

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第二十次会议记录

日期： 2015 年 3 月 5 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： 刘伟荣议员, BBS, JP (于下午 6 时 00 分离席)

萧亮声议员 (于下午 5 时 20 分离席)

任国栋议员

杨振宇议员 (于下午 2 时 49 分出席)

劳超杰议员 (于下午 4 时 35 分离席)

黄以谦议员

吴宝强议员

吴奋金议员 (于下午 6 时 47 分离席)

陆劲光议员 (于下午 2 时 40 分出席)

(于下午 4 时 45 分离席)

莫嘉娴议员 (于下午 4 时 40 分出席)

潘志文议员 (于下午 6 时 02 分离席)

萧婉嫦议员, BBS, JP

何显明议员, MH

萧妙文议员 (于下午 4 时 58 分离席)

张仁康议员

黄润昌议员

杨永杰议员 (于下午 2 时 55 分出席)

潘国华议员

左汇雄议员 (于下午 5 时 10 分离席)

梁美芬议员, SBS, JP (于下午 3 时 22 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： 王惠贞议员, SBS, JP

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)
李咏芝女士 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
陈一鸣先生 香港警务处署理秀茂坪警区交通队主管
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(九龙城及九龙湾)

应邀出席者：

议程四至七	甘慧明女士 余志明先生 黄秀娟女士 梁宏昌先生 黄劲文先生 冼志贤先生 李建乐先生	运输署高级运输主任/巴士发展(九龙) 九龙巴士(一九三三)有限公司高级经理(策划及发展) 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展) 九龙巴士(一九三三)有限公司高级车务主任 九龙巴士(一九三三)有限公司小区事务经理 新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司 经理(策划) 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
议程八	康桂森先生 刘宗奇先生 苏威达先生	路政署主要工程管理处高级工程师 2/畅道通行 路政署主要工程管理处工程师 6/畅道通行 栢诚工程顾问(亚洲)有限公司工程经理
议程十九	胡国强先生	运输署高级工程师/运输策划 2
议程二十	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。**主席**表示，**运输署工程师(红磡)李咏芝女士**代替已调任的**张世良先生**，作为**交运会**常设部门代表。另外，**香港警务处秀茂坪警区交通队主管罗伟旗先生**已经调任，相关事务将由署理**秀茂坪警区交通队主管陈一鸣先生**暂时代为跟进。**主席**代表**交运会**欢迎**李女士**及**陈先生**，亦就**罗先生**过去对委员会的贡献表示感谢。

主席表示，**王惠贞议员**及**李慧琼议员**在会前通知秘书处因事未能出席是次会议，而**李议员**书面委托**潘国华议员**为其代表，处理是次会议的任何投票及议决。

通过上次会议记录

2. 秘书处在会前没有收到任何修订建议，第十九次会议记录获得通过。

续议事项

跟进环海街交通问题

3. **运输署工程师(红磡)李咏芝女士**表示曾于 2015 年 3 月 2 日与委员作实地视察。署方建议于环海街接近德康街位置加设行人过路处，该处视野较广阔，容许行人有更多时间对迎面而来的车辆作出反应。另外，早

前亦有意见提及于环海街转入德康街前加设「慢驶」道路标记。鉴于两项建议工程均涉及附近屋苑私家路段，署方初步得悉管业处会考虑加设行人过路处的建议，惟并不反对加设「慢驶」道路标记，并会作出相应安排。

4. **刘伟荣议员**表示出席实地视察的委员均认为最佳的过路位置是环海街近德康街大环山游泳池出口处，故他对运输署的响应表示失望。他提及当天亦曾到宝来街、必嘉街行人过路处视察，该处的视野范围比环海街近德康街大环山游泳池出口处少，只有约二十米。因此他认为委员的建议可行。此外，**刘议员**亦指出如按照运输署建议位置加设行人过路处，当有两辆大型车辆同时经过，便会令可使用的道路非常狭窄，行人身处中间的安全岛亦会感到危险。

5. **主席**向运输署查询于环海街转入德康街前加设「慢驶」道路标记是否有助于改善现时行人于环海街近德康大环山游泳池出口处过路安全及宝来街左转至必嘉街行人过路处的例子是否能应用于环海街。

6. **运输署工程师(红磡)李咏芝女士**表示署方于设计行人过路处位置时，会按实际环境选择最适当位置(即有足够行人视线距离的位置)，让行人有足够时间对路面交通情况作出反应。

7. **主席**总结委员意见，认为运输署及委员持有不同的意见，难以立时取得共识，故把此议题纳入续议事项跟进。

要求详细交代长者两元乘车优惠计划扩展至专线小巴的具体安排

8. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生**表示首批约一百一十六个专线小巴营办商预计可于 2015 年 3 月底参与「长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」(下文简称「公共交通票价优惠计划」)。惟确实参与的路线名单要视乎营办商落实相关路线收费表、审计和系统配置工作及完成系统测试的进度，并会于稍后时间正式公布。

9. **何显明议员**建议只要营办商能达到相关的软件及硬件要求，便可分阶段实施「公共交通票价优惠计划」，并不需要等待所有营办商条件成熟才实施此计划。

10. **任国栋议员**表示运输署能对参与首阶段「公共交通票价优惠计划」的专线小巴路线名单作出估计，故对署方未能公开有关消息表示不满。他续向运输署查询能于 2015 年第一季实施「公共交通票价优惠计划」的专线小巴路线名单。以他观察所及，巴士公司实施有关计划时，并未有

大规模更换硬件，故他查询专线小巴营办商所需更换的系统及其测试详情。

11. **梁美芬**议员表示「公共交通票价优惠计划」于立法会层面亦已讨论多时，故她认为运输署现时未有具体回复不能接受。她要求运输署于下一次会议或以前，能向委员提供参与的专线小巴路线名单。另外，她亦希望运输署能提供分阶段实施计划的时间表，以便市民知悉详情。

12. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华**先生表示专线小巴营办商规模大小不一，其运作模式各异，设有个别系统，他们的收费结构各有不同，故安装及测试系统需时。署方需时逐一处理。

13. **主席**总结委员意见，表示由于运输署现时未能提供相关数据供委员参考，议题未有确实得到答复，故会纳入续议事项跟进。

(会后补注：秘书处已于 2015 年 3 月 16 日转呈运输署就「公共交通票价优惠计划」于三月二十九日起分阶段扩展至绿色专线小巴及第一阶段下参与的专线小巴路线详情向委员提交的补充资料。)

2015-2016 年度九龙城区巴士路线计划(文件第 16/15 号)

反对削减 93K 巴士线班次(文件第 17/15 号)

要求检讨巴士载客率计算方法(文件第 18/15 号)

要求解决黄埔巴士总站漏水问题(文件第 19/15 号)

14. **主席**表示由于文件第 16/15 号至第 19/15 号均涉及巴士服务，故她已经指示秘书处于会前把议程安排在一起。另外，文件第 16/15 号至第 18/15 号关于巴士路线发展，因此她会先请部门代表及委员介绍文件，并一并处理及由部门代表作出回复。而文件第 19/15 号将于容后处理。

15. **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 16/15 号。

16. **莫嘉娴**议员介绍文件第 17/15 号。

17. **任国栋**议员介绍文件第 18/15 号。他亦反对运输署及巴士公司取消第 208 号线的建议，并表示第 208 号线起初投入服务时，并没有预计乘客企位，故其车资较高昂，惟车资没有因为设立企位而下调，对乘客不公。此外，由于全线第 208 号巴士均为低地台设计，取消该线后所提供的换乘路线未有同样设计，对需要使用轮椅上落的乘客造成不便。鉴于现时

巴士座位两旁腾出的空间有限，企位位置相对变得狭少，故他认为以每平方米企位有六人为密度的计算方法不合时宜。于运输署指出载客量为八成的巴士中，其实际情况是巴士已经满座。他要求运输署对其载客率的计算方法解释。

18. 何显明议员对巴士路线计划的意见综合如下：

- (一) 他对第 208 号线及第 7 号线的载客量及车资作出数据分析：第 208 号线于非繁忙时段的载客量百份比比第 7 号线的为高；而第 208 号线的车资更比第 7 号线多出一六五倍；
- (二) 另外，他就乘客由广播道一带前往油麻地及尖沙咀方向的交通提出意见，认为乘客由广播道出发前往尖沙咀，换乘三次的交通工具，极不合理。而提供第 29A 号专线小巴换乘优惠未有考虑乘坐轮椅长者的需要；第 29A 号专线小巴及九巴第 7 号线均没有行经喇沙利道，忽略大量于喇沙利道一带上学的学生；及
- (三) 巴士公司作为提供公共服务的机构，不能单以个别路线的载客量决定该线是否会继续提供服务，而要以整体营运情况是否合理而定。他又认为运输署未有充份咨询委员或地区人士意见是不能接受，他于区内所进行的调查收到数百反对意见，故反对运输署于未有得到委员会同意及未有适当的替代方案，便取消第 208 号线服务。

19. 黄以谦议员对巴士路线计划的意见综合如下：

- (一) 第 208 号线为区内居民提供交通服务已久，及为居民来往太子区及广播道一带唯一的巴士路线。如果现在取消第 208 号线，很多人将会缺乏交通工具前往上述地区，而于广播道一带及 41 校网(即九龙城、九龙塘、笔架山道、广播道、美东邨、晓荟)上学的学生及到油尖旺区看病的长者出行均受影响。他认为运输署提出的建议完全不可行，更忽略了居民情况；
- (二) 第 7 号线不能取缔第 208 号线。鉴于由第 7 号线巴士站步行至广播道一带为斜路，不论任何年龄的居民使用都难以负荷，特别是长者。第 208 号线服务已经存在 40 年，纵然其服务水平及表现并不理想，但居民缺乏其他合适的替代方案下，惟有继续选乘此路线。他强调运输署取消第 208 号线乃是劣政；及

- (三) 运输署及巴士公司以环保减排及减少交通阻塞为理由而取消第 208 号线是剥夺市民的基本权利。过去十三年，运输署曾七次建议取消第 208 号线。而委员及居民亦一直向运输署及巴士公司反映他们不满第 208 号线的服务水平及班次不稳的情况，惟运输署及巴士公司一直没有改善建议，致令其乘客量减少。他反映居民认为运输署没有做好监察巴士公司的角色，漠视民意，并指责运输署未有于事前咨询区议会便突然提出取消巴士线的建议，故他强烈要求运输署及巴士公司不能取消第 208 号线。

20. 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) 署方希望透过重组路线，扩阔区内的巴士网络，令巴士服务更能配合乘客需求。重组巴士服务的方案包括取消或合并重叠的服务、精简迂回的行车路线、调整班次等，在减省不必要的路线或班次的同时，也可将资源调配至有切实需要加强服务的路线上，令地区内市民整体受惠；
- (二) 署方备悉委员对重组第 208 号线及第 93K 号线的关注及意见，署方以往多次研究重组上述路线的不同方案，可惜其服务情况仍然不理想，乘客量长期处于偏低水平，这次的建议方案是希望能更有效运用巴士车辆资源，以提升巴士网络的整体效率；及
- (三) 巴士载客量总数上限的计算方法为座位总数及下层企位以大约平均每平方米站立六人的密度作计算。一般而言，一架双层巴士座位占总乘客量的七成，企位占三成。整体平均而言，当载客率达到七成以上时，乘客上车才须使用企位。这与香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)列车企位较座位远远为多有明显的差别。假若更改计算巴士载客率的方法，会令加密班次的标准过于宽松，而每架巴士的载客量下降，则会令营运成本上涨，除了增加票价压力外，路面行走的巴士数目增加了，亦必然影响交通流量及路边空气质素，故利弊必须小心衡量。

21. 黄润昌议员表示，鉴于第 93K 号线为土瓜湾一带居民前往旺角的唯一巴士路线，除非运输署能提供替代方案，否则他不能接受现时对第 93K 号线作出的调整建议。

22. 杨永杰议员对缩减第 93K 号线、第 11D 号线、第 85B 号线及第

796X 号线的班次表示反对。他认为现时的计划只是削减个别营运状况不理想的路线班次，然后增加载客量高的路线班次，令更少乘客乘搭营运状况不理想的路线，造成巴士公司加价借口。反之，他建议增加载客量少的路线班次。**杨议员**支持第 224X 号线驶经启晴邨的建议。

23. **萧婉嫦议员**认为区内居民主要以巴士作为出行的交通工具，运输署现时提出路线计划言之尚早，并表示于铁路通车前不可缩减巴士路线。她认为第 93K 号线由宝琳至土瓜湾段有不少乘客，因此她坚决反对将第 93K 号线于繁忙时间改为单向服务的建议。她建议增加第 93K 号线班次，以吸引乘客。另外，第 208 号线为太子来往广播道的唯一巴士路线，故她反对取消该线。

24. **吴宝强议员**强烈反对取消第 208 号线、削减第 2D 号线、第 85B 号线、第 11D 号线、第 10 号线及第 93K 号线的班次或/及其服务时间。他认为缩减服务时间至每天数小时与取消整条路线没有差别，乘客难以掌握其服务时间。由于九龙城区现时主要以巴士为主要的交通工具，故他表示要待铁路通车后，方能对巴士路线作出检讨及调整建议。

25. **杨振宇议员**表示巴士公司明显是为了削减营运状况不理想的个别路线而提出巴士路线建议，而所提供的换乘方案根本未能真正解决乘客需要。他亦指出，只要巴士公司能对个别巴士路线的载客量作实地考察，便会得悉实际载客状况与其提供的数据不符。

26. **何显明议员**以相片介绍第 208 号线的载客情况，包括有不少轮椅使用者、于太子道东的车站有大量乘客及乘客企满整个车厢。他建议巴士公司能于中途站提供分段收费，以增加乘客量；与新界区的巴士路线作换乘优惠，减轻市区道路的挤塞情况；及将第 208 号线的终点站重设于尖沙咀码头。

27. **黄以谦议员**表示，运输署未有响应他提出的意见，亦未有交代进行巴士路线调整的真正原因。他再次强调运输署于没有充分咨询下，妄自提出重整巴士路线方案属劣等行为。

28. **潘国华议员**反对取消第 208 号线及削减第 93K 号线班次。另外，他强烈反对其他文件中提及第 6C 号线不行经土瓜湾道，而改为行走马头涌道的建议。

29. **刘伟荣议员**对巴士路线计划的内容表示失望，并认为不能取消第 208 号线及改变第 6C 号线的行车路线。他认为议会已经不断向运输署方反映意见，惟其仍坚持推行计划是不能接受的。

30. **任国栋**议员对路线计划中建议增加第 24 号线班次表示赞赏。惟他表示居民反映于繁忙时间候车需要四十分钟，故向运输署查询于繁忙时间巴士脱班情况的解决方法。他亦建议运输署考虑调低第 208 号线车资及第 93K 号线于经过世运道回旋处后提供分段收费。

31. **陆劲光**议员表示第 208 号线行经的路段有不少年长人士居住，故认为巴士公司作为公共交通服务的提供者需要履行社会责任，而议会过往对第 208 号线作出不少建议，故他对运输署及巴士公司现时提出取消其服务的建议表示失望。另外，他认为若未有其他的替代方案，而区内亦有殷切需要时，运输署及巴士公司仍要取消有关路线实令人失望。

32. **左汇雄**议员对路线计划内容的表达方式作出建议，认为可加入总出车班次次数及繁忙时间的定义。他认为文件内容与现实情况不符，而向运输署及巴士公司作出反映亦未有显著改善。他表示早上繁忙时段第 3B 号线的候车时间至少十五分钟以上，并非文件所述的十二至十五分钟，故他反对第 3B 号线削减两辆巴士服务。而第 5P 号线特别班次的服务时间应由上午七时十五分至八时十五分，惟欢迎增加第 5C 号线班次的建议。**左**议员建议第 182 号线至少需要行经爱民邨及公主道一带。

33. **萧婉嫦**议员表示第 6C 号线乃是土瓜湾及红磡区内居民前往深水埗及美孚的唯一巴士路线，而且乘客需求殷切，故她反对第 6C 号线改道建议。

34. **劳超杰**议员同意**萧婉嫦**议员对第 6C 号线的意见。他对于运输署及巴士公司未有积极响应委员多次提出增加第 115 号线繁忙时间班次的要求表示遗憾。他强烈要求改善第 115 号线于繁忙时间的服务，包括增加班次或加设特别线等。**劳**议员表示各委员对第 208 号线的意见值得参考，而当中受影响人士主要以长者及学生为主，故认为需要撤回取消第 208 号线的建议。

35. **莫嘉娴**议员表示她认为区内缺乏铁路的情况下，把第 9 号线及第 7 号线的终点站改于尖沙咀东部的建议会因居民反对而未能落实。另外，由于第 93K 号线为马头涌及马头围道一带居民前往旺角区的唯一巴士路线，故她表示希望藉建议改道第 6C 号线作为乘客的另一选择。她亦希望巴士公司能考虑马头涌及马头围道一带居民前往旺角区的需要。

36. **张仁康**议员表示第 3B 号线为红磡区马头围道一带居民前往慈云山的主要路线，故他对第 3B 号线非繁忙时间班次改为二十分钟一班的建议表示反对。另外，他亦反对第 93K 号线改为单向服务的建议，惟他支持委员提出设立分段收费以增加乘客量的提议。此外，第 6C 号线亦为芜湖街居

民前往旺角区的主要巴士路线，故他并不同意改道建议。**张议员**表示在未有完善的替代方案时，第 208 号线应继续维持服务。

37. **吴奋金议员**表示反对运输署及巴士公司以乘客量不足为由而取消第 208 号线服务。署方及巴士公司理应改善其服务质素包括延长其行车路线行经更多地区、稳定巴士班次等以吸引更多乘客。此外，他建议运输署引入其他营办商，透过竞争以改善现有巴士路线服务。

38. **郑利明议员**表示他于区内的调查收到超过三百份反对取消第 208 号线及第 7 号线终点站改为尖沙咀东的建议。

39. **左汇雄议员**表示以后的巴士路线计划中，需要加入投诉或表扬数字及繁忙时间的定义。此外，他欢迎第 E21A 号增加双层巴士投入服务，但要求提早于 2015 年第三季实施。委员会亦曾多次提出提早第 E21A 号线首班车于爱民开出时间及加密第 8 号线及第 18 号线的巴士班次，但有关建议未被接纳。

40. **吴宝强议员**表示第 2D 号线为龙城区内居民前往深水埗区唯一一条巴士路线，故他认为第 2D 号线需要维持其服务时间不变。此外，他表示第 11D 号线的乘客需求殷切，故应维持现有服务。

41. **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 208 号线及第 93K 号线的建议有强烈意见，署方正就 2015-2016 年度巴士路线计划下各项建议方案咨询九龙城及其他相关区议会，署方会将所有收集到的意见一并考虑，再与巴士公司研究，以制订最终方案；
- (二) 署方会留意第 115 号线的服务情况及乘客需求，并会于需要时与巴士公司研究改善服务；署方亦已备悉委员对第 6C 号线的建议；
- (三) 署方备悉委员有关利用加强服务、提供换乘优惠、分段收费、调整车资等优化措施，以改善现时载客量偏低巴士路线的营运情况的建议。署方亦一直鼓励巴士公司因应其营运及财政情况和乘客的需求，考虑提供优惠措施(包括换乘优惠及分段收费)，以减轻市民的公共交通开支；
- (四) 现时第 28 号线来回程均会行经梳士巴利道两次以前往尖沙咀码

头，行车路线十分迂回。是次巴士路线计划中亦建议第 7 号线及第 9 号线由尖沙咀码头迁移至尖沙咀东及尖沙咀东(么地道)巴士总站，署方希望透过上述各巴士路线调整方案相应配合，有助理顺尖沙咀巴士路线总站运作安排；及

- (五) 第 2D 号线现时全线均以单层巴士提供服务，惟其载客量仍然长期偏低，因此建议减少行走的班次及车辆，以便更有效地运用巴士车辆资源，及提升巴士网络的整体效率。

42. 九龙巴士(一九三三)有限公司高级经理(策划及发展)余志明先生对委员的意见综合响应如下：

- (一) 九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴」)留意到其巴士资源未被充分使用，导致部分需求殷切的路线未能增加资源，但有部分需求较低的路线有过多的资源，故九巴希望透过路线调整计划提供更切合实际乘客需求的服务；
- (二) 作为一间受监管的公共巴士服务营办商，九巴须会按署方相关标准对巴士资源作调整及改动；同时，九巴亦会考虑路线调整对乘客的影响及提供替代方案。九巴备悉委员对第 208 号线及第 93K 号线的建议有强烈意见，并认为可讨论如何微调方案；
- (三) 就第 208 号线而言，九巴知悉此路线可能是某些地区唯一的巴士路线，故九巴会再考虑如何改善替代方案；九巴欢迎委员对如何优化第 93K 号线的替代方案作出讨论，现时该线的第 11 号线与第 6C 号线换乘方案，由旺角方向前往土瓜湾区已经能做到原站换乘，而相反方向由于行经路段不同故未能做到原站换乘；
- (四) 九巴希望透过于第 3B 号线提供「定点定班」的服务模式，让班次更为稳定及令乘客更准确掌握其出行时间；及
- (五) 纵然第 11D 号线的改动建议会令一定数目的乘客受到影响，但附近有其他的替代路线，让受影响乘客其他有合理的选择。

43. 新世界第一巴士服务有限公司/城巴有限公司经理(策划)冼志贤先生表示，现时第 E21A 号线最繁忙一小时的载客率为百分之七十五，暂未符合增加班次的指引。而增加班次亦涉及调动其他巴士资源；由于城巴有限公司留意到于 2016 年第三季东涌会有居民入伙，故建议因应人口增加令

乘客量上升，增加第 E21A 号线班次服务，惟有待其实际情况而定。由于现时第 E21A 号线首班由何文田开出至旺角的载客率只有两成，并未有足够的客量支持提早首班车开出时间。

44. 任国栋议员向运输署查询巴士载客率计算方法标准的详情，并认为现时每平方米六人的计法不合时宜。

45. 吴宝强议员认为第 11D 号线的载客量为每天四千三百人次属需求殷切，更改路线后乘客需要到更远的车站作换乘，故更改其路线只会令乘客更为不便。而受影响乘客是否会采用巴士公司建议的换乘方案为未知之数。

46. 黄以谦议员对运输署的响应表示不满，并认为于未有充分咨询下对第 208 号线作任何改动是不能接受。他要求运输署承诺于未有充分咨询的情况下，不能对第 208 号线作任何修订。

47. 郑利明议员表示第 E21A 号线首班车于何文田开出时间为早上八时十分，到东涌时约为上午九时三十分，致令不少前往东涌上班的乘客不会选择乘搭该线，出现载客量偏低情况。由于何文田一带的居民缺乏便捷的巴士路线前往东涌，故建议巴士公司考虑提早第 E21A 号线的首班车时间。

48. 劳超杰议员表示运输署未有就第 115 号线改善服务作出响应及未有确切回复第 208 号线的修订方向。

49. 刘伟荣议员亦表示运输署及巴士公司未有就改善第 115 号线建议作出实质响应。

50. 黄润昌议员要求运输署及巴士公司承诺需要再向委员会作出咨询，不能贸然通知委员实施有关路线修订安排。

51. 张仁康议员向运输署及巴士公司跟进于第 115 号线早上繁忙时间于红磡南道乘客未能登车的问题。

52. 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) 署方明白委员及居民对第 208 号线的关注及意见，并表示若第 208 号线有任何的修订建议，将会向委员汇报；

- (二) 署方将于完成巴士路线计划的咨询后，会与巴士公司研究及考虑是否落实各项目或对其作出修订，于稍后向委员会提供是次巴士路线计划中各项建议方案的考虑结果，亦欢迎委员随时向署方及巴士公司提出意见；
- (三) 第 11D 号线繁忙时间的载客率约为六成至七成，而非繁忙时间的载客率偏低，第 11D 号线乘客可选用不少的替代路线(如第 11K 号线及第 11B 号线) 直接前往目的地，巴士公司亦新增换乘优惠计划，为更有效使用巴士资源，署方及巴士公司建议第 11D 号线改为繁忙时间单向服务。惟署方备悉委员对第 11D 号线的意见，并会再与巴士公司作出研究；及
- (四) 就委员加强第 115 号线服务的意见，署方与巴士公司会密切留意该线的服务情况及乘客需求变化，在有需要时会研究改善措施；及
- (五) 文件所载最繁忙一小时的载客率为有关巴士路线于最繁忙的一小时内在车上最多乘客的车站所得的载客率。

53. **主席**表示秘书处在截止提交文件日期后收到一项临时动议。根据《九龙城区议会会议常规》第 17 条，除非得到主席同意，若议员如欲提出动议，须于即将举行的会议的十个净工作日前通知秘书。惟她认为是次动议是因应文件第 16/15 号而提出，而且亦涉及到区内交通路线的长远发展及调整，有迫切性去处理。因此，她以主席身份，接纳有关动议。而动议亦符合会议常规第 16 及 18 条所述的要求。

54. **秘书**介绍动议内容：「本会强烈反对运输署在不咨询和缺乏任何妥善替代方案的情况下，妄顾民意取消 208 巴士线及延长 7 号巴士线。」动议由**黄以谦**议员提出，**何显明**议员、**杨永杰**议员、**刘伟荣**议员、**左汇雄**议员、**陆劲光**议员、**吴奋金**议员、**萧婉嫦**议员及**郑利明**议员和议。

55. **莫嘉娴**议员查询动议中「延长 7 号巴士线」中第 7 号线的终点站改为尖东么地道后，其行车距离是否较现时的远。

56. **主席**宣布动议有效，并查询在席委员是否提出修订动议。若没有其他修订动议，**主席**建议以不记名举手方式表决该动议。不记名举手方式即是委员举手表决，但会议记录上不会注明各位委员的意向。另外，得到在席委员同意后，不举手表决的委员会被视作投弃权票。**主席**表示，秘书处于会前收到**李慧琼**议员的书面委托，委任**潘国华**议员为其代表，就动议进行投票；及于席上刚收到**梁美芬**议员的书面委托，委任**刘伟荣**议员为其代表，就动议进行投票。表决结果如下：

支持：15 票

反对：0 票

弃权：6 票

57. **主席**宣布动议获得通过。

58. **主席**总结委员意见，表示若运输署及巴士公司希望就巴士路线作出改动或修订，应先向委员了解意见。因九龙城区现时未有铁路网络覆盖，提出取消路线服务对区内的交通有严重影响。另外，**主席**对巴士路线计划提及会增加巴士进入启晴及德朗地区表示欢迎。惟她指出第 208 号线及第 93K 号线乃土瓜湾区内居民前往旺角区的主要路线，故她希望运输署及巴士公司能就于订定巴士路线计划时与当区议员作出沟通及达成共识。**主席**亦希望运输署及巴士公司在未有得到委员会同意前，落实委员提出反对的巴士路线。

59. **主席**表示于席上收到**梁美芬**议员的书面委托，由**刘伟荣**议员作为代表介绍文件。**刘**议员接着介绍文件第 19/15 号。

60. **运输署高级运输主任(九龙城)**司徒志华先生以照片显示黄埔巴士总站滴水源头位置，并表示于巴士站及小巴站均出现漏水情况。而小巴站的去水喉管亦已更换，不再出现漏水情况。由于巴士站的楼底高，涉及天花渗漏，而安排工程需时，故署方预计于 2015 年 3 月底至 4 月初完成复修工程。

(会后补注：运输署表示，有关复修工程已于 2015 年 3 月 28 日完成。)

「人人畅道通行」计划一为九龙城区公共行人信道加建无障碍信道设施(文件第 20/15 号)

61. **路政署主要工程管理处高级工程师 2/畅道通行**康桂森先生及**栢诚工程顾问(亚洲)有限公司**工程经理**苏威达**先生介绍文件第 20/15 号。

62. **黄润昌**议员表示横跨东九龙走廊及新山道的行人天桥(结构编号 KF29)A 出口拟建升降机位置设于与附近屋苑的同一行人路上，会对屋苑居民造成影响。而他亦表示多年前区议会曾作出讨论及实地视察，居民对加建此升降机的位置有所保留，故希望路政署能再与居民商讨其拟建升降机位置安排。另外，**黄**议员向路政署查询刊宪及其相关程序所需时间及持份者如何提出反对意见。预计工程所需时间为三十至三十六个月，对附近居民有一定影响，故他希望了解工期内是否只会建造升降机塔或涉及其他工程细节。

63. **杨永杰**议员对结构编号 KF29 的工程表示支持，惟他表示升降机塔体积较为巨大，故希望路政署及顾问公司研究减少其高度及规模，并可参考横跨太子道东连接彩怡及启晴的升降机塔设计。

64. **主席**认为升降机塔的外观可以作出改善，如减少其高度及进一步美化其设计，并表示交运会同意及支持加建无障碍通道设施。在席委员没有异议。主席表示希望路政署及顾问公司完成修订方案时，再向委员会作出汇报。

65. **路政署主要工程管理处高级工程师 2/畅道通行康桂森**先生表示，署方正就行人天桥(结构编号 KF29)加建无障碍信道设施的工程展开公众咨询。若署方于咨询阶段接获反对意见，便会按照《道路(工程、使用及补偿)条例》就计划内容及图则刊宪，让公众人士于两个月内提出意见，署方会按相关程序处理接获的意见。若有关人士不撤回反对意见时，署方便会提交行政会议作出审批，以决定此项工程是否进行。

对必嘉街交通问题的关注(文件第 21/15 号)

66. **刘伟荣**议员介绍文件第 21/15 号。

67. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生以相片介绍必嘉街交通情况，并表示该处有部分路段已划设双黄线，而其余的路段是容许上落客货。

68. **运输署工程师(红磡)李咏芝**女士表示，现时必嘉街大部分路段已划为全日不准停车限制区(即二十四小时禁区)。而未有划设全日禁区的位置为黄埔花园第三期对出之行车线及其余少部分。为平衡行人及上落客货的需要，署方暂时未有划设双黄线的计划。署方认为以执法方式会更直接解决相关问题。

69. **刘伟荣**议员对商户及其他道路使用者需要于必嘉街上落客货表示理解，惟驾驶者于必嘉街违例停泊已经成为习惯，故他希望警方能加强执法。

70. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生表示警方会于该处加强打击车辆违例泊车。

强烈要求更改何文田敬德街电单车考试场地(文件第 22/15 号)

71. 郑利明议员介绍文件第 21/15 号。

72. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示警方将继续以不定时的方式执法，打击电单车于敬德街一段练习。

73. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示现时敬德街已划为全日禁止学车路段及署方已于石鼓街设立较长时间的禁止学车时段，禁止学车人士使用敬德街练习，以减少学车活动对附近居民的影响。根据署方驾驶事务组的数据显示，部分考车路线已经分流至常乐街。鉴于现时考车时段为上午九时至下午四时，而常和街及常健街的学校较多，为免考试车辆与学校交通时间重迭，署方现阶段认为不适合把常和街及常健街设为驾驶考试场地。

74. 郑利明议员表示学车人士于敬德街练习，影响附近居民，而该路段亦有盲点，警方执法只能治标，故他希望运输署能认真考虑取消何文田敬德街电单车考试场地。

强烈要求运输署跟进窝打老道培正道油站车辆管理措施(文件第 23/15 号)

75. 郑利明议员介绍文件第 23/15 号。

76. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生以相片介绍位于窝打老道及培正道交界油站的交通情况。而根据相关法例，私人公司设置「不准驶入」指示牌样式不能与政府部门设置的相同。另外，李先生表示油站负责人向他反映此乃公司政策，如他接获相关建议，会向公司转达意见。

77. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示，署方于 2014 年间曾两次致函油站所属公司，转达委员意见，及提醒油站负责人注意驾驶者使用其地段作为快捷方式的事宜。此外，地政总署于批注此地段予营运商时，亦已注明其中一项条件为车辆必须由窝打老道进入及由培正道离开油站。署方已建议地政总署提醒油站营办商有关条件。

78. 潘国华议员向运输署查询署方是否可以设置防止车辆由培正道转入油站的措施，如加设栏杆等。

79. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方会研究加设栏杆的可取性。

80. 主席查询政府部门是否设有「不准驶入」的道路标记。
81. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示政府部门主要于路口位置设置「不准驶入」的道路标记，以提示道路用户，而于建筑物设立该路道标记的情况较少。
82. 杨永杰议员提议以交运会的名义致函油站所属公司，反映委员意见。
83. 主席总结委员意见，并指示秘书处以交运会名义致函油站，反映委员要求：包括希望油站或其所属公司能加大「不准驶入」的标志牌及提醒他们亦有责任留意驾驶者把油站当作快捷方式之用的情况。

(会后补注：秘书处于 2015 年 3 月 26 日以交运会名义致函油公司。)

强烈要求路政署尽快递交窝山升降机文件予立法会审批(文件第 24/15 号)

84. 郑利明议员介绍文件第 24/15 号。
85. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示，署方会以工程项目的发展需要、个别项目发展理据、财政承担能力等作考虑，按部就班以推展计划。就其拨款申请而言，署方会考虑一系列的因素，包括可运用的资源、项目之急切性及重要性，以及其进度等。现阶段署方正就窝山升降机进行详细设计。
86. 杨永杰议员向路政署查询进行工程项目的时间表，并表示窝山升降机于全港依山而建的升降机项目中排行第九，有迫切性作出处理。
87. 郑利明议员认为路政署需要向居民清楚交代进展。
88. 刘伟荣议员表示署方已经多次向交运会提交设计方案，惟对署方表示仍在详细设计时间表示不理解，并要求署方尽快把项目建议提交立法会增取拨款，以尽快展开工程。
89. 张仁康议员表示委员最关心的工程项目的时间表。他表示工程项目的负责人并非现时作出响应的路政署代表，并认为窝山升降机项目已议事多年，未有显著进展，故议题值得于下一次会议作出跟进。
90. 郑利明议员提议把此议题纳入续议事项跟进。

91. **主席**总结委员意见，决定此议题纳入续议事项跟进，并希望署方负责相关工程的部门能派员出席。

要求收回崇安街一小段私家路，打通崇安街 改善红磡区交通(文件第25/15号)

92. **萧婉嫦**议员介绍文件第 25/15 号。

93. **运输署工程师(红磡)李咏芝**女士表示署方于鹤园街一带实地视察后，认为现时车辆违例停泊于鹤园街、民乐街和民裕街是交通挤塞的原因，于该处加强打击违例停泊车辆能更有效缓解交通挤塞问题。现时，鹤园街附近亦设有旅游巴停泊位置，而道路设计能应付交通流量，署方较难从运输角度要求地政总署收回该处土地。

94. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华**先生以相片简介崇安街及鹤园街一带的车辆违例停泊的情况。

95. **郑利明**议员表示运输署只需要向地政总署提出收地建议或在该处道路加设双黄线，便能减轻警方的执法压力，他支持收回崇安街的建议。

96. **萧婉嫦**议员认为警方提供的照片未能充分反映民裕街及民乐街一带车辆违例停泊的问题，并指出现时旅游巴停泊位置供不应求，而警方亦表示因资源所限令执法时遇上不少困难，故她认为有关收回崇安街的建议可取。**萧**议员亦建议到崇安街、民裕街及民乐街一带实地视察，以了解该处车辆违例停泊的严重情况。

97. **潘国华**议员表示他不理解运输署的响应，并指出道路设计本能应付交通流量并不代表没有收回及打通崇安街的需要，以提供更多道路空间以纾缓该处的交通压力，并认为运输署于此议题上拥有主动权。

98. **主席**表示希望运输署能积极考虑收回崇安街的建议，并向署方更高层面反映相关意见。

99. **运输署工程师(红磡)李咏芝**女士表示署方备悉委员意见，并会再与地政总署联络。她重申，鹤园街、民乐街和民裕街因车辆违例泊车问题令路面使用空间收窄，惟其路段设计本足以应付行经该处的车流量。

100. **潘国华**议员表示运输署可以进行数据研究，分析现时及打通崇安街一带后的交通流量，以了解打通崇安街及鹤园街一段的效用。

101. 张仁康议员认为打通崇安街能改善该处车辆违例停泊的情况，并认为此为地区议题，涉及至少两个部门，故认同有需要再作讨论。

102. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生补充，警方无意选定某时段以拍摄崇安街及鹤园街一带车辆违例停泊的问题，亦重申警方了解崇安街、鹤园街及民裕街、民乐街一带车辆违例停泊情况严重。

103. 主席总结委员意见，希望运输署能再次认真考虑收回崇安街的建议，并指示秘书处就此议题安排实地视察。此议题亦会纳入续议事项跟进。

(会后补注：实地视察于 2015 年 3 月 26 日举行。)

有关红磡湾中心邻近一带街道违例泊车事宜(文件第 26/15 号)

104. 张仁康议员介绍文件第 26/15 号。

105. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生以相片介绍宝来街一带的交通情况，并表示福至街及红磡湾街一带亦有违例泊车的情况。警方会加强于这一带执法，希望情况会有所改善。

关注黄埔环海街道路问题(文件第 27/15 号)

106. 刘伟荣议员介绍文件第 27/15 号。

107. 路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生表示署方已于 2015 年 3 月 2 日就环海街大环山公园外渠盖附近路面凹凸不平的情况作出修复工作。另外，署方曾就环海街大环山公园附近斜台有缝隙的事宜与运输署联络，认为该处可以设立符合署方标准的斜台(即「沉壘」)。由于铁板表面已经有坑纹作为防滑用途，故署方暂时未有计划于铁板表面加设防滑物料。

108. 刘伟荣议员查询加设环海街大环山公园附近斜台的时间表。

109. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示署方建议拆卸现有不符合标准的斜台和加设符合标准的斜台可一并进行。署方会与路政署再作商讨，尽快展开工程。

110. 刘伟荣议员表示修复工程有进展时，与当区议员作出沟通及联

络。

再次要求于木厂街北帝街交界加装两组行人过路灯及改善违例泊车问题(文件第 28/15 号)

111. 杨振宇议员介绍文件第 28/15 号，并向警方查询于该处违例泊车的数字。

112. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生表示，于 2014 年下半年，警方于北帝街发出约四十张定额罚款告票；于木厂街约发出三十三张定额罚款告票，合共七十三张，并重申发出定额罚款告票数目未必能反映该处违例泊车的严重性。

113. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示署方已于 2012 年 7 月 16 日于木厂街及北帝街交界加设两组行人过路灯。现时该处的行人过路使用情况运作正常。署方在考虑加设行人过路设施时，会评估道路使用者的需要及附近的环境。署方于 2015 年 2 月 26 日进行实地视察，探讨于木厂街及北帝街交界再加装两组行人过路灯的可行性。由于加装两组行人过路灯需要改变该路口交通控制模式，致车容量减少，影响现时该处的交通状况。此外，两组交通灯亦接近民居，其指示行人过路的信号声响会对附近居民造成影响。故署方暂时未有考虑再加设两组行人过路灯。

114. 任国栋议员向运输署查询再加设两组行人过路灯对附近交通流量影响的详细数据；及加设行人过路灯的信号声响所产生的分贝。

115. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示暂时未有详细交通流量数据，惟她作补充，表示该处主要为旧式楼宇，其低层设计会向街外突出，故与行人过路灯的位置接近，信号声响会影响附近居民。

116. 莫嘉娴议员表示该处的行人流量会因区内重建项目陆续落成而有增无减，故希望运输署能因应区内的情况而增加行人过路设施，以保障行人安全。

117. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示该处属于不受交通灯号控制的行人过路处。一般而言，此设计会应用于交通流量较少的地方。

118. 杨振宇议员表示，委员最初要求于该处加设四组行人过路灯，惟他们得悉运输署表示有实际困难时，亦基于行人的安全考虑而接受加装两组行人过路灯的方案，并同意再作检讨。惟运输署其后没有提供理据，只

是交代再加装两组行人过路灯并不可行。另外，**杨议员**表示于安装首两组交通灯号时已经存在其信号声响影响附近居民的问题，惟于安全考虑及调低相关信号的音量后，居民对于该加装行人过路灯表示理解。**杨议员**提出将议题纳入续议事项。

119. **运输署工程师(红磡)李咏芝女士**表示一般而言，行人过路灯会设置于交通流量高的道路位置。署方尝试研究该处是否适合安装行人过路灯。

120. **任国栋议员**表示，署方进行实地视察的时段为学校假期，故并不是合适日期及时间，以反映该处的车流量。

121. **主席**总结委员意见，决定将此议题纳入续议事项跟进，并指示运输署于繁忙及非繁忙时间均进行车流量计算统计，以了解该处交通的实际情况。

122. **杨振宇议员**表示，他希望运输署能提供更详细数据，包括一般情况下，署方会于木厂街及北帝街交界处加装行人过路灯的标准及运输署进行实地视察的日期。

要求改善沙浦道车辆违泊问题 避免造成交通意外及居民续受响铵噪音滋扰之苦(文件第 29/15 号)

123. **吴宝强议员**介绍文件第 29/15 号。

124. **香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生**以相片介绍沙浦道一段的情况，并表示沙浦道分为两部分：(一)由贾炳达道及沙浦道路口至乐善道及沙浦道路口一段为黄大仙区，他已经把有关沙浦道车辆违例停泊的情况与黄大仙警区同事反映；及(二)警方会于属九龙城区沙浦道一带加强巡逻，以打击车辆违例停泊情况。

125. **运输署工程师(九龙城)梁德志先生**表示现时富豪酒店对出一段沙浦道已经设有泊车位。另外，署方留意到沙浦道贴近启德道的行人过路处可能会被车辆于该处上落客货阻挡视线，署方提出于该处设立禁止上落客货区的道路安全改善措施，而有关工程亦于 2015 年 2 月竣工。另外，他亦已把委员的意见向负责黄大仙区的同事反映。

126. **黄以谦议员**表示他亦留意到于晚上时段沙浦道一段会出现双线停泊的情况。

127. 吴宝强议员希望运输署及警方能改善沙浦道违例泊车的情况，避免因车辆阻挡行人视线而导致意外再次发生。

要求改善衙前塱道右转入衙前围道(向旺角)的交通 以免衙前围道(向黄大仙)受阻挤塞(文件第 30/15 号)

128. 吴宝强议员介绍文件第 30/15 号。

129. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋆华先生以相片简介由太子道、衙前围道往旺角方向及由衙前塱道三线车辆汇入衙前围道向旺角方向的交通情况。

130. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示署方曾研究禁止车辆于该处路口转向，惟此安排会令车辆绕经区内其他道路，增加区内其他道路的交通负荷。署方留意到该路口的「黄格」道路标记只设于西行线，故会研究扩展黄格范围至东行线，以避免因车辆停留而阻塞该处交通。

131. 吴宝强议员表示该处交通挤塞，致令车辆被迫停留该处，故认为扩展黄格范围未必为最有效的解决办法。

132. 黄以谦议员表示该处北行线有不少专线小巴及的士在此停候上落客，特别于星期日的晚间时分，并建议调校交通灯号时间，以改善此问题。

133. 运输署工程师(九龙城)梁德志先生表示他会向署方交通控制部反映，研究于繁忙时间调校交通灯号时间。

当局突然搁置隧道收费分流方案 要求尽快研究回购西隧 解决红隧塞车问题(文件第 31/15 号)

134. 潘国华议员介绍文件第 31/15 号。

135. 运输署高级工程师/运输策划 2 胡国强先生综合响应委员于文件中提出的问题如下：

- (一) 政府一直密切监察各过海隧道及其附近一带的交通情况，并会适时采取恰当的交通管理措施，包括考虑发展智能运输系统，以提高道路网络效率。政府亦会研究提升过海巴士网络的效

率，及鼓励营办商提供换乘优惠；

- (二) 政府现时已经与东区海底隧道(下文简称「东隧」)公司展开商讨接收细节及核对数据程序，以确保东隧于 2016 年 8 月能顺利移交。政府认为调整隧道收费能有效促进过海隧道交通合理分流，惟当中要考虑一系列因素，包括分流后隧道连接道路的容车量及相关地区的交通影响。西区海底隧道(下文简称「西隧」)的交通挤塞情况可望于中环湾仔绕道落成后得到纾缓，届时可以为三条过海隧道制订更全面及合理的分流过海隧道交通的计划；
- (三) 政府可以透过补贴安排以调整隧道收费，故拥有西隧并非实施收费调整以合理分流过海隧道交通的先决条件。惟现时西隧连接道路的挤塞问题令其不能吸纳由红隧分流而至的车量，故署方希望待中环绕道通车后，再考虑制定更全面及合理的分流过海隧道交通的计划；
- (四) 现时红隧往九龙及往港岛各有三条自动缴费通道及五条人手缴费信道，若增加信道以自动缴费将会影响其他人手缴费通道的流车量，故署方需要作出适当的平衡；
- (五) 就增设八达通收费系统的建议，有关建议已于 2014 年在立法会财务委员会申请拨款，并进行前期工作，包括准备相关文件、以公开招标，遴选合适的非接触式智能卡承办商。

136. 黄以谦议员表示西隧现时交通流量现时低于其设计容车量，但仍于 2015 年 2 月中旬调整隧道收费。

137. 杨永杰议员对运输署的响应表示不满，并认为署方未有就如何有效分流三条过海隧道车辆的方案提出实际建议。

138. 郑利明议员表示如车辆行经西隧出口时，其交通灯组的时间短促，每次可以行经的车辆只有两至三辆，致令车辆挤塞于西隧出口位置。

139. 黄润昌议员表示运输署未有就改善现时红隧挤塞情况提出改善方案，并认为署方应计划收回东隧后，如何更有效利用各条过海隧道，以改善交通挤塞的情况。

140. 运输署高级工程师/运输策划 2 胡国强先生表示署方一直检讨各条隧道的交通情况。由于现时西隧连接道路的挤塞问题至为关键，故现时

得出最有效的方案为待中环湾仔绕道通车后，以研究制定更全面及合理的分流计划。署方亦会于会后向委员提交补充资料。

(会后补注：秘书处已于 2015 年 3 月 9 日转呈运输署提供的补充数据予各委员参考。)

要求延长宋皇台行人交通灯绿灯时间 避免意外发生(文件第 33/15 号)

141. 主席表示由于议事进度较原订的时间早，香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)代表正前往会议途中，故会先讨论文件第 33/15 号。在席委员没有异议。

142. 吴宝强议员介绍文件第 33/15 号。

143. 香港警务处九龙城警区交通队主管李鋈华先生以相片及影片简介幸运道转入世运道的行人过路处的交通情况。而每组行人过路灯的绿灯约维持十二至十五秒。

144. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示幸运道行人过路处与道路中央的安全岛距离七米。一般而言，行人约需六秒横过马路。现时该组交通灯号容许行人有十三秒的过路时间，包括六秒的绿灯及七秒的闪烁绿灯，有充足时间供行人过路。惟署方得悉区内人士的关注，故会建议把六秒的绿灯延至九秒。另外，署方亦建议于幸运道前方位置加设「前面有交通灯」标志牌，提醒驾驶人士前方有交通灯。

145. 吴宝强议员查询延长灯号的时间表。

146. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示详细时间表需要再与署方路灯组同事协调。

港铁严重事故骤增，要求设市民补偿机制及优化应变措施(文件第 32/15 号)

147. 黄以谦议员介绍文件第 32/15 号。

148. 香港铁路有限公司公共关系经理—对外事务杨莉华女士综合响应文件内容如下：

(一) 港铁公司旨在为香港市民提供安全、可靠及高效率服务。现时

港铁公司每个周日的载客量约为五百四十万人次，而港铁列车的服务表现一直维持高水平，百分之九十九点九的乘客旅程可在不超过编订时间的五分钟内到达目的地，其高水平的服务亦公认为世界上其中一个最可靠的铁路系统之一；港铁公司理解公众对铁路服务有殷切期望，于可行的情况下，港铁公司会不断探讨及提升其服务质素；

- (二) 港铁公司亦希望公众能理解，铁路系统非常复杂，有数以十万计的系统 and 组件无间断地运作，而且每日运作超过八千班车，即使准时率达百分之九十九点九，实难免偶有机会出现延误及机件故障的情况。港铁公司十分明白铁路服务延误会为乘客带来不便，故港铁公司会继续主动寻求改进，尽量减少延误的发生及对乘客所造成的不便；
- (三) 每年港铁公司投资超过五十亿元于维修及更新铁路资产上，以维持高质素及可持续发展的服务。为进一步提升载客量，港铁公司最近批出一份总值超过三十亿元的更换讯号系统合约，而讯号系统的更新工程会逐步于荃湾线、港岛线、观塘线、将军澳线、迪斯尼线、机场快线及东涌线进行，以期整项计划于2026年竣工时，提升约百分之十的整体载客量；及
- (四) 就铁路事故的跟进安排而言，根据现行票价调整机制内的服务表现安排，当港铁服务有长时间的延误，即三十一分钟或以上，而有关延误是因港铁公司营运过程所导致，港铁公司会拨出预设的款项，透过「即日第二程车费九折」优惠直接赠予乘客。根据2014年港铁的服务表现，港铁公司会拨出二千万作为票价优惠款项予乘客。

149. **运输署高级运输主任(九龙城)司徒志华先生综合响应文件内容如下：**

- (一) 署方及机电工程署会分别监察港铁公司的服务质素及安全表现。政府已要求港铁公司按需要调拨资源作定期维修保养及更新其机械或器材；
- (二) 另外，政府已经向港铁公司董事局反映是否确立铁路服务水平与港铁公司管理层薪酬挂钩制度，而其董事局决定日后在每年向管理层职员发放与表现挂钩的薪酬时，严重服务延误事故的情况会列作考虑；

(三) 就因重大事故而令服务延误时，港铁公司会透过其网页及手机应用程序，提供相关信息；亦会于港铁车站作出广播，并提供大型交通指示，以提供公共交通服务信息；及

(四) 署方辖下的紧急事故交通协调中心亦会作出服务协调及信息发放安排，并会适时向公众发放有关紧急交通及公共运输服务的最新信息。

150. **任国栋**议员向港铁公司查询途经九龙城区的港铁车站，其维修保养工作是否由外判的承建商负责。

151. **吴宝强**议员向港铁公司查询如何为直接受列车延误影响的乘客作出补偿，如退回该程车资等。

152. **黄以谦**议员认为港铁公司可以增加透明度，向市民发放更多的信息，以便乘客了解港铁公司作出的补偿措施。

153. **香港铁路有限公司公共关系经理一对外事务杨莉华**女士表示港铁公司亦按延误事件涉及的规模及受影响人数免除乘客该程的车资；及按乘客要求提供相关书面证明。保养维修方面的工作主要均由港铁公司的职员进行，只有部分服务会聘用外判承办商，例如部分车站的客务中心助理。

154. **主席**总结委员意见，建议港铁公司可参考委员提出的意见，以不断改善其服务质素。

下次开会日期

155. 主席宣布下次开会日期订于 2015 年 5 月 7 日(星期四)下午 2 时 30 分，并于下午 7 时 08 分宣布会议结束。

156. 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
2015 年 5 月