第五屆深水埗區議會交通事務委員會
第二次會議記錄

日期：二零一六年三月十日(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
陳國偉先生
陳偉明先生，MH　(上午十一時三十分出席)
陳穎欣女士
張永森先生，MH，JP　(上午十時二十分出席)
鄒穎恒女士　(上午九時三十五分出席，下午三時二十分離席)
覃德誠先生　(下午十二時三十分出席)
何啟明先生
江貴生先生　(上午九時三十七分出席，下午一時四十五分離席)
林家輝先生，JP　(上午十一時十分出席)
劉佩玉女士
李梓敬先生
李詠民先生
梁文廣先生
吳　美女士
伍月蘭女士
譚國僑先生，MH，JP
衞煥南先生
甄啟榮先生　(下午十二時四十五分出席)
楊　彧先生　(下午一時四十五分離席)
袁海文先生　(下午一時四十五分離席)

增選委員
陳銘基先生　(下午一時三十五分離席)
劉建誠先生
李俊晞先生　(下午一時四十五分離席)

負責人/部門

袁嘉蔚女士　　(下午一時四十五分離席)

列席者

陳佩琪女士	深水埗民政事務助理專員 1
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
李仲欽先生	運輸署工程師/策劃 1
鍾秀梅女士	路政署區域工程師/深水埗
曾耀華先生	路政署區域工程師/荔枝角
黃志華先生	香港警務處主管(道路管理組)(執法及管制組)(西九龍交通部)
歐陽中正先生	香港警務處深水埗警區交通組主管
林意心女士	運輸署高級運輸主任/鐵路 5
郭裕鋒先生	運輸署運輸主任/鐵路 5
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)
黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
蘇文華先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
黃裕廷先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
黃漢中先生	新巴城巴有限公司策劃及車務編排經理
黎雪茵女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
張　天先生	運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
吳良瑞先生	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路/特別職務
冼佳慧女士	運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務
湯濟明先生	香港鐵路有限公司車務經理－觀塘綫及荃灣綫
楊莉華女士	香港鐵路有限公司公共關係經理－對外事務
袁志偉先生	新巴城巴有限公司助理營運經理

秘書

陳永豪先生　　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

黃達東先生，MH，JP

缺席者

委員

梁有方先生

負責人/部門

增選委員

謝曉虹女士

負責人/部門

開會詞

主席歡迎各委員及公職人員出席第五屆深水埗區議會交通事務委員會第二次會議，並歡迎深水埗區議會秘書處行政主任(區議會)3 陳永豪先生代替已經榮調的朱麗儀女士出席往後的會議，及袁嘉蔚女士、李俊晞先生、劉建誠先生及陳銘基先生四位新任增選委員。

2. 委員會知悉黃達東先生的告假申請。

3. 主席表示，何啟明先生在會議前一天向秘書處補交一份討論文件－「要求於公共交通車站增設上蓋及更換舊式上蓋設施並且加設座椅」，原因是何先生在本年二月二十四日將該文件傳送至已停用的前任秘書電子郵箱。委員若不反對，該文件將安排在原議程第二(m)項之後討論，但鑑於準備時間較短，九巴代表未必能詳細回應。

4. 黃勁文先生表示，由於在會議前一天傍晚才收到有關討論文件，所以只能作有限回覆。

5. 主席表示，可以先行在本會議討論有關文件，如委員認為有需要，可在下次會議跟進。

議程第一項：通過二零一六年一月十九日第一次會議記錄

6. 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) 配合觀塘線延線通車的公共交通服務重組計劃(交通事務委員會文件 6/16)

7. 林意心女士介紹文件 6/16。

8. 衞煥南先生有以下意見：(i)有關計劃貫徹政府以鐵路為先、其他交通工具為後的策略，他明白觀塘線延線通車後必

負責人/部門

定會影響現有巴士路線，但不應倉卒取消 212 號線，因為該路線途經旺區及兩間醫院，而 12A 號線又不能取代 212 號線，取消 212 號線會對市民造成不便；(ii)討論文件中提及八條路線可能隨著觀塘線延線通車而逐步被取代，他希望運輸署及九巴顧及深水埗區市民的乘車習慣，再作決定。

9. 梁文廣先生表示，212 號線的價值在於其現時途經的地點，根據討論文件，市民現時可選乘其他替代的交通工具到達目的地。事實上，12A 號線由深水埗出發至旺角需時甚長，市民傾向選擇 212 號線。他促請運輸署切實考慮市民的需要，以及待觀塘線延線通車後取得乘客量變化數據，才決定是否取消該路線。

10. 楊彧先生認為觀塘線延線尚未通車，故反對貿然取消 212 號線，建議將 212 號線放入觀察名單。雖然 12A 號線可取代 212 號線的部分功能，但取消 212 號線的同時應加密 12A 號線的班次，才能照顧市民的需要。

11. 陳穎欣女士有以下意見及查詢：(i)對取消 212 號線的做法有保留，並要求運輸署就八條擬削減班次的路線提供具體數據；(ii)不少居民要求 6F 號線增加班次及改善服務，但討論文件並未回應這些訴求，反而提出削減 6F、45 及 6C 號線的班次。部分市民及長者習慣乘坐巴士，她認為削減這些路線並不可行；(iii)45 號線途經兩間醫院，是需求較高的路線，在沒有具體數據的支持下，她認為不應削減其班次。

12. 譚國僑先生有以下意見：(i)有兩成 212 號線乘客是從深水埗前往紅磡，在觀塘線延線未通車前，有需要照顧他們所需，至於其餘八成乘客，則無論觀塘線延線通車與否均有需要乘坐該路線，因此他認為文件提出取消 212 號線的理據並不充分；(ii)隨著鐵路網的發展，港鐵路線與巴士路線重疊的情況無可避免，因此他認為不應因為路線重疊而取消 212 號線；(iii)討論文件指出 212 號線在繁忙時間達到五成八的高載客率，而巴士公司有專利的優勢，所以應履行社會責任為未被鐵路網絡覆蓋地區提供交通服務。

負責人/部門

13. 劉佩玉女士對討論文件表示不滿，並有以下意見：(i)現時觀塘線延線尚未通車，運輸署已決定削減巴士路線；(ii)雖然鐵路是主要的交通工具，但仍有很多乘客選擇乘搭巴士。過往巴士公司的服務一直為人詬病，若再削減巴士路線，對居民影響很大；(iii)現時依然有很多乘客使用 212、6C 及 6F 號線，署方應待觀塘線延線通車後觀察乘客量的變化，然後才決定是否取消有關巴士路線；(iv)鐵路網絡覆蓋範圍有限，削減巴士路線的班次對部分乘客有莫大影響。她希望運輸署及巴士公司在觀塘線延線通車後先收集詳盡數據，然後才提出有關建議，而非每當有新的交通工具通車便取消巴士路線。

14. 陳國偉先生表示，如取消 212 號線，乘客或沒有替代的路線可供選擇。現時署方的建議是基於觀塘線延線通車後的預計情況，但與屆時的實際情況或有出入，所以他對於在現階段決定取消 212 號線的做法有保留。

15. 劉建誠先生有以下意見：(i)他是 212 號線的長期乘客，該路線乘客頗多。署方一方面指出 12A 號線可替代 212 號線，212 號線途經十五個車站，而 12A 號線途經二十五個車站，所需車程較長。另一方面提出減少 12A 號線的班次，他對取消 212 號線的理據存疑；(iii)有些地點需由港鐵站步行一段長路程才能抵達，但乘坐 212 號線卻可直達；(iv)希望運輸署再考慮是否取消 212 號線及有關替代路線。

16. 吳美女士提出以下意見：(i)委員均對調減專營巴士班次的建議提出意見，質疑運輸署及巴士公司的做法不負責任；(ii)新的鐵路延線不能覆蓋所有巴士站，特別是 2E 號線途經的車站乘客量多，當中包括長者乘客；(iii)希望運輸署及巴士公司審慎處理有關議題，而並非理所當然的認為現向委員提出建議便能在下一季的會議通過削減路線的安排。

17. 李詠民先生有以下意見：(i)討論文件指出觀塘線延線通車後該路線的乘客量會減少，因此建議取消 212 號線，依此邏輯，署方是否會考慮取消所有巴士路線。鐵路並不能取代

負責人/部門

巴士路線途經的中途站，署方的做法顯然是不合理的；(ii)運輸署理應知道委員不會贊成有關建議，他對署方提交這份討論文件表示強烈不滿；(iii)12A 及 30X 號線本已班次有限，削減其班次並不合理。

18. 何啟明先生表示，委員一致反對削減巴士路線。他不明白為何當有新鐵路通車，便要削減或取消巴士路線，這種思維不利城市發展。巴士路線與鐵路網絡重疊不一定浪費資源，兩者並行可起分流的作用，他希望運輸署留意。

19. 林意心女士綜合回應如下：(i)就 212 號線而言，討論文件的附件 4 已歸納了現時乘客的路程，當中約六成乘客來往黃埔至油麻地、太子及旺角一帶，餘下四成約各有一半來往深水埗至太子及深水埗至黃埔。當鐵路伸延至黃埔，212 號線的路線將絕大部分與鐵路網絡重疊，所以討論文件提議取消 212 號線；(ii)至於附件 5 列出的八條路線，由於與鐵路網絡重疊較少而建議維持路線及因應乘客量變化而調整班次。她澄清署方會在觀塘線延線通車後觀察乘客量的變化，若達到指引的水平，才會實施各個方案；(iii)她表示理解委員關注署方因應預計乘客量變化而提出的方案，但認為已掌握觀塘線延線的覆蓋範圍及其範圍內現有路面公共交通服務。同時，通車後市民乘搭交通工具的模式變化亦可預期，因此，署方就觀塘線延線通車提出重組方案；(iv)署方會在新延線通車後六個月內，調查有關巴士路線乘客量的變化，因應調查結果才分階段實施方案；(v)署方備悉委員的意見，會再跟進有關事項。

20. 余志明先生回應表示，212 號線在觀塘線延線通車後，將有六至八成乘客與鐵路網絡重疊。就部分地點的交通接駁安排，他指出 702 號線可以替代 212 號線某些短程服務，有些服務難有直接路線替代，但該些服務的乘客量並不高。九巴會再檢討並改善有關建議。

21. 梁文廣先生表示運輸署在討論文件中未有交代部分路程若選擇乘搭港鐵所涉及的步行時間。702 號線的問題尚未

負責人/部門

解決，署方卻提出可以將該路線用作接駁之用，有關安排並不恰當。既然署方希望諮詢委員的意見，應該明確回應是否將 212 號線列入觀察清單。

22. 陳穎欣女士有以下意見：(i)運輸署的回應未能釋除她的疑慮。6F 號線在繁忙時間班次為每十五分鐘以上一班，在非繁忙時間則為每二十至二十五分鐘一班，討論文件指出，在繁忙時間如巴士路線班次密度只能維持在十五分鐘以上一班，服務安排應按個別情況考慮，例如以單層巴士班次作替代，但署方對 6F 號線卻沒有相關考慮，只是提出要削減其班次，是雙重標準；(ii)她要求運輸署撤回將 6C、6F、45 及 30X 號線列入考慮削減班次的清單，並充分考慮其他方案，例如以單層巴士作替代。

23. 李詠民先生表示，港鐵現時在繁忙時間的載客量飽和，如再削減巴士路線的班次，或有更多乘客改乘港鐵，令港鐵更為擠擁。運輸署並未調查受影響乘客的需要，若強行縮減巴士路線的班次，他會考慮發動市民提出反對。

24. 林意心女士表示，理解委員對港鐵繁忙時段運作情況的關注，署方在觀塘線延線通車後會有觀察期，視乎乘客使用不同交通工具的變化，若各路線實際的乘客量達到指引的水平，才會在六個月內實施公共交通服務重組計劃。

25. 主席總結，委員會歡迎新增的觀塘線延線，但由於現階段難以準確估計觀塘線延線通車後受影響巴士路線的乘客量變化，故不贊成倉卒決定取消相關巴士路線，建議待觀塘線延線通車一段時間及署方提供乘客量數據後，再討論有關事項。

(b) 2016 - 2017 年度深水埗區巴士路線計劃(交通事務委員會文件 7/16)

26. 黎雪茵女士介紹文件 7/16。

負責人/部門

27. 李梓敬先生有以下意見：(i)強烈反對減少 203C 號線的班次。該路線是又一村唯一連接其他地區的巴士路線，很多長者依賴其服務，故減少 203C 號線的班次會對他們造成不便；(ii)三年前 203C 號線及 2C 號線合併，當時的理據是合併後班次會加密，候車時間會從而減短，因此現在提出削減 203C 號線的班次是有違初衷，令人難以信任運輸署的路線重組計劃；(iii)他希望增加 203S 號線的班次；(iv)他曾就更改 203C 號線路線的建議諮詢居民的意見，居民均希望 203C 號線重新途經彌敦道。此意見在數年前重組路線時已向運輸署提出，但當時署方未有接納，現在反而建議採用未重組前的行車路線，他促請署方作周詳考慮。

28. 江貴生先生有以下意見：(i)自二零一三年八月起 40 號線改道後，深水埗到觀塘的直通路線已不復存在，但深水埗及長沙灣的居民均希望恢復直通觀塘的路線；(ii)去年運輸署及九巴曾提出在二零一六年第一季開設由長沙灣蘇屋通往觀塘的 6P 號線，但現在該建議卻可能延至本年第四季才能實行，居民對此有強烈意見；(iii)質疑運輸署及九巴是否因為某些交通工具營運者的反對，而延期實行有關建議。他希望運輸署及九巴正視居民對該路線的需求。

29. 楊彧先生查詢會否依照去年的做法，在公共交通服務工作小組跟進是項議題。

30. 主席回應表示將視乎情況決定跟進手法，去年由於巴士路線計劃當中有重大事項要處理，故交由公共交通服務工作小組跟進。

31. 楊彧先生有以下意見：(i)運輸署削減班次的建議是基於巴士路線的乘客量不足，但這只會令巴士路線的乘客量進一步減少，而最終該路線會被取消，203C 及 914 號線均面對這樣的問題。署方應考慮其他可行方案；(ii)914 號線亦面對路面擠塞的問題，由於該路線未能向乘客提供到站資訊，令部分乘客因候車時間長而轉乘港鐵，因此他反對削減 914 號線的班次。

負責人/部門

32. 袁海文先生有以下意見：(i)歡迎將 286C 號線改為全日行走的路線，以善用青沙公路轉車站，同時方便深水埗居民前往馬鞍山；(ii)若 272E 號線也改為全日行走，可方便深水埗居民前往大埔；(iii)286C 號線由馬鞍山回深水埗時途經白田，亦可方便居民，但其分段收費現為六元四角，遠高於 702 號線的三元七角收費，他希望其分段收費可與 702 號線看齊；(iv)就過海路線而言，縮短 904 號線及削減 914 號線班次的建議會令市民的選擇減少，帶來負面影響。他建議運輸署若憂慮部分路線乘客量不足，可加設直達西隧路線及完善轉乘安排；(v) 據他所知，市民對 6C 號線的需求很高，削減 6C 號線班次會對居民造成不便，故此運輸署應審慎考慮有關建議。

33. 陳穎欣女士有以下意見：(i) 6F 號線的脫班情況嚴重，繁忙時間的班次亦在十五分鐘以上一班，取消 6C 號線早上特別班次的建議將對居民造成不便；(ii)討論文件建議增加 A21P、E21A 及 E21C 號線的班次，但也提出削減 E21 號線繁忙時段的班次，她希望運輸署清楚交代詳細安排。

34. 李俊晞先生有以下意見：(i)反對削減 904 號線的班次。荔枝角及美孚一帶很多居民依賴此路線前往西環，他認為可重組 904 及 905 號線，令 905 號線不用途經西營盤而直達上環，也不用削減 904 號線的班次；(ii)西營盤有很多市民乘車至九龍，路線重組後 904 號線應該加密班次；(iii)反對削減 38A 及 86 號線的班次。38A 號線有很多長者乘客，削減班次會令乘客量減少，長遠而言擔心會取消路線；(iv)乘客雖然對 286X 號線的需求高，但在美孚路段乘客於繁忙時間難以上車，而該路線班次亦不穩定，回美孚的路程亦較長，因此 286X 號線不能取代 86 號線；(v)贊成加設 A21P 號線，但建議班次僅一小時一班並不足夠。美孚至長沙灣沿線有不少居民有需要到機場，現時只能乘搭 E21 號線，但該路線途經站數較多，並不方便。討論文件指出 A21P 號線比 E21 號線車程短二十分鐘，但如候車時間長至六十分鐘，乘客未必願意等待，所以現時的建議或會浪費資源。

負責人/部門

35. 吳美女士有以下意見及查詢：(i)削減 2D 號線班次會延長候車時間，令路線更難吸引乘客。據她統計，2D 號線應有四輛巴士，而並不是三輛巴士，她認為三輛巴士並不足以應付班次的需求；(ii)2B 號線乘客量高，希望運輸署小心考慮削減其班次的建議；(iii)有市民支持 286C 號線途經青沙公路，查詢 286C 號線的建議總站於白田的位置。白田現時因重建而沒有巴士總站，巴士站集中在白雲街易生危險，她希望運輸署詳細考慮有關安排；(iv)286C 號線不經歌和老街的安排並不理想，因為有不少市民會在歌和老街上車；(v)86 號線的乘客量高，現時班次已供不應求，削減班次會令深水埗東的居民難以上車；(vi) E21 號線前往機場的車程甚長，署方應考慮為 E21 號線設輔助路線。

36. 譚國僑先生有以下意見：(i)加設 6P 號線是為補償在二零一三年改道的深水埗往來荃灣及觀塘的九巴 40 號線，故討論文件提及蘇屋邨的入伙時間與 6P 號線的通車時間並無必然關係，而 6P 號線也應提供全日服務而非只在上下班時段服務；(ii)在三年前討論 203C 號線時，運輸署承諾會增加其班次，但現在卻違反諾言。現時修改 203C 號線不經佐敦道及廣東道，有關建議剝奪了深水埗居民的選擇，如要修改路線，他認為可考慮不途經尖沙咀東；(iii)38A 號線途經荃灣，署方可考慮延長其路線或延長 30 號線至大坑東或又一城巴士總站，令乘客量增加，補足在 40 號線改道後深水埗居民前往荃灣的需要；(iv)他理解 286C 號線旨在提供來往長沙灣廣場及新界東的快線，並認為只需將 48A 號線延長至長沙灣廣場即可解決問題。現時 286C 的日常乘客量甚高，不宜未作諮詢就改變其路線。

37. 劉佩玉女士認為運輸署應審慎考慮取消 6C 號線晨早特別班的建議，雖然該班次約四成載客率不算高，但取消該班次會對市民上班造成不便，討論文件亦未有交代載客量低的原因。

38. 伍月蘭女士有以下意見：(i)認為巴士公司推出一些試行

負責人/部門

路線時，只試行一段短時間便取消路線，其實乘客量正逐漸增加。她希望日後再試行路線時，應作足夠的宣傳；(ii)巴士公司常以削減班次為由逐步取消巴士路線，一些班次時距為二十分鐘或以上的路線如遇脫班，乘客便需等候一小時，而乘客為免遇上脫班造成時間損失，便會放棄再乘搭該路線；(iii)近年巴士的脫班情況嚴重，據她了解現時巴士公司的替更司機不足，有時會造成全日脫班的情況。她希望巴士公司在安排替更司機方面不要太吝嗇資源；(iv)機場巴士乘客經常面對行李在車廂不能固定的問題，希望巴士公司設法改善情況。

39. 張永森先生有以下意見：(i)不贊成削減 6C 號線的班次，因為該路線在繁忙時段需求量高；(ii)運輸署建議 904 號線路線的總站由荔枝角遷至欽州街，其乘客量將難以維持，因此，他認為署方的建議會令該號線無法維持運作。

40. 黎雪茵女士綜合回應如下：

(i) 運輸署建議取消 6C 號線早上由美孚往九龍城碼頭的特別班次，而該特別班次只有一班。該特別班次並非如 6C 號線般途經蕪湖街一帶，即使特別班次行車時間較短，載客率仍然較 6C 號線的普通班次低。與此同時，在取消 6C 號線特別班次後，九巴會將該線騰出的巴士分配予 6C 號線普通班次。

(ii) 在港鐵西港島線通車後，乘客乘坐地鐵來往深水埗及港島西比乘坐巴士快捷，904 號線的乘客量亦因而降低。由於 904 號線與 905 號線於九龍區內的行車路線相似，巴士公司建議將 904 號線的總站遷移至欽州街，由美孚、荔枝角、長沙灣或深水埗出發的乘客可先乘搭 905 號線，然後於西隧轉乘 904 號線前往港島西。

(iii) 203C 號線的載客率偏低，在最繁忙的一小時載客

負責人/部門

率不足五成，故在有效運用巴士資源的前提下，運輸署及巴士公司提出班次調整建議。同時，為配合高鐵工程，佐敦道及廣東道附近不時有臨時改道安排，影響 203C 號線的行車時間，故運輸署及九巴建議 203C 號線改經彌敦道，希望藉改道改善其行車時間及加強班次穩定性。

(iv) 當年 40 號線改道的建議是由於該線與 6D 號線路線重疊，為減低對乘客的影響，巴士公司已將 6D 號線延長至美孚及加密班次，並增設轉乘優惠，讓深水埗區的乘客可利用 2A 或 6D 號線轉乘 33A 或 40 號線前往荃灣，而前往觀塘或油塘一帶的乘客，則可乘坐 6D 號線到太子道東近富豪東方酒店，然後轉乘 13D、14、15 或 16 號線前往目的地。

(v) 去年加設 6P 號線的建議是為配合蘇屋邨重建項目入伙，由於項目延遲入伙，因此該路線未能如期在二零一六年第一季實施。

(vi) 對於有委員提及 914 號線的乘客候車時間長，又不知道下一班次何時到達，署方會繼續鼓勵巴士公司研究提供相關資訊的可行性。

(vii) E21 號線削減班次的建議是為配合 E21A 及 E21C 號線的加強服務建議。

(viii) 現時建議的 48A 號線方案的班次只有一班，而 286C 號線則提供全日服務，故此延長 48A 號線以取代 286C 號線的建議並不合適。

(ix) 關於 286C 號線不經歌和老街的替代方案，巴士公司已提出轉乘優惠，方便乘客乘坐 2F 號線轉乘 86A，以照顧受影響乘客的需要。

41. 余志明先生綜合回應如下：

負責人/部門

(i) 路線的班次改動會視乎乘客量的變化，在 2C 及 203 號線重組成為 203C 號線時已考慮合併後的巴士數目及載客量。203C 號線削減班次的建議是由於乘客量不太理想，而該建議亦符合運輸署訂立的標準。

(ii) 914 號線削減班次也是由於乘客量不太理想，九巴在去年曾提出改善方案，但最終因未得有關方面同意而沒有實行。在本年度的建議中，905P 號線在早上繁忙時段有兩班班次行經大角咀道，而 914 號線在繁忙時段的載客率只有 59%。九巴希望善用青沙公路轉車站，讓更多路線例如 272E 號線能在該處停站讓乘客轉乘。

(iii) 6C 號線的早上特別班次建議回復原線，乘客可徒步抵達兩個受影響車站，影響輕微。

(iv) 除 38A 號線外，美孚居民可選乘 33A、40 或 30 號線前往仁濟醫院。

(v) 86 號線削減班次是由於該路線在繁忙時段只有約七成載客率。就其脫班問題，九巴會因應實際情況調整服務。

(vi) 在宣傳試行路線方面，九巴一直有與區議員合作，會再探討如何令乘客更易得到資訊。

42. 黃漢中先生綜合回應如下：

(i) 就 914 號線的班次調整，新巴會同時新增 905P 號線作上午繁忙時段的特別服務，905P 號線會途經深旺道、大角咀及富榮一帶。總體而言，調整前後的總班次相若。

(ii) E21 號線的班次調整是配合城巴加强由深水埗前

負責人/部門

往機場及北大嶼山的整體服務，建議在上午繁忙時段加開一班途經深水埗的 E21A 號線，加上此班次後，E21 號線系列的總班次並沒有改變。加上建議加設的 E21C、A21P 號線，整體由深水埗至東涌的巴士服務將會加強。

(iii) 就 A21P 號線班次較疏的意見，城巴會密切留意其乘客量，有需要時將調整服務水平以配合乘客需求。該路線途經長沙灣道，讓乘客能更快抵達機場。

(iv) 乘客若平放行李，便可解決行李在車廂不能固定的問題。

43. 黃裕廷先生綜合回應如下：

(i) 2D 號線在去年實施新服務時間表後，已在站頭列出每班車的開車時間。

(ii) 2D 號線如只有三輛巴士供使用，並不能達到與運輸署的協定班次，因此九巴加入第四輛巴士以確保達到班次要求。不過，由於 2D 號線路線乘客量較低，有關安排不可能長期持續，因此希望對其班次再作調整。

(iii) 就位於白田臨時總站的巴士站可能過於密集的意見，九巴一直透過車務安排確保巴士能暢順開出。由於 286C 號線每小時只有三班車，而白田臨時總站的面積較大，所以加設 286C 號線對白田臨時總站的影響有限。九巴已安排人手在較繁忙的總站協助巴士移動，以免阻塞附近道路。

44. 主席查詢 286C 號線的總站位置。

45. 黃裕廷先生回應表示，有數個可行方案，包括與 2E 號

負責人/部門

線共用同一車站或設於 104 號線的車站後方，九巴會參考委員的意見再落實安排。

46. 江貴生先生表示，根據運輸署及巴士公司的回應，6D 號線可回應對深水埗直達觀塘路線的需求。他指出 6D 號線只到達牛頭角並強調深水埗區對前往觀塘市中心路線的需求很高，希望署方考慮將 6D 號線延長至觀塘市中心甚至油塘。另外，他認為 6P 號線是為補償而非為蘇屋邨入伙而設。

47. 伍月蘭女士認同深水埗區需要路線前往觀塘，並指出巴士脫班問題嚴重，希望巴士公司回應及正視問題。

48. 譚國僑先生有以下意見：(i)蘇屋邨住戶在過年後已陸續入伙，因此他希望 6P 號線盡快投入服務；(ii)6P 號線與 6D 號線的路線重疊，應予調整；(iii)重申 203C 號線有需要途經廣東道，應設法解決高鐵工程帶來的擠塞問題；(iv)請當局著實研究他對 38A 及 30 號線的意見；(v)市民對 72 號線的服務有需求，不希望 272E 號線是為取消 72 號線作部署。

49. 楊彧先生有以下意見：(i)運輸署及巴士公司並未就削減 914 號線的班次提供充分理據；(ii)查詢新開設的 905P 號線會否途經佐敦，認為該線既然定位為快線，應繞過部分擠塞路段；(iii)應降低 286C 號線的分段收費以保持競爭力。

50. 李俊晞先生有以下意見及查詢：(i)運輸署就 904 及 905 號線的安排並不理想，新建議下乘客能節省的時間有限，而且 904 號線班次較疏，即使有轉乘優惠亦無助增加其吸引力。他希望巴士公司增加該路線的競爭力以吸引更多乘客；(ii)詢問載客率的計算方法。86 號線的最高載客率達 75%，他質疑削減其班次是否理據充分；(iii)希望 72 號線能延長至美孚。

51. 劉建誠先生認為市民對 904 號線的需求高，如乘客要透過轉乘前往港島，會比現在需時更久，即使有轉乘優惠，費用仍然較高。

負責人/部門

52. 張永森先生有以下意見：(i)不能接受改動 6C 號線班次的理由，其特別班次乘客量不足，是因為路線不途經蕪湖街，署方可考慮將其改經蕪湖街；(ii)運輸署一方面指 904 號線乘客量不足，另一方面卻將其總站由荔枝角移往欽州街，結果只會令乘客量進一步減少。港鐵西港島線的通車雖會令 904 號線的需求降低，但應經過長時間的觀察，才確定乘客量的變化；(iii)904 及 905 號線的轉乘安排並不方便，會流失乘客。

53. 吳美女士有以下意見：(i)現時白田兩個可供選擇為巴士總站的位置已十分擠迫，再加設巴士總站易生危險，九巴應審慎考慮是否將 286C 號線的總站設置在白田，並諮詢居民的意見再作安排；(ii)2D 號線現時在繁忙時段班次為二十分鐘一班，非繁忙時段則為三十分鐘一班，班次並不足夠；(iii)反對削減 86 號線的班次，而削減 72 號線的班次亦是漠視居民的需要。

54. 黎雪茵女士綜合回應如下：

(i) 運輸署會因應委員的意見，再次考慮 904 及 203C 號線的路線改動、905 號線的轉乘安排、72 號線的路線發展及 6C 號線特別班次的安排。

(ii) 載客率的計算方式是以某時段的總載客量除以該時段內巴士班次的總可載客量。

(iii) 905P 號線與 914 號線的行車路線不同，905P 號線不會途經佐敦，所以行車時間較短。

55. 蘇文華先生回應表示，九巴雖不斷改善員工的待遇，但招聘替更人手時仍遇困難。九巴在特定日子會安排更多人手為缺勤的車長替更，亦有靈活抽調人手的機制以保持班次穩定。

56. 余志明先生綜合回應如下：

負責人/部門

(i) 九巴會再考慮 286C 號線的分段收費安排。

(ii) 九巴暫未能將 72 號線延長至美孚，因為該總站現已飽和。

(iii) 904 及 905 號線的轉乘安排並不會令乘客多付車資，總車資與現時相同。

(iv) 6C 號線的特別班次現時行經乘客量較低的路線，因此九巴建議將其改行乘客量較高的 6C 號線原路線，結果將令行經蕪湖街的班次比現時更多。

(v) 81 號線的繁忙時間載客率為八成二，乘客應能上車。

57. 黃漢中先生就 904 及 905 號線的轉乘安排回應表示，905 號線班次最密達七分鐘一班，相信轉乘安排具吸引力；904 號線在港鐵西港島線通車後乘客量下跌了近半，其中八成仍使用路線的乘客由深水埗、太子、旺角一帶上車，因此轉乘的安排能便利大部分乘客。

58. 譚國僑先生表示，運輸署及巴士公司未回應他關於 6P、38A 及 30 號線的意見，詢問有關方面是否備悉他的意見。

59. 黎雪茵女士回應表示，已在去年討論並總結 6P 號線由蘇屋往觀塘的服務，故此當蘇屋邨重建項目入伙時會先按去年的計劃實施。關於其他路線的安排，運輸署備悉譚國僑先生的意見，會再與巴士公司作研究。

60. 譚國僑先生不同意按去年的討論實施 6P 號線的安排，因為現時情況已經改變，委員的組成也不同，他促請運輸署檢視 6P 號線的安排。

61. 主席總結表示，委員會促請運輸署及巴士公司進一步研究路線、班次及車資等安排，以適當調整有關計劃。

負責人/部門

62. 吳美女士表示，委員會去年將巴士路線計劃轉交交通服務工作小組詳細討論，詢問今年是否沿用做法。

63. 主席回應表示，既然委員已在是次會議表達相關意見，相信運輸署及巴士公司會作跟進。

(c) 有關九巴專營權諮詢(交通事務委員會文件 8/16)

64. 楊彧先生介紹文件 8/16。

65. 吳良瑞先生有以下回應：

(i) 九巴的專營權將於明年七月一日屆滿，九巴已向運輸署申請為期十年的新專營權，並承諾會作出投資以提升服務。

(ii) 九巴已在部分巴士裝置無線上網設備，但是否擴展至所有巴士需視乎九巴的財政狀況及其他因素。

(iii) 運輸署會在專營權條款中，要求九巴提供更多便利乘客的設施。在今年的《施政報告》中，政府提出在今個財政年度撥款支持巴士公司加快安裝實時到站資訊顯示屏。運輸署會在商討新專營權時要求九巴加裝相關設施，讓實時報站系統發揮更大的效用。

(iv) 政府會撥款資助巴士公司加快在巴士站加設上蓋及座椅。

(v) 運輸署會在商討新專營權時，要求九巴提供更多轉乘優惠。

(vi) 運輸署一直監察及要求巴士公司改善巴士脫班問題，並已在加強監察方面落實了一系列新措施，相信隨着報站設施及資訊科技的輔助，可進一步

負責人/部門

改善巴士脫班情況。

(vii) 九巴已將所有路線的轉乘時限恢復為 150 分鐘，亦已設立熱線協助較早前因九巴改動轉乘時限而未能享有優惠的市民。

66. 譚國僑先生認為應在專營權條款中，要求九巴設立收集乘客意見的機制。他希望九巴在路線安排及設施、設備等方面加強照顧長者的措施，以應付人口老化的需要。

67. 衞煥南先生表示，在一年多前已促請九巴就加設車站上蓋及座椅訂立詳細的實施時間表。深水埗區樓宇及人流密集，在考慮加設車站上蓋及座椅時，九巴應繼續諮詢區議會，以免設施影響市民。在轉乘優惠方面，他希望運輸署協助不同交通工具的營運者善用八達通，以方便市民享用轉乘優惠。他亦希望轉乘的優惠時限維持在 150 分鐘。他建議在懲罰機制以外加設獎賞機制，鼓勵九巴改善服務。

68. 李俊晞先生希望九巴進一步開放巴士到站時間的數據，例如即將到站巴士的車牌號碼，以便政府及市民監察其服務。

69. 楊彧先生不滿意運輸署的回應。九巴在資源及技術上已能達到他的建議，惟署方只表示會在專營權條款要求九巴盡量配合。運輸署應在專營權條款提出更高的要求，例如要求九巴就改善服務訂立確實的時間表。他亦要求九巴公開巴士的到站數據，讓運輸署能更有效監察九巴的運作。

70. 吳美女士表示，現時九巴提供的車站座椅有不同設計，有些設有椅背及較為寬闊舒適，但有些車站的座椅則較少，詢問現時的安排準則。

71. 吳良瑞先生表示，運輸署備悉委員的意見，與九巴討論專營權條款時會注意有關意見。他表示專營權的條款從大方向着眼，至於具體的改善措施，例如加設車站上蓋，會因應

負責人/部門

個別地區的情況與九巴及區議會討論，務求做到因地制宜。九巴一直有給予運輸署數據作監察之用，就開放數據予市民而言，運輸署正與九巴研究如何將有關資訊在「香港乘車易」的網站發布。

72. 主席總結表示，委員會期望運輸署在即將進行的九巴專營權諮詢期間，對九巴在軟硬件配套、轉乘網絡、數據開放及服務質素等方面提出更高的要求，促使九巴改善服務。

(d) 港鐵美孚站接連發生扶手電梯事故 要求港鐵改善 保障乘客安全(交通事務委員會文件 9/16)

73. 李俊晞先生介紹文件 9/16。

74. 伍月蘭女士補充表示，港鐵近期事故頻繁，是次事件相對嚴重，相信並非個別事件，希望港鐵交代現時扶手電梯的維修次數，並就事件作詳細報告，設法防止類似事件再次發生。

75. 湯濟明先生回應表示，兩宗事故均是由於女乘客的裙子卡在扶手電梯，港鐵職員在兩宗事故中的處理手法相近：在乘客的同意下，剪去其裙子的一小部分，事後請承辦商作詳細檢查及維修，然後再開放扶手電梯予乘客使用。港鐵每年投放 60 億元作設施更新及維修，其中包括扶手電梯的維修，所選用的維修承辦商均已向機電工程署註冊，而機電工程署會突擊檢查扶手電梯的維修記錄，港鐵亦每年為扶手電梯作大型檢查，每兩星期作例行檢查及維修。是次發生事故的電梯在事前的例行檢查中並無異樣。在教育乘客方面，港鐵會繼續在扶手電梯位置張貼提示標籤及製作宣傳口號，亦會加強向學校及長者宣傳。由於其中一宗事故的女乘客為印傭，其裙子通常較長，港鐵會加強向她們宣傳。

76. 李俊晞先生查詢涉事扶手電梯的使用年期及出產地，因為市民對中國內地出產的扶手電梯質素有憂慮。他要求港鐵考慮在提示標籤使用印尼文，以便印傭理解內容。

負責人/部門

77. 湯濟明先生回應表示，發生事故的扶手電梯自美孚站啟用以來一直使用，並定期接受例行檢查。採用多種語言作宣傳的建議，港鐵備悉並參考。

78. 李俊晞先生建議港鐵用圖片輔助有關宣傳。

79. 湯濟明先生回應表示，港鐵會參考委員的建議。

80. 張永森先生認為在宣傳工作上，港鐵可針對外傭及兒童，例如在區內外傭聚集點加強宣傳。

81. 譚國僑先生認為扶手電梯的速度與其安全相關，並指出深水埗區長者眾多。他續查現時扶手電梯的速度，希望港鐵在有關方面多加留意。

82. 湯濟明先生回應表示，現時港鐵站扶手電梯的速度是參考機電工程署的安全標準而訂立，與外地的安排相近，同時亦會考慮緊急事故(如火警)發生時的疏散安排。港鐵會密切留意扶手電梯的運作，事實上上述提及的兩宗事故與扶手電梯的速度並無直接關係。

83. 主席總結表示，委員會對事故表示憂慮，促請港鐵優化現行措施，保障乘客安全。

(e) 關注西九龍走廊司機遭飛入石塊擊斃致命車禍 要求檢討規管車輛運載貨物法例 (交通事務委員會文件 10/16)

84. 袁海文先生介紹文件 10/16。

85. 李仲欽先生回應表示，過去五年牽涉貨車載物不牢固的交通意外有七宗，牽涉有物體或動物擋路及與行車道上游離物碰撞的交通意外有四十四宗。現行道路交通管制規例已清楚列明載貨的規定，負載物不可超出車身前 1.5 米以上及車身後 1.4 米以上及兩側 2.5 米，負載物的高度不可超逾 4.6 米。運輸署亦已制定車輛載貨守則，清楚列明放置貨物的正

負責人/部門

確方法，有關守則已上載至該署網頁以供司機參考。運輸署不時與相關部門採取聯合行動，打擊貨物跌出車外的違法行為。運輸署亦透過不同渠道進行宣傳及教育工作，例如製作刊物及與業界會面，宣傳道路安全信息及讓司機知悉有關守則。

86. 黃志華先生回應表示，警方一直有打擊司機載貨不穩的違例行為。二零一四年相關罪行的檢控數字為 891 宗，二零一五年為 989 宗。警方尚在調查討論文件提到的意外，希望確定石塊的來源，暫時排除石塊由高處跌下的可能性，但未有拘捕或檢控行動。警方已透過傳媒，呼籲市民就意外提供資料。

87. 袁海文先生認為類似意外有上升趨勢，而現行法例有不足之處，德國及日本等國家的法例對相關行為有更清晰的說明，運輸署有必要檢討相關法例。他促請警方盡快完成調查，公布意外的成因。

88. 李仲欽先生回應表示，現行的道路交通管制條例已清楚規定司機必須適當固定貨物及負載物不可對公眾構成危險，違例者可被檢控及罰款。車輛載貨守則亦以圖片輔助，清楚向司機說明正確的載貨方法。運輸署會向業界加強宣傳守則內容。

89. 主席總結表示，委員會促請運輸署檢視現行車輛運載貨物的法例，並要求警方加強執法，以保障公眾安全。

(f) 關注大埔道交通意外問題 (交通事務委員會文件 11/16)

90. 吳美女士介紹文件 11/16。

91. 戴凱佑先生回應表示，運輸署已在大埔道鋪設防滑鋼沙，運輸署現正研究在大埔道加設分隔柱、防撞欄、路標及路面標記，以減少意外。

負責人/部門

92. 黃志華先生回應表示，大埔道近郝德傑道在二零一五年共有四十一宗交通意外，其中二十三宗有人受傷，在二零一六年一月至二月共有六宗交通意外，其中五宗有人受傷。

93. 吳美女士促請運輸署盡快進行相關工程。由於大埔道交通意外甚多，她希望警方也提出改善措施。

94. 衞煥南先生表示，相關路段經常有違法超速，希望警方加密設置路障，以收阻嚇作用。

95. 譚國僑先生希望得知意外的成因，並查詢部門提出的措施是否有效。

96. 主席補充表示，相關路段早年超速情況嚴重，近年已有所改善，但現時大埔道的燈柱損毀嚴重。他要求警方就相關路段提出更有效的宣傳方法。

97. 黃志華先生回應表示，警方一直有在大埔道採取反超速行動，而且行動次數高於其他道路。相關路段過往在天雨情況經常發生意外，他認為天雨是意外發生的主因，待運輸署加設相關設施後，應可減少意外發生。

98. 主席查詢已加設了防滑鋼沙的確實位置。

99. 戴凱佑先生回應表示將於會後提供相關位置圖。運輸署會繼續檢討該路段的設計，以改善交通情況。

100. 主席總結表示，委員會促請運輸署改善大埔道路面設施及檢視道路設計，並要求警方加強執法，以保障公眾安全。

[會後補註：秘書處已於本年四月二十五日轉交運輸署的防滑鋼沙位置圖予各委員。]

(g) 要求改善白雲街交通安全問題 (交通事務委員會文件12/16)

負責人/部門

101. 吳美女士介紹文件 12/16。

102. 戴凱佑先生回應表示，運輸署已視察白雲街的路面情況，並會研究建議的可行性。運輸署亦會考慮延長相關路段的禁區範圍，減少違法泊車以改善市民過馬路的視線。

103. 吳美女士表示，該路段有不少地盤車輛違法停泊，十分危險，運輸署應加快研究建議的可行性。

104. 甄啟榮先生認為研究加設紅綠燈需時較長，希望運輸署先原址重置安全島。

105. 戴凱佑先生回應表示，運輸署會積極考慮兩個建議方案，並會盡快研究及落實建議。

106. 主席總結表示，委員會要求運輸署審視兩個可行的改善方案，包括加設行人過路交通燈及重置安全島，以改善白雲街交通安全問題。

(h) 要求九巴及運輸署於昌華街重置 6, 6C 巴士站 (交通事務委員會文件 13/16)

107. 覃德誠先生介紹文件 13/16。

108. 黃秀娟女士回應表示，九巴同意於昌華街重置 6 號及 6C 號巴士站，並會向運輸署提交相關申請。

109. 覃德誠先生希望建議在今年九月前落實。

110. 黃秀娟女士回應表示，九巴應該可以在九月前落實相關建議，待確定實施日期後便會通知委員會。

111. 主席總結表示，委員會知悉九巴同意於昌華街重置 6 號及 6C 號巴士站。

(i) 動議文件：強烈要求九巴 40 號巴士回復行經原來深水

負責人/部門

坡區路線，照顧深水埗區居民往返觀塘及荃灣交通需要 (交通事務委員會文件 14/16)

112. 譚國僑先生介紹文件 14/16，並表示吳美女士為動議的和議人。

113. 劉建熙先生表示，6D 號線的乘客可在富豪東方酒店巴士站轉乘 13D、14、15 及 16 號線，或在美孚巴士站轉乘 33A 及 40 號線，以往來觀塘及荃灣。

114. 黃秀娟女士回應表示，九巴會在 6P 號線通車後，視乎情況考慮調整其服務班次。

115. 甄啟榮先生表示希望修訂動議文件的建議路線，要求主席給予時間讓他草擬修訂。

116. 主席宣布休會五分鐘。

(大會休會五分鐘)

117. 甄啟榮先生表示經了解後，決定不修訂動議文件，但他認為現時委員會的意見與運輸署及九巴的巴士路線計劃背道而馳，希望署方及九巴設法協調。

118. 主席總結表示，委員會一致通過動議，要求九巴安排 40 號巴士回復原先行經深水埗區的路線。

(j) 搬遷窩仔街 41A/41M 專線小巴候車站 (交通事務委員會文件 15/16)

119. 譚國僑先生介紹文件 15/16。

120. 戴凱佑先生回應表示，運輸署已聯絡 41A 及 41M 專線小巴路線的營辦商，知悉他們並不反對討論文件提出的搬遷方案，運輸署正就修改圍欄擬備圖則。

負責人/部門

121. 譚國僑先生表示，現時該位置經常有車輛停泊，有礙交通；因此在搬遷方案落實後，除了修改圍欄外，需要在路口設置雙黃線。

122. 戴凱佑先生表示，運輸署會積極考慮有關意見。

123. 主席總結表示，委員會備悉 41A/41M 專線小巴營辦商同意搬遷其專線小巴候車站。

(k) 要求運輸署於興華街與保安道交界加設行人過路燈 (交通事務委員會文件 16/16)

124. 覃德誠先生介紹文件 16/16。

125. 戴凱佑先生回應表示，運輸署會考慮於興華街與保安道交界加設行人過路燈的建議。另外，運輸署已完成位於興華街及順寧道交界交通燈組的設計，深水埗民政事務處的地區諮詢結果顯示無人反對設置該交通燈組，運輸署現正與路政署安排盡快開展鑽探工程。

126. 覃德誠先生希望運輸署盡快完成相關工程的設計及諮詢，以配合蘇屋邨入伙。

127. 主席總結表示，委員會備悉運輸署會盡快完成相關工程的設計及諮詢。

(l) 要求加建行人天橋連接長沙灣政府合署至鄰近西九龍中心 (交通事務委員會文件 17/16)

128. 衞煥南先生介紹文件 17/16。

129. 戴凱佑先生回應表示，加建行人天橋的建議在技術上需有待研究。運輸署會調整交通燈過路時間以改善行人過路擠擁的問題。另外，現時西九龍中心已有天橋連接長沙灣政府合署，該天橋的開放時間為上午七時至晚上七時。

負責人/部門

130. 劉佩玉女士表示，現時西九龍中心至長沙灣政府合署一帶人流甚多，加設行人天橋是疏導人流的其中一個方法。過去她一直有向政府反映問題，但未得到正視。運輸署須就問題進行研究，提供具體數據及可行方案。相關路段的交通燈等候時間長亦是運輸署需解決的問題，她希望署方在提出方案時考慮整體的配套。

131. 衞煥南先生請運輸署就技術問題提供更詳盡的資料，他認為增加行人的過路時間，汽車的過路時間亦會相應縮短，因此，單純調校交通燈號只會顧此失彼，並不能全面解決問題。他希望運輸署考慮容許行人斜綫橫過兩條馬路。

132. 甄啟榮先生建議運輸署在基隆街面向西九龍中心方向加設一個行人過路處及容許行人斜綫橫過兩條馬路。

133. 伍月蘭女士建議運輸署容許行人斜綫橫過兩條馬路。在天雨時由於行人撐着雨傘，路面更形擠擁，單純調校交通燈的時間不足以解決問題，運輸署有必要提出切實可行的解決方案。

134. 譚國僑先生表示討論文件提出的建議合乎政府一貫人車分流的原則，相關路面人流甚多，問題一直存在，他希望運輸署仔細考慮建議，並認同署方應考慮容許行人斜綫橫過兩條馬路。

135. 主席總結表示，委員會關注相關路段人流密集，過馬路的情況並不理想，委員會促請運輸署考慮委員的建議，設法解決問題。

136. 衞煥南先生要求將是項議題列為跟進事項。

137. 主席接納衞煥南先生的要求。

(m) 要求改善發祥街迫車問題(交通事務委員會文件 18/16)

負責人/部門

138. 鄒穎恒女士介紹文件 18/16。

139. 戴凱佑先生回應表示，現時發祥街已設立朝七晚七的禁區時間，以及朝七至凌晨禁止貨車停泊的限制，因應該處現時有違例泊車的情況，考慮將發祥街現時朝七晚七的禁區伸延至星匯居入口，視乎成效再作檢討。

140. 歐陽中正先生回應表示，警方在二零一五年至二零一六年二月在發祥街共發出 179 張的定額罰款，並會加強在上址的執法行動。

141. 覃德誠先生建議長遠而言，可考慮在實行建屋計劃時，釋放屠房的土地供貨車停泊。

142. 譚國僑先生提醒運輸署在制定有關地點的安排時，需照顧校巴上落客的需要。

143. 主席總結表示，委員會知悉運輸署及警方會實行相關措施，以紓緩發祥街的違例泊車問題。

(n) 要求於公共交通車站增設上蓋設施並且加設座椅 (交通事務委員會文件 23/16)

144. 何啟明先生介紹文件 23/16。

145. 黃勁文先生回應表示，南昌街石硤尾社區會堂及深愛堂對出的巴士站上蓋並非鋅鐵所製，而是以水泥纖維製造。九巴會優先為沒有上蓋的車站興建上蓋，並會定期翻新已興建的上蓋。另外，九巴會視察並翻新討論文件提出的兩個巴士站，但暫時未有計劃更換其上蓋。至於長沙灣道 70-74 號的巴士站沒有上蓋的問題，九巴須先作檢視才可回覆。

146. 譚國僑先生建議長遠而言，九巴應考慮全面更換巴士站上蓋，以配合加裝 Wi-Fi 等現代化設備。

147. 黃勁文先生表示，若巴士站的上蓋不能再使用，會盡量

負責人/部門

換上新式上蓋。

148. 何啟明先生重申，希望九巴為石硤尾社區會堂對出的巴士站換上新式上蓋。

149. 主席總結表示，委員會知悉九巴會視察有關巴士站的環境並翻新其上蓋。

議程第三項：跟進事項

(a) 交通事務委員會討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 19/16)

150. 主席向運輸署查詢有綠色專線小巴尚未加入長者及合資格殘疾人士二元乘車優惠計劃(優惠計劃)的原因。

151. 劉建熙先生回應表示，截至二零一六年二月底，優惠計劃已包括 491 條專線小巴路線，涉及共 152 個專線小巴營辦商，覆蓋全港所有綠色專線小巴路線及營辦商達 96%。就深水埗區而言，目前只有 9M 號線未加入計劃，但該營辦商已向運輸署申請加入計劃，其乘車優惠將會實施。

152. 甄啟榮先生查詢，9M 號線現同時申請加價，運輸署會否分別處理兩項申請。

153. 劉建熙先生回應表示，9M 號線因受白田邨重建影響，過去兩年的乘客量大幅下跌，而該路線上一次加價是在二零一三年，故此該路線的營辦商於去年申請加價。該路線現申請加入乘車優惠計劃，是由於其承辦商已克服內部問題。運輸署會分別處理兩項申請。

154. 吳美女士有以下意見：(i)9M 號線在加入乘車優惠計劃後，乘客量可能會提升，白田邨重建的大廈只有四幢，對該路線的經營影響有限；(ii)她經常收到居民對 9M 號線的投訴，包括候車時間過長及因客滿無法在中途站上車等，認為

負責人/部門

其經營模式有問題，而其申請的加價幅度甚高，如果獲運輸署批准，可能會對其他小巴營辦商有負面影響，希望運輸署審慎處理。

155. 甄啟榮先生查詢若 9M 號線不獲准加價，其營辦商會否撤回加入乘車優惠的申請。

156. 劉建熙先生回應表示，9M 號線除了過去兩年乘客量大幅下跌外，亦面對難以招聘司機的困難，因此不能將 9M 號線與其他路線作簡單比較。該路線的營辦商是基於通漲及其他因素而申請約 20%的加幅，現時運輸署初步只打算批准其提出的部分加幅，並就加價作地區諮詢。該路線加入乘車優惠後，即使車資調高了，長者及合資格殘疾人士仍可享有二元的乘車優惠，而該路線現時的乘客約一半為長者，他們將不受加價影響。運輸署會衡量多樣因素決定小巴路線的加價申請。

157. 主席查詢新巴 702 號線的班次服務。

158. 袁志偉先生回應表示，該路線現時的候車時間較長，其中一個解決方案是將路線轉為兩邊總站的路線以穩定班次。不過，新巴經初步研究後，認為這方案在技術上有困難，需再與運輸署作深入研究，短期內未能實行。由於該路線的繁忙時段在下午三至五時，因此新巴會與運輸署商討在該時段抽調同區的巴士，以加密其班次。

159. 主席查詢建議抽調的巴士數目。

160. 袁志偉先生回應表示，新巴暫未有詳細的方案，會再作研究。

161. 衞煥南先生查詢方案的預計實施時間。

162. 袁志偉先生回應表示，預計在兩至三星期後向運輸署提交有關申請，在申請獲批後兩、三星期會展開試行計劃。

負責人/部門

163. 吳美女士認為委員會已有共識要求改善情況，促請新巴盡快完成有關程序。

164. 主席總結表示，委員會促請新巴盡快向運輸署申請從同區其他路線抽調巴士，加密 702 號線的班次以應付下午放學時段的需求，並向委員會報告進度。

165. 吳美女士要求委員會繼續跟進在呈祥道近爾登華庭及爾登豪庭路段設置隔音設施的議題。

166. 主席接納有關要求。

(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 2016 年 3 月 3 日)(交通事務委員會文件 20/16)

167. 委員會備悉文件。

議程第四項：其他事項

168. 委員沒有提出其他事項。

議程第五項：下次會議日期

169. 下次會議定於二零一六年五月十二日(星期四)早上九時三十分舉行。

170. 會議於下午四時二十分結束。

深水埗民政事務處
區議會秘書處
二零一六年五月