

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第十八次會議記錄

日期：二零一四年十二月四日(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，BBS，MH，JP

陳偉明先生，MH

郭振華先生，BBS，MH，JP (上午九時四十分出席)

林家輝先生，JP (上午十時四十五分出席)

劉佩玉女士

李詠民先生 (上午九時四十分出席)

梁文廣先生 (上午九時四十五分出席)

梁有方先生 (上午十一時零二分出席)

李祺逢先生 (上午十時零五分出席)

吳貴雄先生，MH

吳美女士

沈少雄先生

秦寶山先生

韋海英女士 (上午九時三十五分出席)

衛煥南先生

黃志勇先生 (下午十二時十五分離席)

黃達東先生，MH (上午十一時正出席)

甄啟榮先生 (上午十時正離席)

增選委員

陳穎欣女士

陳威雄先生 (上午九時四十五分出席)

楊 彧先生
謝曉虹女士

(上午九時四十分出席)

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
戴凱佑先生	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
葉志健先生	路政署區域工程師/油尖
曾耀華先生	路政署區域工程師/荔枝角
林惠健先生	香港警務處深水埗警區交通組主管
莫永昌先生	土木工程拓展署總工程師/九龍 5 (九龍)
傅宏杰先生	土木工程拓展署高級工程師/14(九龍)
吳崇龍先生	莫特麥克唐納顧問有限公司部門董事
陳銘達先生	莫特麥克唐納顧問有限公司首席工程師
黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
李建樂先生	新巴城巴有限公司公眾事務經理
易德新先生	新巴城巴有限公司助理營運經理

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

黃頌良博士

缺席者：

委員

覃德誠先生

增選委員

鄭文輝先生

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十八次會議。

議程第一項：通過二零一四年十二月四日第十七次會議記錄

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) 西九龍填海計劃餘下道路工程第 3 階段第 2 期擬建深旺道行人天橋工程(交通事務委員會文件 89/14)

3. 莫永昌先生以投影片輔助介紹文件 89/14。
4. 衛煥南先生有以下查詢及意見：(i)有關工程及撥款申請的時間表；(ii)未來興華街近填海區位置將有房屋發展，深旺道/興華街行人天橋的斜口接駁將如何配合，而有關行人天橋的設計如何應對將來的人流量；(iii)深旺道/東京街行人天橋附近為英華書院(中小學)，日後行人天橋落成後，學童如何沿斜路經東京街前往港鐵南昌站；(iv)深旺道/欽州街的行人天橋將影響南昌邨現有的隔音屏障，署方會否計劃於天橋位置增設屏障，以增加南昌邨居民的私隱度；(v)署方會否徵詢南昌邨業主立案法團、其管理處及房屋署的意見，以了解該隔音屏障對居民造成的影響；(vi)為配合相關發展計劃，未來南昌站位置亦會興建行人天橋，署方有否於是次工程預留位置以配合有關上蓋物業發展。
5. 黃志勇先生表示，深旺道/興華街行人天橋的其中一端將接駁至碧海藍天的通道，鑑於計劃牽涉私人地方，加上該處人流量高，希望了解署方會否安排 24 小時通道予行人，

經升降機或扶手電梯上達行人天橋。

6. 沈少雄先生表示，東京街日後將有公共房屋發展計劃，上述工程設計可否預留空間予東京街行人天橋用作接駁各個屋苑之用。

7. 郭振華先生表示，區議會一直希望以行人天橋作連接網，提升各路段之間的可達性，上述計劃有否預留空間作連接之用。

8. 陳偉明先生有以下查詢：(i)就深旺道/東京街行人天橋的工程計劃，署方有否考慮日後各屋邨間的連接情況；(ii)署方有否就上述計劃與房屋署等相關部門協調；(iii)可否預留空間作連接之用。

9. 莫永昌先生回應如下：

- (i) 署方希望有關行人天橋工程計劃能配合附近物業的落成日期。根據現有資料，房屋署西九龍填海區第六號地盤(六號地盤)將分階段於二零一九及二零二零年落成，而南昌站上蓋的物業發展亦大概將於二零一九年落成。按現時的進度，署方相信上述行人天橋計劃可配合相關物業的落成日期分階段完成。若得到區議會支持，署方將於明年就有關計劃刊憲，及後會向立法會申請撥款。
- (ii) 有關深旺道/興華街天橋，署方已預留連接位予房屋署的六號地盤，將來市民可經天橋直達六號地盤。
- (iii) 至於深旺道/東京街天橋，有關工程計劃已包括在英華書院附近設置兩部升降機，以方便市民及附近學童上落行人天橋。

- (iv) 署方了解深旺道/欽州街行人天橋與南昌邨相距甚近，但有關工程對該處的隔音屏障影響輕微，相信只需要作小規模的改動便可解決相關問題。署方正就有關隔音屏障的改動進行詳細設計及評估，將適時向南昌邨居民及有關單位講解最新情況。由於上述行人天橋較貼近民居，故署方將於適合的位置加裝磨砂玻璃，保障居民私隱。
 - (v) 署方一直就深旺道/興華街行人天橋工程計劃與地政總署和碧海藍天保持緊密聯繫，待天橋落成後，碧海藍天商場內將提供 24 小時無障礙通道(包括升降機及樓梯)。
 - (vi) 另外房屋署現正研究沿東京街通往港鐵長沙灣站及南昌站的架空行人通道計劃，土木工程拓展署已把上述行人天橋工程的設計圖交予房屋署參考。兩署將就有關設計及工程細則互相配合。
10. 郭振華先生表示，知悉署方已於深旺道/東京街行人天橋工程預留接駁位連接毗鄰的未來公共房屋建設。他補充，日後港鐵南昌站下方將設置巴士站，希望署方承諾與房屋署、運輸署及路政署一併協調行人天橋的接駁，提升屋苑之間的可達性。
11. 楊彧先生表示，附近居民多前往碧海藍天商場地下一層，購置生活雜貨及食物，若署方於行人天橋落成後，移除地面的行人過路設施，市民的步行路程便會增加，故建議保留相關過路設施，讓市民有所選擇。
12. 衛煥南先生表示，有見計劃將影響日後鄰近的房屋發展，建議署方就三組行人天橋的計劃個別諮詢地區人士，並向議會匯報有關進展。他擔心深旺道/興華街行人天橋的工程將牽涉碧海藍天商場的業權，希望署方適時向議會匯報有關進度。

13. 黃志勇先生表示，深旺道/興華街行人天橋接駁至碧海藍天商場無疑能為附近居民帶來便利，但現時設計令所有市民必須經由商場前往其目的地，路程變得轉折，故建議保留由莫慶堯中學橫過深旺道前往碧海藍天的行人過路處。

14. 莫永昌先生回應如下：

(i) 有關沿東京街通往港鐵長沙灣站及南昌站的架空行人通道計劃，據署方了解，房屋署尚在為其計劃進行可行性研究，而上述行人天橋計劃的設計則相對比較成熟，署方亦已把上述行人天橋工程的設計圖交予房屋署參考。若房屋署日後為兩者接駁提出技術要求，署方將樂意配合，並承諾與相關部門，包括運輸署、路政署及房屋署作相關協調。

(ii) 至於深旺道/興華街行人天橋接駁碧海藍天商場二樓方面，署方已獲地政總署確認，有關地契已列明商場須提供 24 小時行人通道。署方亦一直與碧海藍天管業處及發展商保持溝通及進行會議，已經徵詢了他們對行人天橋工程意見，他們亦明白地契內 24 小時行人通道的要求。

(iii) 從成本效益角度而言，署方不建議於碧海藍天商場外額外增建樓梯、升降機或扶手電梯往地面。署方將於會後向運輸署反映，研究保留部分行人過路處的可行性。

15. 衛煥南先生表示，碧海藍天對出路段日後將有大型公營或私營房屋發展，署方會否研究於碧海藍天外圍增設斜路讓市民前往興華街西。

16. 李祺逢先生有以下查詢：(i)上述三座行人天橋工程的必要性；(ii)有關路段於不同時段過馬路的人次；(iii)相關工程

費用；(iv)行人天橋設施會否接駁至碧海藍天商場內的百貨公司。

17. 莫永昌先生回應如下：

- (i) 由於碧海藍天的地契註明其需要提供 24 小時通道，故署方現階段並無計劃於外圍增設樓梯或斜路。
- (ii) 收集議員意見後，署方建議於接駁碧海藍天的橋塔位置預留一個接駁位，按日後人流量才考慮是否需要增設一條樓梯。
- (iii) 三組行人天橋的工程成本仍在估算階段，而根據早前提交予運輸署的數據，運輸署認同有需要興建上述三組行人天橋以應付未來人口及房屋發展。

18. 黃志勇先生表示，即使於橋塔位置預留空間，仍未能解決市民需要繞路的問題。他建議保留由莫慶堯中學橫過深旺道前往碧海藍天的行人過路處。

19. 莫永昌先生回應表示，署方會向運輸署反映有關意見。

20. 李祺逢先生希望得知上述提及的數據，並查詢可否把行人天橋改為行人隧道。

21. 沈少雄先生查詢上述三組行人天橋工程會否列入跟進事項。

22. 莫永昌先生回應表示，會後將與相關部門商討細節，適時再向議會匯報。

23. 主席總結表示，委員會原則上同意深旺道/東京街及深旺道/欽州街的行人天橋工程計劃，希望署方再與運輸署商討

深旺道/興華街行人天橋出入口事宜，並仔細研究深旺道/東京街行人天橋的可達性，以連接相關港鐵站及屋苑。他建議署方向地區人士闡釋有關計劃，以助了解箇中細節。

(b) 關注專線小巴線 45B 及 45M 申請加價事宜(交通事務委員會文件 90/14)

24. 劉佩玉女士介紹文件 90/14。

25. 陳偉明先生補充表示，有見蘇屋邨將於二零一五年底至二零一六年初陸續入伙，查詢署方可否提供上述路線安排的資料。

26. 劉建熙先生回應如下：

- (i) 九龍專線小巴 45B 及 45M 號線自二零零七年十一月二十五日後未有再加價。審核加價申請期間，署方發現兩線過去七年均處於嚴重虧蝕的情況。回顧過去七年通脹合共約 27%，是次加幅雖然相對較高，但仍符合累積通脹百分比。
- (ii) 45M 號線的每日平均載客量約為 2400 人；而 45B 號線的每日平均載客量則只有約 80 人。其中 45M 號線共有 4 輛公共小巴營運，而 45B 號則有 1 輛。
- (iii) 有關營辦商過往藉車身廣告收入減少虧蝕情況，未來他們將繼續積極透過有關途徑增加非票價收入。
- (iv) 署方於審核加價申請期間，除考慮小巴營辦商的經營狀況，亦會檢視其定期表現評核報告。有關評核多集中於其服務表現，包括過去投訴的數字及定期的交通調查報告。
- (v) 署方理解是次加幅相對較高，建議與有關營辦商

商討，分階段調高車資，例如首三至六個月作相對溫和加幅，其後再調升加幅。

- (vi) 至於\$2 乘車優惠，署方正與相關小巴營辦商及八達通卡有限公司協調，希望於二零一五年第一季推出有關優惠。
- (vii) 署方早前接獲房屋署通知，得悉蘇屋邨將於二零一五年底至二零一六年初分階段入伙，故署方計劃於蘇屋邨入伙前半年，要求 45B 號線準備分階段擴充有關服務。
- (viii) 有見蘇屋邨即將於二零一五年年底入伙，署方不主張合併 45B 及 45M 號線，建議逐步增加車輛數目，以配合將來的乘客量。

27. 劉佩玉女士對署方的回應表示失望，並有以下意見及查詢：(i)不認同分階段加價的建議，短期內調升加幅將令市民感覺小巴營辦商不斷加價；(ii)理解通脹對營辦商造成的壓力，但有關的建議加幅過高，對居民尤其長者及上班一族造成沉重負擔；(iii)若過去七年上述路線的小巴營辦商一直虧蝕，何以未有謀求解決方法；(iv)署方對有關路線的評核結果如何；(v)現時 45B 號線只有一輛公共小巴經營，署方何以不合併兩條路線，以加密班次，減少市民的候車時間及小巴營辦商的經營成本；(vi)市民反映不少司機在乘客未坐穩的情況下便急忙開車，查詢署方有否接獲相關投訴，並要求小巴營運商改善服務質素；(vii)在服務質素未有提升的情況下，不贊成大幅加價，希望署方與小巴營辦商商討減少加幅的要求。

28. 吳美女士有以下查詢及建議：(i)對於過往專線小巴加價她多表示理解及體諒，但各路線小巴的加價次數不一，署方有何審核準則；(ii)小巴營辦商若經營上有困難，應及早向地區人士反映有關情況，謀求對策；(iii)\$2 乘車優惠可否改善

專線小巴的營運情況，避免加價；(iv)深水埗區有多少專線小巴路線可提供\$2 乘車優惠。

29. 陳偉明先生有以下意見及查詢：(i)建議署方就兩條路線安排與相關小巴營辦商訂立服務備忘錄；(ii)現時只有一條專線小巴路線前往明愛醫院，令市民被逼承受加幅；(iii)若實行分階段加價，可否延長兩段加幅之間的時間，避免造成期望落差。

30. 李祺逢先生認為有關加幅過高，質疑署方的審核準則，並建議署方訂立機制，定期檢討專線小巴的加幅，並密切監察其服務質素。

31. 郭振華先生有以下意見：(i)是次加幅過高，恐怕市民難以接受；(ii)過去七年未有加價，可見小巴營辦商的加價壓力並不大，署方應檢視有關加幅能否回應社會訴求；(iii)待蘇屋邨入伙後，將有更多市民乘搭有關路線。他建議署方與相關營辦商商討，一方面研究可行方案以配合人流量的改變，另一方面維持加幅於 14% 或以下。

32. 陳鏡秋先生有以下意見：(i)相關營辦商未有於過去數年間申請加價，估計其經營狀況尚算可以；(ii)蘇屋邨落成後，將有約三萬人遷入，屆時對小巴服務的需求將大增，希望有關加幅不要超過兩成；(iii)要求署方監管專線小巴的服務質素。

33. 吳貴雄先生查詢：(i)每條專線小巴路線均由營辦商投標所得，若相關營辦商退出，署方如何處理有關路線；(ii)據聞現時小巴業界難以聘請司機，而每輛小巴亦分別屬於不同車主，查詢署方如何協助及監管有關情況。

34. 劉建熙先生回應如下：

- (i) 署方於過去一年共接獲 24 宗有關 45M 及 45B 號線的投訴，當中以未有依原定路線行走為主因，只有少數與司機態度有關。
- (ii) 鑑於蘇屋邨重建，故 45B 號線現時只派出一輛公共小巴維持有限度服務。署方計劃與相關營辦商商討，在蘇屋邨完成重建工程前，安排 45B 號線加強支援 45M 號線的服務。
- (iii) 有關分時段加價的建議，署方會與相關營辦商商討，研究調低加幅的空間，以及延長分階段加價的可行性，例如由三至六個月改為六至九個月，甚至一年才調升加幅至建議百分比。
- (iv) 現時小巴業界面對缺乏司機人手的困難，當中亦有營辦商因路線經營困難而退出。若小巴營辦商決定停止營運某路線，需於六個月之前通知署方。署方將找尋合適的營辦商暫時接手有關路線，直至公開競投。若競投期間仍未有營辦商願意承辦，署方會取消有關路線。
- (v) 45M 號線的營辦商曾提及若加價未獲批准，將考慮交還路線。署方會監管其服務質素，並與營辦商商討，希望他們維持現有服務，以減低對乘客的影響。
- (vi) 署方早前已因應投訴向有關營辦商發出警告，要求他們按原定路線行走，並要求司機改善服務態度。

35. 主席總結表示，希望署方與相關營辦商反映議會意見，把加幅調低至合理水平，並適時向議會匯報進展。

(c) 要求重建蘇屋邨巴士總站(交通事務委員會文件 91/14)

36. 楊彧先生介紹文件 91/14。

37. 劉建熙先生回應如下：

- (i) 鑑於房屋署於重建蘇屋邨期間未有將巴士總站納入重建項目之一，故署方暫時不會考慮為有關巴士總站進行大規模重建。
- (ii) 現時蘇屋邨巴士總站共有五條路線，包括 2、112、796C、970 及 970X 號線，而巴士彎則有六條，足以應付五條巴士線的需求。日後若於上述巴士總站開辦新路線，或設立轉乘交匯點，署方將考慮擴充車站。
- (iii) 蘇屋邨重建工程完成後，45B 號小巴專線將加強服務，但由於有關路線為往來深水埗基隆街及蘇屋邨的循環線，並不會停靠於蘇屋邨巴士總站，故不會增加巴士站的使用量。

38. 衛煥南先生有以下查詢及意見：(i)署方有否就重建蘇屋邨巴士總站徵詢運輸署內部及巴士公司的意見；(ii)現時巴士型號日新月異，擔心不重建蘇屋邨巴士總站將難以配合巴士車身及輪椅使用者的需要，加上車站屬舊式設計，將與重建後的蘇屋邨外觀格格不入，希望署方積極考慮重建有關總站。

39. 陳偉明先生有以下查詢及建議：(i)蘇屋邨巴士總站的地權誰屬；(ii)負責巴士總站的重建安排由什麼部門負責；(iii)蘇屋邨巴士總站的規格能否配合各巴士型號的車身及傷殘人士的需要；(iv)署方有否計劃研究巴士路線的分布，以善用深水埗區內的巴士總站；(v)建議在現階段先考慮上述巴士總站有否重建的需要。

40. 秦寶山先生表示，蘇屋邨巴士總站已落成多年，其設施

與新建的巴士總站不盡相同，擔心日後蘇屋邨入伙後，車站將無法應付急升的人流量，希望署方早作計劃及安排，避免對市民造成不便。

41. 林家輝先生有以下意見：(i)蘇屋邨巴士總站已有超過50年歷史，屬舊式設計，認為需要提升設備以應付巴士型號及傷殘人士的需要；(ii)希望在提升車站設備的同時，亦保留部分歷史外貌；(iii)要求署方了解蘇屋邨入伙後的人口轉變，檢視巴士路線是否足夠，為市民提供優質服務。

42. 李詠民先生有以下意見：(i)有需要於上述巴士總站增建無障礙設施及電力裝置予電動巴士；(ii)希望盡量保留巴士站的建築特色；(iii)建議在原有巴士站內增加設備，並研究於上蓋增建設施的可行性。

43. 吳美女士表示，由於現時土地供應有限，建議重建上述巴士總站以配合發展及需要，並於上蓋增建大樓設施。

44. 陳鏡秋先生建議署方與巴士公司協調，為巴士總站進行規劃，研究於上蓋增建社區設施的可行性。

45. 梁有方先生有以下意見：(i)在平衡歷史建築保育及實際需要的利弊後，署方應重建蘇屋邨巴士總站；(ii)該巴士總站的設計陳舊，未能應付將來人流量及巴士型號的需要，希望署方開展研究，按未來需要增建相關設施。

46. 劉建熙先生回應如下：

(i) 署方將於會後檢視有關地段的地權誰屬。由於巴士路線發展計劃中未有新路線停泊於蘇屋邨總站，故署方暫時未有計劃擴充車站，但將積極檢視提升現有設備的可行性。

(ii) 現時蘇屋邨入伙計劃分為兩階段，署方已與 45B

號線的營辦商聯絡，於正式入伙前增加小巴斐目，並於蘇屋邨範圍內試行。

47. 黃勁文先生回應表示，在現階段未有計劃於蘇屋邨巴士總站增設新路線，但將積極配合政府部門的計劃。

48. 主席總結表示，隨蘇屋邨重建入伙，有關巴士總站將需要相應提升設備，以應付居民需求，希望署方與相關部門及巴士公司協調，研究可行方案。

(d) 建議擴闊長沙灣道中間分隔欄安全島(交通事務委員會文件 92/14)

49. 陳偉明先生介紹文件 92/14。

50. 戴凱佑先生回應表示，署方早前曾派員前往長沙灣道視察有關情況，現正研究調較交通燈分隔時間的可行性，把現行的三階段行車行人時間改為兩階段，避免行人停留於安全島。待有關管制措施實行後，將再次前往上址視察並作出檢討。

51. 陳偉明先生查詢進行燈號調節及試行計劃的時間表。

52. 韋海英女士表示，早前擴闊大坑東道彩龍酒樓位置的斑馬線後，為附近居民帶來便利，並改善行人安全，故支持有關文件的建議。

53. 戴凱佑先生回應表示，現階段正進行研究，預計需時約三個月。

54. 沈少雄先生查詢，同處長沙灣道，何以文件提及的路段須分兩階段行車行人時間，而九龍工業學校的過路處卻不用實施這安排。

55. 戴凱佑先生回應表示，由於文件提及的位置有六線行車，故基於安全考量，設階段性過路時間以分隔人流。

56. 主席總結表示，希望署方積極研究上述建議的可行性，按視察結果再作適切跟進。

(e) 關注棠蔭街違例泊車及大坑東道右轉道路安全問題(交通事務委員會文件 93/14)

57. 韋海英女士介紹文件 94/14。

58. 戴凱佑先生回應表示，現時路面有兩個右轉的標示，相信能為駕駛人士提供清晰指引。署方將研究於有關路段增設禁區，並希望警方同步加強執法，打擊違例泊車。

59. 林惠健先生回應如下：

(i) 警方於棠蔭街改為右轉前，亦有定期採取執法行動。

(ii) 警方於過去半年就棠蔭街位置的違例泊車行為發出 163 張定額罰款告票；近大坑東道交界處則發出 52 張定額罰款告票。

(iii) 除警方加強執法外，建議運輸署考慮於上述位置的左右線增設禁區標示，防止違例泊車及避免車輛阻擋過路處的行人視線，改善道路安全。

60. 韋海英女士查詢可否於較高處增設有關標誌。

61. 吳美女士查詢可否設立彈性禁區時間，方便附近學童及家長出入。

62. 戴凱佑先生回應表示，署方會研究適合的禁區時段。由於車輛可於棠蔭街位置直駛、左轉或右轉至其他路段，故署

方不會設置右轉標示。待違例泊車問題解決後，相信現有的地面標示能為駕駛人士提供清晰指示。

63. 主席總結表示，希望署方及警方積極跟進有關情況。

議程第三項：跟進事項

(a) 第十七次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 94/14)

64. 主席表示，部分委員、新巴及運輸署代表於本年十月二十日前往新巴 702 號線位於石硤尾商場(南昌街)及大南街欽州街的巴士站進行實地視察，期間不少市民反映候車時間長、上車困難，以及車廂空調不足等問題。就此，委員會已去信運輸署及新巴，要求在繁忙時段增加 702 及 702A 號線的班次。

65. 易德新先生回應如下：

- (i) 702 號線屬往來海麗邨及又一城的循環線。新巴於實地視察後檢視全球定位系統(GPS)的記錄，發現巴士均按時間表由海麗邨開出，並於放學時段加密班次。但由於循環線路程達 60 分鐘，途經路段的交通情況及上落客人數各異，故抵站時間會有所偏差。
- (ii) 為配合下午 3 時至 4 時放學時段的需要，現時新巴設有兩班由白田開出的特別車，分別為下午 3 時 40 分及 4 時 10 分。根據 GPS 記錄，第一班車到達大南街巴士站的時間約為下午 3 時 52 至 54 分，而第二班車的抵站時間約為下午 4 時 22 至 25 分。新巴建議利用上述兩班車於大南街巴士站進行定點服務，讓市民有固定時間乘搭有關路線。

66. 梁文廣先生不同意定點服務的建議，建議增加班次。他指出，於大南街巴士站進行定點服務將增加市民的候車時間，加上該處並非總站，不適合有巴士停留等候乘客。
67. 秦寶山先生表示，從當日實地視察所見，702 號線的脫班情況早於石硤尾商場的巴士站出現，而當巴士駛至大南街巴士站時已客滿，乘客根本無法上車，故定點服務的建議並不可行。再者，該路段屬繁忙路段之一，巴士停留將造成交通擠塞，故建議增加班次以疏導人流。
68. 楊彧先生對新巴的回應表示失望，並有以下意見：(i) 新巴提出的定點服務只適用於 702A，而 702A 從白田開出，班次相對穩定，故定點建議的成效不大；(ii) 702 號線位於大南街的巴士站於下午 4 時有不少貨車上落貨，亦有院舍車輛及其他巴士路線上落客，有關定點建議將阻塞道路；(iii) 根據以往觀察，702 及 702A 號線的到站時間相若，故建議未能有效改善市民候車時間過長的問題；(iv) 建議直接加密班次及車輛數目，解決現有問題。
69. 陳威雄先生表示，很多海麗邨居民對有關建議表示失望，認為加密班次為最簡單的解決方法，以改善有關情況。
70. 梁有方先生表示，實地視察當日新巴亦有派代表出席，理應了解實際情況，但回應文件中提及的營運記錄與實際情況卻有落差，希望新巴坦誠表達箇中困難。
71. 黃志勇先生不同意新巴的定點服務建議，並有以下意見：(i) 定點服務只集中於兩班 702A 號線，難以解決 702 號線班次不足及準繩度低的問題；(ii) 702 號線班次不足，加上準繩度低，令現時乘客難以於下午繁忙時段成功登車，而增加班次及車輛架次屬最有效的解決方法；(iii) 即使 702A 號線的定點服務能舒緩放學時段的情況，亦難以顧及下班時段的繁忙情況；(iv) 班次準繩度低的問題早於石硤尾街市的車站

出現，於大南街巴士站進行定點服務難以對應問題的核心。

72. 陳鏡秋先生表示，實地視察當天一眾委員候車約半小時，反映有班次問題的存在，希望新巴積極解決。

73. 劉建熙先生回應表示，署方於接獲回應文件後，要求新巴除提供 702A 號線定點服務外，亦考慮增加 702 號線班次，或把其由循環線改為於又一城設總站。此外，署方亦再次於繁忙時段前往大南街實地視察，發現班次與原定時間有偏差，但可幸是下午五時後，於巴士站候車的市民均可成功登車。

74. 易德新先生回應如下：

- (i) 由於 702A 號線的載客量相對較低，故利用其現有空間，提供定點服務。
- (ii) 鑑於資源有限，須按實際需要考慮是否增加班次，現時平均每班車的載客量約為 80 人，只是偶有班次因抵站時間有所偏差令市民無法登車，但難以因個別班次的失誤而增加班次。
- (iii) 新巴同意需要穩定班次，故建議透過 702A 號線於大南街車站提供定點服務。

75. 主席表示，委員會不同意增設定點服務的建議，要求新巴增加 702 號線班次，並研究其他可行的解決方案，於下次會議再作匯報。

(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 11 月 12 日)
(交通事務委員會文件 95/14)

76. 劉佩玉女士查詢何以貫通鴨寮街南昌街休憩處工程的

竣工日期訂於二零一五年年底，要求署方加快工程進度。

77. 陳鏡秋先生查詢東京街與青山道交界過路燈的工程進展。

78. 郭振華先生查詢貫通鴨寮街南昌街休憩處工程的困難，以及加快工程進度的可行方法。

79. 吳美女士表示，窩仔街與偉智街交界行人過路設施開通後，9M 號線小巴站位置有所變更，但目前候車情況相對混亂，查詢可否為上述小巴站增設上蓋。

80. 衛煥南先生表示，窩仔街與偉智街交界增設燈號控制的行人過路設施後，無疑為市民帶來便利，但由於該燈號須按掣轉燈，令部分長者無所適從。他建議署方加大按鈕圖案或指示，提醒長者按掣過路。

81. 潘嘉敏先生回應如下：

- (i) 關於貫通鴨寮街南昌街休憩處工程，康樂及文化事務署(康文署)已於本年十月將公園內過路範圍的三棵樹移種，與此同時路政署亦已就鴨寮街兩旁工程申請掘路許可證，預計於十二月上旬將取得有關許可證。休憩處內的工程計劃於本年十二月下旬施工。
- (ii) 署方計劃先移除康文署於休憩處過路範圍內的設施，繼而於鴨寮街兩旁增建過路設施，最後處理休憩處內的過路設施。署方希望於二零一五年第二至第三季完工。
- (iii) 由於水務署於本年十月才完成在青山道進行水管敷設工程，故影響此項工程的進度。署方正積極與警方商討青山道東京街的臨時交通改道措施，

希望盡快取得警方同意，以及成功申請掘路許可證，於二零一五年第一季施工。

- (iv) 至於窩仔街與偉智街交界燈號控制方面，署方會向運輸署代表轉達有關建議，再作跟進，並回覆各委員。

82. 吳美女士表示，9M 號線搬移小巴士後的候車情況混亂，希望由地區工務工作小組跟進增設上蓋事宜，方便候車市民。

83. 陳鏡秋先生要求盡快開展東京街與青山道交界過路燈的工程。

84. 梁文廣先生表示，建議把 9M 號線小巴士增設上蓋事宜交予十二月十五日的地區工務工作小組會議商討，並要求相關部門準備所需資料。

85. 吳美女士表示，上述小巴士加建上蓋事宜已討論多年，相信民政事務處能提供相關資料予小組主席。

86. 梁有方先生查詢，早前曾與運輸署代表前往宇宙大廈東京街與青山道過路處進行實地視察，有關工程是否已獲批掘路許可證，以及其施工日期。他亦查詢署方有否評估於二零一五年第一季施工對交通情況造成的影響，並要求署方交代最新資料及進展。

87. 劉佩玉女士認為貫通鴨寮街南昌街休憩處工程進展緩慢，要求優先處理有關工程。

88. 郭振華先生表示，貫通鴨寮街南昌街休憩處工程曾因樹木遷移造成一定延誤，希望署方能制訂清晰的日程表，加快工程進度。他相信貫通鴨寮街後將吸引更多人前來購物經商，亦可方便附近居民。

89. 李詠民先生質疑何以貫通鴨寮街南昌街休憩處工程再三延誤，希望相關部門盡快跟進有關情況。

90. 潘嘉敏先生回應如下：

- (i) 貫通鴨寮街南昌街休憩處工程方面，運輸署於今年五月發出施工通知書予路政署，路政署當時已即時申請掘路許可證。雖然因樹木遷移問題影響了此項工程的進度，署方將盡力務求於二零一五年第二或第三季完成有關工程。
- (ii) 關於東京街與青山道交界過路燈的工程，因早前水務署於青山道進行水務工程，故需待水務署於本年十月完成其工程後才可開展位於青山道的過路燈工程。
- (iii) 上述過路燈工程的掘路許可證仍有待批核。由於水務署於二零一五年年中仍須於東京街北行方向進行水務工程，署方未確定何時能開展東京街的工程，加上臨時交通改道措施合共有 12 個階段，故尚待警方批核改道建議，預計於二零一五年第一季方能施工。

91. 委員知悉有關工程進度。

議程第四項：其他事項

92. 韋海英女士查詢設於民樂樓外的 41M 號線小巴士屬臨時或固定的車站。

93. 劉建熙先生回應表示，有關小巴士為固定車站。

94. 韋海英女士表示，部分居民反映有關小巴士的位置並不方便，查詢有否改善的空間。

95. 主席建議署方於會後與相關議員再作商討。

議程第六項：下次會議日期

96. 下次會議定於二零一五年二月五日(星期四)早上九時三十分舉行。

97. 會議於下午十二時二十分結束。