

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第八次會議記錄

日期： 2017年3月2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： 李慧琼議員, SBS, JP (於下午3時15分出席)
蕭亮聲議員 (於下午6時45分離席)
林德成議員 (於下午7時20分離席)
鄭葆賢議員
余志榮議員 (於下午5時45分離席)
吳寶強議員 (於下午2時40分出席)
黎廣偉議員 (於下午7時04分離席)
張仁康議員, MH (於下午7時離席)
關浩洋議員
勞超傑議員 (於下午2時44分出席)
(於下午4時40分離席)
楊振宇議員 (於下午5時39分離席)
何顯明議員, MH
左滙雄議員 (於下午4時34分離席)
梁美芬議員, SBS, JP (於下午3時23分離席)
吳奮金議員
潘國華議員
邵天虹議員 (於下午7時25分離席)
林博議員 (於下午2時40分出席)
(於下午6時42分離席)
楊永杰議員 (於下午3時25分出席)
何華漢議員
梁婉婷議員
丁健華議員 (於下午6時42分離席)

秘書：	袁敏琪女士	九龍城民政事務處行政主任(區議會)1
列席者：	莊丹娜女士 許良芬女士 張志華先生 李詠芝女士 孫華興先生 布耀華先生 何志堅先生 譚皓銓先生 鍾兆文先生	九龍城民政事務助理專員 運輸署署任高級運輸主任(九龍城) 運輸署工程師(九龍城) 運輸署工程師(紅磡) 香港警務處九龍城區行動主任 香港警務處九龍城區交通隊主管 香港警務處秀茂坪區交通隊主管 路政署區域工程師(紅磡) 路政署區域工程師(九龍城及九龍灣)
應邀出席者：		
議程二至三	黎雪茵女士 冼佳慧女士 張天先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍) 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務 運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
議程二至三及 議程九	鍾佩怡女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司 高級公眾事務主任
議程二至五	黃秀娟女士 黃嘉俊先生	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公司 高級策劃主任
議程二至九	梁宏昌先生	九龍巴士(一九三三)有限公司首席車務主任
議程四至五	吳翰禮先生 郭裕鋒先生 李侃陵先生	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路5 運輸署運輸主任(鐵路5) 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)
議程六至七	施淑慧女士	運輸署高級運輸主任/巴士調整及計劃
議程十	陳清揚先生 李淑芬女士 鄭治偉先生 梁祖明先生 蘇洪德先生	地政署高級產業測量師/黃大仙 地政署產業測量師/九龍塘 運輸署工程師/土地供應 1/九龍 路政署高級區域工程師/一般職務(2) 艾奕康有限公司交通運輸(交通運輸規劃) 執行董事

	劉家禧先生	艾奕康有限公司交通運輸(交通運輸規劃) 首席工程師
議程十一至 十二	吳偉強先生	路政署主要工程管理處總工程師
議程十一	柯芳華女士 蕭永覺先生 鍾偉堅先生	路政署主要工程管理處高級工程師 路政署主要工程管理處工程師 栢誠(亞洲)有限公司工程經理
議程十二	林文山先生	路政署主要工程管理處高級工程師
議程十三	程耀源先生	教育局總學校發展主任(九龍城)
議程十八至 十九	楊莉華小姐 湯濟明先生	港鐵公司公共關係經理－對外事務 港鐵公司車務經理－觀塘線及荃灣線

* * *

交通及運輸事務委員會(下簡稱「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。

2. 主席表示，運輸署代表司徒志華先生已榮休，因此將由許良芬女士暫時代表出席會議。

通過上次會議記錄

3. 第七次會議記錄無需修訂，獲得委員會一致通過。

新議事項

2017-2018 年度九龍城區巴士路線計劃、促請落實 224X 進入啟德新區(02/17) (文件第 01/17、02/17 號)

4. **主席**指出，議程二及議程三均與九龍城區巴士路線計劃有關，為使會議更順暢，宜一併討論，席上議員同意合併討論。秘書處已於會前將運輸署及九巴公司的書面回覆(即席上文件第 1 號及第 2 號)送交各議員閱覽。

5. **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 01/17 號，簡介 2017-2018 年度九龍城區巴士路線計劃的建議方案(下稱「2017-2018 年巴士路線計劃」)。她表示，為配合啟德發展區人口增長，以及香港兒童醫院、啟德郵輪碼頭的發展，該署在 2017-2018 年巴士路線計劃中，建議開辦 3 條新的巴士路線，包括一條來往啟德沐寧街及大角咀維港灣的巴士路線、一條來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線，及一條由九龍城盛德街前往西灣河嘉亨灣的巴士路線。

6. **何華漢議員**闡述文件第 02/17 號，並發表意見如下：(1) 2014 年的巴士重組方案曾建議九巴 224X 號線行走啟德新區，惟至今仍未落實。隨着啟德新區的「煥然壹居」、「啟德 1 號」等私人樓宇相繼落成，運輸署應盡快落實九巴 224X 號線進入啟德新區及全日行駛；(2) 運輸署在 2017-2018 年巴士路線計劃中建議，九巴 224X 號線在上午繁忙時間加開一班特別班次。這並不足以應付啟德新區居民的需要，建議將九巴 5A 號線總站由現時的馬頭圍邨延伸至啟德新區；(3) 感謝運輸署增加九巴 641 號線的班次，並期望可盡快落實九巴 641 號線全日行駛；(4) 建議安排較多巴士行走九龍城盛德街來往西灣河嘉亨灣的巴士路線；以及(5) 不少學童及家長由深水埗、長沙灣等搬遷至啟德新區，建議來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線總站由九龍城延伸至深水埗或長沙灣，以解決現時沒有巴士路線來往啟德新區及深水埗、長沙灣的問題。

7. **梁婉婷議員**向運輸署查詢，九巴 224X 號線特別班次的具體服務時間，以及新巴士路線的服務詳情。

8. **鄭葆賢議員**表示，新增的機場巴士 NA20 號線於凌晨 1 時 10 分由機場開出，但現時機場最後一班為 12 時 45 分，如遇上航班或行李延誤，乘客未必能趕得及乘搭巴士，因此建議將開出時間延後至凌晨 1 時 30 分，並檢討現時來往機場及市區的巴士班次時間，是否能與航班班次銜接。

9. **關浩洋議員**對 2017-2018 年巴士路線計劃沒有考慮增加來往土瓜灣及荃灣的巴士路線表示失望及遺憾。他指出，文件第 01/17 號中第 16 段載列 9 項考慮巴士路線計劃時的因素，認為除了第 6 項「該項目對經營者的影響」外，來往土瓜灣及荃灣的巴士路線均符合有關的考慮條件。

10. **楊振宇議員**查詢巴士公司增加巴士路線及班次的資源從何而來。

11. **運輸署黎雪茵女士**綜合回應如下：

(1) 鑑於近年啟德新區的人口不斷增長，今年建議增加的 3 條巴士路線均途經啟德發展區。此外，該署在過去兩年曾建議將九巴 224X 號線繞經啟德新區，然而由於在諮詢過程中，其他區議會對相關方案的安排持不同意見，因此未能落實有關建議。該署明白**何議員**的關注，因此在 2017-2018 年巴士路線計劃中，建議新增巴士資源，為啟德新區提供九巴 224X 號線特別班次，以便區內居民前往尖沙咀及油麻地一帶；

(2) 該署在 2017-2018 年巴士路線計劃中建議九巴 224X 號線在早上繁忙時段開出一個班次；

(3) 就因應啟德新發展區而建議增設的 3 條巴士路線，該署現正諮詢各相關區議會，並會在收集及綜合有關意見後，檢視是否需要調整建議。該署在完成諮詢及整合相關意見後，會邀請巴士公司提交營辦有關路線的建議書，並進行遴選。該署初步估計如遴選工作順利，預計 3 條新的巴士路線可於 2018 年投入服務，以配合區內人口增長；以及

(4) 就來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線，此線除了應付啟德新區附近的人口增長外，亦希望配合啟德南兒童醫院的落成。由於兒童醫院的服務對象不限於當區居民，因此該署建議這條巴士路線接駁至東鐵站，以便不同地區的市民前往兒童醫院；而由九龍城盛德街往西灣河嘉亨灣的巴士路線，該署建議在繁忙時段安排兩個往港島區的班次，以配合早上繁忙時間上班乘客的需求。

12. **城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司高級策劃主任黃嘉俊**

先生表示，留意到現時晚上較後時段抵港航班延誤的情況，以致日間的巴士服務未能滿足乘客需求，因此建議增加機場巴士 NA20 號線，以服務深宵抵港航班的旅客。現行的兩條 NA 號線，包括前往北角的機場巴士 NA11 號線及前往將軍澳的機場巴士 NA29 號線，開出時間為凌晨 1 時 10 分。這兩條巴士路線的服務大致能滿足乘客需求，城巴亦密切監察此兩線的客量。機場巴士 NA20 號線的開出時間會暫定於凌晨 1 時 10 分；將視乎日後乘客需求及車輛資源，檢討班次安排。此外，於 NA20 號線服務時間以外，乘客亦可選乘城巴 N23 號線，於深宵時間來往市區及機場。

13. **何顯明議員**指出，現時途經香港浸會大學的巴士路線較少，建議來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線，改經聯福道及竹園道，而非途經窩打老道，以便浸會大學學生使用此巴士服務。

14. **張仁康議員**表示，2017-2018 年巴士路線計劃建議九巴 93K 號線駛入九龍灣商貿區，認為此舉加長行車路線，未必能提高其乘客量。他認為，九巴 93K 乘客量不足，是因為車費過高。乘客如在紅磡歐化傢俬附近乘搭九巴 93K 號線，所付的車費較九巴 14 號線、隧巴 101 號線及機場巴士 A22 號線昂貴，大大減低九巴 93K 號線的吸引力，建議考慮調整九巴 93K 號線的車費。此外，由觀塘前往旺角東站方向，九巴 93K 號線與九巴 14、15 號線存在競爭，建議九巴公司調低九巴 93K 號線的車費，以增加乘客量。

15. **邵天虹議員**不反對九巴 93K 號線途經九龍灣商貿區。他表示，過去一年，運輸署建議取消或縮減九巴 93K 號線班次，該署今次以更改行車路線取替過往建議，可謂臨崖勒馬。就來往土瓜灣及荃灣的巴士路線，他表示以往有九巴 40 號線來往九龍城及荃灣，該線的行車路線更改後，居民需要前往譚公道乘搭收費 15 元的小巴往荃灣，非常昂貴。他希望運輸署增加來往九龍城及荃灣的巴士路線，並訂立合適的車費。

16. **何華漢議員**對只在早上增加一班九巴 224X 號線特別班次的作用存疑。他表示，若因某個區議會或某一位議員的反對，便擱置落實九巴 224X 號線進入啟德新區的方案，那麼現在議員反對取消或是削減某些路線的班次，運輸署亦應尊重議員的意見。就由九龍城盛德街往西灣河嘉亨灣的新增巴士路線，他不理解為何只有早上繁忙時間才有兩個班次開出。他期望在下班時間增設兩個往九龍城方向的班次，以配合乘客需要。

17. **林德成議員**表示，居民多次反映及投訴隧巴 106 號線的脫班情況嚴重。雖然現擬多加一個班次，但恐怕仍未能滿足乘客的需求，希望運輸署考慮進一步調整巴士服務安排及班次。此外，他促請部門考慮安排機場快線巴士行走蕪湖街、獲嘉道一帶。

18. **運輸署黎雪茵女士**綜合回應如下：

- (1) 就來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線，該署會考慮**何議員**的意見，檢視走線是否可作調整；
- (2) 現時九巴 93K 號線的乘客量並不理想，該署希望將路線延伸至九龍灣商貿區，以吸引更多在九龍灣商貿區上班的九龍城、將軍澳居民乘搭，從而改善乘客量；
- (3) **張議員**提及調整巴士收費的問題，會由巴士公司再作考慮；
- (4) 備悉議員就增設來往土瓜灣及荃灣巴士路線的意見；
- (5) 就由九龍城盛德街往西灣河嘉亨灣的巴士路線可否在下午提供服務，以及來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線的總站，可否由九龍城延伸至深水埗或長沙灣，該署表示，現正諮詢各個議會就上述建議路線的意見。該署會在收集意見後研究是否需要調整方案，並會在完成整合相關意見後邀請巴士公司申請營運；
- (6) 備悉**何議員**就落實隧巴 641 號線全日行駛的建議，然而由於近年陸續有新的鐵路投入服務，為避免公共交通資源重疊以及加劇繁忙道路擠塞的情況，該署現階段對延長隧巴 641 號線至全日服務的建議有保留；
- (7) 該署會敦促巴士公司留意現時隧巴 106 號線的服務情況；以及
- (8) 為善用巴士資源，該署現建議為九巴 224X 號線增設一個特別班次，至於該特別班次的開出時間可盡量配合居民的上班時間。該署備悉**何議員**就九巴 224X 號線特別班次方案的意見，署方和巴士公司會按乘客需求考慮作適當調整。

19. **城巴/新巴公司黃嘉俊先生**表示，乘客可從獲嘉道步行約 5 分鐘到漆咸道北近平治街的巴士站乘搭機場巴士 A22 號線，又或是在蕪

湖街乘搭 E23 號線。該公司備悉議員希望安排機場快線巴士行走蕪湖街、獲嘉道一帶的意見。

20. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)黃秀娟女士**補充，就九巴 93K 路線改道行經九龍灣商貿區的方案，大部分受改動影響的乘客均可乘搭車費較便宜的九巴 14、15 號線。鑑於九龍灣商貿區內的辦公大樓陸續落成，安排九巴 93K 號線行走九龍灣商貿區，相信可增加其乘客量。

21. **楊振宇議員**同意更改九巴 93K 號線的行走路線，希望能提高九巴 93K 號線的乘客量，讓這路線可以繼續營運。他表示，現時更改九巴 93K 號線的行走路線屬試行性質，即使乘客量在更改路線後有所減低，九巴公司亦不應以此為由，縮減九巴 93K 號線的班次，甚至取消該線。

22. **黎廣偉議員**的意見綜合如下：(1) 運輸署建議九巴 93K 號線途經九龍灣商貿區，預計能提高乘客量，但路線加長，恐怕會令班次更加疏落，變相影響服務質素。此外，因應觀塘線延線通車，運輸署正計劃縮減班次，這兩個因素合起來，會否令九巴 93K 號線乘客量增加，仍是未知之數。他表示，班次疏落以致乘客量下跌是一個惡性循環，因此促請運輸署在加長路線後須維持現時的班次；(2) 贊成增設來往土瓜灣及荃灣的巴士路線；(3) 現時機場巴士 A22 號線及 E23 號線並不途經土瓜灣下路，即翔龍灣、偉恆昌新邨及土瓜灣道一帶，因此要求其中一條機場巴士路線改經土瓜灣下路，方便該處居民乘車。

23. **李慧琼議員**表示，議會多年來爭取增設來往土瓜灣及荃灣巴士路線，期望運輸署提供確實答覆。

24. **運輸署黎雪茵女士**備悉議員就九巴 93K 號線改道、增設來往土瓜灣及荃灣巴士路線以及機場巴士改經土瓜灣下路的意見，並表示於會後就增設來往土瓜灣及荃灣巴士路線的意見，提供書面回覆。

25. **潘國華議員**表示，現時部分巴士路線的起始點與目的地一樣，但行走路線不同，建議參考九巴 290 及 290A 號線的安排，安排機場 E23 號線以間隔形式分別行走土瓜灣上路及土瓜灣下路。

26. **主席**總結各委員意見，並請運輸署認真考慮意見。

觀塘線延線公共交通服務重組計劃的最新安排、抗議運輸署及九巴不合理削減載客量上升的巴士路線要求立即恢復原有班次 (文件第 03/17、04/17 號)

27. 主席表示，由於議程四及議程五均與觀塘線延線公共交通服務重組計劃有關，為了讓會議更順暢，建議合併討論，並請議員參閱席上文件第 3 號。

28. 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 5 吳翰禮先生闡述文件第 03/17 號，介紹觀塘線延線公共交通服務重組計劃（下稱「重組計劃」）的最新安排。

29. 黎廣偉議員闡述文件第 04/17 號，並查詢大部分補充資料中載列的巴士路線已削減班次，運輸署會否進一步調減該等巴士路線的班次。

30. 林博議員向運輸署查詢對各條受影響巴士路線進行載客量調查的方法，並表示，巴士班次減少，乘客候車時間相應增加，減少乘客乘搭的意欲，只會導致乘客量進一步下跌。

31. 張仁康議員的意見綜合如下：(1) 運輸署提出以九巴 30X 號線代替九巴 212 號線，但對於不能受惠於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(下稱「2 元乘車優惠計劃」)的乘客而言，九巴 30X 號線的車資比九巴 212 號線昂貴，因此建議增設九巴 30X 號線雙向分段收費；(2) 由黃埔乘搭港鐵前往伊利沙伯醫院，乘客需在油麻地轉乘列車前往佐敦，未能照顧長者及行動不便人士的需要；(3) 議員曾要求在觀塘線延線通車（下稱「通車」）半年後檢討重組方案，惟現在距離通車不足半年，運輸署便要求檢討重組方案；以及(4) 贊成保留九巴 7B 號線原有的行車路線。

32. 余志榮議員的意見及查詢綜合如下：(1) 鐵路並不能提供點對點的交通服務；(2) 距離通車只有四個月，運輸署便檢討重組方案，有違通車半年後檢討之說；(3) 強烈反對取消九巴 212 號線，並質疑運輸署調減其他巴士路線班次的做法是否倒果為因，藉減少班次以減少乘客量，繼而取消有關線路；(4) 查詢有關調查中的確實乘客量，認為確實人數比百分比更具參考價值，並希望運輸署多蒐集兩個月的乘客量數據，以供議員參考；以及(5) 九巴 8P 號線的班次不足，不理解運輸署為何依然調減班次。

33. **鄭葆賢議員**的意見綜合如下：(1) 理解九巴 212 號線在通車後，乘客人數下跌。倘若取消九巴 212 號線，運輸署及巴士公司必須提供合適的替代服務；(2) 九巴 30X 號線由黃埔前往伊利沙伯醫院一段收費 8.9 元並不合理，縱使受惠於「2 元乘車優惠計劃」的乘客不受影響，但車費的差額由政府以公帑補貼，變相令巴士公司獲利，故此促請運輸署認真考慮實施九巴 30X 號線雙向分段收費；以及(3) 建議運輸署考慮由小巴營辦商或其他營辦商接辦九巴 212 號線的服務。

34. **楊永杰議員**的意見綜合如下：(1) 農曆新年期間，市民的出行模式有所改變，調查數據或因而出現偏差，質疑運輸署的調查能否反映現實情況，並認為 2016 年 1 月至 3 月的數據不能與 2017 年 1 月至 2 月的數據相比，建議運輸署在普通日子蒐集數據，並以同等時段的數據作比較；以及(2) 小巴營辦商願意接辦九巴 212 號線，證明該路線有市場需求，因此建議巴士公司安排單層巴士行走九巴 212 號線，而非取消該線。

35. **左滙雄議員**的意見綜合如下：(1) 九巴 7B、8、45 號線的班次調減至 20 至 25 分鐘一班，增加乘客的候車時間，對老弱傷殘人士尤其不便，因此反對調減巴士班次；(2) 要求巴士公司盡快在愛民邨、俊民苑、欣圖軒等何文田區的巴士站，加設巴士實時到站資訊顯示屏、增加候車關愛座椅、翻新舊式巴士站、擴建巴士站上蓋及在巴士站地面劃設乘客排隊黃線，以改善候車環境，減少調減班次為乘客帶來的影響；以及(3) 九巴 212 號線的乘客量雖然減少，但該巴士路線對前往伊利沙伯醫院的居民非常重要，巴士公司應採取其他應對方案。

36. **鄭利明議員**表示，通車後，非鐵路沿線的九龍城區居民傾向依賴巴士服務，他對運輸署提供的載客率數據抱疑。他以九巴 7B 號線為例，指出該巴士路線在不同路段的載客量大有不同，認為運輸署應該蒐集不同地段及不同時段的載客量，以作出較客觀的分析。

37. **丁健華議員**表示，九巴 7B 號線在非繁忙時段維持 25 分鐘一班，調減班次恐會流失更多乘客，最終因乘客量不足而被取消。他同意安排單層巴士行走九巴 212 號線。此外，他認為，由於距離通車僅僅四個月，運輸署可再觀察市民的出行模式是否有所轉變。

38. **關浩洋議員**指出，九巴 30X 號線現時的載客量已高達 99.3%，車廂非常擠迫，加上車資昂貴，因此要求保留九巴 212 號線。他表示，九巴 212 號線乃區內居民前往伊利沙伯醫院的主要交通服務，油尖旺

區議會及深水埗區議會均反對取消九巴 212 號線，認為運輸署應該從善如流。此外，他表示，部分土瓜灣區巴士線，例如九巴 85 號線，與通車並無關係，運輸署卻以此為由，調減班次，實屬不合理。

39. **李慧琼議員**的意見及提問綜合如下：(1) 文件中提及三次監察調查，查詢該三次調查的推進方式；(2) 認為最繁忙半小時平均載客率未能如實反映現實情況，查詢確實的乘客量；以及(3) 九龍城區議會及其他區議會理解重組計劃的需要，期望運輸署能回應議員就取消九巴 212 號線的補償要求，包括考慮安排單層巴士行走九巴 212 號線及九巴 30X 號線實施分段收費。

40. **楊振宇議員**的意見及提問綜合如下：(1) 運輸署以 2016 年 1 月至 3 月的數據與 2017 年 1 月至 2 月農曆新年期間的數據比較，有欠說服力；(2) 運輸署只進行三次調查便落實重組計劃，難以服眾；(3) 部分巴士路線或曾由單層巴士改為雙層巴士，或是由雙層巴士改為單層巴士提供服務，查詢運輸署曾否就相關路線進行乘客量調查，並希望該署提供有關數據；以及(4) 查詢部分巴士路線調減班次後，如何運用省下來的資源。

41. **吳奮金議員**歡迎運輸署保留九巴 7B 號線原有的行車路線。他表示，通車後，居民對何文田區內的巴士服務需求依然甚殷，因此反對調減愛民邨多條巴士路線的班次，並指出過去市民一直投訴巴士班次稀疏，現在調減班次是背道而馳，期望巴士公司繼續改善巴士服務。

42. **何顯明議員**表示，由蕪湖街轉入漆咸道一帶交通擠塞，倘若路面擠塞情況有所改善，相信九巴 212 號線可大大提升服務質素，與港鐵競爭。此外，他指出，市民乘搭車資較貴的九巴 30X 號線，在「2 元乘車優惠計劃」下，政府變相需要補貼更多金錢，因此促請運輸署盡快落實雙向分段收費。

43. **何華漢議員**反對取消九巴 212 號線，認為運輸署蒐集數據的時間適逢農曆新年假期，對其調查的參考價值抱疑。他表示曾聯同地區人士乘搭九巴 212 號線，有關巴士司機反映 2 月底的乘客量已有回升，因此懷疑運輸署的數據未能反映現實情況。

44. **潘國華議員**反對取消九巴 212 號線，建議運輸署及巴士公司安排單層巴士行走九巴 212 號線及調整班次。他表示，議員期望運輸署在通車後半年內調整重組計劃，惟計劃中的專線小巴 7 號線在農曆

新年期間已被取消。運輸署建議的替代路線九巴 5C 號線，現時由 5 分鐘一班延長至 7 分鐘一班，對居民甚為不便，因此建議運輸署研究新的巴士/小巴路線，以取替專線小巴 7 號線。

45. **林德成議員**的意見綜合如下：(1) 反對取消九巴 212 號線，同意以單層巴士取代雙層巴士提供服務；(2) 每個巴士站上車的乘客數量不同，而且巴士偶會脫班，認為運輸署的調查數據出現偏差；以及(3) 希望運輸署繼續保留現時九巴 7B 號線的行車路線。

46. **蕭亮聲議員**的意見綜合如下：(1) 黃埔及紅磡一帶居民受惠於通車，但重組計劃影響非鐵路沿線居民，例如是土瓜灣區的居民，因此要求恢復巴士原有班次及反對調整巴士路線；以及(2) 通車後，過海隧道巴士在最繁忙半小時的平均載客率上升，反映現時的鐵路服務供不應求，居民才會傾向乘搭巴士。運輸署應檢討現時的過海隧道巴士服務是否足夠。

47. **運輸署吳翰禮先生**的回應綜合如下：

- (1) 該署在 2016 年 11 月蒐集受影響巴士路線的乘客需求變化數據，並於 2016 年 12 月 19 日把數據呈交至交運會，供各議員省覽，同時提出修訂重組計劃方案。經聽取議員的意見後，該署在 2017 年 1 月至 2 月再次蒐集有關數據，並察覺乘客出行模式和需求已趨穩定。由於乘客的出行模式或因農曆新年假期而有所改變，該署在農曆新年假期的前後(即分別由 2017 年 1 月 10 日至 20 日和 2017 年 2 月 6 日(即農曆新年公眾假期後的上班和上學日子)進行調查，以確保蒐集所得的數據持平和客觀；
- (2) 該署安排調查人員於不同時段到各條受影響巴士路線的最高載客點進行實地調查，其中部份調查人員會在相關巴士站記錄上落乘客人數，並另外調派調查人員在巴士車廂內點算車上乘客人數。該署明白議員對取消九巴 212 號線的關注，因此對該線的調查更加詳細，調查人員在車廂內記錄黃埔總站至長沙灣總站途經每一個巴士站的上落客情況，該署再根據這些數據，仔細檢視九巴 212 號線的乘客需求情況是否符合現行指引中取消路線的準則；
- (3) 根據調查結果顯示，九巴 7B 號線在最繁忙的一小時於九龍城區內最高載客點的平均載客率介乎 56.7%(往樂富方向)至 60.0%(往紅磡碼頭方向)。由於該線的乘客需求高於現行指引中的相關準

則，所以該署會擱置縮短該線行車路線的建議方案；

- (4) 根據 2017 年 2 月中旬的調查顯示，九巴 212 號線在最繁忙的一小時於最高載客點的平均載客率為 19.5%。若與觀塘線延線通車前比較，該線的乘客量下跌近七成。倘若改以單層巴士行走該線，預計平均載客率不足四成，將仍然符合現行指引中取消路線的準則(在最繁忙的一小時內的載客率少於 50%)；
- (5) 該署在會前並未收到有關專線小巴營辦商表示有意接辦九巴 212 號線的信件。按照初步評估，現時有 9 部雙層巴士行走九巴 212 號線，每部巴士載客量(連坐位及企位)約 130 人，以每輛公共小巴 16 個座位來計算，一部雙層巴士可供載客量為一部專線小巴的 8 倍，因此有關專線小巴營辦商必需派出龐大的公共小巴數目才能維持現時九巴 212 號線的需求和服務水平。此外，九巴 212 號線的行車里程為 8.1 公里，按照現時專線小巴的收費表，小巴營辦商最高可收取的單程車費為 10.2 元，高於現時九巴 212 號線車費為 5.1 元。上述初步資料可讓議員評估專線小巴是否為合適和可行的替代服務；
- (6) 九巴 30X 號線屬於較長途路線，如實施建議的雙向分段收費，將吸引更多短途乘客使用，必然會增加中途上落乘客的次數，增加停車時間，延長其行車時間，容易導致該線服務不穩，影響長途乘客使用該線的意欲。此外，以現時的技術而言，倘若實施雙向分段收費，乘客在中途站下車時，必須走到巴士前方的八達通讀卡器再次拍卡確認，以確保乘客付足車資和防止濫用，對巴士的日常營運有影響；
- (7) 通車後，居民使用接駁服務到鄰近地鐵站，對部分巴士服務的需求下跌，受影響地區的巴士路線班次會相應作出調減，該署已盡量減少有關安排在繁忙時間對乘客的影響；
- (8) 根據調查顯示，現時九巴 30X 號線的載客率高，該署會督促巴士公司留意該線的服務水平，以應付取消九巴 212 號線後的乘客需求；
- (9) 大部分過海隧道巴士路線在最繁忙的半小時於最高載客點(紅隧巴士站)的平均載客率均高於 85%，因此只有一條路線(即隧巴 115 號線)會調減班次；以及

(10)自通車以來，該署一直與區議會保持溝通，期望議員支持重組方案，將現有巴士網絡的資源調撥至有需要的地方，例如在區內新發展的地區加強巴士服務，以配合社區發展，以及分階段在區內設有上蓋的巴士站加設實時巴士到站資訊顯示屏和座椅等乘客設施。

48. **九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)梁宏昌先生**補充，實施雙向分段收費，乘客下車時必須經過巴士前方的八達通讀卡器拍卡，形成樽頸位，令上落乘客時間加長，影響路面交通，如有輪椅乘客或老弱乘客，將更為不便。

49. **李慧琼議員**對運輸署的回應深表失望。她理解現時的巴士設計未能推行雙向分段收費，建議運輸署要求巴士公司研究實施雙向分段收費，例如仿效其他城市，在乘客上車時便分段收費。此外，她查詢受重組計劃影響的確實乘客數目。

50. **鄭葆賢議員**的意見和查詢綜合如下：(1) 在郊區行走的九巴 64K 號線正實施雙向分段收費，促請巴士公司認真考慮雙向分段收費；(2) 查詢由黃埔乘搭九巴 212 號線前往伊利沙伯醫院的乘客人數；(3) 運輸署表示，每部雙層巴士的可供載客量約等同 8 輛專線小巴，故此鄭議員認為即一部專線小巴的載客率等於一部雙層巴士的 12.5%，而現時九巴 212 號線的乘客量約 19%，專線小巴營辦商每小時只需提供 2 至 3 輛小巴，便足以應付乘客需求。她建議運輸署與營辦商了解情況，研究其他替代服務是否可行；以及(4) 建議九巴 212 號線改行深旺道，以開拓新的客源。

51. **勞超傑議員**表示，地鐵四通八達，但並不能像巴士服務一樣，提供點對點服務。他促請運輸署及九巴公司認真考慮市民的需求，而不是單憑數據便落實重組計劃。他建議九巴公司把九巴 212 號線的車資減至 4 元，以吸引更多乘客，增強競爭力。

52. **黎廣偉議員**表示，補充資料中展示 25 條將會調減班次的巴士路線，其中 17 條已經有所調減，不滿運輸署在短期內再一次調減班次。此外，他查詢減少班次後，如何運用節省下來的巴士資源，並要求運輸署提交每日蒐集所得的數據。他認為九巴公司及運輸署應該諮詢及尊重議員的意見。

53. **何華漢議員**建議效法輕鐵的收費模式，在巴士站加設八達通

機，實施雙向分段收費。

54. **關浩洋議員**表示，開會前數天才收到運輸署的文件，認為運輸署欠缺溝通的誠意，並重申他不理解運輸署為何在通車後調整土瓜灣區的巴士路線。

55. **運輸署吳翰禮先生**的回應綜合如下：

- (1) 九巴 30X 號線行走市區繁忙路段，以現時的技術水平而言，實施雙向分段收費對巴士運作及現有使用該線的乘客會造成不便，該署會繼續與九巴公司研究改變收費模式的可行性；
- (2) 根據調查所得數據估計，現時每日有少於 100 名乘客由黃埔區乘搭九巴 212 號線前往伊利沙伯醫院。九巴 212 號線在通車後營運困難，若不善用巴士資源，難以改善整體巴士服務；
- (3) 就以專線小巴服務替代九巴 212 號線的建議，該署會與有關小巴營辦商溝通，了解其營運資源及收費能否切合乘客的需求；
- (4) 是否調整九巴 212 號線的收費屬九巴公司的商業決定；
- (5) 根據調查顯示，通車後居民出行模式已改變，追求準時及穩定服務的乘客會轉乘鐵路，對巴士服務需求下跌，令巴士乘客量下跌的趨勢明顯。在重組計劃中，運輸署要求巴士公司為取消的巴士路線提供替代服務，減少重組巴士路線對乘客的影響；以及
- (6) 巴士車廂空間狹窄，八達通讀卡器的收費安排難以與鐵路在車站大堂裝設的出入閘機作比較。

56. **九巴公司梁宏昌先生**表示，根據九巴 64K 號線實施雙向分段收費的經驗，巴士上落乘客時會形成樽頸位，延長上落乘客時間。九巴 64K 號線行走鄉郊地區，故對路面交通影響不大，惟九巴 30X 號線行走市區繁忙路段，因此必須小心研究雙向分段收費的建議。此外，巴士車長的觀察屬主觀的看法，根據該公司的數據顯示，九巴 212 號線與通車前相比，乘客量跌幅近七成，最新的乘客量數字可於會後提供。

57. **何顯明議員**表示，在「2 元乘車優惠計劃」下，政府需補貼全

資車費的差額，鼓勵市民轉乘較昂貴的九巴 30X 號線，變相有利巴士公司。此外，他認為八達通科技已落後，建議運輸署參考外國巴士上落車各拍卡一次的做法，相信其他科技可做到雙向分段收費。

58. **楊永杰議員**表示，運輸署應考慮整體交通，如要取消巴士路線，應盡量減少有關改動對市民的影響。他期望運輸署能提供其他方案，而非取消巴士路線。

59. **運輸署吳翰禮先生**的回應綜合如下：

(1) 「2 元乘車優惠計劃」下，就專營巴士公司因推行優惠計劃而少收合資格長者的車費，政府會發還有關差額，即 2 元與半價車資的差額；

(2) 該署會繼續與巴士公司研究雙向分段收費的安排；以及

(3) 根據指引中調減班次的準則，該署會仔細考慮及評估九巴公司縮減巴士班次的申請。

60. **九巴公司李侃陵先生**表示，九巴 212 號線的乘客量跌幅顯著，因此才申請取消該線。公司備悉議員就雙向分段收費及調減車資的意見，並會繼續研究提供車費優惠。

61. **李慧琼議員**要求以交運會名義致函運輸署署長，反映議員意見。

62. **主席**總結各委員的意見，表示議員一致反對取消九巴 212 號線，並認為有關的替代服務不足夠，促請運輸署及九巴公司研究其他方案，再交予交運會考慮，以及吩咐秘書處致函運輸署署長，反映議員的意見。

(會後補註：秘書處已按主席指示，於 2017 年 3 月 14 日以交運會名義，致函運輸署署長。)

關注 5M 號電容巴士行駛時間及充電設施 (文件第 05/17 號)

63. **主席**表示，秘書處已在會議前將運輸署及九巴公司的書面回覆(即席上文件第 4 號及第 5 號)送交各議員省覽。

64. **何華漢議員**闡述文件第 05/17 號，並向九巴公司查詢是否因電容巴士充電設施存在危險而擱置工程。他對在會議前沒有收到運輸署及九巴公司的詳細回覆表示失望。

65. **楊永杰議員**要求九巴公司交代電容巴士充電設施的安全性問題。他認為，即使電容巴士暫未投入服務，九巴公司亦應調配資源，增加九巴 5M 號線的班次，以應付乘客的需求。

66. **運輸署高級運輸主任/巴士調整及計劃施淑慧女士**綜合回應如下：(1) 該署一直與環保署、機電工程署及九巴公司群策群力，引進電容巴士，該署亦十分關注電容巴士的安全性；(2) 兩個星期前，該署與九巴公司的代表試坐電容巴士時，九巴公司表示現階段需回收及優化德朗邨的充電設施；(3) 運輸署及環保署會監察上述工程的進度，九巴公司預計在 4 月中完成組件裝嵌後，便開始培訓職員，期望盡快展開電容巴士行駛測試；以及(4) 當電容巴士開始行駛測試，九巴公司會增加一部巴士，行走九巴 5M 號線，屆時會因應市民的需要，加密九巴 5M 號線的班次。

67. **九龍巴士(一九三三)有限公司首席車務主任梁宏昌先生**表示，電容巴士會在符合安全標準的情況下才投入服務。

68. **何華漢議員**要求，運輸署及九巴公司解釋電容巴士及其充電設施存在什麼安全性問題及公開優化工程的具體細節。

69. **梁婉婷議員**表示，電容巴士充電設施工程延誤對市民造成不便，強烈不滿署方沒有主動交代延誤的原因。此外，她促請署方交代工程的進度及電容巴士行駛測試的時間表。

70. **楊永杰議員**要求，運輸署及九巴公司確保電容巴士通過安全測試後，方可接載市民。此外，他認為現時九巴 5M 號線的服務供不應求，因此要求加密巴士班次，並指出此項要求跟電容巴士暫時未能投入服務並無關係。

71. **九巴公司梁宏昌先生**強調，電容巴士必定通過有關部門的審批及符合安全標準的情況下，才投入服務。

72. **運輸署施淑慧女士**表示，該署正為九巴 5M 號線進行乘客量調

查，將因應調查結果及市民的實際需要，調整九巴 5M 號線的班次。

73. **主席**促請運輸署及九巴公司回應電容巴士的安全問題及落實電容巴士行走九巴 5M 號線的進度。

74. **楊永杰議員**查詢，九巴公司如何解決在交通擠塞時，電容巴士耗盡電池，以致無法行駛的問題，以及如何確保該巴士在充電及行駛時不會爆炸。

75. **運輸署施淑慧女士**綜合回應如下：(1) 九巴 5M 號線比較短途，遇上嚴重行車阻塞的機會較低，而且電容巴士的電池足夠應付該程巴士全程路線的用電。在電容巴士測試期間，九巴公司將會安排兩部正常的單層巴士作後備，在緊急的情況下投入九巴 5M 號線運作，及在必要時出動救援車輛；(2) 在電容巴士測試期間，運輸署及九巴公司會作出適時檢討，以及回應議員的訴求；以及(3) 運輸署會與環保署及九巴公司討論後，再通知議員有關電容巴士行走九巴 5M 號線的行駛時間表及落實進度。

76. **何華漢議員**再次要求署方及九巴公司交代電容巴士及其充電設施存在什麼安全問題，以致需要擱置有關工程。他強烈不滿署方就電容巴士及其充電設施的安全問題的回應，並要求以交運會名義致函部門署長，要求解釋電容巴士及其充電設施的安全問題。

77. **主席**表示，由於文件第 05/17 號並沒有要求運輸署及九巴公司就電容巴士及其充電設施的安全問題作出回應，該署及九巴公司未能立即回應議員的提問，因此接納**何議員**的提議，並指示秘書處在會後跟進**何議員**的提議。

(會後補註：秘書處已按主席指示，於 2017 年 3 月 28 日以交運會名義，致函環保署署長。)

建議增設啟德來往長沙灣巴士路線 (文件第 06/17 號)

78. **主席**表示，秘書處已於會前將九巴公司的書面回覆(即席上文件第 6 號)送交各議員閱覽，並請**副主席**暫代主持會議。

79. **何華漢議員**闡述文件第 06/17 號，並建議來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線總站，由九龍城延伸至深水埗或長沙灣。

80. **梁婉婷議員**表示，乘客可在太子道東彩頤花園巴士站乘搭新巴/城巴 796C 號線、九巴 98C 號線或九巴 296C 號線前往長沙灣，但對啟晴邨居民而言，步行至該巴士站最少需時 5 至 10 分鐘，德朗邨居民步行至該巴士站則需時 15 至 20 分鐘，不便啟德新區居民外出。

81. **運輸署施淑慧女士**的回應綜合如下：(1) 就增設來往啟德及長沙灣的巴士路線，該署早前已提供答覆給相關議員。在 2017-2018 年巴士路線計劃中，該署亦提供了 3 條新巴士路線，以加強啟德新區的交通配套；(2) 就延伸來往啟德郵輪碼頭及九龍塘又一城的巴士路線總站，該署備悉**何議員**的意見，並會向巴士路線發展科反映有關提議；以及(3) 就啟德新區居民需步行一段時間前往巴士站的情況，礙於啟晴邨、德朗邨與太子道東的距離，現時無法在中間點增設一個巴士站，或是增加一條新的巴士路線。倘若居民乘搭九巴 24 號線，可在太子道東西行，轉乘九巴 2A 號線，前往美孚及長沙灣。

82. **梁婉婷議員**表示，九巴 24 號線脫班情況嚴重，而且轉乘巴士有礙行動不便的居民出入。她指出，現時議員並不是要求加開一條新的巴士路線，只是建議延長新巴士路線的行走路線。

83. **運輸署施淑慧女士**備悉**梁議員**的要求，並會與巴士組再作商議。

要求改善 5D 巴士班次稀疏事宜 (文件第 07/17 號)

84. **副主席**表示，秘書處已於會前將九巴公司的書面回覆(即席上文件第 7 號)送交各議員閱覽。

85. **梁婉婷議員**闡述文件第 07/17 號，並補充區內不少學生需要乘搭九巴 5D 號線前往學校。

86. **余志榮議員**表示，九巴 5D 號線是本區居民前往德福花園的重要交通工具，居民投訴九巴 5D 號線的班次稀疏，要求增加班次，以將候車時間由 25 至 30 分鐘縮減至 20 分鐘。

87. **運輸署署理高級運輸主任/ 九龍城許良芬女士**表示，九巴 5D 號線於 2 月 6 日正式改為全日服務，繁忙時間及非繁忙時間的班次分別為 15 至 25 分鐘一班及 30 分鐘一班。該署關注此線路的乘客需求，現正安排進行實地調查，並會與九巴公司商討有需要時加強服務，配

合市民的需要。

88. 九巴公司梁宏昌先生表示，九巴 5D 號線實施全日行駛約有一個月，該公司現正審視在繁忙及非繁忙時段的乘客量，並會與運輸署緊密協調，因應乘客量，研究該線是否有進一步改善空間。

89. 張仁康議員表示，在非繁忙時間遇上塞車情況，候車時間恐由 30 分鐘變成 45 分鐘。他指出，在非繁忙時間維持 25 分鐘一班車是最低要求。

90. 運輸署許良芬女士表示，該署會與九巴公司商討及檢視非繁忙時間的運作安排。

91. 副主席總結各委員的意見，並促請運輸署嚴密監管九巴公司的運作，令市民更滿意九巴公司的服務。

要求關注土瓜灣江西街巴士站安全問題 (文件第 08/17 號)

92. 副主席表示，秘書處已於會前將巴士公司的書面回覆(即席上文件第 8 號及第 9 號)送交各議員閱覽。

93. 林博議員闡述文件第 08/17 號。他指出，九巴公司表示可將巴士站移約 4 米，但他憂慮此舉或會影響其他巴士站或小巴士站的運作。他提出兩項建議：(1) 擴闊行人路，拉遠舊式樓宇柱樑與巴士站的距離；以及(2) 加設防撞欄。他表示，現時該處設有提示牌，提示司機小心靠站，但該提示牌並不顯眼，難以察覺。

94. 楊永杰議員的意見綜合如下：(1) 該處設有多個巴士站，倘若數輛巴士同一時間靠站，將某些巴士站移約 4 米亦未能解決巴士撞到附近樓宇柱樑的問題。為安全起見，他同意林議員所言，擴闊行人路；以及(2) 巴士公司的書面回覆中提及巴士站重組方案，他認為巴士站重組方案牽涉巴士路線的改動，對整個社區的影響很大。擴闊行人路便能夠解決問題，建議部門及巴士公司避難就易。

95. 運輸署許良芬女士的意見綜合如下：(1) 該署關注巴士靠站時的安全問題，曾到馬頭圍道與安徽街及江西街交界實地視察。現時巴士公司將接近舊式樓宇柱樑的巴士站，即九巴第 75X 號線的巴士站，向馬頭圍道往安徽街方向移了 4 米，以確保巴士可安全靠站；以及(2)

該署會與巴士公司檢視現時的安排及研究是否有其他更可行的方式，包括遷移巴士站，以確保巴士運作安全及盡量減少對現有乘客的影響。

96. 九巴公司梁宏昌先生表示，暫時會將九巴 75X 號線及 93K 號線的巴士站向馬頭圍道往安徽街方向移 4 米，以防止巴士靠站時撞到附近舊式樓宇的柱樑。長久而言，他建議將部分巴士站移動約六、七十米。

97. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司高級公眾事務主任鍾佩怡女士表示，該公司已檢視馬頭圍道近江西街的巴士站，現時城巴/新巴 796X 號線及 N23 號線的巴士站位置及行車情況，並沒有構成危險。該公司備悉委員對巴士站安全問題的意見，並會配合政府部門，研究是否有其他可行方案，以改善巴士站的安全問題。

98. 運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士表示，擴闊行人路或加設防撞欄的建議，某程度上會影響車流，但該署會從整體交通運輸作出考慮。現時的方案是把巴士站移動幾米，該署會檢視現有安排是否合適，並研究會否有其他更可行的方法。

99. 楊永杰議員表示，把巴士站向移動六、七十米，或會帶來爭議。若是把巴士站移到山西街的位置，該處受雨水困擾，並不是一個理想的候車地點。他認同運輸署李小姐所言，先檢視遷移巴士站的方案是否可行，然後再研究解決辦法，包括擴闊行人路等。

100. 九巴公司梁宏昌先生備悉議員的意見，並表示遷移巴士站是初步意見。該公司會實地視察，再作安排。

龍翔道道路改善工程及興建橫跨龍翔道及龍翔道西行至獅子山隧道公路北行連接路的行人天橋 (文件第 09/17 號)

101. 地政總署高級產業測量師/黃大仙陳清揚先生闡述文件第 09/17 號。

102. 路政署高級區域工程師 /一般職務(2)梁祖明先生補充，因應運輸署早前完成的交通影響研究，路政署就此道路工程進行了可行性研究報告。顧問公司蘇先生會介紹工程細節。

103. 艾奕康有限公司交通運輸(交通運輸規劃)執行董事蘇洪德先

生就文件第 09/17 號中的附件簡介如下：

- (1) 於龍翔道東行線增設減速帶及在減速帶內增建巴士站；改善通往獅子山上二號主配水庫的路口；
- (2) 於龍翔道西行線增設巴士停車處及加速帶；以及
- (3) 興建橫跨龍翔道及龍翔道西行至獅子山隧道公路北行連接路的行人天橋，以連接有關用地，龍翔道兩旁行人路及前往獅子山隧道公路北行連接路的行人路。

104. **何顯明議員**的意見綜合如下：(1) 感謝部門採納區議會的意見，更改擬建行人天橋的設計，以接駁龍翔道公園，方便其他居民使用；(2) 文件提及這天橋將由發展商負責建設，他希望部門提醒發展商興建樓宇時，必須考慮龍翔道的噪音對其住戶的影響；(3) 贊成興建有蓋的行人天橋，但不建議密封式的天橋設計，因為該處地方較偏僻，若然是密封式的天橋設計，恐怕會容易發生罪案；以及(4) 建議盡早完成及開放擬建的行人天橋。

105. **地政總署陳清揚先生**表示，將來發展商需就這個發展項目進行噪音影響評估，並會根據評估報告推行發展項目。他表示，由於發展項目相當大規模及複雜，預計住宅項目的工程時間需時 7 至 9 年，至於天橋落成方面，該署會在擬訂賣地條款時，諮詢相關部門，包括運輸署及路政署，亦會諮詢民政事務處，相信在諮詢期間，各持份者可以將意見表達，該署會盡量配合。

106. **路政署梁祖明先生**表示，天橋的初步概念設計為有蓋行人天橋，並不是密封式行人天橋。

107. **副主席**查詢，行人天橋是由政府還是私人屋苑的管理公司管理，若然由政府管理，恐怕這條有蓋的行人天橋會成為露宿者聚集的地方。

108. **地政總署陳清揚先生**表示，初步而言，行人天橋供市民使用，所以未來應該會由相關政府部門負責管理，但有部分的行人天橋可能接入屋苑，供屋苑居民使用，因此，該部分的行人天橋有機會交給私人屋苑管理公司管理，詳細情況需要與部門商討。

「人人暢道通行」計劃的下一階段 (文件第 10/17 號)

109. 路政署總工程師吳偉強先生以投影片闡述文件第 10/17 號。

110. 何顯明議員的意見及查詢綜合如下: (1) 橫跨聯合道近聯福道的行人通道(結構編號 KF25) 加建升降機後, 行人使用量增加, 但由於該天橋為密封式設計, 曾經出現打劫及風化案, 希望路政署日後可改善天橋設計, 以減少罪案發生; (2) 就橫跨聯合道近聯福道的行人通道(結構編號 KC01), 投影片上顯示的 B 點屬於康文署管轄範圍, 該處現時沒有花草樹木, 施工相對容易; 以及(3) 建議部門就投影片上顯示的 A 點與香港浸會大學商討收地的問題, 期望施工時無需收窄聯合道路面。

111. 鄭葆賢議員的意見及查詢綜合如下: (1) 觀塘線延線通車, 加上「海濱南岸」及「維港·星岸」入伙, 預計橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街的行人通道(結構編號 KF107)人流量會增加, 但該行人通道的斜道很長, 不方便行人使用; (2) 質疑在該處興建升降機是否最合適的做法, 並指出該處有不少行人在不合適的地方橫過馬路。她已致函運輸署, 要求在紅磡南道對出位置設置行人過路處; (3) 使用行人天橋時, 行人未能在紅鸞道位置橫過馬路, 需要經港鐵黃埔站 A 或 B 出口方向, 若升降機出口在天橋樓梯的前端會較現時建議的位置方便, 但不確定會否有設計上的困難; 以及(4) 重申設置行人過路處最能方便行人使用。

112. 吳寶強議員的意見綜合如下: (1) 九龍城區有不少長者, 加上日後舊機場發展及沙中線投入服務後, 相信橫跨太子道西近獅子石道行人通道(結構編號 KS8)的使用人次會增加, 因此支持在該位置加建升降機; (2) 根據初步評估, 工程會影響行人道路, 但太子道西、獅子石道的入口位置路面寬闊, 相信對行人的影響不大; 以及(3) 工程或需徵用由康文署管轄的小型花園, 但該花園的使用率低, 相信對居民影響不大。

113. 張仁康議員的意見綜合如下: (1) 紅磡邨及黃埔新邨內有不少長者, 居民使用橫跨紅磡道近戴亞街的行人通道(結構編號 K64)時, 需步行 73 級樓梯或很長的斜道, 非常不便; (2) 黃埔站投入服務後, 上述天橋多了行人使用; (3) 在上一段階段的「人人暢道通行」計劃中, 他已經提出在上述天橋加建升降機, 惟當時未能納入首階段計劃, 交運會一致同意列為替補方案, 因此他要求將上述天橋納入今個階段

的其中一個興建項目。

114. **楊永杰議員**的意見及查詢綜合如下：(1) 由於居民需要步行很長的斜道才到達樂民新邨，提議在該處興建升降機，但不確定樂民新邨的樓梯/斜道是否符合計劃的條件；(2) 建議以行人通道的人流及工程的可行性，作為評估興建項目優先次序的準則；(3) 同意**何議員**就橫跨聯合道近聯福道行人通道(結構編號 KC01)的意見，該處的人流在眾多項目中排行第二，只要輕微調整設計，相信可減低工程難度；(4) 同意**吳議員**的意見，認為橫跨太子道西近獅子石道行人通道(結構編號 KS8)的工程是可行的；以及(5) 是次會議未必適合決定各個項目的優先次序，希望部門聽取更多的意見後，再作評估。

115. **蕭亮聲議員**要求運輸署提供最高小時人流的統計方式及調查時間。他表示，每個地區行人通道的使用情況各有不同，以橫跨界限街近基堤道行人通道(結構編號 KF111)為例，最多人使用的時間為早上上學、上班時段。

116. **林德成議員**的意見綜合如下：(1) 同意**張議員**就橫跨紅磡道近戴亞街行人通道(結構編號 K64)的意見，指出該天橋連接 3 個地區，該斜道又長又斜，興建升降機可方便行人使用；以及(2) 橫跨佛光街近和衷街行人通道(結構編號 KS21)的人流多，特別是附近居民會到佛光街公園晨運，建議部門優先考慮以上兩個項目。

117. **路政署吳偉強先生**綜合回應如下：(1) 路政署委託了運輸署在附件三所列出的行人通道進行人流統計。運輸署根據經驗，於人流最高的兩小時統計人流，每 15 分鐘統計 1 次，再計算出最高的每小時人流量，相信以上估算能如實反映最高人流時段的人流數量；(2) 由於橫跨聯合道近聯福道的行人通道 (結構編號 KC01) 並非由路政署負責維修及保養，故加建升降機時必須不涉及收地。從投影片所見，建議加建升降機的位置貼近私人用地地界，由於行人路面狹窄，工程或需收窄現有行車道以設置升降機，技術上非常困難。如果交運會揀選了該項目，署方會聘請顧問公司再作進一步研究，亦會和香港浸會大學商議工程實施安排，若研究顯示有關工程技術上不可行，署方會向交運會匯報；以及(3) 「人人暢道通行」計劃旨在為現有的行人天橋、行人隧道及高架行人道路加建升降機，以方便市民使用行人過路設施。議員建議為樂民新邨的樓梯/斜道加建升降機，然而，該樓梯/斜道位於屋邨範圍內，並沒有橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路，亦非行人天橋、高架行人道或行人隧道，因此不符合「人人暢道

通行」計劃的涵蓋範圍，未能納入「人人暢道通行」下一階段計劃內。

118. **主席**指出，各位委員對各個項目的意見不一，並未達成共識，促請各位委員列出三條行人通道的優先次序，讓部門可以對項目作出進一步評估及研究其可行性。

119. **鄭葆賢議員**指出，委員尚未達成任何共識，若需在會上列出三條行人通道的優先次序，相信有一定的困難，建議在下次會議再作決定。

120. **主席**建議以傳閱文件的方式，讓各委員表達意見，尋求共識，讓部門能夠加快此項目的進度。

121. **蕭亮聲議員**建議在基堤道、太子道西的私人行人天橋加建升降機，以接駁港鐵旺角東站，方便居民使用。

122. **楊永杰議員**建議以人流及工程可行性來決定三個項目的優先次序，並同意**主席**的意見，以傳閱文件的方式收集意見，達成共識。

123. **張仁康議員**的意見綜合如下：(1) 在上一次交運會會議中已經跟進橫跨紅磡道近戴亞街行人通道項目(結構編號 K64)，要求在是次會議得出項目的優先次序；(2) 不反對在兩星期內以傳閱方式表達意見；以及(3) 文件第 10/17 號的附件三內列出七個項目，四個項目的可行性為相對困難，三個項目則為非常困難。若果剔除三個可行性為非常困難的項目，就只剩下四個相對困難的項目，議員在這四個相對困難的項目中，挑出三個排列優先次序會比較容易。

124. **鄭葆賢議員**指出，若果運輸署將會在船景街對開位置設置行人過路處，便不需為橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街行人通道(結構編號 KF107) 加建升降機，讓其他更有需要的行人通道可加建無障礙通道。相反，若果該處沒有地面行人過路設施，區內居民則有需要使用設有升降機的行人天橋。她查詢在該處加設行人過路處的可行性。

125. **關浩洋議員**表示，委員對各持己見，加上部分委員提出新的建議項目及替代方案，認為不宜在是次會議中決定項目的優先次序。因此，他同意**主席**的意見，以傳閱文件的方式收集意見。

126. **何顯明議員**的意見及查詢綜合如下: (1) 同意**楊議員**以人流決定項目的優先次序; (2) 反對**張議員**的意見, 認為工程非常困難是路政署要解決的問題, 不可因此而要市民承擔不便; 以及(3) 查詢橫跨聯合道近聯福道行人通道項目(結構編號 KC01)附近的交通交匯處及行人過路處曾否發生交通意外, 以便評估該項目之必要性。

127. **吳寶強議員**的意見綜合如下: (1) 同意**何議員**的意見, 並指出, 路政署對各個項目的初步評估全部都是「相對困難」或「非常困難」, 認為部門應迎難而上; 以及(2) 九龍城區內正進行沙中線及社區重建等項目, 要求該署評估完成上述工程後的行人使用量, 以客觀的標準評估項目。

128. **潘國華議員**查詢將項目排列優先次序的原因, 以及升降機建造成本是否列入評估準則之一, 並同意以傳閱文件方式讓各委員表達意見。

129. **運輸署工程師(紅磡) 李詠芝女士**就紅磡南道對出設置行人過路處的回應如下: 經初步實地視察, 該處有不少行人不使用行人天橋, 並在沒有行人過路處的情況下, 橫過紅磡南道, 情況不太理想。設置該行人天橋旨在提供合適、安全及不影響交通的行人過路設施。該署現正檢視該處的交通管理措施, 以防止行人在不合適的地方橫過馬路。改善後的行人天橋將連接至新屋苑的行人天橋, 預計行人使用量會明顯增加。由於在該處設置行人過路設施, 有可能影響該處的交通情況, 加上附近已經設有一個不影響交通的行人過路處, 因此初步並不建議再設置新的行人過路處。

130. **路政署吳偉強先生**綜合回應如下: (1) 計劃的工程費用是以整體撥款項目支付, 每區只可以揀選不多於三個項目在「人人暢道通行」下一階段計劃推行, 而每個加建項目的造價上限為 7,500 萬元, 文件第 10/17 號附件三所列出供委員考慮的所有加建升降機建議的估計造價, 均不超過 7,500 萬元; (2) 基堤道橫跨太子道西接駁港鐵旺角東站的行人天橋是否符合「人人暢道通行」計劃的要求, 需進行初步研究後才能確定; 以及(3) 邀請各位委員盡快達成共識, 列出項目的優先次序。

131. **主席**決定在十四天內以傳閱文件的方式, 收集議員的意見, 讓路政署可以加快「人人暢道通行」計劃的下一階段進度。

(會後補註：秘書處已按主席指示，於 2017 年 3 月 16 日致函各位委員，邀請各位委員就「人人暢道通行」計劃的下一階段提交加建升降機的新建議予路政署作初步研究。)

反對在景雲街休閒小徑改作臨時重置公眾碼頭 (文件第 11/17 號)

132. **主席**表示，秘書處已於會前將部門的書面回覆(即席上文件第 15 號)送交各議員閱覽。

133. **潘國華議員**的意見綜合如下：(1) 現時九龍城碼頭設有旅遊巴停車場，不少旅遊巴在該處附近上落客。早前部門表示，中九龍幹線興建後，旅遊巴停車場會在碼頭附近繼續開放，但委員後來得知，九龍城碼頭附近的停車場的旅遊巴停泊位，將會搬至偉恆昌新邨旁邊，該停泊位的出入位置都會經過偉恆昌新邨；以及(2) 假如旅遊巴不能在九龍城碼頭現有的位置停泊，加上馬頭角公眾碼頭將會拆卸，在景雲街休閒小徑臨時重置，即是旅遊巴會在偉恆昌新邨、景雲街及貴州街上落客。現時景雲街的交通已經非常擠塞，相信居民不能接受有關安排。

134. **關浩洋議員**的意見綜合如下：(1) 現時九龍城碼頭並沒有足夠空間容納旅遊巴及旅客，根據席上文件中顯示的圖則，擬重置的臨時碼頭的面積比現時的九龍城碼頭狹小，擔心是否有足夠的空間應付大量旅遊巴上落客。假如臨時碼頭應付不了如此龐大的交通流量，旅遊巴或會擠擁至景雲街的公眾碼頭，加重該處的交通負荷；以及(2) 理解部門一直推行多個公眾參與活動及諮詢公眾意見，但區內的旅遊巴問題一直無法解決，因此向當局反映委員對區內交通流量及整體安全的憂慮。

135. **吳寶強議員**表示，海心區的交通擠塞情況嚴重，旅客時常逼滿行人道路，當區居民往往被迫走在馬路上。若果中九龍幹線工程的開展令更多旅遊巴及遊客湧到海心區，部門應該在落實方案前進行公眾諮詢。

136. **路政署吳偉強先生**的回應綜合如下：(1) 過去多年的公眾參與、諮詢及刊憲過程中，並沒有收到有關在景雲街休閒小徑臨時重置公眾碼頭的意見。由於行政長官會同行政會議已授權進行此項工程，路政署已按現有的計劃進行招標。因應議員最新的關注，該署會與部門商討進一步優化有關計劃的可行性；(2) 該署早前已就工程完成交

通影響評估，在工程開展時，該署會聯同承建商設立社區聯絡小組及交通管理聯絡小組，商討具體的臨時交通安排，該署並會在實施重要的臨時交通安排前，按需要諮詢委員會或相關區議員的意見。

137. **路政署主要工程管理處高級工程師林文山先生的補充綜合如下：**(1) 就議員擔心因應臨時交通措施，將旅遊巴帶到貴州街一帶的問題，該署將保留新碼頭街靠近翔龍灣一帶的上落客區，並加強行人道的接駁；(2) 有關碼頭預計在中九龍幹線動工後的第三年搬遷，因此有足夠的時間評估當時的交通流量及人流，以及與議員商討臨時改道措施的安排；(3) 就臨時碼頭是否有足夠空間供旅客等候上車的問題，該署會擴闊景雲街休閒小徑側的位置，以及建設有蓋行人通道，以保障行人安全；以及(4) 就海心區內旅客對市民的影響，該署會在實施主要的臨時交通安排前進行諮詢。

138. **潘國華議員的意見綜合如下：**(1) 擔心工程開展後，難以再有改動，促請部門在動工前作出修正；(2) 部門表示保留翔龍灣側的上落客區，但旅遊巴停車場及碼頭已搬遷，因此旅遊巴並不會使用該上落客區；以及(3) 質疑擴建景雲街碼頭，會否比現時九龍城碼頭的上落客區寬敞，同時擔心有關改動會令景雲街碼頭的擠迫情況更嚴重。

139. **路政署吳偉強先生的回應綜合如下：**(1) 工程開展後，路政署、警務處、運輸署及其他相關政府部門的代表會組成交通管理聯絡小組，以評估承建商建議的臨時交通改道措施，及在實施相關措施之前，按需要徵詢交通及運輸事務委員會或相關區議員的意見；以及(2) 現時仍處於招標的階段，若在短期內能達成共識，該署會考慮把擬改動的措施加入合約條款。如未能趕及在截標前把擬改動的措施加入合約條款，該署會在實施相關措施前，與區議會及相關區議員充分溝通及協調，以期減少工程對當區居民的影響。

140. **潘國華議員表示，**即使沒有臨時碼頭，船隻會自行物色附近合適的碼頭靠岸，認為無需在景雲街休閒小徑重置臨時碼頭。

141. **主席促請部門慎重考慮議員的意見，**以免實施相關措施後，令交通情況惡化。

關注文福道國際學校接送車輛嚴重阻塞交通 (文件第 12/17 號)

142. **主席表示，**秘書處已於會前將部門的書面回覆(即席上文件第

10 至 11 號)送交各議員閱覽。

143. 鄭利明議員闡述文件第 12/17 號。

144. 教育局總學校發展主任(九龍城)程耀源先生的回應綜合如下：該局去年已促請有關學校就學生上學的交通安排，作出適當的規劃。該校已聘請交通顧問公司作出研究，計劃要求家長安排子女使用校巴或公共交通工具往返校園，並會與鄰近學校作出配合，考慮安排學生在不同時段放學，以達分流的效果。

145. 運輸署工程師/九龍城張志華先生表示，該學校對出的路段較為寬敞，可供車輛上落客而不阻礙交通。

146. 香港警務處九龍城區交通隊主管布耀華先生表示，由 2016 年 9 月 1 日開學至今，上址總共接獲 26 宗有關汽車阻塞的投訴，與整個九龍城相比，投訴情況輕微。

147. 主席表示，除了國際學校外，未來亦有不同的屋苑入伙，希望教育局、警務處及運輸署能緊貼區內的交通情況。

建議引入新方法打擊違例泊車、關注紅磡曲街、必嘉街、老龍坑街、溫思勞街、寶其利街及明安街違泊問題及強烈要求處理廣播道及金城道違例泊車問題 (文件第 13/17、14/17 及 15/17 號)

148. 主席指議程十四至十六均與區內違例泊車問題有關，為使會議更暢順，宜一併討論，席上議員同意合併討論。

149. 鄭利明議員闡述文件第 13/17 號，並建議向持續違泊的車主發出多張告票，以鼓勵車主使用公共停車場，解決日趨嚴重的違泊問題。

150. 林德成議員闡述文件第 14/17 號，並要求警方匯報實地視察的情況。

151. 何顯明議員闡述文件 15/17 號，並要求警方嚴厲執法。

152. 香港警務處秀茂坪警區交通隊主管何志堅先生指出，警方在毋須修改法例下，引入不同科技產品，以協助警方執行交通條例，例如曾引入錄影系統、超速偵察或自動車牌識別系統等，但鄭利明議員

建議的抄牌系統，必須先修改香港法例第 237 章《定額罰款(交通違例事項)條例》。由於當中牽涉範圍甚廣，未必適合在區議會的層面討論。此外，該系統只能識別違泊車輛的車牌，有別於能夠識別違法駕駛者的超速或自動車牌識別系統。

153. **警務處布耀華先生**指出，經實地視察所得，早上 9 時至 10 時，是殯儀館出殯的高峰期，加上很多旅遊巴士駛入老龍坑街及暢行道，導致暢通道或紅磡新發展區交通擠塞。此外，溫思勞街由兩條行車線變為一條行車線，形成樽頸位，建議在該處收窄行人路，增加一條行車線，以加快交通流量。

154. **李慧琼議員**指出，由於政府無法解決泊車位不足問題，經立法會商討後，其所屬政黨現階段暫時反對增加定額告票的金額。

155. **鄭利明議員**的意見綜合如下：(1) 對警方的回應表示不滿，認為現行法例已經過時，警方應與時並進，修改法例並引入新科技，解決違例泊車及行車阻塞問題；以及(2) 不同意泊車位不足是違泊問題嚴重的主因，指出現時違例泊車定額罰款比停車場收費低，導致定額罰款的阻嚇力不大。

156. **何顯明議員**表示，九龍塘區在泊車位充足的情況下，市民仍然違例泊車，導致金城道交通擠塞，建議警方加派人手到該處執法。

157. **鄭葆賢議員**的意見綜合如下：(1) 現時泊車位不足，不利駕駛人士，但巴士公司削減巴士路線，同時不利市民使用公共交通工具，因此是整個運輸系統出現問題，在區議會層面無法解決；(2) 以置地廣場外違泊情況為例，警方往往選擇性抄牌，只針對年紀大的市民，導致定額罰款的成效不彰。她提議引入新的抄牌科技，加強執法的成效，以解決黃金地段違泊及行車阻塞的問題。

158. **警務處何志堅先生**表示會向警方反映委員會的意見。此外，由於銅鑼灣違泊問題屬港島區警方管轄範圍，九龍區警方無法處理。

159. **主席**表示希望警方尊重法律精神，執法時一視同仁，確保違泊人士受現行法例約束。

要求聯福道及聯合道交界加上白色行車線 (文件第 16/17 號)

160. 何顯明議員闡述文件第 16/17 號，並補充有些不守法的駕駛者，在左轉專用車道直駛，建議在左轉專用車道加上向左的道路標記，以及在另外兩條車道加上向前直去的道路標記。

161. 運輸署張志華先生備悉議員的意見，並會研究加設有關道路標記的可能性。

要求港鐵九龍塘站加設付費通道核准機 (文件第 17/17 號)

162. 何顯明議員闡述文件 17/17 號，並要求在港鐵九龍塘站加設付費通道核准機。

163. 港鐵公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士綜合回應如下：(1) 在港鐵車站加設新設施需評估會否影響車站的人流，以及考慮在緊急情況下如何疏導乘客；以及(2) 於 1 月 18 日起，美孚站近 G 出入口加設兩台付費通道使用核准機，讓乘客只需以八達通在核准機上拍卡，在入閘後 20 分鐘內可免費經車站付費區由車站其他出入口離開。現時兩綫的非付費區並非完全貫通，因此公司試行在美孚站引入「付費通道使用核准機」，付費通道使用核准機將安裝於西鐵綫付費區大堂近 G 出入口，公司需要留意使用情況再作檢討，暫未有計劃於其他車站安裝此設施。

164. 何顯明議員向港鐵公司查詢，會否研究或是完全不會考慮其建議。

165. 港鐵公司楊莉華女士表示，要先檢討現時美孚站的試行計劃，才可決定會否在其他車站設置付費通道使用核准機，因此暫時未有在其他車站設置計劃。

166. 主席查詢港鐵公司何時訂出進一步的計劃。

167. 港鐵公司楊莉華女士表示，新設施由 1 月 18 日開始投入運作，只經過一段短時間，相信需要更多時間檢討使用情況。

168. 港鐵公司車務經理－觀塘線及荃灣線湯濟明先生補充，該計劃牽涉到自動付款收費系統，必須小心處理，希望議員諒解港鐵公司需要更多時間作出研究及檢討。

169. **何顯明議員**指出，落實加設付費通道核准機時間表對九龍塘交通非常重要，因九龍塘站是東鐵線及觀塘線的轉車站，附近亦有巴士交匯處及兩所大學，加上窩老打道路面人流量高，貫通九龍塘站出入口有助疏導人流。另外，他不同意設置核准機會大大增加九龍塘鐵路站內的人流。

170. **主席**促請港鐵公司日後積極與相關議員跟進及聯絡。

171. **港鐵公司楊莉華女士**表示，檢討新設施的使用情況時，會參考議員的意見。

要求加強港鐵車廂及車站的逃生安全指引 (文件第 18/17 號)

172. **主席**指秘書處已在會議前將部門的書面回覆(即席上文件第 12 號)送交各議員省覽。

173. **吳奮金議員**闡述文件第 18/17 號，並要求港鐵公司加強教育市民如何在事故發生時逃生。

174. **港鐵公司湯濟明先生**的回應綜合如下: (1) 港鐵公司對縱火事件非常關注，因此成立一個高級別檢討委員會，由港鐵公司的兩位總監，包括車務部總監劉天成先生及技術工程總監顏永文先生共同帶領，以全方位檢討與事件有關的細節，包括處理鐵路網絡的安全程序及檢視市民關注的車站內設計、通風系統、加裝閉路電視、員工培訓等；(2) 委員會亦會檢討與乘客及公眾溝通方式，為公眾提供的一般安全資訊的指引；(3) 港鐵公司已委任兩位獨立專家顧問，包括何兆鑾教授及工程師 Peter Bressington，向委員會提供專業意見；(4) 預計在 4 月會向政府提交委員會的檢討報告；(5) 目前車站及車箱的消防設備完全符合當年設計建築時的消防條例要求，每卡列車配備兩支粉劑滅火筒及標誌指示滅火筒的位置，車站月台亦配備滅火筒；(6) 港鐵公司所有車站員工，在入職時需接受火警訓練，並且每三年重溫火警課程，港鐵公司亦會與消防處、警方合作，每年舉行不少於 12 次的防火演習；以及(7) 現時每個車站的客務中心均免費派發「日日安全搭港鐵」小冊子，介紹在列車上發生火警時，如何安全地離開車箱。

175. **港鐵公司楊莉華女士**表示，港鐵公司除了成立高級別檢討委員會外，因應是次的事件，公司已檢視車箱內安裝閉路電視或相輔設施的安排。現時有 35%的港鐵列車已安裝閉路電視系統，隨著用以取

代行走市區線第一代列車的 93 輛新購置列車和沙田至中環線新列車投入服務，該比例將逐步增加至 85%。所有新列車服務將安裝閉路電視系統，並將安排 93 輛新列車行走市區綫，加上未來沙中線新列車服務，預計設有閉路電視系統的列車比例將增加至 85%。

176. 主席表示區議會非常關注乘搭港鐵的安全問題，希望港鐵公司提供安全的車箱，讓市民放心乘搭。

要求解釋 25M 及 25MS 加價的諮詢程序及批准加價之理據、強烈要求九龍專線小巴 27M、27MS、28M、28MS 減價事宜 (文件第 19/17、20/17 號)

177. 主席指議程二十至二十一均與區內專線小巴服務有關，為使會議更暢順，宜一併討論，席上議員同意合併討論。

178. 何顯明議員闡述文件第 19/17 號，並要求運輸署解釋諮詢及審批程序。

179. 楊永杰議員闡述文件第 20/17 號，並要求小巴公司以減價優惠吸引乘客。

180. 吳寶強議員指出，專線小巴 25M 及 25MS 號線路程很短，車費過高，全程及分段收費分別是 6 元及 5 元，建議調低該專線小巴的車資。

181. 運輸署許良芬女士綜合回應如下：

(1) 在審批專線小巴路線車費調整時，運輸署會審慎考慮各項因素，包括專線小巴營辦商的財政情況、營辦商的財政表現、服務水平和服務改善的計劃、其收費及乘客接受程度等；

(2) 鑑於專線小巴第 25M 號及其輔助路線第 25MS 號線的營運成本持續上升（特別是車長薪金、保險費用及車租等開支），並處於營運虧損的狀況，為了維持營運及繼續改善服務，營辦商於 2016 年 3 月提交營運數據及調整車費申請，運輸署同意上述路線有需要調整車費以維持其營運，經審慎考慮各項因素及與營辦商磋商後，並就建議調整車費於同年 5 月諮詢地區人士後，第 25M 及 25MS 號線在 2016 年 8 月 14 日分別調整票價為 \$5.9 及 \$4.7，惟營辦商

同時為第 25MS 提供一年(直至 2017 年 8 月 13 日)的\$0.2 票價優惠，即實際收費為\$4.5。相對調整前的收費\$4.3，優惠實施後的加幅為\$0.2 約 4.7%；

- (3) 運輸署理解市民對專線小巴調整車資的關注，在審批上述路線調整票價時，已盡力平衡有關路線的營運與財政狀況，及有關路線的票價調整對乘客帶來的影響。然而，為確保專線小巴營辦商有穩健的財政，維持健康的營運狀況及繼續改善小巴服務，運輸署認為適當票價調整是有必要的。相比小巴營辦商申請調整車資超過 12%的加幅，運輸署現時批准車費調整的幅度為低；
- (4) 此外，專線小巴第 25MS 號線主要服務浸會大學的師生及訪客，只在學校開校的日子載客量需求較高，同時一般回程的乘客較去程的乘客為少，因此小巴營辦商面對很大的財政壓力；
- (5) 在去年申請調整車費時，專線 27M、27MS、28M、28MS 號線的營運公司同樣面對財政虧損，由於經營成本上漲，特別是車長薪金持續上升，營辦商為改善服務，過去一年曾數度調整薪金招聘車長；以及
- (6) 法例上沒有明文禁止專線小巴預留座位，有關服務屬小巴營辦商的營運安排，並不需要通知運輸署，然而，為配合中途站乘客需求，運輸署會與小巴營辦商商討在繁忙時段開出特別班次，更有效率地疏導中途站乘客。

182. **楊永杰議員**的意見及查詢綜合如下：(1) 對於專線小巴 27M 及 27MS 號線的營運公司未能兌現服務承諾表示失望；(2) 要求小巴公司增加該路線班次，令市民在早上繁忙時段無需等候小巴逾半小時；(3) 小巴公司應該在未加開專線小巴 27MS 及 28MS 號線前，對營運情況作出風險評估，而非在財政虧蝕的情況下，強行承辦該路線；(4) 專線小巴 27MS 及 28MS 號線的車費昂貴，提議調低該路線車資至 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) 要求運輸署緊密地監察專線小巴 27M 號線有否增加小巴車長及加密小巴班次。

183. **何顯明議員**表示，理解小巴公司因車長薪金增加引致經營成本上漲，但現時油價已回落不少，理應可減輕營運的壓力。另外，專線小巴 25MS 號線的乘客主要是學生，該路線車資加幅太大，只會導

致學生要求學校申請校巴，屆時該路線更難營運。為避免出現上述情況，提議運輸署與小巴公司商討調低該路線的車資。

184. **何華漢議員**查詢運輸署現時全香港或九龍有哪些小巴路線是有財政盈餘，以及小巴公司在財政盈餘下，是否會調低車資。

185. **運輸署許良芬女士**綜合回應如下：(1) 表示運輸署對專線小巴第 27M 及 27MS 號線的服務水平表示關注，一直有密切監察專線小巴第 27M 號及 27MS 號線的服務情況，就議員表示市民在繁忙時段候車的時間較長，運輸署會與營辦商商討繼續增聘人手及加強繁忙時間的服務班次，以減少市民的候車時間；(2) 就專線小巴 25MS 號線的營運情況，該署會與小巴公司及香港浸會大學密切跟進，並建議小巴營辦商提供車資優惠，以吸引更多乘客使用該路線；以及(3) 運輸署理解市民對專線小巴調整車資的關注，在審批上述路線調整票價時，會盡力平衡有關路線的營運與財政狀況，及有關路線的票價調整對乘客帶來的影響。

186. **主席**促請運輸署做好監管的角色，平衡各方利益。

關注紅磡明安街、寶其利街、蕪湖街行人路燈經常失靈問題 (文件第 21/17 號)

187. **主席**指負責是次項目的路政署代表因公事未能出席，秘書處早前已將部門書面回覆(即席上文件第 13 號)送交各議員閱覽。

188. **吳寶強議員**獲授權代表**林德成議員**闡述文件第 21/17 號，並要求路政署加強審視、監察路燈的運作情況，減少或避免事故發生。

要求盡快修補啟德隧道路面 (文件第 22/17 號)

189. **主席**指負責這項的路政署代表未能出席，秘書處早前將路政署的書面回覆(席上文件第 14 號)送交各議員閱覽。

190. **關浩洋議員**闡述文件第 22/17 號。

191. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生**指出，席上文件回覆表示，署方預期會在 2018 年第一季度完成有關隧道維修工程。

下次開會日期

192. **主席**宣佈下次開會日期定於 2017 年 4 月 20 日（星期四）下午 2 時 30 分，並無其他討論事項。**主席**於下午 8 時 15 分宣布會議結束。

193. 本會議記錄於 2017 年 4 月 20 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2017 年 4 月