

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第八次會議記錄

日期：二零一三年四月十一日(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

陳偉明先生

覃德誠先生 (上午十一時三十分出席)

郭振華先生，MH，JP

林家輝先生，JP (下午十二時三十分離席)

劉佩玉女士

李詠民先生 (下午一時二十分離席)

梁文廣先生 (上午九時四十分出席)

梁有方先生 (上午九時五十六分出席)

李祺逢先生

吳貴雄先生，MH (下午十二時五十分離席)

吳美女士 (下午一時十分離席)

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 (下午一時十五分離席)

黃達東先生 (下午一時十分離席)

增選委員

劉鐵平先生 (上午九時三十五分出席，下午一時十分離席)

列席者：

吳文裕先生

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
陳學文先生	運輸署工程師/策劃 2 及深水埗
龔慧嫻女士	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
康桂森先生	路政署高級工程師 2/無障礙通道
楊世喜先生	路政署工程師 2/暢道通行
蘇威達先生	栢誠顧問(亞洲)有限公司工程經理
王明慧女士	運輸及房屋局首席助理秘書長運輸 3
陳志恩先生	路政署鐵路拓展處處長
陳焯明先生	路政署總工程師/鐵路拓展 2-2
高梓倫先生	艾奕康有限公司助理董事
關智豪先生	艾奕康有限公司首席工程師
卓健樑先生	弘達交通顧問有限公司副董事
甘慧明女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
黃蔚藍女士	環境保護署環境保護主任(流動污染源)42
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)
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(深水埗、葵青、荃灣)
譚永強先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
冼志賢先生	城巴/新巴助理策劃經理
鍾捷臻先生	消防處九龍西區指揮官
林偉洪先生	消防處九龍區助理救護總長
何振邦先生	消防處長沙灣消防局局長
鄭梓榮先生	消防處長沙灣救護站站長
哈文慧女士	房屋署高級建築師 1
朱廣添先生	房屋署建築師 51
張俊豪先生	房屋署土木工程師(14)
陳劉久敏女士	房屋署房屋事務經理/西九龍 6

秘書

余家芙女士 深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

缺席者：

增選委員

鄭文輝先生
楊 彧先生
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八次會議，並感謝前運輸署深水埗工程師黃耀華先生過往於委員會的工作，其地區職務將由陳學文先生及龔慧嫻女士接任。

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：通過二零一三年二月二十一日第七次會議記錄

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”計劃

結構編號 KF96 - 橫跨大埔道於李鄭屋邨與龍翔道之間的行人天橋 (交通事務委員會文件 21/13)

4. 康桂森先生及蘇威達先生介紹文件 21/13。

5. 吳美女士表示，KF96 附近環境優美，有不少長者及行山人士使用該行人天橋。她希望透過改善路段及設施，吸引更多市民使用 KF96，然後再加建升降機配合，但這計劃的逼切性較其他現行計劃低。

6. 衛煥南先生重申他對每區只選三個優先項目進行技術可行性研究感到不滿，他希望能於深水埗區加建更多無障礙設施，並要求署方提交時間表，交代需要多少時間進行觀察和考慮，才可在 KF96 加建升降機。

7. 康桂森先生的綜合回應如下：

(i) 現時KF96的周邊沒有適合傷健人士使用的通道，而

天橋附近亦沒有新的發展計劃或新建設施，故署方暫時不會進一步推展工程，若日後附近有新的發展計劃及設施，便會因應情況重新考慮。

- (ii) 深水埗區原本有多項加建無障礙通道設施計劃，再加上新政策下的三個優先項目，將有約十個加建無障礙設施工程陸續展開。

8. 吳美女士認為無障礙設施除了便利傷健人士，長者亦能受惠。KF96 建有上蓋，可惜配套不足導致使用量低，造成浪費。她希望署方不要擱置計劃，但接受署方先處理優先項目及現有項目。

9. 楊世喜女士回應表示，大埔道兩旁的行人引道上設有路牌，路面狹窄，而周邊並沒有適合傷健人士使用的通道。就委員建議改善天橋周邊設施，署方會轉交相關部門跟進。如有需要，署方會重新考慮有關加建無障礙通道設施工程。(會後補註:路政署已將建議轉交運輸署跟進。)

10. 主席總結表示，委員希望署方繼續跟進為 KF96 加建無障礙設施的計劃，並希望當局在深水埗區進行「人人暢道通行」計劃及在原有計劃下加建升降機的同時，積極優化 KF96 的周邊配套設施，以方便傷健人士使用該天橋及提高天橋的使用量。

(b) 「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動 (交通事務委員會文件 22/13)

11. 陳志恩先生介紹文件 22/13。

12. 關智豪先生以投影片輔助介紹第二階段公眾參與活動提出的地區性優化方案。

13. 吳貴雄先生認為整體鐵路優化方案能提升集體運輸效能及質素，但指出仍然沒有集體運輸系統連接屯門至荃灣。

14. 郭振華先生建議署方考慮發展與鐵路項目相關的地下商場及設施。
15. 黃達東先生歡迎鐵路優化方案，但促請署方留意新舊設施的配合，並以美孚港鐵站與西鐵站作例子，表示自西鐵啟用後，港鐵站內人流上升，但設施卻未能配合，希望有關方面進行協作，解決問題。
16. 梁有方先生擔心新車站會像西鐵啟用初期一樣客量較低，詢問署方有否就房屋規劃等發展對使用量進行評估。另外，他投訴現有的車站基本設施不足，仍有車站沒有幕門、洗手間及無障礙設施，希望署方考慮優化整體規劃及配套設施。
17. 李祺逢先生讚揚優化方案設計完善，並建議署方參考其他東南亞城市的地下鐵路發展及相關的地下商場設施。
18. 衛煥南先生提醒署方顧及小西灣居民的權益及安全，避免像興建港深廣鐵路時忽略大角咀私人樓宇住客的安全，並儘早讓公眾知悉須遷拆的樓宇或須搬遷的土地。另外，他查詢屯門南的鐵路線可否延伸至屯門東南沿青山公路至荃灣、美孚及深水埗一帶範圍，使青山公路居民也能享用鐵路服務。此外，他認為署方應該於深水埗巡迴展覽之前先到委員會講解。
19. 梁文廣先生擔心方案高估人口增長及鐵路使用量，尤其是古洞及港島東，希望署方參考東涌站過往高估人口的經驗，提供更多有關人口增長的資料給顧問評估，然後才落實方案。他亦促請署方評估工程對環境的影響，在發展及保護環境之間取得平衡。
20. 林家輝先生表示，香港需要興建更多住宅，興建的地點亦需要有交通配套，故他認為方案中的建議合理可行，當中例如古洞、洪水橋及東涌西等都適合興建更多住宅。他亦建議可於每個新鐵路站上蓋興建大型屋苑，希望署方規劃時

一併考慮。他重申鐵路系統是香港核心發展的基石。

21. 陳志恩先生綜合回應如下：

- (i) 署方就荃灣至屯門的鐵路發展於第一階段公眾參與活動作出諮詢，部分人士支持方案，同時亦有不少沿線的居民擔心架空路段影響青山公路的環境及景觀，並反對該鐵路構思。顧問公司會整合各方意見。
- (ii) 地下商場發展方面，署方會根據香港的土地情況及按需要進行研究。
- (iii) 港鐵公司在現有車站有不同的車站設施改善計劃，包括加設無障礙通道、行人電梯及行人升降機等設施。署方會與港鐵公司跟進。
- (iv) 顧問公司的研究包括市民對鐵路的需求，諮詢中的構思均有實際需求。
- (v) 沙中線的配套包括在東鐵線沿線各現有車站加建幕門，現正改善相關設施。
- (vi) 港鐵公司在施工期間以安全為先，在不同地點設置監測站，量度地下沉降及樓宇傾斜度等資料，按實際情況及根據既定程序採取適當措施。
- (vii) 鐵路計劃會配合社區發展及地區規劃。早前房屋署向離島區議會提交的房屋發展計劃顯示，東涌西的人口會隨房屋發展增加。
- (viii) 優化方案屬初步構思，一旦落實，每個項目均會在施工前進行環境影響評估研究。
- (ix) 鐵路發展需考慮土地及人口發展。新車站或鐵路線的興建需要有相應人口的支持，否則可能會造成資

源浪費及影響環境。

- (x) 安排到區議會講解及巡迴展覽的時間表有改善空間。

22. 梁有方先生要求署方充分評估乘客量及以配套及優先次序配合優化方案，以免像西鐵啟用初期錄得虧損。

23. 陳志恩先生回應表示，西鐵啟用初期屬適應期，而且當時西鐵沿線車站上蓋的發展步伐不一，但之後客量陸續上升。二零一一年，西鐵每天平均客量達 36 萬人次。優化方案內的構思一經落實，顧問公司會再對人口及乘客量進行估算，以遞交立法會財委會申請撥款興建鐵路及車站。

24. 主席總結表示，鐵路發展與房屋發展及民生息息相關。委員主要關注鐵路站新舊配套設施的配合、乘客量、工程安全、環境問題及對市民的影響，希望署方考慮委員意見。

(c) 2013-2014 年度深水埗區巴士路線發展計劃 (交通事務委員會文件 23/13)

25. 甘慧明女士及余志明先生介紹文件 23/13，黃蔚藍先生簡述巴士路線重組在環境上的效益。

26. 沈少雄先生的查詢及意見如下：(i)巴士改行快速公路有助減少行走主要幹道的巴士數量，但這對快速公路的交通流量有什麼影響；(ii)6X 號線的行車時間比 6 號線短，為何成本下降車費卻反而上升。相關的受影響及受惠人數各有多少；(iii)30 號線是直接由美孚駛入美荔道抑或會繞路；(iv)33A 號線改站後車費增加，乘客由美孚乘搭 37 號線能否享用分段收費及收費如何；(v)建議設立行走新界與九龍的中長途循環線，以舒緩交通壓力；(vi)查詢 40 號線的最新情況；(vii)建議署方優化對小巴的管理並制定小巴路線發展計劃。

27. 韋海英女士關注 2C 與 203 號線的合併，表示今年的合併建議比去年增加了車輛數目，但希望合併能有更多便利乘客的好處。由於她的選區內以長者居多，她亦關注 1A 及 1 號線的轉乘站設施，希望有上蓋及座椅等方便年長乘客。她亦指出 2C 號線的候車時間過長，乘客往往候車超過 15 分鐘。

28. 梁文廣先生強烈反對 796C 號線取消行走東京街路段及遷移總站至蘇屋。他不滿署方未有考慮到地區發展，例如六號地盤及將入伙的榮昌邨及長沙灣邨均會提高乘客量。

29. 衛煥南先生查詢及表示：(i)30 號線改道後，署方如何照顧來往長沙灣及美孚的乘客的需要；(ii)署方有否就合併 2C 與 203 號線作充分諮詢及如何通知受影響乘客；(iii)6X 號線如何舒緩交通壓力；(iv)702 號線的巴士靠站停車及駛離車站時車身不穩，希望巴士公司作出改善。

30. 李祺逢先生不滿巴士路線縮短後車費卻上升，並擔心多條巴士路線改行東區走廊會引致交通擠塞。他希望署方提供數據支持 30 號線的改動，因為路線不行經長沙灣對不少乘客造成影響。

31. 郭振華先生表示：(i)由於乘客有不同的乘車習慣，巴士路線發展計劃每年均為全港 18 區區議會帶來激烈討論。他讚揚發展計劃及轉乘計劃有助改善空氣質素，但促請有關方面加快改善轉乘站設施；(ii)2C 與 203 號線的合併方案雖然於車輛數目方面有改進，但轉乘方案及車站設施卻未見改善。2C 號線除了總站設於又一村外，基本上不行經又一村，一向只有 203 號線服務該區居民，故署方應留意如何命名合併後的巴士路線。署方應擴大轉乘優惠，讓乘客不至局限於轉乘 1 及 1A 號線才能享用轉乘優惠，以吸引更多乘客於非繁忙時段乘搭巴士，提高乘客量。

32. 吳美女士表示及查詢：(i)由於 2C 與 203 號線合併方案不完善，路線命名又具爭議，加上 2C 號線縮短了路線，候

車環境不理想，故現階段反對合併方案，署方亦應諮詢居民；(ii)巴士路線發展計劃下，行經長沙灣的巴士數目減少了，而且本年第二季便實施建議方案，她關注通知期及宣傳如何配合計劃；(iii)石硤尾邨入伙後，深水埗東的巴士需求會增加，建議增加服務深水埗東的短途巴士路線及增加 702 號線的班次及特別班次；(iv)86 號線由美孚駛往沙田方向時，乘客於石硤尾南昌街上車的車費較 86A 及 87A 號線的同一路段高，要求下調 86 號線的分段收費；(v)6C 號線來往深水埗及伊莉沙伯醫院的候車時間長，而且候車乘客多，希望能增加班次。

33. 陳鏡秋先生表示及查詢：(i)巴士路線發展計劃於環保方面的方向正確，但署方及巴士公司應為市民提供便捷的服務；(ii)6C 及 6F 號線的脫班問題嚴重，候車時間長，擔心 6F 號線與 41 號線合併後問題會惡化；(iii)東京街附近的屋邨將陸續落成，署方為何仍減少行走東京街的巴士路線；(iv)118 號線改道後的路線會否與 118P 的重疊。

34. 黃達東先生表示：(i)支持 6X 號線於早上七至九時的特別班次服務，但希望 6 號線的服務亦於該時段並行，讓乘客選擇乘搭 6X 或 6 號線，並促請署方提供數據，顯示該時段由美孚直接去尖沙咀的乘客數量。他亦要求署方解釋為何在路線縮短、班次減少及營運成本下降，車費卻仍然上升，希望署方合理調整車費；(ii)他擔心 30 號線改經美孚會令美孚的交通擠塞情況惡化，希望署方留意設站位置。

35. 秦寶山先生促請署方為深水埗東的市民提供通宵巴士服務，或研究延長現有巴士路線的服務時間，方便石硤尾及白田的居民。他亦對 104 號線回程時不經石硤尾感到不滿。

36. 梁有方先生支持重整 796C 號線服務的建議方案，因為建議有利將來蘇屋附近的重建及發展，況且目前東京街的人流亦偏低。他查詢該路線由東京街開出的上、下午繁忙時間平均載客率為何差別那麼大，並促請署方為填海區居民提供更多交通服務，例如延伸 2B 及 2F 號線或遷移總站至填海區

一帶。

37. 甘慧明女士的綜合回應如下：

- (i) 署方與巴士公司會考慮 2C及 203 號線轉乘計劃、車站設施及合併後路線名稱的意見。
- (ii) 6X號線是將現時於早上繁忙時段由美孚巴士總站開出的八個 6 號線特別班次改行經西九龍走廊直達尖沙咀的特快服務，其車費會較一般普通服務為高。預計約 110 多名受影響乘客可步行至美荔道的分站乘搭 6 號線或乘搭 6X號線直達尖沙咀。署方與巴士公司會在 6X號開辦後監察乘客需求，並適時檢討其運作。
- (iii) 巴士轉乘計劃有助減少開設長途路線並提升整個巴士網絡的營運效率。署方與巴士公司會繼續研究優化深水埗區的巴士路線。
- (iv) 30 號線改為循環路線並縮短行程後，受影響的乘客仍可選乘多條替代巴士服務前往目的地。
- (v) 署方與巴士公司會監察 702、6C及 6F號線的服務情況，並適時檢討其運作。

38. 余志明先生的綜合回應如下：

- (i) 巴士公司研究乘客的乘車模式後，發現很少乘客直接由長沙灣乘巴士往荃威花園，而荃灣居民普遍會選擇 30X號線，故 30 號線改為循環路線後，將會取消長沙灣的車站。
- (ii) 在部分路線改行快速公路後，乘客仍可選擇替代服務，例如原 33A號線乘客可選乘 37 號線，乘搭 41A 號線往尖東的乘客則可改乘搭 35A號線。

- (iii) 巴士公司會跟進興建巴士站上蓋及加裝座椅的建議。
- (iv) 巴士公司正研究於各區設立轉乘站，如有具體方案便會提交委員會討論。
- (v) 2C與 203 號線合併後，巴士除了佐敦道以南一段改行彌敦道，不再行經擠塞且乘客量不高的廣東道外，對由南山邨一帶來往尖沙咀的乘客影響不大。
- (vi) 86 及 87A號線往沙田方向均沒有提供分段收費服務，而 87A的路線及車程比 86 號線短，但巴士公司會再研究收費問題。
- (vii) 巴士公司會研究改善 6C及 6F號線的班次。
- (viii) 118 號線改動後，路線與 118P號線的相約，前往北角一帶的乘客可乘搭 102 號線，巴士公司會增加 102 號線的巴士數量。
- (ix) 巴士公司會研究 104 號線回程的路線安排。
- (x) 委員去年支持 40 號線的改動方案。巴士公司正積極推行有關方案，希望盡快解決技術問題及落實方案。

39. 冼志賢先生的綜合回應如下：

- (i) 巴士路線發展計劃希望透過重整路線及鼓勵乘客使用巴士轉乘設施，減少低使用量的巴士在路面行走。現時 796C號線來往深水埗及蘇屋的載客率偏低，受改動影響的乘客可使用 796C與 701 號線的八達通免費轉乘優惠，後者的路線更直接快捷。由於早上較少乘客由深水埗前往將軍澳，故由東京街開出的班次上午的載客率較下午下班時段低。

- (ii) 702 號線的載客率達 72%，符合乘客需求，巴士公司會適時檢討服務。至於車身不穩的問題，希望委員能提供時間及車號以便跟進。

40. 許家耀先生回應表示，巴士與專線小巴於公共運輸網絡中擔當不同角色，其營運模式亦有所不同。專線小巴作為輔助交通工具，主要補足其他集體交通工具，而且營辦商數目眾多，難以像巴士公司一般，於單一營運多線路線的情況下研究路線的重組及優化項目。儘管如此，署方仍會不時檢討專線小巴的服務，包括調整專線小巴路線及優化服務。

41. 梁有方先生表示，轉乘或會使乘客實際上花更多時間，因為轉乘前後的班次未必配合，希望署方及巴士公司研究實際所需時間，互相協調，為填海區居民提供巴士服務。

42. 李祺逢先生查詢及表示：(i)為何路線縮短車費卻反而上升；(ii)促請巴士公司加快興建巴士站上蓋及座椅，並於巴士內提供免費 wi-fi 服務；(iii)702 及 12 號線駛經深盛路的班次不穩定，候車時間長，希望巴士公司作出改善。

43. 梁文廣先生要求署方顧及地區發展，並待東京街一帶的屋邨入伙後，再作觀察才考慮改動 796C 號線的路線。

44. 沈少雄先生查詢及表示：(i)如何獲取巴士轉乘優惠的資料；(ii)繼續乘搭 6 號線的乘客與受影響乘客的比例；(iii)乘客由 33A 號線轉乘 37 號線後，能否於美孚以南享有分段收費；(iv)巴士及小巴互補運輸網絡不足，建議一併討論兩者的路線計劃，提高兩者的服務彈性。他明白小巴的管理模式有異於巴士，故建議改良其運作及管理模式，例如一區一營辦商。

45. 郭振華先生希望有關方面澄清 203 號線現有的車輛數目，並改善該路線於繁忙時段的班次，縮短乘客候車時間。

46. 韋海英女士要求有關方面清楚通知年長乘客有關 2C 及

203 號線合併後，轉乘 1 及 1A 號線的車費，並就有關方案諮詢市民。

47. 吳美女士促請有關方面改善 702 號線的服務及增加班次，並指石硤尾港鐵站附近的工程影響該路線的候車環境及乘客上落車的安全，再加上石硤尾重建計劃會令該區人口上升，希望有關方面檢討 702 號線的運作及增加車輛數目。她亦投訴新巴的巴士站沒有上蓋，並促請署方與巴士公司積極研究 86 號線於深水埗區實施分段收費，舒緩 81 號線的乘客量及候車人龍。

48. 甘慧明女士綜合回應如下：

- (i) 就 796C、2B、2F 號線行車路線的意見，當局在檢討巴士行車路線時會考慮資源運用、建議路線的車程及可行性，以及對乘客的吸引力等因素，如行車路線過長及迂迴，亦會影響現有巴士班次及車費。
- (ii) 署方現正就 2C 及 203 號線諮詢各區議會交通及運輸委員會，聽取及歸納各方意見後會仔細研究。署方及巴士公司會就有關計劃與各議員繼續溝通。
- (iii) 署方與巴士公司會監察 12 及 702 號線的乘客需求，並適時檢討其服務。
- (iv) 署方會繼續鼓勵巴士公司提供更多乘客設施，例如巴士站上蓋及 wi-fi 設備，並因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費或提供優惠措施，以減低市民的公共交通開支。
- (v) 署方與巴士公司在考慮未來巴士路線發展計劃時會顧及地區內的發展、人口及乘客需求變動等因素。

49. 余志明先生的綜合回應如下：

- (i) 巴士收費標準受車資收費表規範，亦視乎服務性質而定。快速路線比普通路線少了分站，目標乘客羣較少，故快速路線的車費比普通路線昂貴。
 - (ii) 37 號線的分段收費較 33A 號線的低。
 - (iii) 巴士公司會再探討 2C 與 203 號線合併的方案及轉乘安排，盡量減低對乘客的影響。
 - (iv) 巴士公司備悉委員有關 86 及 81 號線分段收費的意見，會再研究車費調整。
 - (v) 在有新增轉乘優惠時，巴士公司會派發有關資料單張，並於相關路線站牌展示。市民除可於九巴網頁上瀏覽資料外，亦可致電公司熱線查詢。
50. 冼志賢先生回應表示，縮短 796C 號線的路線有助穩定班次，有效善用營運資源及改善環境。
51. 主席總結表示，希望署方及巴士公司仔細研究委員的意見，並注意委員對方案的憂慮及保留，完善建議方案及與相關委員及市民溝通後才落實方案。
- (d) 關注西邨路交通問題(交通事務委員會文件 24/13)
52. 梁文廣先生介紹文件 24/13。
53. 陳學文先生回應表示，與消防處了解後，確認東京街西設有認可緊急車輛通道通往西邨路。
54. 林偉洪先生回應表示，由於文件資料無法顯示交通意外及居民救援詳情，消防處翻查記錄後相信交通意外發生於本年二月二十一日下午十二時十一分，地點為欽州街與長沙灣道交界，長沙灣救護站派出一輛救護車及一輛救護電單車到意外現場。於同日下午十二時三十三分，富昌邨一名長者召喚救護人員，救護站派出一輛救護車於十二時三十八分到

達現場。救援人員步行兩分鐘，於十二時四十分接觸病者，處理十三分鐘後離開現場。根據前線同事記憶及消防處記錄顯示，該個案沒有造成延誤，前線同事亦知悉東京街有認可緊急車輛通道，若當天的交通意外造成擠塞，影響入邨救援工作，或日後發生同類事情，前線人員會按需要使用該緊急車輛通道。消防處亦巡視過該消防通道，確認消防通道沒有阻塞，隨時可供緊急車輛使用。

55. 梁文廣先生感激救護人員當天的專業應變及消防處為此會議所準備的詳細資料。他擔心西邨路作為唯一通往富昌邨及將入伙的榮昌邨的行車路，有關設計會影響將來兩個屋邨的救援工作。他希望運輸署研究將西邨路與東京街西連接起來，並研究附近的消防通道是否足夠應付將來新屋邨的人口及救援需要。

56. 沈少雄先生查詢：(i)消防處有沒有機制通知行駛中的救援車輛使用緊急通道，防止路面阻塞影響救援；(ii)運輸署認為「一邨一路」是否合理，萬一意外導致邨內交通癱瘓阻礙救援怎辦。

57. 陳學文先生回應表示，西邨路本身是一條服務屋邨的道路，若將西邨路與東京街西連接起來，或會吸引其他非前往屋邨的車輛使用西邨路往來東京街西及欽州街西之間，西邨路在道路網中的角色便會改變，故署方暫時未有計劃連接兩條道路。

58. 鍾捷臻先生回應表示，各分區消防單位均獲派發當區的消防通道圖則，方便他們巡查及了解緊急車輛通道的運作。

59. 主席總結表示，委員關注屋邨出入口的交通情況，希望署方檢視情況，研究是否需要作出優化，方便市民及救援人員進出屋邨。

60. 主席建議調動議程，先討論(f)及(g)項，然後(e)項，以

靈活運用時間。委員沒有異議。

(f) 有關元州街與營盤街交界及元州街與九江街交界加設行人過路燈(交通事務委員會文件 28/13)

61. 林家輝先生介紹文件 28/13。

62. 陳學文先生回應表示：(i)署方已落實於元州街與九江街交界介乎龍鳳大廈及南都大廈之間設立交通燈控制行人過路處；(ii)署方初步研究顯示，於元州街與營盤街交界介乎學基浸信會及美居中心之間加設交通燈控制行人過路處在技術上可行，待深水埗民政事務處就方案進行諮詢後，若沒有反對意見，署方即落實方案。

63. 主席總結表示，希望署方盡快加設行人過路燈及進行有關工程，保障行人安全，避免發生交通意外。

(g) 就白雲街公共運輸交匯處問題(交通事務委員會文件 29/13)

64. 吳美女士介紹文件 29/13。

65. 哈文慧女士介紹回應文件 31/13，指出相關的臨時交通安排將於二零一四年年中實施，以騰出公共運輸交匯處作公屋發展，其準備工作將於今年下半年展開，包括加設行人欄杆及延長停車灣等。

66. 陳學文先生回應表示，署方明白委員及市民對加快建造公屋單位的期望，並曾與房屋署及相關部門商討，以配合白田重建項目的順利推行。就二零一二年十一月六日深水埗區議會會議上提出的「提前遷出白雲街公共運輸交匯處並安排臨時設施放置於白雲街兩旁」建議，經初步審視房屋署提交的建議後認為技術上可行。就房屋署優化方案的建議，署方一直與該署溝通。運輸署審批交通設施變動時，會確保有關更改的設計符合設計標準及能保障道路使用者的安全。

67. 吳美女士認為回應文件未能完全解答文件提出的問題，並認為署方應於改動路線及施工前進行地區諮詢。她查詢：(i)房屋署何時諮詢公眾；(ii)運輸署會否就交通問題作出諮詢。

68. 衛煥南先生要求署方提供圖片說明如何改動行人過路設施及在何處加設欄杆，並詢問署方：(i)會否於工程期間禁止學車人士駛入白雲街或派警員維持交通秩序；(ii)何時會有交通影響評估結果；(iii)何時諮詢公眾；(iv)方案的風險和代價。

69. 陳偉明先生希望署方提供數據，顯示改道後對車流及人流的影響，讓持份者及市民了解情況，方便收集意見和優化方案。

70. 哈文慧女士回應表示，房屋署準備於今年內展開社區參與工作坊，就重建規劃、設計及臨時交通安排等諮詢持份者。由於臨時交通安排沒有增加巴士及小巴路線，故對車輛流量影響不大。

71. 張俊豪先生綜合回應如下：

(i) 白雲街已有四個行人過路設施，加設欄杆的主要作用為引導行人使用合適的過路設施安全地橫過馬路，加設位置是否合適是考慮因素之一，例如上落客位置便不適合安裝欄杆。署方會再與持份者商討細節以作優化。

(ii) 車輛流量的改變主要由巴士及小巴改道所引致，其影響取決於車輛班次。現時於繁忙時段班次較密的為五至九分鐘一班，較疏的約 10 至 12 分鐘一班，交通評估反映對車輛流量影響不大。

72. 許家耀先生回應表示，房屋署已表示於今年內展開社區參與工作坊，就白田重建項目諮詢相關地區持份者。如有需

要，運輸署會參與公眾參與工作坊，就臨時交通安排的建議收集地區持份者的意見。

73. 吳美女士認為署方仍然未完全解答文件提出的問題，並指諮詢時間表太概括，要求署方不要在諮詢前或達成共識前開展工程，因為工程影響環境及居民生活。她促請署方認真處理事件並提供具體回覆。

74. 郭振華先生表示，廣泛諮詢、確切的諮詢時間表及對交通安全的承諾，均能釋除公眾疑慮。

75. 陳鏡秋先生認為委員對交通安全的關注是合理的，並要求署方提供清晰的諮詢時間表，前提是不影響重建進度。

76. 哈文慧女士回應表示，今年內設於白雲街公共運輸交匯處內的巴士及小巴總站仍會維持服務，把總站遷往白雲街兩旁的臨時安排最快於二零一四年年中才實施。在實施前，會按相關法定程序進行準備工作。署方計劃於今年年中舉行社區參與工作坊，就重建規劃、設計及臨時交通安排等諮詢包括附近學校及居民在內的持份者。

77. 陳學文先生回應表示，運輸署會繼續與房屋署研究優化方案的細節，例如加設欄杆及相關微調措施。待方案完整後，當局會諮詢及通知持分者。

78. 主席總結表示，委員關注與白田邨重建相關的臨時交通安排，促請署方確保道路安全不受影響，並盡快展開社區參與工作坊。

(e) 要求 702 號巴士站列為雙白線及擴闊大坑東道過路位 (交通事務委員會文件 25/13)

79. 韋海英女士介紹文件 25/13，並把文件標題及內容中的「雙白線」修訂為「雙黃線」。她感謝署方早前到大坑東道近窩仔街的行人過路處進行實地視察，希望署方提供改善方

案的時間表。

80. 龔慧嫻女士回應表示：(i)署方進行實地視察後確認東輝樓外巴士站有違泊問題，但巴士站不適合加畫雙黃線，故建議於巴士站路面加畫標記，禁止巴士以外的車輛停泊於巴士站。運輸署已向路政署提交圖則，並會就施工期互相協調；(ii)建議拉直大坑東道近窩仔街的行人過路處，並調整交通燈號以疏導等候過馬路的人群，讓行人一次過橫過馬路。運輸署正諮詢相關部門，並會透過深水埗民政事務處就此建議諮詢公眾，稍後會通知委員有關進展。

81. 沈少雄先生指巴士站路面標記的長度不足，往往標記前後都有其他車輛停泊，阻礙巴士靠站，長沙灣道南行亦有同樣情況，希望署方加長巴士站路面標記，或設法禁止其他車輛於巴士站前後停泊。

82. 韋海英女士表示，的士及客貨車都會於巴士站附近停泊，希望署方加強管制車輛停泊於巴士站附近。

83. 吳美女士表示，巴士站附近設有小巴士站，她擔心措施會影響的士上落客，並查詢署方如何協調及處理各種交通工具於同一地點上落客的問題。

84. 龔慧嫻女士回應表示，東輝樓外沒設禁區，的士及小巴可於巴士站以外的地方上落客，而加畫路面標記不會影響其他交通工具上落客。若上落客貨時間過長，警方可依法處理。巴士站的長度視乎巴士路線數目及車流而定，東輝樓外的巴士站只服務一條巴士線，而且該處現時汽車流量不大，故署方未有計劃加長該巴士站。暫時未有長沙灣道南行巴士站的資料，稍後會再與相關委員跟進。

85. 潘嘉敏先生回應表示，於巴士站加畫路面標記因不涉及挖路工程，可以較快展開。不過，拉直大坑東道近窩仔街的行人過路處則涉及燈號調整及挖路工程，在申請挖路許可證期間亦須與各公共事業機構協調施工時間，所以預計要較

長時間才能展開。一俟運輸署落實有關工程，路政署便會盡早完成工程。

86. 林惠健先生回應表示，警方於過往六個月在東輝樓附近共發出了 37 張違例泊車定額罰款告票。

87. 陳鏡秋先生查詢大坑東道近窩仔街的行人過路處工程會否影響附近的大榕樹，以及該兩組行人過路燈號的時間能否同步。

88. 龔慧嫻女士回應表示，署方明白榕樹的存在價值，故過路處改善工程的設計會以不影響榕樹生長為原則，工程完成後等候過馬路的行人將能一次過橫過馬路。

89. 主席總結表示，希望署方在不影響榕樹生長的情況下優化大坑東道近窩仔街的過路處設施，亦請警方加強巡邏東輝樓外的巴士站及檢控違規行為。

議程第三項：跟進事項

(a) 第七次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 26/13)

90. 陳偉雄先生匯報有關深水埗區停車位不足問題的跟進情況，並表示署方已把增加長沙灣政府合署時租車位數量的建議轉交政府產業署跟進。

91. 主席要求運輸署收到政府產業署的回覆後通知委員會。

92. 陳學文先生匯報有關要求改善永隆街及福榮街道路環境的跟進情況。

93. 許家耀先生匯報有關要求各專營巴士公司加快引入更多低地台巴士服務的跟進情況。上一次會議後，委員透過秘書處建議於區內六條巴士路線提供更多低地台巴士，署方跟

進後，得悉當中只有九巴第 12A 及 72 號路線尚未全線採用低地台巴士。署方已將委員的建議轉交巴士公司跟進，以考慮調配更多低地台巴士車輛提供服務。

94. 張立基先生表示，在資源情況許可下，會盡早加強有關路線的低地台巴士服務。乘客可致電巴士公司熱線，查詢低地台巴士的開車時間。

95. 許家耀先生匯報有關於深水埗區設置巴士轉乘站計劃的跟進情況。由於設置大型巴士轉乘站需要考慮多方面因素，包括選址及路線重組安排，署方會繼續與巴士公司作相關研究，並歡迎委員就轉乘站選址提供意見。

96. 張立基先生表示，巴士公司會繼續探討區域性模式的轉乘站優化網絡計劃，歡迎委員提供意見。

97. 梁文廣先生要求巴士公司向秘書處提交低地台巴士的服務時間表。

98. 張立基先生回應表示，低地台巴士的服務或會受突發情況影響，例如巴士出現故障時，未必能即時調派其他低地台巴士代替。巴士公司可提供 12A 線及 72 線最近的低地台巴士開車時間以供參考。

99. 主席查詢深盛路加裝欄杆的最新情況。

100. 陳偉雄先生回應表示，署方已移除深盛路往旺角方向泓景臺對出的部分欄杆，並會繼續觀察及留意情況。

101. 李祺逢先生強烈要求運輸署於荔枝角天主教小學學校的新門口(深盛路)外加裝欄杆，以確保學生的安全。另外，他亦要求加快把位於昇悅居和荔枝角天主教小學之間的深盛路現有行人輔助線改為交通燈控制行人過路處。

102. 主席建議會後署方與相關委員再作跟進。

(會後補註：運輸署已就學校新門口外加裝欄杆建議作實地調查，並透過民政事務處進行地區諮詢。)

議程第四項：其他事項

103. 委員沒有提出其他事項。

議程第五項：下次會議日期

104. 下次會議定於二零一三年六月六日(星期四)早上九時三十分舉行。

105. 會議於下午一時半結束。

深水埗民政事務處

區議會秘書處

二零一三年五月