

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第二十次會議記錄

- 日期： 2015年3月5日(星期四)
- 時間： 下午2時30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： 鄭利明議員
- 委員： 劉偉榮議員, BBS, JP (於下午6時00分離席)
- 蕭亮聲議員 (於下午5時20分離席)
- 任國棟議員
- 楊振宇議員 (於下午2時49分出席)
- 勞超傑議員 (於下午4時35分離席)
- 黃以謙議員
- 吳寶強議員
- 吳奮金議員 (於下午6時47分離席)
- 陸勁光議員 (於下午2時40分出席)
- (於下午4時45分離席)
- 莫嘉嫻議員 (於下午4時40分出席)
- 潘志文議員 (於下午6時02分離席)
- 蕭婉嫦議員, BBS, JP
- 何顯明議員, MH
- 蕭妙文議員 (於下午4時58分離席)
- 張仁康議員
- 黃潤昌議員
- 楊永杰議員 (於下午2時55分出席)
- 潘國華議員
- 左滙雄議員 (於下午5時10分離席)
- 梁美芬議員, SBS, JP (於下午3時22分離席)
- 秘書： 翟曉恩女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1
- 缺席者： 王惠貞議員, SBS, JP
- 李慧琮議員, JP
- 列席者：
- 嚴鈞樂先生 九龍城民政事務助理專員
- 司徒志華先生 運輸署高級運輸主任(九龍城)
- 李詠芝女士 運輸署工程師(紅磡)
- 梁德志先生 運輸署工程師(九龍城)
- 李鋈華先生 香港警務處九龍城警區交通隊主管
- 陳一鳴先生 香港警務處署理秀茂坪警區交通隊主管
- 譚皓銓先生 路政署區域工程師(紅磡)
- 鍾兆文先生 路政署區域工程師(九龍城及九龍灣)

應邀出席者：

議程四至七	甘慧明女士 余志明先生 黃秀娟女士 梁宏昌先生 黃勁文先生 冼志賢先生 李建樂先生	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)有限公司襄理(策劃及發展) 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司 經理(策劃) 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司 公眾事務經理
議程八	康桂森先生 劉宗奇先生 蘇威達先生	路政署主要工程管理處高級工程師 2/暢道通行 路政署主要工程管理處工程師 6/暢道通行 栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理
議程十九	胡國強先生	運輸署高級工程師/運輸策劃 2
議程二十	楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務

* * *

交通及運輸事務委員會(下文簡稱「交運會」)主席歡迎各委員及部門代表出席會議。主席表示，**運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**代替已調任的張世良先生，作為交運會常設部門代表。另外，**香港警務處秀茂坪警區交通隊主管羅偉旗先生**已經調任，相關事務將由**署理秀茂坪警區交通隊主管陳一鳴先生**暫時代為跟進。主席代表交運會歡迎李女士及陳先生，亦就羅先生過去對委員會的貢獻表示感謝。

主席表示，**王惠貞議員**及**李慧琼議員**在會前通知秘書處因事未能出席是次會議，而李議員書面委託**潘國華議員**為其代表，處理是次會議的任何投票及議決。

通過上次會議記錄

2. 秘書處在會前沒有收到任何修訂建議，第十九次會議記錄獲得通過。

續議事項

跟進環海街交通問題

3. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示曾於 2015 年 3 月 2 日與委員作實地視察。署方建議於環海街接近德康街位置加設行人過路處，該處視野較廣闊，容許行人有更多時間對迎面而來的車輛作出反應。另外，早

前亦有意見提及於環海街轉入德康街前加設「慢駛」道路標記。鑒於兩項建議工程均涉及附近屋苑私家路段，署方初步得悉管業處會考慮加設行人過路處的建議，惟並不反對加設「慢駛」道路標記，並會作出相應安排。

4. **劉偉榮議員**表示出席實地視察的委員均認為最佳的過路位置是環海街近德康街大環山游泳池出口處，故他對運輸署的回應表示失望。他提及當天亦曾到寶來街、必嘉街行人過路處視察，該處的視野範圍比環海街近德康街大環山游泳池出口處少，只有約二十米。因此他認為委員的建議可行。此外，**劉議員**亦指出如按照運輸署建議位置加設行人過路處，當有兩輛大型車輛同時經過，便會令可使用的道路非常狹窄，行人身處中間的安全島亦會感到危險。

5. **主席**向運輸署查詢於環海街轉入德康街前加設「慢駛」道路標記是否有助於改善現時行人於環海街近德康大環山游泳池出口處過路安全及寶來街左轉至必嘉街行人過路處的例子是否能應用於環海街。

6. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示署方於設計行人過路處位置時，會按實際環境選擇最適當位置(即有足夠行人視線距離的位置)，讓行人有足夠時間對路面交通情況作出反應。

7. **主席**總結委員意見，認為運輸署及委員持有不同的意見，難以立時取得共識，故把此議題納入續議事項跟進。

要求詳細交代長者兩元乘車優惠計劃擴展至專線小巴的具體安排

8. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示首批約一百一十六個專線小巴營辦商預計可於 2015 年 3 月底參與「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(下文簡稱「公共交通票價優惠計劃」)。惟確實參與的路線名單要視乎營辦商落實相關路線收費表、審計和系統配置工作及完成系統測試的進度，並會於稍後時間正式公佈。

9. **何顯明議員**建議只要營辦商能達到相關的軟件及硬件要求，便可分階段實施「公共交通票價優惠計劃」，並不需要等待所有營辦商條件成熟才實施此計劃。

10. **任國棟議員**表示運輸署能對參與首階段「公共交通票價優惠計劃」的專線小巴路線名單作出估計，故對署方未能公開有關消息表示不滿。他續向運輸署查詢能於 2015 年第一季實施「公共交通票價優惠計劃」的專線小巴路線名單。以他觀察所及，巴士公司實施有關計劃時，並未有

大規模更換硬件，故他查詢專線小巴營辦商所需更換的系統及其測試詳情。

11. **梁美芬議員**表示「公共交通票價優惠計劃」於立法會層面亦已討論多時，故她認為運輸署現時未有具體回覆不能接受。她要求運輸署於下一次會議或以前，能向委員提供參與的專線小巴路線名單。另外，她亦希望運輸署能提供分階段實施計劃的時間表，以便市民知悉詳情。

12. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示專線小巴營辦商規模大小不一，其運作模式各異，設有個別系統，他們的收費結構各有不同，故安裝及測試系統需時。署方需時逐一處理。

13. **主席**總結委員意見，表示由於運輸署現時未能提供相關資料供委員參考，議題未有確實得到答覆，故會納入續議事項跟進。

(會後補註：秘書處已於 2015 年 3 月 16 日轉呈運輸署就「公共交通票價優惠計劃」於三月二十九日起分階段擴展至綠色專線小巴及第一階段下參與的專線小巴路線詳情向委員提交的補充資料。)

2015-2016 年度九龍城區巴士路線計劃(文件第 16/15 號)

反對削減 93K 巴士線班次(文件第 17/15 號)

要求檢討巴士載客率計算方法(文件第 18/15 號)

要求解決黃埔巴士總站漏水問題(文件第 19/15 號)

14. **主席**表示由於文件第 16/15 號至第 19/15 號均涉及巴士服務，故她已經指示秘書處於會前把議程安排在一起。另外，文件第 16/15 號至第 18/15 號關於巴士路線發展，因此她會先請部門代表及委員介紹文件，並一併處理及由部門代表作出回覆。而文件第 19/15 號將於容後處理。

15. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)甘慧明女士**介紹文件第 16/15 號。

16. **莫嘉嫻議員**介紹文件第 17/15 號。

17. **任國棟議員**介紹文件第 18/15 號。他亦反對運輸署及巴士公司取消第 208 號線的建議，並表示第 208 號線起初投入服務時，並沒有預計乘客企位，故其車資較高昂，惟車資沒有因為設立企位而下調，對乘客不公。此外，由於全線第 208 號巴士均為低地台設計，取消該線後所提供的轉乘路線未有同樣設計，對需要使用輪椅上落的乘客造成不便。鑒於現時

巴士座位兩旁騰出的空間有限，企位位置相對變得狹少，故他認為以每平方米企位有六人為密度的計算方法不合時宜。於運輸署指出載客量為八成的巴士中，其實際情況是巴士已經滿座。他要求運輸署對其載客率的計算方法解釋。

18. 何顯明議員對巴士路線計劃的意見綜合如下：

- (一) 他對第 208 號線及第 7 號線的載客量及車資作出數據分析：第 208 號線於非繁忙時段的載客量百分比比第 7 號線的為高；而第 208 號線的車資更比第 7 號線多出一點六五倍；
- (二) 另外，他就乘客由廣播道一帶前往油麻地及尖沙咀方向的交通提出意見，認為乘客由廣播道出發前往尖沙咀，轉乘三次的交通工具，極不合理。而提供第 29A 號專線小巴轉乘優惠未有考慮乘坐輪椅長者的需要；第 29A 號專線小巴及九巴第 7 號線均沒有行經喇沙利道，忽略大量於喇沙利道一帶上學的學生；及
- (三) 巴士公司作為提供公共服務的機構，不能單以個別路線的載客量決定該線是否會繼續提供服務，而要以整體營運情況是否合理而定。他又認為運輸署未有充份諮詢委員或地區人士意見是不能接受，他於區內所進行的調查收到數百反對意見，故反對運輸署於未有得到委員會同意及未有適當的替代方案，便取消第 208 號線服務。

19. 黃以謙議員對巴士路線計劃的意見綜合如下：

- (一) 第 208 號線為區內居民提供交通服務已久，及為居民來往太子區及廣播道一帶唯一的巴士路線。如果現在取消第 208 號線，很多人將會缺乏交通工具前往上述地區，而於廣播道一帶及 41 校網(即九龍城、九龍塘、筆架山道、廣播道、美東邨、曉薈)上學的學生及到油尖旺區看病的長者出行均受影響。他認為運輸署提出的建議完全不可行，更忽略了居民情況；
- (二) 第 7 號線不能取締第 208 號線。鑒於由第 7 號線巴士站步行至廣播道一帶為斜路，不論任何年齡的居民使用都難以負荷，特別是長者。第 208 號線服務已經存在 40 年，縱然其服務水平及表現並不理想，但居民缺乏其他合適的替代方案下，惟有繼續選乘此路線。他強調運輸署取消第 208 號線乃是劣政；及

- (三) 運輸署及巴士公司以環保減排及減少交通阻塞為理由而取消第 208 號線是剝奪市民的基本權利。過去十三年，運輸署曾七次建議取消第 208 號線。而委員及居民亦一直向運輸署及巴士公司反映他們不滿第 208 號線的服務水平及班次不穩的情況，惟運輸署及巴士公司一直沒有改善建議，致令其乘客量減少。他反映居民認為運輸署沒有做好監察巴士公司的角色，漠視民意，並指責運輸署未有於事前諮詢區議會便突然提出取消巴士線的建議，故他強烈要求運輸署及巴士公司不能取消第 208 號線。

20. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)甘慧明女士綜合回應委員意見如下：

- (一) 署方希望透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客需求。重組巴士服務的方案包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠；
- (二) 署方備悉委員對重組第 208 號線及第 93K 號線的關注及意見，署方以往多次研究重組上述路線的不同方案，可惜其服務情況仍然不理想，乘客量長期處於偏低水平，這次的建議方案是希望能更有效運用巴士車輛資源，以提升巴士網絡的整體效率；及
- (三) 巴士載客量總數上限的計算方法為座位總數及下層企位以大約平均每平方米站立六人的密度作計算。一般而言，一架雙層巴士座位佔總乘客量的七成，企位佔三成。整體平均而言，當載客率達到七成以上時，乘客上車才須使用企位。這與香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)列車企位較座位遠遠為多有明顯的差別。假若更改計算巴士載客率的方法，會令加密班次的標準過於寬鬆，而每架巴士的載客量下降，則會令營運成本上漲，除了增加票價壓力外，路面行走的巴士數目增加了，亦必然影響交通流量及路邊空氣質素，故利弊必須小心衡量。

21. 黃潤昌議員表示，鑒於第 93K 號線為土瓜灣一帶居民前往旺角的唯一巴士路線，除非運輸署能提供替代方案，否則他不能接受現時對第 93K 號線作出的調整建議。

22. 楊永杰議員對縮減第 93K 號線、第 11D 號線、第 85B 號線及第

796X 號線的班次表示反對。他認為現時的計劃只是削減個別營運狀況不理想的路線班次，然後增加載客量高的路線班次，令更少乘客乘搭營運狀況不理想的路線，造成巴士公司加價藉口。反之，他建議增加載客量少的路線班次。**楊議員**支持第 224X 號線駛經啟晴邨的建議。

23. **蕭婉嫦議員**認為區內居民主要以巴士作為出行的交通工具，運輸署現時提出路線計劃言之尚早，並表示於鐵路通車前不可縮減巴士路線。她認為第 93K 號線由寶琳至土瓜灣段有不少乘客，因此她堅決反對將第 93K 號線於繁忙時間改為單向服務的建議。她建議增加第 93K 號線班次，以吸引乘客。另外，第 208 號線為太子來往廣播道的唯一巴士路線，故她反對取消該線。

24. **吳寶強議員**強烈反對取消第 208 號線、削減第 2D 號線、第 85B 號線、第 11D 號線、第 10 號線及第 93K 號線的班次或/及其服務時間。他認為縮減服務時間至每天數小時與取消整條路線沒有差別，乘客難以掌握其服務時間。由於九龍城區現時主要以巴士為主要的交通工具，故他表示要待鐵路通車後，方能對巴士路線作出檢討及調整建議。

25. **楊振宇議員**表示巴士公司明顯是為了削減營運狀況不理想的個別路線而提出巴士路線建議，而所提供的轉乘方案根本未能真正解決乘客需要。他亦指出，只要巴士公司能對個別巴士路線的載客量作實地考察，便會得悉實際載客狀況與其提供的資料不符。

26. **何顯明議員**以相片介紹第 208 號線的載客情況，包括有不少輪椅使用者、於太子道東的車站有大量乘客及乘客企滿整個車廂。他建議巴士公司能於中途站提供分段收費，以增加乘客量；與新界區的巴士路線作轉乘優惠，減輕市區道路的擠塞情況；及將第 208 號線的終點站重設於尖沙咀碼頭。

27. **黃以謙議員**表示，運輸署未有回應他提出的意見，亦未有交代進行巴士路線調整的真正原因。他再次強調運輸署於沒有充分諮詢下，妄自提出重整巴士路線方案屬劣等行為。

28. **潘國華議員**反對取消第 208 號線及削減第 93K 號線班次。另外，他強烈反對其他文件中提及第 6C 號線不行經土瓜灣道，而改為行走馬頭涌道的建議。

29. **劉偉榮議員**對巴士路線計劃的內容表示失望，並認為不能取消第 208 號線及改變第 6C 號線的行車路線。他認為議會已經不斷向運輸署方反映意見，惟其仍堅持推行計劃是不能接受的。

30. **任國棟議員**對路線計劃中建議增加第 24 號線班次表示讚賞。惟他表示居民反映於繁忙時間候車需要四十分鐘，故向運輸署查詢於繁忙時間巴士脫班情況的解決方法。他亦建議運輸署考慮調低第 208 號線車資及第 93K 號線於經過世運道迴旋處後提供分段收費。

31. **陸勁光議員**表示第 208 號線行經的路段有不少年長人士居住，故認為巴士公司作為公共交通服務的提供者需要履行社會責任，而議會過往對第 208 號線作出不少建議，故他對運輸署及巴士公司現時提出取消其服務的建議表示失望。另外，他認為若未有其他的替代方案，而區內亦有殷切需要時，運輸署及巴士公司仍要取消有關路線實令人失望。

32. **左滙雄議員**對路線計劃內容的表達方式作出建議，認為可加入總出車班次次數及繁忙時間的定義。他認為文件內容與現實情況不符，而向運輸署及巴士公司作出反映亦未有顯著改善。他表示早上繁忙時段第 3B 號線的候車時間至少十五分鐘以上，並非文件所述的十二至十五分鐘，故他反對第 3B 號線削減兩輛巴士服務。而第 5P 號線特別班次的服務時間應由上午七時十五分至八時十五分，惟歡迎增加第 5C 號線班次的建議。**左議員**建議第 182 號線至少需要行經愛民邨及公主道一帶。

33. **蕭婉嫦議員**表示第 6C 號線乃是土瓜灣及紅磡區內居民前往深水埗及美孚的唯一巴士路線，而且乘客需求殷切，故她反對第 6C 號線改道建議。

34. **勞超傑議員**同意**蕭婉嫦議員**對第 6C 號線的意見。他對於運輸署及巴士公司未有積極回應委員多次提出增加第 115 號線繁忙時間班次的要求表示遺憾。他強烈要求改善第 115 號線於繁忙時間的服務，包括增加班次或加設特別線等。**勞議員**表示各委員對第 208 號線的意見值得參考，而當中受影響人士主要以長者及學生為主，故認為需要撤回取消第 208 號線的建議。

35. **莫嘉嫻議員**表示她認為區內缺乏鐵路的情況下，把第 9 號線及第 7 號線的終點站改於尖沙咀東部的建議會因居民反對而未能落實。另外，由於第 93K 號線為馬頭涌及馬頭圍道一帶居民前往旺角區的唯一巴士路線，故她表示希望藉建議改道第 6C 號線作為乘客的另一選擇。她亦希望巴士公司能考慮馬頭涌及馬頭圍道一帶居民前往旺角區的需要。

36. **張仁康議員**表示第 3B 號線為紅磡區馬頭圍道一帶居民前往慈雲山的主要路線，故他對第 3B 號線非繁忙時間班次改為二十分鐘一班的建議表示反對。另外，他亦反對第 93K 號線改為單向服務的建議，惟他支持委員提出設立分段收費以增加乘客量的提議。此外，第 6C 號線亦為蕪湖街居

民前往旺角區的主要巴士路線，故他並不同意改道建議。**張議員**表示在未有完善的替代方案時，第 208 號線應繼續維持服務。

37. **吳奮金議員**表示反對運輸署及巴士公司以乘客量不足為由而取消第 208 號線服務。署方及巴士公司理應改善其服務質素包括延長其行車路線行經更多地區、穩定巴士班次等以吸引更多乘客。此外，他建議運輸署引入其他營辦商，透過競爭以改善現有巴士路線服務。

38. **鄭利明議員**表示他於區內的調查收到超過三百份反對取消第 208 號線及第 7 號線終點站改為尖沙咀東的建議。

39. **左滙雄議員**表示以後的巴士路線計劃中，需要加入投訴或表揚數字及繁忙時間的定義。此外，他歡迎第 E21A 號增加雙層巴士投入服務，但要求提早於 2015 年第三季實施。委員會亦曾多次提出提早第 E21A 號線首班車於愛民開出時間及加密第 8 號線及第 18 號線的巴士班次，但有關建議未被接納。

40. **吳寶強議員**表示第 2D 號線為龍城區內居民前往深水埗區唯一一條巴士路線，故他認為第 2D 號線需要維持其服務時間不變。此外，他表示第 11D 號線的乘客需求殷切，故應維持現有服務。

41. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)甘慧明女士**綜合回應委員意見如下：

- (一) 署方備悉委員對第 208 號線及第 93K 號線的建議有強烈意見，署方正就 2015-2016 年度巴士路線計劃下各項建議方案諮詢九龍城及其他相關區議會，署方會將所有收集到的意見一併考慮，再與巴士公司研究，以制訂最終方案；
- (二) 署方會留意第 115 號線的服務情況及乘客需求，並會於需要時與巴士公司研究改善服務；署方亦已備悉委員對第 6C 號線的建議；
- (三) 署方備悉委員有關利用加強服務、提供轉乘優惠、分段收費、調整車資等優化措施，以改善現時載客量偏低巴士路線的營運情況的建議。署方亦一直鼓勵巴士公司因應其營運及財政情況和乘客的需求，考慮提供優惠措施(包括轉乘優惠及分段收費)，以減輕市民的公共交通開支；
- (四) 現時第 28 號線來回程均會行經梳士巴利道兩次以前往尖沙咀碼

頭，行車路線十分迂迴。是次巴士路線計劃中亦建議第 7 號線及第 9 號線由尖沙咀碼頭遷移至尖沙咀東及尖沙咀東(麼地道)巴士總站，署方希望透過上述各巴士路線調整方案相應配合，有助理順尖沙咀巴士路線總站運作安排；及

- (五) 第 2D 號線現時全線均以單層巴士提供服務，惟其載客量仍然長期偏低，因此建議減少行走的班次及車輛，以便更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

42. 九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(策劃及發展)余志明先生對委員的意見綜合回應如下：

- (一) 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)留意到其巴士資源未被充分使用，導致部分需求殷切的路線未能增加資源，但有部分需求較低的路線有過多的資源，故九巴希望透過路線調整計劃提供更切合實際乘客需求的服務；
- (二) 作為一間受監管的公共巴士服務營辦商，九巴須會按署方相關標準對巴士資源作調整及改動；同時，九巴亦會考慮路線調整對乘客的影響及提供替代方案。九巴備悉委員對第 208 號線及第 93K 號線的建議有強烈意見，並認為可討論如何微調方案；
- (三) 就第 208 號線而言，九巴知悉此路線可能是某些地區唯一的巴士路線，故九巴會再考慮如何改善替代方案；九巴歡迎委員對如何優化第 93K 號線的替代方案作出討論，現時該線的第 11 號線與第 6C 號線轉乘方案，由旺角方向前往土瓜灣區已經能做到原站轉乘，而相反方向由於行經路段不同故未能做到原站轉乘；
- (四) 九巴希望透過於第 3B 號線提供「定點定班」的服務模式，讓班次更為穩定及令乘客更準確掌握其出行時間；及
- (五) 縱然第 11D 號線的改動建議會令一定數目的乘客受到影響，但附近有其他的替代路線，讓受影響乘客其他有合理的選擇。

43. 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司經理(策劃)冼志賢先生表示，現時第 E21A 號線最繁忙一小時的載客率為百分之七十五，暫未符合增加班次的指引。而增加班次亦涉及調動其他巴士資源；由於城巴有限公司留意到於 2016 年第三季東涌會有居民入伙，故建議因應人口增加令

乘客量上升，增加第 E21A 號線班次服務，惟有待其實際情況而定。由於現時第 E21A 號線首班由何文田開出至旺角的載客率只有兩成，並未有足夠的客量支持提早首班車開出時間。

44. **任國棟議員**向運輸署查詢巴士載客率計算方法標準的詳情，並認為現時每平方米六人的計法不合時宜。

45. **吳寶強議員**認為第 11D 號線的載客量為每天四千三百人次屬需求殷切，更改路線後乘客需要到更遠的車站作轉乘，故更改其路線只會令乘客更為不便。而受影響乘客是否會採用巴士公司建議的轉乘方案為未知之數。

46. **黃以謙議員**對運輸署的回應表示不滿，並認為於未有充分諮詢下對第 208 號線作任何改動是不能接受。他要求運輸署承諾於未有充分諮詢的情況下，不能對第 208 號線作任何修訂。

47. **鄭利明議員**表示第 E21A 號線首班車於何文田開出時間為早上八時十分，到東涌時約為上午九時三十分，致令不少前往東涌上班的乘客不會選擇乘搭該線，出現載客量偏低情況。由於何文田一帶的居民缺乏便捷的巴士路線前往東涌，故建議巴士公司考慮提早第 E21A 號線的首班車時間。

48. **勞超傑議員**表示運輸署未有就第 115 號線改善服務作出回應及未有確切回覆第 208 號線的修訂方向。

49. **劉偉榮議員**亦表示運輸署及巴士公司未有就改善第 115 號線建議作出實質回應。

50. **黃潤昌議員**要求運輸署及巴士公司承諾需要再向委員會作出諮詢，不能貿然通知委員實施有關路線修訂安排。

51. **張仁康議員**向運輸署及巴士公司跟進於第 115 號線早上繁忙時間於紅磡南道乘客未能登車的問題。

52. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)甘慧明女士**綜合回應委員意見如下：

- (一) 署方明白委員及居民對第 208 號線的關注及意見，並表示若第 208 號線有任何的修訂建議，將會向委員匯報；

- (二) 署方將於完成巴士路線計劃的諮詢後，會與巴士公司研究及考慮是否落實各項目或對其作出修訂，於稍後向委員會提供是次巴士路線計劃中各項建議方案的考慮結果，亦歡迎委員隨時向署方及巴士公司提出意見；
- (三) 第 11D 號線繁忙時間的載客率約為六成至七成，而非繁忙時間的載客率偏低，第 11D 號線乘客可選用不少的替代路線(如第 11K 號線及第 11B 號線) 直接前往目的地，巴士公司亦新增轉乘優惠計劃，為更有效使用巴士資源，署方及巴士公司建議第 11D 號線改為繁忙時間單向服務。惟署方備悉委員對第 11D 號線的意見，並會再與巴士公司作出研究；及
- (四) 就委員加強第 115 號線服務的意見，署方與巴士公司會密切留意該線的服務情況及乘客需求變化，在有需要時會研究改善措施；及
- (五) 文件所載最繁忙一小時的載客率為有關巴士路線於最繁忙的一小時內在車上最多乘客的車站所得的載客率。

53. **主席**表示秘書處在截止提交文件日期後收到一項臨時動議。根據《九龍城區議會會議常規》第 17 條，除非得到主席同意，若議員如欲提出動議，須於即將舉行的會議的十個淨工作日前通知秘書。惟她認為是次動議是因應文件第 16/15 號而提出，而且亦涉及到區內交通路線的長遠發展及調整，有迫切性去處理。因此，她以主席身份，接納有關動議。而動議亦符合會議常規第 16 及 18 條所述的要求。

54. **秘書**介紹動議內容：「本會強烈反對運輸署在不諮詢和缺乏任何妥善替代方案的情況下，妄顧民意取消 208 巴士線及延長 7 號巴士線。」動議由**黃以謙**議員提出，**何顯明**議員、**楊永杰**議員、**劉偉榮**議員、**左滙雄**議員、**陸勁光**議員、**吳奮金**議員、**蕭婉嫦**議員及**鄭利明**議員和議。

55. **莫嘉嫻**議員查詢動議中「延長 7 號巴士線」中第 7 號線的終點站改為尖東麼地道後，其行車距離是否較現時的遠。

56. **主席**宣布動議有效，並查詢在席委員是否提出修訂動議。若沒有其他修訂動議，**主席**建議以不記名舉手方式表決該動議。不記名舉手方式即是委員舉手表決，但會議記錄上不會註明各位委員的意向。另外，得到在席委員同意後，不舉手表決的委員會被視作投棄權票。**主席**表示，秘書處於會前收到**李慧琼**議員的書面委託，委任**潘國華**議員為其代表，就動議進行投票；及於席上剛收到**梁美芬**議員的書面委託，委任**劉偉榮**議員為其代表，就動議進行投票。表決結果如下：

支持：15 票
反對：0 票
棄權：6 票

57. **主席**宣布動議獲得通過。

58. **主席**總結委員意見，表示若運輸署及巴士公司希望就巴士路線作出改動或修訂，應先向委員了解意見。因九龍城區現時未有鐵路網路覆蓋，提出取消路線服務對區內的交通有嚴重影響。另外，**主席**對巴士路線計劃提及會增加巴士進入啟晴及德朗地區表示歡迎。惟她指出第 208 號線及第 93K 號線乃土瓜灣區內居民前往旺角區的主要路線，故她希望運輸署及巴士公司能就於訂定巴士路線計劃時與當區議員作出溝通及達成共識。**主席**亦希望運輸署及巴士公司在未有得到委員會同意前，落實委員提出反對的巴士路線。

59. **主席**表示於席上收到梁美芬議員的書面委託，由劉偉榮議員作為代表介紹文件。**劉議員**接著介紹文件第 19/15 號。

60. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**以照片顯示黃埔巴士總站滴水源頭位置，並表示於巴士站及小巴士站均出現漏水情況。而小巴士站的去水喉管亦已更換，不再出現漏水情況。由於巴士站的樓底高，涉及天花滲漏，而安排工程需時，故署方預計於 2015 年 3 月底至 4 月初完成復修工程。

(會後補註：運輸署表示，有關復修工程已於 2015 年 3 月 28 日完成。)

「人人暢道通行」計劃－為九龍城區公共行人通道加建無障礙通道設施(文件第 20/15 號)

61. **路政署主要工程管理處高級工程師 2/暢道通行康桂森先生及栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理蘇威達先生**介紹文件第 20/15 號。

62. **黃潤昌議員**表示橫跨東九龍走廊及新山道的行人天橋(結構編號 KF29)A 出口擬建升降機位置設於與附近屋苑的同一行人路上，會對屋苑居民造成影響。而他亦表示多年前區議會曾作出討論及實地視察，居民對加建此升降機的位置有所保留，故希望路政署能再與居民商討其擬建升降機位置安排。另外，**黃議員**向路政署查詢刊憲及其相關程序所需時間及持份者如何提出反對意見。預計工程所需時間為三十至三十六個月，對附近居民有一定影響，故他希望了解工期內是否只會建造升降機塔或涉及其他工程細節。

63. **楊永杰議員**對結構編號 KF29 的工程表示支持，惟他表示升降機塔體積較為巨大，故希望路政署及顧問公司研究減少其高度及規模，並可參考橫跨太子道東連接彩怡及啟晴的升降機塔設計。

64. **主席**認為升降機塔的外觀可以作出改善，如減少其高度及進一步美化其設計，並表示交運會同意及支持加建無障礙通道設施。在席委員沒有異議。主席表示希望路政署及顧問公司完成修訂方案時，再向委員會作出匯報。

65. **路政署主要工程管理處高級工程師 2/暢道通行康桂森先生**表示，署方正就行人天橋(結構編號 KF29)加建無障礙通道設施的工程展開公眾諮詢。若署方於諮詢階段接獲反對意見，便會按照《道路(工程、使用及補償)條例》就計劃內容及圖則刊憲，讓公眾人士於兩個月內提出意見，署方會按相關程序處理接獲的意見。若有關人士不撤回反對意見時，署方便會提交行政會議作出審批，以決定此項工程是否進行。

對必嘉街交通問題的關注(文件第 21/15 號)

66. **劉偉榮議員**介紹文件第 21/15 號。

67. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**以相片介紹必嘉街交通情況，並表示該處有部分路段已劃設雙黃線，而其餘的路段是容許上落客貨。

68. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示，現時必嘉街大部分路段已劃為全日不准停車限制區(即二十四小時禁區)。而未有劃設全日禁區的位置為黃埔花園第三期對出之行車線及其餘少部分。為平衡行人及上落客貨的需要，署方暫時未有劃設雙黃線的計劃。署方認為以執法方式會更直接解決相關問題。

69. **劉偉榮議員**對商戶及其他道路使用者需要於必嘉街上落客貨表示理解，惟駕駛者於必嘉街違例停泊已經成為習慣，故他希望警方能加強執法。

70. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**表示警方會於該處加強打擊車輛違例泊車。

強烈要求更改何文田敬德街電單車考試場地(文件第 22/15 號)

71. **鄭利明議員**介紹文件第 21/15 號。
72. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**表示警方將繼續以不定時的方式執法，打擊電單車於敬德街一段練習。
73. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示現時敬德街已劃為全日禁止學車路段及署方已於石鼓街設立較長時間的禁止學車時段，禁止學車人士使用敬德街練習，以減少學車活動對附近居民的影響。根據署方駕駛事務組的資料顯示，部分考車路線已經分流至常樂街。鑒於現時考車時段為上午九時至下午四時，而常和街及常健街的學校較多，為免考試車輛與學校交通時間重疊，署方現階段認為不適合把常和街及常健街設為駕駛考試場地。
74. **鄭利明議員**表示學車人士於敬德街練習，影響附近居民，而該路段亦有盲點，警方執法只能治標，故他希望運輸署能認真考慮取消何文田敬德街電單車考試場地。

強烈要求運輸署跟進窩打老道培正道油站車輛管理措施(文件第 23/15 號)

75. **鄭利明議員**介紹文件第 23/15 號。
76. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**以相片介紹位於窩打老道及培正道交界油站的交通情況。而根據相關法例，私人公司設置「不准駛入」指示牌樣式不能與政府部門設置的相同。另外，**李先生**表示油站負責人向他反映此乃公司政策，如他接獲相關建議，會向公司轉達意見。
77. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示，署方於 2014 年間曾兩次致函油站所屬公司，轉達委員意見，及提醒油站負責人注意駕駛者使用其地段作為捷徑的事宜。此外，地政總署於批註此地段予營運商時，亦已註明其中一項條件為車輛必須由窩打老道進入及由培正道離開油站。署方已建議地政總署提醒油站營辦商有關條件。
78. **潘國華議員**向運輸署查詢署方是否可以設置防止車輛由培正道轉入油站的措施，如加設欄杆等。
79. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方會研究加設欄杆的可取性。

80. **主席**查詢政府部門是否設有「不准駛入」的道路標記。
81. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**表示政府部門主要於路口位置設置「不准駛入」的道路標記，以提示道路使用者，而於建築物設立該路道標記的情況較少。
82. **楊永杰議員**提議以交運會的名義致函油站所屬公司，反映委員意見。
83. **主席**總結委員意見，並指示秘書處以交運會名義致函油站，反映委員要求：包括希望油站或其所屬公司能加大「不准駛入」的標誌牌及提醒他們亦有責任留意駕駛者把油站當作捷徑之用的情況。

(會後補註：秘書處於 2015 年 3 月 26 日以交運會名義致函油公司。)

強烈要求路政署盡快遞交窩山升降機文件予立法會審批(文件第 24/15 號)

84. **鄭利明議員**介紹文件第 24/15 號。
85. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示，署方會以工程項目的發展需要、個別項目發展理據、財政承擔能力等作考慮，按部就班以推展計劃。就其撥款申請而言，署方會考慮一系列的因素，包括可運用的資源、項目之急切性及重要性，以及其進度等。現階段署方正就窩山升降機進行詳細設計。
86. **楊永杰議員**向路政署查詢進行工程項目的時間表，並表示窩山升降機於全港依山而建的升降機項目中排行第九，有迫切性作出處理。
87. **鄭利明議員**認為路政署需要向居民清楚交代進展。
88. **劉偉榮議員**表示署方已經多次向交運會提交設計方案，惟對署方表示仍在詳細設計階段表示不理解，並要求署方盡快把項目建議提交立法會增取撥款，以盡快展開工程。
89. **張仁康議員**表示委員最關心的工程項目的時間表。他表示工程項目的負責人並非現時作出回應的路政署代表，並認為窩山升降機項目已議事多年，未有顯著進展，故議題值得於下一次會議作出跟進。
90. **鄭利明議員**提議把此議題納入續議事項跟進。

91. **主席**總結委員意見，決定此議題納入續議事項跟進，並希望署方負責相關工程的部門能派員出席。

要求收回崇安街一小段私家路，打通崇安街 改善紅磡區交通(文件第 25/15 號)

92. **蕭婉嫦議員**介紹文件第 25/15 號。

93. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示署方於鶴園街一帶實地視察後，認為現時車輛違例停泊於鶴園街、民樂街和民裕街是交通擠塞的原因，於該處加強打擊違例停泊車輛能更有效緩解交通擠塞問題。現時，鶴園街附近亦設有旅遊巴停泊位置，而道路設計能應付交通流量，署方較難從運輸角度要求地政總署收回該處土地。

94. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**以相片簡介崇安街及鶴園街一帶的車輛違例停泊的情況。

95. **鄭利明議員**表示運輸署只需要向地政總署提出收地建議或在該處道路加設雙黃線，便能減輕警方的執法壓力，他支持收回崇安街的建議。

96. **蕭婉嫦議員**認為警方提供的照片未能充分反映民裕街及民樂街一帶車輛違例停泊的問題，並指出現時旅遊巴停泊位置供不應求，而警方亦表示因資源所限令執法時遇上不少困難，故她認為有關收回崇安街的建議可取。**蕭議員**亦建議到崇安街、民裕街及民樂街一帶實地視察，以了解該處車輛違例停泊的嚴重情況。

97. **潘國華議員**表示他不理解運輸署的回應，並指出道路設計本能應付交通流量並不代表沒有收回及打通崇安街的需要，以提供更多道路空間以紓緩該處的交通壓力，並認為運輸署於此議題上擁有主動權。

98. **主席**表示希望運輸署能積極考慮收回崇安街的建議，並向署方更高層面反映相關意見。

99. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示署方備悉委員意見，並會再與地政總署聯絡。她重申，鶴園街、民樂街和民裕街因車輛違例泊車問題令路面使用空間收窄，惟其路段設計本足以應付行經該處的車流量。

100. **潘國華議員**表示運輸署可以進行數據研究，分析現時及打通崇安街一帶後的交通流量，以了解打通崇安街及鶴園街一段的效用。

101. **張仁康議員**認為打通崇安街能改善該處車輛違例停泊的情況，並認為此為地區議題，涉及至少兩個部門，故認同有需要再作討論。

102. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銜華先生**補充，警方無意選定某時段以拍攝崇安街及鶴園街一帶車輛違例停泊的問題，亦重申警方了解崇安街、鶴園街及民裕街、民樂街一帶車輛違例停泊情況嚴重。

103. **主席**總結委員意見，希望運輸署能再次認真考慮收回崇安街的建議，並指示秘書處就此議題安排實地視察。此議題亦會納入續議事項跟進。

(會後補註：實地視察於 2015 年 3 月 26 日舉行。)

有關紅磡灣中心鄰近一帶街道違例泊車事宜(文件第 26/15 號)

104. **張仁康議員**介紹文件第 26/15 號。

105. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銜華先生**以相片介紹寶來街一帶的交通情況，並表示福至街及紅磡灣街一帶亦有違例泊車的情況。警方會加強於這一帶執法，希望情況會有所改善。

關注黃埔環海街道路問題(文件第 27/15 號)

106. **劉偉榮議員**介紹文件第 27/15 號。

107. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示署方已於 2015 年 3 月 2 日就環海街大環山公園外渠蓋附近路面凹凸不平的情況作出修復工作。另外，署方曾就環海街大環山公園附近斜台有縫隙的事宜與運輸署聯絡，認為該處可以設立符合署方標準的斜台(即「沉壘」)。由於鐵板表面已經有坑紋作為防滑用途，故署方暫時未有計劃於鐵板表面加設防滑物料。

108. **劉偉榮議員**查詢加設環海街大環山公園附近斜台的時間表。

109. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示署方建議拆卸現有不符合標準的斜台和加設符合標準的斜台可一併進行。署方會與路政署再作商討，盡快展開工程。

110. **劉偉榮議員**表示修復工程有進展時，與當區議員作出溝通及聯

絡。

再次要求於木廠街北帝街交界加裝兩組行人過路燈及改善違例泊車問題(文件第 28/15 號)

111. **楊振宇議員**介紹文件第 28/15 號，並向警方查詢於該處違例泊車的數字。

112. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**表示，於 2014 年下半年，警方於北帝街發出約四十張定額罰款告票；於木廠街約發出三十三張定額罰款告票，合共七十三張，並重申發出定額罰款告票數目未必能反映該處違例泊車的嚴重性。

113. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示署方已於 2012 年 7 月 16 日於木廠街及北帝街交界加設兩組行人過路燈。現時該處的行人過路使用情況運作正常。署方在考慮加設行人過路設施時，會評估道路使用者的需要及附近的環境。署方於 2015 年 2 月 26 日進行實地視察，探討於木廠街及北帝街交界再加裝兩組行人過路燈的可行性。由於加裝兩組行人過路燈需要改變該路口交通控制模式，致車容量減少，影響現時該處的交通狀況。此外，兩組交通燈亦接近民居，其指示行人過路的信號聲響會對附近居民造成影響。故署方暫時未有考慮再加設兩組行人過路燈。

114. **任國棟議員**向運輸署查詢再加設兩組行人過路燈對附近交通流量影響的詳細數據；及加設行人過路燈的信號聲響所產生的分貝。

115. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示暫時未有詳細交通流量數據，惟她作補充，表示該處主要為舊式樓宇，其低層設計會向街外突出，故與行人過路燈的位置接近，信號聲響會影響附近居民。

116. **莫嘉嫻議員**表示該處的行人流量會因區內重建項目陸續落成而有增無減，故希望運輸署能因應區內的情況而增加行人過路設施，以保障行人安全。

117. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示該處屬於不受交通燈號控制的行人過路處。一般而言，此設計會應用於交通流量較少的地方。

118. **楊振宇議員**表示，委員最初要求於該處加設四組行人過路燈，惟他們得悉運輸署表示有實際困難時，亦基於行人的安全考量而接受加裝兩組行人過路燈的方案，並同意再作檢討。惟運輸署其後沒有提供理據，只

是交代再加裝兩組行人過路燈並不可行。另外，**楊議員**表示於安裝首兩組交通燈號時已經存在其信號聲響影響附近居民的問題，惟於安全考量及調低相關信號的音量後，居民對於該加裝行人過路燈表示理解。**楊議員**提出將議題納入續議事項。

119. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**表示一般而言，行人過路燈會設置於交通流量高的道路位置。署方嘗試研究該處是否適合安裝行人過路燈。

120. **任國棟議員**表示，署方進行實地視察的時段為學校假期，故並不是合適日期及時間，以反映該處的車流量。

121. **主席**總結委員意見，決定將此議題納入續議事項跟進，並指示運輸署於繁忙及非繁忙時間均進行車流量計算統計，以了解該處交通的實際情況。

122. **楊振宇議員**表示，他希望運輸署能提供更詳細數據，包括一般情況下，署方會於木廠街及北帝街交界處加裝行人過路燈的標準及運輸署進行實地視察的日期。

要求改善沙浦道車輛違泊問題 避免造成交通意外及居民續受響鉸噪音滋擾之苦(文件第 29/15 號)

123. **吳寶強議員**介紹文件第 29/15 號。

124. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銻華先生**以相片介紹沙浦道一段的情況，並表示沙浦道分為兩部分：(一)由賈炳達道及沙浦道路口至樂善道及沙浦道路口一段為黃大仙區，他已經把有關沙浦道車輛違例停泊的情況與黃大仙警區同事反映；及(二)警方會於屬九龍城區沙浦道一帶加強巡邏，以打擊車輛違例停泊情況。

125. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示現時富豪酒店對出一段沙浦道已經設有泊車位。另外，署方留意到沙浦道貼近啟德道的行人過路處可能會被車輛於該處上落客貨阻擋視線，署方提出於該處設立禁止上落客貨區的道路安全改善措施，而有關工程亦於 2015 年 2 月竣工。另外，他亦已把委員的意見向負責黃大仙區的同事反映。

126. **黃以謙議員**表示他亦留意到於晚上時段沙浦道一段會出現雙線停泊的情況。

127. 吳寶強議員希望運輸署及警方能改善沙浦道違例泊車的情況，避免因車輛阻擋行人視線而導致意外再次發生。

要求改善衙前壟道右轉入衙前圍道(向旺角)的交通 以免衙前圍道(向黃大仙)受阻擠塞(文件第 30/15 號)

128. 吳寶強議員介紹文件第 30/15 號。

129. 香港警務處九龍城警區交通隊主管李鏐華先生以相片簡介由太子道、衙前圍道往旺角方向及由衙前壟道三線車輛匯入衙前圍道向旺角方向的交通情況。

130. 運輸署工程師(九龍城)梁德志先生表示署方曾研究禁止車輛於該處路口轉向，惟此安排會令車輛繞經區內其他道路，增加區內其他道路的交通負荷。署方留意到該路口的「黃格」道路標記只設於西行線，故會研究擴展黃格範圍至東行線，以避免因車輛停留而阻塞該處交通。

131. 吳寶強議員表示該處交通擠塞，致令車輛被迫停留該處，故認為擴展黃格範圍未必為最有效的解決辦法。

132. 黃以謙議員表示該處北行線有不少專線小巴及的士在此停候上落客，特別於星期日的晚間時分，並建議調校交通燈號時間，以改善此問題。

133. 運輸署工程師(九龍城)梁德志先生表示他會向署方交通控制部反映，研究於繁忙時間調校交通燈號時間。

當局突然擱置隧道收費分流方案 要求盡快研究回購西隧 解決紅隧塞車問題(文件第 31/15 號)

134. 潘國華議員介紹文件第 31/15 號。

135. 運輸署高級工程師/運輸策劃 2 胡國強先生綜合回應委員於文件中提出的問題如下：

- (一) 政府一直密切監察各過海隧道及其附近一帶的交通情況，並會適時採取恰當的交通管理措施，包括考慮發展智能運輸系統，以提高道路網絡效率。政府亦會研究提升過海巴士網絡的效

率，及鼓勵營辦商提供轉乘優惠；

- (二) 政府現時已經與東區海底隧道(下文簡稱「東隧」)公司展開商討接收細節及核對資料程序，以確保東隧於 2016 年 8 月能順利移交。政府認為調整隧道收費能有效促進過海隧道交通合理分流，惟當中要考慮一系列因素，包括分流後隧道連接道路的容車量及相關地區的交通影響。西區海底隧道(下文簡稱「西隧」)的交通擠塞情況可望於中環灣仔繞道落成後得到紓緩，屆時可以為三條過海隧道制訂更全面及合理的分流過海隧道交通的計劃；
- (三) 政府可以透過補貼安排以調整隧道收費，故擁有西隧並非實施收費調整以合理分流過海隧道交通的先決條件。惟現時西隧連接道路的擠塞問題令其不能吸納由紅隧分流而至的車量，故署方希望待中環繞道通車後，再考慮制定更全面及合理的分流過海隧道交通的計劃；
- (四) 現時紅隧往九龍及往港島各有三條自動繳費通道及五條人手繳費通道，若增加通道以自動繳費將會影響其他人手繳費通道的流車量，故署方需要作出適當的平衡；
- (五) 就增設八達通收費系統的建議，有關建議已於 2014 年在立法會財務委員會申請撥款，並進行前期工作，包括準備相關文件、以公開招標，遴選合適的非接觸式智能卡承辦商。

136. **黃以謙議員**表示西隧現時交通流量現時低於其設計容車量，但仍於 2015 年 2 月中旬調整隧道收費。

137. **楊永杰議員**對運輸署的回應表示不滿，並認為署方未有就如何有效分流三條過海隧道車輛的方案提出實際建議。

138. **鄭利明議員**表示如車輛行經西隧出口時，其交通燈組的時間短促，每次可以行經的車輛只有兩至三輛，致令車輛擠塞於西隧出口位置。

139. **黃潤昌議員**表示運輸署未有就改善現時紅隧擠塞情況提出改善方案，並認為署方應計劃收回東隧後，如何更有效利用各條過海隧道，以改善交通擠塞的情況。

140. **運輸署高級工程師/運輸策劃 2 胡國強先生**表示署方一直檢討各條隧道的交通情況。由於現時西隧連接道路的擠塞問題至為關鍵，故現時

得出最有效的方案為待中環灣仔繞道通車後，以研究制定更全面及合理的分流計劃。署方亦會於會後向委員提交補充資料。

(會後補註：秘書處已於 2015 年 3 月 9 日轉呈運輸署提供的補充資料予各委員參考。)

要求延長宋皇臺行人交通燈綠燈時間 避免意外發生(文件第 33/15 號)

141. 主席表示由於議事進度較原訂的時間早，香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)代表正前往會議途中，故會先討論文件第 33/15 號。在席委員沒有異議。

142. 吳寶強議員介紹文件第 33/15 號。

143. 香港警務處九龍城警區交通隊主管李鋈華先生以相片及影片簡介幸運道轉入世運道的行人過路處的交通情況。而每組行人過路燈的綠燈約維持十二至十五秒。

144. 運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士表示幸運道行人過路處與道路中央的安全島距離七米。一般而言，行人約需六秒橫過馬路。現時該組交通燈號容許行人有十三秒的過路時間，包括六秒的綠燈及七秒的閃爍綠燈，有充足時間供行人過路。惟署方得悉區內人士的關注，故會建議把六秒的綠燈延至九秒。另外，署方亦建議於幸運道前方位置加設「前面有交通燈」標誌牌，提醒駕駛人士前方有交通燈。

145. 吳寶強議員查詢延長燈號的時間表。

146. 運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士表示詳細時間表需要再與署方路燈組同事協調。

港鐵嚴重事故驟增，要求設市民補償機制及優化應變措施(文件第 32/15 號)

147. 黃以謙議員介紹文件第 32/15 號。

148. 香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士綜合回應文件內容如下：

(一) 港鐵公司旨在為香港市民提供安全、可靠及高效率服務。現時

港鐵公司每個周日的載客量約為五百四十萬人次，而港鐵列車的服務表現一直維持高水平，百分之九十九點九的乘客旅程可在不超過編訂時間的五分鐘內到達目的地，其高水準的服務亦公認為世界上其中一個最可靠的鐵路系統之一；港鐵公司理解公眾對鐵路服務有殷切期望，於可行的情況下，港鐵公司會不斷探討及提升其服務質素；

- (二) 港鐵公司亦希望公眾能理解，鐵路系統非常複雜，有數以十萬計的系統和組件無間斷地運作，而且每日運作超過八千班車，即使準時率達百分之九十九點九，實難免偶有機會出現延誤及機件故障的情況。港鐵公司十分明白鐵路服務延誤會為乘客帶來不便，故港鐵公司會繼續主動尋求改進，盡量減少延誤的發生及對乘客所造成的不便；
- (三) 每年港鐵公司投資超過五十億元於維修及更新鐵路資產上，以維持高質素及可持續發展的服務。為進一步提升載客量，港鐵公司最近批出一份總值超過三十億元的更換訊號系統合約，而訊號系統的更新工程會逐步於荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、機場快線及東涌線進行，以期整項計劃於2026年竣工時，提升約百分之十的整體載客量；及
- (四) 就鐵路事故的跟進安排而言，根據現行票價調整機制內的服務表現安排，當港鐵服務有長時間的延誤，即三十一分鐘或以上，而有關延誤是因港鐵公司營運過程所導致，港鐵公司會撥出預設的款項，透過「即日第二程車費九折」優惠直接贈予乘客。根據2014年港鐵的服務表現，港鐵公司會撥出二千萬元作為票價優惠款項予乘客。

149. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生綜合回應文件內容如下：**

- (一) 署方及機電工程署會分別監察港鐵公司的服務質素及安全表現。政府已要求港鐵公司按需要調撥資源作定期維修保養及更新其機械或器材；
- (二) 另外，政府已經向港鐵公司董事局反映是否確立鐵路服務水平與港鐵公司管理層薪酬掛鈎制度，而其董事局決定日後在每年向管理層職員發放與表現掛鈎的薪酬時，嚴重服務延誤事故的情況會列作考慮；

- (三) 就因重大事故而令服務延誤時，港鐵公司會透過其網頁及手機應用程式，提供相關資訊；亦會於港鐵車站內作出廣播，並提供大型交通指示，以提供公共交通服務資訊；及
- (四) 署方轄下的緊急事故交通協調中心亦會作出服務協調及資訊發放安排，並會適時向公眾發放有關緊急交通及公共運輸服務的最新資訊。

150. **任國棟議員**向港鐵公司查詢途經九龍城區的港鐵車站，其維修保養工作是否由外判的承建商負責。

151. **吳寶強議員**向港鐵公司查詢如何為直接受列車延誤影響的乘客作出補償，如退回該程車資等。

152. **黃以謙議員**認為港鐵公司可以增加透明度，向市民發放更多的資訊，以便乘客了解港鐵公司作出的補償措施。

153. **香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士**表示港鐵公司亦按延誤事件涉及的規模及受影響人數免除乘客該程的車資；及按乘客要求提供相關書面證明。保養維修方面的工作主要均由港鐵公司的職員進行，只有部分服務會聘用外判承辦商，例如部分車站的客務中心助理。

154. **主席**總結委員意見，建議港鐵公司可參考委員提出的意見，以不斷改善其服務質素。

下次開會日期

155. 主席宣布下次開會日期訂於 2015 年 5 月 7 日(星期四)下午 2 時 30 分，並於下午 7 時 08 分宣布會議結束。

156. 本會議記錄於 2015 年 月 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2015 年 5 月