近的行人隧道有不少違泊單車，要求西貢民政處盡快處理。
- 最近有中學生自發地於調景嶺一帶收集被棄置的自助租賃單車，並轉交一家獲授權收購有關單車的單車店處理。希望相關部門亦能效法，採取積極的態度去探討如何處理區內的自助租賃單車。

217. 運輸署馬志雄先生表示會把委員就自助單車租賃服務的意見轉交相關人員考慮及跟進。

218. 路政署吳建鋒先生表示會向署方路燈部反映委員有關蓬萊路單車停泊

處照明系統的意見。

219. 西貢民政處黃婧焯女士回應，西貢民政處定期統籌各個相關的政府部門採取聯合清理單車行動，每個月均進行兩次。委員提出的違泊單車黑點會被納入常規行動範圍，分階段進行處理。西貢民政處今日會於將軍澳南，包括寶邑路，進行清理行動。此外，自 2018 年某自助租賃單車營運商結業後，聯合行動已清理約 440 架屬該營運商的單車。如委員在任何地點發現仍有屬於該營運商的單車，歡迎向處方反映。

220. 主席請西貢民政處及運輸署繼續跟進有關事宜。

**(三) 單車意外數據**  
(上次會議記錄第 198 至 200 段)  
(SKDC(TTC)文件第 138/19 號)

221. 委員備悉會議文件。

**X. 其他事項**

**(一) 交通及運輸委員會轄下工作小組成員更新名單**  
(SKDC(TTC)文件第 139/19 號)

222. 主席表示，議題已於較早前討論。

**XI. 下次會議日期**

223. 主席表示，二〇一九年第四次會議定於 2019 年 7 月 18 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

**XII. 會議結束時間**

224. 會議於下午 5 時 10 分結束。

西貢區議會  
交通及運輸委員會  
二〇一九年七月