

第四屆黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
特別會議記錄

日期：二零一五年三月二十三日(星期一)
時間：下午二時三十分
地點：九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓 6 樓
黃大仙區議會會議室

出席者：

主席：

黎榮浩先生,MH 黃大仙區議會議員

副主席：

袁國強先生 黃大仙區議會議員

委員：

李德康先生,MH,JP	黃大仙區議會主席
黃錦超博士,MH	黃大仙區議會副主席
陳曼琪女士,MH	黃大仙區議會議員
陳安泰先生	黃大仙區議會議員
何漢文先生,MH	黃大仙區議會議員
何賢輝先生	黃大仙區議會議員
許錦成先生	黃大仙區議會議員
簡志豪先生,BBS,MH,JP	黃大仙區議會議員
莫仲輝先生,MH,JP	黃大仙區議會議員
莫健榮先生	黃大仙區議會議員
蘇錫堅先生	黃大仙區議會議員
譚美普女士	黃大仙區議會議員
丁志威先生	黃大仙區議會議員
黃國桐先生	黃大仙區議會議員
黃逸旭先生	黃大仙區議會議員
胡志偉先生,MH	黃大仙區議會議員
蔡子健先生	交通及運輸事務委員會增選委員
何文佑先生	交通及運輸事務委員會增選委員
林漢傑先生	交通及運輸事務委員會增選委員
梁震華先生	交通及運輸事務委員會增選委員

因事缺席者：

陳偉坤先生	黃大仙區議會議員
李達仁先生,BBS,MH	黃大仙區議會議員
莫應帆先生	黃大仙區議會議員
沈運華先生	黃大仙區議會議員
黃金池先生,BBS,MH,JP	黃大仙區議會議員
王吉顯先生	黃大仙區議會議員
黃國恩博士	黃大仙區議會議員
莊澤財先生	交通及運輸事務委員會增選委員

列席者：

凌伯祺先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
甘慧明女士	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
李美鳳女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
梁日喬先生	運輸主任/黃大仙	運輸署
梁繼明先生	高級車務經理	九龍巴士(一九三三)有限公司
胡銘基先生	經理(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黎嘉朗先生	主任(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃勁文先生	社區事務經理	九龍巴士(一九三三)有限公司
冼志賢先生	經理(策劃)	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司

秘書：

吳曉雁女士	行政主任(區議會) 3	黃大仙民政事務處
-------	-------------	----------

主席歡迎各與會者出席第四屆黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會(交運會)為討論 2015 - 2016 年度黃大仙區巴士路線計劃所召開的特別會議。

一 討論事項

2015 - 2016 年度黃大仙區巴士路線計劃

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 7/2015 號)

2. 運輸署甘慧明女士介紹文件。
3. 簡志豪議員及袁國強議員代表民建聯黃大仙支部介紹意見書(附件一)。
4. 何漢文議員代表東九龍居民委員會介紹意見書(附件二)，並對於運輸署及巴士公司計劃加開第 5X 號線特快班次表示讚賞，希望署方及巴士公司繼續研究為其他高需求的路線加設特快班次。然而，慈雲山和鳳凰區居民只能選乘第 15A 號線前往觀塘區，他認為即使有關路線的載客量低，巴士公司亦有責任照顧其他乘客的需要，故不認同巴士公司將第 15A 號線改為只在繁忙時間提供服務的建議。

5. 何賢輝議員代表工聯會九龍東區議員聯合辦事處介紹意見書(附件三)。另外，他得悉運輸署及巴士公司擬調整部分巴士路線中途站的位置，故希望先就有關建議諮詢居民及作更深入的研究後，再與巴士公司商討有關安排。
6. 黃錦超議員介紹意見書(附件四)。
7. 丁志威議員介紹意見書(附件五)。
8. 陳安泰議員介紹意見書(附件六)。另外，他建議運輸署改善巴士轉乘計劃，例如在獅子山隧道中途站增設前往上水、馬鞍山等地區的巴士路線，以及在黃大仙區設立中轉站，讓市民轉乘不同路線前往沙田、觀塘或西貢等地區，以更有效地運用巴士資源。他亦建議巴士公司將九巴第 99 號線在馬鞍山的總站伸延至東鐵大學站，並在西貢區增加中途站，以收納更多客源。
9. 黃國桐議員代表民主黨介紹由他、沈運華議員、胡志偉議員及謝志傑先生聯合提交的意見書(附件七)。
10. 委員提出的意見和查詢綜合如下：
 - (i) 對前述多份意見書的內容表示認同；
 - (ii) 巴士公司計劃將第 2B 號線繁忙時間班次由二十分鐘一班延長至三十分鐘一班，令乘客候車時間增加，故不認同文件指繁忙時間的乘客將不受影響的說法，並指絕大部分竹園居民反對有關建議；
 - (iii) 因應第 211 號線車費的加幅經常高於政府公布的整體平均加幅，委員過去曾在不同場合向運輸署代表表達不滿，希望署方多加關注，並建議巴士公司為在同一天內第二次乘坐第 211 號線的乘客提供車費折扣優惠；
 - (iv) 居於慈雲山、彩雲、竹園等上坡地區的市民一般都需要轉乘其他交通工具往返住處及港鐵站，認為巴士公司如增加轉乘優惠，可提升其競爭力；

- (v) 慈雲山區居民對交通的需求不斷上升，現有公共交通服務已經不敷應用，不明白運輸署及巴士公司何以仍提出將部分服務慈雲山區的巴士路線合併或取消；
- (vi) 要求署方在縮短隧巴第 113 號線於港島區的走線後，將節省到的資源運用於黃大仙區，把有關路線在九龍的總站延伸到慈雲山；
- (vii) 質疑巴士公司透過是次巴士路線計劃取消或削減未能達到服務水平的巴士路線，藉以減少為人詬病的機會；
- (viii) 建議在龍翔道近新光中心加設第 2F 及 3C 號線往慈雲山方向的中途站，並向乘客提供分段優惠；
- (ix) 將第 2B 及 11D 號線改為繁忙時間單向服務會影響數千名乘客，關注運輸署及巴士公司提出的轉乘計劃能否真正方便乘客，希望運輸署更清晰地向委員介紹當中的誘因、轉乘車站的環境等；
- (x) 對於運輸署及巴士公司建議將部分路線的總站由尖沙咀碼頭遷往尖沙咀東(麼地道)感到費解，查詢有關改動是否涉及尖沙咀碼頭一帶的規劃發展；及
- (xi) 要求運輸署及巴士公司必須先與黃大仙區議會取得共識，方可實施計劃中的建議。

11. 運輸署甘慧明女士的回應重點如下：

- (i) 署方理解委員對文件中多項巴士路線重組建議的關注。重組巴士路線並不等於只是取消載客率低的路線，署方希望透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，減省不必要的路線和班次的同時，可調配資源以增設受歡迎的特快路線，或加強乘客需求高的路線，讓地區內的乘客整體受惠；
- (ii) 署方明白委員對縮減班次或將路線改作只在繁忙時間提供服務的建議存有很多意見。然而，在是次巴士路線計劃中，署方及巴士公司亦提出了多項加強服務或開辦新服務的建議，例如增加九巴第 7 號線的車輛數目及開辦第 2X 及 5X 號線特快巴士服務，以回應區內居民的需求；

- (iii) 署方與委員一樣非常關注巴士服務的穩定性。是次巴士路線計劃中建議第 10 號線往彩雲方向服務改為行經界限街、太子道西及太子道東，以縮短行車時間；同時又建議於旺角柏景灣設立定時點，將路線改為定點班次，以增加有關路線的服務穩定性，亦讓乘客更容易掌握巴士開出時間；
- (iv) 就委員提出有關轉乘車費誘因的意見，巴士公司在第 15A 號線改為繁忙時間服務的建議中，提出新增第 3D 與 15 或 16M 號線的轉乘優惠，總車費較使用第 15A 號線節省港幣 0.7 元。另外，在第 2B 號線改為繁忙時間服務的建議中，亦提出新增第 2F 與 7M 或 211 號線的轉乘優惠，來回程總車費較使用第 2B 號線節省港幣 0.2 元。透過上述安排，第 2B 及 15A 號線在繁忙時間仍可照顧大部分乘客的需要，而在非繁忙時間則鼓勵乘客使用巴士轉乘服務；
- (v) 署方一直鼓勵巴士公司因應其營運情況推出更多巴士轉乘優惠計劃或分段收費，以減輕乘客的交通開支，使乘客享有更多服務選擇，以及用優惠票價前往更多目的地。運輸署備悉委員在轉乘安排方面的建議，會與巴士公司再進行研究；
- (vi) 署方明白委員關心在轉乘安排中的替代路線承受新增客源的能力，並指在有關建議方案中，原有路線(如第 2B 及 15A 號線)於繁忙時段會繼續提供服務；而在非繁忙時段中，替代路線亦有充足的剩餘載客量可照顧轉乘乘客的需求；
- (vii) 在第 23 及 26M 號線合併建議方案中，兩條路線的乘客均可受惠。第 26M 號線現時的班次為二十分鐘一班，而合併後的第 26A 號線班次增加至每十分鐘一班，因此第 26M 號線的乘客可享用班次更頻密的服務。同時，巴士公司建議新增由順利往觀塘碼頭的港幣 4.1 元分段車費，讓第 23 號線的乘客可享用較便宜的車費；

- (viii) 就有關委員建議第 26A 號線維持第 23 及 26M 號線九架雙層巴士行走的意見，現時兩條路線在繁忙時間的載客率分別只有百分之五十四及百分之五十五，未能有效運用現有巴士資源，兩線合併後，由七架雙層巴士組成的車隊足以照顧乘客需求及維持合適的班次，同時可將節省得來的資源用於區內其他更受歡迎的路線上；
- (ix) 署方已要求巴士公司購入的新車必須為低地台巴士。隨著舊型號巴士陸續退役，巴士公司在未來數年可全面使用低地台巴士；及
- (x) 署方備悉委員就伸延部分現有巴士路線的建議，但延長行車路線可能會引致班次下降，同時需要上調車費，影響現有乘客及路線的吸引力，故巴士公司必須小心衡量每項建議對現有乘客可能造成的影響及其可行性。

12. 九巴胡銘基先生的回應重點如下：

- (i) 巴士公司在制訂路線計劃時，主要以路線的營運效益是否恰當作為考慮原則。巴士公司一直密切監察整個區域的路線服務表現，因應乘客實際的乘車模式，並按監察結果及調查數據，研究相關路線的修改方案，制訂是次巴士路線計劃，以提升路線的效益；
- (ii) 巴士公司在提出改動建議的同時，希望盡量照顧現有大部分乘客的需要。考慮到在繁忙時間有一定數量的乘客需要利用直接的巴士服務上班、上學，因此提出部分路線只在繁忙時間提供單向或雙向服務的建議。在非繁忙時間，乘客可轉乘其他現有的巴士路線前往目的地；
- (iii) 巴士公司備悉委員就轉乘安排及分段收費提出的建議，會繼續探討有關建議的可行性；
- (iv) 有關在龍翔道永光書院對出及天馬苑對出增設第 290 及 290A 號線中途站的建議，由於天馬苑中途站的空間較狹窄，而且位於下坡路段，巴士公司須與運輸署研究在該處新增路線中途站的可行性；此外，第 290 及 290A 號線於二零一五年三月二十八日投入服務後，巴士公司及運輸署會觀察其運作是否順暢及符合預期，並會不時檢討路線各方面的安排，包括中途站的位置等；及

- (v) 將部分路線的總站由尖沙咀碼頭遷往尖沙咀東(麼地道)的建議並不牽涉尖沙咀碼頭一帶的發展。巴士公司提出有關建議純粹是因應個別路線的乘客需求及乘車模式，將更有需要前往尖沙咀碼頭的路線與其他路線整合調動。是次計劃建議將黃大仙區的第 7 及 9 號線調離尖沙咀碼頭，同時會提供轉乘計劃讓現有乘客前往尖沙咀碼頭。就第 28 號線而言，現時路線的總站設於尖沙咀東(麼地道)，惟其來回路程均會走經尖沙咀碼頭，再回到麼地道。為提升其行車穩定性及減少路線走經繁忙路段，巴士公司建議將其總站由尖沙咀東(麼地道)遷往尖沙咀碼頭。

13. 城巴/新巴冼志賢先生表示，數年前城巴第 E23 號線的總站設於彩虹邨，有見該路線當時的行車時間尚有少量空間延長行車路線，故將其總站伸延至慈雲山(南)，以服務當區居民。經改動後，現時有關路線的行車時間已經非常緊張，如要將其總站進一步延伸至慈雲山其他地區，則涉及調動其他巴士資源。巴士公司需要研究如何調配現有路線以獲得相關資源，同時要探討延長有關路線後對其吸引力的影響。巴士公司備悉委員的意見，會繼續研究建議的可行性。

14. 委員跟進提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 從慈雲山中心總站開出的巴士路線，在來回路程都會重複行經雲華街及惠華街；委員明白巴士駛經慈正邨正暉樓中途站的安排是必須的，希望運輸署在道路規劃方面研究如何改善雲華街擠塞的情況；
- (ii) 希望運輸署和巴士公司在落實任何方案前先知會委員，以諮詢區內居民的意見；
- (iii) 查詢全面更換低地台巴士的時間表；
- (iv) 表示數年前已聞說九巴會加設全球定位系統(GPS)，讓乘客更容易掌握候車時間，查詢在黃大仙區應用有關係統的時間表；
- (v) 認為運輸署及巴士公司是次提出的路線計劃，未能在整體上重組區內路線資源而讓乘客從中得益；及
- (vi) 請運輸署及巴士公司介紹新增設的第 290 及 290A 號線。

15. 九巴黃勁文先生表示，現時九巴新購入的車輛都有低地台設計，而每年都會有新車輛投入服務以取代舊款巴士，預計可於二零一七年將九巴全線車隊更換成有低地台設計的巴士。另外，由二零一五年三月二十一日起，九巴及龍運巴士為一百條巴士路線新增設「巴士到站時間預報系統」，連同較早前率先試驗的二十一條路線，乘客現可透過手機或九巴網頁查看九巴及龍運巴士共 121 條路線的巴士到站時間。巴士公司會分階段擴展有關到站時間預報系統到不同路線，並會適時通知公眾有關進展。

16. 運輸署甘慧明女士表示，在 2013 - 2014 年度的巴士路線計劃中，運輸署建議增設來往將軍澳及荃灣的新巴士路線。署方於去年進行招標後，揀選了九巴負責營運有關路線(即第 290 及 290A 號線)，而有關路線亦會於二零一五年三月二十八日投入服務，班次為二十分鐘一班，途經黃大仙區的路段包括新清水灣道、龍翔道等，在黃大仙中心設有中途站。運輸署及巴士公司會在有關路線投入服務後，密切留意其乘客量的變化及實際服務情況，並會適時作出調整及研究委員建議增設中途站的可行性。

17. 委員進一步提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 要求運輸署考慮將隧巴第 113 號線在九龍的總站延伸到慈雲山的建議，並適時匯報研究進度；
- (ii) 要求第 15A 號線維持全日服務；
- (iii) 文件中部分建議的落實時間為二零一五年第二季，查詢巴士公司在收集黃大仙區議會的意見後，會否延遲有關建議的實施日期，並要求運輸署及巴士公司向黃大仙區議會匯報路線計劃的最新發展，在取得共識後方可落實方案；
- (iv) 龍翔道天馬苑對出的巴士站停車灣已於數年前被擴闊，希望運輸署及巴士公司積極研究在該處增設第 290 及 290A 號線中途站的建議，並建議安排實地視察到現場觀察巴士停站的情況；
- (v) 請運輸署澄清文件附錄 1 第 1 頁上方表格內，有關第 2A 號線的服務時間內容是否應為「樂華開」而非「彩福開」；

- (vi) 運輸署建議將第 11D 號線改為繁忙時間單向服務，但相關的轉乘計劃卻沒有調低車費，認為建議與署方早前提及會提供轉乘誘因的說法有所矛盾；及
- (vii) 認為運輸署及巴士公司應妥善安排轉乘服務，減輕路面擠塞情況，並舉例指觀塘區近碼頭一帶為東九龍重點發展地域，到該區上班的人數與日俱增，但附近路段的擠塞情況愈趨嚴重；另一方面，現時有不少巴士路線由天水圍、元朗、屯門等地區開往觀塘碼頭，委員建議利用龍翔道不同位置(如豐力樓)或其他區合適的地方作轉乘站，避免多條巴士路線都需要駛到觀塘碼頭；並寄語運輸署及巴士公司應以高瞻遠矚的角度研究巴士路線計劃。

18. 陳安泰議員介紹意見書(附件八)，並建議安排實地視察。

19. 運輸署甘慧明女士的回應重點如下：

- (i) 澄清文件附錄 1 第 1 頁上方表格內，有關第 2A 號線的服務時間內容應為「樂華開」而非「彩福開」，並就有關手民之誤表示歉意；
- (ii) 署方現正就 2015-16 年度的巴士路線計劃諮詢各相關區議會交通及運輸委員會。在完成現階段的諮詢後，署方會整合各方的意見，再考慮是否實施或如何調整計劃內的建議。署方會與委員保持溝通，適時向委員匯報各建議的進展及落實的方案；
- (iii) 現時慈雲山區已有多條過海隧道巴士路線，包括第 116、302 及 302A 號線，而其中第 302 號線已前往港島西區。然而，署方備悉委員提出將隧巴第 113 號線在九龍的總站延伸至慈雲山的建議，並會與巴士公司研究調整有關路線的可行性；
- (iv) 就第 211 號線車費事宜，由於該線為循環路線，因此巴士公司會將其總行車里數除二，然後再參考車費等級表准許的最高收費等級。至於個別巴士路線的實際車費，是巴士公司考慮其營運情況及個別路線的營運環境，包括巴士路線的服務性質、乘客需求模式及車程距離等，而作出的商業決定；

- (v) 就九巴加價事宜，早前九巴調整票價的加幅是根據九巴每條巴士路線票價的實際加幅及其乘客量推算出來的加權平均數值。由於計算巴士車費是以一毫為單位，加上聯營路線的車費亦未有作出調整，故個別路線的加幅會有所不同；
- (vi) 在第 11D 號線改為繁忙時間單向服務的建議中，部分乘客可選用第 11K 及 11B 號線等替代路線直接前往目的地。巴士公司預計約有二千人可利用新增的第 11B、11K 及 26A 號線轉乘優惠計劃前往目的地。上述轉乘安排已提供第二程免費或以補差額方式作為轉乘車資，是巴士公司在現有安排上所能提供的最大優惠。署方與巴士公司會研究其他可行的轉乘安排；及
- (vii) 就由天水圍、元朗、屯門往觀塘區巴士路線的轉乘安排，現時乘客使用上述巴士路線已可在屯門公路巴士轉車站進行轉乘。至於在市區設立巴士轉車站的建議，署方及巴士公司須考慮涉及巴士路線的數目、個別巴士路線在到達轉乘站時是否尚有足夠空間接載轉乘上車的乘客、轉車站的空間是否足夠等因素。署方會繼續與巴士公司研究於適當的地點設立巴士轉乘站，或提升現有轉乘站的設施。

20. 委員跟進提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 指第 211 號線的車費加幅往往高於加權百分比，對有關路線的乘客不公平，希望運輸署及巴士公司日後調整路線車費時加多關注，以及在黃大仙龍翔道或竹園道設立第 1 及 11K 號線等路線的轉乘站，並向居於上坡地區的乘客提供轉乘優惠；及
- (ii) 重申委員要求運輸署在港鐵西港島線通車後，優化隧巴第 113 號線的走線，並將其九龍的總站延伸到慈雲山。

21. 主席總結，運輸署及巴士公司出席是次會議主要是收集委員的意見，現階段未能就委員的建議或路線計劃的內容落實任何方案。倘若是次路線計劃於二零一五年四月二十一日第二十一次交運會會議前有任何進展，請運輸署及巴士公司在會議上作出匯報，並強調運輸署及巴士公司必須先與委員取得共識後，方可落實執行相關方案。另外，主席請

秘書處協助安排運輸署及巴士公司代表，與委員到龍翔道永光書院及天馬苑對出巴士中途站進行實地視察。

(會後補註：運輸署代表已於二零一五年四月十日與委員到龍翔道永光書院及天馬苑對出巴士中途站進行實地視察。另外，工聯會九龍東區議員聯合辦事處於會後提交的補充意見書載於附件九。)

二 其他事項

關注巴士行車安全

22. 陳安泰議員表示，他於二零一五年三月二十二日約下午七時十分乘坐第 681 號線往中環方向，巴士高速駛經東區走廊時車尾發出「隆隆」聲響，認為有關車輛必須進行維修，並促請巴士公司提醒車長在日常多加留意，並適時向維修部報告有關情況以作跟進。

下次開會時間

23. 交運會下次會議將於二零一五年四月二十一日下午二時三十分舉行。

24. 會議於下午四時三十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一五年四月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 16



本處檔案：L/WTSDC/TTC/20150306/TLF

敬啟者：

對 2015-2016 年度黃大仙區巴士路線發展計劃的意見及 要求改善黃大仙區巴士服務

一直以來，我們十分關注區內的巴士服務，並多次就區內的巴士服務向運輸署及巴士公司提出意見，但綜觀整體情況，現時的巴士服務仍未能滿足區內居民的需要，特別是部份路線的班次、路線及配套設施等。去年，九巴公司在新界區進行區域性巴士重組，但從坊間評論重組的成效時，「好壞參半」；因此，從傳媒報導中，表示今年九巴公司將在九龍區進行逾百路線的重組，我們亦有所憂慮，並認為任何巴士路線重組均應符合下列的主要原則，其中包括：

- 第一、 不可損害居民的利益：由於現時部份巴士路線相對比較迂迴，路程較長，班次亦變得不穩及不準時，而為人詬病，但我們認為這不能成為巴士公司取消部份路線的借口，令居民的利益受損，我們認為巴士的主要服務原則是向居民提供點到點的服務，因此，巴士公司應盡一切努力優化有關路線以提高服務效率，而非就此取消有關路線；
- 第二、 向受路線重組影響的居民提供補償方案：如進行巴士路線重組時，運輸署及巴士公司必須向沿線受影響的居民，提供補償及替代方案，例如增加及優化轉乘點、增加轉乘巴士的班次、增加轉乘優惠、優化巴士站的設施、提供替代方案，如增加短程巴士或增加小巴線接駁以替代等等，盡量減低路線重組對居民的影響；
- 第三、 重組方案應對居民有利，更便利居民使用：我們認為，進行路線重組的前提是令居民更「慳錢」、更「慳時間」、更快捷及有效益，不應單純從巴士公司賺取利潤或節省成本的角度出發，純粹以取消路線或減少班次作為路線重組的主要手段；及
- 第四、 做好長遠規劃：現時，集體運輸工具發展迅速，在未來的十年間，將有不

少大型的鐵路網絡落成及啟用，在這個情況下，運輸署及巴士公司更加應該從長遠及宏觀的角度檢視現時的巴士服務及路線，規劃好及盡量發揮巴士作為提供「點到點」服務的角色，配合香港整體的公共交通策略發展，為居民提供最大的便利，造成三贏的局面。

我們認為上述原則不但適用於巴士路線重組，現時的巴士服務及路線發展亦應符合上述的原則，但綜觀 2015-2016 年度黃大仙區巴士路線發展計劃中（下稱“該計劃”），主要集中於取消部份路線、削減巴士班次等，我們對此有以下的一些意見：

第一、 就該計劃提出調整部份路線及班次方面：

1) 以下幾條巴士路線(包括 2B、11D、15A、85B、93K)均建議改為在繁忙時間提供單向或雙向服務，對現有乘客影響極大，我們對此表示憂慮，認為存在很大的問題，當中包括：(一)受影響的乘客必須轉乘其他巴士線才能到達目的地，但建議轉乘的巴士線卻沒有增加班次，沒有加強服務，影響原來路線的乘客之餘，對於這些路線能否容納額外過千名受影響的客量，乘客能否「上到車」，我們心存疑問；(二)在轉乘優惠方面，大部份轉乘後的車費與原來的車費相同，沒有誘因，但乘客卻需要花更多的時間、轉折地才能到達目的地，對受影響的乘客並沒有好處或獲得「補償」；(三)巴士公司有沒有考慮到各個建議的轉乘路邊車站空間位置是否足夠容納受影響的乘客？(四)上述路線由全日服務改為在繁忙時間提供單向或雙向服務，我們認為只會形成惡性循環，進一步減低居民乘搭這些巴士線的意欲，令乘客量進一步下降，最終難逃取消這些路線的命運。除了上述的共同問題外，調整這些路線的服務時，每條路線也會出現不同的問題，詳情如下：

1.1) 2B 號巴士線：巴士公司建議該線改為繁忙時間提供單向服務，並調減班次至 30 分鐘一班，班次太過疏落，這對原來乘搭該線的乘客造成極大影響，而當區居民必須轉乘其他巴士才能到達目的地，但轉乘的巴士(包括 7M、2F、211)

卻沒有增加班次以加強服務；在轉乘優惠方面，只較原來來回車費共便宜 \$0.2，沒有足夠的誘因；

- 1.2) 11D 號巴士線：巴士公司建議該線改為在繁忙時間提供單向服務，受影響的乘客人數極多，超過三千人，影響極大；另外，當區居民必須轉乘其他巴士才能到達目的地，但巴士公司建議的轉乘服務，極為轉折，以樂富區的居民為例，現時，他們乘搭 11D 號巴士，便能直接到達觀塘碼頭，但若根據巴士公司建議的替代方案，樂富的居民便需乘搭 11K、再轉乘 11B、再轉乘 26A，才能到達觀塘碼頭，極為不便之餘，加上轉乘車費與原來的車費相同，沒有誘因；而建議轉乘的巴士（包括 11K、11B 等）沒有增加班次以加強服務，影響原來路線的乘客之餘，對於能否容納約三千四百名受影響的客量，乘客能否「上到車」，我們亦十分擔心；
- 1.3) 15A 號巴士線：巴士公司建議該線調整為只在繁忙時段提供服務，這對原來乘搭該線的乘客造成極大影響，居民不能直接由慈雲山前往平田，特別是長者乘客，必須轉乘其他巴士線，極不方便之餘，轉乘的巴士（包括 3D、16M、15 等）卻沒有增加班次以加強服務；
- 1.4) 85B 號巴士線：巴士公司建議該線改為在繁忙時間提供單向服務，這對原來乘搭該線的乘客造成影響，原來的乘客必須轉乘其他巴士才能到達目的地，但轉乘的巴士及替代路線（包括 85、281M、87B、82K）卻沒有增加班次以加強服務；
- 1.5) 93K 號巴士線：巴士公司建議該線改為在繁忙時間提供單向服務，但據巴士公司提供的數字顯示，受影響的乘客人數極多，每日約五千四百人，影響極大，巴士公司必須慎重考慮；而建議轉乘的多條巴士線（包括 98A、14、11、6C 等等）沒有增加班次以加強服務，影響原來路線的乘客之餘，對於能否容納約五千四百名受影響的客量，乘客能否容易地「上到車」，我們亦感到擔心。

- 2) 2D 號巴士線：巴士公司建議調減該路線的服務時間及班次至 60 分鐘一班，令居民的等候時間極長，亦沒有提出替代路線，對當區居民造成極大不便，最終只會造成上述提及的惡性循環；
- 3) 3B 號巴士線：巴士公司建議調減該路線的服務班次，特別是非繁忙時間的班次削減為 20 分鐘一班，只要稍一受路面及交通情況影響，乘客的候車時間便會變得極長，對此我們表示憂慮；
- 4) 3M 號及 3P 號巴士線：巴士公司建議調減 3M 號班次，並調整 3P 號只於早上七時至八時提供由彩雲往慈雲山(南)的巴士服務，這調整最大的問題是巴士公司建議調減 3P 號服務後的替代路線，是受影響的約九百名乘客改乘 3M 號巴士前往彩雲，但與此同時沒有加強 3M 號班次之餘，還削減該線班次，對於 3M 號的原來乘客及受影響的 3P 號乘客的候車時間、能否「上到車」等情況，我們表示憂慮；更令人難以理解的是，巴士公司建議受影響的乘客可改乘另一條 3D 號巴士線，但據了解，該線根本不經過彩雲，該線過了斧山道運動場後，便直接經彩虹前往觀塘方向，這如何能作為由慈雲山前往彩雲區的替代服務？
- 5) 7 號巴士線：巴士公司建議將 7 號往尖沙咀方向的巴士總站由尖沙咀碼頭遷移至尖沙咀東，我們認為這對原來的乘客構成極大不便之餘，巴士公司建議的轉乘服務，與原來車費相同，沒有任何轉乘優惠，乘客卻需要花更多的時間才能到達原來的目的地，沒有誘因；與此同時，文件中亦沒有提及會否加強建議轉乘巴士 2 號線的服務及班次，因此，該建議對原來 7 號線的乘客沒有任何好處；
- 6) 9 號巴士線：巴士公司建議將 9 號往尖沙咀方向的巴士總站由尖沙咀碼頭遷移至尖沙咀東，我們認為這對原來的乘客構成極大不便之餘，巴士公司建議的轉乘服務，與原來車費相同，沒有任何轉乘優惠，乘客卻需要花更多的時

間才能到達原來的目的地，沒有誘因；另外，建議中表示該線的班次由原來 15 分鐘減至 20 分鐘一班，只要稍一受路面及交通情況影響，乘客的候車時間便會變得極長，對此，我們表示憂慮；最後，巴士公司亦建議修改 9 號的路線，由原來經彩虹道、黃大仙巴士總站及新蒲崗等，改為經太子道東直出亞皆老街，對區內逾千名居民造成極大影響，與此同時，文件中亦沒有提及會否加強建議各條轉乘巴士路線的服務及班次，因此，該建議對原來 9 號線的乘客影響極大；

- 7) 10 號巴士線：該線的班次、候車時間一直為居民詬病，班次疏落，經常脫班，令居民的等候時間極長，現時巴士公司的建議，並沒有從增加班次方面著手；另外，巴士公司建議修改路線，令原本在樂善道沿路分站上落的乘客受影響，我們亦未能掌握巴士公司建議乘客前往其他分站乘搭該線的步行距離及時間，因此，對有關建議有保留；
- 8) 23 號及 26M 號巴士線：巴士公司建議將兩線合併為 26A 號，並由循環線改為以雙向設置總站式運作，但合併後新線的車費仍維持原價\$4.9，對此，我們並不明白為何車費沒有調減？
- 9) 40 號巴士線：巴士公司建議該線的荃灣總站延長至海安路，對此，我們關心延長路線後的車費會否增加？另外，受影響而未能於荃灣如心廣場站上落的乘客，預計前往其他分站的步行時間及距離會否大幅增加？我們認為任何調整也應盡量減少對原有乘客的影響；
- 10) 至於其他路線的調整，包括 208 號、15P 號、28 號、83A 號、98C 號、268C 號、269C 號、277X 號、296C 號等路線的調整，由於主要涉及其他區域，因此，我們認為運輸署及巴士公司應全面諮詢當區的意見，再作調整。

綜觀上述各條路線調整後可能出現的問題，我們認為並不符合巴士路線重組或發展的幾個重要原則，因此在運輸署及巴士公司妥善地解決上述可能出現的問題前，我們反對上述各路線的服務調整。

第二、就現時巴士線的班次方面，我們認為巴士公司應認真履行服務承諾，確保班次準時，但於過去一段長時間，我們已經一再提出要求，但仍未有顯著的改善，因此要求認真檢視問題及盡快改善情況：

- 1) 10 號巴士線：班次十分疏落，未能達到巴士公司預定的班次要求，有居民反映一般需要等候 20-30 分鐘，有居民更試過候車時間超過 40 分鐘，根本不能接受；而且脫班問題嚴重，要求盡快改善情況，及可考慮在大角咀加設總站，以解上述問題；
- 2) 21 號巴士線、26M 號巴士線、29M 號巴士線及 3M 號巴士線：出現班次疏落，候車時間太長，普遍超過 20 分鐘，對居民造成不便，因此要求增加班次及改善脫班情況；
- 3) 38 號巴士線：很多居民表示有關路線班次不足，經常出現客滿而未能上車的情況，特別在下班的繁忙時間，在龍翔道(近黃大仙中心段)候車前往葵涌方向，至少需要等候 3-4 班車以上才可以勉強上車，因此，必須進一步加強服務班次及有需要時調動空車接載，特別在下班的繁忙時間；
- 4) 5C 號巴士線：收到居民反映，表示該線在下午 6 時後班次疏落，未能達到原定 8-10 分鐘的班次，要求正視問題及減少脫班情況；
- 5) 2F 號巴士線：區內居民對加密該線的班次需求甚大，但現在無論在繁忙或非繁忙時間，脫班問題嚴重，加上原來的班次未能滿足區內居民的需求，因此要求改善脫班情況及增加服務班次；
- 6) 3C 號巴士線：班次不足的問題存在已久，在非繁忙時間每每脫班，候車時間超過 30 分鐘的情況屢見不鮮，即使在繁忙時間，也經常需要等候 20 分鐘，而由於班次不足，如早上的繁忙時間，在慈雲山德愛中學的分站，候車乘客經常因為客滿而未能上車；在晚上 7:30 至 8:30 時段，在旺角先施分站，亦有乘客表示經常因為候車太久，以至要轉乘小巴返回慈雲山，可見班次嚴重不足；由於區內居民對加密該線班次的需求甚大，因此，要求盡快改善脫班情況及增加

服務班次之餘，可考慮在繁忙時段開設特別班以疏導乘客；另外，亦要求延長現時 3C 特別線的服務時間，縮短慈雲山至旺角的路程及時間；

- 7) 3D 號巴士線：雖然在早上繁忙時段已加開特別班，但仍未能滿足居民的需要，希望考慮進一步加強。

第三、再次要求調整現時部份巴士線行走的路線：

- 1) E23 號巴士線：現時走線未能夠方便慈正邨、慈愛苑及沙田坳邨居民，要求考慮當中部份班次行經上述的屋邨屋苑，以方便當區的居民往返機場；另外，亦有部份居民反映車程太長，可考慮開設較快的特別班服務；
- 2) 3B 號巴士線：收到區內居民反映，表示由慈雲山往紅磡碼頭，路線迂迴，往往需要花超過一小時才能到達目的地，因此，要求巴士公司積極研究增設上午繁忙時段特快班次，行經馬頭涌道、馬頭圍道，為上班一族提供較快捷的巴士服務；另外，現時 3B 號及 5C 號路線有重疊情況，可考慮改善路線，以縮短車程；
- 3) 302 號巴士線：由於現時 302 號巴士線只於上午繁忙時段提供由慈雲山往上環的單程服務，我們再次要求巴士公司積極研究為有關路線提供回程服務，即由上環返回慈雲山，以方便區內居民往返；
- 4) 116 號巴士線：現時走線未能方便慈北居民，要求巴士公司積極研究有關路線經慈北以服務當區居民；
- 5) 111 號巴士線：現時彩雲欠缺巴士服務直接前往中區一帶，因此，要求巴士公司積極研究將 111 號巴士線的總站延長至彩雲巴士總站。

第四、要求認真研究新增下列巴士線的可行性：

- 1) 建議新增慈雲山巴士循環線，路線往來慈雲山至黃大仙港鐵站，走線可經沙田坳邨、慈愛苑三期、慈正邨、慈康邨、慈民邨，德愛中學、毓華街、慈樂邨、鳳凰新村、黃大仙港鐵站，以補足區內居民對公共交通工具的需求，運作類似往來翠竹花園至黃大仙港鐵站的 211 號巴士循環線；

- 2) 建議增設通宵巴士線往來慈雲山區，以方便居民在深夜時分出入；
- 3) 要求增設巴士路線經彩虹道往觀塘：此要求已提出多時，但運輸署及巴士公司一直未有積極研究及考慮，我們對此表示十分失望，並要求盡快增設有關於路線；
- 4) 建議增設巴士路線經彩雲邨往銅鑼灣及港島西一帶，讓區內居民不用轉乘其他交通工具而直達。

第五：有關車資方面

- 1) 收到很多居民的意見，均要求巴士公司進一步為不同路線提供轉乘優惠，一方面可減輕居民的交通費負擔，另一方面亦可提高居民乘搭巴士的意欲，互惠互利，達致雙贏局面；
- 2) 211 號巴士線：此為循環線，由翠竹花園至黃大仙港鐵站，現時的車資為\$3.8，如居民由翠竹花園往黃大仙港鐵站，再由黃大仙港鐵站返回翠竹花園，便需付兩程合共\$7.6 的車資，極為昂貴之餘，亦不公允，因此，要求積極研究提供不同方案的車費優惠，包括可考慮：方案一、即日乘搭第二程的車費為半價；方案二、進一步提供分段收費優惠，並以龍翔中心對出的分站作為分界；或其他由巴士公司提出的可行優惠方案；
- 3) 我們一直要求重新檢視不同路線的分段收費準則，以 2F 及 3C 號巴士線為例，在橫頭磡宏照樓對出分站上車往慈雲山方向，分別為\$5.8 及\$5.4，出現在同一地點上車前往同一目的地，但兩條巴士線的收費卻不同，變相迫使乘客為節省車費，選擇乘搭較便宜的 3C 號巴士線，對乘客不公平之餘，亦未能起分流作用；
- 4) 為了分流由黃大仙港鐵站前往慈雲山的居民而在新光中心巴士站加設往來慈雲山區的 2F 及 3C 號巴士線分站，很多居民表示由於車資昂貴(\$5.1)，希望巴士公司進一步提供分段優惠，以提高居民乘搭的意欲，真正達致分流效果。

第六：其他方面

- 1) 改善現時的巴士設計，如低地台設計，可更方便長者及行動不便者上落；

- 2) 全面檢視巴士站的設施，並進一步完善，例如為巴士站加設基本的上蓋設施，避免候車乘客受日曬雨淋之苦；另外，加設及完善巴士班次顯示屏的設施，讓居民更能掌握各條巴士線的班次；
- 3) 從傳媒報導中，得悉巴士公司計劃於黃大仙增設轉乘站，我們希望了解有關詳情及計劃，包括位置、如何運作、涉及的路線等等，讓我們可以全面諮詢區內居民的意見。

上述為我們對現時及新一年度巴士服務及發展的主要意見及要求，懇請 貴會向運輸署及巴士公司反映，必須正視有關問題，積極研究及考慮，加強巴士發揮「點到點」的服務角色，以方便區內居民出入。

此致

黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會
主席暨全體委員

民建聯 黃大仙支部

黃大仙區議員

簡志豪 李德康 何賢輝
黎榮浩 何漢文 陳曼琪
袁國強 黃國恩 譚美普

社區幹事

蔡子健 李美蘭 潘卓斌
二零一五年三月六日

東九龍居民委員會

(原名：九龍十三鄉委員會)

九龍 新蒲崗 大有街 32 號 泰力工業中心 1201 室
電話：23502445 傳真：23234445
電郵：info@eastkowloon.org.hk**East Kowloon District Residents' Committee**

(Former Name: Kowloon Thirteen Villages Committee)

Headquarters : Rm. 1201, Laurels Industrial Centre,
32, Tai Yau St., Kln., H.K.

Tel : 2350 2445 Website: www.eastkowloon.org.hk

Fax: 2323 4445 Email : info@eastkowloon.org.hk

本會檔號 Our Ref.: 150317/LR/57/GV/07
來函檔號 Your Ref.:黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會
主席黎榮浩 MH 及全體議員台鑑：

對 2015-2016 年度黃大仙區巴士路線發計劃的意見

東九龍居民委員會一直對黃大仙區內巴士服務作出監察，並收集區內居民意見向運輸署及各巴士公司提出意見。綜合區內居民意見，巴士服務在路線、班次及配套設施都有未能滿足區內居民要求。本會就「2015-2016」年度黃大仙區巴士路線計劃提出意見，冀望運輸署及巴士公司能藉此更了解黃大仙區居民的訴求及意願，制定出更切合社區的方案。

路線重組

巴士公司每次路線重組，大部分原由都因為油價上升，人工上漲等原因削減或取消班次及路線。但卻忽略區內居民的需要，巴士公司進行路線重組的前提是令居民更方便及更省時間，不應單純從巴士公司賺取利潤或節省成本的角度出發。

1. 3B 號巴士線:

3B 現時繁忙時間載客率仍有 70%，計劃中將減少班次至 15 分鐘一班，相信對居民會造成負面的影響。富山邨居民只有 3B 巴士到紅磡一帶，加上路線班次疏落及誤點問題嚴重，加上削減班次，會進一步減低居民乘搭該路線的意欲，令乘客量再進一步下降，最終難逃被取消的命運。本會建議調整 3B 班次，加強繁忙時間的服務，非繁忙時間則改為定點班次，以便乘客可以更容易掌握班次安排，節省候車時間。

2. 3M 及 3P 號巴士線:

據觀察，現時 3M 及 3P 號巴士線於早上及黃昏繁忙時間的乘客主要以學生及長者為主，加上部份使用轉乘優惠的乘客。計劃中將 3M 減少班次至 20 分鐘一班；3P 則改為只行走早上 7-8 時由彩雲往慈雲山。3P 的改動令受影響乘客需要改乘 3M 或 3D，但巴士公司不單沒加強 3M 的班次，反之削減，即意味乘客的路線選擇減少，候車時間更長，對居民會造成負面的影響。本會認為此項改動並不合理。

再者，巴士公司建議乘客改用的替代路線 3D，路線與 3P 相差甚大，並不途經彩雲，並不是一條合適的替代路線。加上現時 3D 雖然已在繁忙時間加開特別班，但仍未能滿足居民需要，蒲崗村道一帶中途站經常出現長長的候車人龍，乘客甚至會因為巴士已滿座未能上車而要「等多架」。計劃中指出 3M 及 3P 的改動，會將受影響的近 1000 人次載客量轉嫁到 3D，確實會進一步增加 3D 承受壓力，導致適得其反。本會建議將 3M 及 3P 兩線合併，改成循環線，並維持一定的服務班次，以吸引短途乘客，同時提供轉乘優惠，增加誘因，吸引乘客。

3. 10 號巴士線:

琮富區一直缺少一條路線往返九龍城、大角咀一帶，現行的 2F 特別班次，由於班次疏落，惠及的居民相對亦較少。對於 10 號線的調整，調整行車路線，縮短行車時間，本會表示歡迎。但對於減少早上繁忙時間班次則對居民有嚴重影響。有居民投訴 10 號巴士脫班嚴重，往往等候時間超過 30 分鐘，比起九巴現行公佈的 12-15 分鐘超過一倍時間。本會希望調整行車路線之餘，維持班次不變以及改善脫班問題。

4. 11D 巴士線

巴士公司建議該線改為在繁忙時間提供單向服務，受影響的乘客人數極多，超過三千人，影響極大；另外，當區居民必須轉乘其他巴

士才能到達目的地，但巴士公司建議的轉乘服務，極為轉折，以樂富區的居民為例，現時，他們乘搭 11D 巴士，便能直接到達觀塘碼頭，但若根據巴士公司建議的替代方案，樂富的居民便需乘搭 11K、再轉乘 11B、再轉乘 26A，才能到達觀塘碼頭，極為不便之餘，加上轉乘車費與原來的車費相同，沒有誘因；而建議轉乘巴士(包括 11K、11B 等)沒有增加班次以加強服務，影響原來路線的乘客之餘，對於能否容納約三千四百名受影響的客量，我們亦十分擔心。

5.9 號巴士線

巴士公司建議將 9 號往尖沙咀方向的巴士總站由尖沙咀碼頭遷移至尖沙咀東，我們認為這對乘客造成極大不便，由於很多乘客都會在尖沙咀碼頭轉乘渡輪到港島區工作，如把總站設在尖東，增加乘客上班時間之餘，亦減少乘客乘搭 9 號巴士線的意欲；另外，建議中該線由原來 15 分鐘減至 20 分鐘一班，只要稍一受路面及交通情況影響，乘客的候車時間便會變得極長。最後，巴士公司亦建議修改 9 號巴士行車路線，由原來經彩虹道、黃大仙巴士線站及新蒲崗等，改為經太子道東直出亞皆老街，黃大仙及新蒲崗區內居民造成極大不便，文件中亦沒有提及加強各條轉乘巴士路線及班次。本會希望九巴可以取消對 9 號巴士線的調整。

巴士脫班問題

除了上述各巴士線路線重組安排意見外，巴士班次及脫班問題都是本會所關注的。巴士班次疏落及脫班問題並非一朝一夕的問題。每一條巴士路線均有一份「服務詳情表」，訂明巴士公司須提供的服務水平，包括服務時間和在不同時段的班次等。現時運輸署的定義，巴士脫班是指個別巴士路線每日實際行走的班次數目少於該路線的「服務詳情表」內訂明的班次數目。但若巴士到站的時間有延誤，即使延誤的程度近乎兩班車的相隔時間，在運輸署而言，仍不被列為脫班。

就這個定義，政府與市民的感受有很大落差，亦令居民大失預算。本會希望九巴能正視巴士脫班問題，例如調整路線班次，例如加開加班車、增加車長人手、改為定點班次、增設定時點等等。

改善巴士站位置及配套

除了居民關心的班次及路線問題外，巴士站位置及配套同樣重要。近期收到多宗居民對位巴士站位置的意見，發現黃大仙下邨近龍榮樓巴士站設立位置與交通燈太近，當巴士停在巴士站時會阻礙了旁邊路線汽車司機的視，若有路人橫過馬路時容易引起發交通意外。另外，在蒲崗村道的巴士站，繁忙時間經常出現乘客等候 3B 及 5 號線而站在兩站之間等候，等巴士靠站時才決定到底「向上跑」還是「向下衝」。有此「奇景」正正因為巴士站分佈出現問題。本會覺得有需要重新審視和規劃現有巴士站位置及分佈，亦要更新舊式巴士站牌，以方便乘客查閱巴士路線。全面檢視巴士站的設施，並進一步完善，例如避免安排過多巴士路線在同一站頭，巴士站加設基本的上蓋設施，避免候車乘客受日曬雨淋之苦；另外，加設及完善巴士班次顯示屏的設施，讓居民更能掌握巴士線的班次。

其他

車資方面

九巴經常以油價上升以及人工上漲等原因加價，但卻忽視小市民負擔能力。現時，社會百物騰貴，通漲升溫，人工卻不能追上通漲。巴士是本港重要公共交通工具之一，除了賺錢外，亦要負上社會責任，體諒小市民負擔能力，提供更多轉乘優惠或採用分段收費，亦可增加市民乘搭巴士的意欲。

點對點接駁巴士服務

黃大仙區內很多地區與港鐵站有段距離，例如慈雲山、富山邨、新蒲崗等等，居民多依賴巴士及小巴服務接駁往返各區，有些地區交通路線選擇少，而現時巴士及港鐵轉乘優惠覆蓋範圍亦未見完善，交通網絡覆蓋範圍狹窄，本會建議除了研究新增巴士線外，亦可與港鐵合作提供來往地鐵站點對點接駁巴士服務，以便居民使用鐵路服務。

新增及規劃巴士路線

由於舊啟德機場用地住宅陸續入伙，但該處巴士路線卻沒有增加，當完成入伙後，必然增加附近巴士站的乘客量。此外，希望九巴多落區聆聽市民的意見，研究新增不同點到點巴士路線的可行性，方便市民之餘，在巴士路線重組上亦得以改善。

最後，本會希望九巴可以改善巴士服務，與港鐵及小巴配合，完善本港公共交通系統，亦希望運輸署可配合九巴與路線重組及改善配套的計劃，為居民提供更完善的交通網絡，於制定新修訂方案時能更貼合社區及居民需要。

順頌
台安！

東九龍居民委員會

2015年3月23日



工聯會九龍東區議員聯合辦事處

新蒲崗大有街32號泰力工業中心1601室

Tel:23215485 Fax:23206612

敬啟者：

本處得悉 貴會將會討論《2015-2016 年度巴士路線計劃》文件，就區內巴士的班次、車輛數目及路線等，提出修改及建議。有見及此，本處希望就區內巴士路線事宜提出建議，建議如下：

1. 建議合併 3M 及 3P 線，並維持現有巴士數量

現時，不少街坊和學生均依賴 3P 及 3M 線作為 3D 線的替代品，因為 3D 線在繁忙時間內的使用率是十分高，很多時候也未能上車，以致 3M 及 3P 在繁忙時間的需求仍是很大。另外 3M 和 3P 線大部分的路線也是重疊，為使資源更能有效地運用，建議合併該兩路線。

2. 增加 3D 班次

雖然文件中並未有提及 3D 的安排，但 3D 的使用率是非常高，繁忙時間尤甚，不少學生和長者均依靠 3D 來往慈雲山至觀塘沿途各區。為減少街坊的候車時間和資源能有效地運用，建議增加 3D 的班次。

3. 建議 10 駛經富山邨

10 號巴士現時由彩雲駛往大角咀，富山邨及瓊東街一帶一直缺乏前往九龍西的巴士線，為居民帶來不便。因此，是次的路線重組計劃正是一個契機，建議 10 號巴士駛經富山邨及斧山道，街坊不需行走一段大斜路，走到志蓮淨苑乘搭，增設前往九龍西的巴士路線，為居民締造更完善的生活網絡。

4. 要求增設前往長沙灣、荔枝角的轉乘優惠

現時富山邨、瓊東街一帶只有 3M 在龍翔道轉乘 6D 前往長沙灣、荔枝角，因此希望增加前往九龍西各區的轉乘優惠，減少對居民的影響。

5. 要求增設機場巴士線

現時，富山邨及瓊東街、斧山道一帶並沒有前往機場的正常巴士線，只有通宵線 N23，即使慈雲山設有 E23 巴士線，但未有駛經斧山道一帶。區內居民對機場巴士線的需求日漸增加，因此，希望設立機場巴士線，以滿足居民的需求。

6. 優化富山邨巴士站

現時富山邨只有 5 號巴士線停泊，未能充份使用整個巴士站，希望能夠增設巴士路節途經富山邨巴士站，以使資源得以善用，亦能方便居民乘搭巴士前往各區。

7. 加強監察巴士班次，改善脫班問題

巴士脫班問題一直是巴士服務的垢病。作為公共交通工具的供應商，應為居民提供適時、準確的巴士服務，但區內巴士服務經常出現脫班的情況，以 203E 及 3B 尤甚，希望九巴公司能夠加強監察，並改善脫班問題，以提升巴士服務的質素。

此致

黃大仙區議會轄下
交通運輸事務委員主席
黎榮浩議員

立法會議員

陳婉嫻 黃國健

黃大仙區議員

何賢輝 莫健榮 譚美普 王吉顯

社區幹事

陳澤森 黃鎮健 梁俊賢

增選委員

林文輝 吳卓穎

二零一五年三月廿三日

黃錦超議員服務處

地址：九龍黃大仙鳳凰新村環鳳街 18 號二樓 電話：2116 4275 傳真：2116 4276

黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會
主席黎榮浩 MH 及全體議員台鑑：

對 2015-2016 年度黃大仙區鳳凰區的巴士路線發展計劃的意見

黃大仙鳳凰區所在位置並沒有鐵路服務的覆蓋，鳳凰區的居民均依賴巴士及小巴路線出入。鳳凰區並沒有設置巴士總站，巴士服務一直十分有限，所以每一條巴士線路都對區內居民尤其重要。

就九龍巴士有限公司提出 2015-2016 年度黃大仙區巴士路線發展計劃，本人有以下的建議：

一、反對於 2015 年第 2 季取消 15A 巴士非繁忙時段服務

本人反對取消 15A 巴士非繁忙時段服務。15A 巴士是鳳凰區內唯一一條行經九龍灣地區的巴士線路，如果取消非繁忙時段服務，必定對區內居民造成不便，尤其對一些需來往九龍灣地區的長者及行動不便人士來說影響更大。本人認為九巴公司須保留 15A 非繁忙時段的服務，再把現時使用的雙層巴士改為單層巴士行駛，達至兩存其美的效果。

二、建議增加 5P / 5X 巴士路線非繁忙時段服務

本人建議增加 5P / 5X 巴士路線非繁忙時段服務。現時，5P 巴士線路只有在繁忙時段提供服務，由於 5P 巴士路線車程較短（不經土瓜灣），令其使用率極高，於最繁忙時段班次使用率高達 98%。本人建議 5P 巴士路線於非繁忙時間亦提供服務，回應居民需求。

黃錦超議員服務處

地址：九龍黃大仙鳳凰新村環鳳街 18 號二樓 電話：2116 4275 傳真：2116 4276

三、建議 92 號巴士路線行經鳳凰新邨

本人建議 92 號巴士路線行經鳳凰新邨。鳳凰區內並沒有巴士線路前往西貢一帶。跟據現時的巴士路線圖，本人建議 92 號巴士線伸延行經鳳凰新邨，以完善鳳凰區未有巴士前往西貢的缺點。

本人希望九巴公司能聽取居民意見，更完善區內巴士線路不的不足，為居民提供更便利的巴士服務。

順頌
台安！

黃大仙區議會副主席
黃錦超 區議員
2015 年 3 月 23 日



丁志威區議員辦事處

九龍黃大仙竹園北邨蕙園樓地下 110 室

Room 110, G/F., Wai Yuen House, Chuk Yuen North Estate, Wong Tai Sin, Kowloon

電話：2613 8602 傳真：2613 8669

敬啟者：

提出對 2015-2016 年度黃大仙巴士路線計劃的意見

本人黃大仙竹園北丁志威區議員，知悉九巴將於 2015-2016 年度重組黃大仙巴士路線，初步建議將竹園巴士總站的 2B 巴士線於繁忙時間延長等候開車時間及改為單向服務，本人對此表達十分不滿，並反映本邨居民的意見。

竹園北邨位於獅子山腳，與黃大仙市中心的地鐵站及巴士總站有一段頗長的距離，而竹園北邨人口老化，長者所佔的比例相當高，早上常見長者帶着孫兒上學乘搭該條路線，如果決意將本邨唯一能到達九龍西深水埗、長沙灣等地方的巴士線，延長繁忙等候開車時間由 20 分鐘至 30 分鐘及只有單向服務，對邨內居民及長者確實造成不便。另 貴公司提出 2B 號線的乘客可使用替代服務，由竹園乘 7M 至聯合道轉乘 2F，回程由長沙灣乘 2F 至聯合道轉乘 211，提供的轉乘優惠方案只較原來來回車費便宜 \$0.2，並沒有足夠的誘因，但所用的時間增加，實為不妥。

祈望 貴公司能接受居民意見，考慮撤消有關的 2B 號線的有關變更。如有任何查詢，可致電 26138602 與本人助理梁詠紅小姐聯絡。

此致

運輸署

黃大仙區議會

丁志威區議員



謹啟

二〇一五年三月二十三日



陳安泰議員辦事處



「行公義、好憐憫、存謙卑的心、與神同行。」
彌迦書第六章八節

日期：二零一五年三月二十日
本辦事處檔案編號：TMC/T/20150320B
致：黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
主席及各委員

建議 290，290A 綫巴士設置永光書院及天馬苑商場站

本人得悉 九巴將開設往來彩明和荃灣的 290，290 A 巴士路綫。雖然該路綫駛經龍翔道，但卻只停靠黃大仙中心。本人希望 貴委員會能夠考慮該兩綫巴士增設永光書院巴士站及天馬苑商場站，服務天馬苑、天宏苑和橫頭磡的居民，以緩解 40 號巴士班次不足的情況。

請各委員支持本人的建議及提出在會議中討論。



黃大仙區議員
陳安泰謹啟

副本抄送：運輸處 高級運輸主任 / 黃大仙 李美鳳女士
九龍巴士有限公司 九龍灣廠 經理 (車務) 傳真：2745 0300
張僑光先生



黃國桐議員辦事處 沈運華議員辦事處 胡志偉議員辦事處 謝智傑社區服務處

敬啟者：

回應《2015 - 2016 年度黃大仙區巴士路線計劃》的建議

就《2015 - 2016 年度黃大仙區巴士路線計劃》，我們有以下建議：

一、 合併 3M、3P，改善服務

首先，我們反對大幅削減 3M 和 3P 線的班次，由 5 輛雙層巴士行駛減至 3 輛，更在繁忙時間把 3M 線增加至 20 分鐘一班，九巴的建議有如「陰乾」路線。

我們建議，合併 3M 和 3P 兩線，並維持 5 輛雙層巴士行駛，以加密班次，此舉有助吸引乘客。

二、 10 號線改道有保留

我們對於 10 號線改道的成效非常質疑。把喇沙利道、衙前圍道及樂善道的分站，改設於界限街、太子道西及太子道東，此舉不便居民往來九龍城及東頭邨，我們要求九巴公司提供實際數據，如此改道可縮減多少時間，若成效不彰，我們定必反對。而且此舉與 27 號線重疊，居民會否因而得益，令人成疑。

三、 新路線 26A 應保留九架雙層巴士

九巴建議把 26M 與 23 號合併成 26A，並延長路線至觀塘碼頭，我們是認同的。但我們要求，九巴維持以 26M、23 原有的九架雙層巴士行駛，以減低對其他地區居民的影響，令此措施盡快實施。

此致

黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會主席
黎榮浩先生及全體委員

黃大仙區議員 沈運華 黃國桐 胡志偉
民主黨 社區主任 謝智傑

二〇一五年三月二十三日



陳安泰議員辦事處



「行公義、好憐憫、存謙卑的心、與神同行。」

彌迦書六章八節

日期：二零一五年三月二十日
本辦事處檔案編號：TMC/T/20150320A
致：黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
主席及各委員

促請考慮延伸龍翔道永光書院巴士站問題

本人接到天強區居民反映，龍翔道永光書院巴士站現時有多條巴士線停在該站，巴士站長度根本不敷應用，在繁忙時間經常出現多架巴士同一時間停站，尾隨的巴士因空間不足，在等候埋站期間，車尾部份要跨越旁邊的行車線，阻礙交通，對行車及乘客構成危險，而且候車的秩序亦非常混亂。

因此，本人建議將部份行人路改為延伸的巴士站路面，可同時容納 2 至 3 部巴士靠站，估計將大大改善現今的混亂情況。

請各委員支持本人的建議及提出在會議中討論。



黃大仙區議員
陳安泰謹啟

副本抄送：運輸處 高級運輸主任 / 黃大仙 李美鳳女士
九龍巴士有限公司 九龍灣廠 經理 (車務) 傳真：2745 0300
張僑光先生



工聯會九龍東區議員聯合辦事處

新蒲崗大有街32號泰力工業中心1601室

Tel:23215485 Fax:23206612

敬啟者：

本處得悉 貴會於 2015 年 3 月 23 日就「黃大仙區巴士路線計劃」召開特別會議，本會祈就該項議題提出以下意見，予以 貴會討論及轉交有關機構考慮，意見如下：

1. 反對 9 號巴士改經太子道東，不駛經彩虹道。
2. 原建議 10 號巴士駛經斧山道，現取消建議。
3. 要求 2F,3C 巴士加密班次，改善脫班問題。
4. 要求增設 5,3B 轉乘 2A,6D 優惠，前往九龍西-長沙灣、荔枝角一帶

此致

黃大仙區議會轄下

交通及運輸事務委員會主席

黎榮浩議員 MH

立法會議員

黃國健 陳婉嫻

黃大仙區議員

何賢輝 莫健榮 譚美普 王吉顯

社區幹事

陳澤森 黃鎮健 梁俊賢

增選委員

林文輝 吳卓穎

二零一五年四月十日