

### 觀塘區內公共交通服務的意見或查詢

交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
1	林瑋副主席	<p><b>i) 建議儘快增加循環短程小巴線由安泰安達直出彩虹地鐵站或其他就近地鐵站</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 現時，安達邨及安泰邨已設有多條接駁及途經鐵路站的專營巴士服務，以便安達及安泰邨居民往返港鐵彩虹站或其他區內鄰近港鐵站(例如觀塘站、藍田站、油塘站)，轉乘鐵路服務往返不同目的地。儘管如此，本署已備悉有關建議，並會繼續密切監察區內居民的出行需要，及各巴士及專線小巴路線的運作情況，適時檢視及作出相應的公共交通服務安排，以配合區內整體發展。</p> <p><b>ii) 增建 213X/290X 安泰邨站上蓋</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 本署一向鼓勵專營巴士公司在地理環境及資源許可的情況下盡量提升巴士站的設施，包括設置巴士站上蓋，以改善候車環境及便利乘客。本署已再次將有關建議轉介至九巴，要求巴士公司積極考慮在安泰邨相關巴士站設置上蓋。</p> <p><b>iii) 增加 214、88 繁忙時間班次</b></p>	運輸署

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 隨著新冠疫情稍見緩和，市民使用公共運輸服務出行的頻次持續回升，本署會密切監察九巴第 214 及第 88 號線服務水平及乘客需求變化，適時與巴士公司商討加強服務以配合乘客的需要。</p> <p><b>iv) 213A、213B 全日行駛 (要求落實)</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 本署備悉有關九巴第 213A 及 213B 號線提升至全日服務的建議，並會繼續密切監察上述巴士路線的服務水平，及適時與巴士公司研究調整有關服務安排的可行性，以配合乘客需求。</p> <p><b>v) 213D 增加班次</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 就九巴第 213D 號線的班次事宜，本署已提醒巴士公司必須按照本署批准的服務詳情表訂明的時間表提供服務，在有需要時應靈活調配車輛，以減少對乘客造成的影響。</p> <p><b>vi) 213M 返程於錦泰樓站落客</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 現時乘搭九巴第 213M 號線服務回家的勇泰樓及錦泰樓居民，在安泰邨巴士總站落車後只須步</p>	

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p>行通過安茵街便可返回居所。同時，九巴第 213M 號線於早上 6 時至早上 9 時乘搭的人數眾多，如在錦泰樓增加車站，部份乘客可能會到錦泰樓乘搭該巴士路線，會導致巴士人流管理變得複雜。經本署與巴士公司就路線運作模式方面及上述情況覆核該處增設中途站的可行性後，認為在該處設立增設中途站落客的效果未如理想，現時的停站安排較配合上述巴士路線運作模式及附近一帶的交通情況。</p>	
2	蘇冠聰議員		<p><b>i) 建議 2A 提供轉乘優惠，於啟業邨站轉乘往新界區巴士</b>  <b>ii) 下調 2A、28 巴士於淘大花園站往樂華之分段收費</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u>  運輸署：  政府一向鼓勵各公共交通營辦商，包括專營巴士公司，因應其營運狀況及社會經濟環境，盡可能推出優惠措施，包括轉乘計劃及分段收費，以減輕乘客的車費開支。巴士公司會因應其營運環境、財政狀況以及其他相關因素，決定提供優惠的項目和時間。基於自由營商的精神，是否提供有關優惠則屬個別公共交通營辦商的商業決定。儘管如此，本署已備悉有關建議，並會繼續鼓勵各專營巴士公司在確保能夠維持適當及有效率的公共運輸服務的情況下，繼續為乘客提供更多車資優惠。</p>	運輸署
3	謝淑珍議員		<p>因應來年 2022-2023 年度觀塘區巴士路線計劃開始草擬，現就巴士服務提出建議，詳情如下：</p> <p><b>i) 連接油塘藍田連接大欖隧道轉車站，減輕觀塘道轉車站人流聚集</b>  觀塘道迴旋處開源道敬業街成業街一帶，一直都係享負盛名的觀塘區交通塞車黑點。觀測觀塘區內大部分巴士總站路線均以觀塘碼頭為總站，導致大量巴士早晚需要擠塞於碼頭一帶。為紓緩現場擠塞困況，以及替計劃中觀塘碼頭巴士總站重建安排，可建議將個別路線 [如 268C/269C] 搬離觀塘碼頭，改以鯉魚門邨巴士總站(將現有綠色專線小巴 87 線可改遷延長至三家村)或油塘巴士總站(現 14/14X/259D/62X 月台，或站長室前月台)。一來可穩定巴士行車時間及班次，二來更可提供油塘、藍田直接前往大欖隧道轉車站，減輕東九龍乘客於觀塘</p>	運輸署

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p>市中心轉車站擠迫聚集。</p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署：</p> <p>本署會審視地區發展、現有公共交通服務的供應量、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素以檢視現有公共運輸服務的安排。</p> <p>現時油塘及藍田一帶的居民可選乘九巴第 14X(鯉魚門-尖沙咀(循環線))、15A(平田-慈雲山(北))或 16M 號線(觀塘(裕民坊)-藍田(康華苑)(循環線))等於觀塘一帶轉乘九巴第 268C(朗屏站-觀塘碼頭)及 269C 號線(天水圍市中心-觀塘碼頭)前往元朗及天水圍，他們可於第二程車費享有\$4.2 或\$7.4 的轉乘優惠。而就油塘公共運輸交匯處及鯉魚門邨公共運輸交匯處方面，上述地點現時未有空餘位置可供額外的巴士路線使用。儘管如此，本署已備悉有關建議，並會繼續密切留意有關公共運輸服務的服務水平，適時檢視有關的服務安排。</p> <p><b>ii) 提升 33 巴士行車效率及增強服務</b></p> <p>現時 33 路線由荃灣西站前往油塘，九龍灣段設定路線須途經常悅道，常怡道，宏照道，海濱道，順業街，返回偉業街。為提升行車效率，根據多次行車測試，現建議改用路線替代路線(即常悅道，宏光道，啓福道，啓福道天橋，直接返回偉業街)，此舉可避停 4 支交通燈號，及有效令行車時間縮減 6-8 分鐘。由於此段路程沿途沒有上落車站，提速後對乘客完全沒有影響，更可提升行車效率，縮減時間，希望可作深入考慮。</p> <p>同時亦有其他建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 覆蓋愉景新城等地區，擴展荃灣客源及居民受惠；</li> <li>2. 可再度延長 33 及 33B 兩邊尾班車開出時間至深夜 12 時正；及</li> <li>3. 33/33B 於觀塘前往油塘，可再增設分段收費(\$4.8)及轉乘組合到沙田及馬鞍山。</li> </ol>	

交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
		<p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署：</p> <p>就修改九巴第 33 號線行車路線的建議，現時該路線的服務詳情表內已訂明往油塘方向可因應交通情況途經啓福道，啓福道天橋而不停站。</p> <p>至於就延長行車路線的建議，本署在考慮是否調整現有的公共運輸服務時，須審慎研究該區是否有足夠的乘客量、對現有乘客的影響、其他可供選擇的運輸服務及其現時的服務水平、建議路線的可行性、可能帶來的交通負荷及路邊空氣污染等因素。本署鼓勵市民選擇現有的公共交通服務、充分利用巴士／巴士及巴士／鐵路之間的轉乘安排，以善用資源，從而提高公共運輸服務的營運效率。</p> <p>現時，愉景新城一帶的居民可利用九巴第 234A 號線(深井(浪翠園) - 荃灣西站)或九巴第 234B 號線(深井(浪翠園) - 荃灣西站)至荃灣西站，然後轉乘九巴第 33 號線(荃灣西站 - 油塘)往來九龍東一帶。巴士公司已為上述的轉乘安排提供車費優惠，以助減輕市民的車費負擔。此外，愉景新城的居民亦可經行人天橋步行往荃灣站，使用鐵路服務前往九龍東，並享用港鐵公司於愉景新城設置的「港鐵特惠站」優惠。</p> <p>鑑於現時的公共運輸網絡已能為市民提供往來上述目的地的服務，基於善用資源的原則以及考慮到有關建議對現有乘客的影響，目前未有計劃延長第 33 號線至愉景新城。儘管如此，本署會繼續密切監察往來上述目的地的乘客需求。如日後有需要改善其服務時會一併考慮委員的建議，以便適時考慮及調整有關路線的服務水平。</p> <p>另一方面，九巴第 33 號線的服務時間已由 2021 年 10 月起延長，而 33B 號線亦已於 2021 年 10 月投入服務，目前大致足以應付需求。儘管如此，本署已備悉有關建議並已將相關意見轉達予九巴考慮。至於就增設轉乘優惠，基於自由營商的前提下，本署會繼續鼓勵九巴因應財務及營運狀況提供適當的車費優惠，減輕市民的車費負擔。</p>	

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p><b>iii) 調整 14X 尖沙咀段行車走線，避開塞車熱點及完善覆蓋</b></p> <p>現時 14X 路線前往尖沙咀途經添咸道北，加士居道，佐敦道，彌敦道，但該段路面經常車多擠塞，以致行車時間冗長失準。鑒於油塘居民較多使用鐵路系統來往尖沙咀中部(如彌敦道)，因此 14X 於彌敦道沿途上落乘客不多，為更切合油塘居民往來需求，建議集中服務尖沙咀東/西地方，現提供三個改善方案：</p> <p>參照 215X 走線，14X 到達添咸道北，改入添咸道南，梳士巴利道，九龍公園徑，到達中港城前左轉入廣東道，新港中心，返回梳士巴利道原有路線。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 14X 到達添咸道北，改經添咸道南後，右轉入柯士甸道，廣東道，新港中心，返回梳士巴利道原有路線。</li> <li>2. 觀乎 219X 乘客量不高，非繁載客量亦只得 20%，可以重新考慮將兩線合併，延長 219X 途經油塘道，高超道至油塘(崇德圍)，繁時增設個別班次從麗港城出發，以保持麗港城服務質素，及增加資源效益。</li> </ol> <p><u>部門回應/跟進：</u></p> <p>運輸署：</p> <p>在規劃公共運輸服務網絡，包括調整現有路線時，本署會審視現有公共交通服務的網絡、乘客需求、服務調整對原有乘客的預期影響、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。</p> <p>就九巴第 14X 號線改道的建議，根據營運紀錄，九巴第 14X 號線有一定數量的乘客於佐敦道及彌敦道沿途的巴士站登車或落車。而為方便乘客來往東九龍及尖沙咀附近一帶，九巴於 2021 年 8 月 29 日起為途經啟德隧道的巴士路線提供轉乘優惠，當中包括多條來往尖沙咀不同地區的行車路線。</p> <p>至於就有關合併九巴第 14X(鯉魚門-尖沙咀(循環線))及 219X 號線(麗港城-尖沙咀(循環線))，</p>	

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p>本署需考慮其對現有乘客的影響，包括整體的乘車時間、受影響人數及站點等因素，故本署需仔細考慮及平衡各方的意見。儘管如此，本署已備悉有關建議，並會在規劃路線時與其他所收到的意見一併作出考慮。本署會繼續密切留意九巴第 14X 及 219X 號線的服務水平及乘客需求轉變，適時與巴士公司研究調整有關巴士服務的可行性。</p> <p><b>iv) 擴展油塘旺角交通網絡</b>  油塘居民一直僅靠小巴及港鐵來往旺角。  建議中九龍幹線於 2025 年落成使用時，巴士公司增設特快線來往油塘，茶果嶺，麗港城，旺角，油麻地，大角咀，西九龍等地，完善東九龍和中九龍交通網絡。</p> <p><u>部門回應/跟進：</u>  運輸署：  配合於不同階段啟用的新基礎設施，本署會聯同相關專營巴士公司適時檢討相關現有巴士服務網絡，並因應乘客需求和出行模式、巴士網絡的營運效率、現有和規劃中的公共運輸服務及相關區議會的意見，探討研究調整有關巴士服務的可行性。</p> <p><b>v) 33B 及 88X 欠缺資料宣傳，致令乘客未能知悉服務提升</b>  自 2021 年 10 月延長油塘地區及增設假日服務外，油塘區內各巴士站(如高俊苑，高怡村，鯉魚門廣場，油塘村，聖安當女書院)均欠奉張貼巴士路線資料，以及下班巴士預計到站時間報幕，建議請儘快安排恢復，讓乘客認識和閱覽。</p> <p><u>部門回應/跟進：</u>  運輸署：  九巴已於第 33B 號線投入服務前及 88X 號線擴展服務至油塘前在網頁及手機應用程式發放相關的路線資料及乘客通告。</p>	

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p>另外，本署已向九巴轉達有關區內巴士站顯示屏的意見，要求九巴定期檢視巴士站的設施並在有需要時盡快進行維修保護工作，以期向候車乘客提供正確乘車資訊。九巴表示，根據近日的實地視察，大部分實時到站資訊顯示屏於實地視察時運作正常；九巴亦正訂購零件更換個別需維修的實時到站資訊顯示屏，有關維修工程預計最快於本年第 2 季內完成。另一方面，在分站候車的乘客亦可透過九巴網頁或流動裝置應用程式，獲取巴士實時的到站預報資訊，以便計劃行程。</p> <p><b>vi) 增設轉乘組合</b> 現時 14 及 14X 均屬同一共用車隊路線，原屬一線。建議 14 路線增設如 14X 附屬的轉乘組合，以讓油塘居民可有更多更密巴士班次可來往觀塘作其他路線之轉乘優惠。</p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 政府一向鼓勵各公共交通營辦商，包括專營巴士公司，因應其營運狀況及社會經濟環境，盡可能推出優惠措施，包括轉乘計劃，以減輕乘客的車費開支。巴士公司會因應其營運環境、財政狀況以及其他相關因素，決定提供優惠的項目和時間。基於自由營商的精神，是否提供有關優惠則屬個別公共交通營辦商的商業決定。儘管如此，本署備悉有關建議，並會繼續鼓勵各專營巴士公司在確保能夠維持適當及有效率的公共運輸服務的情況下，繼續為乘客提供更多車資優惠。</p> <p><b>vii) 加密 14X 班次</b> 2021 年 12 月 28 日起，14 號線縮減班次，繁忙時間 20 分鐘才一班，引致上班、上學的街坊甚感不便。屯馬線開通一直對 14 號線只是輕微影響，影響不大。但 14 號線由 2021 年 12 月 28 日起又被減車。14 號線與 14X 一直都是共用車隊，14X 應加密班次，以改善服務，否則將來加價之餘，市民只可無奈接受愈來愈差的服務。</p>	

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 自屯馬線於 2021 年 6 月 27 日全線通車至今，乘客的出行模式有所改變，為更有效地運用巴士資源，九巴較早前參照乘客需求調整第 14 號線的班次。至於就加密 14X 號線的建議，本署翻查相關的實地視察紀錄，紀錄顯示 14X 號線的服務足以應付繁忙時段的乘客需求。儘管如此，本署及九巴備悉有關建議，並會密切監察 14X 以及 14 號線的乘客需求，如有需要會作出服務調整。本署會一如既往進行實地調查，監察區內巴士路線的運作及服務水平，以及適時作出調整。</p>	
4	許有為議員		<p><b>i) 東九龍鐵路線盡快興建，望有助改善安達臣石礦場發展區域對周邊道路的影響</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 路政署鐵路拓展處： 政府已就港鐵公司提交的建議書內容提出意見，並要求港鐵公司探討可行方案以改良項目設計，以解決東九龍線項目的技術困難。由於港鐵公司的研究仍在進行中，政府會密切跟進有關進展，並會適時公布項目的未來路向。</p>	路政署鐵路拓展處

## 觀塘區內道路工程項目的意見或查詢

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
1	林瑋副主席		<p><b>i) 建議安泰邨至安達邨一段興建行人上蓋</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 本署於 2020 年 12 月曾派員到安秀道進行實地視察及人流調查。視察期間的行人路情況大致暢順，而人流調查結果顯示，在平日繁忙時段途經安秀道西面行人路的總人流少於現行於公共行人通道加建上蓋的最低人流準則，即每日內須 1 小時內達到不少於每小時 3,000 人次。因此，本署現時未有計劃於此加設行人通道上蓋。</p> <p><b>ii) 安秀道(錦泰樓對出過路處)增設交通燈進度</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u> 運輸署： 為優化安秀道近錦泰樓對出行人過路處，本署已安排路政署於該處加設道路標記及更新更明顯的交通標誌，以加強提醒駕駛人士注意前面的行人過路處，而路政署亦已於本年 4 月完成。此外，本署擬議在該處增設行人過路燈號。為確定擬議行人過路燈的可行性，路政署已於本年三月份完成在勘探工程，並發現需要先遷移部分地下公用設施管線，路政署正與相關機構跟進並覆檢施工時間表。</p> <p><b>iii) 安茵街增設電單車骨位及咪錶車位進度</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u></p>	運輸署

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
			<p>運輸署：            早前已完成地區諮詢及於該位置的初部勘察工作，本署現正安排路政署於和泰樓對出的安茵街設置電單車停泊位及私家車咪錶停泊位。有關工程預計於本年第四季展開，並預計於下年第一季度完成。</p> <p><b>iv) 增建 290X、213X 往康城方向-安泰邨站上蓋</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u>            運輸署：            本署一向鼓勵專營巴士公司在地理環境及資源許可的情況下盡量提升巴士站的設施，包括設置巴士站上蓋，以改善候車環境及便利乘客。本署已再次將有關建議轉介至九巴作出考慮。</p>	
2	蘇冠聰議員		<p><b>i) 連接花園大廈及功樂道兒童遊樂場之升降機塔工程於 2019 年開始研究，請問路政署及運輸署進展如何？有關工程大概於何時落實？</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u>            路政署：            路政署於 2018 年第四季諮詢附近居民及持份者的意見，當中大部分的意見均建議更改原有走線方案（即聯安街走線），利用功樂道遊樂場及觀塘花園大廈地段興建升降機系統連接功樂道與牛頭角道（即功樂道走線）。路政署其後與香港房屋協會和受影響的居民等相關持份者就功樂道走線多次商討，並取得各方的原則性同意。路政署已於 2021 年 7 月中完成功樂道走線方案的技術可行性研究，並於 2021 年 8 月下旬獲得發展局核准。而這項目的勘查研究、設計及建造工作，路政署已於 2021 年 12 月 21 日邀請合資格的工程顧問遞交技術及顧問費建議書。</p>	路政署

	交通發展及運輸委員會委員	分區委員會委員	意見/查詢	負責部門
3	許有為議員		<p><b>i) 安達邨附近增設更多的車位，解決區內車位不足問題</b></p> <p><u>部門回應/跟進：</u>  運輸署：  為增加泊車位供應，本署計劃於安翠街近俊達樓加設路旁電單車泊位，並已安排路政署進行探井研究方案的可行性。</p>	運輸署