九龙城区议会辖下
交通及运输委员会
第二次会议记录

日期： 2020年3月17日(星期四)

时间： 下午2时30分

地点： 九龙红磡庇利街42号

九龙城政府合署7楼 九龙城民政事务处会议室

出席者：

主席： 李轩朗议员
副主席： 冯文韬议员
议员： 黄永杰议员
黎广伟议员 (于下午2时35分出席)
周熙雯议员
潘国华议员, JP (于下午7时13分离席)
郭天立议员 (于下午2时42分出席)
林德成议员 (于下午8时40分离席)
任国栋议员 (于下午2时39分出席)
麦瑞淇议员
萧亮声议员
何华汉议员 (于下午4时32分离席)
曾健超议员
杨振宇议员
李慧琼议员, SBS, JP (于下午3时52分离席)
黄国桐议员
关家伦议员
马希鹏议员
吴宝强议员, MH (于下午3时02分出席)
(于下午8时40分离席)
何显明议员, BBS, MH (于下午8时40分离席)
左汇雄议员, MH (于下午4时25分离席)
张景勋议员 (于下午2时43分出席)
(于下午8时40分离席)
杨永杰议员 (于下午8时40分离席)
邝葆贤议员

缺席者： 梁婉婷议员

秘书:	邱泳雯女士	九龙城民政事务处行政主任(区议会)1
<u>列席者:</u>	谢亦晴女士 庾嘉嘉女士 张浩霖先生 麦鼎佳先生 陆雅仪女士 钟兆文先生 叶沃增先生 何志坚先生 布耀华先生	九龙城民政事务处助理专员 运输署高级运输主任/房屋计划 运输署运输主任/九龙城 运输署工程师(红磡) 运输署工程师(九龙城) 路政署区域工程师(九龙城及九龙湾) 路政署区域工程师(红磡) 香港警务处秀茂坪区交通队主管 香港警务处九龙城区交通队主管
<u>应邀出席者:</u>		
议程二及 三十三	高天礼先生	香港铁路有限公司助理公共关系经理(对外事务)
议程五、六 、九至十七	罗丽仪女士	香港警务处九龙城区行动主任
议程七	邱洁愉女士 黄震威先生	运输署工程师房屋及策划 2/九龙 香港警务处秀茂坪区行动主任
议程十八 至十九	梁镜恩先生 翟嘉年先生	运输署高级行政主任/驾驶考试 1 运输署高级考牌主任
议程二十三 至二十八	傅定康先生 李萃杰先生 黄裕廷先生 谭浚熙先生 黄秀娟女士 黄汉中先生 尹慧娴女士 黄嘉俊先生	运输署高级运输主任/巴士发展(九龙) 运输署运输主任/巴士发展(九龙) 九龙巴士(一九三三)有限公司经理(车务) 九龙巴士(一九三三)有限公司经理(公共事务) 九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(策划及 发展) 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司 策划及车务编排经理 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司 助理公众事务经理 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司 总策划主任
议程二十九	谢建煌先生	运输署总运输主任/特别职务

*

*

*

交通及运输委员会（下文简称「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，并表示如会议期间在座议员人数不足 13 位时，他会按会议常规的规定宣布休会。最后，他提醒与会人士关掉手提电话的响闹装置或将之改为震动提示，并在会议期间保持安静。

新议事项

交通及运输委员会成立工作小组及相关安排(文件第 01/20 号)

2. **秘书**介绍文件第 01/20 号。
3. **主席**表示由于现时会议室内只有 11 位议员在席，不足法定人数，指示秘书请委员尽快返回会议室。
4. **主席**表示会议室内在座议员已达法定人数，会议继续进行。
5. **萧亮声**议员表示过往九龙城区均设立与「沙中线」及观塘线延线相关的工作小组，亦可预见未来区内铁路事宜的工作繁多，因此建议在交运会辖下设立有关铁路事宜的工作小组。
6. **潘国华**议员表示区内旅游巴情况虽然受疫情影响而有所舒缓，但疫情过后或会恢复，希望设立关注旅游巴对区内的影响的工作小组。
7. **萧亮声**议员认同区内旅游巴带来的问题严重，并指出问题与旅游业事宜有关联，建议于九龙城区议会大会辖下设立相关的工作小组。
8. **黎广伟**议员表示过往在关注旅游巴在区内引致的问题工作小组多次探讨有关情况，但范围只局限于旅游巴的问题。然而，整个情况其实与旅游业对社区的影响有关，因此他同意在大会辖下设立关注旅游业对社区影响的工作小组。
9. **潘国华**议员表示大会辖下工作小组与交运会辖下工作小组讨论的事项会有所不同。此外，他留意到是次会议讨论事项多与违泊问

题有关，因此建议成立关注九龙城区违泊事宜工作小组。

10. **主席**表示已接获三个成立交运会辖下工作小组的建议，包括铁路事宜工作小组、关注旅游巴问题工作小组及关注九龙城区违泊事宜工作小组。**主席**希望向**潘国华**议员和**萧亮声**议员查询其建议的工作小组属常设还是非常设工作小组，并就工作小组的细节作出讨论和取得共识，以便处理。

11. **萧亮声**议员建议设定铁路事宜工作小组为常设工作小组，因为即使「沙中线」开通后，居民仍会继续关注铁路的服务和质素。

12. **主席**向**萧**议员确认此工作小组的涵盖范围并非只限于铁路工程，而是涵盖整个铁路系统的相关事宜。他表示由于**潘国华**议员不在席，因此首先处理成立铁路事宜工作小组的事宜。经咨询后，他表示并无委员就成立常设的铁路事宜工作小组提出异议，因此宣布一致通过在交运会辖下成立常设的「铁路事宜工作小组」。

13. **潘国华**议员建议设定九龙城区违泊事宜工作小组为常设工作小组。表示过往本会经常讨论区内的违泊事宜，故希望探讨政府政策或部门的相关措施有否不足，改善相关政策如增加泊车位和加强执法，以减少区内的违泊情况。

14. **主席**表示由于有委员建议在九龙城区议会辖下设立与整体旅游业相关的工作小组，因此建议待区议会考虑是否成立有关工作小组后，交运会再跟进是否在交运会辖下设立有关旅游巴问题的工作小组。

15. **何显明**议员表示工作小组应设立于相关的委员会辖下而非九龙城区议会辖下，因此关于旅游巴的工作小组应在交运会辖下成立。

16. **主席**指出根据《九龙城区议会会议常规》第40条(1)，区议会及每个委员会可在同一时间在其辖下委出不多于三个“常设工作小组”，因此在区议会辖下亦可设立工作小组。此外，**主席**建议将潘议员建议的违泊事宜工作小组定名为「关注九龙城区违例泊车事宜工作小组」，并作为交运会的常设工作小组，询问委员是否有异议。

17. **何显明**议员表示不应只讨论违泊事宜，应研究其原因，例如区内是否有车位不足的情况而引致违泊问题，因此建议工作小组名称应

为「车位不足及违泊事宜工作小组」。

18. **杨永杰**议员询问是否仍然会保留关注沙中线工作小组，表示早前已明确指出需要保留此工作小组的原因。此外，他指出无需等待区议会大会决定是否成立工作小组，因不论在区议会大会或交运会辖下成立的工作小组仍然是工作小组，既然委员没有很大的反对意见，他建议继续在交运会辖下成立有关的工作小组。

19. **主席**回复指较早前委员会已通过成立铁路事宜工作小组，虽然其详细职权范围有待首次工作小组会议商讨，但由于「沙中线」属铁路事宜，因此亦涵盖在工作小组之内。至于有关旅游巴/旅游业问题工作小组，有委员认为应在交运会辖下成立针对旅游巴问题的工作小组，亦有相反意见认为应直接在区议会辖下成立有关整个旅游业对社区带来的影响的工作小组。故此他认为可以先待区议会作出考虑，交运会随后再作出跟进，以免两个工作小组的职权范围重迭。此外，就**何显明**议员提出的建议，**主席**建议修改有关违泊问题的工作小组的名称为「关注九龙城区违例泊车及相关事宜工作小组」，并表示可将车位不足的问题包括在该工作小组的职权范围内，询问委员是否有异议。

20. **何显明**议员指出旅游巴并非只有旅游业界人士使用，使用者包括学校巴士及公司雇员车，因此应全盘考虑，而不应只集中在旅游业方面处理。

21. **潘国华**议员建议将「铁路事宜工作小组」的名称改为「关注九龙城区铁路事宜工作小组」。

22. **黎广伟**议员表示过往在关注旅游巴在区内引致的问题工作小组上讨论的绝大部分讨论均源于接载旅客的旅游巴带来的影响，因此赞成在与旅游业相关的工作小组中一并商讨旅游巴问题，该小组亦可讨论旅行团带来的整体性影响，包括占用行人路和引致环境卫生的问题。至于有关学童和其他旅游巴使用者的问题则可于交运会上探讨。

23. **主席**表示会议较早前已通过成立铁路事宜工作小组，**潘国华**议员的建议可于该工作小组商讨职权范围的时候再作决定。他表示由于未有收到委员就违泊事宜工作小组提出异议，因此宣布通过成立「关注九龙城区违例泊车及相关事宜工作小组」作为交运会的常设工作小组。由于委员就成立关于旅游巴或旅游业的工作小组持不同意见，主

席询问委员是否需要就此事进行表决，或待大会先行讨论是否成立相关工作小组后再作跟进。他又提醒每个委员会可成立最多三个工作小组，如委员会认为有需要，可待日后再成立有关工作小组。

24. **何显明**议员表示如根据**黎广伟**议员的说法，未来有机会出现两个工作小组，分别在区议会辖下，商讨关于旅游业和旅游巴的影响，和设在交运会辖下，商讨关于学校巴士和员工巴士等问题，询问是否需要设立两个工作小组。

25. **黎广伟**议员澄清他并未建议在区议会及交运会辖下均设立与区内旅游巴问题有关的工作小组，他只是建议如何**显明**议员担心区议会辖下与旅游业相关的工作小组未能涵盖其他旅游巴使用者带来的问题，可于交运会会议上商讨。

26. **何显明**议员回应指现时正是在交运会上讨论在本会辖下设立与旅游巴有关的工作小组事宜，如最后交运会否决成立有关工作小组，即**黎广伟**议员的说法并不成立，亦即往后不会在交运会内讨论有关问题。

27. **任国栋**议员希望**何显明**议员不要将说话强加于其他议员身上，刚才并没有议员提出“否决”二字，**黎广伟**议员表达的意见亦非常清晰。

28. **主席**认为既然有议员表示将会在区议会大会上提出设立关注区内旅游业对社区影响的工作小组，建议待区议会讨论有关事项后，交运会再作相应跟进。若**何显明**议员坚持在交运会辖下设立关注旅游巴在区内引致的问题工作小组，委员会亦可就此付诸表决。

29. **萧亮声**议员指出上届交运会设立「关注旅游巴在区内引致的问题工作小组」的目的主要是针对旅游业界使用旅游巴在区内引致的问题，要求向委员提供该工作小组的职权范围以作参考。

30. **主席**表示该小组的职权范围已显示于荧光幕上供委员参考。

31. **何显明**议员指出刚才成立「铁路事宜工作小组」时，**主席**曾表示工作小组的职权范围将于工作小组第一次会议时商讨，现时却请委员参考此工作小组的职权范围，认为做法前后不对应，要求**主席**公正及统一做法，有关「关注旅游巴在区内引致的问题工作小组」的职权

范围应该在工作小组第一次会议作出商讨。

32. **邝葆贤**议员指出**萧亮声**议员已清楚表示由于上届交运会辖下设立的**关注旅游巴**在区内引致的问题工作小组职权范围主要处理旅游业使用旅游巴的问题，而现时正就是否保留及沿用有关工作小组作出商讨，因此应向各委员展示有关职权范围。至于其他旅游巴使用者如学童校巴或厂车带来的问题相信可于交运会中处理。

33. **杨永杰**议员认同**何显明**议员的意见，认为**主席**的裁决须一致，不应就个别工作小组的事宜采取不同处理方式。他对于在大会或交运会辖下成立有关旅游巴问题的工作小组并无意见，亦认为在大会或交运会下处理有关事情并无分别，大会辖下的工作小组并不是拥有更大权力或特别受到尊重，因此认为无需为此事争拗，建议尽快在交运会辖下成立有关工作小组。

34. **任国栋**议员建议在区议会大会辖下设立**关注旅游巴**问题的工作小组，以便在更广阔的角度下探讨旅游巴衍生的问题。

35. **何显明**议员认为既然已有委员提出在交运会辖下成立工作小组，便应先处理此事。假如委员会决定不成立工作小组，届时再考虑将建议提交大会，而不应在本委员会中商讨大会成立工作小组的事宜。

36. **麦瑞淇**议员同意其他议员的提议，认为在大会辖下设立**关注旅游业**的工作小组能够探讨旅游业除旅游巴外所引申的其他问题。如在交运会和大会辖下分别设立关于旅游巴和旅游业的工作小组，有关职权范围将会重迭，因此应先待大会商讨是否成立有关旅游业的工作小组，其后再在本会讨论是否成立**关注旅游巴**的工作小组。

37. **何显明**议员提出规程问题，指出现正讨论交通及运输事宜，因此不应在此会议上讨论成立关于旅游业的工作小组的事宜。

38. **主席**认为**麦瑞淇**议员的发言关乎本会应否成立**旅游巴**事宜的工作小组，其关注点为若大会辖下设立性质更为广义的**关注旅游业**问题工作小组，其职权范围可能会与本会成立的**关注旅游巴**事宜工作小组重迭，因此裁定**麦**议员的发言符合规程。

39. **马希鹏议员**认为讨论旅游业的影响时将会连带讨论其对区内交通及运输的影响，当中亦包括对行人路的影响、环境卫生问题及店铺不良销售手法等问题，因此不应只是在交运会辖下工作小组商讨有关事宜，应在大会辖下工作小组讨论更为合适。

40. **黎广伟议员**再次重申在大会和在交运会辖下成立工作小组的主要分别在于职权范围涵盖问题，如在大会辖下设立有关工作小组将会探讨更多旅游业在区内引致的问题，包括噪音和环境卫生问题等，职权范围更广。他向秘书查询，若本次交运会通过成立旅游巴问题工作小组后，区议会大会辖下再成立关于旅游业的工作小组，而其职权范围亦涵盖旅游巴的问题，届时是否会取消交运会辖下的旅游巴工作小组。

41. **秘书**表示在交运会辖下设立旅游巴问题工作小组主要讨论与交通及运输相关的事宜，如在区议会辖下成立工作小组则可能会涵盖其他非交通相关的旅游业问题。委员会辖下的常设工作小组并没有就开会次数或会期设限，小组可视乎需要召开会议，如委员会认为工作小组的工作已告一段落，亦可由委员会决定是否需要结束工作小组的工作。

42. **杨永杰议员**对于在大会或交运会辖下成立此工作小组并无特别意见，但指出旅客的问题关乎交通方面的影响所占比重最大，因此最适宜在交运会辖下讨论。而过往亦会在工作小组内讨论牵涉行人路和环境的问题，并不认为在大会辖下成立工作小组才可涵盖更多范围。他不希望在讨论此事上浪费时间，认为其他交通问题如沙中线或违泊问题也可以广大讨论范围至涵盖更广的范畴，但其主要讨论问题仍然是交通问题，因此他不希望其他议员以涵盖范围更广为理由要求在大会辖下设立工作小组。

43. **何显明议员**认为应该将旅游巴改为私营巴士，有关工作小组是集中讨论私营巴士对区内的交通影响，可涵盖所有使用私营巴士的人士引致的问题。

44. **任国栋议员**希望秘书留意委员的发言次数，表示部分委员已多次发言，因是次会议已出现有关谴责主席的动议，不希望**主席**再被指控对委员的发言次数处理不划一。此外，既然各委员对是否设立旅游巴工作小组没有共识，希望**主席**进行表决或安排续议，以免有委员超

时发言而影响其他议程。

45. **杨振宇议员**表示翻查上届的旅游巴工作小组讨论文件中的第 05/18 号曾提及不单只旅游巴的违泊问题，亦有关于内地旅行团配额问题，反映出当时的工作小组主席亦容许讨论职权范围以外的相关议题，认为各委员的争拗并无意义，因此对于大会辖下或交运会辖下设立工作小组并无异议，除非现届的工作小组主席严格按照职权范围进行讨论，否则可于交运会辖下设立有关工作小组，以免浪费时间。

46. **左汇雄议员**表示对有关工作小组设于大会或交运会辖下并无太大异议，惟指出近期受疫情及社会事件影响，相信未来一段时间香港旅游业并不兴旺，因此可考虑将工作小组名称扩阔至包括区内违泊问题，或将两个工作小组合并，他对此抱持开放态度。此外，他同意应节省时间，建议**主席**考虑就此事进行表决。

47. **主席**表示各委员就设立旅游巴工作小组已充分表达意见，建议就保留及成立关注旅游巴在区内引致的问题工作小组进行表决。

48. 经表决后，**主席**宣布大部分委员赞成于交运会辖下成立「关注旅游巴在区内引致的问题工作小组」。他指示秘书处于会后发信邀请委员加入上述三个工作小组，并订立首次会议的日期，由工作小组于首次会议选举主席及订明职权范围。

（会后补注：秘书处已于 2020 年 4 月 14 日致函邀请委员加入交运会辖下三个工作小组。）

要求港铁在黄埔站增设付费通道使用核准机(文件第 02/20 号)

强烈要求政府提供免费接驳何文田站或者黄埔站(文件第 03/20 号)

49. **杨永杰议员**表示文件第 26/20 号与文件第 02/20 号及第 03/20 号相关，建议合并讨论。

50. **杨振宇议员**表示他在文件第 26/20 号提出三个讨论事项，其中一项与文件第 02/20 号及第 03/20 号相关，他对于是否合并讨论没有异议，交由主席决定。

51. 主席表示由于文件第 26/20 号与巴士公司服务有关，而运输署和巴士公司相关代表暂未到达，因此决定只将文件第 02/20 号及第 03/20 号合并讨论。

52. 关家伦议员介绍文件第 02/20 号。

53. 杨永杰议员介绍文件第 03/20 号。

54. 何显明议员表示较早前香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)站内设施和系统被破坏，查询相关设施的修复情况，担心对港铁新增其他服务构成影响。

55. 香港铁路有限公司助理公共关系经理高天礼先生回复如下：

- (i) 就文件第 02/20 号，现时黄埔站内设有两个不相连的大堂，对议员要求仿效美孚站的安排，增设「付费通道使用核准机」以便利市民的想法表示理解；
- (ii) 美孚站为西铁线和荃湾线的换乘车站，该两条铁路线的非付费区通道并非完全贯穿，因此公司早前在西铁线的付费区试行安装两部「付费通道使用核准机」，让乘客以八达通拍卡后，便可于入闸后的 20 分钟内免费经车站付费区大堂范围，而无需涉足月台范围的情况下，来往美孚站各个出入口；
- (iii) 港铁公司考虑完善铁路网络内的设备及提升车站设施时，安全因素为主要考虑，例如车站整体人流以及如何在紧急情况下疏散乘客等方面提供適切安排，尤其是月台等地方。按目前观察，黄埔站的出入口设施可配合乘客需要。港铁一直致力研究，并会继续留意现时「付费通道使用核准机」的使用情况及运作，亦继续聆听社区不同的意见；
- (iv) 有关文件第 3/20 号，港铁屯马线一期于 2020 年 2 月 14 日通车，该新铁路线为马鞍山线的延伸以连接九龙东。于通车当日起至屯马线全线通车时，港铁会提供特别车费优惠，鼓励更多乘客使用新铁路线；

- (v) 有关提供接驳巴士方面，港铁会积极配合相关政府部门检讨如何与其他路面公共交通工具配合，以方便区内居民，现阶段港铁未有计划提供接驳巴士服务。虽然如此，为更广泛惠及屯马线一期未有服务的区域的居民，港铁已联同绿色小巴专线和专营巴士营办商推出特别换乘优惠。推广期间，使用成人八达通的乘客于指定港铁站换乘 4 条绿色小巴线和 18 条专营巴士线可获 1 元车费扣减，而使用其他八达通的乘客可获 0.5 元车费扣减。同时，使用成人八达通的乘客在显径站和启德站来往其他港铁车站可获 1 元车费扣减，而使用其他八达通的乘客可获 0.5 元车费扣减。上述优惠将会提供至屯马线全线通车为止；以及
- (vi) 工程团队一直致力复修车站设备和留意各车站的情况。港铁公司在加装不同设备时，主要以安全因素为考虑，亦需要研究不同车站的人流布局和设计环境等因素。

56. **李慧琼议员**对港铁回复不会考虑提供免费接驳巴士或其他接驳车服务予土瓜湾居民表示极度失望。港铁如有做好「沙中线」的监管工作，现时应已全线通车，服务范围亦可涵盖土瓜湾居民。因此要求港铁公平地考虑和因应延误通车向未能享用铁路服务的居民提供免费换乘优惠或接驳巴士，让居民能尽快接驳至邻近的铁路网络，并要求港铁再次考虑有关建议并解释未能提供免费接驳巴士的原因。

57. **任国栋议员**表示不时有街坊向他查询如何从德民街到达黄埔站 C 和 D 出口，显然因为街坊出站时选错出口而引致最后需要在地面返回车站另一边出口，要求港铁改善及加强站内月台的方向指示。

58. **杨永杰议员**表示港铁提供的 1 元换乘优惠似乎只是为吸引乘客的营商手法多于向受影响居民作出补偿，认为政府和港铁应承担沙中线监管不力的责任，考虑将优惠扩大至免费换乘，表示即使提供免费换乘优惠，港铁仍有利可图。

59. **何显明议员**表示因港铁疏忽引致屯马线全线通车延期，为此向受影响居民提供免费接驳实属责无旁贷。此外，认为部分专线小巴的换乘优惠太少，要求港铁划一换乘优惠的金额。

60. **邝葆贤议员**表示曾于上届区议会提出在黄埔站增设「付费通道使用核准机」，当时港铁回复指须先吸收美孚站的经验再作考虑。她

理解黄埔站空间较为狭窄，港铁或须在疏散人流方面多加考虑，但仍须尽快解决乘客在使用服务上遇到的困难。又指出如果港铁忧虑在安装核准机后，引致乘客在站内逗留过长时间，港铁可考虑缩短免费通过的时间。此外，黄埔站内的指示不清晰，A、B 出口大堂没有站务员提供协助，乘客又须在出闸后方可查看地图，属安排漏洞，未能配合乘客需求。相信港铁亦在乎乘客的乘车体验，望港铁再三考虑于黄埔站及其他大型车站增设「付费通道使用核准机」，并改善车站内地图的摆放位置。

61. **港铁公司高天礼先生**回复如下：

- (i) 港铁一向重视乘客的乘车体验，感谢**关家伦**议员及**邝葆贤**议员的理解，港铁公司须小心考虑在黄埔站增设「付费通道使用核准机」后对车站及列车运作安全的影响。基于黄埔站独特的结构，车站只能透过月台贯穿两边的不相连大堂，而月台等地方属关键位置，港铁须谨慎审视如何在不影响车站安全、人流安全及月台正常运作的前提下，了解试行增设「付费通道使用核准机」的可行性；
- (ii) 有关黄埔站 A 及 B 出口及地图摆放的问题，会按实际情况向相关部门反映意见，以改善乘客的乘车体验，并会在适当时候向相关议员解释跟进情况；黄埔站各出入口位置相近，乘客可以使用地面通道，来往各出入口；以及
- (iii) 港铁会竭尽全力完成屯马线余下的工程，虽然公司现阶段没有计划提供接驳车，但会将各委员对换乘优惠的建议转达给公司相关部门，公司希望设计更多不同车费优惠组合予乘客使用。

62. **李慧琼**议员要求运输署督促港铁再次考虑向土瓜湾区一带居民提供免费接驳服务，并要求港铁在考虑议员提出的换乘优惠建议后，向相关议员作出回复。

63. **运输署高级运输主任/房屋计划庾嘉嘉**女士表示为配合屯马线一期通车，港铁已于 18 条专营巴士线及 4 条专营小巴线提供换乘优惠，其中多条路线均途经何文田站及黄埔站。虽然有关优惠提供属商业决定，但署方欢迎港铁提供更多优惠予市民并会继续与港铁商讨。

64. **李慧琼**议员重申要求运输署督促港铁，而非只是欢迎港铁提供更多的优惠给市民，认为运输署和港铁有责任向居民作出补偿，回应居民微小的要求。
65. **运输署庾嘉嘉**女士表示会将意见转达相关组别同事与港铁作出跟进。
66. **港铁公司高天礼**先生表示理解议员提出的要求并会将意见转达给公司相关部门考虑。
67. **李慧琼**议员表示港铁未有承诺在再次考虑有关建议后向提交文件的议员作出回复，此举毫无承担。
68. **港铁公司高天礼**先生表示会在考虑有关建议后再作回复。
69. **潘国华**议员对港铁及运输署的回复表示失望，担心有关建议会不了了之，他希望港铁考虑将有关换乘优惠提高至 3 至 4 元，作为对受影响居民的补偿。
70. **港铁公司高天礼**先生回复指会将意见转交相关部门考虑，并会在回复**李慧琼**议员的建议时一并回复。

要求运输署交代《运输署心曲》事宜(文件第 04/20 号)

71. **冯文韬**议员介绍文件第 04/20 号。
72. **杨永杰**议员表示不介意歌曲有不同语言如广东话、英语、潮州语等多个版本，但据他理解歌曲所用的语言亦需要配合旋律和歌词，而歌曲能否达到宣传之效不在于有多少个版本，而是在于它能否引起共鸣。
73. **运输署庾嘉嘉**女士表示由于《运输署心曲》是运输署职员在二十多年前参加一个署内业余作曲比赛的作品，创作时只有普通话版本，并由参赛者自资录制，当中不涉及公帑。为让公众更了解署方的抱负、使命和信念，署方稍后会将《运输署心曲》的歌词翻译成英文，供公众阅览。

74. 冯文韬议员询问运输署是否每年均会举办业余作曲比赛。既然有关歌曲已属二十多年前的作品，部门会否考虑推出更新版本。

75. 运输署庾嘉嘉女士回复有关比赛只是二十多年前的一次比赛，并非每年举办，而署方没有考虑推出更新版本。

要求警方交代九龙城区内的重点打击违例泊车的地点名单及执法行动详情(文件第 05/20 号)

76. 冯文韬议员介绍文件第 05/20 号。

77. 香港警务处九龙城区交通队主管布耀华先生表示警方会因应区内的交通情况包括上学日的校巴、过往经常在中午时段出现的旅游巴和因大型基建而须作出的交通疏导及改道工程等，以先后缓急的次序作出适当的人手调配，因此未有重点打击违例泊车的特定地点名单。

78. 冯文韬议员希望警方与相关组别作出商讨并制作重点打击违例泊车的地点名单，以便议员掌握警方在区内须面对的交通黑点数目和了解警方是否面对人手不足或其他问题，以便商讨和提出其他相应的建议。

79. 何显明议员表示最近收到大量车主和驾驶者投诉警方发出告票的次数频繁。受多月前的社会运动及近期的疫情影响，大量商业车辆因没有运作而长期占用合法泊车位，车位不足导致私家车逼不得已在街道其他位置违泊，警方同时按照程序执法，令私家车车主怨气甚深，要求警方执法时手下留情。此外，亦希望警方不要选择性执法，他过往曾多次反映广播道香港电台电视部对开经常有车辆违泊，但警方甚少发出告票，反之在街道其他位置违泊的车辆，警方则一日内发出 2 至 3 张告票，要求警方跟进。

80. 邝葆贤议员表示现时情况不单是违泊问题，更甚者有车辆在过路处停泊但却未能联络到执法人员处理，影响居民出入。要求警方与相关部门商讨如何加强执法和限制车辆数量，以改善情况。此外，现时难以寻求警方协助执法，曾经出现致电警方后仍没有派员前往执法，或要求议员自行联络交通部跟进的情况。由于当时已属深宵时份，交通部却未必是 24 小时提供服务，无法实时解决问题。又指出警方书面回复中提及的执法次数与现实情况不符，要求警方说明有关情

况。

81. **黄永杰**议员希望警方按照严重性及发出告票的次数制作重点打击违例泊车的地点名单，并加入议员提供的违泊黑点，让议员参与协调有关问题，亦符合警方的「3E」策略。

82. **黎广伟**议员赞成请警方制作重点打击违例泊车的地点名单，并指出警方过往的道路安全约章亦有旅游巴违泊黑点，相信警方内部亦有就私家车和商用车制定重点留意的违泊黑点名单，他希望警方可以提供这些黑点名单，并可将其提出的黑点加入名单之内。此外，查询「3E」策略中的公众参与的详情，是否代表警方鼓励市民主动作出举报。

83. **麦瑞淇**议员希望警方交代重点打击违例泊车的地点名单，以便议员得悉区内的违泊黑点，并向警方提供名单外的违泊黑点。此外，有关非法赛车问题主要于深宵时段出现，要求警方提供深夜时段的联络方法以便实时跟进。

84. **香港警务处布耀华**先生的回复如下

- (i) 备悉议员要求警方制作重点打击违例泊车的地点名单。现时九龙城警区正沿用分区形式进行执法行动，将一个警区分为细小分区，每一分区由一个专责小队负责处理区内的交通问题，专队会了解负责区域内的违泊问题的成因和所衍生的问题，从而作出适当安排。他会将议员的建议向管理层汇报，稍后会回复议员；
- (ii) 警方亦有关关注广播道违泊的问题，不论固定或流动车辆均会采取相同的执法标准，但会备悉**何显明**议员的意见，并会采取划一的执法行动；以及
- (iii) 有关怀疑深宵非法赛车的举报问题，事实上西九龙交通部亦会 24 小时运作，一般市民可致电任何一间警局举报并提供详细资料，同事在接获投诉后会将个案转介至交通部，以安排人手到场处理。

85. **任国栋**议员建议秘书处于会议后向各议员收集区内的违泊黑点名单，以转交警方并与管理层商讨，在往后的会议上汇报相关资料。

86. **黄国桐**议员认为警方将九龙城区划分为细小分区如商业区和学校区以作相应处理的做法合情合理。他认为警方在违泊问题上有酌情权视乎情况进行执法，现时龙城区内的餐厅受疫情影响而十室九空，如警方酌情容许车主在用膳时将车辆停泊在餐厅外，相信餐厅的经营情况可稍有改善。他希望警方在执法时考虑所有情况而酌情执法，亦感激并希望警方能够以合理的执法态度与市民共渡时艰。

87. **黎广伟**议员再次查询「3E」策略中的公众参与的详情，是否鼓励市民主动作出举报或有其他含意。

88. **香港警务处布耀华**先生多谢**黄**议员的认同和提议，表示在不阻碍交通的情况下，警方对商业车辆进行短时间的上落货活动均会行使酌情权及作出适当的安排。回应**黎**议员的查询，九龙城区过往一直沿用「3E」策略，当中的「Engagement 公众参与」部分，警方举例如与过往执行道路约章计划相约，警方会与旅游巴司机、旅游巴公司负责人、商铺负责人以至旅游业界人士进行商讨，务求令他们在营商的同时负上社会责任，维持道路秩序。此外，警方亦曾因应红磡区的殡仪车辆违泊问题与殡仪业界、驾驶者及相关人士举行会议和商讨改善方法。

89. **任国栋**议员要求警方回应有关议员向警方提供区内的违泊黑点的建议。

90. **香港警务处布耀华**先生表示警方欢迎有关建议，可作为警方打击违泊问题的参考。

91. **主席**指示秘书处于会议后跟进收集议员违泊黑点建议的事宜。

(会后备注：秘书处已于3月26日向委员发出有关电邮，收集议员提供的区内违泊黑点资料。)

要求尽快遏止龙城区车辆违泊问题 避免居民续受交通挤塞及受响铵噪音滋扰之苦(文件第 06/20 号)

92. 吴宝强议员介绍文件第 06/20 号。

93. 香港警务处布耀华先生表示有关贾炳达道与沙浦道交界位置属黄大仙警区管辖范围，尽管如此，九龙城区交通队在执法时已获授权可稍稍越过警区进行执法。由于黄大仙警区亦可能有就相关路段发出告票，因此现时未能就有关地点提供确实的票控数字，而只能在书面回复中先行汇报整个龙城区的告票数字。此外，九龙城警区将于 4 月 6 日开始试行电子执法，以智能电话和随身打印机，实时输入资料和发出告票，以节省发出告票的时间和加快执法工作。

94. 运输署工程师(九龙城)陆雅仪女士回复指在接获议员的意见后，现正研究在贾炳达道与沙浦道交界加设不准停车限制区的可行性。

有关启德新区车位供应不足问题(文件第 07/20 号)

有关启德新区违泊问题(文件第 08/20 号)

95. 张景勋议员介绍文件第 07/20 号及第 08/20 号。

96. 何华汉议员关注近期启德新区一带包括沐虹街、沐翠街、沐安街、沐宁街、沐朗街和承启道的违泊问题十分严重，甚至有车辆停泊在行人路上，希望相关部门积极改善。他并提出以下意见和建议：

- (i) 认为警方近期打击区内违泊问题力度不足，虽有媒体报导警方于一星期内在个别区域发出过万张告票，但他却未见警方在启德区内加强执法。理解警方人手不足，建议将启德区纳入试行电子执法先导计划，以加快发出告票的时间；
- (ii) 要求运输署重新研究在违泊黑点的道路加装铁栏，以免车辆越过花槽，对行人构成危险；
- (iii) 要求运输署寻觅临时用地以增设临时停车场，和积极研究以收费形式于晚间时段开放政府物业如工贸大厦和机电

工程署物业予居民停泊车辆，以协助改善违泊问题和增加政府收入，达至双赢；以及

- (iv) 要求在 1J3 用地、体育园、税务大楼和未来的卖地合约条款中加入兴建一定数量的泊车位，以增加启德区的车位。

97. **运输署工程师房屋及策划 2/九龙邱洁愉女士**表示明白议员的关注，她亦曾到启德新区视察，理解区内违泊情况。运输署现时亦有实行短期和长期的措施以改善有关问题，署方一直与九龙东地政处保持紧密沟通，现时，宋皇台道已有一幅用地用作临时公众停车场。另一方面，按照「一地多用」的原则，运输署正与相关部门初步探讨在承启道一幅「政府、机构或社区设施」发展用地加设地下公众停车场的可行性。至于 1B3 和 1B4 等用地，如技术上许可，运输署支持地政处将有关用地用作临时公众停车场。此外，运输署较早前亦曾就加装铁栏的事宜与何华汉议员进行实地视察，署方会考虑有关建议并于合适时间进行咨询。至于开放其他政府物业的泊车位予公众使用的建议，则需由其他相关部门再作考虑。

98. **香港警务处秀茂坪区交通队主管何志坚先生**回复指启德新区属秀茂坪警区其中一个打击的违泊黑点，过往警方曾放置路牌和雪糕筒，并曾严厉打击违例泊车和进行拖车，警方会继续加强执法及作出检控。至于使用电子仪器执法方面，有关工作需按部就班地进行，暂时该警区尚未实行电子执法，但相信有关计划将会逐步扩展至该警区实行，届时希望可改善有关情况。

99. **何华汉议员**希望秘书处将开放政府物业的泊车位予公众使用的建议转交相关政府部门跟进。

100. **张景勋议员**补充指除了违泊问题外，区内亦有不少交通违例的情况，例如有居民反映经常有电单车驶过启朗苑至启晴邨一段行人通道，希望警方留意。同时，个别违泊车辆会将车辆停泊在行人路上，导致附近的花草树木受损，需要相关政府部门善后及跟进，并希望警方加强执法，并希望相关政府部门研究各种合适的方法，以解决区内的违泊问题。

101. **香港警务处何志坚先生**备悉张议员的意见并会留意有关情况。

要求扩阔必嘉街、明安街黄色方格 改善上址非法违泊问题 (第 09/20 号)

要求改善大沽街、宝其利街路面和扩阔黄色方格 以便改善上址非法违泊问题 (第 10/20 号)

要求警方交代红磡大环道过去半年的检控数字及执法行动详情(第 11/20 号)

102. 任国栋议员介绍文件第 09/20 号及第 10/20 号。

103. 周熙雯议员介绍文件第 11/20 号。

104. 香港警务处布耀华先生表示知悉大环道违泊问题严重，澄清于谢瑞麟店铺附近的一半行人路属私家街道，而铺有地砖的位置则属公共地方，如有关车辆未有阻塞交通，警方不能在私家街道上执法；但若车辆违泊在行人路或相关路边，例如通往民裕街和民乐街的梯级位置，而对行人构成危险，警方在接获投诉或在巡逻时发现有关情况，定必会进行票控。警方备悉议员的关注，稍后会与运输署研究改善方法。

105. 运输署工程师(红磡)麦鼎佳先生就文件第 09/20 号和第 10/20 号的综合回复如下：

- (i) 根据道路交通条例，黄色方格一般设置在道路的交界处，当车辆驶至黄格处，应于黄格前停下，待前方车辆畅通后方可继续前进，作用是避免车辆停留阻碍交界处，造成道路阻塞。因此，以设立黄格方式打击车辆违泊问题并非现时设置黄格的目的；
- (ii) 再者，若延长黄格范围，驾驶者待前方道路畅通后方可继续前进，减慢交通流量，或前方车辆未驶离黄格，但后方驾驶者并未知悉黄格范围延长而进入黄格内，将会触犯法例；以及
- (iii) 运输署已在必嘉街与明安街及大沽街与宝其利街路口设置不准停车限制区，署方将会检视上述位置的不准停车限制区的时间及范围是否需要扩大，以防止车辆在该处违泊。

106. 路政署区域工程师(红磡)叶沃增先生回应文件第 10/20 号, 指署方一直留意区内公共道路及附属道路设施的情况, 现正考虑在大沽街与宝其利街交界进行恒固的维修, 惟因水务署近日在邻近宝其利街路段进行水务设施改善工程, 因此署方暂时未能开展有关工程。根据资料, 水务署的工程预计于本年年底完成, 署方会适时与相关部门商讨临时交通安排, 并于水务署工程完成后尽快进行有关的道路恒固维修工程。署方会继续密切留意相关路面的情况, 如发现路面损毁或路面不平的情况, 将会适时作出临时修补。

107. 任国栋议员的意见如下:

- (i) 要求路政署留意文件第 10/20 号的图片, 右上角所显示的过路处因过往工程引致颜色有所不同, 由于该路段经常有大型巴士驶经, 而有关路段现时已出现明显凹凸不平的情况, 希望路政署派员进行实地视察, 按需要作出临时的改善维修工程; 以及
- (ii) 对运输署所述的黄格使用方式表示理解, 但亦希望部门就警方的票控数字和居民所见的违泊情况有所回应。就文件 10/20 号的图片中可见, 即使早上时段亦有货车于上述地点违泊, 阻碍大型公共巴士在该位置转弯, 巴士公司亦发现有关问题, 以致在上述地点的两边行人路挂上临时胶牌, 惟这样亦未能改善有关情况。必嘉街亦出现相同情况, 违泊车辆阻碍专线小巴。因此他希望警方将上述地点纳入重点打击违泊黑点名单内, 同时亦要求运输署在道路设计上提出改善措施。

108. 林德成议员表示过往曾多次向运输署和警方反映上址及其周边街道包括大沽街、孖庶街、观音街和必嘉街一带的违例泊车问题, 但无奈运输署过去一直未有采取有效的改善措施, 令交通挤塞及违泊问题一直持续。要求运输署增加指示牌和考虑在转角处设置双黄线或上落客禁区, 因上述地点经常有大型旅游巴、货车和私家车长期停泊, 导致道路交通挤塞, 途经的车辆经常发出响号, 对附近的居民造成滋扰。要求运输署就居民安全和交通阻塞的问题提出具体方案, 并要求警方将上述地点纳入为交通黑点。此外, 他亦多次向路政署反映大沽街路面凹凸不平的情况, 路政署过往只会就个别位置作出小修小补, 要求路政署在相关路段进行全面重铺工程, 并仔细检视相关工作和考虑改善重铺路面的物料, 以免问题不断重复。

109. **周熙雯**议员表示大环道属私家道路一段的拥有者最近已于通往民裕街和民乐街梯级前的铁栏上加设铁链，避免车辆停泊，因此该处的阻碍情况相对较轻。惟该道路近红磡邨一段的行车路虽已设有 24 小时不准停车限制区，但仍然有大量车辆违例泊车，阻碍居民出入。虽然警方表示不会对私家街道旁停泊而未有阻碍交通的车辆进行执法，但希望警方同时就居民出入该路段时是否安全而作出考虑。不少长者和儿童均会出入该道路，车辆在该处停泊会阻碍行人视线，有机会引致意外发生。

110. **运输署麦鼎佳**先生表示署方知悉大沽街和宝其利街交界处不时有商用车辆违例停泊以进行上落货活动，署方将会检视现行的不准停车限制区的时段是否合适，不排除会在该处加强限制。署方已就宝威大厦对面的路旁加设 24 小时不准停车限制区发出施工纸。同样地，为处理该路段的交通流量问题，运输署会考虑加设 24 小时不准停车限制区，并会一并检视林议员提出的路段。

111. **路政署叶沃增**先生表示将会与道路维修部检视大沽街和宝其利街的路面情况，如有需要将会实时进行临时修补。

112. **香港警务处布耀华**先生认同任议员对大沽街违泊问题的观察，认为大型巴士在该违泊路段转向时容易构成危险。警方将会沿用一贯做法，在不构成阻碍的情况下，警方会容许短暂的上落货活动，但对于在转弯位置违泊的车辆，警方必定会严厉执法，过往亦曾将阻碍有关地段的车辆拖走。而有关大环道私家路段的执法问题，警方过往曾于上述地点进行检控，但最后因法庭的判决需要撤销检控，因此需要考虑私家路段、车辆与路面相称性和行人使用度。警方曾与大厦的管业处反映有关问题，管业处因应警方的建议进行放置指示牌和围上铁链等跟进工作。据警方观察，近红磡邨一边的违泊情况近期稍有增加，原因可能是疫情下较多人被安排在家办公有关，警方承诺未来会密切监察有关位置的违泊情况。

113. **任国栋**议员希望警方在运输署未有作出改善前加强执法，以回应居民的要求。他亦希望运输署除了在宝威大厦对面的道路加设 24 小时不准停车限制区外，在靠近宝威大厦的位置亦同样加设 24 小时不准停车限制区。他表示部分驾驶者为迁就栏杆位置而将车辆停泊在较出位置，导致行车道路更加狭窄，延长黄格范围可令车辆于黄格前等候，减少阻塞情况，因此他希望运输署再次考虑有关建议。

114. 运输署麦鼎佳先生备悉议员的意见，会考虑于上述路口加设合适的交通措施，以打击违泊问题。

强烈要求打击违例泊车问题(第 12/20 号)

要求加强警力打击木厂街、马头角道及北帝街违例泊车(第 13/20 号)

要求严厉打击土瓜湾区内违例泊车人士(第 14/20 号)

115. 杨永杰议员介绍文件第 12/20 号。

116. 杨振宇议员介绍文件第 13/20 号。

117. 马希鹏议员介绍文件第 14/20 号。

118. 主席特别指出土瓜湾区内三个地点的违泊问题，希望部门跟进，包括庇利街往海边方向、浙江街近高山道一段(尤其是午膳和晚膳时间)，以及土瓜湾道至马头围道北行线、石塘街至荣光街近漆马大厦及三角公园一段，上述三个地点的违泊问题非常严重。由于庇利街和马头围道均有专营巴士线行驶，违泊车辆阻碍巴士上落客。他过往曾去信运输署，要求研究合适措施改善 A23 号机场巴士在庇利街的中途站，因现时每当有车辆违泊时，巴士被迫停泊在中在线落客，对携带大型行李的乘客构成危险。他要求警方优先处理会影响专营巴士线和公共交通服务的违泊黑点。

119. 香港警务处布耀华先生回复如下：

- (i) 高山道和浙江街一带的电单车泊位经常被驾驶学校或电单车公司占用，过往警方曾与相关持份者沟通，并作出警告，要求持份者将要出租或销售的车辆放回店铺内，当时情况有所改善，但最近因人手调配问题未能继续相关工作，警方稍后将会继续与持份者保持良好沟通，将泊位释放予公众使用；
- (ii) 警方现时一直有持续进行「旋风式」告票行动，除区交通队外，亦会与每个区份的巡逻小队安排适当人手到因违泊造成阻塞的街道作全面检控，希望让市民知道警方会持续执法；

- (iii) 警方对于土瓜湾区街道的执法方向一致，会优先处理对主要干道造成交通阻塞的违例泊车，而对道路使用者构成危险的情况亦会作出跟进；
- (iv) 至于浙江街和高山道至街市路段一向有交通督导员进行票控工作，但他没有收到关于交通督导员会在街市位置调头的报告或资料，会向相关同事了解情况后作跟进；
- (v) 警方与运输署亦曾视察新码头街入口处的情况，发现当快线有违泊情况时，会阻碍巴士转入街道，因此警方现正考虑在该处加设路牌，及于未来进行交通行动的日子，在上述地点进行拖车行动；以及
- (vi) 警方曾到长宁街进行实地视察，不同的车房似有共识保留一条行车线予一般车辆使用，警方在未有接到投诉的情况下甚少巡逻该处，但当接到投诉后，会在整条街道进行票控工作或驱赶车辆至合适的停泊地点。警方未来会继续与相关持份者沟通，向他们反映居民的考虑和关注，希望从源头改善违泊问题。

120. 运输署麦鼎佳先生回复如下：

- (i) 土瓜湾区内的主要干道违例泊车问题的确十分严重，因此运输署于不同的位置均设有不同程度的不准停车限制区，限制区内上落客货或停留的活动；
- (ii) 较早前已收到翔龙湾业主委员会对新码头街违泊问题反映的意见，运输署已主动联络该委员会主席，知悉委员会的关注亦即马议员提及的情况，因此署方计划在上述地点增加 24 小时不准停车限制区，禁止车辆在该转弯位停泊，从而保持道路畅通；
- (iii) 留意到九龙城道同兴花园对出比较接近街市和旧式工业大厦，因此会有不同类型的货车于路旁进行上落货活动，署方备悉议员的意见，并会研究是否实施限制区或增设停泊设施，务求为横过马路的市民提供良好的视线；
- (iv) 运输署不时收到有关马头角道违泊问题的投诉，上址现时

已设立不准停车限制区，署方会就有关投诉研究扩大不准停车限制区的合适性；

- (v) 至于庇利街的违泊问题，署方亦留意到该位置的违泊车辆会阻碍机场巴士上落客，并已经与相关组别同事沟通和研究增设合适的交通措施，例如在该处划上只准巴士停泊的道路标志；以及
- (vi) 由于土瓜湾道至马头围道一段属贯通土瓜湾区和红磡区的主要干道，因此署方已于上述地方加设不同程度的不准停车限制区，署方会就该处的违例泊车问题再次进行实地视察，检视现有的道路设施，例如不准停车限制区的涵盖范围是否足够，如有不足，会研究加强相关措施。

121. **杨振宇议员**补充指马头角道近北帝街位置的两个巴士站于早上及黄昏繁忙时段长期出现交通挤塞，另外木厂街近傲云峰的巴士站亦有相同情况，希望警方重点加强处理上述地点的违泊问题。

122. **杨永杰议员**希望警方针对文件内提及的地点进行打击违泊的行动，包括高山道、浙江街和靠背垄道，又指出靠背垄道与落山道交界过路处经常出现违泊情况，阻碍行人过路的视线，容易出现意外，希望警方多加关注。

123. **香港警务处布耀华先生**备悉杨永杰议员的意见，将会责成红磡分区的同事与区交通队同事一同处理有关情况。此外，警方观察到马头角道欣荣花园对出的巴士站前方约 50 米距离内设有容许短暂上落客货的路旁停车处，有关阻塞交通的问题源于个别车辆上落货时间过长，警方将会责成九龙城分区同事关注有关路段。而木厂街傲云峰对出附近因设有回收店铺和车房，有机会违泊和造成交通阻塞，警方备悉议员的意见，亦会责成九龙城分区同事与区交通队一同处理相关问题。

124. **杨振宇议员**补充指他观察到马头角道欣荣花园对出巴士站前方容许短暂上落货的区域，一般车辆都只作短暂停留，反而对面行车线经常有车辆违泊，阻碍巴士停泊，而木厂街除了回收店和车房外，亦有其他人士违泊，希望警方留意。

125. 黎广伟议员要求警方于会议后提供文件第 14/20 号提及的 7 个违泊黑点自 2019 年 1 月至现时的每月执法及发出告票数目。

126. 香港警务处布耀华先生回复指有关地点属九龙城分区及红磡分区交界处，将会责成相关交通队处理。警方将于会议后与黎广伟议员联络并提供 2019 年 1 月至 2020 年 2 月，该 7 个地点的每月票控数字。

127. 主席表示相信其他议员亦非常关心有关地点的每月执法及发出告票的数据，希望警方将有关资料提供予秘书处以便传阅给所有委员。

要求警方交代何文田区内的重点打击违例泊车的地点的执法详情(第 15/20 号)

关注迦密村街、孝民街及忠孝街路段违例泊车问题越趋严重(第 16/20 号)

要求警方就忠孝街违泊情况加强执法(第 17/20 号)

128. 冯文韬议员介绍文件第 15/20 号。

129. 张景勋议员介绍文件第 16/20 号。

130. 麦瑞淇议员介绍文件第 17/20 号。

131. 香港警务处布耀华先生回复如下：

- (i) 认同忠孝街、迦密村街和孝民街的违泊问题严重，过往主要于早上上学及上兴趣班时段，在爱民邨商场附近出现违泊情况，虽然最近家长接送车的数量减少，但在该处通宵停泊的车辆数量却有所增加。针对此问题，警方已于 2 月中旬开始持续于不同时段包括黄昏后至翌日早上的繁忙时间在上述路段进行检控工作，务求改变车主不负责任的心态；
- (ii) 有关上述街道的每月检控数字，警方将于会议后向秘书处提供有关数据，以便传阅给议员；

- (iii) 过往警方一直在何文田区包括常乐街、常富街、亚皆老街和窝打老道一带打击违例泊车活动，警方未来亦会保持有关执法行动；以及
- (iv) 备悉爱民邨牧爱街的交通情况，将会责成红磡分区的同事关注该路段。

132. 运输署麦鼎佳先生回复如下：

- (i) 署方于忠孝街近爱民商场对出路段设有不同的过路处，亦在过路处的上游及下游设置 24 小时不准停车限制区，防止车辆在上址停泊而阻碍行人过路和引致交通安全问题；
- (ii) 署方亦于上址某些路段设有停车湾，让有需要的车辆进行上落客。为顾及家长接送子女上学和参与兴趣班，相关不准停车限制区并未有覆盖整个忠孝街路段，但强调署方只容许车辆作短暂上落客活动而非停泊，因此署方会检视忠孝街的不准停车限制区范围及市民的使用情况，如有违法行为，署方将会考虑加强相关措施；
- (iii) 迦密村街和孝民街一带现时亦设有不同的不准停车限制区，就议员建议延长上述路段的不准停车限制区，署方亦正一篮子地考虑因应违泊问题加强区内不同位置的不准停车限制区，特别是影响交通流量和交通安全的位置，会尽快实行相关加强措施；以及
- (iv) 有关孝民街加设停车咪表的建议，现时孝民街和忠义街设有 17 个咪表停泊位，孝民街何文田公园亦设有 24 小时地下停车场，提供 50 个泊车位。因此署方认为现阶段临时泊车位已足够，但仍会继续检视现有泊车位的使用情况，如有需要会考虑加设咪表位的可行性。

133. 黄永杰议员表示曾有九巴车辆在常富街回旋处对出位置受违泊车辆阻碍导致未能通过而需要实时报警处理，九巴已于附近的栏杆张贴标示提醒其他车辆不可于上述地点停泊，以免阻塞交通，他询问警方有否相应措施跟进此问题。

134. 冯文韬议员向警方确认是否可提供上述地点的每月违例泊车检控数字。

135. 香港警务处布耀华先生回复指根据过往观察，常富街回旋处于上下课时间较常出现违泊情况，未来将会安排人手了解该位置的违泊形式，例如属通宵停泊或其他，并因应不同形式的停泊作出相应行动。此外，回应冯议员的要求，警方会就文件第 15/20 号所提及的六个违泊地点提供过去 14 个月的每月检控数字，并交由秘书处发放给议员。

优化天光道及常盛街交通设计，纾缓交通挤塞压力(第 18/20 号)
要求运输署加强打击违例学车的角色 引入扣分制度(第 19/20 号)

136. 杨永杰议员介绍文件第 18/20 号。

137. 冯文韬议员介绍文件第 19/20 号。

138. 运输署陆雅仪女士表示署方一直有观察马头围道和天光道交界处行人过路灯的设定和运作情况。据观察所得，该位置的交通颇为繁忙，间中有塞车情况，如将行车时间的绿灯延长，会导致行人等候时间过长，对行人造成不便；相反如将行人过路的绿灯时间延长则会令车辆等候时间过久，加重交通挤塞的问题，因此现时的设定已平衡各方的需要，但署方将会检讨有否其他可行空间，以调整上述路口的交通情况。

139. 运输署高级行政主任/驾驶考试 1 梁镜恩先生回复指署方已于天光道增加禁止学车时段，如常康街及敬德街全日不准学车，而石鼓街及嘉龄道于早上 7 时半至晚上 7 时半禁止学车(星期日及公众假期除外)。有关搬迁考试中心的问题，署方一直致力在全港物色合适的地方设立考试中心，但暂未成功，而何文田的三个驾驶考试中心是使用量高又受考生欢迎的考试场地，因此非常重要。在未觅得合适的替代用地前，暂时仍需继续在何文田区内进行驾驶考试活动，为全港有需要人士提供驾驶考试服务。

140. 杨永杰议员理解部门所述马头围道天光道交界行人过路处调整灯号可能带来的影响，但指出该过路处于上下课时段站满学生等候过路，部分学生需要站到马路上，而该处的行人绿灯时间非常短促，不少学生需要奔跑过马路，认为部门需要正视和处理此问题。此外，重申何文田常盛街一带现时住宅林立，大量住客车辆出入，经常造成

交通阻塞，因此现时已极度不适合用作学习驾驶的路段和驾驶考试中心，要求尽快迁移该考试中心并考虑在建筑物内进行驾驶考试，或改以模拟方式考试。此问题过往几届议会已经常提出，希望部门认真考虑解决方法。

141. **何显明**议员回应马头围道天光道的交通问题，指出早前因「沙中线」工程将农圃道的行车线改为相反方向行驶，令车辆于马头围道亦不能左转入天光道，而需行驶较长距离至美善同道才能转入天光道，要求运输署考虑开放天光道左转，否则车辆需要绕远路才能到达常盛街。

142. **冯文韬**议员表示运输署未有回应有关违例学车引入扣分制的建议，即使运输署将常康街及敬德街纳入全日不准学车区域，依然经常有电单车驾驶者于该路段学习驾驶而并未被检控。询问运输署作为管理学车事宜的部门，有何现行措施规管违规学车的行为。

143. **运输署陆雅仪**女士备悉议员就马头围道及天光道交界行人过路情况的建议，并会研究有何可行措施以改善该位置的交通情况。此外，数年前农圃道因「沙中线」工程将行车线改为相反方向行驶，以减轻天光道的车流量，待「沙中线」工程完成后，农圃道应会回复原先的交通状况。

144. **运输署梁镜恩**先生备悉杨议员的意见，但表示目前驾驶考试须按现行法例要求作出评核，如更改为模拟考试，须修改法例和研究此安排在驾驶安全上的合适性。参考其他海外国家的经验，未有海外先进国家会单以模拟驾驶方式考核考生的驾驶能力。况且香港地窄车多，驾驶者对路面的实时应变能力非常重要。署方需要小心衡量模拟考核的结果能否反映实际情况和达到安全驾驶的标准。此外，现时对于驾驶者的扣分制度按照现行法律基础制定，实践时亦须配合执法权，目前主要由警方负责执法，即使引入扣分制亦需要解决执法人手和订立执法机制的问题，因此需要深入研究其可行性。现时署方会继续与警方保持密切联系，采取联合行动以打击违例学车的活动。

145. **何显明**议员表示上届区议会已经要求将驾驶考试中心迁移至偏远或郊区位置，而据悉消防处及警方有专属的驾驶中心进行模拟驾驶测试，要求运输署考虑参考有关做法。他要求运输署就研究迁移驾驶考试中心每年提交研究报告。

146. 杨永杰议员同意何议员的意见，要求运输署就研究迁移驾驶考试中心每年提交报告，并要求考虑修改法例以允许使用模拟驾驶方式考试。他认为所有的道路情况均可以模拟方式呈现，不认为会有模拟不到的情境，希望运输署认真研究和考虑以模拟方式考试和设立专属的驾驶考试中心。

147. 运输署梁镜恩先生备悉议员的意见并会研究建议的可行性。

要求在红磡南道红鸾道增设行人过路处(第 20/20 号)

要求改善船澳街、德民街行人过路处 (第 21/20 号)

148. 邝葆贤议员介绍文件第 20/20 号。

149. 任国栋议员介绍文件第 21/20 号。

150. 运输署麦鼎佳先生回复如下：

- (i) 署方曾就红磡南道及红鸾道增设行人过路处的建议进行数次实地视察，并于去年在上述位置的行人天桥进行早上繁忙时段人流统计，他本人亦有就现时的交通情况进行观察；
- (ii) 现时市民如需要横过红磡南道或红鸾道需使用有关行人天桥，如要行人天桥附近加设行人过路处，需考虑交通安全的问题，由于建议位置属于红鸾道北行方向的转弯处，而红鸾道南行方向为由下而上的隧道出口，涉及转弯的弧度和隧道出口坡度的问题，有机会阻碍驾驶者及行人视线。此外，亦须考虑上述地点加设行人过路处后对交通流量的影响及因现时的天桥属于分层过路处，该设施于交通角度属最安全的行人过路设施，如增设路面的行人过路处，需考虑会否令行人天桥的使用率大幅减少，造成浪费；
- (iii) 知悉路政署计划在有关天桥加设升降机，因此需审慎研究加设行人过路处的建议；
- (iv) 知悉相关行人天桥除了让市民横过红鸾道及红磡南道外，亦有连接附近屋苑的作用，因此运输署会再进行行人流量及流向的统计，以观察会否因增加行人过路处而令天桥的

使用量减少。稍后亦会在现有的交界处进行车流统计，以估算加设行人过路处后会否对现有路口的容量车造成影响；

- (v) 回应文件 21/20 号，署方于去年 9 月已接获要求改善船澳街及德民街行人过路灯的等候时间的建议，现时船澳街及德民街交界的行人过路灯距离为 13 米，行人横过需时大约 11 秒，于接获建议前该灯号的绿色行人灯号连闪动时间为不少于 21 秒，而于接获建议后已经作出调节，于横过德民街行人过路处的灯号由 25 秒延长至 32 秒及由 21 秒延长至 28 秒，换言之行人过路时间增加了 30%，以舒缓上述繁忙路段的情况和提供更多时间让行人横过马路；以及
- (vi) 有关交通灯迁移的建议牵涉扩阔行人路及调查地下管线会否造成阻碍，运输署会就上述建议作出研究。

151. **邝葆贤** 议员欢迎运输署就增设行人过路处的建议进行流向评估，但不认同增设升降机的建议，因据她了解，兴建升降机需要拆卸邻近黄埔花园的一段行人天桥斜道，而且兴建时间需时数年，市民须利用替代路线绕道而行，对道路使用者而言非常不便。她认为运输署不应为了避免浪费现有设施而要求市民浪费时间绕道而行，亦不应在道路安全的问题上只是考虑把行人分隔开和避免行人使用地面设施。

152. **任国栋** 议员感谢运输署早前对德民街行人过路灯作出的改善，但澄清是次文件的主要目的是希望改善船澳街的行人过路处，因市民会途经上述位置到达邻近的红磡街市，而家维邨居民亦会途径该过路处通往黄埔站，因此该过路处非常繁忙，希望运输署研究船澳街靠近德民街的路段有没有地下设施造成阻碍，以考虑将有关交通灯往德民街方向迁移，从而舒缓和扩阔等候过路的空间。

153. **运输署麦鼎佳** 先生表示会继续进行红磡南道及红鸾道行人天桥的行人流量和流向统计，以了解加设行人过路处后对行人天桥的影响。此外，澄清于船澳街和德民街四个行人过路处均有作出绿色行人灯号时间的调整，船澳街近市政大厦的行人过路处由 25 秒延长至 32 秒、而船澳街近宝其利街的行人过路处则由 21 秒延长至 28 秒。署方备悉议员的意见，稍后会于下午繁忙时间在该处进行人流统计。惟他希望议员能够耐心等待，因现时受疫情影响，即使进行人流统计数据

亦未必能反映实际情况，因此运输署会于疫情舒缓后才进行有关统计，如有进展会向相关议员汇报。

154. 任国栋议员承认现时的人流的确与过往有所不同，亦认同船澳街的繁忙时间并非一定是上下班时段，建议部门同时留意上午 9 时后和下午等市民较常到街市买菜的时段。他希望运输署可先行检视船澳街近德民街的地下设施，待疫情稍有舒缓后再进行人流统计，以节省进行研究的时间。此外，要求运输署以书面方式提供上述地点延长绿色行人灯号的资料，以便他向市民交代。

155. 运输署麦鼎佳先生表示会同时进行人流统计和调查相关路段地下设施的工作，并可于会议后提供延长绿色行人灯号的资料。

重组 27M 小巴的路线及班次，缩短居民候车时间 (第 22/20 号)

156. 杨永杰议员介绍文件 22/20 号。

157. 运输署庾嘉嘉女士表示现正就第 27M 号线小巴加开特别班次进行研究，稍后会向相关议员提供详细资料，并会将第 28MS 号线小巴改道的意见向相关组别同事反映，亦会于稍后回复议员。

158. 杨永杰议员查询运输署就上述意见进行研究的所需时间。

159. 运输署庾嘉嘉女士表示会尽快提供回复。

160. 主席请运输署将相关资料透过秘书处转交委员。

(会后补注：运输署已于 2018 年 7 月 8 日将第 28MS 号线小巴改道途经美善同道，即现时 27M 小巴的总站位置，署方会继续监察上述专线小巴路线服务。)

要求跟进九巴龙运手机程式 APP1933「鬼车」问题(文件第 23/20 号)

要求加密 A20 号线班次及改善服务(文件第 24/20 号)

关于 E21A 班次及路线问题(文件第 25/20 号)

要求土瓜湾区增设接驳巴士或巴士换乘路线接驳沙中线启德站(文件第 26/20 号)

161. 邝葆贤议员介绍文件第 23/20 号。

162. 杨永杰议员代表文件提交人介绍文件第 24/20 号及第 25/20 号。

163. 杨振宇议员介绍文件第 26/20 号。

164. 九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)经理(公共事务)谭浚熙先生回复如下：

- (i) 回应九巴手机应用程式的问题，表示九巴会向运输署提交车务数据，而流动应用程式的资料只作参考用途，纪录不会被储存，主要作用是让乘客了解选乘路线的到站情况，因此不会导致错误班次记录的问题；
- (ii) 透过议会平台向公众表达歉意，明白有关流程式的表现仍有进步空间。九巴早年已推出有关流动应用程式，至今已运作数年，因此九巴已着手更新流动应用程式的软件和硬件，希望可于今年内提升其表现；以及
- (iii) 欢迎议员就流动应用程式的问题作出手机截图及储存记录，并供给公司作参考和跟进。

165. 九巴公司助理经理(策划及发展)黄秀娟女士回应文件 26/20 号，表示对九巴第 5A 及 5D 号线改道的意见抱持开放态度，并会与运输署跟进研究有关方案及其对乘客的影响。至于换乘优惠方面，配合启德站的落成开放，九巴和港铁已合作为 15 条巴士路线提供换乘优惠，九巴会就议员提出的优惠价格和相关意见与港铁进行磋商。

166. 城巴有限公司/新世界第一巴士服务公司(下文简称「城巴/新巴公司」)策划及车务编排经理黄汉中先生回复如下：

- (i) 按照客量调查显示城巴第 A20 号线于全日最高峰的一小时载客量约为四成，仍有充裕的空间应付乘客需求，因此暂时会保持有关路线的服务水平，日后会继续监察有关路线的需求，并按需要作出适当调整；
- (ii) 城巴第 E21A 号线的全日最高峰一小时平均载客率约为六成，同样仍有充裕的空间应付乘客需求；以及

- (iii) 现时第 E21A 号线于何文田发出的头班车只有约两成载客量，反映服务水平可满足乘客需求，公司会继续密切监察路线的营运状况。

167. 运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)傅定康先生就文件 23/20 号和 26/20 号回复如下：

- (i) 署方已就流动應用程式问题与九巴作出跟进，要求九巴改善有关程式以提供正确的资讯予乘客；
- (ii) 政府一向鼓励各公营运输承办商开放数据予公众，亦会要求承办商考虑提供巴士实时位置的资讯；
- (iii) 有关启德站的换乘方面，除了现时港铁、专营巴士和小巴营办商提供的换乘优惠之外，第 5A 巴士号线已于 2 月 14 日延长至启德，而 5A、5D 及其他相关路线的乘客除了于启德站外，亦可于红磡和黄埔等港铁站获得换乘优惠；
- (iv) 署方明白市民对第 5A 及 5D 号线改道的意见和需求，并曾就此进行路线试行和视察工作。现时第 5A 号线向东行车路线不能直接到达木厂街，需于九龙回旋处折返经幸运道至木厂街，或由巴士专线途经家计会右转马头围道到达木厂街。由于木厂街至宋皇台道需途经 4 至 5 组交通灯和最少 2 个巴士站(视乎路线是否在途经的巴士站设立分站)，而承启道至沐安街亦需经 4 至 5 组交通灯，因此即使承启道比太子道东车流较少，实际行车时间与现时路线相约甚至更长；以及
- (v) 因应上述的原因，运输署现阶段没有计划为第 5A 和 5D 号线实行路线改道，但会继续检讨和收集市民的意见。而因应启德新区的发展，运输署会持续进行整体性的检讨，在有需要时会就启德新区一带的运输网络再作改善或调整。

168. 运输署庾嘉嘉女士就文件 24/20 号和 25/20 号回复如下：

- (i) 城巴第 A20 号线于 2019 年 9 月开始绕经何文田区，班次

为 60 分钟一班车，按照城巴客量调查显示第 A20 号线于全日最高峰的一小时载客量约为四成，因此暂未有考虑调整班次，但会与巴士公司留意乘客需求，有需要时会再作调整；以及

- (ii) 城巴第 E21A 号线主要为东涌居民提供直达市区的服务，如于来回路线改经机场，将会延长行车时间，影响现有班次，如区内市民欲前往机场，可于美孚或青屿干线缴费广场免费换乘其他机场路线巴士，亦可利用第 A20 号线直接前往机场。

169. 关家伦议员的意见和提问如下：

- (i) 对九巴表示流动应用程式的数据与九巴交给运输署的数据并非出自相同系统，而流动应用程式的数据只作参考用途和没有储存纪录的情况感到疑惑。因现时乘客依赖流动应用程式获得班次资料，但该程式的资料原来并不准确和只是仅供参考，又没有错误讯息通报机制或监察制度，对乘客使用有关服务而言并不理想；
- (ii) 赞同九巴应提升流动应用程式的软硬件设备并询问有关具体措施；以及
- (iii) 认为运输署要求九巴在程式内显示巴士实时位置资讯可有助解决现时的问题，询问确切的实行时间表。

170. 林德成议员提出意见如下：

- (i) 上届区议会已多次讨论九巴流动应用程式的问题，九巴每次均表示会作出学习及提升，惟问题仍然发生，希望九巴尽快落实提升有关应用程式的准确性，让市民更容易掌握乘车资讯，并要求九巴就提升流动应用程式的工作提供时间表；以及
- (ii) 城巴第 A20 号线开通后居民乘车更为方便，并希望考虑于早上和黄昏繁忙时间增加班次。认为因应班次增加，可能会吸引更多乘客选乘此路线。

171. 杨永杰议员提出意见如下：

- (i) 他经常利用九巴的流动應用程式，文件提出的问题确实存在，但他认为难以于程式出现班次有误或等候时间有变时进行截图，因有关班次资料会突然消失，认为九巴要求议员提供截图并无作用。他希望九巴认真地研究提高流动應用程式的准确度，否则会令市民浪费时间和金钱等候不准确的班次，强调无论九巴或新巴/城巴均需要提高其流动應用程式的准确度；
- (ii) 城巴第 A20 号线班次为 60 分钟一班，会令乘客减低选乘该路线的意欲，加上现时受疫情和社会事件影响，仍然有 40% 载客量已很理想，相信如不受影响时载客量会提高。因此认为巴士公司现时已可推算出未来的载客量并考虑增加班次，相信增加班次后乘客会更愿意选乘该路线；以及
- (iii) 认为城巴第 E21A 号线如改为前往机场可弥补第 A20 号线班次疏落的问题，建议考虑在繁忙时间试行有关建议。

172. 邝葆贤议员赞同关家伦议员要求九巴设立汇报机制的意见，她过去亦曾多次就「鬼车」的问题作出投诉，当时九巴表示可能因道路阻塞而出现班次延误，但她表示曾尝试坚持等候亦没有等到有关班次，因此她对于九巴终于承认「鬼车」的问题表示欣慰。强调除流动應用程式外，车站的到站预报显示屏亦使用相同数据，因此即使是不懂使用應用程式的长者亦长期面对「鬼车」的问题。她认为除了提升及改善流动應用程式的准确性外，九巴亦应考虑公开真实数据。同时，查询运输署有何措施鼓励巴士公司公开数据，建议运输署将有关要求加入巴士公司续牌的考虑因素中，起码设有汇报或投诉机制，令市民更容易选择合适的交通工具和出行方式。

173. 何显明议员表示他上星期在九龙公园附近巴士站等候九巴第 208 号线时，当时显示车辆将于十多分钟后到达，但当他等候至时间归零后班次却未有到达，而流动應用程式突然显示该路线的下一班车将于 38 分钟后到达，他当时已立即截图，稍后会将截图交给九巴代表，要求九巴作出跟进。

174. **杨振宇议员**表示他提交的文件主要是希望在沙中线全面通车前，为土瓜湾区居民提供接驳优惠至启德站，而非其他车站如黄埔或何文田。他认为待土瓜湾和宋皇台站通车，相关换乘优惠已无作用，届时相信议会亦需要就整个交通格局再作出讨论。因此希望部门和巴士公司认真考虑尽早提供接驳至启德站的换乘方案，不要拖延至全面通车后仍未落实优惠。此外，要求城巴就研究 608 路线提供换乘优惠的建议提供时间表。

175. **主席**表示除了「鬼车」的问题外，九巴流动應用程式内的广告亦为使用者带来很大困扰。表示该应用程序是为了让居民得知专营巴士路线的到站时间而设，属于公共服务性质，希望九巴考虑移除程式内的广告。

176. **任国栋议员**向运输署查询有关九巴流动应用程序是否属于承办商的服务表现承诺之内，以及部门是否容许流动应用程序内提供的资讯只属参考性质。

177. **黄永杰议员**查询巴士公司最近一次就城巴第 A20 及 E21A 号线进行的载客量调查是于何时进行，以及何时会重新进行评估和研究是否需要调整服务。

178. **麦瑞淇议员**表示城巴第 A20 号线的载客量与班次为因果关系，由于现时班次为 60 分钟一班，不少居民宁愿步行到邻近地区乘搭相近路线的车辆到达目的地，认为第 A20 号线现时的安排未能真正解决区内居民的需要。

179. **九巴公司谭浚熙先生**回复如下：

- (i) 再次为流动应用程序最近的表现未如理想致歉，但表示到站预报有偏差，不等于九巴刻意发放不真实班次数据，重申九巴并无意透过流动应用程序发放错误资讯以满足班次的服务承诺。九巴致力尽快于本年内提升及优化有关应用程序的系统，以改善系统出错或受讯号影响的情况，惟暂时未能提供实质的时间表；
- (ii) 补充流动应用程序数据只作参考用途的说法是指有机会因系统或讯号接收等问题，引致实际到站时间与流动应用程序显示的班次时间有偏差；

- (iii) 有关应用程式的广告问题，由于九巴均需就系统营运及数据收集等工作提供成本开支，因此在流动应用程式内加入广告可令有关应用程式持续地发展。现时广告主要是在打开流动应用程式时弹出，而程式上的横额位置除有广告外，亦会显示九巴服务资讯予乘客参考。；以及
- (iv) 明白流动应用程式中部分广告的关闭按钮会转换位置，可能会令用户感到不便，指出上述情况与网络合作平台的处理方法有关，九巴会尽力作出改善。

180. 城巴/新巴公司总策划主任黄嘉俊先生回复如下：

- (i) 有关城巴第 A20 号线的载客量调查于 2020 年 1 月中旬(即疫情出现前)进行，现时的载客量相信较上次的调查结果更低，城巴希望于疫情完结后，旅客量和上班安排回复正常后再作统计调查及检讨路线；
- (ii) 城巴第 E21A 号线于何文田开出至东涌的编定班次约 15 至 20 分钟一班，城巴会继续密切留意有关路线的载客情况，并适时作出检讨；以及
- (iii) 由于城巴第 608 号线增设换乘优惠的建议牵涉其他交通营办商，城巴会将建议转达港铁及运输署，并作出商讨。

181. 运输署傅定康先生回复如下：

- (i) 理解杨振宇议员有关土瓜湾区设立换乘优惠至启德站的要求重点，表示署方会全面检视和亲身了解各路线的交通状况及沿路的交通设施等，并会继续积极跟进有关建议，亦会向相关组别的同事转达议员的要求和有关换乘优惠的殷切性；
- (ii) 回应任议员，九巴现行的专营权于 2017 年生效，九巴当时承诺会向公众提供巴士预计到站时间，当中包括于流动应用程式内就与其他巴士公司联营的路线显示对方巴士公司所营运的班次，但并不包括提供巴士的实时位置资料。就委员对九巴提供的预计到站时间准确性的意见，运

输署已经与九巴作出跟进，要求九巴改善其流动应用程式的资讯准确性，署方亦会继续密切留意九巴改善程式的进度；以及

- (iii) 备悉议员要求署方在巴士公司续领专营权时施加更多条件和要求的建议，并会于将来巴士公司续领专营权时一并考虑。

182. **运输署庾嘉嘉女士**备悉议员就城巴第 A20 和 E21A 号线提出的意见，并会与城巴跟进，于有需要时再作调整，而有关路线的载客量调查结果将于会议后提供。

183. **主席**要求运输署将有关调查结果透过秘书处交给全体委员传阅。

(会后补注：根据城巴的载客量调查显示，第 A20 号线于 2020 年 1 月调查时往机场方向的最高载客率约为四成，于早上繁忙时间录得；至于往红磡方向的最高载客率亦为四成，于下午繁忙时段录得。而第 E21A 号线在 2019 年 8 月调查的往爱民方向的最高载客率约为五成，于上午繁忙时间录得；至于往逸东邨方向的最高载客率为六成，于下午繁忙时段录得。)

184. **任国栋议员**表示现时仍有旧式巴士未设有无线热点，查询会否因此影响该巴士透过系统作出实时到站预报，如有影响，将会要求九巴尽快更新车辆。

185. **邝葆贤议员**重申流动应用程式发放错误资讯的情况已非最近出现，上次九巴续领专营权时已曾作出讨论，惟当时并没有将此项要求加入为续牌参考标准。她表示城巴的应用程式发展得比九巴快及完善，要求九巴认真正视问题，认为即使未能提升系统程式亦无妨，因为只须尽快开放实时数据，坊间亦有不少人材能自行将数据整合成市民所需的资料。她又希望九巴积极解决应用程式关闭广告按钮的位置对用户造成困扰的问题。

186. **主席**表示现时世界各地不少地方均已提供巴士实时位置的资料，认为不应需要由运输署以此作为发牌条件才能规范巴士公司改善这方面的服务。表示如做到开放数据，既能证明巴士公司与时俱进，亦有助市民更容易得知班次资料，对公司的运作和乘客量都有帮助。

促请九巴及城巴/新巴考虑主动与提供网上地图的应用程式合作，提供巴士实时位置资料。

187. 九巴公司谭浚熙先生回复指车上无线热点与实时到站预报系统并无关联，但九巴会致力改善流动应用程式的实时到站预报功能。此外，由于关闭广告按钮位置的问题牵涉互联网服务供货商的做法，相信其他流动应用程式亦面对同样问题，九巴会继续跟进处理。公司亦备悉有关开放数据的意见，会积极研究。

188. 城巴/新巴公司助理公众事务经理尹慧娴女士表示在香港研发实时抵站数据并透过应用程式平台向乘客发放有关资讯其实并不容易。表示城巴早于 2007 年已开始试验实时抵站时间查询服务，但因香港环境特殊，高楼大厦林立而且车流量大，纯粹利用 GPS 系统并不能提供准确的数据。因此城巴在这十多年间不停提升和更新有系统，利用数码地图及配套，并参考过往行车纪录，以计算巴士的实时行车位置。公司于 2018 年将服务扩展至旗下所有城巴/新巴路线，并于 2019 年开放数据予政府资料一线通，公众可透过政府平台免费下载和使用有关数据。

2020 - 2021 年度九龙城区巴士路线计划(文件第 27/20 号)

不满本年 RDP 欠缺充足参考资料 要求发还有关讨论文件及暂缓有关削班建议(文件第 28/20 号)

189. 任国栋议员介绍文件第 28/20 号。

190. 运输署傅定康先生介绍文件第 27/20 号。

191. 黄永杰议员表示 41 及 241X 路线合并虽然可以方便部分市民，但同时亦影响部分现有乘客，41 路线平日等候时间约为 30 分钟，希望保留有关路线并维持 20 至 30 一班车的服务。此外，查询除了回复文件提及的 4 条替代路线外，运输署有否其他替代方案以弥补缩短路线对市民带来的不便。

192. 麦瑞淇议员表示 41 及 241X 路线合并方案中，来往深水埗至何文田或九龙城区的受影响人数高达 3 千人，占 41 路线乘客 50%，现时的合并方案未有为何文田及九龙城区来往深水埗的居民提供合适的补偿方案。表示现时 41 和 45 号的班次本身已非常疏落，不少街坊均投

诉候车时间超过 30 分钟。要求运输署提供替代方案，否则不同意有关合并方案。

193. **何显明**议员对 22 号线的改动没有特别意见，但希望路线由喇沙利道改为直上联福道，左转联合道出窝打老道，再转入歌和老街到达又一城，此改动可便利浸会大学学生和广播道居民往来启德新区，为居民提供更多选择。

194. **张景勋**议员表示现时就 20 号线的改动和增设 20A 号线的行车路线对区内居民以言较为迂回曲折，要求运输署考虑将有关方案作出调整以配合启德新区居民的需求，改为先由沐泰街开始再经沐宁街及沐安街等站。

195. **主席**提出以下意见和查询：

- (i) 查询 20A 特别班次的车资比 20 号线定价较高的原因，指出据观察两条路线行车距离相若，可能 20A 的距离更短，但其车资却比 20 号线高 0.9 元；
- (ii) 席上文件 29 号清楚显示乘搭 41 号线的乘客中有 50% 均利用此线来往深水埗至何文田和九龙城区，指出如路线与 241X 合并后，241X 的行车时间会缩短，相对用车数量亦会减少，因此要求同步增加 18、45 和 6C 号线的班次以作替补；以及
- (iii) 明白设立 6X 号线的原意是为来往市区上下班的居民提供有限度停站的服务，查询为何不直接取道西九龙走廊前往九龙城区，而选择与原线路相似的路线作有限度停站，并要求运输署提供以何标准或理据选择现时在油尖旺和深水埗等地区的分站。

196. **运输署傅定康**先生回复如下：

- (i) 由于 41 及 241X 于青衣开出，当中途经不同区域，运输署现正就有关方案向相关区议会进行咨询并会就有关意见一并考虑；
- (ii) 备悉议员关注何文田及九龙城区受影响乘客的情况和要求

增加 18、45 及 6C 路线班次的建议，现时乘客可选择 18、41 或 45 号线前往目的地，将来如取消 41 号线，由于选择减少，乘客的平均候车时间将会增加，署方会密切留意乘客需求，并按现行指引考虑是否增加部分路线的班次；

- (iii) 备悉何议员对 22 行车路线的改道建议，表示署方曾于 2017 至 2018 年巴士路线计划向不同区议会作出咨询后落实 22 号线，但亦明白于正式运作后，乘客或有不同意见，因此署方将与巴士公司进行研究和跟进；
- (iv) 明白张议员提出几条巴士路线将总站迁移至沐泰街的建议，表示如将路线总站改为由沐泰街出发，相关地点需具备设立巴士总站和车长休息室等设施的条件，惟沐泰街的道路设计能否配合设立巴士总站或分站亦需要视乎将来落实的道路设计，例如有否设立巴士停车湾等。如未能配合，署方会考虑在承启道近沐泰街增设上落客站，以方便沐泰街新发展区的乘客；
- (v) 有关 20A 号线的车费方面，现时巴士车资采用车费等级表厘定，一般会以行车距离厘定最高收费水平，个别路线的实际车资会由营办商按个别路线的营运环境或其他因素而定，因此即使行车距离相若的路线，亦可能会出现收费有差异的情况，但署方会确保收费不高于车费等级表订明的水平；以及
- (vi) 备悉主席对 6X 号线提出的意见，表示如改为途经西九龙走廊，或会受高速公路于繁忙时间交通挤塞的问题影响，亦需计算由市区驶往高速公路的车程和距离，署方会与巴士公司再研究和作整体考虑。至于受影响巴士站的乘客数字可于会议后提供给秘书处转交议员。

197. 主席请运输署将相关资料交给秘书处，以便传阅给全体委员。

198. 林德成议员关注 6C 及 6X 路线重组的问题，指出计划虽然提出增加 6X 路线班次，但同时却调整 6C 的班次，怀疑最后会将资源缩减，对居民带来不便。表示居民对 6C 号线需求甚大，要求不要缩减其班次，以免增加居民候车时间。此外，反对 41 及 241X 路线合并方案，因有关路线合并后，作为替代路线的快线车资较高，等候时间亦较长，

未必有助居民解决问题。

199. **麦瑞淇**议员表示现时居民等候 41、45 或 18 号线的时间已经很长，既然署方了解削减 41 号线后，平均候车时间会更长，却仍要缩减 41 号线。因此在运输署未能提供有效的替代方案前，她会反对 41 及 241 X 路线合并方案。

200. **何显明**议员表示 22 号线于 2017 至 2018 年进行咨询时，他已经向运输署提供相同意见，当时运输署及巴士公司表示会就建议再作研究，但却没有提供研究结果，要求今次明确表示何时会回复研究结果。

201. **张景勋**议员要求运输署安排工程师到沐泰街进行实地视察，以检视设立巴士总站的可行性，表示有关路线的预计实施日期为 2021 年第一季，而沐泰街的新屋苑将于 2021 年年底才落成，于沐安街上车的乘客须花时间绕经尚未有很多乘客上车的沐泰街分站，认为此安排浪费时间，希望考虑于沐泰街居民入伙后才实施上述路线。

202. **主席**表示席上文件虽已显示运输署对 241X 路线安排的考虑因素，但认为资料不足，希望部门提供更多相关资讯以供参考。此外，明白 6X 号线如改经西九龙走廊，有机会遇上交通挤塞问题，但他认为最少应保持 6C 和 6X 路线的整体服务和班次不变，亦应交代受 6X 路线不停站所影响的乘客有何安排。因此现阶段他对 241X 和 6X 号线的方案有保留，希望部门再作跟进。

203. **运输署傅定康**先生回复如下：

- (i) 备悉议员对 41 及 241X 路线的合并方案的意见，署方现正向相关区议会咨询意见，会就有关意见一并考虑；
- (ii) 6X 路线为 6C 路线的辅助路线，有关方案实行后，6C 和 6X 的整体车辆数量会维持不变，即以共 19 辆巴士提供服务，整体班次亦不变。因应 6X 增加班次，6C 路线下午繁忙时间的候车时间由 9 至 12 分钟轻微改动至 10 至 12 分钟，以便居民由荔枝角选乘较快捷的 6X 号线返回九龙城区；
- (iii) 回应**主席**的意见，明白部分乘客未必方便到达 6X 路线的分站，他们可以在 6X 的班次和行车时间之间作出衡量，

选择合适的出行模式；

- (iv) 有关**何显明**议员对 22 号线的意见，表示署方需考虑现时窝打老道的乘客使用量和现时联福道个别公共交通服务营办商的情况，署方会与巴士公司商讨，并于稍后回复；以及
- (v) 理解**张**议员对 20 号线的关注，路线的落实日期为初步的预计落实日期，会因应附近人口增长再作调整，亦会与相关工程师和巴士公司研究便利乘客的车站安排。

204. **城巴/新巴公司黄汉中先生**回复如下：

- (i) 同意议员就 20 和 20A 号线的建议走线会令路线更顺畅和更有效率，但由于启德新区内的总站设施暂时只局限于沐安街一带，因此暂时只能采取文件建议的走线以服务沐泰街一带。如将来沐泰街能够提供适当的总站设施予 20 和 20A 号线，公司会积极考虑；
- (ii) 回应 20A 路线的收费问题，由于该路线会取道世运回旋处天桥往来启德和西九龙站，走线与现时 20 号线不同，可避开 20 号线部份路段的交通挤塞问题，停站亦较少，令车程更快和更稳定，有关车费亦比政府所订的车费等级表为低；以及
- (iii) 有关 22 号改经联福道的建议，公司会与运输署积极磋商。

205. **九巴公司黄秀娟女士**回复如下：

- (i) 41 路线的改动方案的确会影响半数来往深水埗至何文田或九龙城区居民，但现有替代方案中，6C 的班次为 9 至 12 分钟一班，比 41 路线的 30 分钟一班，等候时间较短；
- (ii) 知悉议员要求将缩减 41 路线班次的车辆调拨至 6C 路线，让居民的等候时间可缩减之意见。现时相关替代路线包括 6C、6F、45 和 18 号线于繁忙时间的载客量仍有充裕的剩余空间接载转移自 41 号线的乘客，九巴将会一如以往继续密切留意相关路线的情况，并会按需要作出班次调整；

- (iii) 明白居民可能会因 6C 和 6X 共享同一组车辆的安排而产生服务减少的疑虑，但 6X 方案的主要目的是为了在下午繁忙时间将服务由 3 班车扩展至 7 班车，以配合繁忙时间的乘客需要，并强调是项安排对 6C 的班次并没有影响；以及
- (iv) 有关 6X 号线的行车安排方面，现时 6C 号线于美孚前往深水埗经青山道及大埔道至弥敦道，即使改经高速公路，其行车时间与利用原有路线而提供有限度停车的效果相若。而且西九龙走廊接驳至加士居道天桥一段经常被红磡隧道入口的车辆阻碍引致挤塞情况。因此公司考虑试用有限度停站的模式，拣选较多乘客的重点站作停站，此安排可避免受路边停靠的车辆阻碍巴士靠站，车长在停靠重点站之后可以利用快线行车，6X 号线的行车时间会比 6C 快大约 10 分钟。

206. 任国栋议员指出文件中显示 41 及 241 X 路线合并后将缩减两个班次，要求将有关班次调拨至替代方案中的 18 和 45 路线，以作为弥补受影响居民的替代方案，又指出每辆巴士的载客量最多只有百多人，对于九巴指出替代方案的路线可容纳缩减 41 号线后受影响的 3000 名乘客的说法表示担心。要求九巴承诺将两个班次分别调拨至 18 和 45 号线，待议员再咨询居民的意见。此外，询问有关路线合并后只途经深水埗近海边的位置，居民只能改乘 18 及 45 号线，而 6C 路线又不经爱民和何文田区，未能真正解决由何文田至深水埗的受影响乘客的需要。

207. 麦瑞淇议员表示运输署及巴士公司回复指 18、41 及 45 号线的载客量未达致指标，因此不会增加班次，但现实中何文田区居民对 18、41 及 45 路线需求甚高，现时有关路线的班次非常疏落，对于运输署及九巴拒绝将缩减的班次调拨到替代方案的做法表示不解和不能接纳，因有关安排对何文田区的居民影响甚大。她要求运输署在咨询其他区议会的意见后，将有关意见转达本会。

208. 何显明议员指出现时联福道和联合道并无其他往来启德区的公共交通服务，而窝打老道一段主要为独立屋和军营，对有关路线的需求甚低，明白运输署可能担忧换乘优惠的安排问题，建议将窝打老道的换乘安排转到歌和老街巴士站或联合道附近的巴士站。

209. 运输署傅定康先生回复如下：

- (i) 澄清文件中提及 41 及 241X 路线方案中受影响的 3000 名乘客当中包含深水埗至何文田之间和深水埗至九龙城之间的两个行程；
- (ii) 41 及 45 路线主要服务深水埗至何文田居民，至于 6C、6F 加上 18 及 45 路线则为深水埗至九龙城之间出行的乘客可改乘的服务。署方清楚了解各议员对相关路线的意见，现正就上述方案向各相关区议会进行咨询，并会于咨询后将有关意见向议员回复，而最终是否落实此方案亦会向议员交代；
- (iii) 备悉何议员对 22 路线改经联福道的意见，由于 22 号线现正服务窝打老道和喇沙利道至又一城的往来路线，因此署方需考虑不同公共运输营办商的意见、巴士公司的营运情况和路段的承受能力，署方将于研究后作出回复。

210. 主席作出总结，建议待运输署提供新的资料文件并经秘书处传阅给委员参考后，再决定是否需要再作讨论，或考虑是否支持有关方案。

关注复办往来红磡至中环渡轮进度(文件第 29/20 号)

要求增设来往九龙城马头角公众码头至 湾仔公众码头渡轮航线(文件第 30/20 号)

211. 关家伦议员介绍文件第 29/20 号。

212. 黎广伟议员介绍文件第 30/20 号。

213. 运输署总运输主任/特别职务谢建煌先生表示为回应社会对增加港内渡轮服务的意见和配合香港旅游发展蓝图就增设水上的士的建议，运输署于 2019 年 12 月 13 日至 2020 年 1 月 24 日就「中环至红磡」和「水上的士」持牌渡轮服务进行招标。在截标前，署方收到超过一份标书。现时已进入招标的后期工作，因此未能披露与招标相关的资料，但会尽快公布结果。视乎招标结果，预计「中环至红磡」航线及「水上的士」服务分别于今年上半年和下半年开始投入服务。

至于就文件 30/20 号的回复内容可参阅席上文件第 10 号，暂时未有其他补充。

214. 邝葆贤议员表示有关复办红磡至中环渡轮的事宜已于 2018 年开始商讨和拖延至今，希望运输署承诺可按照预订时间，于 2020 上半年开办相关航线。

215. 关家伦议员向运输署查询复办航线的工作有否受疫情影响而受阻。

216. 黎广伟议员建议部门就乘客对来往九龙城马头角公众码头至湾仔公众码头渡轮航线的需求进行评估，及考虑营运及财务上的可行性，而码头的其他硬件设施和安全问题相信已符合要求，较早前因应红磡隧道受损时已提供相关临时航线。又指出陆路交通服务于繁忙时间非常挤塞，屯马线亦延迟全面通车时间，对部门以此为由拒绝研究有关渡轮航线并不合理，要求运输署再作研究。

217. 主席认为即使部门拒绝开办九龙城马头角公众码头至湾仔公众码头渡轮航线，亦须向议会提供实际的调查数据以作左证，例如公共交通出行习惯的研究或有关市场需求的资料等。

218. 运输署谢建煌先生表示复办往来红磡至中环渡轮航线的工作暂未有受到疫情影响，署方仍以今年上半年开办为目标。此外，现时未能就主席的要求提供开办九龙城马头角公众码头至湾仔公众码头渡轮航线的相关调查数据资料，如有相关资料会于会议后补充。

九龙城广场车位月租变时租，变相大幅加价 车辆迫违泊令区内更挤塞，要求署方介入及要求尽快觅地增建多层或地下停车场(第 31/20 号)

219. 吴宝强议员介绍文件第 31/20 号。

220. 运输署陆雅仪女士表示规划署已就增建多层或地下停车场的建议提供书面回复，署方就此暂未有补充。

221. 何显明议员不满规划署将重建九龙城市政大厦和于贾炳达道公园建地下停车场的责任推卸给食环署和其他部门，表示规划署应负责规划的部分，再由相关部门作出跟进。建议下次会议邀请相关部门出席和进行商讨。

222. **吴宝强**议员表示现时广场内设有约 50 至 70 个月租车位，如有相关车位变为时租，可能令部分月租车主被迫将车辆停泊在街道上，造成更严重的交通挤塞，询问运输署有否就上述情况作出评估和进行相关应变措施。

223. **运输署陆雅仪**女士表示署方一直就九龙城广场重建计划与业主保持沟通，但现时未能就其公众停车场的收费模式进行规管，有关地契条款只规定提供车位的数量。无论以月租或时租方式收费，公众仍然可以利用这些泊车位。

224. **吴宝强**议员重申龙城旧区违泊问题严重，询问运输署是否没有其他应变措施处理该批月租车辆转而停泊在街上的问题。

225. **何显明**议员建议续议有关事项，邀请规划署、食环署和康文署出席会议研究有关事宜。

226. **任国栋**议员认为如规划署、食环署和相关部门愿意应邀出席交运会会议商讨有关事宜才安排续议，否则续议亦没有作用。

227. **运输署陆雅仪**女士表示据悉较早之前有关业主申请重建九龙城广场时，交通评估报告显示部分停泊车辆属商场活动所需，而该评估估计商场拆卸后，部分商场用车将会减少，评估报告亦显示区内现有车位足够吸纳其他车辆。

228. **吴宝强**议员指出部门只是引述九龙城广场业主的报告内容，但他却收到不少区内居民和车主的反映，表示不少居民和附近街市商户均会利用商场的泊车位。他希望运输署自行了解实况，而非依靠广场提供的数据。

229. **何显明**议员表示如部门不派代表出席会议便不安排续议，则所有议程均可先查询部门是否出席才决定是否讨论有关文件，他对此逻辑感到奇怪。认为应该续议此事项，如部门不派代表出席会议，便可向市民显出部门的不是。

230. **主席**总结，表示部门的书面回复未能令委员满意，指示秘书处邀请规划署官员出席会议作进一步解释，认为可视乎部门的答复再决定是否续议此事项。

谴责交通及运输委员会李轩朗主席滥权(文件第 33/20 号)

231. 主席表示由于议程 32 的动议内容直接涉及他本人，因此他将会避席并由冯文韬副主席代为主持是项议程。

232. 代主席表示秘书处于本年 3 月 11 日收到是项动议文件，并不符合九龙城区议会会议常规“须于即将举行的会议的五个净工作日前通知秘书”的规定，但他理解议员有强烈意见和需时草拟动议，因此他接纳在本次会议上讨论是项动议。

233. 杨永杰议员简介文件 33/20 号。并表示因时间仓促，因此文件题目出现别字，藉此更正“遣”字应为言字部的“谴”。

234. 何显明议员补充指文件第 32/20 号当中多次使用「坊间传言」及「有传」等用字，表明事件只是传言而未经证实。他认为既然事件未经证实，又不是九龙城区的事情，他认为文件根本不应该在本会讨论，但主席仍不肯放弃，因此他认为属滥权。

235. 任国栋议员指出于 2014 年 10 月 23 日九龙城区议会辖下的交通及运输事务委员会第 18 次会议，第 18 项议程为「抗议港铁资助自由行一签多行来港 立即取消落马洲优惠计划」，指出过往议会一向和谐，非九龙城区的议题亦获得当时的主席批准讨论，即使是跨境优惠等议题亦作出讨论，港铁亦派员出席会议。他认为主席已经表明会在讨论是项议程时交由副主席主持会议，明显不存在「球员、球证、守门员」一体化的说法，指出即使主席亦有提出讨论的权利。此外，太子站的确是港铁运输系统的其中一个交通枢纽和转车站，而 7.21 和 8.31 事件在直播和网上片段已经有目共睹，对于有议员斟酌于「坊间传言」等字眼表示愤怒。而且太子站暂停服务的确令九龙城区居民受到影响，不认为议会不可就此作出讨论，亦不认为主席不可提交有关文件。

236. 杨永杰议员指出任议员引述的文件明显牵涉交通事务，相信任何委员亦有权提交文件，如文件牵涉交通问题，他没有意见。但文件第 32/20 号内容明显牵涉保安事务，因此他较早前已于电邮中提醒主席需考虑文件是否恰当，惟主席仍然坚持己见，批准自己在自己主持的会议上讨论。他又表示如该文件由副主席批准，他认为没有问题因已经避嫌；但现时由主席自行作出批准动作，属滥权做法，他不能接

受。文件内容非常清楚，如委员坚称这文件属交通问题，他无话可说，但他认为这明显是保安事务。他认为不是不可讨论其他地区的事情，只要牵涉交通事宜均可讨论。他已作出提示但主席仍要这样处理便属于滥权，失去作为主席的公平公正，因此提出不信任动议。

237. 何显明议员表示任议员引述的文件属于实质的政策，不是传言，并重申他只是覆述文件第 32/20 号的内容，当中使用「坊间传言」和「有传」等字眼，因此与他本人无关。

238. 由于没有议员再提出讨论，代主席就有关动议付诸表决，结果如下：

赞成： 5 票	杨永杰议员、张景勋议员、何显明议员、 吴宝强议员及林德成议员
反对： 14 票	邝葆贤议员、马希鹏议员、关家伦议员、 黄国桐议员、杨振宇议员、曾健超议员、 萧亮声议员、麦瑞淇议员、郭天立议员、 任国栋议员、周熙雯议员、黎广伟议员、 黄永杰议员及冯文韬议员
弃权： 0 票	

239. 代主席宣布有关动议不获通过。

240. 杨永杰议员表示尊重大家的投票决定，但他认为文件 32/20 号失去讨论的意义，他离席抗议。

讨论事项：2019 年 8 月 31 日及翌日清晨太子站袭击事件及相关事宜(文件第 32/20 号)

241. 代主席请文件 32/20 号的文件提交人介绍文件。

242. 主席回应何显明议员刚才有关「传言」的用字，表示他提出文件 32/20 号的原因正是因为有传言和公众疑虑，因为 8 月 31 日在主要铁路转车站发生的事件有机会对区内街坊以至全港市民造成创伤后遗症(PTSD)，不敢再乘搭港铁，因此他要求港铁作出澄清。他表示港铁作为上市公司，而政府拥有股份，有责任向本会解释 8 月 31 日发生的事情。他表示本区和近火车桥的街坊均会取道太子站到达其他地区，现时他的要求非常卑微，只是希望港铁提供当天的影片，如因私隐问

题可利用计算机技术遮盖乘客样貌。又表示现时政府失信于民，港铁差不多作为政府的一部分，亦不能取信于市民，因此必须提供片段，以释除公众疑虑。如港铁未能提供相关影片，他要求代主席下次会议续议有关事项。他感激港铁公司代表出席是项议程，希望港铁公司终有一日能够向广大市民和九龙城区议会作出交代。

243. **港铁公司高天礼先生**表示公司非常理解香港市民及议会十分关注去年 8 月 31 日当晚于太子站发生的事件，并明白事件的严重性。港铁亦就大型公众活动的车务安排及相关事宜出席去年 12 月的立法会铁路事宜小组委员会和今年 1 月的油尖旺区议会会议，以解答议员和社会的查询和关注，而油尖旺区议会亦是太子站的地理位置所属的区议会。由于警方及独立监察警方处理投诉委员会正就事件进行调查，法庭亦正处理涉及相关事件的诉讼，考虑到相关法律因素，港铁公司只会向按既定程序获授权的人员或机构提供闭路电视片段，以免影响调查和相关法律程序。

244. **周熙雯议员**表示 2019 年 8 月 31 日太子站事件发生后，港铁曾关闭太子站两天至 9 月 2 日，公众非常关注当中发生过的事情，她同意李轩朗议员在本区讨论是次事件，因区内街坊担忧乘搭港铁的安全问题，认为港铁作为服务提供商应保障乘客的生命安全，但 8 月 31 日于太子站出现执法人员对乘客使用武力的情况，而港铁无法阻止事件和保障乘客安全，事后亦不清楚相关乘客的去向，当中可能包括九龙城区和其他区的居民。她认为港铁作为服务提供商，有责任释除公众疑虑，重建乘客的信心，因此认为港铁有责任向公众公开交代事件。

245. **麦瑞淇议员**指出 2019 年 8 月 31 日于太子站发生的事件与九龙城区居民和任何一个香港市民都有密切关系，表示她认识一位市民曾于当日携同小童于邻近的地铁站，当时非常担心到达太子站后会被袭击，时至今日，该市民仍非常担忧乘搭港铁时会遇到危险。指出事件影响九龙城区居民和全港市民对乘搭港铁的信心，希望港铁将相关闭路电视片段公开，重申市民有知道真相的权利。

246. **郭天立议员**表示 8.31 事件发生至今仍有不少疑团未解，香港民意研究所于去年 10 月曾进行相关调查，结果显示有 48% 受访者相信「8.31 打死人」的说法，如果港铁和警方不希望再有相关传言，最简单的方法是公开当天的闭路电视片段。他认为当日警方在行动中刻意驱赶记者，以至记者未能清晰记录实况。要解决公众的猜疑，应公开当天的片段，让市民自行作出判断。他认识不少居民和义工反映自 8.31

后便不敢再乘搭港铁，由于港铁不愿意作出交代，引致部分人士采取较激烈的行动针对港铁，认为如港铁不希望再出现类似事件，没有比公开闭路电视片段更好的处理方法。

247. **黄国桐**议员感激港铁职员出席会议，但对港铁的回复表示绝对不能接受。按照现时法例，法庭接受任何闭路电视或公众平台上的片段在庭上播放，而有关片段能否接纳为证据则视乎片段的证据价值及有否存在偏见，以及控辩双方是否有合适的理由要求作出播放。又指出文件主要要求港铁向公众公开相关闭路电视片段，然而港铁以现时法庭有相关案件进行诉讼及调查为由拒绝公开。但现时大部份案件均为年轻人向警方提出起诉，而以闭路电视片段作为指控证据，市民担心警方有否于当日滥权及作出非法的行为，因此并不相信警方会将调查结果公诸于世。按照普通法的观念，审讯能否保持公平公正非常视乎相关证供，但现时拥有公权力的人士能否以公平公正的方式作出调查，十分令人质疑，亦令港人质疑香港法治是否已荡然无存。因此不可以以法庭诉讼及调查为由而拒绝公开相关闭路电视片段。他认为港铁利用这些借口是不可接受的，如港铁真正有责任面对港人，便应该让公众得知现实情况。

248. **曾健超**议员指出因法庭诉讼及正进行调查为由而拒绝公开闭路电视的说法完全荒谬，以过往「七警案」为例子可见影片的力量，可以将犯罪的人绳之于法，亦可参考博爱医院公开警方在升降机内殴打长者的闭路电视片段，认为公开影片和影片成为法庭呈堂证物之间并无冲突。此外，自 8.31 事件后，每月 31 日均有市民到太子站范围进行拜祭活动，而相关地站铁范围属港铁负责管理，警方却以不同借口驱赶和殴打市民，他认为在港铁范围进行悼念活动只是很卑微的表达方式，港铁有责任负责清洁工作，亦应避免警方越权执法，他希望港铁对市民的拜祭活动以宽容方式处理。

249. **主席**补充指他即使冒着被指控越权的风险仍要在交运会甚至其他不同渠道均不停向港铁追讨相关闭路电视片段，原因正是因为警方向 8 月 31 日的和平游行发出反对通知书，而当中大部分参与人士均乘坐港铁离开，乘客均会付足车资乘搭港铁，但自中国官方媒体于 8 月 17 日发出报导后港铁却改变一贯的态度，质疑港铁是否仍是香港人的铁路系统，表示其要求非常卑微，只是要求知道真相，亦表示未来不会放弃继续向港铁追求真相。

250. **任国栋**议员表示 8.31 的指控非常严重，自从该事件后，大部份市民将港铁称为「党铁」，如港铁希望还自己一个清白，应公开澄清一切，而非作出隐瞒，否则只会令公众指控为有心包庇及隐瞒警方的行为。他又指出现时港铁民望甚低，如要挽回民望和声誉，港铁应公开闭路电视片段，并支持续议相关议程，表示「五大要求 缺一不可」包括还原 8.31 真相。

251. **黎广伟**议员希望港铁提供相关闭路电视片段以证明「8.31 打死人」的说法只属谣传，表示市民希望得知真相。同时，**黄国桐**议员已表示港铁拒绝公开闭路电视片段的原因只是借口，要求港铁开诚布公，交出片段，以影像呈现真相。他支持续议此议程。

252. **港铁公司高天礼**先生的回复如下：

- (i) 港铁明白当晚太子站发生的事件的严重性，港铁公司已在去年 9 月 10 日发出的新闻稿中，提供闭路电视截图，希望在公众关注及处理闭路电视片段的一贯程序之间取得平衡；
- (ii) 相关闭路电视片段已呈交调查机关和执法机关，并会配合相关调查工作，由于相关法律程序正进行，港铁并不希望影响有关程序，因此认为现阶段并不适宜公开相关闭路电视片段；以及
- (iii) 感谢各议员提出意见，并备悉曾议员的意见及会尽力向公司管理层反映，同时希望议员谅解公司在处理闭路电视片段上有一贯程序，只会向获授权人士提交片段。

253. **黄国桐**议员认为港铁的回应言之无物，他看不到需要作出平衡的理据，认为公众关注和公众利益应为首要考虑，公众现时关心执法机关有否滥权、滥用暴力或使用不适当程序，如相关机构会依法办理和调查，更应该在公众平台播放相关闭路电视片段，强调相关做法不影响法庭的诉讼，反而可令人相信调查合情、合理和合法。此外，港铁曾指出获授权人士才可获得片段，一般而言只会向有关人士提供片段，但今次事件若有关人士已死亡，又如何成为授权人士，因此以现时情况而言，香港市民大众便是授权人士，亦是代议士希望为市民做到的事情，明白港铁代表的困境，但重申希望港铁代表向管理层一一反映，否则只会令人怀疑港铁正在包庇事件。

254. **麦瑞淇**议员表示现时不少人均没有信心再乘搭港铁，因担心意外发生。认为港铁虽然表示由于进入相关法律程序而未能公开闭路电视片段，但公众应有知情权，因此希望港铁代表将有关意见向港铁高层反映，她赞成绩议此议程。

255. **萧亮声**议员指出港铁不应只以公关手段处理是次事件，要求港铁认真公开片段，还原真相。表示如港铁一直只为警方护航，即使以更多公关手段处理亦无补于事。

256. **港铁公司高天礼**先生表示公司明白香港市民对太子站事件的深切关注，理解公司的回应未必令议员接受，但感谢议员提出意见，会尽力向公司反映有关意见。

257. **代主席**表示由于不少议员提出续议是次议程，在没有反对的情况下宣布下次会议续议有关事项。

其他事项

258. **主席**感谢委员会对他的信任，否决议程 32 的动议议案，他未来会严格按照会议常规和议事程序的惯例继续主持本委员会的会议。

下次开会日期

259. 宣布下次开会日期定于 2020 年 4 月 23 日(星期四)下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 4 月 6 日。主席于下午 9 时 16 分宣布会议结束。

260. 本会议记录于 2020 年 5 月 28 日正式通过

主席

秘书