

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第七次會議記錄

日期：二零一三年二月二十一日(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 (上午十一時十分出席)

陳偉明先生 (上午九時三十五分出席)

覃德誠先生 (上午十時四十分出席)

郭振華先生，MH，JP (上午九時四十五分出席)

林家輝先生，JP (上午九時五十分出席，下午十二時三十分離席)

劉佩玉女士

李詠民先生

梁文廣先生 (上午九時三十五分出席，下午十二時三十三分離席)

梁有方先生 (上午十時五十七分出席)

李祺逢先生

吳貴雄先生，MH (下午十二時三十分離席)

吳美女士

沈少雄先生

秦寶山先生 (上午九時三十五分出席)

衛煥南先生

黃志勇先生 (上午九時四十五分出席)

黃頌良博士

黃達東先生 (上午十一時五十分出席)

增選委員

鄭文輝先生 (上午十一時二十分離席)

劉鐵平先生 (上午十時二十分離席)

秘書

余家芙女士

深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

列席者：

羅桂泉先生	署理深水埗民政事務助理專員
許家耀先生	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
陳偉雄先生	運輸署工程師/策劃 1
黃耀華先生	運輸署工程師/深水埗
潘嘉敏先生	路政署區域工程師/深水埗
林惠健先生	香港警務處深水埗警區交通組主管
伍嘉偉先生	香港警務處深水埗警區警民關係組警察社區聯絡主任
康桂森先生	路政署高級工程師 2/無障礙通道
江大榮先生	路政署總工程師 1/主要工程
蔡啟邦先生	路政署工程項目統籌/無障礙通道
張惠華先生	土木工程拓展署高級工程師/暢道通行計劃
張繼祥先生	土木工程拓展署工程師 1/暢道通行計劃
譚永強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
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)

因事未能出席者：

委員

韋海英女士

缺席者：

增選委員

楊 彧先生
陳威雄先生

開會詞

主席歡迎各委員及政府部門代表出席第四屆深水埗區議會交通事務委員會第七次會議。

2. 主席表示，根據《深水埗區議會會議常規》第 15(3)條，會議進行期間，請所有出席或旁聽會議的人士關掉響鬧裝置，以及不得使用電訊器材通話。

議程第一項：通過二零一二年十二月六日第六次會議記錄

3. 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」新政策(交通事務委員會文件 7/13)

4. 江大榮先生以投影片輔助介紹文件 7/13。他請委員會就「人人暢道通行」計劃收到的公眾建議項目的推展優次發表意見，以及選出三個優先項目由當局進行技術可行性研究。若確定項目在技術上可行，當局將盡快展開設計及建造工程。他補充表示，路政署一直在技術上可行的情況下，為未有標準無障礙通道設施的現有公共行人通道（即由運輸署管理及路政署負責維修的行人天橋、高架行人路及行人隧道）加裝升降機或斜道。這類屬原有計劃的項目有七項位於深水埗區，其中 KS47 已開始施工，KF10、KF32 及 KF43 已大致完成招標程序及可望於兩個月內動工，而餘下三個項目則正在進行設計，待設計完成後便會盡快動工。

5. 衛煥南先生查詢：(i)五個建議位置從何而來，其餘六個位於何處；(ii)為何只可選三個優先項目進行技術可行性研究；(iii)會否於 KF79 及 KF80 加建行人天橋上蓋；(iv)KS48 的行人隧道自落成以來一直封閉，是因為近九江街的出入口有露宿者及雜物堵塞通道，另一端則為臨時停車場。他查詢署方會否考慮進一步優化行人通道，例如永久封閉行人隧道，以解決治安及衛生問題，並於通州街加建行人天橋。

6. 劉佩玉女士對新政策表示歡迎及認同，並提出以下查詢及建議：(i)能否按優先次序排列五項建議，而非只選三項進行技術可行性研究；(ii)她首選 KF91，因該處人流最多，但通道狹窄，故建議署方就技術方面進行多方位研究；(iii)次選 KF69，並查詢會否為全部三個入口加裝升降機；(iv)第三至五個選擇分別是 KF79、KF80 及 KS48；(v)除了加裝升降機，會否加建其他無障礙設施及配套供視障人士使用。

7. 吳美女士提出以下意見及查詢：(i)本區原有的加建無障礙通道設施項目中，尚有 KF96 需研究是否適合加裝升降機及改良周邊設施；(ii)希望加快 KF43 的進度；(iii)其餘六個建議位置位於何處；(iv) KF79 及 KF80 人流相對少是基於位置不便，市民寧願冒險橫過馬路；(v)KF79 對石硤尾邨重建的配合及影響；(vi)橫跨南昌街近巴域街及麵包店附近的行人天橋更有需要加裝過路設施。

8. 李詠民先生對新政策表示歡迎，並查詢除了為選出的三個優先項目進行技術可行性研究外，署方會否考慮其餘建議。他個人認為人流較多的公共行人通道較有需要加裝升降機，故他選 KF91、KF69 及 KF79，並查詢研究及工程需時多久。

9. 秦寶山先生選 KF91 及 KF69 為優先項目，因兩者較接近繁忙街道，他繼而查詢 KF80 附近的過路設施會否因加裝升降機而被取消。他關注到市民寧願於地面加建過路設施，若於 KF79 加裝升降機，會否影響於附近加建地面過路設施的進度。最後，他查詢 KS48 封閉的隧道何時會重開，因為加裝升降機須與隧道重開配合，才能方便市民。

10. 陳偉明先生建議署方：(i)優先為 KF91 進行技術可行性研究，因現時僅有的上行扶手電梯不時出現故障及需要維修；(ii)同時為 KF69、KF79 及 KF80 進行技術可行性研究。基於地區經驗及環境衛生問題，他不同意開放行人隧道 KS48，希望政府相關部門審慎評估開放隧道的需要及使用

隧道的人流，並建議以其他地面過路設施或行人天橋取代隧道。

11. 梁文廣先生有以下意見和查詢：(i)KF69 的用者主要是長者，故認為署方應優先研究此項目；(ii)若有關優先項目確定為技術上不可行，署方應讓委員按優先次序排列多於三項建議，以作後補，避免浪費時間及資源；(iii)署方可於通州街加建過路設施方便市民；(iv)署方會否開放行人隧道 KS48。

12. 郭振華先生表示，以往加建無障礙設施時會考慮附近（即有關行人設施約 100 米範圍內）有沒有替代過路設施，而這次除了人流外，有沒有其他考慮因素可讓委員參考。他明白資源有限，但希望署方能讓委員按優先次序排列五項建議。

13. 主席查詢涉及香港鐵路有限公司、房屋委員會及領匯房地產投資信託基金管轄範圍的建議的情況。

14. 江大榮先生綜合回應如下：

(i) 市民及議員早前透過 1823 電話熱線、1823 網站及遞交表格等途徑，就有需要於現有行人通道加裝升降機的地點向政府提出建議。就深水埗區而言，署方共收到十一份建議，當中部分建議位置重複，故歸納出五個建議項目。

(ii) 在「人人暢道通行」計劃下，政府將於未來兩三年於全港推展 200 多個加裝升降機的工程項目，路政署與土木工程拓展署會透過跨部門合作，確保整項計劃得以順利推展。他期望委員理解，由於整項計劃涉及龐大的工作量，當局須審慎考慮相關行業的承擔能力，逐步推展計劃。當局現階段的首要工作是為 18 區共約 50 多個優先項目進行技術可行性研究，以期盡早落實各區首批加裝升降機的工程項

目。

- (iii) 於行人天橋加建上蓋不屬此政策範圍，署方會轉介議員的建議予其他相關部門跟進。
- (iv) 運輸署會跟進是否開放行人隧道KS48的事宜。如開展在KS48加裝升降機的工程項目，計劃需配合開放隧道的決定。
- (v) 加裝的升降機會設有供視障人士使用的設施，包括凸字控制按鈕及聲音訊號，而升降機前的地面亦會鋪設危險警告引路磚，以提醒視障人士。
- (vi) 就KF96的原有加建無障礙通道設施計劃，署方正在收集資料，研究加建無障礙設施的需要。
- (vii) 署方在諮詢 18 區後會聘請顧問公司為首批優先項目進行技術可行性研究，預計研究會於今年下半年開展，需時約一年，並預計於明年就研究結果及工程方案諮詢委員會，待完成設計及招標後便可動工。
- (viii) 若有關優先項目確定為技術上不可行，署方會盡快向相關委員會報告，以選取後補項目進行技術可行性研究。
- (ix) 新政策範疇以外的建議，包括涉及香港鐵路有限公司、房屋委員會（包括橫跨南昌街近巴域街及麵包店附近的行人天橋）、領匯房地產投資信託基金及私人發展商的管轄範圍，以及上坡地區設置自動扶梯或升降機系統的建議，正陸續轉介予相關機構跟進。

15. 張惠華先生補充表示，署方與路政署將繼續走訪 18 區確定優先進行的工程項目，預計可於下半年開展技術可行性研究，並於明年就研究結果及工程方案諮詢委員會。

16. 潘嘉敏先生回應表示，路政署已收到運輸署於 KF79 位置就橫跨窩仔街近石硤尾邨 19 座對開過路設施工程所發出的施工通知書，預計過路設施可於年底前完成。

17. 衛煥南先生不滿原有計劃進度緩慢，並表示 KF80 附近已有過路設施，加裝升降機根本是浪費資源。由於石硤尾邨第六期即將動工，他建議署方與房屋署協商，於附近加建行人通道。他批評新政策不包括為行人天橋加建上蓋是有欠全面的做法。

18. 吳美女士對新政策的時間表感到憂慮，表示新政策顯示原有計劃進度緩慢，希望署方加快完成區內七項原有計劃，並希望署方研究 KF96。

19. 吳貴雄先生建議試行開放行人隧道 KS48，並限制開放時間以減少露宿者問題。他相信附近新屋邨落成後人流會上升，而且有加裝升降機的需求代表該處有行人通道的需要。

20. 李祺逢先生查詢為何行人隧道 KS48 建好後又要封閉，並要求署方解決開放隧道帶來的問題。

21. 郭振華先生希望署方聽取區議員及地區人士意見以避免浪費資源，並確保原有計劃進度不會受新政策影響，以消除公眾的疑慮。

22. 江大榮先生綜合回應如下：

(i) 署方會全力推行原有計劃，確保進度不受新建議項目影響。

(ii) 新政策以地區為本。為了更切合區內的需要，希望委員會按地區的實際情況率先選出三個項目，以便政府能為其進行技術可行性研究。

(iii) 若有關項目確定為技術上可行，署方會盡快展開設

計及招標然後施工。施工期大約兩年，整個程序則大約需要四年。

- (iv) 署方仍在收集有關KF96的資料及數據以研究該處是否適合興建無障礙通道設施，稍後會向委員會報告。

23. 黃耀華先生回應表示，行人隧道 KS48 自落成後從沒開放，稍後會就榮昌邨入伙後是否開放隧道諮詢地區管理委員會。

24. 衛煥南先生查詢署方有否就 KS23 諮詢九龍城區議會。

25. 江大榮先生回應表示，由於 KS23 橫跨九龍城區及深水埗區，故署方會諮詢兩區。

26. 主席總結表示，委員對「人人暢道通行」計劃表示支持，並選出 KF91、KF69 及 KF79 等三個優先項目進行技術可行性研究。委員另促請署方確保原有計劃進度不受新政策影響，並希望其他相關部門跟進有關設施及配套。

(b) 關注深水埗區停車位不足問題(交通事務委員會文件 3/13)

27. 沈少雄先生介紹文件 3/13。

28. 林家輝先生補充表示，希望政府善用地底資源增建停車位，並促請署方改善長沙灣政府合署停車場出入口的安全措施，他建議可於較裡面的位置加建減速壘或安裝閃燈以提醒道路使用者有車輛駛出。

29. 主席重申深水埗區停車位不足的問題，希望規劃署正視。

30. 陳偉雄先生介紹回應文件 10/13，並表示前環境運輸及工務局於二零零七年回覆立法會的文件中已交代深水埗區內

私家車停車位供應足夠，而署方亦已作實地視察，認為市中心對私家車時租車位需求大是局部問題。至於電單車車位需求情況，並未為區內帶來嚴重泊車或阻礙交通的問題。署方在過去的年半內已積極就深水埗區內街上增設電單車泊車位進行了多次研究及諮詢，並已成功於區內街上增加 69 個電單車泊車位。署方會繼續尋找合適地點加設電單車泊車位。

31. 林惠健先生表示警方會留意路面情況，採取合適行動。

32. 林家輝先生表示：(i)他是怡閣苑主席，該屋苑是私人屋苑，停車場屬領匯擁有，通往停車場的道路則屬屋苑所有，故署方向房屋委員會申請騰出車位是不切實際的做法；(ii)應保留長沙灣政府合署停車場出口現有的減速壘，並於較裡面的位置加建另一條減速壘，令車輛駛至出口前已開始減速。

33. 吳貴雄先生表示，深水埗區時租車位不足，委員擔心中電的臨時停車場用地被收回作建樓用途後會阻礙本區的商業發展，希望政府將來規劃時會增設時租車位。

34. 陳偉明先生要求署方提供深水埗區電單車車位供求數據。他認為過去一年半於區內成功設立的電單車車位位置分佈不均，希望於長沙灣一帶增設電單車車位。

35. 沈少雄先生擔心一旦怡閣苑部分車位供公眾使用會對麗閣邨居民造成影響，若把怡閣苑停車場月租車位改為時租車位，需考慮連接車場和東京街的路段為私家路及地契條文。他促請署方解決長沙灣政府合署停車場外因車位不足造成的車龍及混亂情況，並建議向城市規劃委員會申請放寬地積比率，以便於福榮街臨時停車場增設車位。

36. 李詠民先生同意增加地積比率及地下停車位，並表示區內嚴重缺乏電單車車位，導致駕駛者於後巷違例泊車。他要求署方於西洋菜北街再增設電單車車位。

37. 吳美女士擔心地區發展太集中會影響車流，希望署方認真處理取消臨時停車場的影響，並於興建住宅時增設停車位。她不認同於白田邨重建時提供更多電單車車位的做法，認為屋邨沒那麼大需要，而且重建期長，會造成混亂。

38. 黃耀華先生綜合回應如下：

- (i) 福榮街的發展項目會有泊車位提供，另外本署亦正與規劃署及地政總署商討於此發展項目加入公眾停車場的可能性，希望到時的泊車位總數能與現時相若。
- (ii) 福榮街、福華街地盤面積約 2 200 平方米，非住宅地積比率是 1.5 倍，用盡非住宅地積比率最多只可建一層半停車場，提供最多 120 個車位。由此可見，發展確實受地積比率所限。
- (iii) 區內的電單車車位需求約為 2 100 個，供應量為 1 926 個，即仍短缺約 174 個。
- (iv) 白田邨現有 33 個月租電單車車位，當中 27 個已租出。根據觀察，邨內外仍泊有很多電單車，所以在重建時實有需要多加電單車車位。至於私家車車位則有 605 個，月租使用率約 53%，就白田邨重建項目，署方會與房屋署按實際情況擬定車位數量。
- (v) 長沙灣政府合署的設施由政府產業署監管，署方會向其轉述委員的意見。

39. 陳偉雄先生回應表示，有關委員對運輸署提出把怡閣苑停車場月租車位改為時租車位的意見，署方會與房委會跟進。

40. 林家輝先生提醒署方，新建住宅的居民亦需要車位。

41. 主席總結表示，委員擔心區內停車位嚴重不足，亦對署方的建議有所保留，認為署方需再深入研究委員的意見，並積極跟進區內車位需求問題，設法提供適量車位供公眾人士使用。他表示委員會將於會後去信規劃署及城規會表達委員的訴求，並希望當局稍為放寬福榮街、福華街地盤的地積比率以增設停車位。

(c) 要求改善永隆街及福榮街道路環境(交通事務委員會文件 4/13)

42. 陳偉明先生介紹文件 4/13。

43. 黃耀華先生介紹回應文件 11/13，並補充表示此道路的設計原意是讓工廠大廈的用戶上落貨，但因其獨特的地理環境，難以美化為休憩地方。若繼續讓工廠大廈用戶在該道路上落貨，可於道路出入口加設「小心倒車」的警告牌提醒行人及駕駛者注意，否則也可將道路改作電單車泊車位。地區設施委員會已安排於本年三月六日到長沙灣地鐵站進行實地視察，屆時可一併研究永隆街及福榮街道路的环境問題。

44. 陳偉明先生促請署方處理因約定俗成而起的問題。

45. 衛煥南先生希望署方採取相應措施處理工廠區轉變成住宅區的影響。

46. 林家輝先生以新蒲崗的工廠區為例，建議署方以鐵鍊防止車輛駛入死胡同，並立法規管貨車上落貨後須立即離開，否則可遭檢控。他又查詢警方於此事上有否執法。

47. 黃耀華先生表示希望與委員於三月六日透過實地視察再跟進問題。

48. 林惠健先生回應表示，警方於過去六個月於元州邨五期及福榮街一帶共發出 204 張定額罰款告票及 5 張違例駕駛告票。

49. 主席總結表示，希望委員與署方透過實地視察解決問題。

(d) 要求各專營巴士公司加快引入更多低地台巴士服務（交通事務委員會文件 5/13）

50. 秦寶山先生介紹文件 5/13。

51. 主席表示，城巴及新巴代表有其他公務安排，以致未能出席本會議。

52. 許家耀先生介紹回應文件 12/13，並補充表示署方已不時因應乘客的要求與巴士公司溝通，並會盡量調配車輛以滿足個別地區及路線對低地台巴士的需求。署方亦歡迎委員提供對低地台巴士有特別需求的路線及時段的資料。

53. 張立基先生介紹回應文件 13/13，並表示巴士公司有訓練車長向傷健人士及長者提供合適的協助，亦歡迎委員提供需要低地台巴士的路線資料。

54. 梁有方先生要求署方盡快於所有巴士提供低地台設備，而非按個別要求於部分路線提供低地台巴士。他查詢深水埗區有關低地台巴士服務的發展有否落後於其他區，並讚揚九巴車長協助操作低地台以利便乘客。

55. 秦寶山先生歡迎署方按委員要求為特定路線調配低地台巴士，並希望 72 號巴士路線能於早上繁忙時段提供低地台巴士，但他指出巴士公司應較委員更清楚哪些路線或時段較需要低地台巴士。

56. 衛煥南先生查詢署方有否要求巴士公司淘汰車齡高的巴士，以及何時會把所有巴士更換為低地台巴士。

57. 吳美女士表示，\$2 乘車優惠推出後，很多長者及傷殘人士乘坐巴士，希望署方配合政府的政策發展。

58. 陳鏡秋先生表示，人口老化令低地台巴士需求上升，他促請署方盡早把所有巴士更換為低地台巴士。

59. 許家耀先生綜合回應如下：

(i) 署方一直鼓勵巴士公司盡快全面採用低地台巴士，但訂購車輛需時，故未能即時增加低地台巴士數量。

(ii) 根據現行規定，巴士公司必須使用車齡少於 18 年的巴士提供服務。

(iii) 巴士公司預計在 2015/16 年度全面採用低地台巴士（不適合採用低地台巴士行走的路線除外）。

60. 張立基先生回應表示，巴士公司會研究 72 號巴士路線於早上對低地台巴士的需求，並補充表示現時九巴所有新購的巴士均屬低地台型號。

61. 主席總結表示，委員會希望署方及巴士公司盡快把巴士全面更換為低地台型號，以應付人口老化問題及配合政府政策。秘書處將於會後以傳閱文件形式讓委員就需要優先安裝低地台設備的巴士路線及時段發表意見，希望署方及巴士公司繼續跟進。

(e) 分享屯門小欖巴士轉乘站計劃優劣 續研究深水埗設巴士轉乘的可行性(交通事務委員會文件 6/13)

62. 覃德誠先生介紹文件 6/13。

63. 許家耀先生以投影片分享屯門公路（小欖）巴士轉乘站計劃第一階段的運作情況，表示屯門原本的巴士網絡分散，轉乘站計劃實施後，擴大了由屯門往市區的巴士網絡覆蓋。由於第二階段的轉乘站位置不同，或需透過重整路線來提升巴士網絡及營運效率，當中涉及路線重組安排，署方及巴士

公司在完成研究後會諮詢相關區議會。

64. 黃秀娟女士介紹回應文件 15/13。

65. 沈少雄先生指二零零三年有關深水埗轉乘站的研究未有考慮美孚交通的承受能力。他查詢屯門轉乘站啟用前後巴士數量及轉車乘客數量的分別，希望透過有關數據研究深水埗區有沒有需要設立轉乘站。他表示：(i)深水埗未必需要像屯門般設立一個大型轉乘站；(ii)九巴宣傳單張提到乘客在繳付第一程車資後，八達通卡的餘額必須為正數，否則不可享用轉乘優惠。他對此安排感到疑惑，亦擔心市民未必知悉這安排。

66. 覃德誠先生查詢：(i)大型轉乘站是否唯一一種巴士轉乘模式，有沒有其他方案能達致同樣效果；(ii)十年前的研究已經過時，署方近年有沒有類似研究顯示目前於深水埗設立轉乘站的需要。

67. 衛煥南先生查詢：(i)若八達通卡餘額為負數，乘客於第二程是否需要付現金以享用轉乘優惠，否則便需支付全程車資；(ii)屯門轉乘站有沒有八達通卡增值服務。若沒有，應盡快加設；(iii)要享用轉乘優惠，第一程及第二程必須相隔不多於兩個半小時，若遇上嚴重交通阻塞，能否彈性處理；(iv)深水埗區有沒有類似計劃及可行位置在哪裡。

68. 林家輝先生簡述十年前的研究情況，並查詢能否於深水埗區設立多個較小型的轉乘站，或撥出部分西九龍填海區空地，或擴大該處現有的巴士站作為轉乘站，以舒緩長沙灣道的交通及改善空氣質素。

69. 黃頌良博士查詢：(i)青山公路會否有轉乘安排；(ii)轉乘站選址的考慮因素；(iii)屯門轉乘站計劃第二階段的轉乘站位置。

70. 梁有方先生促請署方及巴士公司積極研究於深水埗設

置轉乘站，以配合路線重組及新屋邨逐步落成，達致乘客及營運者雙贏局面。

71. 郭振華先生支持署方研究於深水埗區設立轉乘站的可行性，並指出十年前是就歐盟早期型號的巴士進行研究，現在新型號巴士對環境的污染較少，有關空氣質素的研究結果亦會不同。另外，他建議研究跨區及跨網絡轉乘優惠，將八達通轉乘優惠擴展至其他地區及其他公共交通服務。

72. 吳貴雄先生查詢屯門轉乘站啟用後，巴士數量及巴士公司的營運成本有沒有下降。若轉乘站效益良好，有助改善空氣質素及便利市民，他支持於深水埗設立轉乘站。另外，他建議巴士公司靈活調派司機駕駛不同路線，從而減低營運成本。

73. 秦寶山先生表示，一個運作暢順的巴士轉乘站對不同持份者有多方面好處，而選址是十分重要的因素，故促請有關方面盡快開始研究於深水埗區設立巴士轉乘站的可行性。

74. 許家耀先生綜合回應如下：

- (i) 署方知悉委員希望探討於深水埗區設立巴士轉乘站的可行性。
- (ii) 現時部分行經深水埗的巴士路線亦設有巴士轉乘計劃，其乘客可在多於一個地點轉乘，與屯門公路（小欖）巴士轉乘站的運作不同，但兩者均有擴大巴士網絡覆蓋的作用。
- (iii) 大型的巴士轉乘站需設置在較多路線匯合的位置，例如主要行車隧道出入口或主要幹道的收費站附近，亦需視乎個別巴士路線在到達轉乘站時車廂是否尚有足夠空間接載轉車的乘客。
- (iv) 近年巴士車輛的排放標準已提高，巴士路線重組計

劃亦有助改善空氣。

- (v) 現時港鐵公司、巴士公司及部分小巴營運商有合作推出八達通轉乘優惠，而推出優惠與否屬營運商的商業決定。
- (vi) 有關車輛及車長的安排，車輛數目需配合乘客需求及班次，而車長則需熟悉其駕駛路線。由於香港的巴士路線網絡複雜，若讓司機服務多條路線，巴士公司需提供更多訓練及聘請有經驗的司機。
- (vii) 署方備悉於轉乘站以八達通卡付款享用轉乘優惠時，餘額為負數的問題。
- (viii) 巴士轉乘優惠訂有兩個半小時的時限，是為了防止乘客濫用優惠。
- (ix) 屯門社區與社區之間缺乏連接，而深水埗區密度高，地區情況與屯門不同，而且深水埗暫時未確定有合適的地點作巴士轉乘站，但署方歡迎委員就轉乘優惠提出意見。

75. 黃秀娟女士回應表示：(i)屯門巴士轉乘站第一階段不涉及班次及路線重組，每天有千多名乘客使用轉乘站；(ii)61M號巴士路線途經青山公路再駛往荃灣；(iii)巴士公司會不斷檢討巴士網絡，透過刪減重疊路線提升營運效益。

76. 梁有方先生讚揚巴士公司回應積極，並希望署方積極處理轉乘優惠事宜。

77. 黃達東先生表示：(i)九龍西巴士路線數目不足，將來南昌站及六號地盤或許有空間成為轉乘站，希望署方研究將轉乘站概念套用於深水埗，進行整體規劃；(ii)部分巴士路線經美孚往元朗及屯門，署方應認真考慮美孚的交通承受能力。

78. 主席總結表示，委員均對於深水埗設立巴士轉乘站持開放態度，並認同屯門巴士轉乘站第一階段運作效益良好，希望署方及巴士公司積極研究本區情況，並考慮本區的交通承受能力。

議程第三項：其他事項

(a) 第六次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 8/13)

79. 吳美女士跟進郝德傑道的交通擠塞問題。

80. 黃耀華先生回應表示，署方決定暫不設置欄杆。

81. 主席補充表示，學校方面與附近宿舍代表溝通後，擔心設置欄杆會令擠塞問題惡化。學校會就車輛停泊問題繼續與家長溝通。

82. 吳美女士查詢附近住宅的業主代表是否知悉有關安排。

83. 黃耀華先生回應表示，署方會再與管理公司商談。

84. 許家耀先生匯報有關取消九巴第 86B 號路線後的服務建議的工作進度，並表示署方早前已致函通知委員，九巴計劃擴大現時第 72 號路線於大埔道的分段收費，以及增加來往大埔道的巴士服務的轉乘優惠，而九巴亦因應委員的意見，新增了第 72 號路線早上特別班次(美孚至太和)。早上特別班次於上學日早上七時十五分從美孚開出，途經長沙灣廣場，然後恢復其原有路線，以滿足學生的乘車需求。署方會於暑假前檢討此安排的成效。

85. 黃達東先生查詢：(i)放學時段有沒有特別班次；(ii)如何向乘客宣傳有關安排。

86. 吳美女士查詢第 72 號路線特別班次會否配合以往第

86B 號首班車的時間，以及會否採用低地台巴士以方便長者於早上乘搭。

87. 許家耀先生回應表示：(i)九巴暫未有計劃於放學時段提供特別班次；(ii)九巴會跟進委員就安排低地台巴士行走第 72 號路綫的要求；(iii)新增第 72 號路綫特別班次主要是為滿足學生乘車需求；(iv)署方稍後會於車站張貼有關新增第 72 號路綫早上特別班次的服務詳情，並將班次資料送交委員參考。

88. 主席表示，九巴代表於上次會議表示希望成為本委員會的常設代表，方便與委員就區內交通事務進行溝通及交流。

89. 委員沒有異議。

90. 主席表示，由於沒有委員反對，九巴代表將由下次會議起成為本委員會的常設代表。

91. 委員沒有提出其他事項。

議程第四項：下次會議日期

92. 下次會議定於二零一三年四月十一日(星期四)早上九時三十分舉行。

93. 會議於下午一時正結束。

深水埗民政事務處

區議會秘書處

二零一三年三月