

(資料文件)

九龍城區議會轄下  
交通及運輸事務委員會  
第十五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 2014 年 4 月 3 日第十五次會議所討論的部分事項。有關會議之討論詳情，請參閱將於稍後時間呈交，並需獲交運會通過的會議記錄為準。

2014-2015 年度九龍城區巴士路線發展計劃

2. 運輸署表示，因應未來六年將有五條新鐵路陸續落成，政府將繼續優化公共交通系統，推動巴士路線重組，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。2014-2015 年度的九龍城區巴士路線發展計劃初步擬定如下：

- (一) 2014-2015 年度九龍城區的巴士路線發展計劃包括下列措施：為配合地區發展及乘客需求，巴士公司建議多項提升服務的項目，如調整車輛、班次及修改行車路線。另一方面，為更加善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，以切合乘客需求的轉變。來年巴士公司亦計劃以「區域性模式」重組青衣、沙田、大埔及元朗等各區的巴士服務。由於有關沙田及大埔區的路線改動建議仍在整合當中，就涉及行經或以九龍城區為總站路線的改動，運輸署將會在短期內再提供詳細的方案；

- (二) 基本上香港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。為了配合人口變遷，運輸署會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務；
- (三) 對於使用率不高的巴士路線，運輸署會按它們的實際運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等；及
- (四) 自 2013 年開始，運輸署以「區域性模式」重組巴士服務，在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，運輸署不是分開單獨看每一條巴士路線，而是採取區域性綜觀角度，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。運輸署表示，重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，而是希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客需求。根據運輸署的說法，重組巴士服務的方案一般包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠。

**要求在新一輪的巴士路線發展計劃恢復 40 號巴士線駛經九龍城及提供轉乘優惠給由九龍城到黃大仙，再到荃灣的巴士乘客**

3. 有委員表示九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)取消第 40 號線途經龍城後，龍城舊區唯一到荃灣的巴士路線亦告在區內消失，故強烈要求在新一輪的巴士路線發展計劃內，恢復第 40 號線途經龍城，讓居民能從龍城直達荃灣區。而在短期措施上，委員要求為龍城到黃大仙的巴士線增設轉乘優惠，讓更多人能享受轉乘優惠，亦讓原本能直達荃灣而現要浪費時間轉車的居民得到合理補償。

4. 九巴書面回應時表示，現時第 40 號線行走荃灣(如心廣場)與麗港城之間，該線的重組路線方案經過多個地區的諮詢和修正，以及運輸署批准後，於 2013 年 8 月 24 日正式實施。在第 40 號線重組路線方案下，該線改經呈祥道與龍翔道，不再途經九龍城區一帶，務求為往來九龍東及九龍西提供更便捷的巴士服務。而在實施第 40 號線重組方案的同時，九巴提供了第 2A/6D 號線及第 40 號線之間往返九龍城區及葵涌/荃灣的轉乘優惠，而為進一步加強相關轉乘計劃，九巴於 2013 年 11 月更新增了第 2A/6D 號線及第 33A 號線之間的轉乘優惠。九巴表示，自第 40 號線與第 6D 號線作出重組後，第 2A/6D 號線及第 33A/40 號線之間的轉乘服務已大致配合客量的需求，因此九巴現時並沒有計劃恢復第 40 號線駛經九龍城及新增其他轉乘優惠。

#### **反對將 93K 改為循環線 影響九龍城區至油尖旺區的選擇**

5. 有委員對第 93K 號線巴士終站由旺角東鐵路站改為九龍城，並以循環模式運作表示強烈反對，原因是：若第 93K 號線作出以上改動，每日將有三千六百名乘客受影響(佔總乘客人數約 50%);而受影響的三千六百名乘客中，約有一千二百名乘客是由土瓜灣(馬頭圍道)至旺角(彌敦道);雖然市民可以選擇其他巴士線由馬頭圍道前往旺角，但目前第 93K 號線較其他路線收費高，而每天仍有一千二百名乘客選擇乘坐第 93K 號巴士線由馬頭圍道前往旺角，足證九龍城區內有為數不少的市民需要由馬頭圍道前往旺角，若運輸署將第 93K 號線改為循環線，只會加重目前區內其他路線的載客量。

6. 九巴書面回應時表示，第 93K 號線行走將軍澳寶林至旺角東鐵路站，因行車路線冗長，而且服務範圍與九巴部分路線及鐵路有相當部分重疊，令第 93K 號線客量長期偏低，土瓜灣至旺角一段載客率長時間低於三成。為了善用巴士資源，九巴建議更改第 93K 號線的行車路線，終點站由旺角改至九龍城，並以循環線模式服務，受影響的乘客可轉乘其他巴士線或利用現有及新增的巴士轉乘計劃，以較現時第 93K 號線更低的價錢前往目的地。

## 要求加快跟進啟德隧道結構及重鋪路面

7. 有委員表示曾於 2013 年 5 月提出啟德隧道土瓜灣入口處近九龍城分支出口，有至少兩道如瀑布的水柱由天花直瀉而下，造成結構問題，委員於當時曾作實地視察，並要求重鋪損壞路面；但到目前為止，委員發現石屎脫落部分及損壞路面依然未重鋪，故向路政署及渠務署查詢相關工程的工作進度。

8. 路政署及渠務署聯合書面回覆時表示，在 2013 年 4 月 5 日，啟德隧道頂部發生雨水渠管破損，而令大量清水流入管道。路政署已即時檢查隧道內的結構，發現其結構安全，並沒有石屎脫落等情況。渠務署亦於 2013 年 6 月完成維修有關破損之雨水渠及其周邊污水渠。及後在雨季期間(即 6 月至 10 月)，渠務署聯同路政署同時進行監察剛維修完成的渠管情況，以確保渠管結構良好及運作正常。此外，路政署亦於 2013 年 10 月及 2014 年 3 月，分別多次使用閉路電視深入監察其渠管的狀況，情況令人滿意。因上述滲水事宜而令附近行車路面損壞的範圍，路政署亦已於 2013 年 6 月完成路面維修工程。為進一步使隧道回復惜日之外觀，路政署已於 2013 年 8 月籌備有關重新安裝已拆卸的隧道面板；工程可望於 2014 年 9 月展開；路政署會聯絡隧道公司商討施工期間的工序細節。

九龍城區議會秘書處

2014 年 4 月