

地點：西貢區議會會議室

離開時間

西貢民政事務處行政主任(區議會)2

列席者

黃婧炘女士	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
高志偉先生	運輸署 高級工程師／房屋及策劃／新界東
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
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

姚潮宗先生	路政署 高級工程師2／暢道通行	出席議程第(II)項
梁皓觀先生	路政署 工程師2／暢道通行	
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 副董事總經理	
陳浩剛先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司 董事	
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(車務)	出席議程第(III)、(IV)及(VII)項
黃寶雲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(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	
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	出席議程第(VI)項

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」)二〇一九年第四次會議，特別是首次列席本委員會會議的運輸署高級工程師／房屋及策劃／新界東高志偉先生。

2. 主席表示，沒有委員向秘書處申請缺席會議。另外，本會議共收到 17 項動議、1 項提問及 2 項轉介議題。

I. 通過交通及運輸委員會二〇一九年五月二十三日第三次會議記錄

3. 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。

II. 新議事項

- (一) 「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 橫跨翠琳路近翠林社區會堂的行人天橋（結構編號:SK01）加建升降機建議
「人人暢道通行」計劃 橫跨翠琳路連接翠林商場及景明苑的行人天橋（結構編號:SK02）加建升降機建議
(SKDC(TTC)文件第 156/19、157/19 及 158/19 號)

4. 路政署高級工程師 2／暢道通行姚潮宗先生和萬利仕(亞洲)顧問有限公司董事陳浩剛先生按所播放的投影簡報簡介有關建議。

5. 由於一項與「道路工程/設施」相關的續議事項與上述議題相關，在委員沒有反對下，主席宣布在此合併討論。

- (9) 「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 164 段)

橫跨昭信路近田下灣村的行人天橋(結構編號:NF310)(下稱「NF310 行人天橋」)加建升降機建議

6. 委員的意見綜合如下：

- 上述項目的安排混亂，委員會曾一致通過動議要求有關部門作出改善，並建議於昭信路近田下灣村加設地面過路設施，惟顧問公司一直未有跟進，亦未有在剛才的匯報中作出回應。
- 雖然西貢區議會已表明反對，昭信路的公營房屋發展似乎事在必行。因應上述發展，昭信路近銀澳路擬建地面過路設施，故有委員認為沒有必要浪費公帑在 NF310 行人天橋加建升降機。較早前已在路政署署長到訪區議會期間表達有關意見，不滿路政署仍未跟進及作出交代。另外，地面過路設施較行人天橋更受市民歡迎，故即使 NF310 行人天橋將加建升降機，要求運輸署仍繼續研究於昭信路設置地面過路設施的計劃，並期望該擬建地面過路設施不會影響附近的交通燈號循環，以免令行車紅燈時間增加，減慢車輛流動。
- 現時昭信路近坑口道迴旋處設有地面過路設施，鑑於該行人過路處與寶寧路近將軍澳醫院的交通燈的距離太近，故認為不適宜加設交通燈。此外，將軍澳－藍田隧道(下稱「將藍隧道」)開通後，車輛由西貢駛往將

藍隧道時會途經昭信路，相信屆時昭信路的車流會增加，故要求運輸署盡快研究改善措施，但必須保留現有地面過路設施。

- 早前曾向運輸署建議於怡心園附近設置地面過路設施，惟運輸署以該處已有行人隧道為由拒絕。但昭信路的行人天橋和地面過路設施卻可並存，有關政策似乎自相矛盾。
- 要求相關部門先就昭信路近坑口道迴旋處的行人過路處，以及近田下灣村及近銀澳路的擬建地面過路設施進行整體規劃，然後才在 NF310 行人天橋加建升降機。
- 在行人天橋加建升降機為利民措施，既能方便長者、小童及行動不便人士利用行人天橋橫過馬路，又能提升道路安全，聊勝於無，故原則上支持。
- 田下灣村及佛頭洲村共有 500 至 600 名居民，大部分田下灣村村務委員會委員及原居民村代表均認為有需要加建兩部升降機，加上有不少善信前往坑口天后古廟參拜，故期望能在昭信路公營房屋落成前，盡快落實建議，及後再因應人流等因素，一併研究有關擴闊車道及加設地面過路設施等建議。
- 在 NF310 行人天橋加建升降機後，能吸引田下灣村及昭信路擬建公營房屋的居民使用該行人天橋往來將軍澳醫院及明德商場一帶，有助分流現有地面過路設施的人流。另一方面，昭信路擬建公營房屋項目內將設有長者鄰舍中心，市民日後亦可使用上述行人天橋往來該中心。另有委員認為昭信路的公營房屋發展為 NF310 行人天橋帶來額外人流，故應由房屋署負責興建上述升降機。
- 興建 2 號升降機牽涉煜明苑的私人土地範圍，要求路政署及顧問公司須先取得煜明苑的業主立案法團及居民的同意，方能進行徵收土地程序。另查詢收地費用、程序和具體時間表，以及是否需要刊憲。
- 預期 2 號升降機所涉及的各项事宜需時處理，故建議先落實興建 1 號升降機，再逐步推展 2 號升降機的工程。但亦有委員認為，既然工程尚未取得煜明苑業主立案法團的同意，而且收地過程需時數年，不如先處理其他項目。
- 即使往後遇到較複雜(如牽涉地權問題等)的項目時，亦期望路政署能繼續迎難而上，為本區帶來便利居民的設施。
- 認為擬建升降機的造價過份高昂，遠超一般村屋的興建升降機工程。留意到部分政府工程於前期階段已聘用大量駐地盤工程人員，增加人力成本。因此，期望在為 NF310 行人天橋加建升降機時能妥善調配人手，以更善用公帑。
- 每部升降機的造價高達 2,000 萬元，路政署應衡功量值，優先在人流量較高的公共通道加建升降機。橫跨景嶺路近香港知專設計學院的行人天橋(下稱「SK03 行人天橋」)附近有多個屋邨，亦鄰近路向四肢傷殘人士

協會會址，故建議優先考慮為該行人天橋加建升降機。

- 路政署於 2017 提交文件(SKDC(TTC)文件第 187/17 號)，並提供六個可供委員會揀選的項目的資料，其中三個項目的最高小時人流數目(來回方向)如下：橫跨寶寧路近將軍澳醫院的行人隧道(下稱「NS149 行人隧道」)：871 人；SK03 行人天橋：541 人；NF310 行人天橋：60 人。認為委員應考慮現時所作的決定是否合乎成本效益，並重新檢視推行各個方案的先後次序。
- 「人人暢道通行」計劃「擴展計劃」的其中一個項目，即橫跨寶寧路近寶順路的行人天橋正在加建升降機，該行人天橋的人流不多，但仍獲委員同意興建。故認為現時亦應秉持為市民利益著想的宗旨，支持 NF310 行人天橋加建升降機建議。委員會早已通過推行建議，如現時撤回，恐怕會有違部分居民的期望。

7. 路政署姚潮宗先生的回應綜合如下：

- 擬建升降機為利民措施，旨在方便長者及行動不便人士利用行人天橋橫過馬路，路政署會尊重委員會對推行此項目與否的決定。
- 路政署初步計劃在煜明苑範圍內興建 2 號升降機，其位置會靠近由路政署負責維修及保養的馬路。路政署已於本月與煜明苑業主立案法團會面，法團主席表示他需先諮詢居民，才能決定支持有關建議與否，他亦向路政署查詢建築費用，另外，如工程涉及收地，收地的費用為多少。就此，路政署會請顧問公司及地政總署進行相關估算，以供法團考慮。
- 在 2017 年，委員會在六個項目中揀選了題述三個建議作為下一階段的推展項目。至於餘下的三個建議，包括橫跨清水灣道近壁屋懲教所的行人天橋(下稱「NF294 行人天橋」)、NS149 行人隧道及 SK03 行人天橋，將根據 2018 年施政報告，納入「人人暢道通行」計劃「第三階段計劃」。路政署已就「第三階段計劃」展開聘請工程顧問的工作，以期在 2019 年第三季為有關項目開始進行可行性研究及初步設計。
- 路政署暢道通行組負責推行加建升降機的計劃，設置地面過路設施與否則由運輸署負責研究。
- 就委員對昭信路的交通設施的關注及意見，相信相關部門會按該區的整體發展及交通狀況再作詳細研究，與現時的加建升降機建議並無衝突。

8. 運輸署工程師／行人區改善計劃馬志雄先生報告，在 2018 年 5 月，路政署就 NF310 行人天橋加建升降機的初步設計方案諮詢委員會的意見。在討論期間，有委員就周邊的地面過路設施提供意見。運輸署曾數次與當區議員實地視察，並闡釋現時昭信路的交通狀況正常。在 2018 年 7 及 9 月委員會會議上，運輸署再就相關事宜回應了委員的意見。因應昭信路公營房

屋發展，在 2019 年 5 月 15 日西貢區議會特別會議上，政府計劃在昭信路近銀澳路加設地面過路設施。就題述建議，運輸署沒有補充。

臨時動議：要求路政署「人人暢道通行」計劃必須衡功量值，善用公帑，按人流及地區實際需要去排優先次序，照顧市民尤其老弱婦孺及傷殘人士

9. 有委員認為在考慮推展哪個項目時，應採用較客觀的原則，以示公允，亦能確保公帑運用得宜。故提出臨時動議，措辭為：「要求路政署『人人暢道通行』計劃必須衡功量值，善用公帑，按人流及地區實際需要去排優先次序，照顧市民尤其老弱婦孺及傷殘人士」，動議獲得和議。

10. 委員的意見綜合如下：

- 臨時動議的原則對人口不多的鄉郊地區不公平。將軍澳新市鎮的設施相對充足，如必須以人流作為考慮因素，將難以為鄉郊地區帶來任何新設施。但有委員表示，除了按人流去排優先次序外，臨時動議亦有要求按地區的實際需要排序，故不會對鄉郊地區造成不公。
- 在 2017 年，委員會通過把題述三個建議納入為推展項目時，已充分考慮其可行性。若動議人提出的臨時動議會影響該三個建議的進度，則不會支持該動議。
- 查詢「人人暢道通行」計劃「第三階段計劃」的建議何時會落實。

11. 主席表示，即使臨時動議獲通過，亦不會推翻委員會 2017 年所作的決定。

12. 委員的意見綜合如下：

- 臨時動議的動議人未有提供足夠資料。如倉促進行討論及表決，將難以向公眾交代，故不會贊成臨時動議。
- 上述臨時動議無迫切性，與本議題亦無直接關係，建議於下次會議提出，並提供足夠資料，好讓委員作充分討論。
- 每個地區的情況各有不同，實難以制定一套客觀的標準去揀選需優先處理的項目，故才需要在委員會討論。至於如何能讓委員會的揀選過程更具透明度，則有待檢討。
- 現時香港知專設計學院已設有無障礙設施，但只在平日運作。曾要求該學院全天候開放予市民使用，但遭拒絕。因此，認為有需要在 SK03 行人天橋加建升降機。

13. 路政署姚潮宗先生表示，路政署正按步就班地跟進「第三階段計劃」的相關事宜，並已包括 NF294 行人天橋、NS149 行人隧道及 SK03 行人天橋，臨時動議結果不會影響推展項目的進度。

14. 主席表示，因應委員的意見，他決定不接受上述由陳繼偉先生提出，並由方國珊女士及張美雄先生和議的臨時動議。

15. 有委員表示，委員期望提出臨時動議以表達立場。既然臨時動議不會影響現時推展中的項目，則應讓委員就議案進行表決。

16. 陳繼偉先生表示由 2017 年起已對 NF310 行人天橋加建升降機建議有保留，並要求記名記錄。他續表示，有關部門亦未有就他提出的意見作出回應。

17. 主席總結，大部分委員支持 NF310 行人天橋加建升降機建議，請路政署及顧問公司跟進委員的意見，並期望能盡快落實有關工程。

橫跨翠琳路近翠林社區會堂的行人天橋(結構編號:SK01)(下稱「SK01 行人天橋」)加建升降機建議

橫跨翠琳路連接翠林商場及景明苑的行人天橋(結構編號:SK02)(下稱「SK02 行人天橋」)加建升降機建議

18. 委員的意見綜合如下：

SK01 行人天橋加建升降機建議

- 「人人暢道通行」計劃「下一階段」擴寬至非由路政署維修及保養的行人通道，SK01 行人天橋因而能納入計劃。市民對升降機的需求殷切，故要求盡快落實工程。
- 擬建升降機位於翠林邨私人土地範圍內，經初步諮詢，翠林邨業主立案法團初步同意上述建議。
- 早前顧問公司就 SK01 行人天橋工程進行前期勘探期間需要封路，影響附近的交通流量，亦影響巴士進出翠林邨巴士總站。
- 據了解，顧問公司原本計劃在行人路上興建升降機，但由於有關路段地底有大量管道，如要改道，將有技術困難，亦會對交通造成長時間的阻礙。
- 居民關注擬建升降機的等候範圍是否足夠，擔心會與在毗鄰樓梯上落的人士造成碰撞。此外，擬建升降機外為一條斜道，升降機與翠林邨平台

之間亦有數級樓梯，市民出入升降機時略為不便，故期望在進行具體設計時，升降機及翠林邨平台均能設在同一平面上。

- 擬建升降機門面向翠琳路，而非翠林邨或 SK01 行人天橋樓梯出口，市民需步行十數米以往來升降機門。故建議在確保有足夠等候範圍的前提下，把升降機門改為面向行人天橋樓梯出口，甚或設置兩個升降機門。

SK02 行人天橋加建升降機建議

- SK02 行人天橋牽涉景明苑、房屋署及領展，擬建升降機則位於景明苑私人土地範圍內，故詢問會如何處理借用土地事宜。
- 請路政署明確交代景明苑業主立案法團是否同意上述建議。
- 查詢行人天橋是否每日 24 小時開放予公眾使用，而日後的維修及保養工作是否由景明苑負責。
- 林少忠先生申報他是景明苑業主立案法團主席，他會與管理委員會研究由路政署提供的資料，以探討如何跟進有關建議。如有初步共識，會通知路政署。

其他／綜合

- 翠林邨及景明苑是本區最早期建成的屋苑，居民有老化趨勢，故支持上述兩個項目，並期望路政署盡快與上述屋苑磋商以落實工程。
- 由合成完成圖所見，升降機塔的主要結構為透明玻璃，詢問採用玻璃的原因出於美觀或是有保安考慮。現時香港單車館外的升降機同樣採用這類設計，惟玻璃夾縫間容易積聚塵垢，既不美觀，清潔工人又難以清除，亦擔心會影響升降機機件運作。在詳細設計時，建議顧問公司及路政署考慮日後如何進行清潔。
- 興建架空平台連接行人天橋及升降機的設計可取，希望日後能套用於所有非由路政署負責維修及保養的行人天橋。
- 每部升降機的造價預計為 2,000 至 3,000 萬元，並不合理，故詢問有否調減空間，並要求盡量控制工程成本，例如在進行前期工作期間，減少聘用高級工程人員。

19. 路政署姚潮宗先生的回應綜合如下：

- 「人人暢道通行」計劃的升降機旨在為公眾提供無障礙通道，升降機門面向公共行人路的設計較為理想。同時，非屋苑住戶亦不需經過屋苑範圍才能前往乘搭升降機。另一方面，路政署會研究可否做到連接 SK01 升降機出口及翠林邨平台，方便居民使用升降機。
- 根據相關地契條款，SK02 行人天橋由景明苑負責維修及保養。擬建升降機及連接升降機至行人天橋的架空平台均由路政署負責維修及保養，包

括電費及清潔費等。加建升降機不會影響行人天橋的維修及保養權責。

- 路政署早前已批出前期合約進行探土工作，由於 SK01 及 SK02 行人天橋附近的行人路十分狹窄，有關路段更有大量地底設施，遷移這些地底設施及建升降機或需時兩至三年，會對交通造成長時間阻塞，路政署於是修改設計方案，並考慮在鄰近屋苑範圍內興建升降機。
- 路政署稍後會透過相關委員聯絡業主立案法團，以進一步跟進相關的地契及法律事宜。而由於上述兩條行人天橋均非由路政署負責維修及保養，故加建升降機不能涉及收地。若不能在相關屋苑範圍內興建升降機，則可能需要擱置建議。路政署早前曾與相關委員實地視察及備悉委員的意見，並會在詳細設計階段作參考之用。
- 非由路政署負責維修及保養的公共通道，須符合四個條件才能考慮加建升降機，其中包括市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道。根據地契條款，上述兩條行人天橋均符合此條件。
- 現時升降機塔初步建議使用混凝土及玻璃的設計，在日後的詳細設計階段，路政署會考慮採用鐵及玻璃的設計，從而縮短時間及減低對居民的影響，同時亦期望能相應地降低工程造价。

20. 萬利仕(亞洲)顧問有限公司陳浩剛先生的回應綜合如下：

- SK01 行人天橋擬建升降機並非座落於完全平坦的路面。如有足夠空間，會盡量避免在升降機門對出位置設置斜道，以保障使用者的安全。公司會在詳細設計階段作進一步研究。
- 按照初步設計，升降機塔的部分範圍會採用玻璃設計。除有外觀上的考慮外，亦有保安考慮。此外，日後或會採用磨砂玻璃，以保障女性私隱。
- 由於新建的升降機主要採用機械式抽風系統，公司在考慮採用哪種升降機塔結構時，均會檢視其座向，以確保能發揮散熱作用。同時，考慮到日後的清潔困難，升降機塔亦不會採用全玻璃設計。因此，在進行詳細設計時，會研究玻璃、百葉窗及非透明部分應佔的比例。
- 所有加建升降機的工程均透過公開招標方式進行，招標文件會訂明經相關政府部門審核的工程範圍。遴選承建商過程亦會按照政府一貫的程序及機制進行。公司會在可行的情況下，盡量簡化工程範圍及減少不必要的開支，以期降低整體工程造价。

21. 委員的跟進意見綜合如下：

- 查詢升降機塔採用鐵結構後，可節省的成本及工程時間。
- 是否興建上述升降機的關鍵在於相關屋苑是否同意借出土地。現時相關屋苑仍未就建議達成共識，認為路政署應在取得屋苑同意後才諮詢委員

會。另亦希望相關屋苑在委員會下次會議前決定是否同意加建升降機建議，避免延誤工程進度。相反，有委員則認為路政署在取得屋苑同意前諮詢委員會是出於對委員會的尊重。翠林邨業主立案法團在上星期的管理委員會會議中已原則上同意有關方案。為了讓各業主了解及授權有關建議，翠林邨將於 9 月召開業主大會。如有需要，會邀請路政署及顧問公司出席並向居民解釋工程計劃。此外，除須取得相關屋苑的同意外，路政署亦須處理各項技術問題，以及諮詢其他政府部門方案是否可行。因此，最理想的做法是路政署先確認方案可行，再得到委員會的支持，最後才徵求相關屋苑的同意以落實工程。否則，將難以向居民交代。

22. 路政署姚潮宗先生回應，在落實工程前，路政署除須取得相關屋苑的同意外，亦須諮詢不同政府部門，以及檢視建議是否符合相關法例，以確定方案可行。路政署會與當區議員共同合作，處理各項困難以落實升降機工程，供市民及屋苑居民使用。

23. 萬利仕(亞洲)顧問有限公司陳浩剛先生回應，採用鐵升降機塔結構的研究仍在初步階段，初步估計，相對混凝土結構，整體工程時間可縮短兩至三個月。

24. 主席總結，委員會支持 SK01 及 SK02 行人天橋加建升降機建議，請路政署及顧問公司跟進委員的意見。如有任何最新消息，請路政署盡快通知委員會。在委員同意下，主席表示刪除續議事項(9)。

III. 二〇一九年五月一日至二〇一九年六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 5 至 7、72 至 75 及 100 至 103 段)
(SKDC(TTC)文件第 159/19 號)

25. 委員備悉會議文件。

IV. 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三次會議與巴士相關的跟進情況
(上次會議記錄第 8 段)
(SKDC(TTC)文件第 160/19 號)

26. 委員備悉會議文件。

(2)將軍澳隧道巴士轉乘站

(上次會議記錄第 10 至 16、50 至 54、60 至 64 及 72 至 75 段)

27. 委員的意見綜合如下：

- 如各間巴士公司無法提供跨公司轉乘優惠，將軍澳隧道巴士轉乘站(下稱「轉乘站」)將難以發揮其功能。委員多年前已要求運輸署跟進有關安排，故查詢進展。
- 日後乘搭途經山上地區的巴士路線的乘客可在秀茂坪邨近秀暉樓落車，再步行至轉乘站轉乘不同路線，反之亦然。建議為有關乘客提供轉乘優惠。
- 現時提供往來沙田區服務的第 798 號線行經將軍澳隧道，要求把往來馬鞍山的新建議路線繞經山上地區，以分別服務不同地區的居民。如往來馬鞍山的新路線最終不會繞經山上地區，則要求第 798 號線全日繞經山上地區，方便山上地區的乘客前往轉乘站轉乘往來馬鞍山的路線，並建議為上述兩條路線的乘客提供轉乘優惠。
- 轉乘站只有五個巴士站，不足以容納區內所有路線停站，擔心會加劇將軍澳隧道的擠塞。就此，上屆委員會轄下的西貢區巴士路線工作小組成員曾提出巴士路線重組方案。鑑於今屆區議會將於 10 月停止運作，而轉乘站最快於今年年底落成，如有任何初步資料，要求運輸署在區議會停止運作前提供予委員參考。另建議於下次會議前加開一次特別會議，與運輸署及巴士公司就轉乘站的轉乘安排及路線重組等事宜進行討論，並藉此機會整體地檢視將軍澳不同分區的巴士路線，包括研究能否加強部分路線至全日行駛。
- 近景林邨及頌明苑之間的一段寶順路的巴士站設有巴士灣，建議考慮利用該處的空間，供乘客轉乘不同巴士路線。
- 希望運輸署不會在區議會停止運作期間推行任何巴士路線的改動計劃。

28. 運輸署高級運輸主任／西貢朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 運輸署正積極與各專營巴士公司商討跨公司轉乘優惠的安排，如有具體資料，會適時向委員會匯報。
- 目前翠林邨及康盛花園一帶的居民可利用不同公共交通服務往來九龍東及九龍西。巴士公司將會為由上述地區開出並途經轉乘站的路線增設中途站。運輸署會留意乘客需求，適時研究服務調整計劃。
- 運輸署巴士發展部已備悉委員建議延伸往來馬鞍山的新路線至山上地區的意見，並正研究調整路線以配合居民的需要。如有進一步消息，會就修訂的路線諮詢委員的意見。

29. 有委員表示，現時由山上地區開出並途經將軍澳隧道的第 98P 號線只提供繁忙時段服務，居民在其他時段無法利用該線往來轉乘站。此外，同樣途經將軍澳隧道的第 690 號線為過海路線，收費較高，故希望在轉乘站提供分段收費。

30. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署備悉委員的意見，並會在研究相關安排時作參考之用。

31. 九巴經理(車務)麥成邦先生回應，九巴正跟進與轉乘站相關的各項安排，並備悉委員的意見。

32. 主席表示保留上述議題，並會召開特別會議及邀請運輸署及巴士公司出席。

【註：請同時參閱第 63 至 65 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 17 至 19 及 138 至 144 段)

33. 有委員希望盡快落實題述建議，並查詢有關進度。

34. 運輸署朱卓敬先生回應，據了解，地區諮詢已接近完成，意見普遍正面。另一方面，由於工程牽涉移除樹木，運輸署正進行技術層面的諮詢工作，並會爭取盡快落實有關工程。

35. 主席表示保留上述議題。

(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
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公共交通交匯處，以及研究可行性
(上次會議記錄第 20 至 26 段)

36. 運輸署朱卓敬先生報告，運輸署及城巴在今年 5 月安排委員進行試車，並備悉委員對行車時間延長及部分中途站會被取消的關注。運輸署亦備悉有關移除景嶺路中間分隔欄杆，讓南行的巴士直接駛入調景嶺公共運輸交匯處的建議，署方交通工程部正研究有關方案。

37. 有委員表示，運輸署在十多年前提出移除景嶺路中間分隔欄杆的方案，

並已進行可行性研究及擬備圖則，故認為毋須重新進行研究。上述方案不會對現有中途站構成影響，亦能讓乘客免受日曬雨淋之苦，不滿運輸署遲遲未有落實。此外，要求運輸署回應有否找到相關紀錄。

38. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署會繼續翻查相關紀錄，同時亦須檢視現時景嶺路的交通狀況，以研究上述建議是否仍然合適。如有進一步消息，會向委員會匯報。

39. 有委員要求運輸署清楚交代有否找到相關紀錄，並於下次會議提供相關圖則以作參考。

40. 主席表示保留上述議題，並要求運輸署提供相關資料。

- (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27至31段)

41. 九巴麥成邦先生報告，寶琳北路康盛花園分站(往九龍方向)的顯示屏已於今個星期落成啟用，九巴對因天雨而導致工程有所延誤感到抱歉。九巴亦已向運輸署提交在第690號線(往將軍澳方向)寶琳北路康盛花園及翠林邨巴士站增建上蓋和座椅的申請，並正待審批。

42. 運輸署朱卓敬先生補充，運輸署在收到上述申請後，已透過西貢民政事務處(下稱「西貢民政處」)進行地區諮詢，地區反應普遍正面。運輸署同時亦向相關部門作技術層面的諮詢，包括檢視周邊的地底設施及地理環境等。運輸署會繼續跟進有關建議。

43. 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。

要求運輸署於翠林邨往九龍方向290/290A/290X及93M巴士站加建上蓋及加設座椅
(SKDC(TTC)文件第161/19、191/19及198/19號)

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

45. 委員備悉運輸署及九巴的書面回覆。

46. 委員的意見綜合如下：

- 據悉，寶琳北路康盛花園分站(往九龍方向)的顯示屏尚未開始運作。
- 要求於康盛花園(往將軍澳方向)的巴士站加裝顯示屏，並期望能盡快接駁電力供應。
- 要求在第 290/290A/290X 及 93M 號線(往九龍方向)翠林邨巴士站興建上蓋。此外，現時有市民在上述巴士站和毗鄰的巴士站放置座椅，擔心會阻礙乘客上落，故要求九巴在有關巴士站安裝正規座椅。

47. 九巴麥成邦先生確認寶琳北路康盛花園分站(往九龍方向)的顯示屏已投入運作。另外，就委員建議加設座椅的巴士站，九巴會先與相關委員了解具體位置，再作跟進。

48. 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。在委員同意下，主席表示刪除續議事項(5)。

**(6) 搬遷第 796X 號線環保大道領都巴士站
(上次會議記錄第 32 至 34 段)**

49. 委員的意見綜合如下：

- 查詢搬遷上述巴士站的進度。
- 在本月初，環保大道有貨車疑因急煞導致泥漿傾瀉，對行人構成安全隱憂。
- 題述巴士站位處的一段環保大道來回方向共有六條行車線，每日有數以千架重型車輛行經，加上附近的人口及車流不斷增加，興建橫跨環保大道的行人天橋刻不容緩。據悉石角路 1-3 號的發展商須按相關規劃條款，興建橫跨環保大道的有蓋行人天橋，故要求運輸及房屋局(下稱「運房局」)敦促相關發展商盡快落實有關工程。

50. 運輸署朱卓敬先生回應，現時環保大道近石角路已設有行人過路設施供市民(包括在環保大道領都巴士站落車後前往領都的乘客)使用。另外，運輸署正積極與數據中心發展商商討行人路修復工作計劃。當修復工作完成後，運輸署會與巴士公司安排將有關巴士站向北移近現有行人過路處位置。如有進一步消息，會向委員會匯報。

51. 主席表示保留上述議題，並會去信運房局表達委員的訴求。他續要求運輸署提供搬遷題述巴士站的具體時間表。

- (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
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 35 至 41 段)

52. 委員的意見綜合如下：

- 專線小巴第 106 號線已停辦，乘客需改搭專線小巴第 111 號線往來九龍灣商貿區，故要求增設巴士服務以疏導乘客。
- 新界東四區之中，只有西貢區仍未推行區域性巴士路線重組。第 93 及 95 系列路線已營運接近 30 年，有必要進行重組及優化。
- 第 93 及 95 系列路線途經鄉郊地區，坑口鄉事委員會執行委員會曾在其會議上討論如何改善相關服務。其中，要求延伸第 95M 號線至九龍灣商貿區。另亦期望運輸署加強與持份者的溝通，如有需要，可安排運輸署與村代表會面。

53. 運輸署朱卓敬先生回應，在第 106 號線停止服務後，其他替代公共交通工具的營辦商包括專線小巴第 111 號線及部分九巴路線已加強有關服務。運輸署亦已於 2019 年 7 月 5 日刊憲，邀請有興趣人士申請在同一客運營業證下營辦專線小巴第 106、107 號線及往來寶林至駿昌街的新小巴路線，遴選營辦商的程序可望於今年年底前完成。另一方面，運輸署一直與九巴積極研究如何優化題述路線的服務，如有進一步消息，會適時諮詢委員或在日後的巴士路線計劃匯報。

54. 委員的跟進意見綜合如下：

- 建議在魷魚灣村道近魷魚灣海關人員宿舍增設第 106 及 107 號線站點。亦有委員表示，上述路線正進行公開招標，對是否仍有空間更改路線存疑。如否，則建議在不影響現有乘客的前提下，開辦行經上述地點的支線，並請運輸署及早提供新路線的資料及諮詢委員會。

55. 運輸署朱卓敬先生表示會於會後與相關委員了解更多有關上述路線的背景資料後再作跟進。

56. 主席表示保留上述議題。

(8) 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 43 至 45 段)

57. 路政署區域工程師／西貢謝良有先生報告，運輸署早前已因應當區議員的意見微調有關設計。路政署現正就工程擬備臨時交通安排及申請掘路許可證，工程預計最快可於 10 月展開。

58. 主席表示保留上述議題一次。

(9) 要求調整 94 巴士路線班次時間
(上次會議記錄第 46 至 49 段)

59. 委員的意見綜合如下：

- 運輸署近月曾向不同地區人士及西貢分區委員會解釋相關計劃，並表示會先試行計劃三個月，再檢討成效。
- 一直要求恢復上午繁忙時段往西貢方向的班次至 30 分鐘一班，雖然運輸署及巴士公司未能完全迎合有關訴求，但仍期望能盡快落實建議以改善現況。
- 運輸署與九巴近年陸續在西貢開辦假日路線，要求運輸署一併改善平日往來西貢(特別是北潭涌一帶)及市區的公共交通服務，例如往來沙田的小巴服務。

60. 主席詢問，現正值暑假，在此期間試行有關計劃會否影響準確性。

61. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署留意到包括繁忙時段在內，第 94 號線的載客量大致能應付乘客需求。乘客普遍關注候車時間過長多於乘客留後問題。亦有意見指在郊遊高峰期間，乘客需求或會有所增加，故此，運輸署及九巴有計劃修訂第 94 號線上午繁忙時段往西貢市方向的班次至 25 至 35 分鐘一班，以及在平日下午 5 時新增一班車開往西貢市，從而改善乘客需求最殷切的時段內的服務。運輸署正與九巴協調上述建議的落實時間，預計最快可於 7 月內實施。為令居民更了解修改詳情，九巴將印備路線資料及傳單予居民參閱。運輸署及九巴會密切留意路線的服務水平，並在落實修訂時間表及九月開學後，繼續檢視有否改善空間。另一方面，九巴的駐站外勤人員會密切留意客量情況，如有需要，便會抽調資源加開班次以疏導乘客。

62. 主席表示保留上述議題。

(10) 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 10 至 16、50 至 54 及 138 至 144 段)

63. 委員的意見綜合如下：

- 山上地區的居民需前往寶林乘搭第 798 號線，但該路線由調景嶺開出，巴士在抵達寶林時常已滿座，故建議題述路線由康盛花園開出，然後經將軍澳各區再開往馬鞍山方向。但有委員表示，或會有部分乘客認為上述建議走線的行車時間過長。
- 查詢題述路線會由哪一間巴士公司營運，並期望能盡快完成遴選營辦商的程序。
- 要求題述路線提供分段收費，方便乘客轉乘，並查詢跨巴士公司轉乘計劃的詳情。
- 今屆區議會即將暫停運作，故要求運輸署盡早與委員商討題述路線的走線，以及避免在區議會暫停運作期間，否決繞經山上地區的建議。
- 要求開辦全日往來山上地區及沙田的巴士路線，或加強第 798A 號線至全日服務，即使班次不頻密亦可接受，同時亦能方便乘客在轉乘站轉乘不同路線，包括題述路線。
- 第 798 號線廣受區內居民歡迎，要求加強有關服務。
- 山上地區的地理位置不便，現有公共交通服務亦不足，運輸署應盡快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。

64. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署巴士發展科正積極研究委員提出的走線方案，如有進一步消息，會向委員會匯報。

65. 主席表示保留上述議題，並建議在即將舉行的特別會議中與運輸署作詳細討論。

【註：請同時參閱 27 至 32 及 169 至 171 段】

(11) 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
(上次會議記錄第 10 至 16 及 60 至 64 段)

66. 運輸署朱卓敬先生報告，運輸署理解委員提出的建議旨在為調景嶺的居民提供往來尖沙咀的快捷巴士服務。事實上，現時調景嶺的居民可選乘第 796P 號線往來尖沙咀，而運輸署及巴士公司亦一直積極改善該線的服務。由 7 月 21 日起，第 796P 號線將增設星期六、日及公眾假期往將軍澳方向的晚間服務，逢星期一至五往將軍澳方向班次的服務時間亦會進一步延長至午夜 12 時。運輸署會繼續與巴士公司擴展有關服務，以配合將軍澳南、環

保大道及日出康城一帶的人口發展。

67. 委員的意見綜合如下：

- 第 796P 號線加強服務後，已能為將軍澳南一帶的居民提供更便利往來尖沙咀的巴士服務。但亦有委員認為第 796P 號線於九龍的覆蓋範圍不及第 296D 號線廣，兩條路線未能完全達至互補作用，故期望運輸署繼續研究題述建議。另外，第 796P 號線途經將軍澳區內多個中途站，因應人口增加，建議分拆路線以分別服務不同地區的居民。
- 第 296D 號線途經兩個出入境管制站，包括中國客運碼頭及高鐵西九龍站。現時調景嶺的居民主要利用鐵路往來高鐵西九龍站，但路程頗為迂迴，對需往來內地的乘客而言相當不便。
- 在考慮是否延伸第 296D 號線至調景嶺的同時，建議研究更改路線的總站位置，從而讓尚德成為巴士在駛離將軍澳並開往九龍方向時的最後一個上客站，以減低對現有乘客乘車時間的影響。另亦建議分拆路線，以分別服務不同地區的居民。
- 委員已提出延伸第 296D 號線至調景嶺並於將軍澳中心及調景嶺公共運輸交匯處設中途站的建議多年。沒有委員反對建議，巴士公司亦對建議表示歡迎，運輸署卻以會增加行車時間及行車距離為由，拒絕落實建議。事實上，現時區內不少路線同樣途經將軍澳大部分地區，運輸署卻批准有關走線，質疑有雙重標準之嫌。
- 第 296D 號線於繁忙時段的載客率甚高，其中在勞資審裁處的回程中途站更經常出現乘客留後的情況。此外，該線的脫班問題亦嚴重，班次更不及第 98D 號線頻密，故要求運輸署在決定延伸該線至調景嶺前，須確保不會影響現有的班次服務，否則對建議有保留。
- 題述建議會令行車時間增加，故要求必須透過增加資源並加密班次以落實有關建議，以及確保不會因此而加價。
- 要求在第 296D 號線九龍灣國際展覽中心回程中途站增設分段收費。
- 將軍澳南的人口不斷增加，故建議延伸第 296A 號線至將軍澳南及寶邑路一帶，從而為居民提供往來牛頭角及觀塘的巴士服務。
- 早前運輸署建議專線小巴第 114A 號線於尚德巴士總站內增設中途站，後來又提出更新方案，只在尚德廣場外設站，對此感到可惜。

68. 運輸署朱卓敬先生表示會把委員的意見轉達予巴士發展部人員參考，從而宏觀地研究不同建議。就延伸第 296D 號線至調景嶺的建議，現時調景嶺及將軍澳南的居民可利用巴士及港鐵兩種公共交通服務往來油尖旺區；至於尚德邨與港鐵站的距離較遠，現時該區設有兩組巴士路線往來油尖旺區。上述公共交通服務的選擇已能應付各區的乘客需求。儘管如此，運輸

署會密切留意將軍澳的人口發展及乘客需要，適時向委員會匯報相關的服務調整方案，特別是加強第 796P 號線的服務。

69. 有委員表示約於 10 年前已提出題述建議，這些年間將軍澳南有多個新屋苑落成，故認為運輸署應立刻落實建議。另一方面，部分由將軍澳南開出的路線如第 796 系列路線同樣繞經尚德邨，他不反對有關安排，故同樣地希望其他委員支持題述建議。

70. 運輸署朱卓敬先生重申，現時不論調景嶺及尚德邨一帶的乘客均有多於一項的公共交通服務選擇，有關服務均能應付乘客需求。至於委員反映有關現有服務的班次準繩度的意見，運輸署會與巴士公司檢討。

71. 主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱 130 至 136 段】

(12) 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（上次會議記錄第 65 至 69 段）

72. 委員的意見綜合如下：

- 第 796E 號線延伸至將軍澳工業邨超過一年，查詢路線最近的載客量，並要求增加班次，以應付人口增長。
- 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，並預計在今年第三季實施，要求增加巴士資源開辦新增的班次。另亦要求盡快落實延伸該線及第 296P 號線至大角咀、油麻地及長沙灣甘泉街的建議，並查詢相關時間表。
- 查詢第 796 系列各路線的載客量。此外，第 796P 號線將延長服務時間，故詢問會如何在各條路線之間分配巴士資源。
- 要求加強第 N796 號線的服務。
- 現時第 A29 號線每日只有清晨兩班車延伸至環保大道，不足以應付將軍澳南、環保區及清水灣半島一帶的居民需求。現正值旅遊旺季，故要求加強有關服務，免卻居民轉乘的不便。

73. 新巴／城巴總公眾事務主任鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- 根據 2019-2020 年度巴士路線計劃，新巴建議第 796E 號線在星期一至五上午繁忙時段，新增三班由將軍澳工業邨開往蘇屋的班次，當中兩班會由第 796C 號線延伸至將軍澳工業邨開出，另一班則透過新增的巴士資

源提供服務。運輸署支持上述方案，新巴預計於今年第三季實施建議。有關第 796E 號線的載客量數據，會於會後提供。

- 新巴備悉委員就第 796P 號線的意見，亦將會提升該線的服務。
- 新巴備悉委員就第 796 系列路線班次及行車路線的意見，公司會與運輸署保持緊密溝通，並研究有關建議。

74. 九巴經理(交通策劃)黃寶雲女士回應，延伸第 296P 號線至長沙灣甘泉街的建議技術上初步可行，九巴會積極研究優化路線的方案，如有需要，會向委員會作進一步匯報。

75. 有委員表示，將軍澳南及日出康城的人口急劇增加，樂見新巴加密第 796P 號線的班次，並希望能繼續提升有關服務。

76. 主席表示保留上述議題。

【新巴／城巴會後補註：根據最近的營運紀錄，796E 號線的載客率約為七成半。】

(二)委員提出的 3 項動議(巴士)

(1)要求運輸署於翠林邨往九龍方向 290/290A/290X 及 93M 巴士站加建上蓋及加設坐椅
(SKDC(TTC)文件第 161/19、191/19 及 198/19 號)

77. 主席表示，第 1 項動議已於較早前合併討論及通過。

(2)N290 通宵巴士增加班次至全晚行駛
(SKDC(TTC)文件第 162/19、192/19 及 199/19 號)

78. 主席表示，議案由何民傑先生動議，並由呂文光先生和議。

79. 委員備悉運輸署及九巴的書面回覆。

80. 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。

(3)要求各巴士公司減少流動電話應用程式的廣告數量
(SKDC(TTC)文件第 183/19、193/19 及 206/19 號)

81. 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。

82. 委員備悉九巴及新巴／城巴的書面回覆。

83. 委員的意見綜合如下：

- 巴士公司的流動電話應用程式能幫助乘客在短時間內作出乘車決定，故希望盡量減少廣告數量，並建議在使用者開啟應用程式一段時間後才彈出廣告。而關閉廣告的按鈕亦應更清晰，讓使用者可迅速地關閉廣告。
- 巴士公司應在展示廣告的設定及使用者的便利度之間取得平衡，並認為只要廣告不阻擋顯示資訊的版面已可接受。
- 查詢流動電話應用程式的廣告收益佔巴士公司總收入的比例。
- 詢問巴士公司可否利用流動電話應用程式的廣告收益回饋乘客，調減車資。相反，如減少廣告數量，會否對巴士公司造成加價壓力。

84. 九巴黃寶雲女士回應，有關流動電話應用程式廣告收益的查詢，九巴暫時未能於會上提供相關資料，但可於會後提供。

85. 新巴／城巴鍾佩怡女士回應，公司推出流動電話應用程式，旨在方便乘客隨時隨地查詢巴士實時抵站時間等資訊。流動電話應用程式及其新功能的開發、維護和保養涉及龐大資源，公司有需要在流動電話應用程式加入廣告以幫補有關開支。而巴士日常營運涉及不同開支，例如巴士零件、人力成本及燃油等。流動電話應用程式廣告的收益佔公司收入的一小部分，未能減輕公司增加票價的壓力。

86. 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九巴及新巴／城巴跟進委員的意見。

87. 委員就其他與巴士相關的事宜的意見綜合如下：

- 當年為配合將軍澳的填海工程，將軍澳村的村民不惜犧牲原有土地，故希望能表揚他們的付出。因此，多年前已要求把「寶林消防局」巴士站易名為「將軍澳村」，期望能盡快落實建議。
- 早前新巴將第 796X 號線領都回程中途站易名為「MEGA Plus 數據中心」，惟部分乘客不清楚該數據中心的位置，故建議將站名改為「領都，MEGA Plus 數據中心」。

88. 主席請巴士公司跟進委員的意見。

89. 由於在稍後的議程中，與「其他公共交通服務」相關的續議事項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。

VII. 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)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 7、10 至 16 及 72 至 75 段)

90. 有委員表示，早前運輸署在未有諮詢地區人士的情況下，取消第 91R 號線由將軍澳開往清水灣方向的服務，故希望運輸署日後能加強與地區人士的溝通。另外，第 91 號線(往九龍方向)上午繁忙時段的班次被削減，影響香港科技大學及鄭植之中學的學生。故建議把第 91S 號線轉為第 91 號線的特別班次，由清水灣開往坑口站，方便居民轉乘第 91M 號線，再逐步常規化。

91. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署曾於 2016 年暑假後檢討第 91R 號線的服務，由於由將軍澳開往清水灣方向的班次的載客率頗低，故該線由 2017 年起取消往清水灣方向的服務。乘客對有關服務的需求暫未見顯著增加，運輸署及巴士公司會適時檢視是否需要恢復有關服務。

92. 九巴黃寶雲女士回應，現時第 91S 號線尾班車於上午 7 時 55 分開出，巴士在抵達坑口總站後，或需調配作其他用途。另一方面，九巴亦需檢視當巴士返回清水灣再開往九龍時，是否仍能配合乘客需求的高峰時段。如資源能作出調動，同時又能協助疏導乘客，九巴樂意研究有關建議。

93. 主席表示保留上述議題。

(2)要求解決西貢居民假日乘車困難的問題

(上次會議記錄第 76 至 78 段)

94. 委員的意見綜合如下：

- 除增加現有公共交通服務的班次外，要求運輸署研究方案讓中途站的居民可優先乘車，例如分別設立居民及一般乘客兩個輪候隊伍，而居民則可使用專用月票以茲識別。
- 在假日期間，即使在未滿座的情況下，個別九巴路線的特別班次不停部分中途站(如窩美及響鐘)，當巴士駛到南邊圍後，便會取道新西貢公路

前往九龍。

95. 運輸署朱卓敬先生回應，在專營巴士的運作上，暫未有類似居民專用輪候隊伍的安排，運輸署須細心研究有關建議。另一方面，運輸署傾向先加強現有公共交通服務，並繼續與專線小巴營辦商及巴士公司留意服務水平，在有需要時調配資源以提供額外班次。

96. 九巴麥成邦先生表示，就個別路線特別班次的服務，九巴會先與相關委員了解具體情況，再作回應。

97. 主席表示保留上述議題一次。

【九巴會後補註：因應新路線 92R 於 2019 年 8 月 11 日投入服務，九巴現正檢視假日個別路線特別班次的服務安排。】

98. 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。

VI. 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三次會議與港鐵相關的跟進情況

(上次會議記錄第 80 段)

(SKDC(TTC)文件第 168/19 號)

99. 委員備悉會議文件。

(2) 加密康城站全日列車班次及優化康城站設施

要求在寶琳區加設港鐵特惠站

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

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

(上次會議記錄第 81 至 91 段)

【註：主席暫時離席，會議由副主席代為主持】

100. 委員的意見綜合如下：

- 在 7 月 17 及 18 日上午，將軍澳綫及觀塘綫分別發生信號系統故障。其中，港鐵表示 7 月 17 日的故障是發生於將軍澳站及康城站之間，要求

港鐵詳細說明事故詳情、發生故障的原因，以及過往曾否出現類似事故。將軍澳綫有兩條支綫，分別來往寶琳站及康城站，而將軍澳站位於兩條支綫中間，要求港鐵針對將軍澳站的獨有性質，檢視列車及路軌不同部件的狀況及制定風險管理措施，以減少事故發生。

- 最近港鐵故障頻生，期望改善有關情況。

101. 港鐵助理公共關係經理 - 對外事務蘇玉燕女士就 7 月 17 日將軍澳綫的信號系統故障而導致服務受阻致歉。當日將軍澳綫先後出現三次信號系統不穩定的情況，港鐵每次均即時進行緊急維修。在第一次事故發生後，列車服務約於上午 7 時 15 分回復正常。第二及第三次事故分別於大約上午 10 時 40 分至 10 時 55 分及中午 12 時至下午 12 時 10 分發生。事故期間港鐵一直有密切監察有關信號系統情況。雖然上述三次故障相對輕微，惟港鐵理解故障對乘客所帶來的不便，亦明白公眾對鐵路服務有較高期望，故港鐵會在可行的情況下，務求不斷作出改善。同時，港鐵希望公眾理解鐵路系統相當複雜，牽涉超過十萬個組件無間斷地運作，而整個鐵路系統每日行駛的列車亦超過 8 000 架次。列車難免有機會出現運作不暢順情況，港鐵會繼續研究如何作出改善，從而為乘客提供更安全及可靠的鐵路服務。

102. 委員的跟進意見綜合如下：

- 詢問上述三次故障是否均在同一路段發生，如是，則要求港鐵加強檢查及維修，以免同類事故再次發生。另亦要求港鐵就當日事故提交報告。
- 雖然第一次事故持續了不多於 30 分鐘，但由於當時為繁忙時段，故導致大量乘客輪候接駁巴士。另亦有部分乘客在月台候車多時才得悉列車服務受阻。此外，有乘客入閘後才知悉列車延誤，於是離開改搭其他公共交通工具，惟不久後列車服務已恢復，故不滿港鐵未能及時通知乘客列車狀況。另一方面，當乘客欲出閘改搭其他公共交通工具時，他們需在站務中心辦理退款手續，一度令站務中心出現人龍。因此，要求港鐵改善事故通報機制和檢討應變安排，例如在入閘位置張貼告示，讓乘客知悉服務受阻；以及在發生信號系統故障時，容許乘客利用閘機在車站離開而毋須扣錢。
- 將軍澳綫不時發生信號系統故障，認為應提升整體維修工作。另亦查詢將軍澳綫的夜間維修工作是否由外判承辦商負責，並認為由港鐵自行聘請維修人員才能確保質素。
- 要求盡快完成信號系統提升工程，並查詢有關進度及時間表。
- 就早前荃灣綫的列車相撞事故，調查委員會建議港鐵採取四項措施，以協助承辦商落實改善建議。詢問港鐵何時會執行有關措施，並要求承辦商盡快落實改善建議。另亦詢問承辦商會如何確保不再出現同類事故。

- 康城站一直是將軍澳站的衛星站，該站不設站長崗位，站務均由將軍澳站兼顧。康城的人口與日俱增，加上日出康城商場落成在即，故建議安排康城站日後獨立運作。
- 康城站的閘機數目不足，需要在不同時段調較進出模式，容易令閘機出現故障。
- 不同乘客反映曾於將軍澳綫不同車站(康城站除外)被閘機扣起其港鐵都會票。
- 要求盡快於峻滢 II 加設港鐵特惠站，該處能提供電力供應。
- 查詢能否在露天位置設置港鐵特惠站。

103. 港鐵蘇玉燕女士的回應綜合如下：

- 在 7 月 17 日將軍澳綫發生的三次輕微事故期間，港鐵已透過廣播通知乘客最新的客務資訊，並加派人員在現場提供協助，而工程人員亦一直密切監察信號系統的運作情況。她會把委員的意見轉達予港鐵相關部門作檢討之用。
- 港鐵有定期檢查及維修列車等設備，在 2014 至 2018 年間，港鐵投放於鐵路資產上的更新、維修及保養開支超過 390 億元。
- 港鐵高度重視今年 3 月 18 日荃灣綫事故，並成立了調查委員會進行深入調查，以了解事故成因及研究改善方案，從而防止事故再次發生。事故主要是由於新信號系統承辦商在修改軟件時出現軟件編程上的執行錯誤所引致。事故發生後，承辦商已更換軟件設計及開發團隊。港鐵會繼續加強監察，並為乘客提供安全的鐵路服務。
- 現時包括康城站在內的多個車站正採用車站分組控制運作模式，以便靈活調配不同車站的人員。此運作模式已沿用十多年，效果理想。康城站一向有站長及站員執勤，以確保乘客能更暢順地使用車站設施。
- 港鐵在加設特惠站前需考慮一籃子的因素，包括建議地點與最就近港鐵站的步行距離、建議地點有否足夠空間放置特惠站及有否電力供應等。如委員就加設特惠站的地點有任何建議，可向港鐵提出以供考慮。早期港鐵於中環至半山自動扶手電梯系統設置唯一位於室外的特惠站，惟因為機件操作的考慮，現時新增的特惠站位置多以室內為主。

104. 副主席表示保留上述議題。

【註：請同時參 108 至 112 段】

【註：會議由主席繼續主持】

(二) 委員提出的 2 項動議 (港鐵)

- (1) 要求全面增加將軍澳站閘機數量，三個地鐵站出口都加設閘機，並檢討現時放工時間的人流管制安排
(SKDC(TTC)文件第 169/19 及 207/19 號)

105.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。

106.委員備悉港鐵的書面回覆。

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港鐵跟進委員的意見。

- (2) 要求港鐵於非繁忙時段提供全線折扣優惠
(SKDC(TTC)文件第 170/19 及 207/19 號)

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

109.委員備悉港鐵的書面回覆。

110.委員的意見綜合如下：

- 要求港鐵在上午及下午繁忙時段前提供折扣優惠以疏導人流，並建議社會推動彈性上班時間，以發揮分流乘客的作用。
- 追問港鐵就閘機扣起港鐵都會票問題的回應。

111.港鐵蘇玉燕女士回應，港鐵推出早晨折扣優惠，旨在鼓勵乘客在上午非繁忙時段乘搭列車。在此計劃下，成人八達通持有人在平日早上 7 時 15 分至 8 時 15 分於 35 個市區站出閘時，可享 75 折優惠。由今年 10 月起，覆蓋車站將增至 44 個，而有關折扣優惠亦會增至 65 折。就個別乘客在使用港鐵都會票時遇到不暢順情況的查詢，港鐵會於會後與相關委員了解有關詳情，並把意見轉交相關部門跟進。

112.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。

【註：請同時參閱 100 至 104 段】

113.由於一項與「其他公共交通服務」相關的動議的部分內容與港鐵相關，為方便港鐵代表一同討論，在委員沒有反對下，主席宣布在此先討論有關

議題。

VII. 與其他公共交通服務相關的議題

(二) 委員提出的 1 項動議 (其他公共交通服務)

- (1) 要求運輸署研究開辦往來西貢將軍澳至港島渡輪/「水上的士」或其他水上服務
(SKDC(TTC)文件第 171/19 及 201/19 號)

114. 主席表示，議案由陳繼偉先生動議，並由方國珊女士和議。

115. 委員備悉運輸署的書面回覆。

116. 有委員表示，西貢及將軍澳的陸路交通服務長期不足。由於本區部分地方為沿海地帶，故建議增設水上交通服務，例如往來港島的渡輪或「水上的士」，為居民帶來快捷的過海交通服務。

117. 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。

118. 主席宣布休會午膳。

(會議於下午 2 時 45 分續會)

V. 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三次會議與小巴相關的跟進情況
(上次會議記錄第 96 段)
(SKDC(TTC)文件第 164/19 號)

119. 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 97、108 至 110 段)

120. 有委員查詢在康盛花園小巴總站興建上蓋的建議的進展。

121. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署正跟進上述建議。如有進一步消息，會

向委員會匯報。

122.主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 144 至 147 段】

**(3)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 5 至 7 及 100 至 103 段)**

123.委員的意見綜合如下：

- 港鐵轉乘優惠已於 6 月底完結，詢問優惠期會否延長至年底。
- 要求運輸署於將軍澳工業邨提供泊位供第 113 號線小巴於夜間停泊，並避免在石角路的屋苑外停泊。另要求改善車長缺乏可用洗手間的情況。
- 要求加密題述路線的班次。
- 查詢增設坑口公共運輸交匯處中途站的建議的進展。

124.運輸署朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 第 113 號線的港鐵-小巴轉乘優惠已延續至 2019 年 9 月底。運輸署會繼續與有關營辦商商討進一步延長優惠期的安排。
- 早前有意見認為可容許第 113 號線小巴於夜間在總站停泊，惟部分地區人士不贊成。運輸署正積極在將軍澳工業邨物色對居民影響較少的位置供小巴停泊。
- 運輸署建議於非繁忙時段，在坑口公共運輸交匯處增設中途站。此建議同時能方便車長使用坑口公共運輸交匯處內的洗手間。運輸署正就上述方案進行諮詢，如沒有反對意見，會盡快落實建議。

125.有委員表示，現時坑口公共運輸交匯處已十分繁忙，如在該處增設第 113 號線中途站，小巴便會行經重華路兩次，影響附近一帶的交通。事實上，有其他路線更有需要在坑口公共運輸交匯處增設中途站。

126.主席表示保留上述議題。

**(4)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
(上次會議記錄第 104 至 107 段)**

127.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，加上

第 106 號線已停止服務，有更多居民乘搭該線往來寶林轉乘港鐵，情況尤以上午繁忙時段為甚，故要求加強第 15M 號線的班次，特別是於上午增加一部小巴行駛。

128.運輸署朱卓敬先生回應，第 15M 號線及其他相關路線大致能應付乘客需求，運輸署會與相關營辦商研究如何調撥資源以加強有關服務，並在有需要時與相關委員實地視察。

129.主席表示保留上述議題。

**(5)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
(上次會議記錄第 111 至 115 段)**

130.主席表示，委員會已於 2019 年 6 月 27 日聯同運輸署實地視察。

131.由於一項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。

**要求運輸署加強監管小巴承辦商運作，特別是車站位置及路線及優化發牌制度
(SKDC(TTC)文件第 167/19 及 200/19 號)**

132.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。

133.委員備悉運輸署的書面回覆。

134.委員的意見綜合如下：

- 第 114A 號線位於唐俊街近將軍澳海濱長廊寵物公園的站點設於雙黃線路段，位置似乎不當，故要求運輸署改善有關情況。如需取消站點或進行任何改動，運輸署必須事先諮詢持份者。
- 委員發現題述路線部分站點的位置不理想，營辦商亦會隨時增減站點，認為運輸署監管不善。
- 認為不應取消任何現有站點，而是應優化站點位置，特別是避免在路邊花槽旁設站，甚或改善花槽設計，例如縮小花槽面積以設置巴士灣，從而保障乘客上落車時的安全。另期望在將軍澳南各個屋苑外均設置站點，並附設小巴站上蓋。
- 將軍澳南部分小巴站的位置有潛在危險性，建議運輸署進行全面審視，並考慮稍為移動，甚或移除有關站點的站牌。根據運輸署的書面回覆，

小巴可在沒有觸犯交通法例的情況下在任何地點上落乘客，故移除站牌的建議不等同取消站點，乘客仍可因應需要在任何地點上落小巴。

- 運輸署指有委員建議把第 114A 號線改為雙向服務，並以海天晉作為其中一個總站。海天晉的業主委員會主席表示未有人士曾就此諮詢其屋苑，故感到不滿。因此，要求運輸署審慎研究有關建議。
- 要求延伸第 114A 號線至尚德街市。

135. 運輸署朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 就委員在上次會議中提及對題述路線站點位置的意見，運輸署同意部分站點的位置不理想，包括第 114A 號線位於海天晉及海翩滙外的站點，以及第 114B 號線位於唐賢街近天晉 IIIB 及帝景灣的站點。在實地視察前，運輸署已督促有關營辦商修正。
- 在實地視察期間，運輸署留意到第 114A 號線的營辦商在唐俊街近將軍澳海濱長廊寵物公園放置站牌。運輸署認同上述位置不理想，並已要求營辦商盡快移走站牌。
- 在實地視察前，因應第 114A 號線計劃延伸至尚德商場，有地區人士建議運輸署在海天晉外的停車灣或路旁設總站，並容許小巴作短暫停留。運輸署備悉有關意見，建議尚在研究階段，運輸署暫未制訂具體計劃和展開諮詢工作。在落實任何建議前，運輸署定會作出審慎考慮及進行充分諮詢。
- 就延伸第 114A 號線至尚德商場的建議，運輸署早前已進行地區諮詢，地區人士的意見相當正面。運輸署會爭取在 7 月底或 8 月初落實有關安排，屆時唐明街尚德商場外將新設站點。運輸署期望透過上述安排，方便將軍澳南的居民前往尚德邨一帶的街市及其他社區設施。如有進一步消息，會盡快通知委員會。

136. 主席請運輸署跟進委員的意見，並表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 66 至 71 段】

(二)委員提出的 2 項動議(小巴)

(1)要求改善小巴 2 號線(西貢宜春街來往蠔涌及界咸)濫收車資及脫班問題 (SKDC(TTC)文件第 165/19 號)

137. 主席表示，議案由邱戊秀先生動議，並由李家良先生、邱玉麟先生及溫啟明先生和議。

138. 運輸署朱卓敬先生回應，專線小巴第 2 號線現時分為兩類班次，分別來往西貢宜春街至蠔涌及界咸。相關營辦商最近實施調整班次及上落客安排的計劃，以配合前往蠔涌及界咸的乘客的不同需要。其後，運輸署與營辦商在檢討上述安排時，發現在執行上有不足之處。運輸署已即時責成營辦商恢復舊有收費及班次安排。運輸署今日稍後將與居民代表及小巴營辦商會面並商討如何理順兩條路線的服務，特別是上落客安排、班次及車輛資源的調配。運輸署會繼續與營辦商跟進有關事宜。

139. 委員的意見綜合如下：

- 題述路線在今年 3 月底加價，但有居民投訴脫班及拒載問題仍然嚴重。最近，營辦商在西貢宜春街總站分開前往蠔涌及界咸兩條輪候隊伍，不容許前往蠔涌的乘客乘搭往界咸的班次。如現有班次不足以應付乘客需求，營辦商應加派更多小巴行走有關路線。
- 要求統一第 2 號線往蠔涌及往界咸的班次時間。
- 第 1、2 及 109 系列路線為同一組別路線，此組路線的盈利豐厚，期望營辦商能按乘客需要提供完善的服務。如營辦商無意繼續營運第 2 號線，則應一併收回其餘路線的營運權。
- 現時由西貢宜春街往界咸的車費為 6.5 元，而由匡湖居往界咸的分段收費為 5 元。要求於匡湖居分站加設往界咸的小巴站牌，並向乘客展示分段收費的資料。此外，長者及合資格殘疾人士可以每程 2 元乘搭上述路線，但有居民發現，當這些乘客在中途站上車時，有部分小巴司機沒有調校分段收費，變相令政府需補貼全程車費予營辦商，故要求運輸署作出跟進。
- 查詢往界咸及往蠔涌班次的用車數目，以及兩條走線是否已獲得運輸署的批准。另有委員表示，據悉現時有一至兩架小巴行走第 2 號線，間中亦會由第 1A 號線抽調小巴行走。
- 有市民在西貢宜春街總站放置座椅，但座椅擺放混亂，故要求改善該處的候車環境。
- 過往收到居民反映區內小巴服務不足的意見，故亦希望參與運輸署稍後舉行的會面。

140. 運輸署朱卓敬先生的回應綜合如下：

- 就第 2 號線的服務，相對往蠔涌的常規班次，往界咸的特別班次客量較少，故班次未及前者般頻密，現時為 30 分鐘一班。而由於前往蠔涌的乘客亦可乘搭往界咸的特別班次並於蠔涌中途站下車，導致前往界咸的乘客較難乘車。為使往界咸的乘客較易乘車及縮短他們的候車時間，運

輪署及營辦商曾研究不同方案，包括分開兩條輪候隊伍分流前往不同目的地的乘客。前往界咸的乘客可優先登上往界咸的特別班次，如仍有座位，才讓往蠔涌的乘客登車。惟在試行階段，乘客對此有不同意見，運輸署亦認為運作上有改善空間，故營辦商現時已暫停上述安排。長遠而言，仍需研究方法處理上述情況，以回應蠔涌及界咸居民的需要。

- 第 1、2 及 109 號線須在同一客運營業證下營運，營辦商不能停止營運其中一條路線。根據第 2 號線的服務詳情表，該線有兩條核准的行車路線，往來西貢宜春街及蠔涌的常規班次為 15 至 30 分鐘一班，而往來西貢宜春街及界咸的特別班次為 30 分鐘一班。
- 運輸署非常重視懷疑濫收車資和濫用長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃的情況。運輸署早前收到相關意見，並已於 6 月 28 日進行突擊檢查，當日沒有發現出現上述情況。如有懷疑個案，歡迎委員通知運輸署以作跟進。

141. 委員的跟進意見綜合如下：

- 請運輸署詳細說明第 2 號線現行班次安排。
- 第 2 號線現行路線引致不同問題，其一，往界咸的乘客難以乘車；其二，往界咸(6.5 元)路線的車費較往蠔涌(5.1 元)高，由於往界咸的路線不設蠔涌分段收費，往蠔涌的乘客便需支付較多車費。故此，要求運輸署詳細研究如何分流兩批乘客。

142. 運輸署朱卓敬先生回應，第 2 號線常規班次於下午 7 時 15 分前的班次為 15 至 20 分鐘一班，及後為 30 分鐘一班，而特別班次全日均為 30 分鐘一班。為配合乘客需求，運輸署認為有需要檢討如何改善往界咸的乘車情況，並會與營辦商商討方案改善該線服務。

143. 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) 要求加強西貢專線小巴 3、3A 號服務 (SKDC(TTC)文件第 166/19 號)

144. 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。

145. 運輸署朱卓敬先生回應，運輸署會與相關營辦商跟進委員的意見，並適時向委員會匯報進展。

146. 委員的意見綜合如下：

- 第 3 及 3A 號線主要服務菠蘿輦及南山村的居民，隨着沿線地區的人口不斷上升，上述路線的服務已不足以應付繁忙時段的乘客需求。其中，由南山邨開出的班次在抵達太平村，甚至紅花村中途站時常已滿座，故要求營辦商加密繁忙時段的班次。
- 要求研究開辦往來黃竹山新村的特別班次，方便居民上下山，即使班次不多亦可接受。
- 要求運輸署盡快在題述路線位於西貢宜春街的小巴總站興建上蓋，並提供具體時間表。

147.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 120 至 122 段】

(三)委員提出的 1 項提問(小巴)

- (1)要求運輸署加強監管小巴承辦商運作，特別是車站位置及路線及優化發牌制度
(SKDC(TTC)文件第 167/19 號)

148.主席表示，議題已於較早前合併討論。

VI. 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三次會議與港鐵相關的跟進情況
(上次會議記錄第 80 段)
(SKDC(TTC)文件第 168/19 號)
- (2)加密康城站全日列車班次及優化康城站設施
要求在寶琳區加設港鐵特惠站
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
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
(上次會議記錄第 81 至 91 段)

149.主席表示，第 1 至 2 項議題已於較早前討論。

(二)委員提出的 2 項動議 (港鐵)

- (1)要求全面增加將軍澳站閘機數量，三個地鐵站出口都加設閘機，並檢討

- 現時放工時間的人流管制安排
(SKDC(TTC)文件第 169/19 及 207/19 號)
(2) 要求港鐵於非繁忙時段提供全線折扣優惠
(SKDC(TTC)文件第 170/19 及 207/19 號)

150. 主席表示，第 1 至 2 項動議已於較早前討論及通過。

VII. 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) 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 7、10 至 16 及 72 至 75 段)
(2) 要求解決西貢居民假日乘車困難的問題
(上次會議記錄第 76 至 78 段)

151. 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) 要求運輸署研究開辦往來西貢將軍澳至港島渡輪/「水上的士」或其他水上服務
(SKDC(TTC)文件第 171/19 及 201/19 號)

152. 主席表示，動議已於較早前討論及通過。

VIII. 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 124 段)
(SKDC(TTC)文件第 172/19 號)

153. 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 125、210 至 214 段)
(SKDC(TTC)文件第 173/19 號)

154. 委員備悉會議文件。

- (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 126 至 133 段)**

155. 運輸署工程師／西貢羅維嘉女士報告，有關把翠琳路改為雙程行車的建議，運輸署需要研究在改動實施後，翠琳路與寶琳路交界路口的負荷能力，並會安排在今年第四季進行試路，以檢視建議是否切實可行。

156. 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，澳頭村亦缺乏公共交通工具，故二十多年來一直爭取將翠琳路恢復為單線雙程行車，並於澳頭村路口增建迴旋處，不滿運輸署一直拖延落實有關建議。現時取道翠琳路的車輛大多來自山下地區，他們主要把翠琳路作為往九龍的捷徑，而只有少部分車輛屬附近居民。
- 促請運輸署先恢復翠琳路為單線雙程行車，如擔心翠琳路出現擠塞，運輸署可研究改善方案，例如配合相關法例或透過加強交通指示，以減少車流量。事實上，駕駛人士亦可改經寶琳北路前往九龍。
- 現時北角英皇道東行部分路段只容許前往沿途地點的車輛駛進，建議運輸署研究在翠琳路採取類似措施。
- 要求運輸署保留翠琳路往九龍方向兩條行車線，並盡快增建一條由寶琳路轉入澳頭村的道路。
- 翠琳路近寶琳北路的路口亦經常出現擠塞，特別是在運輸署拆除翠琳路駛出寶琳北路的左轉燈號後，故要求運輸署一併研究改善該組交通燈的方案。

157. 運輸署高級工程師／房屋及策劃／新界東高志偉先生回應，根據統計資料，於繁忙時段由翠琳路駛出寶琳路的車輛約為 400 架次。在翠琳路改為雙程行車後，預期有部分駕駛人士會改用其他道路。故此，運輸署需透過試路，了解在改動實施後的車流變化，從而重新設計寶琳路路口及分配交通燈訊號時間。翠琳路沿用單向行車的安排多年，不論推行任何改動，駕駛人士均需時適應，故運輸署須審慎研究。運輸署期望透過試路安排，掌握更多數據，以便考慮有關建議技術上是否可行，同時亦期望能平衡各方利益。

158. 主席表示，委員會在上次會議要求運輸署試行將翠琳路改為雙程的建議，但由於現時正值暑假，如現階段進行試路，車流統計數據或會有偏差，故運輸署建議在今年第四季進行試路。主席表示保留上述議題，並期望運輸署能盡快處理有關事宜。

- (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 134 至 137 及 171 至 175 段)
(SKDC(TTC)文件第 174/19 號)

159. 委員備悉運輸署的書面回覆。

160. 由於兩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。

建議政府考慮收回清水灣道 828 號私人物業，配合影業路公營房屋發展及相關之道路改善工程
(SKDC(TTC)文件第 178/19、194/19 及 195/19 號)

161. 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。

162. 委員備悉土木工程拓展署(下稱「土拓署」)及地政總署的書面回覆。

建議研究興建第三條連接清水灣至將軍澳道路，紓緩清水灣道、影業路交通壓力
(SKDC(TTC)文件第 179/19 及 196/19 號)

163. 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。

164. 委員備悉環境保護署(下稱「環保署」)的書面回覆。

165. 運輸署羅維嘉女士回應，有關興建連接清水灣及將軍澳的道路的建議，現時由銀線灣道至大坳門的一段清水灣道，以及銀線灣道迴旋處的運作均大致正常。委員建議的走線由大坳門開始，經過將軍澳第 101 區復修堆填區通往環保大道，並接駁興建中的跨灣連接路及將藍隧道前往九龍東。由於上述走線會經過復修堆填區範圍，運輸署須小心考慮。另一方面，上述走線會把車流帶到環保大道，而環保大道是連接將軍澳第 137 區的主要道路。為配合將軍澳日後的房屋發展，運輸署建議把委員的提議轉交負責規劃將軍澳第 137 區的相關部門一併考慮，運輸署屆時亦會就相關發展的交通評估報告提供意見。

166. 委員的意見綜合如下：

銀線灣道迴旋處

- 預計日後會有不少駕駛人士由西貢經坑口及將藍隧道前往九龍及香港島方向，故要求擴闊影業路和清水灣道大埔仔段，以及收回清水灣道 828 號用地以擴闊上述迴旋處，從而應付車流。
- 早前運輸署已把清水灣道南行的迴旋處入口擴闊為雙線，但仍未能解決迴旋處一帶的擠塞問題。日後當影業路的擬建公營房屋落成後，問題定必惡化。另亦建議縮小中央花槽的面積以擴闊迴旋處。
- 位於清水灣道南行近清雅苑的「坑口道」巴士站不設巴士灣，巴士停站時會對迴旋處的交通造成一定影響，故要求改善上述情況。另一方面，不少乘客在該巴士站落車後，曾經迴旋處往來銀線灣道一帶，但現時該迴旋處缺乏安全及合適的過路設施。再者，清水灣道一帶有多項發展，包括清水灣電影製片廠將改劃成住宅用途，清水灣道近銀影路亦會興建學校。上述迴旋處為重要的交通樞紐，故要求相關部門盡快研究方案，整體地優化迴旋處的設計。

連接清水灣及將軍澳的道路

- 清水灣道、坑口道及影業路的擠塞問題嚴重，而清水灣道更是清水灣的居民往來市區的唯一車輛通道，故認為政府必須在不影響私人土地的前提下，盡快研究興建連接清水灣及將軍澳(例如大坳門路至環保大道)的道路。此舉不單能減輕清水灣道一帶道路的交通負荷，亦能方便清水灣的居民使用跨灣連接路及將藍隧道等大型交通基建。
- 現時市民可利用連接孟公屋路及半見村的行人路往來清水灣及將軍澳，建議把上述行人路改建成行車道。
- 過往政府曾規劃興建連接半見村及百勝角的道路，以配合百勝角發展為低密度住宅區；以及興建連接影業路及清水灣道的支路。惟相關的將軍澳規劃大綱圖其後被更新的圖則所取代，建議無疾而終。雖然現時百勝角並非主要用作發展住宅之用，但由於其位置鄰近跨灣連接路，將來會連接擬建的六號幹線，相信有潛質發展為主要交通幹道的一部分。故此，在不影響鄉郊地區的前提下，要求運房局、發展局、規劃署及運輸署一同研究興建連接百勝角路及孟公屋路的道路。
- 歡迎任何清水灣連接路(包括隧道)的方案，並要求相關決策局及部門一併研究，並檢視哪個方案較可行。
- 認為環保署在推動建議方面不甚積極，事實上，復修堆填區內的道路屬環保署的管轄範圍，在規劃及設計連接路的階段需環保署作出配合，包括考慮車輛重量和車速限制等，故要求環保署一同研究。

167. 運輸署高志偉先生的回應綜合如下：

- 委員建議開闢連接路以分流清水灣道的車輛，以免加劇新發展項目對清水灣道所造成的負荷，運輸署備悉有關意見；同時，運輸署一直有檢視如何改善銀線灣道迴旋處的交通狀況。
- 就收回清水灣道 828 號用地的方案，由於擬建連接路的走線會把該私人土地一分為二，因而令相關業權人難以運用餘下土地空間，運輸署須審慎考慮有關建議。一般而言，在規劃道路工程期間，運輸署會盡量避免牽涉收地，並期望能盡量善用政府土地。
- 土拓署有計劃在將軍澳第 137 區推行新發展項目，故運輸署建議把握此機遇，並同時配合興建中的將藍隧道及跨灣連接路，整體地改善西貢及將軍澳區內的交通。
- 總括而言，運輸署會繼續與相關部門研究委員提出的不同建議方案及其可行性。

168. 由於沒有委員提出修訂或反對，主席宣布上述兩項動議獲得通過。就「建議政府考慮收回清水灣道 828 號私人物業，配合影業路公營房屋發展及相關之道路改善工程」的議題，他要求土拓署、地政總署及運輸署跟進委員的意見。就「建議研究興建第三條連接清水灣至將軍澳道路，紓緩清水灣道、影業路交通壓力」的議題，他要求運房局、發展局、環保署、規劃署、運輸署及土拓署跟進委員的意見。主席表示保留續議事項(4)。

- (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 17 至 19、50 至 54 及 138 至 144 段)

169. 委員的意見綜合如下：

- 查詢康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程的進度，並要求提供設計圖則，好讓委員就走線進行討論。另亦查詢上述設施位於寶康路的出入口位置是近寶豐路或運隆路。如屬前者，則要求額外興建行人天橋連接至新都城二期。亦有委員認為，有關設施或會影響其他屋苑如茵怡花園的景觀，故建議路政署在設計任何方案前，應先諮詢區內居民。
- 山上地區的公共交通配套不完善，在康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程完成後，居民可前往寶林乘搭不同公共交通工具，故期望工程得以盡快落實。

170. 運輸署羅維嘉女士回應，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，預計於今年 9 月完成聘請工程顧問的程序。由於與工程相關的研究工作由路政署負責，運輸署會把委員的意見轉交路政署考慮。

171.主席表示保留上述議題。

【註：請同時參閱第 63 至 65 及 222 至 229 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，於清水灣道興建行人天橋及升降機，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 145 至 148 段)

172.運輸署羅維嘉女士報告，有關在白石窩新村的現有行人過路處加設交通燈的建議，相關籌備工作已展開，預計工程可於今年第四季展開，2020 年上半年完成。

173.有委員要求以特事特辦方式，在題述路段興建附有升降機的行人天橋，以保障附近居民的過路安全。

174.運輸署羅維嘉女士回應，當加設交通燈的工程完成後，運輸署會再檢視交通及行人過路情況，以及是否需要實施進一步的改善措施，包括興建行人天橋。

175.主席表示保留上述議題。

(7) 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

在政府或公營機構等場地推動智能共享泊車試驗計劃，以創新思維紓緩泊車問題

(上次會議記錄第 151 至 161 段)

(SKDC(TTC)文件第 210/19 號)

176.委員備悉運房局的書面回覆。

177.有委員表示，自茅湖仔村臨時停車場用地被收回作興建海關宿舍之用後，林盛路一帶的夜間違例泊車情況變得嚴重，加上康盛花園停車場缺乏時租車位，故希望運輸署盡快落實於林盛路近水庫旁的空地設置咪錶泊車位。

178.運輸署羅維嘉女士回應，有關在林盛路近水庫旁的空地設置咪錶泊車位的建議，運輸署正與相關部門探討建議所涉及的各種事宜，包括法例要求、樹木的影響、維修的權責及地權等。另一方面，運輸署留意到通往水庫的道路鄰近康盛花園私人地段內的汽車出入口，車輛由水庫旁的擬建停車場右轉出林盛路時或會被康盛花園的車閘阻礙，故此，運輸署須仔細研究建議的可行性。

179.有委員表示，水務署已表示不反對把水庫的出入口向內移，相信有助車輛駛出林盛路。另外，有關空地的現有樹木多為容易繁殖的植物，而且數量不多，故希望相關部門積極研究建議。

180.運輸署羅維嘉女士回應，運輸署理解委員對康盛花園附近的泊車位的關注，亦會盡量克服建議的技術困難。

181.主席表示保留上述議題。

**(8) 要求擴闊西貢菠蘿輦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 162 至 163 段)**

182.路政署謝良有先生報告，相關部門正跟進有關方案，以及與土拓署商討在有關路段進行探土工作的安排。

183.主席表示保留上述議題。

**(9) 「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)**

184.主席表示，第 9 項議題已於較早前合併討論。

**(10) 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 134 至 137、171 至 175 及 181 至 190 段)**

185.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)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
(上次會議記錄第 171 至 175 及 181 至 190 段)

186.運輸署羅維嘉女士報告，運輸署留意到在早上繁忙時段，清水灣道往將軍澳方向路段的交通較為繁忙，樽頸位置為銀影路路口，故已由 2019 年 5 月 30 日起，增加早上繁忙時段南行的行車綠燈時間。根據觀察，現時該處的交通狀況大致正常，運輸署會繼續監察清水灣道的交通狀況(尤其是在暑假後)，並在有需要時考慮交通管理措施。

187.委員的意見綜合如下：

- 現時車輛禁止由傲瀧右轉至清水灣道北行線，但仍不時有駕駛人士違規右轉，故要求警方加強執法，並建議研究在傲瀧對出的清水灣道兩線之間加設塑膠護柱或其他可行措施，以防止車輛右轉。
- 建議在傲瀧對出的一段清水灣道北行增設一條專屬行車線，讓車輛右轉至傲瀧，該路段以西仍有空間，期望運輸署能擴闊行車線以落實建議。

188.運輸署羅維嘉女士回應，現時傲瀧位於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，以減低傲瀧的車輛在等候右轉橫過對面行車線時出現交通意外的風險，同時亦避免等候右轉入傲瀧的車輛阻塞清水灣道的交通。根據觀察，清水灣道北行近傲瀧的路段的交通大致正常。在該路段增設右轉線涉及斜坡工程，亦會影響附近的通道。受地理環境所限，運輸署現時沒有計劃增設右轉線或在兩線之間設置塑膠護柱。

189.運輸署高志偉先生補充，在清水灣道北行增設右轉線有違傲瀧出入口的設計原意，因此，運輸署現不會考慮有關建議。至於加設塑膠護柱的建議，由於塑膠護柱容易損耗，並會衍生維修時的各種問題，故運輸署已不再採用這種設施。在現時的情況下，運輸署會透過傲瀧的管理處向相關駕駛人士(包括其居民及訪客)作出宣傳，提醒他們切勿違反交通規則，否則或需承擔發生意外的風險。

190.委員的跟進意見綜合如下：

- 塑膠護柱容易損耗，維修上有一定困難及危險性，故認為不適宜使用。

- 傲瀧內設有餐廳，詢問會如何提醒餐廳顧客注意不准右轉的規則。
- 駕駛人士違反交通規則而引致交通意外，除有關人士需承擔風險外，其他道路使用者亦會受影響。
- 由傲瀧駛出清水灣道的車輛可於銀影路調頭以返回北行線，建議運輸署加設指示牌，讓駕駛人士了解正確的路線。
- 題述路段為單線雙程行車，附近亦個多項發展項目，故要求盡快提升交通配套設施。長遠而言，建議興建天橋連接西貢公路近鄭植之中學至銀線灣道迴旋處，甚或至昭信路，以紓緩交通擠塞情況。
- 政府未有要求傲瀧的發展商在建築期間一併改善周邊的道路設施，對此表示遺憾。

191.運輸署高志偉先生回應，運輸署曾檢視能否在傲瀧對出的清水灣道兩線之間加設分隔路掣，但由於路掣有一定闊度，加上該段清水灣道兩旁的空間有限，故難以落實有關建議。然而，運輸署會繼續研究其他可行措施。另外，運輸署會研究加設指示牌，讓由傲瀧駛出清水灣道的駕駛人士知道調頭位置。

192.主席表示保留上述議題。

**(11) 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 176 至 177 段)**

193.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。

**要求政府以專款專項計劃，興建更多行人路上蓋，改善將軍澳行人路環境
(SKDC(TTC)文件第 180/19 及 202/19 號)**

194.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。

195.委員備悉運輸署的書面回覆。

196.委員的意見綜合如下：

- 在提出「要求研究於唐明街至唐俊街路段增設行人上蓋」動議當日，有委員表示擬建上蓋旁邊有兩所學校，故對建議有保留。唐俊街的現有行人路上蓋旁邊同樣有兩所學校，當年沒有人反對興建，故不理解有關委

員何以對上述動議有保留。另亦有委員認為有需要在上述路段興建上蓋，相信附近的學校不會反對興建這類利民的設施，對個別委員就上述動議投棄權票表示遺憾。

- 早年政府透過專款專項方式，為 18 區各興建一條行人路上蓋，西貢區議會當時揀選了銀澳路和明苑／煜明苑對出行人路的方案。本區有多項興建行人路上蓋提議仍未落實，西貢區議會亦已於不同司局長到訪期間要求政府增加資源和利用專款專項方式在地區興建利民的設施。因此，期望政府能夠撥出資源優先處理本區的提議。
- 毓雅里的人流量頗高，故要求興建行人路上蓋。

197.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，並保留續議事項(11)。

- (12)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
(上次會議記錄第 171 至 175 及 181 至 190 段)

198.主席表示，議題已於較早前合併討論。

- (13)要求盡快改善寶琳貿泰路及毓雅里的道路安全問題
(上次會議記錄第 191 至 194 段)
(SKDC(TTC)文件第 175/19 號)

199.委員備悉運輸署的書面回覆。

200.委員的意見綜合如下：

- 查詢何時會落實延長毓雅里旭輝臺外不准停車限制區的禁區時段。
- 運輸署建議把毓雅里近寶豐路旭輝臺對出行人路上的鐵杆由四支改為兩支，詢問改動的用處。上述行人路路旁擬設凹凸紋警告膠條，相信是用以提醒殘疾人士前方有行人過路處，但同時亦擔心會令行人絆倒。此外，建議擴大中央安全島。
- 貿業路及貿泰路交界早前曾發生嚴重交通意外，樂見運輸署推行改善措施，並詢問收窄貿業路右轉貿泰路的車道的好處。另亦建議在路面劃上黃色橫條標記，以提醒駕駛人士減速。
- 建議定期修剪貿業路及貿泰路交界安全島上花槽的植物，以免阻擋行人(特別是小童)的視線。

201.運輸署羅維嘉女士的回應綜合如下：

- 運輸署正就延長毓雅里旭輝臺外不准停車限制區的禁區時段的建議方案進行地區諮詢，如沒有反對意見，運輸署會盡快聯同相關部門落實工程。
- 運輸署計劃收窄寶豐路左轉毓雅里的行車路，為配合相關工程，運輸署需遷移旭輝臺外行人路的現有鐵杆及凹凸紋警告膠條。其中，運輸署發現現有鐵杆之間的距離過窄，不便輪椅人士通過，故只會保留兩支鐵杆以防止車輛駛上行人路。此外，運輸署已考慮該行人過路處的人流，並認為現有安全島的面積合適。

202.運輸署高志偉先生回應，運輸署建議收窄貿業路右轉貿泰路的车道，以期減低車輛駛過時的車速及縮短行人過路時間。一般而言，黃色橫條標記的設計適用於高速公路出口等位置，運輸策劃及設計手冊已就其設計及使用作出規範，而此類設計並不適用於上述位置。此外，運輸署亦會留意上址花槽內的植物會否對道路使用者的視線構成影響。

203.主席表示保留上述議題。

(二) 由地區設施管理委員會轉介的議題(道路工程/設施)

(1) 建議改劃將軍澳運動場外的部分路段為單車徑及改善將軍澳運動場停車場出入口的安排 (SKDC(TTC)文件第 176/19 號)

204.主席表示，地區設施管理委員會於 7 月 9 日的會議上建議把上述議題轉交本委員會同步跟進。

205.委員備悉會議文件。

206.運輸署馬志雄先生補充，不論第一個方案(即把現時的人口移至出口位置，改為出入口共用)或第二個方案(即把現時停車場入口及出口的位置對調)，均需加設一個階段的控制燈號，讓車輛由停車場駛出，否則會對道路使用者構成安全隱憂。運輸署已從交通角度就方案(一)及方案(二)作出評估。至於第三個方案(即把停車場入口的閘口移向場內)則能減低車輛等候拍卡進入停車場時對場外交通所造成的影響。運輸署和康樂及文化事務署會繼續就此建議保持聯繫。

207.委員的意見綜合如下：

- 認為只要把現時停車場出口改為出入口共用並永久封閉現時入口，就不

需加設一個階段的控制燈號。但此方案亦同時令由寶康路北行的車輛需繞道以駛入停車場，對駕駛人士構成不便，甚至令其他路段變得更繁忙，故要求運輸署仔細研究。

- 當將軍澳運動場有大型活動進行時，經常出現旅遊巴士等候駛入停車場的情況，影響停車場入口對出十字路口的交通，亦造成擠塞。此外，常有市民在停車場入口外的斑馬線違法過路，故認為在研究改劃將軍澳運動場外的部分路段為單車徑的同時，有必要改善該處的設計。

208.主席表示保留上述議題，並請運輸署跟進委員的意見。

(三) 由歷史風物資料館項目工作小組轉介的議題(道路工程/設施)

(1)改善寶琳南路的設計及設施

(SKDC(TTC)文件第 177/19、208/19 及 209/19 號)

209.主席表示，歷史風物資料館項目工作小組於 7 月 5 日的會議上建議把上述議題轉交本委員會跟進。

210.委員備悉會議文件。

211.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。

要求優化《將軍澳文物行山徑與歷史風物資料館》道路設計，考慮限制進出車輛的種類

(SKDC(TTC)文件第 185/19、208/19 及 209/19 號)

212.主席表示，議案由陳繼偉先生動議，並由方國珊女士及張美雄先生和議。

213.委員備悉運輸署及西貢民政處就上述轉介議題和動議所作的書面回覆。

214.委員的意見綜合如下：

- 於 2013 年，社區重點項目計劃委員會在討論如何從 19 個建議中揀選西貢區社區重點項目時，以投票方式初步揀選了五個項目，排名最高的三個項目依次為(一)「興建將軍澳『鴨仔山公園』」、(二)「重建糧船灣及橋咀碼頭」及(三)「於調景嶺警署舊址興建將軍澳歷史風物資料館，以及將附近一帶具有歷史背景和特色的地點(如砲台古蹟)組成一條歷史徑」。社區重點項目計劃委員會期後投票通過把項目(一)及(三)二合為一

(項目期後稱為「建設將軍澳文物行山徑(包括鴨仔山、調景嶺舊警署、茅湖山觀測台等古蹟)及歷史風物資料館」)，作為將軍澳新市鎮的項目；並投票通過只重建橋咀碼頭，以作為鄉郊地區的項目。亦有委員表示，由於上述揀選過程欠缺透明度，故當時離席表示抗議。

- 社區重點項目計劃的一億元撥款會在兩個項目之間平均分配，即各五千萬。其中，「建設將軍澳文物行山徑及歷史風物資料館」項目下的鴨仔山公廁已於 2018 年落成啟用，該工程涉及約一千萬元撥款。扣除行政費用及人力資源等成本，餘下工程的預計費用約為三千多萬。
- 當年西貢民政處就歷史風物資料館項目向城市規劃委員會申請規劃許可時，曾進行交通影響評估，當中亦建議推行一些交通管理措施。社區重點項目計劃委員會已在資源許可下，盡量推行各項可行措施，令整項工程能更順暢地完成。該項目的餘下資源實在未能應付附近的道路改善工程，故期望相關政府部門(包括路政署及運輸署)能提供協助，並與委員實地視察，以檢視不同改善方案，例如透過加設路旁渠蓋以擴闊車道、提升道路標準及加強警告標示等。此外，歷史風物資料館附近的公營房屋即將落成，希望能在在此之前盡快進行實地視察及處理相關事宜。
- 寶琳南路為通往歷史風物資料館的主要道路，惟該道路現時的狀況不理想。除只能單線雙程行車外，路旁的渠道亦欠缺渠蓋。在 6 月 27 日實地視察期間，更目擊有重型車輛失事阻塞有關路段。故建議考慮限制進出寶琳南路車輛的種類，以及加設警告牌。
- 早前有報導指歷史風物資料館的工程造價高昂，但周邊的配套不足，往來上址的交通亦頗為不便。擔心在風物汛投入運作後，難以應付遊人需要。

215. 運輸署羅維嘉女士回應，在歷史風物資料館規劃階段所作的交通評估報告建議推行以下交通管理措施：

- 參觀團體安排旅遊巴到該館，必須使用不多於 28 座位的旅遊巴。
- 因該處不設私家車泊位，建議個別參觀人士以公共交通工具前往該館。
- 該館已向靈實醫院取得協議，批准旅遊巴在取得預先批准下使用靈康路及靈實路前往風物資料館。
- 禁止車長超過 8 米車輛往來靈實醫院及風物資料館。(已實施)
- 設置交通標誌提醒駕駛者前面道路不通。(已實施)

216. 運輸署高志偉先生回應，一般而言，在跟進交通問題時，運輸署會先實施交通管理措施，並檢視措施的成效是否理想。如不理想，則會進一步探討有否需要改善有關道路。歷史風物資料館預計在數個月內落成，運輸署建議先與路政署檢視有關道路及其設施有何需要改善的地方，以減低道路

風險，及後再與委員實地視察並簡介建議改善方案。

217. 委員的跟進意見綜合如下：

- 期望運輸署能在短期內與委員商討道路改善措施，並要求運輸署提供具體時間表。
- 寶琳南路十分狹窄，道路狀況不理想，故不理解運輸署及路政署當年以甚麼準則通過交通評估報告。
- 要求向駕駛人士清楚展示進出寶琳南路的車輛長度及種類限制。
- 現時靈實醫院禁止一般車輛經靈康路往來寶琳南路，詢問運輸署為何批准靈實醫院作出如此安排。

218. 主席詢問運輸署能否在 8 月初與委員實地視察。

219. 運輸署高志偉先生建議於 8 月 8 日與委員實地視察。

220. 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。主席同意於 8 月 8 日聯同運輸署實地視察，並表示保留上述轉介議題。

【會後補註：委員會已於 2019 年 8 月 8 日聯同運輸署、路政署及西貢民政處實地視察。】

(四) 委員提出的 9 項動議（道路工程／設施）

- (1) 建議政府考慮收回清水灣道 828 號私人物業，配合影業路公營房屋發展及相關之道路改善工程
(SKDC(TTC)文件第 178/19、194/19 及 195/19 號)
- (2) 建議研究興建第三條連接清水灣至將軍澳道路，紓緩清水灣道、影業路交通壓力
(SKDC(TTC)文件第 179/19 及 196/19 號)
- (3) 要求政府以專款專項計劃，興建更多行人路上蓋，改善將軍澳行人路環境
(SKDC(TTC)文件第 180/19 及 202/19 號)

221. 主席表示，第 1 至 3 項動議已於較早前合併討論及通過。

- (4) 為方便坑口水邊村民外出，及緊急車輛可直達村內，本人要求政府部門在坑口水邊村增設方便村民外出設施：1. 上坡電梯或升降機；2. 在水邊村垃圾站至合作社開闢緊急車輛通道
(SKDC(TTC)文件第 181/19 及 203/19 號)

222.主席表示，議案由劉啟康先生動議，並由邱玉麟先生、邱戊秀先生及李家良先生和議。

223.委員備悉運輸署的書面回覆。

224.有委員表示，水邊村的居民原於水上居住，後來為配合將軍澳的填海發展，放棄家園，並遷至水邊村現址居住。數十年來，他們一直要求興建緊急車輛通道連接坑口道至村公所。現時坑口道近水邊村垃圾收集站已設有樓梯及斜路，讓居民通往水邊村。建議把上述路段改建成車道，方便救護車進入村內。長遠而言，要求興建上坡電梯及升降機連接坑口道及銀線灣泳灘，方便泳客和村內長者及小童出入。

225.西貢民政處黃婧炘女士回應，有關由水邊村垃圾收集站至水邊村村公所開闢緊急車輛通道的建議，西貢民政處已進行初步評估。在有關位置開闢一條合乎標準的緊急車輛通道涉及山坡平整，擬建工程受現場地形環境所限，已超出西貢民政處工程組的能力範圍。西貢民政處明白水邊村的居民利用村內現有樓梯上落時較為吃力，故樂意與相關委員實地視察以了解現有通道的狀況，並研究西貢民政處工程組能力範圍內可行的改善措施，包括把現有樓梯改為斜路。

226.主席請西貢民政處先改善水邊村的現有通道。至於上坡電梯及升降機的建議，他請運輸署研究，亦期望政府能因應地區逼切的訴求，考慮特事特辦或透過專款專項方式落實有關建議。

227.運輸署馬志雄先生回應，運輸署已在 2017 年 12 月展開顧問研究，檢討及改善在 2009 年所訂立的「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」)建議的評審機制。運輸署將按照新修訂的機制檢視這些年來收到共 114 項的建議，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。整項研究預計於 2020 年內完成。至於未能納入首批推展項目中的上坡電梯系統建議，運輸署將於首批推展項目上了軌道後，連同其他新收到的上坡電梯系統建議，包括題述建議，再進行評審及跟進。

228.有委員建議西貢民政處在研究改善水邊村現有斜道的同時，考慮興建行輸送帶，即使只在部分路段興建亦可接受。康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統工程的建議已提出超過 11 年，但工程仍只在初步階段。故希望能盡快優化水邊村的上坡設施，以解居民燃眉之急。

229.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西貢民政處跟進委員的意見。

【註：請同時參閱第 169 至 171 段】

**(5) 要求盡快落實西貢西沙路黃竹灣村路口加設輔助過路設施
(SKDC(TTC)文件第 182/19 號)**

230.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。

231.路政署謝良有先生回應，路政署已就題述工程展開前期準備工作，包括探井，並認為地底設施狀況可接受。由於工程期間需要封路，路政署現正就臨時交通安排進行諮詢。如獲相關部門批准有關申請，工程便能展開。

232.有委員支持在題述地點加設過路設施，並查詢何時會展開工程。由於現時正值暑假，希望封路安排不會對道路使用者構成影響。

233.路政署謝良有先生回應，路政署預計在暑假後開始施工，並會在工程期間留意交通情況。

234.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路政署跟進委員的意見。

**(6) 研究在環保大道臨時新停車場的出入道路轉彎位加設魚眼鏡
(SKDC(TTC)文件第 183/19、197/19 及 204/19 號)**

235.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。

236.委員備悉地政總署及運輸署的書面回覆。

237.委員的意見綜合如下：

- 題述位置為單線雙程行車，有發生對頭車相撞意外的風險。現時有不少環保區的居民使用該臨時停車場，故期望能在月內落實有關建議，並要求相關部門通知委員承租人就建議所作的回應。
- 運輸署在書面回覆中表示有關地點不屬其管理範圍，但題述地點屬政府土地，相信運輸署有責任跟進加設魚眼鏡的建議。

238. 運輸署高志偉先生回應，地政總署已確認有關位置屬短期租約編號 SX 4811(停車場)的附帶範圍，地政總署亦表示已去信要求承租人考慮委員的建議。

239.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地政總署跟進委員的意見。

(7)建議在寶盈花園往來將軍澳港鐵站(寶邑路、唐俊街)十字路口，研究加設「斜行斑馬線」行人過路設施，並進行試驗計劃
(SKDC(TTC)文件第 184/19 及 205/19 號)

240.主席表示，議案由張美雄先生動議，並由方國珊女士和議。

241.委員備悉運輸署的書面回覆。

242.委員的意見綜合如下：

- 為節省等候兩組行人綠燈的時間，不少市民會以斜行方式橫過馬路往來將軍澳站及寶盈花園。上址的人流量相當高，早前亦有人疑因不依照交通規則過馬路而發生交通意外。委員曾多次提出題述動議，但每次運輸署的回覆均未如理想。因此，要求運輸署正視及處理上述問題，並與委員實地視察。
- 除題述路口外，唐明街及唐俊街交界的十字路口亦有同樣問題。委員會曾聯同運輸署實地視察上述兩個位置，但至今仍未見任何改善措施。
- 在香港，行人在十字路口違規以斜行方式橫過馬路的情況十分普遍。現時內地及外國多個國家已設有「斜行斑馬線」，惟香港的城市管理政策卻停滯不前。因此，要求運輸署仔細探討在香港未能採用這類設計的因素並研究方法克服實際困難，繼而嘗試引入這類設計，並在將軍澳推出試行計劃，以創新思維解決全港十字路口的常見問題。否則，應提出其他措施，以改善現有情況。
- 中環畢打街及雲咸街亦有類似「斜行斑馬線」的設計，而台灣亦有在一些範圍較小的十字路口設置「斜行斑馬線」。故建議政府探討在香港範圍較小的十字路口或「T」字路口試行，例如寶豐路及貿業路交界的「T」字路口。由於行人過路時間相對較短，相信能減低安全風險。
- 將軍澳站一帶有不少十字路口，包括唐德街及唐俊街和唐德街及唐賢街交界，詢問運輸署會否一併研究。但亦有委員指出，上述兩個路口設有「右轉袋口位」，故「斜行斑馬線」的設計或會有些分別。
- 「斜行斑馬線」比傳統「垂直斑馬線」的單一路段長。由於題述路段有不少長者或殘疾人士途經，假如他們未能及時橫過「斜行斑馬線」而停

留在馬路上，會增加發生意外的風險。故認為在設計「斜行斑馬線」時，應以行人安全為首要考慮因素。另亦有委員要求運輸署確保「斜行斑馬線」不會對車輛等候時間構成太大影響。

- 2019 年施政報告正進行公眾諮詢，建議向政府反映委員的意見，並請政府考慮把在將軍澳推出「斜行斑馬線」試行計劃的建議納入今年的施政報告。
- 早前曾建議興建行人天橋或其他接駁設施連接將軍澳第 65 區室內暖水游泳池及體育館至將軍澳廣場附近，相信建議能發揮分流作用，減輕題述路口的負荷。

243.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安排委員實地視察。他亦會透過 2019 年施政報告公眾諮詢向政府反映委員的意見。

(8)要求優化《將軍澳文物行山徑與歷史風物資料館》道路設計，考慮限制進出車輛的種類
(SKDC(TTC)文件第 185/19 號)

244.主席表示，第 8 項動議已於較早前合併討論及通過。

(9)要求路政署於寶琳北路往九龍方向近康盛花園巴士站行人路去水道鋪設渠蓋
(SKDC(TTC)文件第 186/19 號)

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

246.路政署區域工程師／將軍澳吳建鋒先生回應，題述去水道位於路政署管轄的登記斜坡範圍內。路政署斜坡組正籌備鋪設渠蓋的工程，工程預計需時五個月，並可望於今年內完成。

247.有委員表示，不少康盛花園的居民會沿題述行人路往來巴士站，擔心他們會失足跌進去水道內，故提出動議，同時亦期望能有助擴闊行人路。

248.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路政署跟進委員的意見。

IX. 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三次會議與其他議題相關的跟進情況
(上次會議記錄第 196 段)
(SKDC(TTC)文件第 187/19 號)

249.委員備悉會議文件。

- (2)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 200 至 203 段)

250.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

- (3)要求長遠改善銀澳路交通阻塞的情況
(上次會議記錄第 206 至 209 段)

251.主席表示，委員會已於 2019 年 6 月 27 日聯同運輸署實地視察。

252.在委員同意下，主席表示刪除上述議題。

X. 報告事項

- (一)跟進主要工程項目進度報告
(上次會議記錄第 125、210 至 214 段)
(SKDC(TTC)文件第 188/19 號)

253.委員備悉會議文件。

- (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 215 至 220 段)
(SKDC(TTC)文件第 189/19 號)

254.委員備悉會議文件。

255.有委員反映，最近在西貢將軍澳政府綜合大樓附近等不同地方，仍發現有屬於某間已結業的自助租賃單車營運商的單車未被清理，故要求西貢民政處盡快處理。

256.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，並按現有程序清理違泊單車，包括自助租賃單車。如委員在任何地點發現需處理的單車，歡迎向處方反映。同時，西貢民政處會繼續與運輸署商討，讓本處透過行使香港法例第 228 章《簡易程序治

罪條例》的條文處理違泊單車。如有進一步消息，會適時向委員會匯報。

257.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 221 段)

(SKDC(TTC)文件第 190/19 號)

258.委員備悉會議文件。

259.有委員表示，連接怡心園及茵怡花園的行人隧道周邊經常擺滿單車，詢問有何措施改善道路使用者的安全。

260.運輸署羅維嘉女士回應，運輸署正積極研究改善方案，例如封閉部分行人過路處。如有進一步消息，會向委員會匯報。

261.有委員要求運輸署在推行任何改善方案前，都必須進行地區諮詢。

262.運輸署羅維嘉女士回應，運輸署會適時進行地區諮詢，並會確保有關建議不會對行人過路情況構成太大影響。

XI. 其他事項

263.委員沒有其他事項。

XII. 下次會議日期

264.主席表示，二〇一九年第五次會議定於 2019 年 9 月 19 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

XIII. 會議結束時間

265.會議於下午 6 時 15 分結束。

西貢區議會

交通及運輸委員會

二〇一九年九月