

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第二十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 2015 年 3 月 5 日第二十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。

2015-2016 年度九龍城區巴士路線計劃

2. 運輸署表示，自 2013 年起，行政長官的施政報告已明確表示政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。未來數年將有多條新鐵路陸續落成，政府必須繼續優化公共交通系統，著力重組巴士路線，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，以及理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

3. 運輸署會按以下的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

- (i) 現時，鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成，是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可發揮周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，運輸署會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界經已十分方便。運輸署會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他

公共交通工具提供接駁服務作配合，亦會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要角色。至於其他公共交通工具，在整個運輸系統內，將繼續發揮輔助性的功能，與鐵路和專營巴士服務相輔相承；

- (ii) 為了令本港可持續發展，運輸署會考慮乘客需求的改變和運輸基建啟用後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃，以作配合；及
- (iii) 隨著本港鐵路網絡不斷擴展，運輸署會進一步改善公共交通系統網絡，有效協調各種公共交通工具，並配合需求情況而重組相關的公共交通服務，減少惡性競爭和服務重疊。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，以改善道路擠塞、維持一個有效率的公共交通系統及減低路邊空氣污染。

4. 另外，運輸署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考有關指引的內容。就改善服務而言，基本上本港已發展地區均已有一至多條巴士路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，署方會按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。為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，署方一直致力(透過取消、合併和縮短路線以及縮減班次)減少行走繁忙走廊的巴士架次及停站次數。如新巴士路線或現有路線經加強服務後無可避免地須途經繁忙地區，巴士服務營辦商須減少其他路線途經該區的相等巴士架次。而對於使用率不高的巴士路線，署方會按其實際營運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、班次及服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、合併和取消巴士路線等。

5. 在考慮巴士路線計劃時，署方及專營巴士亦會顧及一系列的因素，包括：九龍城區現時及已計劃的公共交通服務；地區內的發展；基本運輸建設的落成；該項目對乘客的效益、對路面擠塞情況及環境方面的影響、對經營者的影響、對其他公共交通服務經營者的影響、是否合乎經濟效益；及市民的意見及建議

6. 自 2013 年開始，運輸署會於個別地區或區域以「區域性模式」的方法重組該區的巴士服務。在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，署方不是分開單獨處理每一條巴士路線，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，令相關路線的重組可發揮最大的互補作用。重組路線並不等於只是取消載客率低的路線，署方希望透過路線重組，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務能更配合乘客需求。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，於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的服務路線上，令地區內的市民整體受惠。

7. 委員於截止提交文件日期後以書面形式提出一項臨時動議。交運會主席按照《九龍城區議會會議常規》第 16 條至第 18 條規定，接納此動議為有效動議。動議內容為：「本會強烈反對運輸署在不諮詢和缺乏任何妥善替代方案的情況下，妄顧民意取消 208 巴士線及延長 7 號巴士線。」交運會以 15 票支持、6 票棄權及 0 票反對，通過此項動議。

反對削減第 93K 巴士線班次

8. 有委員對運輸署有意將第 93K 號線改為繁忙時間單向服務，削減班次及服務時間表示強烈反對。委員要求第 93K 號線設更多分段收費，以增加路線的載客量；及現行與第 6F 號線重覆的第 6C 號線，改行經馬頭涌道、拔萃女書院至油麻地碧街的路段，以滿足馬頭圍區居民前往油麻地的需要。

9. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)書面回覆時表示，第 93K 號線行走寶林與旺角東鐵路站之間，但其載客量長期偏低，於最繁忙的一小時的載客率僅達 61%，而非繁忙時間的更低至 24%。為更有效運用巴士資源，以及減低繁忙路段的交通擠塞情況，加上第 93K 號線沿線有大量更直接或票價更便宜的代替服務，故九巴建議將第 93K 號線更改為繁忙時段提供單向服務。服務改動後，在非繁忙時段內，馬頭圍一帶的居民可以透過乘搭第 11 號線及第 6C 號線的轉乘優惠計劃，往返區內至油麻地與旺角一帶，兩程車費合共只為港幣 6.7 元，較原來分段收費為港幣 7.2 元的第 93K 號線便宜港幣 0.5 元。有關的建議方案現正處於諮詢階段，九巴

會繼續聽取不同意見。

10. 另外，就委員建議第 93K 號線增設分段收費而言，九巴釐定路線車費的水平時，是按照獲得運輸署批准的指引，至於會否提供包括分段收費的車費優惠，九巴會逐一研究個別項目之可行性，考慮的基礎是謀求締造雙贏。此外，九巴暫時未有計劃更改第 6C 號線的走線，但已備悉議員意見，作為日後改善服務之參考。

「人人暢道通行」計劃－為九龍城區公共行人通道加建無障礙通道設施

11. 於「人人暢道通行」計劃下，路政署現正在九龍區和其他區分未有標準無障礙通道路設施的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道，推展加建無障礙通道設施(即升降機或標準斜道)的工程項目，當中包括：

- (i) 橫跨東九龍走廊及新山道的行人天橋(結構編號 KF29)擬加建三部升降機；及
- (ii) 橫跨香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)(東鐵線)近舒梨道的行人隧道(結構編號 KF23)擬加建一部升降機。

12. 橫跨東九龍走廊及新山道的行人天橋(結構編號 KF29)的計劃詳情如下：

- (i) 行人天橋 KF29 橫跨東九龍走廊及新山道，有五個出口；
- (ii) 現時行人天橋連接浩明雅苑、牛棚藝術村及土瓜灣遊樂場的三個出口只有樓梯連接行人天橋與地面，並沒有無障礙設施，因此署方建議為此三個出口各加建一部升降機；
- (iii) 由於接近九龍城道出口的樓梯現時是設置於東九龍走廊的維修隧道上，附近位置並不適合加建升降機。因此，路政署建議將升降機設置於九龍城道近浩明雅苑的行人路上。為配合工程，路政署將重定九龍城道的邊緣，以騰出空間容納升降機及高架平台的支柱；
- (iv) 為配合牛棚藝術村後方的發展項目，近新山道及牛棚藝術村出

口擬建升降機將設有三個出入口，連接行人天橋、行人路及未來通往牛棚藝術村後方的行人通道。為配合升降機工程，路政署認為有需要將部分行人天橋樓梯拆卸後重建；

- (v) 而另一部擬建升降機鄰近土瓜灣遊樂場。為避免影響土瓜灣遊樂場的用地，路政署有需要將部分行人天橋梯拆卸及重建，以配合升降機工程。施工期間，署方會先建造新梯級，然後拆卸現有梯級並建造升降機；
- (vi) 另外，鄰近牛棚藝術村出口的擬建升降機設施會影響牛棚藝術村後方斜坡上的樹木，路政署將於相關部門商討補種或移植受影響樹木的安排；及
- (vii) 由於另外兩個出口位置連接東九廊的維修通道，並不對公眾開放，故署方不建議為此兩個出口加建升降機。

13. 橫跨港鐵公司(東鐵線)近舒梨道的行人隧道(結構編號 KF23)的計劃詳情如下：

- (i) 行人隧道 KF23 橫跨港鐵公司(東鐵線)近舒梨道，有兩個出口分別連接九龍禮賢學校旁的行人通道及舒梨道；
- (ii) 現時行人隧道連接九龍禮賢學校旁的行人通道的出口只有樓梯連接行人隧道與地面，並沒有無障礙設施，故署方建議於該處加設一部升降機；
- (iii) 根據公眾意見，路政署將升降機設置於行人隧道樓梯與港鐵公司圍欄之間，配合新建高架平台及行人路連接行人隧道與地面。受工程影響，行人隧道樓梯將會被拆卸並向西面重置；及
- (iv) 計劃亦包括將行人隧道內與鄰近兩個出口的梯級改建為標準斜道，以提供標準的無障礙通道設施。

九龍城區議會秘書處

2015 年 4 月