

第三屆深水埗區議會
交通及房屋事務委員會
第二十次會議記錄

日期：二零一一年四月七日(星期四)

時間：下午二時十五分

地點：深水埗區議會會議室

出席者：

主席

衛煥南先生

委員

陳鏡秋先生，MH，JP (下午六時十分離席)

陳東博士，SBS，JP (下午四時正離席)

陳偉明先生

鄭泳舜先生

莊志達先生 (下午二時二十五分出席)

覃德誠先生

馮檢基議員，SBS，JP (下午五時十五分離席)

郭振華先生，MH，JP

官世亮先生 (下午三時四十五分出席，五時三十分離席)

黎慧蘭女士

林家輝先生 (下午五時正離席)

劉佩玉女士

羅錦有先生 (下午四時正離席)

梁有方先生

盧永文先生，JP (下午四時十分出席)

吳美女士

沈少雄先生

譚國僑先生，MH，JP

黃志勇先生

黃鑑權先生，MH，JP (下午六時十五分離席)

王桂雲女士

王德全先生 (下午三時十分出席，四時正離席)

黃達東先生 (下午四時二十分離席)

甄啓榮先生 (下午三時四十分離席)

增選委員

區大明先生	(下午四時十分離席)
曾淵滄博士	(下午三時四十五分離席)
梁 欖先生	(下午六時正離席)
梁銘言先生	(下午七時五十分離席)
伍月蘭女士	(下午三時二十分出席，七時十五分離席)
蘇俊文先生	(下午二時二十分出席，四時二十分離席)
施德來先生	

列席者：

吳文裕先生	深水埗民政事務助理專員
廖少芳女士	深水埗民政事務處高級聯絡主任2
黃瑞華女士	房屋署高級房屋事務經理(西九龍)
周淑玲女士	香港警務處深水埗區警民關係組警察社區聯絡主任
黎惠賢女士	香港警務處深水埗區副行動主任
林惠健先生	香港警務處深水埗區交通組主管
郭煒森先生	運輸署工程師(深水埗)
張寶琪先生	運輸署高級運輸主任(深水埗)
林國安先生	路政署區域工程師/深水埗
彭達榮先生	路政署區域工程師/荔枝角
高希強先生	食物環境衛生署高級衛生督察(潔淨/防治蟲鼠)
李源雄先生	社會福利署深水埗區助理福利專員(1)
麥中傑先生	市區重建局總經理(規劃及設計)
李民威先生	市區重建局高級經理(規劃及設計)
鍾建強先生	市區重建局高級經理(收購及遷置)
劉建國先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
蔡麗芬女士	九龍巴士(1933)有限公司高級經理(策劃及發展)
黃寶雲女士	九龍巴士(1933)有限公司高級策劃及發展主任
馬詹唯先生	新世界巴士有限公司助理營運經理
盧映臻女士	房屋署房屋事務經理/西九龍四
葉冠強先生	運輸署工程師/策劃2

秘書

吳家銘先生	深水埗民政事務處行政主任(區議會)3
-------	--------------------

開會詞

主席歡迎各委員、政府部門代表及機構代表出席是次會議。

議程第一項：通過二零一一年二月二十四日第二十次會議記錄

2. 黎慧蘭女士提出以下修訂：第 13 頁第 76 段第(vii)點：「希望署方安排巴士服務取代。」改為「希望署方加強巴士服務。」
3. 委員會通過經修訂的會議記錄。

議程第二項：討論事項

(a) 市建局市區重建項目報告(交通及房屋事務委員會文件 32/11)

4. 麥中傑先生和李民威先生介紹文件 32/11。
5. 覃德誠先生提出以下意見：(i)既為業主與住戶對項目能改善環境感到歡喜，亦擔心在收購重建過程中，業主未能獲得合理賠償，以及安置租客的措施不足夠，變成好心做壞事。(ii)在計劃公布後，他為受影響居民舉辦了居民大會，當中佔九成出席人士均為租客，與市區重建局(市建局)的調查相符，即大部分單位均分租予租客。(iii)市建局應為租客提供合理賠償。(iv)預計在二零一三至二零一四年項目完成時，長沙灣邨及石硤尾邨會相繼落成，為市建局提供很大的契機，可向房屋署爭取較多資源為有關租戶原區安置，故希望市建局與房屋署積極合作和爭取原區安置受影響租戶。(v)受順寧道重建項目影響的部分租戶可獲編配入住元州邨，但部分租戶卻需以抽籤方式獲編配海麗邨、黃大仙區或其他地區的單位，有關安排並非一視同仁，故希望當局汲取經驗，安排原區安置所有住戶。(vi)市建局應考慮為租戶提供「回頭紙」，以保障租客在收購期間被業主以租約期滿或其他理由不予續租時，也能獲得補償。

6. 施德來先生提出以下意見：(i)市建局從公布至完成項目需至少兩年甚至更長時間，而在這段期間，租客可能會被業主以不同理由拒絕續租而失去居所，亦會因資訊不足而失去搬遷或獲發津貼的機會，以及會在重建期間受衛生及治安等問題滋擾，故當局應考慮措施幫助租戶。(ii)由於已知悉有百多個租戶有調遷的需要，市建局有責任從以人為本的角度，幫助租戶改善生活。(iii)建議市建局藉着多個區內公共屋邨如長沙灣邨、元州邨、石硤尾邨及蘇屋邨即將落成的契機，盡早向房屋署預留單位予租戶，以及早安排租戶上樓。(iv)受影響租客在領取搬遷津貼時常遇到困難，希望市建局可改善情況。

7. 陳偉明先生希望若重建計劃得以落實，當局能重點保障租客的應有合理權益，因在重建期間有些業主會藉機拒絕與租客續約，然後再將有關單位租予熟悉人士以獲取雙重利益，故有關計劃應避免租客受到更大程度的剝削。他知道有租戶正等待公屋單位，希望當局可藉着重建計劃加快有關申請的審批進度。

8. 羅錦有先生提出以下意見：(i)過往的重建計劃亦有遇到委員提出租戶不獲保障，或業主認為賠償不足的問題，市建局應汲取過往經驗，盡量制訂較好的政策解決問題。(ii)市建局在政府支持下財力充足，不一定需要與地產商合作重建項目，建議市建局成立規劃及建築部門獨立進行工程，以免重建後樓宇的樓價與業主獲補償的金額有很大差距。(iii)不同意「樓換樓」計劃限制被收購物業的業主只能選擇較低樓層，有關做法有歧視之嫌。相反，當局可給予有關業主優先選擇單位的權利。(iv)當局應有全面策略制訂更佳政策，以免被市民誤會官商勾結。

9. 莊志達先生提出以下意見：(i)市建局的計劃內容沒有新意，未有改善政策的漏洞，如安置租戶的問題。(ii)順寧道重建項目的經驗顯示有租戶露宿街頭的個案出現，擔心這項目會出現相同結果。(iii)因政策漏洞而導致居民未能獲分配公屋單位，並不恰當。(iv)在以人為本的原則下，受影

響人士應有資格獲分配公屋單位，但收購項目的時間差會導致有關資格不獲確保，令租戶被迫租住環境惡劣的單位，不符當局期望，故應處理有關漏洞。

10. 馮檢基議員提出以下意見：(i)政府在舊區重建政策上的信息是以人爲本，不論他們是業主或租客均應獲保障。(ii)有了「樓換樓」的安排後，業主的待遇已獲改善，但其實仍然不足，當局應考慮做到「呎換呎」，讓業主能在重建過程中改善居住環境。由於重建後樓宇高度會增加，市建局應有足夠條件達成建議。(iii)當局幫助租客的措施太少，只提供萬多元的津貼，若租客在重建期間被拒租，便不會獲任何賠償，變相讓業主決定有關租客是否獲賠償。雖然市建局有能力，但卻沒有適當處理問題。(iv)建議當局在重建項目落實後，爲受影響租戶進行登記以便原區安置。(v)區議會已多次討論這問題，當局應予改善。(vi)市建局在海壇街的項目未能獲房屋委員會(房委會)分配足夠的公屋單位，導致百多個受影響租戶未能調遷至公屋，但卻未有通知區議會，違反重建計劃的原意。(vii)同意重建項目應以簡約樓宇爲主。(viii)北河街新落成重建項目的樓宇售價昂貴，舊樓業主無可能承擔。(ix)當局應預留單位予受影響業主。(x)當局爲舊區進行重建規劃時應以整區考慮，例如安排分別出租及出售重建後的單位，以及預留資源建設社區設施，令社區規劃得以進步。

11. 梁銘言先生認爲當局的政策應給予租戶選擇權，而搬遷津貼只是過渡安排，安排受影響租戶入住公共屋邨才是最終目標。

12. 陳鏡秋先生表示：(i)舊區重建可改善環境，應得到市民支持，而要求合理賠償及原區安置則是受影響人士的呼聲，不存在爭議。(ii)有關保障租戶的措施可參考馬坑邨的例子。(iii)「樓換樓」的關鍵在於定價，而舊區重建最大問題是對商鋪的處理，希望當局可做到「鋪換鋪」。

13. 梁有方先生表示：(i)早已向政府建議爲受影響人士提

供合理賠償，如「原區安置」、「樓換樓」、「鋪換鋪」等，但爭取過程相當長和甚為吃力。(ii)建議當局應先尋找一幅合適的土地，以興建更多具夾心階層樓宇質素的單位，再按比例優先提供給受影響人士，以避免居民遇到無能力購買樓宇的問題。(iii)政府有責任向受影響人士提供同區居所。(iv)市建局現時的政策透明度並不高。

14. 黃鑑權先生請當局及早交代是否有預留足夠公屋單位供受影響人士選擇。

15. 譚國僑先生表示：(i)由於市民看不到市建局承擔應有的責任，當局應檢討市建局的角色。(ii)政府當初透過法例成立市建局處理舊區重建事宜，是基於「大社會、小政府」的哲學，但現時政府卻外判了應有的責任，方法不恰當。申訴專員亦指出，外判工作不等於外判責任。(iii)當局應參考獲房委會採用而又行之有效的「回頭紙」做法。(iv)看不出為租客安排原區安置會有任何難度。

16. 曾淵滄博士表示，目前市建局的角色是清拆樓宇，安排招標，並與發展商合作興建樓宇，在過程中會向政府補地價，建議政府檢討市建局的角色，安排市建局興建不同類型的樓宇如豪宅、簡約樓宇及出租樓宇，並就補地價要求作相應調整。

17. 麥中傑先生感謝各委員為重建項目提供意見，並回應表示會就租客的賠償及安置，以及政策上的建議，向市建局管理層反映。

18. 鍾建強先生回應表示：(i)有關租客的原區安置問題，市建局已於三月二十五日進行凍結人口調查，並掌握受影響租戶的資料，現時有八十八個受影響租戶已經登記，市建局接着會整理租客的資料，以備將來處理安置或現金補償事宜。(ii)市建局會向房委會要求預留合適公屋單位，以安置受市建局重建項目影響的住宅租戶，並期望房委會提供深水埗區的單位，但實際結果要視乎房委會的建屋情況而

定。(iii)有關「回頭紙」的建議，根據本年二月十四日最新公布的《市區重建策略》，市建局制定了「住宅租客體恤援助計劃」，在新計劃下，若租客在進行凍結人口調查後被業主逼遷，只要符合有關資格，將可獲特別特惠金。另外，市建局現正與有關政府部門研究安置安排，並會在有決定時公布。(iv)「樓換樓」試驗計劃是希望在現有的現金補償方案外，給自住業主多一個選擇。在「樓換樓」計劃下，有關項目會預留部分低層單位供業主選擇，而在啓德區的「樓換樓」項目則不設高低層限制。(v)「樓換樓」計劃的新落成樓宇呎價，會在市建局提出首次收購建議時訂定，故業主不用擔心新樓落成後樓價會上升的問題。

19. 主席表示，由於啓德區並不是本區的地方，請市建局考慮以啓德區作福榮街的「樓換樓」安排是否恰當。主席並總結表示：(i)委員會對項目表示擔憂，特別是區內過往的重建計劃實施情況並不理想。(ii)要求市建局汲取過往經驗，採取有效措施幫助受影響人士。

(b) 2011 - 2012 年度深水埗區巴士路線發展計劃(交通及房屋事務委員會文件 33/11)

20. 劉建國先生介紹文件 33/11。

21. 陳偉明先生提出以下意見：(i)2 號和 8P 號線有合併的價值。由於兩線合併後會增加車輛數目，建議將合併後的路線改為先繞經天星碼頭，然後再前往海逸豪園。(ii)有居民反映 914 號線巴士的實際候車時間不符巴士公司的服務承諾，故希望巴士公司加以改善，以及增加服務班次。

22. 黎慧蘭女士有以下意見：(i)有居民反映，近來 701 號及 702 號線在早上約八時常有班次延誤的情況，而 212 號線亦經常出現有關問題，巴士公司應盡快改善服務。(ii)86 P 號線建議的行車路線途經的欽州街車站人流不多，建議改經港鐵南昌站及東京街的巴士總站。由於區內居民亦有需要前往沙田區上班和上學，故請巴士公司考慮增設由長沙灣往沙田的路線。(iii)87A 號線改為 287X 號線後，票價由

5.8元加至6.4元，加幅過大。(iv)建議287X號線的行車路線改經深水埗新填海區近海麗邨及富昌邨的路段。

23. 黃達東先生就6A號和6號線的發展提出以下意見：(i)路線合併後，在星期一至六上午九時半至下午二時的時段內，只維持每半小時一班車是不切實際的安排，不會獲得居民支持。(ii)居民步行至荔灣道乘車一般需時十五分鐘，而不是文件提及的三分鐘。(iii)建議上述巴士線可途經荔枝角和美孚兩個總站，以照顧不同的需要，減少對居民的影響。(iv)如只在星期一至六早上在總站提供服務，而其他時間沒有服務，會有很大影響，希望九巴考慮改善方案。(v)巴士會更換為什麼型號，因為型號較新的巴士可改善空氣質素。

24. 王桂雲女士有以下意見：(i)希望運輸署監管2C號線班次不準時的問題。(ii)擔心當局減少2C號線的車輛會令居民的候車時間增加。(iii)2C號線現時只有四部低地台巴士，並不足夠。(iv)203號線更改路線後，居民前往尖沙咀不但需多付車資，而且未能轉乘其他巴士至尖東，非常不便，希望署方改善方案。

25. 沈少雄先生提出以下意見及查詢：(i)明白署方在考慮6號和6A號線合併重組的事宜上，已有照顧美孚居民的需要，但現時方案仍有不足之處。(ii)若6號和6A號線不經美孚總站，就必須在長沙灣道中電建築物站外加設6A號線車站，讓居民可使用行人天橋到巴士站。(iii)6號線有班次延誤的情況，反映車隊管理問題。(iv)建議6號線的班次由三十分鐘改為二十分鐘，與現時的情況相差不太遠，涉及的班次也不會太多。(v)建議將有關巴士服務時間改為上午九時至下午五時或五時後。(vi)建議在巴士站加設候車時間的資訊，讓乘客知道巴士到站時間，以決定是否繼續等候還是轉乘其他交通工具。(vii)現時很多城市也有分站顯示巴士到站時間的資訊，由於技術上完全可行，運輸署有責任與時並進，加速要求各巴士公司盡快落實有關設施。(viii)6號和6A號線合併方案騰出的兩部巴士應用於深水埗區。(ix)

合併建議除可紓緩擠塞和管理問題外，巴士公司亦可節省成本，因此，票價亦應予以調整。(x)若本年度的巴士路線發展計劃落實，在繁忙時間途經美孚的班次是增加還是減少，以及相關的統計數字如何。(xi)其他巴士路線有否參考41號線改行西九龍公路的做法，以減輕美孚的交通壓力。(xii)運輸署是鼓勵巴士公司更換所有巴士為空調巴士以提高服務質素，還是有原則地保留一定數量的非空調巴士以服務低收入家庭，以及減低道路上的溫度。

26. 吳美女士提出以下意見：(i)今年和去年的有關文件完全沒有提及深水埗東與填海區的交通配套問題，而有關議題已提出多年，但仍未獲運輸署及巴士公司提出巴士路線發展的改善建議，由於填海區現已有學校啓用和居民入住，當局沒有藉口不解決問題。(ii)現時很多市民都需要超時工作至深夜，建議當局提供一條深宵巴士路線行走南昌街，使夜歸的市民可以乘搭巴士，因現時白田邨和澤安邨的居民於深夜只可選擇乘坐的士。(iii)巴士路線轉用全空調巴士行駛，為何沒有減價。

27. 郭振華先生提出以下意見：(i)文件提及203號線的巴士路線資料未能反映實際情況，由於路線縮短，調整後的車費加上轉乘費用，實際上增加了車費。(ii)203號線脫班問題嚴重，候車時間最長需四十五分鐘甚至一小時，而普遍候車時間也需三十至四十五分鐘，令市民被迫轉用其他交通工具，有關情況亦經常有居民投訴。(iii)居民的意見是不要因提供轉乘優惠而減少203號線的班次。(iv)建議運輸署考慮利用集體運輸系統推行全面的轉乘計劃，以取代現時的限制路段模式。有關運輸系統可幫助紓緩難於在區內開辦新專線小巴路線的情況。

28. 譚國僑先生有以下意見：(i)委員會關注巴士服務班次不準時和低地台巴士不足的問題。(ii)建議署方在文件加入巴士上蓋發展計劃。(ii)有關服務不足的問題，衛星定位技術的發展已相對成熟，署方在監管公共運輸服務上，會否有計劃和巴士公司討論怎樣引入有關技術，以減輕市民候

車的苦況。(iii)支持全面涵蓋不同巴士公司及鐵路公司的轉乘計劃。有關安排令各方包括鐵路和巴士公司在整個政策上均能受惠，希望當局可回應全面轉乘計劃的建議。(iv)希望署方就非空調巴士問題提出明確回應。(v)署方如何監管巴士公司藉更改路線增加車費的問題。(vi)署方就個別路線如 6 號及 6A 號線的發展計劃，並不符合去年委員會提出的意見，現在的建議並不可取和不切實際。(vii)建議把 6 號 6A 號線的其中一條分流到荔枝角道，服務填海區如「四小龍」屋苑及海麗邨一帶的居民。(viii)287X 號線的建議路線不經深水埗區，令深水埗區少了一條巴士路線選擇，而 86P 號線亦只單向地從沙田行走至長沙灣，故區內居民均未能受惠。由於八號幹線是較短的路線，若 287X 號或 86P 號線能服務填海區或荔枝角一帶的居民，他會考慮同意有關路線發展。(ix)由於 2 號和 8P 號線合併後，行走的路程加長，故對有關服務能否達到每八至九分鐘一班有保留。

29. 莊志達先生有以下意見：(i)6 號和 6A 號線的建議安排是在繁忙時段從美孚開出，但班次時間較疏，每十五至二十分鐘才有一班，服務質素較以前下降。繁忙時間乘客增加，但候車時間反而加長，並不合理，所以不接受建議。(ii)由於 6 號和 6A 號線在非繁忙時間不會塞車，建議安排每班車都繞經美孚總站，由於兩線合併後班次時間縮短，可以有較多行車時間繞經美孚巴士站，故建議是可行的。建議亦能達到減少彌敦道行車量的目標。(iii)另一建議是安排 6 號或 6A 號線行經荔枝角道。(iv)居民不接受 203 號線每年均縮短路線，署方應考慮分階段縮短路線。(v)署方應重新考慮怎樣方便填海區居民。(vi)班次資料若不能在分站顯示，也應於總站顯示，如長沙灣廣場巴士總站和又一城巴士總站。(vii)有關興建巴士站上蓋設施，九巴公司較為積極，但新世界巴士公司則不太積極，例如在深旺道碧海藍天外的 701 號、914 號及 701 號線巴士站上蓋興建工程雖然已提出一段時間，但至今仍未完成，故有關公司應檢視是否把興建上蓋的優先次序定得太後。(viii)希望巴士公司考慮在巴士上提供無線上網的增值服務。

30. 黃志勇先生有以下意見：(i)86P號線的路線設計完全照顧不到新填海區一帶居民的需要，委員會過去亦有討論和提出訴求，希望有經八號幹線來往深水埗新填海區與新界東的便捷路線。他對署方未有聽取意見感到非常失望，現時的安排厚此薄彼，只照顧新界東的居民而漠視深水埗區居民的需要。(ii)建議以試行方式，讓 86P號線在早上七時十五分至七時四十五分的時段以對開方式開辦三班，以觀察地區的需要。

31. 黃鑑權先生表示曾於去年提出可否在花墟和球場之間的地點增設 86 號及 281A號線車站，並希望了解有關方面的考慮結果。

32. 覃德誠先生提出以下意見：(i)留意到文件提及的路線有減車但不減價的情況，而有些改行青山公路或八號幹線的路線雖變得更快捷方便，但卻無減價。在節省了成本的情況下沒有節省市民的金錢，並不合理，希望巴士公司考慮票價問題。(ii)巴士班次在繁忙和非繁忙時間的服務長期不符合標準，希望檢討班次問題，並建議在總站或分站加設指示牌，讓市民可預算班次時間。

33. 郭振華先生補充表示：(i)希望找出 203 號線脫班情況嚴重的原因，如果知道某時段乘客量較少，在該時段便可考慮縮減路程，以改善班次不準的情況。(ii)文件顯示 203 號線有六部車行駛，但實際只有四部，服務水平亦不符巴士公司提供的資料。(iii)203 號線新的低地台巴士是否可提早啓用。

34. 劉建國先生綜合回應如下：

- (i) 6A號線的方案已計劃於早上七時至九時，每十五分鐘安排特別車從美孚開出，所以應可在上班時間服務美孚居民。就九時後的非繁忙時段，巴士公司會安排在指定時間，每半小時於荔枝角開出一班巴士，以便美孚居民可預計時間到站等候。但若安排每一班次都繞入美孚巴士站，對已在巴士上的

乘客較為不便。交通暢通時巴士繞一圈進入美孚巴士總站大約要五分鐘，塞車時更可能達八至十分鐘；若每班車都繞入美孚總站，乘客在巴士上經數分鐘車程後又折返原地，會浪費時間。

- (ii) 一般美孚居民可到美荔道車站上車，在該站既可以乘直出尖沙咀的巴士，亦可選乘繞經美孚的巴士，合併後班次會較頻密。至於長者則仍可在美孚總站等候指定時間開出的巴士。
- (iii) 署方會與巴士公司商討可否再延長行車路線繞經美孚總站，以及研究在星期日是否亦需繞經美孚。
- (iv) 至於在近中電機樓附近加站的建議，由於該段路面比較繁忙，未必可行。署方會繼續研究可否在附近或油站對面騰出足夠空間加設車站，以減少居民前往乘車的步程。
- (v) 2號和8P號線來回均會繞經尖沙咀天星碼頭，即由蘇屋邨先到尖沙咀碼頭才前往海逸豪園。從海逸豪園開出的車，也會先經尖沙咀碼頭才返回蘇屋邨。
- (vi) 署方明白203號線的改動具爭議性，但在改動後車費會減到3.3元，乘客可以節省1.1元。巴士公司為兩條路線提供轉乘優惠，利用八達通乘車，總車資應是4.6元。署方仍在考慮可否增加一些轉乘優惠至尖東地區，以及與巴士公司商討增加更多轉乘優惠。
- (vii) 署方會密切監察巴士脫班的問題。多個區議會也提及九巴脫班問題嚴重，署方已就有關問題約見九巴管理層，要求盡快改善。巴士脫班的成因很多，包括交通擠塞和司機生病等不能控制的情況，署方會要求巴士公司在能力範圍內積極改善。

- (viii) 署方的監管制度有幾方面，包括巴士服務專營權和日常運作。署方會派員調查巴士服務水平，有需要時會去信要求巴士公司提供營運資料，署方亦會安排調查和跟進，並視乎緊急情況安排處理的優次。
- (ix) 署方會歸納深水埗區及沙田區區議會的意見後，研究 86P 號線可否繞過南昌站，以及安排巴士往沙田方向，並研究可否於新填海區加設車站；以及 287X 號線可否在海麗邨附近加設車站。
- (x) 更換低地台巴士方面，現時巴士公司使用的巴士車齡不得超逾十八年，如太早更換會造成資源浪費。所有新購置的巴士均符合低地台的要求。現時在三千多部九巴當中，大約超過一半是低地台巴士。
- (xi) 203 號線將會有新的低地台巴士提供服務。當改善轉彎位置工程完成後，新巴士便可投入服務。
- (xii) 有關巴士空調化的問題，署方曾透過全港性調查了解市民對巴士服務的意見，其中有逾八至九成市民都歡迎空調巴士，而因為香港的氣候較潮濕和炎熱，故巴士公司引進的巴士不只有空調設備，也有過濾器 and 恆溫器等。巴士全面空調化是主流意見。
- (xiii) 署方知悉委員對巴士空調化後的票價有意見，所以在票價方面，署方一直鼓勵巴士公司在可行的情況下盡量調低票價和提供優惠，而巴士公司會考慮與其他公司相近路線的票價作比較，以釐定票價。
- (xiv) 關於在分站設班次時間顯示，九巴公司數年前曾試用全球衛星導航系統技術，安排了數部車和路線作試點，但當時的試驗結果不太理想，系統的訊號受高樓大廈阻擋，在市區繁忙路段如彌敦

道，訊號接收特別困難，如果定位系統相差幾十米，巴士位置便會不準確。由於現在科技不斷改良，署方也會鼓勵巴士公司進行試驗。現時有關的流動智能電話亦有提供一些應用程式，用作顯示二百米範圍內的巴士站，成效不錯，相信這技術或可應用於巴士到站時間顯示。巴士公司可先選擇部分路線進行試驗，如果可行，可擴展到其他路線。巴士公司除考慮技術問題外，也會考慮財政問題。

- (xv) 就深東區和深西區的巴士服務需求問題，署方已密切留意 10A號和 10M號線小巴的服務情況，若 10A號和 10M號線有最新變化，令乘客需求有所改變，署方也會考慮是否需要調整巴士服務配合。
- (xvi) 有關 N171 號線延長行車路線事宜，N系列路線和 203 號線是不同組別的路線。N線是通宵線，在深宵時段若可將有關路線稍作延長，夜歸的居民便可乘巴士返回美孚和荔枝角。而且，深宵路線不會對交通造成影響，故建議對區內居民有利。
- (xvii) 有關巴士上蓋的責任問題，現時是由巴士公司負責興建，如個別巴士站遇到技術問題，署方會跟進研究。
- (xviii) 署方一向都有鼓勵巴士公司提供轉乘計劃，巴士公司也曾嘗試和鐵路公司聯合提供轉乘服務，如 12 號線，但後來因為使用率不高而中止，署方會繼續鼓勵巴士公司提供轉乘優惠。
- (xix) 會跟進有關 6、6A、86P、287X、2 和 8P號線的意見，並回覆委員會。
- (xx) 署方會鼓勵巴士公司在車上提供無線上網服務。
- (xxi) 署方會研究 86 號和 281 號線在花墟附近加設巴士站的建議。

(xxii) 有關車資定價問題，空調巴士與非空調巴士均有定價標準。就巴士全面空調化後的票價，署方會參考相近的路線和距離而定，如果發現市民不能負擔票價，署方會和巴士公司商討可否於某些路線設優惠收費。

35. 蔡麗芬女士回應表示，提供空調巴士是整體服務的提升，整個配套包括低地台等，而扶手設施、顏色配套也會盡量配合視障乘客的需要；空調巴士有空氣過濾系統，也有濕度調節，一方面可調節濕度，另一方面也能提供最舒適的溫度，故十分適合用於香港。

36. 馬詹唯先生回應表示會考慮委員提供的意見。

37. 主席表示：(i)黃鑑權先生多年前已建議於基榮小學和花墟之間增設一個 281A號線中途站，但每次提出建議後均未有獲得回覆，署方應盡快回覆。(ii)委員會一直強調來往深東區和填海區接駁巴士路線的需要，讓居民不用倚賴專線小巴 10A號及 10M號，故署方應考慮提供巴士服務到填海區供區內居民使用，因住宅區和學校區不可沒有固定巴士線接駁。(iii)有數名委員提出關於 86P號線總站的意見，應該是指長沙灣欽州街西九龍中心地下的位置，建議把總站設於較前位置。(iv)如 86P號線途經南昌站，可吸納乘坐鐵路的乘客，以及富昌邨和日後發展的住宅區的居民。(v)委員會很久前已建議 6 號和 6A號線的其中一條行經長沙灣道，而另一條則行經荔枝角道，但署方卻未有採納，請署方重新考慮有關建議。

38. 劉建國先生綜合回應如下：(i)有關長沙灣道的統計資料可於會後提供。(ii)6 號和 6A號線的計劃尚未有定案，署方會與當區區議員再密切溝通，研究怎樣設計服務以照顧受最大影響的美孚區，對此雙方會保持密切聯絡。

39. 譚國僑先生建議署方考慮 287X號線行經深旺道再到填海區，有關安排對填海區一帶的交通有幫助，因為行經深旺道已可服務幾個網絡，如「四小龍」屋苑和富昌邨。

40. 主席總結表示，委員知悉有關巴士路線的發展計劃，請署方跟進委員會提出的意見後，向委員會匯報情況。

(c) 強烈要求特區政府承擔和積極參與落實大坑西邨的重建安排(交通及房屋事務委員會文件 34/11)

41. 譚國僑先生介紹文件 34/11。

42. 黃瑞華女士回應表示，運輸及房屋局局長曾就大坑西邨重建問題回應，而局方亦已就上述文件提供書面回覆。她獲局方指示代為出席是次會議，並會將委員的意見轉達局方。

43. 馮檢基議員提出以下意見：(i)政府對大坑西邨居民採取的政策是完全不能理解的歧視。(ii)大坑西邨與一般公共屋邨很相似，都是為低收入人士提供廉價住所；然而，大坑西邨居民卻沒有公屋居民享有的權利，包括不能申請公屋及居屋的單位。另一方面，大坑西邨亦不似私人樓宇，因居民在入住期間不能申請公屋，可見當中存在很大的歧視。(iii)大坑西邨沒有升降機，令居於邨內而又行動不便的長者難於進出住所，違反平等機會的相關條例。(iv)若大坑西邨是公共屋邨，應已獲安排重建。(v)署方須解釋為何大坑西邨居民不能申請公屋，以及為何沒有重建大坑西邨及原區安置居民的計劃。(vi)過往亦有政府收回私人土地的先例，如模範邨及東頭邨，故不明白為何不可收回大坑西邨。(vii)要求政府與香港平民屋宇有限公司盡快商討可行方案，重建大坑西邨。

44. 莊志達先生表示，大坑西邨雖屬私營屋邨，但卻近乎荒廢地低度運作。有關問題是由政府遺留，故政府有責任向管理公司收購和重建大坑西邨，並讓居民原區安置。

45. 梁有方先生對局方不派員出席會議表示非常不滿，並表示以當年的標準計算，大坑西邨已有很好的居住環境，可惜管理公司未有與時並進，改善服務，以致長者每天生活都有困難。他查詢，局方在回應文件提出的積極跟進是否與地權發展有關，以及會否有良好進展。

46. 王桂雲女士對局方不派員出席會議表示非常遺憾，並表示：(i)是次已是委員會第三次討論有關議題，希望局方承擔責任，考慮重建。(ii)大坑西邨的住戶很多年事已高，出入住處非常困難，當局曾研究加建升降機，可惜結果顯示技術上並不可行，有些居民唯有透過社會福利署要求調遷至房屋署的公共屋邨，但由於單位供應有限，有街坊等了三年仍未能成功調遷，故解決問題的唯一辦法便只有重建大坑西邨。(iii)在最近召開的居民大會，百多名出席的居民均全數同意重建屋邨。(iv)大坑西邨居民很多已住了四五十年，無法適應其他地區的生活，希望署方不要令他們失望，盡快重建大坑西邨並原區安置居民。

47. 郭振華先生表示：(i)運輸及房屋局的文件未有清楚回應大坑西邨居民是否真的失去公屋居民的資格。他認為不應該有不公平的對待，若是舊政策遺留的問題便應糾正。(ii)大坑西邨日久失修，又沒有設置升降機，情況非常嚴峻，希望局方展開重建工作，為居民帶來新氣象。(iii)七十年代的情況與現在已大不相同，故當局應一視同仁，重建大坑西邨。

48. 陳偉明先生表示：(i)大坑西邨是歷史遺留的問題，當局有責任善後，而不應拖延，以盡快解決問題。(ii)如大坑西邨居民想申請公屋便要放棄戶籍，是非常不人道的方法，署方有需要改善。

49. 譚國僑先生提出以下意見：(i)房屋署有需要跟進有關居民是否被剝奪權利的問題，以及房委會及房屋署的政策，若處理不妥善，居民可提出司法覆核。(ii)據他所知，有居民是在一九九六年才由澤安邨遷入大坑西邨，有關情況與文件提出的內容有不符的地方。(iii)文件未有回應如何協助大坑西邨居民。(iv)居民有知情權，請局方盡快公布與香港平民屋宇有限公司的會面內容。

50. 黃瑞華女士回應表示，會將委員的意見向局方反映。至於大坑西邨居民是否失去公屋居民身分及當年配房政策的資料，她會向負責部門查詢，再回覆委員。

51. 主席建議將有關議題交予區議會跟進討論。

52. 譚國僑先生提出一項動議，並獲梁有方先生和議。動議內容如下：「強烈要求特區政府盡快落實承擔和積極參與落實大坑西邨的重建規劃，並向大坑邨居民作出交代和諮詢。」

53. 主席表示，動議在未有反對的情況下獲得通過，上述議題將轉交區議會繼續跟進，並請房屋署跟進有關問題。

(d) 關注最低工資對大廈管理之影響(交通及房屋事務委員會文件 52/11)

54. 鄭泳舜先生介紹文件 52/11。

55. 廖少芳女士回應表示：(i)勞工處曾就最低工資問題和民政事務總署聯絡。(ii)民政事務總署已在早前向勞工處提供大廈管理組織的聯絡資料，以便安排講座。(iii)民政事務總署會積極協助勞工處派發有關宣傳資料，以助居民和大廈管理組織了解《最低工資條例》。

56. 鄭泳舜先生表示，雖然勞工處在書面回覆表示已舉辦多次居民會，但據他了解，很多業主立案法團(法團)從未收到勞工處的相關資料，該處亦未有與法團聯絡，因此他想了解處方在深水埗區舉辦最低工資簡介會的實際數字。

57. 劉佩玉女士提出以下意見：(i)她在過去數月一直與區內大廈法團跟進最低工資對大廈管理產生的問題，而有關議題亦是法團最關注的。(ii)政府推行最低工資原意雖好，但該新政策在各方面的配套均未能配合。現在距離最低工資實施的時間只有不足一個月，但勞工處仍未能提供有關法例的小冊子和指引給居民，大廈法團因此感到相當困擾。(iii)據勞工處的書面回覆顯示，截至四月一日，已有一萬多人以及約一萬個業主組織參加過最低工資簡介會，但委員會並不知道有關數字佔全港及深水埗區的實際比例，以至未能評估有關支援是否足夠，故希望得到更多參考資料。(iv)勞工處在地區上的溝通仍有不足，而大部分法團尤其是組

織較小的，亦表示不知道會否觸犯法例。(v)由於法例不清晰，一些大廈可能會於五月一日後便沒有管理員，因而產生大廈管理和治安等一連串問題。(vi)民政事務總署在這議題上雖然不是牽頭角色，但有責任幫助業主和法團理解法例，故希望總署能多聯繫勞工處，以舉辦一些地區講座。

58. 郭振華先生的意見如下：(i)對於最低工資事宜，雖然商界一直認為有關法例對僱主構成很大壓力，但勞工及福利局(勞福局)較早前已對僱主作出宣傳，而大部分僱主也不需要指導，但大廈法團並不懂得處理有關法例，故需要當局提供指引。(ii)深水埗民政事務處(民政處)有協助法團如何處理最低工資事宜，包括與法團開會討論有關事宜。(iii)建議民政處多做宣傳幫助法團，特別是深水埗區私人樓宇的法團，為其列出最低工資計算方法，以及處理包括用膳時間和假期的工資安排，讓法團可因應實際情況，安排保安員的人數和工作時間，彈性處理日常管理事宜，如在日間改用閉路電視監察系統，以及與相鄰大廈合聘保安員等。(iv)同意現階段要多做大廈法團的宣傳工作，特別是針對單幢式樓宇的需要，提供簡單的計算方法範本。(v)希望透過是次討論，為大廈管理帶來正面影響。

59. 黃鑑權先生提出以下意見：(i)最低工資於五月一日實施，單幢式樓宇的法團最希望收到法例指引，幫助他們解決問題。現時最大的問題是薪金計算方法，因為現有的僱員薪酬合約是包括用膳時間和休息日，如法團因想減輕成本而單方面改變僱員合約，法團管理委員會可能因而觸犯法例。(ii)希望勞工處可給予法團一些良好僱主的計算方法範本，以便法團開會商討增加費用時參考。(iii)希望民政處在法例推行前多出席區內法團的會議，並提供範本給法團計算工資；若未能出席會議，也可以透過互聯網把範本提供予法團。

60. 陳鏡秋先生表示，由於最低工資政策仍有很多不清晰的地方，故會引起僱員和僱主間的問題，亦對法團產生很多其他問題。因此，勞福局應是解釋政策的主力，但局方

的宣傳活動並不足夠；截至四月一日，勞福局已舉辦了 61 場簡介會，但有關簡介會並沒有在深水埗區舉辦。

61. 廖少芳女士回應表示：(i)《最低工資條例》是在全港推行，並不限於深水埗區，勞工處曾就有關議題與民政事務總署聯絡。(ii)由於現時未有勞工處書面回覆的詳細資料，她亦明白議員關注深水埗區的情況，因此民政處會向勞工處反映委員希望能在深水埗區多舉辦宣傳活動的意見，而民政事務總署也樂於提供協助，例如協助勞工處寄出宣傳資料。

[會後補註：勞工處已於本年四月二十六日就《最低工資條例》於深水埗區出席由民政事務處舉辦的講座。]

62. 主席表示：(i)理解委員憂慮現時單幢式樓宇可能只聘請一名保安員，而由於法團要符合《最低工資法例》的要求，在法例實施後，法團便需重新制訂保安員的上班時間，如將每天十二個工時減至八個，以及檢視用膳時間的安排，以免觸犯法例，但此舉會令保安員無所適從。(ii)為符合法例，有管理公司提出增加管理費或管理費中不包括聘請保安員費用的建議，這或會違反早前和大廈所簽的合約。(iii)希望政府明白法團並不是營利機構，只能透過增加管理費以支付保安員的薪金。有關問題對法團以及在管理上不是一件好事。(iv)去年法團因購買第三者保險的問題而面對相當困難，現在五月一日生效的最低工資又是另一大困難，導致小業主不敢親身管理大廈。

63. 鄭泳舜先生表示，民政處要多了解勞福局的工作進度，以及未來的工作計劃。

64. 梁有方先生有以下意見：(i)民政處在與法團開會時一向沒有就大廈管理問題提出明確回覆，只提議法團徵詢律師的意見，現時勞福局有相同回應，但相信勞福局應懂得怎樣幫助處理有關問題，因最近政府和外判公司已就最低工資問題達成協議，並答應不會損害僱員的薪酬和福利，

讓問題得以有效解決。(ii)現時私人樓宇法團運作大多不完善，再加上最低工資問題，相信管理會更加困難。(iii)建議勞福局要盡應有本分，清楚解釋條例，以免造成混亂，使私人樓宇法團難以管理，甚至引發治安、勞資紛爭等問題，加重警方以及社會其他方面的負擔。

65. 主席總結表示，會盡快去信勞福局要求當局回覆上述問題，包括現時委員會最關注的最低工資是否包括用膳時間和假期的問題，以及澄清最低工資的計算方法。

(e) 強烈要求房委會正視和保障轄下外判服務基層員工在實施最低工資前後的權益(交通及房屋事務委員會文件 53/11)

66. 譚國僑先生介紹文件 53/11。

67. 黃瑞華女士介紹回應文件。

68. 譚國僑先生表示：(i)若有外判公司就最低工資安排取消基層員工的權益，房屋署有需要跟進。(ii)請署方檢視現時所有外判公司有否出現要求員工更改原有僱用條件和合約的情況；若有上述情況出現，房屋委員會(房委會)應諮詢法律顧問，以決定如何處理有關事宜。(iii)署方應主動與外判服務承辦商聯絡，提供相關協助和補償，以保障外判服務承辦商基層員工的原有權益。

69. 莊志達先生有以下意見及查詢：(i)房委會應調查文件提出的事宜。(ii)署方有否權力要求外判服務承辦商提供僱傭合約，以了解情況；若合約條件變差，署方會如何處理。(iii)不應待法例生效後才由勞工處跟進問題。

70. 黎慧蘭女士提出以下查詢及意見：(i)清潔工人、大廈保安員及停車場保安員等三類外判服務的員工合約期為何，以及可否續約。(ii)各公共屋邨的員工有否有薪用膳時間。(iii)署方有需要檢視情況，以了解有否不合理情況出現。(iv)對扣分制的成效有保留。

71. 郭振華先生表示，相信外判公司會按合約精神處理法例要求，但員工的工作時間可能會減少，令工作需更有效率，並擔心年紀較大的員工或未能完成工作。

72. 沈少雄先生擔心外判服務承辦商在計算最低工資的成本後，會認為無法營運並停止承辦服務，令署方須重新招標，導致服務出現真空。

73. 黃瑞華女士回應表示：(i)明白工人間中受到不合理對待時不會作出投訴，而剝削工人的情況亦不符合社會公義。(ii)房委會會因應法定最低工資的實施與服務合約承辦商保持溝通。現時有關合約是由房委會支付強積金及替假工人薪金，以為清潔服務合約投放更多資源。(iii)根據房委會的外判服務合約，保安員的編制是三更制，署方會盡量維持和保障非技術工人的福利。(iv)房委會對外判服務合約非技術工人提供的工資，不會低於法定最低工資時薪 28 元的要求。(v)為保障非技術工人的權益，署方會要求外判服務承辦商提供員工合約，並跟進違規情況。(vi)清潔工人、大廈保安員及停車場保安員的合約是三年制，並會每年因應統計處的「工資及薪金總額按季統計報告」的工資指數調整薪金。(vii)會在法例實施後加強檢視違規情況。(viii)由五月一日起招標的服務合約，所有投標的服務承辦商都要符合法定最低工資水平的要求。(ix)房委會制訂合約時會訂明所需服務的員工人數及總工作時數，並規定全職員工的人數要多於兼職。(x)署方及服務承辦商若需終止合約要有通知期，故服務不會出現真空情況。(xi)若委員發現違規個案，可轉介署方跟進。

74. 譚國僑先生表示：(i)同意要維持社會公義的說法。(ii)署方有需要進一步跟進問題。(iii)建議詳列現時外判服務承辦商的合約模式，以及了解員工有否獲有薪用膳時間和假期。(iv)不同意待五月一日才檢視情況。

75. 主席總結表示知悉房屋署的匯報，並請署方跟進問題。

(1) 九龍專線小巴第 10A號線(南昌站/富昌邨至又一城)總站由南昌站縮短至富昌邨之改道建議(交通及房屋事務委員會文件 40/11)

76. 張寶琪先生介紹文件 40/11，並補充表示，有區內小巴營辦商表示正考慮入股現時營運 10A號線的公司，但認為需減少兩部車輛以減少虧蝕，故若委員會支持文件提出的建議，運輸署會通知營辦商繼續商討有關安排。

77. 黎慧蘭女士支持調整小巴 10A號線的改道建議，但她認為署方安排減少 10A號線車輛的同時，亦須同步處理早上繁忙時間交通服務不足的問題。她表示，由於現時 702A號巴士線只在每天早上七時十分及七時二十分開出特別班次，但有關安排對在八時半才上課的學生沒有幫助，故署方應考慮加開有關巴士班次或調整服務時間。她並查詢 10A號線減車安排的時間表。

78. 劉佩玉女士對有關事宜有進展表示歡迎，並提出以下查詢及建議：(i)署方有否評估 10A號線改道的影響，以及如何確保減少服務車輛後，居民的候車時間不會延長。(ii)10M號線的候車時間長，服務質素亦不理想。(iii)請署方密切監管 10A及 10M號線的服務質素。

79. 王桂雲女士表示：(i)關注新營辦商如何改善 10A及 10M號線的服務質素，包括司機服務態度欠佳及班次不準的問題。(ii)署方應先計算改道後的行車時間是否足以支持減少兩部小巴而不影響原有的服務水平。(iii)小巴每天上午九時多需要到供應站補充燃料，浪費了服務時間。(iv)希望署方在七月底前落實改善方案。(v)建議在巴域街增設分段收費。

80. 主席請署方同時考慮更換巴域街老化的欄杆。

81. 莊志達先生表示：(i)雖然居民與委員均擔心 10A及 10M號線有機會在七月開始停止服務，但仍然需要小心處理有關事宜。他擔心現有營辦商可用以退為進的策略增加利潤，令原有服務變差。(ii)由於改道建議令行車路線縮短，

在成本下降的情況下，署方應探討有關營辦商是否有減低車費的空間。

82. 譚國僑先生提出以下意見及查詢：(i)行車時間縮短和服務車輛減少，均可大幅降低營辦商的成本，但卻不能維持原有候車時間六至七分鐘的服務水平，故對居民來說並非很理想。(ii)居民期望新經營者可改善服務質素。(iii)署方應着手處理早上繁忙時間的交通問題。(iv)新營辦商洽購現有營辦商公司的詳情。

83. 郭振華先生表示：(i)若營辦商因營運成本上升導致經營困難，委員會會理解；相反，若因經營不善導致服務管理有問題，署方便有責任跟進監察。(ii)不反對文件的建議，但建議署方評估有關安排對繁忙時段的影響，以及檢視營辦商在成本下降後，有否空間調整車資。

84. 梁有方先生表示：(i)不反對文件的建議，但擔心在署方沒有施以罰則的情況下，營辦商可藉機威脅署方改變服務條件，以獲取最大利益。長遠來說，政府應制訂合適的政策及罰則，避免有關問題出現。(ii)期望新營辦商可改善服務，以及不加價和提供優惠。

85. 張寶琪先生回應表示：(i)新營辦商有意完全入股現有營辦商的公司，而現有營辦商將不再經營。(ii)署方與現有營辦商已探討不同方案，但對方仍維持不再經營的決定。(iii)新營辦商表示，由於 10A及 10M號線的客源不理想，若要維持現時車費，便需要減少兩部車輛以減少虧蝕。(iv)若委員會支持文件提出的方案，有意入股的營辦商便會繼續與現有營辦商商討入股的細節，並希望可在五月初完成有關程序。(v)當有關營辦商完全入股現有營辦商的公司後，署方便會實施文件提出的建議。(vi)經評估有關支出及收入後，署方認為 10A及 10M號線的減價空間很有限，但會與營辦商研究其他措施的可行性，包括提供分段收費及優惠。(vii)10A號線總站由南昌站改至富昌邨以及調整車輛數目後，對原有服務水平影響不大，繁忙時段班次只會微調為七

至八分鐘一班。(viii)早上最繁忙的時段為七時至七時半，現時平均候車時間約為十分鐘，預計落實新安排後，居民的平均候車時間會增加二至三分鐘，但署方會與營辦商研究其他方法的可行性，希望可以加強繁忙時間的班次。(ix)會與巴士公司跟進 702A號線加班的建議。(x)改道後，原來在南昌站乘坐 10A號線小巴的乘客可步行約 300 米往返富昌邨西邨路。(xi)會跟進巴域街增加分段收費的建議。

86. 譚國僑先生要求新營辦商不要在半年內加價，以及改善現有的服務管理。

87. 莊志達先生建議由公共交通工作小組邀請新營辦商在小組會議上跟進改善措施。

88. 主席總結表示，鑑於有新營辦商有意入股繼續營運 10A 及 10M號線，委員會不反對署方落實建議。

(n) 在深水埗加設更多港鐵特惠站(交通及房屋事務委員會文件 42/11)

89. 吳美女士介紹文件 42/11，並表示香港鐵路有限公司(港鐵)的文件未有清楚回應可否加設更多港鐵特惠站。

90. 譚國僑先生建議由秘書處於會後向委員收集加設港鐵特惠站的建議地點，然後一併交予港鐵考慮。

91. 主席同意由秘書處向委員收集加設港鐵特惠站的建議地點，然後去信要求港鐵考慮有關建議。

(o) 強烈反對港鐵加價(交通及房屋事務委員會文件 43/11)

(p) 要求港鐵擱置加價申請 改善服務質素(交通及房屋事務委員會文件 44/11)

92. 劉佩玉女士介紹文件 43/11。

93. 施德來先生介紹文件 44/11。

94. 鄭泳舜先生對港鐵去年在賺取一百二十億元的情況下

仍然加價，加速通貨膨脹，表示非常不滿。他亦不滿港鐵未改善深水埗港鐵站的服務設施，包括升降機工程，並要求港鐵盡快提升服務質素。

95. 黃志勇先生表示，港鐵有責任聽取委員的意見。他對港鐵未有派員出席會議感到不滿，並認為現時港鐵的票價調整機制忽略了市民的負擔能力。

96. 梁有方先生表示：(i)港鐵並不是純商業機構，採用可加可減機制並不合理。(ii)港鐵帶頭引起加價風氣，未有盡社會責任。(iii)現時的票價調整機制有需要檢討。(iv)港鐵雖有大量資源，但卻未有改善站內設施，包括為所有車站增設幕門、洗手間及無障礙通道等。

97. 施德來先生表示：(i)港鐵的營運效率不足，常出現如最近發生的油麻地港鐵站故障的事故，建議當局考慮將港鐵的加價申請與服務表現掛勾。(ii)深水埗港鐵站內座位不足，亦沒有升降機和洗手間，以及足夠的扶手電梯。

98. 劉佩玉女士表示：(i)對港鐵未有派員出席會議感到失望。(ii)對港鐵公司最近推出的加價抗通脹廣告感到非常諷刺。(iii)港鐵近年有很多事故，服務質量並不理想，亦未有改善站內的服務設施。

99. 郭振華先生表示，港鐵可以在可加可減機制下提出加價，但政府作為大股東，應提供優惠政策補貼市民。他並舉出中華電力有限公司大股東補貼長者電費的例子予當局參考，以顯示大股東如何盡對社會的責任。

100. 譚國僑先生表示當局可從制度着手，設立票價穩定基金，在政府的部分分紅中撥出資源補貼市民。

101. 主席總結表示，委員會對港鐵未有派員出席會議表示遺憾，並議決去信港鐵表達反對有關加價決定的意見，以及要求該公司改善有關交通服務質素及設施。

102. 主席於下午七時三十分宣布休會，並定於二零一一年四月二十一日下午二時十五分舉行第二十次會議續會。

深水埗民政事務處

區議會秘書處

二零一一年六月