

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十七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 7 月 31 日第十七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。

「試驗電動巴士」建議在啟德德朗邨的巴士站加建超級電容巴士充電設施

2. 環境保護署(下文簡稱「環保署」)表示，政府的最終政策目標是在全港使用零排放的巴士，而把傳統專營巴士更換為電動巴士有助改善路邊空氣質素，保障市民健康。為了測試電動巴士在不同環境及不同路線下的運作表現，政府正全數資助本港五間專營巴士公司購置三十六輛單層電動巴士(包括二十八輛電池電動巴士和八輛電容巴士)及相關充電設施，在本港進行為期兩年的試驗計劃。如測試成功，政府會在顧及專營巴士公司及乘客的負擔能力下，推動各專營巴士公司更廣泛地使用電動巴士。

3. 現時市場上供應的電動巴士都是單層巴士，並主要分為兩大類，即以超級電容器儲存能源的電容巴士，以及純以電池操作的電池電動巴士。電池電動巴士在完全充電後，可行駛約 180 公里。視乎充電系統的設計，完全充電一般需時 3 至 4 小時。巴士亦可在返回車廠時充電約 1 至 2 小時，以補充電池電力。另一類電容巴士在完全充電後可行駛約 12 至 15 公里，並可在數分鐘內完全充電，適合行走短途路線。只需在總站及/或巴士站提

供充電設施補充電力，電容巴士便可整日運作。

4. 環保署及運輸署在考慮專營巴士公司車隊規模、服務範圍和建議採用技術後，向各公司分配試驗配額。其中九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)獲分配八輛電容巴士試行兩條路線及十輛電池電動巴士試行五條路線。

5. 九巴表示現時電容巴士的性能較適合行走一些接駁屋苑至集體運輸系統的巴士路線。他們因應這情況研究分析各條路線後，認為行走啟德新發展區的第 5M 號線(啟德(德朗邨)—九龍灣鐵路站(循環線))的路程及路況與很多其他接駁路線非常類似(有代表性)。故此，九巴建議投入四輛單層電容巴士及興建相關充電設施，並以行走第 5M 號線作試驗。

6. 九巴已經訂購電容巴士，預計該四輛電容巴士會於 2014 年 12 月運抵本港。另外，九巴建議分別在德朗邨巴士站及牛頭角福淘街增設的巴士站加建充電設施，以提供暢順及可靠的電容巴士服務。在德朗邨巴士站需要進行的工程包括：

- (一) 在現時德朗邨的巴士站設置充電支架；
- (二) 移除現有的巴士候車亭，並置換成全新設計的巴士候車亭；及
- (三) 在充電支架附近設置充電櫃。

7. 另外，九巴表示由於電容巴士車長 12 米，而現時宏光道左轉啟華街的路口不適宜 12 米巴士行走。在獲得委員會意見及支持後，九巴便會向運輸署建議修改相關路口以配合 12 米巴士的運作。在修改相關路口工程未完成前，九巴會向運輸署建議臨時更改第 5M 號線的路線，以配合電容巴士的運作。九巴亦會提交調配電容巴士行駛第 5M 號線的有關安排予運輸署審批，並確保不會影響現有服務質素，亦不會因此而收取額外車費。

要求盡快於 5M 巴士線落實增設電容巴士

8. 有委員表示接獲不少啟晴邨及德朗邨居民的意見，指出第 5M 號線自 2013 年 7 月 31 日開辦以來，其班次不足、載客量少，導致服務使用率不高。委員得悉九巴有意為第 5M 號線增設兩部電容巴士，惟仍未有具體實施日

期，故要求九巴盡快落實增設電容巴士及在第 5M 號線位於啟德公屋區的巴士站加設適當的充電設施。

9. 運輸署書面回覆時表示，因應啟德發展區區內居民對第 5M 號線的需求，該路線由 2014 年 6 月 30 日起已調整服務，於繁忙時段由原來每 15 分鐘一班加強至每 12 分鐘一班。運輸署會繼續密切監察該線的服務水平，如有需要，會再調整服務，以配合乘客的需求。

10. 九巴書面回覆時表示，第 5M 號線行走啟德(德朗邨)與九龍灣鐵路站之間的循環線，每日清晨 5 時 45 分至晚上 11 時 30 分，約每 12 至 20 分鐘開出一班。現時，第 5M 號線由兩部歐盟四型的環保柴油引擎巴士行走，而九巴獲政府資助新購入的零排放和更環保的超級電容巴士，首兩部計劃於 2015 年第一季開始加入第 5M 號線服務，屆時該線的班次將加密至約 8 分鐘一班。其餘的兩部超級電容巴士亦計劃於明年取代該線原有的兩部歐盟環保柴油引擎巴士，進一步推動環保巴士服務。九巴期望於 2014 年 12 月底前完成位於德朗邨巴士站及新增的福淘街巴士站之充電設施建造工程，以配合超級電容巴士服務的啟用。

跟進戴亞街紅磡街市側無障礙行人通道進展事宜

11. 委員表示路政署在 2013 年年底完成勘探工程後，發現若將戴亞街紅磡街市側行人路拉順為 1:10 的話，便會觸及斜路上端兩棵大樹的根部，大樹須被移走或砍掉。當時運輸署及路政署工程師不建議這做法，並提出不鏽鋼扶手代替方案。縱然委員認為不鏽鋼扶手方案不是完美的代替方案，但為了盡快提供老弱婦孺上落行人路斜路安全起見，所以無奈接受這方案，亦於 2014 年 5 月實地視察不鏽鋼扶手方案後的使用情況。惟委員不放棄為居民爭取無障礙通道的訴求，故要求運輸署及路政署與康文署樹木組聯絡加快處理斜路上兩棵大樹技術可行性方案，以便盡快興建無障礙行人通道。

12. 康樂及文化事務署(下文簡稱「康文署」)書面回覆時表示，根據發展局的技術通告(工程)編號 10/2013—樹木保育，如因任何政府工程關係需

要移除或移植現有的樹木，有關工程部門需要提交樹木保育及移除計劃，並需獲得地政總署的批准，以確保現有樹木沒有受到不必要的砍伐或修剪。如地政總署需要尋求有關樹木保育上的意見，康文署會按地政總署的要求提供相關的意見。一般而言，康文署希望保育現有的樹木，以維持綠化的環境。當收到有關的樹木保育及移除計劃後，康文署會就有關計劃的必要性、有否其他可行方案、樹木的狀況、移植或補償方案等作多方面的審視，並由康文署的樹木保育委員會對有關計劃提供意見予地政總署考慮。就上述工程，如康文署收到地政總署或路政署的樹木保育及移除計劃，康文署會盡快進行審視及提供相關的意見。

九龍城區議會秘書處

2014 年 8 月