

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十八次會議記錄

日期： 2014 年 10 月 23 日(星期四)

時間： 下午 2 時 30 分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 李 蓮議員, MH

副主席： 鄭利明議員

委員： 梁美芬議員, SBS, JP (於下午 3 時 47 分離席)

莫嘉嫻議員 (於下午 2 時 48 分出席)

劉偉榮議員, BBS, JP (於下午 4 時 17 分離席)

楊振宇議員 (於下午 2 時 47 分出席)

左滙雄議員

楊永杰議員

任國棟議員 (於下午 2 時 45 分出席)

黃潤昌議員

李慧琼議員, JP (於下午 4 時 00 分離席)

吳寶強議員

潘國華議員

張仁康議員

吳奮金議員 (於下午 2 時 45 分出席)

黃以謙議員 (於下午 4 時 57 分離席)

蕭妙文議員 (於下午 4 時 35 分離席)

潘志文議員 (於下午 6 時 17 分離席)

何顯明議員, MH (於下午 4 時 40 分離席)

陸勁光議員 (於下午 4 時 12 分出席)

(於下午 5 時 17 分離席)

勞超傑議員 (於下午 5 時 27 分離席)

秘書： 翟曉恩女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

缺席者： 蕭亮聲議員
王惠貞議員, SBS, JP
蕭婉嫦議員, BBS, JP

列席者： 嚴鈞樂先生 九龍城民政事務助理專員
司徒志華先生 運輸署高級運輸主任(九龍城)
張世良先生 運輸署工程師(紅磡)
梁德志先生 運輸署工程師(九龍城)
李鋈華先生 香港警務處九龍城警區交通隊主管
譚皓銓先生 路政署區域工程師(紅磡)
鍾兆文先生 路政署區域工程師(九龍灣)

應邀出席者：

議程五	關偉昌先生	路政署高級工程師 1/暢道通行
	黃錦榮先生	路政署工程師 1/暢道通行
	蘇威達先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理
議程九至	布佩雯女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1
十四	黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
	梁宏昌先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
	黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
	李建樂先生	新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司公眾事務經理
議程十八	楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務

* * *

交通及運輸事務委員會(下文簡稱「交運會」)主席歡迎各委員及部門代表出席會議。周綽豪先生接替已調任的何國安先生，為警務處九龍城警區行動主任，惟周先生另有公務安排，未克出席是次會議。主席代表交運會就何先生過往對委員會作出的貢獻表示感謝。

通過上次會議記錄

2. 秘書處在會前收到潘國華議員及鄭利明議員提出的修訂建議，修訂的會議記錄已經於會前以電郵形式發送予各委員參閱。委員再沒有任何修訂，第十七次會議記錄獲得通過。

續議事項

關注旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題

3. 主席表示，在第十七次交運會會議上，有委員提出店舖阻街事宜，並希望邀請旅遊業界代表出席會議。由於此事項並非交運會的議事範疇，故有關建議不適合於交運會討論及處理。

4. 香港警務處九龍城警區交通隊主管李鋈華先生簡介截至 2014 年 10 月中旬，警方在區內五個旅遊巴違例停泊黑點作出的檢控數字，但強調檢控數字並非評估旅遊巴在相關黑點違例停泊嚴重性的指標。李先生以照片及影片簡介貴州街及崇安街旅遊巴違例停泊的情況，並指出違例情況主要涉及雙線停泊。

5. 運輸署工程師(紅磡)張世良先生表示地政總署已經完成有關利用庇利街近保良局顏寶鈴書院附近空地及華信街近紅磡碼頭巴士總站附近空

地作為臨時停車場的地區諮詢，現正進行內部程序，並預計可於 2015 年年中落實建議。另外，當局接獲不少反對利用土瓜灣驗車中心附近空地作臨時停車場建議的意見，並正與持反對意見人士接觸。

6. **李慧琼議員**查詢警務處巡查旅遊巴違例停泊的頻密程度及警方是否有與旅遊業界作出溝通，要求他們派出旅遊大使，協助疏導交通。

7. **黃潤昌議員**希望警務處留意因旅遊巴於崇安街違例雙線停泊而令乘坐校巴的幼童需要在馬路中線上落的情況(特別於中午時分)，並加強執法行動。

8. **潘國華議員**表示崇安街除了出現旅遊巴雙線停泊的情況，旅遊巴司機甚至會越過雙白線行駛。另外，仍有不少旅遊巴於晚上時分停泊於新碼頭街彎位位置，令巴士未能駛入九龍城碼頭的巴士總站，而大型車輛亦未能由偉景街轉入貴州街。**潘議員**留意到人流及車流均沒有減少，在土瓜灣道酒家門外排隊輪候用膳的隊伍更延至新碼頭街。由於酒家門外為旅遊巴禁區，旅遊巴會停泊至對面的馬坑涌道，並安排旅客步行至酒家，顯示部分旅遊巴司機為求方便，違例停泊車輛，故期望警務處能加強與旅遊業界溝通。**潘議員**向運輸署查詢新碼頭街小園地工程是否能如期竣工。

9. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銊華先生**表示警方會針對旅遊巴違例停泊情況嚴重的時段作出行動。在早上時分，交通部主要負責學校區的车辆違例停泊，而同時在區內其他地方打擊車輛違例停泊的行動會由其他組別的警務人員進行；在中午時分，交通部及其他組別的警務人員會在旅遊巴違例停泊黑點進行巡查；警方亦會在黃昏時分作出行動。**李先生**亦備悉委員反映學童需於馬路中線上落及大型車輛未能由偉景街轉入貴州街的情況。另外，警方每天均會致電旅遊業界了解情況，亦設有不定期的正式會議與業界溝通。由於業界人士未有受專業訓練，基於安全考慮，警方對業界人士指揮交通的建議有所保留。

10. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方與路政署正積極落實新碼頭街小園地的工程，並預計工程可於 2015 年年中竣工。

11. **潘志文議員**表示警方以資源及人手有限為由而未有處理崇安街車輛違例停泊的情況表示不滿。**潘議員**提出兩項解決方法：(一)增強業界參與，並派出業界職員在旅遊巴違例停泊情況嚴重的地點勸喻停泊於第一線的车辆駛走，以騰出空間；(二)運輸署在旅遊巴違例停泊情況嚴重的地點加設閉路電視，以監察旅遊巴違例停泊情況。

12. **李慧琼議員**表示警方現時是否會因為人手緊絀而影響打擊區內旅

遊巴違例停泊的執法行動；並向運輸署查詢落實利用土瓜灣驗車中心附近空地作臨時停車場建議的時間表。**李議員**提議將此議題納入續議事項。

13. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銊華先生**表示警務人員會視乎實際環境處理車輛雙線停泊的情況，但有時未能同時兼顧各項違規情況。警方亦留意到有車輛停泊在九龍城學校區的行人路，並會加強打擊有關違法行為。警方亦會與旅遊業界聯絡，嘗試讓業界人士驅趕停泊於第一線的車輛。雖然近日警力較緊張，但在九龍城而言，警方會盡力維持區內的其他服務，並會以輔警及交通督導員協助。

14. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示據分區地政處的資料顯示，有關利用華信街及庇利街近保良局顏寶鈴書院附近空地作臨時停車場的諮詢已經完成，並預計於 2015 年或以前能落實建議。由於在諮詢利用土瓜灣驗車中心附近空地作臨時停車場時接獲不少反對意見，當局正作出跟進處理。另外，就加設閉路電視要求，**張先生**表示由於閉路電視缺乏錄影功能，對執法及檢控的幫助有限。

15. **主席**總結委員意見，表示旅遊巴的問題在區內一直存在，並希望運輸署能盡快落實設置臨時停車場的建議。另外，**主席**希望警方能更嚴厲地打擊車輛違例情況，特別在崇安街，並指出警方已有一段時間未有就旅遊巴在區內引致的問題與各持份者正式溝通，故建議警方召開相關會議。

16. **任國棟議員**建議就關注旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題成立工作小組，並邀請旅遊業界參與，彈性討論相關問題。

17. **楊永杰議員**表示警方已經設有討論關注旅遊巴在土瓜灣區內引致的問題的會議，並認為其安排合適。另外，由於本屆區議會尚餘會期有限，故建議把此議題納入續議事項跟進及鼓勵委員積極參與警方主持的會議，與各方面的持份者溝通。

18. **主席**表示，警方主持的會議涉及不同的政府部門、法團代表、旅遊業界代表及市民等，有一定代表性，並認為本屆區議會剩餘會期有限，再設工作小組未必能有效商討旅遊巴在區內引致的問題及其緩解措施，故認為不需就此議題另設工作小組跟進，但可把此議題納入續議事項。在席委員沒有異議。

跟進環海街交通問題

19. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**提供在環海街拍攝片段及表示署

方不建議在環海街近大環山游泳池出口位置加設行人過路處。之前，署方曾經提議在環海街接近德康街位置加設安全島及行人過路處。由於會涉及私人屋苑範圍，署方會就有關分工及將來的維修保養問題與路政署及附近私人屋苑管理公司商討。

20. **劉偉榮議員**反映不少居民希望在環海街大環山游泳池出口位置加設行人過路處，但得悉運輸署認為該建議不符合《運輸策劃及設計手冊》中的標準，故以區內類似的行人過路處比較。**劉議員**表示寶來街左轉至必嘉街亦設有行人過路處，道路情況與環海街大環山游泳池出口位置相約，故難以明白署方未能在環海街大環山游泳池出口位置加設行人過路處的原因。**劉議員**亦查詢《運輸策劃及設計手冊》的訂定日期。

21. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示寶來街左轉必嘉街路口前設有「慢駛」的道路標記，車速會因此而減慢。另外，該處位置的交通相對不繁忙及視野較清晰，故在該處設置的行人過路處仍可接受。**張先生**以影片比較於環海街接近德康街位置及環海街大環山游泳池出口位置加設行人過路處的視野範圍。**張先生**補充，環海街接近德康街位置的行人視野較廣闊，容許行人有更多時間對迎面駛來的車輛作出反應。**張先生**表示，署方會參考《運輸策劃及設計手冊》內的指引建設道路設施，其內容會不定期作出更新。

22. **劉偉榮議員**表示雖然左轉必嘉街路口前設有行人過路處及「慢駛」的道路標記，但認為沒有行人過路時，車速不會特別減慢。**劉議員**表示環海街接近德康街路段狹窄，加設安全島反而令行人與車輛更接近，感覺更危險。**劉議員**沒有反對運輸署建議在德康街左轉環海街路段加設「慢駛」的道路標記。

23. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方在興建過路設施時會參考《運輸策劃及設計手冊》內的指引，但署方同時亦要考慮附近的環境因素及交通情況(如車速)。惟德康街路段屬私家路，加設「慢駛」的道路標記需要與附近私人屋苑的管理公司商討。**張先生**表示「慢駛」的道路標記只屬提示性質，故建議維持加建安全島的建議。

24. **劉偉榮議員**留意到由德康街左轉環海街的車輛的車速本已較慢，故在德康街路段再加設「慢駛」的道路標記亦能達到與設置安全島的用處，對行人過路安全已有改善。**劉議員**表示相信附近私人屋苑的管理公司對加設「慢駛」的道路標記意見不大。

25. **主席**表示委員認為於德康街路段加設「慢駛」的道路標記比於環海街接近德康街位置加設安全島的方案較容易接受，故要求運輸署與相關

私人屋苑的管理公司聯絡，並在下一次會議中匯報進展。此議題亦會納入續議事項。

跟進戴亞街紅磡街市側無障礙行人通道進展事宜

26. 路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生表示，署方留意到工程範圍附近有五棵樹木，亦已邀請署方的園藝組作樹木評估報告。在綜合有關意見後，署方已將報告交予地政總署進行審批。在發展局的技術指引中訂明，地政總署在接獲樹木保育及移除計劃後，需於十個星期內或在收到其他部門的專業意見後的四個星期內(如地政總署需要向其他部門索取專業意見)，向路政署作出回覆。因此，有關工程要待地政總署回覆後，方能繼續推展。

27. 張仁康議員向路政署查詢其樹木保育及移除計劃的內容，及是否會先移植其中兩棵樹木，以進行降低路面斜度的工程，並在其後再次移植到原來位置。張議員希望路政署的立場不會因地政總署的建議而有所改變。

28. 任國棟議員查詢路政署向地政總署提交樹木保育及移除計劃的日期。

29. 路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生指出若要進行降低路面斜度的工程，其中三棵樹木會受影響，署方建議先將其移除，並會在竣工後於該處種植三棵樹木，而另外兩棵樹木則建議保留。由於署方園藝組人手緊絀，譚先生於 2014 年 10 月 20 日收到有關樹木保育及移除計劃後，已立時於同日交予地政總署。

30. 張仁康議員認為地政總署回覆路政署後，路政署需要向委員提交戴亞街紅磡街市側興建無障礙行人通道的詳細計劃內容，但此議題可以不需納入續議事項。

31. 勞超傑議員表示此議題需要納入續議事項，以監察路政署的進度。

32. 任國棟議員認為路政署對推展工程進度緩慢，故認為此議題應要納入續議事項。

33. 張仁康議員不反對把此議題納入續議事項。

34. **主席**總結委員意見，並希望路政署能於下一次會議時匯報工程進展，故此議題會納入續議事項跟進。**主席**亦希望如路政署認為有實質需要，可聯絡秘書處邀請地政總署代表出席交運會。

為九龍城區一座行人隧道加建無障礙通道設施(文件第 60/14 號)

35. **路政署高級工程師 1/暢道通行關偉昌先生**介紹文件第 60/14 號，匯報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。

36. **鄭利明議員**查詢在設計現有方案時是否有考慮地下設施對整個工程的影響。

37. **莫嘉嫻議員**表示由於現有設計方案涉及興建新樓梯及改動升降機位置，故向路政署查詢康樂及文化事務署(下文簡稱「康文署」)不同意於打鼓嶺道休憩花園內加建升降機的主要理據。

38. **路政署高級工程師 1/暢道通行關偉昌先生**表示在進行設計工作時，會把建議的工程方案分發至各公用設施的機構及相關政府部門，以取得相關的地下設施資料，以評估地下設施對工程的可能影響。另外，署方曾與康文署接觸，得悉在打鼓嶺道休憩花園內加建升降機會影響其花園用地及設施。

39. **栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理蘇威達先生**補充，加建升降機於打鼓嶺道休憩花園用地除了會影響公園內的設施，亦會影響園內一棵大榕樹，或需進行保護及移植工作，故康文署對早前的初步方案表示保留。

40. **莫嘉嫻議員**向路政署查詢現有方案的建造成本相較初步設計方案增加多少。

41. **路政署高級工程師 1/暢道通行關偉昌先生**表示建造成本需要在詳細設計工作時估算。

42. **栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理蘇威達先生**作出補充，KS10 加建升降機工程的設計方案涉及兩部升降機。一般而言，兩部升降機的造價約為港幣四千多萬元。

43. **主席**表示，縱然打鼓嶺道休憩花園面積不大，惟園內的大榕樹在

此植根多時，在園內進行工程會對其樹根造成影響，故明白康文署對在內加建升降機表示保留的決定。**主席**查詢何時方能有建造成本的金額。

44. **路政署高級工程師 1/暢道通行關偉昌先生**表示若現時的設計方案能得到委員會的支持，署方會指示顧問公司盡快進行詳細設計方案，並期望於 2015 年完成。屆時將會有較確定的建造成本。

45. **主席**在得到在席委員同意後，宣佈委員會同意路政署提交的設計方案，並希望路政署及顧問公司能盡快完成詳細設計方案，向委員匯報其進展及建造成本。

(會後補充：顧問公司根據近年同類型的工程價格，估算本項目工程費用仍為大約港幣四千萬元，而實際造價將視乎工程合約的投標價。費用包括加建兩部升降機、相關的連接隧道和行人路、以及拆卸並重置打鼓嶺道休憩花園外的現有樓梯。如按照初步設計方案將升降機設置在打鼓嶺道休憩花園內，工程雖可免去拆卸並重置現有樓梯及大部份的連接隧道，但將需要為花園內的大榕樹進行保護及移植工作，估算所需費用，與拆卸並重置現有樓梯及建造連接隧道的費用相差不大。)

要求嚴厲打擊北帝街 137 號外回收店違例泊車及研究遷移北帝街 133-155 號一段咪錶 以改善交通擠塞(文件第 61/14 號)

46. **楊振宇議員**介紹文件第 61/14 號。

47. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李鋈華先生**以相片簡介在北帝街 137 號外的交通情況，並表示附近有不少食肆，會吸引車輛在北帝街停泊，故警方對北帝街 137 號外主要涉及回收店車輛違例停泊的意見表示保留。另一方面，警方經常與回收店的負責人聯絡，並要求其店舖的車輛不能雙線停泊，而警方在大部分時間都發現只有一至兩輛回收店車輛停泊該處，反而出現其他車輛違例停泊的情況。

48. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示，北帝街一帶路段的空間有限，故未能把北帝街 133-155 號九個咪錶全部遷移，署方建議遷移接近木廠街的其中三個咪錶至譚公道。騰出的空間會改建成約長十八米的上落彎位，足夠約兩至三輛小型車輛停泊及上落客，藉以減少車輛在二線或三線停泊的機會。惟此建議方案亦需進行諮詢。

49. **楊振宇議員**表示由於北帝街附近有不少食肆陸續開業，故向運輸署查詢是否有其他方案。另外，**楊議員**指出於早上時分，回收店的車輛會

在北帝街另一邊運送廢鐵，對附近居民安全構成威脅。

50. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方曾研究在炮仗街及木廠街設置路邊停車泊位，惟兩處路段的可用空間有限，特別是木廠街交通繁忙，缺乏適合位置設置停車泊位。

51. **任國棟議員**向運輸署查詢進行地區諮詢所需時間。

52. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示一般而言，地區諮詢需時約一至兩個月。

53. **楊振宇議員**表示擬設停車泊位的譚公道一段有不少車房，並擔心縱然該處設立停車泊位，可能會被附近車房佔用，難以騰出車位予其他駕駛者停泊，以致違例停泊的情況仍會出現。**楊議員**建議運輸署考慮在北帝街近木廠街彎位加設停車泊位。

54. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示北帝街近木廠街彎位經已設有旅遊巴、的士及電單車停泊位置，故該處缺乏足夠空間加設停泊位置。

55. **莫嘉嫻議員**留意到雖然不時會有旅遊巴停泊於北帝街近木廠街彎位，而街道另一邊大部分時間亦有的士停泊，惟她認為仍有加設停車泊位的空間。

56. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示旅遊巴於北帝街近木廠街彎位停泊時，路面位置已經少於三米，而設置泊車位置一般需要預留至少兩米半的闊度，供其他車輛行駛，故署方對在北帝街近木廠街彎位設置停泊位置的建議表示保留。

57. **任國棟議員**要求運輸署與當區議員作實地視察。

58. **主席**總結委員意見，表示運輸署及委員對搬遷咪錶事宜有不同意見，故指示運輸署與當區議員作實地視察，講解設置車輛停泊位置的建議。

要求改善九龍塘交通及設施(文件第 62/14 號)

59. **何顯明議員**介紹文件第 62/14 號。

60. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**表示署方檢視浸會大學道的泊

車情況後，認為小型巴士的泊車位需求偏低，故署方會把部分位於浸會大學道小型巴士泊車位改成私家車泊車位。聯福道的交通相對繁忙，主要作上落客貨用途，署方會繼續審視聯福道泊車位的需求。另外，**梁先生**表示喇沙利道已設置不少泊車位置，署方正研究於喇沙利道近對衡道一段增加泊車位供應的可能性，包括考慮其對車位出入口、公共交通設施及視線的影響。**梁先生**以相片簡介廣播道的交通情況，並表示在廣播道已設有「禁止調頭轉向」的交通指示牌及指示方向的道路標記，署方認為現時的交通指示已清晰指示行車方向。由於現時在道路中央加設的防撞柱主要為塑膠圓柱，故對蓄意調頭轉向的車輛作用有限。

61. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李鋆華先生**表示警方曾在介乎廣播道口及南亞路德會靈恩堂的路口進行檢控行動，但由於駕駛者可能察覺警方在此處監察，故暫未發現大量車輛違例調頭轉向的情況。另外，警方亦與附近逸瓏停車場的管理公司聯絡，以協助指示由停車場駛出的車輛，避免他們違例右轉至廣播道駛向聯合道方向。

62. **何顯明議員**表示運輸署若能設置塑膠防撞柱，對駕駛者有一定的阻嚇作用。

63. **陸勁光議員**建議運輸署在道路設計方面作出改善，防止車輛在廣播道口調頭轉向。

64. **運輸署工程師(九龍城)梁德志先生**備悉委員意見，並會檢視相關的道路設計，亦補充署方已於附近各大廈車輛出口對面設有交通指示牌，指示車輛行車方向。

65. **鄭利明議員**建議運輸署考慮把安全島位置向前移，並在該處加設防撞柱，駕駛者會因避免撞向防撞柱而放棄調頭轉向。

66. **主席**總結委員意見，並希望運輸署能在廣播道口位置設立設施，防止駕駛者調頭轉向。

要求盡快檢討及規管拖車業的技術及設備水平，避免意外再生(文件第 63/14 號)

67. **陸勁光議員**介紹文件第 63/14 號。

68. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示署方備悉委員意見，並已經將有關要求轉達部門同事。一般來說，署方會向拖車業界提供相關指引。

69. **鄭利明議員**表示現時投身拖車業界容易，故操作人員的專業程度成疑，故提議運輸署建立拖車從業人員註冊制度，以監管拖車行業。

70. **陸勁光議員**向運輸署查詢拖車是否設有進行年度檢查的要求及向警務處查詢是否會在設置路障時，一併檢查車輛的設備。

71. **黃以謙議員**對運輸署的回應表示失望，並向運輸署查詢現時是否有短期措施監管拖車行業，避免意外再次發生。

72. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示現時已經有相關人員檢視法例要求，惟需要待有關單位的調查完成後才有詳細內容。署方備悉委員意見。

73. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銊華先生**表示現時法例對車輛進行年檢設有時限要求，惟暫未對拖車技術有相關規管。警方亦會對2014年9月24日意外中的肇事者提出檢控。

74. **鄭利明議員**建議運輸署邀請拖車業界參與制定及優化現有指引，供拖車從業員參考，作為在立法規管拖車業前的短期措施。

75. **主席**總結委員意見，表示香港有不少傾斜路段，實有需要從法例方面著手，規管拖車運作及從業員的技術水平，防止意外再次發生。

要求改善專線小巴 13 號線脫班問題(文件第 70/14 號)

76. **主席**表示，由於議事進展較原擬時間快，故運輸署、九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)及新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司(下文簡稱「新巴/城巴」)的代表暫未到達，故建議順延討論文件第 64/14 至 69/14 號，直至有關代表到達。在席委員沒有異議。

77. **潘國華議員**介紹文件第 70/14 號。

78. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方有留意到九龍專線小巴第 13 號線的需求及營運情況，並指出其行車路線長，若遇上交通擠塞時更會增加班次延誤的機會。署方曾與營辦商接觸，希望經諮詢後能提供短程服務，以穩定其班次。

79. **主席**亦留意到九龍專線小巴第 13 號線的班次較疏，惟有不少車輛停泊於紅磡碼頭公共小巴總站一帶，但缺乏司機，故向運輸署查詢缺乏

司機是否脫班的其中一個原因。

80. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示專線小巴行業缺乏司機的情況普遍，縱然營辦商已經調整薪酬及福利條件，但在招聘人手時仍遇上困難。營辦商盡量以兼職司機填補空缺，署方與營辦商盡快就九龍專線小巴第 13 號線研究提供短程服務進行諮詢，然後會進行諮詢，以改善其班次不穩的情況。

81. **陸勁光議員**表示運輸署應積極進行推廣，以吸引司機投身專線小巴行業。另外，**陸議員**向運輸署查詢現時行走九龍專線小巴第 13 號線的車輛數量。

82. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示現時營辦商有九輛專線小巴行走第 13 號線，並指出營辦商會增聘兼職司機於繁忙時段時提供服務。

83. **陸勁光議員**向運輸署追問專線小巴第 13 號線的實際運作模式。

84. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示原則上，營辦商會有九輛專線小巴行走第 13 號線，但仍需考慮其他環境因素，如交通擠塞情況。署方會要求營辦商跟進班次不穩的情況。

85. **主席**表示九龍專線小巴第 13 號線營運已久，惟其表現一直不太理想，故向運輸署查詢小巴營辦商未能按服務條件提供服務時的跟進工作。

86. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示九龍專線小巴第 13 號線的營辦商表現合作，亦樂意為乘客提供服務。由於第 13 號線的路程較長，有時會因遇上交通擠塞而出現班次不穩的情況，故署方會與營辦商研究提供短程服務以穩定其班次。

87. **主席**向運輸署查詢九龍專線小巴第 13 號線的營辦商是否有營辦其他專線小巴路線。

88. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示營辦商只營辦第 13 及 13A 號線，其營運狀況近年亦出現困難，但態度合作，故署方會繼續與營辦商溝通，研究提供短程服務以穩定班。

89. **主席**表示由於九龍專線小巴第 13 號線營運已久，其部分路線與九龍專線小巴第 2 及 2A 號線重疊，但服務一直未有改善，而且車費又向

上調整，故運輸署實有需要與營辦商溝通，研究改善其服務。

17、106、115、2E 巴士線早上時段經常客滿 要求增加班次及增設特別線(文件第 64/14 號)

90. 吳奮金議員介紹文件第 64/14 號。

91. 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士表示在檢視近來乘客量及班次數據後，九巴認為第 17、106、115 及 2E 號線大致能滿足乘客需求，惟九巴會密切留意上述路線在不同時段的乘客量需求，在需要時會作出適當的班次調整。

92. 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生表示第 115 及 106 號線由新巴/城巴及九巴聯合營運。在檢視新巴/城巴第 115 及 106 號線往港島方向的班次紀錄，於機利士南路及獲嘉道繁忙時間每小時的最高乘客率分別為八成及六成半，大致能應付乘客量需求。在早上繁忙時段，新巴/城巴已在紅磡海底隧道車站設置流動八達通裝置，協助乘客更有效率地登車。另外，新巴/城巴會定期對巴士路線的服務狀況作出檢討。

93. 主席認為九巴未能確切回應委員的提議，故希望九巴能作具體回應。

94. 楊永杰議員對吳奮金議員提議增設第 17 號線的特別班次表示贊同，並提議在九龍灣啟業邨開出特別班次，駛經啟晴邨及德朗邨，以滿足乘客需求，同時亦可減輕馬坑涌道乘客未能登車的情況。另外，楊議員建議巴士公司增設第 115 號線班次駛經鶴園街及庇利街的巴士站，以應付早上繁忙時段大量乘客需要前往港島的需求。

95. 左滙雄議員批評運輸署及九巴沒有認真處理第 17 號線乘客難以登車的問題。左議員表示第 17 號線由觀塘(裕民坊)總站開出後，未到中途站已經客滿，尤其在繁忙時間，乘客難以在常盛街、常樂街的車站登車。由於第 17 號線途經何文田區多所學校，而且啟德新區內的人口增加，但其班次卻沒有作出相應調整，故對第 17 號線營運狀況表示相當不滿。左議員要求運輸署及九巴在繁忙時間增加第 17 號線班次及加設特別班次，以及解決第 17 號線在總站開出後不久便客滿的問題。

96. 黃潤昌議員建議九巴調動巴士，在區內不同地方作為發車地點(如啟晴邨、德朗邨及宋皇臺道等)，以確保有足夠車輛空間接載乘客。

97. **任國棟議員**表示啟晴邨及德朗邨人口密集，若九龍城區需要增加特別巴士班次但不經啟晴邨及德朗邨，實為本末倒置。第 115 號線在上午 9 時 30 分以後班次較疏，故希望新巴/城巴增加班次。**任議員**表示第 106 號線經常客滿，故對新巴/城巴提供的乘客數據表示保留。他亦希望在 2015-2016 年度的九龍城區巴士路線發展計劃中，運輸署能容許九巴或新巴/城巴購置更多新車輛。

98. **勞超傑議員**表示委員曾多次要求增加第 115 號線的巴士班次，惟九巴及新巴/城巴一直沒有處理相關要求，故再次要求檢視及增加早上繁忙時間第 115 號線的班次。

99. **莫嘉嫻議員**表示早前曾要求在近馬頭圍道增加第 17 號線中途站，現向運輸署及巴士公司跟進情況，及建議在繁忙時段於車站增派人手，協助乘客登車。

100. **陸勁光議員**表示運輸署其中一項指引規定增加車輛的要求是巴士每半小時的載客率需要達到一百，故向運輸署查詢第 17 號線未能增加班次的其中一個原因是否載客率未能達到指引規定。

101. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示九巴明白乘客對第 17 號線的需求大，而中途站的乘客流量多，故已在 2014 年 9 月 1 日開始增設四班特別班次，由九龍灣開往愛民邨，服務時間由上午 7 時至 8 時。另外，九巴在人手充足的情況下，會盡力安排職員在中途站協助乘客登車，惟資源有限，職員並非每天都能在中途站當值。九巴注意到在其行車時段，乘搭第 115 號線的乘客難以在蕪湖街車站登車，但行車紀錄顯示其班次已較原先編定的多。

102. **新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生**表示新巴/城巴會留意乘搭第 115 號線乘客難以在鶴園街車站登車及在新巴/城巴行車時段的客量需求，並在足夠資源及客量支持下，作適當安排。

103. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方已要求巴士公司在開學期間密切留意乘客需求，如有需要須調配車輛以提供服務。而巴士公司於繁忙時段亦已經盡量調配資源，以疏導乘客。其服務亦比服務章程表所述為多。署方留意到在繁忙時段，乘客量有時會在短時間內快速增加，故會與巴士公司研究乘客未能登車是否屬於恆常情況，再作班次調整。署方亦備悉委員對增加第 17 號線班次的意見。另外，**司徒先生**表示第 115 號線現時大致能應付乘客量需求，惟最近因突發事故而封路，路面情況比較不穩定，故乘客未必會按固有的既定模式出行。署方會在路面狀況

回復正常時，再檢視班次。

104. **主席**總結委員意見，表示學生上學時間有固定規律，故不同意運輸署及巴士公司的說法，認為他們能預計乘客量，按需求對第 17 號線班次作出適當調整。另外，**主席**認為運輸署及巴士公司可考慮增設班次在啟晴邨及德朗邨開出，以疏導九龍城區的乘客。她亦指出第 115 號線的班次不足，要求運輸署及巴士公司處理。

105. **任國棟議員**向九巴查詢由九龍灣開出的四班第 17 號線特別班次是否會途經啟晴邨及德朗邨。

106. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示第 17 號線的四班特別班次開出地點由觀塘改至九龍灣，並會按原定行車路線駛回愛民邨。

107. **九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生**補充，增加班次與否受資源限制，九巴備悉委員對各巴士路線的要求及意見。

強烈反對縮減 41 及 45 巴士班次 (文件第 65/14 號)

強烈反對縮減 41 及 45 巴士數量及班次(文件第 66/14 號)

108. **主席**表示，由於文件第 65/14 及 66/14 號均涉及第 41 及 45 號巴士路線，故把兩項議程合併討論。在席委員沒有異議。

109. **鄭利明議員**介紹文件第 65/14 及 66/14 號。

110. **主席**補充，第 41 及 45 號線的行車路線確有重疊，如只縮減班次而缺乏優化方案，只會增加乘客的候車時間。

111. **左滙雄議員**表示反對縮減第 41 及 45 號線班次及車輛數目：由每十五至二十五分鐘增至每三十分鐘一班及由十輛車輛減至八輛。**左議員**反映乘客意見，表示第 41 及 45 號線的候車時間實為三十至四十分鐘一班，故預期在縮減班次及車輛數目後，候車時間會長達四十五至六十分鐘。因此，**左議員**要求運輸署及巴士公司擱置縮減班次及車輛數目的方案。

112. **任國棟議員**對縮減第 41 及 45 號班次及車輛數目表示反對。**任議員**向運輸署查詢巴士公司縮減第 41 及 45 號班次及車輛數目的可行性。

113. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士**表示

九巴每年均按各路線營運情況建議調整班次及路線。而第 41 及 45 號線屬 2014 至 2015 年度葵青區巴士路線發展計劃的一部分。在首輪諮詢時，九巴曾建議將第 41 及 45 號線的總站調整至青衣長安及長沙灣。惟綜合各區議會的意見後，九巴已作出相應修訂，並維持第 41 及 45 號線行車路線不變，只作出班次調整。**黃女士**指出，由於近年來路面情況出現變化，其編定的行車時間表未及改變，故在修訂計劃中，九巴會採取定點定班的服務模式，以穩定其班次。據過往的紀錄顯示，在採用定點定班的服務模式後，巴士在總站開出時間的準確度達百分之九十七或以上。九巴在實施定點定班服務模式的各個車站張貼告示，通知乘客巴士在總站開出的時間，以便乘客掌握出行時間，減少其候車時間。

114. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1 布佩雯女士**表示在首輪提交的巴士路線重組計劃，建議第 41 號線的總站由青衣南縮短至長安，而第 45 號線的總站則由麗瑤改至長沙灣。另外，第 41 號線的行車數目會由十輛減少至七輛，而第 45 號線的行車數目亦會作出相應調整。在諮詢各區議會後，運輸署及九巴就委員的意見作出方案修訂，擱置修改上述路線安排。現時前往青衣的乘客可乘坐第 41 號線到達長青，而第 45 號線的總站仍保留在麗瑤。由於第 41 及 45 號線的行車路線相似，以致客源分散，在非繁忙時段上述路線的乘客量只有大約四成。另一方面，九巴亦反映第 41 及 45 號線的行車時間嚴重不足，故署方希望按乘客量編定班次，藉以善用巴士資源及提供充足的行車時間，避免班次延誤的情況出現。九巴承諾在實施定點定班的行車模式後，第 41 號線的班次為每三十分鐘一班，而第 45 號線的班次於繁忙時間為每二十分鐘一班，非繁忙時間則為每三十分鐘一班。

115. **楊永杰議員**對運輸署及巴士公司的處理方法表示不滿，並指出運輸署及巴士公司以電郵形式諮詢委員有關修訂方案的安排並不合理。**楊議員**表示委員對反對縮減第 41 及 45 號巴士線車輛數目及班次已有清晰的立場。

116. **任國棟議員**向運輸署查詢縮減兩部車輛後，騰出的巴士配額會被如何編配。

117. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1 布佩雯女士**表示第 41 號線及第 45 號線的行車時間過長，就第 41 號線而言，行車時間表編定每一單程需時八十二分鐘。而九巴向署方反映，因近年來路面擠塞，第 41 號線來回程需時約三小時，故署方期望九巴使用定點定班服務模式穩定班次。

118. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士**表示縮減兩部車輛所騰出的資源將會研究用於加強其他地方的服務。署方每年

均會進行巴士路線調整計劃，當中涉及服務縮減或增加，故需要作整體評估後，才按需要決定如何運用資源。

119. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示第 41 號線及第 45 號線的線主屬於葵青區。署方在落實縮減兩部車輛所騰出資源的調配方案後將會向各位議員交代。

120. **任國棟議員**向運輸署查詢第 41 號線及第 45 號線線主屬於葵青區的原因。

121. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方會按路線的起點/終點位置來分配各條巴士路線的線主。

122. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1 布佩雯女士**表示署方備悉委員意見，並會與巴士公司研究，考慮在切實可行的情況下把騰出的資源投放於委員關注的路線上。

要求設立由土瓜灣經龍城到葵涌、荃灣的特快巴士線 讓居民不用繼續忍受轉車及交通擠塞之苦(文件第 67/14 號)

123. **吳寶強議員**介紹文件第 67/14 號。

124. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士**表示在開辦新線時，會考慮現有資源、市場的競爭情況及是否有足夠的乘客量支持。由於建議開辦的新線行車路程不短，涉及的資源亦較多，但九巴備悉委員意見。

125. **潘國華議員**向九巴查詢如何了解是否有足夠乘客量支持開辦由土瓜灣至荃灣的新線。**潘議員**表示據日常觀察，在欣榮花園、機利士北路等地點設有專線小巴站前往葵涌及荃灣，經常出現排隊人龍，故希望運輸署及巴士公司能正視居民的需要。

126. **黃潤昌議員**表示土瓜灣一帶的居民確有一條直達荃灣的特快巴士線的需要。

127. **吳寶強議員**表示由於龍城、馬頭圍及馬坑涌一帶的居民對直達葵涌及荃灣的需求殷切，故認為有足夠乘客量支持開辦特快巴士線。**吳議員**亦建議巴士公司考慮以單層巴士提供服務。現時提供的轉乘方案延長乘客的交通時間，未能滿足在繁忙時間的需求。**吳議員**希望利用縮減第 41 號線及第 45 號騰空出來的資源，增加此特快巴士線。

128. **楊永杰議員**要求九巴就土瓜灣經龍城到葵涌、荃灣的乘客量作出研究，並探討研究結果是否足以支持開辦新線，再向委員匯報。

129. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士**表示九巴留意到紅色小巴亦提供前往土瓜灣至葵涌及荃灣的服務，其乘客量及服務水平亦會是九巴考慮開辦土瓜灣至葵涌及荃灣巴士路線的其中一個參考。另外，**黃女士**表示九巴會收集相關數據及作出市場研究，惟所得資料屬內部參考。

130. **潘國華議員**表示若研究資料屬商業秘密，便希望運輸署能要求九巴就委員的提議作出研究，並提交報告予運輸署。運輸署審視相關資料後，再向委員匯報可以公開的內容。

131. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方對紅色小巴的營運狀況有作恆常調查，惟紅色小巴的運作模式及服務未必能直接與巴士公司比較。署方需要就巴士公司提交評估開辦新線的有關資料後，再作審視，才能決定是否開辦新線。

132. **黃潤昌議員**查詢開辦新線的前期研究主動權屬巴士公司或是運輸署。

133. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示在開辦新路線服務時，署方會有基本研究，惟需要與巴士公司商議細節，包括是否有足夠乘客量以支持路線長期營運等問題。

134. **主席**總結委員意見，要求巴士公司及運輸署就乘客量的需求作出相應研究，以了解土瓜灣區內居民對直達葵青及荃灣巴士路線的需求。

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(文件第 68/14 號)

135. **楊永杰議員**介紹文件第 68/14 號。

136. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示於 2014 年 10 月 2 日前，在九龍區行走的巴士路線，其首班車開始已經恢復來回服務(隧道巴士除外)，但由於旺角一段道路封閉，巴士不會行經該處路線。九巴備悉委員意見，同時亦需要平衡各條道路的負荷量，故不能在同一時間有多條路線改道行走某一或某幾條街道。**梁先生**表示，是次佔領道路事件突然發生，九巴在預先制定方案時遇上實際困難，故在事件發生後，已經立時採取有關行動。

137. 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生表示新巴/城巴一直與運輸署及九巴緊密聯繫，在 2014 年 9 月 28 日事件發生後，已經立時採取應變措施，包括停駛部分路線、改道及加強部分路線服務。此外，新巴/城巴亦會透過向傳媒發放新聞稿、上載及發放訊息至公司網頁及手機應用程式，盡快讓公眾知悉最新巴士改道安排。新巴/城巴安排職員在主要交通點實時觀察交通及巴士行駛狀況，在需要時調整路線改道安排、在主要交通點張貼告示提示乘客及協助封站等。新巴/城巴希望會按道路情況，恢復巴士行駛貼近原有的行車路線，以減低對乘客的影響。

138. 鄭利明議員認為九巴在調整路線的表現比港島區的巴士稍為遜色。鄭議員認為港島區的巴士路線以短途站形式接載乘客至港鐵站，交通大致暢順。惟在九龍區卻因大量巴士繞道行走，致令該些路段出現長時間的擠塞情況，以窩打老道為例，其擠塞時間長，故建議九巴增加循環路線，接載乘客至港鐵站，以疏導人潮。

139. 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生表示九巴會按實質的交通情況，不斷調整路線，並備悉委員建議。

140. 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生補充，九巴每天均會更新網頁及手機應用程式，以顯示最新的路線安排。

141. 運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生表示彌敦道為主幹道，眾多不同的巴士路線均會途經該處，故該主幹道封閉時，其附近路段的交通，亦無可避免會出現擠塞情況。

142. 鄭利明議員表示並非每位乘客，尤其長者，都可以利用網上途徑得知最新的交通安排，故建議巴士公司在巴士站或巴士上以文字形式通知乘客相關安排。

143. 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理黃勁文先生表示乘客在出行前，可致電九巴熱線了解路線最新路線安排，九巴亦已在巴士站張貼告示，以通知乘客相關安排。

144. 新世界第一巴士服務有限公司/城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生補充，新巴/城巴亦設有顧客服務專線，供乘客查詢最新的交通改道安排。此外，在事件發生後，新巴/城巴已盡力於短時間內調校巴士車頭電子顯示牌的目的地，以便乘客了解巴士的行車路線。

145. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方在事件發生後，已經立時要求巴士公司利用各種方式，盡快把即時改道訊息發放予公眾知悉。

146. **主席**總結委員意見，認為巴士改道對市民的影響大，故希望巴士公司能盡快通知乘客相關安排，並考慮提供巴士服務接載乘客前往鄰近港鐵站，以疏導路面交通。

要求為 2A 巴士線增設「彩虹邨」站 便利啟晴邨及德朗邨居民(文件第 69/14 號)

147. **楊振宇議員**介紹文件第 69/14 號。

148. **九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任梁宏昌先生**表示，由於現時介乎景泰街及坪石邨的巴士站位置容量較小，卻已容納九成以上行走該路段的巴士路線。如該處位置能加以擴大，九巴會研究加設多一條路線的車站。惟現在礙於空間限制，九巴對於該車站加設多一條路線的建議表示保留。

149. **楊振宇議員**向運輸署查詢擴大車站的措施。

150. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方需要時間研究該處的環境因素是否會影響擴大車站位置的可行性。

151. **莫嘉嫻議員**表示於無論該車站加設多一條路線與否，該處位置的交通已經非常擠塞。故長期來說，運輸署應研究擴大其車站位置，並建議把此議題納入續議事項跟進。

152. **主席**要求運輸署作出研究，並把此議題納入續議事項。

再次要求於木廠街(近聯明興工廠大廈後巷)加裝街燈 保障居民安全(文件第 71/14 號)

153. **楊振宇議員**介紹文件第 71/14 號。

154. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示署方的路燈部會跟進聯絡聯明興工廠大廈，以研究在其後巷加設街燈，惟截至會議開始前暫未能聯絡上聯明興工廠大廈業主立案法團的負責人。

155. **楊振宇議員**表示早前路政署曾表示在聯明興工廠大廈後巷加裝街燈不存在技術性問題，只因聯明興工廠大廈屬私人地方，故需要獲得他們同意才能在其後巷加設街燈，故向路政署查詢現時的情況是否有變動。

156. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示，一直以來的計劃是在聯明興工廠大廈的外牆位置設置路燈，故需要聯明興工廠大廈業主立案法團同意，方能進行工程。

157. **莫嘉嫻議員**向路政署查詢未能聯絡上聯明興工廠大廈業主立案法團時的後備方案。

158. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**表示署方曾考慮在聯明興工廠大廈後巷加設燈柱，惟因地下管道設施所限，未能落實有關建議。若街燈安裝於對面大廈的外牆，同樣需要其業主立案法團同意。惟**譚先生**備悉委員意見，會與路燈部研究可行性。

159. **主席**總結委員意見，認為與私人路段業主立案法團協商需時，並希望路政署能積極與相關大廈業主立案法團聯絡。

關注馬頭圍道與上鄉道交界之道路安全(文件第 72/14 號)

160. **主席**介紹文件第 72/14 號。

161. **黃潤昌議員**表示自從沙田至中環線工程(下文簡稱「沙中線」)開展後，留意到有更多的長型車輛，特別是旅遊巴經過馬頭圍道左轉進入上鄉道，惟現時該處彎位及行人過路處位置相近，當長型車輛轉彎時，對行人過路安全造成一定危險，故建議採取適當措施改善有關情況。

162. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李鋈華先生**以短片簡介馬頭圍道與上鄉道交界的交通及行人過路情況。**李先生**表示有部分行人會以斜線形式橫過馬路，離開安全島範圍，致令駕駛者未必能留意到行人位置，造成危險。

163. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示馬頭圍道與上鄉道屬沙中線工程的交通改道措施，故與署方的優先鐵路發展部、路政署的鐵路拓展部及香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)聯絡後，他們作出以下三項建議：(一)港鐵公司已經派出關懷大使，於馬頭圍道與上鄉道交界的行人過路處協助行人過路；(二)於馬頭圍道左轉進入上鄉道前設置「慢駛」的

道路標記及「前方有行人過路」的指示牌及(三)延長水馬位置，防止行人於水馬之間的縫隙橫過馬路。有關設置指示牌及延長水馬位置的安排會於2014年11月實施。

164. **主席**建議把行人過路處位置向下鄉道方向前移，以增加車輛與行人過路處的距離。

165. **香港警務處九龍城警區交通隊主管李銊華先生**表示若把行人過路處位置向下鄉道方向前移對行人過路相對較安全，但部分居民可能需要採用更迂迴的路線過路。

166. **運輸署工程師(紅磡)張世良先生**表示下鄉道較接近沙中線地盤位置，而臨時地盤工地出入口時有改動，惟**張先生**備悉委員意見，並會向署方優先鐵路發展部反映。另外，**張先生**表示沙中線設有地盤聯絡小組，故詳細情形可以在地盤聯絡小組反映及跟進。

167. **楊永杰議員**表示由於使用該過路處多為學生，故希望能多加留意該處的行人過路安全。

168. **主席**表示，行人在過路處難以判定車輛由彎位轉出的距離，故希望能把過路處向下鄉道方向前移，以擴闊行人視野。**主席**亦認為延長水馬位置亦為改善行人過路安全的可行辦法。

抗議港鐵資助自由行、一簽多行來港 立即取消落馬洲優惠計劃(文件第73/14號)

169. **任國棟議員**介紹文件第73/14號。

170. **香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士**表示，港鐵公司並非首次推出落馬州站車費半價計劃。現時乘坐港鐵往返內地的乘客主要使用羅湖站，而使用落馬州站的乘客較少，故是次推出計劃是鼓勵乘客使用落馬州站往返內地。計劃主要分為兩部分：(一)如乘客由香港出發往內地，在2014年9月29日至2015年1月25日的優惠期內，只要他們在指定的十個港鐵站入閘，前往客務中心使用八達通卡領取優惠，便可享用半價車費前往落馬州站；(二)另外，如乘客由落馬州站出發前往香港，在2014年9月27日至2015年1月26日的優惠期內，他們可到客務中心，出示其優惠券及八達通，以領取優惠，使用半價車費前往香港。港鐵公司只是向深圳部分擁有自遊行通行證的居民寄出是次推廣活動的優惠券，而他們亦需於每天上午9時後才能在落馬州站使用優惠。

171. **楊永杰議員**作出利益申報，表示過往曾使用落馬州乘車優惠計劃及會於將來使用此計劃。**楊議員**對取消落馬州乘車優惠計劃表示反對，更爭取港人由落馬州站前往香港亦應享有半價車費優惠，並表示此計劃會有分流作用，以紓緩深圳灣出入境關口的壓力。

172. **任國棟議員**表示位於九龍城區的港鐵車站(包括紅磡站、旺角站及九龍塘站)並不可以領取優惠。若港鐵公司要分流乘客使用落馬州站，便應在沿線車站提供優惠吸引香港人使用。**任議員**希望港鐵公司在計劃完結後，向公眾交代擁有自遊行通行證的居民使用優惠計劃的數據。

173. **楊振宇議員**表示不少市民反映此優惠計劃只是補貼非香港居民。另一方面，港鐵公司卻一直未能為一些遠離港鐵站的居民提供特惠站優惠。

174. **鄭利明議員**表示若此計劃由香港旅遊業議會提供尚可接受，若由港鐵公司提供此優惠，則認為不可接受。

175. **香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士**表示落馬州優惠計劃剛於 2014 年 9 月推行，港鐵公司會密切留意乘客的使用情況。另外，港鐵公司亦備悉委員希望增加能提供優惠的車站數目及優惠對象。

176. **任國棟議員**表示未能接受此優惠計劃的範圍缺乏九龍城區內的車站，故希望港鐵公司考慮乘客即日來回亦能提供半價車費優惠。

177. **香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士**備悉委員意見。港鐵公司會在未來發展類似優惠計劃時會加以考慮。

178. **主席**總結委員意見，表示委員並非反對港鐵公司推行優惠計劃，但希望港鐵公司能擴大優惠的推廣層面及其適用範圍。

要求檢討校巴發牌機制 解決校巴供不應求問題(文件第 74/14 號)

179. **任國棟議員**介紹文件第 74/14 號。

180. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**表示署方一直有留意非專營巴士的市場情況。根據署方調查顯示，現時約有七成擁有學生批註的非專營巴士提供校巴服務。如任何人士希望經營非專營巴士服務，該等人士需要提供校巴服務的證明，以向運輸署申請客運營運證。為方便營運商調配車輛，署方已於 2012 年實施新措施，容許有學生服務批註的非專營

巴士營運商經申請使用旗下符合要求的車輛用作接載學生用途。另外，欲提供「保母車」服務的營辦商，只需連同提供服務及校方推薦信就可向署方提出申請。

181. **任國棟議員**表示，據學校反映，在接獲的投標書中，校巴服務營辦商至少加價一成至十成。另外，**任議員**表示政府應提供誘因予學校或校巴營辦商，利用專責接載學生的校巴提供交通服務，以減輕在上學及下課時間對公共運輸交通工具及路面的交通壓力。

182. **運輸署高級運輸主任(九龍城)司徒志華先生**備悉委員意見，並會向署方處理非專營巴士服務的組別反映。

下次開會日期

183. **副主席**宣布下次開會日期訂於 2015 年 1 月 8 日(星期四)下午 2 時 30 分，並於下午 7 時 20 分宣布會議結束。

184. 本會議記錄於 2015 年 月 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2014 年 12 月