

第四屆深水埗區議會交通事務委員會  
第十五次會議記錄

日期：二零一四年五月二十九日(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 (上午十一時二十五分出席)

郭振華先生，BBS，MH，JP

林家輝先生，JP (上午十一時四十五分離席)

劉佩玉女士 (上午十一時四十分離席)

李詠民先生 (上午九時五十分出席)

梁文廣先生 (上午十時正出席)

李祺逢先生

吳貴雄先生，MH

吳美女士 (下午十二時五十分離席)

沈少雄先生

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 (上午十一時四十五分離席)

甄啟榮先生 (上午十一時三十五分出席)

增選委員

陳威雄先生 (上午十一時正離席)

陳穎欣女士

鄭文輝先生  
楊 或先生

(上午十一時四十五分離席)  
(上午十一時十五分離席)

列席者：

賈亦恒女士  
劉建熙先生  
趙浩明先生  
戴凱佑先生  
潘嘉敏先生  
林惠健先生  
李偉雄先生  
周文達先生  
郭志輝先生  
李志華先生  
楊莉華女士  
何湛華先生  
湯濟明先生  
張立基先生  
黃秀娟女士  
黃漢中先生  
尹慧嫻女士

深水埗民政事務助理專員  
運輸署高級運輸主任/深水埗  
運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科  
運輸署工程師/深水埗  
路政署區域工程師/深水埗  
香港警務處深水埗警區交通組主管  
香港警務處深水埗警區警民關係組警察社區聯絡主任  
土木工程拓展署工程管理組長/暢道通行計劃  
土木工程拓展署工程管理主任 2/暢道通行計劃  
栢誠(亞洲)顧問有限公司工程經理  
香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務  
香港鐵路有限公司票價分析及策劃經理  
香港鐵路有限公司車務經理－觀塘綫及荃灣綫  
九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理  
九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(策劃及發展)  
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  
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

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

梁有方先生  
黃達東先生，MH

增選委員

劉建誠先生

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十五次會議。

議程第一項：通過二零一四年四月十日第十四次會議記錄

2. 主席表示，秘書處於會前收到一項修訂建議，於第 67 段加上「考慮於昇悅居附近加設雙黃線等設施」。

3. 委員會通過上述修訂建議。

議程第二項：討論事項

(a) 配合西港島線通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃(2014 年 3 月版本) (交通事務委員會文件 31/14)

(b) 配合南港島線(東段)通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃(2014 年 3 月版本) (交通事務委員會文件 32/14)

4. 趙浩明先生建議合併(a)項及(b)項，並以投影片介紹文件 31/14 及 32/14。

5. 秦寶山先生查詢 104 號線的車資制訂原則，並認為車資應因應行走路線縮短而下調。

6. 吳美女士表示，104 號線的行車路程既見縮短，而非繁忙時段的候車時間又見增加，但車資卻未有調整。現時 104 號線由太子往白田的分段收費，較其他公共交通工具的收費為高，而該段路程的乘客量亦偏低，查詢該行車路段的收費有否下調的空間。此外，她亦查詢上述修訂方案的實際推行日期，以及可否提供地區宣傳工作的具體資料。

7. 趙浩明先生綜合回應如下：

- (i) 104 號線屬過海路線，修訂方案推行後，其車資仍符合現有等級表中的標準，署方會與巴士公司研究提供車資優惠的空間。
  - (ii) 101 號線的班次較為頻密，繁忙時段最密平均約為 3 至 4 分鐘一班，而非繁忙時段的班次亦不會超過 10 分鐘一班，所以以班次較為頻密的 101 號線接駁 104 號線，是相對較為方便乘客的轉乘安排。再者，101 號線行經中環一帶後，載客量不高，故乘客無須擔心轉乘後未能登車。
  - (iii) 現時仍未能確定此項修訂計劃的實施日期，但署方將於實際通車日前約一個月左右，進行宣傳工作，讓乘客盡早知悉有關安排。
8. 黃漢中先生回應表示，有關 104 號線的修訂並不牽涉班次方面的調整。將來 104 號線不再途經西環一帶後，可望避過該路段的繁忙路面情況，令班次更為準繩，相信屆時乘客的候車時間將有所改善。
9. 黃秀娟女士回應表示，公司將參考現有的收費標準，釐定車資的加減。現時 104 號線的修訂行車路線仍屬同一收費標準等級，故並無提出車資調整的建議。
10. 吳美女士查詢，正如早前於會議提及，署方及巴士公司可否考慮調整 104 號線的車資，或提供同日回程優惠，以吸引市民乘搭相關路線。她認為縮減行車路線而車資維持不變，非繁忙時段的候車時間更相應增加，難以吸引市民乘搭。她查詢署方會否於修訂計劃落實前，再次向委員會匯報其他可提供的優惠措施。
11. 楊彧先生質疑 104 號線班次將會更為準繩的說法。他指出，該線在縮減行車路線的同時，行使該線的巴士車輛數量亦會削減，加上 104 號線面對擠塞的路線並非在於堅尼地城

一帶，所以難以理解上述方案何以會令班次更為準繩。他查詢署方可否調整 104 號線前往白田一段的車資，以縮短石硤尾港鐵站 9M 號小巴線的候車人流及時間。

12. 趙浩明先生綜合回應如下：

(i) 有見鐵路即將開通，署方希望制訂巴士路線重組方案，藉以減輕港島區整體的交通擠塞情況及路邊空氣污染問題。加上有見現時 104 號線由灣仔前往堅尼地城的路段不時遇上擠塞情況，影響班次穩定性，所以才因應此路線乘客的需要，提出這個路線調整修訂建議。

(ii) 署方將與巴士公司就車資調整事宜再作研究，並會適時再向委員會匯報。

13. 黃漢中先生解釋，現時西環海味市場一帶的交通相對擠塞，容易造成班次延誤。日後若不再途經有關路段，將有效提高班次的準繩程度。

14. 主席總結表示，原則上支持及明白署方及巴士公司需要就新鐵路的開通重組公共交通服務，但希望署方繼續跟進車資調整及影響候車時間的問題，並確保會於鐵路通車前以不同途徑進行宣傳，讓市民知悉有關安排。

(c) 「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-修訂方案 (交通事務委員會文件 33/14)

15. 周文達先生及李志華先生以投影片介紹文件 33/14 中的初步工程修訂方案。

16. 秦寶山先生有以下意見：(i)理解到在行人天橋 KF79 加建升降機有技術困難。由於窩仔街一段設有過路設施，所以可接受不加建升降機的建議；(ii)石硤尾街連接窩仔街的路段

尚未設置行人過路設施，加上該處為通往港鐵站升降機及擬建街市的必經之路，若署方決定取消行人天橋 KF79 的加建升降機工程，希望運輸署盡快研究於地面增設行人過路設施，方便居民出入；(iii)歡迎房屋署原則上願意交出土地，供署方進行行人天橋 KF69 加建升降機工程。他希望署方與房屋署繼續跟進，期望房屋署可以加快於 2015 年 12 月之前，將土地交予土木工程拓展署進行加建升降機設施工程。

17. 衛煥南先生有以下意見及查詢：(i)土木工程拓展署曾表示，在人人暢道通行計劃下，可為每區三座行人天橋加建升降機。但現時本區的三項建議中，卻有兩項是傾向不可行的；(ii)較早前他曾查詢，行人天橋 KF69 的 B 出口加建升降機的位置可否改變，又或可否要求房屋署騰出部分位置伸延升降機，以接駁該行人天橋，但署方至今仍未有回應；(iii)若於行人天橋 KF91 加建升降機，將需要分別臨時封路及封閉行人天橋 24 及 21 個月，署方是否打算不考慮於基隆街加建有關設施；(iv)署方會否有其他方案解決或替代現有 KF91 的計劃；(v)較早前曾指出，KF79 的所在位置附近將會興建石硤尾邨第 6 期，查詢土木工程拓展署有否與房屋署商討，於該位置增加升降機設施，以配合人人暢道通行計劃；(vi)是否每區只可為區內三座行人天橋加建升降機設施；(vii)現時建議的三個方案中，有兩個的可行性偏低，署方會否考慮其他方案。根據文件顯示，署方曾提供兩個其他位置作為替代方案，但他認為通州街的地下隧道並不適宜加建升降機，詢問署方及顧問公司會否尚有其他替代方案。

18. 劉佩玉女士有以下意見：(i)感謝署方就行人天橋 KF91 加建升降機的建議，進行多方面探討。於有關位置加建升降機，目的在於幫助有需要的人士出入；(ii)擔心技術上可能會影響消防處採取救援行動等問題，並查詢現時消防處是否可於興隆大廈進行救援工作。她希望署方向消防處進一步了解有關情況，研究如何優化工程設計，以解決上述問題；(iii)

高架平台將可能影響部分現行上落貨區的位置，所以希望署方物色其他合適位置，彌補修訂方案所建議佔用的上落客貨區。

19. 吳美女士查詢，若行人天橋 KF79 未能成功加建升降機，該如何增置過路設施，以解決行人過路的需求。此外，她建議以行人天橋 KF97 作為替代方案。

20. 周文達先生綜合回應如下：

(i) 由於每區獲分配的資源有限，所以經各區區議會商討後，每區可在人人暢道通行計劃的首階段為區內三座行人天橋加建升降機。

(ii) 署方對替代方案的建議持開放態度。現時每區的三個方案均由市民提議所得，並且經過區議會進行諮詢討論。議員亦可提議其他位置，再交由署方研究。

(iii) 文件中提及的兩個替代方案，只是由市民於當年諮詢期間提出，議員不一定需要選擇有關方案。

21. 主席查詢有關行人天橋 KF97 加建升降機的可行性，以及土木工程拓展署與路政署之間的分工。

22. 周文達先生回應表示，原則上人人暢道通行計劃的工作分別由路政署及土木工程拓展署分擔，兩者已就各自所需負責跟進的結構工程分工。若日後議員提出新建議，署方會再與路政署協調有關分工事宜。

23. 李志華先生綜合回應如下：

(i) 行人天橋 KF69：根據現時 B 出口的建議方案，會先拆卸樓梯，然後才加建升降機。署方較早前曾

考慮可否於其他位置進行有關工程，例如荔枝角道行人路及東京街行人路等，但由於有關位置並無足夠空間設置升降機，而房屋署的用地位置附近又屋苑林立，若加建升降機，將會阻礙有關樓宇的景觀及房屋署的行人通道，所以維持在 B 出口拆卸樓梯加建升降機的安排。

(ii) 行人天橋 KF79：曾與房屋署商討於 A 出口加建升降機事宜，但他們認為天橋上仍有數級樓梯，加建升降機的效益不大。同時，房屋署並沒有於建築計劃中預留加建升降機設施的用地。

(iii) 行人天橋 KF91：消防處指出有關設施將阻礙其於基隆街 375 至 391 號所進行的外牆救援行動。由於現時部分樓梯可能會阻礙有關的救援行動，所以署方會與消防處再商討優化相關設計的可行性。此外，鑑於建議在基隆街附近所增設的上落客貨區位置會佔用部分行車路面，所以需要物色其他合適的替補位置。

24. 衛煥南先生有以下查詢及意見：(i)土木工程拓展署有否於會前與路政署就行人天橋 KF97 的文件(即交通事務委員會文件 34/14)溝通；(ii)路政署曾以書面回覆表示有關建議並不可行。他要求署方研究，於行人天橋 KF97 增設無障礙設施；(iii)署方會否再次出席委員會會議，並與路政署代表一同回應在人人暢道通行計劃下無障礙通道的數目及資料。

25. 吳美女士表示，翻查立法會文件時得知，有關行人天橋 KF97 加建升降機的建議曾作討論，而當時的文件並未指出有關工程不可行，質疑何以路政署於未有可行性研究的情況下，判斷有關工程為不可行。

26. 周文達先生回應表示，署方有按既定程序與路政署溝

通。根據既定程序，署方需要先徵得委員會同意認為現方案不可行，並經聽取議員提出的各替代方案，然後才與其他部門商討有關方案的可行性。署方會就委員會的意見進行相應的可行性研究。至於行人天橋 KF97 的安排，署方不便代路政署解釋箇中情況。

27. 衛煥南先生表示，行人天橋 KF79 位置附近日後將興建石硤尾邨第 6 期，署方會否向房屋署查詢有關規劃詳情，按需要作出配合。

28. 周文達先生表示，署方較早前曾與房屋署商討有關情況，得悉房屋署現時有計劃興建行人天橋，連接第 6 期地盤及美亮樓。此外，房屋署未能承諾有關第 19 座的連接方案，需待第 19 座的重建計劃落實後，方會作考慮。

29. 主席總結表示：(i)原則上同意在行人天橋 KF69A 出口加建升降機的修訂方案，但要求署方與房屋署跟進，期望房屋署可加快在 2015 年 12 月前，將土地交予土木工程拓展署進行加建升降機設施工程；(ii)至於行人天橋 KF91，希望署方研究合適的位置，彌補修訂方案所建議佔用的現有上落客貨區。同時，委員要求署方與消防處商討有否其他可行辦法，避免修訂方案的有關設施阻礙該部門在基隆街 375 至 391 號的外牆施行救援行動；(iii)理解行人天橋 KF79 工程的難處及現場環境的限制，同意放棄該方案並尋找替代方案，但希望署方能協助提示運輸署，早日為石硤尾街路段加設行人過路處。由於需要另覓替代方案，建議土木工程拓展署聯同路政署提供深水埗區內現有的行人天橋及隧道名單，供委員考慮合適的替代方案。

30. 周文達先生表示，若委員同意另覓方案替代行人天橋 KF79 的工程建議，土木工程拓展署將於會後聯同路政署提供深水埗區內行人天橋名單，供委員會考慮。此外，他呼籲委員於兩星期內提交建議位置名單，供署方研究。

31. 主席表示，委員未必可於兩星期內提交有關建議名單，希望署方先提供深水埗區內現有的行人天橋及隧道名單，再作考慮。

32. 周文達先生對上述安排表示同意。

[會後補註：土木工程拓展署將於二零一四年七月三十一日舉行的第十六次交通事務委員會會議，講解深水埗區內現有可行的行人天橋及隧道名單，以供委員考慮。]

(d) 「人人暢道通行計劃」要求加快進行 KF97 橫跨大埔道近大窩坪道行人天橋加設升降機的可行性研究(交通事務委員會文件 34/14)

33. 吳美女士介紹文件 34/14。

34. 戴凱佑先生回應表示，根據路政署的書面回覆，路政署於較早前曾就該位置加建升降機的建議進行評估，結果認為加建升降機在技術上並不可行。

35. 主席表示，委員會曾於上述(c)項議題，討論於深水埗區三條行人天橋加設升降機的方案。由於其中一條並不可行，需要另覓合適的替代方案，所以希望運輸署、路政署及土木工程拓展署互相協調，提供深水埗區內所有現有行人天橋及隧道的名單，供委員考慮。

36. 吳美女士要求路政署於會後提交詳細評估報告，解釋工程不可行的原因，並建議委員會繼續跟進是項議題。

37. 秦寶山先生希望署方先為石硤尾增設過路設施，並要求路政署解釋無法於 KF97 加建升降機的原因及提供相關資料。

38. 衛煥南先生不滿路政署的簡短回應，並希望運輸署擔當統籌角色，與路政署及土木工程拓展署再作跟進，以及建議

委員會把有關議題列入跟進事項。

39. 潘嘉敏先生回應表示，路政署的區域組於收到上述文件後，經查核發現行人天橋 KF97 未見列於 2012 年至 2013 年度的建議中，已立即轉介予負責相關升降機工程的同事跟進。區域組會把上述委員的提問及意見轉介予相關同事跟進，在下次會議前提交詳細書面回覆的要求。

40. 主席總結表示，不滿路政署未有提交詳細回覆，希望運輸署統籌路政署及土木工程拓展署，翻查深水埗區所有行人天橋及隧道的資料。此外，他要求路政署於下次會議前交代 KF97 行人天橋加建升降機的詳細可行性研究報告，委員會將把是項議題列入跟進事項，於下次會議再作跟進。

[會後補註：路政署已就有關議題提交詳細回覆，並把行人天橋 KF97 列入深水埗區人人暢道通行計劃的後補名單內，以供委員考慮。]

(e) 關注繁忙時間港鐵石硤尾站上車困難問題(交通事務委員會文件 35/14)

41. 韋海英女士介紹文件 35/14。

42. 湯濟明先生綜合回應如下：

(i) 港鐵自 1979 年啟用至今，已有共十條重型鐵路的路線，以及一個服務新界西北的輕鐵網絡。現時鐵路網絡的總長度為 218 公里，平均每日載客量為 520 萬人次。石硤尾站自 1979 年起為觀塘綫其中一個車站；

(ii) 港鐵建設每一條鐵路的背後，均希望滿足預計鐵路落成後未來一段時間的居民需要，以及保障乘客乘車安全。一條鐵路載客量的多寡，需視乎該路綫的車卡數量、列車車卡的大小，以及訊號系統的負荷能力而定；

- (iii) 希望各議員體諒石硤尾站與其他港鐵主要車站相近，於繁忙時段均有大量乘客，部分乘客可能因此而需要等待下一班列車方可成功登車。為改善有關情況，港鐵現時已安排不少月台助理於石硤尾站月台當值，以維持秩序及協助乘客登車。按目前觀察所得，乘客人數雖然較多，但秩序仍然良好；
- (iv) 港鐵自 2012 年起推出「用心聽 用心做」計劃。計劃的其中一個目的，是希望有效紓緩列車載客率及縮短候車時間。自計劃推行以來至今年年底，港鐵的每周班次已增加逾 1 600 班，但與此同時，總乘客量亦上升了接近 3%。現時非繁忙時段的整體載客率在 40% 以下。若需要增加班次，需要視乎訊號系統的負荷能力。現時繁忙時段觀塘綫的載客量已達負荷上限，只有更換更先進的訊號系統，才可進一步提高這些鐵路綫在繁忙時段的可載客量。港鐵為提升載客量，現正陸續開展提升荃灣綫、港島綫、觀塘綫和將軍澳綫訊號系統的工作，預計於 2018 至 2022 年期間完成。訊號系統於完成提升後，載客量將可增加 10% 左右；
- (v) 港鐵編訂班次時，既會重視列車與列車之間的安全距離，同時也希望盡量增加短程班次，以提升載客量。港鐵今年已額外增聘 300 名臨時月台助理，加上早前因應「用心聽 用心做」計劃而增聘的人手，現時已增加近 1 000 名月台助理。現時繁忙時段的乘客大多選擇於扶手電梯附近的位置候車，而石硤尾站的乘客又大多在少於 2 分鐘車程的太子站下車，所以月台助理會勸喻乘客盡量前往列車車頭或車尾登車，或於扶手電梯出口附近加設鐵欄，分散人流。月台助理同時亦會呼籲乘客盡量行入車廂中間，令更多乘客可以登車。根據目前觀察所得，上述措施有一定的成效。

43. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 有見早上繁忙時段列車載客率較高，港鐵研究了不同方法，於月台及車站實施一系列的安排，以加強人流暢通；
- (ii) 港鐵亦將於本年 9 月 1 日起實施早晨折扣優惠的試驗計劃，屆時，乘客只要於上午 7 時 15 分至 8 時 15 分期間以八達通於 29 個核心市區車站出閘，即可享有 75 折車費優惠，該 29 個核心市區車站已包括議員關注的石硤尾站及太子站。港鐵早前亦透過新聞稿發放有關消息，希望藉此計劃鼓勵乘客於繁忙時段前乘坐港鐵，以紓緩擠逼的情況。

44. 衛煥南先生查詢港鐵會否考慮增設其他設施，例如在前一個車站某些位置加設欄杆，可避免乘客只集中登上某幾個特定車廂，令下一站的乘客可成功登車。

45. 韋海英女士表示知悉港鐵努力改善有關問題，並安排了不少人手為乘客提供指引。她促請港鐵繼續研究其他可行方法，紓緩石硤尾站上車困難的情況，並查詢港鐵可否同樣於下班時間增設車費優惠，分散人流。

46. 陳鏡秋先生表示，雖然港鐵採取了不少措施應付有關問題，但石硤尾邨即將有 6 座樓宇落成，加上白田邨重建工程亦將近完成，區內人口將顯著增長。面對有關服務需求壓力，他查詢港鐵會否考慮增設短途班次以解決有關問題。

47. 李祺逢先生有以下意見：(i)現時下班時間乘客在太子站平均需要等候 3 至 4 班列車方可成功登車，即使增加人手疏導，相信亦無法改善有關情況；(ii)港鐵都會票每月只可乘坐 40 程，但上班人士每月需乘搭 50 多程；(iii)各項優惠容易令人混淆，建議港鐵推出月票；(iv)不理解為何西鐵及港鐵的

按金金額會有差別；(v)不滿港鐵在上次區議會會議所作的回應，要求港鐵就增加指示牌及於荔枝角站 A 及 D1 出口增設扶手電梯的建議，作書面答覆。

48. 沈少雄先生有以下查詢及意見：(i)可否擴大早晨折扣優惠適用的路綫範圍；(ii)為確保乘客及列車安全，港鐵須在確保列車可安全運作的情況下才增加班次；(iii)可否於下課時間增加短途班次方便學童乘搭。

49. 秦寶山先生表示，明白加密班次及車卡等建議在實行上有一定技術困難，但由於現時石硤尾站擠逼，日後人口亦將隨屋苑落成而有所增長，港鐵需加快研究如何於硬件上配合。短期措施方面，他建議港鐵進行各項研究及提供票務優惠，減少觀塘綫的壓力。

50. 吳美女士有以下意見及查詢：(i)正如港鐵所言，現時車站的承載量已接近飽和，若載客量需待 2018 至 2020 年才增加 10%，港鐵如何應對未來幾年的需求；(ii)巴士路線縮減後，市民無法乘坐巴士直達觀塘，而乘搭港鐵登車又困難，感到十分不便；(iii)現時各項優惠或措施均難以有效紓緩有關問題，港鐵可否於部分車站實施分流措施疏導人流。

51. 黃志勇先生有以下意見：(i)港鐵乘客登車困難屬整體問題。港鐵需要進行相關研究，減少車站混亂及列車故障情況；(ii)與此同時，運輸署亦應檢視以鐵路為主的政策。現時部分巴士路線因應新鐵路綫開通而進行重組，這促使市民選用鐵路網路，但鐵路系統面臨飽和，所以必須善用巴士服務網絡疏導；(iii)私家車對路面造成的擠塞及污染問題較公共交通工具的嚴重，署方應控制私家車的數量。

52. 湯濟明先生綜合回應如下：

(i) 很多市民於繁忙時段選乘港鐵。現時訊號系統的負荷

量已達上限，而觀塘綫早上繁忙時段的載客率為 94%；

- (ii) 有見上述情況，港鐵現正進行相應的分流措施，同時亦將推出早晨折扣優惠；
- (iii) 繁忙時段觀塘綫列車的班次約 2 分鐘一班，跟世界各地的鐵路系統相比，屬非常頻密的班次。港鐵將致力維持有關服務的班次；
- (iv) 港鐵會盡量研究加插短途班次的可行性，希望提供更多班次，讓乘客較易登車。

53. 李祺逢先生要求港鐵回應他的查詢。

54. 楊莉華女士表示，就個別車站設施問題，將於會後與委員再作討論。

55. 黃志勇先生表示，要求運輸署檢討現行以鐵路為主的政策。

56. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 運輸署正積極與巴士公司研究於早上繁忙時段提供部分特別班次開往市區，以紓緩有關情況，詳情將於研究後再作公布；
- (ii) 港鐵早晨折扣優惠已涵蓋深水埗區內的所有車站，同時也適用於現時使用全月通加強版的乘客。若有關市民於早晨時段乘搭港鐵前往市區，並使用八達通於指定的 29 個市區車站出閘，除可享有原有的接駁車程 75 折優惠外，更可再享有早晨折扣優惠，即合共有 56 折的車費優惠。希望有關試驗計劃於本年 9 月 1 日推行後，能有效改善港鐵車站的擠塞情況。

57. 李祺逢先生表示，屆時市民將需準備多張相關車票月票以享用各項優惠，否則可能會有錯扣車資的情況。

58. 主席總結表示，現時車站使用率甚高，導致乘客候車時間延長，希望港鐵及運輸署認真關注有關問題，進行相關研究。此外，希望港鐵考慮加插短途班次的可行性，以紓緩有關問題。

(f) 查詢港鐵八達通票價訂立機制(交通事務委員會文件 36/14)

59. 沈少雄先生介紹文件 36/14。

60. 楊莉華女士回應表示，港鐵在制定個別車程的票價時，會考慮不同因素，包括路程的長短、鐵路網絡不同路段的營運情況、市場競爭及成本，以及公司的財務狀況等。

61. 何湛華先生綜合回應如下：

(i) 港鐵於制訂票價時，八達通票價以 1 毫為調整金額單位，而單程票票價則以 5 毫為調整金額單位，以方便找續。自推出八達通後，港鐵曾於 2007 年兩鐵合併期間進行首次票價調整(減幅約 7%)，隨後亦有數年根據可加可減機制進行票價調整，包括 2010 年(加幅 2.05%)、2011 年(加幅 2.2%)、2012 年(加幅 5.4%)、2013 年(加幅 2.7%)，以及最近 2014 年(加幅 3.6%)。由於八達通及單程票分別以 1 毫及 5 毫為調整金額單位，故調整幅度偶爾會有輕微差異；

(ii) 就以討論文件所提及的金鐘站往上環站票價為例，八達通票價較單程票票價低 11.1%。若把是次加幅計算在內，八達通票價將加至 \$4.2，而單程票票價若按上述調整金額單位而增加，便會加幅過高(約 11%)，故維持不變；又例如金鐘站往九龍站的票價，現時八達

通及單程票票價的差距為 3.3%。若把是次加幅計算在內，八達通票價將由\$8.7 增加 3.4%至\$9，而單程票票價則將由\$9 增加 5.6%至\$9.5。上述兩種票價加幅差異在於八達通及單程票的票價調整準則分別以 1 毫及 5 毫為調整金額單位。

62. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 現時超過 9 成的乘客均使用八達通，只有少量乘客，例如遊客會使用單程票。在制訂票價時，港鐵會考慮車程長短、鐵路網絡各路段的營運情況、市場競爭，以及成本等不同因素，並根據現有票價調整機制進行調整。單程票以 5 毫調整金額為單位，而八達通以 1 毫為調整金額單位；
- (ii) 所有港鐵、輕鐵及港鐵巴士的個別車程調整的加權平均數，必須等同該年度整體票價調整幅度，今年為 +3.6%；
- (iii) 港鐵今年票價調整後，可完全解決現時重鐵網絡單程票票價低於八達通票價的問題，即所有重鐵網絡的單程票票費將不會低於八達通票價。

63. 沈少雄先生查詢，可否劃一票價調整機制，以八達通票價為主，把單程票票價以 5 毫調整金額為單位調整至與最接近八達通的票價。

64. 李祺逢先生表示，建議港鐵按文件中的建議，改善現時票價收費機制，並要求港鐵劃一收費或統一其折扣的百分比，建立公平的票價機制。

65. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 港鐵每年根據票價調整機制的方程式計算票價調整幅度，在制定個別車程的票價時，會因應不同路綫及

車程而有所不同，但所有港鐵、輕鐵及港鐵巴士的個別車程調整的加權平均數，必須等同該年度的整體票價調整幅度；

- (ii) 計算個別車程的車費時，有兩個原則：單程票票價調整以 5 毫為單位，而八達通票價則以 1 毫為單位。港鐵亦會研究個別車程票價調整的百分比，因應不同路線的車程長短，以及其他公共交通服務提供者就同一段車程的收費水平等因素，再作考慮；
- (iii) 至於推廣計劃方面，現時大部分推廣計劃都使用八達通進行，而乘客可使用持有的八達通，於車站的客務中心購買及注入適用於西鐵綫、東鐵綫或東涌綫的全月通優惠資料。至於將於本年 6 月 8 日推出的港鐵都會票，屬以智能車票形式運作的新車票產品，為乘客提供多些選擇。港鐵每年恆常投放 20 億進行車費推廣計劃，而今年更額外撥出 5 億元新增上述推廣計劃，讓不同乘客可因應其需要，選擇最合適的車費推廣計劃。

66. [李祺逢先生期間離場表示不滿。]

67. 主席總結表示，市民對港鐵近來的服務有不滿，希望港鐵研究建立公平的票價機制，挽回市民信心。

(g) 要求改善西鐵列車車廂及車站設施(交通事務委員會文件 37/14)

68. 沈少雄先生介紹文件 37/14。

69. 湯濟明先生綜合回應如下：

- (i) 現時西鐵綫列車於抵站前，車廂內會以廣播通知乘客下一站的車站名稱，同時車廂內設的直播新聞屏幕，亦會顯示下一站的車站名稱；

- (ii) 西鐵綫沿線車站月台的不同位置，均有顯示該車站名稱，讓乘客於抵站時得知有關資訊。港鐵會將委員有關優化車廂內顯示下一站車站資訊的意見，交予相關部門參考；
- (iii) 班次方面，現時西鐵綫列車於早上繁忙時段班次約為 3 分鐘一班，黃昏繁忙時段約為 3.5 分鐘一班，而非繁忙時段則約為 5.5 分鐘至 7 分鐘一班。按目前觀察所得，西鐵綫現時的班次足以應付需求；
- (iv) 由今年 8 月底起，逢週五及週六晚上 7 時 30 分至 11 時期間，西鐵綫列車班次將加密至每五分鐘一班，希望可以縮短乘客的候車時間；
- (v) 西鐵綫月台有乘客資訊顯示屏，顯示列車抵達的時間。至於在荃灣綫及西鐵綫美孚站之間增設西鐵綫列車班次顯示牌的建議，現時車站大型顯示牌只設於大型轉綫站。以紅磡站為例，由於乘客有需要選擇不同月台前往目的地，故設有車站大型顯示牌予乘客參考；
- (vi) 事實上，現時荃灣綫及西鐵綫的列車班次頻密，乘客很快便可登車。在美孚站車站通道設置顯示牌可能會促使個別乘客奔跑登車，構成危險。有見及此，港鐵暫不會考慮有關建議。另外，現時港鐵公司設 **MTR Mobile Apps** 手機應用程式，供乘客免費下載，獲取下一班西鐵綫列車到站的資訊。

70. 梁文廣先生不接受港鐵以安全為由，不加設相關設施。他表示，現時已有部分乘客奔跑，希望趕及登車。他早前更曾目睹長者於南昌站扶手電梯上奔跑，這也同樣構成安全問題。若加設有關設施，可以讓乘客得知該班甚至下一班列車的到達時間，反而可以避免出現為趕上列車而於車站內奔跑

的情況。

71. 沈少雄先生表示，雖然現時西鐵車廂內有不少設施，但長者難以從座位看清楚有關屏幕所顯示的車站名稱，新聞節目的聲量亦難以讓他們聽清楚下一站的車站名稱。

72. 楊莉華女士綜合回應如下：

- (i) 現時西鐵綫車廂內的設施已能令乘客得知下一車站的資訊，不過，委員的意見也會交予相關部門於進行西鐵綫車廂設施提升時作參考；
- (ii) 港鐵一直有進行宣傳教育，例如每年舉辦大型宣傳活動，勸喻乘客不要在扶手電梯上奔跑；
- (iii) 至於在荃灣綫及西鐵綫美孚站之間增設西鐵綫列車班次顯示牌的建議，目前車站大型顯示牌只會設於大型轉綫站。事實上，現時荃灣綫及西鐵綫的列車班次頻密，乘客很快便可登車。同時，乘客也可免費下載港鐵公司的 MTR mobile apps 手機應用程式，獲取下一班西鐵綫列車到站的資訊。

73. 主席總結表示，建議港鐵成立處理公眾不滿的小組，從而優化服務，並希望港鐵考慮上述各建議的可行性。

(h) 要求延長 6D 至觀塘及 203C 轉乘優惠 (交通事務委員會文件 38/14)

74. 韋海英女士介紹文件 38/14。

75. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 正如較早前提及，九巴現時為 6D 號線提供多項轉乘路線選擇，包括 13D、14、15、16、21、24 及

27 號線，同時亦新增了 11B 及 11D 號線，方便乘客於太子道東富豪東方酒店巴士站進行轉乘。

- (ii) 基於環保考慮及為了解決路面擠塞的情況，署方已提供相應優惠，鼓勵市民採用轉乘安排。署方會定期派人就 6D 號線的班次及載客率等情況進行調查，密切留意該線乘客量的變化。

76. 黃秀娟女士回應表示，由於界限街路段交通繁忙，若要大型巴士於上落客離站後，在短距離內切線前往右邊上落客有機會造成危險，所以，基於安全考慮，巴士公司認為 203C 號線難以在花墟公園加設停車站。再者，現時公司已提供一系列的轉乘優惠，供大坑東與石硤尾一帶居民前往觀塘，路線所覆蓋的地區涵蓋東九龍及個別山頭，相信安排充足。公司將密切留意 6D 號線的服務水平，於有需要時會再作調整。

77. 韋海英女士認同，6D 號線現時已有不少轉乘優惠，但由於當區居民多為長者，轉乘安排對他們來說並不方便。同時，這項轉乘安排亦為上班人士帶來不便，質疑為何署方及巴士公司不能安排 6D 行駛 40 號的原有路線。

78. 郭振華先生表示，又一村居民期望 203C 號線能前往界限街，讓他們可以由界限街前往觀塘方向。他要求署方及巴士公司提供數據，說服市民接納未能在界限街位置設置巴士站乃是基於安全考慮的說法。此外，他要求巴士公司就乘客對現時 203C 號線服務的滿意程度進行相關評估。

79. 秦寶山先生表示，雖然署方及巴士公司於 40 號線改道後提供轉乘安排，但是項改道對長者造成不便，質疑署方如何可以在不延長 6D 號線的情況下，改善有關情況。他建議署方考慮設立特別線，讓有市民可乘坐原有 40 號線的行車路線，直接往返荃灣及觀塘。

80. 楊彧先生建議保留 40 號線的原有路線。以 68X 號線為例，運輸署亦打算改推 68X 及 286X 號線，分別行駛原有路線及改行西九龍走廊。有見及此，他希望署方考慮把類似的做法套用於 40 號線。

81. 李詠民先生表示，40 號線的改動為市民帶來不便，查詢延長 6D 號線的可行性。有見現時 6D 號線的牛頭角總站與觀塘距離不遠，質疑何以署方不延長有關路線，反而推行轉乘安排。此舉為長者帶來不便。

82. 陳鏡秋先生表示，巴士路線重組的方案必須是居民願意接受的。他提出，巴士公司在重組路線時，也要提供優質服務，實踐對市民的承諾。他查詢九巴現時的脫班情況如何。

83. 吳美女士表示，署方及巴士公司過往重組路線時，曾回應市民的訴求，例如過去曾提供 81 號線作 86B 號線的轉乘，並於是次重組方案中把 72 號線延長至美孚。不過，自改動 40 號線以來，地區聲音一直強烈，所以應考慮延長 6D 號線或加設 40 號線的特別班次，以回應地區訴求。現時放學時段 6D 號線由大坑東站前往長沙灣方向的乘客量高，市民往往難以登車，加上港鐵的載客量又已接近飽和，小巴的載客量亦有限，署方及巴士公司宜認真審視取消 40 號線所帶來的負面影響。

84. 陳偉明先生表示，他於較早前已清晰表達 6D 號線延長至觀塘的訴求。現時的轉乘方案為市民帶來不便，希望署方及巴士公司積極改善有關情況。

85. 沈少雄先生表示，理解九巴在商言商會從成本角度考慮安排。他查詢，署方對於深水埗東沒有巴士直接前往觀塘有何看法。

86. 黃秀娟女士回應表示，知悉委員對深水埗往返觀塘的直

接巴士服務有訴求，將會再作檢討。她指出，由於延長 6D 號線或開設 40 號線特別班次的建議均牽涉額外資源，所以將會納入巴士公司的五年發展計劃中再作深入檢討。一旦有新方案，便會徵詢委員會的意見。

87. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 就 203C 中途站的問題，署方收到九巴提議增加梳士巴利道近中間道的中途站。署方同時亦收到市民提議於達之路近雀橋街增設中途站，現正轉交九巴考慮，以回應市民訴求，屆時將於落實後向委員會再作匯報。
- (ii) 正如較早前曾提及，巴士公司提出路線發展計劃的目的，與政府的相關目的一致，主要是為了改善繁忙路線行車擠塞及空氣污染的情況。為此，巴士公司會為這些計劃設立中途轉乘站，例如屯門公路轉車站，並會考慮於各區相繼增設大型轉乘站。至於部分無法加設轉乘車站的繁忙地帶，巴士公司會考慮於中途巴士站加設轉乘措施，以鼓勵市民選用轉乘方法，從而減少路線重疊。過去一年，上述方案的成效顯著，以屯門公路轉車站為例，不少乘客認為有關安排為他們帶來方便，讓他們可以以優惠的車資甚至免費轉乘巴士至不同區域。
- (iii) 巴士公司較早前已因應各區居民的意見，為 6D 號線增設各項轉乘優惠，例如 11B 及 11D 號線。此外，巴士公司亦把 6D 號線於繁忙時段的班次增至每十分鐘一班，以紓緩市民於繁忙時段無法登車的問題。
- (iv) 長遠而言，署方將繼續與巴士公司密切留意有關路線的各站上落客及載客率等情況，然後再作檢討，

考慮會否延長 6D 號線或重設 40 號原有路線。

88. 主席查詢，署方對於現時深水埗東沒有直接巴士服務前往觀塘，有何回應。

89. 沈少雄先生表示，現時深水埗東沒有足夠的公共交通工具前往觀塘，署方可否改善有關安排。

90. 陳偉明先生有以下查詢：(i)為何屬短途的 6D 號線仍需要在九龍區內設立轉乘安排；(ii)署方如何界定轉乘的需要；(iii)日後是否其他路線都會採用轉乘方案。他認為有關的轉乘安排效益不大，但卻對市民造成不便。

91. 韋海英女士表示，支持紓緩路面擠塞情況及空氣污染問題的目標，但強調重組計劃必須優化有關巴士服務。40 號線於深水埗東已行駛數十年，而重組後 6D 號線作替代方案卻只能前往牛頭角，不理解延長有關路線至觀塘的困難何在。她建議於來年的巴士重組路線計劃中，加入 6D 號線再作跟進。

92. 陳鏡秋先生表示，市民要求巴士服務方便、快捷、優質。他不理解為何深水埗前往觀塘的路線，需要安排轉乘。

93. 郭振華先生有以下意見：(i)署方及巴士公司需要關注重組方案對市民的影響，乘客尤其對重組路線的轉乘優惠抱有期望，但現時的安排卻與期望有落差，要求署方優化轉乘方案，便利市民；(ii)建議署方考慮把巴士服務劃分為繁忙時段與非繁忙時段，並於非繁忙時段提供誘因，吸引乘客選乘巴士；(iii)希望署方於考慮重組巴士路線時，多從便利市民的角度出發。現時鐵路系統的載客量已接近飽和，需要巴士服務積極輔助。

94. 李詠民先生反對現有的同區轉乘安排。他表示，安排短

途路線轉乘，令上落客及候車時間增加，造成不便。此外，長者已享有\$2 乘車優惠，巴士公司所提供的轉乘優惠吸引力相對不大。

95. 吳美女士希望署方認真處理 6D 號線的安排。她表示，現時長途路線如沙田往觀塘亦有巴士服務直達，難以理解由深水埗往觀塘的路線卻需要轉乘，希望署方認真處理。

96. 劉建熙先生綜合回應如下：

- (i) 以往 40 號線提供由荃灣往返觀塘的巴士服務期間，署方曾收到不少市民意見，表示行車路線十分迂迴，所以署方於去年巴士路線發展計劃中，建議該路線行走龍翔道，令荃灣與觀塘區的居民能更快捷地往返另一區，而有關安排亦深受該區居民歡迎。
- (ii) 至於 6D 號線，經路線重組後，原有路線的終點站已由長沙灣甘泉街延長至美孚。署方將與巴士公司研究，優化日後的巴士路線發展計劃，以回應市民訴求。

97. 黃秀娟女士回應表示，將會與署方再作跟進。

98. 主席總結表示，過去曾收到不少區內居民對上述路線重組安排表示強烈不滿，建議署方在日後的巴士路線重組計劃中，加入委員會曾建議的路線，並加強其把關角色，積極跟進上述情況。

(i) 要求改善青山道/發祥街交界過路設施(交通事務委員會文件 39/14)

99. 陳偉明先生介紹文件 39/14。

100. 戴凱佑先生回應表示，運輸署的道路安全及標準研究部現正計劃於該位置加設行人過路設施，待設計圖則完成後，便會就方案諮詢其他相關部門及經民政事務處進行地區諮詢，並因應諮詢結果再作跟進。

101. 林惠健先生回應表示，警方向來關注道路安全問題，早前曾邀請運輸署代表於上述位置進行實地視察，並提交相關建議予署方考慮。由於上址人流相對密集，警方將不定期展開執法行動，確保行人及駕駛人士守法安全。

102. 吳貴雄先生查詢署方將於何時落實有關設計及研究。

103. 陳偉明先生表示，希望署方盡快完成有關設計，並建議警方在此期間協助勸喻行人及駕駛人士守法及注重安全。

104. 覃德誠先生支持有關文件。他表示，委員會於較早前提及會於青山道宇宙商場外加建過路設施，亦會於青山道與興華街加建過路設施，這卻導致現時的青山道有很多過路處，非常密集。由於附近兩旁均為住宅，過於密集的過路設施令巴士需於短距離內開車及停車，擔心會造成危險，所以查詢署方會否檢視如何平衡人流與車流。

105. 陳偉明先生查詢，有見發祥街的行車路段較為寬闊，署方會否在可行的情況下考慮擴闊該處的行人路面，好讓他日增設過路設施後，行人有足夠空間於路面候車。

106. 戴凱佑先生回應表示，本署於設計青山道宇宙商場外的過路設施時，已經就該過路設施會否增加車流負荷作出研究，結果顯示加設上述過路設施不會對青山道交通有重大影響。另外，署方會研究擴闊發祥路路面的可行性。

107. 主席查詢警方可否加強在有關路段的執法行動。

108. 林惠健先生表示可以。

109. 主席總結表示，鑑於上述路段發生交通意外的頻率較高，要求署方盡快提供設計及相關時間表。

(j) 關注深水埗區交通安全及設施(交通事務委員會文件 40/14)

110. 陳偉明先生介紹文件 40/14。

111. 主席補充表示，郝德傑道與大埔道一帶車輛的行駛速度較快，要求警方加強執法及道路安全教育。他指出，雖然數年前曾於該位置進行路面設施優化工程，但有關情況仍需進一步改善。早前耀東街發生交通意外的路段，路面情況甚為混亂，馬路上既有不少車輛行駛，行人路面亦有不少街市販商擺放貨品，建議署方於有關位置增設欄杆。此外，聖方濟各小學門外除上下課時間外，兩旁泊車情況嚴重，希望有關部門跟進。

112. 戴凱佑先生綜合回應如下：

(i) 2013 年 5 月至 2014 年 4 月期間，深水埗區曾發生 894 宗交通意外，當中 12 宗涉及傷亡。署方亦會研究在石硤尾街一段加設欄杆的可行性；

(ii) 現時聖方濟各小學外並無設立禁區，署方建議設置早上 7 時至晚上 7 時的禁區。但考慮到該位置平日有校巴上落學童，所以需要先行與校方商討有關安排。

113. 秦寶山先生贊同加設欄杆以減少市民胡亂過馬路的建議。至於在聖方濟各小學門外增設禁區的建議，現時不少家長駕駛私家車接送子女上下課，若該處劃為禁區，家長便需要把車輛停泊在其他位置，由子女自行橫過馬路回校，這可

能會造成危險。

114. 主席要求署方就上述情況按現時市民需要作相關研究，並查詢警方可否於大埔道一帶加強執法。

115. 林惠健先生回應表示，對比 2013 年，2014 年的同期整體交通意外數字輕微下降。2013 年 1 至 4 月共發生 278 宗交通意外，而 2014 年同期則有 273 宗，當中輕微的交通意外有所減少，嚴重交通意外略增一宗，而致命交通意外則不幸地由一宗增至三宗。警方除了配合運輸署的硬件配套外，亦會因應各區的交通路面情況及意外成因，作出交通管制或相關行動，打擊違例駕駛行為，以及灌輸正確駕駛態度，以減低交通意外機會，保障道路使用者安全。

116. 主席查詢大埔道交通意外數字有否上升趨勢。

117. 林惠健先生回應表示，暫時未有相關數字。警方會在每個曾發生嚴重交通意外的地方視察，檢討其成因及審視路面的配套措施有否改善的必要，同時亦會因應現場環境加強執法，打擊違例駕駛行為及灌輸正確駕駛態度。

118. 主席總結表示，希望警方代表向西九龍交通部的相關人員反映大埔道一帶的交通情況，加強執法，並建議於深水埗道路安全委員會會議討論相關宣傳教育活動。他指出，早年深水埗嘉頓公司門外曾放置一輛遭撞毀的電單車，警惕市民及駕駛人士注意道路安全，建議參考類似做法，加強宣傳。

(k) 要求取消更改九巴 86、86C 及 87A 行車路線(交通事務委員會文件 44/14)

119. 秦寶山先生介紹文件 44/14。

120. 劉建熙先生綜合回應表示，早前署方已收集了委員對

2014-2015 年度巴士路線重組計劃及沙田區區域性模式重組對深水埗區巴士路線影響的意見；同時亦已向沙田區議收集當區意見。署方在整理及歸納各方意見後，將再作一併研究及考慮。

121. 黃秀娟女士回應表示，已於上次的工作小組會議中知悉各委員對沙田區區域性路線重組的意見。巴士公司將一併整合其他相關區域的意見，再作考慮。她重申，希望藉區域性路線重組計劃發展青沙轉車站，為居民提供更多路線選擇，前往不同目的地。

122. 甄啟榮先生有以下意見：(i)早前委員已於不同場合清晰表達有關意見，而本年 5 月 18 日的一場地區遊行，也表達了居民的訴求；(ii)在是次沙田區區域性模式重組安排中，一次過削減及調整當中對深水埗有影響的三條路線，令人難以接受，亦難以理解署方所提及的便利性，希望署方與巴士公司重新審視有關安排。

123. 衛煥南先生有以下意見及查詢：(i)委員早前已於會議上就有關路線的更改表達強烈不滿；(ii)署方及巴士公司將如何處理各個受影響地區的反對或支持聲音，會否強硬推行有關建議；(iii)擔心有關路線將步 40 號及 6D 號線後塵，於取消或改道後並沒有提供惠及深水埗東居民的替補路線，要求署方切實交代如何處理上述情況；(iv)署方會否一直向委員會匯報及跟進有關路線更改的情況。

124. 吳美女士有以下意見：(i)認為有關路線重組安排應繼續於委員會討論；(ii)曾有個別沙田區區議員查詢深水埗區對上述路線重組的看法；(iii)重申深水埗區明確反對取消有關路線。近來的遊行、過千份的住戶問卷調查結果，以及鄰近的學校及團體的意見等，均表示強烈反對署方及巴士公司的有關路線重組建議；(iv)曾翻查以往相關文件，發現昔日建造青沙公路的原意並非為滿足巴士服務的需要，而是為疏導私

家車及其他車輛；(v)現時港鐵石硤尾站的承載量已近飽和，若署方及巴士公司繼續削減巴士服務，深水埗東的居民將難以前往沙田沿線的地方，希望署方把關。

125. 秦寶山先生表示，由於上次會議所提的動議並非正式文件，所以今次提交這份文件，藉以清楚表明深水埗區居民反對有關路線改動安排。他希望署方聆聽市民意見，並向委員會匯報最新情況，切勿貿然落實有關方案。

126. 陳偉明先生重申，有關重組建議將令深水埗東的居民極為不便。若署方及巴士公司沒有合適的替代方案，他要求繼續保留 86 號、86C 號及 87A 號的現行路線，並強調署方不可漠視深水埗東居民的需要，而強硬推行現行方案。

127. 韋海英女士表示，上述三條路線均便利深水埗東居民，由九龍仔石硤尾邨前往沙田及馬鞍山等地區。現時不少長者定期需要前往沙田威爾斯親王醫院覆診，若有關路線不再途經南昌街，將對他們造成不便。她要求署方在未有合適點對點轉乘方案前，切勿貿然取消有關路線，並多聆聽居民聲音，優化巴士路線安排。

128. 李詠民先生反對上述三條路線的改動方案。他表示，40 號線的安排仍歷歷在目，希望署方及巴士公司聆聽委員及居民意見，重新審視有關建議，不要強硬推行現行方案。否則，他不排除發動群眾前往運輸署總部請願。

129. 黃秀娟女士回應表示，公司正進行內部檢討，檢視已收集的意見，並會與署方商討後，適時向委員會提交修訂方案。

130. 劉建熙先生回應表示，署方正就 2014-2015 年度巴士路線發展計劃諮詢各區區議會，於歸納後一併再作研究及考慮。

131. 主席總結表示，委員會已就上述路線清楚表達有關反對意見，希望署方擔當監察角色，適時向委員會交代最新進展。有關文件將列入跟進事項，於下次會議再作討論。

議程第三項：跟進事項

(a) 第十四次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 41/14)

132. 委員知悉有關進度匯報。

(b) 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(截至 2014 年 5 月 15 日)  
(交通事務委員會文件 42/14)

133. 委員知悉有關工程進度。

議程第四項：其他事項

134. 委員沒有提出其他事項。

議程第五項：下次會議日期

135. 下次會議定於 2014 年 7 月 31 日(星期四)早上 9 時 30 分舉行。

136. 會議於下午 1 時 10 分結束。