

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第八次会议记录

日期： 2017 年 3 月 2 日(星期四)

时间： 下午 2 时 30 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： 李慧琼议员, SBS, JP (于下午 3 时 15 分出席)

萧亮声议员 (于下午 6 时 45 分离席)

林德成议员 (于下午 7 时 20 分离席)

邝葆贤议员

余志荣议员 (于下午 5 时 45 分离席)

吴宝强议员 (于下午 2 时 40 分出席)

黎广伟议员 (于下午 7 时 04 分离席)

张仁康议员, MH (于下午 7 时离席)

关浩洋议员

劳超杰议员 (于下午 2 时 44 分出席)

(于下午 4 时 40 分离席)

杨振宇议员 (于下午 5 时 39 分离席)

何显明议员, MH

左汇雄议员 (于下午 4 时 34 分离席)

梁美芬议员, SBS, JP (于下午 3 时 23 分离席)

吴奋金议员

潘国华议员

邵天虹议员 (于下午 7 时 25 分离席)

林 博议员 (于下午 2 时 40 分出席)

(于下午 6 时 42 分离席)

杨永杰议员 (于下午 3 时 25 分出席)

何华汉议员

梁婉婷议员

丁健华议员 (于下午 6 时 42 分离席)

<u>秘书</u> :	袁敏琪女士	九龙城民政事务处行政主任(区议会)1
<u>列席者</u> :	庄丹娜女士 许良芬女士 张志华先生 李咏芝女士 孙华兴先生 布耀华先生 何志坚先生 谭皓铨先生 钟兆文先生	九龙城民政事务助理专员 运输署署任高级运输主任(九龙城) 运输署工程师(九龙城) 运输署工程师(红磡) 香港警务处九龙城区行动主任 香港警务处九龙城区交通队主管 香港警务处秀茂坪区交通队主管 路政署区域工程师(红磡) 路政署区域工程师(九龙城及九龙湾)
<u>应邀出席者</u> :		
议程二至三	黎雪茵女士 冼佳慧女士 张天先生	运输署高级运输主任/巴士发展(九龙) 运输署高级运输主任/巴士及铁路/特别职务 运输署运输主任/巴士发展(九龙)
议程二至三及 议程九	钟佩怡女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司 高级公众事务主任
议程二至五	黄秀娟女士 黄嘉俊先生	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展) 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司 高级策划主任
议程二至九	梁宏昌先生	九龙巴士(一九三三)有限公司首席车务主任
议程四至五	吴翰礼先生 郭裕锋先生 李侃陵先生	运输署总运输主任/巴士及铁路5 运输署运输主任(铁路5) 九龙巴士(一九三三)有限公司经理(策划及发展)
议程六至七	施淑慧女士	运输署高级运输主任/巴士调整及计划
议程十	陈清扬先生 李淑芬女士 郑治伟先生 梁祖明先生 苏洪德先生	地政署高级产业测量师/黄大仙 地政署产业测量师/九龙塘 运输署工程师/土地供应 1/九龙 路政署高级区域工程师/一般职务(2) 艾奕康有限公司交通运输(交通运输规划) 执行董事

	刘家禧先生	艾奕康有限公司交通运输(交通运输规划) 首席工程师
议程十一至 十二	吴伟强先生	路政署主要工程管理处总工程师
议程十一	柯芳华女士 萧永觉先生 钟伟坚先生	路政署主要工程管理处高级工程师 路政署主要工程管理处工程师 栢诚(亚洲)有限公司工程经理
议程十二	林文山先生	路政署主要工程管理处高级工程师
议程十三	程耀源先生	教育局总学校发展主任(九龙城)
议程十八至 十九	杨莉华小姐 汤济明先生	港铁公司公共关系经理－对外事务 港铁公司车务经理－观塘线及荃湾线

* * *

交通及运输事务委员会(下简称「交运会」)**主席**欢迎各议员、部门及机构代表出席会议。**主席**提醒议员应遵守会议常规的规定申报利益，并申明若然会议期间在座议员人数不足 12 位时，他会按会议常规第 36(2)条的规定宣布休会。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。

2. **主席**表示，运输署代表**司徒志华**先生已荣休，因此将由**许良芬**女士暂时代表出席会议。

通过上次会议记录

3. 第七次会议记录无需修订，获得**委员会**一致通过。

新议事项

2017-2018 年度九龙城区巴士路线计划、促请落实 224X 进入启德新区(02/17) (文件第 01/17、02/17 号)

4. **主席**指出，议程二及议程三均与九龙城区巴士路线计划有关，为使会议更顺畅，宜一并讨论，席上议员同意合并讨论。秘书处已于会前将运输署及九巴公司的书面回复(即席上文件第 1 号及第 2 号)送交各议员阅览。

5. **运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)黎雪茵女士**阐述文件第 01/17 号，简介 2017-2018 年度九龙城区巴士路线计划的建议方案(下称「2017-2018 年巴士路线计划」)。她表示，为配合启德发展区人口增长，以及香港儿童医院、启德邮轮码头的发展，该署在 2017-2018 年巴士路线计划中，建议开办 3 条新的巴士路线，包括一条来往启德沐宁街及大角咀维港湾的巴士路线、一条来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线，及一条由九龙城盛德街前往西湾河嘉亨湾的巴士路线。

6. **何华汉议员**阐述文件第 02/17 号，并发表意见如下：(1) 2014 年的巴士重组方案曾建议九巴 224X 号线行走启德新区，惟至今仍未落实。随着启德新区的「焕然壹居」、「启德 1 号」等私人楼宇相继落成，运输署应尽快落实九巴 224X 号线进入启德新区及全日行驶；(2) 运输署在 2017-2018 年巴士路线计划中建议，九巴 224X 号线在上午繁忙时间加开一班特别班次。这并不足以应付启德新区居民的需要，建议将九巴 5A 号线总站由现时的马头围邨延伸至启德新区；(3) 感谢运输署增加九巴 641 号线的班次，并期望可尽快落实九巴 641 号线全日行驶；(4) 建议安排较多巴士行走九龙城盛德街来往西湾河嘉亨湾的巴士路线；以及(5) 不少学童及家长由深水埗、长沙湾等搬迁至启德新区，建议来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线总站由九龙城延伸至深水埗或长沙湾，以解决现时没有巴士路线来往启德新区及深水埗、长沙湾的问题。

7. **梁婉婷议员**向运输署查询，九巴 224X 号线特别班次的具体服务时间，以及新巴士路线的服务详情。

8. **邝葆贤议员**表示，新增的机场巴士 NA20 号线于凌晨 1 时 10 分由机场开出，但现时机场最后一班为 12 时 45 分，如遇上航班或行李延误，乘客未必能赶得及乘搭巴士，因此建议将开出时间延后至凌晨 1 时 30 分，并检讨现时来往机场及市区的巴士班次时间，是否能与航班班次衔接。

9. 关浩洋议员对 2017-2018 年巴士路线计划没有考虑增加来往土瓜湾及荃湾的巴士路线表示失望及遗憾。他指出，文件第 01/17 号中第 16 段载列 9 项考虑巴士路线计划时的因素，认为除了第 6 项「该项目对经营者的影响」外，来往土瓜湾及荃湾的巴士路线均符合有关的考虑条件。

10. 杨振宇议员查询巴士公司增加巴士路线及班次的资源从何而来。

11. 运输署黎雪茵女士综合回应如下：

(1) 鉴于近年启德新区的人口不断增长，今年建议增加的 3 条巴士路线均途经启德发展区。此外，该署在过去两年曾建议将九巴 224X 号线绕经启德新区，然而由于在咨询过程中，其他区议会对相关方案的安排持不同意见，因此未能落实有关建议。该署明白何议员的关注，因此在 2017-2018 年巴士路线计划中，建议新增巴士资源，为启德新区提供九巴 224X 号线特别班次，以便区内居民前往尖沙咀及油麻地一带；

(2) 该署在 2017-2018 年巴士路线计划中建议九巴 224X 号线在早上繁忙时段开出一个班次；

(3) 就因应启德新发展区而建议增设的 3 条巴士路线，该署现正咨询各相关区议会，并会在收集及综合有关意见后，检视是否需要调整建议。该署在完成咨询及整合相关意见后，会邀请巴士公司提交营办有关路线的建议书，并进行遴选。该署初步估计如遴选工作顺利，预计 3 条新的巴士路线可于 2018 年投入服务，以配合区内人口增长；以及

(4) 就来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线，此线除了应付启德新区附近的人口增长外，亦希望配合启德南儿童医院的落成。由于儿童医院的服务对象不限于当区居民，因此该署建议这条巴士路线接驳至东铁站，以便不同地区的市民前往儿童医院；而由九龙城盛德街往西湾河嘉亨湾的巴士路线，该署建议在繁忙时段安排两个往港岛区的班次，以配合早上繁忙时间上班乘客的需求。

12. 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司高级策划主任黄嘉俊先生表示，留意到现时晚上较后时段抵港航班延误的情况，以致日间

的巴士服务未能满足乘客需求，因此建议增加机场巴士 NA20 号线，以服务深宵抵港航班的旅客。现行的两条 NA 号线，包括前往北角的机场巴士 NA11 号线及前往将军澳的机场巴士 NA29 号线，开出时间为凌晨 1 时 10 分。这两条巴士路线的服务大致能满足乘客需求，城巴亦密切监察此两线的客量。机场巴士 NA20 号线的开出时间会暂定于凌晨 1 时 10 分；将视乎日后乘客需求及车辆资源，检讨班次安排。此外，于 NA20 号线服务时间以外，乘客亦可选乘城巴 N23 号线，于深宵时间来往市区及机场。

13. **何显明**议员指出，现时途经香港浸会大学的巴士路线较少，建议来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线，改经联福道及竹园道，而非途经窝打老道，以便浸会大学学生使用此巴士服务。

14. **张仁康**议员表示，2017-2018 年巴士路线计划建议九巴 93K 号线驶入九龙湾商贸区，认为此举加长行车路线，未必能提高其乘客量。他认为，九巴 93K 乘客量不足，是因为车费过高。乘客如在红磡欧化家俬附近乘搭九巴 93K 号线，所付的车费较九巴 14 号线、隧巴 101 号线及机场巴士 A22 号线昂贵，大大减低九巴 93K 号线的吸引力，建议考虑调整九巴 93K 号线的车费。此外，由观塘前往旺角东方向，九巴 93K 号线与九巴 14、15 号线存在竞争，建议九巴公司调低九巴 93K 号线的车费，以增加乘客量。

15. **邵天虹**议员不反对九巴 93K 号线途经九龙湾商贸区。他表示，过去一年，运输署建议取消或缩减九巴 93K 号线班次，该署今次以更改行车路线取替过往建议，可谓临崖勒马。就来往土瓜湾及荃湾的巴士路线，他表示以往有九巴 40 号线来往九龙城及荃湾，该线的行车路线更改后，居民需要前往谭公道乘搭收费 15 元的小巴往荃湾，非常昂贵。他希望运输署增加来往九龙城及荃湾的巴士路线，并订立合适的车费。

16. **何华汉**议员对只在早上增加一班九巴 224X 号线特别班次的作用存疑。他表示，若因某个区议会或某一位议员的反对，便搁置落实九巴 224X 号线进入启德新区的方案，那么现在议员反对取消或是削减某些路线的班次，运输署亦应尊重议员的意见。就由九龙城盛德街往西湾河嘉亨湾的新增巴士路线，他不理解为何只有早上繁忙时间才有两个班次开出。他期望在下班时间增设两个往九龙城方向的班次，以配合乘客需要。

17. **林德成**议员表示，居民多次反映及投诉隧巴 106 号线的脱班情况严重。虽然现拟多加一个班次，但恐怕仍未能满足乘客的需求，希望运输署考虑进一步调整巴士服务安排及班次。此外，他促请部门考虑安排机场快线巴士行走芜湖街、获嘉道一带。

18. **运输署黎雪茵女士**综合回应如下：

- (1) 就来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线，该署会考虑**何**议员的意见，检视走线是否可作调整；
- (2) 现时九巴 93K 号线的乘客量并不理想，该署希望将路线延伸至九龙湾商贸区，以吸引更多在九龙湾商贸区上班的九龙城、将军澳居民乘搭，从而改善乘客量；
- (3) **张**议员提及调整巴士收费的问题，会由巴士公司再作考虑；
- (4) 备悉议员就增设来往土瓜湾及荃湾巴士路线的意见；
- (5) 就由九龙城盛德街往西湾河嘉亨湾的巴士路线可否在下午提供服务，以及来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线的总站，可否由九龙城延伸至深水埗或长沙湾，该署表示，现正咨询各个议会就上述建议路线的意见。该署会在收集意见后研究是否需要调整方案，并会在完成整合相关意见后邀请巴士公司申请营运；
- (6) 备悉**何**议员就落实隧巴 641 号线全日行驶的建议，然而由于近年陆续有新的铁路投入服务，为避免公共交通资源重叠以及加剧繁忙道路挤塞的情况，该署现阶段对延长隧巴 641 号线至全日服务的建议有保留；
- (7) 该署会敦促巴士公司留意现时隧巴 106 号线的服务情况；以及
- (8) 为善用巴士资源，该署现建议为九巴 224X 号线增设一个特别班次，至于该特别班次的开出时间可尽量配合居民的上班时间。该署备悉**何**议员就九巴 224X 号线特别班次方案的意见，署方和巴士公司会按乘客需求考虑作适当调整。

19. **城巴/新巴公司黄嘉俊先生**表示，乘客可从获嘉道步行约 5 分钟到漆咸道北近平治街的巴士站乘搭机场巴士 A22 号线，又或是在芜

湖街乘搭 E23 号线。该公司备悉议员希望安排机场快线巴士行走芜湖街、获嘉道一带的意见。

20. 九巴巴士(一九三三)有限公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士补充，就九巴 93K 路线改道行经九龙湾商贸区的方案，大部分受改动影响的乘客均可乘乘车费较便宜的九巴 14、15 号线。鉴于九龙湾商贸区内的办公大楼陆续落成，安排九巴 93K 号线行走九龙湾商贸区，相信可增加其乘客量。

21. 杨振宇议员同意更改九巴 93K 号线的行走路线，希望能提高九巴 93K 号线的乘客量，让这路线可以继续营运。他表示，现时更改九巴 93K 号线的行走路线属试行性质，即使乘客量在更改路线后有所减低，九巴公司亦不应以此为由，缩减九巴 93K 号线的班次，甚至取消该线。

22. 黎广伟议员的意见综合如下：(1) 运输署建议九巴 93K 号线途经九龙湾商贸区，预计能提高乘客量，但路线加长，恐怕会令班次更加疏落，变相影响服务质素。此外，因应观塘线延线通车，运输署正计划缩减班次，这两个因素合起来，会否令九巴 93K 号线乘客量增加，仍是未知之数。他表示，班次疏落以致乘客量下跌是一个恶性循环，因此促请运输署在加长路线后须维持现时的班次；(2) 赞成增设来往土瓜湾及荃湾的巴士路线；(3) 现时机场巴士 A22 号线及 E23 号线并不途经土瓜湾下路，即翔龙湾、伟恒昌新邨及土瓜湾道一带，因此要求其中一条机场巴士路线改经土瓜湾下路，方便该处居民乘车。

23. 李慧琼议员表示，议会多年来争取增设来往土瓜湾及荃湾巴士路线，期望运输署提供确实答复。

24. 运输署黎雪茵女士备悉议员就九巴 93K 号线改道、增设来往土瓜湾及荃湾巴士路线以及机场巴士改经土瓜湾下路的意见，并表示于会后就增设来往土瓜湾及荃湾巴士路线的意见，提供书面回复。

25. 潘国华议员表示，现时部分巴士路线的起始点与目的地一样，但行走路线不同，建议参考九巴 290 及 290A 号线的安排，安排机场 E23 号线以间隔形式分别行走土瓜湾上路及土瓜湾下路。

26. 主席总结各委员意见，并请运输署认真考虑意见。

观塘线延线公共交通服务重组计划的最新安排、抗议运输署及九巴不合理削减载客量上升的巴士路线要求立即恢复原有班次（文件第03/17、04/17号）

27. 主席表示，由于议程四及议程五均与观塘线延线公共交通服务重组计划有关，为了让会议更顺畅，建议合并讨论，并请议员参阅席上文件第3号。

28. 运输署总运输主任/巴士及铁路 5 吴翰礼先生阐述文件第03/17号，介绍观塘线延线公共交通服务重组计划（下称「重组计划」）的最新安排。

29. 黎广伟议员阐述文件第04/17号，并查询大部分补充资料中载列的巴士路线已削减班次，运输署会否进一步调减该等巴士路线的班次。

30. 林博议员向运输署查询对各条受影响巴士路线进行载客量调查的方法，并表示，巴士班次减少，乘客候车时间相应增加，减少乘客乘搭的意欲，只会导致乘客量进一步下跌。

31. 张仁康议员的意见综合如下：(1) 运输署提出以九巴 30X 号线代替九巴 212 号线，但对于不能受惠于「政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划」（下称「2 元乘车优惠计划」）的乘客而言，九巴 30X 号线的车资比九巴 212 号线昂贵，因此建议增设九巴 30X 号线双向分段收费；(2) 由黄埔乘搭港铁前往伊利沙伯医院，乘客需在油麻地换乘列车前往佐敦，未能照顾长者及行动不便人士的需要；(3) 议员曾要求在观塘线延线通车（下称「通车」）半年后检讨重组方案，惟现在距离通车不足半年，运输署便要求检讨重组方案；以及(4) 赞成保留九巴 7B 号线原有的行车路线。

32. 余志荣议员的意见及查询综合如下：(1) 铁路并不能提供点对点的交通服务；(2) 距离通车只有四个月，运输署便检讨重组方案，有违通车半年后检讨之说；(3) 强烈反对取消九巴 212 号线，并质疑运输署调减其他巴士路线班次的做法是否倒果为因，藉减少班次以减少乘客量，继而取消有关线路；(4) 查询有关调查中的确实乘客量，认为确实人数比百分比更具参考价值，并希望运输署多搜集两个月的乘客量数据，以供议员参考；以及(5) 九巴 8P 号线的班次不足，不理解运输署为何依然调减班次。

33. **邝葆贤**议员的意见综合如下：(1) 理解九巴 212 号线在通车后，乘客人数下跌。倘若取消九巴 212 号线，运输署及巴士公司必须提供合适的替代服务；(2) 九巴 30X 号线由黄埔前往伊利沙伯医院一段收费 8.9 元并不合理，纵使受惠于「2 元乘车优惠计划」的乘客不受影响，但车费的差额由政府以公帑补贴，变相令巴士公司获利，故此促请运输署认真考虑实施九巴 30X 号线双向分段收费；以及(3) 建议运输署考虑由小巴营办商或其他营办商接办九巴 212 号线的服务。

34. **杨永杰**议员的意见综合如下：(1) 农历新年期间，市民的出行模式有所改变，调查数据或因而出现偏差，质疑运输署的调查能否反映现实情况，并认为 2016 年 1 月至 3 月的数据不能与 2017 年 1 月至 2 月的数据相比，建议运输署在普通日子搜集数据，并以同等时段的数据作比较；以及(2) 小巴营办商愿意接办九巴 212 号线，证明该路线有市场需求，因此建议巴士公司安排单层巴士行走九巴 212 号线，而非取消该线。

35. **左汇雄**议员的意见综合如下：(1) 九巴 7B、8、45 号线的班次调减至 20 至 25 分钟一班，增加乘客的候车时间，对老弱伤残人士尤其不便，因此反对调减巴士班次；(2) 要求巴士公司尽快在爱民邨、俊民苑、欣图轩等何文田区的巴士站，加设巴士实时到站资讯显示屏、增加候车关爱座椅、翻新旧式巴士站、扩建巴士站上盖及在巴士站地面划设乘客排队黄线，以改善候车环境，减少调减班次为乘客带来的影响；以及(3) 九巴 212 号线的乘客量虽然减少，但该巴士路线对前往伊利沙伯医院的居民非常重要，巴士公司应采取其他应对方案。

36. **郑利明**议员表示，通车后，非铁路沿线的九龙城区居民倾向依赖巴士服务，他对运输署提供的载客率数据抱疑。他以九巴 7B 号线为例，指出该巴士路线在不同路段的载客量大有不同，认为运输署应该搜集不同地段及不同时间的载客量，以作出较客观的分析。

37. **丁健华**议员表示，九巴 7B 号线在非繁忙时段维持 25 分钟一班，调减班次恐会流失更多乘客，最终因乘客量不足而被取消。他同意安排单层巴士行走九巴 212 号线。此外，他认为，由于距离通车仅仅四个月，运输署可再观察市民的出行模式是否有所转变。

38. **关浩洋**议员指出，九巴 30X 号线现时的载客量已高达 99.3%，车厢非常挤迫，加上车资昂贵，因此要求保留九巴 212 号线。他表示，九巴 212 号线乃区内居民前往伊利沙伯医院的主要交通服务，油尖旺

区议会及深水埗区议会均反对取消九巴 212 号线，认为运输署应该从善如流。此外，他表示，部分土瓜湾区巴士线，例如九巴 85 号线，与通车并无关系，运输署却以此为由，调减班次，实属不合理。

39. **李慧琼议员**的意见及提问综合如下：(1) 文件中提及三次监察调查，查询该三次调查的推进方式；(2) 认为最繁忙半小时平均载客率未能如实反映现实情况，查询确实的乘客量；以及(3) 九龙城区议会及其他区议会理解重组计划的需要，期望运输署能响应议员就取消九巴 212 号线的补偿要求，包括考虑安排单层巴士行走九巴 212 号线及九巴 30X 号线实施分段收费。

40. **杨振宇议员**的意见及提问综合如下：(1) 运输署以 2016 年 1 月至 3 月的数据与 2017 年 1 月至 2 月农历新年期间的数据比较，有欠说服力；(2) 运输署只进行三次调查便落实重组计划，难以服众；(3) 部分巴士路线或曾由单层巴士改为双层巴士，或是由双层巴士改为单层巴士提供服务，查询运输署曾否就相关路线进行乘客量调查，并希望该署提供有关数据；以及(4) 查询部分巴士路线调减班次后，如何运用省下来的资源。

41. **吴奋金议员**欢迎运输署保留九巴 7B 号线原有的行车路线。他表示，通车后，居民对何文田区内的巴士服务需求依然甚殷，因此反对调减爱民邨多条巴士路线的班次，并指出过去市民一直投诉巴士班次稀疏，现在调减班次是背道而驰，期望巴士公司继续改善巴士服务。

42. **何显明议员**表示，由芜湖街转入漆咸道一带交通挤塞，倘若路面挤塞情况有所改善，相信九巴 212 号线可大大提升服务质素，与港铁竞争。此外，他指出，市民乘乘车资较贵的九巴 30X 号线，在「2 元乘车优惠计划」下，政府变相需要补贴更多金钱，因此促请运输署尽快落实双向分段收费。

43. **何华汉议员**反对取消九巴 212 号线，认为运输署搜集数据的时间适逢农历新年假期，对其调查的参考价值抱疑。他表示曾联同地区人士乘搭九巴 212 号线，有关巴士司机反映 2 月底的乘客量已有回升，因此怀疑运输署的数据未能反映现实情况。

44. **潘国华议员**反对取消九巴 212 号线，建议运输署及巴士公司安排单层巴士行走九巴 212 号线及调整班次。他表示，议员期望运输署在通车后半年内调整重组计划，惟计划中的专线小巴 7 号线在农历

新年期间已被取消。运输署建议的替代路线九巴 5C 号线，现时由 5 分钟一班延长至 7 分钟一班，对居民甚为不便，因此建议运输署研究新的巴士/小巴路线，以取替专线小巴 7 号线。

45. **林德成**议员的意见综合如下：(1) 反对取消九巴 212 号线，同意以单层巴士取代双层巴士提供服务；(2) 每个巴士站上车的乘客数量不同，而且巴士偶会脱班，认为运输署的调查数据出现偏差；以及(3) 希望运输署继续保留现时九巴 7B 号线的行车路线。

46. **萧亮声**议员的意见综合如下：(1) 黄埔及红磡一带居民受惠于通车，但重组计划影响非铁路沿线居民，例如是土瓜湾区的居民，因此要求恢复巴士原有班次及反对调整巴士路线；以及(2) 通车后，过海隧道巴士在最繁忙半小时的平均载客率上升，反映现时的铁路服务供不应求，居民才会倾向乘搭巴士。运输署应检讨现时的过海隧道巴士服务是否足够。

47. **运输署吴翰礼**先生的响应综合如下：

(1) 该署在 2016 年 11 月搜集受影响巴士路线的乘客需求变化数据，并于 2016 年 12 月 19 日把数据呈交至交运会，供各议员省览，同时提出修订重组计划方案。经听取议员的意见后，该署在 2017 年 1 月至 2 月再次搜集有关数据，并察觉乘客出行模式和需求已趋稳定。由于乘客的出行模式或因农历新年假期而有所改变，该署在农历新年假期的前后(即分别由 2017 年 1 月 10 日至 20 日和 2017 年 2 月 6 日(即农历新年公众假期后的上班和上学日子)进行调查，以确保搜集所得的数据持平和客观；

(2) 该署安排调查人员于不同时段到各条受影响巴士路线的最高载客点进行实地调查，其中部份调查人员会在相关巴士站记录上落乘客人数，并另外调派调查人员在巴士车厢内点算车上乘客人数。该署明白议员对取消九巴 212 号线的关注，因此对该线的调查更加详细，调查人员在车厢内记录黄埔总站至长沙湾总站途经每一个巴士站的上落客情况，该署再根据这些数据，仔细检视九巴 212 号线的乘客需求情况是否符合现行指引中取消路线的准则；

(3) 根据调查结果显示，九巴 7B 号线在最繁忙的一小时于九龙城区内最高载客点的平均载客率介乎 56.7%(往乐富方向)至 60.0%(往红磡码头方向)。由于该线的乘客需求高于现行指引中的相关准

则，所以该署会搁置缩短该线行车路线的建议方案；

- (4) 根据 2017 年 2 月中旬的调查显示，九巴 212 号线在最繁忙的一小时于最高载客点的平均载客率为 19.5%。若与观塘线延线通车前比较，该线的乘客量下跌近七成。倘若改以单层巴士行走该线，预计平均载客率不足四成，将仍然符合现行指引中取消路线的准则(在最繁忙的一小时内的载客率少于 50%)；
- (5) 该署在会前并未收到有关专线小巴营办商表示有意接办九巴 212 号线的信件。按照初步评估，现时有 9 部双层巴士行走九巴 212 号线，每部巴士载客量(连坐位及企位)约 130 人，以每辆公共小巴 16 个座位来计算，一部双层巴士可供载客量为一部专线小巴的 8 倍，因此有关专线小巴营办商必需派出庞大的公共小巴数目才能维持现时九巴 212 号线的需求和服务水平。此外，九巴 212 号线的行车的里程为 8.1 公里，按照现时专线小巴的收费表，小巴营办商最高可收取的单程车费为 10.2 元，高于现时九巴 212 号线车费为 5.1 元。上述初步资料可让议员评估专线小巴是否为合适和可行的替代服务；
- (6) 九巴 30X 号线属于较长途路线，如实施建议的双向分段收费，将吸引更多短途乘客使用，必然会增加中途上落乘客的次数，增加停车时间，延长其行车时间，容易导致该线服务不稳，影响长途乘客使用该线的意欲。此外，以现时的技术而言，倘若实施双向分段收费，乘客在中途站下车时，必须走到巴士前方的八达通读卡器再次拍卡确认，以确保乘客付足车资和防止滥用，对巴士的日常营运有影响；
- (7) 通车后，居民使用接驳服务到邻近地铁站，对部分巴士服务的需求下跌，受影响地区的巴士路线班次会相应作出调减，该署已尽量减少有关安排在繁忙时间对乘客的影响；
- (8) 根据调查显示，现时九巴 30X 号线的载客率高，该署会督促巴士公司留意该线的服务水平，以应付取消九巴 212 号线后的乘客需求；
- (9) 大部分过海隧道巴士路线在最繁忙的半小时于最高载客点(红隧巴士站)的平均载客率均高于 85%，因此只有一条路线(即隧巴 115 号线)会调减班次；以及

(10)自通车以来，该署一直与区议会保持沟通，期望议员支持重组方案，将现有巴士网络的资源调拨至有需要的地方，例如在区内新发展的地区加强巴士服务，以配合社区发展，以及分阶段在区内设有上盖的巴士站加设实时巴士到站资讯显示屏和座椅等乘客设施。

48. 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(车务)梁宏昌先生补充，实施双向分段收费，乘客下车时必须经过巴士前方的八达通读卡器拍卡，形成樽颈位，令上落乘客时间加长，影响路面交通，如有轮椅乘客或老弱乘客，将更为不便。

49. 李慧琼议员对运输署的响应深表失望。她理解现时的巴士设计未能推行双向分段收费，建议运输署要求巴士公司研究实施双向分段收费，例如仿效其他城市，在乘客上车时便分段收费。此外，她查询受重组计划影响的确实乘客数目。

50. 邝葆贤议员的意见和查询综合如下：(1) 在郊区行走的九巴 64K 号线正实施双向分段收费，促请巴士公司认真考虑双向分段收费；(2) 查询由黄埔乘搭九巴 212 号线前往伊利沙伯医院的乘客人数；(3) 运输署表示，每部双层巴士的可供载客量约等同 8 辆专线小巴，故此邝议员认为即一部专线小巴的载客率等于一部双层巴士的 12.5%，而现时九巴 212 号线的乘客量约 19%，专线小巴营办商每小时只需提供 2 至 3 辆小巴，便足以应付乘客需求。她建议运输署与营办商了解情况，研究其他替代服务是否可行；以及(4) 建议九巴 212 号线改行深旺道，以开拓新的客源。

51. 劳超杰议员表示，地铁四通八达，但并不能像巴士服务一样，提供点对点服务。他促请运输署及九巴公司认真考虑市民的需求，而不是单凭数据便落实重组计划。他建议九巴公司把九巴 212 号线的车资减至 4 元，以吸引更多乘客，增强竞争力。

52. 黎广伟议员表示，补充资料中展示 25 条将会调减班次的巴士路线，其中 17 条已经有所调减，不满运输署在短期内再一次调减班次。此外，他查询减少班次后，如何运用节省下来的巴士资源，并要求运输署提交每日搜集所得的数据。他认为九巴公司及运输署应该咨询及尊重议员的意见。

53. 何华汉议员建议效法轻铁的收费模式，在巴士站加设八达通

机，实施双向分段收费。

54. 关浩洋议员表示，开会前数天才收到运输署的文件，认为运输署欠缺沟通的诚意，并重申他不理解运输署为何在通车后调整土瓜湾区的巴士路线。

55. 运输署吴翰礼先生的响应综合如下：

- (1) 九巴 30X 号线行走市区繁忙路段，以现时的技术水平而言，实施双向分段收费对巴士运作及现有使用该线的乘客会造成不便，该署会继续与九巴公司研究改变收费模式的可行性；
- (2) 根据调查所得数据估计，现时每日有少于 100 名乘客由黄埔区乘搭九巴 212 号线前往伊利沙伯医院。九巴 212 号线在通车后营运困难，若不善用巴士资源，难以改善整体巴士服务；
- (3) 就以专线小巴服务替代九巴 212 号线的建议，该署会与有关小巴营办商沟通，了解其营运资源及收费能否切合乘客的需求；
- (4) 是否调整九巴 212 号线的收费属九巴公司的商业决定；
- (5) 根据调查显示，通车后居民出行模式已改变，追求准时及稳定服务的乘客会换乘铁路，对巴士服务需求下跌，令巴士乘客量下跌的趋势明显。在重组计划中，运输署要求巴士公司为取消的巴士路线提供替代服务，减少重组巴士路线对乘客的影响；以及
- (6) 巴士车厢空间狭窄，八达通读卡器的收费安排难以与铁路在车站大堂装设的出入闸机作比较。

56. 九巴公司梁宏昌先生表示，根据九巴 64K 号线实施双向分段收费的经验，巴士上落乘客时会形成樽颈位，延长上落乘客时间。九巴 64K 号线行走乡郊地区，故对路面交通影响不大，惟九巴 30X 号线行走市区繁忙路段，因此必须小心研究双向分段收费的建议。此外，巴士车长的观察属主观的看法，根据该公司的数据显示，九巴 212 号线与通车前相比，乘客量跌幅近七成，最新的乘客量数字可于会后提供。

57. 何显明议员表示，在「2 元乘车优惠计划」下，政府需补贴全

资车费的差额，鼓励市民换乘较昂贵的九巴 30X 号线，变相有利巴士公司。此外，他认为八达通科技已落后，建议运输署参考外国巴士上落车各拍卡一次的做法，相信其他科技可做到双向分段收费。

58. **杨永杰议员**表示，运输署应考虑整体交通，如要取消巴士路线，应尽量减少有关改动对市民的影响。他期望运输署能提供其他方案，而非取消巴士路线。

59. **运输署吴翰礼先生的响应综合如下：**

(1) 「2 元乘车优惠计划」下，就专营巴士公司因推行优惠计划而少收合资格长者的车费，政府会发还有关差额，即 2 元与半价车资的差额；

(2) 该署会继续与巴士公司研究双向分段收费的安排；以及

(3) 根据指引中调减班次的准则，该署会仔细考虑及评估九巴公司缩减巴士班次的申请。

60. **九巴公司李侃陵先生**表示，九巴 212 号线的乘客量跌幅显著，因此才申请取消该线。公司备悉议员就双向分段收费及调减车资的意见，并会继续研究提供车费优惠。

61. **李慧琼议员**要求以交运会名义致函运输署署长，反映议员意见。

62. **主席**总结各委员的意见，表示议员一致反对取消九巴 212 号线，并认为有关的替代服务不足够，促请运输署及九巴公司研究其他方案，再交予交运会考虑，以及吩咐秘书处致函运输署署长，反映议员的意见。

(会后补注：秘书处已按主席指示，于 2017 年 3 月 14 日以交运会名义，致函运输署署长。)

关注 5M 号电容巴士行驶时间及充电设施 (文件第 05/17 号)

63. **主席**表示，秘书处已在会议前将运输署及九巴公司的书面回复(即席上文件第 4 号及第 5 号)送交各议员省览。

64. **何华汉议员**阐述文件第 05/17 号，并向九巴公司查询是否因电容巴士充电设施存在危险而搁置工程。他对在会议前没有收到运输署及九巴公司的详细回复表示失望。

65. **杨永杰议员**要求九巴公司交代电容巴士充电设施的安全性问题。他认为，即使电容巴士暂未投入服务，九巴公司亦应调配资源，增加九巴 5M 号线的班次，以应付乘客的需求。

66. **运输署高级运输主任/巴士调整及计划施淑慧女士**综合回应如下：(1) 该署一直与环保署、机电工程署及九巴公司群策群力，引进电容巴士，该署亦十分关注电容巴士的安全性；(2) 两个星期前，该署与九巴公司的代表试坐电容巴士时，九巴公司表示现阶段需回收及优化德朗邨的充电设施；(3) 运输署及环保署会监察上述工程的进度，九巴公司预计在 4 月中完成组件装嵌后，便开始培训职员，期望尽快展开电容巴士行驶测试；以及(4) 当电容巴士开始行驶测试，九巴公司会增加一部巴士，行走九巴 5M 号线，届时会因应市民的需要，加密九巴 5M 号线的班次。

67. **九龙巴士(一九三三)有限公司首席车务主任梁宏昌先生**表示，电容巴士会在符合安全标准的情况下才投入服务。

68. **何华汉议员**要求，运输署及九巴公司解释电容巴士及其充电设施存在什么安全性问题及公开优化工程的具体细节。

69. **梁婉婷议员**表示，电容巴士充电设施工程延误对市民造成不便，强烈不满署方没有主动交代延误的原因。此外，她促请署方交代工程的进度及电容巴士行驶测试的时间表。

70. **杨永杰议员**要求，运输署及九巴公司确保电容巴士通过安全测试后，方可接载市民。此外，他认为现时九巴 5M 号线的服务供不应求，因此要求加密巴士班次，并指出此项要求跟电容巴士暂时未能投入服务并无关系。

71. **九巴公司梁宏昌先生**强调，电容巴士必定通过有关部门的审批及符合安全标准的情况下，才投入服务。

72. **运输署施淑慧女士**表示，该署正为九巴 5M 号线进行乘客量调

查，将因应调查结果及市民的实际需要，调整九巴 5M 号线的班次。

73. **主席**促请运输署及九巴公司响应电容巴士的安全问题及落实电容巴士行走九巴 5M 号线的进度。

74. **杨永杰议员**查询，九巴公司如何解决在交通挤塞时，电容巴士耗尽电池，以致无法行驶的问题，以及如何确保该巴士在充电及行驶时不会爆炸。

75. **运输署施淑慧女士**综合回应如下：(1) 九巴 5M 号线比较短途，遇上严重行车阻塞的机会较低，而且电容巴士的电池足够应付该程巴士全程路线的用电。在电容巴士测试期间，九巴公司将会安排两部正常的单层巴士作后备，在紧急的情况下投入九巴 5M 号线运作，及在必要时出动救援车辆；(2) 在电容巴士测试期间，运输署及九巴公司会作出适时检讨，以及响应议员的要求；以及(3) 运输署会与环保署及九巴公司讨论后，再通知议员有关电容巴士行走九巴 5M 号线的行驶时间表及落实进度。

76. **何华汉议员**再次要求署方及九巴公司交代电容巴士及其充电设施存在什么安全问题，以致需要搁置有关工程。他强烈不满署方就电容巴士及其充电设施的安全问题的响应，并要求以交运会名义致函部门署长，要求解释电容巴士及其充电设施的安全问题。

77. **主席**表示，由于文件第 05/17 号并没有要求运输署及九巴公司就电容巴士及其充电设施的安全问题作出响应，该署及九巴公司未能立即回应议员的提问，因此接纳**何议员**的提议，并指示秘书处在会后跟进**何议员**的提议。

(会后补注：秘书处已按主席指示，于 2017 年 3 月 28 日以交运会名义，致函环保署署长。)

建议增设启德来往长沙湾巴士路线 (文件第 06/17 号)

78. **主席**表示，秘书处已于会前将九巴公司的书面回复(即席上文件第 6 号)送交各议员阅览，并请**副主席**暂代主持会议。

79. **何华汉议员**阐述文件第 06/17 号，并建议来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线总站，由九龙城延伸至深水埗或长沙湾。

80. 梁婉婷议员表示，乘客可在太子道东彩颐花园巴士站乘搭新巴/城巴 796C 号线、九巴 98C 号线或九巴 296C 号线前往长沙湾，但对启晴邨居民而言，步行至该巴士站最少需时 5 至 10 分钟，德朗邨居民步行至该巴士站则需时 15 至 20 分钟，不便启德新区居民外出。

81. 运输署施淑慧女士的回应综合如下：(1) 就增设来往启德及长沙湾的巴士路线，该署早前已提供答复给相关议员。在 2017-2018 年巴士路线计划中，该署亦提供了 3 条新巴士路线，以加强启德新区的交通配套；(2) 就延伸来往启德邮轮码头及九龙塘又一城的巴士路线总站，该署备悉何议员的意见，并会向巴士路线发展科反映有关提议；以及(3) 就启德新区居民需步行一段时间前往巴士站的情况，碍于启晴邨、德朗邨与太子道东的距离，现时无法在中间点增设一个巴士站，或是增加一条新的巴士路线。倘若居民乘搭九巴 24 号线，可在太子道东西行，换乘九巴 2A 号线，前往美孚及长沙湾。

82. 梁婉婷议员表示，九巴 24 号线脱班情况严重，而且换乘巴士有碍行动不便的居民出入。她指出，现时议员并不是要求加开一条新的巴士路线，只是建议延长新巴士路线的行走路线。

83. 运输署施淑慧女士备悉梁议员的要求，并会与巴士组再作商议。

要求改善 5D 巴士班次稀疏事宜 (文件第 07/17 号)

84. 副主席表示，秘书处已于会前将九巴公司的书面回复(即席上文件第 7 号)送交各议员阅览。

85. 梁婉婷议员阐述文件第 07/17 号，并补充区内不少学生需要乘搭九巴 5D 号线前往学校。

86. 余志荣议员表示，九巴 5D 号线是本区居民前往德福花园的重要交通工具，居民投诉九巴 5D 号线的班次稀疏，要求增加班次，以将候车时间由 25 至 30 分钟缩减至 20 分钟。

87. 运输署署理高级运输主任/ 九龙城许良芬女士表示，九巴 5D 号线于 2 月 6 日正式改为全日服务，繁忙时间及非繁忙时间的班次分别为 15 至 25 分钟一班及 30 分钟一班。该署关注此线路的乘客需求，现正安排进行实地调查，并会与九巴公司商讨有需要时加强服务，配

合市民的需要。

88. 九巴公司梁宏昌先生表示，九巴 5D 号线实施全日行驶约有一个月，该公司现正审视在繁忙及非繁忙时段的乘客量，并会与运输署紧密协调，因应乘客量，研究该线是否有进一步改善空间。

89. 张仁康议员表示，在非繁忙时间遇上塞车情况，候车时间恐由 30 分钟变成 45 分钟。他指出，在非繁忙时间维持 25 分钟一班车是最低要求。

90. 运输署许良芬女士表示，该署会与九巴公司商讨及检视非繁忙时间的运作安排。

91. 副主席总结各委员的意见，并促请运输署严密监管九巴公司的运作，令市民更满意九巴公司的服务。

要求关注土瓜湾江西街巴士站安全问题 (文件第 08/17 号)

92. 副主席表示，秘书处已于会前将巴士公司的书面回复(即席上文件第 8 号及第 9 号)送交各议员阅览。

93. 林博议员阐述文件第 08/17 号。他指出，九巴公司表示可将巴士站移约 4 米，但他忧虑此举或会影响其他巴士站或小巴士站的运作。他提出两项建议：(1) 扩阔行人路，拉远旧式楼宇柱梁与巴士站的距离；以及(2) 加设防撞栏。他表示，现时该处设有提示牌，提示司机小心靠站，但该提示牌并不显眼，难以察觉。

94. 杨永杰议员的意见综合如下：(1) 该处设有多个巴士站，倘若数辆巴士同一时间靠站，将某些巴士站移约 4 米亦未能解决巴士撞到附近楼宇柱梁的问题。为安全起见，他同意林议员所言，扩阔行人路；以及(2) 巴士公司的书面回复中提及巴士站重组方案，他认为巴士站重组方案牵涉巴士路线的改动，对整个社区的影响很大。扩阔行人路便能够解决问题，建议部门及巴士公司避难就易。

95. 运输署许良芬女士的意见综合如下：(1) 该署关注巴士靠站时的安全问题，曾到马头围道与安徽街及江西街交界实地视察。现时巴士公司将接近旧式楼宇柱梁的巴士站，即九巴第 75X 号线的巴士站，向马头围道往安徽街方向移了 4 米，以确保巴士可安全靠站；以及(2)

该署会与巴士公司检视现时的安排及研究是否有其他更可行的方式，包括迁移巴士站，以确保巴士运作安全及尽量减少对现有乘客的影响。

96. 九巴公司梁宏昌先生表示，暂时会将九巴 75X 号线及 93K 号线的巴士站向马头围道往安徽街方向移 4 米，以防止巴士靠站时撞到附近旧式楼宇的柱梁。长久而言，他建议将部分巴士站移动约六、七十米。

97. 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司高级公众事务主任钟佩怡女士表示，该公司已检视马头围道近江西街的巴士站，现时城巴/新巴 796X 号线及 N23 号线的巴士站位置及行车情况，并没有构成危险。该公司备悉委员对巴士站安全问题的意见，并会配合政府部门，研究是否有其他可行方案，以改善巴士站的安全问题。

98. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士表示，扩阔行人路或加设防撞栏的建议，某程度上会影响车流，但该署会从整体交通运输作出考虑。现时的方案是把巴士站移动几米，该署会检视现有安排是否合适，并研究会否有其他更可行的方法。

99. 杨永杰议员表示，把巴士站向移动六、七十米，或会带来争议。若是把巴士站移到山西街的位置，该处受雨水困扰，并不是一个理想的候车地点。他认同运输署李小姐所言，先检视迁移巴士站的方案是否可行，然后再研究解决办法，包括扩阔行人路等。

100. 九巴公司梁宏昌先生备悉议员的意见，并表示迁移巴士站是初步意见。该公司会实地视察，再作安排。

龙翔道道路改善工程及兴建横跨龙翔道及龙翔道西行至塞拉利昂隧道公路北行连接路的行人天桥 (文件第 09/17 号)

101. 地政总署高级产业测量师/黄大仙陈清扬先生阐述文件第 09/17 号。

102. 路政署高级区域工程师 /一般职务(2)梁祖明先生补充，因应运输署早前完成的交通影响研究，路政署就此道路工程进行了可行性研究报告。顾问公司苏先生会介绍工程细节。

103. 艾奕康有限公司交通运输(交通运输规划)执行董事苏洪德先

生就文件第 09/17 号中的附件简介如下：

- (1) 于龙翔道东行线增设减速带及在减速带内增建巴士站；改善通往塞拉利昂上二号主配水库的路口；
- (2) 于龙翔道西行线增设巴士停车处及加速带；以及
- (3) 兴建横跨龙翔道及龙翔道西行至塞拉利昂隧道公路北行连接路的行人天桥，以连接有关用地，龙翔道两旁行人路及前往塞拉利昂隧道公路北行连接路的行人路。

104. **何显明议员**的意见综合如下：(1) 感谢部门采纳区议会的意见，更改拟建行人天桥的设计，以接驳龙翔道公园，方便其他居民使用；(2) 文件提及这天桥将由发展商负责建设，他希望部门提醒发展商兴建楼宇时，必须考虑龙翔道的噪音对其住户的影响；(3) 赞成兴建有盖的行人天桥，但不建议密封式的天桥设计，因为该处地方较偏僻，若然是密封式的天桥设计，恐怕会容易发生罪案；以及(4) 建议尽早完成及开放拟建的行人天桥。

105. **地政总署陈清扬先生**表示，将来发展商需就这个发展项目进行噪音影响评估，并会根据评估报告推行发展项目。他表示，由于发展项目相当大规模及复杂，预计住宅项目的工程时间需时 7 至 9 年，至于天桥落成方面，该署会在拟订卖地条款时，咨询相关部门，包括运输署及路政署，亦会咨询民政事务处，相信在咨询期间，各持份者可以将意见表达，该署会尽量配合。

106. **路政署梁祖明先生**表示，天桥的初步概念设计为有盖行人天桥，并不是密封式行人天桥。

107. **副主席**查询，行人天桥是由政府还是私人屋苑的管理公司管理，若然由政府管理，恐怕这条有盖的行人天桥会成为露宿者聚集的地方。

108. **地政总署陈清扬先生**表示，初步而言，行人天桥供市民使用，所以未来应该会由相关政府部门负责管理，但有部分的行人天桥可能接入屋苑，供屋苑居民使用，因此，该部分的行人天桥有机会交给私人屋苑管理公司管理，详细情况需要与部门商讨。

「人人畅道通行」计划的下一阶段 (文件第 10/17 号)

109. 路政署总工程师吴伟强先生以投影片阐述文件第 10/17 号。

110. 何显明议员的意见及查询综合如下: (1) 横跨联合道近联福道的行人信道(结构编号 KF25) 加建升降机后, 行人使用量增加, 但由于该天桥为密封式设计, 曾经出现打劫及风化案, 希望路政署日后可改善天桥设计, 以减少罪案发生; (2) 就横跨联合道近联福道的行人信道(结构编号 KC01), 投影片上显示的 B 点属于康文署管辖范围, 该处现时没有花草树木, 施工相对容易; 以及(3) 建议部门就投影片上显示的 A 点与香港浸会大学商讨收地的问题, 期望施工时无需收窄联合道路面。

111. 邝葆贤议员的意见及查询综合如下: (1) 观塘线延线通车, 加上「海滨南岸」及「维港·星岸」入伙, 预计横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街的行人信道(结构编号 KF107)人流量会增加, 但该行人通道的斜道很长, 不方便行人使用; (2) 质疑在该处兴建升降机是否最合适的做法, 并指出该处有不少行人在不合适的地方横过马路。她已致函运输署, 要求在红磡南道对出位置设置行人过路处; (3) 使用行人天桥时, 行人未能在红鸾道位置横过马路, 需要经港铁黄埔站 A 或 B 出口方向, 若升降机出口在天桥楼梯的前端会较现时建议的位置方便, 但不确定会否有设计上的困难; 以及(4) 重申设置行人过路处最能方便行人使用。

112. 吴宝强议员的意见综合如下: (1) 九龙城区有不少长者, 加上日后旧机场发展及沙中线投入服务后, 相信横跨太子道西近狮子石道行人信道(结构编号 KS8)的使用人次会增加, 因此支持在该位置加建升降机; (2) 根据初步评估, 工程会影响行人道路, 但太子道西、狮子石道的入口位置路面宽阔, 相信对行人的影响不大; 以及(3) 工程或需征用由康文署管辖的小型花园, 但该花园的使用率低, 相信对居民影响不大。

113. 张仁康议员的意见综合如下: (1) 红磡邨及黄埔新邨内有不少长者, 居民使用横跨红磡道近戴亚街的行人信道(结构编号 K64)时, 需步行 73 级楼梯或很长的斜道, 非常不便; (2) 黄埔站投入服务后, 上述天桥多了行人使用; (3) 在上一阶段阶段的「人人畅道通行」计划中, 他已经提出在上述天桥加建升降机, 惟当时未能纳入首阶段计划, 交运会一致同意列为替补方案, 因此他要求将上述天桥纳入今个阶段

的其中一个兴建项目。

114. **杨永杰议员**的意见及查询综合如下：(1) 由于居民需要步行很长的斜道才到达乐民新邨，提议在该处兴建升降机，但不确定乐民新邨的楼梯/斜道是否符合计划的条件；(2) 建议以行人信道的人流及工程的可行性，作为评估兴建项目优先次序的准则；(3) 同意**何议员**就横跨联合道近联福道行人信道(结构编号 KC01)的意见，该处的人流在众多项目中排行第二，只要轻微调整设计，相信可减低工程难度；(4) 同意**吴议员**的意见，认为横跨太子道西近狮子石道行人信道(结构编号 KS8)的工程是可行的；以及(5) 是次会议未必适合决定各个项目的优先次序，希望部门听取更多的意见后，再作评估。

115. **萧亮声议员**要求运输署提供最高小时人流的统计方式及调查时间。他表示，每个地区行人通道的使用情况各有不同，以横跨界限街近基堤道行人信道(结构编号 KF111)为例，最多人使用的时间为早上上学、上班时段。

116. **林德成议员**的意见综合如下：(1) 同意**张议员**就横跨红磡道近戴亚街行人信道(结构编号 K64)的意见，指出该天桥连接 3 个地区，该斜道又长又斜，兴建升降机可方便行人使用；以及(2) 横跨佛光街近和衷街行人信道(结构编号 KS21)的人流多，特别是附近居民会到佛光街公园晨运，建议部门优先考虑以上两个项目。

117. **路政署吴伟强先生**综合响应如下：(1) 路政署委托了运输署在附件三所列出的行人通道进行人流统计。运输署根据经验，于人流最高的两小时统计人流，每 15 分钟统计 1 次，再计算出最高的每小时人流量，相信以上估算能如实反映最高人流时段的人流数量；(2) 由于横跨联合道近联福道的行人信道 (结构编号 KC01) 并非由路政署负责维修及保养，故加建升降机时必须不涉及收地。从投影片所见，建议加建升降机的位置贴近私人用地地界，由于行人路面狭窄，工程或需收窄现有行车道以设置升降机，技术上非常困难。如果交运会拣选了该项目，署方会聘请顾问公司再作进一步研究，亦会和香港浸会大学商议工程实施安排，若研究显示有关工程技术上不可行，署方会向交运会汇报；以及(3) 「人人畅道通行」计划旨在为现有的行人天桥、行人隧道及高架行人道路加建升降机，以方便市民使用行人过路设施。议员建议为乐民新邨的楼梯/斜道加建升降机，然而，该楼梯/斜道位于屋邨范围内，并没有横跨由路政署负责维修及保养的公共道路，亦非行人天桥、高架行人道或行人隧道，因此不符合「人人畅道通行」

计划的涵盖范围，未能纳入「人人畅道通行」下一阶段计划内。

118. **主席**指出，各位委员对各个项目的意见不一，并未达成共识，促请各位委员列出三条行人通道的优先次序，让部门可以对项目作出进一步评估及研究其可行性。

119. **邝葆贤议员**指出，委员尚未达成任何共识，若需在会上列出三条行人通道的优先次序，相信有一定的困难，建议在下次会议再作决定。

120. **主席**建议以传阅文件的方式，让各委员表达意见，寻共求识，让部门能够加快此项目的进度。

121. **萧亮声议员**建议在基堤道、太子道西的私人行人天桥加建升降机，以接驳港铁旺角东站，方便居民使用。

122. **杨永杰议员**建议以人流及工程可行性来决定三个项目的优先次序，并同意**主席**的意见，以传阅文件的方式收集意见，达成共识。

123. **张仁康议员**的意见综合如下：(1) 在上一次交运会会议中已经跟进横跨红磡道近戴亚街行人信道项目(结构编号 K64)，要求在是次会议得出项目的优先次序；(2) 不反对在两星期内以传阅方式表达意见；以及(3) 文件第 10/17 号的附件三内列出七个项目，四个项目的可行性为相对困难，三个项目则为非常困难。若果剔除三个可行性为非常困难的项目，就只剩下四个相对困难的项目，议员在这四个相对困难的项目中，挑出三个排列优先次序会比较容易。

124. **邝葆贤议员**指出，若果运输署将会在船景街对开位置设置行人过路处，便不需为横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街行人信道(结构编号 KF107) 加建升降机，让其他更有需要的行人通道可加建无障碍通道。相反，若果该处没有地面行人过路设施，区内居民则需要使用设有升降机的行人天桥。她查询在该处加设行人过路处的可行性。

125. **关浩洋议员**表示，委员对各持己见，加上部分委员提出新的建议项目及替代方案，认为不宜在是次会议中决定项目的优先次序。因此，他同意**主席**的意见，以传阅文件的方式收集意见。

126. **何显明**议员的意见及查询综合如下: (1) 同意**杨**议员以人流决定项目的优先次序; (2) 反对**张**议员的意见, 认为工程非常困难是路政署要解决的问题, 不可因此而要市民承担不便; 以及(3) 查询横跨联合道近联福道行人信道项目(结构编号 KC01)附近的交通交汇处及行人过路处曾否发生交通意外, 以便评估该项目之必要性。

127. **吴宝强**议员的意见综合如下: (1) 同意**何**议员的意见, 并指出, 路政署对各个项目的初步评估全部都是「相对困难」或「非常困难」, 认为部门应迎难而上; 以及(2) 九龙城区内正进行沙中线及社区重建等项目, 要求该署评估完成上述工程后的行人使用量, 以客观的标准评估项目。

128. **潘国华**议员查询将项目排列优先次序的原因, 以及升降机建造成本是否列入评估准则之一, 并同意以传阅文件方式让各委员表达意见。

129. **运输署工程师(红磡) 李咏芝**女士就红磡南道对出设置行人过路处的回应如下: 经初步实地视察, 该处有不少行人不使用行人天桥, 并在没有行人过路处的情况下, 横过红磡南道, 情况不太理想。设置该行人天桥旨在提供合适、安全及不影响交通的行人过路设施。该署现正检视该处的交通管理措施, 以防止行人在不合适的地方横过马路。改善后的行人天桥将连接至新屋苑的行人天桥, 预计行人使用量会明显增加。由于在该处设置行人过路设施, 有可能影响该处的交通情况, 加上附近已经设有一个不影响交通的行人过路处, 因此初步并不建议再设置新的行人过路处。

130. **路政署吴伟强**先生综合响应如下: (1) 计划的工程费用是以整体拨款项目支付, 每区只可以拣选不多于三个项目在「人人畅道通行」下一阶段计划推行, 而每个加建项目的造价上限为 7,500 万元, 文件第 10/17 号附件三所列出供委员考虑的所有加建升降机建议的估计造价, 均不超过 7,500 万元; (2) 基堤道横跨太子道西接驳港铁旺角东站的行人天桥是否符合「人人畅道通行」计划的要求, 需进行初步研究后才能确定; 以及(3) 邀请各位委员尽快达成共识, 列出项目的优先次序。

131. **主席**决定在十四天内以传阅文件的方式, 收集议员的意见, 让路政署可以加快「人人畅道通行」计划的下一阶段进度。

(会后补注：秘书处已按主席指示，于 2017 年 3 月 16 日致函各位委员，邀请各位委员就「人人畅道通行」计划的下一阶段提交加建升降机的新建议予路政署作初步研究。)

反对在景云街休闲小径改作临时重置公众码头 (文件第 11/17 号)

132. 主席表示，秘书处已于会前将部门的书面回复(即席上文件第 15 号)送交各议员阅览。

133. 潘国华议员的意见综合如下：(1) 现时九龙城码头设有旅游巴停车场，不少旅游巴在该处附近上落客。早前部门表示，中九龙干线兴建后，旅游巴停车场会在码头附近继续开放，但委员后来得知，九龙城码头附近的停车场的旅游巴停泊位，将会搬至伟恒昌新邨旁边，该停泊位的出入位置都会经过伟恒昌新邨；以及(2) 假如旅游巴不能在九龙城码头现有的位置停泊，加上马头角公众码头将会拆卸，在景云街休闲小径临时重置，即是旅游巴会在伟恒昌新邨、景云街及贵州街上落客。现时景云街的交通已经非常挤塞，相信居民不能接受有关安排。

134. 关浩洋议员的意见综合如下：(1) 现时九龙城码头并没有足够空间容纳旅游巴及旅客，根据席上文件中显示的图则，拟重置的临时码头的面积比现时的九龙城码头狭小，担心是否有足够的空间应付大量旅游巴上落客。假如临时码头应付不了如此庞大的交通流量，旅游巴或会挤拥至景云街的公众码头，加重该处的交通负荷；以及(2) 理解部门一直推行多个公众参与活动及咨询公众意见，但区内的旅游巴问题一直无法解决，因此向当局反映委员对区内交通流量及整体安全的忧虑。

135. 吴宝强议员表示，海心区的交通挤塞情况严重，旅客时常逼满行人道路，当区居民往往被迫走在马路上。若果中九龙干线工程的开展令更多旅游巴及游客涌到海心区，部门应该在落实方案前进行公众咨询。

136. 路政署吴伟强先生的响应综合如下：(1) 过去多年的公众参与、咨询及刊宪过程中，并没有收到有关在景云街休闲小径临时重置公众码头的意见。由于行政长官会同行政会议已授权进行此项工程，路政署已按现有的计划进行招标。因应议员最新的关注，该署会与部门商讨进一步优化有关计划的可行性；(2) 该署早前已就工程完成交

通影响评估，在工程开展时，该署会联同承建商设立社区联络小组及交通管理联络小组，商讨具体的临时交通安排，该署并会在实施重要的临时交通安排前，按需要咨询委员会或相关区议员的意见。

137. **路政署主要工程管理处高级工程师林文山先生的补充综合如下：**(1) 就议员担心因应临时交通措施，将旅游巴带到贵州街一带的问题，该署将保留新码头街靠近翔龙湾一带的上落客区，并加强行人道的接驳；(2) 有关码头预计在中九龙干线动工后的第三年搬迁，因此有足够的时间评估当时的交通流量及人流，以及与议员商讨临时改道措施的安排；(3) 就临时码头是否有足够空间供旅客等候上车的问题，该署会扩阔景云街休闲小径侧的位置，以及建设有盖行人通道，以保障行人安全；以及(4) 就海心区内旅客对市民的影响，该署会在实施主要的临时交通安排前进行咨询。

138. **潘国华议员的意见综合如下：**(1) 担心工程开展后，难以再有改动，促请部门在动工前作出修正；(2) 部门表示保留翔龙湾侧的上落客区，但旅游巴停车场及码头已搬迁，因此旅游巴并不会使用该上落客区；以及(3) 质疑扩建景云街码头，会否比现时九龙城码头的上落客区宽敞，同时担心有关改动会令景云街码头的挤迫情况更严重。

139. **路政署吴伟强先生的响应综合如下：**(1) 工程开展后，路政署、警务处、运输署及其他相关政府部门的代表会组成交通管理联络小组，以评估承建商建议的临时交通改道措施，及在实施相关措施之前，按需要征询交通及运输事务委员会或相关区议员的意见；以及(2) 现时仍处于招标的阶段，若在短期内能达成共识，该署会考虑把拟改动的措施加入合约条款。如未能赶及在截标前把拟改动的措施加入合约条款，该署会在实施相关措施前，与区议会及相关区议员充分沟通及协调，以期减少工程对当区居民的影响。

140. **潘国华议员表示，**即使没有临时码头，船只只会自行物色附近合适的码头靠岸，认为无需在景云街休闲小径重置临时码头。

141. **主席**促请部门慎重考虑议员的意见，以免实施相关措施后，令交通情况恶化。

关注文福道国际学校接送车辆严重阻塞交通 (文件第 12/17 号)

142. **主席**表示，秘书处已于会前将部门的书面回复(即席上文件第

10 至 11 号)送交各议员阅览。

143. 郑利明议员阐述文件第 12/17 号。

144. 教育局总学校发展主任(九龙城)程耀源先生的响应综合如下：该局去年已促请有关学校就学生上学的交通安排，作出适当的规划。该校已聘请交通顾问公司作出研究，计划要求家长安排子女使用校巴或公共交通工具往返校园，并会与邻近学校作出配合，考虑安排学生在不同时段放学，以达分流的效果。

145. 运输署工程师/九龙城张志华先生表示，该学校对出的路段较为宽敞，可供车辆上落客而不阻碍交通。

146. 香港警务处九龙城区交通队主管布耀华先生表示，由 2016 年 9 月 1 日开学至今，上址总共接获 26 宗有关汽车阻塞的投诉，与整个九龙城相比，投诉情况轻微。

147. 主席表示，除了国际学校外，未来亦有不同的屋苑入伙，希望教育局、警务处及运输署能紧贴区内的交通情况。

建议引入新方法打击违例泊车、关注红磡曲街、必嘉街、老龙坑街、温思劳街、宝其利街及明安街违泊问题及强烈要求处理广播道及金城道违例泊车问题 (文件第 13/17、14/17 及 15/17 号)

148. 主席指议程十四至十六均与区内违例泊车问题有关，为使会议更畅顺，宜一并讨论，席上议员同意合并讨论。

149. 郑利明议员阐述文件第 13/17 号，并建议向持续违泊的车主发出多张告票，以鼓励车主使用公共停车场，解决日趋严重的违泊问题。

150. 林德成议员阐述文件第 14/17 号，并要求警方汇报实地视察的情况。

151. 何显明议员阐述文件 15/17 号，并要求警方严厉执法。

152. 香港警务处秀茂坪警区交通队主管何志坚先生指出，警方在毋须修改法例下，引入不同科技产品，以协助警方执行交通条例，例如曾引入录像系统、超速侦察或自动车牌识别系统等，但郑利明议

员建议的抄牌系统，必须先修改香港法例第 237 章《定额罚款(交通违例事项)条例》。由于当中牵涉范围甚广，未必适合在区议会的层面讨论。此外，该系统只能识别违泊车辆的车牌，有别于能够识别违法驾驶者的超速或自动车牌识别系统。

153. **警务处布耀华先生**指出，经实地视察所得，早上 9 时至 10 时，是殡仪馆出殡的高峰期，加上很多旅游巴驶入老龙坑街及畅行道，导致畅通道或红磡新发展区交通挤塞。此外，温思劳街由两条行车线变为一条行车线，形成樽颈位，建议在该处收窄行人路，增加一条行车线，以加快交通流量。

154. **李慧琼议员**指出，由于政府无法解决泊车位不足问题，经立法会商讨后，其所属政党现阶段暂时反对增加定额告票的金额。

155. **郑利明议员**的意见综合如下：(1) 对警方的响应表示不满，认为现行法例已经过时，警方应与时并进，修改法例并引入新科技，解决违例泊车及行车阻塞问题；以及(2) 不同意泊车位不足是违泊问题严重的主因，指出现时违例泊车定额罚款比停车场收费低，导致定额罚款的阻吓力不大。

156. **何显明议员**表示，九龙塘区在泊车位充足的情况下，市民仍然违例泊车，导致金城道交通挤塞，建议警方加派人手到该处执法。

157. **邝葆贤议员**的意见综合如下：(1) 现时泊车位不足，不利驾驶人士，但巴士公司削减巴士路线，同时不利市民使用公共交通工具，因此是整个运输系统出现问题，在区议会层面无法解决；(2) 以置地广场外违泊情况为例，警方往往选择性抄牌，只针对年纪大的市民，导致定额罚款的成效不彰。她提议引入新的抄牌科技，加强执法的成效，以解决黄金地段违泊及行车阻塞的问题。

158. **警务处何志坚先生**表示会向警方反映委员会的意见。此外，由于铜锣湾违泊问题属港岛区警方管辖范围，九龙区警方无法处理。

159. **主席**表示希望警方尊重法律精神，执法时一视同仁，确保违泊人士受现行法例约束。

要求联福道及联合道交界加上白色行车线 (文件第 16/17 号)

160. 何显明议员阐述文件第 16/17 号，并补充有些不守法的驾驶者，在左转专用车道直驶，建议在左转专用车道加上向左的道路标记，以及在另外两条车道加上向前直去的道路标记。

161. 运输署张志华先生备悉议员的意见，并会研究加设有关道路标记的可能性。

要求港铁九龙塘站加设付费通道核准机 (文件第 17/17 号)

162. 何显明议员阐述文件 17/17 号，并要求在港铁九龙塘站加设付费通道核准机。

163. 港铁公司公共关系经理一对外事务杨莉华女士综合回应如下：(1) 在港铁车站加设新设施需评估会否影响车站的人流，以及考虑在紧急情况下如何疏导乘客；以及(2) 于 1 月 18 日起，美孚站近 G 出入口加设两台付费通道使用核准机，让乘客只需以八达通在核准机上拍卡，在入闸后 20 分钟内可免费经车站付费区由车站其他出入口离开。现时两线的非付费区并非完全贯通，因此公司试行在美孚站引入「付费通道使用核准机」，付费通道使用核准机将安装于西铁线付费区大堂近 G 出入口，公司需要留意使用情况再作检讨，暂未有计划于其他车站安装此设施。

164. 何显明议员向港铁公司查询，会否研究或是完全不会考虑其建议。

165. 港铁公司杨莉华女士表示，要先检讨现时美孚站的试行计划，才可决定会否在其他车站设置付费通道使用核准机，因此暂时未有在其他车站设置计划。

166. 主席查询港铁公司何时订出进一步的计划。

167. 港铁公司杨莉华女士表示，新设施由 1 月 18 日开始投入运作，只经过一段短时间，相信需要更多时间检讨使用情况。

168. 港铁公司车务经理－观塘线及荃湾线汤济明先生补充，该计划牵涉到自动付款收费系统，必须小心处理，希望议员谅解港铁公司需要更多时间作出研究及检讨。

169. **何显明**议员指出，落实加设付费通道核准机时间表对九龙塘交通非常重要，因九龙塘站是东铁线及观塘线的转车站，附近亦有巴士交汇处及两所大学，加上窝老打道路面人流量高，贯通九龙塘站出入口有助疏导人流。另外，他不同意设置核准机会大大增加九龙塘铁路站内的人流。

170. **主席**促请港铁公司日后积极与相关议员跟进及联络。

171. **港铁公司杨莉华女士**表示，检讨新设施的使用情况时，会参考议员的意见。

要求加强港铁车厢及车站的逃生安全指引 (文件第 18/17 号)

172. **主席**指秘书处已在会议前将部门的书面回复(即席上文件第 12 号)送交各议员省览。

173. **吴奋金**议员阐述文件第 18/17 号，并要求港铁公司加强教育市民如何在事故发生时逃生。

174. **港铁公司汤济明先生**的响应综合如下：(1) 港铁公司对纵火事件非常关注，因此成立一个高级别检讨委员会，由港铁公司的两位总监，包括车务部总监刘天成先生及技术工程总监颜永文先生共同带领，以全方位检讨与事件有关的细节，包括处理铁路网络的安全程序及检视市民关注的车站内设计、通风系统、加装闭路电视、员工培训等；(2) 委员会亦会检讨与乘客及公众沟通方式，为公众提供的一般安全资讯的指引；(3) 港铁公司已委任两位独立专家顾问，包括何兆鏐教授及工程师 Peter Bressington，向委员会提供专业意见；(4) 预计在 4 月会向政府提交委员会的检讨报告；(5) 目前车站及车厢的消防设备完全符合当年设计建筑时的消防条例要求，每卡列车配备两支粉剂灭火筒及标志指示灭火筒的位置，车站月台亦配备灭火筒；(6) 港铁公司所有车站员工，在入职时需接受火警训练，并且每三年重温火警课程，港铁公司亦会与消防处、警方合作，每年举行不少于 12 次的防火演习；以及(7) 现时每个车站的客务中心均免费派发「日日安全搭港铁」小册子，介绍在列车上发生火警时，如何安全地离开车厢。

175. **港铁公司杨莉华女士**表示，港铁公司除了成立高级别检讨委员会外，因应是次的事件，公司已检视车厢内安装闭路电视或相辅设施的安排。现时有 35%的港铁列车已安装闭路电视系统，随着用以取

代行走市区线第一代列车的 93 辆新购置列车和沙田至中环线新列车投入服务，该比例将逐步增加至 85%。所有新列车服务将安装闭路电视系统，并将安排 93 辆新列车行走市区线，加上未来沙中线新列车服务，预计设有闭路电视系统的列车比例将增加至 85%。

176. 主席表示区议会非常关注乘搭港铁的安全问题，希望港铁公司提供安全的车厢，让市民放心乘搭。

要求解释 25M 及 25MS 加价的咨询程序及批准加价之理据、强烈要求九龙专线小巴 27M、27MS、28M、28MS 减价事宜 (文件第 19/17、20/17 号)

177. 主席指议程二十至二十一均与区内专线小巴服务有关，为使会议更畅顺，宜一并讨论，席上议员同意合并讨论。

178. 何显明议员阐述文件第 19/17 号，并要求运输署解释咨询及审批程序。

179. 杨永杰议员阐述文件第 20/17 号，并要求小巴公司以减价优惠吸引乘客。

180. 吴宝强议员指出，专线小巴 25M 及 25MS 号线路程很短，车费过高，全程及分段收费分别是 6 元及 5 元，建议调低该专线小巴的车资。

181. 运输署许良芬女士综合回应如下：

- (1) 在审批专线小巴路线车费调整时，运输署会审慎考虑各项因素，包括专线小巴营办商的财政情况、营办商的财政表现、服务水平和服务改善的计划、其收费及乘客接受程度等；
- (2) 鉴于专线小巴第 25M 号及其辅助路线第 25MS 号线的营运成本持续上升（特别是车长薪金、保险费用及车租等开支），并处于营运亏损的状况，为了维持营运及继续改善服务，营办商于 2016 年 3 月提交营运数据及调整车费申请，运输署同意上述路线有需要调整车费以维持其营运，经审慎考虑各项因素及与营办商磋商后，并就建议调整车费于同年 5 月咨询地区人士后，第 25M 及 25MS 号线在 2016 年 8 月 14 日分别调整票价为\$5.9 及\$4.7，惟营办商

同时为第 25MS 提供一年(直至 2017 年 8 月 13 日)的\$0.2 票价优惠,即实际收费为\$4.5。相对调整前的收费\$4.3,优惠实施后的加幅为\$0.2 约 4.7%;

- (3) 运输署理解市民对专线小巴调整车资的关注,在审批上述路线调整票价时,已尽力平衡有关路线的营运与财政状况,及有关路线的票价调整对乘客带来的影响。然而,为确保专线小巴营办商有稳健的财政,维持健康的营运状况及继续改善小巴服务,运输署认为适当票价调整是有必要的。相比小巴营办商申请调整车资超过 12%的加幅,运输署现时批准车费调整的幅度为低;
- (4) 此外,专线小巴第 25MS 号线主要服务浸会大学的师生及访客,只在学校开校的日子载客量需求较高,同时一般回程的乘客较去程的乘客为少,因此小巴营办商面对很大的财政压力;
- (5) 在去年申请调整车费时,专线 27M、27MS、28M、28MS 号线的营运公司同样面对财政亏损,由于经营成本上涨,特别是车长薪金持续上升,营办商为改善服务,过去一年曾数度调整薪金招聘车长;以及
- (6) 法例上没有明文禁止专线小巴预留座位,有关服务属小巴营办商的营运安排,并不需要通知运输署,然而,为配合中途站乘客需求,运输署会与小巴营办商商讨在繁忙时段开出特别班次,更有效率地疏导中途站乘客。

182. 杨永杰议员的意见及查询综合如下: (1) 对于专线小巴 27M 及 27MS 号线的营运公司未能兑现服务承诺表示失望; (2) 要求小巴公司增加该路线班次,令市民在早上繁忙时段无需等候小巴逾半小时; (3) 小巴公司应该在未加开专线小巴 27MS 及 28MS 号线前,对营运情况作出风险评估,而非在财政亏蚀的情况下,强行承辦该路线; (4) 专线小巴 27MS 及 28MS 号线的车费昂贵,提议调低该路线车资至 3 元或 2.5 元,以吸引更多市民乘搭,增加小巴公司的收入; 以及(5) 要求运输署紧密地监察专线小巴 27M 号线有否增加小巴车长及加密小巴班次。

183. 何显明议员表示,理解小巴公司因车长薪金增加引致经营成本上涨,但现时油价已回落不少,理应可减轻营运的压力。另外,专线小巴 25MS 号线的乘客主要是学生,该路线车资加幅太大,只会导

致学生要求学校申请校巴，届时该路线更难营运。为避免出现上述情况，提议运输署与小巴公司商讨调低该路线的车资。

184. **何华汉议员**查询运输署现时全香港或九龙有哪些小巴路线是有财政盈余，以及小巴公司在财政盈余下，是否会调低车资。

185. **运输署许良芬女士**综合回应如下：(1) 表示运输署对专线小巴第 27M 及 27MS 号线的服务水平表示关注，一直有密切监察专线小巴第 27M 号及 27MS 号线的服务情况，就议员表示市民在繁忙时段候车的时间较长，运输署会与营办商商讨继续增聘人手及加强繁忙时间的服务班次，以减少市民的候车时间；(2) 就专线小巴 25MS 号线的营运情况，该署会与小巴公司及香港浸会大学密切跟进，并建议小巴营办商提供车资优惠，以吸引更多乘客使用该路线；以及(3) 运输署理解市民对专线小巴调整车资的关注，在审批上述路线调整票价时，会尽力平衡有关路线的营运与财政状况，及有关路线的票价调整对乘客带来的影响。

186. **主席**促请运输署做好监管的角色，平衡各方利益。

关注红磡明安街、宝其利街、芜湖街行人路灯经常失灵问题 (文件第 21/17 号)

187. **主席**指负责是次项目的路政署代表因公事未能出席，秘书处早前已将部门书面回复(即席上文件第 13 号)送交各议员阅览。

188. **吴宝强议员**获授权代表**林德成议员**阐述文件第 21/17 号，并要求路政署加强审视、监察路灯的运作情况，减少或避免事故发生。

要求尽快修补启德隧道路面 (文件第 22/17 号)

189. **主席**指负责这项的路政署代表未能出席，秘书处早前将路政署的书面回复(席上文件第 14 号)送交各议员阅览。

190. **关浩洋议员**阐述文件第 22/17 号。

191. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生**指出，席上文件回复表示，署方预期会在 2018 年第一季度完成有关隧道维修工程。

下次开会日期

192. 主席宣布下次开会日期定于 2017 年 4 月 20 日（星期四）下午 2 时 30 分，并无其他讨论事项。主席于下午 8 时 15 分宣布会议结束。

193. 本会议记录于 2017 年 4 月 20 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2017 年 4 月