

**第四屆觀塘區議會屬下
交通及運輸委員會
第十五次會議記錄**

日期：2014 年 4 月 10 日(星期四)

時間：下午 2 時 30 分

**地點：九龍觀塘觀塘道 392 號創紀之城 6 期 20 樓 05-07 室
觀塘民政事務處會議室**

出席者：

委員

洪錦鉉先生 (主席)	麥富寧先生, MH
張琪騰先生 (副主席)	顏汶羽先生
陳俊傑先生	柯創盛先生, MH
陳國華先生, MH	潘進源先生, MH
陳華裕先生, MH	蘇冠聰先生
陳耀雄先生	蘇麗珍女士, MH
張順華先生	施能熊先生
蔡澤鴻先生	譚肇卓先生
符碧珍女士	鄧咏駿先生
馮錦源先生	謝淑珍女士
馮美雲女士	黃春平先生
何啟明先生	黃帆風先生, MH
簡銘東先生	黃啟明先生
郭必錚先生, MH	葉興國先生, MH, JP
黎樹濠先生, BBS, MH, JP	姚柏良先生
馬軼超先生	

增選委員

金 堅女士	凌志強先生
劉礎慊先生	吳仕芬先生
劉漢民先生	余偉明先生

經常出席會議的政府部門代表

李賢斌先生	觀塘民政事務處高級行政主任(區議會)
蘇鎮存先生	運輸署高級運輸主任(觀塘)
何志達先生	運輸署工程師(觀塘)3
陳偉康先生	路政署區域工程師(觀塘)
何志堅先生	警務處觀塘警區代表
羅偉旗先生	警務處秀茂坪警區代表

協助討論有關議程項目的代表

議程項目 II – 「人人暢道通行」計劃為行人天橋(結構編號: KF90)加建升降機設施 – 修定方案

周文達先生	土木工程拓展署工程管理組長/暢道通行計劃
郭志輝先生	土木工程拓展署工程管理主任 2/暢道通行計劃
李志華先生	栢誠(亞洲)顧問有限公司工程經理

議程項目 III – 觀塘區道路工程進展報告

郭志輝先生	土木工程拓展署工程管理主任 2/暢道通行計劃
楊世喜女士	路政署主要工程管理處高級工程師 4/暢道通行

議程項目 VII – 2014-15 年度觀塘區巴士路線發展計劃

議程項目 VIII – 動議:觀塘區議會屬下交通及運輸委員會敦促運輸署及九龍巴士公司盡快開展一條由藍田平田巴士總站直達沙田的巴士線

蘇鎮存先生	運輸署高級運輸主任/觀塘
甘慧明女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
胡銘基先生	九巴經理(策劃及發展)
黎嘉朗先生	九巴主任(策劃及發展)
張僑光先生	九巴經理(車務)
柳俊江先生	九巴社區事務經理
冼志賢先生	城巴/新巴經理(策劃)

秘書

關彥彰先生	觀塘民政事務處行政主任(區議會)4
-------	-------------------

缺席者：

委員

陳汶堅先生

潘任惠珍女士, MH

呂東孩先生

開會辭

主席歡迎各委員及部門代表出席會議。

I. 通過上次會議記錄

2. 上次會議記錄無須修訂，獲得通過。

II. 「人人暢道通行」計劃為行人天橋(結構編號：KF90)加建升降機設施 - 修定方案

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 9/2014 號)

3. 主席歡迎土木工程拓展署工程管理組長/暢道通行計劃周文達先生、工程管理主任/暢道通行計劃郭志輝先生，以及栢誠(亞洲)顧問有限公司工程經理李志華先生出席是次會議。
4. 土木工程拓展署周文達先生介紹有關文件。
5. 兩名委員讚賞署方迅速回應委員的訴求，並與委員到實地視察，交流意見，因此歡迎署方的修定方案。
6. 主席感謝署方就其負責的工程項目與委員到實地視察，並聽取有關意見。
7. 委員備悉有關文件。

III. 觀塘區道路工程進展報告

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 10/2014 號)

8. 主席歡迎路政署主要工程管理處高級工程師 4/暢道通行楊世喜女士出席是次會議。
9. 主席表示，觀塘區內現時有多個為行人天橋/隧道加建升降機設施的「人人暢道通行」計劃正在進行，其中部分工程項目的進度未如理想，以致引起不少委員的關注，故建議於委員會轄下成立觀塘區人人暢道通行計劃小組，加強與部門的溝通，並了解各個項目的進度。主席呼籲各委員踴躍加入有關的工作小組，並請部門善用工作小組的平台，與委員交流對工程的意見，加強與當區議員的溝通。委員日後如就工程事宜有所查詢，委員會可再邀請部門代表出席會議，回應委員的詢問。
10. 委員通過成立交通及運輸委員會轄下觀塘區人人暢道通行計劃工作小組。
11. 九名委員提出意見如下：
 - 11.1 擔心 KF44(為橫跨協和街近祥和苑的行人天橋加建無障礙設施)的工程須收窄車路，影響協和街一帶的交通，在施工期間安達臣道房屋發展計劃將入伙，屆時將加重道路的負荷，促請署方確保工程不會影響路面的交通；
 - 11.2 支持委員會轄下成立觀塘區人人暢道通行計劃工作小組，認為觀塘依山而建，現時區內有不少行人天橋/隧道進行加建升降機等等的無障礙設施，期望工作小組能有效地與有關部門協調，確保工程能早日完成；
 - 11.3 查詢為橫跨牛頭角道及振華道近振華苑的行人天橋加建三台升降機工程(KF48)的 A 號升降機的實際位置和最新方案，以及就受工程影響而需重置電單車停泊位的相關安排，促請署方就有關事宜盡早與當區議員展開溝通；
 - 11.4 表示行人隧道編號 KS56 的工程需時 48 個月實屬太長，促請署方設法縮短時間；

11.5 查詢 KF(LNTKE)項目(為橫跨觀塘道近九龍灣港鐵站 B 出口的行人天橋加建無障礙設施)的確實完工日期，表示有關升降機的需求殷切；

11.6 表示藍田巴士總站因 KF71 的工程(位於藍田巴士總站及藍田港鐵車站近匯景花園的行人天橋加建無障礙設施)，以及把九巴 277 系列路線的總站遷往該處，致使上述位置異常擠迫，促請運輸署與委員一同到實地重新檢視有關安排，了解巴士落客點遠離通往商場扶手電梯對市民構成的不便；

11.7 查詢顧問合約編號 CE39/2013(HY)共六項工程的設計進展；

11.8 同意成立有關工作小組，以設立平台讓委員就有關事宜表達關注，促請路政署保持現時 KF71 項目工地整潔，預留足夠的空間供行人及輪椅使用者使用，並促請運輸署必須就有關的改道安排通知當區議員；

11.9 促請署方須就正進行設計的項目盡早向區議會就設計作出諮詢，以免在諮詢區議會後因應意見修改有關方案而再次延誤有關工程；以及

11.10 查詢鯉魚門道及啟田道迴旋處改善工程的進展情況。

12. 土木工程拓展署郭志輝先生回應，指署方已於 4 月 4 日與中華電力有限公司代表展開會議，就期望縮減工程所需時間商討電纜改道及興建升降機的位置，且已把有關資料交予對方，如有進展，署方會適時向委員會匯報詳情。

13. 路政署楊世喜女士的回應重點如下：

13.1 有關 KF71 的工程(為位於藍田巴士總站及藍田港鐵車站近匯景花園的行人天橋加建無障礙設施)進展方面，現時已挖掘至地下管線的位置，容後會安排遷移管線。

13.2 有關 KF48(為橫跨牛頭角道及振華道近振華苑的行人天橋加建三台升降機工程)方面，負責計劃的工程師現正就 A 號升降機的設計研究替代方案，惟部分細節尚待決定。一旦備妥細節，有關工程師將與當區議員聯絡，徵詢意見。

13.3 有關 KF44(為橫跨協和街近祥和苑的行人天橋加建無障礙設施)的工程方面，署方於三月與相關議員會面，得悉議員對工程將有可能影響路面交通表示憂慮，因此署方正研究有關臨時交通安排，準備於未來數月諮詢當區議員的意見。

13.4 有關顧問合約編號 CE39/2013(HY)共六項工程的設計進展方面，署方表示正為有關項目展開設計工作，而預計可於本年第四季前可向委員報告其中部分項目的設計詳情，屆時將會諮詢委員的意見。署方亦會適時向當區區議員諮詢有關項目設計的意見。

14. 運輸署何志達先生回應，指署方已要求顧問公司跟進因加建無障礙設施而受影響的電單車位事宜，暫未收到顧問公司方面的回覆，署方會繼續向顧問公司跟進有關事宜。另外，署方表示已就鯉魚門道及啟田道迴旋處改善工程進行短期改善方案的研究，有關方案現交由署方作內部諮詢，若方案獲支持，署方便可開展可行性研究，以及進行詳細設計和地區諮詢工作等等。

15. 運輸署蘇鎮存先生回應時表示，署方將邀請巴士公司、工程承辦商及有關委員到藍田巴士總站就 KF71 項目(位於藍田巴士總站及藍田港鐵車站近匯景花園的行人天橋加建無障礙設施)的工程檢視車站及上落客點的安排。

(會後備註：有關藍田巴士總站就 KF71 項目(位於藍田巴士總站及藍田港鐵車站近匯景花園的行人天橋加建無障礙設施)的工程檢視工程進度、車站及上落客點的安排之視察活動已於 2014 年 5 月 14 日舉行。)

16. 主席呼籲各部門就工程進展事宜加強與當區議員的溝通，盡快完成有關工程。

17. 委員備悉有關文件。

**IV. 運輸署/路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的
主要交通改善工程項目及時間表**
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 11/2014 號)

18. 委員備悉文件。

V. 交通及運輸委員會 2014/15 年度活動大綱建議
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 12/2014 號)

19. 秘書介紹有關文件。

20. 委員通過有關文件。

VI. 2013/14 年度交通及運輸委員會財政報告
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 13/2014 號)

21. 委員通過有關文件。

VII. 2014-15 年度觀塘區巴士路線發展計劃
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 14/2014 號)

22. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)甘慧明女士、九巴經理(策劃及發展)胡銘基先生、主任(策劃及發展)黎嘉朗先生、經理(車務)張僑光先生、社區事務經理柳俊江先生，以及新巴/城巴經理(策劃)冼志賢先生出席是次會議。

23. 主席敦促運輸署及巴士公司檢討及改善有關 2014-15 年度巴士路線發展計劃的資訊發佈，表示部分路線的資料已於其他區的區議會發放，卻遲遲未有通知觀塘區議會，希望運輸署及巴士公司在來年巴士路線發展計劃能同步發放有關資訊。

24. 運輸署甘慧明女士表示來年巴士公司計劃以「區域性模式」重組多區的巴士服務，其中部份地區的路線改動建議一直在整合當中，加上巴士路線發展計劃的諮詢工作涉及全港十八區區議會，而會期各有不同，因而在資訊發佈上時間不一致，對未能盡早向委員提供文件致歉。署方十分重視各個區議會的意見，並會檢討有關資訊發佈的安排。運輸署甘慧明女士介紹有關文件。

25. 二十一名委員提出意見如下：

九龍市區路線

- 25.1 認為現時 N216 線的行車時間已經過長，而改經大角咀所需的時間超過 5 分鐘，對乘客極為不便，對改經大角咀所帶來的額外客源的數量存疑，期望署方及九巴提供數據支持有關決定；
- 25.2 表示九巴曾以增加行車時間為由拒絕更改路線的建議，因此反對 N216 線擬議改經大角咀的路線，亦提出 N216 線的車隊的噪音問題，認為巴士公司既加長行車路線，且未能維持班次，對乘客極不公平；
- 25.3 向署方查詢 5M 線的載客量數據及增加班次的理據；
- 25.4 表示 5M 線只惠及啟晴邨及德朗邨的居民，曾向署方建議更改有關路線，使路線途經麗晶花園及啟業邨，令更多居民受惠，且可替路線增添客量，期望署方回應有關建議，此外，亦向署方反映啟晴邨及德朗邨的居民希望增設前往新界地區的訴求；
- 25.5 在缺乏足夠數據及在沒有增加班次的情況下，反對 N216 線改經大角咀而使行車時間上升的建議；
- 25.6 對是次巴士路線發展計劃未有照顧三彩的居民感到失望，表示現時該區的公共交通服務不足，急需作出改善，曾向有關方面提出 9 號線在三彩設站，以方便市民，惜署方未有作出任何回應；
- 25.7 表示現時啟晴邨及德朗邨僅半數單位入伙，認為現時擬議的車量仍不足以應付日後啟晴邨及德朗邨全數單位入伙的交通需求；
- 25.8 認為文件所示 N216 線的每小時最高載客量為 32%，未達到在非繁忙時後內的平均載客率低於 30% 的縮減班次的標準，認為有關路線的班次已於數月前曾經縮減，因此不太接受現時再度縮減班次的安排；
- 25.9 期望運輸署履行監察公共交通服務機構的職能，保障廣大市民的利益，使巴士公司承擔其社會責任，杜絕巴士公司不合理地謀取更高的利潤；

- 25.10 建議署方可考慮由專線小巴經營大角咀前往東九龍深宵交通服務、服務啟晴邨及德朗邨的交通路線或其他未有巴士行走的路線，並由運輸署統籌有關申請事宜；
- 25.11 促請署方及九巴增設由藍田及油塘前往九龍西的巴士路線，方便居住於藍田及油塘山上地區的居民前往該區，有關路線可行走過山路線，循山路接載寶達、秀茂坪及四順等山上地區的居民前往九龍西；

過海路線

- 25.12 表示麗港城第 1、2 及 4 期及麗港城第 3 期的業主委員會曾就重整隧巴 641 及 621 號線及增設 141 號線舉行居民諮詢會諮詢居民意見，表示麗港城業主委員會反對取消下午繁忙時段 621 號線的班次，並於會前向巴士公司及運輸署遞交逾五千名居民簽名的請願信，認為九巴身為公營交通服務的營辦商須承擔其社會責任，為人流偏低及交通不便的地區提供最基本的交通服務，不得隨便取消或縮減路線；
- 25.13 認為紅隧的擠塞情況比東隧更為嚴重，因此認為署方將路線取道紅隧，以避開交通繁忙的東隧的說法並不成立，並表示現時的路線的改動遷就啟晴邨及德朗邨，卻影響原有的服務使用者，期望運輸署及巴士公司與受影響人士先作磋商，並希望巴士公司將路線削減的資源重新投放於有關路線上；
- 25.14 向署方及巴士公司建議合併 621 及 641 號線，行走東隧，由麗港城經觀塘繞道、企業廣場、啟業及啟晴，表示麗港城居民接受此替代方案；
- 25.15 曾向署方表示啟業的居民未能上車乘搭 641 號線，要求加強服務，認為署方認為路線取道紅隧，以避開交通繁忙的東隧的說法存疑，指 641 號線(往中環方向)應由企業廣場，先經啟業及麗晶花園，再往啟晴往啟德隧道較為適宜；
- 25.16 認為運輸署容許九巴將其部分路線抽調班次，行走較快的路線，以期縮短行車時間，卻增加車費的做法並不公道；
- 25.17 反對現時 641 號線改經紅隧(更名為 141 號線)，表示兩者的路程相若，且紅隧擠塞的情況較東隧嚴重，不理解署方有此

決定的理據何在，促請署方及九巴解釋；

- 25.18 表示署方在文件未有透露 141 號線車站的位置，促請署方透露更多資料以說服市民有關路線的行車時間僅為 60 分鐘，此外，亦擔心將 641 號線改經紅隧會使剩下行駛東隧往觀塘區的路線更形擠塞，乘客量超出負荷；
- 25.19 認為隧巴第 101X 線由堅尼地城前往觀塘的客量不足，促請署方再詳細考慮，建議可於中上環設站，以服務更多市民，增加客流量；
- 25.20 表示署方一直以來忽略油塘區居民的巴士服務需求，而現時油塘區的過海巴士路線只有 603 號線一條，而巴士公司卻未有為於東隧入口上車的乘客提供轉乘優惠，乘客需付全數車費乘搭有關路線，促請巴士公司盡快提供有關優惠。此外，亦向署方反映於油塘開出的 603 號線頭班車(早上五時四十五分)經常滿座，希望署方及巴士公司將服務時間提早至早上五時半；
- 25.21 建議署方考慮 101X 線應在九龍灣展貿中心附近或香港輔警總部設站，以方便前往該處上班的市民，否則對增設有關路線有所保留；
- 25.22 對 641 號線改道後來往九龍灣一帶的乘客可節省約 15 分鐘的說法表示懷疑，建議署方及九巴公司於實施改動前先與委員一同於繁忙時間行走相同路線，以測試新路線是否較原定路線快捷；
- 25.23 澄清隧巴 621 號線在九龍區的服務範圍並非僅局限於麗港城，亦包括匯景花園及茶果嶺一帶的居民，指出不少居民乘搭有關路線，亦對文件中指出其最高載客量只有 33%表示懷疑，此外，亦指出由中環(香港站)開出的 6 班下午的班次有兩班的時間過早，未能服務於港島區下班回觀塘區的居民，建議將班次加強或延遲至約晚上八時，以提升客流量；
- 25.24 表示運輸署曾於去年向委員會諮詢西港島線及南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃，因此查詢署方擬議的改動會否考慮及配合日後西港島線及南港島線(東段)通車的公

公共交通服務重組計劃的安排；

25.25 認為巴士公司在重組路線時必須同時兼顧新增設的服務需要及原有服務使用者，不應為了加設新的服務而減少原有服務；

25.26 表示 641 號線改經紅隧減少藍田一帶的居民途經東隧前往港島區的選擇，期望運輸署及巴士公司加強其他途經東隧來往港島區及觀塘區的巴士服務；

25.27 認為署方須考慮不少東九龍居民在繁忙時間於油塘轉車時候車時間甚長且十分擠迫的情況，而部分遠離港鐵站的觀塘區市民亦十分依賴九巴的路線上下班，敦促署方及巴士公司應設法增強過海巴士的服務利便該批乘客來往東九龍及港島區；

25.28 認為市民熟悉當區的環境，因此巴士公司應以謹慎的角度聆聽市民的意見，並反映港鐵服務已達飽和，希望署方及巴士公司應盡量提供其他公共交通服務的選擇予市民；

往來觀塘及西貢/將軍澳的路線

25.29 認為油塘區現時缺少巴士服務前往新界區，促請署方及巴士公司考慮先於繁忙時間在油塘區開設特別班次前往沙田區，待有穩定客量後再加開班次；

25.30 認為現時由油塘區前往各區的優惠轉乘計劃並不便利市民，現時供居民前往觀塘轉乘其他路線的 14B 線班次太疏，部分落車站與轉乘站的距離較遠，乘客因此須步行一定時間再可於轉乘站候車，而且巴士公司並沒有為乘客的第二程轉乘的車費提供優惠，認為做法並不妥當。另外，亦指出前往油塘部分路線的站過於分散，致令希望轉乘的乘客無法於同一地點等候前往同一目的地的路線，而部分路線亦未有提供轉乘優惠；

25.31 表示觀塘區市民如須就轉乘車程額外繳付車費在九龍城轉乘其他巴士路線前往旺角，乘客便須比現時付出花費更多時間及金錢，實難以支持有關服務重整建議；

- 25.32 向署方反映在署方擬議的 93K 線的重整方案下土瓜灣的居民將無法乘搭 93K 線前往旺角；
- 25.33 表示備悉署方將 14B 線的其中一架車轉為單層的決定，認為委員一直向署方及巴士公司爭取更多的路線及班次服務油塘區，有關建議仍未實施，如今更縮減車隊的載客量，感到九巴的服務在油塘區的競爭力不足，促請九巴將設總站於觀塘區的路線延伸至油塘區；
- 25.34 認為 93K 線的來回程取線相同，沒有必要將路線設為循環線，九巴公司的做法有藉增加行車距離而增加車費之嫌，促請署方交代把路線設為循環線的理據；
- 25.35 在鐵路系統達飽和的情況下，同意油塘區的居民缺乏足夠的巴士服務，且認為區內的班次不足及服務欠佳，致令巴士的載客率不足，促請巴士公司改善服務及增加班次；
- 25.36 表示署方提供轉乘優惠的 98A 線經常滿座而且候車時間長，建議保留原有的路線；
- 25.37 表示希望 14B 線的車輛分配如有變動，應於委員會會議上討論，認為署方應將有關變動通知當區議員；
- 25.38 希望署方解釋觀塘區居民在署方擬議的改動下如何乘搭 93K 線前往旺角，及有關的車費資料；
- 25.39 反對署方將 14B 線共 4 架雙層巴士的其中一架車轉為單層的決定；
- 25.40 認為有關巴士路線若有變動而署方卻未有通知委員及居民，會令居民無所適從，而委員亦難以向市民交代；

往來觀塘及大埔的路線

- 25.41 希望明白現時 74A 線的路線迂迴，且客量低，但表示該路線為東九龍唯一前往大埔公路的巴士路線，取消該路線將對前往該處及中文大學的師生構成不便，亦表示署方提供的轉乘計劃的候車時間亦過長，建議署方保留及改善有關路線，減少在大埔一帶的行車路線，而非刪減路線；

- 25.42 對增設途經科學園的 74D 線表示歡迎，表示曾接獲居民對增設途經科學園的巴士服務的訴求，但認為現時 74X 線的乘客量十分多，經常滿座，因此對從 74X 線抽調班次加設 74D 線的建議有所保留，促請運輸署充分評估及密切留意 74X 線的客量需求；
- 25.43 關注巴士公司從 74X 線抽調班次加設 74B、74C 及 74D 線的建議，表示現時 74X 線於繁忙時間經常滿座，部分乘客無法上車，擔心 74X 線的滿座情況更趨嚴重；
- 25.44 表示 74A 線的設計欠佳，使路線過於迂迴，贊成改良有關路線，指出 74A 線可途經新蒲崗及九龍灣一帶的商業區，以提升客量；
- 25.45 表示觀塘區有一紅色小巴路線前往落馬洲亦行經大埔公路，由於該小巴路線的車輛因市區重建項目導致行走的架次有限，促請運輸署協調，待該紅色小巴路線的班次恢復穩定後才取消 74A 線；
- 25.46 促請署方考慮在下午繁忙時段加設由科學園前往九龍東的班次，方便於科學園上班的九龍東居民乘車回家；

往來觀塘及沙田的路線

- 25.47 認為 88X 線的起訖點應設於藍田巴士總站，表示藍田一帶的巴士總站有足夠的空間作為有關路線的起訖點，故不建議以循環線的形式從沙田開出，否則只會令居民因行車時的路面交通及路線班次較疏而難以掌握班次於藍田的到站時間，令整個藍田區的居民無法受惠；
- 25.48 由於 88X 線牽涉其他區，故署方及巴士公司須充分諮詢不同區議會的意見始可實行，憂慮需時過長，故促請署方設法盡快實施；
- 25.49 認為 88X 線擬議的班次太疏，表示有關路線行車時間較短，理應在調動班次上較為靈活，促請署方及巴士公司加密班次，此外，亦建議有關班次可在藍田定時開出，使乘客能準確掌握班次開出的時間，減少居民的候車時間；

- 25.50 表示 88X 線的車費過於昂貴，而行車路線亦比 74X 線較短，促請署方及九巴下調價格；
- 25.51 認為 89X 線的總站設於石門，行車路程縮減，九巴應因而下調有關路線的車費；
- 25.52 認為九巴不應因乘客量少而取消 80X 線非繁忙時間的班次，但可考慮在非繁忙時間作出再疏一點的班次安排；
- 25.53 要求署方就去年縮短 277X 線至藍田巴士總站向在大老山隧道口轉乘 88X 線的乘客提供轉乘優惠，利便藍田山上的居民往返北區一帶；
- 25.54 表示 88X 線須途經藍田安田街才能照顧整個藍田區包括處於山上的康栢、康雅、德田、廣田及平田居民的需要，建議有關路線必須行走安田街；
- 25.55 表示油塘區現時缺乏巴士服務前往新界東，希望 88X 線能途經油塘，利便油塘區的居民，亦指出現時不少鄰近藍田區的油塘區居民須費時步行至啟田道或藍田巴士總站乘車，認為把有關路線延伸至油塘有助減低油塘區居民擬前往其他地區時必須倒車轉乘的不便，建議署方研究將 83X 線伸延至油塘的可行性；
- 25.56 歡迎 83X 線的重組方案，認為行經觀塘繞道可縮短行車的時間，亦可方便乘客前往沙田港鐵站，此外，亦建議有關路線可於麗港城設站，以增加乘客量，而對行車時間的影響亦較輕微；
- 25.57 認為 88X 線因回應去年修改 277X 線的訴求而生，所以 88X 線的總站應設於平田巴士總站，否則有欠公允；
- 25.58 表示在重組路線後九龍灣港鐵站的居民無法乘搭 89X 線前往沙田港鐵站而須轉乘 83X 線，惟 83X 線在繁忙時間的班次較 89X 線疏落，促請署方及巴士公司考慮加密班次，並查詢有關班次的資源調動安排；
- 25.59 儘管希望有關方面可以盡快落實平田至沙田線，但認為署方

指出應先行落實擬議的 88X 線的方案難以接受，認為有關路線實為去年削減 277X 線的補償方案，擔憂一旦按署方擬議的方式實施後，日後再擬作改動便會相當困難，促請署方及九巴再向當區議員再商討可行的方案，不應從單方面實施有關措施；

25.60 表示現時擬議的 88X 線的總站並非設於平田，有違該路線為補償平田居民因削減 277X 線的交通需求之原意，促請署方重新考慮將 80X 線伸延至平田巴士總站的方案，認為此方案更為合適及利便藍田區的居民；

25.61 希望署方理解及向其他區議會解釋增設 88X 線的用意為補償藍田山上的居民因去年因 277X 線遷站而受到影響，因此不應將 88X 線與其他巴士路線重組的方案一併討論及處理，署方應先盡快落實補償方案；

往來觀塘及青衣的路線

25.62 反對署方及九巴縮減 42 號線的行車路線及班次，表示有關路線已於較早時間諮詢葵青區議會，卻未有同時諮詢觀塘區議會，而署方所指客量偏低實為巴士公司脫班的問題所致，此外，文件中所指個別路線如在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，署方便會考慮增設車輛行走，惟現時 42 號線在該時段的載客率與該標準僅相差 4%，署方不單沒有增加班次，更將班次縮減，而文件中亦有列出如個別路線在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，署方才會考慮縮減班次，惟現時 42 號線未達到有關標準，而文件亦沒有交代有關路線有否符合路線在最繁忙的一小時內在擬截斷路線的地點載客率不超過 20%至 30%的標準；

25.63 認為安達臣道房屋發展項目將於 2015 年開始入伙，觀塘區人口會繼續上升，而有關地區毗連四順，發展區亦會興建連接四順的行人系統供居民前往四順使用該區的資源，因此將來四順在交通的需求上將有上升的趨勢，促請署方及九巴在規劃巴士路線重組時需充分考慮地區的發展；

25.64 認為四順及將來的安達臣道發展區位於山上，遠離集體運輸系統，因此更依賴公共巴士服務以前往其他區，而 42 號線為四順唯一一條前往美孚、葵涌及青衣的巴士路線，區內不

少居民須乘搭有關路線前往葵涌及青衣上班，班次亦由繁忙時段的 15 至 20 分鐘改為 20 分鐘，因此反對署方及九巴縮減 42 號線的行車路線及班次；

- 25.65 認為署方及九巴所提供的轉乘優惠與原來的車費的價格相等，對乘客毫無吸引力；
- 25.66 促請署方務實加強 42 號線班次及行駛的車輛，並減少脫班的情況；
- 25.67 促請署方就觀塘區的巴士路線的藍圖作出闡釋，使各委員能更了解整個地區未來在交通上的規劃；
- 25.68 認為 42 號線及 42A 線在繁忙時間的乘客量亦相當多，乘客難以於界限街上車轉乘 42 號線前往順利或於長沙灣道上車轉乘 42A 線前往長亨，認為有關 42 號線及 42A 線轉乘安排費時失事；
- 25.69 認為路線重組後 42 號線之目的地並非青衣，不應以 4 字作為路線編號的開首，擔心路線編號會混淆乘客，希望署方解釋；
- 25.70 認為是次巴士路線發展計劃只交代個別路線的改動，沒有對整個地區作全盤的規劃，而且表示運輸署及九巴並不了解本區的發展情況，促請署方作出檢討；
- 25.71 查詢順利居民乘坐 42 號線前往機場的轉乘途徑；
- 25.72 表示日後地區的發展能促成 42 號線的載客率上升，日後更有增加班次及行走車輛的可能性，請署方及九巴再慎重考慮有關決定；
- 25.73 認為 42 號線大部分行車路線沒有與其他交通工具的路線重覆，現時擬議的總站並不合適，希望署方及九巴積極研究其他方案，發展有關路線；
- 25.74 促請署方及新巴/城巴考慮將 E22P 線改為全日服務，及將 A22 線的總站由藍田巴士總站改為油塘大本型或鯉魚門邨第三期的巴士總站，或把部分 E22 線的班次由油塘開班，經

碧雲道，再行走原有路線；

其他

25.75 表示是次觀塘區的巴士路線發展計劃共削減 13 部雙層巴士及 1 部單層巴士，而部分增設的班次如 74B、74C 及 259D 線並非服務觀塘區市民為主，雖然未來觀塘區人口會隨着多個住宅項目入伙而上升，惟觀塘區的公共巴士服務卻未有加強，路線如 42 及 N216 線的服務亦遭削減或延長行車路線，期望署方認真檢視本年度觀塘區巴士路線的發展，配合今後的發展需要，希望巴士公司及署方把是次巴士路線發展計劃中在觀塘區所縮減的資源重新投放於本區；

25.76 期望九巴能向 60 至 64 歲的長者提供長者乘車優惠；

25.77 向署方查詢有關巴士路線發展計劃的建議將於何時落實，期望署方能於合理的時間內就巴士路線發展計劃的修訂及最後方案回覆各委員；以及

25.78 認為署方必須先與委員會就巴士路線發展計劃的方案達成共識後方可實行。

26. 運輸署甘慧明女士的回應重點如下：

九龍市區路線

26.1 N216 線現時所有乘客可繼續乘搭該路線，其中在紅磡鐵路站至彌敦道一段上車的乘客(約佔總乘客量兩成)的車程會因應改道而延長。現時大角咀未有深宵巴士路線，N216 線的改動建議可為大角咀的市民提供新的深宵巴士服務。署方備悉委員的意見，並會在衡量各個區議會及持份者的意見後，詳細研究有關方案；

26.2 5M 線試用超電容巴士行走的建議，將有助加強該線服務；

26.3 署方會不時檢視三彩區的交通需要，在有需要時與巴士公司研究服務調整及改善方案，並會與相關委員保持緊密聯繫；

收費

- 26.4 車費等級表訂明專營巴士公司就其個別路線可按有關路線組別和車程長短而可獲准收取的最高車費水平。專營巴士公司不可向乘客收取超逾車費等級表所釐定的車費。就個別巴士路線的實際車費，專營巴士公司則會視乎其營運情況及個別路線的營運環境，包括巴士路線的服務性質、乘客需求模式及車程距離等，而作出決定；

過海路線

- 26.5 現時隧巴第 101X 線只提供早晚繁忙時段由港島往九龍東的單向服務，因而建議增加 101X 線早晚繁忙時段各兩班由九龍東往西區的回程巴士服務，另外，署方亦備悉委員對 101X 線分別於中、上環及九龍灣設站的意見，會與巴士公司詳細研究有關安排；
- 26.6 現時 101X 往九龍東班次的車費為 11 元，建議新增的第 101X 線往港島方向班次的車費與現有往九龍東方向班次的車費是一樣的。由於 101X 線為特快線，中途停站較少，其營運情況與一般路線有所不同，故收費亦不相同，但有關路線現時擬議的收費亦屬收費表所容許的價錢；
- 26.7 由於現時東隧及東區走廊於繁忙時間非常擠塞，因而提出 641 號線改經紅隧的建議，署方理解各委員對紅隧交通更為擠塞的疑慮，並會綜合各方意見，一併考慮研究；
- 26.8 有關加強其他途經東隧來往港島區及觀塘區的巴士服務方面，署方會密切監察各路線的服務情況及乘客需求，並在有需要時與巴士公司研究調整及改善服務。署方對各區市民的意見均同樣重視，並會積極聆聽不同人士的訴求；
- 26.9 署方表示現時 603 號線已設有轉乘優惠，此外，署方亦會與巴士公司研究有關 621 號線下午時段班次的意見；

策劃巴士路線發展計劃的考慮因素

- 26.10 強調巴士路線重組並非取消或削減巴士服務，由於現時部分巴士路線重疊，透過重組路線，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，

擴闊區內的巴士網絡，令地區內市民整體受惠。署方歡迎委員就本年度的巴士路線發展計劃提供寶貴意見，並會詳加考慮；

往來觀塘及西貢/將軍澳的路線

- 26.11 署方備悉委員對轉乘優惠計劃的意見，共會繼續鼓勵巴士公司在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地，從而減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源；
- 26.12 建議的 93K 線路線改動後節省所得的車輛將分配至其他需求更為殷切的路線，如 98A 號線。署方備悉委員對 93K 線建議方案的意見並會一併考慮；
- 26.13 除每一年度的巴士路線發展計劃外，署方及巴士公司日常亦不斷監察區內各條巴士路線(如第 296D 及 93K 號線等)的服務情況，並不時按其實際服務水平及載客情況作出調整，以更切合市民的交通需求。署方理解委員對 14B 號線的改動的關注，並會就有關事宜與有關委員溝通；

前往大埔及沙田的路線

- 26.14 就 74X 號系列路線的建議，署方收到各方意見希望開辦不同服務路線以迎合各方乘客的需求，惟現時巴士資源緊拙，故需善用現有的資源以滿足新的需求，署方亦理解委員對 74X 線的意見，並會與巴士公司研究；
- 26.15 署方備悉委員有關 80X 線班次及把 83X 線伸延至油塘的意見，並會與巴士公司研究。此外，署方亦會密切留意 89X 及 83X 線的需求，並在有需要時與巴士公司研究調整及改善服務；
- 26.16 署方理解委員希望盡快開辦藍田平田至沙田的巴士服務。建議的 88X 線將採用定時定班的安排，讓乘客更容易掌握班次的時間，籍以吸引更多乘客乘搭，當有關巴士路線開辦後，署方會密切留意乘客量，適時作出調整和加強服務；

- 26.17 署方表示正就巴士路線發展計劃諮詢多個區議會，且亦會向沙田區議會諮詢有關 88X 線的意見，署方會蒐集及整理各區的意見後再與巴士公司一併考慮有關意見，並適時與委員會溝通及商討有關安排；

往來觀塘及青衣的路線

- 26.18 署方備悉各委員對 42 號線的意見，並會與巴士公司仔細研究有關方案，適時向委員會匯報；以及

其他

- 26.19 署方備悉各位委員的意見，並會在諮詢其他區議會後把所有意見一併考慮，及與巴士公司詳細研究，並適時向委員會匯報不同路線的落實方案。署方歡迎委員提出意見，並會繼續積極跟進，如有最新進展，將通知有關委員。

27. 運輸署蘇鎮存先生的回應重點如下：

- 27.1 表示署方除每年度的巴士路線發展計劃外，亦會恆常地因應車務調動而對區內的交通服務進行微調，署方備悉巴士公司擬將 14B 線共四架雙層巴士的其中一輛轉為單層，惟署方暫未有計劃落實有關建議，署方將會就先行成立專案，研究有關方案，並蒐集相關意見，再落實有關措施。署方承諾將先作評估，並適時向委員會或相關委員匯報有關安排；以及
- 27.2 表示署方會記錄委員的所有意見，就委員查詢署方對整個觀塘區的交通規劃方面，署方明白區內有多個大型項目正在發展，故深入了解及研究區內交通服務的供求情況。署方會吸納各委員的意見，配合區內發展的項目而對觀塘區的整體交通進行規劃，有關意見將在未來的規劃中反映。

28. 九巴胡銘基先生的回應重點如下：

- 28.1 表示 5M 線繁忙時間每小時的載客量雖達七至八成，但要在巴士路線發展計劃中增加車輛數目或增多班次的決定，須視乎實際需求，例如啟晴邨及德朗邨入伙的進度，以及附近居民的交通需求等；

- 28.2 表示 5M 線旨在為啟德新發展區的居民提供快捷的交通服務前往附近地鐵站，以接駁鐵路服務，因此途經車站不多，而九巴亦按委員的建議在坪石加設一站，因其所需額外行車時間不大，但由於途經麗晶花園及啟業邨而前往德朗邨的路線比較迂迴，因此暫未有計劃把有關路線改動至途經麗晶花園及啟業邨。無論如何，巴士公司會密切留意附近地區的發展，適時再作檢討。此外，亦會考慮為該處的居民增設前往新界的交通服務；
- 28.3 表示部分行走 N216 線的車輛為舊式白色巴士，承諾會盡快逐步更換舊款巴士，並於會後透過對外事務組回覆有關更換的時間表；
- 28.4 表示乘客乘搭 93K 線轉乘 14 號線無須再繳付車費，指出在考慮路線會否設為循環線的其中一項因素為路線的起點及終點有否合適的地方作為總站，而考慮到九龍城區附近的巴士總站已達飽和，故把路線定為循環線；
- 28.5 表示循環路線的收費所參考的行車距離乃是來回程的總行車距離的一半。另外，在考慮 93K 線重組時，亦須考慮有關路線的營運情況，審視路線各個路段的乘客分佈，從而提升整條路線的效益，九巴亦有考慮縮短路線可能對乘客的影響，故此九巴亦有向乘客提供與原定車費相同的轉乘優惠，事實上 93K 線的車費是遠低於可允許的收費水平；
- 28.6 稱會研究將部分總站設於觀塘區的路線延伸至油塘的可行性；
- 28.7 備悉委員認為 74A 線行車線路迂迴而希望予以優化，惟改動路線亦無可避免地令居民受到影響，巴士公司過去也曾更改有關路線，希望可提升路線的營運效益，惜情況未見改善。九巴承諾將反映各委員的意見，並再作研究；
- 28.8 74X 系列路線的資源分配方面，九巴表示現時由大埔前往九龍灣的乘客為原有 74X 線的乘客，因此增設 74B 線只為方便原有乘搭 74X 線的乘客，而由於早上居民主要由大埔前往觀塘，74D 線的班次只行走相反方向，故並不影響早上於大埔區前往觀塘方向的載客能力，九巴希望暫時試行有關特別班次，理由是有關調動將不影響繁忙時間的載客能力；以及

28.9 備悉委員對開辦新路線的意見，並將因應資源調配及乘客的實際需求積極予以考慮及研究。

29. 城巴/新巴 冼志賢先生的回應重點如下：

29.1 備悉委員對增設由油塘往東涌及機場的巴士服務的意見，並詳細研究委員的意見，容後再作回覆。

30. 主席總結如下：

30.1 N216 線改經大角咀變相等同縮減班次，而車隊數量及車費亦未有相應調整，委員對此表示反對；

30.2 盡快檢視 5M 線，考慮途經麗晶花園及啟業邨一帶，並盡快替換行走 N216 線的白色舊款車型；

30.3 不滿 101X 線縮減行車時間卻增加車費，批評巴士公司在增加或縮減行車時間均提出加價的做法，期望運輸署做好把關工作，促請 101X 線須作出減價及積極考慮增設車站的建議；

30.4 641 號線方面，促請署方及巴士公司考慮委員的建議，並與受影響的居民及委員多作溝通；

30.5 建議署方及巴士公司善用東隧九龍入口的空間，為乘客提供轉乘優惠，利便觀塘區的居民前往港島各區，惜觀乎整個巴士路線發展計劃中只不斷縮減班次，令人失望；

30.6 認為署方就 641 號線因東隧擠塞而改行紅隧與政府早前表明將紅隧部分車流引入東隧的做法互相矛盾，促請部門再作詳細研究；

30.7 認為 93K 線的車費沒有下調，而削減資源後亦沒有重新投入資源提供替代方案予原有乘客，因此反對 93K 線的重組方案，請署方清楚解釋釐訂車費的準則，並指 93K 線車費在過去亦曾上調，不接受巴士公司指有關路線已服務多年的說法；

30.8 表示委員會於會前並未有收到有關 14B 線的改動資料，促請

署方解釋，並表示 93K 路線所削減的車輛可用於增設往旺角的特別班次，不接受將車輛調往其他路線而未有確實時間表的安排；

- 30.9 認為每天只設一班由九龍東前往科學園的班次未能滿足乘客的需求，另外，亦建議署方優化 74A 線；
- 30.10 同意 88X 線為 277X 線重組的補償方案，因此不應與其他巴士路線發展計劃的路線一併討論及處理，亦指署方及九巴必須認真考慮委員的意見，並請署方及九巴再與相關委員商討有關事宜；
- 30.11 建議署方在 88X 線實行定點定班的安排及將 83X 線伸延至油塘區，呼籲署方及九巴於實施有關重組計劃時能與相關委員先作溝通，以避免署方的措施在諮詢不足的情況下遭到反對；以及
- 30.12 就 42 號線收到不少居民反對重組的意見，期望九巴須因應居民的意願而調整重組的安排。

處理一份臨時動議

- 31. 主席報告，他收到一份臨時動議。動議人為蔡澤鴻議員，和議人為蘇冠聰議員。動議內容如下：

「本會反對九巴公司於 2014/15 年度巴士重組計劃中削減 42 號巴士路線及服務之建議，並要求九巴公司研究優化 42 號巴士線服務，以符合居民需要。」

- 32. 委員會經詳細討論後，主席宣布就此項動議作出表決。
- 33. 經舉手投票後，委員會以 21 票贊成、0 票反對、0 票棄權通過動議。
- 34. 主席請秘書把上述獲通過的動議結果轉交運輸署跟進。

(會後補註：秘書處已於 2014 年 4 月 11 日將上述動議的內容及表決結果轉交予運輸署。)

35. 主席總結，批評巴士公司在增加或縮減行車時間均提出加價的做法，並認為是次巴士路線發展計劃之方案必須獲得委員會的同意方可實行，亦請署方及巴士公司切實考慮委員的意見，多與地區人士及委員溝通，使公共巴士服務能更符合居民需求。

36. 委員備悉有關文件。

**VIII. 動議：觀塘區議會屬下交通及運輸委員會敦促運輸署及九龍巴士公司盡快開展一條由藍田平田巴士總站直達沙田的巴士線
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 15/2014 號)**

37. 姚柏良委員介紹有關文件。

38. 五名委員提出意見如下：

38.1 表示運輸署及九巴在巴士路線發展計劃的公眾諮詢上仍有不足，促請署方及九巴為因 277X 線遷站而受影響的居民作出合理的補償方案，以免令市民對日後的巴士路線重組方案失去信心；

38.2 表示運輸署曾承諾就九巴 277X 線遷站一事提出補償方案，因此促請署方及九巴負起責任，盡快開展一條由藍田平田巴士總站直達沙田的巴士線，亦促請運輸署按承諾為 277X 線乘客提供免費轉乘該路線的優惠；

38.3 表示現時運輸署及九巴就去年 277X 線遷站一事擬議的方案(88X 線)的車費比原替補方案(將 80X 線總站延長至平田站)大幅提高，批評巴士公司在路線及行車時間皆縮減下仍大幅加價，以謀取更高的利潤，促請運輸署按機制把關，遏止巴士公司變相加價；

38.4 表示對去年運輸署在未有諮詢觀塘區議會的情況下將 277X 線的總站遷至藍田巴士總站感到不滿，對署方及巴士公司未能迅速回應市民的訴求感失望，促請運輸署及九巴珍惜委員會與運輸署及九巴之間的信任。此外，亦促請署方盡快與有關方面商討補償方案，並支持有關動議；以及

38.5 表示 277X 線的補償方案不應包括在巴士路線發展計劃內一同

討論，表示署方不容再拖延有關補償方案，署方應盡快開展由藍田平田巴士總站直達沙田的巴士線。

39. 主席贊同為 277X 線提供補償方案為運輸署在過去向委員會作出的承諾，因此不應包括在巴士路線發展計劃內。

40. 主席宣布就此項動議作出表決。

41. 經舉手投票後，委員會以 27 票贊成、0 票反對、0 票棄權通過動議。

42. 主席請秘書把上述獲通過的動議結果轉交運輸署跟進。

(會後補註：秘書處已於 2014 年 4 月 11 日將上述動議的內容及表決結果轉交予運輸署。)

IX. 其他事項

於康寧道及宜安街交界加設交通燈號

43. 一名委員就近日於康寧道及宜安街附近發生的行人交通事故促請運輸署盡快於該處加設交通燈號，保障行人的安全。

44. 運輸署何志達先生回應，署方會積極研究有關改善行人安全的方案，並會與委員一同到實地視察環境。

(會後補註：運輸署代表及相關委員於 2014 年 4 月 14 日一同到康寧道及宜安街進行實地視察，運輸署代表回應委員的意見，並會繼續跟進有關事宜。)

X. 下次會議日期

45. 下次會議訂於 2014 年 6 月 5 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

46. 議事完畢，會議於下午 6 時 45 分結束。

本會議記錄於 2014 年 6 月 5 日獲得通過。

簽署:



秘書:

關彥彰

簽署:

A handwritten signature in black ink, reading 洪錦鉉.

主席:

洪錦鉉

觀塘區議會秘書處

2014 年 6 月