

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十二次會議工作進度報告

主旨

本文件旨在概述九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會(下文簡稱「交運會」)於 2013 年 10 月 3 日第十二次會議所討論的主要事項。

關注旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題

2. 警方表示會密切留意旅遊巴在區內引致的問題，並繼續關注貴州街、中華基督教會基道中學(下文簡稱「基道中學」)附近及崇安街旅遊巴違例停泊的情況，在有需要時會投放更多資源加強執法，不會因為《旅遊法》實施而鬆懈。
3. 運輸署表示把基道中學旁部分空地改作臨時停車場的地區諮詢已完成，接獲的意見正反參半。署方正與持反對意見的人士商討，研究落實方案的可行性。另外，署方正就貴州街劃作旅遊巴禁區的建議進行地區諮詢。署方表示，短暫免費停泊優惠可能會吸引非旅遊巴停泊而引致其他問題，故對此建議的可行性予以保留。署方認為可研究以消費形式換取泊車優惠，惟停車場營運涉及商業決定，提供優惠與否及其細節需要個別商戶與旅遊業界作商討。
4. 委員歡迎把基道中學旁部分空地改作臨時停車場，但希望署方能妥善處理反對者意見，定出短期或試驗性質的建議，並按實際情況作出適時調整。另外，有委員表示貴州街旅遊巴雙線或三線違例停泊的情況仍然嚴重，希望警方能繼續留意，而運輸署亦能盡快完成貴州街劃作旅遊巴禁區的諮詢。亦有委員表示曾與相關部門及旅遊業界溝通，提議增設旅遊大使以管理人流，以及為旅遊巴士提供短暫免費停泊優惠，以鼓勵業界使用停車場設施。

要求 2 元車費優惠擴展至專線小巴

要求政府盡快落實綠色專線小巴 2 蚊優惠

5. 運輸署表示較早前已向各專線小巴營辦商搜集營運資料作分析及與八達通卡有限公司(下文簡稱「八達通公司」)研究有關措施的可行性。署方表示由於現時小巴營辦商均沒有安裝電腦化的中央票務管理系統，政府須藉着一個專為優惠計劃而設的新中央結算平台才可取得優惠計劃每日乘客量的準確記錄，以便進行計算有關優惠。

6. 署方表示，由於專線小巴營辦商數目眾多，當中很多屬小本經營，其運作模式及財政狀況各有不同，故此政府需要時間探討有關課題。至於將優惠計劃分階段在專線小巴實施的建議將會對乘客及個別營辦商帶來不同的影響，例如：若兩條小巴路線的服務範圍有重疊的部份，如因技術或其他問題引致其中一條路線不能同時實施優惠計劃，乘客可能會感到混亂。由於有關問題需再詳細研究，故暫未有實際推行的時間表。

7. 委員表示署方應讓條件成熟的小巴路線先推出優惠，以此作為經濟誘因，吸引其他小巴路線盡量配合現有系統，並逐步擴大優惠範圍。有委員認為因技術問題而未能推行優惠是不能接受的，八達通公司能提供技術予各運輸公司而未能提供予政府並不合理，因此有關優惠應在切實可行的範圍內盡快推行。另外，有委員認為應邀請業界參與討論，以了解有關優惠於實際運作上的困難，並希望運輸署徵詢小巴業界意見。委員同意以交運會名義去信勞工及福利局以了解未能在綠色專線小巴推行 2 元乘車優惠的原因，及查詢在推行有關優惠時可能會遇到的困難。

要求改善 115, 106, 15, 6C 巴士線班次

8. 委員表示 15 號及 6C 號等巴士路線班次減少，候車時間長；而早上繁忙時間過海巴士線 115 號及 106 號班次疏落，希望巴士公司就上述四條巴士線增加車輛及班次。亦有委員表示自從 2012 年 3 月取消由紅磡來往港島的渡輪服務後，115 號巴士線成為過海的主要交通工具，因此巴士公司只增加一輛巴士投入服務該巴士路線的做法並不足夠。此外，在早上繁忙時間期間，乘客需長時間候車，故此委員強烈要求有關巴士公司能夠增加巴士班次。

9. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)表示，鑒於 6C 號巴士線途經加士居道至紅磡過海隧道出入口一帶，而 15 號巴士線亦途經九龍

城交匯處，兩者均為交通阻塞黑點；由於路面擠塞，以致出現巴士誤點情況發生。另外，九巴亦表示 106 號及 115 號巴士線除了途經九龍區交通阻塞地段外，當行駛至港島時，106 號巴士線會經銅鑼灣怡東酒店附近，而 115 號巴士線則行經灣仔道及中環，鑒於相關路段擠塞情況嚴重，而導致巴士班次不穩。有鑒於此，九巴會就實際情況安排巴士中途站，以減少乘客候車時間。

10. 新世界第一巴士服務有限公司(下文簡稱「新巴」)表示，在早上繁忙時間，115 號巴士線的班次約為七至十分鐘一班，而 106 號巴士線則為五至七分鐘一班。鑒於不同的客觀因素及路面情況，115 號巴士線容易出現客量分佈不平均之情況，或有機會出現連續兩輛巴士前後到達車站，引致前車客量較多而後車客量較少。有鑒於此，新巴會密切監察有關服務及靈活調整班次，並盡量使用大載客量之巴士，以改善班次及載客量的情況，但整體而言，現時的巴士車輛數目足以應付乘客需求。

11. 委員向運輸署查詢自本年度巴士重組計劃實施後，署方曾否研究過海巴士線在載客量及班次上作出的改善成效。另外，有委員向運輸署查詢 115 號，106 號，15 號及 6C 號巴士線在繁忙時段的出車紀錄。亦有委員表示 6C 號及 106 號巴士線因經常客滿而在蕪湖街「跳站」，因此要求巴士公司在庇利街向港島方向開設特別巴士班次以疏導乘客。委員亦表示運輸署應提出方案，以改善加士居道的塞車問題。

12. 九巴表示，由海逸豪園及德民街開出的特別巴士線 115P 號以及 15X 號仍按照服務時間表開車，而九巴亦已於本年度為 115 號巴士線新增一輛巴士，以回應乘客量增多的需求。九巴會按乘客增長的情況及車源再作發展調整，但礙於資源限制，九巴認為於增加巴士車輛數目一事上存在困難。

13. 運輸署表示按照巴士路線發展計劃，九巴已在本年度為 115 號巴士線增加一輛巴士，而未來亦會按實際乘客需求，考慮增加投入隧巴第 106 號線服務的巴士數量。就監察巴士公司的服務，署方有作實地調查，發現一些巴士路線部份班次存在不穩定的情況，故已發信預警有關巴士公司作出改善，亦要求巴士公司在早上繁忙時段作出適當調配以疏導候車乘客。署方亦會就加士居道交通擠塞情況檢討交通燈時間，但考慮調校時亦需顧及到油麻地一帶路段的交通。長遠來說，署方認為將來落成的中九龍幹線有助疏導行經東九龍往油麻地一帶的車輛，以改善市區交通擠塞的情況。而有關中九龍幹線方案現正進行諮詢。

要求盡快安排能直達荃灣的巴士線駛經九龍城 免居民受轉車及長時間候車之苦

14. 有委員表示，鑒於唯一直達荃灣而駛經九龍城的 40 號巴士線已被改道，以致居民需要選擇乘搭九巴路線第 2A 號或 6D 號線到美孚，然後再轉乘 40 號巴士線至荃灣，這會大大增加居民的候車時間及車程(特別於繁忙時間的期間)。委員希望有關方面能盡快安排一條直達荃灣而又駛經九龍城的巴士線，以回應居民需求，或盡快恢復 40 號巴士線駛經九龍城。

15. 運輸署表示曾於 2012 年 3 月 22 日就巴士路線發展計劃在交運會上討論，當中包括建議將九巴第 40 號線(如心廣場-麗港城)改行龍翔道，九巴第 6D 號線(牛頭角-甘泉街)延長至美孚以方便原有九巴第 40 號路線的乘客轉乘第 6D 號線，並於 2012 年 7 月 5 日致函委員落實九巴第 40 號的改道方案。由於九巴第 40 號線與第 6D 號線由荔枝角青山道至東九龍/牛頭角一段的行車路線重疊，上述服務調整可更有效地運用巴士資源以配合乘客的整體需要，並提高巴士營運的效率。部份行走九巴原有第 40 號線的車輛已調撥至行走九巴第 6D 號線，以強化服務水平。惟署方認為可就改善候車時間方面再作討論。

16. 九巴表示經九龍區及 40 號巴士沿線各區議會討論並收集議員意見後，認為重組方案有助減少九龍區繁忙路段路線重疊的情況，更能善用資源。九巴表示轉乘兩程巴士的車資與重組前的 40 號巴士線無異，而車費下調適用於在中途站直接乘坐 2A 號或 6D 號巴士線的乘客。由於巴士路線重組只實施了一個月時間，九巴會密切留意乘客出入模式的改變。而 40 號與 6D 號巴士路線重組後，使用定時定班的時間表，分別為每隔十五及十二分鐘一班。九巴會按實際情況，與運輸署商討微調方案，並表示 40 號巴士線在路線重組後，縮減了十五分鐘以上的行車時間。

17. 委會表示居民對於由九龍城直達荃灣的交通需求大，故要求九巴在繁忙時間開設特別路線，行經九龍城至荃灣。長遠來說，應發展一條新路線，由九龍城碼頭開出，經土瓜灣、九龍城至荃灣。最後委員同意以交運會名義去信運輸署，要求巴士公司恢復 40 號巴士線行經九龍城區。

九龍城區議會秘書處
2013 年 10 月