

九龙城区议会辖下  
交通及运输委员会  
第十次会议记录

日期：2021年6月17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

<u>出席者：</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
主席：冯文韬议员	会议开始	会议结束
副主席：黄永杰议员	会议开始	会议结束
委员：梁婉婷议员	会议开始	下午4时20分
林德成议员	会议开始	会议结束
邝葆贤议员	下午2时38分	会议结束
关家伦议员	会议开始	下午6时30分
郭天立议员	会议开始	会议结束
张景勋议员	会议开始	下午3时56分
何华汉议员	会议开始	下午3时42分
吴宝强议员, MH	下午4时30分	会议结束
黄国桐议员	会议开始	下午4时35分
曾健超议员	会议开始	下午6时58分
周熙雯议员	会议开始	会议结束
麦瑞淇议员	会议开始	会议结束
任国栋议员	下午2时37分	会议结束
潘国华议员, JP	会议开始	会议结束
马希鹏议员	会议开始	会议结束
萧亮声议员	会议开始	下午4时28分
杨振宇议员	下午2时48分	下午6时06分
黎广伟议员	会议开始	下午8时10分
左汇雄议员, MH	下午2时34分	下午7时28分
杨永杰议员	会议开始	下午7时42分
何显明议员, BBS, MH	会议开始	下午7时15分
李慧琼议员, SBS, JP	会议开始	会议结束

秘书：利卓殷女士 九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

列席者:

简耀进先生	九龙城民政事务助理专员
梁日乔先生	运输署高级运输主任/九龙城2
庾嘉嘉女士	运输署高级运输主任/启德及九龙湾
吴汝欣女士	运输署工程师/红磡
陆雅仪女士	运输署工程师/九龙城
黄兆彰先生	香港警务处九龙城区行动主任
陈智谦先生	香港警务处秀茂坪区行动主任
布耀华先生	香港警务处九龙城区交通队主管
何志坚先生	香港警务处秀茂坪区交通队主管
叶沃增先生	路政署区域工程师/红磡
赵子伟先生	路政署工程项目统筹/九龙东(区域)

应邀出席者:

议程二至十三	王煜棋先生	运输署高级运输主任/铁路项目
	黄子健先生	九龙巴士(一九三三)有限公司经理(车务)
	聂佩林女士	九龙巴士(一九三三)有限公司高级主任(公共事务)
	黎嘉朗先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级营运支援主任
	尹慧娴小姐	新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司助理公众事务经理
议程十四	陈嘉雯女士	教育局高级学校发展主任(九龙城)3
	周浩明先生	教育局学校发展主任(九龙城)31
	Alan Erickson先生	Stamford American School学生安全及福利事务校长
	吴咏琪女士	Stamford American School传讯主管
	李志荣先生	Stamford American School公共事务顾问
议程十五至二十六	冯淑恩女士	路政署高级工程师1/畅道通行
	黄嘉明先生	路政署工程师14/畅道通行
	陈骏兴先生	科进顾问(亚洲)有限公司项目工程师
	周家乐先生	运输署工程师/油尖

## 开会辞

1. 交通及运输委员会（下文简称「交运会」）主席欢迎各位委员及各部门的代表出席交运会第十次会议。
2. 在开始商讨议程前，主席提醒各位委员按《九龙城区议会会议常规》（下文简称《会议常规》）的规定申报利益，若稍后讨论的事项与其物业业权、职业或投资等个人利益有所冲突，委员须在讨论前申报，以便他考虑是否须要请有关委员于讨论或表决时避席。此外，根据《会议常规》第36(2)条，委员会举行会议的法定人数为全体成员人数的一半。由于交运会有24名委员，会议期间当在席的委员人数不足12位时，他会立刻中止讨论。他又提醒与会人士关掉手提电话的响闹装置或将其改为震动提示，以免会议受到干扰。

## 议程一

### 通过第七及第八次、第七及第八次(续会)及第九次会议记录

3. 主席宣布第七及第八次、第七及第八次(续会)及第九次会议的会议记录无须修订，并获得委员会一致通过。

## 议程二

### 配合屯马线全面开通的公共交通服务调整计划

(交通及运输委员会文件第 34/21 号)

4. 运输署高级运输主任/铁路项目王煜棋先生介绍文件，重点如下：
  - (i) 在运输及房屋局宣布屯马线通车日期后，署方随即提交此文件予各位委员参阅；
  - (ii) 为配合屯马线通车，署方会于通车首日起将九龙专线小巴 25A 号线（东头邨-九龙塘（沙福道）公共运输交汇处）扩展至全日服务，并调整令其路线行车途经宋皇台站 B 出口，以方便邻近地区的乘客前往该站换乘港铁；以及
  - (iii) 署方预计在屯马线全面开通后，乘客的出行模式和乘车需

求会有明显变化。由于文件提及的巴士路线与屯马线服务范围重叠幅度较大，署方计划调拨该等路线的资源至其他巴士路线以善用资源。此外，署方会密切监察，了解与新铁路服务范围重叠的专营巴士及专线小巴的运作情况，并会按实际乘客需求，考虑在适当时候调整相关服务安排。

5. **邝葆贤委员**指出署方的公共交通服务调整计划早已在其他区议会及网上流传，并引起多区市民的广泛关注。她曾要求秘书处提早向委员发放此份档，惟秘书处表示须待委员提交讨论档后，才会一并发出该文件及开会通知。她认为现时的处理方法未能给予委员足够时间研究档及咨询市民。

6. **何显明委员**指出该档主要讨论专营巴士服务的调整方案，故询问署方有否约见专线小巴营办商，以商讨专线小巴的服务调整方案。

7. **李慧琼委员**理解专营巴士和专线小巴营办商须因应屯马线开通而重新调整服务，惟她认为有关的调整计划操之过急，希望在屯马线开通后，署方及巴士公司能先与区议会及区内市民沟通，然后才落实相应调整。

8. **黎广伟委员**不满公共交通服务调整计划的安排，并指在过去一年，署方及巴士公司屡次在未经咨询区议会的情况下，擅自削减多条巴士路线的班次，包括九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)11号及5号线。因此，他要求署方先咨询区议会，然后在六个月后实施第二阶段的调整计划。

9. **秘书**表示秘书处一般会在会议的五个工作天前，将所有讨论文件送交委员参阅，而运输署在是次会议举行前亦没有通知秘书处提早发送相关文件给委员。

10. **任国栋委员**的询问如下：

- (i) 由于 8A、8P、7B 及 101 号线的班次在未咨询区议会的情况下相继遭到削减，因此他询问署方会否在观察期内因应客量下降，再度在没有咨询区议会的情况下，削减其他路线的班次；以及
- (ii) 他查询九巴 215 号线的调整方案，以及屯马线来往蓝田及红磡的收费。

11. **邝葆贤委员**对秘书处的回应表示失望，并指出秘书处过往曾提

早向委员发送较重要的文件，希望秘书处改善其处理方法。她又询问秘书处在拒绝提早发送文件前，有否咨询主席的意见。

12. **李慧琼委员**的询问如下：

- (i) 她查询 5C、5X、15 及 15X 号线的服务调整将会在何时落实；
- (ii) 她查询相关巴士班次及车辆数目会否因调拨资源而减少；  
以及
- (iii) 她询问署方如何与市民及委员保持沟通，方便他们跟进未来六个月的变动。

13. **黎广伟委员**提出既然署方在屯马线开通后会根据乘客需求再调整巴士路线，他质疑是否须于现阶段提出有关的调整计划。此外，他认为署方以闭门方式讨论调整计划的做法对委员及市民极不尊重，并指署方与区议会的沟通严重不足。

14. **运输署王煜棋先生**回应，重点如下：

- (i) 调整计划涵盖的巴士路线主要有三个共通点，分别是路线与新铁路的服务范围完全重叠、路线在现时巴士网络有替代路线，以及巴士公司正计划为这些路线提供换乘优惠；
- (ii) 署方会在屯马线全面开通后，密切监察各公共交通服务的运作情况，并会按实际的乘客需求，适时调整受影响的专营巴士及专线小巴服务安排；以及
- (iii) 署方在五月下旬已向秘书处提交此档，并要求秘书处转发予各委员。

15. **何显明委员**指出九龙专线小巴 25A 号线往东头邨方向的行车路线途经浸会大学及宋皇台站 B 出口，而前往九龙塘的路线则不会途经上述地点，此安排会对在九龙塘上学的学生造成不便。他续表示使用屯马线的浸会大学学生一般居住在马鞍山或屯门一带，若他们经九龙塘站返校，便须在钻石山站换乘观塘线至九龙塘站，再换乘小巴方可到达学校。因此，他认为安排小巴由宋皇台站前往浸会大学会较为可取，并建议署方与专线小巴营办商再作跟进。

16. **任国栋委员**的意见综合如下：

- (i) 他指出在过往的九巴路线调整计划中，215X 及 15 号线的车辆获调配至 15X 号线。因此，他认为即使铁路服务已覆盖观塘及蓝田一带，有关安排仍然会令 215X 号线的巴士站在早上繁忙时间出现人龙；
- (ii) 现时 15 号线的车费为 7.2 元，而 15X 及 215X 号线的车费均为 8 元，港铁车费则为 11.5 元，未必能吸引市民乘搭。此外，他指出铁路的服务模式与巴士不同，市民易于巴士站上落，但要到达港铁站站台，则须行经隧道及使用楼梯；以及
- (iii) 他询问运输署代表会否列席，参与议程三至七的讨论。

17. **运输署王煜棋先生**回应，重点如下：

- (i) 浸会大学与九龙塘站的距离较宋皇台站近，而现时已有小巴 25M 号线接载乘客前往九龙塘。署方经考虑乘客的步行距离及行车时间后，修订了有关路线，方便东头邨一带的居民来往宋皇台站；
- (ii) 署方备悉委员就小巴行车路线提出的意见；以及
- (iii) 他表示市民的出行方式受到不同因素影响，重申署方会在屯马线开通后，密切监察各项公共交通服务的运作情况，并会按实际的乘客需求，适时调整受影响的专营巴士及专线小巴服务安排。

18. **秘书**备悉委员的意见，并表示日后如有需要，会尽力安排提早向委员发送讨论档。

议程三关注屯马线对九龙城区公共交通路线影响

(交通及运输委员会文件第 35/21 号)

议程四强烈关注屯马线通车后之路面公共交通重组安排

(交通及运输委员会文件第 36/21 号)

议程五要求将专线小巴纳入屯马线全面开通后的公共交通服务调整计划

(交通及运输委员会文件第 37/21 号)

议程六反对运输署取消九巴第 11 号线、85B 线、85S 线及缩减 5C 线班次

(交通及运输委员会文件第 38/21 号)

议程七关注屯马线通车后缩减九巴 5C 线班次的建议

(交通及运输委员会文件第 39/21 号)

19. 由于议程三至七均与屯马线及公共交通路线有关，主席在征询委员的意见后，宣布一并讨论该些议程项目，并请委员参阅由九巴公司提交的席上文件第 7、25、26 及 27 号书面回复。

20. 黎广伟委员介绍档第 35/21 号，要求运输署在屯马线开通初期，避免大规模削减其他公共交通服务，以减少对居民的影响。

21. 曾健超委员介绍文件第 36/21 号，询问运输署及巴士公司会如何进行公众咨询及要求其交代更多有关「公共交通调整计划」的细节和研究数据，并解释将如何根据研究结果，重新规划区内的巴士路线。

22. 任国栋委员介绍档第 37/21 号，要求运输署关注屯马线开通后区内专线小巴的发展，并在落实交通路线调整计划前咨询九龙城区议会。

23. 马希鹏委员介绍档第 38/21 号，要求运输署阐明数据收集模式及计算方法，并就受影响的路线提供更详细的容量数据。

24. **关家伦委员**介绍档第 39/21 号，并指出往来红磡及土瓜湾下路区域至新蒲岗和慈云山一带的市民无法受惠于屯马线，故要求署方重新考虑缩减九巴 5C 号线班次的决定。

25. **运输署王煜棋先生**回应，重点如下：

- (i) 署方会适时与各公共交通服务营办商审视营运数据，亦会派员就相关路线进行实地视察，以确认营运数据的准确性。就巴士的载客量而言，若路线在繁忙时段最繁忙的半小时内的平均载客率低于百分之七十五，或在非繁忙时段内的平均载客率低于百分之三十，署方及专营巴士公司会考虑减少有关班次；以及
- (ii) 署方会继续与专线小巴营办商保持紧密联络，并以一组路线或个别营办商为单位，监察他们在屯马线开通后的运作情况，适时调整相关服务的质量。

26. **九巴公司高级营运支援主任黎嘉朗先生**表示九巴公司会配合运输署筹划的调整计划，并于屯马线全面通车后，与署方密切留意各条巴士路线的营运情况和乘客出行模式。九巴公司亦会按乘客需求，研究如何调整巴士服务及提供各项巴士换乘优惠，从而鼓励乘客出行时使用巴士。

27. **杨永杰委员**的意见综合如下：

- (i) 九巴公司调拨 15 号线的资源至 15X 号线，使 15 号线的班次减少，而 15X 号线的服务时间虽然会延长，但班次仍然维持在 20 分钟一班。因此，他询问九巴公司为何不将拟取消的 85S、85B 或 11 号线等路线的资源调拨至 15X 号线。他补充指相同情况也出现在 5C 及 5X 号在线，故要求九巴公司交代缩减班次后，已取消路线的资源的调配情况；
- (ii) 由于九巴 11 及 2E 号线的班次疏落且两者行车路线相若，土瓜湾居民一般视之为同一组路线。因此，取消 11 号线变相令该组路线的班次进一步减少。他建议巴士公司如取消 11 号线，应增加 2E 号线的班次；以及
- (iii) 他认为巴士的最大优点在于提供「点对点」的交通服务，而这并非屯马线可以替代，故署方不应削减巴士班次，剥夺市民选择不同交通工具的权利。

28. **邝葆贤委员**的意见综合如下：

- (i) 不少长者为避免使用上落港铁站的扶手电梯，一般会选乘坐 5C 号线接送学童。因此，缩减 5C 号线的班次可能会增加本区学童及家长在上下课时段所需的交通时间；
- (ii) 她认为署方不应抽调 5C 号线的资源用作增加 5X 号线的班次，并建议署方及巴士公司考虑其他可行方案；以及
- (iii) 根据署方的调整计划，在 11 号线取消后，市民可从土瓜湾站或宋皇台站乘搭屯马线前往柯士甸站及九龙站。惟九龙站与柯士甸站之间有一段距离，行动不便的市民行走该段路会有一些的困难，而其他市民在夏季天气炎热时步行上述距离亦会颇感吃力，故她建议署方重新考虑取消 11 号线的决定。

29. **马希鹏委员**的意见综合如下：

- (i) 他查询平均载客量的计算方法；
- (ii) 11 号线覆盖的范围包括黄大仙、土瓜湾及油麻地一带，方便市民前往伊利沙伯医院求诊。由于长者普遍不谙使用智能电话，难以利用电话导航找寻由港铁站步行至伊利沙伯医院的路径，因此若贸然取消此巴士路线，或会对须前往伊利沙伯医院覆诊的长者造成不便；以及
- (iii) 不少医护人员表示他们须乘搭 85B 号线的头班车，以赶及在早上 6 时 45 分前抵达浸会医院上班，若改乘头班车较晚开出的 85 号线则有机会迟到。因此，他要求署方交代取消 85B 号线的实际考虑及有关数据，并建议署方在设计调整计划时须考虑市民各方面的需要，并适时咨询九龙城区议会。

30. **黎广伟委员**指出 11 号线的日均载客量达 7,000 人，而最繁忙的半小时的平均载客率为百分之七十二，并不符合署方考虑取消路线的标准，故他不理解署方为何作出取消上述路线的决定。他续指现时 11 号线的车费为 5.4 元，而铁路车费则为 8.7 元，故取消该巴士路线变相令市民要支付较昂贵的交通费用。此外，因应近来巴士减班及疫情的关系，乘客人数必然下降。若采用这段时期的数据为基准，未必能准确估算疫情后的平均载客量，故要求署方交代数据来源。

31. **李慧琼委员**表示运输署作为政府的代表，应妥善地为所有公共交通服务的安排把关。她认同在屯马线开通后，署方及巴士公司应有效地调配资源，但她不同意署方及巴士公司削减甚至取消部分铁路途经地区的巴士线。她希望署方能先考虑实际情况及市民的意愿，才实行调整计划，以平衡各方的需要及市民的期望。

32. **运输署王煜棋先生**回应，重点如下：

- (i) 屯马线覆盖多区，涉及多条巴士线，乘客的需求亦会因为不同的原因而改变。署方已有恒常的机制处理巴士路线的调整，以满足乘客的需求。署方亦会进行密切监察，了解与新铁路服务范围重迭的专营巴士及专线小巴运作情况，并会按实际的乘客需求，考虑在适当时候调整相关的服务安排；以及
- (ii) 他了解委员关注 5C 号线的服务调整情况，并表示运输署的政策目标是希望铁路与巴士有良性竞争，为市民提供更多选择。由于 5C 及 5X 号线的巴士路线几乎完全重迭，故运输署建议在屯马线开通之后，如 5C 号线的乘客量下降，九巴公司可调配 5C 号线的资源，安排额外车辆行驶现时只于繁忙时段服务及不经土瓜湾的 5X 号线，让慈云山居民能更快到达尖沙嘴。惟调配资源的细节须在屯马线开通及市民出行模式稳定后再作讨论。

33. **九巴公司高级主任(公共事务)聂佩林女士**表示九巴公司会配合运输署筹划屯马线全面开通后的服务调整方案，并指出区内有 40 多条巴士路线与铁路服务范围几乎完全重迭，占整体巴士路线数目约一成。由于九巴公司预期巴士载客量会明显下降，对巴士业务造成一定的打击及财政压力，故考虑取消或重组相关路线，以便更有效及妥善地运用资源。不过为平衡乘客的需要，九巴公司会在屯马线开通后，对有关路线的载客量及市民的出行方式进行研究及分析，并根据研究结果决定会否调整有关的巴士路线。

34. **九巴公司黎嘉朗先生**备悉委员有关 85B 号线的意见，并愿意调整相关替代路线的服务，例如将 85 号线头班车的开出时间提前。此外，九巴公司现正与运输署研究提供不同巴士路线的换乘优惠，以吸引更多乘客选乘巴士。

35. **曾健超委员**要求运输署交代载客率数据的收集日期及时间。他指出 11 号线最为繁忙的半小时内的平均载客率为百分之七十二，只略低于百分之七十五的基准，故认为取消此路线后受影响的人颇多。此外，他表示屯马线的车费较巴士高，会加重乘客，特别是区内低收入人士的财政负担，认为署方应确保市民出行时能有更多选择。

36. **任国栋委员**的意见综合如下：

- (i) 由于 215X 号线在早上繁忙时段不会行经红磡曲街，因此巴士公司才设立 15X 号线，以方便该路段附近的乘客。他指出 15、15X 及 215X 号线在观塘及蓝田一带的行车路线近乎重迭，故要求署方及巴士公司在调整 15 及 15X 号线时，必须一并考虑 215X 号线的营运情况；
- (ii) 他要求九巴公司交代在 40 多条受影响路线中，行经九龙城区的路线数目；
- (iii) 现时 11 号线的车费为 5.4 元，而铁路车费则为 8.7 元。如取消 11 号线，是变相强迫市民乘搭港铁并支付更高的车费，认为有关做法是剥夺市民选择不同交通工具的权利。此外，他指出铁路无法取代巴士，因后者提供点对点服务，又认为署方及巴士公司应考虑只削减 11 号线的班次，而非取消此路线，以减低巴士公司的营运成本；以及
- (iv) 他指出上班繁忙时段经常有大批市民在黄大仙站外候车前往慈云山。由于现时屯马线没有在慈云山增设港铁站，而乘客主要靠 5C 及 5X 号线来往慈云山及九龙城区，故不明白署方因何削减上述路线的班次。

37. **马希鹏委员**对署方的回复表示失望。他续指交运会早前已批准「九龙城区公共交通需求研究」拨款申请，询问秘书处何时会进行有关研究。

38. **黎广伟委员**认为署方的回复空泛，并询问署方会如何改善与区议会的沟通。

39. **林德成委员**查询载客率的统计时间及方法，并要求署方监察巴士公司的营运质素，且正视巴士延误及脱班问题。他又要求九巴公司已取消或缩减的路线调拨资源，以加强区内其他路线的服务，方便市民

出行。

40. **副主席**要求署方于会后补充有关载客率的统计方式及资料收集日期。他又指出九龙城区以往并非以铁路作为公共交通骨干，市民一般乘搭巴士出入本区。因此，他认为若署方为配合「铁路优先」政策而削减巴士服务，将为本区的市民带来诸多不便。

41. **邝葆贤委员**指出署方在观塘线延线开通时取消 212 号线，并以 30X 号线作为替代路线，惟及后却多次削减 30X 线的班次，故她质疑是次替代路线的安排。她认为「铁路优先」政策并无不妥，但不应抹杀其他公共交通工具的发展空间，故希望署方重新审视「铁路优先」政策。

42. **运输署王煜棋先生**回应，重点如下：

- (i) 由于现时屯马线仍未通车，故署方未能提供相关路线的数据，展示载客量的变化。在屯马线通车后，署方亦需时观察乘客的出行习惯有否改变，但预计屯马线会对部分现行巴士路线的载客量造成影响。因此，署方须提早规划所涉交通路线的调整，并将计划提交予区议会阅览；以及
- (ii) 署方理解委员对 11 号线（钻石山站 – 九龙站）服务调整的关注，亦会在有需要时加强留意该线或其替代路线的服务质量，并适当地调配资源，以满足乘客的需求。

43. **主席**表示屯马线开通在即，区内公共交通需求亦会有所改变，故询问民政事务处有关「九龙城区公共交通需求研究」的进度，并促请部门尽快开展有关研究。

44. **九龙城民政事务助理专员简耀进先生**表示按《九龙城区议会社区参与活动资助计划拨款须知》的第 22 条规定，处方须审视有关研究是否在区议会拨款的涵盖和资助范围内，惟处方须向有关机构索取部分资料，暂时仍须等待机构回复。他又表示处方会尽快与机构联络及跟进，待有进一步消息时再作通知。

45. **任国栋委员**询问九龙城民政事务处何时会向有关机构发信。

46. **曾健超委员**表示不少区内学生忧虑削减巴士班次后，他们上下课的交通时间会受到影响。另外，据他了解有民间团体自发计算巴士班次及到站时间，故促请署方提供详细数据以作比对。他亦希望署方交代附件内「现时服务详情」部分的数据的来源。

47. **杨振宇委员**表示由于署方未能提供实际数据，他不会同意此调整方案所列的措施。此外，他认为署方在未有足够数据的支持下，便决定于屯马线全面开通约六个月后落实有关方案，实在不切实际。他建议署方在六个月后向区议会提供清晰的数据，才作进一步讨论及修订。

48. **九巴公司黎嘉朗先生**的综合回应如下：

- (i) 他指出行经九龙城区而受屯马线影响的巴士路线约有 40 条，当中行经土瓜湾上路的路线可能会受到较大的影响，惟九巴公司暂时未能提供受影响人次等详细数据；
- (ii) 九巴公司早于去年年底已经向运输署申请调整部分巴士路线的班次，但申请直至今年 4 月至 6 月才获批，遂在近期进行相应调整；以及
- (iii) 九巴公司与运输署已就资讯发放的安排达成共识，并将于公司网页及手机应用程序提供最新资讯，亦会考虑增加发放有关资讯的管道。

49. **运输署王煜棋先生**补充说文件中提供的数据为屯马线开通前的数据。由于署方预计有关数据在屯马线开通后会有重大的改变，故会与巴士公司保持紧密沟通，并留意屯马线开通对有关路线载客量的影响。

50. **九龙城民政事务助理专员简耀进先生**表示民政事务总署已于本星期回复九龙城民政事务处。就民政事务总署的提问，处方正草拟信件，并计划于数个工作天内发送有关机构。

51. **任国栋委员**指出九龙城区议会早已通过研究拨款，惟民政事务总署在本星期才跟进有关事宜，而处方至今仍未联络机构，他对此表示遗憾，并促请处方尽快跟进。

52. **曾健超委员**表示杨永杰委员在未经主席批准下发言，希望主席就杨议员的行为作出裁决。

53. **杨永杰委员**提出规程问题，认为此议程针对巴士路线的重整方案，与「九龙城区公共交通需求研究」拨款事宜无关，批评主席包庇方才发言的委员。

54. **主席**认为杨永杰议员的发言带有冒犯性，对他作出警告。他表示由于此议程关乎屯马线开通后的交通路线重组工作，与「九龙城区公共交通需求研究」的数据有关，故容许讨论拨款事宜，但提醒委员发言时

尽量保持精简。

## 议程八

### 关注红磡区内多条九巴路线缩班问题

(交通及运输委员会文件第 40/21 号)

## 议程九

### 强烈抗议运输署及九巴未经咨询 擅自大幅削减 8P 班次 要求即时回复班次及提供客量数据支持

(交通及运输委员会文件第 41/21 号)

## 议程十

### 反对运输署未有咨询区议会容许专营巴士公司缩班减车

(交通及运输委员会文件第 42/21 号)

55. 由于议程八至十均与巴士班次事宜有关，主席在征询委员的意见后，宣布一并讨论该些议程项目，并请委员参阅由运输署、九巴公司及新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司(下文简称「新巴/城巴公司」)提交的席上文件第 13、18、20、21 及 22 号书面回复。

56. 关家伦委员介绍档第 40/21 号，要求运输署及巴士公司提供在过去 12 个月，红磡区内各路线的载客量数据，以解释缩减班次的原因。

57. 郭天立委员介绍档第 41/21 号，并表示运输署和九巴公司在未有咨询区议会的情况下削减巴士班次，等同无视区议员既有的咨询角色。他又要求运输署及巴士公司提供在 2021 年 3 月至 5 月期间，九巴 8A 及 8P 号线于繁忙及非繁忙时段的载客量数据。

58. 任国栋委员介绍档第 42/21 号，并提出以下议案：「九龙城区议会反对运输署未有咨询区议会，便容许专营巴士公司缩班减车」。此外，他询问巴士公司有否为其他行经九龙城区的路线申请调整班次，而申请仍未获运输署审批。

59. 运输署高级运输主任/九龙城 2 梁日乔先生的综合回应如下：

- (i) 署方参照《巴士路线发展计划中有关改善及减少服务的指引》实施班次调整，而在四月的会议上，署方已在讨论有

关巴士路线发展计划的议题时提供相关指引；

- (ii) 疫情虽然渐趋平稳，惟专营巴士的载客量仍未回复到疫情前的水平，平均载客率跌幅约为一成。因此，专营巴士公司因应乘客需求，按相关指引向署方申请调整有关路线于部分时段的班次，以期能更有效地运用资源，并满足乘客需求；
- (iii) 署方及专营巴士公司会继续密切监察各条专营巴士路线的乘客需求，并在有需要时调整班次。署方亦会不时安排实地调查，监察区内路线的运作及服务质量，以便适时作出跟进。此外，署方已要求九巴加强与区议会的沟通；以及
- (iv) 署方在六月上旬对 8A 及 8P 号线进行实地调查，并确认巴士班次按照原订的时间表提供服务。

60. **九巴公司经理(车务)黄子健先生的综合回应如下：**

- (i) 他指出部分路线载客量自疫情爆发以来持续下跌，当中 8A 及 8P 号线在调整班次前的繁忙时段载客量不足五成，而非繁忙时段载客量仅有一至两成。因此，九巴公司按既定指引向运输署申请调整部分服务班次；
- (ii) 九巴公司在 8A 及 8P 线班次调整后曾进行客量调查，发现调整后的班次大致能满足乘客需求。九巴公司亦会继续密切留意路线的营运情况，并适时进行检讨；
- (iii) 九巴公司会加强与区议会的沟通，如有班次调动，便会发出乘客通告及通知相关议员；以及
- (iv) 他表示会后将会向任国栋议员补充在审批阶段的路线资料。

61. **新巴/城巴公司助理公众事务经理尹慧娴小姐的综合回应如下：**

- (i) 自疫情爆发以来，新巴 101 号线的载客量出现恒常的转变，新巴/城巴公司参照第四波疫情前的乘客出行模式及「调整巴士服务水平的指引」，向运输署申请调整 101 号线个别时段的班次。她补充指有关调整经署方审批后已于 5 月 24 日起实施；以及

- (ii) 新巴/城巴公司会继续密切监察 101 号线的营运情况，并会因应实际情况灵活调动巴士资源，以满足客量需求。新巴/城巴公司亦会积极改善与区议会的沟通。

62. 主席请巴士公司于会后提供有关调整班次申请的资料。主席接着处理任国栋议员提出的议案，并表示该议案得到麦瑞淇议员和议。主席询问是否有议员拟修订有关议案。

63. 何显明委员提出修订议案，并得到杨永杰议员和议。修订议案如下：「九龙城区议会强烈反对运输署未有咨询区议会的情况下，便容许专营巴士公司缩班减车及取消路线。要求安排一个由运输署、巴士及小巴营运商及区议会议员的四方会议，商讨合适方案」。他认为单靠书面反对不能改善情况，故建议召开四方会议，要求各方以实际行动作出回应。

64. 邝葆贤委员指出任国栋委员的原议案是反对运输署未有咨询区议会，便容许专营巴士公司缩班减车的举措，而何显明委员的修订议案则要求召开四方会议，故认为修订议案及原议案内容不同。她表示不反对召开四方会议，惟建议委员以临时议案方式提出议案。

65. 杨永杰委员认为修订议案的内容与原议案并无冲突，加上专营巴士公司缩减班次有机会影响小巴服务，故建议署方约见小巴营运商共同商讨。

66. 曾健超委员同意邝葆贤委员的说法，并指出原议案与修订议案的讨论重点不同，故不应把两项议案合并，但他赞成以临时议案提出召开四方会议。

67. 主席根据《九龙城区议会会议常规》(下文简称《会议常规》)第 21 条「后提先决」的原则，先行表决何显明委员提出的修订议案，他请在席委员以记名举手方式就是否接纳有关修订议案进行表决，结果如下：

支持：5          潘国华议员、林德成议员、何显明议员、  
左汇雄议员及杨永杰议员

反对：9          黎广伟议员、周熙雯议员、郭天立议员、  
任国栋议员、麦瑞淇议员、曾健超议员、  
关家伦议员、马希鹏议员及邝葆贤议员

弃权：3          冯文韬议员、黄永杰议员及杨振宇议员

68. 主席宣布修订议案不获通过。

69. **主席**表示由于杨永杰议员坚持提出新修订，他根据《会议常规》第 11 条宣布休会 10 分钟，以商讨相关的技术问题。

(休会)

70. **秘书**表示根据《会议常规》第 21 条，对议案提出的修订必须先获得区议会通过，之后议案的最终版本才可提交区议会投票表决。如有超过一项修订，则应按「后提先决」的原则，逐一处理。

71. **何显明委员**指出方才的表决只是决定不接纳修订议案，程序上仍未正式进入原议案的表决，故认为其他委员仍可提出新的修订动议。

72. **杨永杰委员**表示主席没有宣布提出修订议案的截止时间，故认为他有权提出新修订议案。

73. **主席**表示杨永杰委员在否决处理修订议案，并进入表决原议案的程序后，才提出新修订议案。虽然《会议常规》没有规定主席须就修订议案的提出订立时限，惟他宣布不接纳有关修订。

74. **潘国华委员**认为主席应先询问是否仍有在席委员拟修订有关议案，才就原议案进行表决。

75. **左汇雄委员**指出方才主席在处理修订议案后，并无询问在席委员是否有其他修订，便直接进入原议案的表决程序。因此，他认为有关做法违反《会议常规》。

76. **马希鹏委员**指出主席已就有关事宜作出裁决，故应尽快进入原议案表决的程序。

77. **主席**请在席委员以记名举手方式就通过原议案进行表决，结果如下：

支持：10      黎广伟议员、周熙雯议员、郭天立议员、  
任国栋议员、麦瑞淇议员、曾健超议员、  
关家伦议员、马希鹏议员、邝葆贤议员及  
潘国华议员

反对：0

弃权：8      冯文韬议员、黄永杰议员、杨振宇议员、  
林德成议员、吴宝强议员、何显明议员、  
左汇雄议员及杨永杰议员

78. **主席**宣布原议案获通过。

79. **左汇雄委员**提出规程问题，表示在表决原议案前曾举手要求发言，但主席仍无视其发言申请，更容许邝葆贤议员发言五次而未有予以警告。因此，他认为主席的安排有欠公允，并询问主席如何厘订议员发言的次数及时间。

80. **主席**表示每位议员在每个讨论事项可发言两次，但考虑到有关屯马线的议程影响重大，故他酌情批准邝葆贤议员额外发言。他认为本议程项目已获充分讨论，加上左汇雄委员的言论妨碍会议进行，故未有接纳其额外发言。

81. **邝葆贤委员**表示自己在讨论议程二时共发言四次，并在未经主席同意下径自提出规程问题，对此深感抱歉。

## 议程十一

### 要求更改九巴 6X 线路以避开塞车路段及善用资源

(交通及运输委员会文件第 43/21 号)

## 议程十二

### 要求研究重组整合马头涌道巴士站的可行性

(交通及运输委员会文件第 44/21 号)

## 议程十三

### 要求跟进九巴龙运手机程序 APP1933「鬼车」问题

(交通及运输委员会文件第 45/21 号)

82. 由于议程十一至十三均属一般巴士事宜，**主席**在征询委员的意见后，宣布一并讨论该些议程，并请委员参阅由运输署及九巴公司提交的席上文件第 1、2、3、15、16 及 17 号书面回复。

83. **杨振宇委员**介绍档第 43/21 号，并指出九巴特快线 6X 号线的行车时间为 54 分钟，比同一组路线 6C 号线的 50 分钟更长，故要求运输署及九巴公司跟进。

84. **曾健超委员**介绍档第 44/21 号，并表示屯马线的开通或会加剧马头涌道一带巴士挤塞的情况，故促请运输署及九巴公司研究重新规划马

头涌道的巴士站。

85. **关家伦委员**介绍档第 45/21 号，要求九巴公司交代处理「鬼车」问题的进展。

86. **运输署梁日乔先生**备悉杨振宇委员及曾健超委员提出的改道建议，署方会与九巴公司检视相关路线及乘客需求，确保路面资源得以有效利用。他又表示由于某些巴士的行车路线较为复杂或车程较长，九巴手机应用程序所显示的预定到达时间可能不准确。署方已要求九巴公司参考议员的意见及跟进有关情况。

87. **九巴公司黄子健先生**的综合回应如下：

- (i) 由于九巴 6C 号线的「太子站」及「文明里站」为区内主要巴士分站，其使用量占整体分站使用量的一成，而巴士于弥敦道靠站停泊时亦甚少受阻，因此九巴公司建议在 6X 号线增设该两个分站，以增加乘客的选择。他续指九巴公司已派员测试杨振宇委员提议的行车路线，发现其行车时间与现时路线的行车时间相若，故将有关建议记录在案，以作参考；以及
- (ii) 现时共有 21 条九巴路线途经马头涌道 90 至 98 号「宋皇台道」的巴士站，当中六条路线无须转入木厂街。九巴公司会检视相关巴士路线的目的地，研究将部分路线的分站向前迁移，稍后会向运输署提出申请。

88. **何显明委员**指出九巴公司编定的巴士班次与实际班次略有出入，并曾为此致电九巴顾客服务热线查询，惟九巴公司只回复指巴士班次有所调整。他又表示会密切监察九巴手机应用程序的预定到站时间。

89. **周熙雯委员**指出九巴 5D 号线的分站较多，加上亚皆老街球场一带经常出现堵车的情况，故她明白该路线的到站时间预报未必准确。但在 6 月 15 日晚上约七时，她使用应用程序查看巴士预计到站的时间，发现应用程序显示的尾班车时间与公告上的资讯不符，故联络九巴顾客服务部。经确认后，有关人员表示应用程序的资讯有误，会在半小时内作出修正。她认为是次系统出错并非由交通阻塞所致，亦相信曾有市民因上述的错误讯息而被迫改乘其他路线的巴士，故要求九巴公司尽快改善相关系统，并查询应用程序的研发进度。

90. **邝葆贤委员**的综合意见如下：

- (i) 九巴应用程序不时出现「鬼车」的问题，误导市民等候不存在的班次。她指出每次向九巴顾客服务部及政府 1823 热线投诉后，仅收到相关投拆的档案编号，但有关部门事隔一个多月，仍未与她联络及跟进事宜。她表示其他电召的士的手机应用程序已设有实时追踪功能，故促请九巴公司引入相关功能及跟进「鬼车」的问题；以及
- (ii) 九巴公司整合了新巴/城巴公司的到站资讯，存入其应用程序内。惟九巴公司并没有向新巴/城巴公司提供巴士到站资讯，故要求九巴公司尽快开放数据，供其他巴士公司使用。

91. **九巴公司聂佩林女士的综合回应如下：**

- (i) 由于路面交通的变化甚大，巴士到达各分站的时间或会受到不同因素如交通挤塞、交通灯号、意外事故、乘客上落车需时等影响。应用程序内的预定到站时间会按实际情况作出更新及调整。如巴士班次遇上交通事故、路面突发情况或交通阻塞，九巴公司会于应用程序内列明「行车受阻」，并通知乘客巴士的位置；
- (ii) 她备悉议员的意见，并会不时检视手机应用程序的运作情况及提升系统，进一步提高其准确性；以及
- (iii) 九巴公司已将实时到站资讯的原始数据提交予政府，并会在「政府一站通」的应用程序内发放。

[会后补注：(一)就何显明委员提出巴士班次与时间表有所不同的事宜，由于部分路线的乘客量于疫情期间下跌，九巴公司按照乘客需求，向运输署申请临时调整班次，并获署方批准。九巴公司已透过网页、应用程序公布有关安排，并在巴士站等张贴通告。(二)就邝葆贤委员于 5 月 5 日提出的投诉，九巴公司曾于 5 月 18 及 20 日致电回复，但未能联络委员。其后，九巴公司于 6 月 21 及 28 日再次致电委员，并以书面回应委员的查询。]

## **要求改善文福道私立学校(Stamford American School)的交通问题**

(交通及运输委员会文件第 46/21 号)

92. 主席介绍档第 46/21 号，表示文福道私立学校一带于每日上下课时段，均会出现严重交通挤塞，故要求运输署、警务处及教育局交代改善方案。

93. 运输署工程师/九龙城陆雅仪女士表示，就学校上下课时段禁止学习驾驶车辆驶入文福道的建议，署方曾于 6 月中在文福道进行交通调查，发现共有 204 部车辆于下午两时半至三时的放学时段驶经文福道，当中只有九部是学习驾驶车辆。她补充指部分接送学童的私家车于下午两时半前已到达文福道，并于不准停车限制区内等候。因此，署方认为学习驾驶车辆对文福道的交通影响不大。

94. 香港警务处九龙城区交通队主管布耀华先生指出文福道一带的交通问题主要是由接送学童的私家车造成。他表示警方透过一系列交通管制行动，包括票控及驱赶有关车辆，或禁止车辆在文运道及文福道交汇处右转至窝打老道山，疏导上址交通，惟交通挤塞问题持续，故希望学校能改善上下课的安排。

95. 教育局高级学校发展主任(九龙城)3 陈嘉雯女士表示教育局一直关注区内私立学校的交通安排，并与学校保持紧密沟通。局方亦会适时派员到学校外进行实地视察，了解学校一带在上下课时段的交通情况，并建议学校制订纾缓交通挤塞的措施。

96. **Stamford American School 学生安全及福利事务校长 Alan Erickson** 先生的综合回应如下：

- (i) 学校在过去一年实行半天上学，学生于下午 12 时 35 分下课，对附近的交通造成额外负荷。自从学校于 5 月 26 日开始恢复全日面授课堂，下课时间改为下午 2 时 45 分，文福道的交通问题已经有所改善。不过在下午 2 时 55 分至下午 3 时期间，由于大量接送学童的私家车停泊于路面，因此文福道仍然出现交通挤塞问题；
- (ii) 校方已实施多项措施以改善交通情况，例如调整学生的放学安排及推广校巴服务。此外，学校亦已增聘人手，协助疏导交通，并鼓励驾驶私家车的家长于下午 3 时后才到校接送学童。此外，校方已计划扩展校巴网络，于沙田及将

军澳增设中途站，并将校巴数目由原有的 18 部增至 22 部；  
以及

- (iii) 待学校恢复为 700 名学童当中之 200 至 250 人举办课后活动，将减少下午 3 时放学时间的校外交通流量，因此，待学校恢复举办课后活动，交通挤塞问题应会有所改善。

97. **主席**表示知悉校方的交通疏导措施，惟质疑有关措施的成效。他指出校方在第六次交运会会议上曾承诺进行评估及调查，但至今仍未提供实际数据显示措施的成效。他又表示于 6 月中接获不少市民的投诉以及收到法团的来信，指出曾有救护车于下课时段无法及时驶往窝打老道山，令长者险些失救。此外，他指出耀中国际学校已实施了强制乘搭校车计划，建议教育局及校方采取相同措施。

98. **教育局学校发展主任(九龙城)31 周浩明先生**表示教育局与 Stamford American School 并无合约关系，而局方亦未有向学校提供任何资助，故无法强制规定学校实施相关措施。

99. **Stamford American School Alan Erickson 先生**的综合回应如下：

- (i) 校方于上月曾就学生往返学校的交通模式，向学生及家长进行调查；
- (ii) 因应新冠肺炎的疫情，下学期乘搭校巴的学生数目比往年少。这是由于家长对校巴的卫生情况存疑，并且担心学生在校巴上未能维持社交距离；
- (iii) 顾问公司正就学校的交通安排进行长远规划。由于暑假的交通情况与一般上课日有别，顾问公司计划于八月下旬进行资料搜集，为期一至两天；以及
- (iv) 邻近的居民反映交通情况已有所改善。

100. **任国栋委员**认为即使学习驾驶之车辆数目在下课时段占文福道整体交通流量不高，运输署仍须考虑相关车辆对路面交通的影响。他又指出由于文福道是驾驶考试路线之一，若考试期间有多辆接送学童的私家车停泊在该处，或会对考生造成不公。因此，他希望署方积极跟进，并考虑禁止学习驾驶车辆于放学时段驶入该路段。

101. **马希鹏委员**对运输署处理不善表示不满，认为署方应制订相关

措施，改善交通挤塞的问题。他又指出若校方只向家长派发接送许可证，而未有任何罚则阻止无证者驾车接送学童，发放许可证的安排只是形同虚设。

102. **运输署陆雅仪女士**指出学习驾驶车辆一般不会在文福道进行掉头或泊车练习，故认为相关车辆对上址的交通影响不大。她表示署方会与驾驶教师协会保持紧密联系，并提醒驾驶教师避免在下课时段，安排学员于该路段学习驾驶。

103. **主席**认为下课时段途经文福道的学习驾驶车辆的数目远高于运输署的统计数字，惟署方拒绝进行交通评估，故询问署方会否采取其他应对措施。他又希望警方能继续加强巡查上址。

104. **左汇雄委员**认为文福道的交通问题并不复杂，希望警方及署方加强巡查及采取执法行动。此外，他认为委员会已充分讨论这项议程，而本议程的讨论理应由副主席主持，以避免潜在利益冲突。

105. **郭天立委员**要求校方提供学生往返学校的交通模式资料及文福道交通流量的数据。

106. **Stamford American School Alan Erickson 先生**的综合回应如下：

- (i) 接送许可证主要派发予居于非校巴沿线的家庭。就无证者驾车接送学童的情况，校方会对有关人士作出劝喻；
- (ii) 校方会与相关部门商讨落实强制乘搭校车计划；
- (iii) 大部分就读小六至中二的学生能自行往返学校，不需要家长接送，而这类学生约占全校学生人数的四分之一。校方期望下学年年底前，百分之六十的学生能自行往返学校或选乘公共交通工具；以及
- (iv) 在疫情前，逾半学生选择乘搭校巴，但受疫情影响，乘搭校巴的学生人数比过往少。校方会设立专责小队与校巴营办商商讨有关事宜。

107. **马希鹏委员**指出哈罗香港国际学校于本学年实施强制学生乘搭校巴计划，故要求教育局参考此例子并提供交通改善方案。

108. **副主席**询问运输署能否提供具体方案，改善该址的交通情况。

109. **运输署陆雅仪女士**的综合回应如下：

- (i) 署方曾于下课时段前后两小时内在文福道进行交通调查，发现下午 2 时 30 分前学习驾驶车辆的数目较多，但在下午 2 时 30 分至下午 3 时 30 分期间，相关车辆的数目显著减少，故她相信学习驾驶人士会避免在下课时段驶经该处；
- (ii) 待疫情缓和后，署方会通知驾驶教师协会相关学校的上下课时间，以提醒驾驶教师避免在该段时间安排学员驶经文福道；以及
- (iii) 文福道交通问题的根源并非学习驾驶车辆，而是接送学童的私家车。因此，她认为由学校着手处理问题较为適切。

## 议程十五

### 「人人畅道通行」计划为九龙城区内一座行人隧道加建升降机设施

(交通及运输委员会文件第 33/21 号)

110. 路政署高级工程师 1/畅道通行冯淑恩女士联同科进顾问(亚洲)有限公司项目工程师陈骏兴先生介绍档第 33/21 号，重点如下：

- (i) 横跨忠孝街近爱民邨敦民楼的行人信道（行人信道编号：OM01）现时设有 A 及 B 出口。两个出口会设有楼梯，连接行人通道和行人路。路政署现正计划分别在 A 及 B 出口加建一部升降机；
- (ii) 为配合加建升降机的工程，需收窄现时忠孝街行车线的阔度，然而经调整的行车线阔度仍足以让巴士及私家车驶过。此外，路政署将会迁移位于行人通道以北的行人过路处，并修订邻近行人通道的路线，用以配合加建升降机的工程；
- (iii) 行人信道的升降机主体工程主要包括地基、升降机塔结构、升降机安装及相关的机电工程。为配合工程，路政署须临时占用部分爱民邨内的公用地方。由于该公用地方是由房屋署及领展共同负责管理及维修，路政署会与有关部门/团体进一步商讨工程及临时占用某些用地的细节；以及
- (iv) 若此设计方案获得委员会的支持，路政署将尽快进行地区咨询及详细设计工作，并联络负责管理该行人通道的爱民邨屋邨公契经理人，以确定其是否同意有关安排。在完成

详细设计工作及确保工程符合所有条件后，路政署会尽快进行招标及开展工程。

111. **左汇雄委员**表示早前已联同路政署及顾问公司代表进行实地视察，并提出建议，期望署方尽快展开工程。

112. **麦瑞淇委员**对此设计方案表示支持，但提醒署方须在 B 出口的行人路预留足够位置，让轮椅人士通过，并须注意行人过路处的设计。

113. **路政署冯淑恩女士**备悉议员的意见，表示会与相关部门跟进，以落实临时交通管理措施的安排。

## 议程十六

### 要求交代九龙城区内小巴交通咨询事宜

(交通及运输委员会文件第 47/21 号)

114. **副主席**介绍档第 47/21 号，并要求运输署交代相关小巴路线的收支、载客量及服务调整后的预期收益。

115. **杨永杰委员**支持运输署修订小巴 27M 号线的行车路线，以避免塞车路段，便利土瓜湾居民往返旺角，故希望署方尽快落实相关改道方案。

116. **何显明委员**指出部分居民对小巴 25A、25B 及 25MS 号线的行车路线感到混乱，建议署方以不同路线号码区分各路线。

117. **主席**理解专线小巴营办商加价的需要，但希望运输署能交代价格调整的咨询结果，让委员了解市民的意愿。他亦询问署方会否因应屯马线的开通，重组小巴路线。

118. **运输署梁日乔先生**的综合回应如下：

- (i) 署方理解市民对公共交通票价的关注。署方在批准专线小巴营办商的加价申请前，已透过相关地区的民政事务处，收集地区人士的意见。署方收到部分人士的意见，对有关路线的服务水平、财政状况及乘客接受程度等表示关注；
- (ii) 即使综合消费物价指数及营运成本上升，相关路线的车资过去四至五年未有作出调整。此外，因受疫情影响，小巴

的乘客量下跌了二至四成，至今仍未回复至疫情前的水平。署方经考虑各项审批车费调整申请的相关因素及各方的意见后，认为确有需要适量地调整票价，遂批准其加价申请：

- (iii) 除了调整车费外，署方亦会继续与营办商检讨修订有关路线的服务详情，以提升路线的营运效率及确保有关专线小巴路线可持续地营运。他补充指署方早前就修改 25A、25B、25MS、27M 及 28MS 号线的行车路线进行地区咨询，所收到的意见普遍正面；
- (iv) 他备悉何显明委员的意见，并指出营办商会以不同车身显示牌的颜色来区分行驶路线。署方会与相关营办商检讨制定路线编号的安排；以及
- (v) 署方会密切观察屯马线开通后小巴的营运情况，并会适时与营办商检讨，以确保小巴的服务质素。

## 议程十七

### 要求加强对迦密村街、孝民街路段违例泊车停车的执法行动

(交通及运输委员会文件第 48/21 号)

## 议程十八

### 要求跟进迦密村街上下课时段交通严重挤塞问题

(交通及运输委员会文件第 49/21 号)

119. 由于议程十七及十八均与迦密村街的交通情况有关，**主席**在征询委员的意见后，宣布一并讨论该两项议程。

120. **左汇雄委员**介绍档第 48/21 号，并建议警方在九月开学期间进行阶段性执法工作。他亦希望运输署不要因为少数人持反对意见因而搁置在迦密村街设置全日不准停车限制区的计划。

121. **麦瑞淇委员**介绍文件第 49/21 号，并询问警方及运输署有何改善建议。

122. **运输署工程师/油尖周家乐先生**的综合回应如下：

- (i) 署方曾派员于早上 8 时 30 分及中午 12 时 30 分左右到迦

密村街视察，并通知警方有关违例泊车的情况。他补充指迦密村街是受《道路交通条例》约束的公共道路，在路旁停泊车辆已属违法，因此警方可根据相关法例，票控违泊车辆；以及

- (ii) 为确保驾驶人士出入俊民苑及天主教领岛学校时能有更清晰的视野，以及令该处的交通更为畅顺。署方拟于该路段设置全日不准停车限制区。他续表示有关建议已提交至九龙城民政事务处作地区咨询，如没有收到反对意见，署方将落实有关方案。

123. **警务处布耀华先生的综合回应如下：**

- (i) 过往有不少车辆停泊在路旁长期违例，但经过警方采取票控、拖车等一系列执法行动后，违泊车辆的数目已显著减少。惟迦密村街一带仍然不时出现车辆上落客货的情况；以及
- (ii) 九龙城警区内的学校数目为全港之冠。警方已分配大量资源于九龙塘一带的学校进行执法行动，亦曾尝试将学校附近的街道修订为限制区，并劝喻家长使用公共交通工具，以期解决交通挤塞的情况。惟上述措施成效不彰。警方相信唯有落实交通管制措施，疏导交通，才可改善问题。就迦密村街的情况，警方会通知红磡分区人员，安排人手于上下课时段疏导交通。

124. **麦瑞淇委员**表示迦密村街的违泊问题已严重影响邻近街道的交通，并威胁到附近一带居民的安全，故希望运输署尽快落实于该处设置全日不准停车限制区。

## 议程十九

### 要求在土瓜湾道与浙江街交界处增建行人过路处

(交通及运输委员会文件第 50/21 号)

125. **李慧琼委员**介绍文件第 50/21 号，并建议运输署在土瓜湾道与浙江街交界处增设行人过路处。

126. **路政署区域工程师/红磡叶沃增先生**表示署方经评估后，认为现

时位于土瓜湾道与浙江街交界的行人过路设施已经足够，可以应付屯马线土瓜湾站外的行人过路需要。然而，为进一步改善行人过路的安排，港铁公司现正为加设行人过路处进行可行性研究，并会与运输署跟进有关事宜。

127. **邝葆贤委员**指出在2021年4月8日的房屋及发展规划委员会的会议上，委员曾讨论土瓜湾道及银汉街一带的发展计划，以及提出兴建行人天桥的建议。因此，她建议路政署与市区重建局协调有关事宜。此外，她询问路政署有关可行性研究的进展。

128. **杨永杰委员**表示此檔是关于在土瓜湾道与浙江街交界处增设行人过路处的建议，与市区重建局计划于土瓜湾道/荣光街兴建的行人天桥方案并无冲突。他续指新建议的行人过路处可改善市民胡乱过马路的情况，故支持此项建议。

129. **李慧琼委员**表示因应屯马线全面开通，运输署及巴士公司现正考虑调整巴士的班次。因此，她认为路政署应予以配合，提出具前瞻性的行人过路安排，避免意外发生。她早在一年前已向路政署提出上述建议，并期望有关工程能在屯马线开通前完成，惟至今仍未得到署方的正面回复，故对署方表示极度失望。此外，她询问运输署是否同意在上址增设行人过路处。

130. **潘国华委员**指出现时土瓜湾道及浙江街交界处设有交通灯，车辆须在红色灯号亮起时停驶。因此，他认为署方可利用车辆停驶的空档时间，让行人横过马路，以便市民往来港铁站。他补充指上述改善建议与位于土瓜湾道及落山道交界处行人过路处的设计大致相同。

131. **路政署叶沃增先生**表示港铁公司正与运输署进行增设行人过路处的可行性研究，并得悉运输署已收到由港铁公司提交的初步研究报告。运输署将与路政署辖下的铁路拓展处及港铁公司继续跟进有关建议。

132. **邝葆贤委员**表示并不反对增设行人过路处，惟基于安全考虑，建议部门调整相关交通灯的灯号时间。此外，她表示如运输署及港铁公司落实于土瓜湾道与浙江街交界处增设行人过路处，须先与市区重建局协调，并通知区议会。

133. **吴宝强委员**指出由于现时行人过路处与港铁站出入口有一段距离，赶着上班的市民为求方便，或会随意横过马路，随时酿成意外。因此，他认为现有的过路设施不足以应付土瓜湾站的行人过路需要。此外，他认为路政署有责任保障行人安全及管理过路设施，故应积极进行研究。

他又询问运输署研究的进展及何时落实相关工程。

134. **任国栋委员**指出九巴 15 及 15X 号线途经土瓜湾道，故询问运输署上述巴士路线的车程会否受到增设行人过路处的工程影响。

135. **马希鹏委员**支持增设行人过路处的建议，但指出曾有驾驶者在其他地区看错附属灯号，酿成严重交通意外。由于位于土瓜湾道及浙江街交界的行人过路处将设附属灯号，故询问署方有否考虑有关安全因素。

136. **运输署工程师/红磡吴汝欣女士**的综合回应如下：

- (i) 增设行人过路处的工程属于屯马线项目的一部分，并由路政署铁路拓展处主导及通知各相关部门。署方已收到港铁公司有关加设行人过路处的初步研究报告，并会作出跟进。在不影响道路安全和其他道路使用者的前提下，运输署不反对在该处增设该行人过路处；
- (ii) 署方会密切留意增设行人过路处后的交通情况。如有需要，署方会调整相关交通灯的灯号时间，以配合路面情况；以及
- (iii) 署方会按照既定指引考虑设置附属灯号的安全性。如交通情况许可，署方会考虑移除上址的附属灯号。

137. **路政署叶沃增先生**表示运输署会负责检视及设计一般地区道路的改善工程，再由路政署辖下的区域办事处作出跟进。但由于上述建议与屯马线土瓜湾站的启用相关，故路政署辖下的铁路拓展处将负责统筹该项目，并会与港铁公司及运输署就项目进行可行性研究。

## 议程二十

### 关注红磡观音街、宝其利街 28 号及 179 号、必嘉街、曲街货物阻碍交通事宜

(交通及运输委员会文件第 51/21 号)

138. **林德成委员**介绍文件第 51/21 号，并询问运输署及警务处有否对长期停泊在相同地点的车辆采取执法行动。

139. **吴宝强委员**表示九龙城贾炳达道及衙前塱道一带均出现货物阻街的情况。他希望警方能加强执法力度，如增加检控的次数或提高罚款

额，以发挥足够的阻吓作用。

140. **警务处布耀华先生的综合回应如下：**

- (i) 在 2021 年 1 月至 5 月期间，警方于红磡观音街、宝其利街、必嘉街及曲街一带合共发出逾 3 000 张违例泊车告票。此外，在 2021 年 4 月至 5 月期间，警方进行了 19 次路面执法行动，当中涉及 396 辆违泊车辆；以及
- (ii) 自 2021 年 2 月初起，警方已将红磡观音街、宝其利街、必嘉街及曲街一带及九龙城贾炳达道及衙前望道一带列为「晓月行动」中的重点执法区域，并联合食物环境卫生署在红磡区进行了三次打击杂物阻街及违泊的联合行动，票控违例人士。他补充指警方目前正引用《定额罚款(公众地方洁净及阻碍)条例》(香港法例第 570 章)，处理货物阻街问题，但不排除日后会改以传票方式，打击屡犯者。

## 议程二十一

### 强烈要求在红磡旧区交通黑点加强执法及更换温思劳街近漆咸道北附近一带 U 型栏杆

(交通及运输委员会文件第 52/21 号)

## 议程二十二

### 要求改善亚皆老街及窝打老道交界交通黑点问题

(交通及运输委员会文件第 53/21 号)

141. 由于议程二十一及二十二均与「交通黑点」有关，主席在征询委员的意见后，宣布一并讨论该两项议程。

142. **林德成委员**介绍文件第 52/21 号，并建议运输署将漆咸道北一带的栏杆全面更换为密封式栏杆，防止意外发生。

143. **主席**介绍档第 53/21 号，指出亚皆老街、窝打老道及公主道交界十字路口经常发生交通意外，故要求运输署及警方研究相关道路的规划及提出改善建议。

144. **警务处布耀华先生的综合回应如下：**

- (i) 针对区内灵车泊车位不足的问题，警方已先后进行两次「永恒先导计划」，借用旅游巴士泊车位供灵车停泊，以及加强票控违例车辆，改善红磡旧区的违泊问题。此外，他指出由于借用旅游巴士泊车位的做法受到旅游业界强烈反对，警方现正考虑在区内物色其他地方，供灵车停泊。他表示警方将于会后安排议员及相关部门会见殡仪业界代表，以商讨可行方案；以及
- (ii) 在 2021 年 1 月至 5 月期间，亚皆老街及窝打老道交界曾发生 17 宗交通意外，而案发时间一般是上班时间段或中午时段。他补充指有关意外主要是由于驾驶者胡乱切线、不专注驾驶或未有与前车保持适当距离所致。此外，他表示九龙城警区人员已联同西九龙总区的道路安全队在上述路段进行一系列的执法行动，而相关行动将会持续一段时间。

145. **运输署周家乐先生的综合回应如下：**

- (i) 运输署计划在宝其利街、曲街、必嘉街、老龙坑街及温思劳街设置禁区，并已向路政署发出施工纸。相关工程预计在本年度第二季或第三季内完成；以及
- (ii) 署方考虑到附近商户上落客货的需要，认为将温思劳街近漆咸道北一带的栏杆全面更换成密封式栏杆可能会对商户造成不便。因此，署方改为在上址加设行人过路处，并以密封式栏杆引导行人到过路处横过马路。署方已向路政署发出有关工程的施工纸。

146. **主席**询问运输署会否为亚皆老街、窝打老道及公主道路口的交通灯号研究订定期限。

147. **运输署陆雅仪女士的综合回应如下：**

- (i) 在 2021 年 1 月至 4 月期间，在亚皆老街、窝打老道及公主道路口发生的交通意外主要是由于驾驶者「不专注地驾驶」及「不遵照交通灯号的指示」所致；以及
- (ii) 为改善该路口的路面情况及交通安全，署方正研究调整上述路口的交通灯号，初步计划微调亚皆老街往旺角方向的交通灯号。她补充指上述研究并无期限，而署方亦会积极

考虑其他方案，如设置冲红灯摄影机。

### 议程二十三

#### 要求严厉打击九龙城道违例泊车及摆放货物人士

(交通及运输委员会文件第 54/21 号)

### 议程二十四

#### 关注获嘉道及老龙坑街近芜湖行人路摆放多部电单车

(交通及运输委员会文件第 55/21 号)

148. 由于议程二十三及二十四均与「违例泊车」有关，主席在征询委员的意见后，宣布一并讨论该两项议程。

149. 马希鹏委员介绍文件第 54/21 号，并询问警务处曾否就九龙城道违例泊车及货物阻街的问题发出告票。

150. 林德成委员介绍文件第 55/21 号，并希望有关部门加强执法，以及在区内合适地点加设电单车泊车位。

151. 任国栋委员指出警务处已指派专队人员跟进道路阻塞的问题，惟九龙城道的违泊问题仍持续存在。他质疑警方的执法力度是否足够。

152. 警务处布耀华先生的综合回应如下：

- (i) 在 2021 年 1 月至 6 月期间，警方曾于九龙城道一带巡逻及票控违泊人士，但并无就货物阻街的问题发出告票；
- (ii) 警方接获议员的意见后，已于 6 月 11 日派员到九龙城道一带巡视。警方确认相关货物属于附近的物流公司，随即向有关负责人发出告票及作出警告。他补充指警方近日再次派员到上址巡视，暂未发现有同样的情况；以及
- (iii) 自从警方于获嘉道及老龙坑街近芜湖街一带实施临时交通措施，电单车胡乱摆放的情况已有所改善。

153. 运输署吴汝欣女士的综合回应如下：

- (i) 由于九龙城道邻近土瓜湾街市经常出现违泊问题，因此署

方正研究在近落山道的九龙城道右侧适当位置加设单黄线。署方考虑到九龙城道路面宽阔，计划加设道路标记，把该路段划分为两条行车线。署方将在右边的行车线加设单黄线，以确保行车畅顺，并且预留左边的行车线予附近的商户上落客货。此外，署方就上述的新建议咨询了邻近的商户及居民，并接到少量反对意见。署方现正积极与反对人士沟通，以释除市民的疑虑；以及

- (ii) 署方接获议员的意见后，已派员视察获嘉道及老龙坑街一带，发现部分电单车属短暂停留的外卖送递车辆，其余则为盖上车罩的长期违泊车辆。她续表示署方会继续与警务处保持紧密沟通，以改善上述问题。此外，她指出宝其利街及漆咸道北分别设有 15 及 35 个电单车泊车位。在不影响道路安全和其他道路使用者的前提下，署方会继续物色适合地点，增设电单车泊车位。

## 议程二十五

### 其他事项

154. 委员没有其他事项提出。

### 下次会议日期

155. 主席宣布下次会议日期为 2021 年 9 月 16 日下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 2021 年 9 月 1 日。

156. 主席在下午 8 时 04 分宣布会议结束。

本会议记录于 2021 年 9 月 16 日正式通过。

---

主席

---

秘书

九龙城区议会秘书处  
2021年9月