

西貢區議會
交通及運輸委員會
二零二三年第一次會議記錄

日期：二零二三年一月十九日(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

蔡明禧先生(主席)

方國珊女士(副主席)

周賢明先生，BBS，MH

張展鵬先生

張美雄先生

陳耀初先生

劉啟康先生

鄧詠彤女士(秘書)

出席時間

上午九時三十分

上午九時三十五分

上午九時三十分

上午九時三十分

上午九時四十六分

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

下午一時二十一分

下午一時二十一分

下午一時二十一分

下午一時二十一分

下午一時二十一分

下午一時二十一分

下午一時二十一分

列席者

周達榮先生

吳偉明先生

趙亮怡先生

廖敏樺女士

何潔瑩女士

李萃傑先生

劉傑成先生

王 然先生

歐振煒先生

陳兆圻先生

高偉新先生

黃家倫先生

陳偉基先生

林志明先生

馬健儀先生

馮冠騰先生

謝穎妍女士

劉家泉先生

馮淑恩女士

李迪琦先生

西貢民政事務處民政事務助理專員(1)

西貢民政事務處高級聯絡主任(3)

西貢民政事務處聯絡主任主管(坑口)

西貢民政事務處聯絡主任(青年發展／將軍澳(中))2

運輸署高級運輸主任／西貢

運輸署高級運輸主任／西貢及碼頭事務

運輸署工程師／特別職務 1

運輸署工程師／西貢

路政署區域工程師／將軍澳

路政署區域工程師／西貢

香港警務處將軍澳區行動主任

香港警務處西貢分區助理指揮官(行動)

香港警務處將軍澳區交通隊主管

香港警務處西貢分區行動支援小隊指揮官

路政署高級工程師／地區設施

路政署工程師 2／暢道通行

路政署公共關係主任 4／暢道通行

阿特金斯顧問有限公司項目統籌

路政署高級工程師 1／暢道通行)

路政署工程師 14／暢道通行

} 出席議程
第Ⅲ(一)項

} 出席議程
第Ⅲ(二)項

麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理車務總監(區域)	出席議程 第 V (一) 項
楊永賢先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務)	
聶珮林女士	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務)	
禰嘉豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務)	
黎嘉朗先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級營運支援主任	
鍾佩怡女士	城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司 助理企業傳訊經理	
郭浩文先生	香港鐵路有限公司助理對外事務經理	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」）2023 年第一次會議。

I. 通過交通及運輸委員會二零二二年十一月二十二日第六次會議記錄

2. 主席表示，秘書處在會前沒有收到修訂建議。由於會上亦沒有修訂建議，主席宣布通過上述會議記錄。

II. 二零二二年十一月一日至二零二二年十二月三十一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 3 段) (SKDC(TTC)文件第 1/23 號)

3. 委員備悉會議文件。

III. 新議事項

(一) 「人人暢道通行」特別計劃 - 為西貢區區內一條現有行人天橋（行人通道編號：KM01)加建升降機設施
(SKDC(TTC)文件第 2/23 號)

4. 主席歡迎—

- 路政署高級工程師／地區設施 馬健儀先生
- 路政署工程師 2／暢道通行 馮冠騰先生
- 路政署公共關係主任 4／暢道通行 謝穎妍女士
- 阿特金斯顧問有限公司項目統籌 劉家泉先生

5. 路政署工程師 2／暢道通行馮冠騰先生按所播放的簡報向委員簡介就

橫跨嶺光街連接健明邨及彩明商場的行人天橋（行人通道編號：KM01）加建升降機的初步設計方案，並歡迎委員提出意見。

6. 張展鵬先生歡迎題述計劃，認為計劃方便輪椅人士出入。此外，他表示現時彩明商場近麥當勞餐廳的出入口相對較遠及狹窄，建議路政署安排實地視察，並邀請房屋署及有關持份者一同出席，以研究改動相關出入口及設置。

7. 副主席反映現時上址的環境比較侷促，而其扶手電梯亦不足以應付附近人流，故為落實題述計劃感到高興。整體而言，她認為加建升降機後能方便鄰近學校人士及居民進出，並帶動人流。此外，她表示早前曾向街坊介紹題述計劃，希望路政署在進行地區諮詢時可提供更多詳情。

8. 主席同意題述計劃有助改善民生。

9. 路政署高級工程師／地區設施馬健儀先生感謝委員對計劃的支持，並表示路政署隨後會諮詢屋邨擬建升降機的詳細設計及安排簽署相關法律文件，積極爭取盡快開展工程。此外，路政署會與房屋署及有關委員就計劃安排實地視察，以跟進委員的意見。

10. 副主席認為現時興建升降機的造價仍然偏高，查詢路政署如有關計劃使用預製組件，能否從而大幅降低造價。此外，她表示由於有關計劃位於房屋署範圍內，認為相關初步勘察結果的準繩度較高，或有助減少建造時所需的人手及縮短建造時間。最後，她希望路政署在加建升降機時平衡透光度、保安及建造物料等因素，改善升降機的環境。

11. 路政署馬健儀先生解釋現階段的升降機造價是參考以往造價及相關數據而作出的初步估算，而確實工程造價則是承建商在投標時考慮不同因素，如市場競爭及預計未來通脹等，決定投標價。此外，路政署在考慮影響工程的有關因素後才決定採納設計方案，以配合現場環境，減低對居民的影響及降低成本。而就題述擬建升降機，由於現場環境存在多項限制，工程顧問已優化原有設計方案，避免影響屋邨主要行車通道。最後，他表示路政署不斷研究改良升降機的設計，例如選用隔熱玻璃物料，一方面能減少紅外線等太陽輻射照入升降機所造成的熱能，亦能善用天然光線作照明用途及提升用家舒適度。

12. 周賢明先生表示彩明商場附近有「路向四肢傷殘人士協會」（下稱「協會」）的辦事處，希望路政署能盡早與商場管理公司溝通，並建議把商場的出入口轉為自動化，方便協會人士出入。

13. 張展鵬先生請路政署稍後提供題述計劃的原有設計圖。

14. 主席總結，委員會支持為行人天橋 KM01 加建升降機設計的初步設計方案，並請路政署繼續跟進委員的意見及適時向委員會報告進度。

【會後補註：路政署已聯同房屋署及張展鵬先生在二零二三年二月十日進行上述實地視察。路政署已在二零二三年二月十日向西貢區議會秘書處提供原有設計圖。】

(二) 西貢區「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」
(SKDC(TTC)文件第 3/23 號)

15. 主席歡迎—

- 路政署高級工程師 1／暢道通行 馮淑恩女士
- 路政署工程師 14／暢道通行 李迪琦先生

16. 路政署高級工程師 1／暢道通行馮淑恩女士按所播放的簡報向委員簡介計劃，並歡迎委員提出意見。

17. 張展鵬先生的意見綜合如下：

- 十分贊成把「橫跨現有道路連接彩明商場及彩明苑的行人天橋」(行人通道編號 CM01)納入西貢區「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」。
- 就路政署提交的文件(即 SKDC(TTC)文件第 3/23 號)，他認為路政署可與相關部門、機構及持份者溝通，以解決第一點主要技術困難。至於第二點主要技術困難，即「需修改現有行人天橋部分結構」，他認為每個工程都涉及上述情況，而就第三點主要技術困難，即「在施工期間或需收窄現有行人路及行車路」，他查詢路政署有否相關人流數據。
- 反映 CM01 及將軍澳中心附近有不少居民及學校人士出入，而市民需經過行人天橋、彩明商場及都會駅，才能到達調景嶺地鐵站。此外，他觀察到 CM01 附近的居民及學校人士推嬰兒車或購物車時只能選擇使用扶手電梯，行為十分危險。鑑於以上兩個原因，以及考慮題述行人天橋的使用率高，認為有一定加建需要。
- 造價方面，雖然 CM01 的初步評估困難程度相對高，但其初步估算建造成本只是約二千萬元(一部升降機)，即另一項目選項的一半價錢，希望路政署積極考慮其意見，把 CM01 納入題述項目。

18. 周賢明先生的意見綜合如下：

- 表示雖然 CM01 的初步設計只有單邊升降機，但其實在調景嶺站 B 出口停車場旁也有升降機前往商場。
- 對於富康花園業主立案法團反對 ST01 加建升降機的建議，以致路政署未能把其納入題述項目下推展，他表示遺憾。
- 若以行人天橋使用率來判斷項目優先次序，他認為 CM01 的使用率遠比 NF182 高。雖然現時 NF182 附近有公營地盤，但他估計日後行人大多會選擇行走地面，即英明苑的過路處。故此，日後使用 NF182 的人士或以在寶德樓對面下車的乘客為主，人流相比 CM01 的少，故建議把 CM01，而非 NF182 納入題述計劃。

19. 副主席的意見綜合如下：

- 考慮到彩明商場人流高，同意把 CM01 納入題述計劃，方便市民、長者及輪椅人士出入。
- 表示仍十分希望能推展 ST01，因為上述人流高企，而加建相關升降機有助分流尚德及將軍澳市中心的人流。故此，對於富康花園業主立案法團因擔心有關項目的保養維修責任而反對加建，她表示無奈及遺憾，但理解路政署已為推展 ST01 作出努力。
- 再次認為建造升降機造價過高，建議路政署與其以市場之前的造價作參考，倒不如採用更多預製組件，並使用「組裝合成」建築法來減低設計複雜性及調低造價。

20. 主席指上述兩個項目都十分好及重要，但其優先次序則以 NF182 為先。他同意剛才有委員指 NF182 附近的人流較少，而市民亦可行經英明苑前往其他地方。但若以安全性的角度出發，他認為上址仍有加設升降機的需要。他請路政署先作回應。

21. 路政署馮淑恩女士的回應綜合如下：

- 一般而言，路政署在進行加建升降機工程時，都需要處理地下管道、修改現有行人天橋部分結構，以及臨時收窄現有行人路及行車路等技術困難。
- 就處理地下管道方面，路政署會在落實題述項目後盡快聯絡相關地下管道負責人，協調有關改動及騰空位置進行加建升降機工程。此外，一般來說，路政署進行相關工程時皆需要修改現有行人天橋部分結構，並會根據現有結構圖作進一步研究。回應委員就收窄行人路方面的查詢，路政署會盡量維持適當的闊度給行人使用，並會在施工前就臨時交通安排諮詢當區居民以及相關部門，以減少工程對行人路/行車路的影響。
- 路政署會考慮採用「組裝合成」建築法，以提升施工速度及加強地盤安全，並期望有助提高相關成本效益。

- 希望委員考慮路政署就上述兩個項目提供的資料，並選擇其一為替代方案。

22. 主席表示根據《西貢區議會會議常規》第 31(1)條，在會議上或以傳閱文件方式提出的事項，如須以投票方式表決，須以議員所投的絕對多數票決定（即指在所投有效票中(不包括棄權票)，取得超過一半票數）。議員不可委託他人就有關事項代為投票。

23. 由於沒有委員反對，主席宣布參考委員會過往做法，以即場舉手方式為題述項目進行投票表決。

24. 主席宣布投票結果如下：

- 是次投票中有 1 張棄權票；
- 贊成把 CM01「橫跨現有道路連接彩明商場及彩明苑的行人天橋」(行人通道編號 CM01)納入西貢區「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」，得票為 5 票；
- 贊成把「橫跨寶琳北路近寶德樓的行人天橋」(結構編號 NF182)納入西貢區「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」，得票則為 1 票。

25. 主席宣布把「橫跨現有道路連接彩明商場及彩明苑的行人天橋」(行人通道編號 CM01)納入西貢區「人人暢道通行」計劃下的「特別計劃」。此外，他請路政署備悉及跟進委員就題述項目的投票表決結果，並適時向委員會報告進度。

26. 另外，由於一項「道路工程／設施」的續議事項與上述事項有關，在沒有委員反對下，主席宣布在此調前討論。

**「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
強烈要求路政署兌現承諾盡快興建黃橋升降機
(上次會議記錄第 127 至 129 段)**

27. 主席查詢路政署有關題述項目的進度及其交通安排詳情。

28. 路政署區域工程師／將軍澳歐振煒先生表示路政署已完成行人天橋項目 SK01 的地基挖掘工程，相關報告亦已呈交房屋局獨立審查組作審查。待審查完成後，路政署會展開餘下地基及升降機主體部分的工程，預計相關建造工程將於 2023 年 8 月完成，而開放升降機予公眾使用所需的法定程序則

預計於 2023 年 10 月前完成。交通安排方面，他表示會查詢相關工程組，並稍後提供回覆。

29. 主席表示保留上述議題。

IV. 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) 長期以來，困擾清水灣道居民的兩大問題：1.公共小巴未能滿足居民需要，不僅是上下班繁忙時間班次不足，其他時段也因脫班及小巴入氣等問題，使居民無車可搭；2.清水灣道銀線灣迴旋處兩邊經常塞車，繁忙時段及假日情況更甚。政府必須推出措施，為居民紓困
(上次會議記錄第 42 至 46 段)

30. 周賢明先生的意見綜合如下：

- 隨著將軍澳－藍田隧道（下稱「將藍隧道」）已開通，再次希望延長巴士第 91S 號線的來回服務時間，而非只有上午兩個班次。
- 希望巴士第 91S 號線途經更多地方，例如觀塘、牛頭角，以及將軍澳隧道巴士轉車站。
- 希望在將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴轉乘站，如小巴第 103 號線，並配合巴士第 91S 號線的班次，讓居民有更多乘車選擇。

31. 劉啟康先生反映早前有數十名市民需等候近 45 分鐘才有小巴第 103 號線提供服務，當中有人因等候時間過長而轉乘的士。因此，他希望運輸署把巴士第 91S 號線的服務常規化，並加快落實在將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴轉乘站。

32. 副主席表示據她觀察，相關巴士路線在將軍澳隧道巴士轉乘站上落客時未需時停留，而將軍澳隧道及將藍隧道的交通現時亦大致暢通，可是清水灣道及坑口一帶的居民卻仍需面對缺乏公共車輛提供足夠服務及等候時間過長的情況，以致其對乘搭小巴的意欲下降，形成惡性循環及無助解決交通情況。因此，她認為委員提出在現有將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴轉乘站的意見合理，並請運輸署積極回應委員上述的意見，例如在硬件上配合市民前往郊區的需求，以及增加小巴第 103 號線的轉乘服務，以改善小巴公司的經營環境。

33. 劉啟康先生理解運輸署有協助紓緩上述交通情況，但由於小巴每次往來清水灣及將軍澳都需花大約 20 至 30 分鐘，加上相關小巴承辦商提供的

車流亦過少，認為未能符合服務詳情表的服務承諾。他為此查詢運輸署相關機制，如當承辦商未能提供服務詳情表的服務時，運輸署會否仍批准其服務申請。此外，他反映即使小巴第 16 號線有為紓緩相關交通情況而加開特別班次，但由於缺乏宣傳，其實際作出的幫助有限。他再次希望運輸署重視上述交通情況，並提供落實增加巴士班次的時間表。

34. 周賢明先生反映收到不少市民投訴小巴第 103M 號線的服務，表示晚上時間只有兩個班次，而每個班次相隔 30 分鐘。可是，根據其服務時間表，該路線從將軍澳站開出的話，其班次應介乎 13 至 20 分鐘一班。據他觀察，雖然小巴第 103M 號線在下午時段普遍有按服務詳情表提供服務，但在上午 9 至 10 時左右開始，其班次卻明顯違反服務詳情表承諾，希望運輸署作出解釋。

35. 副主席表示將軍澳隧道現時交通暢順，故認為小巴因路面情況而未能依時到站的說法不合理。此外，她查詢運輸署工程組有關坑口道清水灣道迴旋處的進展，並希望加快相關工程。最後，她反映坑口連理街，近東港城一帶冇塞車情況，建議運輸署與商場管理公司商討改善出車的方法。

36. 運輸署高級運輸主任／西貢及碼頭事務李萃傑先生的回應綜合如下：

- 運輸署不時監察清水灣道專線小巴的服務及其乘客需求。根據運輸署於 2022 年 12 月的實地調查結果，專線小巴第 103 及 103M 號線上午繁忙時段往市區方向的載客率約為六至七成。運輸署會繼續監察相關專線小巴路線的服務水平。
- 運輸署理解清水灣道居民對對外的公共運輸需求，並會因應最新交通和巴士服務情況，以及乘客乘車習慣，以積極探討調整九巴第 91S 號線的服務安排。

37. 劉啟康先生的意見綜合如下：

- 希望運輸署考慮村民的出行需要，並反映運輸署在泳季時有自動加開巴士第 91R 號線方便旅遊人士出入，但卻未有考慮把巴士第 91S 號線常規化，或讓巴士第 91R 號線同時駛至接駁村民出入。
- 表示不少村民反映在晚上非繁忙時段，如下午 11 時左右，等候公共車輛的人士甚多，一般更需等候近 45 分鐘才能上車，他不明白為何只有清水灣內段有此交通情況。
- 鑑於以上公共交通情況，他表示現時有不少村民不再依靠公共交通服務，而是順道乘搭街坊的私家車出入，他認為此做法並不理想。
- 他未能理解運輸署為何於短時間內便能安排為影業路房屋發展項目興建額外上坡車道，但坑口村民卻等候多時仍未見署方就上述路段規劃的

短、中及長期解決措施的實際成效。

38. 主席同意鄉郊居民付出了民生代價，但所得到的相應改善卻不太理想。

39. 運輸署工程師／西貢王然先生表示運輸署正進行坑口道迴旋處的內部研究，並正安排相關實地視察及調查，以確立初步改善工程的可行性及研究將部分工程盡量提早開展，故暫未有進一步資料可提供。

40. 運輸署高級運輸主任／西貢何潔瑩女士的回應綜合如下：

- 就委員提出有關於將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴轉乘站的意見，她表示將軍澳隧道巴士轉乘站為安達臣道石礦場用地發展項目的其中一項改善工程，旨在完善觀塘北及將軍澳區內的公共運輸網絡，及讓乘客透過轉乘能更方便、更多選擇地利用現有巴士路線前往港九新界不同地區。隨著安達臣道石礦場用地發展項目逐漸完成，預計未來人口增長會令將軍澳隧道巴士轉乘站的使用率提升。
- 備悉委員指將藍隧道開通後乘客乘車模式或有所改變的意見，運輸署會繼續監察將軍澳隧道巴士轉乘站的運作，並視乎將藍隧道開通後逐漸穩定的交通情況及安達臣道石礦場用地發展項目的進度，進一步檢視相關巴士路線的運作及將軍澳隧道巴士轉車站的實際使用情況等相關因素，以探討於將軍澳隧道巴士轉乘站增設小巴轉乘站的可行性。

41. 副主席的意見綜合如下：

- 希望運輸署工程組補充有關清水灣道迴旋處及白石台改善交通燈的相關圖則。
- 由於安達臣道石礦場用地發展項目仍有待完工，建議運輸署考慮於完工前設立為期約三年的短期試行措施，在將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴第 103 及 102 等號線的轉乘站，以測試相關流量。

42. 劉啟康先生的意見綜合如下：

- 感謝運輸署工程組積極跟進清水灣道迴旋處的事宜。
- 表示運輸署於兩年前已提出擴闊清水灣油站，即舊片場對出的附近道路，但他仍未見有相關進展。
- 表示早前清水灣及銀灣線道迴旋處進行修復管道工程時出現嚴重塞車，認為有需要盡快落實相關道路改善措施，如收窄迴旋處或擴闊道路，並希望運輸署提供相關時間表。
- 表示委員早於將軍澳隧道巴士轉乘站投入服務前已提出加設小巴轉乘站的意見，希望運輸署提早規劃相關交通網絡。

43. 運輸署何潔瑩女士的回應綜合如下：

- 備悉委員提出有關在將軍澳隧道巴士轉乘站試行加設小巴轉乘站的建議，並表示運輸署會視乎將藍隧道開通後的交通情況以及整個將軍澳區的交通網絡，進一步檢視相關巴士路線的運作及將軍澳隧道巴士轉車站的實際使用情況等相關因素，以探討將軍澳隧道巴士轉乘站增設小巴轉乘站的可行性。
- 因應將軍澳隧道豁免收費，將軍澳隧道原有的收費亭及相關設施將逐步移除，而騰出的空間將主要用作供隧道營辦商處理壞車及過高車輛的車輛停泊處，以及用作供緊急情況使用的備用車輛通道以提升隧道運作的暢通。故此，上述騰出的空間暫時未能加設相關小巴轉乘站，但運輸署備悉委員的意見，並會一併考慮委員的建議，以探討相關可行性。

44. 運輸署王然先生的回應綜合如下：

- 就迴旋處的查詢，他表示運輸署需先檢視工程的可行性，才可進一步向委員會報告進展。
- 表示有關擴闊銀影路及清水灣道近碧翠路交通燈的圖則與之前地區諮詢的版本一樣，而運輸署已發出工程通知，並正為上述兩個工程作安排。他請路政署補充相關交通燈的進展。
- 回應早前清水灣道因有緊急煤氣工程而導致相關迴旋處出現嚴重塞車情況，他表示運輸署當時批准的臨時交通安排圖則中相關封路措施是由晚上 10 時至早上 6 時，然而相關承建商指該日未有在早上 6 時後收起封鎖迴旋處快線的臨時交通圓筒。運輸署當時已即時與警方溝通，並停止相關工程，相信之後不會發生類似事件。

45. 路政署區域工程師／西貢陳兆炘先生的回應綜合如下：

- 就清水灣道近碧翠路的交通燈工程，由於有關工程涉及較多地下交通管線公司，路政署正與他們聯絡及安排實地視察，以研究其探坑位置及設立可信性方案。
- 就擴闊銀影路近油站方面的查詢，路政署同樣面對相關工程涉及較多地下交通管線公司，故正與中華電力有限公司（下稱「中電」）就相關改道溝通，並計劃於農曆新年後與中電進行實地視察。

46. 主席表示保留上述議題。

- (2) 要求優化將軍澳隧道轉車站運作，加設小巴轉乘站
(上次會議記錄第 5 至 41 段)

47. 周賢明先生不同意運輸署剛才指現時將軍澳隧道收費廣場未有位置加設小巴轉乘站的說法，建議運輸署調動相關巴士轉乘站的前後位置，或研究加設區內小巴轉乘站，如小巴第 102 及 103 號線，惠及清水灣道、安達臣道，以至觀塘北的居民。

48. 運輸署何潔瑩女士備悉委員的意見。

49. 副主席查詢現時安達臣道居民主要乘搭哪些公共車輛前往清水灣二灘，或小巴第 101 及 103 號線的相關行車路線，並希望運輸署積極考慮委員就在將軍澳隧道巴士轉乘站加設小巴轉乘站的意見。此外，她再次希望運輸署考慮其較早前提出的短暫試行計劃，為附近居民提供多一個出行選擇。

50. 運輸署李萃傑先生回應，安達臣道市民可於清水灣道乘搭九巴第 91 號線或先到將軍澳，然後轉乘區內專線小巴服務前往清水灣。

51. 主席認同委員剛才就加設小巴轉乘站的意見有助市民出入，並認為運輸署的相關回應不太正面。此外，他表示保留上述議題。

52. 副主席重申指隨著學校復課及接近農曆新年，等候駛入東港城上落客及停車場的車輛或會增加，而清水灣道交通情況亦有機會因而受影響，希望警方多加留意。

53. 香港警務處將軍澳區行動主任高偉新先生表示在學校復課後，警方除了會加強留意委員剛才提及的位置，還會關注坑口區及澳南數個上落貨區。同時，警方亦會於上午及深夜時分就區內泊車情況加強執法。

V. 與巴士相關的議題

(一) 委員提出的 1 項動議(巴士)

- (1) 促請運輸署及巴士公司加強將軍澳隧道的巴士服務（如開設過海巴士往港島東（北角、太古城、筲箕灣）和中西區的巴士或小巴線、提升現有路線 96、298X、290E、790、795 至全日服務），並優化轉車安排（例如：在藍田交匯處合適位置增設往將軍澳的轉乘站）
(SKDC(TTC)文件第 4/23 及 24/23 至 26/23 號)

54. 主席表示，議案由副主席動議，並由他本人、周賢明先生、陳耀初先生及劉啟康先生和議。

55. 委員備悉運輸署、九巴及城巴／新巴的書面回覆。

56. 張美雄先生的意見綜合如下：

- 表示早前有新聞報導指將藍隧道現時的車流偏低，只有約兩成，當中選擇行經此隧道的車輛以重型車輛及私家車為主，認為浪費了這個耗資數百億元的基建。此外，他指已多次向運輸署、巴士公司及局方反映，希望將區內所有新巴士路線全日化及善用將藍隧道，長遠而言則達致南北分家。為此，他查詢運輸署相關落實時間表。
- 有見現時車輛可透過將藍隧道直接前往東區海底隧道，他再次希望運輸署及巴士公司開設過海巴士，並查詢運輸署相關落實時間表。
- 表示現時有不少來自其他區的市民前往將軍澳跨灣連接路觀光拍照，但由於區內多條巴士路線的服務時間有所不同，例如某些路線每天只有兩至三班車，令區外市民難以捉摸。
- 查詢運輸署加密相關巴士班次，以及落實巴士第 A28 號線的時間表。

57. 劉啟康先生的意見綜合如下：

- 表示駛經將藍隧道前往港島區時，觀察到相關隧道使用量很低，希望運輸署增加過海巴士路線或考慮調整小巴第 103 號線的行車路線，改為行經將藍隧道，而非將軍澳隧道，以減低將軍澳隧道的車流量及小巴服務受將軍澳隧道塞車的影響。
- 建議運輸署調整區內巴士路線，讓前往油塘、觀塘工業區及麗港城一帶的車輛行經將藍隧道，並善用基建，盡早規劃公共車輛服務。

58. 張展鵬先生的意見綜合如下：

- 十分認同將藍隧道現時車流偏低，並引述運輸署的數據，指相關車流只有大約一至兩成多，或接近三成。故此，他建議運輸署提供把區內巴士路線做到南北分家的落實時間表，即坑口及寶林一帶的巴士路線行走將軍澳隧道；而調景嶺、將軍澳的巴士路線則行走將藍隧道，一方面避免資源重疊，另一方面縮短居民的出行時間。
- 指出將藍隧道能方便車輛直出茶果嶺道，繼而前往觀塘偉業街一帶，但現時區內卻未有巴士路線在上班繁忙時間直接往返上述地方，建議運輸署為調景嶺及將軍澳區居民加設相關巴士路線，提供往來將軍澳至觀塘偉業街、牛頭角及九龍灣一帶的服務，以方便居民出入及增加將藍隧道的使用率。
- 由於將藍隧道的另一出口連接東區海底隧道，希望巴士公司積極考慮在上下班繁忙時間開設往來調景嶺及將軍澳至銅鑼灣及上環一帶的路線。

59. 周賢明先生的意見綜合如下：

- 認為新開的將藍隧道巴士路線有調整需要，例如加密班次、提供全日化服務及調整行車路線等。他以巴士第 290 系列的號線為例，建議整合上述路線，善用將藍隧道。
- 基於車費的考量，歡迎推出巴士第 96 號線，但同時認為相關路線過於迂迴，未如巴士第 98A 等號線般快捷，建議推出巴士第 96X 號線。
- 理解現時仍為將藍隧道開通後的過渡期，但希望運輸署逐步調整區外交通配套，如麗港城附近的交通燈，以配合及鼓勵更多巴士路線行走將藍隧道。
- 希望巴士第 298C 號線提供全日化服務，並指此巴士路線應於本年第一季落實，故想查詢其進展。
- 查詢九巴有關研究巴士第 297 號線（往寶林方向）在彩虹巴士總站附近加巴士轉乘站的進展。
- 希望加強巴士第 97 號線的服務。
- 贊成推出過海巴士路線，善用將藍隧道的優勢。

60. 副主席的意見綜合如下：

- 表示曾就建議於將藍隧道開設過海巴士路線進行地區諮詢，結果顯示若開設上述巴士路線，環保區及日出康城的居民會尤其願意考慮乘搭。故此，她認為區內有相關需求，希望運輸署及巴士公司善用將藍隧道的優勢，開設過海巴士路線前往北角、太古城、筲箕灣以至港島中、上環一帶。
- 反映有市民於上述地區諮詢中建議重開村巴服務，以及希望加密巴士第 796P 及 798 號線的班次。
- 同意委員剛提出運輸署及巴士公司應考慮調整區內巴士路線，例如做到南北分家及分拆路線，減少行車時間。她以巴士第 96 號線為例，表示有居民向她反映相關路線過於迂迴，往返將軍澳至大埔需時約 2 小時，故有市民選擇乘搭巴士第 797 或 98 號線，於觀塘 APM 商場轉乘返將軍澳。為此，她希望運輸署考慮精簡區內巴士路線。
- 查詢運輸署有關將藍隧道由 2022 年 12 月 12 日至今的整體車流量及使用量數據。
- 建議運輸署及小巴公司開辦西貢、清水灣、將軍澳途經將藍隧道的對外小巴路線。
- 查詢是否需等待 T2 主幹路完成興建後才會考慮加設將藍隧道回程的轉乘站。
- 據她觀察，現時車輛大多行經將軍澳隧道前往將軍澳，而駛離將軍澳區時則會選擇行經將藍隧道。為防範塞車情況，她希望運輸署改善觀塘繞道及偉發道一帶的交通燈口。

61. 九龍巴士(一九三三)有限公司高級營運支援主任黎嘉朗先生的回應綜合如下：

- 因應將藍隧道開通，九巴一直密切留意巴士第 96、298X 及 298E 號線的載客量。隨著社會復常，上述路線的載客量與 2022 年 12 月比較錄得升幅。九巴已向運輸署提交研究加強服務的建議，包括開辦特快班次、延長服務時間及增加班次。九巴會繼續與運輸署商討其細節，研究檢視相關路線及落實有關改動的合適時間。
- 九巴正籌辦巴士第 298C 號線，並會因應行經將藍隧道的數條新巴士路線客量轉變，檢視相關服務水平。九巴將適時向運輸署提交落實計劃。
- 九巴原則上對委員就巴士第 297 號線（往寶林方向）於彩虹邨附近加分站的建議沒有異議，但指現時相關路線在采頤花園及坪石村皆有分站。如應委員的建議再加分站，變相會於很短距離間有三個分站。考慮到加站或會影響行車時間，九巴需時先評估乘客的實際需要，再決定落實相關建議的時間表。

62. 城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司助理企業傳訊經理鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- 感謝委員及居民對城巴／新巴經將藍隧道的兩條新巴士路線第 790 及 795 號線的寶貴意見及支持。同時，她表示城巴／新巴一直有計劃因應客量需求加強上述兩條路線的服務。
- 城巴／新巴一直積極考慮開辦委員提及的經將藍隧道的過海巴士路線，以善用將藍隧道連接東隧的便利，快捷連接日出康城及港島區。
- 上述新巴士路線第 790 及 795 號線開辦後，城巴／新巴有密切留意其客量情況，並與運輸署保持溝通，研究不同方案及建議。
- 回應委員剛提出有關前往沙田的巴士路線建議，她表示城巴／新巴現有巴士第 798X、798P 及 798B 號線往來相關地方，會因應客量情況及將藍隧道的開通，探討有否需要作相應改動。
- 回應委員對機場巴士服務的查詢，她表示隨著社區逐漸復常，城巴／新巴一直有與機場管理局緊密溝通，檢視機場客運人數及航班升降等情況。同時，城巴／新巴已因應相關數據，逐步加強各條機場巴士路線的服務，並期望可以盡快落實巴士第 A28 號線的服務。

63. 運輸署何潔瑩女士的回應綜合如下：

- 因應將藍隧道的開通，運輸署於 2022 年 12 月 12 日起新增五條全新巴士路線於繁忙時段提供服務。根據運輸署 2022 年 12 月下旬早上及傍晚時段，於藍田交匯處及偉業街麗港城外巴士站進行的實地調查，發現除

了需求稍高的巴士第 96 號線錄得最繁忙一小時載客量為約六成半外，餘下四條路線的乘客需求均不高，相關載客量只錄得約三至五成不等，顯示上述五條路線的服務水平可滿足現時的乘客需求。運輸署會繼續密切留意上述路線的乘客乘車情況及轉變，以檢視有否需要加強或延長相關服務。

- 考慮到緊接將藍隧道開通後是聖誕、新年及農曆新年假期，她表示這些長假期會影響駕駛人士及乘客的出行和乘車模式，運輸署會與地區議會及人士在將藍隧道開通後約兩至三個月，一同檢討第二階段的巴士計劃，並研究將部分現行巴士路線改道至將藍隧道的可行性。
- 至於有關建議開辦新的將軍澳區過海巴士服務，她表示現時過海巴士第 690/690P 及 694 號線早上繁忙時間的載客率不高，上午離開將軍澳隧道巴士轉乘站往港島方向最繁忙一小時的載客率低於五成；而下午往將軍澳方向的最繁忙一小時載客率亦只稍增加至約四成至五成半。當乘客出行習慣隨將藍隧道開通一段時間後穩定下來，運輸署會密切監察過海巴士路線的乘客需求及聽取居民的意見，研究開辦行經將藍隧道過海巴士線特別班次的可行性。
- 運輸署一直透過不同措施密切監察西貢及將軍澳區內現有的巴士服務水平，並不時與專營巴士公司作出審視，因應實際乘客需求的變化作相應調整，從而改善整體巴士網絡的營運效率。運輸署會繼續與巴士公司保持緊密溝通，密切監察各路線的服務水平。
- 就委員指出現時將藍隧道往將軍澳方向暫未有轉乘地方的意見，她表示現時乘客可使用觀塘偉業街巴士站。
- 就委員建議加強調景嶺至觀塘偉業街一帶以配合上班人士的需求，現時調景嶺一帶居民可乘搭巴士第 793 及 797 號線特別班次前往九龍灣商業區一帶。儘管如此，運輸署會於推展第二階段行經將藍隧道及跨灣連接路巴士路線的巴士計劃時一併考慮委員的意見，為調景嶺居民提供更多服務。
- 回應有關落實機場巴士第 A28 號線的查詢，她表示早前因疫情關係，乘客往返機場服務的需求有所下降，有不少巴士路線因應其情況作出相應臨時調整安排。在當局實施最新檢疫安排後，運輸署留意到機場巴士的客量有所轉變，並因此相應地加強多條機場巴士路線的服務。在進一步恢復機場巴士路線的服務後，運輸署會視乎往返機場的乘客需求，敦促城巴／新巴適時實施相關方案。
- 就委員指出假日時有區外市民反映不太了解區內巴士路線的服務時間，運輸署會與巴士公司研究作出適當安排，以加強市民了解相關實際營運時間。
- 運輸署正繼續九巴繼續密切跟進巴士第 298C 號線的落實時間，並敦促他們適時推出相關路線。

64. 運輸署李萃傑先生的回應綜合如下：

- 有關建議九巴第 297 號線（往寶林方向）在太子道東近彩虹邨加設分站的回應，他補充現時相關路線已於采頤花園及坪石邨設有分站，其中采頤花園巴士站與太子道東彩虹邨巴士站的步行距離僅約 260 米。運輸署認為若於短距離內再加設分站會增加第 297 號線整體的行車時間。
- 回應有委員希望加強九巴第 97 號線的服務，他表示相關路線剛於 2022 年 10 月 3 日投入服務。根據運輸署的實地調查，該巴士線的最高載客率大約為三成半，認為現時班次可滿足乘客需求。無論如何，運輸署備悉委員的意見，並會在有效運用資源的前提下，適時檢討是否需要進一步延長服務時間至假日。
- 回應有委員建議專線小巴第 103 號線改經將藍隧道，他表示相關路線保持現有行車路線會較順暢，因為如果改經將藍隧道的話，需要同時行經茶果嶺道方能前往觀塘，變相延長行車距離，未必能節省時間。

65. 主席希望運輸署不只根據巴士或小巴路線的載客率來評估區內公共運輸服務情況，並希望運輸署補充將藍隧道的整體使用率數據。

66. 劉啟康先生補充，希望運輸署同時提供將軍澳隧道的整體使用率數據，以檢視將藍隧道對紓緩將軍澳隧道交通的成效。

67. 張美雄先生指他兩年多前已提出希望落實巴士第 A28 號線，而根據運輸署剛才的回覆，日出康城居民現時沒有機場巴士提供服務。隨著當局已宣布自本年 1 月 30 日起撤銷隔離令安排，希望運輸署提供落實巴士第 A28 及 A29P 號線的確實時間表，並查詢能否於農曆新年前提供相關服務。

68. 周賢明先生的意見綜合如下：

- 樂見巴士公司正籌備巴士第 298C 號線，並希望能如預期般於第一季內推出。
- 再次希望巴士第 297 號線（往寶林方向）穿過大老山隧道後，於采頤花園或坪石村附近加轉乘站。
- 現時巴士第 98B 號線早上 7 至 8 時的兩個班次不經寶林，而此路線及巴士第 98 號線的班次皆較疏落，故希望上述巴士路線常規化，方便市民由坑口直達將軍澳隧道巴士轉乘站，並建議重整坑口及寶林一帶的巴士路線。
- 過海巴士路線方面，他表示現時巴士第 690 及 690P 號線提供跨巴士公司轉乘優惠，認為有實際乘客需求。因此，他希望九巴、城巴／新巴及運輸署將來推出行經將藍隧道的過海巴士路線時，考慮增加跨巴士公司聯合營辦的巴士路線及相關轉乘優惠。
- 查詢運輸署專線小巴第 9A 號線開辦後的情況。

- 據他觀察，新開辦的巴士第 33R 及 74R 號線客量不多，他向運輸署查詢相關情況，以檢討有否善用區內公共運輸資源。

69. 副主席的回應綜合如下：

- 表示區內乘搭公共運輸前往機場的需求因社區逐漸復常而有所增加，認為運輸署及巴士公司應恢復相關機場巴士服務。
- 反映區內居民候車時間長達約半小時，希望巴士公司加密巴士第 796P 班次，同時也把新的四條行經日出康城巴士路線服務全日化。
- 建議運輸署參考馬鞍山市中心公共運輸交匯處的巴士顯示屏，改善康城站公共運輸交匯處的相關設備，方便市民知悉巴士到站及離站時間。
- 表示康城路迴旋處不時有大型旅遊巴士違泊，建議運輸署工程組研究改善路面設計。
- 建議運輸署及巴士公司考慮推出中學生乘車優惠。

70. 運輸署何潔瑩女士的回應綜合如下：

- 考慮到緊接將藍隧道開通後是長假期，駕駛人士及乘客的出行及乘車模式或因而受到影響。運輸署預料於將藍隧道開通約兩至三個月後，相關出行及乘車模式會逐漸穩定。
- 運輸署計劃於農曆新年後相約委員及地區人士一同乘搭非載客巴士視察改經將藍隧道的巴士路線實際情況，以檢視第二階段計劃內將部分現行巴士路線改經將藍隧道的方案及探討開辦行經將藍隧道過海巴士路線特別班次的可行性。
- 備悉委員就機場巴士路線的意見。
- 由於她於席上未有將軍澳隧道及將藍隧道使用率的數據，會於會後與相關組別跟進有關事宜。
- 表示一如既往，運輸署鼓勵巴士公司在其資源許可下增加跨公司巴士轉乘優惠。

71. 運輸署李萃傑先生的回應綜合如下：

- 回應委員建議增加巴士第 297 號線在大老山隧道的轉乘優惠，他表示運輸署鼓勵巴士公司因應其營運狀況及環境，而考慮提供轉乘優惠。
- 新界專線小巴第 9A 號線於 2022 年 10 月 22 日起增設星期六的服務。
- 九巴第 33R 及 74R 號線於 2022 年 12 月 17 日起提供往來北潭涌的服務。總的來說，由於上述服務的乘客需求主要屬旅遊性質，客量較受天氣影響。
- 就巴士第 33R 及 74R 號線客量的關注，他表示由於上述路線仍屬初期投入服務階段，客量日後或會有所上升。

72. 運輸署何潔瑩女士的回應綜合如下：

- 表示運輸署會檢視巴士第 98 及 98B 號線的情況。
- 表示有巴士公司於康城站公共運輸交匯處內設有電子顯示屏，方便市民了解相關服務。

73. 運輸署工程師／特別職務 1 劉傑成先生回應，他曾與警方就康城路迴旋處違泊情況聯絡，並得悉相關違泊不太嚴重。運輸署會繼續密切跟進，並與警方保持溝通，加強執法。

74. 香港警務處高偉新先生同意康城路迴旋處的違泊情況不算嚴重，而在 2022 年 11 及 12 月，即將藍隧道開通前，警方於日出康城一帶，如環保大道、石角路及康城路，合共發出了 220 張告票。警方會繼續留意上述地方的情況，以免情況惡化。

75. 九巴黎嘉朗先生的回應綜合如下：

- 九巴一直留意將軍澳各區巴士路線的表現，而據九巴觀察，本年 1 月區內巴士客量有所上升。
- 有就經將藍隧道的過海路線、巴士第 90 及 97 號線向運輸署提交建議，研究加強或增設服務。九巴會繼續與運輸署溝通，適時推出有關服務。
- 回應巴士第 33R 及 74R 號線客量方面的查詢，他同意市民需時適應，而相關路線於繁忙時段的載客量約為五成，屬預期之內。九巴會密切留意每日的客量轉變，並適時加強推廣，讓市民得悉最新的巴士路線服務。

76. 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務)聶珮林女士補充，九巴一直推出不同轉乘優惠，例如月票，當中不時有買三送一優惠、學生則能享有買二送一優惠；在適合路線推出不同轉乘優惠及區域性雙向分段收費計劃，以鼓勵市民多使用巴士服務出行。此外，九巴對設立更多乘車優惠持開放態度，包括探討納入更多巴士路線作轉乘計劃及推出更多跨巴士轉乘優惠的可行性。

77. 九龍巴士(一九三三)有限公司助理車務總監(區域一)麥成邦先生的回應綜合如下：

- 九巴正積極跟進巴士行經將藍隧道及日出康城的路線，例如巴士第 96 線及開辦特快巴士路線等，希望盡快與運輸署達成共識。
- 至於開辦巴士第 298C 號線的查詢，他表示九巴留意到區內巴士服務有

資源重疊，故正一併檢討巴士第 298X 及 298C 路線，並會於會後與相關委員就上述資源使用及巴士第 98B 號線情況作溝通。

78. 城巴／新巴鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- 備悉委員剛才就巴士第 796 號線系列及巴士第 A28 號線班次服務的意見。
- 表示城巴／新巴已恢復機場巴士第 A29P 號線早上於日出康城開出的服務。同時，城巴／新巴會與運輸署商討開辦巴士第 A28 號線，期望盡快推出相關服務。
- 城巴／新巴一直有推出不同轉乘優惠，方便市民出行。與此同時，城巴／新巴對推出更多跨巴士公司轉乘優惠的建議持正面態度，並有積極與其他巴士公司聯絡商討相關事宜。
- 城巴／新巴十分重視西貢、將軍澳及日出康城等地。城巴／新巴知悉區內市民多年來在上下午繁忙時段飽受將軍澳隧道塞車情況困擾，現時將藍隧道開通，城巴／新巴會善用將藍隧道，研究推出更多巴士路線，方便市民出行。
- 城巴／新巴會因應客量情況提升巴士第 790 及 795 號線的服務，並與運輸署積極溝通，研究提供更多行經將藍隧道的巴士路線，以優化整個區內巴士網絡。

79. 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，並要求運輸署、城巴／新巴及九巴跟進委員的意見。

VI. 與港鐵相關的議題

(一) 委員提出的 1 項動議(港鐵)

(1) 要求全面改善港鐵康城站的設施及提升班次事宜
(SKDC(TTC)文件第 5/23 及 23/23 號)

80. 主席表示，議案由張美雄先生動議，並由張展鵬先生和議。

81. 委員備悉港鐵的書面回覆。

82. 由於「港鐵」中有一項議題與上述動議相關，在沒有委員反對下，主席宣布在此合併討論。

加密康城站全日列車班次及優化康城站設施
(上次會議記錄第 70 至 82 段)

83. 委員備悉港鐵的書面回覆。

84. 副主席的意見綜合如下：

- 對港鐵的書面回覆表示失望，指已多次反映日出康城將有更多屋苑落成，加上將軍澳跨灣連接路的開通，為康城站帶來越來越多人流，例如現時康城站在下午一時左右的放學時間已有大量學生及家長集中 B 出口等候出閘。她續表示雖然曾建議港鐵在相關出口加設閘機及垂直升降機，但至今仍未有進展，希望港鐵在今次整體資產檢討時積極考慮改動上述設施，以作分流。
- 有文件指更新將軍澳線信號系統的工程料需於 2028 至 2029 年才完成，她對此表示不能接受。此外，她指港鐵列車已投入服務超過二十年，希望港鐵加快更換相關列車及更新信號系統。
- 認為康城站仍為衛星車站的情況不理想，令事故發生時需等候調配將軍澳站及調景嶺站職員到場支援，並再次希望港鐵加密康城站列車班次。

85. 張美雄先生的意見綜合如下：

- 認為港鐵的書面回覆未有正面回應委員於上次會議的查詢。
- 就康城站閘機重組的安排，他建議港鐵拆除 B 出口部分非必要玻璃，讓全線閘機均面向商場，如將軍澳站 Popcorn 出口的閘機安排。
- 認為港鐵有空間加密班次，同時運輸署亦有責任監督港鐵的服務，並故查詢運輸署就紓緩區內交通需求殷切的方法。

86. 香港鐵路有限公司助理對外事務經理郭浩文先生的意見綜合如下：

- 港鐵重視委員對列車及站內設施的意見，而港鐵亦有按委員的意見增加閘機及於升降機安裝自動感應按鈕。
- 就動議提及有關 B 出口加設閘機的意見，他已於會前轉交工程部門參考。
- 康城站列車班次方面，港鐵正整理 2022 年的客運數字，但根據 2021 年的數據以及港鐵的觀察，相關列車班次大致能滿足區內乘客需求，同時港鐵亦有預留一定空間，在乘客較有需要的時段，如節慶日子，加密班次。
- 為將軍澳線近期發生的大型列車事故及上星期五信號系統故障以致列車服務稍微延誤致歉。就著 2022 年 12 月 5 日發生的列車事故，港鐵仍期望在事故兩個月內完成並提交相關調查報告，當中包括檢討當日資

訊發布及接駁巴士等各方面的安排。此外，他表示港鐵會一併考慮委員剛才提出有關車站人手安排的意見。

- 至於委員提出有關港鐵車站以分組管理的意見，他表示此管理制度沿用已久。據港鐵觀察，相關制度一直運作良好，組別站長能同時妥善處理所屬車站的各項服務。
- 回應委員就更換信號系統及列車的意見，他表示相關更換次序是根據列車投入服務的年期而定，希望委員理解更換將軍澳線信號系統及列車的排名較後的原因。同時，他解釋由於青島四方製列車，俗稱「Q-Train」，同時配備新舊訊號系統的裝置，更換信號系統及列車的次序並不會互相影響，代表即使將軍澳線於 2028 或 2029 年未更換新信號系統，都可以使用 Q-Train。
- 更換將軍澳線信號系統的工程時間是在平衡鐵路安全及乘客兩者之間後所得出的進取方案，因為港鐵每天可用作信號系統更換的時間十分緊迫，而在完成每條線的更換後，港鐵會整體檢討及總結經驗，探討加快相關工程的可行性。如將軍澳線更換工程的時間表能加快，港鐵會向委員公布。

87. 運輸署何潔瑩女士表示，就委員提出有關列車班次事宜的意見，運輸署了解港鐵在疫情期間一直因應乘客需求及營運情況而調整列車服務。因應第五波疫情漸趨緩和，將軍澳線於繁忙及非繁忙時間的列車服務均已回復至第五波疫情前水平。此外，為配合週末人流增加，將軍澳線自去年 8 月 28 日起加密星期日及公眾假期非繁忙時段的班次。運輸署最近在繁忙時段到康城站進行實地調查，結果顯示上午繁忙時段往北角方向列車離站時的平均載客率為 53%；下午繁忙時段列車抵站的平均載客率則為 45%。根據運輸署及港鐵的觀察，現時將軍澳線列車服務能滿足乘客需求。運輸署會與港鐵密切監察及視乎乘客需求而調整將軍澳線列車服務。

88. 張美雄先生的意見綜合如下：

- 認為將軍澳線列車服務未能應付康城站乘客需求，並指日出康城第 10 期已入伙，第 11 至 13 期亦正興建中，同時周邊也有不少上班人士，希望港鐵及運輸署正面及針對性回應委員的意見。
- 建議去信港鐵，請就其於動議中列出的三項意見的可行性作針對性回覆。

89. 副主席的意見綜合如下：

- 指當事故發生時，前線職員十分忙碌，但「客務支援隊」(即粉紅戰隊)則需花 30 至 45 分鐘才到達現場，認為港鐵未有從之前的調景嶺事故吸取經驗，導致今次事故仍缺乏接駁巴士的安排或足夠指示。

- 認為康城站已為成熟車站，對港鐵指相關衛星車站安排一直運作良好的說法表示不同意，建議港鐵招聘更多站長，讓康城站成為獨立車站。
- 理解港鐵拆除 B 出口附近的玻璃需考慮多方面因素，但仍希望港鐵多加考慮相關設計，以改善閘機安排。

90. 主席同意隨著日出康城的發展，港鐵應提升康城站的管理模式。此外，他請秘書處去信運輸及物流局和港鐵反映委員的意見，並請港鐵先作回應。

91. 港鐵郭浩文先生理解委員對將軍澳線服務的關注，港鐵一直重視委員的意見及乘客乘車體驗。此外，港鐵感激委員於 12 月 5 日將軍澳線事故幫忙疏導乘客，並即時提出有關調動及改善方法的意見。在整體檢討中，港鐵會一併檢視委員剛提及的人手數目、即時應變能力，以至整個管理。最後，港鐵理解日出康城仍有新屋苑落成，會密切留意區內發展、列車服務及車站設施，並與委員進行緊密溝通，以評估及檢討現有措施。

92. 張美雄先生再次希望港鐵在下次回覆時能清晰以列表形式針對其於動議中提及的每項建議列出落實可行性。

93. 主席請秘書處去信時，加入副主席就關注衛星車站的意見，並請港鐵提出解決方法。

94. 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，並要求港鐵跟進委員的意見。另在委員的同意下，主席表示於下次會議刪除續議事項(1)。

(二) 續議事項(港鐵)

(1) 加密康城站全日列車班次及優化康城站設施 (上次會議記錄第 70 至 82 段)

95. 主席表示，第 1 項續議事項已於較早前合併討論。

(2) 優化將軍澳過海及出九龍之鐵路網絡，加快興建北港島綫、東九龍綫，促請政府保留上述鐵路線原計劃之車站，包括銅鑼灣北、添馬、寶琳站，並建議加設康景、翠林站，方便分流乘客，擴大將軍澳對外鐵路網絡 (上次會議記錄第 83 至 87 段) (SKDC(TTC)文件第 7/23 號)

96. 委員備悉路政署的書面回覆。

97. 副主席對路政署的書面回覆表示失望，認為其解說過於簡短。她續表示，北港島線是由將軍澳伸延至會展及東涌線，對將軍澳區居民十分重要，並能平衡港島的鐵路網絡。加上港鐵已完成多條涉及港島的鐵路，例如南港島線、西港島線及沙中線（金鐘段），她認為路政署的書面回覆不太合理及不理解為何研究興建北港島線的優先次序為較後。她另詢問港鐵有否就北港島線與路政署鐵路拓展處交流，並請路政署回應。

98. 主席認為路政署每次提交的書面回覆皆十分相似，並不理想。他反映居於區內山上的居民，例如翠林的居民，一直出入不方便，故對興建北港島線及扶手電梯工程有熱切期盼。

99. 港鐵郭浩文先生理解委員對研究興建北港島線進展的關注，並表示港鐵已向政府提交相關建議書，正按照當局及部門的意見，就可行方案作進一步研究，以改善項目設計。港鐵或當局會適時提供最新消息。

100. 主席查詢港鐵有否其他最新資料。

101. 港鐵郭浩文先生回應，港鐵目前正因應相關政策局及政府部門的意見就方案作進一步工程研究。

102. 主席認為港鐵答覆的進展不大，查詢港鐵與當局就題述事宜的交流情況。

103. 港鐵郭浩文先生表示十分理解委員及區內居民對北港島線的關注，港鐵會適時提供最新進展。

104. 主席請秘書處去信港鐵及路政署鐵路拓展處查詢興建北港島線及東九龍線的進展。

105. 副主席的意見綜合如下：

- 同意去信港鐵及路政署鐵路拓展處追問相關進展。
- 表示有於「三鐵三路」諮詢會就題述鐵路事宜提出意見，但就是次諮詢會中未有任何有關北港島線的著眼點或時間表感到失望。
- 認為如東九龍線改用高架無軌捷運或輕鐵，以致寶琳站及東九龍無法受惠，是個完全失敗的設計，並浪費公帑。故此，她認為當局與其浪費十數億公帑，倒不如運用一百億公帑為下一代興建更好的鐵路網絡。
- 她續以屯門的輕鐵為例，表示當區居民往往需要花額外 30 分鐘才能乘搭重鐵，認為興建東九龍線為最實際疏導東九龍交通壓力的方法。

- 希望主席能帶領委員會於 3 月 31 日前去信《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》公眾諮詢網站，反映委員對興建北港島線及東九龍線的意見。
- 查詢「興建扶手電梯連接康盛花園、景明苑及翠林邨至寶琳區」的時間表。

106. 路政署歐振煒先生回應委員有關上述扶手電梯工程的提問，表示工程顧問公司正就土木工程拓展署（下稱「土拓署」）的意見及指導，審視初步岩土評估報告及設計，而其工程項目的其他外觀初步設計亦正進行中。

107. 主席表示保留上述議題。

(3) 將軍澳綫故障頻繁，促請改革港鐵票價機制，加重港鐵故障罰則
(上次會議記錄第 88 至 92 段)

108. 另外，由於兩項「其他事項」的續議事項與上述事項有關，在沒有委員反對下，主席宣布在此合併討論。

由西貢區議會全體會議轉介的兩項議題：

促請徹查港鐵「甩卡」事故，全面檢查列車機件有否老化及金屬疲勞問題，取消列車及鐵路保養維修外判，增加內部保養專責人員，確保維修質素及安全，全面檢討港鐵列車資產管理，提早更換老舊列車及更新全線訊號系統，採用承辦商的核心標準產品及配置
(SKDC(M)文件第 10/23、16/23 及 17/23 號)

港鐵每次故障，將軍澳屢變「孤島」，促全面檢查將軍澳綫，保障市民人命安全，並增加公共交通工具，改變將軍澳過份依賴「以鐵路為骨幹」的運輸政策
(SKDC(M)文件第 11/23、16/23 及 17/23 號)

109. 副主席的意見綜合如下：

- 表示題述事故嚴重及威脅市民安全，會密切觀察港鐵將於兩個月內就事故發表的調查報告。
- 查詢港鐵將軍澳綫列車維修隊伍的員工分布，如小工、中工及大工的人數，以及相關外判數字。
- 查詢港鐵日常檢查列車及鐵路的頻密程度，例如檢查相關零件及進行大型維修的週期，以及有多少中工參與在內。
- 查詢港鐵一般會有多少中層管理人員參與夜間列車保養的監管。

- 查詢港鐵相關事故出現會否因列車保養時有零件未完全扣上以致。

110. 港鐵郭浩文先生理解市民及委員對其公司有較高期望，港鐵亦十分重視是次事故，會全力調查其成因。根據初步調查報告，港鐵懷疑上述事故或因緩衝器鬆脫所致。至於委員查詢將軍澳線維修團隊中的外判數字；以及中層及高層人員參與夜間維修行動的數字，他會轉達相關組別，探討能否進一步補充資料。整體而言，港鐵正就事故進行調查，同時亦按董事局要求，全面檢討資產管理系統。現階段，港鐵已委任香港工程師學會前會長梁廣灝先生率領專家小組，並連同四位資深工程師及專家，從風險管理角度就事故探討進一步改善空間，使服務更能符合市民期望。港鐵會適時向委員交代最新消息及調查結果。

111. 主席表示由於相關事故成因仍在調查中，議會希望能繼續跟進其進展，故保留上述議題。

VII. 與道路工程/設施相關的議題

(一) 委員提出的 1 項提問(道路工程/設施)

- (1) 查詢康城路巴士翻側事故調查進度(包括機件性能、車長駕駛態度等)，探討改善路面安全的方案及加裝圍欄的可行性，並建議善用 77 區復修堆填區用地增加車位，減少康城路違泊
(SKDC(TTC)文件第 8/23、18/23、19/23、21/23 及 22/23 號)

112. 主席表示，提問由副主席提出。

113. 委員備悉香港警務處、運輸署、環境保護署（下稱「環保署」）及城巴／新巴的書面回覆。

114. 另外，由於一項「道路工程／設施」的續議議題與上述事項有關，在沒有委員反對下，主席宣布在此合併討論。

促請在將軍澳南、環保區及百勝角的合適位置增設郵局、警署、停車場、球場及綠化公園

跟進石角路短期租約停車場的落實及招標時間表

(上次會議記錄第 130 至 134 段)

(SKDC(TTC)文件第 11/23 號)

115. 委員備悉環保署的書面回覆。

116. 張美雄先生的意見綜合如下：

- 表示有消息指涉事司機在發生意外前曾連續駕駛四個班次，希望城巴／新巴改善巴士司機的福利及待遇。
- 希望所有巴士加設安全帶，保障乘客安全。
- 查詢城巴／新巴就事故有否進一步回覆。
- 表示將軍澳跨灣連接路開通後，區內車輛有所增加，查詢運輸署有否改善事故相關路段路面的方案。

117. 副主席的意見綜合如下：

- 認為康城路經常出現違泊情況是源自沒有足夠車位，希望運輸署、路政署及香港警務處多加留意，同時希望環保署釋放相關土地。長遠而言，她建議善用將軍澳第 77 區，即水泵房內的地方增加車位。
- 認為環保署以需要繼續監測堆填氣體而未能釋出相關土地的解釋不合理，並引述以下兩個例子：（1）煤氣公司曾指由於將軍澳第 77 區的堆填氣體容量已大幅減少，故不會考慮收集其第二期的沼氣容量；以及（2）海水化淡廠在上址擺放了一條長約 1.2 米的大型水管，查詢為何不能填平上址，騰出空間增設車位。此外，她再次希望運輸署或路政署積極研究在上址增設車位，包括考慮推出短期租約給旅遊巴士或其他車輛停泊，改善相關泊車配套。
- 表示日出康城商場的停車場出入口設計為駕駛者帶來不便，駕駛者需駛至環澳路或日出大道，或從康城橋駛上商場才能進入停車場。同時，據她觀察，康城路水泵房有大型旅遊巴士上落客。為紓緩上述情況，她建議路政署在上述位置加設路牌，引導旅遊巴士司機到合適地方停泊，同時亦指示私家車司機相關停車場入口。

118. 城巴／新巴鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- 城巴／新巴對早前巴士第 796P 號線交通意外的所有受影響乘客致歉，並對相關傷者表達慰問。城巴／新巴於事發當日已即時派員到現場及醫院了解傷者情況，而現時亦正全力配合警方調查是次意外起因。
- 城巴／新巴一直十分重視安全及車長的駕駛情況，並嚴格遵照運輸署向專營巴士公司發出的修訂版《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，編定車長工作及休息的時間，以確保車長有充足休息。如有需要，城巴／新巴會作相應調整。
- 回應委員提出於巴士上加設安全帶的建議，她表示城巴／新巴幾年開始購置的新巴士上的所有座位皆已配置安全帶。

119. 運輸署何潔瑩女士補充，運輸署為專營巴士公司制定《巴士車長工作、

休息及用膳時間指引》，要求巴士公司在編更時遵從，並有此與巴士公司作緊密溝通。

120. 運輸署劉傑成先生回應，題述交通意外發生後，經運輸署檢視，康城路的路面闊度符合相關設計標準。同時，他留意到警方的書面回覆中亦有表示就事故現場的道路安全方面來說，初步評估顯示，題述交通意外的主要原因與道路設計並無直接關係。

121. 香港警務處高偉新先生回應，題述交通意外由東九龍交通部負責，而涉事司機初步通過酒精呼氣測試，並以涉嫌危險駕駛被捕。經警方初步調查，暫未有證據證實事發時巴士有超速或車輛機械故障情況出現。由於事故仍在調查當中，警方未能透露更多詳情。此外，警方會加強留意及針對康城路的違泊情況加強執法。

122. 路政署陳兆圻先生回應委員就康城路道路改善的意見，表示如有需要，路政署會全力配合運輸署的檢視。

123. 張美雄先生希望巴士公司在舊的巴士上都加設安全帶，以及反映乘搭城巴／新巴的巴士時，普遍覺得車輛行駛速度偏快，未知會否跟巴士司機需追及行車時間有關，希望巴士公司給予司機更多休息時間，減少發生意外的機會。

124. 主席請城巴／新巴備悉委員的意見。

125. 副主席的意見綜合如下：

- 認為需先由巴士公司提升及改善車長駕駛態度，繼而讓運輸署檢視。
- 認同康城路路面不會有突發危險，但認為相關路段因違泊而令巴士難駛出迴旋處，建議運輸署作主導，研究在上址尋找地方增設車位及上落客區，改善違泊問題。
- 建議運輸署研究更改及修正出入口，讓駕駛者可於橋底，即安全島位置，直穿至另一方向的道路，改善巴士轉出公共運輸交匯處的情況。

126. 路政署陳兆圻先生回應，路政署會與運輸署緊密聯繫，檢視有否需要改善相關路面。如有需要，路政署會全力配合相關工程。

127. 運輸署劉傑成先生回應，運輸署對於康城路附近增設車位的立場沒有改變，如有適當土地，運輸署會積極考慮。至於委員提及修改相關路段的建議，他表示曾到上址視察，留意到橋底的路段入口位置與公共運輸交匯處的出口不相符，基於安全考慮，建議維持現狀，即車輛離開時須左轉行駛。

128. 主席表示會密切留意事故發展，並保留上述議題。

(二) 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 93 至 98 段)
(SKDC(TTC)文件第 9/23 號)

129. 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 99 至 120 段)
(SKDC(TTC)文件第 10/23 號)

130. 委員備悉會議文件。

- (3) 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
促請加快興建「康盛花園至寶康路自動扶梯/升降機連接系統」，並提供工程時間表
(上次會議記錄第 121 至 126 段)

131. 主席指路政署剛才已就上述議題作出回覆，有鑑於相關工程仍持續在進行中，表示保留上述議題。

132. 副主席建議去信路政署署長，促請加快興建上述項目的步伐，並查詢其進度。

- (4) 「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
強烈要求路政署兌現承諾盡快興建黃橋升降機
(上次會議記錄第 127 至 129 段)

133. 主席表示，第 4 項續議事項已於較早前調前討論。

- (5) 促請在將軍澳南、環保區及百勝角的合適位置增設郵局、警署、停車場、球場及綠化公園
跟進石角路短期租約停車場的落實及招標時間表
(上次會議記錄第 130 至 134 段).

134. 主席表示，第 5 項續議事項已於較早前合併討論。

(6) 鄉郊地區公眾泊車位被長期佔用情況
(上次會議記錄第 93 至 98 段)

135. 劉啟康先生表示題述情況有改善，亦看到警方有針對違例泊車及廢車問題執法，但認為鄉郊地區公眾泊車位仍有被長期佔用的情況，故希望警方在進行執法行動時一併處理更多違法車輛。

136. 香港警務處高偉新先生回應，警方會繼續密切留意上述情況，並針對在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時的人士進行執法行動。此外，他認為在區內鄉郊地區停車場，例如清水灣道及坑口村，增設更多咪錶，會有助紓緩題述情況。

137. 主席表示保留上述議題。

(7) 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 建議興建清水灣往返將軍澳第三條路，解決西貢、清水灣郊野塞車，縮短鄉郊往西九龍的行車時間
(上次會議記錄第 136 至 141 段)
(SKDC(TTC)文件第 12/23 號)

138. 委員備悉土拓署的書面回覆。

139. 劉啟康先生表示他於鄉議局見面會時提及題述事宜及「三鐵三路」的初步方案，希望可以繼續從不同層面研究解決方法。他建議「三鐵三路」初步方案著重第 137 區發展的同時，亦可順帶加入研究題述事宜，故希望其他委員可多加幫忙提及。第二，他再次表示紓緩迴旋處的交通壓力和興建清水灣往返將軍澳第三條路屬長期工作，希望政府能有更具體的解決方案及多加關注影業路的塞車情況。第三，他反映經常接獲村民投訴坑口迴旋處，即厚德邨附近的隔音屏及花槽擴建工程發出嘈音，而且這些改動令上述位置的塞車情況更嚴重，非繁忙時間寶林一帶亦會塞車，希望相關部門能提供更多工程施工時間及指示，讓市民知悉，以及透過不同渠道宣傳，鼓勵市民選擇其他行車路線。

140. 主席請路政署作回應。

141. 路政署陳兆圻先生表示席上未有相關資料。

142. 副主席認同上述隔音屏維修工程於非繁忙時段的施工時間較難捉摸，有時會封鎖寶琳北路對出，即景林邨及英明苑附近，的部分道路，以致出現塞車情況，希望秘書處去信反映委員的意見，並希望警方多加留意上述地點。

143. 主席請警方備悉委員的意見，並請秘書處就上述事宜去信土拓署。

144. 張美雄先生表示會協助向市民多加宣傳有關第 137 區的發展計劃及題述的交通事宜。他續指，據他了解，立法會將於本月底討論相關事宜，並進行地區諮詢，研究如何紓緩第 137 區，以至整個西貢區及將軍澳的交通壓力。

145. 劉啟康先生表示委員會早前聯同運輸署前往銀線灣道迴旋處進行實地視察，但截至昨天，他看到相關迴旋處的車輛擠塞至孟公屋，並需要 10 至 15 分鐘才能到達將軍澳，他表示上址仍有嚴重擠塞情況。他續指，雖然理解相關交通改善措施或需時落實，但希望運輸署提供擴闊相關道路的時間表。

146. 副主席指出，有關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)及建議興建清水灣往返將軍澳第三條路，以紓緩西貢及清水灣一帶塞車情況的動議提出已久，但至今未有重大進展，加上現時運輸及物流局提出「三鐵三路」的初步方案，她希望當局考慮其在諮詢中提出的意見，即加入研究興建北港島；及研究興建清水灣往返將軍澳第三條路的「四鐵四路」方案。

147. 運輸署王然先生回應，運輸署會盡快安排到上址進行視察，並聯同路政署研究提早推展相關初步計劃的可行性。

148. 主席請秘書處去信土拓署反映委員上述的意見，並請署方提供相關工程的施工及封路時間表，讓市民及早得悉安排。此外，他表示保留上述議題。

(8) 貿業路和貿泰路交界交通黑點
(上次會議記錄第 159 至 165 段)

149. 陳耀初先生表示上址的交通意外已發生近一年，詢問運輸署相關進展。

150. 運輸署劉傑成先生回應，運輸署已就把貿泰路行人過路處移近貿業路的事宜，向路政署發出施工要求，委員可向路政署查詢相關進展，而上址亦非交通黑點。此外，回應委員於上次會議建議運輸署在魷魚灣村新公營房屋斜路(近將軍澳官立中學)附近加設更多路牌指示，他表示運輸署已經在上址設置適當交通標誌及道路標記。

151. 主席解釋上述路口因沒有交通燈，以致有過路的風險。

152. 副主席希望運輸署理解雖然上述地點或許未符合運輸署的交通黑點定義，但以市民角度來說仍有過路的風險。她續表示新都城出口人流較多，而據她觀察，有部分車輛，如小巴第 17 號線，駛出相關路口時車速較快，以致曾發生數宗交通意外。她建議運輸署考慮在貿業路近新都城加設交通燈或安全島，以減慢附近行車速度，並查詢上述意見會否影響寶林區內交通。

153. 運輸署劉傑成先生回應，運輸署早前向路政署發出施工要求，目的旨在增加駕駛人士及行人視線距離。當路政署完成相關工程後，運輸署會密切監察情況，並檢視有否需要進一步改善。

154. 主席建議運輸署考慮前往貿業路及貿泰路進行實地視察。

155. 陳耀初先生查詢路政署完成相關工程的確實時間表。

156. 路政署歐振煒先生回應，路政署已於本年 1 月 4 日就貿業路及貿泰路的行人過路處交通改善項目動工，並預計於本年 3 月完工。

157. 周賢明先生請部門補充相關工程圖則。

158. 主席請運輸署補充相關圖則，並表示保留上述議題。

(9) 查詢將軍澳跨灣連接路及將藍隧道開通前的驗收時間表，以保障結構安全

(上次會議記錄第 166 至 167 段)

(SKDC(TTC)文件第 13/23 號)

159. 委員備悉土拓署的書面回覆。

160. 由於一項「其他事項」與上述議題有關，在沒有委員反對下，主席宣布在此調前及合併討論。

由西貢區議會全體會議轉介的議題：建議改善跨灣連接路封橋時的資訊發布安排

(SKDC(TTC)文件第 20/23 號)

161. 委員備悉運輸署的書面回覆。

162. 張美雄先生表示曾於西貢區議會全體會議中建議路政署及運輸署在環澳路加設路牌，清晰分隔行人和車輛，亦希望署方繼續跟進。

163. 副主席表示除了環澳路外，康城路亦面對相似情況。據她觀察，隨著將軍澳跨灣連接路的開通，康城路出現旅遊巴、私家車及單車的違例停泊情況，希望土拓署及運輸署改善相關配套，例如研究在合適地方增加單車停泊位。此外，她表示現時區內單車人士如打算停泊單車，一般需要到維景灣畔或泵房才有少量停泊位置，而康城路有部分道路更沒有行人路，建議研究於日出康城 SEA TO SKY 及環澳路路邊官地加設相關車位，並希望土拓署及運輸署在相關地方加設指示路牌，方便單車人士及市民出入。

164. 運輸署劉傑成先生表示會轉達意見至土拓署及運輸署主要工程部作進一步跟進，如有最新消息，他會適時向委員匯報。

165. 主席查詢路政署有否補充。

166. 路政署歐振煒先生回應，有關將軍澳跨灣連接路的事宜屬土拓署管轄範圍，但路政署在驗收時會確保相關路牌及設施達到既定標準。

167. 主席表示理解將軍澳跨灣連接路的事宜屬土拓署管轄範圍，但席上未有其代表。他請秘書處就委員提及的路牌情況去信土拓署。

VIII. 報告事項

(一) 跟進主要工程項目進度報告

(上次會議記錄第 142 至 145 段)

(SKDC(TTC)文件第 14/23 號)

168. 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 146 至 149 段)

(SKDC(TTC)文件第 15/23 號)

169. 委員備悉會議文件。

170. 副主席指康城站公共運輸交匯處內有不少違泊單車，反映區內單車停泊位置不足，建議運輸署研究在上址增設合法單車停泊位置。此外，她反映日出康城首都及坑口迴旋處對出的單車徑斷續，未能方便單車人士進出。據她觀察，有不少單車人士在環保大道經邵氏片場往將軍澳工業邨方向行駛，

未有理會有否合法單車徑存在，為康城站公共運輸交匯處內等候巴士的行人帶來危險。雖然警方有派員在上址提醒相關單車人士，但她仍希望警方繼續加強有關工作。此外，她建議路政署到上址加設「此路不通」的路牌，或指引單車人士前往將軍澳海濱長廊，或在第 77 區加設單車徑，穿過足球場達至將軍澳工業邨。

171. 張美雄先生反映區內夜間時間，大約晚上 11 時後，有人士用擴音機在沿海環迴單車徑發出噪音，滋擾區內居民作息，促請警方徹查。此外，他認為區內共享單車停泊位置欠缺整理，例如環澳路 T 字路口位、環保大道領都對出十字路口及康城路一帶，影響衛生，希望相關部門加強管理，或直接致電共享單車公司要求加強回收工作。

172. 運輸署劉傑成先生表示規劃單車徑網絡屬土拓署的範疇。

173. 主席請秘書處去信土拓署，要求加強規劃區內單車徑，改善其斷續情況。

174. 香港警務處高偉新先生表示警方會加強關注有關區內共享單車及將軍澳跨灣連接路夜間噪音的情況。

175. 副主席建議路政署或運輸署在環保大道及區內出現斷續的單車徑路段加設路牌或海報，加強提醒市民。此外，她建議警方加強相關教育。

176. 主席請警方備悉委員的意見。

177. 路政署歐振煒先生表示會聯絡運輸署研究是否需要加設相關指示牌，如適合，路政署會配合。

178. 主席查詢西貢民政事務處就委員提出有關共享單車的事宜有否補充。

179. 西貢民政事務處高級聯絡主任 3 吳偉明先生表示暫未有補充。

180. 張美雄先生理解處理區內共享單車事宜需由多個部門進行聯合行動，希望席上西貢民政事務處代表能代為轉達，或由秘書處去信轉達。

181. 主席請西貢民政事務處備悉及代為轉達委員的意見。

182. 張美雄先生建議數天後與西貢民政事務專員會面時順道反映相關意見。

183. 主席同意委員的意見。

184. 周賢明先生表示曾於其他會議提出把將軍澳運動場對出的部分行人路路段改為單車共享通道，連接前後兩條單車徑。就此，他查詢運輸署及康樂及文化事務署（下稱「康文署」）的意見。

185. 運輸署劉傑成先生回應，運輸署需先釐清上述地方的行人路設計原意，暫對委員的意見有保留。

186. 主席請西貢民政事務處及運輸署繼續跟進有關事宜，並請秘書處去信康文署反映意見。

(三) 單車意外數據

(上次會議記錄第 150 至 152 段)

(SKDC(TTC)文件第 16/23 號)

187. 委員備悉會議文件。

188. 副主席指文件中有列出於 2022 年 11 至 12 月中，環保道曾發生初步意外成因為「不小心騎單車」的「交通意外有人受傷案件（涉及單車）」，引證了她剛才提及日出康城首都一帶沒有單車徑，因而對行人造成危險的意見，故建議委員會與運輸署一同前往檢視區內相關單車徑，例如位於日出康城首都及將軍澳運動場外的單車徑。

189. 主席認同有需要檢討區內單車徑的成效，請秘書處安排實地視察。

[會後補註：經與運輸署聯絡，運輸署代表表示規劃單車徑網絡屬土拓署的範疇。]

(四) 違例泊車數據

(上次會議記錄第 153 段)

(SKDC(TTC)文件第 17/23 號)

190. 委員備悉會議文件。

191. 陳耀初先生表示長期接獲居民有關坑口區違泊情況的意見，希望警方加強關注以下兩個地點：

- 其一為重華路 TKO Gateway 對出近巴士、小巴及的士站的位置。他解釋，雖然運輸署曾重新規劃上述道路路線，讓駕駛人士更清晰知道車輛不可停泊該處。但據他觀察，相關道路，即近的士站以及厚德變電站的

位置，仍有嚴重違例上落客及違泊情況，認為不但容易造成交通擠塞，而且會影響公共車輛，尤其巴士上落乘客。

- 其二為名成街。他表示該地點附近有不少私家車及旅遊巴違例上落乘客，以及在沒有停車熄匙的情況下違泊超過 10 至 15 分鐘，有時甚至長達 30 分鐘。據他觀察，有些旅遊巴司機每天午飯時段於沒有停車熄匙的情況下在同一地方違泊，然後步行至東港城方向。他指已多次接獲蔚藍灣畔數個住戶就有關廢氣及嘈音的滋擾作出投訴。他表示警方於寶寧里及坑口村針對違泊情況的執法行動成績有目共睹，希望警方能以同一力度在上述兩個地點加強執法。

192. 主席請警方回應。

193. 香港警務處高偉新先生表示警方備悉相關違泊情況嚴重影響附近居民，會繼續加強留意及針對坑口區違泊車輛進行執法。

IX. 其他事項

(一) 由西貢區議會全體會議轉介的議題：

- (1) 促請徹查港鐵「甩卡」事故，全面檢查列車機件有否老化及金屬疲勞問題，取消列車及鐵路保養維修外判，增加內部保養專責人員，確保維修質素及安全，全面檢討港鐵列車資產管理，提早更換老舊列車及更新全線訊號系統，採用承辦商的核心標準產品及配置
(SKDC(M)文件第 10/23、16/23 及 17/23 號)
- (2) 港鐵每次故障，將軍澳屢變「孤島」，促全面檢查將軍澳線，保障市民人命安全，並增加公共交通工具，改變將軍澳過份依賴「以鐵路為骨幹」的運輸政策
(SKDC(M)文件第 11/23、16/23 及 17/23 號)
- (3) 建議改善跨灣連接路封橋時的資訊發布安排
(SKDC(TTC)文件第 20/23 號)

194. 主席表示，上述三項議題已於較早前合併討論。

X. 下次會議日期

195. 主席宣布下次會議定於 2023 年 3 月 23 日（星期四）上午 9 時 30 分舉行。是次會議於下午 1 時 21 分結束。

西貢區議會秘書處
二零二三年二月