

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十八次會議記錄

日期： 2011年3月10日(星期四)

時間： 下午2時35分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 李 蓮議員, MH
副主席： 黃以謙議員
委員： 楊永杰議員
尹才榜議員, MH (於下午2時50分出席)
梁美芬議員
張仁康議員
陳麗君議員 (於下午3時25分出席)
陸勁光議員 (於下午3時05分出席)
勞超傑議員
潘志文議員
葉賜添議員
左滙雄議員 (於下午2時40分出席)
潘國華議員
李慧琼議員, JP
梁英標議員, BBS, MH (於下午2時45分出席)
蕭婉嫦議員, BBS, JP
任國棟議員
吳寶強議員 (於下午3時40分出席)
莫嘉嫻議員
伍精民議員
陳景煌議員
劉偉榮議員, JP

秘書： 林翠瑩女士

九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

應邀出席者：

議程二	劉建國先生 蔡麗芬女士 黃寶雲女士 馬詹唯先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍) 九龍巴士(一九三三)有限公司 高級經理(策劃及發展) 九龍巴士(一九三三)有限公司 高級策劃及發展主任 新世界第一巴士服務有限公司 助理營運經理
議程三	賴有財先生 黃其光先生 林偉強先生 李志華先生	路政署工程師/特別職務4 萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目總監 萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理 萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目經理
議程四	董曉光先生 蔡嘉敏女士	土木工程拓展署啓德辦事處 高級工程師/9(九龍) 土木工程拓展署啓德辦事處 工程師/13(九龍)
議程四及十一	曾玉儀女士	運輸署高級運輸主任/渡輪策劃1
議程五	冼桂蘭女士	地政總署高級產業測量師/九龍南區 (九龍西區地政處)
議程十一	莫英傑先生	運輸署總運輸主任/渡輪策劃
<u>列席者：</u>	黃寶儀女士 黃穎懿女士 鄧禮賢先生 陳仲軒先生 李鑿華先生 何希言先生 郭智全先生	九龍城民政事務助理專員 運輸署高級運輸主任(九龍城) 運輸署工程師(九龍城) 運輸署工程師(紅磡) 香港警務處九龍城區交通隊主管 路政署區域工程師(九龍城) 路政署區域工程師(紅磡)

缺席者： 廖成利議員
何顯明議員, MH
王惠貞議員, JP

* * *

主席歡迎各委員及部門代表出席會議。他表示王惠貞議員在會前通知秘書處因事未能出席會議。

通過上次會議記錄

2. 第 17 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

新議事項

2011 - 2012 年度九龍城區巴士路線發展計劃 (文件第 23/11 號)

有關 九巴收費及服務事宜 (文件第 24/11 號)

要求增加 115 或 115P 號過海巴士線的班次 (文件第 25/11 號)

反對合併 8P 號及 2 號巴士線 (文件第 26/11 號)

反對計劃增加 41 號巴士線的車費 (文件第 27/11 號)

對於非空調巴士即將淘汰的意見 (文件第 28/11 號)

3. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)劉建國先生**介紹文件第 23/11 號，表示運輸署計劃在來年就九龍城區的巴士服務提出一系列的改善計劃，其中包括將第 2 號線的總站由天星碼頭延長至海逸豪園，並與第 8P 號線合併，以及將第 41 號線改爲特快線。

4. **劉偉榮議員**介紹文件第 24/11 號。他指第 297 號線的乘客由紅磡往將軍澳方向可享有分段收費優惠，但相反方向則未然，他認爲安排有欠公允。**潘國華議員**贊同其意見。

5. **任國棟議員**介紹文件第 25/11 號。他表示他當日曾進行實地視察，發現早上 8 時過後有六部第 115 號線巴士因客滿而跳站，故認爲該線符合署方增加班次的準則。

6. **任議員**另介紹文件第 26/11 號。他反對第 8P 號線及第 2 號線合併，指紅磡往尖沙咀的乘客需多付車資、導致彌敦道車流增加及進一步污染環境、班次容易失準，以及乘客上落車時間增加；又認爲有關建議應與第 8A 號線改爲以單層巴士行走一事分開處理。他要求巴士公司提交第 2 號線過去一年的誤點及投訴數據以供參考，又建議利用八達通卡作平台提供轉乘優惠以增加第 8A 號線及第 8P 號線的使用率。

7. **任議員**續介紹文件第 27/11 號，他贊成第 41 號線改爲特快線，惟不滿第 41 號線改道後行車時間及車程均減少，車費卻不減反增；他指第 80X 號線、第 30X 號線及第 40 號線等車程較長，但收費卻都比第 41 號線的建議收費更低，故反對增加第 41 號線車費的計劃。

8. **任議員**最後介紹文件第 28/11 號，他擔心巴士公司藉淘汰非空調巴士爲理由變相加價，又指過往第 86C 號線改以全空調巴士行走後曾減價，但本年度的路線發展計劃卻無相類建議。他又查詢運輸署可有

公式計算全線改以空調巴士行走的車費、巴士公司可否購買非封閉式的空調巴士，並要求巴士公司提供不同車種的巴士耗油量數據。

9. **伍精民議員**同意任議員的意見，又指空調巴士座位過窄，未能配合現時市民的體型。他另建議巴士公司開辦巴士線服務鐵路覆蓋範圍以外的地區。

10. **蕭婉嫦議員**指第 2 號線與第 8P 號線合併後車程太長以及車費增加，堅決反對有關計劃。她指自海逸豪園往尖沙咀的居民巴士服務於 2011 年 2 月取消後，第 8P 號線的乘客量已見增加；據她實地視察所見，該線早上的載客量達八成。她反建議巴士公司增派車輛行走第 8P 號線，另延長第 2 號線至海逸豪園。**勞超傑議員**、**劉偉榮議員**、**梁美芬議員**以及**張仁康議員**認同其意見。劉議員表明認同合併的大方向，惟有關方案不應涉及縮減非鐵路沿線地區的巴士服務。**李慧琼議員**則希望署方及巴士公司積極回應居民訴求，重新考慮有關合併。

11. **勞超傑議員**及**劉偉榮議員**關注紅磡至港島渡輪航線停辦後的交通安排，強烈要求巴士公司增加過海巴士線包括第 115 號線及第 115P 號線於繁忙時間的班次，以及利用盈餘向長者、傷健人士及學生提供更多乘車優惠。**李慧琼議員**則建議第 115 號線及第 115P 號於早上繁忙時段分流車輛，分別由九龍城碼頭駛至紅磡碼頭以及由海逸豪園駛至紅磡。另外，**張仁康議員**指第 115 號線於紅磡南道巴士站常有客滿跳站的情況，希望巴士公司為第 115P 號線於上午繁忙時段設加班車，以及考慮為非首站的乘客預留座位。

12. **劉偉榮議員**查詢第 268B 號線早上繁忙時段由紅磡開往朗屏站的服務會否取消。他關注有關乘客改用第 269B 號線往朗屏站須經轉乘會相當不便，他並希望巴士公司解釋轉乘所需車資。

13. **潘國華議員**及**李慧琼議員**遺憾署方文件並未提及第 E23 號線的改善計劃。潘議員重申該線與第 A22 號線部分路線重疊，故要求該線改道至木廠街及土瓜灣道以服務更多市民。

14. **左滙雄議員**不滿署方文件未有針對第 7B 號線、第 8 號線、第 18 號線、第 41 號線及第 45 號線等班次延誤的情況提出改善建議，他又查詢載客率的計算方式，以及載客率須達甚麼水平巴士公司方會考慮增加班次，並舉例指第 182 號線於傍晚繁忙時間常有客滿情況但署方仍拒絕其增加班次。另外，他反對計劃既調高第 41 號線收費，卻又減少行走該線的車輛數目。

15. **莫嘉嫻議員**要求巴士公司保留非空調巴士以配合前往醫院等較敏感的乘客的需要同時避免增加市民交通費負擔。另外，她贊成加開第 106P 號線上午特別班次以方便市民上班。**楊永杰議員**及**蕭婉嫦議員**贊成其意見；楊議員並要求巴士公司於開辦第 106P 號線後維持第 106 號的班次不變，以及運用往年錄得的盈利為傷健人士提供免費乘車優惠。**勞超傑議員**表示在維持車費不變的前提下，他支持以空調巴士取締舊式巴士。**尹才榜議員**則對上述取締有保留，他認為全封閉式空調巴士欠缺靈活性，未能應付天氣變化以及按空調供應而調整收費，又使車廂容易傳播疾病。他希望巴士公司提供空調與非空調巴士的百分比資料。

16. **李慧琼議員**要求巴士公司考慮為第 98D 號線增加分段收費優惠，並進一步查詢運輸署曾否要求巴士公司為所有路線提供分段優惠，尤其因為按乘搭站數定出收費有利於推動巴士路線重組。另外，她查詢第 796X 號線於延長後全程的行車時間。

17. **陸勁光議員**不滿署方並未就改善第 8 號線及第 17 號線的班次穩定性提出建議，並重申要求署方開辦由何文田往港島東巴士線，或為何文田居民提供更多轉乘優惠。**陳麗君議員**亦建議巴士公司將其中一條由何文田往中環的巴士線轉為往港島東並提供相關時間表。她又指第 41 號線收費過高會導致其載客量進一步降低；而第 8 號線、第 41 號線及第 45 號線班次經常延誤，需要改善。

18. **潘志文議員**指途經九龍城區的過海巴士常有客滿情況，要求署方針對問題癥結提出解決措施。另外，他要求巴士為傷健乘客提供更多配套設施及提供相關數據以證明巴士隔塵網可有效隔絕細菌和塵埃。他又表示個別乘客或會攜帶易燃物品乘車，故擔心巴士車廂內緊急用手錘數量不足。

19. **運輸署劉建國先生**綜合回應如下：

- (一) 署方一直密切監察第 115 號線的載客量，因應乘客量上升，巴士公司已增加車輛行走該線。另外，署方已因應紅磡往來中環及灣仔渡輪停航，而積極與巴士公司商討加強過海巴士服務及相應配套安排；
- (二) 署方每年均就巴士服務進行調查；乘客問卷結果顯示大部分乘客均歡迎空調巴士。他解釋空調巴士設有多項設施，例如隔塵裝置、恆溫設施等，車廂環境比舊式巴士舒適，故署方支持逐步淘汰舊式巴士。另外，他指出空調與非空調巴士各有其票價

釐定機制，故此將非空調巴士改為空調巴士時，未能維持非空調巴士的收費；

- (三) 政府會就每條巴士線車費定出上限，並鼓勵巴士公司因應其財政狀況，提供分段、轉乘、及不同類型的車費優惠；目前巴士公司已於個別路線提供分段及長者乘車優惠，署方會要求巴士公司積極考慮為第 297 號線往紅磡方向的服務增設分段優惠；
- (四) 署方備悉委員對第 2 號線及第 8P 號線合併後車費上調的關注，在考慮落實計劃時，會要求巴士公司提供避免影響現有乘客的車費優惠。他澄清有關合併建議不會增加行走彌敦道的巴士數目，而因應紅磡渡輪航線停辦，第 8P 號線亦會視乎乘客需求加強服務；
- (五) 目前巴士收費按距離級別而定—第 41 號線目前全程車程為 21.8 公里，車費為 \$7.3。由於巴士特快線另有其車費釐定機制，故第 41 號線改為特快線後車費將調整至 \$8.2。署方已記錄了委員就車費上調的關注及作考慮。由於路線改變，行走該線車輛數目減少後亦可維持服務水平，同時亦可減少班次延誤的機會；
- (六) 巴士公司為免影響現有乘客以及行車時間，故未有接納第 E23 號線改道木廠街及土瓜灣道的建議；署方會要求巴士公司於會後補充建議改道後的行車數據以供委員參考；
- (七) 他會向相關同事反映第 182 號線的客滿情況，並要求其就該線載客量檢討現有服務水平。至於第 7B 號線、第 8 號線、第 17 號線、第 18 號線及第 41 號線的班次延誤問題，署方分區辦事處的人員會作調查。署方亦將於會後補充第 796X 號線延長後的車程資料；
- (八) 署方感謝委員對開辦特別班次第 106P 號線的支持，會繼續與巴士公司商討為其他車程較長巴士線開辦特別班次的方案；
- (九) 第 268B 號線於早上繁忙時段由紅磡開出的班次將會取消，而前往元朗的乘客可乘第 269B 號線在大欖隧道作轉乘，總車費將維持不變；
- (十) 署方於開辦新巴士線時須考慮是否有可行的替代交通服務，而接駁鐵路或在鐵路涵蓋範圍以外提供服務的巴士路線將獲優先考慮；另外，署方亦鼓勵乘客使用巴士轉乘計劃，如何文田居

民可乘搭第 109 號線後，利用巴士轉乘計劃前往港島東；

- (十一) 空調與非空調巴士各有其票價釐定機制，現時亦無將非空調巴士車費以數學公式去釐定全線空調化後的車費水平。由於相關巴士線的空調車費並無改變，故署方並無將車費資料列出；巴士公司將於會後提供關於空調巴士車廂空氣質素的數據；
- (十二) 巴士載客量包括企位及座位，該資料已於車身顯示。一般而言，雙層巴士的載客量約為 130 多人。署方會以多種方式統計巴士載客量，例如派員在道路上進行設線調查(Screenline Survey)或在巴士上點算乘客上下車的數目；
- (十三) 巴士車廂現設有報站系統方便視障人士，署方會督促巴士公司研究在巴士站設立更多便利傷健乘客的設施；
- (十四) 根據現有條例，巴士乘客不可攜帶易燃物品登車。若委員發現有此情況務必即時向司機報告，由司機勸喻相關乘客離開車廂。另一方面，每部巴士均經檢驗確認緊急用手錘數目足夠；及
- (十五) 署方每年均會制定未來兩年的巴士路線發展計劃，並在年初時諮詢各區議會。因為巴士路線往往牽涉多個區議會，署方會歸納各方面的意見作考慮，並會將署方的考慮結果回覆委員會。

20. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下簡稱「九巴」)高級經理(策劃及發展)蔡麗芬女士綜合回應如下：

- (一) 空調巴士會將車廂溫度維持於攝氏 22.5 度至 25.5 度之間，濕度則維持於 40% 至 70%。空調巴士會引入鮮風、設有過濾、低地台、暖氣等設施，而且左右兩邊各設雙座位，故車廂環境相對舊式巴士舒適。若車廂窗戶可開啓，部分乘客可能會感到不便，而雨天時亦會因車窗開啓而致車廂座位及地面濕滑；為方便車廂管理及避免乘客糾紛，九巴暫不考慮購置非封閉式的空調巴士；及
- (二) 九巴備悉委員要求為更多路線提供分段優惠的訴求，惟九巴須考慮有關路線的客量、對該路線及整體的財政影響、乘客的乘車模式、政府統籌各類公共交通工具的政策、其他交通工具的收費、運作可行性等不同因素。由於政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，故九巴每年均錄得載客

量流失。儘管九巴已努力控制成本，但受油價上升影響，故九巴現階段暫不考慮提供額外的收費優惠。

21. **主席**綜合委員意見，表示反對第 8P 號線與第 2 號線合併、支持第 41 號線改為特快線，但反對該線建議車費過高。她要求署方考慮保留非空調巴士或購買新型號的空調巴士、增加第 115 號線及第 106 號線的班次、將第 E23 號線部分改道至木廠街一帶、為第 297 號線及第 7B 號線提供分段收費，以及為傷健人士及長者等弱勢社群提供更多車費優惠等。她要求署方聽取委員的意見並相應修訂巴士路線發展計劃。

九龍城窩打老道(近添福道)的行人天橋(結構編號:KF25)加建升降機工程(文件第 29/11 號)

22. **萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目總監黃其光先生**介紹文件，他表示加建升降機工程將於 2011 年年底動工，約需兩年完成。

23. **伍精民議員**支持該工程，但他認為有關地點人流不多，政府應考慮到工程的緩急先後，優先為窩打老道山居民興建升降機設施。**陳景煌議員**、**陸勁光議員**及**李慧琼議員**均認同其意見，他們指政府安排便民設施工程的優次與居民需要不符，陳議員又不滿工程的前期工作往往長達數年，致使工程造价上升。由於該地點人流較少，陸議員擔心署方未能快速發現並處理升降機事故。李議員另希望升降機設計可揉合綠化和藝術元素。

24. **莫嘉嫻議員**關注以玻璃作外牆的升降機容易於夏天發生故障，查詢署方有何預防措施。

25. **任國棟議員**反建議將有關天橋拆卸，再於添福道重建附有升降機的有蓋行人天橋，將更具成本效益。他希望署方提供工程的估價以作參考，並重申反對署方安裝設計豪華的升降機。

26. **葉賜添議員**支持擬建工程，認為可便利學童，並指出以玻璃作升降機外牆可加強保安。他又同意署方可以為天橋加建上蓋，惟兩項工程可分別處理。

27. **尹才榜議員**表示署方早於 2009 年 6 月已就相關工程進行諮詢，而當時該工程獲委員普遍支持。他認為委員應集中就工程提出改善建議，而非要求將整項工程推倒重來。**張仁康議員**同意其意見並支持工程，又希望署方透露文件中提及的 10 條行人天橋和 5 條行人隧道的位

28. **主席**查詢工程完成後，行人是否必須使用升降機方可橫過天橋。

29. **路政署工程師/特別職務 4 賴有財先生**綜合回應如下：

- (一) 考慮工程優次的因素包括附近可有其他替代路線、人流、技術可行性，以及對附近環境的影響等。署方在訂出工程的優次之前亦會諮詢運輸署和傷健人士團體的意見；
- (二) 升降機內設空調及抽風系統，以維持升降機內溫度舒適；
- (三) 為加強保安，升降機將以玻璃作外牆，而升降機內及等候位置均將設有閉路電視系統，升降機內亦有警報系統；遇有事故，警報系統控制中心人員會即時採取相應行動；
- (四) 至於為有關天橋加建上蓋的建議，署方較早前已於可行性研究階段進行相關研究，然而結果顯示有關天橋結構未能承受加建上蓋的重量；
- (五) 除使用升降機外，行人亦可使用現有的台階坡道或樓梯橫過該天橋；及
- (六) 現有顧問合約涵蓋的 10 條行人天橋和 5 條行人隧道當中只有一條位處九龍城區。下一個詳細設計和建造合約將於 2012 年開始，該合約將涵蓋九龍城交匯處橫跨太子道西的行人天橋(結構編號:KS9)。署方目前亦正為九龍城區內其他行人天橋和隧道加設無障礙設施進行可行性研究，包括馬頭角橫跨九龍城道與新山道交界(結構編號:KF29)、九龍塘窩打老道與對衡道交界橫跨窩打老道(結構編號:KF68)，以及九龍塘橫跨港鐵路軌近舒梨道(結構編號:KS23)三個地點的行人天橋。

30. **主席**綜合委員的意見，支持有關工程及希望其盡快動工，以便傷健人士橫過該段窩打老道；亦希望署方聽取委員意見，優化升降機的設計。

建議啟德發展新區成為環保運輸城 (文件第 30/11 號)

31. **楊永杰議員**代王惠貞議員介紹文件。

32. **土木工程拓展署啟德辦事處高級工程師/9(九龍)董曉光先生**回

應如下：

- (一) 根據啓德分區計劃大綱圖，啓德新區內將會提供廣大面積的綠化休憩用地以供公眾享用。啓德與毗鄰地區、各主要車站以及活動樞紐之間，亦將會設有方便舒適的行人徑及連接網絡，包括 10 公里長的海濱長廊、歷史文物徑和地面道路等。署方亦會積極舉辦公眾參與活動，收集市民的意見以改善行人設施，以期完善啓德新發展區與周邊地區的連接。至今，署方已分別在龍津石橋及啓德河公眾參與活動中，收到公眾希望以行人通道連接龍津石橋與九龍寨城公園，以及連接啓德河上下游的意見。署方會積極研究和考慮這些意見，務求進一步優化啓德發展區內與及步行徑周邊的狀況和網絡，藉此鼓勵更多市民和遊客以步行方式瀏覽啓德發展新區內的各個景點。署方會在上述研究完成後再行諮詢區議會；及
- (二) 根據啓德分區計劃大綱圖的規劃概念，啓德發展新區大部分海濱長廊會設置單車徑，顧問正研究將單車徑擴展至北停機屏及其他景點，務求使單車徑可連接更多景點，令市民可乘單車欣賞發展區內的風景。署方計劃於年中諮詢區議會有關擴展單車徑的意見。

33. **運輸署高級運輸主任/渡輪策劃 1 曾玉儀女士**回應指，雖然理論上渡輪可以是陸路交通運輸以外的另一個選擇，但由於碼頭必須臨海而建，往往與活動集中或人流密集的中心地區有一定距離，而陸路交通則會於人口密集或活動集中的地方設中途站，故陸上交通一般較渡輪服務更為吸引，亦可更有效維持一定的載客量及票務收益，以致其營運條件較渡輪更具彈性，加上王議員建議的環保元素可能會導致渡輪服務的經營成本進一步上升，基於上述因素，署方相信未必有渡輪營辦商願意提供建議的渡輪服務。

34. **楊永杰議員**指渡輪除作為交通工具，亦可作觀光用途，或可吸引渡輪營辦商承辦航線，希望署方繼續考慮有關建議。

有關 紅磡區貨車泊位事宜 (文件第 31/11 號)

35. **劉偉榮議員**介紹文件。他希望政府可於紅鸞道及建灣街交界用作停車場的短期租約加入條款，限制承租人必須提供一定比例的貨車泊位。**張仁康議員**認同其意見，並查詢該露天停車場提供的貨車泊位數目，以及紅磡區內其他供應貨車泊位停車場的地點。

36. **任國棟議員**查詢署方可有限制短期租約承租人必須提供的貨車泊位數量，以及承租人可否自行縮減有關泊位數目，並查詢署方將於何時就更改建灣街露天停車場短期租約條款事宜給予回覆。

37. **蕭婉嫦議員**指紅磡區內有多個旅遊點，然而區內旅遊車泊位不足，導致民裕街及民樂街一帶常有雙行停車問題，希望相關部門可增加區內旅遊車泊位以改善問題。

38. **地政總署高級產業測量師/九龍南區(九龍西區地政處)冼桂蘭女士**綜合回應如下：

(一) 署方將未有即時發展計劃的官地以短期租約租出的目的主要是善用資源以增加政府收入，屬臨時性質，地區對泊車位的長遠需求和計劃須由運輸署負責；及

(二) 目前於紅鸞道及建灣街交界，由九龍西區地政處(「地政處」)以短期租約形式租出的露天停車場，並無限制承租人將停車場作貨車泊位或私家車泊位，承租人可因應其經營模式調整貨車泊位及私家車泊位比例。若要更改條款，規定承租人必須提供貨車泊位，須獲得地政處及承租人雙方同意，亦須諮詢相關部門及考慮多項因素，故署方暫未能就更改租約條款作出確實回覆。

39. **運輸署工程師(紅磡)陳仲軒先生**補充指區內設有大型貨車泊位的停車場包括庇利街露天停車場、半島廣場下層停車場、溫思勞街露天停車場以及港鐵紅磡站停車場；其中港鐵紅磡站停車場設有高度限制。除上述停車場，部分路旁泊位亦可供大型貨車停泊，有關泊位設於必嘉街、曲街、寶其利街，及石塘街等。

40. **主席**提醒地政處若就前述更改短期租約條款事宜有進一步發展，可於第十九次交通及運輸事務委員會會議匯報。

(楊永杰議員及李慧琼議員同時在下午 5 時正離席，陳景煌議員則於 5 時 10 分離席。)

有關界限街和窩打老道交界交通問題 (文件第 32/11 號)

41. **黃以謙議員**介紹文件。他指瑪利諾修院學校門外違例泊車問題嚴重，希望有關部門提出相應解決措施，例如設立「只准落客」路標，並與學校校長及家長保持聯繫。

42. **梁英標議員**指九龍塘有多個相類違例泊車黑點，他希望警方秉公處理、與相關校長保持良好合作關係，及利用傳媒作監察。

43. **香港警務處九龍城區交通隊主管李銜華先生**表示有關地點屬主幹道，須時刻保持暢通，故每天上下學時段均有最少兩名交通督導員到場進行勸喻及執法。警方亦曾聯絡校方，據該校副校長表示，校方已向家長發信提醒他們遵守交通規則。而據警方實地視察，違規情況偶有出現，而在下雨天時家長或會為接送子女入校以致停車時間較長，警方會繼續留意有關地點的交通情況。

44. **運輸署工程師(九龍城)鄧禮賢先生**表示《道路交通條例》並無擬議的「只准落客」的設施，而有關地點行人路闊度亦不足以設立合乎標準的上落客貨灣。署方現已將該處列為上午 7 時至下午 7 時的不准停車限制區，希望有關措施可以配合警方執法以保持界限街和窩打老道交通暢通，亦不會妨礙合法的上落客貨活動。

要求在窩打老道近何文田街口燈位加裝「衝紅燈相機」 (文件第 33/11 號)

45. **伍精民議員**介紹文件。

46. **運輸署鄧禮賢先生**請伍議員閱覽署方負責衝紅燈攝影機系統工程的書面回覆。總括而言，運輸署暫未有計劃在窩打老道近何文田街位置安裝衝紅燈攝影機。他會將委員意見向相關人員反映。

47. **香港警務處李銜華先生**表示據其實地觀察，並未發現衝紅燈情況。為跟進委員的關注，警方會派員密切監察相關地點的路面情況。

要求改善福佬村道交通標誌 (文件第 34/11 號)

48. **吳寶強議員**介紹文件。

49. **運輸署鄧禮賢先生**解釋目前駕駛人士可於衙前圍道西行方向左轉或右轉入福佬村道，而福佬村道南行和北行方向均已豎立「單程路」標誌提醒駕駛人士。箭咀路標作用為指示駕駛人士限定的駕駛方向，若無特別路標，則表示並無駕駛方向限制。另外，署方設立路標的標準為在地上漆上一對相同路標，以及早提醒駕駛人士。由於有關地點現有巴士站路標，故未能設立合標準的路標；加上太多路標設置於短距離的路面上或會混淆駕駛者，甚至令駕駛者不察覺前方有行人過路

處，故署方並不建議在上址增加路標。

要求縮減使用量低的紅色小巴停泊位 騰出位置增加泊車空間，緩解塞車及市民受響鉸聲滋擾之苦 (文件第 35/11 號)

50. **吳寶強議員**介紹文件，他指衙前圍道與太子道西之間的龍崗道交通繁忙，而該處的小巴泊位使用率一直偏低，故建議運輸署人員實地視察相關泊位的使用率，將部分小巴泊位改為私家車泊位，以免駕駛人士被迫違例停泊。**莫嘉嫻議員**認同有關建議可避免交通擠塞情況。**葉賜添議員**則認為運輸署可騰出部分泊位作行車線，以全面解決九龍城一帶的交通擠塞問題。

51. **運輸署高級運輸主任(九龍城)黃穎懿女士**指有關地點的小巴泊位現為一往來西貢與九龍城的公共小巴使用。署方正就取消部分泊位諮詢小巴業界意見，並會作詳細使用率調查，一俟署方與業界達成共識後將再進行地區諮詢。她表示署方以往亦曾縮短及取消龍崗道其他位置的小巴泊位，並承諾會再向當區議員吳議員報告與業界商討的結果。

(黃以謙議員及吳寶強議員於下午 5 時 35 分離席。)

有關：要求 13 號專線小巴加密班次 (文件第 36/11 號)

52. **勞超傑議員**介紹文件，他要求營辦商增加行走專線小巴第 13 號線的車輛，以及留座予中途站乘客，並查詢營辦商如何以現有行車數目實施加密班次。**主席**認同勞議員的意見，並查詢行走專線小巴第 13 號線的車輛數目。

53. **運輸署黃穎懿女士**指專線小巴第 13 號線共有 9 輛小巴行走，按營辦商目前的時間表，第 13 號線班次為 10 分鐘，營辦商可透過站長監察路面情況調配資源以加密班次。得悉勞議員的意見後，營辦商已就第 13 號線加強服務，署方於近日曾派員到家維邨外的車站作調查，發現平均班次為 7.5 分鐘，較早前調查的 9 分鐘更頻密。署方已督促營辦商要加緊留意乘客的需求並採取相應疏導乘客措施。

「紅磡—中環」及「紅磡—灣仔」渡輪服務 (文件第 37/11 號)

54. **運輸署總運輸主任/渡輪策劃莫英傑先生**介紹文件。

55. **梁美芬議員**表示她曾去信立法會交通事務委員會要求討論「紅

礮一中環」及「紅礮一灣仔」渡輪服務即將停辦事宜，而立法會已於 2 月 25 日通過動議「要求政府設法維持紅礮渡輪服務」；她促請政府參考補貼離島渡輪航線的模式，研究提供類似補貼和推出更多誘因，並盡快安排第三次招標，以吸引現有經營者或新公司承辦兩條航線，確保紅礮渡輪服務在沙田至中環綫(下簡稱「沙中綫」)及觀塘綫延綫通車前可以維持服務。她指黃埔花園業主聯會亦主動表示可以接受一定程度的加價，希望政府在政策上協助渡輪生存，而無分必要與非必要服務。

56. **劉偉榮議員**指黃埔花園業主曾收集到逾兩萬個簽名，表示反對取消相關航線。他認為有關航線終止將嚴重影響居民生活，加上觀塘綫延綫即將動工，區內將實施多項臨時交通管理措施，若受影響的居民改為乘搭隧巴，將進一步加重區內交通壓力，使海底隧道更為擠塞。他建議政府繼續與營辦商磋商，並透過增加有關航線的靈活性，例如只在繁忙時段提供服務，以吸引營辦商維持服務。

57. **張仁康議員**指有關航線已服務居民多年，而立法會及紅礮區居民亦已多次反映他們對渡輪服務的需求。他又指黃埔新邨及紅礮灣亦有相當居民使用渡輪服務，據悉，於德民街、紅礮南道及機利士南路巴士站乘搭巴士第 115 號線不時遇有客滿情況，希望運輸署循運輸角度考慮，並尊重民意，承諾將就相關航線作第三次招標或尋找可行途徑設法維持相關航線的渡輪服務，以及要求巴士公司為上述中途站的乘客留座。

58. **蕭婉嫦議員**認同署方應再次招標，並建議署方考慮容許航線於週末作觀光船或津貼營辦商，以維持渡輪服務直至沙中綫通車。

59. **尹才榜議員**支持紅礮居民對有關渡輪航線的需求，他希望署方了解營辦商訴求，從而促使招標成功，令渡輪服務得以維持。

60. **任國棟議員**指碼頭搬遷以致客量大減，認為現況乃政策失誤所致。他建議政府撥款資助社企營運相關航線。他又希望署方交代巴士第 8A 號線、第 8P 號線以及第 115 號線於相關航線停辦後的安排。另外，他重申反對搬遷尖沙咀天星碼頭。

61. **左滙雄議員**建議署方將招標門檻降低，以期吸引營辦商維持有關渡輪服務。

62. **梁英標議員**指相關航線必須有利可圖方可吸引營辦商投標。就此，他建議政府促進轉乘優惠等措施以增加人流，或與旅遊業界商討

其他方法活化航線，甚或補貼航線。**陸勁光議員**認同其意見，他又指署方過去未有採取有效措施協助相關航線營運以預防現今的情況，他對此表示失望。

63. **勞超傑議員**希望運輸署設法維持相關航線營運，例如將相關航線與其他有利可圖的航線或觀光航線作綑綁式招標及活化碼頭。短期而言，為照顧受影響的居民，他要求巴士公司加強過海交通服務。

64. **葉賜添議員**認為碼頭位置遠離人流中心，使客量減少以致相關航線的票務收入不足以應付營運開支的主因。他提醒政府在考慮全資補貼以維持航線等建議時，必須小心考慮公帑的運用，並在兩者中取得平衡。

65. **運輸署莫英傑先生**綜合回應如下：

(一) 就補貼有關渡輪服務的建議，按政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構按照商業原則營運，以提供具成本效益及有效率的公共交通服務。政府會提供連接道路、渡輪碼頭和巴士總站等必要基礎設施，以支援公共交通服務。然而，離島渡輪是若干離島唯一及必要的交通服務。因此，政府就離島渡輪服務作出檢討，在檢討期間，政府緊記務須審慎運用公帑，亦考慮到如缺乏財政支援情況，這些必要的離島渡輪航線在財務上便會變成不可行，故政府採取特別措施，減輕票價加幅對乘客帶來的負擔。港內渡輪服務屬輔助性的交通工具，市民亦可選擇其他公共交通服務替代，故港內線渡輪應繼續按商業原則營運。政府已採取多項開源節流措施協助相關航線營辦商，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅、按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免有關渡輪服務的船隻牌照費、容許營辦商將渡輪碼頭分租以賺取非票務收入，並已簡化審批程序；

(二) 當署方知悉天星小輪有限公司(下簡稱「天星小輪」)不會再就相關航線牌照申請續期，於第一次招標時已放寬船種要求，由載客量 500 多位至 700 多位的船隻改為載客量 300 位的船隻；而署方在第二次招標時已再次放寬招標要求，包括把兩條航線分拆成兩個組合、將運作時段稍為縮短，並容許減少服務班次，令服務水平更配合乘客需求模式、再次放寬船種要求至容許調配載客量 200 位的船隻經營有關服務，以節省成本；以及容許為長者乘客提供較低的票價優惠，以減少收入上的損失。標書亦無票價限制。但在此放寬後署方仍未接獲任何標書，反映在現時的經營環境和乘客量持續偏低的情況下，市場認為有關航

線的營運在財務上並不可行。經過兩次招標，署方認為已經有充分機會讓有意競投有關航線的渡輪服務營辦商表示興趣。而在第二次招標時，即使已放寬標書內有關服務方面的要求，亦沒有接獲任何標書。因此，署方認為進行第三次招標的作用不大。而相關航線即將在 3 月 31 日停辦，署方亦無法在航線停辦前完成第三次招標。此外，由於不同航線牌照屆滿日期有別，故將其他航線與紅磡相關航線作綑綁式招標並不可行，而此建議亦可能導致其他航線票價上升。若營辦商只在繁忙時段提供渡輪服務，亦未能有效減省船隻和人手等成本。政府有與天星小輪聯絡及探討能否繼續經營該兩條航線，惟天星小輪考慮到在現時的經營環境及燃油價格波動的情況下，營運該兩條航線在財務上並不可行，故不繼續營運航線；及

- (三) 相關航線客量下降除受碼頭搬遷影響，相信亦因為交通服務日漸多元化，乘客可以選擇轉乘其他交通工具。署方一直與巴士公司商討相關航線停辦後的安排，巴士第 8A 號線及第 8P 號線目前載客率只有約四成，相信可應付相關航線停辦後而增加的客流。現時過海巴士第 115 號線在繁忙時間載客率約九成，巴士公司會在兩條航線停辦後於早上約 8 時至 9 時額外安排 3 班巴士，從德民街開出前往港島，並會安排後備巴士在有需要時作調配之用。署方及巴士公司會密切留意乘客需求，並會在有需要時作出適當改動。署方相信現有的巴士服務已可應付大部分原本乘搭渡輪的乘客，估計渡輪乘客轉乘陸上公共交通工具所增加的交通流量對紅磡地區及紅磡海底隧道一帶的路面交通不會造成影響；至於時間方面，由於碼頭臨海而建，渡輪乘客多需要步行前往碼頭或目的地，而巴士站位置多設在活動集中和人口密集的地方，往往較碼頭接近辦公地點，故乘搭巴士的總交通時間可能較乘搭渡輪再步行的總時間只是略為增加。

66. **勞超傑議員、張仁康議員及任國棟議員**均指巴士第 115 號線加開三班特別班次並不足夠，勞議員希望署方清楚交代加班車的時間表及有關措施的維持時間；任議員則不滿署方並未清楚交代巴士第 8A 號線及第 8P 號線可有特別安排，又要求政府妥善保養紅磡碼頭。

67. **運輸署陳仲軒先生**指所有因鐵路工程而施行的臨時交通管理措施均會先經列席地盤聯絡小組的相關政府部門，包括運輸署及警方審批，確認措施可行後方會正式實行。

68. **主席**綜合委員意見，表示區內居民希望這兩條航線可繼續營運，以紓緩陸上交通壓力並配合居民的交通需求。若相關航線必須終

止服務，署方務必與公共交通營辦商商討，分別加強過海以及前往尖沙咀碼頭的巴士及小巴服務，盡量減低對居民帶來的不便。

(會後備註：運輸署於 3 月 25 日致函交運會主席，表示為配合紅磡渡輪航線停辦後的乘客需求，巴士公司會於約早上 7 時 50 分至約早上 8 時 20 分的繁忙時段由紅磡德民街加開 4 班第 115 號線特別班次前往港島，並已安排兩部後備巴士在有需要時作調配之用。)

(陳麗君議員、尹才榜議員、蕭婉嫦議員及莫嘉嫻議員分別於下午 6 時正、6 時 15 分、6 時 55 分及 7 時正離席。)

下次開會日期

69. **主席**表示第 19 次會議定於 2011 年 5 月 5 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行，並在晚上 7 時 15 分宣布會議結束。

70. 本會議記錄於 2011 年 5 月 5 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2011 年 4 月