

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十七次会议记录

日期：2014 年 7 月 31 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 2 时 47 分出席)

(于下午 4 时 03 分离席)

莫嘉娴议员 (于下午 6 时 35 分离席)

刘伟荣议员, BBS, JP (于下午 4 时 43 分离席)

萧亮声议员 (于下午 5 时 55 分离席)

杨振宇议员

左汇雄议员

杨永杰议员 (于下午 6 时 40 分离席)

任国栋议员

黄润昌议员

王惠贞议员, SBS, JP (于下午 3 时 43 分离席)

吴宝强议员 (于下午 3 时 33 分出席)

潘国华议员

张仁康议员

吴奋金议员

萧婉嫦议员, BBS, JP

黄以谦议员 (于下午 3 时 42 分出席)

(于下午 6 时 30 分离席)

萧妙文议员 (于下午 4 时 40 分离席)

潘志文议员 (于下午 7 时 15 分离席)

何显明议员, MH

陆劲光议员 (于下午 6 时 15 分离席)

劳超杰议员

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：李慧琼议员, JP

列席者：严钧乐先生

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)

李鋈华先生 香港警务处九龙城警区交通队主管

谭皓铨先生 路政署区域工程师(红磡)

钟兆文先生 路政署区域工程师(九龙湾)

应邀出席者：

议程四	曾昭棠女士	警务处九龙城区警民关系主任
	李耀铭先生	警务处九龙城区警民关系组学校联络主任
议程五	钱志鹏先生	环保署高级环境保护主任(流动污染源)3
	胡仲强先生	环保署环境保护主任(流动污染源)34
	樊容权先生	运输署总运输主任/巴士及铁路科
	谢秀清女士	运输署高级运输主任/巴士及铁路科
	冼智斌先生	九龙巴士(一九三三)有限公司项目经理(电动巴士)
	胡铭基先生	九龙巴士(一九三三)有限公司经理(策划及发展)
	褚桂焕先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级资产管理主任
	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)有限公司社区事务经理
议程六至九	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)有限公司社区事务经理

* * *

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，并特别欢迎**严钧乐先生**。**严先生**接替已调任的**温志扬先生**，为九龙城民政事务助理专员。另外，主席代表交运会就**温先生**过往对委员会作出的贡献表示感谢。

通过上次会议记录

2. 秘书处在会前收到**刘伟荣议员**的书面通知，要求修订第十六次会议记录内容，修订的会议记录亦已在会前发送予各委员。委员再没有任何修订，第十六次会议记录获得通过。

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**表示警方会与中九龙干线工程的承建商研究将来利用土瓜湾验车中心及附近位置作旅游巴及私家车停泊位置的前期工作安排。另外，**李先生**亦简介在2014年6月至7月期间，警方在区内五个旅游巴违例停泊黑点作出的检控数字，但强调检控数字并非评估区内旅游巴违例停泊情况是否有改善的准则。

4. 运输署工程师(红磡)**张世良先生**表示运输署正与地政总署研究利用短期租约形式将土瓜湾验车中心附近空地(面积约为二千平方米，可提供大约二十个旅游巴泊位)用作临时停车场，并正在检讨地区咨询结果。另外，

运输署正与地政总署讨论利用在庇利街近保良局颜宝铃书院附近空地(面积约为八百平方米)以短期租约形式作临时停车场的可行性，并正进行地区咨询。此外，**张先生**表示位于华信街近红磡码头巴士总站附近的空地(面积约为二千平方米)亦可考虑以短期租约形式作临时停车场用途，现正检视有关地区咨询结果。

5. **潘国华议员**表示，纵然将来位于土瓜湾验车中心附近空地设有停车场，惟现时贵州街及朗月街位置并非旅游巴停泊禁区，但仍有不少旅游巴在此停泊及上落客，故旅游业界对使用停车场仍缺乏诱因，因此建议运输署在贵州街及朗月街设立旅游巴停泊禁区，以提高临时停车场的使用率。另外，**潘议员**表示在贵州街及伟景街交界旅游巴违例停泊的情况并没有改善，故希望运输署先考虑把工地范围附近划为旅游巴临时停泊禁区，其后再研究把该范围长期划为旅游巴停泊禁区。此外，不少旅游巴在晚间时段停泊于新码头街，致令部分巴士未能驶出总站。

6. **黄润昌议员**表示土瓜湾验车中心拟作临时停车场用途的建议缺乏足够软件(如预留足够空间供车辆进出及提供诱因吸引旅游巴使用)。另外，**黄议员**表示旅游巴在繁忙时间违例停泊的情况仍然严重，希望警方能加强执法。

7. **郑利明议员**向运输署查询短期租约的租约期及招标所需的时间。

8. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方会联同警方密切监察旅游巴在贵州街违例停泊的情况，并以不影响附近居民有停泊上落需要的原则，在需要时在贵州街加设上落禁区。署方已考虑将土瓜湾验车中心附近空地以短期租约形式作临时停车场，预计可提供约二十个旅游巴泊位。**张先生**表示以短期租约形式租出临时空地由地政总署主导。一般来说，招标程序需要数月时间，而租约期为半年至一年。

9. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示现时有地下管道铺设工程在贵州街进行，工地附近亦已实施临时交通安排。现时在贵州街的大部分路段已因应上述临时交通安排设置上落禁区。署方在检视附近的交通状况后，认为现时并不适合在贵州街第 4H 号(即安庆大厦)附近加设旅游巴上落禁区。

10. **潘国华议员**表示由于贵州街正进行工务工程，故车辆只可于安庆大厦对出位置停泊，但此举会阻塞由伟景街右转至贵州街的车辆。纵然警方会加强执法，但若不加设临时停泊禁区，贵州街的交通问题不会得到改善。

11. **主席**表示旅游巴在土瓜湾区内引致的问题一直存在，故会在下次会议继续讨论此议题。另外，**主席**希望运输署研究落实土瓜湾验车中心拟作临时停车场用途的建议，并于下次会议中汇报有关进展。

跟进环海街交通问题

12. **主席**表示早前曾与部分委员到环海街作实地视察，留意到该处行人较多，惟缺乏行人过路设施，认为此事项有需要继续讨论，故同意委员在实地视察时提出续议此议题的要求。

13. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示由于加设行人过路设施需要足够的视线距离标准，故认为在环海街接近德康街位置加设行人过路设施较为合适。如在环海街距离德康街较远位置加设行人过路处，行人视线会受到在环海街 / 德康街交界的屋苑矮墙及树木阻挡。由于在环海街接近德康街位置加设行人过路设施会涉及黄埔花园私家路段，故署方需要联络相关部门及屋苑发展商，以商讨兴建行人过路设施的可行性及将来的管理问题。

14. **刘伟荣议员**表示屋苑矮墙阻碍驾驶者判断行人位置的解释不能接受，并不认为需要私人屋苑配合才能兴建行人过路设施。**刘议员**表示在附近德康街近大环山游泳池设有行人过路设施，该处亦有高墙，故未能理解为何高墙不会阻碍由环海街左转至德康街的驾驶者视线。

15. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示由环海街左转至德康街设有「让」的道路标记，故能让行人及驾驶者清晰判断位置。署方认为能够在环海街加设行人过路设施的关键是与附近私人屋苑发展商研究增设有关设施的可行性及日后的维修管理问题。

16. **刘伟荣议员**要求把议题纳入续议事项，并要求运输署与私人屋苑发展商沟通，在下次会议时汇报相关结果。

17. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方曾与私人屋苑发展商接触，惟初步讨论没有太大成果，故会继续与有关发展商沟通，并会邀请委员参与。

18. **主席**总结委员意见，希望运输署能在下次会议中汇报进展，并同意把此议题纳入续议事项。

「九龙城．安全城 2014-2015」道路安全活动拨款申请 (文件第 45/14 号)

19. 警务处九龙城区警民关系主任曾昭棠女士总结 2013-2014 年度以九龙城区议会拨款举办的「九龙城．安全城」道路安全活动及介绍文件第 45/14 号。曾女士表示「九龙城．安全城」道路安全活动在 2013 年 9 月至 2014 年 2 月顺利举行。截至 2014 年 2 月，参与活动的幼稚园及小学共有三十五间。另外，「九龙城．安全城」道路安全活动的学校参与人数达六千人、大型道路安全活动讲座的参与人数为七百九十四人及安排予外佣组织及团体的大型道路安全讲座的参与人数为二百六十人，反映活动的接触层面广泛。「九龙城．安全城」道路安全活动涉及总开支为三万八千二百五十八元。整体而言，「九龙城．安全城」道路安全活动能帮助幼稚园及小学学生、其家长及照顾者更安全地使用行人过路设施。有鉴于「九龙城．安全城」道路安全活动成效理想，故「九龙城．安全城 2014-2015」道路安全活动会沿用以往的宣传模式，并会扩大其宣传范围。除了到访幼稚园及小学及举办大型道路安全讲座外，警方会邀请学童到警署参观及试用模拟行人过路设施。曾女士希望委员通过「九龙城．安全城 2014-2015」道路安全活动拨款申请。

20. 主席表示从小教育学童道路安全非常重要，而「九龙城．安全城 2014-2015」道路安全活动以有趣的方式传递道路安全讯息，所需拨款有限，但受惠者众，故在委员一致同意后，宣布通过「九龙城．安全城 2014-2015」道路安全活动拨款申请。

关注佛光街巴士坏车所造成的交通阻塞(文件第 48/14 号)

21. 主席表示，由于环境保护署(下文简称「环保署」)、运输署代表及九巴的另外三位代表仍在其他区的区议会议事，未能及时出席。因此，主席建议顺延第 46/14 及 47/14 号的讨论，直至有关的代表到达。在席委员未有异议。

22. 陆劲光议员介绍文件第 48/14 号。

23. 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涉及 2014 年 7 月 9 日巴士坏车事件为第 109 号线。一般而言，肇事车辆的车长会即时向九巴维修组汇报，维修组的工程车辆会在收到报告后到肇事现场检查车辆及进行维修。根据记录显示，在 7 月 9 日上午 7 时 25 分该第 109 号线的车长已向九巴维修组汇报，维修组的车辆在四十分钟后到场检查及记录相关资料。梁先生表示是次坏车造成何文田附近交通挤塞属判断有误差，故向受影响的乘客致歉。

24. **香港警务处九龙城警区交通队主管李銏华先生**表示根据警方记录，在 7 月 9 日上午 7 时 41 分，警方接到一位市民报案表示因佛光街有巴士坏车而令附近交通出现挤塞。在四分钟后，该名市民向警方表示佛光街交通挤塞情况已见改善，并不需要警方到场协助，故正前往肇事现场的警员折返。**李先生**表示一般而言，在市区范围内，警方会在接报后九分钟内到达现场，并会疏导肇事现场交通。

25. **主席**向九巴查询在 7 时 25 分第 109 号线车辆坏车时是否有向运输署或警方报案。

26. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生**表示一般而言，如因九巴车辆出现问题而导致路面发生事故，九巴会向运输署汇报有关情况。

27. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方设有紧急事故交通协调中心，每日 24 小时监察香港的交通及公共运输服务情况。一般而言，当公共运输机构、警方或其他政府部门因路面发生交通事故或为执行公务而需要封闭道路或行车线，以致对路面交通或公共运输服务构成一定影响时，会联络并要求本署协助，其中包括协调相关政府部门及持份者(例如收费公路、隧道营办商、港铁)作出补救措施(例如尽快清理现场及恢复服务)、监察事故的进展及向公众适时发放有关交通及运输事故的最新资讯。据本署紧急事故交通协调中心的记录，于本年 7 月 9 日上午并没有收到有关事故而引致交通挤塞的报告，但有关机构或部门亦会视乎当时的实际情况，未必报告本署或要求本署跟进。

28. **杨永杰议员**对九巴以判断错误作回复表示不满。由于现时马头围道及土瓜湾道正进行大型工程，若在此繁忙路段发生交通意外时会导致交通严重阻塞，故希望相关部门设立有效通报机制，处理交通意外事故。

29. **陆劲光议员**表示九巴维修组及肇事车辆车长均判断错误。若在繁忙路段坏车将会导致交通严重挤塞，故希望九巴、运输署及警方能尽快设立有效的通报机制，以防止类似事件再次发生。

30. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生**备悉各委员的意见及会研究有系统的处理方法。

31. **陆劲光议员**向运输署查询是否会就佛光街巴士坏车事件作跟进工作。

32. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方会汲取佛光街

巴士坏车事故的经验，要求九巴研究优化通报机制。

33. **萧亮声**议员建议每次巴士公司车辆发生交通事故时，均需向运输署汇报。另外，**萧**议员建议运输署参考铁路事故惩罚机制，对巴士公司设立惩罚机制。

34. **主席**总结委员意见，表示 2014 年 7 月 9 日佛光街巴士坏车事件中，九巴没有详细了解当时的交通情况，亦没有通知警方及运输署，令交通挤塞时间长达四十分钟，故对九巴的处理方法表示不满。另外，**主席**希望巴士公司及各部门能汲取经验，避免日后再有类似情况发生。

要求太子道东巴士站分拆排队位置 便利乘客辨识路线(文件第 49/14 号)

35. **杨振宇**议员介绍文件第 49/14 号。

36. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌**先生表示九巴计划在相关巴士站髹上黄色指示线，更清晰地指出每条巴士路线的排队位置，预计在 8 月底前完成相关工程。**主席**希望巴士公司能尽快完成相关工作。

要求改善 15X 巴士线服务(文件第 50/14 号)

37. **任国栋**议员介绍文件第 50/14 号。

38. **萧婉嫦**议员表示希望巴士公司研究增加车辆服务第 15X 号线，进而延长其服务时间。

39. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌**先生表示现时第 15X 号线于早上繁忙时间提供单向服务，九巴已向运输署递交有关于星期一至五下午繁忙时间提供由红磡站至蓝田的单向回程服务申请。九巴会在开展下午繁忙时间的服务后，按实际情况及乘客量再考虑进一步提供服务。另外，**梁**先生备悉委员要求第 15X 号线提供分段收费的意见。

40. **任国栋**议员向运输署查询有关九巴递交第 15X 号线于星期一至五下午繁忙时段提供由红磡铁路站至蓝田的单向回程服务申请的意见及要求九巴就第 15X 号线的分段收费结果提供回复。

41. **九龙巴士(一九三三)有限公司社区事务经理黄劲文**先生表示九巴备

悉委员对第 15X 号线提供分段收费的建议，并乐意就此向委员提供书面回复。

42. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方已收悉九巴于下午繁忙时间提供由红磡铁路站至蓝田的单向回程服务申请，并评估乘客量的需求后，初步认为九巴的申请合适。署方会按实际情况，预期在 2014 年 8 月内实施有关安排。

[会后备注：上述九巴第 15X 号线于下午繁忙时间由红磡站至蓝田的单向回程服务，由 2014 年 8 月底起已实施。]

要求跟进太子道东天桥大量雨水溅落下层路面问题(文件第 51/14 号)

43. 莫嘉娴议员介绍文件第 51/14 号。

44. 路政署区域工程师(九龙湾)钟兆文先生表示署方预计安装挡雨板的工程将于 2014 年 10 月竣工。期间，署方会清理天桥的疏导雨水设施及再次全面检视排水系统，以研究改善空间。

45. 潘志文议员表示区内有不少与太子道东天桥同期兴建的天桥有类似情况(如东九龙走廊)，故希望路政署能一并为区内有关天桥安装挡雨板。

46. 主席总结委员意见，认为路政署能迅速落实安装挡雨板及回应委员的意见。

关注 8 号专线小巴不依照行车路线的问题(文件第 52/14 号)

47. 陆劲光议员介绍文件第 52/14 号。

48. 郑利明议员表示第 8 号专线小巴会以高速由常盛街转入石鼓街，尤以晚上 9 时以后情况更为严重。

49. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方曾就第 8 号专线小巴没有依照行车路线的问题进行调查，根据署方 7 月中所进行的突击调查显示，未有发现上述路线擅自改路及强逼乘客在中途站下车的情况。署方不排除有个别司机没有按原定路线行车，并与营办商改善现有的监察机制。营办商初步会发出通告及告诫车长须按照原定路线行车。

50. **陆劲光**议员向运输署查询与营办商的沟通方式及运输署是否曾接获有关第 8 号专线小巴没有按照行车路线或高速行驶的投诉。**陆**议员表示发出通告对改善司机没有按照原定路线行车的作用不大。

51. **萧婉嫦**议员认为口头劝喻的阻吓性不大，并建议可在专线小巴司机初犯时作出警告，再犯时则加重罚则。

52. **主席**向运输署查询监察小巴服务的具体方式及在遇上同样情况时运输署会采取的行动。

53. **陆劲光**议员提议把此议题纳入续议事项。

54. **郑利明**议员表示早前专线小巴营办商要求延长第 8X 号线服务时间的申请被否决，故表示不清楚第 8 号专线小巴司机没有按照行车路线行驶是否专线小巴营办商在非繁忙时间的非正式安排(如在常乐村行人过路处 U 型转向)。

55. **运输署高级运输主任(九龙城)**司徒志华先生表示曾与专线小巴营办商商讨加强监察，包括派驻职员作突击调查、研究引进全球卫星定位系统等。**司徒**先生表示罚则是按照营办商违规的严重性而定，包括向专线小巴营办商发出警告信及于续证时作为参考。

56. **主席**总结委员意见，表示第 8 号专线小巴为何文田区提供辅助交通服务，故要求运输署落实完善的监察措施，防止第 8 号专线小巴没有按照原订行车路线行驶及高速行驶的情况再次发生。**主席**表示由于有关情况不是经常发生，故认为暂不需要纳入续议事项跟进。

要求尽快改善车辆由红磡机利士南路违规右转芜湖街，避免意外发生(文件第 53/14 号)

57. **吴奋金**议员介绍文件第 53/14 号。

58. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生简介在机利士南路的交通情况，并表示大部分车辆均按照交通指示行车，惟警方会继续在上述路段采取监察及执法行动。由于红磡机利士南路右转芜湖街会对行人或邻线车辆造成危险，警方若发现此情况，不单会对驾驶者作出不依照交通指示的检控，并且会按实际情况作出不小心驾驶的检控。

59. **运输署工程师(红磡)**张世良先生表示署方已在机利士南路近芜湖街

设置符合标准的「不准右转」交通标志，亦在道路上划设「直去」的道路标记。有鉴于仍有车辆违规右转至芜湖街，故署方考虑把「不准右转」的指示牌增大至直径六百毫米，使驾驶者能更清楚看见。署方亦曾考虑加设闭路电视的建议，惟此只可作即时监察现场交通状况，缺乏摄影功能，不可作检控用途。

60. **黄润昌议员**表示增大「不准右转」指示牌对不熟悉路段的驾驶者作用有限，故建议运输署参考处理马坑涌道相关问题时的做法，在红磡海底隧道出口机利士南路近芜湖街方向的右线设立白色影线区域，提示驾驶者不能右转。

61. **劳超杰议员**建议运输署考虑移前「不准右转」指示牌的位置至邻近机利士南路及芜湖街交界处的交通灯号附近，并在指示牌下增设「不准右转」的字句。

62. **任国栋议员**表示现时「不准右转」指示牌与机利士南路及芜湖街交界处的交通灯号距离较远，距离约十至十二米，故建议运输署在交通灯号下增设「不准右转」的字句。

63. **吴奋金议员**表示若驾驶者不熟悉或没有留意「不准右转」指示牌时，会误以为由机利士南路向红磡方向直走会与迎头由机利士南路向芜湖街方向的车辆相撞，故会右转至芜湖街。

64. **郑利明议员**表示运输署可以考虑把机利士南路改为二线行车，又或于中线设立「只准直走」的道路标记。

65. **潘志文议员**对增大「不准右转」指示牌的建议表示支持，惟认为移动其位置并不适合。现时指示牌的位置容许驾驶者有足够时间知悉「不准右转」至芜湖街的安排，避免因车辆在交通灯号前已转右而被迫转至芜湖街。

66. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示由于「不准右转」的指示牌属预先警示，移动其位置会影响驾驶者看前方交通灯号的视线。如在交通灯号下加设「不准右转」字句的指示牌，并不符合行人与交通灯号的安全高度距离。

67. **主席**总结委员意见，并希望运输署尽快进行增大「不准右转」指示牌的工程。而运输署有更好的改善方案时，需再向委员汇报。

强烈要求于封路工程期间禁止学车活动(文件第 54/14 号)

68. 郑利明议员介绍文件第 54/14 号。

69. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示因应沙田至中环线(下文简称「沙中线」)的铁路工程展开，署方已减少车辆的考试数目及禁止繁忙时段进行学车活动。若将来再有大型工程展开，有关承建商需要与运输署和警方商讨，以作出适当的临时交通改道措施安排，同时，署方亦会要求承建商尽量在非繁忙时间进行工程，以减低工程对区内交通造成的影响。

70. 杨永杰议员对运输署的回应表示保留，并表示沙中线铁路工程展开前已反映学员于天光道学车会导致天光道及靠背垄道一带交通出现问题，亦曾要求禁止天光道及常盛街进行学车活动。

71. 何显明议员表示运输署可从政策方向考虑，分阶段进行学车活动。在初学阶段时，可先让学习驾驶者认识车辆运作；待学习驾驶者大致熟识车辆运作后，才予以在考试道路上练习，以减低对区内交通的影响。

72. 潘志文议员表示天光道仍为其中一个路试试场，运输署难以估计于该处练习的车辆数目，故建议运输署迁移考试场地，或在编排路试日期时作出调配，以防止大量车辆同时间于考车路线练习。

73. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方若接获通知，道路工程需要在交通繁忙的路段进行时，一般会要求承建商于非繁忙时间进行工程(如上午 10 时至下午 4 时)，以减少临时交通改道措施的影响。署方亦禁止学车活动于平日上午 7 时 30 分至上午 9 时 30 分及下午 4 时 30 分至 7 时 30 分进行。署方有责任平衡道路使用者、学车人士及道路工程的需要。署方备悉委员意见，并会向运输署驾驶事务组同事反映。而运输署驾驶事务组一直与教车业界保持联系，并会再次提醒业界在非繁忙时段进行学车活动的安排。

74. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示在 2011 年及 2012 年期间曾与运输署研究是否可以暂时取消位于忠义街、天光道及培正道的考牌中心。惟当时运输署指出，已收到学车人士意见指轮候考车的时间冗长，故取消三个考牌中心只会令情况恶化。最后达成取消部分考车路线的方案。

75. 何显明议员表示现时禁止学车时段适用于全港路段，运输署可以考虑按地区的实际交通情况，弹性调节禁止学车时段的开始及终结时间。

76. 杨永杰议员表示何文田及土瓜湾一带未来会有更多的车辆(包括工程车辆)进出, 已不再适合学车, 故要求运输署考虑搬迁学车中心。

77. 郑利明议员表示非繁忙时间在窝打老道山、巴富街、石鼓街及常盛街的学车情况严重, 包括星期一至五晚上 7 时以后、星期六下午 1 时后及星期日上午 9 时后。

78. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示禁止学车时段属一般性安排, 惟路段设有特定的学车时段限制时, 有关人士需遵照现场道路指示进行学车活动, 署方备悉委员对微调九龙城区内学车时段的意见, 亦会向署方负责沙中线交通安排的同事反映。

79. 任国栋议员要求运输署在会后提供在取消天光道(二线)的考车路线后, 在 2012 年至现时为止考牌车辆数目的比较数字。

80. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方已减少在区内学车考试的数目。就忠义街考试中心而言, 考试宗数已由每天约 90 驾次减少至约 50 驾次。

81. 任国栋议员要求运输署就学车考试宗数的数据于会后提供书面回复。

82. 黄润昌议员表示问题的重点是整体学车人数并没有减少。

83. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方备悉委员要求搬迁考车中心的意见及署方需要研究弹性调节禁止学车时间的可行性。

84. 主席总结委员意见, 表示运输署需要重视委员对学车问题长远会对何文田交通构成严重影响的意见。

「试验电动巴士」建议在启德德朗村的巴士站加建超级电容巴士充电设施
(文件第 46/14 号)

要求尽快于 5M 巴士线落实增设电容巴士(文件第 47/14 号)

85. 环保署高级环境保护主任(流动污染源)³ 钱志鹏先生及九龙巴士(一九三三)有限公司项目经理(电动巴士)冼智斌先生介绍文件第 46/14 号。

86. 杨振宇议员介绍文件第 47/14 号。

87. **杨永杰议员**表示启晴邨及德朗邨居民对第 5M 号线的需求殷切，故要求九巴巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴」)先加设服务第 5M 号线的车辆，再试验电动巴士。另外，**杨议员**表示拟建充电设施位置太接近乘客候车地点，故查询如何减低居民及乘客对加设充电设施的安全考量及是否设有紧急方案应付突发情况(如路面交通挤塞、停电等情况)。**杨议员**亦向九巴查询有关电容巴士在上海的应用情况及是否有其坏车数据。

88. **陆劲光议员**向九巴查询在测试时，不同天气情况下行走对电容巴士的影响及当电容巴士遇上交通意外，特别是与使用石油气作燃料的车辆相撞时，是否会造成危险。另外，由于设有充电设施的巴士站会使用与兴建一般巴士站无异的物料兴建支柱，故查询车辆失控撞上设有充电设施的巴士站时的结果。**陆议员**表示相关部门及九巴应探讨发展双层电容巴士的可行性，否则投放大量资源而未能达至最大营运效率并不理想。

89. **萧婉嫦议员**对在启德德朗村巴士站加建超级电容巴士充电设施的提议表示支持，但认为九巴及环境保护署(下文简称「环保署」)需要更详细研究安全问题，包括如何改善充电设施的高度；完善防撞、防漏技术；在恶劣天气下的操作及行车时电源耗尽的安排。另外，**萧议员**表示由于启晴邨及德朗邨居民对第 5M 号线的需求殷切，故要求九巴立即增加第 5M 号线的班次，以缓解居民候车之苦。

90. **左汇雄议员**原则上对试验电动巴士计划表示支持，惟强调不应以电容巴士取代现有第 5M 号线的柴油巴士。由于启晴邨及德朗邨居民依赖第 5M 号线来回港铁站，而现时的服务又未能满足容量的需求，尤以繁忙时间最为严重，加上电容巴士仍在试验阶段，突发情况会直接影响启晴邨及德朗邨居民。此外，充电设施与候车站位置相近，**左议员**查询九巴如何保障候车乘客安全。

91. **劳超杰议员**向环保署查询全数资助购置单层电动巴士及其充电设施涉及的总开支及对电容巴士所需投放的资源与巴士接载乘客的能力是否符合成本效益存疑。如电容巴士只能以单层形式提供服务，可能会引致不同的问题(如需要增加车辆及班次数目，间接加剧道路挤塞情况；成本亦会增加，并转移到车费，加重乘客负担等)。

92. **黄润昌议员**表示九巴需要兑现增加第 5M 号线的车辆及班次数目承诺，并不能以电容巴士代替增加两部柴油巴士。由于第 5M 号线属试验阶段，其稳定性亦是未知之数，故九巴先要增加第 5M 号线的车辆及班次。

93. **郑利明议员**表示电容技术较电池技术难以控制，容易出现漏电及

爆炸的情况，对其安全性表示担忧。而电容充电设施的运作及维修成本高昂，故查询将来是由政府或是乘客负担相关成本。

94. 九龙巴士(一九三三)有限公司项目经理(电动巴士)冼智斌先生综合回应委员意见如下：

- (一) 九巴于 2010 年开始研究引入电容巴士在香港试行的方案，并于同年 8 月引入九巴视为第一代的电容巴士在香港进行一系列的实地试行。目的是测试电容巴士在香港不同环境的运作性能，其中包括在恶劣天气下如闪电、潮湿、暴雨及台风时和斜坡等的运作情况；
- (二) 电容巴士均取得相关的安全检验证书，确保其结构符合安全标准(如遇上漏电时会自动截断电源、加固电容箱及加强其防撞功能等)；
- (三) 另外，由于现时超级电容的主要成分为碳及水，没有可燃性的物料，故电容巴士储电时不会涉及任何化学物质转移过程；
- (四) 电容巴士的充电设施必须通过机电工程署认可的实验室进行的测试。如充电设施过流或过压，电源会自动截断。此外，九巴亦额外要求承建商为充电柜加设上锁的安全保护装置；非法打开装置时，电源会自动截断。在电容巴士未到达充电的位置及司机未有发出指示时，有关的充电柜不会输出电流至架空电缆。在充电时，电力公司会供应三百八十伏特的交流电至充电设施，充电柜会转变为六百八十伏特的直流电输出予电容巴士；故电容巴士相对于其他电动交通工具的架空电缆必须长期带电更为安全；
- (五) 九巴选择在观塘福淘街及启德德朗村的巴士站同时加建电容巴士充电设施，是希望于第 5M 号线约五至六公里的行车距离内，确保电容巴士有足够电力行驶及中途设有充电设施补充电力，以应付突发情况；
- (六) 九巴会分阶段实施试行电容巴士的安排，并预料会在 2014 年 9 月首阶段引入第一辆电容巴士，并安排于沙田巴士厂先测试；九巴会将测试期间找到的问题向厂商反映并作出改善。九巴预料其余的电容巴士会于 2014 年 12 月运抵香港；及
- (七) 超级电容巴士充电设施的设计高度为 5.1 米，为发展双层电容巴士预留了空间，惟现时市面上供应商只能提供单层的超级电容巴

士，而其高度亦符合运输署的准则，故充电设施被撞到的机会较微。

95. 九龙巴士(一九三三)有限公司经理(策划及发展)胡铭基先生表示九巴最近亦已调整第 5M 号线班次为每十二分钟一班，并承诺会按照实际乘客需求，在符合运输署增加班次的规定下适当地增加资源。

96. 环保署高级环境保护主任(流动污染源)3 钱志鹏先生表示政府的最终政策目标是全港使用零排放的巴士。政府早前向立法会取得一亿八千万拨款，以资助五间专营巴士公司购置三十六辆单层电动巴士及其充电设施作试验行驶。由于现时市场上只有单层电动巴士供应，故亦希望此试验计划可为厂商提供诱因，研发双层电动巴士，以应付乘客需求。

97. 运输署总运输主任/巴士及铁路科樊容权先生表示署方作为监察巴士服务的部门，会确保在突发事故时巴士公司有足够资源作出调配。如电容巴士在行走时发生故障，署方会要求巴士公司立即调配资源，提供后备车辆服务。署方在 2014 年 6 月曾就第 5M 号线的服务进行调查，发现第 5M 号线在早上繁忙时段(即上午 7 时至上午 9 时 45 分)的班次为每十分钟一班，较服务详情表所述的十五分钟密。而载客量方面，一辆载客量最多为六十八人的单层巴士最高峰时约有五十人乘搭，而在非繁忙时间其乘客人数减少。在 2014 年第四季，九巴计划增加两辆超级电容巴士投入第 5M 号线服务。另外，「试验电动巴士」计划目的在于改善空气质素，而九巴亦要承担额外的维修保养费用，申请车费调整亦需要由运输署审批，故试行电动巴士并不会把额外的成本转移至车费上。

98. 劳超杰议员查询在推行试验电动巴士计划时，环保署是否曾考虑未来铁路通车对巴士乘客量的影响及此计划是否符合经济效益。

99. 黄润昌议员表示除了现时两部第 5M 号线的巴士外，需要再增加两部柴油巴士，然后再试行电动巴士，并不能以两部电动巴士取代需要增加的两部柴油车辆。

100. 任国栋议员向环保署查询超级电容巴士是否设有可开动的窗户，以更符合环保原则。

101. 何显明议员向环保署及运输署查询落实「试验电动巴士」计划的时间表；并表示由于购置车辆及兴建其充电设施的费用由政府资助，而以电源发动比一般柴油车辆更节省营运成本，故向九巴查询是否有下调车费的空间；及向九巴查询是否曾向厂商了解在储存高电压的电容器在释电源时，是否能在短时间内减低电压，避免因遇上易燃物料(如电油)发生爆

炸。

102. **左汇雄议员**表示九巴需要确保电容巴士在安全的情况下才可试行，并供乘客免费乘搭。**左议员**表示九巴必须先增加两部柴油巴士，才继续试行电容巴士。

103. **陆劲光议员**向九巴查询在试行电容巴士时遇上的困难及电容巴士厂商的质素。

104. **潘志文议员**向环保署查询政府资助电池车辆的详情；及查询如何确保电容充电设施能适用于不同类型的电容巴士。而充电设施接近居民，查询使用设施时是否会产生电磁波。此外，**潘议员**建议使用流动充电车，更有效地解决电容巴士在行走时缺乏电源的问题。

105. **九龙巴士(一九三三)有限公司项目经理(电动巴士)冼智斌先生**综合回应委员意见如下：

- (一) 纵然九巴需要承担维修保养的费用，惟使用电容巴士并不会增加额外的车费；
- (二) 首部电容巴士会于 2014 年 9 月抵港，九巴希望先在实际的行走环境进行测试，并提出改善方案，令 2014 年 12 月抵港的十二部电容巴士能尽快投入服务，并非指现时已发现电容巴士有任何问题；
- (三) 九巴会为电容巴士进行两次测试，每次为期半年，确保电容车的可靠性及安全性，才会落实购置第三代的电容巴士。按照现时的计划，「试验电动巴士」的计划为期两年，九巴会在试验的第一年后，向环保署提交检讨报告，密切留意其成效才考虑是否在全港广泛推展；
- (四) 另外，超级电容巴士需要符合一系列法规，当电容巴士的电压及电容出现异常时，电源会自动截断；而九巴会要求厂商兴建充电设施时遵从世界卫生组织对释出电磁波的要求；
- (五) 在政府的资助下，九巴已购置两部流动充电车，为第 5M 号线及第 284 号线提供服务，以应付突发情况；及
- (六) 九巴在选择供应商时，其条件是至少要符合制造柴油车辆的水平；现时为九巴提供电容巴士的厂商已为本港三间巴士公司提供

逾五十部柴油车辆，有关车辆亦已投入服务。

106. **九龙巴士(一九三三)有限公司经理(策划及发展)胡铭基先生**表示在2014-2015 的巴士路线重组发展计划中，已阐明第 5M 号线共会有四部巴士投入服务，并会按照实际情况及符合运输署增加车辆的规定后，逐步增加投入第 5M 号线的巴士服务。根据以往经验，一些接驳铁路沿线的巴士服务属短程路线，乘客亦偏向使用巴士下层。若在此路线提供双层巴士而乘客亦未必会使用上层，资源反而没有被有效运用。

107. **环保署高级环境保护主任(流动污染源)3 钱志鹏先生**表示相关试验计划的拨款申请已获批准，署方亦一直与巴士公司保持紧密联系，以尽快落实试验计划。另外，由于是次会议主要介绍为超级电容巴士加建充电设施的详情，故未有对电池电动巴士作出简介。在政府全数资助的三十六部单层电动巴士中，其中二十八部为电池电动巴士，其充电设施设于巴士公司厂房内。电池电动巴士在完全充电后，可行驶约一百八十公里；因此，电池电动巴士暂未能应付长途路线的全日运作。

108. **九龙巴士(一九三三)有限公司社区事务经理黄劲文先生**表示九巴为乘客提供舒适的服务，所有巴士均设有自动调节温度的空调装置，故未有为车辆安装可开关的窗户。

109. **杨永杰议员**查询九巴是否能保证电容巴士在充电时的安全及向九巴查询现时电容巴士在投入服务中遇到的问题。

110. **任国栋议员**向环保署查询在冬天时使用空调系统是否符合环保政策及向运输署查询现时拥有双层巴士的国家数目，并表示由于香港人口密集，才会使用双层巴士。

111. **何显明议员**向相关部门查询第 5M 号线落实使用电容巴士的详细时间表及详细项目内容，并查询电动巴士在冬天时是否会有暖气供应，或是仍以冷气供应。

112. **黄润昌议员**表示九巴应提供四部柴油巴士及两部电容巴士服务第 5M 号线，并非以测试电容巴士为由，代替早前第 5M 号线增加至四部柴油车辆的承诺。

113. **潘志文议员**表示电池巴士比电动巴士先进，并查询于第 5M 号线试用电容巴士并非电池巴士的原因；及未能下调第 5M 号线车费的原因。

114. **九龙巴士(一九三三)有限公司项目经理(电动巴士)冼智斌先生**表示

九巴希望通过试验计划，以保障乘客及居民安全。在九巴引入新车辆时，需先获运输署批准，并符合有关的国际规例及运输署规定，亦会采用可靠性高的部件。而充电设施亦需通过机电工程署认可的实验室所进行测试，在取得运输署的审批后，方能验车及发牌。是次购买程序是经过公开招标进行。由于现时只有九巴试行超级电容巴士，故暂未出现相容性的问题。另外，九巴预计在 2014 年 10 月兴建电容巴士的充电设施，于 12 月试行车辆，并会于 2015 年第一季投放电容巴士于第 5M 号线服务。

115. **环保署高级环境保护主任(流动污染源)3 钱志鹏先生**表示政府亦资助九巴及其余四间专营巴士公司购买电池电动巴士，购买程序以公开招标形式进行。二十八部电池电动巴士会在十四条巴士路线试行，在不同的环境及路况收集数据，以便更准确地测试电动巴士在香港营运的可行性。

116. **九龙巴士(一九三三)有限公司社区事务经理黄劲文先生**表示纵然第 5M 号线会引入电容巴士服务，惟其车费并不会因此而作出调整；而车厢内空调巴士均采用恒温系统，故未来电容巴士亦会采取相关设计，但仍取决于其结构及系统设计。

117. **运输署总运输主任/巴士及铁路科樊容权先生**表示现时九巴登记的运作车辆约为三千八百辆。为配合新铁路落成或地区发展，署方每年均会与巴士公司制定及重组巴士路线计划，有关车辆的数目因而有所变动，以配合乘客需求。

118. **主席总结委员意见**，表示委员非常着重超级电容巴士的安全问题，并要求相关部门及巴士公司能考虑及重视委员意见。惟从环保角度出发，委员并不反对九巴试行超级电容巴士。另外，**主席重申九巴需要落实增加柴油巴士服务第 5M 号线的承诺**，并不可用环保车辆代替。

跟进戴亚街红磡街市侧无障碍行人通道进展事宜(文件第 55/14 号)

119. **张仁康议员**介绍文件第 55/14 号。

120. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生**表示署方园艺组已经对戴亚街红磡街市侧作树木评估，并会与邻近的市政大楼联系，以确认降低行人通道的斜度是否会对市政大楼造成影响。

121. **劳超杰议员**表示戴亚街红磡街市侧无障碍行人通道的进展缓慢，并表示其斜度对居民造成危险，故认为路政署需要尽快移走树木，以降低行人通道的斜度。

122. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示署方需要按既定程序处理有关移走树木的建议，故需要一定时间处理。署方会尽快完成有关评估，并向地政总署提交申请，让其审批移走树木的建议。

123. 主席查询有关程序所需的时间。

124. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示署方园艺组需要负责九龙区所有的工程项目，且人手匮乏，亦要咨询不同意见，故需要至少半年时间。

125. 张仁康议员表示希望路政署能在半年内汇报有关进展。

126. 劳超杰议员表示路政署需时半年来处理树木评估并不合理，故要求戴亚街红磡街市侧无障碍行人通道的工程项目作优先处理。

127. 任国栋议员提议把此议题纳入续议事项。

128. 主席同意把此议题纳入续议事项，并要求路政署及运输署在下次交运会会议向委员报告方案的进展。

要求改善太子道西(近联合道，向旺角方向)车辆违法 U 型转向邻线问题，保障行人安全(文件第 56/14 号)

129. 吴宝强议员介绍文件第 56/14 号。

130. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生简介太子道西近联合道向旺角方向的交通情况及警方到联合道进行监察行动时的结果。

131. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方计划增大「禁止转向」的交通指示牌。

132. 吴宝强议员表示警方需要加强执法及对运输署加大指示牌表示欢迎，并向运输署查询加大指示牌所需时间。

133. 何显明议员建议运输署调整太子道西近联合道往旺角方向的路壘位置，令车辆难以在该处转向。

134. 杨振宇议员表示区内有不少车辆违法 U 型转向邻线，故希望警方能加强突击执法行动。

135. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方约于一个月内向路政署发出有关增大交通指示牌的施工通知书。署方亦会审视调整太子道西近联合道往旺角方向的路壘位置的可行性。

136. 路政署区域工程师(九龙湾)钟兆文先生表示署方在接到施工通知书后，需要订制指示牌，故需时两至三个月竣工。

要求改善九龙城广场停车场出口交通安全隐患问题 设置坚固防撞设施限制车流方向，防止意外发生(文件第 57/14 号)

137. 吴宝强议员介绍文件第 57/14 号。

138. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生简介九龙城广场停车场位于贾炳达道出入口的交通情况，并表示有车辆会由停车场出口违规右转往黄大仙方向，有机会撞毁设置在贾炳达道两条行车线中央的胶柱。由于在贾炳达道近侯王道位置已设有「只准左转」的道路指示牌，如驾驶者违规右转，警方会对驾驶者作出「不依从交通指示」的检控。

139. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方已在贾炳达道九龙城广场停车场出入口位置设有交通指示牌及道路标记，清楚指示驾驶者在停车场出入口只可左转。由于在两条行车线中央设置坚固的防撞设施需要较大的空间，而该段贾炳达道亦属较多车辆转向的路段，基于安全考虑，署方认为贾炳达道行车线中央不适合加设防撞设施。署方会联络九龙城广场停车场的管理公司，以研究在停车场出口位置加设更多提示驾驶者「只准左转」的指示。

140. 吴宝强议员表示贾炳达道两条行车线中央的胶柱容易受到破坏，故向运输署查询设置更坚固的物料(如栏杆)的可能性。

141. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示一般而言，若要在路面加设障碍物，署方会要求其与路边的距离约半米。就贾炳达道而言，加设障碍物两旁共要预留一米空间，故会影响侯王道左转及由停车场左转的车辆，故署方不建议加设坚固防撞设施。

142. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示九龙城广场停车场管理公司曾派驻职员在出口位置提醒驾驶者只准左转的安排，惟在实际执行时遇上困难(如驾驶者不理睬职员指示等)。

143. 何显明议员建议在九龙城广场停车场出入口位置设置与行人路高

度相约的路壘，以防止车辆违规右转。

144. 劳超杰议员建议延长九龙城广场停车场附近的双白线，相信能有效防止车辆由邻线转向。

145. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示双白线及设置胶柱的作用是提示由停车场驶出时只可左转的安排。根据《道路交通条例》，驾驶者需要在安全情况下(即对其他驾驶者没有影响)才可 U 型转向。

146. 主席总结委员意见，建议路政署修补充贾炳达道两条行车线中央的胶柱，并建议运输署考虑加长九龙城广场停车场附近的双白线等建议。

要求尽快加强幼孩乘坐私家车的安全(文件第 58/14 号)

147. 杨振宇议员介绍文件第 58/14 号。

148. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示根据现时《道路安全(交通装备)规例》，三岁以下儿童乘坐私家车前座需要配载认可的安全设备，如私家车后座亦配备认可的安全设备，条例仍然适用。惟此条例并没有规定私家车后座必须配备认可的儿童安全设备。为了加强保障儿童乘坐私家车的安全，政府亦已建议提高在私家车上强制使用儿童安全带装置，并在 2013 年年底咨询立法会交通事务委员会意见。署方正收集及整理相关意见。

要求改善启东道行人过路服务 保障启晴村 / 德朗村居民安全(文件第 59/14 号)

149. 杨振宇议员介绍文件第 59/14 号，期望运输署在启晴村 / 德朗村屋邨管理委员会及互助委员会成立前先落实一些临时设施改善该处的行人过路服务。

150. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方亦于 2014 年初就启东道加设栏杆进行咨询，署方接获建议，待屋邨管理委员会及互助委员会成立后再次咨询居民意见。署方备悉委员希望署方设立临时设施，以改善启东道行人过路服务的要求。

151. 杨振宇议员向运输署查询临时设施的初步建议。

152. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方正考虑不同建议，其中

包括在启东道加设临时栏杆，令居民使用行人天桥过路。

下次开会日期

153. 主席宣布下次开会日期订于 2014 年 10 月 23 日(星期四)下午 2 时 30 分，并于下午 7 时 45 分宣布会议结束。

154. 本会议记录于 2014 年 月 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2014 年 10 月