

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十九次会议记录

日期： 2018年12月6日(星期四)

时间： 下午2时31分

地点： 九龙城民政事务处会议室

出席者：

主席： 陆劲光议员

副主席： 郑利明议员

议员： 潘国华议员, JP

关浩洋议员 (于下午2时43分出席)

李慧琼议员, SBS, JP

余志荣议员

杨永杰议员

杨振宇议员 (于下午3时27分离席)

丁建华议员 (于下午3时01分出席)

何华汉议员 (于下午5时36分离席)

吴宝强议员, MH (于下午2时37分出席)

(于下午5时05分离席)

梁美芬议员, SBS, JP (于下午2时53分出席)

(于下午3时53分离席)

林德成议员

吴奋金议员

左汇雄议员, MH (于下午4时23分离席)

邵天虹议员 (于下午2时37分出席)

黎广伟议员 (于下午2时34分出席)

(于下午5时28分离席)

萧亮声议员 (于下午3时56分离席)

邝葆贤议员 (于下午2时34分出席)

劳超杰议员 (于下午2时48分出席)

(于下午4时15分离席)

张仁康议员, MH (于下午4时32分离席)

何显明议员, BBS, MH

林博议员 (于下午5时31分离席)

秘书： 邱泳雯女士

九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

缺席者: 梁婉婷议员

(因「身体不适」缺席)

列席者: 黄颖女士
黄以巨先生
黄玉婷女士
麦鼎佳先生
陆雅仪女士
钟兆文先生
谭皓铨先生
何志坚先生
布耀华先生
龙嘉淇女士

九龙城民政事务处高级行政主任(区议会)
运输署高级运输主任/九龙城
运输署高级运输主任/房屋计划
运输署工程师(红磡)
运输署工程师(九龙城)
路政署区域工程师(九龙城及九龙湾)
路政署区域工程师(红磡)
香港警务处秀茂坪区交通队主管
香港警务处九龙城区交通队主管
香港警务处红磡分区巡逻小队指挥官2

应邀出席者:

议程二至五 黄裕廷先生

黄秀娟女士
龚咏隽先生
李建乐先生

九龙巴士(一九三三)有限公司荔枝角厂
襄理(车务)
九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)
九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(车务)
城巴有限公司/新世界第一巴士公司
公众事务经理

议程六 曾宪文先生
刘启祥先生
罗浩坚先生
陈国华先生

路政署工程部高级工程师
路政署工程部工程项目统筹
运输署工程师/有盖行人信道
C & A (HK) Consulting Ltd. 工程项目经理

议程十三 高天礼先生

李衍均先生

香港铁路有限公司助理公共关系经理-对外事务
香港铁路有限公司车站事务经理-观塘线及荃湾线

* * *

主席欢迎各议员、部门及机构代表出席会议，他表示秘书处于会议前收到通知，梁婉婷议员因身体不适，申请缺席会议，并已按会议常规提交医生证明书，委员同意有关安排。另外九龙城民政事务助理专员苏铨静女士因公务未能出席今次会议，由九龙城民政事务处黄颖女士代表列席。主席提醒议员应遵守会议常规的规定申报利益，并表示如会议期间在座议员人数不足 12 位时，他会按会议常规的规定宣布休会。最后，他提醒与会人士关掉手提电话的响闹装置或将之改为震动提示，并在会议期间保持安静。

通过上次会议记录

2. 第十八次会议记录无需修订，获得委员会一致通过。

绩议事项

强烈要求 5A 巴士延伸至启德新区、强烈要求 5D 巴士加密班次及优化路线 (文件第 88/18 号、89/18 号)

3. 运输署高级运输主任/房屋计划黄玉婷女士报告如下：

- (i) 九巴 5D 号线如按建议调整行车路线途经承启道，将需要取消 16 个中途站。根据九巴今年 4 月在 5D 号线总站及各中途站进行的全日乘客人次调查结果显示(当中未包括景泰站)，有关改动将会影响在该 16 个中途站上、下车的乘客，受影响分别约为 1550 和 1470 人次，占全日乘客人次分别约为 44.4% 和 42%；
- (ii) 正如上次会议中提到，运输署在调整巴士行车路线前，需要审慎考虑不同因素，当中包括受影响的乘客数目。由于有关建议的调整幅度较大，受影响的乘客亦颇多，而且有机会影响土瓜湾、太子道东及启德新发展区的公共运输服务规划，故有关建议及上次会议时收集到的意见已交由巴士发展部从九龙城区及邻近地区的整体公共运输服务规划层面上检视，并会与九巴商讨。如有任何路线调整的建议，署方会安排咨询区议会，及收集地区的意见。

4. 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士表示公司在上次会议后已向运输署提交了有关 5A 及 5D 服务路线的调整建议，现时暂未收到运输署的响应，九巴会继续与运输署跟进。

5. 何华汉议员的意见综合如下：

- (i) 对运输署的响应表示失望，质疑部门提供的统计数字以人次为单位，并不能准确反映受影响的人数。认为部门应就该 16 个分站的每一班次提供更准确的每站乘客上落客数字；
- (ii) 根据九巴的资料显示，该路线如改经承启道，行车时间可缩短 10 至 20 分钟，认为改道有助提高效益，询问部门有否在这方面作出考虑；以及
- (iii) 询问部门为何仍未就 5A 及 5D 的服务路线调整建议回复九巴。

6. 运输署黄玉婷女士回应如下：

- (i) 现时一般做法是以人次为单位计算乘客量，而刚才汇报的乘客量资料是来自九巴的调查，如果九巴同意，署方可将每个分站的调查数字提供给议员参考；
- (ii) 署方于 10 月 29 日收到九巴提交的调整建议，巴士发展部的同事已经于 11 月与九巴代表开会和跟进；
- (iii) 有关 5A 号线的建议调整内容方面，九巴建议以沐虹街为总站，并增派双层巴士营运，提升至全日服务和延长服务时间。署方认为沐虹街巴士站空间有限，现时已有多条巴士路线使用该站；繁忙时段沐虹街一带的路面亦有不少私家车和校巴使用，因此该站已没有空间容纳更多巴士线。此外，署方理解巴士资源有限，惟九巴未有于申请中交代增派至 5A 号线的车辆及车长是由哪些九龙城区的巴士线削减后抽调而来；
- (iv) 至于 5D 号线方面，九巴建议路线在途经宏照道后改经承启道及沐虹街，但正如刚才所言，沐虹街巴士站已没有空

间容纳更多巴士线；而九巴在没有增派巴士数目的情况下，建议加密 5D 号线平日上、下午繁忙时段之间的班次，惟相关的乘客人次调查结果显示，5D 号线非繁忙时段的乘客人次总和较上下午繁忙时段的乘客人次总和略多，因此署方希望九巴密切留意 5D 号线非繁忙时段的乘客需求，适时申请加密班次服务乘客；此外，九巴亦未有提供 5D 号线改道后受影响乘客人数数据的详细资料；5D 号线的替代路线方面，德福花园的乘客虽可乘坐 11B 号线前往马头涌道或木厂街，但却未能前往伟恒昌新邨、落山道、红磡广场、黄埔花园及庇利街等一带，九巴同时未有交代相关的换乘优惠安排。

7. 主席认为部门应善用时间和更积极地跟进有关的调整建议，以响应居民的要求。

8. 何华汉议员不满部门的响应，认为部门在处理其他削减巴士线的申请时，没有咨询居民及区议员的意见，但现在收到优化巴士路线的申请时，却以担心乘客受影响作为拒绝的理由。他建议下次会议续议本议程，待九巴提供更多数据予部门作考虑。

9. 主席同意于下次会议继续续议此两项议程，并期望部门就优化上述两条巴士路线的方案提供更充分的资料和准备。

要求增设往返何文田区至机场的巴士路线服务、要求尽快落实在爱民邨及俊民苑巴士站实时到站信息显示屏
(文件第 95/18 号、96/18 号)

10. 左汇雄议员介绍文件第 95/18 号及第 96/18 号。

11. 吴奋金议员对城巴的书面回复表示失望，指何文田区的人口不少，但区内居民却要到别区转车才可到达机场，表示如城巴未能开办此路线，运输署应考虑引入竞争，让其他巴士公司开办此路线。

12. 郑利明议员指出开办来往机场的巴士线有助解决涉及公司员工巴士的交通意外，现时不少居民乘搭公司巴士到机场上班，但这些私营巴士的安全质素成疑，政府应积极考虑增加安全质素较有保证的专营巴士，以防止大型巴士意外频密地发生。

13. 张仁康议员表示现时距离 2019 年只有不足 30 天，询问城巴就来年提供何文田区至机场的巴士线有何详细计划，要求于下次交运会会议上报告落实进度。

14. 城巴有限公司/新世界第一巴士公司公众事务经理李建乐先生响应指根据以往的做法，运输署会在每年第一季推出巴士路线计划，并会进行地区咨询。公司已就何文田区至机场的巴士路线与运输署作初步商讨，期望在得出具体方案后，咨询议会的意见。

15. 运输署高级运输主任/九龙城黄以巨先生表示署方同意开办何文田区至机场的巴士路线，并指随着港珠澳大桥口岸开通，巴士公司需时整理有关前往机场及大桥口岸的人数等资料。署方会与巴士公司及议员保持沟通，期望来年有具体方案后，再咨询议会的意见。

16. 九龙巴士(一九三三)有限公司荔枝角厂襄理(车务)黄裕廷先生响应有关安装实时报站显示屏的事宜，表示有关工程已在进行中，早前因铺设混凝土上盖的问题，部分工程稍有延误，现时预计将于 12 月内完成爱民总站到站信息显示屏的安装工作。

17. 左汇雄议员查询有关九巴 17 号线爱民总站到站信息显示屏的审批进度。

18. 九巴黄裕廷先生响应有关方案仍在计划中，稍后会向议会汇报进展。

由民泰街至德康街之行人过路处的红礮道之行人路加建上盖
(文件第 97/18 号)

19. 路政署工程部高级工程师曾宪文先生和 C & A (HK) Consulting Ltd. 工程项目经理陈国华先生介绍文件第 97/18 号。

20. 路政署曾宪文先生表示如得到委员的支持，署方会进行下一步的设计及申请拨款。

21. 张仁康议员表示早前曾在预备会议上向路政署和顾问公司反映，希望此上盖工程的设计与区内另一项由九龙城区议会地区小型工程负责的上盖工程(德康街至鹤园街的行人路上盖)采用同一个设计样式，避免造成同一道路上出现两个不同款式上盖的情况。虽然部门已

解释其设计需按部门标准，因此不能完全跟从区议会的设计，但他亦希望部门听取委员的意见，在颜色和尺寸方面作出相应修改，使两个上盖的设计尽量接近。

22. **郑利明**议员表示若同一地点的设施出现两种不同的设计，会令公众的观感较差，并可能质疑政府部门之间的协调性。他希望部门弹性处理此问题，在两个上盖的设计上达成共识。

23. **林博**议员的意见及查询如下：

- (i) 部分上盖贴着墙壁而建，询问贴墙处会否有支架承托，否则下雨时可能会有渗水或积水的情况；
- (ii) 询问行人路上盖能否与附近的巴士站及公园上盖连接，以便加强配套和改善观感；以及
- (iii) 表示此路段较大风，担心下雨时，雨水会溅湿在上盖内避雨的市民，询问这个设计有否考虑雨水溅入的问题。

24. **何显明**议员的意见及查询如下：

- (i) 指出现时的上盖设计较窄，而且并非使用不锈钢物料制造，担心未能避免用户被日晒雨淋；
- (ii) 询问这设计如何处理收集雨水的问题；以及
- (iii) 查询会否考虑加设座位供长者使用。

25. **邝葆贤**议员的意见及查询如下：

- (i) 今次的设计图已较预备会议时有所改善，亦有尝试在颜色运用上配合民政处的设计；
- (ii) 靠近巴士站的位置较窄，担心在繁忙时间较多人等候巴士及前往港铁站时，会出现阻塞的情况；以及
- (iii) 查询上盖日后的维修保养事宜会由路政署还是其他部门负责，建议尽早协调和厘清维修保养的问题。

26. 余志荣议员的意见如下：

- (i) 理解路政署较难做到与民政处一致的设计，不过亦认为两者的设计不应有太大分别，建议在颜色及用料上多作沟通，达成共识；以及
- (ii) 居民及议员已争取兴建此上盖多年，期望能尽快落实及完成工程。

27. 林德成议员的意见如下：

- (i) 建议延长上盖的长度，方便排队等候或路过的居民；
- (ii) 支持加设座椅的建议，方便长者稍作休息；
- (iii) 查询上盖的用料及选材；
- (iv) 建议于栏柱之间加设围板，以遮挡雨水和太阳；以及
- (v) 希望部门就上盖的维修保养提供负责人的联络方法，方便委员将来反映意见和跟进维修。

28. 劳超杰议员的意见和查询如下：

- (i) 指出该路段并不宽阔，加上花盆及设计中的上盖，将来道路可能会颇混乱，建设重新安排邻近休憩处的花盆位置或种植一些较不阻碍的植物；以及
- (ii) 现时的上盖设计栏柱过多，令路段变得狭窄，对行人构成危险。建议提高设计的安全性，例如考虑利用透明或胶板的方式设置柱子，并重新考虑该段道路上各项设施的整体安排。

29. 路政署曾宪文先生的响应综合如下：

- (i) 外观设计方面，署方已参考议员早前提供的意见并作出修改，现时的设计属草拟阶段，仍可作出修改。有关的上盖

设计需经相关咨询委员会批核，相信该会亦会尽量考虑地区的设计而作出审批。署方承诺会参考民政处上盖的设计样式，并在颜色上依照民政处上盖的设计；

- (ii) 署方最初提出的设计设有遮光板，其遮光和阻隔雨水的效能较好，及后依据预备会议时收集得的意见作出修改，由于日光的照射角度不断移动，现时的设计估计可遮盖每日约 6 小时的日光照射；
- (iii) 设计中的上盖阔度为 2 米，署方认为阔度合适，指出若增加上盖阔度便需要加大地基，增加工程的难度。收集雨水方面会在上盖后方透过井及暗渠进行。上盖的物料会采用较轻便和遮光的物料；柱的设计方面，现时每条柱之间相隔 4 米阔，使用柱子作为支撑是相对较有效和轻便的设计，署方亦会考虑采用更新颖的设计，使上盖更轻便。
- (iv) 署方在设计时已预留设置座椅的空间，而采用四方柱亦有助安装座椅，惟路政署并非相关范畴的负责部门，因此需另找部门负责跟进加设座椅的事宜；
- (v) 上盖的维修保养将会由路政署负责，届时亦会在上盖作出标示，署方会定期派员进行清洁，市民亦可致电 1823 要求跟进处理上盖的维修；以及
- (vi) 现时该路段上的巴士站上盖将会以兴建中的上盖取代，以改善道路挤迫的情况，惟附近的花盆并非由路政署管理，其位置亦不属工程范围之内。

30. 张仁康议员的意见及提问如下：

- (i) 欣赏路政署在改善上盖设计所作的努力，表示只要两个上盖设计的观感不是相差太远并获咨询委员会通过，他接受部门现时提出的设计；
- (ii) 询问部门预计需要多少时间进行各种前置工作及落实施工，希望上盖尽快落成供居民使用。

31. 潘国华议员认为该路段设有巴士站及小巴士站，人流较多，建议

将花盆移至别处，以减轻挤迫问题。

32. 余志荣议员表示区议会地区小型工程的上盖已经开始，期望路政署尽快落实和开展此项工程，使两个上盖工程不会因为完工时间相差太远而引起居民不满。

33. 九龙城民政事务处高级行政主任(区议会)黄颖女士表示有关花盆属九龙城民政事务处负责管理。

34. 路政署曾宪文先生表示如设计获得议会支持，署方会尽快与相关政府部门和公共事业公司协调资源分配和相关地下设施的安排等事宜。虽然暂时未能提供工程时间表，但会尽量优先处理此项工程，并适时向委员报告进展。

35. 主席表示委员会原则上支持此工程，并希望尽快落实兴建，请路政署日后再向委员汇报工作进度；至于花盆的问题，建议部门于会议后与有关部门商讨搬移事宜，并期望两项上盖工程可同步进行。

36. 路政署曾宪文先生补充指上盖的工程范围并不包括花盆的位置，因此即使将花盆移走，上盖亦不会覆盖花盆范围，但路面则会较为宽阔。此外，署方会尽量与民政处的工程协调和配合进度。

要求森麻实道与窝打老道交界行人过路处向街内移、要求兴建隧道连接浙江街与鸿福街、要求改善漆咸道北行人天桥连接芜湖街电梯故障问题、有关：强烈要求尽快落实近和衷街与佛光街交界的楼梯改建斜道工程的时间表

(文件第 98/18 号、99/18 号、100/18 号、101/18 号)

37. 何显明议员介绍文件第 98/18 号。

38. 林博议员介绍文件第 99/18 号。

39. 林德成议员介绍文件第 100/18 号。

40. 劳超杰议员介绍文件第 101/18 号。

41. 运输署工程师(九龙城)陆雅仪女士响应文件第 98/18 号，表示署方曾现场视察，该路段现设有一个停车指示，所有车在转出窝打老

道前必须先停车，而车辆转入森麻实道时亦需要减慢车速；行人在横过马路前必须先确认没有车驶入，因此署方认为行人过路处现时的选址合适。为加强该过路处的交通安全，署方会在窝打老道北行的行车道合适位置，加设警告牌和慢驶的道路标记，以提醒驾驶人士前面有行人过路处。

42. **何显明议员**表示九龙塘的林肯道和喇沙利道过去均曾因过路处问题引至两宗涉及小童的致命交通意外，意外后部门已更改喇沙利道、兰开夏道过路处的位置，故不明白为何部门拒绝在森麻实道作出相同安排，指出如将该过路处向内移，行人横过马路时只需注意一个方向，而非现时的四个方向，对居民出入构成危险。

43. **运输署陆雅仪女士**续回应如下：

- (i) 现时行人从南边横过该过路处时，必须回头望向窝打老道，而该行车道没有遮挡，视野清晰，足以让行人看清没有车辆驶来才过马路；
- (ii) 署方亦曾研究迁移过路处的建议，但由于该路段沿路也有车辆出入口，最少亦只能在隔离现时过路处 30 米后的位置才能设置新的过路处，如此行人来回便需多走 60 米；
- (iii) 此外，由于原有过路处属车辆出入口，不能加设栏杆以防止行人横过马路，行人可能不使用新的过路处，而选择在罅隙之间横过马路，出现更为不安全的情况。

44. **潘国华议员**建议将文件第 99/18 号提出的隧道方案与将来的港铁站出入口连接。

45. **运输署工程师(红磡)麦鼎佳先生**就文件第 99/18 号及 101/18 号回应如下：

- (i) 署方曾到文件第 99/18 号的现场视察，根据署方的观察，土瓜湾道近浙江街及荣光街设有交通灯控制的行人过路处供市民横过土瓜湾道，现时的设施能适当管理车辆及行人，同时亦能平衡不同道路使用者的需要；
- (ii) 署方在设置分层过路处(包括隧道)时，需考虑行人使用

率、有关道路的种类、特性或设计、交通流量及速度、道路安全、理想的行人路径，以及附近是否有其他的过路处等因素。署方备悉林博议员的建议，并会根据以上各点研究在该处兴建隧道的可行性；

- (iii) 响应文件第 101/18 号，因佛光街本身是一条斜道，因此如需在佛光街加建斜道，首先须在和衷街兴建一条斜道接驳至佛光街，而这项工程需要占用现有佛光街二号花园的康文署用地，署方正与康文署商讨有关事宜；以及
- (iv) 建议中的斜道范围亦会影响部分现有树木及地下管线，署方现正进行评估，研究是否需要移除受影响的树木，并正与相关部门商讨转移地下管线的可行性。

46. **林博议员** 响应如下：

- (i) 同意潘国华议员的建议，表示居民非常欢迎部门和港铁兴建隧道连接至将来的港铁站出口；以及
- (ii) 认同土瓜湾道的过路设施足够应付现时的需要，但却不足以应付该区将来的发展，认为既然已预计到未来会有严重不足的情况，部门应尽早就将来的需要进行研究。

47. **潘国华议员** 指出现时鸿福街与三角公园之间的过路设施并不方便居民，将来附近更会有市建局的大型住宅项目落成，预计人流会增加，因此部门应考虑加建隧道或其他过路设施，应付日后的需要。

48. **关浩洋议员** 的意见如下：

- (i) 指出市建局已公布未来鸿福街几个重建项目落成后的预计增加人口，而现时提出的新设施由工程规划到动工预计亦需时颇长，加上现时浙江街及荣光街的两个过路处并不是非常方便，因此部门确实有需要为兴建隧道或其他过路设施等建议进行研究；以及
- (ii) 指出现时有部分市民不会使用浙江街的过路处，而选择在三角公园跨过 6 条行车线到土瓜湾道，建议部门考虑将浙江街过路处改为四面均可通过，方便居民由浙江街直接穿

过三角公园，到达将来的土瓜湾站出入口。

49. **劳超杰**议员响应文件第 101/18 号，强调有关改建斜道的工作由 2016 年已经开始进行，询问何时完成相关评估报告并提供工程时间表。

50. **运输署麦鼎佳**先生备悉议员有关兴建隧道的建议，亦会配合附近的重建项目，研究人流路径及相关设施是否足够。至于和衷街斜道工程方面，署方现正进行相关的评估报告，并已获得斜坡组的同意进行工程，惟暂时未能提供确切的工程时间表。署方理解市民对该斜道的需要殷切，会加快跟进。

51. **林博**议员对部门的响应表示失望，认为运输署应主动相约议员、市建局及相关部门如路政署的代表商讨兴建行人隧道的事宜。

52. **运输署麦鼎佳**先生表示会将议员的意见转达给路政署及市建局等相关部门，将来如有更深入的讨论，会在会议上再作交代。

53. **主席**表示委员就地区上的事宜提出不同的关注，希望部门能够积极响应和跟进，为小区提供更便捷的通道。

要求搬迁市中心的考牌中心(何文田及天光道)及禁止在繁忙时段及上下学时段在九龙城区学车 (文件第 102/18 号)

54. **何显明**议员介绍文件第 102/18 号。

55. **余志荣**议员指出现时考牌中心附近学校林立，而且近年不少住宅亦相继在附近落成，人口大增，搬迁考牌中心的需要可说是逼在眉睫，认为部门应尽快另觅场地兴建新的考牌中心。

56. **郑利明**议员的意见及提问如下：

- (i) 该区因学车引致的交通挤塞问题日趋严重，惟他不明白为何区内一些豪宅地区却禁止学车；以及
- (ii) 建议运输署重置部分学车中心，让学车人士在中心内学习，减低学车活动对市区路面造成的压力。

57. **杨永杰**议员同意搬迁考牌中心，表示此问题已讨论了接近十年，过往运输署一直表示何文田区交通流量没有问题，惟现时该区住宅林立，考牌中心已不适合设于该处，署方应与时俱进，在新界或其他地区另觅场地设立考牌中心。

58. **吴奋金**议员的意见如下：

- (i) 何文田区的交通已非常繁忙，学车和考车活动对行人及车辆会构成危险，希望署方认真考虑安全问题；
- (ii) 部分考试路段如迦密村街，虽已指明学车人士不得驶入，但仍有部分学车人士为熟习考试路线而驶入该些路段；以及
- (iii) 同意部门应设立学车及考试中心，让学车人士在中心内学习。

59. **关浩洋**议员理解部门已采取了一些短、中期措施纾缓学车活动带来的交通挤塞问题，但认为长远而言必须要搬迁何文田考牌中心，并询问部门有否其他措施如限制每小时的车辆流量等去改善这问题。

60. **运输署陆雅仪**女士备悉议员有关搬迁何文田考试中心的意见，并会转达给相关组别的同事跟进。署方的考试组亦有因应轮候考试「队伍」的时间长短去调整每日的考试数量，以平衡各方的需要。

61. **主席**询问警方会否就禁止学车区出现的一些违例行为采取执法行动。

62. **香港警务处九龙城区交通队主管布耀华**先生响应表示警方在今年7月中已联络运输署考牌组的同事，进行了两日的检控工作，发出超过100张告票予违反学车条例的学车师傅及学车人士，包括于非学车时段学车，以及学车期间转入不准学车的路段(包括迦密村街)等。除与运输署进行联合行动外，警方亦会不定时进行票控工作。

63. **何显明**议员表示警方两天内发出100张告票显示问题并不是如运输署所说的「对交通没有造成过大的影响」。现时上午6时至7

时半及下午 4 时半至 7 时半都是学车时间，但这些时段亦是上、下学的高峰时间，加剧了道路挤塞的情况，因此部门应认真考虑调整学车时间。

64. **杨永杰**议员有以下意见及查询：

- (i) 不满部门每次都只是备悉委员的意见，要求提出实质的解决方法；
- (ii) 查询部门是否因为沙中线的关系而相应减低天光道何文田一带的考试数量，期望部门进一步减少何文田区的考试数量；以及
- (iii) 认为部门应提出更多措施应对考试人数持续上升的情况，例如设立学车和考车中心，或在新界区寻找合适地方兴建新的考试中心。

65. **郑利明**议员表示部门虽然减少了何文田区的考车数量，但区内的学车数量不减反升，因何文田区交通方便，邻近地铁站，不少在其他地区考试的人士也会在本区学车，严重影响居民出入。

66. **主席**建议以交运会名义致函运房局或发展局，表达议员就搬迁何文田考牌中心的意见。表示现时可先集中讨论署方能否在未能迁移考牌中心前对学车时间作出调整。

67. **运输署陆雅仪**女士回应如下：

- (i) 上午 7 时至 8 时是上学时间，而禁止学车时间由上午 7 时半开始，署方认为选择在上午 6 时半至 7 时学习驾驶的人士数量应不会太多；
- (ii) 下午 3 时半开始为放学时间，而禁止学车时间为下午 4 时半至 7 时半，署方亦曾于该时段在九龙塘区视察交通情况，认为塞车的原因不单是学车造成，亦可能因违例泊车问题而引致，不能确定塞车全是与学车问题有关。署方已不断与驾驶师傅沟通，亦定期发信提醒，尽量避免于繁忙时段到该区学车。

68. 香港警务处布耀华先生澄清指警方在执法时会分别向教车师傅及学车人士发出共两张告票，即 100 张告票不等于有 100 架次车辆违反规例。

69. 何显明议员表示平日下午 3 时开始已有不少教车师傅提早停泊在路边等候学生，令裸姆车和家长车辆亦未能停泊到路边接放学，部分学童需绕过其他车辆才能登上裸姆车，因此部门应把禁止学车时间提早至下午 3 时至 4 时半，避免酿成危险。

70. 运输署陆雅仪女士表示备悉委员的意见。

71. 主席期望部门不止备悉委员意见，应更积极响应委员的要求。他并指示秘书处就搬迁何文田考牌中心的事宜致函运房局及发展局，表达议员的意见。

(会后补注：秘书处已于会议后以交运会的名义致函运房局及发展局，转达委员的意见。)

要求调整广播道一带的咪表收费及修例不可停泊超过 12 小时

(文件第 103/18 号)

72. 何显明议员介绍文件第 103/18 号。

73. 运输署陆雅仪女士响应表示咪表收费自 1994 年起已没有调整，政府已于 2014 年 12 月提出建议增加停车收费咪表的收费，建议须要修改法例才可以执行，现时政府正计划向立法会提交有关修例建议。至于建议将禁止车辆停泊超过 24 小时改为 12 小时，署方相关组别亦已就建议进行研究及检讨。

74. 香港警务处布耀华先生的响应如下：

- (i) 警方曾到该处进行视察，发现情况在星期六下午及星期日活动会比较严重。警方发现有人定时为该批的士入咪表，经调查后，发现与何议员提出的情况相若，警方已向有关人士作出口头警告；
- (ii) 执法方面，警方在接获投诉并证实相关车辆在 24 小时内没有离开咪表才可以进行检控工作，现时已通知九龙城分区的同事，会在星期六及日加强到上址进行巡查和进行票

控工作。

75. **何显明**议员表示他现在正式向警方作出投诉,并乐意向警方提供更多的信息及证据。

关注港铁四线服务同时受阻事件 (文件第 104/18 号)

76. **吴奋金**议员介绍文件第 104/18 号。

77. **香港铁路有限公司(下称港铁)助理公共关系经理-对外事务高天礼**先生表示明白今次事故的受影响人数众多,向受影响乘客致歉,同时亦感谢乘客的忍耐、体谅及合作。港铁很重视今次事故,已成立包括海外及本地专家的委员会调查事故成因,并会检视当日的应变措施及信息发布安排。

78. **郑利明**议员认为发生事故时港铁理应可在短时间内启动应急系统,但在今次事故中,应急系统却没有运作,希望港铁公司积极了解问题,强化后备系统,避免同类事故发生。

79. **杨永杰**议员不满港铁提出的补偿方式,认为事故发生在上班日,港铁却安排在假日补偿,未能令最受影响的市民享有优惠。此外,万一再发生相同事故,政府及港铁需要考虑惩罚及补偿机制的安排。

80. **港铁公司车站事务经理-观塘线及荃湾线李衍均**先生表示调查委员会的专家会深入了解事故原因,采取有效措施,避免相同事故再发生。有关补偿安排方面,由于上班日的乘客数目较多,如在上班日补偿,预计会带来额外的乘客量,可能会对港铁系统的承受能力造成影响。公司亦理解安排在假日补偿未必能直接补偿事故当日所有受影响的乘客,但作为对乘客的一点心意,公司安排了两天的乘车优惠给乘客,希望议员及乘客都可明白及谅解。

81. **港铁公司高天礼**先生补充事故当日已作出特别安排,在荃湾线、港岛线、观塘线及将军澳线相关车站的出闸机没有在乘客离开车站时扣除车费,而在平衡整体铁路网络的运载能力、乘客的乘车及候车环境等考虑点后,公司认为在周末实施特别车费日是合适的安排。

82. **余志荣**议员的响应综合如下:

- (i) 当天很多乘客根本未能使用港铁的服务，港铁是不应向他们收费；
- (ii) 港铁应有当天的乘客入闸纪录，可以直接赔偿给该批受害者，但港铁却选择于周末作出补偿，令受影响的人士不能受惠，做法不合逻辑；以及
- (iii) 认为现时港铁不断将业务拓展至海外，但却未能做好香港铁路的管理，认为港铁应检讨和考虑将资源调拨回香港。

83. **何显明**议员建议港铁向受影响人士提供分阶段优惠，如每日回赠 10%，可避免乘客数量大幅增加的问题。他认为港铁高层不应只看盈利数字，更不应减少每年的维修费用。

84. **关浩洋**议员询问政府会否就港铁是次的延误提出罚则，以及港铁会否向公众公布调查结果。

85. **主席**询问是次事故与港铁系统老化是否有关，担心旧系统随时会再出现故障。此外，既然港铁内部已有相关专家，为何需要邀请外国专家进行调查。

86. **港铁公司高天礼**先生响应如下：

- (i) 选择在周末推行一次性特别车费日是希望感谢乘客在事故期间的合作和体谅，而经评估后，预计实施特别车费日有机会带来乘客量的增长，可能会影响整个铁路网络的运载能力，因此基于安全考虑作出现时的安排。公司理解委员对此有不同的意见，会将意见转达给公司参考；
- (ii) 公司非常重视每一宗事故，亦有一套严谨的系统 and 程序处理维修保养的事宜。于 2017 年，公司投放超过 80 亿港元处理维修保养和更新铁路系统，未来会投入更多资源在有关方面；以及
- (iii) 公司与政府就港铁的服务表现制定「服务表现安排」机制，今次事故的数据将会提交给政府，从而确定拨作票价回赠的金额。

87. 港铁公司李衍均先生表示根据初步调查,当天的事故与信号系统的更新无关,而邀请海外专家加入调查委员会的目的是更全面和多角度地调查整件事,避免相同事件再次发生。

强烈要求监控区内大型车辆胡乱停泊导致道路严重阻塞事宜

强烈要求正视芜湖街洗车屋及油站车辆违例阻碍交通情况

殡仪业车辆严重影响旧区泊车位及阻塞交通 要求正视及安排灵车泊位
关注培正中学校车占用路面事宜

要求遏止电单车违泊情况

要求解决太子道西车辆右转入衙前壆道的塞车问题

有关红磡码头巴士总站出现大量违泊车事宜

关注常盛里违泊情况严重以及行车训练堵塞道路并造成安全隐患

要求将该路划为双黄线

(文件第 105/18 号、106/18 号、107/18 号、108/18 号、109/18 号、110/18 号、111/18 号、112/18 号)

88. 余志荣议员介绍文件第 105/18 号并询问警方有关在崇安街的执法事宜。

89. 林德成议员介绍文件第 106/18 号及第 107/18 号。

90. 郑利明议员介绍文件第 108/18 号。

91. 邵天虹议员介绍文件第 109/18 号及第 110/18 号。

92. 杨永杰议员介绍文件第 111/18 号。

93. 主席介绍文件第 112/18 号。

94. 何显明议员查询警方处理双黄线违泊的手法,表示曾见过警方以处理单黄线的手法处理双黄线违泊情况。

95. 运输署麦鼎佳先生的响应综合如下:

- (i) 响应文件第 105/18 号,表示设立不准停车限制区的目的,是限制车辆在相关时段进行上落客货活动,希望达到交通畅顺的目的,并非用作打击违例泊车。若车辆停泊在非指定的泊车位,已属违例。崇安街是区内旅游巴违泊的集中

地，署方一直与警方沟通并打击违泊问题，亦希望旅游巴业界善用区内的停车设施如浙江街的临时停车场；

- (ii) 有关文件第 106/18 号，署方备悉该处的违泊情况，并已在该路段设置不准停车限制区；以及
- (iii) 回应文件第 107/18 号，署方知悉该区在某些时段会有交通挤塞问题，已在温思劳街、老龙坑街和必嘉街一带设置不准停车限制区，并在温思劳街和老龙坑街交界进行行车路扩阔工程，以疏导交通。有关将近漆咸道北的空地改建成临时停车场，该空地现时仍为工程地盘，稍后将会与地政总署商讨有关建议是否可行。

96. **香港警务处布耀华先生** 响应如下：

- (i) 回应文件第 105/18 号，警方会在明年初于庇利街嘉乐轩对出及浙江街和九龙城码头一段推行先导计划，不容许所有旅游巴在上述地点进行上落客或等候的活动，并要求旅游巴使用停车湾；亦会透过其他部门的配合和宣传，要求旅游巴使用庇利街、浙江街的停车场，以减少旅游巴阻塞问题及改变业界将客人送到店铺门口才安排落客的运作方式。警民组的同事稍后亦会邀请区议员一起视察和讲解有关方案；
- (ii) 有关崇安街执法的问题，表示除非在禁区内上落客货的车辆是根据警员的指示进行，否则警方会对禁区内的违例车辆进行票控工作；以及
- (iii) 响应单黄线及双黄线的执法问题，表示警方必须就双黄线的违例情况进行票控工作。

97. **香港警务处红磡分区巡逻小队指挥官 2 龙嘉淇女士** 的回应综合如下：

- (i) 响应文件第 106/18 号，根据警方的观察，芜湖街的违规车辆主要是在轮候进入油站。由于他们没有进行上落客活动，警方无权执法。警方过往亦有就一些违例情况在芜湖街进行执法，并会不定期继续进行票控行动；

- (ii) 有关文件第 107/18 号，警方已采取短、中及长期的措施。短期方面，警方知悉该处为交通黑点，当收到投诉后会派警员到场视察及执法；中长期方面，警方正进行一个名为 20、80 的方案，即将红磡所有地段划分为 100 条街，每月会在问题最严重的 20 条街投放更多资源加强执法。警方过去三个月在该 20 条街约有 1400 检控架次，而在其余 80 条街则约有 700 至 1200 检控架次。

98. 运输署陆雅仪女士的回应综合如下：

- (i) 响应文件第 108/18 号，署方在 11 月份曾到培正中学附近视察，发现放学时段该区交通繁忙但大致畅顺，学校的校车亦未有占用外面的巴士站。署方每个学年均会发信予培正学校，批准学校申请让其校巴在不准停车限制区内上落客，但只批准每次三架校车在一定时间限制内上落。署方一直监察校方有否遵守规定，明白部分 60 座位的大型旅游巴未能驶入学校而需占用培正道路面。署方会继续留意学校附近上学及放学时段的交通情况，有需要时会采取适当的措施；
- (ii) 有关文件第 109/18 号，署方亦已派员到介乎启德道与打鼓岭道之间的一段贾炳达道行人路视察，在下午时分并未发现电单车违泊情况，署方会继续留意；
- (iii) 响应文件第 110/18 号，署方数月前曾与吴宝强议员到现场视察，发现该处如有车辆违泊，会导致大型车辆未能转弯。署方近日再次进行视察，并无发现有车辆违例停泊，会继续观察及视乎需要决定是否加设不准停车限制区；
- (iv) 响应文件第 112/18 号，署方已在常盛里设立上午 7 时至下午 7 时的不准停车限制区，由于有关不准停车限制区已覆盖了学校上下课的时段，加设双黄线会造成车辆在假日也不能于常盛里上落客及停车，署方认为这样会对于一些合法的上落客货活动造成负面影响。她重申设立不准停车限制区的目的是在指定时间不准车辆等候或上落客货，从而达到交通畅顺的目的，并非用作防止违例停泊。

99. 香港警务处布耀华先生的响应如下：

- (i) 响应文件第 108/18 号，警方早前已观察到培正中学校巴偶然会占用路面，导致车龙出现。警方已于本年 10 月及 11 月向营运公司发出警告信，并已知会学校，警方及运输署会严厉执法，学校已通知家长相关情况。信件发出后，警方与营办商负责人曾到现场视察，发现情况已有改善，营办商已尽量做到每次 3 架校巴进行上落客；
- (ii) 响应文件第 109/18 号，警方已通知九龙城分区同事，要求所有巡逻人员必须杜绝有关的情况，亦承诺若发现有人在行人路上进行驾驶活动，将会采取严厉执法；
- (iii) 回应文件第 110/18 号，警方偶然会发现近弯位的位置有违例泊车的情况，致使大型车辆未能驶过该路段，已要求九龙城分区的巡逻人员务必进行票控；以及
- (iv) 回应文件第 112/18 号，已责成红磡分区巡逻小队需策略性地执行针对通宵违泊的检控工作，包括在晚上 9 时后及翌日早上 7 时至 8 时，必须执行票控工作，以收阻吓作用。

100. 郑利明议员跟进如下：

- (i) 澄清他关注的路段为培正道左转至窝打老道，指出因为大型巴士停泊太接近交通灯，占用了左边的行车线，令阻塞情况非常严重。表示在议会跟进和警方执法后，情况虽稍有改善，但很快又会固态复萌，长远而言署方必须与学校商讨；
- (ii) 常盛里的违泊问题在附近的新屋苑落成后日趋严重，认为警方应更积极打击该位置的违泊行为。

101. 林德成议员的意见和查询如下：

- (i) 对运输署及警方就文件第 106/18 号的响应表示失望，认为部门没有实际解决此存在已久的问题，指出问题在黄昏时段最为严重，大量车辆排队等候入油和洗车，阻塞出入巴士站的居民，令他们上落巴士时要走到马路上，要求部

门更积极跟进问题；

- (ii) 指出必嘉街至老龙坑街转出温思劳街向观塘的方向经常出现两线泊满车的情况，温思劳街又有严重的旅游巴违泊问题，要求部门在该路段加设双黄线或加强执法；以及
- (iii) 建议警方应全日安排人手执法，并询问运输署与警方会否就灵车违泊问题订立罚则。

102. **杨永杰**议员期望警方的试验计划能有成效，但亦认为加设双黄线才是最有效解决崇安街违泊问题的方法，表示他会先观察警方试验计划的成效，待下次会议时再讨论加设双黄线问题，因此要求续议此议题。

103. **邵天虹**议员要求运输署正视议员的要求，就文件第 109/18 号和第 110/18 号相约相关议员进行视察。

104. **余志荣**议员赞成绩议文件第 105/18 号，希望运输署和警方在下次会议时提供相关数据如检控数字等，亦希望运输署积极考虑于该处设立双黄线。

105. **林德成**议员表示如运输署及警方未能就文件第 107/18 号提出方案或建议，亦要求续议此文件。

106. **运输署陆雅仪**女士响应表示署方每个学年都会发信予培正学校作出提醒，惟对方反应并不积极。署方会尝试联络校长，要求校方尽力维持现状，不要让情况恶化。此外，她亦会相约吴宝强议员就文件第 109/18 及第 110/18 号作现场视察。

107. **运输署麦鼎佳**先生表示会再研究在崇安街设立 24 小时不准停车限制区的建议，但提醒此安排会令阳光广场的住户亦不可以合法地在崇安街上落客。至于有关文件第 106/18 和第 107/18 号的违泊情况，署方会再检视相关地点现时的设施是否合适再作进一步跟进。

108. **主席**表示会按照议员的要求，于下次会议续议文件第 105/18 及第 107/18 号。

严正要求芜湖街与机利士南路交界加设天眼及冲灯监察系统、关注培正道车辆冲灯问题严重

(文件第 113/18 号、114/18 号)

109. 林德成议员介绍文件第 113/18 号，表示文件主要希望当局加设天眼，亦欢迎同时增加冲灯系统，以打击该处的车辆冲灯问题。

110. 郑利明议员介绍文件第 114/18 号。

111. 运输署麦鼎佳先生的响应综合如下：

- (i) 有关文件第 113/18 号，现时在芜湖街、机利士南路交界处的路口设有交通灯，亦设有不同标记指示驾驶者只可以直驶，不可左转入机利士南路。装置闭路电视监察系统的目的是实时监察交通情况，用作调整交通灯号或交通管理的用途，并非用作执法用途；
- (ii) 响应文件第 114/18 号，由于培正道西行方向交通灯号的转灯时间并异步，部分驾驶者没有留意有关情况而冲灯，署方会研究郑议员提议加设指示牌或在路面上加设慢驶指示的意见，并会研究如何强化相关指示；以及
- (iii) 就文件第 113/18 号和第 114/18 号要求加设冲红灯摄影机事宜，有关要求已转交相关组别考虑。现时署方与警方已开始筹备新一批的固定冲红灯摄影机，署方会根据选址的准则和资源分配等方面考虑，决定安装红灯摄影机的地点。

112. 香港警务处龙嘉淇女士表示加设天眼虽不是警方的职责，但警方欢迎所有可减低道路使用者危险的措施。

反对 2 号专线小巴大幅上调车费 (文件第 115/18 号)

113. 邵天虹议员介绍文件并询问运输署会否准许是次加价及署方会否就专线小巴收费作出规管和限制。

114. 杨永杰议员对该小巴线短时间内多次加价表示强烈不满，指出在沙中线开通前，区内居民并无其他选择，希望运输署能做好把关角

色，不要让该小巴线大幅加价。

115. **运输署黄以巨先生**响应署方会根据已订立的机制处理专线小巴营办商的加价申请，包括考虑营运成本和乘客数量等因素。而2号及6号线小巴交给署方的成本数字均经由会计师核实，署方亦已进行乘客人数调查，最终提出现时的加幅。他表示在繁忙时间，大部分小巴路线都会有乘客在中途站未能上车的情况，署方会继续与营办商商讨及协调，确保该路线的服务质素。

116. **邝葆贤议员**指出现时部门将2号及6号线合并考虑，而令2号线需跟随6号线一起加价，但加幅并不合理，2号线的服务质素亦没有因乘客下降而改善，期望署方在沙中线开通前采取有效的措施改善2号线的服务。

117. **余志荣议员**认为运输署应检讨现时审核加价的机制，现时以一条路线加价补贴另一条路线的做法并不合理。认同邝葆贤议员的意见，署方应做好把关工作，设法改善2号线的班次并尽量降低其加价幅度。

118. **邵天虹议员**询问为何2号和6号小巴线的收入需要放在一起考虑，质疑如日后6号线盈利继续减少，2号线是否要因此继续加价。指出2号线加价后的收费非常不合理。认为运输署应担起更多社会责任，在审批加价时制定相关规范，顾及市民的承受能力。

119. **郑利明议员**表示2号小巴的车程颇短，但车费在黄埔站开通两年后已增加接近一倍，加幅绝对不合理。运输署应作出合理的估算，不能只听取营运商的意见。

120. **运输署黄以巨先生**响应如下：

- (i) 署方已经与营运商商讨过一些改善措施。现时6X线会途经尖东，希望可吸纳更多乘客。而署方在收到加价申请后，会参考以往的服务调查数据，亦会再进行全新的服务调查。就2号线的调查结果而言，署方发现在繁忙时间其整体服务不算太差，该路线亦已转换了一批19座的小巴，营办商承诺会继续增加19座小巴的数量，并已购买了一部低地台的小巴，以提升服务质素；

(ii) 澄清该组路线上次加价为两年前，即 2016 年 12 月，加幅亦并非如议员所说般高，6 号线由 6.6 元加至 7.4 元；2 号线则由 8.3 元加至 8.8 元；

(iii) 署方在审批加价时是以整组路线作考虑，由于 6 号线亏损，因此署方批准其加幅较大，做法正是避免以 2 号线补贴 6 号线。

121. 余志荣议员认为部门应订立合适方法应对小巴加价，表示如营办商经营不善，应考虑重新招标，而不是不断迁就和批准其加价申请。

122. 运输署黄以巨先生响应表示署方有处理加价的指引及准则，需仔细审视各项数据，再分析合理的加幅，让营办商维持适当的经营状态。署方又会进行中期检讨，检视营运商的服务质素，如长期不达标，亦可能会取消其牌照。假如营运商已不能再经营该路线，署方会视乎该组线的营运能力，再决定是否进行公开招标。

123. 主席理解部门在考虑加幅时需平衡不同比重的指标和各方的需要，亦明白如要就路线重新招标，可能会影响对市民的服务，但亦希望部门在审核小巴线加价申请时多考虑市民的负担能力。

下次开会日期

124. 主席宣布下次开会日期定于 2019 年 3 月 7 日（星期四）下午 2 时 30 分，并无其他讨论事项。主席于下午 6 时 42 分宣布会议结束。

125. 本会议记录于 2019 年 3 月 7 日正式通过。

主席

秘书
