

九龍城區議會轄下
交通及運輸委員會
第十一次會議記錄

日期：2021年9月16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

<u>出席者：</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
主席：何華漢議員	會議開始	會議結束
副主席：何顯明議員, BBS, MH	會議開始	會議結束
委員：梁婉婷議員	下午2時32分	會議結束
林德成議員	下午3時45分	會議結束
郭天立議員	下午2時36分	下午4時43分
張景勛議員	下午2時31分	會議結束
吳寶強議員, MH	下午2時41分	會議結束
黃國桐議員	下午2時48分	下午4時06分
曾健超議員	下午2時31分	下午4時06分
任國棟議員	會議開始	下午4時45分
潘國華議員, JP	會議開始	會議結束
左滙雄議員, MH	下午4時07分	會議結束
楊永杰議員	下午2時36分	會議結束
李慧琼議員, SBS, JP	會議開始	下午4時30分

秘書：利卓殷女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

缺席者：
委員：楊振宇議員

列席者： 黎厚裕先生 九龍城民政事務處高級聯絡主任
(地區聯絡)1

梁日喬先生	運輸署高級運輸主任／九龍城
庾嘉嘉女士	運輸署高級運輸主任／啟德及九龍灣
吳汝欣女士	運輸署工程師／紅磡
陸雅儀女士	運輸署工程師／九龍城
陳家豪先生	香港警務處九龍城區署理行動主任
伍志成先生	香港警務處九龍城區交通隊主管
何志堅先生	香港警務處秀茂坪區交通隊主管
葉沃增先生	路政署區域工程師／紅磡

趙子偉先生

路政署工程項目統籌／九龍東(區域)

應邀出席者：

議程二

丁遠志先生

路政署高級工程師／沙中線(2)

陳君豪先生

路政署工程師／沙中線(17)

議程三至
十八

尹慧嫻小姐

新世界第一巴士服務有限公司及城巴
有限公司助理公眾事務經理

黃嘉俊先生

新世界第一巴士服務有限公司及城巴
有限公司總策劃主任

姜民漢先生

九龍巴士(一九三三)有限公司助理總
經理

黎嘉朗先生

九龍巴士(一九三三)有限公司高級營
運支援主任

聶珮林女士

九龍巴士(一九三三)有限公司高級主
任(公共事務)

李佩芝女士

運輸署高級運輸主任／巴士發展
(大嶼山)2

戴凱佑先生

運輸署工程師／油尖

* * *

開會辭

交通及運輸委員會（下文簡稱「交運會」）主席歡迎各位委員及各部門的代表出席交運會第十一次會議。

2. 在開始商討議程前，主席提醒各位委員按《九龍城區議會會議常規》(下文簡稱《會議常規》)的規定申報利益，若稍後討論的事項與其物業業權、職業或投資等個人利益有所衝突，委員須在討論前申報，以便他考慮是否須要請有關委員於討論或表決時避席。由於交運會現時有15位委員，根據會議常規第12(2)條，一旦會議進行期間少於8位委員在場，而有議員向主席提出此事，他會立即終止討論，並且指示秘書傳召議員盡快返回會議室。如在滿15分鐘後，會議室內仍未有足夠的法定人數，主席會宣布會議結束。

議程一

通過第十次會議記錄

3. 主席宣布第十次會議的會議記錄無須修訂，並獲得委員會一致通過。

議程二

於土瓜灣道與浙江街交界處新增行人過路處

(交通及運輸委員會文件第 57/21 號)

4. 路政署高級工程師／沙中線(2)丁遠志先生及路政署工程師／沙中線(17)陳君豪先生介紹文件，並建議於土瓜灣道近宏豐大廈與馬頭圍道／土瓜灣花園之間加設分段行人過路處。為增設行人過路處，土瓜灣道及浙江街需作出下列改動：

- (i) 介乎銀漢街至浙江街的一段土瓜灣道北行線需由三線改為兩線，以騰出空間設置安全島，現時右轉浙江街的行車線將會與中線合併；
- (ii) 土瓜灣道北行介乎鴻福街至落山道的一段巴士專用線將會取消，以維持提供兩條行車線予一般車輛。由於該路段交通繁忙，為減低於繁忙時間對專營巴士運作的影響，署方會檢視保留部份介乎浙江街至落山道之間的巴士專用線的可行性；以及
- (iii) 擴闊於浙江街(宏豐大廈與益豐大廈之間)現有的行人過路處。

5. 李慧琼委員有以下意見及查詢：

- (i) 她表示自屯馬線開通以來，不少市民選擇於土瓜灣道與浙江街一帶橫過馬路前往土瓜灣站。由於該處沒有行人過路設施，她擔心會發生意外，故她對署方於該處新增行人過路處的建議表示支持，並樂意與區內居民及署方就進一步改善區內交通情況繼續保持溝通；
- (ii) 她早前已成功收集區內居民的簽名，要求盡快於該路段加建行人過路處，稍後會將簽名轉交運輸及房屋局；
- (iii) 她查詢介乎銀漢街至浙江街的一段土瓜灣道北行線由三線改為兩線是否屬永久措施；以及

(iv)詢問新增的行人過路處並非直線設計的原因。

6. **何顯明委員**查詢署方會否調節該路段的交通燈號時間設定，以配合行車線減少及新增行人過路處的運作。

7. **路政署丁遠志先生**的回應如下：

(i) 由於需要使用路面空間增建行人過路處，故介乎銀漢街至浙江街的一段土瓜灣道北行線由三線改為兩線將為永久措施；

(ii) 署方曾考慮以直線過路處的方式興建該過路處，但在參考交通顧問的意見後，認為採用直線過路處對該路段的交通造成之影響太大，故決定採用分段行人過路處；以及

(iii) 港鐵公司會於進行詳細設計時會考慮調整該處的交通燈號時間設定。

8. **楊永杰委員**有以下意見：

(i) 他對過路處未能以直線方式興建表示理解，並支持署方收窄行車線的建議；以及

(ii) 他指出益豐大廈對出的一段土瓜灣道現已為兩線行車，故署方的建議只是增加 銀漢街至浙江街的一段，故他相信並不會大幅影響土瓜灣道的交通流量。

9. **郭天立委員**有以下意見及查詢：

(i) 他表示若土瓜灣道的行車線收窄，車輛於該處路口等候的時間可能會增加，所以他擔心加設行人過路處會加劇土瓜灣道的塞車問題；以及

(ii) 他查詢取消巴士專用線的原因，並欲了解署方是否已諮詢巴士公司的意見。

10. **路政署丁遠志先生**的回應如下：

(i) 新增行人過路處無可避免地對土瓜灣道／浙江街交界處一帶的交通造成影響。根據交通顧問的評估，有關的影響仍在可接受範圍內；以及

(ii) 為配合土瓜灣道北行減少行車線的安排，有必要取消該路段的巴士專用線。署方現正與巴士公司商討保留該路段部分巴士專用線的

可行性，期望可將影響減至最低。

11. **曾健超委員**支持署方增建行人過路處的建議。他指出土瓜灣道近益豐大廈一帶設有較多巴士站，交通較擁擠，建議署方考慮保留該路段的巴士專線。

12. **李慧琼委員**有以下意見及查詢：

(i) 她指現時在沒有過路設施下仍有不少居民會冒險於該路段橫過馬路，增設過路處將有助防止意外的發生；

(ii) 她重申希望部門與居民溝通，以達致既可便利居民又不會大規模影響路面交通的目標；以及

(iii) 她查詢增設行人過路處工程的時間表。

13. **任國棟委員**有以下意見及查詢：

(i) 他查詢此項工程會否涉及取消或搬遷巴士站；以及

(ii) 他要求署方提供所有受影響的巴士路線資料，讓委員可更全面地檢視工程的影響。

14. **路政署丁遠志先生**的回應如下：

(i) 署方現時的方案只涉及取消土瓜灣道北行的巴士專用線，並不牽涉取消或搬遷巴士站。署方現時正與巴士公司商討保留土瓜灣道部分巴士專用線的可行性；以及

(ii) 港鐵公司現已開始該過路處的設計工作，如委員會支持此項工程建議，有關的工程預計可於四個月後動工，惟完工時間仍需視乎最終設計方案之施工需要。

15. **主席**指出居民需橫跨三條行車線才能到達港鐵站有一定危險性，期望署方可盡快展開工程，並適時向委員匯報進度。

議程三

檢討啟德郵輪碼頭一帶交通配套

(交通及運輸委員會文件第 58/21 號)

16. **張景勛委員**介紹文件，指出現時啟德郵輪碼頭一帶的人流日漸增加，惟交通配套在繁忙時間嚴重不足，故要求運輸署及巴士公司檢討及增加為啟德區

提供的巴士及小巴服務。

17. 運輸署高級運輸主任／啟德及九龍灣庚嘉嘉女士回應，重點如下：

- (i) 署方備悉委員要求檢討郵輪碼頭一帶之交通配套的意見；
- (ii) 現時共有三條專營巴士路線(九巴 5R、城巴 22 及 22M)及一條專線小巴路線(86 號)提供往返郵輪碼頭及鄰近港鐵站的服務。此外，每逢周末及假日期間亦設有渡輪服務往來北角、觀塘和毗鄰郵輪碼頭的啟德跑道公園，以便市民往返郵輪碼頭；
- (iii) 在郵輪停泊於碼頭期間，郵輪碼頭營運商會額外安排穿梭巴士接載郵輪乘客往返鄰近商場及／或港鐵站，並向的士業界發放郵輪停泊資訊，以應付該段時間的額外交通需求；
- (iv) 根據署方最新的調查結果及巴士公司提供的數據顯示，往返郵輪碼頭及鄰近港鐵站的巴士路線於最繁忙一小時的載客率介乎兩成至六成。專線小巴 86 號線亦已於繁忙時間加密班次至約五分鐘一班，整體服務安排大致能配合乘客往返郵輪碼頭的需求；以及
- (v) 署方會繼續密切留意郵輪碼頭及鄰近地區的發展和公共交通服務的乘客需求變化，適時加強在啟德發展區一帶提供的公共交通服務。

18. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(下文簡稱「新巴／城巴公司」)總策劃主任黃嘉俊先生回應綜合如下：

- (i) 現時城巴有 22 及 22M 號線分別提供來往啟德郵輪碼頭及九龍塘(又一城)／九龍城的全日服務。兩條路線之聯合班次平均為每 15 分鐘一班。根據最新的客量調查，該兩條路線全日最高一小時平均載客率分別為約五成多及七成，反映現有服務水平已能滿足客量需求；
- (ii) 新巴／城巴公司會繼續密切監察該兩條路線的乘客需求及營運情況，並會在郵輪停泊的日子安排特別班次接載乘客；以及
- (iii) 新巴／城巴公司對增設來往啟德郵輪碼頭一帶的巴士服務持開放態度，有需要時會配合運輸署，檢討該區的公共巴士服務，以配合乘客需求。

19. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)高級營運支援主

任黎嘉朗先生回應，重點如下：

(i) 現時九巴設有 5R 號線來往郵輪碼頭及觀塘，該路線最近已增設平日服務，九巴公司會密切監察該路線的乘客需求及營運情況，並會在有需要時加強服務；以及

(ii) 九巴公司曾向運輸署提交開辦來往郵輪碼頭的新路線的建議。他們會繼續與署方保持溝通，以改善啟德區的交通配套。

20. 張景勛委員表示有不少啟德空中花園的員工下班時未能趕及乘搭 86 號小巴尾班車前往港鐵站，故要求署方與小巴營辦商磋商，增設特別班次或延長服務時間。

21. 何顯明委員關注 86 號小巴的班次問題，期望署方可鼓勵小巴營辦商加設到站時間顯示系統，並要求營辦商向署方提交有關該路線的到站時間表現報告。

22. 運輸署庾嘉嘉女士回應，重點如下：

(i) 署方備悉張景勛委員的意見，並會與小巴營辦商商討延長 86 號線服務時間的建議；以及

(ii) 現時，86 號小巴線的班次時間為 8 至 20 分鐘一班而繁忙時間的班次加密至 3 至 5 分鐘一班，以接載於啟德區工作的人士。

23. 主席補充隨着啟德區的私人樓宇及兒童醫院的落成，該區的人流將會不斷增加，期望署方可適時調整啟德區的公共交通配套，以配合該區的發展。

議程四

要求運輸署及巴士公司積極研究落實民間 115X 倡議 便利土瓜灣下路街坊

(交通及運輸委員會文件第 59/21 號)

議程六

要求運輸署及巴士公司改善九龍城區巴士路線計劃的規劃及公眾參與過程

(交通及運輸委員會文件第 61/21 號)

議程七

正視學生上學需求 研究為九龍城區學校開辦學校路線

(交通及運輸委員會文件第 62/21 號)

議程九

反對運輸署屯馬線調整計劃 要求重新規劃區內服務並進行直接公眾諮詢

(交通及運輸委員會文件第 64/21 號)

24. 由於議程四、六、七及九均與九龍城區巴士路線規劃事宜有關，主席經徵詢委員的意見後，宣布合併討論該些議程項目。

25. 曾健超委員介紹文件第 59/21 號，他表示屯馬線未能惠及土瓜灣下路的居民，而現時過海路線 115 號的路線迂迴，對需要往返港島上班的居民構成不便，故要求署方及巴士公司積極研究落實民間倡議的 115X 號特別線的建議。

26. 郭天立委員介紹文件第 61/21 號，表示現時署方及巴士公司每年提出的巴士路線計劃都未能反映居民的意見及需求。他希望署方及巴士公司能訂出改善本區巴士路線計劃的規劃及讓公眾參與有關過程，以更充分了解及回應居民的需求。

27. 郭天立委員介紹文件第 62/21 號及提出以下意見：

- (i) 由於區內學校區的公共交通服務嚴重不足，故部分家長會以私家車接載子女上學或放學，導致繁忙時間區內部分交通幹道嚴重擠塞；以及
- (ii) 現時區內的交通網絡未能覆蓋主要的學校區，令部分學生須步行一段長距離才能到達學校，故要求署方及巴士公司研究於區內開辦學校路線。

28. 任國棟委員介紹文件第 64/21 號，他認為屯馬線通車是重組區內交通服務的良機。惟署方於 2021 年 6 月提出的《配合屯馬線全面開通的公共交通服務調整計劃》的內容粗疏，漠視居民的需要，故要求署方於重新規劃區內巴士路線前應先諮詢居民的意見。

29. 運輸署高級運輸主任／九龍城梁日喬先生回應如下：

- (i) 署方備悉有關開設 115X 號線的意見，惟署方及巴士公司在研究有關建議時，需考慮港鐵屯馬線及日後沙中線過海段通車後對市民出行模式的影響；

- (ii) 根據署方的觀察及巴士公司提供的數據，現時學校區的公共交通服務足以滿足市民的需求，例如往何文田的 17 號線於早上繁忙時間的載客量約為七成。在屯馬線開通後，署方亦加強了來往港鐵站及學校區的小巴服務。鑑於現時的公共運輸網絡已提供來往何文田／九龍塘學校區至鄰近港鐵站的公共運輸服務，署方現階段未有計劃開辦新的公共交通服務來往區內的學校區。署方會密切留意區內學校區的交通情況，並會適時調整巴士及小巴服務以方便學生及有需要人士來往學校區；
- (iii) 署方每年均會因應地區發展、人口變遷、運輸建設的落成等因素，持續改善現有的巴士服務網絡，並為發展中及新發展地區規劃適當的巴士路線及調整服務，以配合市民的出行需求；
- (iv) 署方亦會透過與地區人士及乘客交流，收集公眾對當區交通的需求及意見。在與地區人士及巴士公司商討後，署方會參考相關指引以制定每年的巴士路線發展計劃，並諮詢區議會。有關文件亦會上載至署方網頁供公眾參閱，讓公眾知悉計劃及提供意見。署方會考慮諮詢期間所收到的意見及其他相關因素，決定是否落實各項計劃；以及
- (v) 巴士公司會透過舉行乘客聯絡小組收集乘客的意見，作評估及改善巴士服務之用。

30. **運輸署高級運輸主任／巴士發展(大嶼山)2 李佩芝女士回應如下：**

- (i) 為配合屯馬線開通及方便九龍城區居民來往宋皇臺站，專線小巴 25A 號線現已擴展為全日服務的路線；
- (ii) 署方認為在屯馬線通車後，乘客的出行模式和乘車需求會產生變化，部分過往使用巴士的乘客或會轉乘鐵路。因此署方預計區內的巴士服務安排可作出調整，從而更有效地運用巴士資源，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素；以及
- (iii) 署方明白委員關注屯馬線開通後的巴士服務安排，並會繼續密切監察受影響公共交通服務的運作情況，以及與相關公共交通營辦商保持溝通。署方會視乎實際的乘客需求變化，適時考慮調整相關路線的服務安排。

31. **新巴／城巴公司黃嘉俊先生回應，重點如下：**

- (i) 新巴／城巴公司已備悉有關增設 115X 路線特別班次之建議，並會與屯馬線通車後乘客出行模式的轉變，一併與運輸署檢討九龍城區內的整體公共交通安排，以配合乘客的出行需要；
- (ii) 新巴／城巴公司對開辦學校路線來往荃灣、葵涌及其他商業區的路線持開放態度。公司會配合運輸署積極研究，並會繼續密切留意九龍城區各路線的營運情況及乘客需求，致力提供優質的巴士服務；
- (iii) 新巴／城巴公司一向重視各持分者及地區人士對巴士服務的意見。此外，運輸署在制定各區每年的巴士路線計劃時，會聯同巴士公司諮詢相關區議會的意見，並在有需要時作適當調整；以及
- (iv) 新巴／城巴公司設有多種溝通渠道，包括顧客服務專線、電郵、地區會議及乘客聯絡小組會議等，持續與市民及各持分者保持溝通，聆聽各方對巴士服務的意見。

32. 九巴公司黎嘉朗先生回應如下：

- (i) 九巴公司備悉有關 115X 號線特別班次的建議。由於屯馬線剛開通，對 115 號線載客量的影響仍未可完成確定，故此九巴公司會繼續密切留意此線的運作情況。九巴公司亦會檢視及評估屯馬線開通後及未來沙中線過海段通車後九龍城區內乘客需求及各條巴士線的運作情況，與運輸署及聯營巴士公司保持溝通；
- (ii) 九巴公司於開學後有留意各學校區路線的服務水平，並認為現時途經何文田及九龍塘學校區域的巴士服務已能夠滿足乘客的需求。惟九巴公司明白現時的路線安排未能覆蓋部分區內的學校，故已向運輸署提交開辦途經學校的新路線方案，並會積極與署方商討及研究開設新路線的可行性；
- (iii) 就每年巴士路線的計劃，九巴公司在制定階段時會從不同渠道聽取議會及各地區持分者的意見，有關方案獲運輸署同意後亦會進行公眾諮詢。此外，九巴公司會定期於各區舉行乘客聯絡小組會議，就巴士路線、優惠計劃、巴士站及車廂設施等各項服務聽取乘客的意見；以及
- (iv) 有關屯馬線開通後的巴士路線調整計劃，由於部分巴士路線與鐵路重疊，令乘客量下跌，因此九巴公司會密切留意有關巴士路線的服務水平、乘客量及營運情況，再作詳細評估及研究。

33. **曾健超委員**有以下意見及查詢：

- (i) 他表示九龍城及新蒲崗區均有很多居民選擇乘搭九巴 11 號線前往伊利沙伯醫院求診，現時亦未有其他公共交通工具可取代該路線的點對點服務。取消該路線會對低收入或有特別需要人士前往伊利沙伯醫院造成重大影響，他希望署方及巴士公司重新考慮取消九巴 11 號線的決定；
- (ii) 他查詢署方及巴士公司何時會決定是否開設 115X 號線；以及
- (iii) 區內部分學校的位置遠離港鐵站，有關學校的學生並未能受惠於屯馬線的開通，部分學生甚至需從港鐵站步行一公里才能抵達學校。部分學校雖有巴士或小巴可到達，但有關的巴士或小巴於繁忙時間經常客滿。他希望署方及巴士公司能顧及學生的需要，於上學及放學時間開設特別班次接載學生。

34. **任國棟委員**的意見如下：

- (i) 他表示屯馬線現時未能直接過海，土瓜灣下路的居民除了無法受惠於屯馬線外，亦缺乏過海的巴士路線。他認為署方及巴士公司應考慮將部分因削班而騰出的資源調配至行經土瓜灣下路的路線；以及
- (ii) 區內的長者曾向他反映土瓜灣站的樓梯太長，對他們使用造成阻礙，故他們會選擇乘搭巴士過海。作為區內唯一一條行經土瓜灣下路的過海巴士路線，115 號線過去亦曾設有不經黃埔花園的特別班次，他認為署方及巴士公司應考慮將削班後的資源用於開設 115 號的特別班次。

35. **楊永杰委員**有以下意見：

- (i) 他反對巴士公司以抽調 115 號線車輛的方式開設 115X 特別班次，認為有關的安排對黃埔的居民不公平；以及
- (ii) 他支持開辦學校路線的建議，並認為應加強小巴服務，安排更多小巴於港鐵站接載學生來回何文田巴富街一帶。

36. **郭天立委員**有以下意見：

- (i) 他批評署方因應屯馬線開通提出的調整方案缺乏誠意，指出只削減巴士班次而不增設新的交通服務只會降低市民使用路面交通服務的意願，令更多巴士或小巴路線的載客量下降，繼而面臨削班甚

至取消的威脅；

(ii) 區內部分巴士線的路線大幅度重疊(如 3B 及 5C、6C 及 6F、5 及 5A 等)，惟署方卻未有處理及調整有關路線；以及

(iii) 他指出部分路線(如 5C)車程途經多區，沿途上落的乘客數量眾多，亦甚少有乘客會坐畢全程，因此難以準確計算最高載客量。如削減有關路線的班次會影響大量乘客，要求署方在調整服務時考慮有關因素。

37. 主席表示學生上學的高峰時段只涉及一至兩個巴士班次，因此署方不應以最高峰一小時的載客量作為決定是否開設學生路線的依據。

38. 運輸署梁日喬先生回應如下：

(i) 署方一直有關注 115 號線的營運情況，會與巴士公司評估該線在屯馬線開通及開學後的載客量後，再回覆委員的提議；以及

(ii) 他指出屯馬線雖未能覆蓋區內部分學校區，但亦為學生們提供了一個相對較近的港鐵站。早前有小巴營辦商表示屯馬線開通後，於宋皇臺站轉乘小巴到喇沙利道一帶的乘客有所增多，因此署方會研究加強小巴於港鐵站的接駁服務，方便學生於土瓜灣站及宋皇臺站前往學校區。

39. 運輸署李佩芝女士回應表示理解委員對取消 11 號線的關注，署方會收集有關路線在屯馬線開通及開學後的營運數據及觀察乘客出行模式的轉變，並會與巴士公司保持緊密聯繫，按照實際營運情況再作調整。

40. 九巴公司黎嘉朗先生表示對開辦新路線持開放態度，會繼續觀察屯馬線開通後各路線的客量轉變。他們會與運輸署保持緊密聯繫，研究開辦新路線的可行性及對現有路線作出相應的調整。

41. 郭天立委員的意見如下：

(i) 他不反對運輸署加強小巴於港鐵站的接駁服務，但指出小巴的最高載客量只有 19 人，不足以應付上學高峰期的學生乘客數目。他希望署方可考慮加強巴士服務以接載學生；以及

(ii) 署方現已削減 115 號線於週末的班次，他認為署方應考慮將削班後騰出的資源用於加強行經土瓜灣下路的巴士路線。

42. 曾健超委員有以下意見：

- (i) 他認為署方未能回應有關 115X 號線何時開辦的提問，亦未有交代在取消 11 號線的情況下，九龍城及新蒲崗居民前往伊利沙伯醫院的替代交通方式；
- (ii) 他指出現時區內部分巴士路線有大幅度的重疊，認為署方應研究調整有關的路線以減少重疊；以及
- (iii) 他表示部分何文田區的學校遠離公共交通網絡，繁忙時段雖有特別班次的小巴可到達，但礙於小巴的載客量偏少令很多學生都未能乘搭，認為小巴未必能有效發揮學生路線的作用。

43. **任國棟委員**的意見及查詢如下：

- (i) 他表示小巴營辦商在過去幾年營運艱難，故向署方查詢有否接獲小巴營辦商開辦學校路線的申請，並要求署方如收到有關的申請必須盡快通知區議會及進行諮詢；以及
- (ii) 他要求署方及巴士公司提供巴士 11 號線截至 2021 年 8 月的載客量數據。

44. **運輸署梁日喬先生**回應如下：

- (i) 署方會向巴士公司索取有關 115 號線的最新載客量及營運數據後，回覆委員的相關建議；
- (ii) 他認同巴士及小巴服務在設立新路線上各有優劣，署方會檢視區內的交通需求，並積極與巴士公司及小巴營辦商研究增設學校路線的可行性；以及
- (iii) 署方現時未收到小巴營辦商要求開辦學校路線的申請，惟他們會檢視巴富街學校區的交通情況，並在需要時與小巴營辦商商討有關事宜。

45. **運輸署李佩芝女士**表示 7 至 8 月正值暑假，未必能準確反映各巴士路線的載客量，署方會繼續監察開學後各巴士路線的載客量，並會與巴士公司就有關路線的營運情況保持溝通，根據乘客的需要作適當的調整。

46. **九巴公司黎嘉朗先生**表示 11 號線的載客量在屯馬線開通後下降了約三成，惟九巴公司明白此路線對部分乘客的重要性，會與署方商討取消路線以外的調整方案，希望能維持最基本的服務以滿足乘客的需求。

47. **主席**促請署方及巴士公司整理好資料及數據後，於日後的會議向委員匯

報。

議程五

要求運輸署及相關部門著手改善巴士優先政策及配套 提升車程穩定性及營運效率

(交通及運輸委員會文件第 60/21 號)

議程八

要求巴士站增設關愛座椅及實時到站資訊顯示屏

(交通及運輸委員會文件第 63/21 號)

48. 由於議程五及八均與九龍城區巴士設施配套事宜有關，主席在徵詢委員的意見後，宣布一併討論此兩項議程。

49. 郭天立委員介紹文件第 60/21 號並提出以下意見：

- (i) 為更有效運用路面空間，載客量高的巴士應比其他車輛有更優先的道路使用權；
- (ii) 現時雖有一定的巴士優先使用道路政策及配套，但九龍城區內的有關政策成效不足，故他希望運輸署及相關部門著手研究如何改善有關政策及配套，以提升車程穩定性及營運效率；以及
- (iii) 他要求署方調整區內部分街道的交通燈號時間設定，以配合巴士服務。

50. 潘國華委員介紹文件第 63/21 號，並表示區內部分較繁忙的巴士站仍欠缺關愛座椅或實時到站資訊顯示屏等設施，故期望巴士公司除了考慮於有關巴士站增設上述設施外，同時考慮翻新部分無法安裝有關設施的舊式巴士站，以改善市民候車的環境。

51. 運輸署工程師／紅磡吳汝欣女士的回應綜合如下：

- (i) 現時香港各主要幹道，在情況許可下，均設有不同的巴士優先使用道路設施，其中以巴士專線最為普遍。署方亦按服務需求及實際路面情況，設置供所有巴士或只供專營巴士使用的巴士線；
- (ii) 署方於 2019 年年底推出「請讓巴士」的巴士友善交通措施，引入新

設計的「請讓巴士」交通標誌和道路標記，提醒駕駛者在有需要時減慢車速或停車，讓路予從巴士站駛出的巴士進入鄰近行車線，以促進更暢順的巴士服務。上述措施已在窩打老道及馬頭涌道一帶的巴士站實施，並計劃於本年底前於平治街的巴士站實行；以及

- (iii) 署方已檢視紅荔道、機利士南路、蕪湖街有關路口的燈號設定，現行的燈號設定已將大部分路口的交通燈互相連繫，車輛可以連續通過兩個或以上路口。署方會繼續觀察各路口運作，不時因應交通情況的轉變而調整燈號設定，改善燈號系統。

52. **新巴／城巴公司助理公眾事務經理尹慧嫻女士的回應綜合如下：**

- (i) 現時新巴及城巴於繁忙路段及地區不時會遇上嚴重的交通擠塞情況，令行車時間不斷延長及班次不穩定。此情況除了令乘客量流失外，亦會令經營成本上升，加重營運壓力。因此，新巴／城巴公司歡迎政府任何可改善巴士行車情況及提升營運效率的政策及配套，及希望共同以創新思維改善交通擠塞的問題，提升巴士班次的穩定性；以及
- (ii) 新巴／城巴公司已於全港約 200 個合適的巴士站安裝由政府資助的實時到站資訊顯示屏，未來亦會研究於沒有電力供應的巴士站增設有關設施的可行性。

53. **九巴公司高級主任(公共事務)聶珮林女士的回應綜合如下：**

- (i) 根據 2019 年政府公布的《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》，由於巴士的載客人數較其他車輛多，因此應優先使用公共道路，建議政府訂立制度，讓專營巴士離開巴士站可優先駛出道路，以及設立巴士專線；
- (ii) 現時政府在個別巴士站外的行車線，以試驗性質設有「請讓巴士」標記，鼓勵駕駛者讓路予巴士。九巴公司歡迎有關的計劃，並建議在更多交通位置加設「請讓巴士」標記及仿效外地經驗，將讓路公共交通工具的標示由勸喻改為強制形式，以紓緩道路擠塞影響巴士服務的情況；
- (iii) 九巴公司於去年設立客戶服務專線，如巴士站附近有違例泊車影響乘客上落，乘客可致電該專線，九巴公司會通知警方到場處理，希望有助應對違泊引致的問題；

(iv) 有關於巴士站增設關愛座椅或實時到站資訊顯示屏等設施的建議，九巴公司將派員到場視察，並會與運輸署詳細評估工程技術可行性。如現場環境及技術許可，九巴公司將盡快向署方提出申請增設有關設施。惟文件中提及的巴士站均不屬於政府資助計劃的範圍，故九巴公司須自資增設有關設施，並會按資源許可及工作時間表安排工程；以及

(v) 九巴公司現時政策是優先為巴士站安裝上蓋，故暫未能翻新舊式巴士站及安裝關愛座椅或實時到站資訊顯示屏等設施。九巴公司已備悉委員的意見，並在資源許可時盡快翻新有關的巴士站及安裝相關設施。

54. **曾健超委員**有以下查詢及意見：

- (i) 他查詢有關「請讓巴士」計劃於平治街巴士站的工程詳情；以及
- (ii) 他指出平治街近紅隧入口及世運花園迴旋處為區內兩個最嚴重的交通擠塞黑點。在路面無法進行改善措施的情況下，單靠勸喻駕駛者讓路予巴士必定成效不彰，他認為有關計劃必須配合強制或半強制的措施才能有效疏導交通，以紓緩上述道路的擠塞情況。

55. **任國棟委員**的意見如下：

- (i) 他要求路政署交代平治街「請讓巴士」計劃的工程何時開始；以及
- (ii) 他指出寶石戲院對出的一段寶其利街違泊問題嚴重，不時令巴士無法從大沽街轉入寶其利街，要求警方加強巡查及執法。

56. **路政署區域工程師／紅磡葉沃增先生**表示運輸署於漆咸道北近平治街推出「請讓巴士」的工程計劃包括於道路上加設道路標記及安裝交通指示牌。現時署方正等待懲教署於本月月底至下月月初交付指示牌。當署方收到指示牌後，有關工程便會適時展開。

57. **香港警務處九龍城區交通隊主管伍志成先生**表示警方一向關注區內的違泊問題，並會不時於區內的巴士站、路口、行人過路處、斑馬線及限制區等容易導致交通擠塞的地點進行交通管制行動。此外，警方會運用流動拍攝方式協助調查，並會向違泊的駕駛者發出傳票。

58. **運輸署吳汝欣女士**表示為配合「請讓巴士」計劃，有關的道路會設有「慢駛」及「請讓巴士」的道路標記及路牌，而有關計劃屬勸喻性質。署方備悉委員提出將計劃定為強制性的意見，並會轉交部門內相關同事研究有關的法律問

題。此外，署方亦會聯同巴士公司適時檢視有關計劃的成效。

59. **任國棟委員**表示本次會議的警方代表是第一次出席交運會會議，而違泊是導致區內交通擠塞問題的主要原因之一，故希望警方代表能了解本區的違泊情況，並歡迎警方採用現代化科技提升執法效率，改善本區的交通情況。

60. **林德成委員**的意見如下：

(i) 他表示蕪湖街及漆咸道北近平治街路口位置交通擠塞問題嚴重，巴士經常未能由蕪湖街轉入漆咸道北；以及

(ii) 他查詢位於蕪湖街交通燈控制路口的燈號是否會於同一時間轉綠燈及署方有否採取措施紓緩該處的交通擠塞問題。

61. **運輸署吳汝欣女士**回應表示現時暫未有有關交通燈號的資料，需與相關同事確認後於會後再回覆林德成委員。

(會後補註：運輸署在檢視蕪湖街及漆咸道北路口的交通情況後，於 9 月底延長了日間大部分時段由蕪湖街轉入漆咸道北的綠燈時間。運輸署會繼續留意有關位置的交通情況。)

議程十

侯王道(向賈炳達道方向)車輛違法加轉情況嚴重 要求加強檢控及加大指示牌，避免意外發生

(交通及運輸委員會文件第 65/21 號)

62. **吳寶強委員**介紹文件，指出九龍城侯王道(向賈炳達道方向)經常有車輛於衙前圍道違法右轉。由於上述路段交通繁忙，此舉容易導致交通意外發生，故要求於上址加大不准轉右的指示牌，並加強檢控，以收阻嚇之效。

63. **運輸署工程師／九龍城陸雅儀女士**的回應如下：

(i) 署方曾於 9 月派員實地觀察有關地點的情況，當時署方人員未有發現車輛於侯王道右轉往衙前圍道東行方向。然而，署方不排除有車輛於其他時段違法右轉；

(ii) 該路口已分別設有三個不准右轉的交通標誌，以提醒駕駛者不可於侯王道右轉至衙前圍道東行。此外，在侯王道右線的路面上亦畫有「在此行車線只許向前駛」的道路標記，以及於該路口的轉角

位置設有影線，以引領駕駛者直行。因此，署方認為現時設於有關路口的交通管理設施安排恰當；

(iii) 交通標誌的直徑大小視乎車速限制而定，設於現場的交通標誌符合有關的標準；以及

(iv) 署方已要求相關執法部門就有關涉嫌違法於侯王道右轉至衙前圍道的事宜加強巡查及執法。

64. 香港警務處伍志成先生表示為提升執法效能，九龍城警區人員會使用流動錄影機協助執法行動。警方會針對道路上不良駕駛態度的司機及其違規行為嚴厲執法，例如當駕駛人士違反交通標誌或路面標記，執法人員會隨即發出一張或多張定額罰款通知書，以加強阻嚇性。

65. 吳寶強委員有以下意見及查詢：

(i) 他表示該位置違法右轉的問題持續已久，過去亦曾就此問題在會議提交文件，惟有關問題未見改善，故要求相關部門加強執法及檢控；以及

(ii) 他查詢該位置每年或每季有關違法右轉的檢控數字及會否於區內的交通黑點位置設置固定裝置進行錄影。

66. 何顯明委員查詢流動錄影的片段能否用作呈堂證供。

67. 香港警務處伍志成先生回應表示錄影拍攝由執法人員手持攝影裝置進行，技術上可於固定位置拍攝，有關的片段亦可用作呈堂證供。截至 2021 年 8 月，九龍城警區曾進行 134 次錄影拍攝執法行動，並偵測到 2 979 宗違例個案。

議程十一

強烈要求在紅磡警區交通黑點加強執法改善違泊問題

(交通及運輸委員會文件第 66/21 號)

68. 林德成委員介紹文件並指出紅磡區內多條街道如明安街、寶其利街、曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街等長期出現違例泊車，甚至雙行違泊的情況，令交通異常擠塞。因此，他要求相關部門於上述地點設立咪錶位及加設欄杆或禁區，並要求警方加強執法，以改善有關情況。

69. 運輸署工程師／油尖戴凱佑先生的綜合回應如下：

- (i) 有關街道已設有不同時間限制的不准停車限制區，限制車輛只可在指定時間外在相關路段停車、上落客或落貨。署方已於曲街、必嘉街及寶其利街等街道增設 24 小時不准停車限制區以改善該些街道的交通情況；以及
- (ii) 署方已聯絡警方並要求在上述位置加強巡查，以打擊違例泊車及非法佔用公共道路的情況。署方亦會密切留意上述路段的交通情況，有需要時會考慮實施適當的交通管理改善措施。

70. 香港警務處伍志成先生的綜合回應如下：

- (i) 九龍城警區於 2021 年 1 月至 8 月期間在明安街、寶其利街、曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街以不定時策略打擊違泊車輛，共發出超過 6 000 張定額罰款通知書。執法人員亦在上址向有關店舖負責人發出警告並著令有關負責人即時處理阻街雜物；以及
- (ii) 有關貨物阻街的問題，九龍城警區除已設立檔案及由專隊人員負責跟進外，警區亦已將相關地點列入「曉月行動」，並與食環署及其他相關部門聯手打擊雜物阻街及違例泊車情況，以確保區內道路安全及交通暢順。

71. 林德成委員的意見如下：

- (i) 他認為各部門的現有措施未能解決寶其利街貨車長期佔用道路及咪錶的問題，擔心如有關情況未能解決，鄰近的店舖會爭相仿效，令有關問題愈趨嚴重。故他要求運輸署更改有關路段的咪錶停泊車輛類型或加設欄杆，從源頭杜絕有關情況；以及
- (ii) 他建議相關部門可先以必嘉街及曲街一帶作試點，再檢視有關措施的成效及決定是否推展至其他街道。

72. 任國棟委員的意見如下：

- (i) 區內部分街道如船澳街、大沽街及寶其利街一帶雖然已設有 24 小時不准停車限制區，但違泊問題依然嚴重。因此，他要求警方加強於區內進行流動拍攝執法的次數，以打擊區內的違泊問題；以及
- (ii) 如情況許可，警方可考慮邀請委員參與有關的執法行動。

73. 香港警務處伍志成先生的回應如下：

- (i) 警方為提高對違例泊車的執法效率，已採用電子告票、多重告票及流動拍攝系統等方式打擊區內的違例泊車問題；以及
- (ii) 警方亦會加強巡查區內的黑點，並會進一步加強與其他部門進行聯合行動，以打擊區內的違泊及貨物阻街問題。

74. 運輸署戴凱佑先生備悉委員有關更改咪錶停泊車輛類型及加設欄杆或禁區的建議。

75. 香港警務處九龍城區署理行動主任陳家豪先生補充回應如下：

- (i) 上述街道有不少殯儀業車輛及貨車停泊，為提高執法效率，警方已採用電子告票系統票控有關車輛，亦會加強進行「曉月行動」的次數及執法力度，以打擊區內的違泊及貨物阻街問題；以及
- (ii) 警方樂意邀請委員參與執法行動，會於稍後時間向各委員發送有關行動的時間表。

(會後補註：警方曾安排 10 月 8 日及 10 月 12 日於區內進行執法行動，惟均因天氣因素取消。警方將於稍後再安排執法行動。)

議程十二

再次要求加強九龍城區單車使用者的道路安全意識

(交通及運輸委員會文件第 67/21 號)

76. 任國棟委員介紹文件並提出以下意見：

- (i) 他接獲不少居民有關行人路上非法踩單車及騎行速度過快而導致意外的投訴。根據運輸署的資料，於 2020 年全港涉及單車交通意外的傷亡人數比 2019 年增加超過 1 000 宗，足見情況的嚴重性；以及
- (ii) 他要求相關部門採取措施加強本區單車使用者的道路安全意識。

77. 運輸署吳汝欣女士回應，重點如下：

- (i) 署方於 2021 年 1 月至 8 月共接獲 23 宗涉及單車的交通事故報告，其中一宗為重傷；

- (ii) 截至本年度 8 月底，署方在九龍城區共接獲一宗有關外送服務從業員於行人路上駕駛單車的投訴。署方已去信相關外送服務機構，促請該機構提醒從事單車外送服務的從業員有責任遵守適用於駕駛人士的交通規則；以及
- (iii) 署方一直與警方及道路安全議會緊密合作，透過電視短片、電台廣播、「單車資訊中心」網頁及其他刊物作教育和宣傳，增加駕駛單車人士對相關法例及規則的認識，尊重各道路使用者的權利，並提高駕駛單車的安全意識。

78. **香港警務處伍志成先生的綜合回應如下：**

- (i) 九龍城警區於 2021 年 1 月至 8 月期間共接獲 17 宗涉及單車的交通意外個案，其中兩宗涉及單車撞到行人引致輕傷。警區於同期亦發出合共 17 張傳票，以打擊違例踏單車人士；以及
- (ii) 九龍城警區人員會在區內進行宣傳教育，並將會聯同志願機構向店舖派發傳單，希望店舖負責人通知以單車送貨或送外賣的人員注意行人安全，減少意外發生。

79. **任國棟委員**查詢九龍城民政事務署轄下的九龍城區道路安全運動委員會有否曾經討論提升單車使用者的道路安全意識的事宜。如沒有，他要求處方於該委員會中討論有關事宜。

80. **九龍城民政事務處高級聯絡主任(地區聯絡)1 黎厚裕先生**回應表示處方沒有接獲有關單車意外的投訴。他現時並無關於九龍城道路安全運動委員會的資料，會後翻查資料後將回覆委員的查詢。他亦會向民政事務助理專員反映委員的意見及關注。

(會後補註：九龍城區道路安全運動委員會由警務處成立及協助推展會務。民政事務助理專員會後已向警務處交通部的專責同事反映委員的意見及關注，尤其希望該委員會加強九龍城區單車使用者的道路安全意識的宣傳教育。九龍城民政事務處亦已告知任議員辦事處此事項的跟進結果。)

81. **主席**補充表示涉及單車的意外近年於本區漸趨嚴重，除送外賣的單車外，於啟德區亦有不少地盤工人於行人路上踏單車來往工地及港鐵站，期望相關部門可加強合作，並在需要時邀請有關委員協助宣傳工作，以提升單車使用者的道路安全意識。

議程十三

要求盡快維修忠孝街近昭民樓下陷路面

(交通及運輸委員會文件第 68/21 號)

82. 左滙雄委員介紹文件及提出以下意見：

- (i) 他表示該路口自 2020 年 2 月起已出現路面凹陷的情況，多名居民曾因此而跌傷。雖然路政署曾對有關路面進行臨時維修，但情況未有明顯改善；
- (ii) 由於該路口是居民來往愛民街市及巴士站的主要通道，亦有不少長者及輪椅和嬰兒車使用者使用，故要求署方盡快公布有關正式維修工程的進度及與領展協調的情況；以及
- (iii) 他要求於下次會議中續議此事項。

83. 路政署工程項目統籌／九龍東(區域)趙子偉先生表示署方已於 9 月初對該路口進行緊急路面平整工程，並指示維修組同事加強巡查該路口。同事一直與領展就工程協調事宜保持溝通，惟署方暫未有工程的時間表，他會在有關同事查詢後適時與左滙雄委員聯絡。

84. 主席表示居民無法接受署方事隔一年半仍未能修好有關路面的情況，宣布將於下次會議續議此事項，並期望署方能利用未來兩個月時間展開維修工程。

議程十四

要求為根德道(近歌和老街 12 號一段斜路)擴闊路面

(交通及運輸委員會文件第 69/21 號)

85. 何顯明委員介紹文件及提出以下意見：

- (i) 他表示該路段的上落斜路段路面狹窄，無法雙線行車。由於該處附近有工程正在進行中，故經常有工程車出入，令行車更為不便及危險；以及
- (ii) 他要求將斜路邊的空置官地及路政署用地用作擴闊路面，以改善路面情況。

86. 路政署趙子偉先生回應表示擴闊路面之建議屬交通規劃及管理事宜，有關事項由運輸署負責。署方已將本個案轉介予運輸署跟進，署方會與運輸署保持聯絡。

87. 運輸署陸雅儀女士回應表示現正與相關部門確認上址的樹木及空置用地的管理權，待釐清有關事宜後會研究擴闊該段路面的可行性。

88. 何顯明委員的意見及查詢如下：

(i) 他曾於以往的會議就該處用地及樹木的管理權查詢不同部門，惟沒有部門能就管理權事宜作清晰交代。有鑑於此，他認為運輸署不應再浪費時間釐清管理權問題，應盡快進行規劃，再交由路政署進行工程；以及

(ii) 他查詢有關歌和老街及畢架山路路口的改善工程進度。

89. 路政署趙子偉先生表示署方會在 10 月於歌和老街及畢架山路路口以水馬拼砌出工程完成後的模樣作測試。如沒有接獲駕駛人士或居民的反對，署方會落實展開工程。有關工程的掘路紙申請須待臨時交通安排落實後才會發出，預計可於本年年底正式展開有關工程。

90. 何顯明委員要求署方於進行測試前先通知區議會，以便委員通知居民有關安排。

議程十五

要求擴闊漆咸道北近寶其利街對出行人路

(交通及運輸委員會文件第 70/21 號)

91. 林德成委員介紹文件及提出以下意見：

(i) 他指出漆咸道北近寶其利街彎位的行人路非常狹窄，再加上違泊車輛的影響，居民經常需要繞馬路而行，險象環生。為保障居民出入安全，他希望部門能夠擴闊該段行人路，方便居民出入；以及

(ii) 他要求路政署跟進鄰近漆咸道北斜坡的雜草叢生問題。

92. 路政署葉沃增先生表示現時運輸署及九龍城民政事務處正就擴闊該段行人路進行地區諮詢，當有關工作完成後，署方會按照運輸署的指示跟進相關的工程安排。

93. 運輸署戴凱佑先生回應表示署方已於 9 月 14 日收到九龍城民政事務處的地區諮詢結果，並收到一份反對工程的意見。署方會與相關持份者溝通及協調，如能成功協調，署方會盡快與路政署商討展開工程的日期。

議程十六

要求盡快重置福佬村道咪錶，紓緩塞車情況

(交通及運輸委員會文件第 71/21 號)

94. 吳寶強委員介紹文件第 71/21 號，並表示上址咪錶車位受鄰近大廈的搭棚工程影響而未能使用，要求運輸署盡快重置有關咪錶車位，以紓緩附近地段泊車位不足的情況。

95. 運輸署陸雅儀女士的回覆如下：

- (i) 署方於 2021 年 8 月份接獲咪錶承辦商的通知，表示福佬村道有兩個咪錶車位因受毗鄰大廈棚架工程影響，而未能安裝咪錶，惟市民仍可如常使用有關的泊位；
- (ii) 署方已聯絡該處棚架工程的承辦商，期望可成功協調工程位置以保留空間供咪錶承辦商安裝咪錶；以及
- (iii) 咪錶承辦商正考慮縮短咪錶的高度或微調咪錶的位置等方案以解決有關咪錶未能使用的情况。

96. 吳寶強委員的意見及查詢如下：

- (i) 棚架工程動輒需時數年才完成，他查詢署方是否已與工程承辦商或有關大廈確認工程的完工日期，以及會否考慮於工程期間另覓位置重置該咪錶車位；
- (ii) 他認為咪錶承辦商考慮中的方案較可取，希望有關的研究能盡快完成並落實。他並查詢有關的研究何時會完成；以及
- (iii) 他查詢署方會否採用新式咪錶，方便市民以流動應用程式入錶。

97. 主席表示因有關泊車位未能入錶，查詢市民若使用該泊車位會否遭票控違例泊車。

98. **運輸署陸雅儀女士**的綜合回應如下：

- (i) 她重申受搭棚工程影響的泊車位雖未能入錶，但仍可正常使用；
- (ii) 署方未能確認有關搭棚工程的完工日期；
- (iii) 如市民因使用該泊車位而遭票控，可以書面方式向執法部門解釋因由作抗辯；
- (iv) 所有新安裝的咪錶將會採用新式咪錶，市民可使用流動應用程式入錶一次；
- (v) 署方已與咪錶承辦商達成共識，一旦該咪錶車位可進行安裝工程，署方會立即安排工程，並可於短期內完成。若要另覓地點重置咪錶車位則需先進行地區諮詢，所需時間將會更長；以及
- (vi) 署方曾就此事宜聯絡進行搭棚工程的大廈業主，惟對方拒絕作任何跟進行動。署方已聯絡屋宇署及勞工處等其他相關部門，以協調工程的情況，但重申無法強制對方的完工時間。

99. **吳寶強委員**表示市民在遭票控後亦要先繳交罰款後再作抗辯。他認為署方的處理方法會加重市民的負擔，批評署方不負責任。

100. **潘國華委員**查詢運輸署是否已與警方就有關泊車位的安排達成共識，讓使用該泊車位被票控的市民能以無法入錶作抗辯理由。

101. **警務處伍志成先生**回應表示如市民在咪錶損壞或不能使用的情況下遭票控，可將申訴書傳真至警務處作上訴。

102. **吳寶強委員**表示由於部門未能提供有效的解決方案，故他要求於下次會議續議此事項。

103. **副主席**要求於下次會議邀請屋宇署代表出席會議商討此事項。

104. **主席**宣布將於下次會議續議此事項，並指示秘書跟進副主席的建議，他期望相關部門能加強合作解決有關問題。

(會後補註：秘書處已於 2021 年 10 月 19 日發信邀請屋宇署派代表出席會議商討上述事項。)

議程十七

動議：要求盡快落實《2021-2022 年度巴士路線計劃》

(交通及運輸委員會文件第 72/21 號)

105. **張景勛委員**介紹文件，指隨着啟德發展區的大型住宅項目陸續落成，居民對公共交通需求大增。為進一步完善啟德區的交通網絡，他提出以下議案：「要求盡快落實《2021-2022 年度巴士路線計劃》」，並獲得梁婉婷委員和議。

106. **運輸署庾嘉嘉女士**回應表示根據署方於 2021 年 6 月 22 日向交運會發出的信件，城巴 20A 線的改道建議將於本年度第四季落實，署方會與新巴／城巴公司保持聯絡，以跟進 20A 線新路線的實行。

107. **新巴／城巴公司黃嘉俊先生**表示為配合 20A 號的路線改道，公司內部正進行車長訓練等預備工作。待運輸署批准有關的改道申請後便會盡快落實有關路線的改道安排，以方便乘客來往啟德及油尖旺區。

108. **李慧琼委員**表示由於運輸署提出的《2021-2022 年度巴士路線計劃》涉及取消部分路線或削減班次，而委員亦在早前的會議上對有關的安排表示關注。她雖會支持張景勛委員對城巴 20A 線的建議，但亦同時要求署方在落實《2021-2022 年度巴士路線計劃》的其他建議時先諮詢區議會的意見。

109. **副主席**要求署方提交落實《2021-2022 年度巴士路線計劃》的時間表。

110. **主席**請在席委員以記名舉手方式就通過議案進行表決，結果如下：

支持：9

楊永杰議員、何顯明議員、吳寶強議員、
梁婉婷議員、張景勛議員、潘國華議員、
李慧琼議員、林德成議員及左滙雄議員。

反對：0

棄權：1

何華漢議員

111. **主席**宣布議案獲通過。

下次會議日期

112. 主席宣布下次會議日期為 2021 年 11 月 11 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2021 年 10 月 27 日。

113. 主席在下午 5 時 05 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2021 年 11 月 11 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2021年11月