

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十八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 10 月 23 日第十八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。

為九龍城區一座行人隧道加建無障礙通道設施

2. 路政署表示，為九龍城區橫跨太子道東近打鼓嶺道的行人隧道(路政署結構編號 KS10)加建無障礙通道設施工程的設計工作已初步完成，擬加建兩部升降機。

3. 現時九龍城區橫跨太子道東近打鼓嶺道的行人隧道兩端的出口分別有樓梯及不符合現有設計標準的斜道，故署方建議於 A 出口(即現時近打鼓嶺道休憩花園樓梯出口)及 C 出口(即現時近太子道東斜道出口)各加建一部升降機(即一號及二號升降機)。

4. 在一號升降機施工期間，部分巴士站和小巴站將會向東南方遷移。並將封閉部分太子道東的行人路作為施工用地。在此期間，路政署建議將行人臨時改道至打鼓嶺道休憩花園。康樂及文化事務署原則上同意此安排。而二號升降機位置現時由一個收費停車場以短期租約形式使用。路政署將與分區地政處協商二號升降機的施工用地。為了配合擬建的二號升降機和斜道的工程，現時近 C 出口(即現時近太子道東斜道出口)的閘口將會重置，

方便市民使用重置的斜道進出行人隧道。此外，行人隧道 C 出口及 D 出口(通往馬頭涌道及太子道東)，因其位置位於啟德發展區內，故此段行人隧道相關無障礙通道設施將由土木工程拓展署負責。

5. 加建的升降機會設有合適的機械式抽風設施，以維持升降機內足夠的空氣流通，為使用者提供合適的環境。升降機主體工程主要包括地基、升降機塔結構、升降機安裝及相關的機電工程。為配合工程，路政署需要對受影響的設施包括道路、管線及各公用服務設施進行必要的改動及重置，並會諮詢各有關部門及機構。於施工期間，路政署會遵照《道路工程的照明、標誌及防護工作準則》，提供適切的設備及保護措施以保障公眾安全。在施工期間亦會實施臨時交通管理措施。由於加建工程並不涉及大型的行車改道，路政署預期工程只會對公眾造成輕微影響。

強烈反對縮減 41 及 45 巴士班次

強烈反對縮減 41 及 45 巴士數量及班次

6. 有委員表示 2014 年巴士路線發展計劃建議重組第 41 號線及第 45 號巴士路線，當中第 41 號線的巴士數目由十輛縮減至八輛。而候車時間由 15 分鐘至 25 分鐘改為 30 分鐘。現時不少居民反映候車時間過長，他們平均需等候半小時以上才能登車。對於有關建議，委員表示只會令班次不準的問題越趨惡化，市民將要等候至少半小時、甚或一小時方能乘車，嚴重影響往返九龍城碼頭一帶的居民。此外，若乘客需轉車再前往青衣中或南部，交通時間則需要兩小時或以上。由此可見第 41 號線及第 45 號線重組建議難以達至優化路線，改善服務的原意。委員強烈要求增加第 41 號線及第 45 號線的巴士班次，以提升服務質素。另亦有委員強烈反對縮減巴士數量及班次及反對延長服務班次時間至每 30 分鐘一班。

7. 九巴書面回覆時表示，公司每年會按實際的營運情況，調整部分路線的服務。由於第 41 號線客量一直未如理想，加上近年交通擠塞情況不斷惡化，第 41 號線每程原有的行車時間並不足夠，故九巴按照客量和路面情況作出調整，適當地上調其行程時間，以穩定班次。第 41 號線班次調整為 30 分鐘一班後，該線會以定點定班的方式運作，讓市民可按照編定的班次時

間表到達總站候車，方便掌握出行時間。為了應付乘客對第 41 號線於早上繁忙時間的需求，在早上最繁忙的一個小時，由青衣往九龍方向的班次會加密至每 20 分鐘開出一班。

8. 另外，九巴亦表示第 45 號線同樣面對客量偏低及行車時間不足的問題，需要適當地上調行車時間來穩定班次；而班次修訂為 20 至 30 分鐘開出一班後，同樣會以定點定班的方式運作，方便市民掌握出行時間，又可減少在總站候車的時間。

9. 九巴在書面回覆中亦指根據過往經驗，九巴旗下路線實施定點定班的服務後，巴士班次在總站開出的平均準時度高達 97%；以上兩線實施新安排後，九巴會密切監察情況，有需要時會再作調整，亦樂意與議員交換意見。

強烈要求運輸署及巴士公司及早制定當遇上突發事故時的臨時改道應變措施

10. 委員表示因近日的「佔中」事故令過海巴士及途經旺角的巴士線路嚴重受阻，居民及學生外出均受嚴重影響。是次事故停駛或改道的巴士路線高峰時約有二百七十條，相當於逾 40% 的巴士路線，一百五十萬乘客人次直接受影響。委員了解特別事故令巴士線受阻無可厚非，但運輸署及巴士公司應及早制定遇上突發事故時的臨時改道措施，令事故對市民造成的影響減至最低。

11. 運輸署書面回覆時表示，在發生事故時，運輸署緊急事故交通協調中心(下文簡稱「協調中心」)會與各有關政府部門、公共運輸營辦商和隧道公司等保持緊密聯絡，商討和協調實施相應的緊急交通及公共運輸服務安排。同時，協調中心亦會適時透過政府新聞處，各大媒體(電台／電視)，傳呼機／流動電話公司、大型機構(僱員人數超過五百人並已預先向運輸署登記接收特別交通消息)、運輸署網頁、巴士公司設於各主要巴士總站的大型顯示板、隧道管道內緊急廣播等向公眾發放最新有關交通及公共運輸服

務安排改動的細節，以便減低事故造成的影響。

12. 在「佔中」期間，協調中心密切監察路面交通及公共運輸服務狀況，並因應封路及交通改道與各巴士公司商討調整服務方案包括改道調整班次等以減低事故對乘客的影響。此外，協調中心呼籲駕駛人士如非必要請不要駕車前往受影響或擠塞的地區。出門前應預早計劃行程，使用替代路線及預留額外的行程時間以免延誤。

13. 另外，九巴書面回覆指出，九巴一直有一套應變機制，以適時協調因緊急事故而引起的臨時改道措施和車輛人手調度安排，盡力配合乘客的交通需要。九巴亦派有專人於運輸署啟動的「協調中心」當值，與運輸署協調實施相應的緊急應變臨時改道安排，並適時透過傳媒及其他渠道，向公眾發放有關資訊及最新的交通情況，以減低事故對市民造成的影響。

14. 2014 年 10 月上旬，受部分路面封閉影響，九巴提供服務的三百多條日間常規路線中，有七十條九龍及新界線和七十四條過海隧道線有臨時路線改動；截至 2014 年 10 月 20 日下午，有六十四條九龍及新界線及六十八條過海隧道線，需要作出臨時路線改動安排。

15. 九巴表示有四項主要原則，以制訂臨時改道措施和應變計劃，包括設定一般市民較易理解的替代路線及臨時車站位置以盡量方面到最大多數乘客，盡量減少對乘客的影響；將乘客及車長安全放在首位；考慮有關之改道是否適合行走十二米雙層巴士；以及車長是否熟悉有關道面情況。在九巴各部門員工共同努力下，經運輸署協調，九巴在短時間內制訂了大量改道安排，大部分路線於事發後數天已恢復服務。

16. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(下文簡稱「新巴／城巴」)書面回覆時表示，由 2014 年 9 月 28 日起，新巴／城巴一直與運輸署保持緊密聯繫，因應道路封閉情況作即時應變，實施臨時措施，包括暫停路線、改道及加強部分路線服務，並盡快發出新聞稿予傳媒及上載至公司網頁及手機應用程式，使公眾知悉最新安排。新巴／城巴一直有安排前線同事於主要交通點實地監察即時道路及巴士運作，有需要時會調整改道安

排，並負責臨時封站及於主要交通點張貼指示提醒乘客最新安排。

17. 此外，新巴／城巴所有路線的臨時安排均會與運輸署溝通及協調，並因應道路封閉情況作即時應變，盡量安排巴士恢復或行走接近原有的路線，以減低對市民之影響。同時，新巴／城巴亦會考慮道路的交通情況及車長安全等因素而作出臨時安排，並會繼續與運輸署保持緊密聯繫，因應道路封閉，作出合適改道或暫停路線。

九龍城區議會秘書處

2014 年 11 月