

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸委員會
第十次會議工作進度報告

主旨

本文件旨在概述九龍城區議會轄下交通及運輸委員會(下文簡稱「交運會」)於 2021 年 6 月 17 日第十次會議所討論的重要事項。有關會議之討論詳情以獲交運會通過的會議記錄為準。

關注屯馬線對九龍城區公共交通路線影響

2. 委員要求運輸署在屯馬線開通初期避免大規模削減其他公共交通服務，以減少對居民的影響。

3. 運輸署表示會適時與各公共交通服務營辦商審視營運數據，亦會派員進行實地視察，以確保相關路線的營運數據之準確性。就巴士服務而言，若某條路線在繁忙時段高峰之半小時內的平均載客率少於 75%，或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，該署及專營巴士公司便會考慮減少有關班次。另外，運輸署會繼續與專線小巴營辦商保持緊密聯絡，監察區內專線小巴路線在屯馬線開通後的運作情況，適時調整相關服務。

4. 九龍巴士(一九九三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)表示會協助運輸署籌備屯馬線全面開通後的服務調整方案。九巴公司並指出區內有 40 多條巴士路線與鐵路服務範圍近乎完全重疊，佔整體巴士路線數目約一成。由於預期巴士載客量會有明顯跌幅，對巴士業務造成一定打擊及財政壓力，故九巴公司將考慮取消或重組相關路線，以更有效及妥善地運用資源。不過，為平衡乘客的需要，九巴公司會在屯馬線開通後，對有關路線的載客量及市民的出行方式先進行研究及分析，並根據研究結果再決定是否需要調整有關的巴士路線。

反對運輸署未有諮詢區議會容許專營巴士公司縮班減車

5. 委員不滿運輸署和九巴公司在未有諮詢區議會的情況下削減巴士班次，無視區議員既有的諮詢角色。委員同時要求運輸署及巴士公司提供紅磡區內各路線過去 12 個月的載客量數據作為縮減班次的理據。

6. 運輸署表示班次調整的方案是參照《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》而訂立的，而相關指引曾於四月的會議上就在討論有關巴士路線發展計劃的議題上供委員參考。雖然疫情已漸趨平穩，惟專營巴士的載客量仍未能回復疫情前的水平，平均載客率跌幅約為一成。因此，專營巴士公司因應乘客需求，按相關指引向該署申請調整有關路線部分時段的班次，以更有效地運用資源。運輸署及專營巴士公司會繼續密切監察各條專營巴士路線的乘客需求，並在有需要時作出班次調整。他們亦會不時安排實地調查，監察區內路線的運作及服務水平，並適時作跟進調整。

7. 九巴公司表示，考慮到部分路線載客量自疫情爆發以來持續下跌，當中第 8A 及 8P 號線在調整班次前的繁忙段載客量不足五成，而非繁忙時段載客量僅為一至兩成，因此按既定指引向運輸署申請調整部分服務班次。該公司在班次調整後曾進行客況調查，發現調整後的服務大致能夠滿足乘客的需求。九巴公司會繼續密切留意路線的營運情況並會適時作檢討。同時，九巴公司會加強與區議會的溝通，如有班次調動會發出乘客通告及通知相關議員。

要求加強對迦密村街、孝民路段違例泊車停車的執法行動

8. 委員表示，收到居民投訴指何文田迦密村街、孝民街違例停泊及阻塞交通的問題非常嚴重，不但危及行人過路安全，並且會阻礙救護車提供緊急服務。委員建議警方在九月學校開學期間進行階段性執法工作，以及呼籲運輸署不會因少數反對意見而擱置於迦密村街設置全日不准停車限制區的計劃。

9. 運輸署表示，該署曾派員於早上八時三十分及中午十二時三十分左右到迦密村街現場視察，並未發現有嚴重交通擠塞的情況，但留意到現場有車輛涉嫌違例泊車。由於迦密村街是受《道路交通條例》約束的公共道路，在路旁停泊車輛已屬違法，警務處可根據有關法例票控有關人士，故此設立停車限制區並不能解決有關問題。運輸署亦已把個案轉交警方跟進，並要求對方加強執法。此外，為確保駕駛人士於俊民苑及天主教領島學校的汽車出入口出入時有更清晰的視野，以及令該處交通更暢順，運輸署擬於該段迦密村街設置全日不准停車限制區。運輸署將就有關建議透過九龍城民政事務處進行地區諮詢。如沒有收到反對意見，將安排落實有關方案。

10. 警務處表示，九龍城警區人員一直關注區內的交通情況，並會不時對違例車輛進行票控。在 2021 年 1 月至 5 月期間，於迦密村街及緊連的孝民街及忠孝街一帶合共發出超過 1 200 張告票。文件中提及針對改善上下課時段交通擠塞的建議，紅磡分區已交由專隊人員跟進。未來，警方會繼續監察上址的交通情況，並會根據警隊的「重點交通執法項目」，對違例車輛採取適當的執法行動，以確保道路安全及交通暢順。

九龍城區議會秘書處

2021 年 8 月