

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十四次會議記錄

日期： 2018年3月1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： 陸勁光議員
副主席： 鄭利明議員
議員： 潘國華議員, JP (於下午4時30分出席)
關浩洋議員
李慧琼議員, SBS, JP (於下午3時21分離席)
余志榮議員 (於下午6時10分離席)
楊永杰議員 (於下午4時30分出席)
楊振宇議員 (於下午5時41分離席)
丁健華議員
何華漢議員
梁美芬議員, SBS, JP (於下午3時47分離席)
林德成議員
吳奮金議員
左滙雄議員 (於下午4時30分離席)
梁婉婷議員
邵天虹議員 (於下午2時40分出席)
黎廣偉議員 (於下午6時45分離席)
鄭葆賢議員 (於下午2時46分出席)
勞超傑議員 (於下午5時15分出席)
張仁康議員, MH
何顯明議員, BBS, MH
林 博議員

秘書： 邱泳雯女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

缺席者： 吳寶強議員
蕭亮聲議員

列席者： 蘇銓靜女士 九龍城民政事務助理專員
 黃以巨先生 運輸署高級運輸主任/九龍城
 施淑慧女士 運輸署高級運輸主任/啟德及計劃
 李詠芝女士 運輸署工程師(紅磡)
 陸雅儀女士 運輸署工程師(九龍城)
 譚皓銓先生 路政署區域工程師(紅磡)及署理區域工程師
 (九龍城及九龍灣)

布耀華先生 香港警務處九龍城區交通隊主管
 何志堅先生 香港警務處秀茂坪區交通隊主管

應邀出席者：

議程四 丁遠志先生 路政署鐵路拓展處 高級工程師
 徐漢強先生 港鐵公司高級統籌工程師
 吳天恩女士 港鐵公司公共關係經理-項目及物業
 林宗建先生 土木工程拓展署高級工程師
 鄭治偉先生 運輸署工程師/土地供應2/九龍

議程五至六 黎雪茵女士 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
 張天先生 運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
 傅定康先生 運輸署運輸主任/巴士發展(港島 1)
 彭樹雄先生 九龍巴士(一九三三)有限公司
 荔枝角廠及九龍灣廠總經理
 梁領彥先生 九龍巴士(一九三三)有限公司
 董事總經理行政助理
 麥成邦先生 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
 黃寶雲女士 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
 黃嘉俊先生 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司
 高級策劃主任
 鍾佩怡女士 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司
 高級公眾事務主任

議程七 陳建光先生 土木工程拓展署工程管理副組長/暢道通行工程
 葉偉富先生 科進顧問(亞洲)有限公司高級駐地盤工程師

議程八至九 林世榮先生 路政署主要工程管理處總工程師

	柯芳華女士 溫偉強先生	路政署主要工程管理處高級工程師 科進(亞洲)有限公司總監
議程十一	林世榮先生 林文山先生 劉偉強先生 呂耀輝先生 楊志明先生 高志偉先生 關德儀女士	路政署主要工程管理處總工程師 路政署主要工程管理處高級工程師 奧雅納-莫特麥克唐納聯營駐工地高級工程師 金門建築有限公司建築經理-土木 奧雅納-莫特麥克唐納聯營駐工地工程師 運輸署主要工程部高級工程師 運輸署主要工程部工程師
議程十四至 十五	林子豪先生 麥成邦先生 黃寶雲女士 鍾佩怡女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 傳訊及公共事務部副主管 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務) 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展) 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 高級公眾事務主任
其他事項	王志雄先生 譚頌安先生	運輸署總工程師/交通控制 運輸署高級工程師/工程 2

* * *

交通及運輸事務委員會(下文簡稱「交運會」)主席歡迎各議員、部門及機構代表出席會議。主席提醒議員應遵守會議常規的規定申報利益，並申明若然會議期間在座議員人數不足 12 位時，他會按會議常規第 36(2)條的規定宣布休會。最後，他提醒與會人士關掉手提電話的響鬧裝置或將之改為震動提示，並在會議期間保持安靜。

通過上次會議記錄

2. 第十三次會議記錄無需修訂，獲得**委員會**一致通過。

續議事項

強烈要求九龍專線小巴 27M 引進 19 座小巴及繁忙時段增加班次 (文件第 99/17 號)

3. 運輸署高級運輸主任/九龍城黃以巨先生匯報早前曾經與林博議員及楊永杰議員實地視察和商討有關改善 27M 服務的事宜，議員要求安排 27M 於早上時段行走快線，有關建議亦已另行提交至今今天的會議上(議程 12)。署方現正跟進建議，預計 3 月中再相約有關議員商討進度。

4. 林博議員希望運輸署能於 3 月中提出具體方案，包括路線或收費等詳情。

有關：太子道西車輛經常超速，強烈要求加裝快相機 (文件第 105/17 號)

5. 丁健華議員表示曾經與警方到現場視察，而且上次會議時提供的片段亦已清晰反映情況的嚴重性。他認為長期依靠警方打擊並未能解決問題，亦浪費警力。因此希望運輸署相關同事能直接到現場了解情況，正視問題的嚴重性並研究解決方案。

6. 何顯明議員表示除了需要研究加裝衝紅燈攝影機，亦需要研究解決車輛超速的問題。有關安裝攝影機的準則方面，詢問是否需要交通意外傷亡記錄才能納入考慮，如果是，署方應在窩打老道和禧福道交界加裝衝紅燈機及超速攝影機，因該處曾有涉及學童死亡的交通意外。惟他曾多次提出此項要求，卻一直沒有得到相關部門的正面回覆。

7. 運輸署工程師(九龍城)陸雅儀女士回應如下：

(1) 有關攝影機安裝準則方面，涉及傷亡的交通意外記錄僅屬其中一個考慮因素，並非所有涉及交通意外死亡的位置均會安裝攝影機，署方需要有確實的證據顯示因超速導致交通意外，她樂意就個別個案於會議後與相關議員作進一步分析；及

(2) 運輸署、運輸及房屋局及警方已開始計劃擴展安裝新一批固定偵察車速及衝紅燈攝錄機，預計會於今年內申請撥款。署方會根

據相關準則，考慮將有關路段納入安裝名單之內。

8. **香港警務處九龍城區交通隊主管布耀華先生**表示已通知九龍城分區及交通總部，不定時地在該處進行反超速或反衝燈行動。

9. **丁健華議員**表示向立法會申請撥款需時，擔心影響擴展計劃的進度。此外，他希望能夠安排與運輸署相關組別的人員進行實地視察，以進一步了解署方的安裝準則和署方如何評估此路段的優先次序。

10. **運輸署陸雅儀女士**表示會於會議後邀請相關組別同事與議員進行實地視察，稍後將聯絡有關議員再作跟進。

11. **主席**希望部門能於合理的時間內處理此事宜，如有需要，議員可於往後的會議上提出有關事宜再作討論。

強烈要求開通啟德 1 號連接晴朗商場及啟德社區會堂臨時道路(文件第 119/17 號)

12. **何華漢議員**對部門代表出席會議及提出於今年年底開通部份路段表示滿意。他同時提出以下查詢：

(1) 若立法會未能順利通過撥款，部門有沒有訂定後備方案；如未有，希望部門可以提早作出準備，以確保通道能於年底開通；及

(2) 港鐵公司曾向他表示今年年中便可將港鐵負責的部分交還給政府，查詢部門有否考慮提前於年中開通通道。

13. **土木工程拓展署高級工程師林宗建先生**回覆指啟德大道公園的工程項目撥款申請已經納入立法會工務小組的會議議程內，並計劃於 3 月份就撥款申請展開討論，建築署期望盡快取得撥款後即可開展工程。

14. **港鐵公司高級統籌工程師徐漢強先生**補充指港鐵公司在該路段的工程大約會在年中完成，但完成工程後亦需要進行相關交收程序，因此可能需要到下半年才能夠將用地交還給政府部門。

15. **何華漢議員**擔心工務小組未能如期於 3 月舉行的會議內完成

討論是項工程，即使如期完成工務小組審議工作，仍需要等待財委會批出撥款。屆時如未能如期取得撥款，部門便不能兌現今天的承諾，他促請部門詳細考慮其他後備方案。他亦促請路政署在接收港鐵公司交還的道路後，盡快進行驗收工作及餘下的接駁工程。

16. **張仁康議員**同意**何議員**的看法，建議署方在部門的儲備中，預留部份撥款作為應急方案，以免一旦工務小組和財委會未能及時批出撥款而影響工程進度。

17. **鄭利明議員**不滿部門的回應過份官僚，認為作為以民為本的政府，應有新思維及新想法，彈性處理個別有需要的個案，例如既然現時部門尚未正式開展工程，應考慮拆除部份現有圍封，讓居民能夠進出該路段。

18. **土木工程拓展署林宗建先生**綜合回應如下：

(1) 署方會與建築署等部門繼續商討其他臨時或後備方案；

(2) 有關從部門的其他撥款中預留後備款項的建議，由於啟德大道公園的撥款申請已包括該行人路段的工程費用，如部門將相同路段的工程撥入其他短期工程項目內，在撥款程序上會產生重覆申請撥款的問題，部門需要進一步研究建議的可行性；

(3) 政府部門提供的行人通道須合乎安全和照明等方面的要求，而且用地涉及多個政府部門，需要各部門的配合和商討始能落實各項安排。

19. **主席**總結並希望部門能夠積極跟進個案和研究其他後備方案，讓居民能盡快使用有關通道。

新議事項

2018 - 2019 年度九龍城區巴士路線計劃、要求盡快增設城巴 A23 號機場線並落實班次 (文件第 01/18、04/18 號)

20. **運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)黎雪茵女士**闡述文件第 01/18 號。

21. **何華漢議員**闡述文件第 04/18 號。

22. **關浩洋議員**欣慰議會多年來一直爭取的機場巴士線終於得到落實，他對有關路線提出以下查詢：

(1) 路線的行車班次現時定為平均 30 分鐘一班，詢問運輸署和巴士公司如何釐訂行車班次，是否有對乘客量進行評估；

(2) 此路線屬不駛經東涌的快線，但預計行車時間全程依然需要 94 分鐘，他詢問巴士公司會否作出分流或其他相應安排，讓慈雲山和土瓜灣的居民都能夠快捷地到達機場；

23. **李慧琼議員**關心巴士公司自上月大埔車禍後的善後工作和整體的最新安排，她表示：

(1) 自意外後，九巴公司決定停用兼職車長，不少市民擔心會因此加劇巴士脫班的問題，詢問巴士公司如何在保障行車安全的同時保證服務質素，包括如何監察車次的到站情況；

(2) 早前曾多次建議在每個車站安裝到站時間預報設施，詢問跟進情況；及

(3) 早前亦曾多次建議為更多巴士路線引入分段收費安排，此安排亦有助減少道路上的巴士數目，希望巴士公司回應跟進進度。

24. **余志榮議員**不滿九巴考慮取消 8P 特別線的安排，因 8P 線是現時海逸豪園對外的唯一巴士線，該路線現時於星期一至五早上繁忙時間只有 8 班車，星期六更減至 6 班，不少居民利用此路線上下班，而 8P 線需繞經黃埔花園會加長海逸豪園居民乘車和出入的時間，況且大部份黃埔居民均使用地鐵上下班，因此 8P 繞經黃埔花園的做法並不理想。此外，他對署方曾進行的乘客量調查結果的準確性表示懷疑，因海逸豪園的居民對 8P 特別線確實有逼切需要，因此巴士公司不應一刀切取消此路線。

25. **主席**提醒議員，如討論中的巴士路線與議員自身有關，應考慮是否有需要作利益申報

26. **余志榮議員**申報他本人在海逸豪園居住。

27. **左滙雄議員**申報他經常乘搭 17 號線。他歡迎九巴為 17 號巴士線增加一部雙層車輛。他表示每天上、下班和上、下課時間均有大量居民由觀塘區到達何文田區，該路線於繁忙時間在中途站已經客滿，因此他希望九巴能認真考慮如何改善線路的服務，例如在繁忙時間安排特別班次，以疏導中途站未能上車的乘客。

28. **吳奮金議員**申報他本人在何文田擁有物業。他歡迎九巴增加一輛 17 號線巴士，但同時對計劃的其他內容感到失望，因計劃忽略了愛民邨居民一直面對的問題：

(1) 居民沒有直通巴士往機場。現時該區的巴士線只能到達東涌，不少居民只能選擇到紅磡火車站轉乘機場線，令居民非常不便；

(2) 居民一直爭取加設能直達柴灣的巴士線，建議考慮安排 106 號線繞經愛民邨，讓區內長者不需要步行下山乘搭地鐵或其他路線的巴士到達柴灣；及

(3) 對於巴士公司沒有就分段收費交待實質進展表示失望，現時如居民乘坐 41 號線由紅磡到愛民邨亦要收取全程 \$8.4 元車費，對居民非常不公平。他認為巴士公司應全方位檢討收費安排，分段收費既可吸引市民多加利用巴士資源，增加乘客量，對短途乘客而言亦較公平。

29. **鄭利明議員**申報在觀塘及何文田區擁有物業。他支持增加 17 號線的班次，表示何文田常樂邨附近(即敬德街)現時已有兩個大型屋苑，未來更有第三個大型屋苑將會落成，相信區內人口將會劇增 4,000 至 5,000 人。而現時只有 17 號線巴士會駛經該區，因此區內的巴士和小巴配套均非常不足。他建議巴士公司考慮增加更多新線，接駁何文田和土瓜灣一帶，以應付未來的需要。

30. **鄭葆賢議員**提出意見如下：

(1) 建議中的 A23 走線在經過區內各處後，會經佐敦道前往機場。她認為現時不少 A 線的機場巴士均會駛經佐敦道，各路線重疊，故建議 A23 路線改為由紅磡繞道出尖沙咀，經九龍公園徑直接往 3 號幹線，而不再行經佐敦道，以減省重疊。巴士公司亦可藉此機會重組部份重疊的路線，例如 A20 和 A21 均在紅磡總站開出，應重組部份重疊的路線，令各區的居民均可利用最快捷的巴士路線前往機

場；及

(2) 文件顯示 E23 線路(慈雲山至機場)以往並不會駛經東涌北，但運輸署建議增設 E23A，並改經東涌北前往機場。她認為此安排會加長行車時間，影響每天到機場上、下班的居民。

31. **林博議員**的意見如下：

(1) 土瓜灣及九龍城區的居民都非常欣喜能夠落實 A23 號線，但他認為每天只有 6 班車並不足夠，他擔心巴士到達中途站如啟德、土瓜灣等地區後已經滿座，影響其後的居民未能上車或只有企位，尤其是此路線的車程較長，需要居民長時間站立並不理想。因此希望署方和巴士公司研究加密班次；及

(2) 希望巴士公司提出方案處理突發的交通狀況，現時巴士公司雖然會透過手機應用程式通知乘客有關行車受阻的資訊，但卻未有作出相應的安排，例如在繁忙時間派出額外的車輛，繞過受交通阻礙的路段，接載其後的乘客繼續餘下車程。

32. **邵天虹議員**的意見如下：

(1) 歡迎巴士公司增加 17 號和 796X 線的車輛數目和班次，並表示此兩條線路經常爆滿，早上繁忙時段經常需要等候數班車才能上車；

(2) 早前曾不只一次向署方要求加設由土瓜灣到荃灣的路線，希望署方和巴士公司考慮居民的需要，積極考慮加開此路線；

(3) 對巴士公司經常開設輔助線和特別線(如 A 線和 P 線)的成效有所保留，認為這些輔助線和特別線的安排較為複雜，容易令居民混淆。他建議巴士公司應計劃一些較簡單和便利的路線，令居民易於理解和利用這些服務；及

(4) 曾有街坊投訴巴士公司調動部份路線，但並沒有通知區議會和居民，例如九巴 9 號線往尖沙咀，早前曾將總站的路線作輕微調動，但卻沒有以任何形式通知區議員或相關持份者，引起居民不滿。希望署方和巴士公司注意有關情況，在作出任何調動前都應該知會區議員和相關持份者。

33. **張仁康議員**申報在紅磡區擁有物業。他表示黃埔區的居民非常歡迎開通 A23 線，惟路線由機場開出的班次服務時間只覆蓋每日上午 11 時至午夜 12 時的時段，此安排忽略了由早上 5 時 30 分至 11 時從機場返回市區的乘客。此外，他認為巴士的設站地點對居民而言亦相當重要，希望運輸署於下次會議補充有關設站位置的資料。

34. **林德成議員**提出以下查詢和意見：

(1) 查詢 6F 路線往九龍城方向途經深旺道的詳情，希望了解改道後是否會延長行車時間；

(2) 同意 106P 線不行經灣仔和天后的安排會較方便居民。但另一方面，106 號線經常有脫班的問題，等候時間有時甚至需要 45 分鐘至 1 個小時。他認為部份路線本身的服務質量已未如理想，卻又不作更更改和加開輔助線，進而影響原有的路線的服務質量。他詢問巴士公司有否在這方面進行詳細的調查和檢討；

(3) 要求新的 A23 號線巴士能夠駛經舊區如蕪湖街一帶，認為與其安排路線駛經已有多條 A 線巴士服務的佐敦道一帶，不如改經九龍城區其他地方，讓更多居民受惠；

(4) 不滿區內不少路線如 30X 經常嚴重脫班，要求巴士公司嚴正檢討這個問題，因區內居民經常反映巴士脫班問題，但從來沒有改善；及

(5) 要求巴士公司加設更多巴士分段收費。

35. **何華漢議員**提出以下意見：

(1) 對開辦 A23 線表示支持，建議延長由機場回程的服務時間，由清晨時段開始服務，讓啟晴、德朗邨的學生可以利用此路線到達慈雲山上學，以解決現時啟德區內沒有巴士直達慈雲山區的問題；

(2) 對數條路線如 224X 的修改方案表示失望，認為在原有的特別線上加多一個班次只屬少修少補，未能徹底解決問題。他要求巴士公司考慮將 5A 線延伸到啟德，或將 224X 線延伸至啟德新區並轉為全日行駛，始能滿足居民的訴求；及

(3) 對於未有就 641 線提出改善建議表示失望，要求巴士公司積極考慮將 641 線轉為全日行駛。

36. **楊振宇議員**提出以下意見：

(1) 巴士公司經常將土瓜灣上路和下路的路線視作同一路線處理，但他提醒上路與下路之間其實有一定距離，居民由上路步行至下路的巴士站需時 10 至 15 分鐘，因此不應視作同一區域來處理；及

(2) 認為 6F 號線的安排只是有利於油尖旺或深水埗的居民到達伊利沙伯醫院，但卻忽略了土瓜灣上路居民的需要。現時上路的居民只有 93K 路線能夠到達伊利沙伯醫院，建議調動 6C 或 6F 路線行經上路，再駛往伊利沙伯醫院以及旺角和深水埗，相信能使更多居民受惠。

37. **梁美芬議員**申報在黃埔花園擁有物業。她歡迎城巴增設及落實 A23 號機場線，希望城巴公司能在聽取其他議員的意見後作出優化安排，使路線能夠同時便利鄰近地區的居民。

38. **主席**表示何文田邨附近即將有新的屋苑落成，未來對於巴士路線的需求將會加大，就機場巴士線而言，現時該區居民需要步行到公開大學才能搭乘機場線巴士，此外，何文田邨的居民過往亦有提出希望加開新路線由該區開往港島東區，希望署方和巴士公司能考慮居民的意見。

39. **運輸署黎雪茵女士**綜合回應如下：

(1) 感謝議員支持開辦 A23 服務。關於班次方面，近年巴士公司積極在不同地區開辦 A 線機場巴士服務，部份 A 線的班次是每 60 分鐘一班，而巴士公司考慮到 A23 線需要服務不同地區，乘客需求相對較高，因此建議每 30 分鐘一班。由於 A23 線服務的範圍較廣，而九龍市區離機場也較遠，因此行車時間無可避免會較長。署方會在路線開通後，視乎實際情況和乘客量，再與巴士公司研究調整班次及優化路線安排的可行性；

(2) 署方已備悉議員就 A 線在佐敦道服務重疊的關注，日後會與城巴公司檢視現時 A 線的路線安排，並研究優化路線的可行性；

(3) 署方明白海逸豪園居民對 8P 特別線的關注，惟 8P 特別線的乘客需求相對較低，在最繁忙的 1 小時載客率只有約 3 成，因此需要考慮取消特別線班次以善用資源。屆時海逸豪園的居民仍然可以利用 8P 線的常規服務。署方已備悉議員的意見，稍後會與巴士公司再作探討；

(4) 署方備悉議員有關開辦新路線的建議，惟開辦新巴士線會令整體營運成本增加，加上近年不少新鐵路路線開通，巴士公司在面對行業競爭的情況下，必須小心考慮開辦新路線對整體巴士網絡效率的影響，以避免服務重疊對巴士票價造成壓力。以土瓜灣前往荃灣為例，由於土瓜灣居民現時可乘小巴到何文田轉乘地鐵前往荃灣，加上 2019 年沙中線(大圍至紅磡段)開通後，居民由土瓜灣經紅磡轉乘西鐵前往荃灣西將更加便捷，因此運輸署沒有計劃開辦土瓜灣至荃灣的巴士線。

40. 九龍巴士(一九三三)有限公司荔枝角廠及九龍灣廠總經理彭樹雄先生回應如下：

(1) 有關取消兼職車長和如何確保班次穩定的查詢方面，九巴整個車隊有 8,600 位全職車長和 360 位兼職車長，兼職車長所佔百分比只是 4.18%，當中 209 位車長每星期工作少於 18 小時；另外 151 位兼職車長每星期工作多於 18 小時；

(2) 現時被暫停派更的兼職車長為每星期工作少於 18 小時的車長，公司現正鼓勵他們轉職為每星期 18 個小時以上，以便他們能夠根據勞工法例被界定為九巴僱員。由於公司無法得知這 209 位兼職車長從事其他工作的工種或工時等資料，因此無法確保他們有足夠精神保持行車安全，故此作出此項安排；及

(3) 現時雖然暫停兼職車長的工作，但整個九巴的運作大致正常，在車務調動上仍然能夠吸納這 209 位車長的工作。

41. 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃寶雲女士補充回應如下：

(1) 有關 6F 線往九龍城方向途經深旺道的改動，主要受影響的是在總站上車的乘客，大約比現時增加 5 分鐘車程，有關安排亦在繁忙時間後實施，即平日上午九時後，以及星期六、日實施。至於往

深水埗方向會否作出相關改動，則需視乎往九龍城方向的安排實施後再作檢討；

(2) 九巴一向關注及樂意探討啟德新區的巴士路線發展，亦希望盡量整合現時啟德附近的資源去增強啟德新區的交通服務。公司備悉議員就 224X 和 5A 路線提出的意見，並會積極與運輸署商討和跟進有關建議；

(3) 有關實時報站系統的準確性和安排方面，自系統推出後，一直很受乘客歡迎，九巴亦不斷更新實時報站系統的軟件，希望提升其準確性及使用功能的多元化。香港的主要道路網絡例如彌敦道或其他主要幹道，經常面對塞車問題，因此九巴目前透過手機應用程式提供有關行車受阻的資訊，讓乘客盡早得知班次的最新情況。公司亦會於可行的情況下彈性調配車輛接載乘客；及

(4) 九巴備悉個別議員提出的新路線建議，例如紅磡至何文田、何文田至港島東區，或何文田至土瓜灣等區域的建議，稍後會研究其可行性。

42. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任黃嘉俊先生回應如下：

(1) 感謝議員歡迎開辦 A23 線，有關行車班次方面，現時城巴機場快線的市區班次普遍為 10 至 60 分鐘一班，行車時間大概 75 至 105 分鐘。城巴會密切留意 A23 線開通後的客量和實際情況，再研究是否需要改動走線或加密班次。公司亦會與運輸署商討更快開通此路線的可行性；及

(2) 有關 E23A 線繞經東涌北的行車時間會較現時 E23 線大約增加 10 分鐘。而於早上往機場及晚上往市區的時段會維持 E23 線的行車走線安排，即不會繞經東涌北。規劃 E23A 的服務時段時主要考慮讓東涌北的居民於上、下班時間提供更便捷的直達服務往來市區，同時盡量減少對於機場工作的員工影響。在現行建議下，相信不會影響大部份於機場工作的乘客的車程。

43. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司高級公眾事務主任鍾佩怡女士綜合回應如下：

(1) 兩巴現時行經九龍城區的大部分路線已提供實時抵站時間查詢服務，包括 796 系列路線及機場路線，預計有關服務於 2018 年第三季內覆蓋兩巴所有專營巴士路線。根據統計，現時服務的準確度超過九成。兩巴會於實時抵站時間查詢服務擴展至所有專營路線後，陸續在全港 200 多個有上蓋及有電力供應的巴士站加設顯示屏；及

(2) 兼職車長方面，公司對全職及兼職車長的駕駛技術和安全意識的要求均一視同仁，兼職車長入職前需通過考核及訓練，其駕駛技術水平與全職車長無異。公司目前未有計劃暫停招聘或減少兼職車長的工作安排。

44. **鄭利明議員**重申何文田區範圍廣大，當中何文田敬德街附近現時只有 17 號一條巴士線，未來將不能滿足需求。因此他要求九巴在未來一、兩年內加開一些行經常盛街的線路，以方便該區的居民。

45. **關浩洋議員**對運輸署就加開土瓜灣至荃灣線路的回應表示失望，他表示居民爭取此路線已經 10 多年，過去署方一直以乘客量不足作回應，今年再利用沙中線即將於來年通車為由，忽視居民多年來的訴求。他認為即使沙中線通車亦未必能夠滿足居民的需要，希望署方能作出更體諒居民的回應。

46. **楊振宇議員**同意**關議員**的意見，表示居民要求點對點的巴士服務，而不是沙中線、西鐵線或小巴，他希望署方認真考慮開辦土瓜灣至荃灣的路線，不要漠視居民多年來的訴求。

47. **黎廣偉議員**希望加快落實 A23 號線，詢問是否因為要配合承啟道連接土瓜灣的路段而令 A23 線需要到 2019 年第二季才能通車。他表示路線應設有分段收費，讓更多居民受惠，亦可提升巴士的服務質素。他亦同意**張仁康議員**提及路線的服務時間問題，詢問為何早上的服務時間安排在 11 時開始。

48. **運輸署黎雪茵女士**綜合回應如下：

(1) 署方備悉各位議員的意見，包括**鄭議員**有關何文田區近敬德街的人口增長對服務需求的影響，以及**關議員**和**楊議員**有關土瓜灣至荃灣的新路線的意見。而在考慮 A23 線的開辦日期時，署方需考慮預留時間予巴士公司購買巴士及安排巴士付運；及

(2) 至於分段收費方面，署方亦促請城巴公司考慮為 A23 線提供分段收費安排。

49. 城巴/新巴公司黃嘉俊先生表示會就 A23 線的分段收費建議進行研究。

50. 城巴/新巴公司鍾佩怡女士回應指公司會在資源許可的情況下，與運輸署商討盡快開辦 A23 線。

51. 主席希望巴士公司盡快就分段收費方面作出正面回應。

「人人暢道通行」計劃九龍城區三座行人天橋/高架行人通道加建升降機設施進度報告 (文件第 05/18 號)

52. 土木工程拓展署工程管理副組長/暢道通行工程陳建光先生闡述文件第 05/18 號。

53. 科進顧問(亞洲)有限公司高級駐地盤工程師葉偉富先生匯報工程進度。

54. 張仁康議員的意見和查詢如下：

(1) 感謝土木工程拓展署、顧問公司和中華電力有限公司就 KF102 第 2 號升降機工程所作出的努力。他表示此升降機工程牽涉地下的管線和電纜的遷移，工程非常複雜及困難。過程中，土木工程拓展署經常與當區議員進行實地視察，亦與電力公司的專業人士進行溝通，他欣賞電力公司本着企業的社會責任而協助工程進行，為鄰近的居民提供出入的方便；及

(2) 由於工程牽涉的電纜正在通電，稍一不慎，可能會發生意外。他希望知道政府部門及顧問公司如何確保工程的安全性。

55. 鄭利明議員同意 K14 電梯為居民帶來很大的方便，可是他亦收到不少居民投訴電梯經常故障。雖然部門迅速作出維修，但部門亦應該檢討電梯經常故障的原因，以及如何縮短維修或暫停服務的時間。

56. 林德成議員提出以下意見：

(1) 近期區內的升降機經常故障，而且維修需時頗長，令居民出入極為不便，希望部門檢視升降機經常失靈的原因；

(2) 建議除了進行定期檢查外，亦需要定期清潔升降機的窗邊和鋼纜，以免升降機的玻璃經常佈滿塵埃，影響市容；

(3) 表示 KF102 黃埔街天橋的升降機工程由 2015 年進行至今仍未完成，由於這個升降機是通往火車站和理工大學的必經之路，居民都期盼工程能盡快完工。惟他經常收到居民反映工程地盤沒有運作，即使有亦只得一、兩位工人在工作，因此他希望部門能適時檢討工程進度，以便盡快完成餘下的工程；及

(4) 此外，他經常經過上述的地盤，發現地盤有很多積水，亦有蚊患、鼠患方面的問題，希望部門和承建商留意地盤的安全和清潔問題。

57. 土木工程拓展署陳建光先生表示署方非常關注地盤的安全和升降機的運作情況，稍後會與顧問公司檢討改善方案。

58. 科進顧問(亞洲)有限公司葉偉富先生補充回應如下：

(1) 有關紅菱街 KF102 第 2 號升降機的工程，由於工地現場鋪設了密集的地下電纜及管線，因此挖掘工作只能以人手進行，不能以機械挖掘方式處理。每當接近高壓電纜的位置，便需要與中華電力公司協調和處理，因此增添了工程的難度。現時人手挖掘工作已大致完成，而工地範圍亦已交與中華電力公司進行電纜遷移工作。待電力公司完成電纜遷移工作後，會進行地基打樁及升降機建造工程。土木工程拓展署、顧問公司和電力公司一直緊密合作，經常透過會議商討工程和擬定保護措施，而施工位置亦會與電纜保持安全距離和設置合適障礙物分隔，以確保工程不會影響電纜的設施及安全；

(2) 有關 K14 升降機的故障問題方面，據了解此升降機的事務數字並不算多。部份升降機需要暫停使用的原因可能是由於使用者初期不熟悉升降機的操作而誤按「警報」按鈕，升降機公司需按程序暫停升降機運作和派員視察。當中牽涉承建商到場處理的機件問題屬少數。升降機公司曾反映市民推著手推車進入升降機時撞到升降機門而引致故障。現時已在升降機的適當位置貼出告示，以提醒市民。顧問公司可於會議後補充此升降機的具體故障數字供委員參考；

(3) 在升降機的清潔和維修方面，現時升降機的主體結構是混凝土、金屬的百葉及玻璃的設計，較為容易清潔，亦較少積聚塵埃。承建商會定期每星期到場檢查升降機和進行所需維修。顧問公司會留意是否需要進行定期清潔，亦歡迎委員給予意見；及

(4) 有關黃埔街 KF102 第 1 號升降機工程方面，顧問公司現時已加緊監督承建商盡快完成工程。至於早前可能因承建商正在與公用事業公司處理地下管線，因此居民未必看到地面有工人在工作。現時工程已進入建造升降機塔階段，顧問公司會監察承建商的進度，期望於一年內完成餘下的工程，減少對市民的影響。顧問公司亦會監察工地的清潔情況，減少對環境的影響。

[會後備註：K14 第 2 號升降機首年由承建商負責維修保養。該部升降機除了每星期進行一次的定期維修檢查需要暫停服務外，升降機於 2017 年 10 月 16 日啟用後至今首五個月平均每月約有 2.5 次暫停服務情況，多數因為「警報」按鈕被誤按所致。而涉及機件故障導致暫停服務至今合共只發生 3 次。土木工程拓展署會繼續關注升降機運作狀況，並與承建商不時檢討改善措施。]

「人人暢道通行」下一階段計劃為九龍城區內一條現有高架行人道（結構編號：K64）加建升降機設施、要求盡快落實紅磡道上戴亞街天橋升降機、爭取戴亞街加設行人過路線
(文件第 06/18、07/18、08/18 號)

59. 路政署主要工程管理處總工程師林世榮先生和科進(亞洲)有限公司溫偉強先生闡述文件 06/18 號。

60. 張仁康議員闡述文件第 07/18 號及 08/18 號。

61. 林德成議員表示現時不少居民均會經戴亞街天橋沿紅磡道到達黃埔站，希望署方能盡快進行工程，以減輕居民尤其是長者的不便。他查詢工程時間表，以及工程期間的預計受影響範圍和相關改道措施。

62. 路政署主要工程管理處高級工程師柯芳華女士感謝委員支持高架行人道（結構編號：K64）加建升降機的初步設計方案，她表示工程顧問現正為該加建升降機工程進行勘測，並已大致完成初步設計方案，稍後會展開詳細設計工作。在完成詳細設計後，署方會盡快進

行招標，目標為 2019 年上半年動工，工程合約期一般為 3 年，但亦需視乎工程的複雜程度和實際施工情況而定。預計施工期間不會影響行人使用該樓梯，惟會佔用一段紅磡道北行線旁的行人路作為工地，故此，需於紅磡道北行線實施臨時交通管理措施，包括封閉一條行車線作為臨時行人通道，以供行人使用。

63. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**回應戴亞街加設行人過路線的建議，表示早前曾與**張議員**進行實地視察，建議的位置現時設有咪錶泊車位，不少旅遊巴、私家車或電單車均停泊在此，如在此處加設行人過路處，便需要移走部份泊車位。由於附近沒有重置車位的空間，署方認為暫時並不適合在該處加設行人過路處。雖然如此，署方會詳細考慮其他方案的可行性和在有需要時進行地區諮詢。

64. **張仁康議員**明白署方的意見和備悉署方會繼續就有關建議進行研究。他期望戴亞街升降機工程建成後，可以解決有關問題。

中九龍幹線的推展情況及臨時交通管理安排 (文件第 09/18 號)

65. **路政署主要工程管理處總工程師林世榮先生和奧雅納-莫特麥克唐納聯營駐工地高級工程師劉偉強先生**闡述文件 09/18 號。

66. **吳奮金議員**的意見如下：

(1) 不少居民包括互助委員會主席、業主委員會主席和學校校長均表示並不知道現正進行的工程資料，他希望署方日後提早向居民發放工程資料，即使來不及召開聯絡小組會議，亦應發信給居民交待工程的情況；

(2) 不少居民在得知何文田設有豎井後都表示憂慮，由於何文田區有不少中、小學校，又有學車活動，校長和居民均擔心將來泥頭車會經常在區內出現，容易導致交通意外。他希望運輸署與學校緊密溝通，考慮安排交通督導員在上、下課繁忙時間協助疏導交通和確保交通安全；及

(3) 居民亦擔心豎井會帶來噪音或其他影響，希望署方日後能夠透過相關渠道如網頁，向居民提供詳細的工程資料。

67. **潘國華議員**表示關注如下：

(1) 希望部門的社區聯絡小組能夠發揮應有的作用，多與居民溝通，並接納他們的改善建議；

(2) 居民非常擔心未來偉恒昌新邨新碼頭街附近的臨時交通安排對區內的影響，因偉恒昌新邨附近有不少旅遊巴士駛入及停泊，如果工程的車輛駛經朗月街、貴州街和新碼頭街，會對交通流量造成很大的影響；

(3) 建議未來工程車出入使用現時九龍城碼頭側較為寬闊的道路；同樣，將來在拆卸馬頭角公眾碼頭而作出臨時安排時，亦有可能會令旅遊巴士或其他車輛駛入朗月街和貴州街，對該處的交通環境非常不理想；及

(4) 詢問將來重置的九龍城公眾碼頭巴士站會否有覆蓋式上蓋的設計。

68. **黎廣偉議員**提出以下意見：

(1) 得知社區聯絡小組最近召開第一次會議，建議部門評估小組在會議場地、議題內容和時間分配上作出檢討。此外，他認為部門僅透過每 3 個月召開一次的社區聯絡小組向居民發放工程消息並不足夠，因為工程安排經常有變化，而且又牽涉地底鑽探等工作，因此應以快捷方便的方法如郵寄信件、網頁通知或張貼告示板等，預先通知受影響的居民；

(2) 詢問啟德西工程在碼頭角第 3 階段工程將於何時動工，並詢問屆時近翔龍灣廣場的新碼頭街一段是否會將原本 3 條同一方向的行車線更改為其中一條靠近巴士站的行車線改為雙線行車，擔心會令該區的交通嚴重擠塞，詢問部門有何措施防止這情況發生；及

(3) 詢問工程期間是否會實施相關的環保措施，例如如何防止噪音或塵埃影響到附近偉恒昌新邨和翔龍灣的居民，並希望得知九龍城碼頭方面的泥頭車數量。

69. **何顯明議員**擔心重置九龍城碼頭會令原本劃為旅遊巴士泊車位的地方縮少，影響該區的交通情況，並詢問是次重置有否考慮配合將來九龍城碼頭的發展。

70. **張仁康議員**表示除了現正進行的中九龍幹線工程外，該區近年亦會進行其他大型項目，例如即將進行的地區項目－九龍城主題步行徑。此項目是由市建局基金撥款推行的環保項目，計劃已得到區議會支持，項目的一些硬件工程是在海心公園及九龍城碼頭推行，相信會與中九龍幹線工程的範圍重疊。因此他希望路政署留意有關情況，與相關部門和團體作出商討和協調。他認為現時的社區聯絡小組未必足以應付當中牽涉的聯絡工作，建議部門汲取港鐵的經驗，將議員納入在社區聯絡小組內，由部門負責協調，而非將聯絡工作交給顧問公司或承建商處理。

71. **主席**表示得知何文田區早前亦已舉辦社區聯絡小組會議，居民關注工程開展後，每日均會有 50 幾輛工程車在該區行走，可能會對居民構成影響。此外，他亦同意邀請更多人士如區議會或區內校長參與社區聯絡小組，讓他們了解情況和表達意見。他同時亦關注工程帶來的空氣污染和噪音問題，希望部門回應。

72. **路政署林世榮先生**綜合回應如下：

(1) 重申中九龍幹線由於涉及 3 個區議會，持份者眾多，所以將陸續成立 5 個社區聯絡小組，涵蓋中九龍幹線沿線地區，包括「油麻地」、「何文田」、「京士柏」、「馬頭角及啟德」和「樂民及馬頭圍」，而文件提及主要是啟德西工程碼頭角範圍。部門備悉委員對社區聯絡小組的關注，解釋社區聯絡小組會議在工程動工後才召開的主因是承建商需要就各種情況研究一系列的應對方案，以便諮詢議會和居民。至於小組的成員方面，小組會邀請當區議員參與會議，亦歡迎其他選區的議員參與個別社區聯絡小組的會議。部份社區聯絡小組，如馬頭角及啟德東，亦會邀請觀塘區議會的相關議員加入，待稍後啟德東的工程合約開展時，便會進行相關邀請工作；

(2) 署方希望社區聯絡小組作為與居民溝通和發放資訊的平台，讓居民透過小組得知最新的中九龍幹線工程的進展。現正在地區上設立社區聯絡中心，以便居民將來可直接與部門對話及透過中心取得最新資訊；

(3) 社區聯絡小組一般每 3 個月舉行一次會議的安排只屬暫定性質，部門會在聽取委員和居民的意見後再作檢視。此外，社區聯絡小組的功能並不只在會議之上，工程人員和居民可透過小組建立的網絡進行緊密的聯絡，小組成員可向工程人員轉達相關的環境或交通

等問題，以便工程人員盡快跟進處理；及

(4) 部門明白持份者的參與對工程非常重要，因此整個中九龍幹線工程總共成立 5 個社區聯絡小組，現時的馬頭角及啟德聯絡小組，是因應馬頭角及啟德方面的工程而成立，未來還會設立其他 4 個社區聯絡小組，藉此針對性地與居民作緊密聯絡，並更快得知居民的反應。

(5) 部門亦正就籌劃利用更多途徑向居民發放資訊，例如設立告示板、不斷更新網站資訊等，並考慮在社區聯絡中心裝設 LED 板，用以播放相關工程短片和最新工程進展的資訊。

73. **奧雅納-莫特麥克唐納聯營駐工地工程師楊志明先生**回應何文田豎井方面的疑問，表示泥頭車只會於早上 10 時至下午 3 時駛經該區的道路，現時估計每小時應少於 15 架次的泥頭車由豎井駛往填土區及泥頭區。至於空氣污染和噪音問題方面，承建商會確保在相關監察點裝妥監察儀器，才正式進行工程。

74. **主席**表示該區有部份學校於下午 12 時許安排上、下課，如工程車輛在該段時間經常進出學校附近的道路，部門有何措施確保不會發生意外。

75. **奧雅納-莫特麥克唐納聯營楊志明先生**回應泥頭車在離開地盤前首先要洗車池清理泥土；在出車前亦須確保泥頭車上蓋蓋好和不能超重，才會讓泥頭車離開地盤。

76. **奧雅納-莫特麥克唐納聯營劉偉強先生**回應如下：

(1) 有關新碼頭街臨時交通安排的提問，表示除了建造社區聯絡中心及臨時登岸梯級和相關有蓋行人通道外，工程車不會經朗月街進出。第 3 階段工程預計於 2023 年第二季開展，工程將會維持一年，交通安排會維持現況，即維持由新碼頭街進出的路線。至於重置後的九龍城公眾碼頭巴士站設計則會納入另一個工程合約內；

(2) 環保監控措施方面，顧問公司由 2 月 1 日已經開始進行基線監測，若發現聲浪或塵埃超出標準，便會與路政署和承建商作出安排。有關資訊會透過社區聯絡小組和在網頁內發放。泥頭車出入的數量方面，預計由現在至 2018 年底約為每小時 4 至 6 架次，至 2019 年

的高峰期大約每小時 20 架次；及

(3) 至於張議員提及的主題步行徑計劃，顧問公司備悉有關工程，並會在收到部門的相關資料後作出跟進和配合。

77. 路政署林文山先生補充指中九龍幹線工程屬指定工程，因此必須進行環境評估報告及取得環境許可證才能動工。部門會進行噪音、塵埃以至水質方面的環境監測，以確保工程數據不會與基線相差太多。部門亦會經常在網頁內更新數據，讓公眾隨時得知相關數據資料。

78. 潘國華議員詢問現階段的九龍城碼頭重置工程會否在巴士站興建上蓋，如果會，工程第二階段時會否須要拆除第一階段所建的上蓋再作重整。因早前部門提供的資料顯示重置後的碼頭設有上蓋覆蓋巴士站，並設有平台花園通往碼頭，與現時第一階段顯示的上蓋設計相差甚遠，他擔心第二階段工程需要重新興建上蓋，造成浪費。

79. 奧雅納-莫特麥克唐納聯營劉偉強先生回應指有關九龍城碼頭公共運輸交匯處的上蓋將會在碼頭重置工程完成後才會興建，上蓋會保留在舊址，並不會進行搬遷，因此不會造成浪費。

80. 黎廣偉議員表示部門早前表示由於受工程影響，現時於碼頭位置營運的短期租約停車場需要搬遷至浙江街進行重置，他詢問現時的搬遷進展。

81. 運輸署主要工程部高級工程師高志偉先生表示為配合中九龍幹線項目在新碼頭街進行的工程，偉恒昌新邨附近一個現有的臨時公共停車場會在 3 月底取消。為替補被取消的泊位，部門建議以短期租約形式，在浙江街重置一個臨時停車場，目前地政總署已在審議有關短期租約的標書，目標預計在 3 月底開放使用。

強烈要求在繁忙時段增加九龍專線小巴 27M 快線、強烈要求改善 26 及 26X 專線小巴服務、要求加設專線小巴往來啟德至尖沙咀、關注運輸署跟進公共交通改道後續工作

(文件第 10/18、11/18、12/18、13/18 號)

82. 楊永杰議員闡述文件第 10/18 號。

83. 余志榮議員闡述文件第 11/18 號。
84. 何華漢議員闡述文件第 12/18 號。
85. 張仁康議員闡述文件第 13/18 號。
86. 運輸署黃以巨先生回應文件第 10/18 號、11/18 號及 13/18 號如下：

(1) 關於小巴 27M 加開快線方面，署方早前與**林博議員**及**楊永杰議員**進行實地視察，現正研究將 28M 線加入 27M 站頭的建議，並會於 3 月中旬再次相約議員商討有關新線和特別班次的安排；

(2) 至於 26 和 26X 的改善方面，署方曾進行服務調查，顯示 26 號於繁忙時間開出的班次比服務詳情表為多，署方稍後亦會進行 26X 的班次調查。在加開新線方面，由於牽涉到現時行走於梳士巴利道的專線小巴營辦商，故需小心處理和研究。運輸署稍後亦會約見相關委員，解釋署方在處理專線小巴改道建議時須考慮的原則及因素；及

[會後備註：署方已於 3 月 21 日約見委員，解釋署方在處理專線小巴改道建議時須考慮的因素。]

(3) 有關跟進移除站牌的工作方面，營辦商已於 2 月 22 日移除寶來街紅磡灣中心的中途站牌，而另外兩個牌站站柱上的路線資料已經移除，但由於該兩個站牌的站柱與路面相連，營辦商承諾會盡快安排將之移除。

87. 運輸署高級運輸主任/**啟德**及計劃**施淑慧**女士表示解理委員對開設由啟德至尖沙咀新路線的需求，並回應如下：

(1) 建議中的小巴路線由啟德到尖沙咀，全長 9 公里以上，屬較長途的路線，其吸引力比起一些較快捷的小巴路線略低，因長途小巴的收費一般高於巴士及周邊專線小巴的收費；

(2) 早前專線小巴 7 號線停辦的原因亦正是由於收入未能抵銷開支，而建議中的小巴路線無可避免需要經土瓜灣或紅磡往尖沙咀，可能會造成惡性競爭。加上未來沙中線的開通，亦會令小巴的競爭能

力減弱；及

(3) 署方亦收到委員要求將 5A 伸延至啟德的意見，署方現時正考慮建議的可行性，若建議得到落實，相信能滿足啟德和土瓜灣居民的要求。而巴士 224X 線亦能夠方便啟德上班的市民，署方會評估 224X 的客量，有需要時會透過路線發展計劃增強此路線的服務。

88. **林博議員**表示居民希望盡快設立繁忙時段的 27M 快線，從而解決居民在高山道的中途站未能上車的問題。而 28MS 的調動亦可達到分流的作用，令何文田和土瓜灣的居民，可分別乘搭 28MS 和 27M 線；再加上 27M 快線，令居民選擇更快捷的方法到旺角，解決塞車和長時間輪候的問題，因此希望運輸署與小巴公司能積極落實開設 27M 快線。

89. **余志榮議員**歡迎部門稍後就 26X 路線進行服務調查和研究，惟他對於 26 號線的服務水平調查結果存疑，因居民經常投訴繁忙時段的 26 號線嚴重脫班，他希望署方稍後交待服務水平調查的詳細資料。此外，他不同意署方就加開新線的回應，認為梳士巴利道並非只能夠容納一條小巴線，即使現時有其他小巴營辦商經營此路線，亦不應該因此而損害居民的利益。他希望署方積極考慮居民的訴求。

90. **林德成議員**的意見如下：

(1) 希望運輸署適時與小巴營辦商商討站頭的管理情況，包括處理棄置或毀爛的站牌和指示牌，以及定時檢查和優化站頭的設備等，以免當颱風季節來臨時，這些棄置物或設備會成為威脅居民生命危險的隱憂；及

(2) 最近很多居民反映 6 號及 6A 小巴經常滿座，需要輪候很長的時間才能上車，他希望運輸署與小巴公司檢視合併後的 6 號及 6A 線的情況。

91. **楊永杰議員**的意見如下：

(1) 欣賞運輸署過去個多月以來在解決 27M 線的問題所作的努力，希望署方盡快安排下次實地視察和積極跟進；及

(2) 認為部門應該長遠考慮 26 及 26X 的問題，未來高鐵站開

通，居民由土瓜灣區到高鐵站的需求可能會增加，26及26X小巴可以成為接駁途徑，方便居民乘坐高鐵。如署方擔心新線會搶走中途站的乘客，可考慮新線中途不設分站，以減低對其他現有路線的影響。

92. 何華漢議員同意楊議員的觀點，認為新路線未必需要設中途站便已經有足夠的乘客量，現時啟德新區人口已達4萬多人，加上將於今年年底落成的幾個大型屋苑，以及偉恒昌一帶的居民，相信有能力吸納新路線的乘客量。他不同意署方經常以鐵路為主，巴士、小巴為副的看法，認為不少居民都寧願選擇巴士和小巴等交通工具。

93. 運輸署黃以巨先生表示將於3月中約見小巴營辦商，稍後會分別與相關議員商討細節。

94. 運輸署施淑慧女士備悉何議員的意見，並會在整體的計劃中一併考慮。

關注公共運輸的安全問題、強烈要求 5A 巴士延伸至啟德新區 (文件第 14/18、15/18 號)

95. 吳奮金議員闡述文件第 14/18 號。

96. 何華漢議員闡述文件第 15/18 號。

97. 九龍巴士(一九三三)有限公司傳訊及公共事務部副主管林子豪先生表示運輸署剛於日前推出新的工時規限指引，九巴贊同新指引的內容並會遵從做法。此外，九巴對加設安全帶、限速裝置和黑盒等建議持開放態度，公司會考慮並在可行情況下盡快落實有關安排。

98. 城巴公司/新巴公司鍾佩怡女士表示城巴/新巴一向將乘客安全放在首位，公司歡迎運輸署推出的新工時指引，並會積極配合，期望在2019年初能符合運輸署的新指引，並逐步將工時縮減。此外，公司已於昨天公布調整車長的薪酬架構，並由今天(即3月1日)開始上調新制車長的底薪。現時城巴/新巴的巴士已設置限速器及行車記錄儀，並在沒有遮擋的位置配置安全帶。公司歡迎委員提出建議，並會配合政府研究。

99. 九巴公司黃寶雲女士指九巴一直關注及樂意探討啟德新區巴士路線的發展，其中亦包括5A的建議發展方案。公司會積極與運輸

署商討及跟進有關建議，在取得運輸署的批准後，便可落實各項改善方案。

100. **運輸署施淑慧女士**表示署方現正與巴士公司研究 5A 的改道安排及其可行性，現時計劃在沐安街和協調道等地設置停車站，稍後便會就路線建議諮詢區議員及相關人士。至於行車班次、行車距離，甚至票價等亦會作出檢討，待有結果將容後報告。

101. **主席**詢問署方會否就巴士的行車安全系數作評估，並研究如何提升有關安全系數，例如提升巴士物料或零件的安全性等。

102. **運輸署黃以巨先生**指巴士在出廠前，需要經過運輸署驗車組的檢測，以確保安全才能開始投入服務。他會將主席有關提升安全系數的意見轉交巴士發展科的同事跟進。

103. **九巴公司林子豪先生**補充指現時部份九巴車輛已全面安裝安全帶，九巴亦樂意與公眾探討全面安裝及佩戴安全帶的建議。

104. **鄭利明議員**表示巴士公司可考慮增設電子器材配備，如偵測器或警報系統，以了解巴士有否超速及是否有翻車的危險。此外，現時世界上已推出一些有關自動平衡的專利技術，讓巴士作自動調控，減少翻車的危險。

105. **勞超傑議員**認為安全帶只是一個被動的安全保障，巴士公司應研究有何措施確保巴士司機的質素、經驗和良好駕駛態度，以及確保兼職車長能夠在精神、能力或情緒上，足以應付各種狀況。他認為長遠而言應從根源著手，加薪只屬暫時安撫情緒的方法。他認為巴士公司應檢討聘用準則，考慮應否聘用有不良駕駛記錄的人士成為車長，或透過其他方法如定期培訓、監察車長表現、鼓勵乘客舉報和改善車長福利等方法，多管齊下地改善車長的質素。

106. **吳奮金議員**建議巴士公司於每一個玻璃窗都安裝錘子和增加滅火筒的數量，以便一旦遇到翻側或起火的事務時，乘客能夠盡快取得這些用具。此外，他認為巴士公司除了為車長安排技術培訓外，亦應該考慮情緒管理方面的培訓，以免車長在應對突發狀況時情緒失控，影響駕駛安全。

107. **九巴公司林子豪先生**綜合回應如下：

(1) 有關鄭議員的建議，公司會與生產商探討是否有相關的電子器材等資料；

(2) 車長質素方面，公司認為兼職車長在技術上或訓練上，並不比全職車長差。而公司亦會為所有的全職和兼職車長提供壓力管理及情緒管理的課程。全職車長在入職前需要經過 18 天的培訓，當中包括情緒及壓力的管理；在他們入職後，公司亦會舉辦工作坊，讓大家可以分享應對和處理乘客的經驗；

(3) 雖然如此，因應社會上對於兼職車長的疑慮，九巴於事故後停止向兼職車長派更，亦不再聘請新的兼職車長。至於車長的駕駛記錄方面，公司現時依據運輸署的扣分制度作為對司機處分的參考，並會監察司機過去 3 年的扣分記錄；

(4) 其他改善措施方面，運輸署已於事故後，批准巴士公司增聘訓練導師，希望提升車長的培訓；公司內部亦成立了調查委員會，全面檢視意外事故的原因，以及提出改善方案。九巴公司未來會全力配合由法官領導的委員會，希望進一步改善巴士整體的運作；及

(5) 至於巴士上的工具配置如錘子或滅火筒等，公司會與巴士生產商，包括英國和歐洲的廠進行商討。

108. 城巴/新巴公司鍾佩怡女士綜合回應如下：

(1) 現時兩巴車廂內已配備救生錘，至於加設電子器材等建議，公司會配合運輸署及相關政府部門，一同研究及探討；

(2) 培訓方面，無論全職或兼職車長，均需通過身體檢查及駕駛訓練，包括情緒管理、危機處理技巧及路面實習等。而在職的車長亦需要接受定期訓練，以確保他們的安全意識和駕駛技術符合公司的要求。公司亦有安排便衣人員監察車長的駕駛表現；

(3) 新入職的全職或兼職車長，均需要申報病歷，包括其精神健康狀況，並由指定的醫生作出評估，公司會根據醫生的意見考慮是否聘用。同時，公司亦設有僱員輔助諮詢服務，為有需要的員工提供個人輔導的服務。

(4) 如果應徵巴士車長的人士曾觸犯交通法例，公司會考慮其

內容、性質和嚴重性去評估是否聘用；若是在職的車長違犯交通條例而被扣分，公司會根據其性質及嚴重性，給予適當的再培訓，或採取不同的紀律行動，嚴重者有機會被解僱。

109. **勞超傑議員**澄清他並非指兼職車長的質素一定比全職車長差。他認為接二連三的意外反映車長的質素確實出現問題，希望巴士公司反省及檢視整個制度是否出現了問題，導致車長的質素良莠不齊，亦希望訂立有效的機制，監察不良駕駛的情況。

110. **主席**作出總結，希望巴士公司代表能夠向公司轉達議會上各議員的意見，並仔細研究各項改善方案，從而提升香港的公共交通服務的安全性。

有關搬遷天光道駕駛考試中心和更改考試路線事宜 (文件第 16/18 號)

111. **楊永杰議員**闡述文件第 16/18 號。

112. **關浩洋議員**同意文件提出的內容，認為部門應適時檢視搬遷天光道駕駛考試中心的建議，惟議會每隔半年提出上述建議，每次部門都未能提出令居民信服的理由或相應的措施去解決天光道駕駛考試中心所帶來的問題，他希望部門認真考慮和正面回應議會的要求。

113. **吳奮金議員**表示何文田區居民每日都受到學車及塞車問題帶來的不便影響，加上近年很多新屋苑入伙，路面亦不適合作為學車和考車之用，希望運輸署與時並進，積極考慮將考試中心搬離人口密集何文田區。

114. **何顯明議員**認為運輸署應該適時檢討市區內的駕駛考試中心，因現時學車活動佔用了很多市區的地方，尤其是九龍塘更是最嚴重的區域之一，學童上、下課時間和學車活動混在一起，令區內交通非常擠塞。他建議將學車中心搬離市區，例如搬到將軍澳、調景嶺或馬鞍山等較邊陲的地區。

115. **主席**希望運輸署代表能夠向相關組別轉達委員的意見，積極考慮改善方案。

關注差館里船澳街路口交通安全

(文件第 17/18 號)

116. 張仁康議員闡述文件第 17/18 號。

117. 運輸署李詠芝女士表示現時介乎德民街及差館里一段的船澳街路口設有一個指示牌，提示駕駛者此段屬雙程路，因此車輛右轉出船澳街時需要靠邊線。經檢視後，署方建議在該位置加設一個直去箭咀，令行車方向更清晰。

118. 張仁康議員同意加設箭咀的做法。

119. 勞超傑議員表示他亦曾駕車經過該處，由於該處經常有違泊情況，加上差館里道路狹窄，因此加劇了路口發生交通意外的危險。他希望部門留意有關情況和作出跟進。

120. 運輸署李詠芝女士表示現時指示雙程路的路牌合乎標準，而且顯示清晰。該處現時設有一個早上 7 時至晚上 7 時的禁區，因此沿路口而上其實大部份繁忙時間均不可以停車。署方會向警方反映有關違泊的問題。

要求：將蒼然徑劃路面劃為禁止泊車區

(文件第 18/18 號)

121. 主席請副主席代為處理議程議程二十。

122. 陸勁光議員闡述文件第 18/18 號。

123. 運輸署陸雅儀女士表示自何文田山畔入伙以後，署方一直收到居民的相關意見，並已將情況轉介給警方跟進。

124. 陸勁光議員詢問既然運輸署認為蒼然徑的交通指示牌已經足夠，為何又建議加設「前面有行人在行車道上」交通標誌，以及查詢實行時間表。此外，他查詢警方有否進行視察和執法，希望警方提供執法數字。

125. 運輸署陸雅儀女士回應指雖然署方認為現時的交通指示已足夠，但如委員和居民認為有需要加強提醒駕駛人士留意行人在路面的

情況，署方認為增設指示亦屬可行方案。至於實施時間方面，署方未來會進行地區諮詢，如反應正面便會落實執行。

126. **香港警務處布耀華先生**表示已通知紅磡分區人員，於蒼然徑加強巡邏，而區交通隊亦已派員於不同時段進行針對性巡邏，過往 3 個月的數字顯示，上址共有 7 宗相關投訴，警方亦發出 5 張告票。根據觀察，相信是由於短時間的上落客貨活動導致有關情況，警方會繼續不定時在上址進行執法。

有關興建行人隧道連接土瓜灣站和鴻福街 (文件第 19/18 號)

127. **林博議員**闡述文件第 19/18 號。

128. **主席**表示部門沒有派代表出席會議，希望部門常設代表能夠將委員的意見轉交相關組別考慮。

其他事項

129. **主席**表示早前運輸署曾就「長者及殘疾人士延長行人閃動綠燈時間智能裝置實地測試」向本會提交資料文件，該署代表希望就文件作簡單介紹。

130. **運輸署總工程師/交通控制王志雄先生**介紹有關事項。

131. **關浩洋議員**歡迎部門提出能夠方便長者或有需要人士過馬路的方案，希望方案盡快在土瓜灣區實行。他詢問計劃是否屬測試階段、有關測試詳情和現時的成效。

132. **潘國華議員**建議部門加強宣傳和推廣是項裝置，例如聯絡附近的大廈法團作宣傳，或將單張派入大廈信箱內，教導居民如何使用有關裝置。

133. **張仁康議員**支持是項長者友善的措施，認為設施能夠幫助行動日漸緩慢的長者。

134. **鄭利明議員**支持是項裝置，惟部份報章對此裝置的報導似乎

較為負面，認為應該在交通燈上顯示剩餘的時間會更有效用。他詢問部門會如何應對這些負面的反應。

135. **勞超傑議員**查詢部門有何方法預防有人濫用裝置，擔心如有人不斷拍卡延長過路時間，可能會影響交通。他又查詢裝置是否只裝設於某些地點，以及會否考慮讓其他有需要人士如孕婦使用此裝置。

136. **吳奮金議員**詢問部門為何不考慮全面延長綠燈的時間，或考慮以倒數的方式顯示交通燈的剩餘時間，讓所有道路使用者都能夠有更好的預算。

137. **主席**表示部份長者或殘疾人士未必擁有八達通卡，詢問部門如何讓沒有八達通卡的長者或殘疾人士也能享用此設施。

138. **運輸署王志雄先生**綜合回應如下：

(1) 感謝委員支持部門推行是項測試，他表示是項智能裝置的目的是延長行人閃動綠燈的時間。根據現時法例，綠色人像燈號閃動時，行人不可起步過馬路，而行人在綠色人像燈號未閃動時的最後一秒仍可起步過馬路。因此，這智能裝置是延長行人閃動綠燈的時間，讓長者或殘疾人士，在綠色人像燈號未閃動時的最後一秒起步過馬路仍能夠有足夠時間過馬路；

(2) 視乎路口的複雜程度和布局不同，加設智能裝置的費用均有所不同。現時是智能裝置測試階段，因此部份資金用於實驗室研發，未來仍然會再作調整。初步成效方面，現時已就四個地點進行測試，除了溫思勞街的裝置由於安裝時段是新年的關係，未能反映平時情況，另外三個地點的成效不錯；

(3) 宣傳教育方面，署方歡迎委員協助向居民作出宣傳，署方亦正積極考慮在裝置現場懸掛宣傳橫額；

(4) 延長行人閃動綠燈閃動的智能裝置只會在同一紅綠燈周期延長一次行人閃動綠燈時間，因此不會造成疊加作用，而且現時所選的位置均屬非繁忙位置，以平衡不同道路使用者的權利。至於會否開放讓更多其他有需要人士使用裝置，則需視乎稍後檢討的情況而定；

(5) 受惠於運輸署過往幾年推行的長者兩元乘車優惠計劃，現時擁有八達通卡的長者比例已較過往為多；及

(6) 社會上現時對行人閃動綠燈倒數器有不同的意見，署方會在評測智能裝置的成效時，一起評估行人閃動綠燈倒數器的成效。

139. **主席**總結委員大致支持是項測試，並希望運輸署將試驗的最終結果通知議會。

下次開會日期

140. **主席**宣佈下次開會日期定於 2018 年 4 月 26 日（星期四）下午 2 時 30 分，並無其他討論事項。**主席**於下午 7 時 18 分宣布會議結束。

141. 本會議記錄於 2018 年 4 月 26 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2018 年 4 月