

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十八次会议记录

日期：2014 年 10 月 23 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 47 分离席)

莫嘉嫻议员 (于下午 2 时 48 分出席)

刘伟荣议员, BBS, JP (于下午 4 时 17 分离席)

杨振宇议员 (于下午 2 时 47 分出席)

左汇雄议员

杨永杰议员

任国栋议员 (于下午 2 时 45 分出席)

黄润昌议员

李慧琼议员, JP (于下午 4 时 00 分离席)

吴宝强议员

潘国华议员

张仁康议员

吴奋金议员 (于下午 2 时 45 分出席)

黄以谦议员 (于下午 4 时 57 分离席)

萧妙文议员 (于下午 4 时 35 分离席)

潘志文议员 (于下午 6 时 17 分离席)

何显明议员, MH (于下午 4 时 40 分离席)

陆劲光议员 (于下午 4 时 12 分出席)

(于下午 5 时 17 分离席)

劳超杰议员 (于下午 5 时 27 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：萧亮声议员
王惠贞议员, SBS, JP
萧婉嫦议员, BBS, 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：

议程五	关伟昌先生	路政署高级工程师 1/畅道通行
	黄锦荣先生	路政署工程师 1/畅道通行
	苏威达先生	栢诚工程顾问(亚洲)有限公司工程经理
议程九至	布佩雯女士	运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1
十四	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
	黄劲文先生	九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理
	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
议程十八	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。**周绰豪**先生接替已调任的**何国安**先生，为警务处九龙城警区行动主任，惟**周**先生另有公务安排，未克出席是次会议。**主席**代表交运会就**何**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**潘国华**议员及**郑利明**议员提出的修订建议，修订的会议记录已经于会前以电邮形式发送予各委员参阅。委员再没有任何修订，第十七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. **主席**表示，在第十七次交运会会议上，有委员提出店铺阻街事宜，并希望邀请旅游业界代表出席会议。由于此事项并非交运会的议事范畴，故有关建议不适合于交运会讨论及处理。

4. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生简介截至 2014 年 10 月中旬，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旅游巴在相关黑点违例停泊严重性的指标。**李**先生以照片及影片简介贵州街及崇安街旅游巴违例停泊的情况，并指出违例情况主要涉及双线停泊。

5. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示地政总署已经完成有关利用庇利街近保良局颜宝铃书院附近空地及华信街近红磡码头巴士总站附近空

地作为临时停车场的地区咨询，现正进行内部程序，并预计可于 2015 年年中落实建议。另外，当局接获不少反对利用土瓜湾验车中心附近空地作临时停车场建议的意见，并正与持反对意见人士接触。

6. **李慧琼议员**查询警务处巡查旅游巴违例停泊的频密程度及警方是否有与旅游业界作出沟通，要求他们派出旅游大使，协助疏导交通。

7. **黄润昌议员**希望警务处留意因旅游巴于崇安街违例双线停泊而令乘坐校巴的幼童需要在马路中在线落的情况(特别于中午时分)，并加强执法行动。

8. **潘国华议员**表示崇安街除了出现旅游巴双线停泊的情况，旅游巴司机甚至会越过双白线行驶。另外，仍有不少旅游巴于晚上时分停泊于新码头街弯位位置，令巴士未能驶入九龙城码头的巴士总站，而大型车辆亦未能由伟景街转入贵州街。**潘议员**留意到人流及车流均没有减少，在土瓜湾道酒家门外排队轮候用膳的队伍更延至新码头街。由于酒家门外为旅游巴禁区，旅游巴会停泊至对面的马坑涌道，并安排旅客步行至酒家，显示部分旅游巴司机为求方便，违例停泊车辆，故期望警务处能加强与旅游业界沟通。**潘议员**向运输署查询新码头街小园地工程是否能如期竣工。

9. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示警方会针对旅游巴违例停泊情况严重的时段作出行动。在早上时分，交通部主要负责学区区的车辆违例停泊，而同时在区内其他地方打击车辆违例停泊的行动会由其他组别的警务人员进行；在中午时分，交通部及其他组别的警务人员会在旅游巴违例停泊黑点进行巡查；警方亦会在黄昏时分作出行动。**李先生**亦备悉委员反映学童需于马路中在线落及大型车辆未能由伟景街转入贵州街的情况。另外，警方每天均会致电旅游业界了解情况，亦设有不定期的正式会议与业界沟通。由于业界人士未有受专业训练，基于安全考虑，警方对业界人士指挥交通的建议有所保留。

10. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方与路政署正积极落实新码头街小园地的工程，并预计工程可于 2015 年年中竣工。

11. **潘志文议员**表示警方以资源及人手有限为由而未有处理崇安街车辆违例停泊的情况表示不满。**潘议员**提出两项解决方法：(一)增强业界参与，并派出业界职员在旅游巴违例停泊情况严重的地点劝喻停泊于第一线的车辆驶走，以腾出空间；(二)运输署在旅游巴违例停泊情况严重的地点加设闭路电视，以监察旅游巴违例停泊情况。

12. **李慧琼议员**表示警方现时是否会因为人手紧绌而影响打击区内旅

游巴违例停泊的执法行动；并向运输署查询落实利用土瓜湾验车中心附近空地作临时停车场建议的时间表。**李议员**提议将此议题纳入续议事项。

13. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示警务人员会视乎实际环境处理车辆双线停泊的情况，但有时未能同时兼顾各项违规情况。警方亦留意到有车辆停泊在九龙城学校区的行人路，并会加强打击有关违法行为。警方亦会与旅游业界联络，尝试让业界人士驱赶停泊于第一线的车辆。虽然近日警力较紧张，但在九龙城而言，警方会尽力维持区内的其他服务，并会以辅警及交通督导员协助。

14. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示据分区地政处的数据显示，有关利用华信街及庇利街近保良局颜宝铃书院附近空地作临时停车场的咨询已经完成，并预计于 2015 年或以前能落实建议。由于在咨询利用土瓜湾验车中心附近空地作临时停车场时接获不少反对意见，当局正作出跟进处理。另外，就加设闭路电视要求，**张先生**表示由于闭路电视缺乏录像功能，对执法及检控的帮助有限。

15. **主席**总结委员意见，表示旅游巴的问题在区内一直存在，并希望运输署能尽快落实设置临时停车场的建议。另外，**主席**希望警方能更严厉地打击车辆违例情况，特别在崇安街，并指出警方已有一段时间未有就旅游巴在区内引致的问题与各持份者正式沟通，故建议警方召开相关会议。

16. **任国栋议员**建议就关注旅游巴在土瓜湾区内引致的问题成立工作小组，并邀请旅游业界参与，弹性讨论相关问题。

17. **杨永杰议员**表示警方已经设有讨论关注旅游巴在土瓜湾区内引致的问题的会议，并认为其安排合适。另外，由于本届区议会尚余会期有限，故建议把此议题纳入续议事项跟进及鼓励委员积极参与警方主持的会议，与各方面的持份者沟通。

18. **主席**表示，警方主持的会议涉及不同的政府部门、法团代表、旅游业界代表及市民等，有一定代表性，并认为本届区议会剩余会期有限，再设工作小组未必能有效商讨旅游巴在区内引致的问题及其缓解措施，故认为不需就此议题另设工作小组跟进，但可把此议题纳入续议事项。在席委员没有异议。

跟进环海街交通问题

19. **运输署工程师(红磡)张世良先生**提供在环海街拍摄片段及表示署

方不建议在环海街近大环山游泳池出口位置加设行人过路处。之前，署方曾经提议在环海街接近德康街位置加设安全岛及行人过路处。由于会涉及私人屋苑范围，署方会就有关分工及将来的维修保养问题与路政署及附近私人屋苑管理公司商讨。

20. **刘伟荣议员**反映不少居民希望在环海街大环山游泳池出口位置加设行人过路处，但得悉运输署认为该建议不符合《运输策划及设计手册》中的标准，故以区内类似的行人过路处比较。**刘议员**表示宝来街左转至必嘉街亦设有行人过路处，道路情况与环海街大环山游泳池出口位置相约，故难以明白署方未能在环海街大环山游泳池出口位置加设行人过路处的原因。**刘议员**亦查询《运输策划及设计手册》的订定日期。

21. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示宝来街左转必嘉街路口前设有「慢驶」的道路标记，车速会因此而减慢。另外，该处位置的交通相对不繁忙及视野较清晰，故在该处设置的行人过路处仍可接受。**张先生**以影片比较于环海街接近德康街位置及环海街大环山游泳池出口位置加设行人过路处的视野范围。**张先生**补充，环海街接近德康街位置的行人视野较广阔，容许行人有更多时间对迎面驶来的车辆作出反应。**张先生**表示，署方会参考《运输策划及设计手册》内的指引建设道路设施，其内容会不定期作出更新。

22. **刘伟荣议员**表示虽然左转必嘉街路口前设有行人过路处及「慢驶」的道路标记，但认为没有行人过路时，车速不会特别减慢。**刘议员**表示环海街接近德康街路段狭窄，加设安全岛反而令行人与车辆更接近，感觉更危险。**刘议员**没有反对运输署建议在德康街左转环海街路段加设「慢驶」的道路标记。

23. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方在兴建过路设施时会参考《运输策划及设计手册》内的指引，但署方同时亦要考虑附近的环境因素及交通情况(如车速)。惟德康街路段属私家路，加设「慢驶」的道路标记需要与附近私人屋苑的管理公司商讨。**张先生**表示「慢驶」的道路标记只属提示性质，故建议维持加建安全岛的建议。

24. **刘伟荣议员**留意到由德康街左转环海街的车辆的车速本已较慢，故在德康街路段再加设「慢驶」的道路标记亦能达到与设置安全岛的用处，对行人过路安全已有改善。**刘议员**表示相信附近私人屋苑的管理公司对加设「慢驶」的道路标记意见不大。

25. **主席**表示委员认为于德康街路段加设「慢驶」的道路标记比于环海街接近德康街位置加设安全岛的方案较容易接受，故要求运输署与相关

私人屋苑的管理公司联络，并在下一次会议中汇报进展。此议题亦会纳入续议事项。

跟进戴亚街红磡街市侧无障碍行人通道进展事宜

26. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示，署方留意到工程范围附近有五棵树木，亦已邀请署方的园艺组作树木评估报告。在综合有关意见后，署方已将报告交予地政总署进行审批。在发展局的技术指引中订明，地政总署在接获树木保育及移除计划后，需于十个星期内或在收到其他部门的专业意见后的四个星期内(如地政总署需要向其他部门索取专业意见)，向路政署作出回复。因此，有关工程要待地政总署回复后，方能继续推展。

27. 张仁康议员向路政署查询其树木保育及移除计划的内容，及是否会先移植其中两棵树木，以进行降低路面斜度的工程，并在其后再次移植到原来位置。张议员希望路政署的立场不会因地政总署的建议而有所改变。

28. 任国栋议员查询路政署向地政总署提交树木保育及移除计划的日期。

29. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生指出若要进行降低路面斜度的工程，其中三棵树木会受影响，署方建议先将其移除，并会在竣工后于该处种植三棵树木，而另外两棵树木则建议保留。由于署方园艺组人手紧绌，谭先生于2014年10月20日收到有关树木保育及移除计划后，已立时于同日交予地政总署。

30. 张仁康议员认为地政总署回复路政署后，路政署需要向委员提交戴亚街红磡街市侧兴建无障碍行人通道的详细计划内容，但此议题可以不需纳入续议事项。

31. 劳超杰议员表示此议题需要纳入续议事项，以监察路政署的进度。

32. 任国栋议员认为路政署对推展工程进度缓慢，故认为此议题应要纳入续议事项。

33. 张仁康议员不反对把此议题纳入续议事项。

34. **主席**总结委员意见，并希望路政署能于下一次会议时汇报工程进展，故此议题会纳入续议事项跟进。**主席**亦希望如路政署认为有实质需要，可联络秘书处邀请地政总署代表出席交运会。

为九龙城区一座行人隧道加建无障碍通道设施(文件第 60/14 号)

35. **路政署高级工程师 1/畅道通行关伟昌先生**介绍文件第 60/14 号，汇报横跨太子道东近打鼓岭道的行人隧道 (路政署结构编号 KS10) 加建无障碍信道设施工程的设计。

36. **郑利明议员**查询在设计现有方案时是否有考虑地下设施对整个工程的影响。

37. **莫嘉娴议员**表示由于现有设计方案涉及兴建新楼梯及改动升降机位置，故向路政署查询康乐及文化事务署(下文简称「康文署」)不同意于打鼓岭道休憩花园内加建升降机的主要理据。

38. **路政署高级工程师 1/畅道通行关伟昌先生**表示在进行设计工作时，会把建议的工程方案分发至各公用设施的机构及相关政府部门，以取得相关的地下设施资料，以评估地下设施对工程的可能影响。另外，署方曾与康文署接触，得悉在打鼓岭道休憩花园内加建升降机会影响其花园用地及设施。

39. **栢诚工程顾问(亚洲)有限公司工程经理苏威达先生**补充，加建升降机于打鼓岭道休憩花园用地除了会影响公园内的设施，亦会影响园内一棵大榕树，或需进行保护及移植工作，故康文署对早前的初步方案表示保留。

40. **莫嘉娴议员**向路政署查询现有方案的建造成本相较初步设计方案增加多少。

41. **路政署高级工程师 1/畅道通行关伟昌先生**表示建造成本需要在详细设计工作时估算。

42. **栢诚工程顾问(亚洲)有限公司工程经理苏威达先生**作出补充，KS10 加建升降机工程的设计方案涉及两部升降机。一般而言，两部升降机的造价约为港币四千多万元。

43. **主席**表示，纵然打鼓岭道休憩花园面积不大，惟园内的大榕树在

此植根多时，在园内进行工程会对其树根造成影响，故明白康文署对在內加建升降机表示保留的决定。**主席**查询何时方能有建造成本的金额。

44. **路政署高级工程师 1/畅道通行关伟昌先生**表示若现时的设计方案能得到委员会的支持，署方会指示顾问公司尽快进行详细设计方案，并期望于 2015 年完成。届时将会有较确定的建造成本。

45. **主席**在得到在席委员同意后，宣布委员会同意路政署提交的设计方案，并希望路政署及顾问公司能尽快完成详细设计方案，向委员汇报其进展及建造成本。

(会后补充：顾问公司根据近年同类型的工程价格，估算本项目工程费用仍为大约港币四千万，而实际造价将视乎工程合约的投标价。费用包括加建两部升降机、相关的连接隧道和行人路、以及拆卸并重置打鼓岭道休憩花园外的现有楼梯。如按照初步设计方案将升降机设置在打鼓岭道休憩花园內，工程虽可免去拆卸并重置现有楼梯及大部份的连接隧道，但将需要为花园內的大榕树进行保护及移植工作，估算所需费用，与拆卸并重置现有楼梯及建造连接隧道的费用相差不大。)

要求严厉打击北帝街 137 号外回收店违例泊车及研究迁移北帝街 133-155 号一段咪表 以改善交通挤塞(文件第 61/14 号)

46. **杨振宇议员**介绍文件第 61/14 号。

47. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**以相片简介在北帝街 137 号外的交通情况，并表示附近有不少食肆，会吸引车辆在北帝街停泊，故警方对北帝街 137 号外主要涉及回收店车辆违例停泊的意见表示保留。另一方面，警方经常与回收店的负责人联络，并要求其店铺的车辆不能双线停泊，而警方在大部分时间都发现只有一至两辆回收店车辆停泊该处，反而出现其他车辆违例停泊的情况。

48. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示，北帝街一带路段的空间有限，故未能把北帝街 133-155 号九个咪表全部迁移，署方建议迁移接近木厂街的其中三个咪表至谭公道。腾出的空间会改建成约长十八米的上落弯位，足够约两至三辆小型车辆停泊及上落客，藉以减少车辆在二线或三线停泊的机会。惟此建议方案亦需进行咨询。

49. **杨振宇议员**表示由于北帝街附近有不少食肆陆续开业，故向运输署查询是否有其他方案。另外，**杨议员**指出于早上时分，回收店的车辆会

在北帝街另一边运送废铁，对附近居民安全构成威胁。

50. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方曾研究在炮仗街及木厂街设置路边停车泊位，惟两处路段的可用空间有限，特别是木厂街交通繁忙，缺乏适合位置设置停车泊位。

51. **任国栋议员**向运输署查询进行地区咨询所需时间。

52. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示一般而言，地区咨询需时约一至两个月。

53. **杨振宇议员**表示拟设停车泊位的谭公道一段有不少车房，并担心纵然该处设立停车泊位，可能会被附近车房占用，难以腾出车位予其他驾驶者停泊，以致违例停泊的情况仍会出现。**杨议员**建议运输署考虑在北帝街近木厂街弯位加设停车泊位。

54. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示北帝街近木厂街弯位经已设有旅游巴、的士及电单车停泊位置，故该处缺乏足够空间加设停泊位置。

55. **莫嘉娴议员**留意到虽然不时会有旅游巴停泊于北帝街近木厂街弯位，而街道另一边大部分时间亦有的士停泊，惟她认为仍有加设停车泊位的空间。

56. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示旅游巴于北帝街近木厂街弯位停泊时，路面位置已经少于三米，而设置泊车位置一般需要预留至少两米半的阔度，供其他车辆行驶，故署方对在北帝街近木厂街弯位设置停泊位置的建议表示保留。

57. **任国栋议员**要求运输署与当区议员作实地视察。

58. **主席**总结委员意见，表示运输署及委员对搬迁咪表事宜有不同意见，故指示运输署与当区议员作实地视察，讲解设置车辆停泊位置的建议。

要求改善九龙塘交通及设施(文件第 62/14 号)

59. **何显明议员**介绍文件第 62/14 号。

60. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示署方检视浸会大学道的泊

车情况后，认为小型巴士的泊车位需求偏低，故署方会把部分位于浸会大学道小型巴士泊车位改成私家车泊车位。联福道的交通相对繁忙，主要作上落客货用途，署方会继续审视联福道泊车位的需求。另外，**梁先生**表示喇沙利道已设置不少泊车位置，署方正研究于喇沙利道近对衡道一段增加泊车位供应的可能性，包括考虑其对车位出入口、公共交通设施及视线的影响。**梁先生**以相片简介广播道的交通情况，并表示在广播道已设有「禁止调头转向」的交通指示牌及指示方向的道路标记，署方认为现时的交通指示已清晰指示行车方向。由于现时在道路中央加设的防撞柱主要为塑料圆柱，故对蓄意调头转向的车辆作用有限。

61. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋆华先生**表示警方曾在介乎广播道口及南亚路德会灵恩堂的路口进行检控行动，但由于驾驶者可能察觉警方在此处监察，故暂未发现大量车辆违例调头转向的情况。另外，警方亦与附近逸珑停车场的管理公司联络，以协助指示由停车场驶出的车辆，避免他们违例右转至广播道驶向联合道方向。

62. **何显明议员**表示运输署若能设置塑料防撞柱，对驾驶者有一定的阻吓作用。

63. **陆劲光议员**建议运输署在道路设计方面作出改善，防止车辆在广播道口调道转向。

64. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**备悉委员意见，并会检视相关的道路设计，亦补充署方已于附近各大厦车辆出口对面设有交通指示牌，指示车辆行车方向。

65. **郑利明议员**建议运输署考虑把安全岛位置向前移，并在该处加设防撞柱，驾驶者会因避免撞向防撞柱而放弃调头转向。

66. **主席**总结委员意见，并希望运输署能在广播道口位置设立设施，防止驾驶者调头转向。

要求尽快检讨及规管拖车业的技术及设备水平，避免意外再生(文件第63/14号)

67. **陆劲光议员**介绍文件第63/14号。

68. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示署方备悉委员意见，并已经将有关要求转达部门同事。一般来说，署方会向拖车业界提供相关指引。

69. 郑利明议员表示现时投身拖车业界容易，故操作人员的专业程度成疑，故提议运输署建立拖车从业人员注册制度，以监管拖车行业。

70. 陆劲光议员向运输署查询拖车是否设有进行年度检查的要求及向警务处查询是否会在设置路障时，一并检查车辆的设备。

71. 黄以谦议员对运输署的响应表示失望，并向运输署查询现时是否有短期措施监管拖车行业，避免意外再次发生。

72. 运输署工程师(红磡)张世良先生表示现时已经有相关人员检视法例要求，惟需要待有关单位的调查完成后才有详细内容。署方备悉委员意见。

73. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋆华先生表示现时法例对车辆进行年检设有时限要求，惟暂未对拖车技术有相关规管。警方亦会对2014年9月24日意外中的肇事者提出检控。

74. 郑利明议员建议运输署邀请拖车业界参与制定及优化现有指引，供拖车从业员参考，作为在立法规管拖车业前的短期措施。

75. 主席总结委员意见，表示香港有不少倾斜路段，实有需要从法例方面着手，规管拖车运作及从业员的技术水平，防止意外再次发生。

要求改善专线小巴 13 号线脱班问题(文件第 70/14 号)

76. 主席表示，由于议事进展较原拟时间快，故运输署、九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴」)及新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司(下文简称「新巴/城巴」)的代表暂未到达，故建议顺延讨论文件第 64/14 至 69/14 号，直至有关代表到达。在席委员没有异议。

77. 潘国华议员介绍文件第 70/14 号。

78. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方留意到九龙专线小巴第 13 号线的需求及营运情况，并指出其行车路线长，若遇上交通挤塞时更会增加班次延误的机会。署方曾与营办商接触，希望经咨询后能提供短程服务，以稳定其班次。

79. 主席亦留意到九龙专线小巴第 13 号线的班次较疏，惟有不少车辆停泊于红磡码头公共小巴总站一带，但缺乏司机，故向运输署查询缺乏

司机是否脱班的其中一个原因。

80. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示专线小巴行业缺乏司机的情况普遍，纵然营办商已经调整薪酬及福利条件，但在招聘人手时仍遇上困难。营办商尽量以兼职司机填补空缺，署方与营办商尽快就九龙专线小巴第 13 号线研究提供短程服务进行咨询，然后会进行咨询，以改善其班次不稳的情况。

81. **陆劲光**议员表示运输署应积极进行推广，以吸引司机投身专线小巴行业。另外，**陆**议员向运输署查询现时行走九龙专线小巴第 13 号线的车辆数量。

82. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示现时营办商有九辆专线小巴行走第 13 号线，并指出营办商会增聘兼职司机于繁忙时段时提供服务。

83. **陆劲光**议员向运输署追问专线小巴第 13 号线的实际运作模式。

84. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示原则上，营办商会有九辆专线小巴行走第 13 号线，但仍需考虑其他环境因素，如交通挤塞情况。署方会要求营办商跟进班次不稳的情况。

85. **主席**表示九龙专线小巴第 13 号线营运已久，惟其表现一直不太理想，故向运输署查询小巴营办商未能按服务条件提供服务时的跟进工作。

86. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示九龙专线小巴第 13 号线的营办商表现合作，亦乐意为乘客提供服务。由于第 13 号线的路程较长，有时会因遇上交通挤塞而出现班次不稳的情况，故署方会与营办商研究提供短程服务以稳定其班次。

87. **主席**向运输署查询九龙专线小巴第 13 号线的营办商是否有营办其他专线小巴路线。

88. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示营办商只营办第 13 及 13A 号线，其营运状况近年亦出现困难，但态度合作，故署方会继续与营办商沟通，研究提供短程服务以稳定班。

89. **主席**表示由于九龙专线小巴第 13 号线营运已久，其部分路线与九龙专线小巴第 2 及 2A 号线重叠，但服务一直未有改善，而且车费又向

上调整，故运输署实有需要与营办商沟通，研究改善其服务。

17、106、115、2E 巴士线早上时段经常客满 要求增加班次及增设特别线(文件第 64/14 号)

90. 吴奋金议员介绍文件第 64/14 号。

91. 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士表示在检视近来乘客量及班次数据后，九巴认为第 17、106、115 及 2E 号线大致能满足乘客需求，惟九巴会密切留意上述路线在不同时段的乘客量需求，在需要时会作出适当的班次调整。

92. 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第 115 及 106 号线由新巴/城巴及九巴联合营运。在检视新巴/城巴第 115 及 106 号线往港岛方向的班次纪录，于机利士南路及获嘉道繁忙时间每小时的最高乘客率分别为八成及六成半，大致能应付乘客量需求。在早上繁忙时段，新巴/城巴已在红磡海底隧道车站设置流动八达通装置，协助乘客更有效率地登车。另外，新巴/城巴会定期对巴士路线的服务状况作出检讨。

93. 主席认为九巴未能确切响应委员的提议，故希望九巴能作具体响应。

94. 杨永杰议员对吴奋金议员提议增设第 17 号线的特别班次表示赞同，并提议在九龙湾启业邨开出特别班次，驶经启晴邨及德朗邨，以满足乘客需求，同时亦可减轻马坑涌道乘客未能登车的情况。另外，杨议员建议巴士公司增设第 115 号线班次驶经鹤园街及庇利街的巴士站，以应付早上繁忙时段大量乘客需要前往港岛的需求。

95. 左汇雄议员批评运输署及九巴没有认真处理第 17 号线乘客难以登车的问题。左议员表示第 17 号线由观塘(裕民坊)总站开出后，未到中途站已经客满，尤其在繁忙时间，乘客难以在常盛街、常乐街的车站登车。由于第 17 号线途经何文田区多所学校，而且启德新区内的人口增加，但其班次却没有作出相应调整，故对第 17 号线营运状况表示相当不满。左议员要求运输署及九巴在繁忙时间增加第 17 号线班次及加设特别班次，以及解决第 17 号线在总站开出后不久便客满的问题。

96. 黄润昌议员建议九巴调动巴士，在区内不同地方作为发车地点(如启晴邨、德朗邨及宋皇台道等)，以确保有足够车辆空间接载乘客。

97. **任国栋**议员表示启晴邨及德朗邨人口密集，若九龙城区需要增加特别巴士班次但不经启晴邨及德朗邨，实为本末倒置。第 115 号线在上午 9 时 30 分以后班次较疏，故希望新巴/城巴增加班次。**任**议员表示第 106 号线经常客满，故对新巴/城巴提供的乘客数据表示保留。他亦希望在 2015-2016 年度的九龙城区巴士路线发展计划中，运输署能容许九巴或新巴/城巴购置更多新车辆。

98. **劳超杰**议员表示委员曾多次要求增加第 115 号线的巴士班次，惟九巴及新巴/城巴一直没有处理相关要求，故再次要求检视及增加早上繁忙时间第 115 号线的班次。

99. **莫嘉娴**议员表示早前曾要求在近马头围道增加第 17 号线中途站，现向运输署及巴士公司跟进情况，及建议在繁忙时段于车站增派人手，协助乘客登车。

100. **陆劲光**议员表示运输署其中一项指引规定增加车辆的要求是巴士每半小时的载客率需要达到一百，故向运输署查询第 17 号线未能增加班次的其中一个原因是否载客率未能达到指引规定。

101. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌**先生表示九巴明白乘客对第 17 号线的需求大，而中途站的乘客流量多，故已在 2014 年 9 月 1 日开始增设四班特别班次，由九龙湾开往爱民邨，服务时间由上午 7 时至 8 时。另外，九巴在人手充足的情况下，会尽力安排职员在中途站协助乘客登车，惟资源有限，职员并非每天都能在中途站当值。九巴注意到在其行车时段，乘搭第 115 号线的乘客难以在芜湖街车站登车，但行车纪录显示其班次已较原先编定的多。

102. **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/城巴会留意乘搭第 115 号线乘客难以在鹤园街车站登车及在新巴/城巴行车时段的客量需求，并在足够资源及客量支持下，作适当安排。

103. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示署方已要求巴士公司在开学期间密切留意乘客需求，如有需要须调配车辆以提供服务。而巴士公司于繁忙时段亦已经尽量调配资源，以疏导乘客。其服务亦比服务章程表所述为多。署方留意到在繁忙时段，乘客量有时会在短时间内快速增加，故会与巴士公司研究乘客未能登车是否属于恒常情况，再作班次调整。署方亦备悉委员对增加第 17 号线班次的意见。另外，**司徒**先生表示第 115 号线现时大致能应付乘客量需求，惟最近因突发事故而封路，路面情况比较不稳定，故乘客未必会按固有的既定模式出行。署方会在路面状况

回复正常时，再检视班次。

104. **主席**总结委员意见，表示学生上学时间有固定规律，故不同意运输署及巴士公司的说法，认为他们能预计乘客量，按需求对第 17 号线班次作出适当调整。另外，**主席**认为运输署及巴士公司可考虑增设班次在启晴邨及德朗邨开出，以疏导九龙城区的乘客。她亦指出第 115 号线的班次不足，要求运输署及巴士公司处理。

105. **任国栋议员**向九巴查询由九龙湾开出的四班第 17 号线特别班次是否会途经启晴邨及德朗邨。

106. **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 17 号线的四班特别班次开出地点由观塘改至九龙湾，并会按原定行车路线驶回爱民邨。

107. **九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理黄劲文先生**补充，增加班次与否受资源限制，九巴备悉委员对各巴士路线的要求及意见。

强烈反对缩减 41 及 45 巴士班次 (文件第 65/14 号)

强烈反对缩减 41 及 45 巴士数量及班次(文件第 66/14 号)

108. **主席**表示，由于文件第 65/14 及 66/14 号均涉及第 41 及 45 号巴士路线，故把两项议程合并讨论。在席委员没有异议。

109. **郑利明议员**介绍文件第 65/14 及 66/14 号。

110. **主席**补充，第 41 及 45 号线的行车路线确有重迭，如只缩减班次而缺乏优化方案，只会增加乘客的候车时间。

111. **左汇雄议员**表示反对缩减第 41 及 45 号线班次及车辆数目：由每十五至二十五分钟增至每三十分钟一班及由十辆车辆减至八辆。**左议员**反映乘客意见，表示第 41 及 45 号线的候车时间实为三十至四十分钟一班，故预期在缩减班次及车辆数目后，候车时间会长达四十五至六十分钟。因此，**左议员**要求运输署及巴士公司搁置缩减班次及车辆数目的方案。

112. **任国栋议员**对缩减第 41 及 45 号班次及车辆数目表示反对。**任议员**向运输署查询巴士公司缩减第 41 及 45 号班次及车辆数目的可行性。

113. **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

九巴每年均按各路线营运情况建议调整班次及路线。而第 41 及 45 号线属 2014 至 2015 年度葵青区巴士路线发展计划的一部分。在首轮咨询时，九巴曾建议将第 41 及 45 号线的总站调整至青衣长安及长沙湾。惟综合各区议会的意见后，九巴已作出相应修订，并维持第 41 及 45 号线行车路线不变，只作出班次调整。**黄女士**指出，由于近年来路面情况出现变化，其编定的行车时间表未及改变，故在修订计划中，九巴会采取定点定班的服务模式，以稳定其班次。据过往的纪录显示，在采用定点定班的服务模式后，巴士在总站开出时间的准确度达百分之九十七或以上。九巴在实施定点定班服务模式的各个车站张贴告示，通知乘客巴士在总站开出的时间，以便乘客掌握出行时间，减少其候车时间。

114. **运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1 布佩雯女士**表示在首轮提交的巴士路线重组计划，建议第 41 号线的总站由青衣南缩短至长安，而第 45 号线的总站则由丽瑶改至长沙湾。另外，第 41 号线的行车数目会由十辆减少至七辆，而第 45 号线的行车数目亦会作出相应调整。在咨询各区议会后，运输署及九巴就委员的意见作出方案修订，搁置修改上述路线安排。现时前往青衣的乘客可乘坐第 41 号线到达长青，而第 45 号线的总站仍保留在丽瑶。由于第 41 及 45 号线的行车路线相似，以致客源分散，在非繁忙时段上述路线的乘客量只有大约四成。另一方面，九巴亦反映第 41 及 45 号线的行车时间严重不足，故署方希望按乘客量编定班次，藉以善用巴士资源及提供充足的行车时间，避免班次延误的情况出现。九巴承诺在实施定点定班的行车模式后，第 41 号线的班次为每三十分钟一班，而第 45 号线的班次于繁忙时间为每二十分钟一班，非繁忙时间则为每三十分钟一班。

115. **杨永杰议员**对运输署及巴士公司的处理方法表示不满，并指出运输署及巴士公司以电邮形式咨询委员有关修订方案的安排并不合理。**杨议员**表示委员对反对缩减第 41 及 45 号巴士线的车辆数目及班次已有清晰的立场。

116. **任国栋议员**向运输署查询缩减两部车辆后，腾出的巴士配额会被如何编配。

117. **运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1 布佩雯女士**表示第 41 号线及第 45 号线的行车时间过长，就第 41 号线而言，行车时间表编定每一单程需时八十二分钟。而九巴向署方反映，因近年来路面挤塞，第 41 号线来回程需时约三小时，故署方期望九巴使用定点定班服务模式稳定班次。

118. **九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士**表示缩减两部车辆所腾出的资源将会研究用于加强其他地方的服务。署方每年

均会进行巴士路线调整计划，当中涉及服务缩减或增加，故需要作整体评估后，才按需要决定如何运用资源。

119. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示第 41 号线及第 45 号线的线主属于葵青区。署方在落实缩减两部车辆所腾出资源的调配方案后将会向各位议员交代。

120. **任国栋议员**向运输署查询第 41 号线及第 45 号线线主属于葵青区的原因。

121. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示署方会按路线的起点/终点位置来分配各条巴士路线的线主。

122. **运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1 布佩雯女士**表示署方备悉委员意见，并会与巴士公司研究，考虑在切实可行的情况下把腾出的资源投放于委员关注的路线上。

要求设立由土瓜湾经龙城到葵涌、荃湾的特快巴士线 让居民不用继续忍受转车及交通挤塞之苦(文件第 67/14 号)

123. **吴宝强议员**介绍文件第 67/14 号。

124. **九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士**表示在开办新线时，会考虑现有资源、市场的竞争情况及是否有足够的乘客量支持。由于建议开办的新线行车路程不短，涉及的资源亦较多，但九巴备悉委员意见。

125. **潘国华议员**向九巴查询如何了解是否有足够乘客量支持开办由土瓜湾至荃湾的新线。**潘议员**表示据日常观察，在欣荣花园、机利士北路等地点设有专线小巴站前往葵涌及荃湾，经常出现排队人龙，故希望运输署及巴士公司能正视居民的需要。

126. **黄润昌议员**表示土瓜湾一带的居民确有一条直达荃湾的特快巴士线的需要。

127. **吴宝强议员**表示由于龙城、马头围及马坑涌一带的居民对直达葵涌及荃湾的需求殷切，故认为有足够乘客量支持开办特快巴士线。**吴议员**亦建议巴士公司考虑以单层巴士提供服务。现时提供的换乘方案延长乘客的交通时间，未能满足在繁忙时间的需求。**吴议员**希望利用缩减第 41 号线及第 45 号腾空出来的资源，增加此特快巴士线。

128. 杨永杰议员要求九巴就土瓜湾经龙城到葵涌、荃湾的乘客量作出研究，并探讨研究结果是否足以支持开办新线，再向委员汇报。

129. 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留意到红色小巴亦提供前往土瓜湾至葵涌及荃湾的服务，其乘客量及服务水平亦会是九巴考虑开办土瓜湾至葵涌及荃湾巴士路线的其中一个参考。另外，黄女士表示九巴会收集相关数据及作出市场研究，惟所得资料属内部参考。

130. 潘国华议员表示若研究资料属商业秘密，便希望运输署能要求九巴就委员的提议作出研究，并提交报告予运输署。运输署审视相关数据后，再向委员汇报可以公开的内容。

131. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方对红色小巴的营运状况有作恒常调查，惟红色小巴的运作模式及服务未必能直接与巴士公司比较。署方需要就巴士公司提交评估开办新线的有关资料后，再作审视，才能决定是否开办新线。

132. 黄润昌议员查询开办新线的前期研究主动权属巴士公司或是运输署。

133. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示在开办新路线服务时，署方会有基础研究，惟需要与巴士公司商议细节，包括是否有足够乘客量以支持路线长期营运等问题。

134. 主席总结委员意见，要求巴士公司及运输署就乘客量的需求作出相应研究，以了解土瓜湾区内居民对直达葵青及荃湾巴士路线的需求。

强烈要求运输署及巴士公司及早制定当遇上突发事件时的临时改道应变措施(文件第 68/14 号)

135. 杨永杰议员介绍文件第 68/14 号。

136. 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于 2014 年 10 月 2 日前，在九龙区行走的巴士路线，其首班车开始已经恢复来回服务(隧道巴士除外)，但由于旺角一段道路封闭，巴士不会行经该处路线。九巴备悉委员意见，同时亦需要平衡各条道路的负荷量，故不能在同一时间有多条路线改道行走某一或某几条街道。梁先生表示，是次占领道路事件突然发生，九巴在预先制定方案时遇上实际困难，故在事件发生后，已经立时采取有关行动。

137. **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/城巴一直与运输署及九巴紧密联系，在 2014 年 9 月 28 日事件发生后，已经立时采取应变措施，包括停驶部分路线、改道及加强部分路线服务。此外，新巴/城巴亦会透过向传媒发放新闻稿、上载及发放讯息至公司网页及手机应用程序，尽快让公众知悉最新巴士改道安排。新巴/城巴安排职员在主要交通点实时观察交通及巴士行驶状况，在需要时调整路线改道安排、在主要交通点张贴告示提示乘客及协助封站等。新巴/城巴希望会按道路情况，恢复巴士行驶贴近原有的行车路线，以减低对乘客的影响。

138. **郑利明议员**认为九巴在调整路线的表现比港岛区的巴士稍为逊色。**郑议员**认为港岛区的巴士路线以短途站形式接载乘客至港铁站，交通大致畅顺。惟在九龙区却因大量巴士绕道行走，致令该些路段出现长时间的挤塞情况，以窝打老道为例，其挤塞时间长，故建议九巴增加循环路线，接载乘客至港铁站，以疏导人潮。

139. **九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任梁宏昌先生**表示九巴会按实质的交通情况，不断调整路线，并备悉委员建议。

140. **九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理黄劲文先生**补充，九巴每天均会更新网页及手机应用程序，以显示最新的路线安排。

141. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示弥敦道为主干道，众多不同的巴士路线均会途经该处，故该主干道封闭时，其附近路段的交通，亦无可避免会出现挤塞情况。

142. **郑利明议员**表示并非每位乘客，尤其长者，都可以利用网上途径得知最新的交通安排，故建议巴士公司在巴士站或巴士上以文字形式通知乘客相关安排。

143. **九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理黄劲文先生**表示乘客在出行前，可致电九巴热线了解路线最新路线安排，九巴亦已在巴士站张贴告示，以通知乘客相关安排。

144. **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**补充，新巴/城巴亦设有顾客服务专线，供乘客查询最新的交通改道安排。此外，在事件发生后，新巴/城巴已尽力于短时间内调校巴士车头电子显示牌的目的地，以便乘客了解巴士的行车路线。

145. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方在事件发生后，已经立时要求巴士公司利用各种方式，尽快把实时改道讯息发放予公众知悉。

146. 主席总结委员意见，认为巴士改道对市民的影响大，故希望巴士公司能尽快通知乘客相关安排，并考虑提供巴士服务接载乘客前往邻近港铁站，以疏导路面交通。

要求为 2A 巴士线增设「彩虹邨」站 便利启晴邨及德朗邨居民(文件第 69/14 号)

147. 杨振宇议员介绍文件第 69/14 号。

148. 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，由于现时介乎景泰街及坪石邨的巴士站位置容量较小，却已容纳九成以上行走该路段的巴士路线。如该处位置能加以扩大，九巴会研究加设多一条路线的车站。惟现在碍于空间限制，九巴对于该车站加设多一条路线的建议表示保留。

149. 杨振宇议员向运输署查询扩大车站的措施。

150. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生表示署方需要时间研究该处的环境因素是否会影响扩大车站位置的可行性。

151. 莫嘉娴议员表示于无论该车站加设多一条路线与否，该处位置的交通已经非常挤塞。故长期来说，运输署应研究扩大其车站位置，并建议把此议题纳入续议事项跟进。

152. 主席要求运输署作出研究，并把此议题纳入续议事项。

再次要求于木厂街(近联明兴工厂大厦后巷)加装街灯 保障居民安全(文件第 71/14 号)

153. 杨振宇议员介绍文件第 71/14 号。

154. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示署方的路灯部会跟进联络联明兴工厂大厦，以研究在其后巷加设街灯，惟截至会议开始前暂未能联络上联明兴工厂大厦业主立案法团的负责人。

155. **杨振宇**议员表示早前路政署曾表示在联明兴工厂大厦后巷加装街灯不存在技术性问题，只因联明兴工厂大厦属私人地方，故需要获得他们同意才能在其后巷加设街灯，故向路政署查询现时的情况是否有变动。

156. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨**先生表示，一直以来的计划是在联明兴工厂大厦的外墙位置设置路灯，故需要联明兴工厂大厦业主立案法团同意，方能进行工程。

157. **莫嘉娴**议员向路政署查询未能联络上联明兴工厂大厦业主立案法团时的后备方案。

158. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨**先生表示署方曾考虑在联明兴工厂大厦后巷加设灯柱，惟因地下管道设施所限，未能落实有关建议。若街灯安装于对面大厦的外墙，同样需要其业主立案法团同意。惟**谭先生**备悉委员意见，会与路灯部研究可行性。

159. **主席**总结委员意见，认为与私人路段业主立案法团协商需时，并希望路政署能积极与相关大厦业主立案法团联络。

关注马头围道与上乡道交界之道路安全(文件第 72/14 号)

160. **主席**介绍文件第 72/14 号。

161. **黄润昌**议员表示自从沙田至中环线工程(下文简称「沙中线」)开展后，留意到有更多的长型车辆，特别是旅游巴经过马头围道左转进入上乡道，惟现时该处弯位及行人过路处位置相近，当长型车辆转弯时，对行人过路安全造成一定危险，故建议采取适当措施改善有关情况。

162. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生以短片简介马头围道与上乡道交界的交通及行人过路情况。**李先生**表示有部分行人会以斜线形式横过马路，离开安全岛范围，致令驾驶者未必能留意到行人位置，造成危险。

163. **运输署工程师(红磡)张世良**先生表示马头围道与上乡道属沙中线工程的交通改道措施，故与署方的优先铁路发展部、路政署的铁路拓展部及香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)联络后，他们作出以下三项建议：(一)港铁公司已经派出关怀大使，于马头围道与上乡道交界的行人过路处协助行人过路；(二)于马头围道左转进入上乡道前设置「慢驶」的

道路标记及「前方有行人过路」的指示牌及(三)延长水马位置，防止行人于水马之间的缝隙横过马路。有关设置指示牌及延长水马位置的安排会于2014年11月实施。

164. **主席**建议把行人过路处位置向下乡道方向前移，以增加车辆与行人过路处的距离。

165. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**表示若把行人过路处位置向下乡道方向前移对行人过路相对较安全，但部分居民可能需要采用更迂回的路线过路。

166. **运输署工程师(红磡)张世良先生**表示下乡道较接近沙中线地盘位置，而临时地盘工地出入口时有改动，惟**张先生**备悉委员意见，并会向署方优先铁路发展部反映。另外，**张先生**表示沙中线设有地盘联络小组，故详细情形可以在地盘联络小组反映及跟进。

167. **杨永杰议员**表示由于使用该过路处多为学生，故希望能多加留意该处的行人过路安全。

168. **主席**表示，行人在过路处难以判定车辆由弯位转出的距离，故希望能把过路处向下乡道方向前移，以扩阔行人视野。**主席**亦认为延长水马位置亦为改善行人过路安全的可行办法。

抗议港铁资助自由行、一签多行来港 立即取消落马洲优惠计划(文件第73/14号)

169. **任国栋议员**介绍文件第73/14号。

170. **香港铁路有限公司公共关系经理一对外事务杨莉华女士**表示，港铁公司并非首次推出落马州站车费半价计划。现时乘坐港铁往返内地的乘客主要使用罗湖站，而使用落马州站的乘客较少，故是次推出计划是鼓励乘客使用落马州站往返内地。计划主要分为两部分：(一)如乘客由香港出发往内地，在2014年9月29日至2015年1月25日的优惠期内，只要他们在指定的十个港铁站入闸，前往客务中心使用八达通卡领取优惠，便可享用半价车费前往落马州站；(二)另外，如乘客由落马州站出发前往香港，在2014年9月27日至2015年1月26日的优惠期内，他们可到客务中心，出示其优惠券及八达通，以领取优惠，使用半价车费前往香港。港铁公司只是向深圳部分拥有自游行通行证的居民寄出是次推广活动的优惠券，而他们亦需于每天上午9时后才能在落马州站使用优惠。

171. **杨永杰**议员作出利益申报，表示过往曾使用落马州乘车优惠计划及会于将来使用此计划。**杨**议员对取消落马州乘车优惠计划表示反对，更争取港人由落马州站前往香港亦应享有半价车费优惠，并表示此计划会有分流作用，以纾缓深圳湾出入境关口的压力。

172. **任国栋**议员表示位于九龙城区的港铁车站(包括红磡站、旺角站及九龙塘站)并不可领取优惠。若港铁公司要分流乘客使用落马州站，便应在沿线车站提供优惠吸引香港人使用。**任**议员希望港铁公司在计划完结后，向公众交代拥有自游行通行证的居民使用优惠计划的数据。

173. **杨振宇**议员表示不少市民反映此优惠计划只是补贴非香港居民。另一方面，港铁公司却一直未能为一些远离港铁站的居民提供特惠站优惠。

174. **郑利明**议员表示若此计划由香港旅游业议会提供尚可接受，若由港铁公司提供此优惠，则认为不可接受。

175. **香港铁路有限公司公共关系经理一对外事务杨莉华**女士表示落马州优惠计划刚于 2014 年 9 月推行，港铁公司会密切留意乘客的使用情况。另外，港铁公司亦备悉委员希望增加能提供优惠的车站数目及优惠对象。

176. **任国栋**议员表示未能接受此优惠计划的范围缺乏九龙城区内的车站，故希望港铁公司考虑乘客即日来回亦能提供半价车费优惠。

177. **香港铁路有限公司公共关系经理一对外事务杨莉华**女士备悉委员意见。港铁公司会在未来发展类似优惠计划时会加以考虑。

178. **主席**总结委员意见，表示委员并非反对港铁公司推行优惠计划，但希望港铁公司能扩大优惠的推广层面及其适用范围。

要求检讨校巴发牌机制 解决校巴供不应求问题(文件第 74/14 号)

179. **任国栋**议员介绍文件第 74/14 号。

180. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示署方一直有留意非专营巴士的市场情况。根据署方调查显示，现时约有七成拥有学生批注的非专营巴士提供校巴服务。如任何人士希望经营非专营巴士服务，该等人士需要提供校巴服务的证明，以向运输署申请客运营运证。为方便营商调配车辆，署方已于 2012 年实施新措施，容许有学生服务批注的非专营

巴士营运商经申请使用旗下符合要求的车辆用作接载学生用途。另外，欲提供「保母车」服务的营办商，只需连同提供服务及校方推荐信就可向署方提出申请。

181. 任国栋议员表示，据学校反映，在接获的投标书中，校巴服务营办商至少加价一成至十成。另外，任议员表示政府应提供诱因予学校或校巴营办商，利用专责接载学生的校巴提供交通服务，以减轻在上学及下课时间对公共运输交通工具及路面的交通压力。

182. 运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生备悉委员意见，并向署方处理非专营巴士服务的组别反映。

下次开会日期

183. 副主席宣布下次开会日期订于 2015 年 1 月 8 日(星期四)下午 2 时 30 分，并于下午 7 时 20 分宣布会议结束。

184. 本会议记录于 2015 年 月 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2014 年 12 月