

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第十次會議記錄

日期：二零一三年七月十八日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：深水埗區議會會議室

出席者：

主席

鄭泳舜先生

委員

陳鏡秋先生，MH，JP (下午十二時十五分離席)

陳偉明先生，MH

覃德誠先生 (上午十時四十分出席)

郭振華先生，BBS，MH，JP

林家輝先生，JP (上午十時正出席)

劉佩玉女士

李詠民先生 (下午一時十分離席)

梁文廣先生 (上午九時四十分出席)

梁有方先生

吳貴雄先生，MH (上午九時五十五分出席)

吳美女士

沈少雄先生

秦寶山先生 (上午九時四十五分出席)

韋海英女士 (下午十二時四十五分離席)

衛煥南先生 (上午九時四十分出席)

黃志勇先生

黃達東先生，MH (上午十時正出席，十時三十分離席)

增選委員

鄭文輝先生 (中午十二時正離席)

劉鐵平先生 (上午十一時三十分離席)

列席者：

吳文裕先生	深水埗民政事務助理專員
許家耀先生	運輸署高級運輸主任/深水埗
李朝傑先生	運輸署運輸主任/深水埗
陳偉雄先生	運輸署工程師/策劃 1
馮敏琪女士	運輸署工程師/策劃 2
戴凱佑先生	運輸署工程師/深水埗
方偉鵬先生	路政署區域工程師/荔枝角
潘嘉敏先生	路政署區域工程師/深水埗
林惠健先生	香港警務處深水埗警區交通組主管
伍嘉偉先生	香港警務處深水埗警區警民關係組警察社區聯絡主任
李家俊先生	機電工程署工程師/運輸、保安及中央工程部 3/6
盧振光先生	機電工程署機電工程師/專業支援 2
吳翰禮先生	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科
趙浩明先生	運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理(深水埗、葵青、荃灣)
冼志賢先生	城巴/新巴助理策劃經理
吳健文先生	城巴/新巴高級策劃主任

秘書

余家芙女士 深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

因事未能出席者：

委員

李祺逢先生
黃頌良博士

缺席者：

增選委員

楊 彧先生

開會詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席第四屆深水埗區議會交通事務委員會第十次會議，並歡迎運輸署工程師戴凱佑先生成為部門常設代表。

2. 主席表示，根據《深水埗區議會會議常規》第 15(3)條，會議進行期間，請所有出席或旁聽會議的人士關掉響鬧裝置，以及不得使用電訊器材通話。另外，秘書處於會前收到黃頌良博士及李祺逢先生的告假申請，請委員知悉。

議程第一項：通過二零一三年六月六日第九次會議記錄

3. 委員會通過上述會議記錄，並無修訂。

議程第二項：討論事項

(a) 配合西港島線及南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃(交通事務委員會文件 50/13)

4. 主席表示，由於討論事項(a)、(h)及(i)均與巴士服務有關，建議討論(a)項後，提前討論(h)及(i)項，以便出席的巴士公司代表回應委員查詢。

5. 委員沒有異議。

6. 趙浩明先生以投影片輔助介紹文件 50/13，並講述西港島線及南港島線(東段)啓用後的轉變、港島區繁忙幹道巴士班次減少的數目及路邊空氣質素因巴士班次減少將得以改善的情況。

7. 沈少雄先生查詢巴士班次變化最嚴重的情況，認為行走西區海底隧道(西隧)的巴士受兩條新鐵路的影響不大，故不太支持減少巴士班次。他查詢港鐵如何處理九龍區車站因新鐵路而增加的乘客，並對縮短新巴/九巴 104 號線路線的建議有保留。他又查詢 104 號線路線改動後，乘客由白田

前往堅尼地城所需的時間及金錢。

8. 李詠民先生查詢：(i)因應乘客量而減少班次的準則為何；(ii)如何計算車輛數目的變化；(iii)現在是諮詢抑或是通知委員。他覺得重組計劃間接令市民選擇乘搭港鐵。

9. 吳美女士認為諮詢時間不足，並查詢新巴/九巴第 104 號線的處理方法是否與其他巴士路線不同。104 號巴士是深水埗東唯一的過海巴士，而區內多個屋邨亦將陸續進行重建，人口將急速上升，她擔心港鐵不勝負荷，而縮短巴士路線及減少班次會對整個深水埗區帶來深遠影響。她希望署方提供具體解決方案和改善整體配套，並提升深水埗東與港鐵站的連接。

10. 衛煥南先生擔心減少巴士班次對由深水埗到港島西的市民造成很大影響，並查詢：(i)重組計劃會於兩條港島鐵路新線通車後多久實行；(ii)南區區議會對重組計劃有何意見；(iii)黃竹坑、海洋公園一段架空鐵路如何運作；(iv)如何舒緩南區的交通。

11. 梁有方先生質疑其他巴士路線沒有配合，並表示目前巴士的班次情況已不理想，再減少班次會對市民造成不便，浪費市民時間。他擔心巴士班次逐步減少後有路線甚至會被取消，令港鐵獨大，故要求署方提供充分數據以支持重組計劃。

12. 秦寶山先生詢問署方為何可以肯定新巴/九巴第 104 號線無須考慮乘客量轉變就要減少班次及縮短路線，因這改動會對乘客造成不便，尤其是行動不便的人士。他建議署方修改路線後提供免費轉乘服務，方便市民來往堅尼地城及中環。他更擔心巴士車輛數目減少後，班次變得疏落，導致乘客量下降，路線被逼取消，令港鐵獨大。他不滿措施不容許公共交通服務有良性競爭。

13. 郭振華先生認同巴士路線重組有助改善路面空氣質

素，故支持重組計劃的整體方向，並理解減少巴士班次的原因。但他提醒署方，市民對巴士的需求有別於港鐵，尤其是長者及行動不便的人士，故希望署方提供更多數據、為新巴/九巴第 104 號線提供替代巴士路線、轉乘計劃或短程接駁服務，並因應實際情況進行重組計劃。

14. 黃志勇先生擔心巴士班次會逐漸減少。

15. 吳貴雄先生明白新鐵路開通後會令巴士需求下降，查詢目前由白田前往堅尼地城的乘客量及其將來是否會降至有需要縮短路線的水平，並建議提供長短線安排，即部分班次以堅尼地城為終點站，部分則只到中環。

16. 趙浩明先生綜合回應如下：

- (i) 署方現正就重組計劃作出諮詢，並會收集各地區意見，適當修訂重組方案及向區議會匯報。預計方案可於 2014 年第一季前落實，並會配合鐵路通車日期循序漸進實施重組計劃。
- (ii) 重組計劃下調減班次的方案會參照巴士路線重組計劃應用的「改善及減少服務的指引」作為準則。
- (iii) 署方曾進行研究，文件所顯示的是估算情況。新鐵路開通後約三個月內會再作實地調查。若乘客量的轉變與預期相若，才會逐步實施建議。
- (iv) 新巴/九巴第 104 號線減少車輛數目是因為建議縮短行車路線及行車時間，同時由於該巴士線沿線將會有鐵路覆蓋，預計會流失部分乘客，因此提出縮短路線建議。現時每日約有二萬六千人次乘搭此巴士線，其中由深水埗來往港島西區的只有約 417 人次。
- (v) 重組計劃透過調整資源改善巴士公司營運效率，並

非只減少巴士班次，署方會考慮整個運輸網絡的運作。

(vi) 署方會考慮委員的意見再作調整。

17. 冼志賢先生回應表示：(i)受影響的巴士路線目前於繁忙時段的班次較非繁忙時段頻密，故會視乎乘客量的變化先調整繁忙時段的班次，並保留非繁忙時段的班次；(ii)新巴/九巴第 104 號線的大部分乘客往來中環至灣仔，往來深水埗區至西區的乘客只佔約百分之一。

18. 吳翰禮先生綜合回應如下：

(i) 新增鐵路線除了可提升公共交通運載能力外，港島西區居民還可使用站內的接駁通道設施，例如行人可選擇西營盤站內非付費區的通道往來德輔道西海旁與西半山的般咸道，香港大學站亦有高速升降機連接薄扶林道與卑路乍街。

(ii) 南港島線屬中型鐵路，預計每日載客量約十七萬人次。重組計劃中的全部相關建議一旦落實，行經薄扶林的巴士班次數目將減少約百分之二十，有助改善香港仔隧道的擠塞情況。

(iii) 荃灣線目前在最繁忙的一小時的最高平均單向使用率約七成，新鐵路啟用後，最繁忙的一小時的最高平均單向使用率預計大約會增至百分之八十，但仍能應付預計升幅。

(iv) 為配合兩條新鐵路通車後更多市民搭乘地鐵，金鐘站的車站大堂及月台空間將會倍增至二萬平方米，為乘客提供舒適的轉車環境。

19. 郭振華先生查詢新巴/九巴 104 號路線改動後，主要受影響時段及人次的有關資料。

20. 梁有方先生要求署方提供最新的數據讓委員了解情況。另外，他擔心巴士車輛數目逐步減少後，部分路線被逼取消，令港鐵獨大，並指出香港人口老化及\$2 乘車優惠令巴士乘客量增加，署方不應讓一間運輸公司獨大，應容許公平良性競爭。

21. 沈少雄先生查詢重組計劃對港鐵九龍塘站至太子站的影響及改善方法。

22. 李詠民先生查詢署方落實建議改動前會否再諮詢區議會。

23. 趙浩明先生回應表示，稍後會就新巴/九巴第 104 號線提供相關數據。他重申重組計劃並非只刪減巴士路線，而是透過調撥資源，於港島南區增加接駁路線服務，改善巴士營運效率及整體運輸網絡。

24. 吳翰禮先生回應表示：(i)觀塘線目前在最繁忙的一小時的最高平均單向使用率達六成半，相信港鐵會檢討現有班次的安排，務求令主要的轉車站候車時間達致理想的水平；(ii)現階段提出的重組計劃只是初步方案，署方整合各區區議會的意見後，會再向相關區議會匯報。

25. 主席總結表示，委員歡迎新鐵路啟用，但鑑於本區人口持續上升，委員關注巴士服務重組會對深水埗區造成影響，包括影響鐵路負荷及巴士班次，所以對重組建議有保留。委員亦希望署方於進行任何改動決定前再諮詢持份者及委員會。

(h) 12 號巴士脫班問題(交通事務委員會文件 57/13)

(i) 改善新巴 701 號線(交通事務委員會文件 58/13)

26. 陳偉明先生代李祺逢先生介紹文件 57/13 及 58/13。

27. 許家耀先生介紹回應文件 66/13，並補充表示 12 號路線調整班次及延長路線後，多了一個調控班次的監控點，穩定班次之餘，乘客量亦有所上升。
28. 張立基先生回應表示，12 號路線於早上八時半至九時半由海麗邨開往尖沙咀的行車時間較為緊逼，巴士公司已於七月進行服務調整，改善了班次不穩定的情況。長遠而言，巴士公司會與運輸署密切留意路線的運作，設法改善因路面因素而引起的延誤情況。
29. 許家耀先生以投影片輔助介紹回應文件 67/13。
30. 冼志賢先生回應表示，701 號巴士本身是特快路線，乘客對行車時間比較敏感。目前該路線由海麗邨開至旺角只需約十至十五分鐘，若更改其行車路線，途經深盛路，行車時間不但增加三分之一，亦需減少班次以彌補額外的行車時間。以現時該路線的資源，預計每日需要減少約十個班次，大大影響其路線吸引力及乘客量。
31. 衛煥南先生不滿署方隨意縮短或延長巴士路線。
32. 陳偉明先生希望巴士公司盡快制定有關 12 號路線的長遠措施，並查詢如何計算途經深盛路要刪減十班車。
33. 黃志勇先生分析 701 號路線改經深盛路的影響，指出雖然泓景臺、昇悅居及宇晴軒居民的候車位置變得方便，但行車時間加長會導致班次疏落，變相增加候車時間，而碧海藍天的居民則需步行至海麗邨候車，故他不太同意這得不償失的改動。另外，他查詢 12 號巴士的脫班率相比去年同期改善了多少，希望署方及巴士公司繼續努力解決脫班問題。
34. 梁文廣先生希望署方及巴士公司繼續商討如何改善 12 號巴士的脫班情況。另外，他指出碧海藍天的商場於早上八時半才開放，八時半前市民需繞路前往 701 號巴士站。他亦擔心 701 號巴士更改路線後，於南昌站候車的乘客會受到影

響，希望署方能平衡各方利弊。

35. 吳貴雄先生查詢 12 號巴士脫班問題的改善情況及警方疏導路面擠塞的角色。他認為泓景臺、昇悅居及宇晴軒的居民現時只需步行數分鐘便能前往設於深旺道的 701 號巴士站，而路線改經深盛路會增加行車時間，又會影響空氣質素，而且 701 號巴士是特快線，應維持原狀。

36. 沈少雄先生建議將 701 號巴士的總站遷移至深盛路天主教小學對開，以減低對各方的影響，同時騰空海麗邨巴士總站，把 12 號巴士站移至不阻礙停車場出入口的位置。

37. 陳鏡秋先生查詢車長不足問題有否改善。

38. 許家耀先生綜合回應如下：

(i) 明白每個屋苑都希望有便捷的交通服務。目前於碧海藍天外的巴士站上車的 701 號巴士乘客少於該路線總乘客量的一成，若更改路線，對整體乘客有影響，署方建議維持現時的行車路線，以不影響整體乘客為大前提。

(ii) 12 號路線進行服務調整後，脫班情況有明顯改善。以往以循環線運作時只可於海麗邨調整班次，現在則於尖沙咀摩地道多加一個監察點，加強調控監察。

39. 張立基先生回應表示，運輸業人手普遍緊張，巴士公司自二零一二年下半年起積極增聘人手後，12 號巴士因車長缺勤及交通事故而引起的班次問題只佔百分之零點二，情況已有改善。

40. 冼志賢先生回應表示，現時 701 號巴士的最高載客率只達百分之五十二，暫無需要增放資源，而且更改路線將影響整體乘客及現有營運模式，故建議保持現狀。

41. 衛煥南先生同意 701 號路線維持原狀。至於 12 號路線，他建議將路線縮短至廣東道，這樣既能保持兩個監控點靈活調配車輛，亦能縮短行車時間，穩定班次。

42. 梁文廣先生同意 701 號路線維持原狀，但為了顧及泓景臺、昇悅居及宇晴軒的居民，他建議有關方面與碧海藍天作出協調，提早其商場開放時間，方便市民前往巴士站。

43. 黃志勇先生支持 701 號路線維持現狀，平衡成本效益，亦希望有關方面能與碧海藍天商場的管理公司溝通，方便泓景臺、昇悅居及宇晴軒的居民前往巴士站。他建議於早上繁忙時段縮短部分 12 號巴士班次的路線，讓巴士盡快駛回深水埗，避免脫班。他促請署方積極跟進。

44. 梁有方先生認為若沒有其他方法，他暫時支持 701 號路線維持現狀，但建議於當眼位置張貼告示或宣傳，提醒市民最近的巴士站位置。

45. 吳貴雄先生平衡各方利益後，認為 701 號路線應保持現狀。另外，他促請署方研究縮短深旺道右轉深盛路的交通燈號等候時間。至於 12 號巴士，他明白調整服務可增加車輛調配的靈活性，並指市民及委員主要關注上午繁忙時段的班次情況，故他建議實施長短線安排，部分班次只去旺角，部分則到尖沙咀；由於回程乘客較少，他建議不停部分車站，以加快巴士回流，靈活調配資源。

46. 許家耀先生綜合回應如下：

- (i) 深盛路沒有巴士總站的設施，701 號巴士總站設於海麗邨巴士總站較適當。
- (ii) 署方會與巴士公司密切留意 701 號路線的運作情況。若有需要，巴士公司可發信予屋苑及商場管理公司，提供 701 號巴士站位置的資料。

(iii) 歡迎委員就縮短 12 號路線提供具體意見。廣東道現時沒有設置巴士總站的設施，因此總站設於廣東道不太適當。署方歡迎委員向署方提供具體服務改善的建議及意見，以便署方再與巴士公司商討。

47. 主席總結表示，委員關注 12 號路線的脫班問題，並請委員向署方提供有關縮短路線及提供特快線的具體建議及意見。委員亦同意新巴 701 號維持現時的行車路線，委員會將於會後去信相關屋苑附近的商場租戶，請其提早開放通道的時間。

(b) 關注長者\$2乘搭公共交通工具計劃進展(交通事務委員會文件 51/13)

48. 沈少雄先生介紹文件 51/13。

49. 許家耀先生介紹勞工及福利局(勞福局)的書面回覆(文件 64/13)，表示署方會將委員的意見轉交勞福局。

50. 梁文廣先生表示，自\$2乘車優惠計劃推出後，部分長者因巴士車費低於作為輔助交通工具的專線小巴，改乘過海巴士到較近的地方，影響巴士乘客量及行車時間。他促請局方盡快將優惠計劃推展至專線小巴，使小巴發揮其輔助功能，避免市民誤用交通工具。

51. 吳美女士對勞福局再次缺席會議，而且每次回覆都是大同小異表示不滿，批評政府忽視小本經營的運輸公司。她指出部分長者選乘相對便宜的巴士，導致專線小巴不斷加價，運輸網絡失衡，故要求局方盡快將計劃推展至專線小巴，方便長者以小巴作為往來短途路線的交通工具。

52. 劉佩玉女士促請局方積極解決技術性問題，將優惠計劃推展至專線小巴。專線小巴作為本港重要的交通工具之一，應讓乘客享用\$2乘車優惠。她建議局方可先推出試驗計劃，逐步解決營辦商眾多所產生的問題。

53. 郭振華先生雖然希望當局盡快將優惠計劃推展至專線小巴，但擔心很難全面於專線小巴落實計劃。以往當小巴營運商申請加價遭到反對，他們便取消營運。政府於二零一一年通過未來五年不再簽發專線小巴牌照，導致炒賣情況出現，推高車費，他建議政府杜絕炒賣小巴牌，重新發牌，防止小巴不斷加價。

54. 陳鏡秋先生支持乘車優惠計劃，促請署方解決技術問題，局方制定政策，將計劃推展至專線小巴。

55. 秦寶山先生查詢政府如何與運輸公司計算及補貼差額，並促請局方盡快將優惠計劃推展至專線小巴。優惠計劃於巴士及鐵路系統推出後，專線小巴經營出現困難，需加收車費才能營運，導致運輸網絡失衡。

56. 梁有方先生認為優惠計劃應擴展至不同種類的交通工具，不明白有何困難之處，局方應盡量解決困難。

57. 吳貴雄先生支持優惠計劃，但不能接受局方於計劃推出一年後仍未能解決小巴營辦商眾多的問題，並指營辦商獲得政府補貼差額沒有損失，不明白有甚麼困難，有關方面應盡力解決問題。

58. 李詠民先生查詢具體困難何在，是否難於查核眾多營辦商的帳目。他認為運輸署對專線小巴的監管不足，透明度不夠高，應收緊規例。

59. 許家耀先生綜合回應如下：

(i) 專線小巴營辦商如要終止服務，須於六個月前以書面形式通知運輸署。

(ii) 小巴牌價並非署方的監管範圍。

(iii) 受惠人士須以指定八達通卡付款，署方會與公共運

輸營辦商對數，根據受惠人數發還補貼。

(iv) 優惠計劃先於大型運輸工具實施是為了惠及更多市民，營辦商眾多的交通工具則需時逐一商討。

(v) 署方會將委員的意見轉交勞福局考慮。

60. 郭振華先生表示，乘車優惠計劃於巴士實施後，市民乘搭巴士的需求上升，供應卻不變，導致供求失衡，又沒有小巴補足。除非限定市民只可於非繁忙時段享用乘車優惠，否則運輸系統供求問題將持續。

61. 梁文廣先生指優惠計劃未能全面推行於各種公共交通工具，造成運輸系統混亂，巴士運作受到影響，小巴車費上升。他促請署方以其專業知識評估影響及解決問題。

62. 李詠民先生表示，市民對乘車優惠計劃有合理期望，希望署方配合局方盡快將計劃推展至專線小巴。

63. 秦寶山先生查詢署方計劃何時將優惠推展至小巴，建議署方與營辦商逐一洽談，逐步於不同小巴路線推出優惠。

64. 吳美女士促請當局盡快推展計劃，並建議區議會邀請勞福局代表到區議會與議員會面。

65. 郭振華先生表示，正安排區議會與勞福局局長會面，屆時議員可與局長就乘車優惠計劃交流意見。

66. 梁有方先生批評勞福局及運輸署互相推卸責任，詢問究竟是哪一方的困難。若是勞福局的責任，非正式會面並不適合用以商討此等嚴肅的議題，希望區議會主席有適當安排。

67. 許家耀先生回應表示，政策由勞福局制定，運輸署則在執行及技術層面配合。另外，專線小巴的發牌條件自二零一一以來並無變更。

68. 主席總結表示，委員會促請局方盡快將乘車優惠計劃推展至專線小巴，秘書處會後會將會議記錄交給勞福局跟進。

(c) 關注電動車安全問題(交通事務委員會文件 52/13)

69. 梁文廣先生介紹文件 52/13。

70. 盧振光先生介紹回應文件 65/13，並補充表示意外中的充電器為電動的士充電器，故所需電流較大。調查後相信意外主要是由於供電電纜連接到充電器接線排的接點接觸不良，導致過熱，引發火警。

71. 梁文廣先生追問詳細意外成因。

72. 梁有方先生查詢：(i)於公眾地方所用的插頭應是防水及有較佳接合位，為何仍會接觸不良；(ii)其他充電站會否發生類似意外；(iii)此等情況會否引致漏電，造成傷亡；(iv)意外發生後署方有否全面徹查及實施更嚴格監管。

73. 盧振光先生回應表示：(i)意外中的充電器與供電電纜的連接位出現問題，相信是安裝人員沒有完全根據使用手冊的要求來安裝充電器所致；(ii)充電器設施防水，適合於戶外使用。為了於短時間內完成充電，所用的三相充電器使用較高電流（六十安培）；(iii)署方現行監管足夠及有效。

74. 郭振華先生查詢技術指引是否不規管六十安培的充電器。

75. 梁文廣先生查詢意外發生後署方有否採取檢控行動，以確保安裝人員日後嚴格遵守指引。

76. 梁有方先生批評署方沒有正面回覆，他要求署方認真追究肇事人員，並對其他充電設施進行抽樣檢查，尤其是安培較大的充電器。

77. 盧振光先生回應表示：(i)指引列出的電流(安培)只是例子，隨着電動車的發展，現在有應用更大電流的充電器出現；(ii)意外發生後，生產商已重新檢視及安裝旗下所有在香港使用的電動車充電設施，署方亦已就此進行抽樣檢查；(iii)署方會檢視相關註冊電業承辦商所發的完工證明書是否合乎規格，與相關人員/機構進行會晤，然後再決定是否就意外作出追究。若意外涉及違反有關《電力條例》(第 406 章)及其相關附屬法例，署方會加以譴責或檢控。

78. 主席總結表示，委員關注電動車充電設施的安全，促請署方更謹慎及嚴謹地處理，防止意外發生。

(d) 建議於通州街近深水埗公園加設過路設施通往榮昌邨一帶(交通事務委員會文件 53/13)

79. 梁文廣先生介紹文件 53/13。

80. 馮敏琪女士表示，富昌邨居民目前可透過位於東京街、欽州街的過路設施通往通州街、長沙灣及蘇屋等地。為方便榮昌邨入伙後的居民，署方曾於今年年初與地區管理委員會商討，考慮開放通州街近九江街的行人隧道。待榮昌邨入伙後，署方會就開放隧道與否諮詢居民。

81. 衛煥南先生查詢地區管理委員會對此事的取向。

82. 吳文裕先生回應表示，地區管理委員會關注露宿者問題，故須待榮昌邨入伙後再諮詢居民，以決定開放隧道與否。

83. 衛煥南先生指隧道自落成以來一直封閉，垃圾及雜物堆積，而露宿者問題亦引起關注。他查詢署方認為隧道是否適宜開放及能否於路面開設行人過路設施的可行性。

84. 梁文廣先生不支持開放隧道，因為除了衛生及治安問題，市民須繞路才能使用隧道，頗為不便。他希望盡快於路

面加設行人過路設施，以交通燈配合，方便富昌邨及榮昌邨居民。他亦舉出油尖旺櫻桃街的例子，證明於行人隧道附近加設行人過路設施是可行的。

85. 主席查詢署方有否其他方案可供考慮。

86. 馮敏琪女士回應表示，若要開放行人隧道，須興建行路人路連接榮昌邨及隧道，並為隧道進行燈光及室內設計工程，改善隧道內的環境。東京街及欽州街已有行人過路設施，若再於通州街加建過路設施，則有機會對駕駛者造成不便，影響交通流量。署方會再收集市民意見，以考慮採用哪個方案。

87. 主席總結表示，委員就通州街過路設施進行討論，關注行人隧道一旦開放所產生的問題。

[會後補註：署方與部分委員於八月一日視察了深水埗公園正門對出通州街及九江街行人隧道的現時狀況。委員就燈號時間、在上西九龍走廊前加設行人過路設施的安全性及在榮昌邨與通州街中間的空置土地的使用提出建議。署方表示暫時沒有關於空置土地的長遠用途資料，須向有關部門查詢後才能研究建議的可行性。委員亦要求署方草擬另一個在深水埗公園正門對出通州街加建過路設施的方案，以作討論。署方會在適當時候研究各方案的可行性。]

(e) 要求在達之路（又一城與城市大學之間）加建行人過路設施(交通事務委員會文件 54/13)

88. 郭振華先生介紹文件 54/13。

89. 戴凱佑先生回應表示：(i)二零一一年至二零一三年期間，相關路段曾發生一宗交通意外，事件不涉及行人；(ii)署方亦曾於該址進行實地視察，達之路北行有行人過路設施連接又一城及城市大學，建議大學設立更大更清晰的指示

牌，提醒行人使用該過路設施；(iii)署方計劃延伸城市大學宿舍附近的欄杆，防止行人胡亂橫過馬路。

90. 吳貴雄先生指現有過路設施的位置不方便行人，該址附近行人如鯽，需要更多行人過路設施。

91. 郭振華先生指現有的過路設施對行人造成不便，故需要設立新的行人過路設施，並希望署方制定措施防止行人違規過馬路。他建議署方進行研究，根據數據檢視增設行人過路設施的需要，為日後教學大樓啟用後的人流變化作準備。

92. 戴凱佑先生回應表示，大學設立更清晰的指示牌及延伸宿舍附近的欄杆後，署方會再審視該區的交通情況，亦希望警方加強執法，檢控違規過馬路的行人。

93. 主席總結表示，委員關注道路安全，促請署方盡快落實可行的建議措施，並研究於該路段增設行人過路設施的可行性，在設立建議措施後再審視該路段的交通情況。

(f) 要求運輸署於青山道及東京街交界加設行人過路輔助線及交通燈(交通事務委員會文件 55/13)

(g) 有關青山道與東京街交界(宇宙商場對面)加設行人過路燈(交通事務委員會文件 56/13)

94. 梁有方先生介紹文件 55/13。

95. 林家輝先生介紹文件 56/13。

96. 戴凱佑先生回應表示，署方了解該區加設行人過路設施的需要，故已於六月完成有關加設行人過路處及燈號的設計圖，現正進行地區諮詢。

97. 梁有方先生表示，署方應充分考慮工程對附近環境的影響，例如工程及新增的設施會否影響現有的交通配套及會否需要搬遷巴士站等，亦應提供圖則供委員討論。

98. 林家輝先生希望署方就工程提供專業評估，讓委員理解工程如何配合現有的交通配套及對車流的影響。

99. 主席欣賞署方的效率，但希望署方能提供更多資料讓委員了解情況。

100. 戴凱佑先生回應表示，署方曾就委員提出的憂慮進行研究，顯示工程技術上可行，並以圖則輔助向委員解釋建議工程。

101. 梁有方先生查詢署方有否考慮遷移附近的巴士站。

102. 戴凱佑先生表示現時設計並不牽涉遷移巴士站，他建議待諮詢完成後，再與委員進行實地視察及討論。

103. 主席建議署方於會後再與委員商討，並於下次會議匯報進度。

議程第三項：跟進事項

(a) 第九次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 57/13)

104. 陳偉雄先生以圖則輔助匯報有關加強饒宗頤文化館交通設施的跟進情況，署方會盡快就建議方案進行諮詢。

105. 主席查詢上落客區可容納的旅遊巴數量。

106. 沈少雄先生查詢有關指示牌的顏色。

107. 陳偉雄先生回應表示：(i)暫時只可容納一部旅遊巴；(ii)建議的路線指示牌是黃色，而行人指示牌則為藍底白字。

108. 委員知悉跟進情況。

109. 李家俊先生匯報有關基隆街通往西九龍中心行人天橋扶手電梯的跟進情況，並表示該處已張貼紙牌告示，提醒市民每週例行檢查已改為逢星期五上午十一時至中午十二時進行，由七月五日至九月二十七日為期三個月。三個月後及作檢討後若落實例行檢查的時間，會再正式通知市民。上次會議後，該扶手電梯因天雨關係曾兩次發生故障，現已修理妥當。

110. 委員知悉跟進情況。

議程第四項：委員會轄下工作小組報告

(a) 公共交通服務工作小組(交通事務委員會文件 60/13)

111. 委員會通過上述報告，並無修訂。

議程第五項：其他事項

112. 郭振華先生就九巴 203 及 2C 號路線合併方案提出意見，希望署方積極跟進雀橋街及花圍街的違例泊車問題，考慮安裝低身圍欄，並請警方繼續留意情況。

113. 戴凱佑先生回應表示，由於之前收到頗多有關安裝欄杆的反對意見，署方會研究改善設計，再重新進行諮詢，亦希望警方加強執法。

114. 林惠健先生表示，過去三個月，警方於該處共發出 27 張定額罰款及九張違例駕駛告票，相信安裝欄杆能有效杜絕違例泊車情況。

議程第六項：下次會議日期

115. 下次會議定於二零一三年十月三日(星期四)早上九時三十分舉行。

116. 會議於下午一時三十分結束。

深水埗民政事務處
區議會秘書處
二零一三年八月