

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第十四次會議記錄

日期：二零一四年四月十日(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

陳偉明先生，MH

覃德誠先生 (上午十一時四十分出席)

郭振華先生，BBS，MH，JP (上午十時正出席，下午十二時二十分離席)

林家輝先生，JP (上午十一時四十五分離席)

劉佩玉女士

李詠民先生

梁文廣先生

梁有方先生

李祺逢先生

吳貴雄先生，MH (上午九時四十分出席)

吳美女士

沈少雄先生

秦寶山先生

韋海英女士 (上午九時四十分出席)

衛煥南先生

黃志勇先生 (上午十一時四十五分離席)

黃頌良博士 (下午一時十五分離席)

黃達東先生，MH

甄啟榮先生 (上午十時四十五分離席)

增選委員

鄭文輝先生 (上午十一時十五分離席)

楊彥先生 (上午十一時四十五分離席)

劉建誠先生
陳穎欣女士

(下午十二時二十五分離席)

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
李朝傑先生	運輸署運輸主任/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
葉志健先生	路政署區域工程師/荔枝角
潘嘉敏先生	路政署區域工程師/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
黃志輝先生	香港警務處高級督察(行動)(鐵路區)
郭威信先生	香港消防處助理消防區長(鐵路發展課)1
林明業先生	香港消防處長沙灣消防局局長
余志明先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級經理(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
黃秀娟女士	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)
甘慧明女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
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
馬家豪先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司策劃主任
尹慧嫻女士	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司高級公眾事務主任
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務
湯濟明先生	香港鐵路有限公司車務經理－觀塘綫及荃灣綫
梁贊文先生	香港鐵路有限公司土木及樓宇工程經理
林文光先生	機電工程署高級工程師/鐵路 2
陳妙玲女士	屋宇署屋宇測量師/鐵路 4
黃建良先生	明愛醫院行政事務總經理
梁卓祺先生	明愛醫院高級院務主任(設施管理/策劃及籌備)
蕭靜儀女士	明愛醫院社區聯絡主任

秘書

朱麗儀女士

深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

缺席者：

委員

陳威雄先生

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十四次會議。

議程第一項：通過二零一四年二月二十日第十三次會議記錄

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) 2014-2015 年度深水埗區巴士路線發展計劃(交通事務委員會文件 17/14)

3. 主席表示，秘書處分別於本年 4 月 2 日及 4 月 8 日發出交通事務委員會文件 17/14 及其補充文件。由於牽涉的路線數量不少，委員表示需要更多時間參閱上述補充文件，故建議把補充文件延遲至下次會議再作討論。

4. 主席表示收到下列由秦寶山先生提出，梁有方先生和議的一項臨時動議：

「有鑑於去年九巴及運輸署重整本區 40 號巴士服務及 2C/203 路線，引起區內居民不滿及反對，區議會亦通過動議要求九巴及運輸署修訂有關巴士路線重整，九巴及運輸署雖然多次承諾，在實施有關路線改動後，會進行檢討並考慮相關修訂，但拖延多月仍未有任何進展，對區議會毫不尊重。現有巴士路線改動問題未解決，絕對不宜啟動新一輪巴士路線重整討論，深水埗區議會交通委員會在正式討論 40 號及 2C/203 重整路線檢討前，應暫緩討論『2014-2015 年度深水埗區巴士路線發展計劃』。」

5. 梁文廣先生提議休會 5 分鐘，讓委員討論動議的內容。

6. 委員不反對休會建議，主席宣布休會五分鐘。

(大會休會 5 分鐘)

7. 主席宣布復會。

8. 主席批准及接受上述動議，並查詢動議人及和議人可否補充。

9. 梁有方先生指出區議會為合法諮詢架構，早前曾就 203 號及 40 號線向署方及巴士公司反映居民的意見，並通過動議要求相關部門及巴士公司跟進，但有關方面至今仍未有回應及行動，令人失望。他希望委員共同維護區議會職權，支持臨時動議。

10. 主席建議開放一輪發言，讓各委員就臨時動議內容作出討論。

11. 陳偉明先生表示，某程度上同意署方於巴士路線重組的安排上未盡完善。不過，委員有責任以區議會作平台，就各項議題作討論。他建議動議人考慮撤回臨時動議，就文件中巴士路線重組的建議提出意見，履行應有的職責。

12. 梁文廣先生表示，於收到巴士路線發展計劃後曾與部分居民會面，聆聽他們對路線重組的意見。他希望動議人考慮撤回動議，讓委員向署方及巴士公司反映居民的意見。

13. 梁有方先生認為相關部門及巴士公司不重視委員的意見，未有真正聆聽市民的需要。過往委員曾就 2C 及 203 號線的合併方案及 40 號線轉乘計劃反映意見，但至今未見改善。即使以區議會作平台，他建議可留待下次會議再作討論，讓委員有更多時間仔細閱讀相關文件，以及徵詢居民意見。

14. 韋海英女士認為需要討論上述文件，但對署方未有聽取民意表示失望，同時不滿署方未有提供足夠時間予委員研究巴士路線發展計劃。

15. 李祺逢先生認為應繼續討論相關巴士路線發展計劃，否則對本區居民及其他地區不公平。他對文件中提及的重組方案表示不滿，希望巴士公司聽取民意，再作檢討。

16. 林家輝先生表示，區議員應就社會事務、民生以及政府政策加以了解及剖析，同時反映市民的訴求。他指出，巴士路線重組一直存在爭議，居民需要時間適應相關轉變。有見及此，委員需要利用區議會平台，共同討論方案的利弊，為市民發聲。

17. 楊彧先生質疑署方對民意的重視程度。他表示，過往區議會曾通過 2C 及 203 號線合併方案的動議，但最終未見改善。他希望利用區議會平台，推動署方進行合適的路線發展計劃，為居民爭取最大利益。

18. 黃達東先生表示，巴士路線發展屬全港關注的議題，其主要目標為透過巴士路線重組以降低成本及提升營運效率，但他明白任何調整均會為市民帶來不同程度上的不便。他認為市民期望得知署方及巴士公司的計劃，並透過區議會表達他們的訴求。他以美孚 6A 號及 6C 號線為例，指出過去於區議會表達意見後，情況有所改善，故支持繼續討論有關議題。

19. 郭振華先生認為，動議人提出上述動議的主要原因，是基於過往 2C 及 203 號路線合併後的車號爭議，涉及歷史及感情因素。若有關爭議並非重大的民生問題，但卻令委員停止討論巴士路線發展計劃，他質疑如何履行區議員於代議政制下的責任，並對動議表示失望。他表示，去年署方及巴士公司未有提供清晰資訊及充分時間予委員考慮相關計劃，令

區議會錯失機遇。是次署方及巴士公司提交的文件內容充實，反映他們的誠意，值得委員於會議上作討論。

20. 甄啟榮先生認為委員應把握機會，在議會內為市民表達意見，建議盡快開始討論文件。

21. 吳美女士表示，由於時間不足，而有關重組方案對市民影響甚大，故動議要求暫緩討論有關議題，以免草率了事。

22. 衛煥南先生表示，一年過去，署方未就委員對部分路線的不滿作相應的改善，亦未提供充足時間讓委員覽閱是次補充文件，故動議要求暫緩討論巴士路線發展計劃。他認為需要先諮詢市民意見，若草率通過，將令市民失望。

23. 主席查詢委員是否希望以記名方式表決。

24. 委員支持以記名方式表決。

25. 大會就秦寶山先生的臨時動議進行表決。

投票結果：

贊成：梁有方、吳美、秦寶山、韋海英、衛煥南、黃志勇、楊彧 (7)

反對：陳鏡秋、陳偉明、郭振華、林家輝、劉佩玉、梁文廣、李祺逢、吳貴雄、沈少雄、黃頌良、黃達東、甄啟榮、鄭文輝、劉建誠、陳穎欣(15)

棄權：李詠民(1)

26. 秘書宣布投票結果，7 票贊成，15 票反對，1 票棄權。
主席宣布臨時動議不獲通過。

27. 甘慧明女士介紹文件 17/14。

28. 郭振華先生有以下意見及查詢：(i)支持署方呈交有關巴士路線發展計劃作討論；(ii)未來六年，將有五條鐵路陸續落成，加上巴士經營成本不斷上升，必須重組巴士路線以善用資源；(iii)是次計劃中將取消兩條巴士路線，而單雙層巴士數量亦各有增減，他要求運輸署設計轉乘計劃，滿足市民需要；(iv)查詢署方有沒有相關巴士路線的使用情況；(v)希望署方解釋有關增加、減少甚至取消巴士服務的準則。

29. 衛煥南先生不滿署方未有提供充足時間讓委員覽閱補充文件，以及各路線的重組安排，認為署方漠視民意。他希望得知其他受影響地區對巴士路線發展計劃的意見。

30. 黃達東先生有以下意見及查詢：(i)若無須途經衛理道，可望加快 6C 號線的車程時間。希望得知平均有多少乘客在衛理道上落；(ii)38A 號線繁忙時段及非繁忙時段的最高載客量分別為 44%及 14%，即等同多少名乘客；(iii)取消 38A 號線後，由美孚前往海濱花園的受影響人數是多少；(iv)取消 38A 號線後的替補方案。

31. 沈少雄先生有以下意見及查詢：(i)政府的交通政策以鐵路為骨幹，但現時鐵路運輸已近飽和，無法滿足市民需求，要求政府重新檢視巴士作為公共交通工具的角色，增加市民乘搭巴士的誘因；(ii)6C 號線的四班特別班次於什麼時間開出，以及如何與原有的班次作協調。他擔心若特別班次的開出時間與原有班次接近，將導致資源重疊，若兩者班次太疏離，又可能增加乘客前往紅磡的候車時間；(iii)取消 38A 號線後，替補方案的車資較現時高，例如由美孚新邨往仁濟醫院，若乘客改乘 40 號線，車資將由 \$4.5 加至 \$5.3 (+18%)；若由仁濟醫院往美孚新邨，改乘 40 號線，車資高達 \$8.4(+87%)，故反對取消 38A 號線；(iv)明白現時 38A 號線的乘客量偏低，建議巴士公司延長 38A 號線至荔枝角港鐵站

或其他更遠的地點，以吸納更多客源，或改用單層巴士以減輕營運成本。同時要求署方研究長途巴士分段收費技術，以提高找尋替代路線的彈性；(v)有關 36B 號線改行西九龍走廊的建議，巴士車速較慢，於切入高速公路時較困難，若增加由荔枝角道切線進入西九龍走廊的巴士數量，會否對荔枝角道的交通造成阻塞；(vi)對 41 號線的班次減至 30 分鐘一班有保留，文件中建議 41 號及 45 號線實行聯合班次運作，令來往美孚至九龍城的平均班次變為 15 分鐘一班，但由於 41 號線的行車路線較長，擔心最終演變為每三十分鐘兩班車；(vii) 九巴制定路線編號向來有一定規律，40 多號的巴士多前往青衣，故此，若 42 號線縮至以長沙灣為總站，擔心令乘客感到混淆，建議署方落實路線改動後訂立新的車號；(viii)41 號及 42 號線的改道計劃，以及早前 43C 號線於繁忙時間改為單向行駛的安排，導致部分乘客須改乘 42A 號線。近來接獲乘客投訴，表示於繁忙時間往青衣方向的 42A 號線的候車時間很長，若落實上述 41 號及 42 號線的改動建議，署方及巴士公司將如何加強 42A 往青衣方向的服務。

32. 梁文廣先生有以下意見及查詢：(i)感覺是次巴士路線發展計劃方案相對較遷就其他地區的路線，犧牲了深水埗區居民乘車便利的權利。部分途經葵青、元朗及北區等的路線，有延長或改道安排，但原有途經深水埗區的路線卻改行高速公路，令居民無法於原有的車站上落，建議歸納各區區議會的意見，再作整體決定；(ii)反對 36B 號、68X 號及 268 號線的重組及改道方案，強烈反對增加西九龍走廊的行車數量，令噪音問題惡化。他特別指出，新入伙的榮昌邨居民表示原有噪音問題仍未解決，不能接受於西九龍走廊增加行車班次。署方有否其他可行方案，例如 36B 行經大角咀再往上海街或 68X 改行荔枝角道等，以減低對附近居民的影響。

33. 梁有方先生重申要求暫緩討論有關議題的原因，認為委員未必熟悉深水埗區內的每條路線，但署方卻未有提供充分

時間讓委員考慮，加上發言時間有限，無法於未諮詢居民的情況下提供意見。他表示，深水埗位於九龍的中央地帶，不少路線均行經本區，交通相對便捷。不過，若現時的重組方案只考慮長途路線如何繞過深水埗以縮短行車時間，將犧牲深水埗區原有的交通便捷性，令市民不滿。以 40 號線為例，即使現時交通以鐵路為主軸，仍對此類路線有很大需求。

34. 秦寶山先生認為是次巴士路線發展計劃未有為深水埗區帶來任何益處。基於縮減班次、取消路線、增加候車時間，以及轉乘計劃引致車資上升等原因，他反對 38A、59A、31B、32、35S、36B、41、42、45、46 及 68X 等路線的改動。

35. 甄啟榮先生表示，署方以環保、減少路面擠塞，以及改善空氣質素等作目標，理念良好，但應考慮近年人口已不斷增加及鐵路已接近飽和的因素。此外，現時部分路線的候車時間增加，加上班次減少，建議減低車資，吸引市民乘搭。

36. 吳美女士有以下意見：(i)現時市民難以於繁忙時段在港鐵深水埗站及石硤尾站上車，希望署方進行重組計劃時作更周詳的考慮；(ii)不滿巴士路線重組後，候車時間未見改善，車資卻不減反加；(iii)要求署方清楚列出補充文件中各個路線經改動的車站，並於下次討論時夾附詳細的地圖；(iv)轉乘計劃的車資加幅甚高；(v)現時單靠 81 號線並不足夠，要求增加途徑深水埗往沙田的巴士線。

37. 林家輝先生表示，根據過往經驗，深水埗區議會的意見與其他區議會不盡相同，加上巴士路線重組所牽涉的地區多於一個，難以平衡各區意見。由於委員需仔細檢視巴士路線發展計劃的改動，同時需要得知其他區議會對有關計劃的意見，故要求主席把文件交由公共交通服務工作小組作跟進討論。

38. 劉佩玉女士有以下意見：(i)每年的巴士路線重組方案改

動甚多，但結果往往是候車時間更長、行車路線縮減，而車資則更高，實在難以視為優化；(ii)雖然香港以鐵路為主，巴士為副，但巴士每年加價，脫班情況甚為嚴重，需要改善；(iii)現時難以就每條路線的改動提供具體意見，故贊成在上述工作小組，或成立專責小組討論有關計劃；(iv)關心 31D、32、36B、59A 及 796C 號線的路線改動，希望得知受影響的人數，以及署方計劃的替補或優化方案。

39. 李詠民先生對 2014-2015 年度巴士路線發展計劃表示不滿。以 36B 號線為例，改道後將不會途經深水埗，而文件中建議方案以 36X 號線補上，但 36X 的車資比 36B 高，而繁忙時間班次亦較為疏落，難以得到支持。他要求署方吸納民意，並研究長遠紓緩交通擠塞的方案，例如放寬車速限制，否則日後人口不斷增加，但巴士減班及鐵路飽和，將令情況惡化。

40. 楊彧先生有以下查詢及意見：(i)署方如何平衡沙田區及深水埗區的意見；(ii)現時 68X 號線來往洪水橋/元朗和美孚/荔枝角/長沙灣(旺角以北)及洪水橋/元朗和旺角以南至佐敦一帶地區的乘客分別佔約 50%，故署方建議分拆為 68X 及 268 號線，質疑當日署方何不以同樣手法處理 40 號線，以一線兩號形式行駛以便利市民；(iii)796C 改道將引申另一個問題：現時轉乘優惠由巴士公司內部制定，日後可否設立不同巴士公司互相轉乘的優惠計劃；(iv)914 號線不再途經禮頓道後，行車速度理應加快，何以班次變得更為疏落。

41. 吳貴雄先生表示，需要更多時間參閱整份巴士路線發展計劃。他支持現時署方以有效調配資源及環保為大原則，但希望署方與巴士公司研究重組路線的同時，探討更多合適的替補方案，否則難以獲得市民的支持。

42. 李祺逢先生有以下意見：(i)需要更多時間參閱有關文件；(ii)重組後車站減少但車資卻上升，並不合理，要求署方

提供更多優惠；(iii)同意把文件轉交工作小組討論；(iv)要求署方提供更多有關 40 號線的資料。

43. 陳鏡秋先生支持路線重組的大方向，並有以下意見及查詢：(i)巴士公司應與市民分享資源調配後的成果，達至多贏局面；(ii)要求提供便捷、暢順及省時的巴士服務，並希望減低車資，以提供誘因吸引市民選乘巴士；(iii)不理解重組 796C 號線的箇中原因；(iv)6C 號線屬深水埗區其中一條繁忙路線，文件中的特別班次是否在原有班次上增加兩班。

44. 黃志勇先生有以下意見：(i)對運輸署的運輸管理概念表示不理解；(ii)署方以鐵路為骨幹，但現時鐵路已處於飽和狀態，減少巴士路線及班次將為市民帶來更多不便；(iii)路面空氣污染及交通擠塞的問題並非單由巴士引起，署方應完善公共運輸系統，鼓勵更多人乘搭公共交通工具；(iv)文件中把 32、33A、41、45、68X 及 268 號線等班次改至 30 分鐘一班，以及取消 36B 原有車站等的建議，均未考慮市民需要，影響他們往來相關地點的便捷性；(v)不理解 914 號線改道後，班次何以更為疏落，要求不要縮減班次。

45. 陳偉明先生有以下查詢及意見：(i)6C 號線的特別班次是否由原有班次中抽調；(ii)雖然署方指計劃中部分路線由繁忙路段改行其他路段，可望加快車程，但以加士居道天橋為例，該天橋的交通本已繁忙，質疑改行該天橋將加快車程的說法；要求署方不要一刀切取消 38A 號線，應考慮延長其班次或於指定時段提供相關服務；(iii)署方建議縮減 42 號線由長青往順利的行車路線，有否替補方案讓市民由長沙灣前往順利；(iv)反對有關文件，並要求於工作小組再作跟進。

46. 甘慧明女士綜合回應如下：

- (i) 就 6C 號線而言，建議特別班次的車輛將由現有 6C 號線的資源中抽調，故正常行經蕪湖街馬頭圍

道往九龍城碼頭方向的班次將輕微下調至 7 至 8 分鐘一班。現時於早上 7 時至 9 時由美孚經油麻地前往加士居道路面近衛理道至馬頭圍道的乘客約 700 人，佔該段時間往九龍城方向服務的總客量約 40-50%，他們可繼續乘搭第 6C 號線原有路線的班次。由於早上繁忙時段蕪湖街及馬頭圍道的交通嚴重擠塞，建議的特別班次避免於早上繁忙時段行經該處，可縮短乘客乘車時間。若將來有關方案能夠實施，署方及巴士公司會密切監察乘客需求變化，並在有需要時作出調整。

- (ii) 就 38A 號線的建議方案，現時由美孚往來海濱花園的乘客約有 410 人，他們可改乘 238X 號線，而於美孚往來葵涌道或青山公路的乘客約有 380 人，他們亦可改乘 40、33A 及 36A 號線。署方明白議員對替代路線車費的關注，並會再作考慮。
- (iii) 至於 41 號線的班次問題，現時 41 及 45 號線的行車時間冗長，容易出現班次不穩，而且兩線於美孚至九龍城碼頭的行車路線完全重疊，雖然有關建議調整 41 及 45 號線的班次至各每 30 分鐘一班，然而巴士公司將實行聯合班次運作，來往美孚至九龍城的乘客的平均班次每 15 分鐘一班，令乘客更易掌握巴士到站時間。
- (iv) 署方明白議員對巴士路線重組後車費調整的關注。是次巴士路線發展計劃中，有延長或縮短路線的建議，部分路線會因應重組而調低或增加車費，例如 42 號。此外，部分新增的特快路線/班次的行車路線、中途站數目及乘客對象與原本路線不同，由於營運模式不一，故車資亦不盡相同。
- (v) 明白委員對 68X、268 及 36B 號線等改行西九龍走廊表示關注，將再作考慮。

- (vi) 署方理解委員對 42 號線的車號及乘客將改乘 42A 號線的意見。若將來有關方案能夠實施，署方及巴士公司會密切監察 42A 號線乘客需求變化，並在有需要時作出改善。
- (vii) 署方重申重視每個區議會的意見。沙田區區域性巴士路線重組的路線涉及多個不同地區，署方會諮詢沙田區及其他受影響區議會，並一併考慮所有相關意見。
- (viii) 知悉委員希望知悉沙田區區域性巴士路線重組方案中其他相關資料，例如中途站位置。由於現時有關建議仍在調整中，待有關行車路線落實後，會再進一步設計車站位置等詳細安排。
- (ix) 有關 796C 號線方面，深水埗及將軍澳方向均有改道建議。往深水埗方向的班次建議改行長沙灣道，令路線可前往繁忙的主要地區，切合乘客需要。
- (x) 914 號線於繁忙時段的班次將由 10 至 18 分鐘一班，輕微調整至 10 至 21 分鐘一班。這是因為 914X 及 914P 號線延長了於港島東行車路線，於早上完成服務後才調回行走 914 號線，故班次需要有所調整。

47. 余志明先生綜合回應如下：

- (i) 914 號線由九龍往香港島的繁忙時段班次維持不變。由於 914X 及 914P 號線往港島東的路線延長，故香港島往九龍的班次有所調整。
- (ii) 6C 號線方面，一小時兩班的特別班次將由原有班次中抽調，雖然預計行車時間上可能會於加士居道天橋有所延誤，但按現有行車情況，改道方案

比原有路線將快近 5 分鐘。而原來前往旺角的乘客可以 6F、212 及 30X 號線作替代方案。現時乘搭 6C 由美孚往土瓜灣的車程不短，故希望在現有資源下，提供另一個更快的選擇。

- (iii) 41 及 45 號線方面，班次將減至每 30 分鐘一班。由於何文田交通擠塞，現時 41 及 45 號線的行車時間往往不足，希望聯合班次運作模式能增加班次穩定性。
- (iv) 由於現時鐵路較為擠塞，而巴士路線未必切合乘客需要，例如部分路線須途經長沙灣及深水埗才到達旺角，故希望改行西九龍走廊，以更配合乘客需要，增加競爭力。由於 36B 號線改道後為每 12 分鐘一班，即一小時約 5 班車；而 68X 則為每 30 分鐘一班，即一小時約兩班車，繁忙時段的班次將增加約 5 至 7 班，影響不大。加上若成功分流，令車程加快，可更迎合市民需要，令他們考慮放棄其他路面公共交通工具選乘巴士。
- (v) 至於 42 號線方面，建議改至由長沙灣(甘泉街)往順利。由於九龍方向的路線基本不變，故深水埗居民仍然可選乘 42 號線前往順利，而車資亦大幅由 \$7.7 減至 \$6.1，以切合他們的需要。

48. 黃漢中先生綜合回應如下：

- (i) 由於希望把路線駛近至深水埗人流較集中的地帶，故文件中建議 796C 改道。至於有需要前往大埔道元州街一帶的乘客，可於長沙灣道下車，然後以 5 分鐘的步程前往有關街道，無須轉乘方案作配合。他強調並不會減少 796C 號線的班次及車輛數目。加上長沙灣道的交通比大埔道元州街暢通，故實行方案後，反而可令回程由蘇屋至將軍澳的班次更為穩定。有關改道可節省行車時間，

方便有需要來往將軍澳及深水埗的乘客。

(ii) 至於 914 號班次調整方面，巴士公司只輕微調整上午繁忙時段由香港島往九龍方向與主要人流方向相反的班次。根據數字顯示，上述時段每班次只有十多名乘客。深水埗往香港島的班次並不會受影響。

(iii) 由於現時深旺道及大角咀一帶並無巴士路線前往港島東一帶，故建議把 914X 由天后延至西灣河。加上現時 914X 的使用率只有約四至五成，故延長路線方案既可方便大角咀及深水埗區的居民，亦可提高巴士的使用率，達致雙贏局面。

49. 主席建議把文件交由公共交通服務工作小組再作討論。

50. 沈少雄先生查詢非工作小組委員可否出席有關會議。

51. 主席表示，秘書處將再次邀請委員加入有關工作小組。

52. 黃達東先生建議巴士公司先主動與相關議員商討有關細節，按路線重組的先後緩急定優次，並以區域劃分，然後再作討論。

53. 主席總結表示，希望署方及巴士公司就委員的意見再作研究及改善，同時提供建議方案的詳細資料，並建議署方及巴士公司於會前與有關議員見面溝通。

(b) 建議將深盛路(荔枝角天主教小學對出)現有行人輔助線改為交通燈號控制的行人過路處(交通事務委員會文件 18/14)

54. 龔慧嫻女士以投影片介紹文件 18/14。

55. 龔慧嫻女士就反對人士的意見作出回應：

- (i) 交通燈的視障人士輔助聲音量是可以調校的，署方將於完成工程後，按整體效果及市民意見作適當調校。
- (ii) 按觀察所得，現時有關路段設有的交通燈、行人天橋及行人輔助線等設施均有不同市民使用，故擬議的交通燈號控制行人過路處可為行人提供多一個選擇，與其他現有的過路設施並無衝突。
- (iii) 現有方案主要是為改善行人過路環境。署方備悉有關交通管制措施缺乏彈性的意見。
- (iv) 減速平台多設於內街或行人專用區，並不適用於深盛路的範圍。
- (v) 雖然現有行人輔助線的位置屬安全，但加設交通燈可進一步保障行人過路的安全。
- (vi) 各項交通管理措施，例如取消此路段的巴士及的士站上落區，與現有的行人過路方案並無抵觸。署方將視乎情況考慮是否有更改巴士及的士上落客區的需要。不過，由於現時有既定的上落客貨活動於上址進行，故暫時不會考慮作改動。
- (vii) 至於把交通燈移往泓景臺天橋底的建議，現時相關天橋接駁至商場供行人使用，而行人輔助線亦有其他業戶及學生使用，兩者並無抵觸。
- (viii) 至於加大或加長安全島的建議，署方把有關位置由行人輔助線改為燈號控制後，可望有效疏導人流，故暫時不會考慮有關建議。
- (ix) 斑馬線介乎行人輔助線及燈號控制間，署方認為使用燈號控制將更為適合。

- (x) 根據現時評估，有關路段的車速指示已屬足夠，日後將按需要再考慮是否加設有關指示。
- (xi) 有關學校安全隊，署方過往曾到訪學校，知悉學校有提供安全隊帶領過路，但考慮到並非每位學生均跟隨安全隊過路，故希望把有關路段改為交通燈號控制以保障學生安全。
- (xii) 至於改善行人欄杆的建議，署方認為與現有方案並無直接關係，將備悉有關意見再作處理。
- (xiii) 署方不時就違泊問題與警方溝通，並同意改善有關問題將有助改善行人視線。故此，日後將繼續與警方保持合作，了解有關問題。
- (xiv) 有意見認為深盛路一帶已設有交通燈，再加設燈號控制過路設施將為屋苑用戶帶來不便，加上一號•西九龍將於短期內入伙，將增加附近一帶的交通負荷。不過，正因該處的人車流量較高及將會增加，故署方希望把行人輔助線改為交通燈號控制，以提高行人及駕駛者的安全。
- (xv) 加設黃格後，車輛將更容易轉上深盛路，反而令駕駛人士更容易由碧海藍天轉出。

56. 陳鏡秋先生認為署方準備充分，以安全為大前提下，支持有關文件。

57. 沈少雄先生表示，較多小學生於該位置過馬路，故應以安全為首要考慮，並查詢有關燈號控制是否屬於按掣轉燈形式，以及預計的行人過路時間。

58. 梁文廣先生表示，有關文件已討論多時，應以安全為首要考慮，故支持有關建議。他查詢有關燈號控制是否與西邨

路的一樣，採用按掣轉燈形式。他擔心一段路內設置多組交通燈將影響人車流量，故查詢若採用按掣轉燈形式，前後的燈號會否相應配合，令車流影響減至最低。

59. 李祺逢先生指出，有關議題已討論多年，亦進行數次諮詢。他認為把現有行人輔助線改為燈號控制屬主流意見，過去曾向運輸署署長遞交逾千名住戶的簽名，當中長者、家長及學生均對方案表示關注。他欣賞署方代表於會議上的專業表現，認為應以安全為首要考慮。

60. 黃達東先生表示，基於安全考慮，支持加設交通燈號控制的行人過路處。由於區內人士對方案持不同意見，希望署方於施工前與居民保持溝通。他亦對署方代表的回應表示讚賞。

61. 陳偉明先生理解各方就過路設施的不同考慮。他表示，區議會一直希望改善區內的過路設施。隨著深水埗區人口增長，燈號控制設施更顯重要，故支持有關方案，並建議署方於區內多作宣傳及與居民交流。

62. 韋海英女士表示，基於安全考慮，支持有關方案，並希望得知施工時間表。

63. 劉建誠先生表示，有關路段有不少屋苑居民、家長及學生使用，現時該處的安全島作用不大，若不設置燈號控制，將對行人造成危險。他同意使用按掣形式，並建議署方於昇悅居一帶加設欄杆，避免行人因一時之便而橫過馬路。

64. 劉佩玉女士表示，該位置附近有數間學校，在保障行人安全的大前提下，交通燈號控制屬較佳的選擇。她希望署方向地區人士充分講解，以釋除他們的疑慮。此外，她亦建議使用按掣形式的燈號控制設施。

65. 吳貴雄先生表示，有關路段的車流量日漸增加，百貨公司開業後亦會帶動更多人流。有見及此，以安全角度考慮，須作出取捨，於該位置加設燈號控制設施，避免日後出現人車爭路的情況。此外，若署方採用按掣形式燈號設施，須設定數秒緩衝時間，以免車輛剎掣不及而造成意外。

66. 龔慧嫻女士綜合回應如下：

(i) 署方現時並未計劃採用按掣式燈號設計，將參考大家意見再作研究。

(ii) 由於交通燈號以電腦程式控制，可按不同需要，例如在上下課時段設定特別的燈號安排，甚至劃一同一路段前後兩組的交通燈號，以方便車輛出入。

(iii) 署方已向路政署遞交施工紙，預計將於本年 4 月底動工，12 月完工。

(iv) 署方將繼續處理市民及委員的意見。由於須考慮有關路段現設的禁區時段及上落客貨的活動，署方將平衡各方需要，評估於昇悅居加設欄杆的必要性。

67. 李祺逢先生表示，現時深旺道及長沙灣道亦有不少交通燈號控制設施。深盛路的車輛行駛速度甚快，令長者擔心。此外，他認為泓景臺對出的大部分位置已設有欄杆，署方應保留一定空間讓的士及小巴上落客，並提議署方前往實地視察，考慮於昇悅居附近加設雙黃線等設施。

68. 沈少雄先生查詢相關燈號控制將預留多少時間予行人過路。

69. 龔慧嫻女士回應表示，燈號並無既定的時間長短，署方會按需要作調校。署方可於會後與有興趣的委員前往視察。

70. 主席總結表示，有關文件回應清晰，一眾委員亦贊成在保障行人安全的大前提下，把現有行人輔助線改為燈號控制設施。希望署方積極回應區內市民的意見，再作跟進。

(c) 關注港鐵車站安全(交通事務委員會文件 19/14)

71. 沈少雄先生介紹文件 19/14。

72. 湯濟明先生綜合回應如下：

- (i) 港鐵重視車站、車廂及乘客的安全，故制定不同緊急事故的應變程序，以及定期舉辦應急演習，務求在發生事故時，能夠於最短時間內從月台安全疏散大批乘客。港鐵亦不時與相關政府部門共同進行同類演習。同時，港鐵亦設立車站人流管理措施，確保車站人流暢順。
- (ii) 在繁忙時間或假日期間，部分車站有不少乘客於同一時間進出，為平均分布人流以確保車站安全，港鐵會於部分出入閘機及車站出入口實施人流管制，甚至暫時封閉部分入口。
- (iii) 為保障乘客安全，港鐵不時進行各類演習。以 2013 年 11 月 30 日進行的演習為例，港鐵於非行車時段挑選了其中一個最繁忙的車站－旺角，模擬列車的冷氣系統於觀塘綫太子站駛往旺角站途中發生火警，但仍能安全地駛至旺角站，並於短時間內疏散車廂內的 1 000 名乘客，以及於月台位置候車的 700 名乘客。除參與上述演習的 1 700 名港鐵員工及義工外，香港消防處、香港警務處及機電工程署亦有派員觀察有關演習。

73. 林文光先生回應表示，安全及保安統籌委員會由機電工程署、香港消防處、香港警務處、屋宇署、路政署及港鐵等代表組成，當中機電工程署代表為上述委員會的主席。就港

鐵於站內設置商舖的申請，委員會會考慮有關申請會否對車站內的緊急逃生途徑、消防裝置以及耐火結構構成不良影響。如有需要，委員會會要求港鐵檢討有關申請。

74. 陳妙玲女士回應表示，屋宇署為安全及保安統籌委員會的成員，為港鐵車站及附屬結構物內的設計，包括為逃生途徑、消防進出途徑以及耐火結構等提供意見。

75. 郭威信先生回應表示，香港消防處為安全及保安統籌委員會的成員。在審批車站安全規定的過程中，處方會根據安全及保安統籌委員會已批核的性能化消防安全設計報告中的消防安全標準，以及現行消防裝置守則和屋宇署於 2011 年訂立的建築物消防安全守則等標準，制定適合每個車站的消防裝置，包括聲響及視像警報系統、應急供電設備、應急照明系統、出口指示牌、火警警報系統、火警偵測系統及消防栓／喉輻系統等。

76. 黃志輝先生回應表示，保障公眾安全是鐵路警區的重要工作範疇之一。警方訂有一系列的應變計劃，因應不同環境及性質，應付於港鐵車廂、月台及車站內的突發事件。同時，處方亦一直與港鐵公司、香港消防處及醫院管理局等保持緊密聯繫，並經常進行不同類型的演習，確保有關人員有充分準備，隨時應付突發事件。

77. 衛煥南先生有以下意見及查詢：(i)不明白何以近年來東鐵綫及西鐵綫故障頻生；(ii)剛才港鐵提及的演習地方屬以往的地下鐵路線，而非九鐵路線，不理解何以只於地下鐵路線演習，卻不於故障頻生的露天車站進行演習；(iii)露天車站故障頻生或許受惡劣天氣影響，但何以非露天的南昌站僅通車十多年卻故障頻生，港鐵會否重新檢視箇中分別及原因；(iv)除進行演習外，要求港鐵檢視機件物料的貨源是否符合國際標準。

78. 沈少雄先生有以下查詢及意見：(i)車站有否設人數上限，港鐵在什麼情況下會實施人流管制措施；(ii)商場內多設有自動灑水系統，但港鐵車站內商店林立，卻未見有相關設施，是否符合安全標準；(iii)西鐵綫車站有緊急出口指示，地鐵站內是否設有同樣指示；(iv)一旦發生意外，乘客應該如何應對。

79. 梁文廣先生表示，早前南昌站發生意外，但市民仍可於冒煙期間入閘，同時亦未見消防員到現場處理，港鐵是否可就冒煙程度自行決定相應的管制措施。

80. 梁有方先生有以下意見及查詢：(i)希望港鐵派有關技術人員解釋相關問題；(ii)據其理解，港鐵與昔日九廣鐵路的規格不盡相同，例如兩者的車廂設備不一。擔心若重要部件的規格未符合標準，將帶來無法預視的意外，要求港鐵列出部件的來源地及規格，並進行大型檢查，釋除公眾疑慮；(iii)演習由哪個政府部門統籌；(iv)近來港鐵未就故障適時向公眾通報，希望重新檢視有關機制，調動一切可疏散乘客的交通工具；(v)港鐵有否備有足夠的設施，例如雙層巴士，於意外發生時用以接載乘客；(vi)現時香港以鐵路為集體運輸系統的主軸，希望港鐵優化上述安排，便利市民。

81. 吳貴雄先生有以下查詢及意見：(i)當意外發生時，如何有效疏散，或避免於疏散過程中造成損傷；(ii)近來不少市民投訴港鐵車站大堂的空間縮小，但發現愈繁忙的車站商舖卻愈多，發生意外時未有足夠空間逃生，港鐵有否計劃如何應對。

82. 陳鏡秋先生有以下意見及查詢：(i)要求港鐵關注及找出事故頻生的原因，檢討其管理機制、技術層面的運作，以及機械零件的保養等；(ii)現時乘搭港鐵的人數不斷增加，港鐵如何疏導有關情況；(iii)若遇上乘客不適，港鐵將如何處理。

83. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 現時港鐵平日的每天平均載客量為 520 萬人次，當中有 519.5 萬人次可於不超過預定抵達時間的 5 分鐘內安全到達目的地。希望委員理解，港鐵是極複雜的現代化城市鐵路系統，當中涉及數以十萬計的系統和組件精密配合運作，難免偶有服務延誤或出現機件故障。對於事故為乘客帶來的不便，謹此致歉。
- (ii) 若遇上事故，港鐵會透過不同渠道通知乘客，例如車站廣播、車站告示，並會透過傳媒及智能手機程式等向乘客發放最新的資訊。
- (iii) 就近期東鐵綫事故，港鐵代表於本年 2 月 28 日出席立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會交代調查報告。報告結果顯示東鐵綫最近的服務延誤，因其架空電纜系統的絕緣體的品質問題引起。港鐵已即時更換關鍵地點有問題的絕緣體，並聘請架空電纜的獨立海外專家全面檢討港鐵的架空電纜系統，就技術規管、採購、品質保證、安裝及維修保養等因素，與國際基準作比較，希望改善有關情況。
- (iv) 車站及列車設計方面，港鐵網絡均以乘客的安全作首要考慮。現時所有行走港鐵路綫的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，以可容納每平方米平均站立最多 6 人作為考慮，以計算車廂內的最高可載客量。因此，無論車站設施、月台大小、行人通道以至自動扶手電梯的可載客量，都是依照有關標準來設計和建造。
- (v) 車站商舖方面，增刪或修改車站內的商舖數目，均須經有關政府部門審批，由安全及保安統籌委員會就商舖面積、位置及規劃等方面作審批，確

保符合安全及相關要求。

84. 湯濟明先生綜合回應如下：

- (i) 港鐵會於不同路綫及車站進行應急演習，荃灣綫旺角站只屬最近期的例子。
- (ii) 有關本年 3 月 3 日於南昌站發生的事故，當天下午約 2 時 10 分，列車由屯門站駛往南昌途中接獲乘客投訴，表示車廂內傳出焦味。為審慎起見，港鐵職員於列車到達南昌站時要求車廂內近 300 名乘客下車。下一班列車於其後約 2 至 3 分鐘後抵達，未有造成重大延誤。事後調查發現列車的剎車系統出現問題。由於在安全設計上，於列車發生故障時會自動剎掣，故磨擦間冒出少量輕煙。港鐵亦有就事件通知相關政府部門。

85. 林文光先生回應表示，署方曾就本年 3 月 3 日於南昌站發生的事故進行調查，發現為列車剎車系統的控制故障。在安全設計上，列車於發生故障時會自動剎掣，而當日有關安全裝置是正常發揮其作用。此外，關於港鐵的架空電纜獨立海外專家檢討，署方亦會聘請海外獨立專家檢視港鐵專家的檢討結果。

86. 林明業先生綜合回應如下：

- (i) 關於演練的主導性，地區消防局每年均會與其區內的港鐵車站進行火警操練，並由香港消防處作主導角色。
- (ii) 個別消防局均有與轄下港鐵站聯絡的既定方法。在發生緊急事故時，消防人員在到達現場後，其中一位消防隊長會前往車站站長室，與當值站長聯繫，並按他們已採取的行動作進一步的部署。不過，由於消防人員由奉召至到達現場需時，故

於事故發生時的開首數分鐘，須由港鐵職員處理。待消防人員到達現場後，便會交由消防人員接手處理。

- (iii) 各地區消防局會安排人員每月到其區內的港鐵車站巡視，讓有關人員熟識其區內港鐵站的消防裝置及設備的分布及不同出入口的位置，以確保事故發生時能迅速到達現場，採取即時行動。

87. 黃志輝先生回應表示，鐵路警區會模擬不同類型的事故進行演習。在 2013 至 2014 年期間，鐵路警區除與港鐵進行了 11 次演習外，自身亦進行了 7 次演習，並與其他警務處單位進行 6 次演習，一年間合共進行了 24 次演習。

88. 梁文廣先生有以下查詢：(i)運輸署及港鐵有否制定標準，於事故發生後的特定時間內向公眾通報；(ii)深水埗內有數個人流量高的大型車站，例如美孚、南昌及九龍塘，香港消防處是否於相關站內設有緊急應變計劃。

89. 梁有方先生有以下意見及查詢：(i)對香港警隊及消防處有信心，但由於港鐵擔當主導角色，港鐵應把調查報告結果及相關數據提交區議會參考；(ii)現時東鐵線的車站大多未安裝安全幕門，在發生事故時，若通報訊號不清晰，可能令乘客互相推撞，構成危險；(iii)希望香港消防處從專業的角度，多加審視港鐵的設備，改善當中的隱患；(iv)現時通報機制不足，尤其港鐵智能手機程式並非人人懂得使用，要求改善有關情況。

90. 楊莉華女士回應表示，港鐵會按事故或服務延誤的情況作通報。若發生重大事故，例如服務延誤達 20 分鐘或以上，港鐵會透過不同渠道通知乘客。除智能手機程式外，港鐵亦會透過傳媒、網站、車站或列車上的廣播等通知市民，就不同情況盡快發放資訊。

91. 湯濟明先生回應表示，現時有近 200 萬人下載港鐵的智能手機程式。港鐵將平衡各項因素，因應情況向公眾通報。若發生重大事故，例如以時間計，服務已受阻或預計會受阻 20 分鐘或以上，港鐵會發布相關資訊。

92. 林明業先生回應表示，現時美孚西鐵站、南昌站及旺角東站均有制定緊急應變措施。

93. 主席總結表示，現時不少市民選乘港鐵，希望港鐵及部門代表把意見歸納，再作跟進。

(d) 有關港鐵站內治安事宜(交通事務委員會文件 20/14)

94. 李祺逢先生介紹文件 20/14。

95. 湯濟明先生綜合回應如下：

- (i) 港鐵被譽為世界上最安全及可靠的鐵路系統之一。現時港鐵的保安是警務處鐵路警區和港鐵公司職員負責，兩者一直保持緊密合作，亦不時檢討措施的成效。港鐵亦鼓勵乘客於遇到或目睹罪案發生時，盡快通知港鐵職員。
- (ii) 港鐵職員不時於車站及車廂內進行巡查，協助警方打擊於港鐵內發生的罪行。除此之外，港鐵車站內亦會宣傳減罪活動，例如於車站入口、大堂、月台、入閘機附近的當眼位置，以及在車廂內張貼及播放宣傳語句，提醒乘客小心。
- (iii) 港鐵每年均與鐵路警區合辦大型的防止罪案推廣活動。以 2013 年為例，港鐵以精明眼作主題，鼓勵乘客目睹罪案發生時盡快通知職員。
- (iv) 人手編排方面，早前港鐵於「用心聽 用心做」計劃中加派 300 名員工協助，日後亦會按需要增加

人手。

96. 黃志輝先生綜合回應如下：

- (i) 有關鐵路警區的罪案數字，於 2013 年 1 月至 12 月期間，錄得 1 宗行劫案，無人被捕；211 宗扒竊案，當中 48 宗有人被捕；195 宗非禮案，當中 113 宗有人被捕；8 宗搶劫案，當中 4 宗有人被捕；4 宗爆竊案，當中 1 宗有人被捕。至於 2014 年 1 月至 2 月期間，則錄得 26 宗扒竊案，當中 10 宗有人被捕；27 宗非禮案，當中 20 宗有人被捕；1 宗搶劫案，未有人被捕；2 宗爆竊案，無人被捕。
- (ii) 文件提及的案件於本年 3 月 8 日晚上 8 時 10 分發生。3 月期間同類搶手提電話案件有 2 宗，警方迅速偵破上述發生於荔枝角的案件，有關罪犯被判入獄 12 個月。
- (iii) 警方會不定時安排便裝及軍裝人員於鐵路警區內巡邏，打擊不同類型的罪行，當中主要針對非禮及搶劫案。現時警方亦有邀請港鐵員工於車站月台及車廂內進行巡邏，打擊罪行。

97. 沈少雄先生認為非禮案的數字驚人，平均每兩日發生一宗。他查詢何以港鐵車站內會有爆竊案件。

98. 李祺逢先生有以下查詢及意見：(i)港鐵提及增加的 300 名員工，是分派於各個車站抑或單一車站；(ii)警方提供 2013-2014 年度的數字是否涉及全港，可否同時提供荔枝角站的罪案數字；(iii)接獲市民投訴，港鐵荔枝角站內有操內地口音的女士向途人索取金錢，亦有穿著制服的男士站於電梯邊向上注視女士裙底，希望港鐵派員多加留意。

99. 湯濟明先生回應表示，300 名人手被分派至全港不同車

站。若有需要，港鐵將適時增派人手處理不同情況。

100. 黃志輝先生回應表示，可於會後提供荔枝角站的罪案數據。另外，港鐵車站內的爆竊事件，是發生於站內商舖。

101. 李祺逢先生表示，市民於荔枝角站 D 出口前往昇悅居時，不時有地產代理派發傳單。同時，他亦接獲不少投訴表示車站各出口均有小販阻塞，希望港鐵關注情況。

102. 湯濟明先生回應表示，關注荔枝角站的小販擺賣問題，將再作跟進。現時除港鐵員工外，港鐵亦會安排護衛公司協助警告於港鐵範圍內擺賣的人士。

103. 黃志輝先生回應表示，將通知有關人員多加巡邏，於有需要時採取執法行動。

104. 主席總結表示，隨著各車站人流上升，有機會衍生更多治安問題，希望警方與港鐵加強合作，打擊罪行。

(e) 關注美孚港鐵站建無障礙通道事宜(交通事務委員會文件 21/14)

105. 沈少雄先生介紹文件 21/14。

106. 梁贊文先生綜合回應如下：

- (i) 港鐵一直於車廂或車站內加設適當設施，以配合乘客需要。港鐵已訂下目標，在目前每個港鐵車站最少設置一條無障礙通道，方便有需要人士。
- (ii) 在美孚站內，現時 E 出口設有升降機，連同西鐵綫美孚站，事實上美孚站現時已有三項無障礙通道設施。在工程角度而言，於美孚站 A 出口加設升降機的技術難度較高，加上該處交通相對繁忙，需就工程可行性作詳細研究。

107. 黃達東先生有以下意見及查詢：(i)過往十多年曾多次要求於港鐵美孚站 A 出口加建升降機。以長者步行速度計算，由 A 出口往 E 出口最少需要 5 至 10 分鐘，甚為不便；(ii)不理解港鐵何以不按要求把升降機建於 A 出口，反而加於 E 出口；(iii)港鐵必須以公眾的利益為依歸，建議在 A 出口後方的巴士站加建升降機，然後建造 L 型通道；(iv)有關要求已爭取多年，不能接受以技術困難作解釋。要求港鐵直接回應技術上的實際困難，以及所需的時間及金額。

108. 沈少雄先生不理解港鐵一直以來無法克服的困難。就 A 出口加建升降機已商討十多年，現時 A 出口沒有升降機，但於 E 出口使用升降機後仍須步行一段距離方可到達 A 出口，兩難局面為長者帶來不便。

109. 吳貴雄先生表示，自 1993 年起便爭取於 A 出口加建升降機，若當初得悉於西鐵站加建升降機將影響 A 出口的加建工程，他必然會表示反對。現時人口老化，但站內的無障礙通道並不方便長者使用，希望港鐵解決技術問題，考慮一切可行方案，研究於 A 出口加建升降機或自動扶手電梯。

110. 梁有方先生表示，他於 1995 年擔任區議員時已有要求，回歸後亦曾提交相關文件就 A 出口加建升降機提出意見。當年港鐵解釋因人流不足而無法加建，現時卻以技術為由，質疑是否基於商業考慮。他要求港鐵具體解釋箇中困難，並建議參考香港國際機場的設計，加設分段自動行人通道。

111. 梁贊文先生回應表示，港鐵一直於各車站加建升降機，連接車站大堂和地面，2015 年前將有多 5 部升降機落成，當中包括荔枝角站。至於在美孚站 A 出口加建升降機的工程相對複雜，並表示乘客現時可使用美孚站 E 出入口的升降機，A 出口至 E 出口的距離屬可步行範圍。港鐵將繼續留意 A 出口的情況，仔細研究於 A 出口加建升降機的可行性。

112. 梁有方先生認為現時有關路程相對迂迴，希望港鐵具體答覆技術困難，或考慮於站內加建自動行人通道。

113. 黃達東先生對港鐵回應表示失望。他有以下意見：(i)現時只有兩部升降機設於美孚西鐵站及港鐵站的 E 出口。若港鐵只選其中一個較便捷或成本低廉的位置加建升降機，屬資源錯配，同時亦不應以 E 出口代替 A 出口的升降機；(ii)現時海麗邨及曼克頓山的居民同樣需要利用 A 出口出入，要求港鐵配合有關需求；(iii)不認同路面及地底路程相若的說法，因為路面設有三數個交通燈號，對長者而言路程甚遠；(iv)要求港鐵正面回應於 A 出口加建升降機所需的時間、成本及可行性。

114. 沈少雄先生表示，A 出口繞經商場走至 E 出口相距約 200 米，對長者而言路程甚遠。現時美孚 A 出口有 4 000 多名 65 歲以上的長者使用，港鐵作為商界展關懷的成員，應多加關懷長者。

115. 劉佩玉女士表示，區議會過去超過 20 年爭取於美孚 A 出口加建升降機，屬清晰的訴求。她強烈要求港鐵於有關位置加建升降機，並進行研究，解釋問題所在及工程所需的時間和金額。

116. 吳貴雄先生表示，由於加建升降機甚有難度，建議港鐵把路軌改建於路面，減少市民步程。

117. 楊莉華女士回應表示，明白市民對美孚站 A 出口加建升降機的訴求，港鐵有關部門亦一直就有關建議進行研究。由於在該位置加建升降機涉及不同考慮因素，例如升降機與車站大堂的地下接駁，以及施工期間的路面交通問題，故此須再作仔細研究。

118. 黃達東先生表示，港鐵未有確切回應委員的提問，認為

訴求逼切，必須盡快落實有關工程。

119. 主席總結表示，要求港鐵向相關部門反映意見，交代具體細節。另外，委員會亦將去信港鐵行政總裁表達訴求。

(f) 關注九巴新路線 6X 的安排(交通事務委員會文件 22/14)

120. 沈少雄先生介紹文件 22/14。

121. 劉建熙先生綜合回應如下：

(i) 根據現有等級表，由於 6X 屬特快路線，故收費可較其他路線高。

(ii) 至於 6 號線，現時乘客只須步行數分鐘，便可到達長沙灣道乘搭有關路線，屬可接受的距離。

(iii) 由於 6X 號線可於短時間內直達尖沙咀，能方便長者及其他有需要的乘客，故相信有一定的吸引力。

122. 張立基先生綜合回應如下：

(i) 文件中所提及約 30 分鐘的行車時間為較保守的計算。據現時觀察所得，有關路線的行車時間平均為 18 至 20 分鐘直達尖沙咀，對乘客而言相對吸引。

(ii) 公司早前已進行各項宣傳，同時亦有安排車務督察於早上在美孚總站作出指示，讓乘客得知有關改動。

(iii) 就班次而言，於早上 7 時至 9 時期間，6 號線由荔枝角前往尖沙咀碼頭的班次約為 10 分鐘一班。至目前為止，九巴認為有關安排足夠配合乘客的需求，將繼續監察有關情況，再作跟進。

123. 沈少雄先生表示，居民對新路線可於短時間內直達廣東道一帶感到滿意，但同時反映乘客人數少，擔心難以長期經營。他建議九巴減低收費、延長路線或推出轉乘優惠，以吸引更多市民選乘 6X 號線。

124. 劉建熙先生回應表示，將與九巴商討如何加強宣傳，讓市民更了解新設的特快路線。

125. 張立基先生回應表示，新路線需要一段時間推廣，將加強宣傳，讓更多乘客了解服務。按車務組同事反映，現時該路線的乘客量有上升趨勢，將繼續觀察，研究上述建議的可行性。

126. 沈少雄先生要求於早上 9 時前增加特別班次行經美孚總站。

127. 主席總結表示，希望九巴就有關意見再作研究。

(g) 「人人暢道通行」計劃 重新檢視 KF96-橫跨大埔道於李鄭屋邨與龍翔道之間的行人天橋可行性(交通事務委員會文件 23/14)

128. 吳美女士介紹文件 23/14。

129. 戴凱佑先生回應表示，由於該行人天橋附近未有新發展及建設，情況與 2012 及 2013 年相近，故署方暫未有計劃進一步改善周邊道路，以配合升降機工程。但若日後附近有新發展及建設，將再作考慮。

130. 吳美女士查詢該處行人路改善的空間，並表示不少行山人士喜愛行經有關路段，希望署方積極考慮優化該處的行人路。

131. 戴凱佑先生回應表示，署方備悉有關意見，若上址日後

有新發展及建設，將研究優化該路段的可行性。

132. 主席總結表示，有馬拉松記錄保持者曾表示應有道路讓跑步人士由深水埗直接跑至金山郊野公園，希望署方考慮有關優化建議。

(h) 關注明愛醫院永愛路工程期間交通改道安排(交通事務委員會文件 24/14)

133. 沈少雄先生介紹文件 24/14。

134. 戴凱佑先生回應表示，署方於本年 4 月 3 日與院方代表開會後，接獲院方提議於永明街永康街路段劃為臨時禁區。就有關建議，署方於 4 月 7 日再次與院方商討，並於翌日擬備了有關文件，交由民政事務處進行地區諮詢。現時正待路政署提交完成臨時禁區的時間表。

135. 葉志健先生回應表示，署方於數天前才接獲上述工程要求，由於當中牽涉路牌製作，相信需時約一個半月才開始施工。

136. 林惠健先生回應表示，警方於接獲明愛醫院的改道要求後，已進行實地視察，但仍未找到較永康街合適及可行的替代路線。由於有關路段位於舊式工廠區，上落貨活動頻繁，交通相對較繁忙。警方已因應交通情況採取特別措施，同時亦加派人手巡邏。但由於單靠警方人力進行巡邏的效用不夠顯著，故希望運輸署研究於替代路線加設臨時限制區，讓救護車易於通行上址。他建議署方考慮以保安道至大南西街一段的永康街右邊劃作臨時上落客貨限制區，提供一條快速路線予救護車行經永康街、大南西街、瓊林街及永明街進入明愛醫院。相信配合警方的執法行動，有助救護車暢順到達醫院。

137. 黃建良先生回應表示，初步試行數天後，院方向救護車控制中心了解，發現救護車於早晚上下班繁忙時段均發現路段有擠塞情況。有見及此，院方認同警方的意見，希望署方協助劃出禁區。

138. 陳偉明先生有以下意見及查詢：(i)永康街近大南西街及汝州西街一段的左右兩旁長期出現違例泊車的情況，加上永康街街口附近的車速較慢，車輛未能暢通行駛，故希望設立臨時禁區，並請警方加強巡邏，以助紓緩有關問題；(ii)希望署方盡快設立臨時禁區；(iii)雖然警方提及有四名交通督導員協助有關情況，但從觀察所得未見有相關人士，警方可否加派更多人手處理違例泊車。

139. 沈少雄先生對有關方面於本年4月才決定臨時交通措施感到震驚，希望警方於未來數月加派人手協助。此外，停泊於大南西街路口的貨車阻擋路面視線，希望有關部門處理。

140. 陳鏡秋先生表示，明愛醫院對深水埗以至九龍西區而言甚為重要。現時交通改道問題影響救援工作，他支持設立上述的禁區，希望有關部門多管齊下，盡快處理相關問題。

141. 衛煥南先生希望運輸署盡快劃出禁區，確保救援車輛可順暢地進入醫院。此外，由於明愛醫院的後門有一間中學，他建議署方設立指示牌，提醒駕駛人士該處有學童出入，以保障學童安全。

142. 梁有方先生認為署方應盡快劃出禁區，警方亦應加強執法，避免救護工作受延誤。

143. 覃德誠先生有以下意見：(i)希望署方可加快有關工程進度，盡快劃出禁區；(ii)要求警方於上下班繁忙時段加派交通督導員駐守；(iii)永康街垃圾站員工於推車時亦可能阻礙交通，希望警方派員巡邏。

144. 吳貴雄先生指出，龍翔道有一條天橋可直達明愛醫院。最近運輸署曾於該處加設禁區標誌，查詢明愛醫院的員工及的士等可否使用該路線前往醫院，並要求署方考慮加設車速限制或其他相關配套。

145. 戴凱佑先生回應表示，署方已盡量配合明愛醫院就禁區的需求，並與民政事務處商討，縮短相關諮詢期以加快工程進度。諮詢過程需時約兩星期。此外，署方亦會考慮於永明街加設學童出入的指示牌。

146. 葉志健先生表示，由於路牌製作及承建商準備需時，故預計工程大概於一個半月後方可開展，並需時一個半月完成。

147. 林惠健先生綜合回應如下：

- (i) 澄清有關龍翔道通道位處呈祥道近明愛醫院，可供緊急車輛通過，但並非所有救護車從各處地點運送病人前往醫院的最直接路線。相對從保安道進入醫院，暫時途經永康街屬最可行的替代路線。
- (ii) 若遇上非常緊急情況，院方可透過消防處及警方的指揮及控制中心，通知警方疏導交通，以協助救護車盡快通過。
- (iii) 現時警方派駐交通督導員於汝州西街近永明街大排檔位置及瓊林街疏導交通。不過，由於經常有貨車在有關路段上落貨，若警方強硬阻止上落貨，或會引起不必要的紛爭。
- (iv) 警方同時有安排軍裝警員於上址一帶進行巡邏，但基於人手所限，未能同時於每條街道派駐警員進行疏導，故希望運輸署積極考慮加設臨時限制區，以

協助管理交通。

148. 黃建良先生認為有必要於大排檔一段加設禁區，並希望警方於繁忙時段加強巡邏，而路政署則盡快安排承建商進行有關工程。

149. 葉志健先生回應表示，院方近日才通知署方有關工程的要求，而新承建商於本年 4 月才正式上任，故需要就工程詳情再作研究。他重申署方須按標準懸掛路牌，而製作有關路牌亦需時，但會盡力跟承建商磋商，盡快完成有關工程。

150. 戴凱佑先生回應表示，由於該處並非 24 小時禁區，故必須加設路牌提醒市民。

151. 梁有方先生認為明愛醫院亦有責任，讓傷病者可快速到達醫院，希望署方盡快加設臨時措施。

152. 衛煥南先生希望署方視上述情況為突發事件，盡快進行工程。

153. 陳偉明先生要求路政署於運輸署完成諮詢後，同步配合有關工程，並請運輸署把有關訊息轉交委員會，以便進行監察。

154. 沈少雄先生查詢如何解決大南西街路口貨車阻擋視線的問題。

155. 黃建良先生感謝各委員的支持，並解釋院方已於本年 1 月起與各方進行磋商。

156. 主席總結表示，病人的安全為最重要的考量，希望署方盡快設立禁區，而警方亦須加派人手巡邏，同時提醒明愛醫院日後提早作出配合。

(i) 要求在石硤尾 6 期地盤(近窩仔街)增設過路設施(交通事務委員會文件 25/14)

157. 秦寶山先生介紹文件 25/14。

158. 戴凱佑先生回應表示，署方現正進行可行性研究，但須在取得土木工程拓展署的進一步資料後，方可決定是否於有關路段加建過路設施。

159. 主席建議署方於等待土木工程拓展署回覆的期間，同步考慮加設過路設施的可行性。

160. 戴凱佑先生回應表示，署方備悉有關意見，將考慮於該位置加設過路設施的可行性。署方亦會考慮於上述位置加設標示，防止市民亂過馬路，同時希望警方加強執法。

161. 秦寶山先生表示，由於該天橋設有數級樓梯，即使日後升降機落成，輪椅人士亦無法透過天橋前往其他地方，故希望署方於地面加設過路設施。

162. 吳美女士表示，由於該路段鄰近學校，人流不斷上升，加上兩段交通燈號並不一致，不少市民未有按交通規則橫過馬路，故希望盡快加設過路設施，保障行人安全。

163. 衛煥南先生表示，由於日後屋苑 6 期入伙後，人流將大幅上升，故希望署方盡快加設過路設施以配合行人及交通流量。

164. 主席希望署方盡快進行可行性研究，並向委員會匯報有關進展。

議程第三項：跟進事項

(a) 第十三次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員

會文件 26/14)

165. 梁有方先生不滿署方就小巴 2 元優惠及九巴 40 號線的回應。他指出市民對 40 號線的意見與署方提及的不盡相同，質疑署方未有切實作出改善，希望委員會或轄下的工作小組繼續跟進。

166. 吳美女士查詢小巴 2 元優惠的最新進展，並希望署方列出現時深水埗專線小巴營辦商數目及交代進度。她查詢此議題會否繼續列於跟進事項。

167. 劉建熙先生回應表示，就小巴 2 元優惠而言，署方的專責小組最近與小巴營辦商作簡介。深水埗區現時共有 16 條小巴線，而小巴營辦商普遍反應積極。當計劃於 2015 年第 1 季推行時，估計會有不少深水埗區的小巴專線參與。至於 40 號線，署方將繼續跟進。

168. 梁有方先生查詢 40 號線的詳細情況。

169. 主席建議繼續於委員會跟進 40 號線的情況。

170. 劉建熙先生回應表示，署方將安排於本年 4 至 5 月再次進行定期調查，屆時將向委員會匯報 40 號線的最新進展。

171. 吳美女士希望署方於下次會議交代現時區內的 16 條小巴線中，當中有否技術困難，以便委員會跟進。

172. 劉建熙先生回應表示，現時署方有專責小組與全港各個營辦商進行研討，相信於 2015 年第 1 季，以及期後的每個階段，深水埗區均有一定數量的小巴營辦商參與。

(b) 運輸署/路政署發出有關過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的區域交通改善工程項目及時間表(截至 2014 年 3 月 26 日)(交通事務委員會文件 16/14)

173. 衛煥南先生查詢窩仔街及偉智街過路處的工程進度。由於水務署預計將於 5 月完成部分工程，他認為路政署應加快過路燈號設施的工程進度。

174. 潘嘉敏先生回應表示，由於窩仔街東西行均為單線行車，須分期進行工程，以減少影響路面交通情況，加上雨季來臨，故預計最快於本年 10 月下旬完成有關工程。署方將督促承建商的工程進度。

175. 主席希望署方加快有關工程進度。

176. 吳美女士表示，由於該路段人車流量較高，故提醒署方於工程進行期間注意安全。

177. 潘嘉敏先生知悉有關意見。

議程第四項：其他事項

178. 委員沒有提出其他事項。

議程第五項：下次會議日期

179. 下次會議定於 2014 年 5 月 29 日(星期四)早上 9 時 30 分舉行。

180. 會議於下午 2 時 50 分結束。