

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十三次会议记录

日期： 2013 年 12 月 5 日(星期四)

时间： 下午 2 时 35 分

地点： 九龙城民政事务处会议室

出席者：

主席： 李 莲议员, MH

副主席： 郑利明议员

委员： 王惠贞议员, SBS, JP (于下午 3 时 00 分出席)

(于下午 4 时 08 分离席)

萧妙文议员 (于下午 4 时 16 分离席)

李慧琼议员, JP (于下午 3 时 23 分离席)

萧亮声议员

刘伟荣议员, JP (于下午 5 时 07 分离席)

张仁康议员 (于下午 5 时 36 分离席)

劳超杰议员 (于下午 4 时 05 分离席)

黄以谦议员 (于下午 4 时 28 分离席)

何显明议员, MH (于下午 3 时 07 分出席)

莫嘉娴议员 (于下午 2 时 45 分出席)

陆劲光议员 (于下午 4 时 05 分离席)

吴奋金议员

杨永杰议员

梁美芬议员, SBS, JP (于下午 3 时 23 分离席)

左汇雄议员

杨振宇议员

吴宝强议员

潘国华议员

任国栋议员 (于下午 2 时 47 分出席)

黄润昌议员

萧婉嫦议员, BBS, JP (于下午 6 时 00 分离席)

秘书： 翟晓恩女士 九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

缺席者： 潘志文议员

列席者： 温志扬先生 九龙城民政事务助理专员
司徒志华先生 运输署高级运输主任(九龙城)
张世良先生 运输署工程师(红磡)
梁德志先生 运输署工程师(九龙城)

何国安先生	香港警务处九龙城警区行动主任
李鋈华先生	香港警务处九龙城警区交通队主管
吴家鸿先生	路政署区域工程师(九龙湾)
郭智全先生	路政署区域工程师(红磡)

应邀出席者：

议程三、七及十三	黄秀娟女士	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)
	梁宏昌先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任
	潘逸豪先生	九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务主任
议程四	赵浩明先生	运输署高级运输主任(巴士及铁路科)
	黄秀娟女士	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)
	梁宏昌先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任
	潘逸豪先生	九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务主任
	冼志贤先生	新世界第一巴士服务有限公司经理(策划)
	马志豪先生	新世界第一巴士服务有限公司策划主任
议程八	李浩天先生	路政署工程师/上坡设施(1)
议程十一及二十	黄秀娟女士	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)
	梁宏昌先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任
	潘逸豪先生	九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务主任
	李建乐先生	新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司公众事务经理
议程十七	司徒永国先生	高级环境保护主任(评估及噪音)6
议程二十一	李建乐先生	城巴有限公司公众事务经理
议程二十二	黄伟文先生	运输署工程师/启德发展

* * *

交通及运输事务委员会（下文简称「交运会」）主席欢迎各委员及部门代表出席会议。

通过上次会议记录

2. 第十二次会议记录无须修订，获得通过。

续议事项

关注旅游巴在土瓜湾区内引致的问题

3. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生向委员简介 2013 年 9 月及 10 月的访港旅客数字，并与去年同期的数字作比较，指出 2013 年 10 月登记访港入境团的数目较去年同期减少大约一半。警方会密切留意相

关情况，并会继续在五个旅游巴违例停泊情况较严重的黑点加强执法。虽然旅游巴违例停泊的情况在过去数月有所改善，但在 11 月开始有轻微恶化趋势，警方承诺会投放更多资源执法。

4. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示，运输署现正就透过短期租约形式在崇安街增加旅游巴泊位的建议与反对人士进行磋商。**张先生**表示有关在贵州街近安庆大厦位置设立旅游巴上落禁区的地区咨询已经完成，现正与持反对意见人士磋商有关建议。

5. **潘国华议员**表示旅游巴在区内违例停泊的情况再次出现恶化的迹象，希望警方能继续留意旅游巴违例停泊的问题，并促请运输署能加快处理议员提出的改善方案，包括在新码头街小园地扩展行人通道的建议。

6. **李慧琼议员**同意旅游巴违例停泊的情况再次出现恶化的迹象，故希望运输署及警方加紧留意。另外，**李议员**希望运输署能积极与持反对意见人士接触，以便尽早达成共识。就增加旅游巴泊位的建议，**李议员**重申应以短期或试验性质实行，并按实际情况作调整。此外，**李议员**向运输署查询有关旅游业界使用临时停车场作上落客之用一事的进展。

7. **劳超杰议员**表示虽然警方对旅游巴违例停泊的检控数字有所增加，但由土瓜湾到天神嘉诺撒学校一段的违例停泊情况仍然相当严重，周末时更出现三线泊车及旅客霸占整条行人通道的情况。**劳议员**表示不少市民就旅游巴违例停泊的问题作出投诉，故希望警方能增加资源，加强执法，并考虑在未有预先警告的情况下对违例人士作出检控。

8. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示会继续密切留意旅游巴违例停泊的情况，亦会调配资源到天神嘉诺撒学校附近路段巡查，遇到旅游巴违例停泊时会作出适当的执法行动。

9. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示运输署一直有与反对人士就利用短期租约形式增加旅游巴停泊位置的建议进行磋商，希望尽快达成共识。**张先生**表示署方及警方与旅游业界一直设有沟通平台，以讨论旅游巴在区内停泊的问题，现时暂未收到业界的反对意见。惟署方对停车场营办商是否应提供停泊优惠予旅游巴一事保持中立。

10. **李慧琼议员**向运输署查询，是否曾就确保旅游巴能使用临时停车场并作上落旅客之用的建议，与旅游业界沟通。

11. **运输署工程师(红磡)张世良先生**备悉委员的意见，会在不同的平台与警方及业界作沟通，并会向委员汇报有关工作进度。

12. **主席**表示旅游巴在区内违例停泊的情况一直存在，故希望警务处能增加人手及资源以应付交通问题，同时亦希望运输署能尽快就改善区内旅游巴停泊情况作出实际跟进措施。

13. **张仁康议员**查询有关在新码头街小园地扩展行人信道的工程进度，并要求运输署及路政署在每次的会议中，提供有关曾在会议上承诺进行的工程的进度表，以供委员参考及监察进度。

14. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示在 2013 年 8 月已经在新码头街小园地进行掘根及探井的工序，并与运输署及康乐及文化事务署进行视察。**郭先生**表示由于部分树根不允许被移走，故须调整行人通道的斜度作配合，惟测量结果显示于该位置未能建造一条符合测量标准，同时能够保留树根及斜度为一比十二的行人通道，署方已将有关结果通知运输署。

15. **黄润昌议员**建议兴建楼梯代替行人通道，以解决相关限制，并希望相关部门能尽快提出其他解决方案。

16. **潘国华议员**表示在幸福大厦及小园地之间已有行人小径，故查询兴建行人通道的可行性及相关要求。

17. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示以兴建楼梯的方式扩展行人小径是可行方法，惟署方会与运输署再作商讨。

要求改善启晴邨及德朗邨的交通配套

18. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示启晴邨及德朗邨对公共交通服务需求有轻微上升，署方会密切留意并作调整。**司徒志华先生**表示署方计划提早第 5D 号线（由德福花园开往红磡方向）下午首班车之开出时间至下午 3 时 05 分；另外，署方会尽快落实延长第 5M 号线的服务时间至晚上 11 时 30 分，并期望在 2013 年年底或 2014 年年初实施有关安排。

[会后补注：上述九巴第 5D 号及第 5M 号线服务调整已于 2013 年年底实施。]

19. **九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士**表示九龙巴士(一九三三)有限公司（下文简称「九巴」）会密切留意乘客量的转变，在适当时会增加班次以应付乘客需求。

20. **杨永杰议员**表示运输署若使用现时的乘客量作统计并不准确，因现时巴士班次疏落，居民会因候车时间过长而选择不乘坐巴士。**杨议员**建议运输署先增加巴士班次及延长服务时间，再与乘客人数作比对，以得出相关乘客量的数据。

21. **杨振宇议员**向运输署查询如何评估居民乘搭巴士的数量。

22. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方会参考房屋署及巴士公司的数据来评估乘客量。据署方观察，启晴邨的入住率大概有六至七成，而巴士乘客量虽有上升，但整体而言，住户对巴士服务的需求暂时并没有大幅增长。署方会继续留意巴士班次及乘客量，再按需求在巴士服务上作调整。

23. **黄润昌议员**表示启晴邨当中的九成单位已被居民领取，居民对交通服务的需求将因而会大幅增加，因此认为运输署的说法并不合理。

24. **杨永杰议员**重申居民是因为巴士班次疏落及候车时间过长而不选择乘搭巴士，故以现时的巴士乘客量来决定会否增加班次并不合理。

25. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示会再检视实际需求情况，并在需要时调整巴士班次服务。

26. **任国栋议员**建议到启晴邨及德朗邨作实地视察，以了解居民交通运输方面的需要。**任议员**表示居民已经入伙，惟配套设施齐后，并未能配合居民需要。

27. **杨永杰议员**同意到启晴邨及德朗邨作实地视察的建议。

28. **主席**总结有关委员意见，表示启晴邨大部分的居民已经入伙，惟运输署缺乏规划，只是在有需要时才作出调整，因而并未能满足居民需要。

[会后补注：有关实地视察已于 2014 年 1 月 17 日进行。]

新议事项

配合西港岛线通车的公共交通服务之修订重组计划 (文件第 68/13 号)

29. **运输署高级运输主任(巴士及铁路科)赵浩明先生**介绍文件第 68/13 号。

30. **吴奋金议员**表示在修订方案中，第 113 号巴士线的车辆数目比原有的减少了四部，而不论在繁忙时间及非繁忙时间其建议班次亦较现时疏落。**吴议员**表示由于修订方案缩短了第 113 号线的行车路线，前往港岛西区的乘客因而需要换乘另一巴士线或其他交通工具，在延长整体交通时间之余，但车费又与现时无异，故市民将难以接受有关修订方案。

31. **萧亮声议员**对搁置取消第 113 号线的建议表示欢迎，并要求保留原有的行车路线。此外，**萧议员**希望运输署能在西港岛线全面通车及掌握实质的乘客量数据后，才研究调整或缩短路线。

32. **黄以谦议员**向运输署查询，若在西港岛线通车后三个月内，经观察后的乘客量未有减少，运输署是否仍会对第 113 号线作出调整。**黄议员**表示，若运输署取消位于伯爵街、界限街及上环德辅道西近永安百货公司的车站，居民定必反对。另外，**黄议员**表示由于有不少学生由彩虹乘坐第 113 号线到九龙城区上学，故向运输署查询缩短行车路线至黄大仙的原因，及居民可以直接到达九龙城区的方法。

33. **黄润昌议员**表示即使西港岛线及南港岛线(东段)通车后，居民仍然缺乏足够的过海交通工具，乘容量并不会因此而显著分散，只有当沙田至中环线（下文简称「沙中线」）一并通车后，乘客量才能显著分散。**黄议员**要求巴士公司增加第 101 号线在早上繁忙时间的巴士班次；另外，鉴于第 113 号线的行车路线建议缩短，加上乘客因须换乘其他巴士而花费更长时间，故巴士公司应下调车费。

34. **吴宝强议员**对第 113 号线的修订方案表示反对，并希望保留原有路线。**吴议员**表示由龙城旧区到启德旧机场乘坐第 101 号线过海需要步行一段很长路程，而第 113 号线是龙城旧区唯一一条过海巴士线，若再缩短第 113 号线的行车路线，将为居民带来不便。另外，**吴议员**表示在修订方案，乘客需在早上繁忙时间换乘两程巴士而受候车之苦，并不合理。

35. **郑利明议员**表示在修订方案中，龙城旧区的居民未能直接到达彩虹，故向运输署查询第 113 号线缩短路线至黄大仙的原因。另外，**郑议员**向运输署查询换乘优惠的详情，及乘客是否要在指定的某几个车站换乘才能享有优惠，并表示第 113 号线与第 101 号线重迭的路线不多，居民要步行一段较长的路程才能换乘巴士，故难以接受修订方案。

36. **运输署高级运输主任(巴士及铁路科)赵浩明先生**就委员意见综合响应如下：

（一） 第 113 号线行走九龙城区内的路线不变，有鉴于大部分在九龙城

区上车的乘客大多在湾仔、皇后大道东及上环一带下车，故署方并没有在港岛区缩减此路段的车站。署方在调整路线时，考虑到现有第 113 号线在九龙较北及西区所行走的路段将与铁路重迭，而在非繁忙时间的载客量只有大概三成，署方考虑到在铁路通车后第 113 号线可能会有乘客量流失，故提出相关方案。

(二) 署方明白巴士换乘措施可能会对往来西区的乘客带来一点不便，惟乘客可以在第 113 号线及第 101 号线行走路线的同一车站换乘：如乘客由中环往黄大仙方向，可在上环德辅道中无限极广场的车站换乘；若乘客由黄大仙往中环方向，可在金钟道太古广场或中环置地广场外换乘，均为同一车站。署方亦备悉有关委员希望保留第 113 号线原有行车路线及下调车费的建议。

(三) 署方明白九龙城区内有不少学生需到彩虹上学。署方认为他们除了可乘搭现有第 113 号线外，也可选择其他巴士路线如九巴第 17 号线。

37. 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士表示九巴是根据车辆行车里数及车费调整等级表厘定收费：基于第 113 号线在修订方案中的路线与原本的路线属车费等级表中的同一级别，故没有作出车费调整。另外，黄女士表示第 113 号线及第 101 号线能够于同一车站换乘，但不代表必须在指定的某一至两个车站才可享有换乘优惠，乘客只要在指定时间内乘搭所需换乘的巴士便可享有相关优惠。

38. 黄以谦议员向运输署查询有关调整第 113 号线的实施时间及是否会向委员介绍最终的调整方案。

39. 任国栋议员向巴士公司查询第 113 号线在调整路线后的行车里数，并表示运输署应让市民有选择乘搭铁路或巴士的权利，故不应在西港岛线通车后便立即对第 113 号线作出调整。

40. 郑利明议员表示第 113 号线是唯一一条行走彩虹至西区的巴士路线，故要求运输署再考虑有关修订建议。

41. 莫嘉娴议员表示市民需要负担同样的车费，但却要用更多时间换乘，故换乘优惠并没有为市民提供实际得益。莫议员表示由于西港岛线通车并未能惠及九龙城区的居民，故反对运输署取消唯一一条行走九龙城区及港岛区的巴士路线，并要求运输署在沙中线通车后才提出有关巴士路线的调整安排。

42. **陆劲光议员**同意西港岛线通车未能惠及九龙城区的居民，故于现时讨论调整巴士路线并不恰当。**陆议员**向运输署查询，调整班次所需乘客量的客观标准。

43. **左汇雄议员**表示在观塘线延线及沙中线通车前，强烈反对缩短第 113 号线。**左议员**认为运输署妄顾了乘客需要快捷及点到点巴士服务的需要。

44. **运输署高级运输主任(巴士及铁路科)赵浩明先生**表示根据以往开通新铁路的经验，署方会在新铁路开通的三个月内作乘客量调查，而乘客的出行模式亦大致能在此段时间内反映，署方会根据数据作调整班次的准则。**赵先生**表示西港岛线预计于 2014 年下半年通车，署方正收集意见以研究方案的可行性，若有实施巴士线调整方案及时间表，署方会再咨询委员的意见，而实施计划的时间初步设定为铁路通车后三个月。另外，由于修订方案中第 113 号线与原本路线同属一个收费级别，故未有作出车费调整。而巴士公司在调整车资时，亦要考虑类似巴士路线的收费。**赵先生**解释选择以第 101 号线作为修订方案后第 113 号线的换乘路线，是由于现时乘搭第 101 号线的大部分乘客在过海后都会下车，而第 101 号线的巴士班次较密，故原本乘坐第 113 号线往西区的乘客，仍可在第 113 号线缩短路线后，换乘有载客空间及班次较密的第 101 号线到达西区。**赵先生**备悉委员对第 113 号线车费调整，以及在西港岛线通车前暂不应调整第 113 号线行车路线的建议，并会就此再作研究。

有关窝打老道车辆冲灯事宜 (文件第 69/13 号)

45. **何显明议员**介绍文件第 69/13 号。

46. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**向委员简介在窝打老道向塞拉利昂隧道方向设置的四组交通灯，以及在塞拉利昂隧道南行向旺角方向设置的冲红灯摄影系统。

47. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示运输署已在 2012 年 4 月向立法会财经事务委员会取得拨款，扩展现有冲红灯摄影系统，并在全港四十个新增地点安装有关系统。署方设有四个准则以决定冲红灯摄影系统的安装地点：（一）交通意外纪录，特别是因驾驶人士不遵守交通灯号而发生意外的纪录；（二）驾驶人士冲红灯的普遍程度；（三）冲红灯摄影系统是否平均分布以收阻吓作用；及（四）有关地点是否适合安装冲红灯摄影系统。窝打老道向塞拉利昂隧道方向的位置并不在四十个新增的安装地点范围内，但在窝打老道及歌和老街南行线的灯位将会新增冲红灯摄影系统。

另外，署方亦备悉议员有关延长窝打老道双白线的建议。

48. **陆劲光议员**表示留意位于窝打老道及联合道路口，窝打老道天桥下的交通灯位曾出现视线受阻的情形，而在该路段行走的车辆时速较快，容易造成意外。**陆议员**认为该路段符合运输署提出设置冲红灯摄影系统的要求，期望署方再考虑于该路段安装有关系统。

49. **何显明议员**表示位于窝打老道向塞拉利昂隧道方向的路段十分繁忙，为避免严重交通意外发生，署方应在资源许可的情况下，为此路段安装冲红灯摄影系统。**何议员**向运输署查询是否会再调整四十个新增安装冲红灯摄影系统的地点。

50. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示会研究相关交通灯是否存在委员所提及的问题，并指出由于资源所限，署方会依据上述设置准则，决定安装冲红灯摄影系统的地点。**梁先生**表示署方会研究是否可使用其他道路措施以改善行车情况。

51. **何显明议员**表示运输署除了考虑延长双白线外，亦可考虑在双白线前加设道路标记，提早指示车辆的行驶方向。

52. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**备悉相关意见。

有关：太子道西交通灯事宜 (文件第 70/13 号)

53. **黄以谦议员**介绍文件第 70/13 号。

54. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**简介在太子道西及伯爵街交界往旺角方向的道路情况，指出该路段有四条行车线，道路的左右两边各设置两组交通灯，由于在左边近行人路设有巴士站，巴士停站时可能会阻挡左边两组交通灯号，若驾驶人士不熟悉该路段，会有冲红灯的机会，惟驾驶人士若小心观察，亦能看见右边的两组交通灯。**李先生**表示在上述路段曾发生有人受伤及无人受伤的交通意外数目，分别为两宗及六宗。

55. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示署方已于去年把该交通灯号的直径由二百毫米增至三百毫米，并在交通灯号后设置黑色背板，使驾驶人士更容易看见。另外，署方亦在交通灯号前设置两个交通标志牌，提示驾驶人士前方有交通灯号。虽然署方认为交通灯号的设置位置合适，但亦留意到车辆在晚间时段于该路段的车速较快。署方明白居民的关注，故建议在交通灯号前再增设一个交通标志牌以提醒驾驶人士。

56. **黄以谦**议员表示运输署的方案未能解决偶尔因有驾驶人士不熟悉该路段而冲红灯的情况，故建议在太子道西海伦苑外设置悬臂式交通灯，横跨行车路段，以便驾驶人士更容易看见设置于道路中心的交通灯号。另外，**黄**议员表示运输署需留意设置交通标志牌的位置，以确保驾驶人士能够看见。

57. **运输署工程师(九龙城)梁德志**先生表示署方曾研究是否能在该路段设置悬臂式交通灯号，惟经路政署进行探井工序后，发现行人路段下有不少地下管道，而设置悬臂式交通灯号需要一个比较大的地基，故在该路口设置悬臂式交通灯号并不可行。署方会与警方作出协调，监察冲红灯的情况。

58. **何显明**议员向运输署查询是否可在该路段较高的位置设置交通灯号。

59. **黄以谦**议员表示该路段在道路设计上并没有出现重大的问题，但有关交通灯的设置地点可能会导致严重交通意外。

60. **运输署工程师(九龙城)梁德志**先生表示若交通灯号设置于过高位置，部分驾驶私家车的人士可能未能看见交通灯号，故路边交通灯需在设置高度当中取得平衡。署方会考虑在该路段利用道路改善措施减低驾驶人士因未能看见交通灯号而发生意外的机会。

61. **主席**总结委员意见，表示希望运输署作多方面研究，以改善有关道路交通灯号的设计，减少意外发生的机会。

有关红荔道半岛豪庭对开巴士站增设上盖事宜 (文件第 71/13 号)

62. **张仁康**议员介绍文件第 71/13 号。

63. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示在第一次咨询时，发现不少地下管道及设施，不宜兴建巴士站候车上盖；而在第二次咨询时，署方曾与巴士公司研究，建造比较轻巧的候车上盖，但有关上盖因可能会影响地下设施的维修，故被迫搁置计划。署方会继续在设计上作出研究，以期能解决因地下管道及设施维修事宜的限制。

64. **九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务主任潘逸豪**先生表示在第一次申请时，运输署回复该处有不少地下管道及设施，不宜兴建巴士站候车上盖。九巴在第二次申请时，曾提出以人手掘路及建设较轻便的候车上盖，亦曾提议邀请渠务署及水务署作实地视察，惟运输署的回复是有关上盖可

能会影响地下设施的维修，故被迫再次搁置计划。

65. **刘伟荣议员**表示有关巴士站上盖的桩柱并非必须设置在行人路上，运输署可考虑在附近的地方建造桩柱。

66. **张仁康议员**表示得悉有新技术，可容许在地下设施上兴建巴士候车上盖，故希望运输署研究是否容许利用新技术兴建有关巴士候车上盖。

要求路政署提供窝山升降机工程进度时间表 (文件第 72/13 号)

67. **郑利明议员**介绍文件第 72/13 号。

68. **路政署工程师/上坡设施(1)李浩天先生**表示于 2013 年 3 月已就事件进行第一次咨询，并且进行勘探、研究及初步设计工作。而署方亦已在 2013 年 8 月进行第二阶段的土地勘探，并就相关资料作分析及研究。署方亦根据委员及公众的建议对初步设计作出修改，并主要分为两部分：

- (一) 在升降机塔方面，署方拟增加升降机塔的玻璃面积及减少横梁数目，令结构更为通透和简洁，并加强相关的环境美化工程；而在升降机的后方为百叶设计，用作抽风之用，署方会在此加设修饰的框架以改善外观；及
- (二) 署方在研究有关结构数据时，发现有需要把行人天桥的一端延长约六米至文福道花园范围，延伸的桥面部分与花园的地面相约，故不会对一般使用花园的人士造成影响。但延伸部分及有关的地基工程与现有的圆型石屎凉亭重迭，故有需要将此移除。另外，署方会在行人天桥的两侧及出口位置加设植物，以改善外观。

69. **郑利明议员**查询窝山升降机工程进度的时间表。

70. **路政署工程师/上坡设施(1)李浩天先生**表示正在检讨有关工程的时间表。

71. **刘伟荣议员**表示设施能让市民尽快使用才是重点，并向路政署查询有关工程的检讨时间表。

72. **萧亮声议员**表示由于设施邻近民居，故希望路政署能考虑垂直绿化设施，以改善其外观。

73. 路政署工程师/上坡设施(1)李浩天先生表示，当署方有确实的时间表时，会再向委员简报。李先生表示署方曾考虑垂直绿化措施，惟升降机塔颇高，在维修及保养方面较有困难，加上窝打路道的行人和交通亦比较繁忙，在维修时会有交通和安全考虑。故此，署方建议在地面种植植物，以绿化环境。

74. 主席向路政署查询落实有关工程的时间表。

75. 张仁康议员向路政署查询在项目管理中，有关工程「最早开始，最早完成」及「最晚开始，最晚完成」的时间。

76. 郑利明议员向路政署查询在设计上是否曾遇上任何困难，致令工程项目商讨已久，但未有显著进展。

77. 路政署工程师/上坡设施(1)李浩天先生表示若署方有落实工程时间表及其细节时，会再向委员简介。

要求石鼓街常盛街设右转灯位分流车辆纾缓挤塞问题 (文件第 73/13 号)

78. 郑利明议员介绍文件第 73/13 号。

79. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生简介从石鼓街进入港岛区的行走路线。在现有的道路设计下，驾驶人士需要从石鼓街左转至巴富街，再进入公主道过海；若设立右转灯位，车辆右转至常盛街后，将左转入佛光街，再转入忠孝街及忠民街，然后进入公主道。李先生表示明白允许驾驶人士在石鼓街右转是另一纾缓挤塞问题的方法，惟此路线较迂回。

80. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示由于石鼓街右转往红磡海底隧道或港岛方向的路线较迂回，估计较少驾驶人士会选用。另外，若车辆可以在石鼓街常盛街交界右转，便需要缩减其他行车方向的交通灯号时间，以让车辆可以右转往常盛街。署方表示在早上时段常盛街的车流较多，缩减其行车方向的灯号时间会减少常盛街行车容量，故建议维持原有的交通安排。署方亦会就石鼓街以及常盛街的学车问题向驾驶教师团体作出反映。

81. 郑利明议员表示在早上繁忙时间，整条石鼓街会出现挤塞情况，若可以允许车辆右转进入常盛街，纵然行车路线较长，但可为驾驶人士提供多一个选择。

82. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方备悉相关的建议，并会

待交通流量容许下再检视。

对环海街交通问题的关注(文件第 74/13 号)

83. 刘伟荣议员介绍文件第 74/13 号。

84. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生简介在环海街及戴亚街一段，黄埔花园第十期停车场及大环山泳池附近的交通情况，指出在环海街近大环山泳池的路段已划为「上午 7 时至下午 7 时」禁止车辆停泊区，而在戴亚街的路段亦已设置「中午 12 时至下午 7 时」禁区巴士停泊的标志。

85. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示署方希望延长现时在环海街的「上午 7 时至下午 7 时」禁止车辆上落客禁区范围至黄埔花园第三期位置，并会再检讨实际情况；署方同时会考虑设置行人过路设施的可行性。

86. 刘伟荣议员对运输署拟延长「上午 7 时至下午 7 时」禁区表示认同，惟现时在禁区内亦有不少车辆停泊在禁区位置，有机会阻碍车辆进入黄埔花园第十期停车场，故希望警方多加留意。

87. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生备悉相关意见，并会派员加强巡查，特别是在的士换更时间，期望能改善违例泊车的情况。

要求繁忙时间增加 113、103、101、111、18 及 17 号巴士班次 (文件第 75/13 号)

88. 郑利明议员介绍文件第 75/13 号。

89. 左汇雄议员表示收到不少居民投诉指第 17 号巴士线营运情况并不理想。在繁忙时段，乘客需要等候二十至三十五分钟一班车，而且在中途站经常出现客满的情况，反映在繁忙时段的巴士班次不足。左议员向运输署查询第 17 号线的脱班统计数字，亦要求运输署加紧监察第 17 号线的营运情况。

90. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方会要求巴士公司作出资源调配，以减少乘客在繁忙时段的候车时间。署方亦已在 2013 年 9 月因应开学情况，要求巴士公司在早上繁忙时段增加第 17 号线的班次，而该线服务大致上亦能应付乘客需求。另一方面，司徒先生表示由于乘客对第 18 号线的需求未见有增长，故暂未有增加该路线巴士班次的计划，但

署方亦会继续密切留意，若出现班次不稳的情况，署方会要求巴士公司作出改善措施，例如调整行车时间或调配车辆，以稳定班次。

91. 九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生表示若发现巴士班次出现不稳定的情况，或出现中途站较多乘客等候巴士时，九巴会作出车务调动，并会在中途站加开特别班次，以疏导乘客。有鉴于第 17 号线于早上繁忙时间的需求较大，九巴在 2013 年 9 月已经在马头围道的中途站开出往何文田方向的特别班次以疏导乘客。另外，由于观塘道的交通较为繁忙，因此由观塘总站开出往何文田方向的巴士有时会出现班次不稳定的情况，九巴会留意相关情况，并作出调整。

92. 主席总结委员意见，表示有关巴士在繁忙时间班次不足的问题一直存在，而居民亦经常反映候车时候过长，故希望运输署能密切监察相关路线，而巴士公司亦能作出实际改善。

要求保留单轨列车启晴邨站 (文件第 76/13 号)

93. 吴宝强议员介绍文件第 76/13 号。

94. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示由于九龙东环保连接系统现正处于咨询阶段，运输署须根据环保连接系统的最终落实方案才可在公共交通运输方面作出相应配合。

95. 吴宝强议员表示环保连接系统的经济效益较低，故有关当局应考虑让更多市民使用此交通工具。由于启晴邨及德朗邨有一万多户，吴议员希望当局能保留在启晴邨的车站，以增加经济效益。

96. 主席总结委员意见，表示九龙东环保连接系统现正处于咨询阶段，希望当局能听取公众意见，并考虑有关建议。

要求 5D 线于明伦街巴士站设站 (文件第 77/13 号)

97. 潘国华议员介绍文件第 77/13 号。潘议员查询有关在明伦街增设第 5D 号线巴士站的具体时间。

98. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示正积极处理有关事宜，预计在 2014 年初可落实有关建议。

[会后补注：上述九巴第 5D 号线增设巴士站已于 2013 年年底实施。]

99. 左汇雄议员对运输署及九巴决定在明伦街设置第 5D 号线车站表示欢迎。左议员表示，鉴于九巴于早上 10 时至下午 3 时 05 分以及于下午 7 时 35 分后并没有提供第 5D 号线之服务，因此认为九巴应检讨该路线的服务时间。

100. 九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生表示，会就于明伦街设置第 5D 号线车站事宜作出跟进，并会与运输署商议落实日期。

要求于红磡道加设有盖行人通道 (文件第 78/13 号)

101. 萧婉嫦议员介绍文件第 78/13 号。

102. 张仁康议员表示红磡邨及海逸豪园的居民早在香港铁路有限公司（下文简称「港铁公司」）就观塘线延线进行咨询时，提出在红磡道加设有盖行人通道，以连接黄埔站德民街出口及大环街 / 佛光街一带，惟港铁公司否定有关建议。张议员表示虽然现在并没有足够的行人流量以兴建相关行人通道，惟运输署应预计在黄埔站落成后的人流增长，从而为居民提供相应设施。

103. 路政署区域工程师(红磡)郭智全先生表示曾把于红磡道加设有盖行人通道的建议转交铁路拓展部，惟经研究后暂未有建设有关行人通道的可行性。若将来有需要时，会由运输署作出主导，并会按运输署要求兴建相关设施。

104. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示经统计后，现时红磡道的行人流量偏低，署方亦曾与港铁公司沟通，估计将来观塘线延线黄埔站落成后的人流并不会显著增加至符合兴建有盖行人通道的要求。

105. 主席向运输署查询是否可要求港铁公司于红磡道加设有盖行人通道，以及加设有盖行人通道是否只涉及兴建费用的问题。

106. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示现时红磡道的道路较平坦，阔三至四米，惟现时的行人流量并不符合兴建有盖行人通道的要求。

107. 路政署区域工程师(红磡)郭智全先生表示于红磡道加设有盖行人通道涉及详细的设计问题，亦涉及维修保养及土地使用问题。

108. **萧婉嫦议员**表示收到海逸豪园、红磡邨及维港中心居民希望加设有盖行人通道的要求，故希望运输署能考虑有关建议。另外，**萧议员**表示现时在红磡道的人流偏低属正常情况，原因是缺乏公共交通工具行走该路段，惟运输署并没有从长远的角度出发，预测在观塘线延线黄埔站落成后的人流会增加。另外，**萧议员**查询有关兴建有盖行人通道的人流数量要求。

109. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示经早前统计后，红磡道每小时的行人流量约有三百人次，署方亦曾与港铁公司沟通，将来观塘线延线黄埔站落成后，如果行人流量倍数增加亦未能符合兴建有盖行人通道的要求。**张先生**表示，若要符合加设有盖行人通道的要求，该路段每小时要有约六千人次的行人流量。

110. **萧婉嫦议员**表示不接纳运输署指出每小时至少要有六千至七千人次的行人流量才能符合加设有盖行人通道的要求，认为运输署缺乏兴建有盖行人通道的指引。**萧议员**指出在观塘线延线黄埔站落成后，该路段的行人流量必定会多于六百人次。

111. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示有关的数字谨属参考性质，同时表示观塘线延线黄埔站乃属港铁公司发展项目，希望港铁公司能够参与兴建有盖行人通道。**张先生**表示在现有的数据下，红磡道并不符合兴建有盖行人通道的要求。

112. **萧婉嫦议员**表示早前运输署的调查显示有需要兴建一条隧道由红磡永安广场接驳至红磡邨及民裕街一带，惟最后却因经费问题而搁置，故认为运输署指因现有行人流量不足而不兴建有盖行人通道的响应并不合理。

113. **主席**总结各委员的意见，表示此项目并非于短时间内能够解决，建议委员可考虑提出不同方案，在观塘线延线黄埔站落成前再作研究。

反对 8 号小巴申请延长不入何文田广场 (文件第 79/13 号)

114. **吴宝强议员**介绍文件第 79/13 号。

115. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示第 8 号专线小巴不驶入何文田广场的安排是希望能缩短小巴路线的车程，以疏导在中途站候车的乘客及减少乘客的候车时间。署方备悉委员的意见，会再与专线小巴营办商检讨相关安排，并研究调整有关第 8 号专线小巴不驶入何文田广场的实施时间或重新规划整个方案。

116. **吴宝强议员**表示何文田邨的交通配套本已不足，如第 8 号专线小巴服务有任何改动的话，将会影响不少居民。**吴议员**希望运输署能咨询何文田邨的居民，才决定落实方案。

117. **郑利明议员**表示运输署亦要留意专线小巴司机的驾驶情况。**郑议员**表示专线小巴司机在繁忙时间或晚上不会依照既定的行走路线驶入景文楼，而在何文田邨的停车场前作环形转弯，故要求警方加强检控，以免造成危险。

118. **吴宝强议员**向运输署查询是否会把咨询范围扩展至居民层面。

119. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示若要落实方案，需要考虑委员及居民的意见，惟署方亦收到投诉指第 8 号专线小巴的中途站候车时间较长，署方因此需要平衡不同乘客的需求。署方备悉各委员的意见后会再作检讨，希望能提出增加第 8 号专线小巴的营运效率方案。

120. **任国栋议员**向运输署查询有关第 8 号线不驶入何文田广场的咨询是否已经完成。**任议员**查询运输署是否可清楚表明因有反对意见而搁置原有方案，以及当运输署于将来有需要就修订方案作咨询时会应委员要求把咨询范围扩大至居民层面。

121. **吴宝强议员**表示，若运输署现时已搁置方案，可不用扩大其咨询范围；然而若运输署仍正考虑相关方案，便应扩大其咨询范围至更多持份者。

122. **郑利明议员**表示第 8 号专线小巴晚上的营运效率较低的主因，是乘客集中在巴富街运动场一带而较少在常乐街候车，故建议第 8 号专线小巴在晚上不要驶入常乐街而改以景文楼为总站。

123. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方会再考虑将现有方案修订或重新制订，并同意委员的建议把咨询范围扩大。

要求增设小巴线往来爱民邨至红磡火车站 (文件第 80/13 号)

124. **吴奋金议员**介绍文件第 80/13 号。

125. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示，若专线小巴线需增设新路线的话需要考虑一篮子因素；若只因繁忙时段有较多何文田区的乘客候车而开设新线，可能会因非繁忙时段乘客不足而导致营运困难，因而难以维持服务情况。由于专线小巴的座位有限，故署方鼓励乘客使用现

有公共交通工具(如第 8 号巴士及第 7B 号巴士)。根据现时何文田区的乘客需求, 署方对开办新专线小巴路线予以保留。

126. **吴奋金议员**表示乘客缺乏公共交通工具的选择。第 8 号巴士及第 7B 号巴士的班次较疏, 候车时间亦长, 加上第 8 号专线小巴在何文田俊文苑已经客满, 到达爱民邨时乘客已难以登车。

127. **主席**表示鉴于巴士的候车时间较长, 居民大多会选择乘搭专线小巴。不过**主席**亦认同运输署有关开设新线可能会因非繁忙时段乘客不足而导致营运不善情况的意见, 故此建议加设一条专线小巴参考线, 在繁忙时间驶入红磡火车站, 并希望运输署跟进乘客对第 8 号专线小巴线的要求。

128. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方会再研究方案, 以改善在中途站乘客的候车时间较长或未能上车的问题。另外, 署方会再与专线小巴营办商就于繁忙时间加强班次的可行性作出商讨, 并会视乎专线小巴的实际营运情况, 避免因繁忙时间加强班次, 而令票价压力增加。因此, 运输署会研究是否可利用现有资源或调配车辆来改善情况。

129. **任国栋议员**建议把专线小巴的座位增至二十个, 以提高载客量, 避免影响到现有的车辆及司机数目。

130. **吴奋金议员**表示理解运输署的说法, 故建议增设特别班次, 提供由爱民邨至红磡火车站点到点的专线小巴服务, 但同时增加小巴车辆数目, 以免影响何文田邨往来尖沙咀方向的班次。**运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方备悉相关意见, 会再与专线小巴营办商检讨现有资源是否被充分利用。就增加小巴座位的建议, 鉴于业界对此事暂时未有共识, 故需小心处理。

要求启德隧道宋皇台道出口加设隔音屏障 (文件第 81/13 号)

131. **杨振宇议员**介绍文件第 81/13 号。

132. **杨振宇议员**查询 1998 年的环境评估报告是否仍适用于现时情况, 以及环境保护署(下文简称「环保署」)是否会再在「傲云峰」及附近路段进行环境评估, 并会以甚么方法收集相关数据。

133. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国先生**表示在规划「傲云峰」初期, 发展商在申请改变土地用途时, 已经根据噪音评估报告的建议, 在楼宇座向及布局方面作出合适的噪音纾缓措施, 其中包括

在住宅大厦设置平台以减少宋皇台道交通带来的噪音影响；另外，发展商亦为因设计上的限制而仍受噪音影响的单位装置空调及优质隔音窗户。**司徒先生**表示有关的噪音来源主要来自宋皇台道，而路政署亦曾探讨在此路段加建隔音屏障及研究在地区性路段铺设低噪音物料的可行性。

134. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示要有效减低噪音，隔音屏障必须覆盖整条宋皇台道，而署方亦曾量度该路段的路面阔度，大概只有两至三米，而兴建隔音屏障需要有五至六米的距离，有鉴于宋皇台道的交通较为繁忙，故难以封闭行车线兴建隔音屏障。

135. **杨振宇议员**表示居民反映噪音的主要来源是来自启德隧道，尤其在深夜时分；由于启德隧道内有上斜路段，车辆驶经时必须加大油门，令噪音情况更为明显。**杨议员**表示环保署及路政署是否可研究在启德隧道出入口建造减低噪音的措施，隔音屏障只是其中的例子。

136. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国先生**表示噪音评估报告显示从宋皇台道传来的整体噪音量比启德隧道大，原因是宋皇台道的行车流量比启德隧道多，而且宋皇台道较接近「傲云峰」，所引致的交通噪音水平亦因此较高。因此，在启德隧道宋皇台道出口加设隔音屏障并不会对整体噪音情况带来显著改善。

137. **郑利明议员**向环保署查询「傲云峰」分别与启德隧道出口及宋皇台道的距离。**郑议员**表示运输署是否可研究在启德隧道出口加设减低车速的措施如监察车速仪器等，以减少噪音的影响。

138. **杨振宇议员**向环保署查询是否会再次量度在「傲云峰」附近的噪音量。

139. **任国栋议员**向路政署查询在技术层面上是否可在启德隧道出口的行人路段兴建隔音屏障。

140. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国先生**表示「傲云峰」的位置与宋皇台道相邻，距离约为八至十米；而启德隧道出口距离「傲云峰」大概有十至二十米。**司徒先生**表示当时的噪音评估报告已使用推算至 2013 年的交通流量进行评估，报告中评估的噪音量与现时情况大致相约；另一方面，部分面向宋皇台道的单位仍受噪音影响，而发展商亦已按《香港规划标准与准则》为这些单位提供空调及优质隔音窗户。

141. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示由于启德隧道出口有护土墙设计及泥钉，要再作详细的可行性研究才可判断是否能兴建隔音屏障，

若轻易移走泥钉装置，会对隧道结构造成影响。

142. **任国栋**议员表示在车辆驶经启德隧道上斜路段时，必须加大油门，在晚间会令噪音情况更为明显。

143. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)**⁶ **司徒永国**先生表示「傲云峰」对出的道路交通噪音水平超出七十分贝；而发展商已在规划「傲云峰」时作出合适的噪音纾缓措施，以减少宋皇台道交通带来的噪音影响。路政署亦曾探讨在宋皇台道加建隔音屏障或隔音罩的可行性，惟由于该路段的行人路没有足够空间，故此加建隔音屏障或隔音罩并不可行。

144. **郑利明**议员表示运输署及警务处应考虑加设车速监察系统，以检控超速的车辆。

145. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)**⁶ **司徒永国**先生表示宋皇台道、启德隧道等均属地区性路段。为了研究低噪音物料应用在地区性路段以缓减交通噪音的可行性，署方正与路政署进行试验计划，测试低噪音物料的效能。

146. **主席**向环保署查询有关铺设低噪音物料试验计划的完成日期。

147. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)**⁶ **司徒永国**先生表示试验计划正在进行中，要按照研究进度再作调整。

148. **莫嘉娴**议员表示环保署及路政署是否能先为宋皇台道、启德隧道出口邻近民居的路段兴建隔音屏障，以暂时减低噪音对居民的影响，然后再作研究改善。

149. **杨振宇**议员向路政署查询是否可提出方向性的措施及研究暂时性减少噪音的方案。

150. **路政署区域工程师(红磡)****郭智全**先生表示，鉴于铺设低噪音物料正在试验阶段，而在时速七十公里以下的路段，或会有较多的路口、车辆出入口、巴士站、上落客货区等，同时亦会有车辆转向、加速或减速的情况，因而会缩短低噪音物料的寿命，故不宜在上述路段铺设低噪音物料。另外，**郭**先生表示如要维持低噪音物料的效能，根据过往经验，大概每两年便需要进行适当的维修或重铺，此举可能会居民带来滋扰。

151. **主席**向路政署查询最近一次在启德隧道宋皇台道出口铺设低噪音物料的时间。

152. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示，署方暂时未有在启德隧道宋皇台道出口铺设低噪音物料，而署方亦要与环保署再研究兴建隔音屏障的可行性。

153. **主席**向路政署查询有关铺设低噪音物料的进展及是否已弃用旧有减低噪音物料。

154. **路政署区域工程师(红磡)郭智全先生**表示，鉴于在启德隧道宋皇台道出口铺设低噪音物料正进行试验性计划，暂未有一致性结论，如路段常有车辆转向、加速或减速等的情况，会加快低噪音物料的耗损，故署方对在这些路段铺设低噪音物料表示有保留。

155. **主席**表示由于现时噪音量超出标准，环保署应研究相关措施以改善噪音情况。

156. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国先生**表示署方会在可行情况下，在相关路段研究有关改善噪音的措施。

157. **主席**总结委员意见，认为路政署及环保署应尽快就改善启德隧道宋皇台道出口噪音问题提出具体方案。

要求解决学车人士违例在迦密村街驾驶 (文件第 82/13 号)

158. **吴奋金议员**申报在迦密村街拥有物业，并介绍文件第 82/13 号。

159. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**简介在迦密村街及孝民街路口设置的「禁止学习驾驶者驶入」标志。**李先生**表示若发现有学车人士违例在已设置「禁止学习驾驶者驶入」标志的路段驾驶，教车及学车人士均会被检控，惟至现时为止警方暂未曾在迦密村街作出检控；另外，警方会特别留意于早上 6 至 7 时及晚上 10 至 11 时之时段内，是否有学车人士违例在迦密村街驾驶。

160. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示在迦密村街两边路口已设置全日「禁止学习驾驶者驶入」交通标志。署方亦会提醒教车人士不要在迦密村街进行相关学车活动。惟何文田的考车路线包括迦密村街已沿用多年，根据观察，选择使用此考车路线的车辆并不多，故署方建议继续保留有关驾驶路线。

161. **郑利明议员**表示有不少路段与迦密村街的情况相似，惟检控数字偏

低，故向警方查询是否存在执法问题。

162. **吴奋金议员**表示过去曾有市民截停违例车辆，并就此问题向警方报案，惟警方仍未作出检控。**吴议员**建议在道路旁增设摄录系统，方便检控。

163. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示，能否就违例车辆作出检控取决于当时的实际情况，因为在现有法例下，若教车人士为司机但车辆挂上「P 牌」并不触犯法例，惟警方会加强在迦密村街的路段作巡查。另外，**李先生**表示在道路旁增设摄录系统属警察总部研究方向之一，暂时就此未有具体意见。

要求在忠孝街迦密中学前增设斑马线过路设施(文件第 83/13 号)

164. **吴奋金议员**介绍文件第 83/13 号。

165. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示，署方认为在忠孝街迦密中学前设置行人过路红绿灯及斑马线过路设施均属可行建议，惟早前与委员及迦密中学代表作沟通并收集意见时迦密中学代表对设置行人过路的红绿灯有所保留。**张先生**表示署方现正处理有关意见，并会作出检讨。

166. **左汇雄议员**表示忠孝街迦密中学前路段的行人过路安全问题讨论已久，惟运输署仍未有具体改善建议，故希望运输署能尽快在忠孝街迦密中学前增设能保障行人过路安全的设施。

167. **吴奋金议员**表示由于在上学及放学时间，会有最多行人使用忠孝街迦密中学前的过路设施，设置斑马线为较佳方案，因为斑马线优先使用权可以在繁忙时间让予行人，而在非上学及放学时间之较少行人期间，驾驶人士则不必像等候行人过路的红绿灯一样特地停车等候。

168. **主席**总结委员意见，表示设置行人过路的红绿灯可能会令驾驶人士等候，故此要求运输署探讨增设斑马线过路设施是否为一个较为直接去改善行人过路安全的方法。

跟进运输署 2013-2014 年度九龙城区巴士路线发展计划 (文件第 84/13 号)

169. **左汇雄议员**介绍文件第 84/13 号。

170. **九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士**表示继

早前在交运会上咨询有关九龙城区巴士路线发展计划后，部分方案已经实施，涉及路线包括第 115 号线、第 101X 号线、第 302A 号线及第 92X 号线；九巴亦已搁置有关第 41 号线及第 45 号线缩短路线及改行西九龙走廊快线的建议；另外，九巴亦会密切留意第 8 号线、第 15X 号线、第 5D 号线、第 24 号线及第 641 号线等路线的使用水平，并会按照运输署有关巴士服务调整指引，在有需要时作出班次调整。

171. **新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司**（下文分别简称「新巴」及「城巴」）**公众事务经理李建乐先生**表示新巴已分别于 2013 年 10 月及 11 月开设第 302A 号线及第 101X 号线，在繁忙时间提供特别巴士服务。新巴城巴致力为乘客提供稳定的巴士班次服务，惟受限于不同的因素如交通挤塞、路面突发事件、恶劣天气、车长临时缺勤等，均会影响班次稳定性。新巴城巴会收集各巴士路线的营运数据，并定期提交予运输署。另外，新巴城巴亦会定期调整后备车长的数目，以减少因车长临时缺勤而对巴士服务造成的影响。**李先生**亦表示面对交通挤塞，新巴城巴经常检讨及修正巴士运作的时间表，以减少脱班。

172. **左汇雄议员**向巴士公司查询巴士脱班的情况。

173. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生**表示第 5D 号线、第 8 号线、第 15 号线及第 24 号线在近两个月的脱班率都能维持在大约一个百分点的低水平，至于个别隧道路线会因途经较多交通繁忙的路段而导致脱班率较高。

174. **新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司公众事务经理李建乐先生**表示新巴城巴的过海路线同样受交通繁忙影响，两巴稍后会与九巴及运输署研究相关数据。

175. **主席**向运输署查询有关每年巴士公司的脱班情况报告，并查询行驶九龙城区的巴士脱班情况的排名。

176. **左汇雄议员**表示若运输署及巴士公司未能实时提供巴士脱班的数据，是否可于会后可委员提供书面响应。

177. **郑利明议员**建议建造电子屏幕信息系统，提供预计巴士到达车站的时间，以便乘客决定是否继续候车。

178. **黄润昌议员**对运输署监察巴士公司营运情况表示质疑，并认为运输署未有主动作出监察。

179. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方已密切监察有关巴士公司脱班的情况，并研究及跟进有关改善措施，惟个别路线(例如行走隧道路线的巴士)因交通繁忙而出现脱班情况，署方会按巴士的实际行车时间，尽量反映于服务详情表中，以改善脱班情况。另外，署方亦要求巴士公司在中途站调配车辆，疏导乘客。**司徒先生**表示署方对监察巴士公司营运情况责无旁贷，同时亦已主动作出跟进措施，如研究调整行车时间及尝试回避行走挤塞路段等，惟因不能预料的因素亦会出现影响巴士班次的稳定性。**司徒先生**亦表示设置电子屏幕信息系统涉及全球定位系统及数据问题，因涉及复杂的技术问题及环境因素，署方暂时不评论有关建议。

180. **主席**表示留意到近来在九龙城区内不少道路的交通挤塞情况严重，故向运输署查询交通灯号的时间是否曾作出调校。

181. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方不时收到改善某一路段交通灯时间的意见，但由于增加某路段的交通灯时间会减少另一路段的交通灯时间，如要作出调整，署方便需要评估相关路段的交通灯时间，故一般而言，可大幅调校交通灯号时间的空间不大。

要求提早爱民邨 E21A 巴士线首班车开出时间及途经香港机场 (文件第 85/13 号)

182. **左汇雄议员**介绍文件第 85/13 号。

183. **左汇雄议员**表示第 E21A 号线在首班车的载客量最高只达至五成，是因为乘客不满第 E21A 号线的首班车开出时间太迟而换乘其他交通工具的缘故，而并非因乘客需求不足；故此，**左议员**建议巴士公司提早开出第 E21A 号线首班车，并试行三至六个月后再作检讨。另外，**左议员**表示延长第 E21A 号线至行走机场客运大楼可吸引更多乘客，并提升载客量，故此认为巴士公司可先作试行安排。

184. **城巴有限公司公众事务经理李建乐先生**表示第 E21A 号线巴士的首班车开出时间取决于乘客量，由爱民邨至旺角的乘客量只有两成，而到达青屿干线缴费广场的乘客量最多亦只达五成，反映现时的服务水平已能满足乘客需要；至于有关延长第 E21A 号线至行走机场客运大楼的建议，不但会令行车时间增加，同时城巴在缺乏额外资源下亦可能需要减少其他路线之车辆并调配至第 E21A 号线，以配合第 E21A 号线更广的服务范围。另外，**李先生**表示城巴一般会使用载客量为一百一十三人的双层巴士行走第 E21A 号线，根据过去一星期的数据，在爱民邨开出的首班车至太子道西的车站，大概只有十九至二十六人，而由东涌开出往九龙方向的乘客量

大概有六十五至七十一人，可解释由东涌开出的首班车时间比由爱民邨开出的为早。

185. **郑利明议员**表示若城巴未有尝试提早由爱民邨开出首班车的时间，是难以评估乘客在上午 7 时 50 分前（现有第 E21A 号首班车由爱民邨开出时间）对第 E21A 号线的需求。**郑议员**表示第 E21A 号线除了是爱民邨居民前往东涌的唯一巴士路线，亦是乘客转往其他铁路站的巴士路线，故要求巴士公司调整首班车由爱民邨开出的时间。

186. **城巴有限公司公众事务经理李建乐先生**重申巴士的首班车开出时间取决于乘客量，惟试行安排要作慎重考虑，若提早首班车的开出时间后便因乘客量不足而贸然取消该班次会引起乘客不便。**李先生**表示城巴会密切留意第 E21A 号线的营运情况，将来如有足够的乘客量，会考虑作出调整。

要求增设公众停车场 纾缓本区泊车位不足 (文件第 86/13 号)

187. **任国栋议员**介绍文件第 86/13 号。

188. **运输署工程师/启德发展黄伟文先生**表示根据现时的标准，署方会要求发展商在发展项目中预留提供一定数量的泊车位，而启德园区作为新发展区亦会跟随标准，故认为现时在启德园区内的泊车位充足。

189. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示龙城旧区属旧发展区，故大部分建筑物均缺乏户内的泊车设施，现时主要的泊车位置是路边的收费泊车位及九龙城广场的户内停车场。根据署方统计，在龙城的路边泊车位置大概有三百个，而在九龙城广场的泊车位及其他户内泊车设施合共有四百多个。据署方观察所得，在繁忙时间及晚饭时候，某几条食肆林立的街道会有特别多的车辆使用路边泊位，并有机会出现违例泊车的情况。署方亦会在不影响道路安全、商户营运及交通流量的情况下加设路边收费泊车位，近期署方亦把八个在城南道的重型货车的泊车位改为四个轻型车辆泊车位及十一个私家车泊车位。**梁先生**表示若有新发展商在龙城旧区发展，署方会要求其加设停车场设施。另外，**梁先生**表示发展局所成立的「九龙城市区更新地区咨询平台」亦会研究九龙城区内泊车设施，包括藉重建九龙城市政大厦的机会在旧区中心增加访客泊车位的可行性。

190. **主席**表示议员关注的是整个九龙城区的泊车问题，并非只有龙城旧区。

191. **杨振宇议员**表示有关食肆外泊车的问题已经开始蔓延至土瓜湾北帝

街，而在启德发展区中属短期租约的停车位并非长远措施，若不再续租会引致交通问题，故希望运输署能从宏观的角度解决问题。

192. **郑利明议员**表示在启晴邨的泊车位置有限，与运输署指出在启德园区里预留泊车位置的说法不符。**郑议员**亦指出在九龙城区中私人住宅中的停车设施亦只有住户数目的七成，故向运输署查询如何解决有关问题。

193. **黄润昌议员**表示在新的发展项目中，并没有根据标准设置有关的泊车位置，故不同意运输署指出在新发展项目中会预留车位的说法。

194. **任国栋议员**表示运输署不应只根据住户数目而设置泊车位，因附近的营商地点或展览地方会吸引不少车辆进入九龙城区。**任议员**表示运输署要从宏观角度出发，解决整个九龙城区的泊车问题，并建议可设立多层式的停车场设施。

195. **运输署工程师/启德发展黄伟文先生**表示启晴邨及德朗邨的私家车泊车位共超过三百个，而单位数目大概为一万三千户；鉴于公共屋邨的居民多以公共交通工具为主，而未来启晴邨及德朗邨靠近沙中线启德站，估计居民多以铁路作为代步的主要模式，故泊车位置会较私人住宅少。另外署方表示启德园区内的发展项目亦会根据现时的标准提供泊车设置，以平衡供求所需。

下次开会日期

196. **主席**宣布下次开会日期订于 2014 年 2 月 13 日(星期四)下午 2 时 30 分，并于下午 7 时 25 分宣布会议结束。

197. 本会议记录于 2014 年 月 日正式通过。

主席

秘书
