

第四屆深水埗區議會交通事務委員會  
第十三次會議記錄

日期：二零一四年二月二十日(星期四)

時間：上午九時三十分

地點：深水埗區議會會議室

出席者：

主席

鄭泳舜先生

委員

陳鏡秋先生，MH，JP (上午九時五十五分出席)

陳偉明先生，MH (下午十二時五十分離席)

覃德誠先生 (上午十一時四十五分出席)

郭振華先生，BBS，MH，JP (上午九時四十五分離席)

林家輝先生，JP (上午十時三十五分出席，下午十二時二十分離席)

劉佩玉女士

李詠民先生

梁文廣先生 (下午十二時五十五分離席)

梁有方先生 (上午十時十九分出席，下午一時零三分離席)

李祺逢先生 (上午九時四十五分出席)

吳美女士 (下午一時十五分離席)

沈少雄先生 (上午九時三十八分出席)

秦寶山先生

韋海英女士

衛煥南先生

黃志勇先生

黃頌良博士 (上午十時五十分離席)

黃達東先生，MH (上午十時三十分離席)

甄啟榮先生 (上午十時三十分出席)

增選委員

鄭文輝先生 (上午十一時三十分離席)

陳威雄先生 (下午十二時三十五分出席)

楊 彧先生  
劉建誠先生  
陳穎欣女士

(上午九時三十五分出席)

列席者：

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| 賈亦恒女士 | 深水埗民政事務助理專員             |
| 劉建熙先生 | 運輸署高級運輸主任/深水埗           |
| 龔慧嫻女士 | 運輸署工程師/策劃 1             |
| 戴凱佑先生 | 運輸署工程師/深水埗              |
| 李偉雄先生 | 香港警務處深水埗警區警民關係組警察社區聯絡主任 |
| 林惠健先生 | 香港警務處深水埗警區交通組主管         |
| 潘嘉敏先生 | 路政署區域工程師/深水埗            |
| 鍾志信先生 | 路政署工程管理副組長 1/暢道通行       |
| 葉志健先生 | 路政署區域工程師/荔枝角            |
| 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  |
| 黃秀娟女士 | 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展) |
| 張立基先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理    |
| 黃裕廷先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任    |
| 羅文俊先生 | 莫特麥克唐納香港有限公司副項目經理       |
| 李志華先生 | 栢誠(亞洲)顧問有限公司工程經理        |
| 楊莉華女士 | 香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務     |

秘書

朱麗儀女士 深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

因事未能出席者：

委員

吳貴雄先生，MH

開會詞

主席歡迎各委員及公職人員出席第四屆深水埗區議會交通事務委員會第十三次會議，並歡迎運輸署高級運輸主任劉建熙先生，以及委員陳威雄先生、劉建誠先生及陳穎欣女士出席今後的會議。

議程第一項：通過會議記錄

(a) 二零一三年十二月五日第十二次會議記錄

(b) 二零一四年一月二十三日特別會議記錄

2. 委員會通過上述會議記錄，並無修訂。

議程第二項：討論事項

(a) 「人人暢道通行」計劃-為深水埗區三座行人天橋加建升降機設施(交通事務委員會文件 5/14)

3. 周文達先生及李志華先生以投影片輔助介紹文件 5/14。

4. 衛煥南先生有以下意見及查詢：(i)按署方建議，由於橫跨荔枝角道及東京街的行人天橋(KF69)B 出口須拆卸現有樓梯以加建升降機，將增加居民由幸福邨步行至麗閣邨的距離，故對上述方案有保留；(ii)至於橫跨窩仔街及石硤尾街的行人天橋(KF79)，日後房屋署第六期地盤落成後，將有接駁通道前往美亮樓，房屋署理應預留了空間予該天橋；(iii)有關橫跨欽州街近基隆街的行人天橋(KF91)，他贊成在 A 出口加建升降機，以減低西九龍中心停車場及入口間的視線阻礙；(iv)何以每區只安排三項加建升降機工程；(v)就附件 5 中提及的兩個替代方案，若日後石硤尾邨第六期地盤完工後，人流量增加，他不反對於橫跨石硤尾街近巴域街的行人天橋(KF80)加建升降機，但希望了解為何署方建議把升降機

及升降機塔建於同一街道上；(vi)有關在通州街及西九龍走廊近深水埗公園加建升降機的建議(KS48)，有多少人反對。

5. 陳偉明先生有以下查詢：(i)署方有否與房屋署商討 KF69 的安排及規劃詳情，以把握發展機遇；(ii)麗閣邨擬建升降機的位置與民居接近，署方會否於施工期間封閉所有通道；(iii)由於西九龍中心人流量高，輪椅使用者及長者均需要支援，希望署方繼續在附近物色位置加建升降機。

6. 劉佩玉女士有以下意見及查詢：(i)希望署方與房屋署共同商討 KF69 的規劃；(ii)西九龍中心的行人天橋使用率高，但現時附近並無升降機或無障礙通道供有需要人士使用，希望署方能解決現有的技術困難，在有關位置加建升降機，實踐人人暢道通行的理念；(iii)升降機的規格及體積可否因應擬建位置的面積，作出相應的調整；(iv)希望盡量縮短施工期間的封路時間。

7. 梁文廣先生有以下意見：(i)認為部門間就 KF69 的安排及規劃溝通不足，希望日後署方積極與相關部門聯繫，研究預留位置在 A 出口加建升降機的可行性；(ii)西九龍中心的行人天橋人流量高，希望署方於現有的結構上加建升降機；(iii)反對於西九龍走廊行人隧道加建升降機；(iv)若署方發現 KF91 不適宜加建升降機，應盡快重新諮詢區議會。

8. 吳美女士有以下意見及查詢：(i)「人人暢道通行」計劃中共有三座行人天橋加建升降機設施，當中有兩座的位置鄰近房屋署地盤，查詢署方與房屋署的協調；(ii)加闊 KF69 B 出口位置行人通道的可行性；(iii)基於安全考量，不贊成將來在 KF69 B 出口的斜道改作升降機；(iv)現時 KF79 A 出口的行人路空間狹窄，若將來於有關路段進行工程，將進一步減弱空氣流通。另外，她擔心若有關路段第 19 及 20 座的屋苑以及舊街市重建，將浪費整個升降機工程及公帑，希望署方與房屋署進一步協調；(v)若在 KF79 C 出口位置加建升降

機，將有效疏導現時使用行人路的居民數量；(vi)由於西九龍中心的自動扶手電梯經常失靈，對居民造成不便，故希望署方積極研究於 KF91 A 出口加建升降機。

9. 秦寶山先生有以下意見：(i)由於 KF79 B 出口現時有一條地面通道，若把升降機設於第 19 座旁，將貼近過路設施，擔心令路面情況過於擠迫；(ii)希望署方就上述路段的規劃與房屋署緊密聯繫；(iii)由於 KF91 位置人流量高，希望署方積極研究其他可行技術，於該天橋加設升降機設施。

10. 沈少雄先生有以下意見及查詢：(i)署方應與房屋署多加溝通；(ii)署方如何通知大型貨車司機有關窩仔街改道不能左轉的安排。由於該位置將興建街市，相信有不少大型貨車出入，認為此安排並不理想。

11. 李祺逢先生有以下意見及查詢：(i)署方應先諮詢地區人士，才把方案交予區議會討論，以節省時間；(ii)西九龍中心行人天橋人流量高，而升降機設施維修工序繁複，認為加建行人隧道更好；(iii)在相關路段推行升降機工程的可行性。

12. 李詠民先生有以下意見及查詢：(i)認為署方與房屋署溝通不足；(ii)KF69 高爾夫球會附近將興建公屋，查詢設計上可否騰出位置加建升降機，以方便日後居民往來；(iii)KF69 B 出口螺旋型樓梯的可行處理方案；(iv)KF79 A 出口位置將興建街市，該處會否預留空間安裝升降機設施；(v)希望署方加長 KF91 B 出口位置的行人天橋，以加建升降機。

13. 劉建誠先生有以下意見及查詢：(i)根據模擬圖顯示，KF79 A 出口路段將縮窄，大型貨車將須繞道前往偉智街，但偉智街有不少學生途經，擔心造成危險；加上窩仔街尾段至南昌街有斜路，大型貨車下斜轉彎或會增加危險性；(ii)至於 KF79 B 出口位置，是否需要圖中平台紫色部分的長度方可加建升降機；(iii)三個方案中以 KF91 的人流量較高，希望署方

積極研究於 B 出口加建升降機。

14. 周文達先生綜合回應如下：

- (i) 關於工程可行性方面，署方已向公用事業機構索取相關資料，大致掌握地下設施的位置。現時所顯示的位置已考慮地下設施並有一定的可行性。
- (ii) 署方已就文件中每個位置與房屋署作討論。
- (iii) KF69 東京街高爾夫球會的行人路位置無法容納升降機設施，房屋署正積極考慮把升降機設於其範圍的可行性，若署方同意有關安排，將有利日後維修保養及方便居民使用。
- (iv) 至於 KF79 路段，房屋署已清晰表明第六期發展將不會接駁至現有行人天橋，故土木工程拓展署嘗試於現有的行人通道開發空間加建升降機。如有需要，署方可安排委員與房屋署人員會面，直接商討有關安排。
- (v) 諮詢的步驟如下：區議員是市民代表，故此署方會首先諮詢區議會意見，於獲得委員會支持後，將根據每條行人天橋的諮詢範圍，郵寄資料予相關居民組織，告知加建升降機的計劃，並歡迎他們提出意見。署方亦會於每個擬建升降機的位置懸掛橫額，讓市民得知「人人暢道通行」計劃將於該位置加建升降機，同時提供電話及電郵等聯絡方法，方便市民表達意見。

15. 李志華先生綜合回應如下：

- (i) KF69 B 出口的行人路空間不足以加建升降機。另外，中華電力有限公司於地下設有一條高壓電纜，除更改電纜需時兩年外，更需要進行長距離

挖坑，會對附近居民造成滋擾。由於附近未有位置加建升降機，加上螺旋型樓梯的使用量偏低，故署方建議考慮拆卸有關樓梯以加建升降機。

- (ii) 上述位置加建升降機後，估計一年約有一至兩星期時間進行維修，屆時市民將需利用斜道往來行人天橋及行人路。
- (iii) 若於 KF79 A 出口加建升降機，預計需要更改現有的路邊線，長度超過十米的大型貨車將需要改道而行。
- (iv) 至於 KF79 B 出口位置，由於現時部分行人沿第 19 座的樓梯底部進出，升降機的位置需遠離行人天橋，行人才可沿升降機外圍行走。
- (v) 至於 KF91 A 出口位置，若把升降機加建於西九龍中心前方位置，將影響行人路及車輛出入西九龍中心；若把升降機設置於行車道，將須永久封閉欽州街的其中一條行車線。經交通流量評估後，欽州街餘下的兩條行車線將不足以容納現有行車量。若把升降機加建於 KF91 B 出口位置，車輛將不能轉入基隆街。另外，若把升降機設於欽州街行車道，將須永久封閉欽州街其中一條行車線，餘下的行車線不足以容納現有行車量，嚴重影響欽州街的交通。
- (vi) 由於鋼桁架(包括斜杆)，在結構上用來支撐整條行人天橋的重量，故不能拆卸鋼桁架的斜杆。在不拆卸鋼桁架斜杆的情況下，行人通道餘下的闊度只得 1 米，高度只得 2 米，並不合乎現有的標準。
- (vii) 至於在基隆街加建升降機的建議，若需要延長行人天橋，將需封閉天橋下方的車路用作搭架，令近一半欽州街及基隆街的範圍封閉。若不選用搭

架方法，工程人員須預裝鋼桁架，於夜間以吊機運送。不過，加裝鋼桁架前須以打樁建立地基，最後仍要封閉基隆街。根據電腦模擬圖顯示，若直接把約 30 米長的鋼桁架以吊機置於相關位置，將會碰撞到附近樓宇和行人天橋。

16. 周文達先生補充表示，文件中的後補方案由市民選出，故有關資料並不包含反對意見。
17. 劉佩玉女士希望把 KF91 自動扶手電梯旁邊的梯級優化為斜台。
18. 吳美女士建議先進行 KF69 B 出口及 C 出口的升降機工程，並相約房屋署商討 KF79 的安排。
19. 林家輝先生認為可延伸 KF91 的行人天橋以加建升降機。
20. 李祺逢先生查詢，若日後有地區人士反對上述方案，署方會否擱置相關升降機工程。
21. 衛煥南先生有以下意見：(i)房屋署進行第六期地盤諮詢時，曾表示將有天橋直接接駁至美亮樓，希望兩署多加溝通，作出清晰協調；(ii)建議署方勘察地下設施，把工程所需支架由基隆街倒車運入，並封閉桂林街，於 KF91 位置加建升降機；(iii)不明何以署方收到於 KS48 加裝升降機的建議。
22. 秦寶山先生認為，署方須與房屋署協調窩仔街通道的安排。他並查詢於 B 出口加建升降機後，行人通道餘下的闊度。
23. 李詠民先生查詢若委員會同意方案中的建議，署方會否與房屋署再作商討。
24. 周文達先生綜合回應如下：

- (i) 署方將安排專題會議，與房屋署及有興趣的委員再作討論。
- (ii) 若方案獲得委員會支持，但有市民對有關工程提出反對，根據文件第 5.2 段，署方將考慮根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)為上述工程安排刊憲。若有人堅決反對工程，署方將遞交方案予行政長官會同行政會議作最後決定。
- (iii) 強調西九龍行人天橋的鋼桁架為一體化，工程上而言可重建整條天橋，但若由基隆街方向直接駁入天橋，將需在樓梯與自動扶手電梯這兩項設施之間作出取捨。

25. 李志華先生回應表示：KF91 位置需要以近乎重建的方式，方有機會加建升降機。另外，由於鋼桁架長約 30 米，而基隆街只得 12 米闊，故無法由基隆街吊運鋼桁架。署方早前已於欽州街進行吊運測試，但由於鋼桁架吊運時很可能碰撞到樓宇及現有行人天橋，故認為在技術上可行性甚低。另外，由於縮短鋼桁架將影響車流，車輛將不能轉彎進入基隆街，故可行性亦不大。

26. 主席總結表示，委員一致要求署方為 KF91 位置繼續進行可行性研究；至於 KF69 天橋，委員同意在天橋的 B 及 C 出口加建升降機的建議，但要求署方積極與房屋署溝通，於 A 出口位置亦加建升降機；而 KF79 路段，委員同意於 B 出口加建升降機的建議，但對於 A 出口須擴闊行人路以進行工程的建議有所保留，並希望署方研究在有關天橋的 A 出口及 B 出口加設行人過路處。

(b) 關注「長沙灣道與桂林街交界」行人隧道興建升降機事宜(交通事務委員會文件 6/14)

27. 劉佩玉女士介紹文件 6/14。

28. 鍾志信先生綜合回應如下：

- (i) 署方於 2012 年初就 KF25 及其他同類項目諮詢區議會，原訂首批項目可於 2013 年施工，2015 年完工。然而，由於顧問公司在 2012 年年初剛開展設計工作，加上以往署方未有進行相近性質的工程，對升降機接駁至港鐵站的程序未有深入了解。及後發現加建升降機接駁至港鐵站的工程性質較其他項目複雜，加上審批程序繁複，故把 KF25 列入下一批的工程項目。
- (ii) 當中一半數量的項目，包括深水埗區內的 KF10 及 KF43 均可如期動工。
- (iii) 現時 KF25 已大致完成設計工序，預計於今年第三季招標及年底施工。由於工程相對複雜，施工期須延長至三年。

29. 劉佩玉女士對回應表示失望。她認為署方應於訂立時間表前，就技術問題作全盤考慮。現時工程延期兩年多，對市民造成期望落差。她希望署方優先處理 KF25 的工程。

30. 黃志勇先生表示，長沙灣道為交通流量較高的主要幹道，但有關工程須封閉長沙灣道兩條行車線，擔心影響交通流量，並查詢署方可否確保餘下的行車線仍能應付日常交通需求。

31. 鍾志信先生回應表示，路政署一直希望盡快完成有關工程項目。但由於當時所作的可行性研究相對簡單，加上審批所兼顧的範圍比預期大，故未能實踐原訂的時間表。

32. 羅文俊先生回應表示，由於只臨時封閉長沙灣道一條行車線將令施工期延長及增加安全風險，故建議同時封閉兩條行車線。署方將與相關部門研究，希望縮短兩條行車線的封

閉時間。他續補充，署方會於施工期的初期開始臨時封閉行車線，作地下設施改道及加建地下通道的安排。由於升降機塔位於行人路，行車線的地下工程完成後，將無須繼續封閉行車線。

33. 黃志勇先生查詢有關行車線最少須封閉多久。

34. 鍾志信先生回應表示，以相似的工程作準則，估計須封閉約一年半。

35. 主席總結表示，原訂時間表與實際日期落差甚遠，對工程延期表示失望。要求署方提供確實時間表及研究相關封路安排，把影響減至最低。

(c) 要求盡快落實小巴 2 元優惠(交通事務委員會文件 7/14)

36. 楊彧先生介紹文件 7/14。

37. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 為鼓勵長者及殘疾人士走進社區，並建立關愛共融的社會，政府於去年三月初起分階段於港鐵、渡輪及專營巴士推出長者及合資格殘疾人士的公共交通票價優惠計劃，令全港 102 萬年滿 65 歲或以上的長者及合資格殘疾人士以每程 \$2 的優惠票價乘搭上述交通工具。
- (ii) 一如施政報告指出，政府將與業界探討把 \$2 乘車優惠擴展至專線小巴的技術及操作問題，期望可於 2015 年第一季起分階段實行。不過，由於專線小巴營辦商數目超過 150 個，當中涉及 480 多條路線及 3 000 多部車輛，加上不少營辦商屬小本經營，其運作模式及財政狀況各有不同，將涉及不少技術、操作、會計及核數等問題。現時政府

正積極與八達通卡有限公司研究相關技術問題。

- (iii) 根據初步結果顯示，專線小巴的收費系統必須進行提升，方可令其與優惠計劃的中央結算平台銜接，以便記錄及核對載客人次及收費資料，以及計算合資格車程而需要向營辦商發還的差額。署方將繼續與專線小巴營辦商及八達通卡有限公司積極研究可行的方法。

38. 黃志勇先生表示，市民非常關注優惠的實施詳情。由於不少專線小巴營辦商屬小本經營，擔心他們未必有財政能力提升系統。他要求政府提供資助，令他們成功參與有關計劃，並於今年內實施有關優惠。

39. 衛煥南先生有以下查詢及意見：(i)署方有否為個體戶營辦商提供誘因，令他們積極參與此計劃；(ii)深水埗區長者較多，希望署方先在本區試行；(iii)是否所有經社會福利署批核可享用\$2公共交通票價優惠計劃的殘疾人士，均可於專線小巴享有同樣優惠。

40. 韋海英女士表示，專線小巴便利居民。小巴營辦商對計劃亦表示贊同，但由於八達通收費計算方法頗為複雜，希望相關部門與小巴營辦商協調，令市民盡快受惠於有關計劃。

41. 秦寶山先生查詢：(i)署方計劃把優惠劃分多少階段及其劃分的標準；(ii)小巴營辦商該如何在系統上配合；若無法配合，署方會否有其他方法可令計劃全面實施；(iii)殘疾人士是否享有相同優惠。

42. 吳美女士有以下查詢及意見：(i)在深水埗區行走的專線小巴，會否有部分未能提升配套；(ii)八達通有限公司會否向小巴營辦商收取費用；(iii)殘疾人士分為數類，現時沒有領取傷殘津貼的殘疾人士無法享用有關優惠。不過，由於專線小巴提供點對點服務，將為他們帶來便利，故希望相關部門

檢視擴展優惠至所有殘疾人士的可行性。

43. 梁文廣先生表示，與部分小巴營辦商傾談間得知調整電子付款系統的計算方法有一定困難。當中更有個別小巴營辦商提及八達通有限公司無意於有關方面投放資源，希望向署方查證上述說法的真偽。若有關說法屬實，政府如何推動他們參與計劃。此外，若專線小巴無法於技術上作配合，政府會否願意提供資源承擔相關責任，以惠及長者及殘疾人士。

44. 陳偉明先生表示，不少國家早已實施長者乘車優惠，而且成效顯著，故難以理解何以有技術上的困難。他建議分優次推行相關優惠計劃，以方便市民。

45. 陳鏡秋先生表示難以理解何以優惠計劃須待一年後方可落實，並查詢計劃最快落實的時間。由於營商環境能得以改善，小巴營辦商對此項政策表示支持，希望政府為個別商戶提供技術及資金支援，分階段實施優惠。

46. 梁有方先生有以下查詢及意見：(i)八達通有限公司會否承擔部分開發資源，若不，政府會否承擔；(ii)現時深水埗區依靠專線小巴前往大街小巷，延遲推行將對市民造成不便；(iii)現時有多少專營小巴路線有足夠經營條件推動有關優惠計劃，希望政府分階段推出有關優惠；(iv)要求署方提供確實時間表及路線圖。

47. 李詠民先生表示，絕大部分長者希望以\$2 優惠價乘搭專線小巴，但現時優惠只適用於巴士，而巴士等候時間甚長，故希望署方盡快積極與八達通公司溝通，分批落實有關優惠至專線小巴。

48. 甄啟榮先生對上述政策表示歡迎，認為擴展優惠至專線小巴為一大進步。他建議先挑選技術較成熟的大型車隊作試行，再作檢討。

49. 劉建誠先生表示，\$2 公共交通票價優惠計劃深受長者歡迎，認為政府須提供誘因，例如向八達通有限公司提供相關的配套及技術支援，令長者可盡快享用是項優惠。

50. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 政府於 2012 年起按技術及公司營運狀況分階段實施長者及殘疾人士公共交通票價優惠計劃，首先於港鐵實施，於數月後把優惠擴展至各大巴士公司，至去年再進一步擴至渡輪。
- (ii) 現時專線小巴營辦商數目超過 150 個，路線超過 480 條，當中不少屬個人或小本經營，以往部分路線更未有安裝八達通卡收費機。不過，經政府近幾年陸續推廣後，他們開始參與及安裝電子收費系統。由於專線小巴數目眾多，營辦商規模不盡相同，故建議於 2015 年第一季分階段把優惠擴展至專線小巴。署方會與八達通卡有限公司及專線小巴營辦商積極商討及研究可行的解決方法。
- (iii) 為了善用政府資源，署方須積極與專線小巴營辦商及八達通卡有限公司商討如何堵塞漏洞，以防相關優惠被濫用。
- (iv) 根據目前資料顯示，150 多個專線小巴營辦商中，有部分對計劃作積極回應，署方相信可於第一階段先吸納此批營辦商落實有關優惠。至於餘下對計劃表現較為抗拒或保留的，署方將分階段跟進研究，了解他們的困難。

51. 梁有方先生要求署方羅列以下各點：(i)全港有多少專線小巴營辦商；(ii)當中有多少位於深水埗區；(iii)在深水埗經營的路線中，如何分辨其規模大小；(iv)他們現時所面對的困難。他表示，掌握上述資料有助相關部門再作跟進及研究。

52. 陳鏡秋先生查詢，署方可否分階段先開放系統及資源較成熟的路線，以及最快可於何時開放第一條路線推行優惠計劃。

53. 黃志勇先生要求運輸署交代有多少小巴營辦商對計劃表現積極，有多少對計劃有所保留。

54. 陳偉明先生要求署方提早實施上述政策。他理解有部分專線小巴的系統或技術未成熟，建議分階段讓條件許可的率先推行，希望署方提供相關資料。

55. 吳美女士表示，希望署方就優惠計劃的推動時間及詳情提供具體答覆，並把此項議題納入跟進事項，以便日後再作討論。

56. 劉建熙先生回應表示，(i)深水埗區內的專線小巴路線，連同由終點站開出或途經深水埗的共有 32 條，當中亦包括通宵行駛的小巴，而由運輸署深水埗區負責審批其加價申請或跟進其投訴的小巴路線則有 16 條；(ii)對計劃表現較積極或有保留的營辦商數量各佔約一半；(iii)署方將與各專線小巴、營辦商及八達通卡有限公司繼續跟進。

57. 甄啟榮先生補充表示，如有需要，建議日後邀請勞工及福利局代表或相關部門人員出席會議

58. 主席總結表示，要求署方盡快落實有關優惠計劃，並與相關專線小巴營辦商以及八達通有限公司等商討可行營運模式及實施時間，定期向委員會匯報。

(d) 運輸署對「巴士脫班」定義過於寬鬆 要求加強監管巴士公司，改善脫班情況(交通事務委員會文件 8/14)

59. 楊彧先生介紹文件 8/14。

60. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 政府一向關注專營巴士的服務穩定性，運輸署與相關巴士公司不時檢討現行措施及運作，希望進一步提升巴士服務質素。同時運輸署一直透過主動審核巴士公司的營運報表，定期進行調查、以及根據乘客的投訴及建議等渠道，密切監察巴士的服務水平。
- (ii) 根據申訴專員公署就巴士脫班的調查結果顯示，雖然現時以全日計算脫班率的數據可靠性高，但按不同時段計算脫班率有助各方面對巴士脫班情況有更深入的了解，署方對此表示認同。運輸署將因應申訴專員公署的建議，與巴士公司商討如何按不同時段計算，令市民更清晰了解巴士脫班的情況。同時，運輸署亦會按申訴專員公署的建議，研究如何分析相關數據，對巴士班次延誤問題作更深入的探討，並考慮主動核實巴士公司提交的營運資料。
- (iii) 現時運輸署規定巴士公司每年聘請合資格審計師或認證機構進行系統審核的工作，並擬備報告向署方證明巴士公司已執行內部監控系統，以及已按照相關程序量度及記錄其營運數據及資料，以確保一切準確無誤。
- (iv) 罰則方面，署方考慮檢討現行懲罰機制。但由於巴士與其他道路使用者共用道路，巴士脫班受各項外來因素影響，例如惡劣天氣及路面突發事故等，難以準確分析延誤與事故是否屬巴士公司應負責的範圍。故此，現時由行政會議聽取行政部門的報告以及巴士公司的申述後才施以罰則的做法相對公平及穩妥。

61. 衛煥南先生請署方以市民的角度理解巴士脫班對乘客的影響。
62. 韋海英女士表示，6D 號線需等候 50 分鐘，屬嚴重脫班。她不滿署方早前未有派代表前往居民大會聽取民意，要求署方重新檢討 6D 號線的行駛路線及提交其檢討時間表。
63. 覃德誠先生不滿署方對巴士脫班的計算方法，認為署方漠視市民意見，未有盡力擔當其監管角色，以維持公共交通服務的應有水平。
64. 吳美女士希望署方於日後邀請新巴共同探討 702 號線的問題。她質疑市民是否需要不斷致電有關部門及巴士公司投訴才會解決巴士脫班問題，希望署方積極監察巴士服務，作出改善。
65. 黃志勇先生感謝申訴專員公署主動了解及調查巴士行車班次的監察機制。他表示，該報告指運輸署對巴士脫班的定義過於寬鬆，與市民的期望有很大落差。他查詢署方可否制定確實的檢討時間表，更新對巴士脫班的定義。
66. 劉建誠先生表示：(i)現有罰則對巴士公司並無阻嚇性，加上需要經過行政長官會同行政會議審核有關罰則，需時甚久，要求署方研究調整罰則及加快相關程序；(ii)現時署方只發出警告信予巴士公司，成效不彰；(iii)巴士公司多以人手不足及交通擠塞為由，解釋脫班情況，但現時已進行巴士重組計劃，同時亦增聘人手，希望能紓緩有關情況。
67. 楊彧先生認為現時的情況屬恆常脫班，而非單受突發路面情況影響。他建議增加班次以減少巴士脫班的情況。
68. 梁文廣先生希望署方站在市民的角度考慮巴士脫班問題，若署方不依照申訴專員公署的報告改善整體監察機制，

將難以改善現況。

69. 李祺達先生表示，世界各地均面對路面擠塞的問題，建議署方及巴士公司就脫班作全面檢討，並聘請顧問公司找出問題的根源，提出檢討方案。

70. 梁有方先生有以下意見及建議：(i)運輸署在某程度上是放寬及縱容巴士公司，而現有的罰則及人手不足以監察有關情況；(ii)運輸及房屋局應重新檢視現有法例及罰則，並提供改善方案；(iii)不滿現時巴士重組計劃實行後，不單縮短行車路線，更減少巴士班次，令候車時間大增。

71. 陳威雄先生表示，702 及 914 號線的候車時間長，偶然更發現巴士跳站，要求署方重新審視其監察系統，使用各項科技如全球定位系統，以增強署方對巴士營運狀況的監控。

72. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 根據申訴專員公署的調查，巴士脫班率於 2010、2011 及 2012 年較高。署方積極與巴士公司作出跟進。整體脫班率至 2013 年大幅回落至約 2.6%。
- (ii) 就個別路線而言，深水埗區共 95 條巴士路線於近半年的脫班率均有改善。由 2013 年 7 月起至 2013 年 12 月，脫班率減少約 1.7%至 5.5%不等。
- (iii) 根據 2013 年 11 月的定期服務水平調查，新巴第 702 號線於海麗邨巴士總站開出的班次與署方編定的班次大致相同，符合服務詳情表的要求。儘管個別班次受沿途交通情況及上落乘客人數等因素影響，新巴已盡力調節班次以減低對乘客造成的不便。
- (iv) 署方已把九巴第 12 號線由循環線改為兩邊總站開

出，希望能夠增加班次的監察點，以及加強班次受交通變化而作相應調控的能力，其脫班率於 2013 年 11 月作檢討時已有改善。

- (v) 署方一直重視脫班問題，亦積極與巴士公司進行檢討，更於過往一年與警方就交通擠塞的黑點進行研究及跟進，以監察交通擠塞對巴士脫班的影響。日後署方將繼續加強相關的會議及溝通，並建議當委員及居民遇到班次不準的情況時，記下相關資料，例如實際日期及時間、所涉的車牌號碼，以及車隊編號等，交予運輸署及巴士公司跟進。

73. 黃志勇先生追問署方有關巴士脫班的檢討時間表。由於現有的定義寬鬆，故上述提及的巴士脫班率並無太大參考價值，希望得知署方何時會更新巴士脫班的定義。

74. 楊彧先生表示，現時市民在 702 號線中途站的候車時間長，查詢署方將如何跟進，並要求增加 702 號線的班次。

75. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 有關改善時間表的建議，以九巴第 12 號線為例，現有行車班次為 11 至 15 分鐘一班。署方與巴士公司研究後，認為尖沙咀廣東道的擠塞情況無可避免影響班次。為切實反映行車時間，巴士公司建議把現時資料所示的 34 分鐘增至 40 至 45 分鐘。若計劃落實，相信可有效減低脫班問題。
- (ii) 署方重視申訴專員公署報告中的建議，按不同時段計算脫班率，以對巴士脫班情況有更深入了解。署方將因應有關建議，與巴士公司研究及分析，以改善巴士脫班問題。

76. 主席總結表示，深水埗區內個別巴士路線脫班問題嚴

重，要求運輸署重新檢視巴士脫班的定義，並向署方反映委員對脫班情況的不滿。

(e) 要求石硤尾地鐵站設回闊閘機(交通事務委員會文件 9/14)

77. 秦寶山先生介紹文件 9/14。

78. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 感謝各委員一直對港鐵服務及最新升降機設施的支持。目前每個港鐵車站都會提供最少一條無障礙通道，方便有需要人士進出車站使用鐵路服務。據石硤尾站的觀察顯示，現時大部分輪椅使用者均使用近 B 出口的最新升降機設施。
- (ii) 在車站加建新設施時，港鐵會整體考慮站內各項設施的配合。為配合石硤尾站加建升降機的安排，港鐵已於去年重新調配闊閘機的位置。
- (iii) 港鐵一直關注石硤尾站升降機路面對出過路設施的工程進度，並曾與相關政府部門了解。
- (iv) 車站大堂須預留一定空間予乘客及有需要人士，現時石硤尾站的闊閘機能配合乘客使用無障礙設施，故暫時沒有計劃增設另一部闊閘機。

79. 衛煥南先生認為，原來的闊閘機位於近石硤尾站 A 及 C 出口的位置，而 C 出口設有輪椅升降台，故為輪椅使用者於 C 出口進出港鐵站帶來方便。但現時港鐵把闊閘機調配至近山邊的 B 出口，乘客須繞道至大堂的另一端，造成不便，故希望能於 A 出口重置闊閘機。

80. 秦寶山先生希望港鐵保留原有於 A 出口的闊閘機，並設

置多一部闊閘機，以方便有需要人士。待日後地面設施工程完成後，才考慮移除其中一部。

81. 吳美女士表示，現時有不少居民使用 A 出口的闊閘機，對重置的難處感到難以理解，並認為即使日後地面過路設施完工，仍可繼續保留 A 出口的闊閘機。

82. 梁有方先生查詢港鐵是否已分配一定的資源予各車站，若資源許可，實無須移除其中一部闊閘機。

83. 甄啟榮先生質疑多設一條無障礙通道會否違反港鐵的政策。若不，為何石硤尾站不可同時設有兩部闊閘機。

84. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 港鐵於車站增設無障礙通道時，會鼓勵乘客優先使用升降機，升降機對輪椅使用者而言較為安全及方便，而且可乘載較重的輪椅，港鐵已陸續於各車站加設升降機。
- (ii) 根據觀察，在石硤尾站大部分輪椅使用者會使用新的升降機，若重新調配闊閘機於近 B 出入口的位置，會更接近連接大堂及月台的升降機以及新啟用的 B1 出入口旁的升降機，而調配站內闊閘機主要為配合新的無障礙設施及方便有需要的乘客，尤其是輪椅使用者出入車站。她將向公司反映委員的意見，於日後進行車站設施檢討時，再作考慮。

85. 梁有方先生不接受上述回應。他查詢港鐵於政策及資源調配上的限制，以及實際於石硤尾站增設闊閘機的時間表。他要求於石硤尾站增設闊閘機，希望港鐵顧及乘客的實際需要，落實有關安排。

86. 衛煥南先生要求港鐵提供石硤尾站乘客主要使用新升降機的資料來源。他續指出，深水埗站近兩年增設兩個闊閘機出入口，希望港鐵順應民意，於石硤尾站增設闊閘機設施。

87. 秦寶山先生希望港鐵盡快於石硤尾站增設闊閘機設施，並於站內 B 出口提供更多指示。

88. 楊莉華女士回應表示，港鐵進行車站設施檢討時，將參考委員的意見，研究於石硤尾站增設闊閘機。至於指示方面，現時車站大堂內已設有出入口指示及街道圖，她將向相關部門反映委員希望於升降機附近的位置加設指示的意見。

89. 主席總結表示，希望港鐵能於石硤尾站增設闊閘機設施。

(f) 要求加快貫通鴨寮街與南昌街一段明渠公園工程進度(交通事務委員會文件 10/14)

90. 劉佩玉女士介紹文件 10/14。

91. 戴凱佑先生回應表示，工程須於明渠上分割南昌街休憩處，而公園內的涼亭、長椅、樹木及兒童康樂設施等亦將有一定程度上的改動。由於牽涉不同部門，工程有一定的難度。此外，公園內有三棵相對大型的樹木需要移植，在進行移植樹木工程前，須先作詳細報告及諮詢，以及找尋合適的位置作移植。署方已於 2013 年下旬、2014 年 1 月及 2 月就此與相關部門進行會議。經過各部門商議後，初步計劃於 2014 年年底施工，估計約於 2015 年第三或第四季完工。

92. 劉佩玉女士表示，希望署方日後與委員會保持溝通，主動匯報工程進度，並希望保留上述三棵樹木於公園範圍內。

93. 主席總結表示，請署方於會後與相關議員匯報工程進展

及相關詳情。

(g) 要求為兼善里兩端建立路牌(交通事務委員會文件 11/14)

94. 覃德誠先生介紹文件 11/14。

95. 葉志健先生回應表示，由於署方向地政總署確認相關街道名稱已刊登於憲報，可安排相關承建商進行工程，於兼善里兩端建立路牌。然而，署方人員早前進行實地視察後，發現兼善里兩端均設有商舖，擔心路牌阻擋附近商店的視線，希望有關委員提供實際建立路牌的位置。

[會後補註：路政署代表及覃德誠議員於 2014 年 2 月 27 日進行實地視察，確定會於昌華街一端建立路牌。]

96. 沈少雄先生查詢，運輸署有否系統可供查閱街道名稱的來源。

97. 龔慧嫻女士回應表示，須翻查資料再作回應。

98. 主席總結表示，請署方代表繼續跟進有關事宜。

### 議程第三項：跟進事項

(a) 第十二次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 12/14)

99. 衛煥南先生查詢深旺道單車停泊處的進展。

100. 龔慧嫻女士回應表示，根據現行政策，署方不會於深旺道近海麗邨位置加設單車停泊位。

101. 衛煥南先生查詢運輸署與其他部門的協調結果。

102. 龔慧嫻女士回應表示，部分委員於上次會議曾提及，他們會就有關議題與房屋署聯絡。她希望委員列出有需要加設單車停泊處的屋邨，以便署方轉介予房屋署。

103. 主席查詢，不少居民對 6D 及 40 號線的行駛情況表示不滿。早前署方曾指出將於試行三個月後再作跟進，希望得知有關跟進時間表及進度。

104. 劉建熙先生回應表示，署方於 2013 年 11 月上旬派有關人員於深水埗區內不同地點進行調查，結果顯示 6D 及 40 號線於上下午的繁忙時段內，均可按編訂班次提供服務。

105. 主席總結表示，希望署方日後提供更詳細的調查結果。

#### 議程第四項：其他事項

106. 主席建議由下次會議起，把運輸署/路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的區域交通改善工程項目及時間表列入跟進事項。

#### 議程第五項：下次會議日期

107. 下次會議定於二零一四年四月十日(星期四)早上九時三十分舉行。

108. 會議於下午一時二十分結束。

深水埗民政事務處  
區議會秘書處  
二零一四年四月