

九龙城区议会辖下  
交通及运输事务委员会  
第十五次会议记录

日期： 2014年4月3日(星期四)

时间： 下午2时30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： 梁美芬议员, SBS, JP (于下午3时48分离席)

莫嘉娴议员

刘伟荣议员, JP (于下午5时19分离席)

萧亮声议员 (于下午5时37分离席)

杨振宇议员

杨永杰议员 (于下午3时58分离席)

任国栋议员

黄润昌议员

王惠贞议员, SBS, JP (于下午2时44分出席)

(于下午4时29分离席)

李慧琼议员, JP (于下午5时37分离席)

吴宝强议员

潘国华议员

张仁康议员 (于下午5时19分离席)

吴奋金议员

黄以谦议员 (于下午5时08分离席)

潘志文议员

何显明议员, MH (于下午6时03分离席)

陆劲光议员

劳超杰议员 (于下午3时00分出席)

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： 萧婉嫦议员, BBS, JP

左汇雄议员

萧妙文议员

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
钟兆文先生	路政署区域工程师(九龙湾)
谭皓铨先生	路政署区域工程师(红磡)

应邀出席者:

议程三	司徒永国先生	环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6
议程四	周文达先生	土木工程拓展署工程管理组长/畅道通行计划
	郭志辉先生	土木工程拓展署工程管理主任 2/畅道通行计划
	李志华先生	栢诚(亚洲)顾问有限公司工程经理
议程五至九	甘慧明女士	运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)
	余志明先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级经理(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
	黄劲文先生	九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理
	黄汉中先生	新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司策划及车务编排经理
	吴健文先生	新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司高级策划主任
	尹慧娴女士	新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司高级公众事务主任
议程十五	郭焯年先生	路政署高级维修工程师/九龙东
	陈国强先生	路政署维修工程师/红磡
	黄志良先生	渠务署工程师/红磡
议程二十二	陈国伟先生	香港铁路有限公司基建维修经理—观塘线、荃湾线及港岛线
	杨莉华女士	香港铁路有限公司公共关系经理—对外事务

\* \* \*

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. 第十四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表示警方正与运输署研究使用土瓜湾验车中心入口处的空地及区内其他小型停车场(如浙江街

停车场), 作为旅游巴停泊地点。另外, 位于土瓜湾道附近的酒家因旅客过多而出现行人通道挤塞的情况已逐渐改善; 警方亦已与邻近商品专门店负责人联络, 采取人流管理措施, 以免旅客过多而阻塞行人通道。

4. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示, 贵州街近安庆大厦位置将会进行铺设地下设施工程并会有临时交通改道措施, 因此, 署方认为暂时不适宜在此加设旅游巴上落禁区, 惟会于适当时候再作检讨。另外, 署方于新码头街小园地以加建楼梯方式扩建行人小径的建议的地区咨询已经完成, 现正检讨咨询结果。

5. **潘国华议员**表示因旅客于早上到土瓜湾道附近的酒家用膳, 发出不少噪音, 令伟恒昌新邨昌景阁居民饱受噪音滋扰。另外, 由于等待进入酒家的队伍后方附近位置缺乏栏杆, 令大量等候进入酒家的旅客占用行人通道, 从而逼使其他行人使用马路。**潘议员**表示位于九龙城渡轮码头附近及贵州街的旅游巴违例停泊情况仍然严重, 加上贵州街正进行工务工程, 相信相关问题将会持续。**潘议员**建议运输署可考虑将贵州街部分位置(如两个泊车位的长度), 划作旅游巴上落禁区, 并希望运输署能作出承诺, 待贵州街的工务工程完成后便将其划作旅游巴上落禁区。

6. **李慧琼议员**查询运输署是否同意警方提出开放土瓜湾验车中心入口处的空地及区内其他小型停车场作为旅游巴停泊地点的建议及落实有关建议的时间表。

7. **黄润昌议员**表示近来入境旅行团数目有大幅增加的迹象, 故希望警方及运输署能尽快落实有关措施。

8. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示警方会于四月下旬就旅游巴在区内引致的问题与相关政府部门(如运输署)以及旅游业界/议员举行会议。**李先生**备悉伟恒昌新邨的噪音问题, 并表示会就队伍后方缺乏栏杆与土瓜湾道的酒家作进一步联络。另外, 警方希望将有关人流措施推广至区内其他街道。

9. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方正考虑于晚上时段开放土瓜湾验车中心部分空地作为临时停车场泊位。另外, 由于贵州街的铺设地下设施工程会进行一段长时间及会有临时交通改道措施, 故难以在现阶段就加设旅游巴上落禁区作确实定论。**张先生**表示在新码头街小园地以建造楼梯方式扩展行人通道的咨询已经完成, 现正在处理所收集得到的意见。

10. **潘志文议员**表示政府或旅游业界是否能提供津贴予旅游巴司机, 以吸引他们使用停车场泊位, 同时亦不反对旅游业界与警方及有关持份者

就旅游巴在区内引致的问题作出直接沟通。

11. **李慧琼**议员表示崇安街近旭日豪庭对出位置的旅游巴违例停泊情况严重，希望警方能多加留意。**李**议员认为由警方主持与业界的会议较为合适。

12. **潘国华**议员再次要求运输署尽快开展新码头街小园地扩展行人信道工程及落实将贵州街划作旅游巴停泊禁区的建议。**潘**议员建议辅警可以协助执法，打击违例停泊的旅游巴。

13. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生表示由于辅警主要在大型活动中提供协助及其工作时数有一定限制，故暂时未能就打击旅游巴违例停泊的问题提供协助，惟警方备悉有关委员意见，并会再作研究。

14. **主席**总结委员意见，表示区内旅客数目有增加迹象，认为警方应加强执法，另外运输署亦应尽快落实有关新码头街小园地工程。

#### **要求启德隧道宋皇台道出口加设隔音屏障**

15. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生简介启德隧道宋皇台道路段的车辆时速限制，以及西九龙交通总部于2014年1月至3月期间在启德隧道宋皇台道附近就打击车辆超速所采取的巡逻及执法行动。

16. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国**先生表示署方曾于2013年11月及2014年3月到启德隧道宋皇台道作实地视察。宋皇台道噪音量比启德隧道为大，原因是宋皇台道的车流量较启德隧道多及宋皇台道与「傲云峰」的距离较启德隧道近。因此在启德隧道加设隔音屏障对改善整体噪音问题帮助不大。署方理解到部分「傲云峰」面向宋皇台道的单位受到的交通噪音影响超逾70分贝(A) L10(1小时)的水平。就居民关注午夜车辆超速造成噪音滋扰，警方可加强打击车辆超速的执法行动。另一方面，署方会与路政署研究低噪音物料应用于宋皇台道的可行性。

17. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨**先生表示署方曾探讨在宋皇台道加建隔音屏障的可行性，但存在不少困难。

18. **杨振宇**议员向环境保护署(下文简称「环保署」)查询在宋皇台道作噪音评估的方法及相关数据；及向路政署查询于宋皇台道加建隔音屏障遇到的困难。

19. **莫嘉娴**议员表示噪音量对「傲云峰」居民造成滋扰，故向环保署及路政署查询低噪音物料是否能应用于宋皇台道及其原因，并切实研究在宋皇台道加建隔音屏障对减低噪音量的成效。

20. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨**先生表示启德隧道宋皇台道出口的两旁有护土墙。若于护土墙后方位位置安装隔音屏障，将会对隧道结构造成影响，故需再作详细研究。另外，由于安装隔音屏障需要封闭部分道路，而现有启德隧道的车流量较多，故封闭隧道部分道路以进行工程会对附近交通造成影响。

21. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国**先生表示道路交通噪音水平以 L10(1 小时)作为指标，即噪音水平在一小时内有百分之十的时间超出的声级，一般用于测量最高交通流量期间的道路噪音水平。《香港规划标准与准则》把住宅楼宇噪音水平的标准定为 70 分贝(A)。若同时出现两个噪声源，应研究于交通噪声源较大的现有道路实施减低噪音措施会较有成效。至于低噪音物料应用在地区性路段时，会受到车辆停车、刹车、上落货等因素而影响其寿命，故环保署及路政署正进行试验计划测试物料的效能。

22. **任国栋**议员表示环保署及路政署需要积极研究方案，以解决在启德隧道加建隔音屏障时遇到的技术性困难。

23. **杨振宇**议员向环保署查询于 2013 年及 2014 年进行两次噪音评估的数据及环保署是否曾就这两次的评估与 1998 年所作的评估推算结果作对比。

24. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨**先生表示署方会继续与运输署及环保署商议就于启德隧道宋皇台道出口加建隔音屏障的考虑及其可行性。

25. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国**先生表示最近作出的噪音评估结果与当年规划「傲云峰」时的噪音评估报告中推算至 2013 年的结果相约，发展商已按《香港规划标准与准则》采取了合适减音措施。无论如何，路政署应要求探讨于宋皇台道加建隔音屏障的可行性，惟宋皇台道旁的行人路没有足够空间，故在此加建隔音屏障并不可行。至于在启德隧道出口加建隔音屏障并不会对整体噪音问题带来显著改善。

26. **任国栋**议员表示，若有车辆于车流量较少的启德隧道突然超速，所发出的噪音会非常明显，故向环保署查询是否会于启德隧道作任何措施，以减低噪音。

27. **杨振宇**议员向环保署查询于 2013 年 11 月及 2014 年 3 月所作的噪音评估数据详情。

28. **环境保护署高级环境保护主任(评估及噪音)6 司徒永国**先生表示早前已交代有关数据。

29. **主席**总结委员意见，并认为环保署及路政署要尽力寻找解决方案，以缓解启德隧道宋皇台道一段的噪音问题。

### **新议事项**

#### **「人人畅道通行」计划 为行人天桥(结构编号：KF102)加建升降机设施一修订方案(文件第 14/14 号)**

30. **土木工程拓展署工程管理组长/畅道通行计划周文达**先生介绍文件第 14/14 号。另外，**周先生**除提及 A 出口的发展外，也指出在 B 出口附近有树木及花槽受影响。为了避免影响对高压电缆的维修及保养，有部份位置不能种植树木。

31. **任国栋**议员向运输署查询修订方案中近黄埔街 A 出口回旋处是否有足够空间让车辆转向，同时向土木工程拓展署查询修订方案中黄埔街 A 出口和红菱街 B 出口是否涉及搬迁电缆及其竣工时间。

32. **张仁康**议员表示修订方案中黄埔街 A 出口位置是较容易接受的方案，并向土木工程拓展署查询工程竣工时间。

33. **潘志文**议员表示不反对于黄埔街回旋处位置兴建升降机，惟向运输署查询回旋处是否有足够空间让车辆转向。此外，**潘议员**向土木工程拓展署查询有关工程是否需要封闭附近的地下设施及升降机位置与民居的距离。

34. **土木工程拓展署工程管理组长/畅道通行计划周文达**先生表示曾就回旋处是否有足够空间让车辆转向事宜与运输署作出沟通，认为车辆转向的情况不会比现时的情况差，属可以接受的水平。另外，若地下设施的实际分布与初步勘探结果相约，黄埔街 A 出口工程可于 24 个月竣工；而红菱街 B 出口附近地下设有高压电缆，在进行工程前需要将其搬迁，故有关工程需时 48 个月才完成。在进行详细的工程设计时，署方会与中华电力有限公司商讨缩短搬迁高压电缆的时间。而修订方案中升降机位置已设在黄埔街两边民居的中间位置，以平衡对附近居民的影响。

35. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示署方曾就此项目工程给予意见，并要求对黄埔街回旋处作出最小的影响，惟修订方案中的改动对车辆转向的情况不会比现时的情况差。

36. 任国栋议员要求土木工程拓展署于会后提供有关黄埔街 A 出口附近回旋处车辆转向的计算机仿真图，并查询咨询及刊宪以外的程序。

37. 土木工程拓展署工程管理组长/畅道通行计划周文达先生表示待相关工程得到委员的同意后，会进入详细设计时间，署方同时会进行多方面的咨询，并致函受影响大厦的业主立案法团及有关机构就工程提供意见；另外，署方会于兴建升降机的位置放置横额，通知用户相关工程，并邀请他们提出意见。同时，署方亦会就交通改道进行刊宪及处理反对意见。署方希望争取于 2015 年年中开始施工，并预期黄埔街 A 出口工程可于 24 个月内完成，惟红菱街 B 出口工程进度将视乎搬迁高压电缆所需的时间。

38. 主席总结委员意见，并表示修订方案除能保留原有天桥的楼梯设施外，亦能增加升降机设施，是委员较能接受的方案。

[会后补注：有关黄埔街 A 出口附近回旋处车辆转向的计算机仿真图已于 2014 年 4 月 16 日提供予交运会成员参考。]

**2014-2015 年度九龙城区巴士路线发展计划(文件第 15/14 号)**

**要求在新一轮的巴士路线发展计划恢复 40 号巴士线驶经九龙城及提供换乘优惠给由九龙城到黄大仙，再到荃湾的巴士乘客(文件第 16/14 号)**

**要求将近侯王道的太子道西 42, 6D 及 1A, 11D 巴士站放在一起 以使巴士站排队的秩序改善，免居民受追巴士之苦(文件第 17/14 号)**

**反对将 93K 改为循环线 影响九龙城区至油尖旺区的选择(文件第 18/14 号)**

**要求改善巴士车箱设施 引入低地台出入口及更改座位设计(文件第 19/14 号)**

39. 运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)甘慧明女士介绍文件第 15/14 号。

40. 吴宝强议员介绍文件第 16/14 号及文件第 17/14 号。

41. 莫嘉娴议员介绍文件第 18/14 号。

42. 吴奋金议员介绍文件第 19/14 号。

43. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生综合响应委员意见如下:**

- (一) 署方会积极考虑于黄大仙提供第 40 号线巴士换乘服务, 惟第 40 号线改道安排需再作详细研究;
- (二) 署方已收到巴士公司搬迁太子道西一带巴士站的申请, 若不涉及技术困难, 署方希望能按程序尽快落实有关建议, 以减少乘客在巴士站来回的时间;
- (三) 署方了解到市民对第 5M 号线的需求持续增长, 故会考虑为启晴邨及德朗邨居民提供换乘优惠, 以到达新界东区; 及
- (四) 署方会与巴士公司商讨, 在资源可行的情况下, 为巴士引入低地台出入口及更改座位设计。

44. **九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理黄劲文先生表示截至 2014 年 3 月, 途经九龙城区及以九龙城区为终点站的巴士中, 百分之七十九为低地台巴士; 而在九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴」)的车队中, 百分之七十二为低地台巴士。九巴预期在未来数年会逐步将现有巴士转换成低地台巴士。另外, 九巴现有百分之九十七的巴士属「2+2」座位设计, 而九巴预计最后一辆「2+3」座位设计的巴士会于 2014 年年底退役。**

45. **李慧琼议员表示, 市民选乘第 93K 号线是希望可以更快地由九龙城区到达旺角及油麻地一带, 故此如第 93K 号线的行车路线被重整, 市民并不会选乘由运输署提出的第 11 号及第 6 号线等行车时间较长的路线作为替代路线, 反而会选乘第 6C 号及第 6F 号线等行车时间较短的路线。李议员向运输署查询是否有就受影响的乘客数目作出调查及如何就调整路线与乘客作出沟通, 并认为运输署在未有提出合适的替代路线前, 不应贸然改动第 93K 号线的行车路线。**

46. **张仁康议员向运输署查询第 6C 号线于早上繁忙时段试办特别班次的期限, 以及在试办特别班次后是否会再咨询交运会委员。另外, 张议员查询在重组方案中, 当第 6C 号线(往九龙城码头方向)的班次将会于早上繁忙时间下调至七至八分钟一班时, 是否亦包括试办的特别班次, 或只包括一般班次。**

47. **吴宝强议员表示运输署未有回复未能为第 40 号线于九龙城区至黄**

大仙提供换乘优惠的原因，以及搬迁太子道西一带巴士站所需的时间。

48. **任国栋**议员表示九龙城区居民对第 93K 号线的服务需求殷切(当中有三分之一乘坐第 93K 号线的乘客为九龙城区居民)，而区内亦缺乏直达旺角及油麻地的交通配套，故对改动第 93K 号线表示反对。另外，**任**议员要求九巴为第 5M 号线提供更多换乘优惠，同时亦向运输署查询第 101X 号线的载客情况及未能为第 101X 号线在过海后提供换乘优惠的原因，并反对重组方案中第 268B 号及第 269B 号线不再行经芜湖街。**任**议员同时亦要求九巴就第 15X 号线提供循环线服务。

49. **黄润昌**议员表示不少土瓜湾区的居民仍选择乘乘车资较昂贵及车程较长的第 93K 号线，以直达旺角及油麻地一带，证明此路线需求量大。

50. **杨永杰**议员希望运输署能继续增加第 5M 号线班次，并增设换乘优惠。**杨**议员表示，由于第 6C 号及第 6F 号线于繁忙时间经常客满，居民难以登车，故不会接受以第 6C 号及第 6F 号线作为第 93K 号线的替代路线；**杨**议员表示在未有合理的替代路线前，对重组第 93K 号线之行车路线表示反对。另外，**杨**议员亦希望九巴能增加由中环至启晴第 641 号线的班次。

51. **运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)甘慧明女士综合响应委员意见如下：**

- (一) 由于第 93K 号线的车程冗长而载客量偏低，为善用巴士资源，故提出建议的路线调整方案，惟署方备悉委员表示土瓜湾居民需要此路线直达旺角及油麻地一带的意见，会在归纳各方的意见时一并研究及考虑委员的意见；
- (二) 就第 6C 号线特别班次方案，建议利用第 6C 号线现有资源，于早上繁忙时段每小时抽调两班车辆行经较快捷的路线如加士居道天桥、漆咸道北及浙江街再往九龙城码头。另外，第 6C 号线(往九龙城码头方向)的原有行车路线的班次于早上繁忙时间将下调至七至八分钟一班，当中并不包括每小时两班的特别班次；
- (三) 署方会鼓励巴士公司在资源可行的情况下提供更多的换乘优惠予乘客，以避免开办「点对点」但路程较长的巴士路线；
- (四) 现时第 101X 号线于早晚繁忙时段已各有两班由港岛坚尼地城开往观塘的班次。在是次巴士路线发展计划中，署方建议在早晚繁忙时段增设两班由观塘开往港岛的班次。现时第 101X 号线的车费为港币 11 元，建议新增往港岛方向班次的车费与现有往观塘方向班次的车费

是一样的；建议的第 101X 号线往港岛方向班次，为乘客提供特快巴士服务，其行车路线、中途站数目及可使用有关路线中途站上落的乘客与第 101 号线不同。由于特别路线的营运状况与一般路线有所不同，故有收费差异情况出现；此外，第 101 号线(不包括第 101X 号线的班次)在调整班次后，为三至七分钟一班，而现有第 101X 号线的班次亦足够满足乘客量的需求；

(五) 署方备悉委员对第 268B 号线及第 269B 号线的意见，并会再作研究；及

(六) 第 641 号线改为第 141 号线后，建议的班次将维持不变，为十至二十分钟一班，署方及巴士公司会密切监察其服务情况及乘客需求，在有需要时研究改善服务。

52. **潘国华**议员对第 93K 号线的调整方案表示反对，并表示第 E23 号线应行经土瓜湾道。另外，**潘**议员表示运输署及巴士公司应检讨第 297 号线及第 11X 号线在经过启德隧道后的分段收费安排。

53. **张仁康**议员再次向运输署查询第 6C 号线于早上繁忙时段试办特别班次的期限、在试办特别班次后的安排，以及其班次时间。另外，**张**议员对第 268B 号线于早上时段只有四班车，但仍要取消行经红磡段的路线表示反对；同时，鉴于调整第 269B 号线的行车路线后所影响的范围甚广，在未有咨询及调查对乘客的影响前，不对第 269B 号线作出任何调整。

54. **吴奋金**议员对第 41 号线及第 45 号线的重组方案表示失望，纵使巴士公司在缩短第 41 号及第 45 号线的行车路线后提供换乘优惠，惟缩短第 41 号及第 45 号线的行车路线会使乘客需要用更多时间才能到达目的地。**吴**议员表示现时第 41 号线及第 45 号线班次已经不足，但两线同时营运可供乘客选择；但在运输署及九巴提交的重组方案中，第 41 号线的巴士数目由现时的十部减至七部，而班次则由现时每十五至二十分钟一班改至重组后每三十分钟一班，故**吴**议员要求运输署及九巴在沙田至中环线(下文简称「沙中线」)及观塘线延线何文田站通车前，不要对第 41 号线及第 45 号线作出改动。

55. **任国栋**议员再次向运输署查询有关第 15X 号线作循环线的安排；另外，**任**议员表示第 101X 号线虽然不行经乘客量最多的红磡区，但仍有不少载客量，故现时收费并不合理。

56. **莫嘉娴**议员表示运输署可以考虑为其他居民(如启晴邨及德朗邨)提供更多换乘优惠；另外，**莫**议员表示虽然现时第 41 号线及第 45 号线行经

九龙城区的路线有重迭，但调整班次至每三十分钟一班未必是解决班次不稳的最佳方案。

57. **刘伟荣**议员表示不能接受第 268B 号及第 269B 号线的重组方案，并向运输署查询在调整第 268B 号及第 269B 号线的行车路线后，于红磡南道的车站位置。

58. **李慧琼**议员表示土瓜湾道附近居民对巴士往来机场的要求殷切，故希望运输署积极考虑至少能于繁忙时间提供特别班次，供居民往来机场。另外，由于第 93K 号线的脱班问题一直存在，**李**议员希望运输署能加紧监察及要求巴士公司作出改善，及为第 93K 号线订立替代路线，否则居民在缺乏交通配套下，难以由九龙城区直接到达旺角及油麻地一带。

59. **运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)甘慧明女士综合响应委员意见如下：**

- (一) 署方备悉委员对第 93K 号线、第 15X 号线、第 268B 号线及第 269B 号线的意见，并会再作研究；
- (二) 巴士公司曾开办第 E23P 号线服务，惟因乘客量不足而停办。署方备悉委员意见，并要求巴士公司考虑；
- (三) 署方会在第 6C 号线的特别班次实行后，密切监察有关路线的服务情况及乘客需求，并按实际情况与巴士公司研究服务调整，及与委员继续沟通；
- (四) 由于现时第 41 号线及第 45 号线车程冗长，而且班次较为不稳定，故建议重组有关路线。巴士公司会以「定点定班」的形式提供服务，以便乘客更准确掌握班次时间；
- (五) 当第 268B 号及第 269B 号线落实调整行车路线的建议方案后，署方及巴士公司再进一步研究车站位置。

60. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级经理(策划及发展)余志明先生综合响应委员意见如下：**

- (一) 九巴备悉委员对增加第 5M 号线换乘优惠的建议，并会作仔细研究；另外，九巴现时主要提供换乘优惠予第 6D 号线，由于第 6D 号线(九龙城往美孚方向)一段的路线与重组前的第 40 号线相约，九巴会研究有关于黄大仙作换乘地点的建议；

- (二) 由于第 101X 号线没有行经土瓜湾及九龙城一带，故服务性质与第 101 号线不同；第 101X 号线在乘客量减少的情况下，接载每名乘客的平均成本会因而增加，在厘定收费时，九巴会根据行车里数及车费调整等级表订定；
- (三) 九巴明白在某段时间内第 41 号线及第 45 号会因路面交通情况而出现班次不稳情况，故希望延长有关路线的行车时间，以减低路面交通情况对班次稳定性的影响。另外，由于第 41 号线及第 45 号由九龙城至美孚的路线重迭，九巴希望藉巴士重组令第 41 号线及第 45 号线(九龙城往美孚方向)的班次调整至平均每十五分钟一班；及
- (四) 现时第 268B 号及第 269B 号线的车站设于半岛豪庭，九巴会研究车站位置是否会为乘客带来不便。

61. **陆劲光议员**表示不少学生会选乘第 41 号线及第 45 号线，但现时两条路线的班次极为不稳，本已对乘客造成一定影响，而重组方案中有关路线将调整至三十分钟一班及减少服务的车辆至七部，对乘客影响将会更大；因此，**陆议员**认为在未有评估对乘客的影响前，不宜就第 41 号线及第 45 号线作出改动。另外，**陆议员**亦表示运输署未有考虑何文田区居民要求开办直达港岛东的巴士线的意见，同时认为巴士公司把第 101X 号线调整至每程港币 11.8 元的做法并不合理。

62. **任国栋议员**表示运输署及巴士公司须积极考虑第 15X 号线行经港铁红磡站及温思劳街的建议，另外巴士公司亦应就第 93K 号线于九龙湾路段后加设分段收费。

63. **劳超杰议员**表示巴士公司就第 6C 号线设立特别班次(由美孚往九龙城码头)后，反而延长一般班次的平均开出时间至七至八分钟，而根据以往经验，实际的一般班次的开出时间可能会更长；另一方面，居民亦反映第 6C 号线(九龙城码头往美孚方向)的班次不足，故运输署及九巴应考虑增加第 6C 号线(九龙城码头往美孚方向)的班次。另外，**劳议员**对第 93K 号线的重组方案表示反对，并表示巴士公司于第 115 号线外加设两班第 115P 号线特别班次后，便再没有作出任何调整，因此表示不满。

64. **吴宝强议员**再次向运输署查询由九龙城至黄大仙港铁站实施换乘优惠的可行性。**吴议员**亦表示，由于第 40 号线已经不再途经九龙城区，若要求市民于到达美孚后才换乘第 40 号线的做法并不合理。

65. **运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)甘慧明女士**之响应如下：

- (一) 第 41 号线及第 45 号线重组后，巴士公司将于上述两线实行联合班次运作并「定点」开出，以改善现时班次不稳的情况；
- (二) 根据现时第 6C 号线的班次及载客率，改动后仍足以应付乘客需求，惟署方及巴士公司会密切留意载客情况，如符合增加班次指引的标准，署方与巴士公司会研究改善服务；以及
- (三) 署方备悉委员对第 41 号线、第 45 号线、第 93K 号线、第 101X 号线、第 15 号线及第 115 号线的意见，并会再作考虑。

66. 主席总结委员意见，认为运输署及巴士公司均已知悉委员意见，但在铁路通车前，委员难以接受现时由运输署提交的巴士路线重组方案(尤其是当中对第 41 号线、第 45 号线及第 93K 号线所作出的调整)，故主席希望运输署及巴士公司在未得到交运会同意前，不要贸然对巴士路线作出调整。

#### **要求扩阔常富街往景文楼之间的弯位行人路(文件第 20/14 号)**

67. 陆劲光议员介绍文件第 20/14 号。

68. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生简介常富街往景文楼之间的弯位行人路的路面情况，表示早上七时半至八时期间为该路段行人流量的高峰时段。署方正研究是否能移除部分栏杆，以充分利用该行人路空间；另外，房屋署正在景文楼进行行人设施改善工程，并会在常富街弯位附近开设行人出入口，在工程完成后，居民可从新增的出入口往返常富街和景文楼，应可改善行人路情况。

69. 陆劲光议员表示行人设施改善工程并不会改善常富街往景文楼之间的弯位行人路狭窄的问题；另外由于该路段经常发生交通意外，故移除部分栏杆以扩阔行人路空间并非可行办法。

70. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生备悉委员意见，并会研究是否有其他可行的改善措施。

71. 主席总结委员意见，认为移除部分栏杆会引致危险，故希望运输署能尽快提出可行的改善方案。

**反对将红磡湾中心福至街作为拟议酒店停车场一令本区交通挤塞情况越加严重(文件第 21/14 号)**

72. 张仁康议员介绍文件第 21/14 号，表示此议题主要是反映居民认为福至街作为拟议酒店停车场会对必嘉街及区内的交通造成影响的意见，惟鉴于申请人已于 2014 年 4 月 2 日撤回红磡湾中心改建为酒店用途(当中包括将红磡湾中心福至街作为拟议酒店停车场)的申请，故认为没有必要继续讨论此议题。

73. 主席表示文件涉及福至街的交通议题，由于相关申请亦已撤回，故不会再对区内带来交通影响，而动议事项一「反对将红磡湾中心福至街作为拟议酒店停车场及要求运输署及香港警务处为红磡湾中心居民把好关，务请审慎审议于福至街提供一个私家车车位、两个的士停车处、一个上落客货车位及一个旅游车停车处的方案」均因相关规划申请已被撤回而失去意义。主席于取得出席的委员一致同意后，宣布根据《九龙城区议会会议常规》第 22 条有关「任何动议除非获得出席的议员一致同意(不包括弃权票)，否则不得撤销」的规定撤销文件中的动议。

**要求公开多所酒店对九龙城区的交通影响评估报告(文件第 22/14 号)**

74. 杨振宇议员介绍文件第 22/14 号。

75. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示在申请改建酒店时，有关申请人需提交有关交通影响评估等报告。署方在收到规划署的要求后，会按《运输策划及设计手册》及《香港规划标准与准则》就申请人提交的交通影响评估报告向规划署提供意见。

76. 任国栋议员向运输署查询有关就申请人所提交的交通影响评估报告持相同或不同观点的意见。

77. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示署方会审视申请人所提交的交通影响评估报告中的数据及数据，并向规划署作出建议。

78. 萧亮声议员向运输署查询署方制定《运输策划及设计手册》及《香港规划标准与准则》的时间。

79. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示《运输策划及设计手册》及《香港规划标准与准则》已制定多年，惟相关内容会有作出更新。

80. 主席总结委员意见，表示就区内用地作出改建为酒店用途的申请将会增多，故希望运输署能认真及谨慎审视相关规划对本区带来的交通影响。

### 关注不良驾驶者将油站当快捷方式严重影响行人安全(文件第 23/14 号)

81. 郑利明议员介绍文件第 23/14 号。

82. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示警方曾与油站的负责人联络，并建议油站在出入口位置设置减速壘，以减低车辆因高速进出油站出入口而对路人造成危险。

83. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示油站位置属私人管理地方，署方会发信予油站负责人提醒他们注意相关情况并研究是否可作出内部管理措施。

84. 郑利明议员表示减速壘对职业司机作用不大，他们不会因设置减速壘而减慢车速，反而继续以高速冲出油站出入口而对乘客及行人造成危险。郑议员查询是否可以于油站出入口设置闸机。

85. 萧亮声议员表示位于梭栳道的油站虽然设有减速壘，但仍经常出现驾驶者将油站当快捷方式的情况，故认为减速壘的成效有限，并认为油公司亦有责任改善此情况。萧议员向警务处查询，有关驾驶者穿过油站范围并从油站出口位置驶出以避免等候交通灯号的做法，是否属于违法。

86. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示除非驾驶者在驶出油站时罔顾行人安全，否则并没有触犯法例。

87. 主席查询油站的通道是否属其管辖范围及油站是否可设置告示牌，以避免非入油的车辆进入油站。

88. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示，油公司加设告示牌后安排人手在油站出入口当值，将会是防止非入油的车辆进入油站最为有效的方法，惟油公司表示相关的措施会涉及资源安排，难以长期实施。

89. 萧亮声议员表示据观察所得，将油站当快捷方式的车辆以公共小型巴士及小型货车的数目最多，故向运输署查询是否可以向相关驾驶者作

出警告。

90. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示专线小巴须按「服务详情表」提供服务，署方以往接获个别路线的同类投诉，但经署方告诫有关营办商后，目前未见再有上述的情况出现。署方会继续监察区内专线小巴的运作和服务。

91. 吴奋金议员查询是否可以于路面刻划标记，以提示行人油站出入口会有车辆进出。

92. 何显明议员表示油站可考虑设置收费闸机，以防止非入油的车辆进入油站。

93. 主席总结委员意见，认为政府部门及议员可考虑不同的方案，以避免驾驶者将油站当快捷方式而引致的交通意外。

#### **有关根德道国际学校塞车事宜(文件第 24/14 号)**

94. 何显明议员介绍文件第 24/14 号。

95. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生简介根德道两旁的泊车情况，并表示大部分车辆不会停泊于路面有「请勿停车」标志的学校出入口位置。另外，李先生亦简介多福道及添福道近交通交汇处的泊车情况，表示警方会致力打击双线停泊的车辆及在「请勿停车」标志路段上停泊的车辆。

96. 何显明议员表示明白警方及运输署就根德道车辆违例停泊的情况作出不少改善措施，并希望警方能针对停泊于上述路段的车辆作出相应的检控行动。

97. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示警方一直关注车辆违例停泊的情况，如有关车辆属学生家长所有并出现违规情况，警方会与附近学校联络，由校方对相关家长作出警告。

98. 主席总结委员意见，希望警方能多加巡逻及加强执法，打击车辆于根德道违例停泊的情况。

#### **要求加快跟进启德隧道结构及重铺路面(文件第 25/14 号)**

99. **杨振宇**议员介绍文件第 25/14 号。

100. **路政署高级维修工程师/九龙东郭焯年**先生简介自从 2013 年 4 月因大雨令启德隧道出现结构问题的跟进情况。**郭先生**表示渗水的位置在木厂街及九龙城道交界处，此为一条横跨九龙城道的桥梁，当中有直径为 1050 毫米的清水渠及污水渠各一条；由于 2013 年 4 月的事件令桥梁内的清水渠破裂，以致有大量清水从隧道两旁溢出，幸没有冲出大量泥土，故未有令木厂街出现路陷情况；于 2013 年 4 至 5 月期间，署方已检验隧道护土墙的结构，安全性属良好，另外渠务署亦立即修补及加固相关的清水渠及旁边的污水渠。**郭先生**表示，为慎重起见，署方曾多次利用闭路电视系统监察桥梁内的情况，以确保其结构良好，同时亦已于 2013 年 6 月修复因水浸而受破坏的启德隧道路面之防滑钢沙；于 2013 年 8 月期间，署方与承建商商讨恢复隧道面板设计的造价及施工安排，鉴于造价昂贵及制作与前设计相同的面板需时，故需重新进行招标；另外有鉴于工程的复杂性，以及为减少工程对交通方面所造成的影响，署方只能在每日凌晨 1 时至 5 时期间进行工程，加上署方当时考虑到维修工程合约会于 2014 年 3 月届满，在考虑各方面的因素后，署方决定将有关维修工程纳入新工程合约内进行招标；署方希望可于 2014 年 9 至 10 月展开面板复原工程。

101. **杨振宇**议员对渠务署及路政署所作的跟进措施表示感谢，并要求渠务署及路政署在会后向委员提供相关数据。

102. **主席**总结委员意见，希望路政署及渠务署能尽快落实进行相关工程。

[会后补注：有关的简报已于 2014 年 4 月 4 日提供予交运会成员参考。]

### **要求于木厂街北帝街交界加装两组行人过路灯(文件第 26/14 号)**

103. **杨振宇**议员介绍文件第 26/14 号。

104. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示署方在 2012 年 7 月已于木厂街及北帝街路口安装两组交通灯，并密切监察其运作情况；根据署方在安装两组交通灯后所收到的意见中，支持和反对所加设的交通灯人数相若。另外，**张先生**表示署方曾考虑于木厂街北帝街交界再加设两组交通灯，惟加设交通灯需要同时考虑车辆的行车时间会减少，亦可能会对附近民居造成滋扰，故署方对此建议有保留。

105. **杨振宇**议员向运输署查询是否有数据显示不能加设行人过路灯，及是否会就木厂街北帝街交界加装过路灯订立研究方向；另外，鉴于北帝

街将会成为沙中线的出口，未来将有不少行人途经此处，若有长者横过马路，在缺乏行人过路灯的情况下会容易发生交通意外。

106. **任国栋**议员表示，「傲云峰」连接木厂街路段缺乏行人过路灯，对居民造成不便。

107. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示一般会先在路口交通上游位置安装行人过灯。署方会继续留意上述交通情况，如有需要会再考虑加设行人过路灯设施。

108. **主席**总结委员意见，希望运输署能尽快于木厂街北帝街交界安装两组行人过路灯。

**要求于北帝街加装「停车等候会被检控而不予警告」指示牌(文件第 27/14 号)**

109. **杨振宇**议员介绍文件第 27/14 号。

110. **黄润昌**议员表示北帝街违例泊车的情况严重，两旁均出现双线停泊的情况，当中特别以晚饭时段最为严重，惟暂未见警方及运输署有任何有效措施处理相关情况。

111. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生表示水务署、市区重建局及煤气公司在北帝街(马头角道至木厂街一段)均有工程进行，致令路面上可使用的空间减少；而北帝街(木厂街至宋皇台道一段)亦有不少食肆及回收公司，使不少车辆在此路段停泊。**李先生**表示由 2013 年 1 月 1 日至 2014 年 3 月 19 日为止，警方在北帝街共发出三百三十四张告票，警方同时承诺会加强执法。

112. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示「停车等候会被检控而不予警告」指示牌需配合一组黄色影线使用，并设置于停车弯位；由于北帝街(马头角道至宋皇台道一段)左边位置已设有泊车位，右边的部分位置亦设有上落禁区，而指示牌只属提示性质，却需占用额外空间，故署方不建议加设该指示牌。

113. **杨振宇**议员表示北帝街食肆门外的车辆违例停泊的情况严重，而店主亦没有主动处理有关问题，故希望警方除了与食肆商讨有关停车安排外，亦要加强执法。另外，**杨议员**认为加设「停车等候会被检控而不予警告」指示牌可收阻吓作用，并向运输署查询是否有其他方法可改善情况。

114. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示车辆于非指定泊车位停泊已属违法，署方会考虑加设禁区。

115. **任国栋议员**表示运输署可加设带有警告字句的指示牌，以阻吓违例停泊的车辆，并希望各政府部门能积极解决相关问题。

116. **潘志文议员**向运输署查询加设「停车等候会被检控而不予警告」指示牌所需的条件。

117. **杨振宇议员**表示在北帝街东宝大厦及东海大厦之间的路段有车辆停泊，以致此路段经常有车辆进入，加上北帝街附近违例泊车的情况严重，会令附近的交通非常挤塞。

118. **莫嘉娴议员**认为运输署需要认真及积极处理北帝街因食肆林立而吸引不少车辆在此停泊的问题。

119. **运输署工程师(红磡)张世良先生**认为在马头角道至宋皇台道一段没有足够空间加设「停车等候会被检控而不予警告」指示牌。

120. **主席**总结委员意见，要求运输署检讨及研究措施，以解决北帝街违例泊车的问题。

#### **要求于宋皇台道设置固定侦速摄影机打击车辆超速(文件第 28/14 号)**

121. **杨振宇议员**介绍文件第 28/14 号。

122. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**简介宋皇台道至马坑涌道及由土瓜湾道至九龙城道一带的路面交通情况。

123. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方需遵循相关准则(如交通意外的记录、车速及交通流量、车辆在该路段超速的普遍情况等因素)，以决定设置固定侦速摄影机的地点。另外，加设固定侦速摄影机并不是减低噪音的最有效方法。署方发现宋皇台道路段有车辆停泊上落的情况，预计亦会影响到侦速摄影机雷达有效运作。

124. **杨振宇议员**向警务处查询位于启德隧道宋皇台道出口的侦速摄影机标志是否由警方设置，以及该位置是否设有固定侦速摄影机。

125. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示警方曾与启德隧道的负责人联络，启德隧道营运公司会在隧道范围内设置侦速摄影机，

以监察车辆超速的情况。因此，位于启德隧道宋皇台道出口的侦速摄影机标志属启德隧道管理公司。

126. **杨振宇**议员向运输署查询是否有实际数据显示宋皇台道并不符合设置固定侦速摄影机的条件。

127. **任国栋**议员提议以警务处为联络人，联系各政府部门处理有关木厂街、北帝街及宋皇台道的交通问题。

128. **潘志文**议员表示车辆超速乃噪音的主要来源，尤其在夜深时分的噪音量更为明显。

129. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生表示各政府部门均会认真处理区内问题，警方亦会与各部门(包括运输署)以及议员作恒常沟通。

130. **主席**查询议员是否需要到宋皇台道作出实地视察，并交由交运会秘书作实地视察安排。

[会后补注：有关实地视察已于 2014 年 4 月 22 日完成。]

**要求延长迦密村街双黄线(文件第 29/14 号)**

**要求将孝民街近大排档划为双黄线(文件第 30/14 号)**

**要求于孝民街及迦密村街路旁 适当划设双黄线和单行黄色实线(文件第 31/14 号)**

131. **吴奋金**议员作出利益申报，表示于迦密村街拥有物业。

132. **吴奋金**议员介绍文件第 29/14 号及文件第 30/14 号。

133. **杨永杰**议员介绍文件第 31/14 号。

134. **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路面所设置在「『时间字牌』所示时段内，禁止停车」(即「单黄线」)及「全日禁止停车」(即「双黄线」)标志的分布情况；另外，**李先生**简介于孝民街一带车辆停泊情况：警方发现政府合约工程车辆停泊在孝民街，亦已实时向有关部门反映。

135. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示在迦密村街近何文田救护站位

置已设有「双黄线」；而在君逸山附近亦设有「单黄线」。最近署方在咨询居民的意见后，已于孝民街/迦密村街弯位加设了「单黄线」。署方认为现阶段可先观察已加设「单黄线」成效，再考虑是否延长在孝民街/迦密村街路旁的禁区范围。另外，孝民街近何文田邨熟食档左转入忠孝街附近已设有由「上午 7 时至下午 7 时」的「单黄线」，署方正考虑延长该「单黄线」的范围。

136. **吴奋金**议员表示迦密村街的左右两边均有泊车位置，设置「单黄线」未能有效解决问题，加上部分路段双线行车，故会出现车辆迎头行驶的情形，令交通十分挤塞，同时亦使居民受到车辆响铃的滋扰。

137. **黄润昌**议员表示运输署应妥善处理反对意见，并不是预计有反对意见而不研究在孝民街及迦密村街路旁加设「单黄线」或「双黄线」；另外，鉴于在孝民街附近有不少收费的泊车位置，故不能接受政府合约工程车违例停泊，并向警务处查询是否曾对相关车辆作出检控。

138. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鏊华**先生表示警方已对违例停泊的政府合约工程车作出检控，以收阻吓之用。

139. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示署方会审视所收集到的有关反对加建的意见是否合理，并平衡各方面的利益。

140. **主席**总结各委员意见，表示孝民街及迦密村街附近有数个停车场，车主只是贪图方便违例停泊于路旁，故建议运输署考虑加设「单黄线」或「双黄线」。

#### **关注港铁故障频仍 要求检讨电力系统及罚则(文件第 32/14 号)**

141. **杨永杰**议员介绍文件第 32/14 号。

142. **香港铁路有限公司基建维修经理一观塘线、荃湾线及港岛线陈国伟**先生表示由于香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)的列车由电力推动，故在城市轨道中，均会由一套架空电缆系统负责供电；港铁公司订下严格程序检查及保养架空电缆。维修人员每两至三天进行目视检查，平均每一至三个月利用精密的装设仪器，例如轨道及架空电缆几何记录车进行例行检测，确保架空电缆运作正常。港铁公司每年都对架空电缆作近距离检查，如有需要便实时调校及更换零件。**陈先生**表示在 2014 年 2 月 9 日及 2 月 18 日的东铁线延误事故是由于架空电缆的绝缘体的质量问题引起。港铁公司已就有关事件于 2014 年 2 月 28 日向立法会交通事务委员会辖下

铁路事宜小组委员会提交调查报告。另外，港铁公司亦已更换东铁线六十五个关键地点的怀疑有问题绝缘体，并会检查其他的绝缘体，同时亦已邀请独立海外专家就架空电缆系统作全面检讨，检讨预期在 2014 年 6 月完成。

143. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示机电工程署会参与港铁公司就架空电缆绝缘体的测试及复核测试结果，政府会因应其结果，决定是否需要扩大检讨范围。至于在发生严重列车服务延误时应否扣减港铁公司管理层薪酬，政府会向港铁公司董事局反映此关注及意见，请董事局慎重考虑。

144. **主席**总结委员意见，认为港铁公司发生列车事故的次数频密，政府部门需要加紧监察公共交通运输服务的质素。

### 其他事项

145. **九龙城民政事务助理专员温志扬先生**表示有关议程十八一「要求于宋皇台道设置固定侦速摄影机打击车辆超速」的实地视察安排，秘书处会于会后联络运输署及警务处的代表，以订定实地视察的详情。

[会后补注：有关实地视察已于 2014 年 4 月 22 日完成。]

### 下次开会日期

146. **主席**宣布下次开会日期订于 2014 年 6 月 5 日(星期四)下午 2 时 30 分，并于下午 7 时 00 分宣布会议结束。

147. 本会议记录于 2014 年 月 日正式通过。

主席

---

秘书

---

2014年5月