

九龍城區議會轄下
交通及運輸委員會
第二次會議記錄

日期： 2020 年 3 月 17 日(星期四)

時間： 下午 2 時 30 分

地點： 九龍紅磡庇利街 42 號

九龍城政府合署 7 樓 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席：	李軒朗議員	
副主席：	馮文韜議員	
議員：	黃永傑議員	
	黎廣偉議員	(於下午 2 時 35 分出席)
	周熙雯議員	
	潘國華議員, JP	(於下午 7 時 13 分離席)
	郭天立議員	(於下午 2 時 42 分出席)
	林德成議員	(於下午 8 時 40 分離席)
	任國棟議員	(於下午 2 時 39 分出席)
	麥瑞淇議員	
	蕭亮聲議員	
	何華漢議員	(於下午 4 時 32 分離席)
	曾健超議員	
	楊振宇議員	
	李慧琼議員, SBS, JP	(於下午 3 時 52 分離席)
	黃國桐議員	
	關家倫議員	
	馬希鵬議員	
	吳寶強議員, MH	(於下午 3 時 02 分出席)
		(於下午 8 時 40 分離席)
	何顯明議員, BBS, MH	(於下午 8 時 40 分離席)
	左滙雄議員, MH	(於下午 4 時 25 分離席)
	張景勛議員	(於下午 2 時 43 分出席)
		(於下午 8 時 40 分離席)
	楊永杰議員	(於下午 8 時 40 分離席)
	鄭葆賢議員	

缺席者： 梁婉婷議員

秘書： 邱泳雯女士

九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

列席者： 謝亦晴女士
庾嘉嘉女士
張浩霖先生
麥鼎佳先生
陸雅儀女士
鍾兆文先生
葉沃增先生
何志堅先生
布耀華先生

九龍城民政事務處助理專員
運輸署高級運輸主任/房屋計劃
運輸署運輸主任/九龍城
運輸署工程師(紅磡)
運輸署工程師(九龍城)
路政署區域工程師(九龍城及九龍灣)
路政署區域工程師(紅磡)
香港警務處秀茂坪區交通隊主管
香港警務處九龍城區交通隊主管

應邀出席者：

議程二及 高天禮先生
三十三

香港鐵路有限公司助理公共關係經理(對外事務)

議程五、六 羅麗儀女士
、九至十七

香港警務處九龍城區行動主任

議程七 邱潔愉女士
黃震威先生

運輸署工程師房屋及策劃 2/九龍
香港警務處秀茂坪區行動主任

議程十八 梁鏡恩先生
至十九 翟嘉年先生

運輸署高級行政主任/駕駛考試 1
運輸署高級考牌主任

議程二十三 傅定康先生
至二十八 李萃傑先生
黃裕廷先生
譚浚熙先生
黃秀娟女士

運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)
九龍巴士(一九三三)有限公司經理(公共事務)
九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(策劃及發展)

黃漢中先生

城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
策劃及車務編排經理

尹慧嫻女士

城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
助理公眾事務經理

黃嘉俊先生

城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司
總策劃主任

議程二十九 謝建煌先生

運輸署總運輸主任/特別職務

*

*

*

交通及運輸委員會（下文簡稱「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，並表示如會議期間在座議員人數不足 13 位時，他會按會議常規的規定宣布休會。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。

新議事項

交通及運輸委員會成立工作小組及相關安排(文件第 01/20 號)

2. **秘書**介紹文件第 01/20 號。
3. **主席**表示由於現時會議室內只有 11 位議員在席，不足法定人數，指示秘書請委員盡快返回會議室。
4. **主席**表示會議室內在座議員已達法定人數，會議繼續進行。
5. **蕭亮聲議員**表示過往九龍城區均設立與「沙中線」及觀塘線延線相關的工作小組，亦可預見未來區內鐵路事宜的工作繁多，因此建議在交運會轄下設立有關鐵路事宜的工作小組。
6. **潘國華議員**表示區內旅遊巴情況雖然受疫情影響而有所舒緩，但疫情過後或會恢復，希望設立關注旅遊巴對區內的影響的工作小組。
7. **蕭亮聲議員**認同區內旅遊巴帶來的問題嚴重，並指出問題與旅遊業事宜有關聯，建議於九龍城區議會大會轄下設立相關的工作小組。
8. **黎廣偉議員**表示過往在關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組多次探討有關情況，但範圍只局限於旅遊巴的問題。然而，整個情況其實與旅遊業對社區的影響有關，因此他同意在大會轄下設立關注旅遊業對社區影響的工作小組。
9. **潘國華議員**表示大會轄下工作小組與交運會轄下工作小組討論的事項會有所不同。此外，他留意到是次會議討論事項多與違泊問

題有關，因此建議成立關注九龍城區違泊事宜工作小組。

10. **主席**表示已接獲三個成立交運會轄下工作小組的建議，包括鐵路事宜工作小組、關注旅遊巴問題工作小組及關注九龍城區違泊事宜工作小組。**主席**希望向**潘國華議員**和**蕭亮聲議員**查詢其建議的工作小組屬常設還是非常設工作小組，並就工作小組的細節作出討論和取得共識，以便處理。

11. **蕭亮聲議員**建議設定鐵路事宜工作小組為常設工作小組，因為即使「沙中線」開通後，居民仍會繼續關注鐵路的服務和質素。

12. **主席**向**蕭議員**確認此工作小組的涵蓋範圍並非只限於鐵路工程，而是涵蓋整個鐵路系統的相關事宜。他表示由於**潘國華議員**不在席，因此首先處理成立鐵路事宜工作小組的事宜。經諮詢後，他表示並無委員就成立常設的鐵路事宜工作小組提出異議，因此宣佈一致通過在交運會轄下成立常設的「鐵路事宜工作小組」。

13. **潘國華議員**建議設定九龍城區違泊事宜工作小組為常設工作小組。表示過往本會經常討論區內的違泊事宜，故希望探討政府政策或部門的相關措施有否不足，改善相關政策如增加泊車位和加強執法，以減少區內的違泊情況。

14. **主席**表示由於有委員建議在九龍城區議會轄下設立與整體旅遊業相關的工作小組，因此建議待區議會考慮是否成立有關工作小組後，交運會再跟進是否在交運會轄下設立有關旅遊巴問題的工作小組。

15. **何顯明議員**表示工作小組應設立於相關的委員會轄下而非九龍城區議會轄下，因此關於旅遊巴的工作小組應在交運會轄下成立。

16. **主席**指出根據《九龍城區議會會議常規》第 40 條(1)，區議會及每個委員會可在同一時間內在其轄下委出不多於三個“常設工作小組”，因此在區議會轄下亦可設立工作小組。此外，**主席**建議將**潘議員**建議的違泊事宜工作小組定名為「關注九龍城區違例泊車事宜工作小組」，並作為交運會的常設工作小組，詢問委員是否有異議。

17. **何顯明議員**表示不應只討論違泊事宜，應研究其原因，例如區內是否有車位不足的情況而引致違泊問題，因此建議工作小組名稱應

為「車位不足及違泊事宜工作小組」。

18. **楊永杰議員**詢問是否仍然會保留關注沙中線工作小組，表示早前已明確指出需要保留此工作小組的原因。此外，他指出無需等待區議會大會決定是否成立工作小組，因不論在區議會大會或交運會轄下成立的工作小組仍然是工作小組，既然委員沒有很大的反對意見，他建議繼續在交運會轄下成立有關的工作小組。

19. **主席**回覆指較早前委員會已通過成立鐵路事宜工作小組，雖然其詳細職權範圍有待首次工作小組會議商討，但由於「沙中線」屬鐵路事宜，因此亦涵蓋在工作小組之內。至於有關旅遊巴/旅遊業問題工作小組，有委員認為應在交運會轄下成立針對旅遊巴問題的工作小組，亦有相反意見認為應直接在區議會轄下成立有關整個旅遊業對社區帶來的影響的工作小組。故此他認為可以先待區議會作出考慮，交運會隨後再作出跟進，以免兩個工作小組的職權範圍重疊。此外，就**何顯明議員**提出的建議，**主席**建議修改有關違泊問題的工作小組的名稱為「關注九龍城區違例泊車及相關事宜工作小組」，並表示可將車位不足的問題包括在該工作小組的職權範圍內，詢問委員是否有異議。

20. **何顯明議員**指出旅遊巴並非只有旅遊業界人士使用，使用者包括學校巴士及公司僱員車，因此應全盤考慮，而不應只集中在旅遊業方面處理。

21. **潘國華議員**建議將「鐵路事宜工作小組」的名稱改為「關注九龍城區鐵路事宜工作小組」。

22. **黎廣偉議員**表示過往在關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組上討論的絕大部分討論均源於接載旅客的旅遊巴帶來的影響，因此贊成在與旅遊業相關的工作小組中一併商討旅遊巴問題，該小組亦可討論旅行團帶來的整體性影響，包括佔用行人路和引致環境衛生的問題。至於有關學童和其他旅遊巴使用者的問題則可於交運會上探討。

23. **主席**表示會議較早前已通過成立鐵路事宜工作小組，**潘國華議員**的建議可於該工作小組商討職權範圍的時候再作決定。他表示由於未有收到委員就違泊事宜工作小組提出異議，因此宣佈通過成立「關注九龍城區違例泊車及相關事宜工作小組」作為交運會的常設工作小組。由於委員就成立關於旅遊巴或旅遊業的工作小組持不同意見，主

席詢問委員是否需要就此事進行表決，或待大會先行討論是否成立相關工作小組後再作跟進。他又提醒每個委員會可成立最多三個工作小組，如委員會認為有需要，可待日後再成立有關工作小組。

24. **何顯明議員**表示如根據**黎廣偉議員**的說法，未來有機會出現兩個工作小組，分別在區議會轄下，商討關於旅遊業和旅遊巴的影響，和設在交運會轄下，商討關於學校巴士和員工巴士等問題，詢問是否有需要設立兩個工作小組。

25. **黎廣偉議員**澄清他並未建議在區議會及交運會轄下均設立與區內旅遊巴問題有關的工作小組，他只是建議如何**顯明議員**擔心區議會轄下與旅遊業相關的工作小組未能涵蓋其他旅遊巴使用者帶來的問題，可於交運會會議上商討。

26. **何顯明議員**回應指現時正是在交運會上討論在本會轄下設立與旅遊巴有關的工作小組事宜，如最後交運會否決成立有關工作小組，即**黎廣偉議員**的說法並不成立，亦即往後不會在交運會內討論有關問題。

27. **任國棟議員**希望**何顯明議員**不要將說話強加於其他議員身上，剛才並沒有議員提出“否決”二字，**黎廣偉議員**表達的意見亦非常清晰。

28. **主席**認為既然有議員表示將會在區議會大會上提出設立關注區內旅遊業對社區影響的工作小組，建議待區議會討論有關事項後，交運會再作相應跟進。若**何顯明議員**堅持在交運會轄下設立關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組，委員會亦可就此付諸表決。

29. **蕭亮聲議員**指出上屆交運會設立「關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組」的目的主要是針對旅遊業界使用旅遊巴在區內引致的問題，要求向委員提供該工作小組的職權範圍以作參考。

30. **主席**表示該小組的職權範圍已顯示於螢光幕上供委員參考。

31. **何顯明議員**指出剛才成立「鐵路事宜工作小組」時，**主席**曾表示工作小組的職權範圍將於工作小組第一次會議時商討，現時卻請委員參考此工作小組的職權範圍，認為做法前後不對應，要求**主席**公正及統一做法，有關「關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組」的職權

範圍應該在工作小組第一次會議作出商討。

32. **鄭葆賢議員**指出**蕭亮聲議員**已清楚表示由於上屆交運會轄下設立的關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組職權範圍主要處理旅遊業界使用旅遊巴的問題，而現時正就是否保留及沿用有關工作小組作出商討，因此應向各委員展示有關職權範圍。至於其他旅遊巴使用者如學童校巴或廠車帶來的問題相信可於交運會中處理。

33. **楊永杰議員**認同**何顯明議員**的意見，認為**主席**的裁決須一致，不應就個別工作小組的事宜採取不同處理方式。他對於在大會或交運會轄下成立有關旅遊巴問題的工作小組並無意見，亦認為在大會或交運會下處理有關事情並無分別，大會轄下的工作小組並不是擁有更大權力或特別受到尊重，因此認為無需為此事爭拗，建議盡快在交運會轄下成立有關工作小組。

34. **任國棟議員**建議在區議會大會轄下設立關注旅遊巴問題的工作小組，以便在更廣闊的角度下探討旅遊巴衍生的問題。

35. **何顯明議員**認為既然已有委員提出在交運會轄下成立工作小組，便應先處理此事。假如委員會決定不成立工作小組，屆時再考慮將建議提交大會，而不應在本委員會中商討大會成立工作小組的事宜。

36. **麥瑞淇議員**同意其他議員的提議，認為在大會轄下設立關注旅遊業的工作小組能夠探討旅遊業除旅遊巴外所引申的其他問題。如在交運會和大會轄下分別設立關於旅遊巴和旅遊業的工作小組，有關職權範圍將會重疊，因此應先待大會商討是否成立有關旅遊業的工作小組，其後再在本會討論是否成立關注旅遊巴的工作小組。

37. **何顯明議員**提出規程問題，指出現正討論交通及運輸事宜，因此不應在此會議上討論成立關於旅遊業的工作小組的事宜。

38. **主席**認為**麥瑞淇議員**的發言關乎本會應否成立旅遊巴事宜的工作小組，其關注點為若大會轄下設立性質更為廣義的關注旅遊業問題工作小組，其職權範圍可能會與本會成立的關注旅遊巴事宜工作小組重疊，因此裁定**麥議員**的發言符合規程。

39. **馬希鵬議員**認為討論旅遊業的影響時將會連帶討論其對區內交通及運輸的影響，當中亦包括對行人路的影響、環境衛生問題及店舖不良銷售手法等問題，因此不應只是在交運會轄下工作小組商討有關事宜，應在大會轄下工作小組討論更為合適。

40. **黎廣偉議員**再次重申在大會和在交運會轄下成立工作小組的主要分別在於職權範圍涵蓋問題，如在大會轄下設立有關工作小組將會探討更多旅遊業在區內引致的問題，包括噪音和環境衛生問題等，職權範圍更廣。他向秘書查詢，若本次交運會通過成立旅遊巴問題工作小組後，區議會大會轄下再成立關於旅遊業的工作小組，而其職權範圍亦涵蓋旅遊巴的問題，屆時是否會取消交運會轄下的旅遊巴工作小組。

41. **秘書**表示在交運會轄下設立的旅遊巴問題工作小組主要討論與交通及運輸相關的事宜，如在區議會轄下成立工作小組則可能會涵蓋其他非交通相關的旅遊業問題。委員會轄下的常設工作小組並沒有就開會次數或會期設限，小組可視乎需要召開會議，如委員會認為工作小組的工作已告一段落，亦可由委員會決定是否需要結束工作小組的工作。

42. **楊永杰議員**對於在大會或交運會轄下成立此工作小組並無特別意見，但指出旅客的問題關乎交通方面的影響所佔比重最大，因此最適宜在交運會轄下討論。而過往亦會在工作小組內討論牽涉行人路和環境衛生的問題，並不認為在大會轄下成立工作小組才可涵蓋更多範圍。他不希望在討論此事上浪費時間，認為其他交通問題如沙中線或違泊問題也可以廣大討論範圍至涵蓋更廣的範疇，但其主要討論問題仍然是交通問題，因此他不希望其他議員以涵蓋範圍更廣為理由要求在大會轄下設立工作小組。

43. **何顯明議員**認為應該將旅遊巴改為私營巴士，有關工作小組是集中討論私營巴士對區內的交通影響，可涵蓋所有使用私營巴士的人士引致的問題。

44. **任國棟議員**希望秘書留意委員的發言次數，表示部分委員已多次發言，因是次會議已出現有關譴責主席的動議，不希望**主席**再被指控對委員的發言次數處理不劃一。此外，既然各委員對是否設立旅遊巴工作小組沒有共識，希望**主席**進行表決或安排續議，以免有委員超

時發言而影響其他議程。

45. **楊振宇議員**表示翻查上屆的旅遊巴工作小組討論文件中的第 05/18 號曾提及不單只旅遊巴的違泊問題，亦有關於內地旅行團配額問題，反映出當時的工作小組主席亦容許討論職權範圍以外的相關議題，認為各委員的爭拗並無意義，因此對於大會轄下或交運會轄下設立工作小組並無異議，除非現屆的工作小組主席嚴格按照職權範圍進行討論，否則可於交運會轄下設立有關工作小組，以免浪費時間。

46. **左滙雄議員**表示對有關工作小組設於大會或交運會轄下並無太大異議，惟指出近期受疫情及社會事件影響，相信未來一段時間香港旅遊業並不興旺，因此可考慮將工作小組名稱擴闊至包括區內違泊問題，或將兩個工作小組合併，他對此抱持開放態度。此外，他同意應節省時間，建議**主席**考慮就此事進行表決。

47. **主席**表示各委員就設立旅遊巴工作小組已充分表達意見，建議就保留及成立關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組進行表決。

48. 經表決後，**主席**宣佈大部分委員贊成於交運會轄下成立「關注旅遊巴在區內引致的問題工作小組」。他指示秘書處於會後發信邀請委員加入上述三個工作小組，並訂立首次會議的日期，由工作小組於首次會議選舉主席及訂明職權範圍。

（會後補註：秘書處已於 2020 年 4 月 14 日致函邀請委員加入交運會轄下三個工作小組。）

要求港鐵在黃埔站增設付費通道使用核准機(文件第 02/20 號)

強烈要求政府提供免費接駁何文田站或者黃埔站(文件第 03/20 號)

49. **楊永杰議員**表示文件第 26/20 號與文件第 02/20 號及第 03/20 號相關，建議合併討論。

50. **楊振宇議員**表示他在文件第 26/20 號提出三個討論事項，其中一項與文件第 02/20 號及第 03/20 號相關，他對於是否合併討論沒有異議，交由主席決定。

51. 主席表示由於文件第 26/20 號與巴士公司服務有關，而運輸署和巴士公司相關代表暫未到達，因此決定只將文件第 02/20 號及第 03/20 號合併討論。

52. 關家倫議員介紹文件第 02/20 號。

53. 楊永杰議員介紹文件第 03/20 號。

54. 何顯明議員表示較早前香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)站內設施和系統被破壞，查詢相關設施的修復情況，擔心對港鐵新增其他服務構成影響。

55. 香港鐵路有限公司助理公共關係經理高天禮先生回覆如下：

- (i) 就文件第 02/20 號，現時黃埔站內設有兩個不相連的大堂，對議員要求仿倣美孚站的安排，增設「付費通道使用核准機」以便利市民的想法表示理解；
- (ii) 美孚站為西鐵綫和荃灣綫的轉乘車站，該兩條鐵路綫的非付費區通道並非完全貫穿，因此公司早前在西鐵綫的付費區試行安裝兩部「付費通道使用核准機」，讓乘客以八達通拍卡後，便可於入閘後的 20 分鐘內免費經車站付費區大堂範圍，而無需涉足月台範圍的情況下，來往美孚站各個出入口；
- (iii) 港鐵公司考慮完善鐵路網絡內的設備及提升車站設施時，安全因素為主要考慮，例如車站整體人流以及如何在緊急情況下疏散乘客等方面提供適切安排，尤其是月台等地方。按目前觀察，黃埔站的出入口設施可配合乘客需要。港鐵一直致力研究，並會繼續留意現時「付費通道使用核准機」的使用情況及運作，亦繼續聆聽社區不同的意見；
- (iv) 有關文件第 3/20 號，港鐵屯馬綫一期於 2020 年 2 月 14 日通車，該新鐵路綫為馬鞍山綫的延伸以連接九龍東。於通車當日起至屯馬綫全綫通車時，港鐵會提供特別車費優惠，鼓勵更多乘客使用新鐵路綫；

- (v) 有關提供接駁巴士方面，港鐵會積極配合相關政府部門檢討如何與其他路面公共交通工具配合，以方便區內居民，現階段港鐵未有計劃提供接駁巴士服務。雖然如此，為更廣泛惠及屯馬綫一期未有服務的區域的居民，港鐵已聯同綠色小巴專線和專營巴士營辦商推出特別轉乘優惠。推廣期間，使用成人八達通的乘客於指定港鐵站轉乘 4 條綠色小巴線和 18 條專營巴士線可獲 1 元車費扣減，而使用其他八達通的乘客可獲 0.5 元車費扣減。同時，使用成人八達通的乘客在顯徑站和啟德站來往其他港鐵車站可獲 1 元車費扣減，而使用其他八達通的乘客可獲 0.5 元車費扣減。上述優惠將會提供至屯馬綫全綫通車為止；以及
- (vi) 工程團隊一直致力復修車站設備和留意各車站的情況。港鐵公司在加裝不同設備時，主要以安全因素為考慮，亦需要研究不同車站的人流佈局和設計環境等因素。

56. **李慧琼議員**對港鐵回覆不會考慮提供免費接駁巴士或其他接駁車服務予土瓜灣居民表示極度失望。港鐵如有做好「沙中綫」的監管工作，現時應已全綫通車，服務範圍亦可涵蓋土瓜灣居民。因此要求港鐵公平地考慮和因應延誤通車向未能享用鐵路服務的居民提供免費轉乘優惠或接駁巴士，讓居民能盡快接駁至鄰近的鐵路網絡，並要求港鐵再次考慮有關建議並解釋未能提供免費接駁巴士的原因。

57. **任國棟議員**表示不時有街坊向他查詢如何從德民街到達黃埔站 C 和 D 出口，顯然因為街坊出站時選錯出口而引致最後需要在地面返回車站另一邊出口，要求港鐵改善及加強站內月台的方向指示。

58. **楊永杰議員**表示港鐵提供的 1 元轉乘優惠似乎只是為吸引乘客的營商手法多於向受影響居民作出補償，認為政府和港鐵應承擔沙中綫監管不力的責任，考慮將優惠擴大至免費轉乘，表示即使提供免費轉乘優惠，港鐵仍有利可圖。

59. **何顯明議員**表示因港鐵疏忽引致屯馬綫全綫通車延期，為此向受影響居民提供免費接駁實屬責無旁貸。此外，認為部分專線小巴的轉乘優惠太少，要求港鐵劃一轉乘優惠的金額。

60. **鄭葆賢議員**表示曾於上屆區議會提出在黃埔站增設「付費通道使用核准機」，當時港鐵回覆指須先吸收美孚站的經驗再作考慮。她

理解黃埔站空間較為狹窄，港鐵或須在疏散人流方面多加考量，但仍須盡快解決乘客在使用服務上遇到的困難。又指出如果港鐵憂慮在安裝核准機後，引致乘客在站內逗留過長時間，港鐵可考慮縮短免費通過的時間。此外，黃埔站內的指示不清晰，A、B 出口大堂沒有站務員提供協助，乘客又須在出閘後方可查看地圖，屬安排漏洞，未能配合乘客需求。相信港鐵亦在乎乘客的乘車體驗，望港鐵再三考慮於黃埔站及其他大型車站加設「付費通道使用核准機」，並改善車站內地圖的擺放位置。

61. **港鐵公司高天禮先生回覆如下：**

- (i) 港鐵一向重視乘客的乘車體驗，感謝**關家倫議員**及**鄭葆賢議員**的理解，港鐵公司須小心考慮在黃埔站加設「付費通道使用核准機」後對車站及列車運作安全的影響。基於黃埔站獨特的結構，車站只能透過月台貫穿兩邊的不相連大堂，而月台等地方屬關鍵位置，港鐵須謹慎審視如何在不影響車站安全、人流安全及月台正常運作的前提下，了解試行加設「付費通道使用核准機」的可行性；
- (ii) 有關黃埔站 A 及 B 出口及地圖擺放的問題，會按實際情況向相關部門反映意見，以改善乘客的乘車體驗，並會在適當時候向相關議員解釋跟進情況；黃埔站各出入口位置相近，乘客可以使用地面通道，來往各出入口；以及
- (iii) 港鐵會竭盡全力完成屯馬綫餘下的工程，雖然公司現階段沒有計劃提供接駁車，但會將各委員對轉乘優惠的建議轉達給公司相關部門，公司希望設計更多不同車費優惠組合予乘客使用。

62. **李慧琼議員**要求運輸署督促港鐵再次考慮向土瓜灣區一帶居民提供免費接駁服務，並要求港鐵在考慮議員提出的轉乘優惠建議後，向相關議員作出回覆。

63. **運輸署高級運輸主任/房屋計劃庾嘉嘉女士**表示為配合屯馬線一期通車，港鐵已於 18 條專營巴士線及 4 條專營小巴線提供轉乘優惠，其中多條路線均途經何文田站及黃埔站。雖然有關優惠提供屬商業決定，但署方歡迎港鐵提供更多優惠予市民並會繼續與港鐵商討。

64. **李慧琼議員**重申要求運輸署督促港鐵，而非只是歡迎港鐵提供更多的優惠給市民，認為運輸署和港鐵有責任向居民作出補償，回應居民微小的要求。

65. **運輸署庾嘉嘉女士**表示會將意見轉達相關組別同事與港鐵作出跟進。

66. **港鐵公司高天禮先生**表示理解議員提出的要求並會將意見轉達給公司相關部門考慮。

67. **李慧琼議員**表示港鐵未有承諾在再次考慮有關建議後向提交文件的議員作出回覆，此舉毫無承擔。

68. **港鐵公司高天禮先生**表示會在考慮有關建議後再作回覆。

69. **潘國華議員**對港鐵及運輸署的回覆表示失望，擔心有關建議會不了了之，他希望港鐵考慮將有關轉乘優惠提高至 3 至 4 元，作為對受影響居民的補償。

70. **港鐵公司高天禮先生**回覆指會將意見轉交相關部門考慮，並會在回覆**李慧琼議員**的建議時一併回覆。

要求運輸署交代《運輸署心曲》事宜(文件第 04/20 號)

71. **馮文韜議員**介紹文件第 04/20 號。

72. **楊永杰議員**表示不介意歌曲有不同語言如廣東話、英語、潮州語等多個版本，但據他理解歌曲所用的語言亦需要配合旋律和歌詞，而歌曲能否達到宣傳之效不在於有多少個版本，而是在於它能否引起共鳴。

73. **運輸署庾嘉嘉女士**表示由於《運輸署心曲》是運輸署職員在二十多年前參加一個署內業餘作曲比賽的作品，創作時只有普通話版本，並由參賽者自資錄製，當中不涉及公帑。為讓公眾更了解署方的抱負、使命和信念，署方稍後會將《運輸署心曲》的歌詞翻譯成英文，供公眾閱覽。

74. **馮文韜議員**詢問運輸署是否每年均會舉辦業餘作曲比賽。既然有關歌曲已屬二十多年前的作品，部門會否考慮推出更新版本。

75. **運輸署庾嘉嘉女士**回覆有關比賽只是二十多年前的一次比賽，並非每年舉辦，而署方沒有考慮推出更新版本。

要求警方交代九龍城區內的重點打擊違例泊車的地點名單及執法行動詳情(文件第 05/20 號)

76. **馮文韜議員**介紹文件第 05/20 號。

77. **香港警務處九龍城區交通隊主管布耀華先生**表示警方會因應區內的交通情況包括上學日的校巴、過往經常在中午時段出現的旅遊巴和因大型基建而須作出的交通疏導及改道工程等，以先後緩急的次序作出適當的人手調配，因此未有重點打擊違例泊車的特定地點名單。

78. **馮文韜議員**希望警方與相關組別作出商討並製作重點打擊違例泊車的地點名單，以便議員掌握警方在區內須面對的交通黑點數目和了解警方是否面對人手不足或其他問題，以便商討和提出其他相應的建議。

79. **何顯明議員**表示最近收到大量車主和駕駛者投訴警方發出告票的次數頻繁。受多月前的社會運動及近期的疫情影響，大量商業車輛因沒有運作而長期佔用合法泊車位，車位不足導致私家車逼不得已在街道其他位置違泊，警方同時按照程序執法，令私家車車主怨氣甚深，要求警方執法時手下留情。此外，亦希望警方不要選擇性執法，他過往曾多次反映廣播道香港電台電視部對開經常有車輛違泊，但警方甚少發出告票，反之在街道其他位置違泊的車輛，警方則一日內發出 2 至 3 張告票，要求警方跟進。

80. **鄭葆賢議員**表示現時情況不單是違泊問題，更甚者有車輛在過路處停泊但卻未能聯絡到執法人員處理，影響居民出入。要求警方與相關部門商討如何加強執法和限制車輛數量，以改善情況。此外，現時難以尋求警方協助執法，曾經出現致電警方後仍沒有派員前往執法，或要求議員自行聯絡交通部跟進的情況。由於當時已屬深宵時份，交通部卻未必是 24 小時提供服務，無法即時解決問題。又指出警方書面回覆中提及的執法次數與現實情況不符，要求警方說明有關

情況。

81. **黃永傑議員**希望警方按照嚴重性及發出告票的次數製作重點打擊違例泊車的地點名單，並加入議員提供的違泊黑點，讓議員參與協調有關問題，亦符合警方的「3E」策略。

82. **黎廣偉議員**贊成請警方製作重點打擊違例泊車的地點名單，並指出警方過往的道路安全約章亦有旅遊巴違泊黑點，相信警方內部亦有就私家車和商用車製定重點留意的違泊黑點名單，他希望警方可以提供這些黑點名單，並可將議員提出的黑點加入名單之內。此外，查詢「3E」策略中的公眾參與的詳情，是否代表警方鼓勵市民主動作出舉報。

83. **麥瑞淇議員**希望警方交代重點打擊違例泊車的地點名單，以便議員得悉區內的違泊黑點，並向警方提供名單外的違泊黑點。此外，有關非法賽車問題主要於深宵時段出現，要求警方提供深夜時段的聯絡方法以便即時跟進。

84. **香港警務處布耀華先生**的回覆如下

- (i) 備悉議員要求警方製作重點打擊違例泊車的地點名單。現時九龍城警區正沿用分區形式進行執法行動，將一個警區分為細小分區，每一分區由一個專責小隊負責處理區內的交通問題，專隊會了解負責區域內的違泊問題的成因和所衍生的問題，從而作出適當安排。他會將議員的建議向管理層匯報，稍後會回覆議員；
- (ii) 警方亦有關注廣播道違泊的問題，不論固定或流動車輛均會採取相同的執法標準，但會備悉**何顯明議員**的意見，並會採取劃一的執法行動；以及
- (iii) 有關懷疑深宵非法賽車的舉報問題，事實上西九龍交通部亦會 24 小時運作，一般市民可致電任何一間警局舉報並提供詳細資料，同事在接獲投訴後會將個案轉介至交通部，以安排人手到場處理。

85. **任國棟議員**建議秘書處於會議後向各議員收集區內的違泊黑點名單，以轉交警方並與管理層商討，在往後的會議上匯報相關資料。

86. **黃國桐議員**認為警方將九龍城區劃分為細小分區如商業區和學校區以作相應處理的做法合情合理。他認為警方在違泊問題上有酌情權視乎情況進行執法，現時龍城區內的餐廳受疫情影響而十室九空，如警方酌情容許車主在用膳時將車輛停泊在餐廳外，相信餐廳的經營情況可稍有改善。他希望警方在執法時考慮所有情況而酌情執法，亦感激並希望警方能夠以合理的執法態度與市民共渡時艱。

87. **黎廣偉議員**再次查詢「3E」策略中的公眾參與的詳情，是否鼓勵市民主動作出舉報或有其他含意。

88. **香港警務處布耀華先生**多謝**黃議員**的認同和提議，表示在不阻礙交通的情況下，警方對商業車輛進行短時間的上落貨活動均會行使酌情權及作出適當的安排。回應**黎議員**的查詢，九龍城區過往一直沿用「3E」策略，當中的「Engagement 公眾參與」部分，警方舉例如與過往執行道路約章計劃相約，警方會與旅遊巴司機、旅遊巴公司負責人、商舖負責人以至旅遊業界人士進行商討，務求令他們在營商的同時負上社會責任，維持道路秩序。此外，警方亦曾因應紅磡區的殯儀車輛違泊問題與殯儀業界、駕駛者及相關人士舉行會議和商討改善方法。

89. **任國棟議員**要求警方回應有關議員向警方提供區內的違泊黑點的建議。

90. **香港警務處布耀華先生**表示警方歡迎有關建議，可作為警方打擊違泊問題的參考。

91. **主席**指示秘書處於會議後跟進收集議員違泊黑點建議的事宜。

(會後備註：秘書處已於 3 月 26 日向委員發出有關電郵，收集議員提供的區內違泊黑點資料。)

要求盡快遏止龍城區車輛違泊問題 避免居民續受交通擠塞及受響鉸噪音滋擾之苦(文件第 06/20 號)

92. 吳寶強議員介紹文件第 06/20 號。

93. 香港警務處布耀華先生表示有關賈炳達道與沙浦道交界位置屬黃大仙警區管轄範圍，儘管如此，九龍城區交通隊在執法時已獲授權可稍稍越過警區進行執法。由於黃大仙警區亦可能有就相關路段發出告票，因此現時未能就有關地點提供確實的票控數字，而只能在書面回覆中先行匯報整個龍城區的告票數字。此外，九龍城警區將於 4 月 6 日開始試行電子執法，以智能電話和隨身打印機，即時輸入資料和發出告票，以節省發出告票的時間和加快執法工作。

94. 運輸署工程師(九龍城)陸雅儀女士回覆指在接獲議員的意見後，現正研究在賈炳達道與沙浦道交界加設不准停車限制區的可行性。

有關啟德新區車位供應不足問題(文件第 07/20 號)

有關啟德新區違泊問題(文件第 08/20 號)

95. 張景勛議員介紹文件第 07/20 號及第 08/20 號。

96. 何華漢議員關注近期啟德新區一帶包括沐虹街、沐翠街、沐安街、沐寧街、沐朗街和承啟道的違泊問題十分嚴重，甚至有車輛停泊在行人路上，希望相關部門積極改善。他並提出以下意見和建議：

- (i) 認為警方近期打擊區內違泊問題力度不足，雖有媒體報導警方於一星期內在個別區域發出過萬張告票，但他卻未見警方在啟德區內加強執法。理解警方人手不足，建議將啟德區納入試行電子執法先導計劃，以加快發出告票的時間；
- (ii) 要求運輸署重新研究在違泊黑點的道路加裝鐵欄，以免車輛越過花槽，對行人構成危險；
- (iii) 要求運輸署尋覓臨時用地以增設臨時停車場，和積極研究以收費形式於晚間時段開放政府物業如工貿大廈和機電

工程署物業予居民停泊車輛，以協助改善違泊問題和增加政府收入，達至雙贏；以及

- (iv) 要求在 1J3 用地、體育園、稅務大樓和未來的賣地合約條款中加入興建一定數量的泊車位，以增加啟德區的车位。

97. **運輸署工程師房屋及策劃 2/九龍邱潔愉女士**表示明白議員的關注，她亦曾到啟德新區視察，理解區內違泊情況。運輸署現時亦有實行短期和長期的措施以改善有關問題，署方一直與九龍東地政處保持緊密溝通，現時，宋皇臺道已有一幅用地用作臨時公眾停車場。另一方面，按照「一地多用」的原則，運輸署正與相關部門初步探討在承啟道一幅「政府、機構或社區設施」發展用地加設地下公眾停車場的可行性。至於 1B3 和 1B4 等用地，如技術上許可，運輸署支持地政處將有關用地用作臨時公眾停車場。此外，運輸署較早前亦曾就加裝鐵欄的事宜與何華漢議員進行實地視察，署方會考慮有關建議並於合適時間進行諮詢。至於開放其他政府物業的泊車位予公眾使用的建議，則需由其他相關部門再作考慮。

98. **香港警務處秀茂坪區交通隊主管何志堅先生**回覆指啟德新區屬秀茂坪警區其中一個打擊的違泊黑點，過往警方曾放置路牌和雪糕筒，並曾嚴厲打擊違例泊車和進行拖車，警方會繼續加強執法及作出檢控。至於使用電子儀器執法方面，有關工作需按部就班地進行，暫時該警區尚未實行電子執法，但相信有關計劃將會逐步擴展至該警區實行，屆時希望可改善有關情況。

99. **何華漢議員**希望秘書處將開放政府物業的泊車位予公眾使用的建議轉交相關政府部門跟進。

100. **張景勛議員**補充指除了違泊問題外，區內亦有不少交通違例的情況，例如有居民反映經常有電單車駛過啟朗苑至啟晴邨一段行人通道，希望警方留意。同時，個別違泊車輛會將車輛停泊在行人路上，導致附近的花草樹木受損，需要相關政府部門善後及跟進，並希望警方加強執法，並希望相關政府部門研究各種合適的方法，以解決區內的違泊問題。

101. **香港警務處何志堅先生**備悉張議員的意見並會留意有關情況。

要求擴闊必嘉街、明安街黃色方格 改善上址非法違泊問題 (第 09/20 號)

要求改善大沽街、寶其利街路面和擴闊黃色方格 以便改善上址非法違泊問題 (第 10/20 號)

要求警方交代紅磡大環道過去半年的檢控數字及執法行動詳情(第 11/20 號)

102. 任國棟議員介紹文件第 09/20 號及第 10/20 號。

103. 周熙雯議員介紹文件第 11/20 號。

104. 香港警務處布耀華先生表示知悉大環道違泊問題嚴重，澄清於謝瑞麟店舖附近的一半行人路屬私家街道，而鋪有地磚的位置則屬公共地方，如有關車輛未有阻塞交通，警方不能在私家街道上執法；但若車輛違泊在行人路或相關路邊，例如通往民裕街和民樂街的梯級位置，而對行人構成危險，警方在接獲投訴或在巡邏時發現有關情況，定必會進行票控。警方備悉議員的關注，稍後會與運輸署研究改善方法。

105. 運輸署工程師(紅磡)麥鼎佳先生就文件第 09/20 號和第 10/20 號的綜合回覆如下：

- (i) 根據道路交通條例，黃色方格一般設置在道路的交界處，當車輛駛至黃格處，應於黃格前停下，待前方車輛暢通後才可繼續前進，作用是避免車輛停留阻礙交界處，造成道路阻塞。因此，以設立黃格方式打擊車輛違泊問題並非現時設置黃格的目的；
- (ii) 再者，若延長黃格範圍，駕駛者待前方道路暢通後才可繼續前進，減慢交通流量，或前方車輛未駛離黃格，但後方駕駛者並未知悉黃格範圍延長而進入黃格內，將會觸犯法例；以及
- (iii) 運輸署已在必嘉街與明安街及大沽街與寶其利街路口設置不准停車限制區，署方將會檢視上述位置的不准停車限制區的時間及範圍是否需要擴大，以防止車輛在該處違泊。

106. 路政署區域工程師(紅磡)葉沃增先生回應文件第 10/20 號，指署方一直留意區內公共道路及附屬道路設施的情況，現正考慮在大沽街與寶其利街交界進行恆固的維修，惟因水務署近日在鄰近寶其利街路段進行水務設施改善工程，因此署方暫時未能開展有關工程。根據資料，水務署的工程預計於本年年底完成，署方會適時與相關部門商討臨時交通安排，並於水務署工程完成後盡快進行有關的道路恆固維修工程。署方會繼續密切留意相關路面的情況，如發現路面損毀或路面不平的情況，將會適時作出臨時修補。

107. 任國棟議員的意見如下：

- (i) 要求路政署留意文件第 10/20 號的圖片，右上角所顯示的過路處因過往工程引致顏色有所不同，由於該路段經常有大型巴士駛經，而有關路段現時已出現明顯凹凸不平的情況，希望路政署派員進行實地視察，按需要作出臨時的改善維修工程；以及
- (ii) 對運輸署所述的黃格使用方式表示理解，但亦希望部門就警方的票控數字和居民所見的違泊情況有所回應。就文件 10/20 號的圖片中可見，即使早上時段亦有貨車於上述地點違泊，阻礙大型公共巴士在該位置轉彎，巴士公司亦發現有關問題，以致在上述地點的兩邊行人路掛上臨時膠牌，惟這樣亦未能改善有關情況。必嘉街亦出現相同情況，違泊車輛阻礙專線小巴。因此他希望警方將上述地點納入重點打擊違泊黑點名單內，同時亦要求運輸署在道路設計上提出改善措施。

108. 林德成議員表示過往曾多次向運輸署和警方反映上址及其周邊街道包括大沽街、孖庶街、觀音街和必嘉街一帶的違例泊車問題，但無奈運輸署過去一直未有採取有效的改善措施，令交通擠塞及違泊問題一直持續。要求運輸署增加指示牌和考慮在轉角處設置雙黃線或上落客禁區，因上述地點經常有大型旅遊巴、貨車和私家車長期停泊，導致道路交通擠塞，途經的車輛經常發出響號，對附近的居民造成滋擾。要求運輸署就居民安全和交通阻塞的問題提出具體方案，並要求警方將上述地點納入為交通黑點。此外，他亦多次向路政署反映大沽街路面凹凸不平的情況，路政署過往只會就個別位置作出小修小補，要求路政署在相關路段進行全面重鋪工程，並仔細檢視相關工作和考慮改善重鋪路面的物料，以免問題不斷重覆。

109. **周熙雯議員**表示大環道屬私家道路一段的擁有者最近已於通往民裕街和民樂街梯級前的鐵欄上加設鐵鏈，避免車輛停泊，因此該處的阻礙情況相對較輕。惟該道路近紅磡邨一段的行車路雖已設有 24 小時不准停車限制區，但仍然有大量車輛違例泊車，阻礙居民出入。雖然警方表示不會對私家街道旁停泊而未有阻礙交通的車輛進行執法，但希望警方同時就居民出入該路段時是否安全而作出考量。不少長者和兒童均會出入該道路，車輛在該處停泊會阻礙行人視線，有機會引致意外發生。

110. **運輸署麥鼎佳先生**表示署方知悉大沽街和寶其利街交界處不時有商用車輛違例停泊以進行上落貨活動，署方將會檢視現行的不准停車限制區的時段是否合適，不排除會在該處加強限制。署方已就寶威大廈對面的路旁加設 24 小時不准停車限制區發出施工紙。同樣地，為處理該路段的交通流量問題，運輸署會考慮加設 24 小時不准停車限制區，並會一併檢視林議員提出的路段。

111. **路政署葉沃增先生**表示將會與道路維修部檢視大沽街和寶其利街的路面情況，如有需要將會即時進行臨時修補。

112. **香港警務處布耀華先生**認同任議員對大沽街違泊問題的觀察，認為大型巴士在該違泊路段轉向時容易構成危險。警方將會沿用一貫做法，在不構成阻礙的情況下，警方會容許短暫的上落貨活動，但對於在轉彎位置違泊的車輛，警方必定會嚴厲執法，過往亦曾將阻礙有關地段的車輛拖走。而有關大環道私家路段的執法問題，警方過往曾於上述地點進行檢控，但最後因法庭的判決需要撤銷檢控，因此需要考慮私家路段、車輛與路面相稱性和行人使用度。警方曾與大廈的管業處反映有關問題，管業處因應警方的建議進行放置指示牌和圍上鐵鏈等跟進工作。據警方觀察，近紅磡邨一邊的違泊情況近期稍有增加，原因可能是疫情下較多人被安排在家辦公有關，警方承諾未來會密切監察有關位置的違泊情況。

113. **任國棟議員**希望警方在運輸署未有作出改善前加強執法，以回應居民的訴求。他亦希望運輸署除了在寶威大廈對面的道路加設 24 小時不准停車限制區外，在靠近寶威大廈的位置亦同樣加設 24 小時不准停車限制區。他表示部分駕駛者為遷就欄杆位置而將車輛停泊在較出位置，導致行車道路更加狹窄，延長黃格範圍可令車輛於黃格前等候，減少阻塞情況，因此他希望運輸署再次考慮有關建議。

114. 運輸署麥鼎佳先生備悉議員的意見，會考慮於上述路口加設合適的交通措施，以打擊違泊問題。

強烈要求打擊違例泊車問題(第 12/20 號)

要求加強警力打擊木廠街、馬頭角道及北帝街違例泊車(第 13/20 號)

要求嚴厲打擊土瓜灣區內違例泊車人士(第 14/20 號)

115. 楊永杰議員介紹文件第 12/20 號。

116. 楊振宇議員介紹文件第 13/20 號。

117. 馬希鵬議員介紹文件第 14/20 號。

118. 主席特別指出土瓜灣區內三個地點的違泊問題，希望部門跟進，包括庇利街往海邊方向、浙江街近高山道一段(尤其是午膳和晚膳時間)，以及土瓜灣道至馬頭圍道北行線、石塘街至榮光街近漆馬大廈及三角公園一段，上述三個地點的違泊問題非常嚴重。由於庇利街和馬頭圍道均有專營巴士線行駛，違泊車輛阻礙巴士上落客。他過往曾去信運輸署，要求研究合適措施改善 A23 號機場巴士在庇利街的中途站，因現時每當有車輛違泊時，巴士被迫停泊在中線上落客，對攜帶大型行李的乘客構成危險。他要求警方優先處理會影響專營巴士線和公共交通服務的違泊黑點。

119. 香港警務處布耀華先生回覆如下：

- (i) 高山道和浙江街一帶的電單車泊位經常被駕駛學校或電單車公司佔用，過往警方曾與相關持份者溝通，並作出警告，要求持份者將要出租或銷售的車輛放回店舖內，當時情況有所改善，但最近因人手調配問題未能繼續相關工作，警方稍後將會繼續與持份者保持良好溝通，將泊位釋放予公眾使用；
- (ii) 警方現時一直有持續進行「旋風式」告票行動，除區交通隊外，亦會與每個區份的巡邏小隊安排適當人手到因違泊造成阻塞的街道作全面檢控，希望讓市民知道警方會持續執法；

- (iii) 警方對於土瓜灣區街道的執法方向一致，會優先處理對主要幹道造成交通阻塞的違例泊車，而對道路使用者構成危險的情況亦會作出跟進；
- (iv) 至於浙江街和高山道至街市路段一向有交通督導員進行票控工作，但他沒有收到關於交通督導員會在街市位置調頭的報告或資料，會向相關同事了解情況後再作跟進；
- (v) 警方與運輸署亦曾視察新碼頭街入口處的情況，發現當快線有違泊情況時，會阻礙巴士轉入街道，因此警方現正考慮在該處加設路牌，及於未來進行交通行動的日子，在上述地點進行拖車行動；以及
- (vi) 警方曾到長寧街進行實地視察，不同的車房似有共識保留一條行車線予一般車輛使用，警方在未有接到投訴的情況下甚少巡邏該處，但當接到投訴後，會在整條街道進行票控工作或驅趕車輛至合適的停泊地點。警方未來會繼續與相關持份者溝通，向他們反映居民的考慮和關注，希望從源頭改善違泊問題。

120. 運輸署麥鼎佳先生回覆如下：

- (i) 土瓜灣區內的主要幹道違例泊車問題的確十分嚴重，因此運輸署於不同的位置均設有不同程度的不准停車限制區，限制區內上落客貨或停留的活動；
- (ii) 較早前已收到翔龍灣業主委員會對新碼頭街違泊問題反映的意見，運輸署已主動聯絡該委員會主席，知悉委員會的關注亦即馬議員提及的情況，因此署方計劃在上述地點增加 24 小時不准停車限制區，禁止車輛在該轉彎位停泊，從而保持道路暢通；
- (iii) 留意到九龍城道同興花園對出比較接近街市和舊式工業大廈，因此會有不同類型的貨車於路旁進行上落貨活動，署方備悉議員的意見，並會研究是否實施限制區或增設停泊設施，務求為橫過馬路的市民提供良好的視線；
- (iv) 運輸署不時收到有關馬頭角道違泊問題的投訴，上址現時

已設立不准停車限制區，署方會就有關投訴研究擴大不准停車限制區的合適性；

- (v) 至於庇利街的違泊問題，署方亦留意到該位置的違泊車輛會阻礙機場巴士上落客，並已經與相關組別同事溝通和研究增設合適的交通措施，例如在該處劃上只准巴士停泊的道路標誌；以及
- (vi) 由於土瓜灣道至馬頭圍道一段屬貫通土瓜灣區和紅磡區的主要幹道，因此署方已於上述地方加設不同程度的不准停車限制區，署方會就該處的違例泊車問題再次進行實地視察，檢視現有的道路設施，例如不准停車限制區的涵蓋範圍是否足夠，如有不足，會研究加強相關措施。

121. **楊振宇議員**補充指馬頭角道近北帝街位置的兩個巴士站於早上及黃昏繁忙時段長期出現交通擠塞，另外木廠街近傲雲峰的巴士站亦有相同情況，希望警方重點加強處理上述地點的違泊問題。

122. **楊永杰議員**希望警方針對文件內提及的地點進行打擊違泊的行動，包括高山道、浙江街和靠背壟道，又指出靠背壟道與落山道交界過路處經常出現違泊情況，阻礙行人過路的視線，容易出現意外，希望警方多加關注。

123. **香港警務處布耀華先生**備悉楊永杰議員的意見，將會責成紅磡分區的同事與區交通隊同事一同處理有關情況。此外，警方觀察到馬頭角道欣榮花園對出的巴士站前方約 50 米距離內設有容許短暫上落客貨的路旁停車處，有關阻塞交通的問題源於個別車輛上落貨時間過長，警方將會責成九龍城分區同事關注有關路段。而木廠街傲雲峰對出附近因設有回收店舖和車房，有機會違泊和造成交通阻塞，警方備悉議員的意見，亦會責成九龍城分區同事與區交通隊一同處理相關問題。

124. **楊振宇議員**補充指他觀察到馬頭角道欣榮花園對出巴士站前方容許短暫上落貨的區域，一般車輛都只作短暫停留，反而對面行車線經常有車輛違泊，阻礙巴士停泊，而木廠街除了回收店和車房外，亦有其他人士違泊，希望警方留意。

125. **黎廣偉議員**要求警方於會議後提供文件第 14/20 號提及的 7 個違泊黑點自 2019 年 1 月至現時的每月執法及發出告票數目。

126. **香港警務處布耀華先生**回覆指有關地點屬九龍城分區及紅磡分區交界處，將會責成相關交通隊處理。警方將於會議後與黎廣偉議員聯絡並提供 2019 年 1 月至 2020 年 2 月，該 7 個地點的每月票控數字。

127. **主席**表示相信其他議員亦非常關心有關地點的每月執法及發出告票的數據，希望警方將有關資料提供予秘書處以便傳閱給所有委員。

要求警方交代何文田區內的重點打擊違例泊車的地點的執法詳情(第 15/20 號)

關注迦密村街、孝民街及忠孝街路段違例泊車問題越趨嚴重(第 16/20 號)

要求警方就忠孝街違泊情況加強執法(第 17/20 號)

128. **馮文韜議員**介紹文件第 15/20 號。

129. **張景勛議員**介紹文件第 16/20 號。

130. **麥瑞淇議員**介紹文件第 17/20 號。

131. **香港警務處布耀華先生**回覆如下：

- (i) 認同忠孝街、迦密村街和孝民街的違泊問題嚴重，過往主要於早上上學及上興趣班時段，在愛民邨商場附近出現違泊情況，雖然最近家長接送車的數量減少，但在該處通宵停泊的車輛數量卻有所增加。針對此問題，警方已於 2 月中旬開始持續於不同時段包括黃昏後至翌日早上的繁忙時間在上述路段進行檢控工作，務求改變車主不負責任的心態；
- (ii) 有關上述街道的每月檢控數字，警方將於會議後向秘書處提供有關數據，以便傳閱給議員；

- (iii) 過往警方一直在何文田區包括常樂街、常富街、亞皆老街和窩打老道一帶打擊違例泊車活動，警方未來亦會保持有關執法行動；以及
- (iv) 備悉愛民邨牧愛街的交通情況，將會責成紅磡分區的同事關注該路段。

132. **運輸署麥鼎佳先生**回覆如下：

- (i) 署方於忠孝街近愛民商場對出路段設有不同的過路處，亦在過路處的上游及下游設置 24 小時不准停車限制區，防止車輛在上址停泊而阻礙行人過路和引致交通安全問題；
- (ii) 署方亦於上址某些路段設有停車灣，讓有需要的車輛進行上落客。為顧及家長接送子女上學和參與興趣班，相關不准停車限制區並未有覆蓋整個忠孝街路段，但強調署方只容許車輛作短暫上落客活動而非停泊，因此署方會檢視忠孝街的不准停車限制區範圍及市民的使用情況，如有違法行為，署方將會考慮加強相關措施；
- (iii) 迦密村街和孝民街一帶現時亦設有不同的不准停車限制區，就議員建議延長上述路段的不准停車限制區，署方亦正一籃子地考慮因應違泊問題加強區內不同位置的不准停車限制區，特別是影響交通流量和交通安全的位置，會盡快實行相關加強措施；以及
- (iv) 有關孝民街加設停車咪錶的建議，現時孝民街和忠義街設有 17 個咪錶停泊位，孝民街何文田公園亦設有 24 小時地下停車場，提供 50 個泊車位。因此署方認為現階段臨時泊車位已足夠，但仍會繼續檢視現有泊車位的使用情況，如有需要會考慮加設咪錶位的可行性。

133. **黃永傑議員**表示曾有九巴車輛在常富街迴旋處對出位置受違泊車輛阻礙導致未能通過而需要即時報警處理，九巴已於附近的欄杆張貼標示提醒其他車輛不可於上述地點停泊，以免阻塞交通，他詢問警方有否相應措施跟進此問題。

134. **馮文韜議員**向警方確認是否可提供上述地點的每月違例泊車檢控數字。

135. **香港警務處布耀華先生**回覆指根據過往觀察，常富街迴旋處於上下課時間較常出現違泊情況，未來將會安排人手了解該位置的違泊形式，例如屬通宵停泊或其他，並因應不同形式的停泊作出相應行動。此外，回應馮議員的要求，警方會就文件第 15/20 號所提及的六個違泊地點提供過去 14 個月的每月檢控數字，並交由秘書處發放給議員。

優化天光道及常盛街交通設計，紓緩交通擠塞壓力(第 18/20 號)
要求運輸署加強打擊違例學車的角色 引入扣分制度(第 19/20 號)

136. **楊永杰議員**介紹文件第 18/20 號。

137. **馮文韜議員**介紹文件第 19/20 號。

138. **運輸署陸雅儀女士**表示署方一直有觀察馬頭圍道和天光道交界處行人過路燈的設定和運作情況。據觀察所得，該位置的交通頗為繁忙，間中有塞車情況，如將行車時間的綠燈延長，會導致行人等候時間過長，對行人造成不便；相反如將行人過路的綠燈時間延長則會令車輛等候時間過久，加重交通擠塞的問題，因此現時的設定已平衡各方的需要，但署方將會檢討有否其他可行空間，以調整上述路口的交通情況。

139. **運輸署高級行政主任/駕駛考試 1 梁鏡恩先生**回覆指署方已於天光道增加禁止學車時段，如常康街及敬德街全日不准學車，而石鼓街及嘉齡道於早上 7 時半至晚上 7 時半禁止學車(星期日及公眾假期除外)。有關搬遷考試中心的問題，署方一直致力在全港物色合適的地方設立考試中心，但暫未成功，而何文田的三個駕駛考試中心是使用量高又受考生歡迎的考試場地，因此非常重要。在未覓得合適的替代用地前，暫時仍需繼續在何文田區內進行駕駛考試活動，為全港有需要人士提供駕駛考試服務。

140. **楊永杰議員**理解部門所述馬頭圍道天光道交界行人過路處調整燈號可能帶來的影響，但指出該過路處於上下課時段站滿學生等候過路，部分學生需要站到馬路上，而該處的行人綠燈時間非常短促，不少學生需要奔跑過馬路，認為部門需要正視和處理此問題。此外，

重申何文田常盛街一帶現時住宅林立，大量住客車輛出入，經常造成交通阻塞，因此現時已極度不適合用作學習駕駛的路段和駕駛考試中心，要求盡快遷移該考試中心並考慮在建築物內進行駕駛考試，或改以模擬方式考試。此問題過往幾屆議會已經常提出，希望部門認真考慮解決方法。

141. **何顯明議員**回應馬頭圍道天光道的交通問題，指出早前因「沙中線」工程將農圃道的行車線改為相反方向行駛，令車輛於馬頭圍道亦不能左轉入天光道，而需行駛較長距離至美善同道才能轉入天光道，要求運輸署考慮開放天光道左轉，否則車輛需要繞遠路才能到達常盛街。

142. **馮文韜議員**表示運輸署未有回應有關違例學車引入扣分制的建議，即使運輸署將常康街及敬德街納入全日不准學車區域，依然經常有電單車駕駛者於該路段學習駕駛而並未被檢控。詢問運輸署作為管理學車事宜的部門，有何現行措施規管違規學車的行為。

143. **運輸署陸雅儀女士**備悉議員就馬頭圍道及天光道交界行人過路情況的建議，並會研究有何可行措施以改善該位置的交通情況。此外，數年前農圃道因「沙中線」工程將行車線改為相反方向行駛，以減輕天光道的車流量，待「沙中線」工程完成後，農圃道應會回復原先的交通狀況。

144. **運輸署梁鏡恩先生**備悉楊議員的意見，但表示目前駕駛考試須按現行法例要求作出評核，如更改為模擬考試，須修改法例和研究此安排在駕駛安全上的合適性。參考其他海外國家的經驗，未有海外先進國家會單以模擬駕駛方式考核考生的駕駛能力。況且香港地窄車多，駕駛者對路面的即時應變能力非常重要。署方需要小心衡量模擬考核的結果能否反映實際情況和達到安全駕駛的標準。此外，現時對於駕駛者的扣分制度按照現行法律基礎制定，實踐時亦須配合執法權，目前主要由警方負責執法，即使引入扣分制亦需要解決執法人手和訂立執法機制的問題，因此需要深入研究其可行性。現時署方會繼續與警方保持密切聯繫，採取聯合行動以打擊違例學車的活動。

145. **何顯明議員**表示上屆區議會已經要求將駕駛考試中心遷移至偏遠或郊區位置，而據悉消防處及警方有專屬的駕駛中心進行模擬駕駛測試，要求運輸署考慮參考有關做法。他要求運輸署就研究遷移駕駛考試中心每年提交研究報告。

146. 楊永杰議員同意何議員的意見，要求運輸署就研究遷移駕駛考試中心每年提交報告，並要求考慮修改法例以允許使用模擬駕駛方式考試。他認為所有的道路情況均可以模擬方式呈現，不認為會有模擬不到的情境，希望運輸署認真研究和考慮以模擬方式考試和設立專屬的駕駛考試中心。

147. 運輸署梁鏡恩先生備悉議員的意見並會研究建議的可行性。

要求在紅磡南道紅鸞道增設行人過路處(第 20/20 號)

要求改善船澳街、德民街行人過路處 (第 21/20 號)

148. 鄭葆賢議員介紹文件第 20/20 號。

149. 任國棟議員介紹文件第 21/20 號。

150. 運輸署麥鼎佳先生回覆如下：

- (i) 署方曾就紅磡南道及紅鸞道增設行人過路處的建議進行數次實地視察，並於去年在上述位置的行人天橋進行早上繁忙時段人流統計，他本人亦有就現時的交通情況進行觀察；
- (ii) 現時市民如需要橫過紅磡南道或紅鸞道需使用有關行人天橋，如要行人天橋附近加設行人過路處，需考慮交通安全的問題，由於建議位置屬於紅鸞道北行方向的轉彎處，而紅鸞道南行方向為由下而上的隧道出口，涉及轉彎的弧度和隧道出口坡度的問題，有機會阻礙駕駛者及行人視線。此外，亦須考慮上述地點加設行人過路處後對交通流量的影響及因現時的天橋屬於分層過路處，該設施於交通角度屬最安全的行人過路設施，如增設路面的行人過路處，需考慮會否令行人天橋的使用率大幅減少，造成浪費；
- (iii) 知悉路政署計劃在有關天橋加設升降機，因此需審慎研究加設行人過路處的建議；
- (iv) 知悉相關行人天橋除了讓市民橫過紅鸞道及紅磡南道外，亦有連接附近屋苑的作用，因此運輸署會再進行行人

流量及流向的統計，以觀察會否因增加行人過路處而令天橋的使用量減少。稍後亦會在現有的交界處進行車流統計，以估算加設行人過路處後會否對現有路口的容量車造成影響；

- (v) 回應文件 21/20 號，署方於去年 9 月已接獲要求改善船澳街及德民街行人過路燈的等候時間的建議，現時船澳街及德民街交界的行人過路燈距離為 13 米，行人橫過需時大約 11 秒，於接獲建議前該燈號的綠色行人燈號連閃動時間為不少於 21 秒，而於接獲建議後已經作出調節，於橫過德民街行人過路處的燈號由 25 秒延長至 32 秒及由 21 秒延長至 28 秒，換言之行人過路時間增加了 30%，以舒緩上述繁忙路段的情況和提供更多時間讓行人橫過馬路；以及

- (vi) 有關交通燈遷移的建議牽涉擴闊行人路及調查地下管線會否造成阻礙，運輸署會就上述建議作出研究。

151. **鄭葆賢議員**歡迎運輸署就增設行人過路處的建議進行流向評估，但不認同增設升降機的建議，因據她了解，興建升降機需要拆卸鄰近黃埔花園的一段行人天橋斜道，而且興建時間需時數年，市民須利用替代路線繞道而行，對道路使用者而言非常不便。她認為運輸署不應為了避免浪費現有設施而要求市民浪費時間繞道而行，亦不應在道路安全的問題上只是考慮把行人分隔開和避免行人使用地面設施。

152. **任國棟議員**感謝運輸署早前對德民街行人過路燈作出的改善，但澄清是次文件的主要目的是希望改善船澳街的行人過路處，因市民會途經上述位置到達鄰近的紅磡街市，而家維邨居民亦會途徑該過路處通往黃埔站，因此該過路處非常繁忙，希望運輸署研究船澳街靠近德民街的路段有沒有地下設施造成阻礙，以考慮將有關交通燈往德民街方向遷移，從而舒緩和擴闊等候過路的空間。

153. **運輸署麥鼎佳先生**表示會繼續進行紅磡南道及紅鸞道行人天橋的行人流量和流向統計，以了解加設行人過路處後對行人天橋的影響。此外，澄清於船澳街和德民街四個行人過路處均有作出綠色行人燈號時間的調整，船澳街近市政大廈的行人過路處由 25 秒延長至 32 秒、而船澳街近寶其利街的行人過路處則由 21 秒延長至 28 秒。署方備悉議員的意見，稍後會於下午繁忙時間在該處進行人流統計。惟他

希望議員能夠耐心等待，因現時受疫情影響，即使進行人流統計數據亦未必能反映實際情況，因此運輸署會於疫情舒緩後才進行有關統計，如有進展會向相關議員匯報。

154. **任國棟議員**承認現時的人流的確與過往有所不同，亦認同船澳街的繁忙時間並非一定是上下班時段，建議部門同時留意上午 9 時後和下午等市民較常到街市買菜的時段。他希望運輸署可先行檢視船澳街近德民街的地下設施，待疫情稍有舒緩後再進行人流統計，以節省進行研究的時間。此外，要求運輸署以書面方式提供上述地點延長綠色行人燈號的資料，以便他向市民交代。

155. **運輸署麥鼎佳先生**表示會同時進行人流統計和調查相關路段地下設施的工作，並可於會議後提供延長綠色行人燈號的資料。

重組 27M 小巴的路線及班次，縮短居民候車時間 (第 22/20 號)

156. **楊永杰議員**介紹文件 22/20 號。

157. **運輸署庾嘉嘉女士**表示現正就第 27M 號線小巴加開特別班次進行研究，稍後會向相關議員提供詳細資料，並會將第 28MS 號線小巴改道的意見向相關組別同事反映，亦會於稍後回覆議員。

158. **楊永杰議員**查詢運輸署就上述意見進行研究的所需時間。

159. **運輸署庾嘉嘉女士**表示會盡快提供回覆。

160. **主席**請運輸署將相關資料透過秘書處轉交委員。

(會後補註：運輸署已於 2018 年 7 月 8 日將第 28MS 號線小巴改道途經美善同道，即現時 27M 小巴的總站位置，署方會繼續監察上述專線小巴路線服務。)

要求跟進九巴龍運手機程式 APP1933「鬼車」問題(文件第 23/20 號)

要求加密 A20 號線班次及改善服務(文件第 24/20 號)

關於 E21A 班次及路線問題(文件第 25/20 號)

要求土瓜灣區增設接駁巴士或巴士轉乘路線接駁沙中線啟德站(文件第 26/20 號)

161. 鄭葆賢議員介紹文件第 23/20 號。

162. 楊永杰議員代表文件提交人介紹文件第 24/20 號及第 25/20 號。

163. 楊振宇議員介紹文件第 26/20 號。

164. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)經理(公共事務)譚浚熙先生回覆如下：

- (i) 回應九巴手機應用程式的問題，表示九巴會向運輸署提交車務數據，而流動應用程式的資料只作參考用途，紀錄不會被儲存，主要作用是讓乘客了解選乘路線的到站情況，因此不會導致錯誤班次記錄的問題；
- (ii) 透過議會平台向公眾表達歉意，明白有關流動程式的表現仍有進步空間。九巴早年已推出有關流動應用程式，至今已運作數年，因此九巴已著手更新流動應用程式的軟件和硬件，希望可於今年內提升其表現；以及
- (iii) 歡迎議員就流動應用程式的問題作出手機截圖及儲存記錄，並供給公司作參考和跟進。

165. 九巴公司助理經理(策劃及發展)黃秀娟女士回應文件 26/20 號，表示對九巴第 5A 及 5D 號線改道的意見抱持開放態度，並會與運輸署跟進研究有關方案及其對乘客的影響。至於轉乘優惠方面，配合啟德站的落成開放，九巴和港鐵已合作為 15 條巴士路線提供轉乘優惠，九巴會就議員提出的優惠價格和相關意見與港鐵進行磋商。

166. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司(下文簡稱「城巴/新巴公司」)策劃及車務編排經理黃漢中先生回覆如下：

- (i) 按照客量調查顯示城巴第 A20 號線於全日最高峰的一小時載客量約為四成，仍有充裕的空間應付乘客需求，因此暫時會保持有關路線的服務水平，日後會繼續監察有關路線的需求，並按需要作出適當調整；
- (ii) 城巴第 E21A 號線的全日最高峰一小時平均載客率約為六成，同樣仍有充裕的空間應付乘客需求；以及

- (iii) 現時第 E21A 號線於何文田發出的頭班車只有約兩成載客量，反映服務水平可滿足乘客需求，公司會繼續密切監察路線的營運狀況。

167. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)傅定康先生就文件 23/20 號和 26/20 號回覆如下：

- (i) 署方已就流動應用程式問題與九巴作出跟進，要求九巴改善有關程式以提供正確的資訊予乘客；
- (ii) 政府一向鼓勵各公營運輸承辦商開放數據予公眾，亦會要求承辦商考慮提供巴士實時位置的資訊；
- (iii) 有關啟德站的轉乘方面，除了現時港鐵、專營巴士和小巴營辦商提供的轉乘優惠之外，第 5A 巴士號線已於 2 月 14 日延長至啟德，而 5A、5D 及其他相關路線的乘客除了於啟德站外，亦可於紅磡和黃埔等港鐵站獲得轉乘優惠；
- (iv) 署方明白市民對第 5A 及 5D 號線改道的意見和需求，並曾就此進行路線試行和視察工作。現時第 5A 號線向東行車路線不能直接到達木廠街，需於九龍迴旋處折返經幸運道至木廠街，或由巴士專線途經家計會右轉馬頭圍道到達木廠街。由於木廠街至宋皇臺道需途經 4 至 5 組交通燈和最少 2 個巴士站(視乎路線是否在途經的巴士站設立分站)，而承啟道至沐安街亦需經 4 至 5 組交通燈，因此即使承啟道比太子道東車流較少，實際行車時間與現時路線相約甚至更長；以及
- (v) 因應上述的原因，運輸署現階段沒有計劃為第 5A 和 5D 號線實行路線改道，但會繼續檢討和收集市民的意見。而因應啟德新區的發展，運輸署會持續進行整體性的檢討，在有需要時會就啟德新區一帶的運輸網絡再作改善或調整。

168. 運輸署庾嘉嘉女士就文件 24/20 號和 25/20 號回覆如下：

- (i) 城巴第 A20 號線於 2019 年 9 月開始繞經何文田區，班次

為 60 分鐘一班車，按照城巴客量調查顯示第 A20 號線於全日最高峰的一小時載客量約為四成，因此暫未有考慮調整班次，但會與巴士公司留意乘客需求，有需要時會再作調整；以及

- (ii) 城巴第 E21A 號線主要為東涌居民提供直達市區的服務，如於來回路線改經機場，將會延長行車時間，影響現有班次，如區內市民欲前往機場，可於美孚或青嶼幹線繳費廣場免費轉乘其他機場路線巴士，亦可利用第 A20 號線直接前往機場。

169. **關家倫議員**的意見和提問如下：

- (i) 對九巴表示流動應用程式的數據與九巴交給運輸署的數據並非出自相同系統，而流動應用程式的數據只作參考用途和沒有儲存紀錄的情況感到疑惑。因現時乘客依賴流動應用程式獲得班次資料，但該程式的資料原來並不準確和只是僅供參考，又沒有錯誤訊息通報機制或監察制度，對乘客使用有關服務而言並不理想；
- (ii) 贊同九巴應提升流動應用程式的軟硬件設備並詢問有關具體措施；以及
- (iii) 認為運輸署要求九巴在程式內顯示巴士實時位置資訊可有助解決現時的問題，詢問確切的實行時間表。

170. **林德成議員**提出意見如下：

- (i) 上屆區議會已多次討論九巴流動應用程式的問題，九巴每次均表示會作出學習及提升，惟問題仍然發生，希望九巴盡快落實提升有關應用程式的準確性，讓市民更容易掌握乘車資訊，並要求九巴就提升流動應用程式的工作提供時間表；以及
- (ii) 城巴第 A20 號線開通後居民乘車更為方便，並希望考慮於早上和黃昏繁忙時間增加班次。認為因應班次增加，可能會吸引更多乘客選乘此路線。

171. **楊永杰議員**提出意見如下：

- (i) 他經常利用九巴的流動應用程式，文件提出的問題的確存在，但他認為難以於程式出現班次有誤或等候時間有變時進行截圖，因有關班次資料會突然消失，認為九巴要求議員提供截圖並無作用。他希望九巴認真地研究提高流動應用程式的準確度，否則會令市民浪費時間和金錢等候不準確的班次，強調無論九巴或新巴/城巴均需要提高其流動應用程式的準確度；
- (ii) 城巴第 A20 號線班次為 60 分鐘一班，會令乘客減低選乘該路線的意欲，加上現時受疫情和社會事件影響，仍然有 40% 載客量已很理想，相信如不受影響時載客量會提高。因此認為巴士公司現時已可推算出未來的載客量並考慮增加班次，相信增加班次後乘客會更願意選乘該路線；以及
- (iii) 認為城巴第 E21A 號線如改為前往機場可彌補第 A20 號線班次疏落的問題，建議考慮在繁忙時間試行有關建議。

172. **鄭葆賢議員**贊同**關家倫議員**要求九巴設立匯報機制的意見，她過去亦曾多次就「鬼車」的問題作出投訴，當時九巴表示可能因道路阻塞而出現班次延誤，但她表示曾嘗試堅持等候亦沒有等到有關班次，因此她對於九巴終於承認「鬼車」的問題表示欣慰。強調除流動應用程式外，車站的到站預報顯示屏亦使用相同數據，因此即使是不懂使用應用程式的長者亦長期面對「鬼車」的問題。她認為除了提升及改善流動應用程式的準確性外，九巴亦應考慮公開真實數據。同時，查詢運輸署有何措施鼓勵巴士公司公開數據，建議運輸署將有關要求加入巴士公司續牌的考慮因素中，起碼設有匯報或投訴機制，令市民更容易選擇合適的交通工具和出行方式。

173. **何顯明議員**表示他上星期在九龍公園附近巴士站等候九巴第 208 號線時，當時顯示車輛將於十多分鐘後到達，但當他等候至時間歸零後班次卻未有到達，而流動應用程式突然顯示該路線的下一班車將於 38 分鐘後到達，他當時已立即截圖，稍後會將截圖交給九巴代表，要求九巴作出跟進。

174. **楊振宇議員**表示他提交的文件主要是希望在沙中線全面通車前，為土瓜灣區居民提供接駁優惠至啟德站，而非其他車站如黃埔或何文田。他認為待土瓜灣和宋皇臺站通車，相關轉乘優惠已無作用，屆時相信議會亦需要就整個交通格局再作出討論。因此希望部門和巴士公司認真考慮盡早提供接駁至啟德站的轉乘方案，不要拖延至全面通車後仍未落實優惠。此外，要求城巴就研究 608 路線提供轉乘優惠的建議提供時間表。

175. **主席**表示除了「鬼車」的問題外，九巴流動應用程式內的廣告亦為使用者帶來很大困擾。表示該應用程式是為了讓居民得知專營巴士路線的到站時間而設，屬於公共服務性質，希望九巴考慮移除程式內的廣告。

176. **任國棟議員**向運輸署查詢有關九巴流動應用程式是否屬於承辦商的服務表現承諾之內，以及部門是否容許流動應用程式內提供的資訊只屬參考性質。

177. **黃永傑議員**查詢巴士公司最近一次就城巴第 A20 及 E21A 號線進行的載客量調查是於何時進行，以及何時會重新進行評估和研究是否需要調整服務。

178. **麥瑞淇議員**表示城巴第 A20 號線的載客量與班次為因果關係，由於現時班次為 60 分鐘一班，不少居民寧願步行到鄰近地區乘搭相近路線的車輛到達目的地，認為第 A20 號線現時的安排未能真正解決區內居民的需要。

179. **九巴公司譚浚熙先生**回覆如下：

- (i) 再次為流動應用程式最近的表現未如理想致歉，但表示到站預報有偏差，不等於九巴刻意發放不真實班次數據，重申九巴並無意透過流動應用程式發放錯誤資訊以滿足班次的服務承諾。九巴致力盡快於本年內提升及優化有關應用程式的系統，以改善系統出錯或受訊號影響的情況，惟暫時未能提供實質的時間表；
- (ii) 補充流動應用程式數據只作參考用途的說法是指有機會因系統或訊號接收等問題，引致實際到站時間與流動應用程式顯示的班次時間有偏差；

- (iii) 有關應用程式的廣告問題，由於九巴均需就系統營運及數據收集等工作提供成本開支，因此在流動應用程式內加入廣告可令有關應用程式持續地發展。現時廣告主要是在打開流動應用程式時彈出，而程式上的橫額位置除有廣告外，亦會顯示九巴服務資訊予乘客參考。；以及
- (iv) 明白流動應用程式中部分廣告的關閉按鈕會轉換位置，可能會令用戶感到不便，指出上述情況與網絡合作平台的處理方法有關，九巴會盡力作出改善。

180. 城巴/新巴公司總策劃主任黃嘉俊先生回覆如下：

- (i) 有關城巴第 A20 號線的載客量調查於 2020 年 1 月中旬(即疫情出現前)進行，現時的載客量相信較上次的調查結果更低，城巴希望於疫情完結後，旅客量和上班安排回復正常後再作統計調查及檢討路線；
- (ii) 城巴第 E21A 號線於何文田開出至東涌的編定班次約 15 至 20 分鐘一班，城巴會繼續密切留意有關路線的載客情況，並適時作出檢討；以及
- (iii) 由於城巴第 608 號線增設轉乘優惠的建議牽涉其他交通營辦商，城巴會將建議轉達港鐵及運輸署，並作出商討。

181. 運輸署傅定康先生回覆如下：

- (i) 理解楊振宇議員有關土瓜灣區設立轉乘優惠至啟德站的要求重點，表示署方會全面檢視和親身了解各路線的交通狀況及沿路的交通設施等，並會繼續積極跟進有關建議，亦會向相關組別的同事轉達議員的訴求和有關轉乘優惠的殷切性；
- (ii) 回應任議員，九巴現行的專營權於 2017 年生效，九巴當時承諾會向公眾提供巴士預計到站時間，當中包括於流動應用程式內就與其他巴士公司聯營的路線顯示對方巴士公司所營運的班次，但並不包括提供巴士的實時位置資料。就委員對九巴提供的預計到站時間準確性的意見，運

輸署已經與九巴作出跟進，要求九巴改善其流動應用程式的資訊準確性，署方亦會繼續密切留意九巴改善程式的進度；以及

- (iii) 備悉議員要求署方在巴士公司續領專營權時施加更多條件和要求的建議，並會於將來巴士公司續領專營權時一併考慮。

182. **運輸署庾嘉嘉女士**備悉議員就城巴第 A20 和 E21A 號線提出的意見，並會與城巴跟進，於有需要時再作調整，而有關路線的載客量調查結果將於會議後提供。

183. **主席**要求運輸署將有關調查結果透過秘書處交給全體委員傳閱。

(會後補註：根據城巴的載客量調查結果顯示，第 A20 號線於 2020 年 1 月調查時往機場方向的最高載客率約為四成，於早上繁忙時間錄得；至於往紅磡方向的最高載客率亦為四成，於下午繁忙時段錄得。而第 E21A 號線在 2019 年 8 月調查的往愛民方向的最高載客率約為五成，於上午繁忙時間錄得；至於往逸東邨方向的最高載客率為六成，於下午繁忙時段錄得。)

184. **任國棟議員**表示現時仍有舊式巴士未設有無線熱點，查詢會否因此影響該巴士透過系統作出實時到站預報，如有影響，將會要求九巴盡快更新車輛。

185. **鄭葆賢議員**重申流動應用程式發放錯誤資訊的情況已非最近出現，上次九巴續領專營權時已曾作出討論，惟當時並沒有將此項要求加入為續牌參考標準。她表示城巴的應用程式發展得比九巴快及完善，要求九巴認真正視問題，認為即使未能提升系統程式亦無妨，因為只須盡快開放實時數據，坊間亦有不少人材能自行將數據整合成市民所需的資料。她又希望九巴積極解決應用程式關閉廣告按鈕的位置對使用者造成困擾的問題。

186. **主席**表示現時世界各地不少地方均已提供巴士實時位置的資料，認為不應需要由運輸署以此作為發牌條件才能規範巴士公司改善這方面的服務。表示如做到開放數據，既能證明巴士公司與時並進，亦有助市民更容易得知班次資料，對公司的運作和乘客量都有幫助。

促請九巴及城巴/新巴考慮主動與提供網上地圖的應用程式合作，提供巴士實時位置資料。

187. 九巴公司譚浚熙先生回覆指車上無線熱點與實時到站預報系統並無關聯，但九巴會致力改善流動應用程式的實時到站預報功能。此外，由於關閉廣告按鈕位置的問題牽涉互聯網服務供應商的做法，相信其他流動應用程式亦面對同樣問題，九巴會繼續跟進處理。公司亦備悉有關開放數據的意見，會積極研究。

188. 城巴/新巴公司助理公眾事務經理尹慧嫻女士表示在香港研發實時抵站數據並透過應用程式平台向乘客發放有關資訊其實並不容易。表示城巴早於 2007 年已開始試驗實時抵站時間查詢服務，但因香港環境特殊，高樓大廈林立而且車流量大，純粹利用 GPS 系統並不能提供準確的數據。因此城巴在這十多年間不停提升和更新有關係統，利用數碼地圖及配套，並參考過往行車紀錄，以計算巴士的實時行車位置。公司於 2018 年將服務擴展至旗下所有城巴/新巴路線，並於 2019 年開放數據予政府資料一線通，公眾可透過政府平台免費下載和使用有關數據。

2020 - 2021 年度九龍城區巴士路線計劃(文件第 27/20 號)

不滿本年 RDP 欠缺充足參考資料 要求發還有關討論文件及暫緩有關削班建議(文件第 28/20 號)

189. 任國棟議員介紹文件第 28/20 號。

190. 運輸署傅定康先生介紹文件第 27/20 號。

191. 黃永傑議員表示 41 及 241X 路線合併雖然可以方便部分市民，但同時亦影響部分現有乘客，41 路線平日等候時間約為 30 分鐘，希望保留有關路線並維持 20 至 30 一班車的服務。此外，查詢除了回覆文件提及的 4 條替代路線外，運輸署有否其他替代方案以彌補縮短路線對市民帶來的不便。

192. 麥瑞淇議員表示 41 及 241X 路線合併方案中，來往深水埗至何文田或九龍城區的受影響人數高達 3 千人，佔 41 路線乘客 50%，現時的合併方案未有為何文田及九龍城區來往深水埗的居民提供合適的補償方案。表示現時 41 和 45 號的班次本身已非常疏落，不少街坊均投

訴候車時間超過 30 分鐘。要求運輸署提供替代方案，否則不同意有關合併方案。

193. **何顯明議員**對 22 號線的改動沒有特別意見，但希望路線由喇沙利道改為直上聯福道，左轉聯合道出窩打老道，再轉入歌和老街到達又一城，此改動可便利浸會大學學生和廣播道居民往來啟德新區，為居民提供更多選擇。

194. **張景勛議員**表示現時就 20 號線的改動和增設 20A 號線的行車路線對區內居民以言較為迂迴曲折，要求運輸署考慮將有關方案作出調整以配合啟德新區居民的需求，改為先由沐泰街開始再經沐寧街及沐安街等站。

195. **主席**提出以下意見和查詢：

- (i) 查詢 20A 特別班次的車資比 20 號線定價較高的原因，指出據觀察兩條路線行車距離相若，可能 20A 的距離更短，但其車資卻比 20 號線高 0.9 元；
- (ii) 席上文件 29 號清楚顯示乘搭 41 號線的乘客中有 50%均利用此線來往深水埗至何文田和九龍城區，指出如路線與 241X 合併後，241X 的行車時間會縮短，相對用車數量亦會減少，因此要求同步增加 18、45 和 6C 號線的班次以作替補；以及
- (iii) 明白設立 6X 號線的原意是為來往市區上下班的居民提供有限度停站的服務，查詢為何不直接取道西九龍走廊前往九龍城區，而選擇與原線路相似的路線作有限度停站，並要求運輸署提供以何標準或理據選擇現時在油尖旺和深水埗等地區的分站。

196. **運輸署傅定康先生**回覆如下：

- (i) 由於 41 及 241X 於青衣開出，當中途經不同區域，運輸署現正就有關方案向相關區議會進行諮詢並會就有關意見一併考慮；
- (ii) 備悉議員關注何文田及九龍城區受影響乘客的情況和要求

增加 18、45 及 6C 路線班次的建議，現時乘客可選擇 18、41 或 45 號線前往目的地，將來如取消 41 號線，由於選擇減少，乘客的平均候車時間將會增加，署方會密切留意乘客需求，並按現行指引考慮是否增加部分路線的班次；

- (iii) 備悉何議員對 22 行車路線的改道建議，表示署方曾於 2017 至 2018 年巴士路線計劃向不同區議會作出諮詢後落實 22 號線，但亦明白於正式運作後，乘客或有不同意見，因此署方將與巴士公司進行研究和跟進；
- (iv) 明白張議員提出幾條巴士路線將總站遷移至沐泰街的建議，表示如將路線總站改為由沐泰街出發，相關地點需具備設立巴士總站和車長休息室等設施的條件，惟沐泰街的道路設計能否配合設立巴士總站或分站亦需要視乎將來落實的道路設計，例如有否設立巴士停車灣等。如未能配合，署方會考慮在承啟道近沐泰街增設上落客站，以方便沐泰街新發展區的乘客；
- (v) 有關 20A 號線的車費方面，現時巴士車資採用車費等級表釐定，一般會以行車距離釐定最高收費水平，個別路線的實際車資會由營辦商按個別路線的營運環境或其他因素而定，因此即使行車距離相若的路線，亦可能會出現收費有差異的情況，但署方會確保收費不高於車費等級表訂明的水平；以及
- (vi) 備悉主席對 6X 號線提出的意見，表示如改為途經西九龍走廊，或會受高速公路於繁忙時間交通擠塞的問題影響，亦需計算由市區駛往高速公路的車程和距離，署方會與巴士公司再研究和作整體考慮。至於受影響巴士站的乘客數字可於會議後提供給秘書處轉交議員。

197. 主席請運輸署將相關資料交給秘書處，以便傳閱給全體委員。

198. 林德成議員關注 6C 及 6X 路線重組的問題，指出計劃雖然提出增加 6X 路線班次，但同時卻調整 6C 的班次，懷疑最後會將資源縮減，對居民帶來不便。表示居民對 6C 號線需求甚大，要求不要縮減其班次，以免增加居民候車時間。此外，反對 41 及 241X 路線合併方案，因有關路線合併後，作為替代路線的快線車資較高，等候時間亦較長，

未必有助居民解決問題。

199. **麥瑞淇議員**表示現時居民等候 41、45 或 18 號線的時間已經很長，既然署方了解削減 41 號線後，平均候車時間會更長，卻仍要縮減 41 號線。因此在運輸署未能提供有效的替代方案前，她會反對 41 及 241 X 路線合併方案。

200. **何顯明議員**表示 22 號線於 2017 至 2018 年進行諮詢時，他已經向運輸署提供相同意見，當時運輸署及巴士公司表示會就建議再作研究，但卻沒有提供研究結果，要求今次明確表示何時會回覆研究結果。

201. **張景勛議員**要求運輸署安排工程師到沐泰街進行實地視察，以檢視設立巴士總站的可行性，表示有關路線的預計實施日期為 2021 年第一季，而沐泰街的新屋苑將於 2021 年年底才落成，於沐安街上車的乘客須花時間繞經尚未有很多乘客上車的沐泰街分站，認為此安排浪費時間，希望考慮於沐泰街居民入伙後才實施上述路線。

202. **主席**表示席上文件雖已顯示運輸署對 241X 路線安排的考慮因素，但認為資料不足，希望部門提供更多相關資訊以供參考。此外，明白 6X 號線如改經西九龍走廊，有機會遇上交通擠塞問題，但他認為最少應保持 6C 和 6X 路線的整體服務和班次不變，亦應交代受 6X 路線不停站所影響的乘客有何安排。因此現階段他對 241X 和 6X 號線的方案有保留，希望部門再作跟進。

203. **運輸署傅定康先生**回覆如下：

- (i) 備悉議員對 41 及 241X 路線的合併方案的意見，署方現正向相關區議會諮詢意見，會就有關意見一併考慮；
- (ii) 6X 路線為 6C 路線的輔助路線，有關方案實行後，6C 和 6X 的整體車輛數量會維持不變，即以共 19 輛巴士提供服務，整體班次亦不變。因應 6X 增加班次，6C 路線下午繁忙時間的候車時間由 9 至 12 分鐘輕微改動至 10 至 12 分鐘，以便居民由荔枝角選乘較快捷的 6X 號線返回九龍城區；
- (iii) 回應**主席**的意見，明白部分乘客未必方便到達 6X 路線的

分站，他們可以在 6X 的班次和行車時間之間作出衡量，選擇合適的出行模式；

- (iv) 有關**何顯明議員**對 22 號線的意見，表示署方需考慮現時窩打老道的乘客使用量和現時聯福道個別公共交通服務營辦商的情況，署方會與巴士公司商討，並於稍後回覆；以及
- (v) 理解**張議員**對 20 號線的關注，路線的落實日期為初步的預計落實日期，會因應附近人口增長再作調整，亦會與相關工程師和巴士公司研究便利乘客的車站安排。

204. 城巴/新巴公司**黃漢中先生**回覆如下：

- (i) 同意議員就 20 和 20A 號線的建議走線會令路線更順暢和更有效率，但由於啟德新區內的總站設施暫時只局限於沐安街一帶，因此暫時只能採取文件建議的走線以服務沐泰街一帶。如將來沐泰街能夠提供適當的總站設施予 20 和 20A 號線，公司會積極考慮；
- (ii) 回應 20A 路線的收費問題，由於該路線會取道世運迴旋處天橋往來啟德和西九龍站，走線與現時 20 號線不同，可避開 20 號線部份路段的交通擠塞問題，停站亦較少，令車程更快和更穩定，有關車費亦比政府所訂的車費等級表為低；以及
- (iii) 有關 22 號改經聯福道的建議，公司會與運輸署積極磋商。

205. 九巴公司**黃秀娟女士**回覆如下：

- (i) 41 路線的改動方案的確會影響半數來往深水埗至何文田或九龍城區居民，但現有替代方案中，6C 的班次為 9 至 12 分鐘一班，比 41 路線的 30 分鐘一班，等候時間較短；
- (ii) 知悉議員要求將縮減 41 路線班次的車輛調撥至 6C 路線，讓居民的等候時間可縮減之意見。現時相關替代路線包括 6C、6F、45 和 18 號線於繁忙時間的載客量仍有充裕的剩餘空間接載轉移自 41 號線的乘客，九巴將會一如以往繼續密切留意相關路線的情況，並會按需要作出班次調整；

- (iii) 明白居民可能會因 6C 和 6X 共用同一組車輛的安排而產生服務減少的疑慮，但 6X 方案的主要目的是為了在下午繁忙時間將服務由 3 班車擴展至 7 班車，以配合繁忙時間的乘客需要，並強調是項安排對 6C 的班次並沒有影響；以及
- (iv) 有關 6X 號線的行車安排方面，現時 6C 號線於美孚前往深水埗經青山道及大埔道至彌敦道，即使改經高速公路，其行車時間與利用原有路線而提供有限度停車的效果相若。而且西九龍走廊接駁至加士居道天橋一段經常被紅磡隧道入口的車輛阻礙引致擠塞情況。因此公司考慮試用有限度停站的模式，揀選較多乘客的重點站作停站，此安排可避免受路邊停靠的車輛阻礙巴士靠站，車長在停靠重點站之後可以利用快線行車，6X 號線的行車時間會比 6C 快大約 10 分鐘。

206. **任國棟議員**指出文件中顯示 41 及 241 X 路線合併後將縮減兩個班次，要求將有關班次調撥至替代方案中的 18 和 45 路線，以作為彌補受影響居民的替代方案，又指出每輛巴士的載客量最多只有百多人，對於九巴指出替代方案的路線可容納縮減 41 號線後受影響的 3000 名乘客的說法表示擔心。要求九巴承諾將兩個班次分別調撥至 18 和 45 號線，待議員再諮詢居民的意見。此外，詢問有關路線合併後只途經深水埗近海邊的位置，居民只能改乘 18 及 45 號線，而 6C 路線又不經愛民和何文田區，未能真正解決由何文田至深水埗的受影響乘客的需要。

207. **麥瑞淇議員**表示運輸署及巴士公司回覆指 18、41 及 45 號線的載客量未達致指標，因此不會增加班次，但現實中何文田區居民對 18、41 及 45 路線需求甚高，現時有關路線的班次非常疏落，對於運輸署及九巴拒絕將縮減的班次調撥到替代方案的做法表示不解和不能接納，因有關安排對何文田區的居民影響甚大。她要求運輸署在諮詢其他區議會的意見後，將有關意見轉達本會。

208. **何顯明議員**指出現時聯福道和聯合道並無其他往來啟德區的公共交通服務，而窩打老道一段主要為獨立屋和軍營，對有關路線的需求甚低，明白運輸署可能擔憂轉乘優惠的安排問題，建議將窩打老道的轉乘安排轉到歌和老街巴士站或聯合道附近的巴士站。

209. 運輸署傅定康先生回覆如下：

- (i) 澄清文件中提及 41 及 241X 路線方案中受影響的 3000 名乘客當中包含深水埗至何文田之間和深水埗至九龍城之間的兩個行程；
- (ii) 41 及 45 路線主要服務深水埗至何文田居民，至於 6C、6F 加上 18 及 45 路線則為深水埗至九龍城之間出行的乘客可改乘的服務。署方清楚了解各議員對相關路線的意見，現正就上述方案向各相關區議會進行諮詢，並會於諮詢後將有關意見向議員回覆，而最終是否落實此方案亦會向議員交代；
- (iii) 備悉何議員對 22 路線改經聯福道的意見，由於 22 號線現正服務窩打老道和喇沙利道至又一城的往來路線，因此署方需考慮不同公共運輸營辦商的意見、巴士公司的營運情況和路段的承受能力，署方將於研究後作出回覆。

210. 主席作出總結，建議待運輸署提供新的資料文件並經秘書處傳閱給委員參考後，再決定是否需要再作討論，或考慮是否支持有關方案。

關注復辦往來紅磡至中環渡輪進度(文件第 29/20 號)

要求增設來往九龍城馬頭角公眾碼頭至 灣仔公眾碼頭渡輪航線(文件第 30/20 號)

211. 關家倫議員介紹文件第 29/20 號。

212. 黎廣偉議員介紹文件第 30/20 號。

213. 運輸署總運輸主任/特別職務謝建煌先生表示為回應社會對增加港內渡輪服務的意見和配合香港旅遊發展藍圖就增設水上的士的建議，運輸署於 2019 年 12 月 13 日至 2020 年 1 月 24 日就「中環至紅磡」和「水上的士」持牌渡輪服務進行招標。在截標前，署方收到超過一份標書。現時已進入招標的後期工作，因此未能披露與招標相關的資料，但會盡快公佈結果。視乎招標結果，預計「中環至紅磡」航線及「水上的士」服務分別於今年上半年和下半年開始投入服務。

至於就文件 30/20 號的回覆內容可參閱席上文件第 10 號，暫時未有其他補充。

214. **鄭葆賢議員**表示有關復辦紅磡至中環渡輪的事宜已於 2018 年開始商討和拖延至今，希望運輸署承諾可按照預訂時間，於 2020 上半年開辦相關航線。

215. **關家倫議員**向運輸署查詢復辦航線的工作有否受疫情影響而受阻礙。

216. **黎廣偉議員**建議部門就乘客對來往九龍城馬頭角公眾碼頭至灣仔公眾碼頭渡輪航線的需求進行評估，及考慮營運及財務上的可行性，而碼頭的其他硬件設施和安全問題相信已符合要求，較早前因應紅磡隧道受損時已提供相關臨時航線。又指出陸路交通服務於繁忙時間非常擠塞，屯馬線亦延遲全面通車時間，對部門以此為由拒絕研究有關渡輪航線並不合理，要求運輸署再作研究。

217. **主席**認為即使部門拒絕開辦九龍城馬頭角公眾碼頭至灣仔公眾碼頭渡輪航線，亦須向議會提供實際的調查數據以作佐證，例如公共交通出行習慣的研究或有關市場需求的資料等。

218. **運輸署謝建煌先生**表示復辦往來紅磡至中環渡輪航線的工作暫未有受到疫情影響，署方仍以今年上半年開辦為目標。此外，現時未能就主席的要求提供開辦九龍城馬頭角公眾碼頭至灣仔公眾碼頭渡輪航線的相關調查數據資料，如有相關資料會於會議後補充。

九龍城廣場車位月租變時租，變相大幅加價 車輛迫違泊令區內更擠塞，要求署方介入及要求盡快覓地增建多層或地下停車場(第 31/20 號)

219. **吳寶強議員**介紹文件第 31/20 號。

220. **運輸署陸雅儀女士**表示規劃署已就增建多層或地下停車場的建議提供書面回覆，署方就此暫未有補充。

221. **何顯明議員**不滿規劃署將重建九龍城市政大廈和於賈炳達道公園建地下停車場的責任推卸給食環署和其他部門，表示規劃署應負責規劃的部分，再由相關部門作出跟進。建議下次會議邀請相關部門出席和進行商討。

222. **吳寶強議員**表示現時廣場內設有約 50 至 70 個月租車位，如有關車位變為時租，可能令部分月租車主被迫將車輛停泊在街道上，造成更嚴重的交通擠塞，詢問運輸署有否就上述情況作出評估和進行相關應變措施。

223. **運輸署陸雅儀女士**表示署方一直就九龍城廣場重建計劃與業主保持溝通，但現時未能就其公眾停車場的收費模式進行規管，有關地契條款只規定提供車位的數量。無論以月租或時租方式收費，公眾仍然可以利用這些泊車位。

224. **吳寶強議員**重申龍城舊區違泊問題嚴重，詢問運輸署是否沒有其他應變措施處理該批月租車輛轉而停泊在街上的問題。

225. **何顯明議員**建議續議有關事項，邀請規劃署、食環署和康文署出席會議研究有關事宜。

226. **任國棟議員**認為如規劃署、食環署和相關部門願意應邀出席交運會會議商討有關事宜才安排續議，否則續議亦沒有作用。

227. **運輸署陸雅儀女士**表示據悉較早之前有關業主申請重建九龍城廣場時，交通評估報告顯示部分停泊車輛屬商場活動所需，而該評估估計商場拆卸後，部分商場用車將會減少，評估報告亦顯示區內現有車位足夠吸納其他車輛。

228. **吳寶強議員**指出部門只是引述九龍城廣場業主的報告內容，但他卻收到不少區內居民和車主的反映，表示不少居民和附近街市商戶均會利用商場的泊車位。他希望運輸署自行了解實況，而非依靠廣場提供的數據。

229. **何顯明議員**表示如部門不派代表出席會議便不安排續議，則所有議程均可先查詢部門是否出席才決定是否討論有關文件，他對此邏輯感到奇怪。認為應該續議此事項，如部門不派代表出席會議，便可向市民顯出部門的不是。

230. **主席**總結，表示部門的書面回覆未能令委員滿意，指示秘書處邀請規劃署官員出席會議作進一步解釋，認為可視乎部門的答覆再決定是否續議此事項。

譴責交通及運輸委員會李軒朗主席濫權(文件第 33/20 號)

231. 主席表示由於議程 32 的動議內容直接涉及他本人，因此他將會避席並由馮文韜副主席代為主持是項議程。

232. 代主席表示秘書處於本年 3 月 11 日收到是項動議文件，並不符合九龍城區議會會議常規“須於即將舉行的會議的五個淨工作日前通知秘書”的規定，但他理解議員有強烈意見和需時草擬動議，因此他接納在本次會議上討論是項動議。

233. 楊永杰議員簡介文件 33/20 號。並表示因時間倉促，因此文件題目出現別字，藉此更正“遣”字應為言字部的“譴”。

234. 何顯明議員補充指文件第 32/20 號當中多次使用「坊間傳言」及「有傳」等用字，表明事件只是傳言而未經證實。他認為既然事件未經證實，又不是九龍城區的事情，他認為文件根本不應該在本會討論，但主席仍不肯放棄，因此他認為屬濫權。

235. 任國棟議員指出於 2014 年 10 月 23 日九龍城區議會轄下的交通及運輸事務委員會第 18 次會議，第 18 項議程為「抗議港鐵資助自由行一簽多行來港 立即取消落馬洲優惠計劃」，指出過往議會一向和諧，非九龍城區的議題亦獲得當時的主席批准討論，即使是跨境優惠等議題亦作出討論，港鐵亦派員出席會議。他認為主席已經表明會在討論是項議程時交由副主席主持會議，明顯不存在「球員、球證、守門員」一體化的說法，指出即使主席亦有提出討論的權利。此外，太子站的確是港鐵運輸系統的其中一個交通樞紐和轉車站，而 7.21 和 8.31 事件在直播和網上片段已經有目共睹，對於有議員斟酌於「坊間傳言」等字眼表示憤怒。而且太子站暫停服務的確令九龍城區居民受到影響，不認為議會不可就此作出討論，亦不認為主席不可提交有關文件。

236. 楊永杰議員指出任議員引述的文件明顯牽涉交通事務，相信任何委員亦有權提交文件，如文件牽涉交通問題，他沒有意見。但文件第 32/20 號內容明顯牽涉保安事務，因此他較早前已於電郵中提醒主席需考慮文件是否恰當，惟主席仍然堅持己見，批准自己在自己主持的會議上討論。他又表示如該文件由副主席批准，他認為沒有問題因已經避嫌；但現時由主席自行作出批准動作，屬濫權做法，他不能接

受。文件內容非常清楚，如委員堅稱這文件屬交通問題，他無話可說，但他認為這明顯是保安事務。他認為不是不可討論其他地區的事情，只要牽涉交通事宜均可討論。他已作出提示但主席仍要這樣處理便屬於濫權，失去作為主席的公平公正，因此提出不信任動議。

237. **何顯明議員**表示**任議員**引述的文件屬於實質的政策，不是傳言，並重申他只是覆述文件第 32/20 號的內容，當中使用「坊間傳言」和「有傳」等字眼，因此與他本人無關。

238. 由於沒有議員再提出討論，**代主席**就有關動議付諸表決，結果如下：

贊成： 5 票	楊永杰議員、張景勛議員、何顯明議員、 吳寶強議員及林德成議員
反對： 14 票	鄭葆賢議員、馬希鵬議員、關家倫議員、 黃國桐議員、楊振宇議員、曾健超議員、 蕭亮聲議員、麥瑞淇議員、郭天立議員、 任國棟議員、周熙雯議員、黎廣偉議員、 黃永傑議員及馮文韜議員
棄權： 0 票	

239. **代主席**宣佈有關動議不獲通過。

240. **楊永杰議員**表示尊重大家的投票決定，但他認為文件 32/20 號失去討論的意義，他離席抗議。

討論事項：2019 年 8 月 31 日及翌日清晨太子站襲擊事件及相關事宜(文件第 32/20 號)

241. **代主席**請文件 32/20 號的文件提交人介紹文件。

242. **主席**回應**何顯明議員**剛才有關「傳言」的用字，表示他提出文件 32/20 號的原因正是因為有傳言和公眾疑慮，因為 8 月 31 日在主要鐵路轉車站發生的事件有機會對區內街坊以至全港市民造成創傷後遺症(PTSD)，不敢再乘搭港鐵，因此他要求港鐵作出澄清。他表示港鐵作為上市公司，而政府擁有股份，有責任向本會解釋 8 月 31 日發生的事情。他表示本區和近火車橋的街坊均會取道太子站到達其他地區，現時他的要求非常卑微，只是希望港鐵提供當天的影片，如因私隱問

題可利用電腦技術遮蓋乘客樣貌。又表示現時政府失信於民，港鐵差不多作為政府的一部分，亦不能取信於市民，因此必須提供片段，以釋除公眾疑慮。如港鐵未能提供相關影片，他要求代主席下次會議繼續有關事項。他感激港鐵公司代表出席是項議程，希望港鐵公司終有一日能夠向廣大市民和九龍城區議會作出交代。

243. 港鐵公司高天禮先生表示公司非常理解香港市民及議會十分關注去年 8 月 31 日當晚於太子站發生的事件，並明白事件的嚴重性。港鐵亦就大型公眾活動的車務安排及相關事宜出席去年 12 月的立法會鐵路事宜小組委員會和今年 1 月的油尖旺區議會會議，以解答議員和社會的查詢和關注，而油尖旺區議會亦是太子站的地理位置所屬的區議會。由於警方及獨立監察警方處理投訴委員會正就事件進行調查，法庭亦正處理涉及相關事件的訴訟，考慮到相關法律因素，港鐵公司只會向按既定程序獲授權的人員或機構提供閉路電視片段，以免影響調查和相關法律程序。

244. 周熙雯議員表示 2019 年 8 月 31 日太子站事件發生後，港鐵曾關閉太子站兩天至 9 月 2 日，公眾非常關注當中發生過的事情，她同意李軒朗議員在本區討論是次事件，因區內街坊擔憂乘搭港鐵的安全問題，認為港鐵作為服務提供者應保障乘客的生命安全，但 8 月 31 日於太子站出現執法人員對乘客使用武力的情況，而港鐵無法阻止事件和保障乘客安全，事後亦不清楚相關乘客的去向，當中可能包括九龍城區和其他區的居民。她認為港鐵作為服務提供者，有責任釋除公眾疑慮，重建乘客的信心，因此認為港鐵有責任向公眾公開交代事件。

245. 麥瑞淇議員指出 2019 年 8 月 31 日於太子站發生的事件與九龍城區居民和任何一個香港市民都有密切關係，表示她認識一位市民曾於當日攜同小童於鄰近的地鐵站，當時非常擔心到達太子站後會被襲擊，時至今天，該市民仍非常擔憂乘搭港鐵時會遇到危險。指出事件影響九龍城區居民和全港市民對乘搭港鐵的信心，希望港鐵將相關閉路電視片段公開，重申市民有知道真相的權利。

246. 郭天立議員表示 8.31 事件發生至今仍有不少疑團未解，香港民意研究所於去年 10 月曾進行相關調查，結果顯示有 48%受訪者相信「8.31 打死人」的說法，如果港鐵和警方不希望再有相關傳言，最簡單的方法是公開當天的閉路電視片段。他認為當日警方在行動中刻意驅趕記者，以至記者未能清晰記錄實況。要解決公眾的猜疑，應公開當天的片段，讓市民自行作出判斷。他認識不少居民和義工反映自 8.31

後便不敢再乘搭港鐵，由於港鐵不願意作出交代，引致部分人士採取較激烈的行動針對港鐵，認為如港鐵不希望再出現類似事件，沒有比公開閉路電視片段更好的處理方法。

247. **黃國桐議員**感激港鐵職員出席會議，但對港鐵的回覆表示絕對不能接受。按照現時法例，法庭接受任何閉路電視或公眾平台上的片段在庭上播放，而有關片段能否接納為證據則視乎片段的證據價值及有否存在偏見，以及控辯雙方是否有合適的理由要求作出播放。又指出文件主要要求港鐵向公眾公開相關閉路電視片段，然而港鐵以現時法庭有相關案件進行訴訟及調查為由拒絕公開。但現時大部份案件均為年輕人向警方提出起訴，而以閉路電視片段作為指控證據，市民擔心警方有否於當日濫權及作出非法的行為，因此並不相信警方會將調查結果公諸於世。按照普通法的觀念，審訊能否保持公平公正非常視乎相關證供，但現時擁有公權力的人士能否以公平公正的方式作出調查，十分令人質疑，亦令港人質疑香港法治是否已蕩然無存。因此不可以以法庭訴訟及調查為由而拒絕公開相關閉路電視片段。他認為港鐵利用這些藉口是不可接受的，如港鐵真正有責任面對港人，便應該讓公眾得知現實情況。

248. **曾健超議員**指出因法庭訴訟及正進行調查為由而拒絕公開閉路電視的說法完全荒謬，以過往「七警案」為例子可見影片的力量，可以將犯罪的人繩之於法，亦可參考博愛醫院公開警方在升降機內毆打長者的閉路電視片段，認為公開影片和影片成為法庭呈堂證物之間並無衝突。此外，自 8.31 事件後，每月 31 日均有市民到太子站範圍進行拜祭活動，而相關地站鐵範圍屬港鐵負責管理，警方卻以不同藉口驅趕和毆打市民，他認為在港鐵範圍進行悼念活動只是很卑微的表達方式，港鐵有責任負責清潔工作，亦應避免警方越權執法，他希望港鐵對市民的拜祭活動以寬容方式處理。

249. **主席**補充指他即使冒着被指控越權的風險仍要在交運會甚至其他不同渠道均不停向港鐵追討相關閉路電視片段，原因正是因為警方向 8 月 31 日的和平遊行發出反對通知書，而當中大部分參與人士均乘坐港鐵離開，乘客均會付足車資乘搭港鐵，但自中國官方媒體於 8 月 17 日發出報導後港鐵卻改變一貫的態度，質疑港鐵是否仍是香港人的鐵路系統，表示其要求非常卑微，只是要求知道真相，亦表示未來不會放棄繼續向港鐵追求真相。

250. **任國棟議員**表示 8.31 的指控非常嚴重，自從該事件後，大部份市民將港鐵稱為「黨鐵」，如港鐵希望還自己一個清白，應公開澄清一切，而非作出隱瞞，否則只會令公眾指控為有心包庇及隱瞞警方的行為。他又指出現時港鐵民望甚低，如要挽回民望和聲譽，港鐵應公開閉路電視片段，並支持續議相關議程，表示「五大訴求 缺一不可」包括還原 8.31 真相。

251. **黎廣偉議員**希望港鐵提供相關閉路電視片段以證明「8.31 打死人」的說法只屬謠傳，表示市民希望得知真相。同時，**黃國桐議員**已表示港鐵拒絕公開閉路電視片段的原因只是藉口，要求港鐵開誠佈公，交出片段，以影像呈現真相。他支持續議此議程。

252. **港鐵公司高天禮先生**的回覆如下：

- (i) 港鐵明白當晚太子站發生的事件的嚴重性，港鐵公司已在去年 9 月 10 日發出的新聞稿中，提供閉路電視截圖，希望在公眾關注及處理閉路電視片段的一貫程序之間取得平衡；
- (ii) 相關閉路電視片段已呈交調查機關和執法機關，並會配合相關調查工作，由於相關法律程序正進行，港鐵並不希望影響有關程序，因此認為現階段並不適宜公開相關閉路電視片段；以及
- (iii) 感謝各議員提出意見，並備悉曾議員的意見及會盡力向公司管理層反映，同時希望議員諒解公司在處理閉路電視片段上有一貫程序，只會向獲授權人士提交片段。

253. **黃國桐議員**認為港鐵的回應言之無物，他看不到需要作出平衡的理據，認為公眾關注和公眾利益應為首要考慮，公眾現時關心執法機關有否濫權、濫用暴力或使用不適當程序，如相關機構會依法辦理和調查，更應該在公眾平台播放相關閉路電視片段，強調相關做法不影響法庭的訴訟，反而可令人相信調查合情、合理和合法。此外，港鐵曾指出獲授權人士才可獲得片段，一般而言只會向有關人士提供片段，但今次事件若有關人士已死亡，又如何成為授權人士，因此以現時情況而言，香港市民大眾便是授權人士，亦是代議士希望為市民做到的事情，明白港鐵代表的困境，但重申希望港鐵代表向管理層一一反映，否則只會令人懷疑港鐵正在包庇事件。

254. **麥瑞淇議員**表示現時不少人均沒有信心再乘搭港鐵，因擔心意外發生。認為港鐵雖然表示由於進入相關法律程序而未能公開閉路電視片段，但公眾應有知情權，因此希望港鐵代表將有關意見向港鐵高層反映，她贊成續議此議程。

255. **蕭亮聲議員**指出港鐵不應只以公關手段處理是次事件，要求港鐵認真公開片段，還原真相。表示如港鐵一直只為警方護航，即使以更多公關手段處理亦無補於事。

256. **港鐵公司高天禮先生**表示公司明白香港市民對太子站事件的深切關注，理解公司的回應未必令議員接受，但感謝議員提出意見，會盡力向公司反映有關意見。

257. **代主席**表示由於不少議員提出續議是次議程，在沒有反對的情況下宣布下次會議續議有關事項。

其他事項

258. **主席**感謝委員會對他的信任，否決議程 32 的動議議案，他未來會嚴格按照會議常規和議事程序的慣例繼續主持本委員會的會議。

下次開會日期

259. 宣佈下次開會日期定於 2020 年 4 月 23 日(星期四)下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 4 月 6 日。主席於下午 9 時 16 分宣布會議結束。

260. 本會議記錄於 2020 年 5 月 28 日正式通過

主席

秘書

九龍城區議會秘書處

2020 年 5 月