

第五屆黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十七次會議記錄

日期：二零一八年十月九日(星期二)
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：

袁國強先生, MH 黃大仙區議會議員

副主席：

雷啟蓮女士 黃大仙區議會議員

委員：

李德康先生,BBS,MH,JP	黃大仙區議會主席
黎榮浩先生,MH	黃大仙區議會副主席
陳曼琪女士,MH,JP	黃大仙區議會議員
陳安泰先生,MH	黃大仙區議會議員
陳偉坤先生,MH	黃大仙區議會議員
陳英先生	黃大仙區議會議員
蔡子健先生	黃大仙區議會議員
何漢文先生,MH,JP	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
林文輝先生,JP	黃大仙區議會議員
李東江先生	黃大仙區議會議員
莫健榮先生,MH	黃大仙區議會議員
沈運華先生	黃大仙區議會議員
施德來先生	黃大仙區議會議員
譚香文女士	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
黃逸旭先生	黃大仙區議會議員
胡志健先生	黃大仙區議會議員
胡志偉先生,MH	黃大仙區議會議員
郭耀偉先生	交通及運輸事務委員會增選委員
李達仁先生,BBS,MH	交通及運輸事務委員會增選委員
蘇家豪先生	交通及運輸事務委員會增選委員

列席者：

陳卓熙先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
傅申女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
譚家權先生	黃大仙區交通隊主管	香港警務處
梁敏玲女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
郭展陽先生	工程師/黃大仙	運輸署
葉翠英女士	區域工程師/黃大仙	路政署

為議程(三)(i)出席會議的機構代表：

黃偉廉先生	高級運輸主任/運輸設施管理 1	運輸署
-------	-----------------	-----

為議程(三)(ii)出席會議的機構代表：

林澤仁先生	董事	弘達交通顧問有限公司
李可威先生	首席交通工程師	弘達交通顧問有限公司

為議程(三)(v)及(四)(i)出席會議的機構代表：

梁繼明先生	高級車務主任	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃寶雲女士	襄理(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司

秘書：

黎素姬女士	行政主任(區議會)3	黃大仙民政事務處
-------	------------	----------

主席歡迎各委員及列席會議的政府部門代表出席第五屆黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會(交運會)第十七次會議。

一 通過黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零一八年七月二十四日第十六次會議記錄

2. 交運會第十六次會議記錄獲得通過，無須修改。

二 報告事項

二(i) 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零一八年七月二十四日第十六次會議進展報告

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 42/2018 號)

3. 委員備悉文件。

二(ii) 各分區委員會會議所討論的交通及運輸事項

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 43/2018 號)

4. 委員備悉文件。

二(iii) 黃大仙區交通意外傷亡報告(二零一八年七月至八月)

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 44/2018 號)

5. 委員備悉文件。

二(iv) 黃大仙區交通改善工程進度報告

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 45/2018 號)

6. 委員備悉文件。

三 討論事項

三(i) 黃大仙公共運輸總站上層旅遊巴士停泊位的運作安排

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 46/2018 號)

7. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任/運輸設施管理 1 黃偉廉先生。

8. 運輸署郭展陽先生介紹文件。

9. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 重申委員會過去已清晰表示希望以人手管理黃大仙公共運輸總站(運輸總站)上層旅遊巴士停泊位，並強調此管理模式才可讓設施發揮其效益。由於咪錶管理模式無法於運輸總站外標示站內空置停泊位的數目，旅遊巴士往往需駛入站內始能掌握停泊位的情況。屆時等候停泊及上落客的旅遊巴士或會堵塞運輸總站的出入口，造成混亂，繼而影響黃大仙道的交通。委員認為咪錶管理模式不但未能解決黃大仙祠附近旅遊巴士停泊位不足的問題，反為地區帶來更多交通問題；
- (ii) 查詢運輸署有何措施確保停泊位不會被長期霸佔；
- (iii) 指現時每日平均有一萬人次到訪黃大仙祠，最繁忙時段估計有三十五至四十五輛旅遊巴士需於黃大仙祠附近停泊，認為運輸總站內二十五個停泊位未能應付需求。委員查詢署方會如何應對供不應求的情況，並查詢署方有否研究利用臨時露天停車場旁的道路讓旅遊巴士排隊進入運輸總站，避免車輛堵塞於黃大仙道；
- (iv) 指出現時臨時露天停車場的收費較運輸總站上層停泊位的高，估計此收費差異會吸引更多旅遊巴士前往運輸總站上層停泊，令附近道路更擠塞；
- (v) 質疑人手管理停泊位難以符合成本效益之說，希望署方重新檢討。委員指市面上有管理公司以停車場模式營運約二十個停泊位，相信可嘗試邀請管理公司管理運輸總站上層停泊位；及
- (vi) 查詢「晚八朝八」開放運輸總站上層予車輛免費停泊的原因，並查詢此安排是否適用於旅遊巴士以外的車輛(如貨車)。委員指出此免費停泊的安排不符合經濟原則，並預計會出現供不應求的情況。委員以三祝街貨車停車場及毓華街貨車停車場(近慈雲山慈光堂旁)為例，指由於晚間會有人手在場管理，故能吸納多於

停泊位數目的車輛。委員擔心運輸總站「晚八朝八」免費停泊的安排會引來大量旅遊巴士前來停泊。另外，他認為免費停泊的時間應更早完結。

10. 運輸署黃偉廉先生表示，如以停車場模式管理運輸總站上層停泊位，署方需額外加建閘機及增加人手。由於運輸總站只提供二十五個停泊位，署方認為需審慎考慮，初步認為停車場管理模式的成本效益不高。另外，他補充停車場管理模式較適合需長時間泊車的地點。由於黃大仙主要為旅遊景點，車輛一般的停留時間不長，因此署方認為咪錶管理模式較為合適。

11. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 強調如沒有人手管理停泊位，等候進入運輸總站上層的旅遊巴士或會堵塞運輸總站出入口，阻礙其他車輛進出，甚至影響黃大仙道、鳳德道及馬仔坑道的交通。委員認為現時方案將會大大加重日後警方的工作。委員強調期望透過閘機管理停泊位，以確保運輸總站上層運作暢順，同時改善現時旅遊巴士於黃大仙(尤其竹園區附近)違例停泊的情況；
- (ii) 指大嶼山天壇大佛及大澳旁的停泊位現以咪錶形式管理，而曾到訪上述地點的人士均了解咪錶管理模式所衍生的問題。委員擔心若以咪錶管理運輸總站上層停泊位，未來黃大仙區將經常面對交通混亂的情況；
- (iii) 議會曾提議運輸署參考龍翔道觀景台停車場的管理模式，並建議署方與其他部門協調，以落實人手管理。委員認為部門應致力改善區內交通問題，不應只著眼於成本效益，期望部門可研究出更理想的管理模式；
- (iv) 指黃大仙區的泊車位長期不足，只要部門妥善管理運輸總站上層停泊位並考慮於晚間以月租方式出租該些停泊位，加上日間咪錶停泊位賺取的利潤，相信運輸總站上層可賺取一定的收入。因此，委員認為停車場模式缺乏成本效益之說並不合理，並建議運輸署嘗試邀請管理公司以停車場模式經營該些停泊位；

- (v) 若運輸署需刊憲才可將停泊位改為停車場，委員建議署方與地政總署協調，透過臨時短期租約方式聘請停車場管理公司管理運輸總站上層，以試驗此管理模式的成效。與此同時，署方可進行相關刊憲程序。待運輸總站正式全面啟用時，署方才根據試驗結果決定永久的管理模式；
- (vi) 認為不應先安裝咪錶，待日後運作出現問題時才考慮拆卸咪錶。委員指已可預見咪錶管理模式所衍生的問題，相信屆時只可依賴警方協助，但問題依然會長遠地困擾黃大仙區。因此，委員期望在停泊位啟用前解決管理問題；
- (vii) 認為運輸總站現階段仍未全面投入服務，故仍有空間商討上層停泊位的管理模式，要求運輸署重新檢討以人手管理停泊位的可行性；
- (viii) 重申議會已多次要求運輸署研究落實咪錶以外的管理模式，然而署方漠視委員的意見，並已率先安裝咪錶及豎立交通指示牌。委員建議去信運輸署署長，表明區議會強烈反對以咪錶管理運輸總站上層停泊位，並對署方的回應表示不滿。如署方仍一意孤行，漠視議會意見，議會不排除會有進一步行動；
- (ix) 指運輸署現提交的方案與以往匯報的資料無異，而署方未有就委員的提議作出任何解釋或闡述，亦沒有提供其他管理模式供委員會選擇，因此建議就此事再召開會議，請部門詳細交代跟進工作及遇到的限制；
- (x) 近年黃大仙祠的發展增加了附近一帶的行車流量，而委員希望運輸總站落成後能紓緩附近的交通壓力。如運輸總站因管理不善而衍生更多交通問題，署方及區議會亦責無旁貸；
- (xi) 指黃大仙祠是香港排名第三的旅遊景點，每日早上七時至下午五時開放參觀，平均每日到訪人數超過一萬人次，尤其在十二時前人流極高。今年國慶黃金

週的到訪人數更比往年多出一萬五千人次，每天進出臨時露天停車場的旅遊巴士超過一百架次。委員查詢運輸署有否掌握上述數據，並促請運輸署莫因成本考量而損害香港旅遊業的形象及影響本土經濟發展，希望運輸署認真考慮運輸總站的管理模式；

- (xii) 指運輸署可先試行咪錶管理模式三個月再檢討其成效。另外，有委員指運輸署應試行三個月人手管理模式並作出檢討。如人手管理有效，署方便可將運輸總站上層交予停車場管理公司營運；及
- (xiii) 認為此事牽涉香港旅遊業，商務及經濟發展局曾指黃大仙祠是香港其中一個地標，行政長官亦曾指政府會積極配合旅遊業的發展，故認為區議會可向更多部門反映意見。

12. 主席表示，由開始規劃運輸總站至今，委員一致反對以咪錶管理模式管理上層停泊位，並曾多次建議運輸署與其他部門研究咪錶以外的管理模式，但署方未曾於會議上匯報落實其他管理模式的困難。區議會曾對兩任運輸署署長表達同樣訴求，可惜至今仍未得到滿意的回應。他強調，若署方未能妥善管理該些停泊位，最終會影響黃大仙道一帶交通，為其他道路使用者帶來困擾，亦會造成不少噪音及空氣污染問題，而區議會日後亦會因而遭人詬病。

13. 運輸署黃偉廉先生回應指運輸總站上層是旅遊巴的停泊位，故貨車不能使用。另外，現時不少多層停車場以人手管理，但由於需停泊的私家車數目眾多，引致部份私家車於停車場出入口排隊輪候。署方估計運輸總站上層停泊位的需求於早上時段較高，屆時即使有管理員在場，部份旅遊巴士仍會於運輸總站出入口排隊輪候，管理員並無權要求等候的旅遊巴士離開，故仍有可能出現旅遊巴士堵塞於運輸總站出入口的情況。最後，署方擔心於晚間以月租方式出租停泊位後，部份車輛未能於早上準時離開，屆時或會衍生其他問題。

14. 主席指運輸署提議的方案同樣不能確保所有免費停泊的車輛於早上八時前準時離開，澄清委員提出月租方案旨在說明只要妥善營運該些停泊位，其收入可應付人手管理模式的營運開支。他建議去信運輸署署長，表達委員對運輸總站上層停泊位管理模式的關注，並要求署方研究其他管理模式。另外，他建議將此事宜交予關注黃大仙公共運輸總站專責小組(專責小組)繼續跟進，並請運輸署於下一次交運會會議之前向專責小組匯報最新進展。

15. 運輸署郭展陽先生備悉委員的意見，並會作出跟進。署方會盡快聯絡區議會秘書處安排召開專責小組會議。

16. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 要求運輸署詳細解釋落實不同管理模式的利弊及可行性，並提供其他曾在本港應用的停車場管理模式的具體資料，以便委員討論最有效的管理模式。委員期望署方可盡快向委員提交相關資料以作進一步研究；
- (ii) 建議參考醫院停泊位的收費模式，認為採用漸進式收費可加快車輛的流轉。委員認為運輸署有責任提出有效的管理方法，確保運輸總站運作暢順；
- (iii) 同意去信運輸署，建議於信函上明確表示委員反對使用咪錶管理停泊位，並要求署方認真考慮委員曾提出的多項建議。委員請運輸署勿再重覆咪錶管理模式的優點，並應集中討論其他管理模式，否則召開專責小組會議亦無法達成共識；及
- (iv) 擔心運輸署會在召開專責小組會議前先行安裝咪錶。既然委員會一致反對以咪錶管理停泊位，委員要求署方暫緩所有安裝咪錶的相關工程，以免浪費資源。

17. 主席期望在召開專責小組會議時，署方可解釋其他管理模式的優劣及可行性，以期得出最有效的管理模式。除常設代表外，主席邀請運輸署相關組別官員出席專責小組會議，匯報上述資料。

18. 運輸署黃偉廉先生表示，署方會研究委員的意見，按需要在專責小組提供補充資料，並委派合適人員出席專責小組會議。

19. 運輸署郭展陽先生表示，現時運輸總站上層已安裝交通指示牌，但未安裝咪錶。港鐵公司現時只按照原設計進行餘下部份的工程。由於停泊位的運作模式仍未有定案，署方會與路政署協調工程的安排。

20. 主席總結，交運會將去信運輸署，請署方詳細交代不同管理模式的可行性。另外，他建議於十一月中旬召開專責小組會議。

(會後備註：交運會已於二零一八年十月二十三日去信運輸署署長表達委員訴求。)

三(ii) 彩虹交匯處小巴站的交通改善措施建議
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 47/2018 號)

21. 主席歡迎為此議程出席會議的弘達交通顧問有限公司(顧問公司)董事林澤仁先生及首席交通工程師李可威先生。

22. 運輸署郭展陽先生及顧問公司林澤仁先生以投影片輔助介紹文件。

23. 胡志健議員代表民主黨黃大仙黨團介紹題為「建議研究於彩虹交匯處開設一條由龍翔道前往觀塘道的巴士專線」的意見書(附件一)。

24. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 隨著安達邨入伙，清水灣道的擠塞情況較以往嚴重。委員歡迎運輸署就此提出改善建議，並對擴闊現有小巴站和加設一條停車坑的建議持開放態度。委員認為加設小巴站停車坑原則上有助釋出清水灣道一條行車線，相信對疏導該處交通有一定幫助，但認為需進一步商討其執行細節；

- (ii) 認為運輸署的建議可提供更多空間予候車乘客排隊等候小巴，故不反對建議；
- (iii) 指出如所有小巴須於新增的停車坑落客，乘客需橫過馬路及步行一段距離才可抵達彩虹港鐵站，對乘客造成不便。因此，運輸署應平衡改善交通的成效及對行人便捷度的影響。委員認為措施是針對繁忙時間小巴落客所造成的擠塞問題，故建議於繁忙時間禁止小巴在彩虹站 A2 出口落客，但反對一刀切落實二十四小時禁止小巴於該處落客的措施，並認為署方在執行時會遇到不少阻力。委員建議運輸署與相關區議員視察現場環境及研究執行細節，並應就禁止落客的時段作充分諮詢；
- (iv) 查詢運輸署會安排哪些小巴線於新增的停車坑落客。委員建議署方多就小巴站的設置與當區區議員交流意見，並視察現場環境；
- (v) 指現時提出的方案是讓小巴駛經彩虹港鐵站再前往新增的停車坑落客，對轉乘港鐵的乘客帶來不便，擔心乘客及司機未必會接納此方案，查詢運輸署會如何與小巴營辦商商議執行細節；
- (vi) 指乘客於擬增設的停車坑落車後需橫過馬路返回行人路，擔心衍生安全問題；
- (vii) 認為如禁止專線小巴第 16 號於繁忙時間在彩虹港鐵站 A2 出口落客，署方應安排該小巴路線於小巴站較靠近港鐵站及行人路的位置落客，減少對乘客的影響；
- (viii) 據了解，坪石公共運輸交匯處仍有空間供公共交通工具使用。委員請運輸署提供進一步資料，並研究可否於該處騰出空間予專線小巴第 16 號使用；

- (ix) 認為不少小巴線需於彩虹港鐵站 A2 出口落客，而現時不少由西貢及順天開出的小巴會於該處落客。委員過去曾提議重組匯八坊巴士站並於附近騰出空間予小巴上落客，認為此安排不會對附近交通構成太大影響；
- (x) 認為運輸署的建議對乘客構成一定程度的不便，建議署方於小巴站至彩虹港鐵站的行人通道加設上蓋，以作為補償方案。委員希望署方在落實改善小巴站建議時一併考慮上述建議；
- (xi) 憶述過往區議會曾提議加設一條行車通道讓所有類型車輛由牛池灣直接駛往坪石，以避免車輛繞道至彩雲。可是當年運輸署指落實此建議時需加設交通燈，擔心此安排會減慢清水灣道的車流速度，造成擠塞問題，最終未有落實建議。委員贊成開設一條由龍翔道前往觀塘道的巴士專線，並希望署方可在道路設計上提供協助，以落實有關建議，紓緩彩虹道及龍翔道的交通。委員請運輸署與顧問公司於是次項目一併研究上述建議，並於下次會議再作討論；
- (xii) 擔心開設巴士專線時需額外加設交通燈，屆時會減慢車流速度並加劇清水灣道的擠塞問題，故請運輸署及顧問公司謹慎檢視交通燈的設置；及
- (xiii) 建議重整彩虹交匯處附近的行車線及交通燈，並請運輸署就道路設計及安全提供意見。

25. 運輸署郭展陽先生表示，如委員同意顧問公司的提議方案，署方會就此進行地區諮詢，並與小巴營辦商溝通其執行細節，如小巴禁區時段等。他備悉加設巴士專線以連接龍翔道至觀塘道的建議，並表示是次研究亦有探討類似建議的可行性。現時清水灣道西行往彩虹交匯處有兩條分別前往旺角及觀塘的行車線，而該兩條行車線現時未有交通燈控制。早前顧問公司統計該處行車流量，發現其行車流量頗高。如於行車線加設交通燈控制，並截停車流以供巴士行駛，估計該路口的交通流量會超出負荷。故此，上述建議未能實施。

26. 顧問公司林澤仁先生補充，在研究展開初期，運輸署已要求顧問公司研究開設特別通道讓車輛直接於龍翔道路面駛往坪石的可行性。由於清水灣道西行(往旺角方向)的行車流量頗高，如加設交通燈控制，估計對路口的交通影響極大，因此未能實施建議。另外，他表示可繼續探討禁止小巴於彩虹港鐵站 A2 出口旁二十四小時禁區落客的時段，並就此進行諮詢。顧問公司暫未確定不同小巴線的具體落客位置，但原則上會安排較多乘客落車的線路於靠近行人路位置落車，以減少需橫過馬路返回行人路的乘客數量。林先生續表示，加建行人通道上蓋的建議或牽涉其他部門，故運輸署將另外考慮建議。最後，他指坪石公共運輸交匯處連接清水灣道的行車線已設有超過二十條巴士線的車站，交通情況已頗為擠逼，委員指仍未被使用的空間為連接觀塘道的公共運輸交匯處。

27. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 認為即使擴闊小巴站，部份小巴仍有機會維持於彩虹港鐵站 A2 出口旁落客。委員指坪石公共運輸交匯處其中一端的停車坑只設有九巴第 111 及 9 號線的車站，建議署方善用該停車坑，容許小巴進內落客。委員相信此措施能有效減少小巴於彩虹港鐵站 A2 出口旁落客；
- (ii) 認為署方需更宏觀地處理龍翔道往觀塘道一帶的交通問題，建議透過大型改動重整該處的行車線，從而改善清水灣道及龍翔道往觀塘道的交通；
- (iii) 指出現時早上於彩虹港鐵站 A2 出口旁落客的小巴多由西貢或觀塘開出，如未能提供足夠誘因，該些小巴未必會於新設的停車坑落客，而乘客亦有可能要求司機繼續於彩虹港鐵站 A2 出口旁落客。委員擔心新設停車坑未能發揮其功效，最終淪為私家車上落客區。委員要求運輸署研究於匯八坊附近騰出空間作小巴落客區，並指該位置接近港鐵站，而且設有上蓋，相信能吸引小巴改於該處落客；

- (iv) 由於不少小巴乘客會轉乘港鐵，故現時部份小巴會選擇於彩虹港鐵站 A2 出口旁落客。委員擔心署方的建議在實際運作上會與期望有落差，建議署方檢視實際情況，並與小巴營辦商商討上落客位置等細節；
- (v) 同意搬遷部份樹木以擴闊清水灣道其中一條行車線，並認為彩虹交匯處一帶的交通仍有不少改善空間，期望運輸署繼續研究改善方案；及
- (vi) 認為行車流量高是導致清水灣道交通擠塞的主因，建議運輸署將擬增加的停車坑改為往觀塘道或龍翔道的行車道，相信此措施能更有效疏導交通。

28. 運輸署郭展陽先生表示，據觀察，現時有不少小巴利用清水灣道慢線作為落客點，於繁忙時間，該落客活動經常阻塞前往彩虹交匯處的車輛，亦同時阻礙巴士駛出清水灣道 8 號地下的巴士總站，令該處只剩下兩條行車線可保持暢通。有見及此，現建議在現有的小巴站旁加設小巴站停車坑，並將現有於港鐵彩虹站 A2 出口外的小巴站遷移到新增的停車坑，以減少對清水灣道的影響。另外，現時彩虹港鐵站 A2 出口旁設有二十四小時禁區，並豎立了「公共小巴落客除外」的指示牌，故小巴可於該處落客。署方現建議當停車灣實施後，並會將現有清水灣道西行允許公共小巴落客的 24 小時不准停車限制區改為禁止所有車輛上落客，屆時所有車輛(包括小巴)將不可於該禁區落客。署方稍後會就此建議諮詢相關小巴營辦商，並商討禁止小巴落客的時段。至於坪石公共運輸交匯處的改善建議，署方需檢視實際環境是否有足夠空間予車輛行走及上落客，但初步觀察到行車線之間被分隔，署方會研究建議的可行性。

29. 主席總結，委員原則上不反對改善彩虹交匯處小巴站，並期望可藉此紓緩清水灣道的交通。委員關注不同小巴線停車站的設置，並認為署方需就此充分諮詢當區區議員。他建議運輸署及顧問公司與相關委員及警方到場視察環境，並就改善小巴站的方案交流意見。最近，他請運輸署研究容許小巴於坪石公共運輸交匯處落客的可行性。

三(iii) 建議優化景福街近景泰苑迴旋處停車安排
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 48/2018 號)

30. 雷啟蓮議員介紹文件。

31. 運輸署郭展陽先生指現時景福街近景泰苑的迴旋處設立了二十四小時禁區，以免車輛停泊於迴旋處，阻塞交通。署方正與路政署研究於景泰苑迴旋處附近加設停車灣供車輛上落客的可行性，以便利市民。如有關建議技術上可行，署方會就此進行地區諮詢。

32. 委員查詢研究及諮詢的時間表。

33. 運輸署郭展陽先生表示，署方初步與路政署討論於上址加設約十米長停車灣的可行性。由於該位置地底設有行人隧道及行車隧道，署方與路政署需研究其可行性才可確定落實的時間表。

34. 路政署葉翠英女士補充，新建行車道有工程限制，以及可能涉及地下管線遷移，即使加設停車灣的建議技術上可行，預計工程亦未能於短時間內進行。她提議暫時請附近屋苑提供位置予車輛上落客。

35. 委員表示附近屋苑現時只有約二十個停泊位，未有足夠空間供車輛上落客，故認為需依靠景福街的上落客區才可應付該處的上落客需求。

36. 運輸署郭展陽先生表示署方會盡快研究加設停車灣的建議，並向相關委員匯報研究結果。

三(iv) 建議於新蒲崗大有街增設行人輔助線
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 49/2018 號)

37. 雷啟蓮議員介紹文件。

38. 譚美普議員代表工聯會介紹題為「要求檢討及優化新蒲崗大有街及五芳街交通」的意見書(附件二)。

39. 委員指較早前的交通意外是發生在上址行人輔助線內，查詢委員是否建議於該處加設斑馬線。另外，他指肇事路段本為朝七晚七禁區，但經常有車輛於行人輔助線前方非法上落貨，令橫過馬路的行人視線受阻，增加意外風險。他請警方加強巡邏，以打擊車輛非法停泊。委員相信，只要保持道路暢通並配合行人輔助線，行人可安全地橫過馬路。

40. 運輸署郭展陽先生表示，署方建議更改該行人過路處旁的欄杆設計，以改善該處的視線。署方將安排視察現場環境及交通情況，並按情況研究改善措施，包括擴闊行人過路處。

41. 香港警務處譚家權先生表示，黃大仙警區已按照交通總部的指引，不會對大有街違例停泊的司機施予酌情權，即警方會在不施予警告的情況下進行檢控。警方會繼續加強相關執法行動。

42. 委員建議警方於上址加裝攝錄機，以打擊違例泊車。委員指，得悉中環部份路段亦有安裝攝錄機，而且成效顯著。

43. 香港警務處譚家權先生表示會考慮上述建議，並向交通總部反映意見。他補充指，警方現正進行流動攝錄的試驗，交通總部正在不同警區推行此計劃。警方正收集相關數據及檢視試驗成效。警方於本年八月在毓華街加裝攝錄機，初步認為略有成效。

44. 主席請運輸署跟進建議，並適時通知相關委員改善措施的落實進度。另外，他認同現時有不少貨車停泊於行人路旁上落貨，請警方加強執法，並建議警方考慮於大有街安裝攝錄機。

三(v) 要求將九巴第 211A 線設為恆常路線
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 50/2018 號)

45. 主席歡迎為此議程出席會議的九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)高級車務主任梁繼明先生及襄理(策劃及發展)黃寶雲女士。

46. 陳英議員介紹文件。

47. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 贊成將九巴第 211A 號線設為恆常路線。委員指，九巴第 211A 號線符合《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》中有關開設新巴士服務的條件，包括沒有可行的替代服務(因現時邨巴未能提供星期日及公眾假期來往翠竹花園至樂富的服務)、提供接駁鐵路的服務(即讓翠竹花園居民接駁至樂富港鐵站)、沒有行經繁忙路段、不屬長途路線等，故認為將該路線設為恆常路線實屬合理；
- (ii) 指該路線乘客量頗高，可見居民對此路線有殷切需求，而九巴公司只是調配九巴第 211 號線的資源來營運九巴第 211A 號線，無需為此路線增加額外巴士資源，故認為巴士公司應將此路線設為恆常路線；
- (iii) 認為翠竹花園位於上坡地區，居民經常需要依靠巴士出入，故支持此建議；
- (iv) 知悉九巴公司已於巴士站張貼告示，通知市民九巴第 211A 號線只會營運至十月底。委員查詢停辦巴士路線及將路線設為恆常路線的最終決定權屬運輸署抑或九巴公司；及
- (v) 認為九巴第 211A 號線不但可接載居民往港鐵站轉乘港鐵，更可載他們到樂富商場及樂富街市消閒購物。委員希望慈雲山亦可開辦類似服務，讓居民於假日有多一個消閒去處。

48. 九巴公司黃寶雲女士指翠竹花園居民可乘九巴第 211 號線往返黃大仙，或於龍翔道轉乘其他巴士路線或港鐵。九巴第 211 號線與數十條九巴路線於龍翔道車站設有轉乘優惠，轉乘優惠為\$4.2，較該線的車資(即\$3.8)為高，故乘客可免費轉乘至其他九巴公司的巴士路線。九巴公司一直關注地區訴求，在本年年中知悉竹園街市將進行為

期數個月的大型維修工程後，已迅速作出彈性安排，調配九巴第 211 號線的資源開辦九巴第 211A 號線的短期特別服務，以方便居民在竹園街市維修期間前往其他地區購物。九巴公司按程序就開辦九巴第 211A 號線的方案向運輸署提交申請，而按照最新的申請內容，該路線會服務至本年十月三十一日。九巴公司慣常會於車站張貼告示發布行車資訊，包括該路線現階段的服務期限。由於九巴第 211A 號線是臨時安排的服務，九巴公司需向運輸署提交申請以延續服務。九巴公司會密切留意最新的社區消息，檢視延續九巴第 211A 號線服務的需要，並提供服務至竹園街市重開為止。九巴公司備悉委員的意見，並會檢視整體巴士網絡、資源配合及整體載客量等因素，考慮是否將九巴第 211A 號線設為恆常路線。

49. 運輸署梁敏玲女士表示，署方已批准九巴公司就延續九巴第 211A 號線服務至十月三十一日的申請。九巴公司在檢視最新狀況及乘客需求等多個因素後可向署方提交延續服務的申請。署方備悉委員的意見，並會繼續與九巴公司考慮將九巴第 211A 號線設為恆常路線。

50. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢延續服務的主導權屬運輸署抑或九巴公司；
- (ii) 感謝九巴公司在聽取地區訴求後迅速開辦九巴第 211A 號線，而該路線開辦後亦深受居民歡迎，不但能方便居民前往樂富購物及轉乘港鐵，亦因行駛該路線的巴士屬低地台巴士，不少行動不便人士及長者可乘該巴士前往樂富消遣。委員指九巴公司無需動用額外資源延續九巴第 211A 號線服務，而且亦可賺取一定的利潤，希望運輸署可協助與九巴公司商討延續服務。委員希望去信運輸署表達有關訴求；
- (iii) 查詢九巴公司往後是否需不斷提交申請方可延續九巴第 211A 號線的服務。委員指居民擔心此路線會突然停辦，故若需不斷提交申請方可延續服務，會增加居民的憂慮。就此，委員認為運輸署應提供一個長遠方案延續此路線的服務；及

- (iv) 要求九巴公司回覆會否申請延續九巴第 211A 號線服務。如九巴公司未有計劃提出申請，運輸署應向九巴公司轉達地區訴求，並請九巴公司繼續提供服務。

51. 主席表示，委員一致支持將九巴第 211A 號線設為恆常路線，但九巴公司似乎未有此計劃。他查詢運輸署可否與九巴公司協商，落實有關建議。他重申，委員期望將此路線設為恆常路線，令九巴公司日後無需不斷就延續服務向運輸署提交申請。

52. 運輸署梁敏玲女士表示，九巴公司可就延續九巴第 211A 號線服務向署方提交申請，而申請上亦會註明延續服務的期限。如署方收到九巴公司的申請，署方會積極考慮。

53. 九巴公司黃寶雲女士重申九巴第 211A 號線是因應竹園街市進行維修而臨時安排的服務。由於竹園街市維修工程現正進行中，九巴公司會按情況適時提出延續九巴第 211A 號線服務的申請。九巴公司會於稍後研究將此路線恆常化的必要。

54. 委員引述社區消息指竹園街市將於本年十月三十一日重開，查詢九巴公司是否在竹園街市重開後便停止九巴第 211A 號線的服務。委員請九巴公司或運輸署明確回應該路線於本年十月三十一日後會否繼續運作，建議九巴公司繼續向運輸署申請延續服務數個月，並在此期間檢視將此路線設為恆常路線的需要。

55. 主席憶述開辦九巴第 211A 號線的主因是邨巴停辦星期日及公眾假期來往翠竹花園至樂富港鐵站的服務，而恰巧竹園街市於該時需進行維修，故九巴公司在協商後同意在九巴第 211 號線的資源中調配巴士資源開辦九巴第 211A 號線。他認為九巴公司可在現有資源下營運此路線，而地區對此路線亦有一定需求，查詢九巴公司會否因而將此路線設為恆常路線。

56. 九巴公司黃寶雲女士備悉竹園街市將於本年十月三十一日重開。她表示需審視整體巴士網絡及資源才可決定是否開辦恆常路線，並指當中牽涉的考量會較開辦臨時巴士服務為複雜。九巴公司會繼續研究有關開辦恆常路線的建議。

57. 委員指突然停止巴士服務會在社區造成極大迴響，要求九巴公司明確回覆會否於本年十一月四日後繼續提供九巴第 211A 號線服務。委員重申，由於邨巴停止星期日及公眾假期來往樂富的服務，故請九巴公司提供替代巴士服務，只是當時恰巧竹園街市亦需進行維修，故討論期間有提及竹園街市維修的事宜。委員強調，長遠而言，翠竹及竹園居民對此路線有需求，建議九巴公司繼續營運此路線。他請九巴公司在研究將此路線設為恆常路線期間繼續向運輸署申請延續臨時服務，以釋除居民的憂慮。委員建議九巴公司於下年度的《黃大仙區巴士路線計劃》內交代是否將此路線設為恆常路線。另外，有委員請運輸署與九巴公司協調，於下次會議匯報研究結果，並強烈要求九巴公司，不論竹園街市重開與否，亦需維持九巴第 211A 號線的服務。

58. 九巴公司黃寶雲女士備悉委員的意見，並表示需重新檢視及研究可否延續此路線的服務。現時九巴公司未就十一月及之後的服務提交申請，但會於兩星期內決定是否作出申請。

59. 主席請九巴公司認真考慮委員的意見，指並建議去信運輸署，要求署方將九巴第 211A 號線設為恆常路線。

60. 黃大仙民政事務處陳卓熙先生提醒，若巴士路線改動的申請涉及透過黃大仙民政事務處(民政處)進行的地區諮詢程序，相關單位作規劃時可將地區諮詢所需時間列入考量，以免過程過於倉猝。

(會後備註：交運會已於二零一八年十月十六日去信運輸署表達委員訴求。)

三(vi) 要求增設及完善交通接駁至(1)西九龍高鐵站及(2)啟德兒童醫院
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 51/2018 號)

61. 蔡子健議員代表黃大仙民建聯支部介紹文件。

62. 譚美普議員代表工聯會介紹題為「要求增設巴士線往來鑽石山港鐵站至啟德郵輪碼頭(途經兒童醫院)」的意見書(附件三)。

63. 委員指黃大仙區屬啟德醫院及香港兒童醫院的服務範圍，惟區內未有交通接駁至兒童醫院。他指香港兒童醫院將於本年年底啟用，希望運輸署可盡快完善該處的交通接駁。

64. 運輸署梁敏玲女士表示，香港西九龍站附近已建立較完善的公共交通網絡，現時已有超過四十條巴士路線提供來往香港西九龍站至全港各區的服務。就黃大仙區而言，居民除了可乘搭港鐵前往柯士甸站外，亦可於區內不同地點乘搭巴士(如九巴第 95、203E 及 11 號線等)前往香港西九龍站。運輸署會繼續留意上述巴士路線的乘客需要，並備悉橫頭磡一帶未有交通接駁至香港西九龍站的意見。梁女士續表示，署方一直關注啟德發展區的交通配套，並知悉香港兒童醫院將於本年起分階段投入服務。她表示，現時黃大仙區居民可在黃大仙港鐵站一帶乘小巴第 88 號；或在太子道東近譽港灣或景泰街乘城巴第 22 號線；或在慈雲山、鳳凰新邨、鳳德邨、鑽石山、新蒲崗及彩虹邨一帶乘九巴第 15A 號線；或在龍翔道近天馬苑及橫頭磡邨一帶乘九巴第 42C、259D 或 268C 號線前往香港兒童醫院。另外，署方較早前就修改專線小巴第 68 號線(由彩雲邨至九龍灣企業廣場)的行車路線諮詢區議會，而委員亦同意此路線提供特別班次繞經香港兒童醫院附近。署方正與小巴營辦商安排，並預計於本年第四季落實此建議。署方會密切留意香港兒童醫院的工程進度，以及其啟用後附近一帶的乘客需求變化。

65. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 指運輸署鼓勵市民乘坐高鐵，但高鐵站的位置偏遠，而且欠缺交通接駁；
- (ii) 查詢啟德醫院及香港兒童醫院的規劃有否於醫院旁設巴士站或小巴站。另外，委員查詢專線小巴第 68 號線的特別班次會否於醫院旁設停車站。委員希望更準確掌握啟德醫院及兒童醫院的交通接駁資訊；

- (iii) 認為運輸署列舉的巴士及小巴路線只是行經醫院附近的巴士站，市民下車後仍需步行一段距離才可到達醫院，對病人及家屬造成極大不便。委員指九巴第 15A 號線只於偉業街設站，乘客於該站落車後需步行逾十五分鐘才可抵達醫院，而小巴第 88 號線只於啟晴邨設站，與啟德醫院亦距離甚遠；
- (iv) 要求運輸署增加由黃大仙開出，經香港兒童醫院至啟德郵輪碼頭的公共交通服務，並指現時黃大仙區沒有巴士或小巴前往啟德郵輪碼頭；及
- (v) 認為大部份大型醫院均設有完善的交通接駁，如沙田威爾斯親王醫院及北區醫院會於醫院旁設立巴士站，而其他醫院如聯合醫院及伊利沙伯醫院亦會有小巴接駁。他認為署方最起碼需安排一條專線小巴提供來往香港兒童醫院／啟德醫院和黃大仙港鐵站的服務。委員強調，現時黃大仙區未有直接公共交通工具前往該些醫院，希望署方可盡早進行規劃。

66. 運輸署梁敏玲女士表示，現時市民可乘搭港鐵、巴士或小巴到達香港兒童醫院及啟德醫院附近。署方備悉委員的建議，並會轉交予相關分部考慮。另外，她會向相關分部了解啟德發展區內交通接駁規劃的詳情，並於稍後向委員匯報。

67. 主席表示，啟德醫院是全港其中一個大型醫院，預計於二零二四年落成。在啟德醫院投入服務後，將會有頗多病人及其親友需前往該處，故請運輸署認真考慮其交通配套。另外，鑑於香港兒童醫院將於本年年底啟用，他促請運輸署積極考慮提供直接的巴士或小巴服務接駁至黃大仙區。

四 其他事項

四(i) 要求九巴 277E 藍田往上水巴士線提供清晨服務

68. 譚香文議員介紹題為「要求九巴 277E 藍田往上水巴士線提供清晨服務以方便九龍東居住前赴新界上班市民」的意見書(附件四)。

69. 運輸署梁敏玲女士表示，九巴第 277E 號線是 277X 號線的特別班次，主要提供來往上水和九龍東的巴士服務。九巴第 277E 號線暫時未有在九時前提供往上水方向的服務，署方會與九巴公司研究及考慮委員的建議。

70. 九巴公司黃寶雲女士補充，九巴第 277E 號線會於上午九時正由藍田站開出往上水方向的第一班車，該路線的巴士資源在九時前會投放於新界往九龍方向的巴士服務上，即同系的九巴第 277X 及 277P 號線等，期望盡快將前往九龍上班的上水居民接載到目的地。她備悉委員的建議，並會在資源許可的情況下考慮提前九巴第 277E 號線往上水方向的服務時間。

71. 委員認為九巴公司未有回應有關訴求，強調現時早上六時至九時沒有巴士接載鑽石山居民前往上水，重申希望九巴第 277E 號線可於早上九時前提供往上水的服務。

72. 九巴公司黃寶雲女士表示，九巴第 277E 號線是第 277 號線系列中其中一條支線服務，該系列在早上九時前的巴士資源會集中投放在上水往九龍方向的巴士路線上。九巴公司需要增加額外資源才可在九時前加設九巴第 277E 號線往上水方向的服務，而公司暫時未能作此安排。九巴公司會積極檢視提早九巴第 277E 號線往上水方向服務時間的可行性。另外，她補充，九巴第 277X 號線全日提供由藍田往聯和墟的服務，而最早的班次於五時四十分便在藍田開出。

73. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 重申希望提前九巴第 277E 號線的服務時間，以接載鑽石山居民前往北區上班，認為當中牽涉的資源非常少，九巴公司只是誇大其詞；
- (ii) 理解新界居民乘搭九巴第 277 號線系列巴士往九龍上班的需求極高。如九巴公司暫時未能安排額外資源，建議嘗試調配一班九巴第 277X 號線的資源至九巴第 277E 號線上，如試辦時發現有一定乘客需要的話，便可繼續服務。然而，委員強調所有調動均需進行充分諮詢方可落實；及

- (iii) 贊成九巴公司增撥資源以提升服務。委員認為現時九巴第 277E 號線的服務時間未能方便往新界上班的居民，故請九巴公司及運輸署研究調整服務時間，以服務於新界上班的九龍東居民。

74. 主席總結，請九巴公司及運輸署積極考慮調配資源，以提早九巴第 277E 號線往上水方向的服務時間。

四(ii) 要求政府動用每年港鐵股息豁免或補貼巴士隧道費及吸引巴士公司開設特快路線

75. 胡志健議員代表其本人、陳炎光議員、許錦成議員、郭秀英議員、沈運華議員、施德來議員、譚香文議員、黃逸旭議員及胡志偉議員介紹題為「要求政府動用每年港鐵股息豁免及補貼巴士隧道費吸引巴士公司開設特快路線」的意見書(附件五)。

76. 主席指有關建議牽涉政策問題，故請運輸署將委員的意見轉交予運輸及房屋局考慮。

四(iii) 有關開辦九巴第 26X 號線服務的安排

77. 蔡子健議員表示，九巴公司曾於本年年初提出開辦來往尖沙咀至順利的特快路線九巴第 26X 號線。他支持有關建議，並指居民亦歡迎開辦此路線。可是，九巴公司在落實該路線的前一星期仍未有於巴士站內張貼通告，而地區人士亦未從運輸署或民政處等渠道得悉該路線將會落實。該路線開辦當天恰巧遇到颱風「山竹」襲港，而署方及九巴公司亦未能確實回覆該路線颱風過後的安排。他促請運輸署及九巴公司日後確保地區人士盡快獲悉相關資訊。

78. 黃大仙民政事務處陳卓熙先生指，相信運輸署有既定程序和途徑就巴士服務改動(包括巴士路線通車)通知議員。若運輸署透過民政處發布相關資訊，民政處會盡快提供適切協助。

79. 運輸署梁敏玲女士表示，署方相關人員會於會後與委員跟進上述事宜。

五 下次開會時間

80. 交運會下一次會議將於二零一八年十一月二十七日下午二時三十分舉行。

81. 會議於下午六時正結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一八年十一月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 24



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village,,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org
電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com
電話 Tel : 2761 3207
傳真 Fax : 2327 7082

致：黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

建議研究於彩虹交匯處開設一條由龍翔道前往觀塘道的巴士專線

我們發現龍翔道往清水灣道方向行車線交通擠塞的其中一個主要原因，在於大部份牛池灣村巴士站上落客的巴士必須切線至龍翔道行車天橋方向的行車道以駛往觀塘道，而上下午的繁忙時段巴士基本會佔據一條往清水灣道的行車線，以等候切線往旁邊龍翔道行車天橋行車線。

為了解決上述交通問題，我們建議運輸署在彩虹交匯處開設一條由龍翔道前往觀塘道的巴士專線。我們實地觀察過有關位置，認為調整現時消防車輛通道位置，加上將轉往龍翔道西行之交通燈向清水灣道方向上移，相信已有足夠空間騰出一條通道作為巴士專線兼消防車輛通道，我們預計大約 15 秒時間已足夠巴士駛往觀塘道。我們明白上述彩虹交匯處交通改善措施建議需要一段時間進行可行性研究，但我們相信在現行技術上並非不可能實行，而上述改善建議除了解決龍翔道因巴士切線而造成牛池灣對出往清水灣道行車道擠塞問題外，同時亦可紓緩龍翔道行車天橋切線往觀塘道造成交通擠塞問題。

黃大仙區議員 沈運華 胡志健 胡志偉
社區主任 陳利成 張茂清 莫嘉嫻 鄧惠強 翁誠光

2018 年 10 月 9 日

附圖



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village,,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org

電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com

電話 Tel : 2761 3207

傳真 Fax : 2327 7082





民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

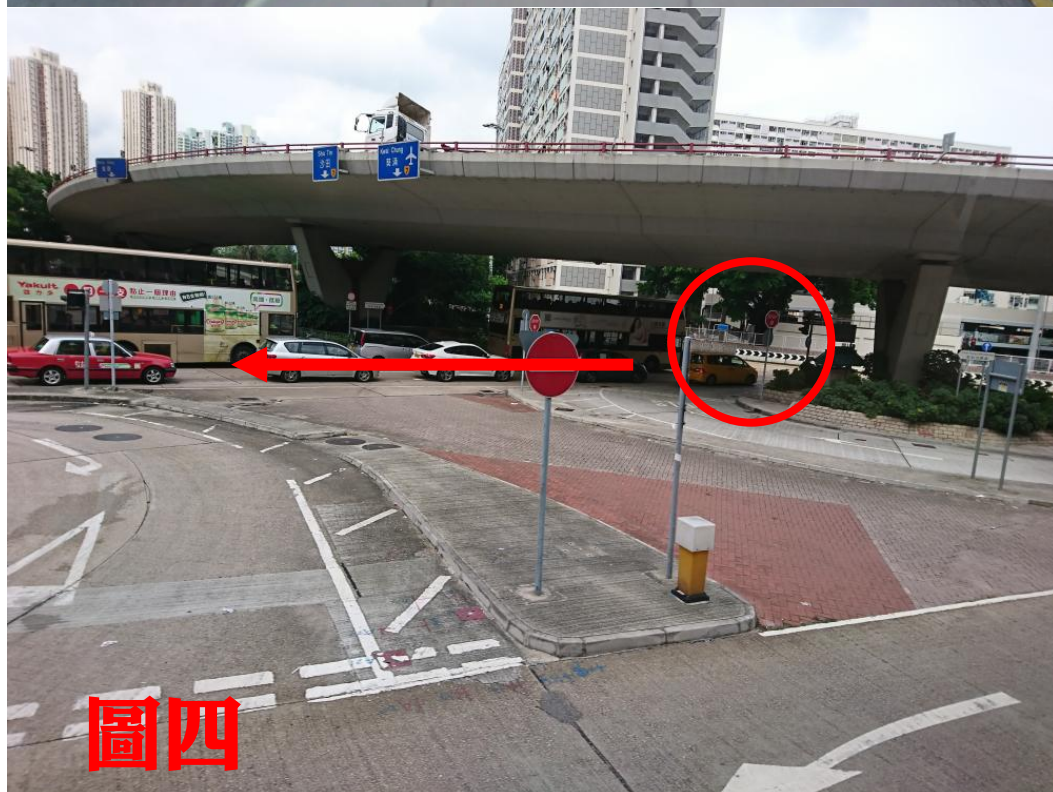
九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village,,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org

電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com

電話 Tel : 2761 3207

傳真 Fax : 2327 7082





民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village.,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org

電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com

電話 Tel : 2761 3207

傳真 Fax : 2327 7082



工聯會黃大仙區議員聯合辦事處

九龍新蒲崗大有街 32 號泰力工業中心 2313 室

RM 2313, LAURELS INDUSTRIAL CENTRE, 32 TAI YAU ST, SAN PO KONG, WONG TAI SIN.

電話：2321-5485

傳真：2320-6612

致 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

九龍黃大仙龍翔道 138 號

龍翔辦公大樓 6 樓

主席

袁國強先生, MH:

要求檢討及優化新蒲崗大有街及五芳街交通

新蒲崗大有街一帶，工廠大廈林立，人及車的流量盡多，亦經常有車輛出入工廠大廈，或暫泊路邊，導致司機及途人視線受阻，並於上下班及中午時段經常出現人車爭路，令路面變得有一定危險。本年度 8 月 1 日於新蒲崗大有街，旺景工業大廈對出發生交通意外，一名途人橫過馬路時遭一輛中型貨車撞到並重創昏迷。

為保障途人及司機安全，故此，我們要求相關部門檢討該路段設施：

1. 於該路段加設行人輔助線；
2. 確保安全島設計讓途人有足夠的地方等候

期望 貴委員會支持建議，感謝萬分。

祝

工作愉快！

立法會議員

區議員

社區幹事

黃國健、何啟明

林文輝、莫健榮、譚美普

黃鎮健、蘇嘉樂、李健聰、劉學廉

二零一八年十月九日

工聯會黃大仙區議員聯合辦事處

九龍新蒲崗大有街 32 號泰力工業中心 2313 室

RM 2313, LAURELS INDUSTRIAL CENTRE, 32 TAI YAU ST, SAN PO KONG, WONG TAI SIN.

電話：2321-5485

傳真：2320-6612

致 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

九龍黃大仙龍翔道 138 號

龍翔辦公大樓 6 樓

主席

袁國強先生, MH：

要求增設巴士線往來鑽石山港鐵站至啓德郵輪碼頭(途經兒童醫院)

隨著啓德發展，區內交通愈見不足。現時啓德郵輪碼頭只有兩條巴士線分別往來九龍塘港鐵站並途徑九龍城及九龍灣，及往來觀塘，另有一條小巴線往返九龍灣及啓德，皆不經過黃大仙區。

現時黃大仙區內致啓德郵輪碼頭及兒童醫院的交通欠奉，造成區內居民的不便。工聯會團隊多年來爭取興建的啓德醫院將於未來數年啟用，為使黃大仙區有便捷的公共交通往返啓德醫院，故此，我們建議運輸署：增設巴士線往來鑽石山港鐵站至啓德郵輪碼頭（途經兒童醫院）

期望 貴委員會支持建議，感謝萬分。

祝

工作愉快！

立法會議員

區議員

社區幹事

黃國健、何啟明

林文輝、莫健榮、譚美普

黃鎮健、蘇嘉樂、李健聰、劉學廉

二零一八年十月九日



**黃大仙區議會
譚香文議員辦事處**

**Office of Mandy Tam Heung Man
Wong Tai Sin District Councillor**

地址：鑽石山龍蟠苑商場104室
電話：2320 6020 傳真：2320 6030
Shop 104, Lung Poon Commercial Centre, Diamond Hill, Kowloon
Tel.: 2320 6020 Fax: 2320 6030



附件四

本函編號： 2018/LP/10/006

九龍黃大仙龍翔道138號
龍翔辦公大樓6樓
黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會

電話：3143 1128 傳真：2320 2944

黃大仙區議會交通及運輸事務委員會主席
袁國強議員台鑒：

**要求九巴277E 藍田往上水巴士線提供清晨服務
以方便九龍東居住前赴新界上班市民**

早前有區內居民向本人反映，目前九巴277E 往來藍田至上水的巴士路線，早上6時至9時上班時間並沒有提供藍田開出往上水的班次。以致九龍東居住需往新東各區的工作的居民未能享受有關路線帶來的方便，只能每日乘坐鐵路繞道前往。再加上近年東鐵綫由於老化及大量國內遊客使用，而經常出現故障，對於新界東各區工作的東九龍居民出入造成嚴重心理壓力。

本人建議將277E 路線藍田往上水方向班次提早至早上六時開始，即使每隔一小時開出一班車（每日合計僅加開三班車），亦已為九龍東各區一眾於新東上班居民帶來更好的選擇。還望黃大仙區議會交通運輸事務委員會，就有關巴士路線建議放入會上討論。並要求區議會積極考慮向九巴方面反映，要求加開277E 早上進入上水的班次，以惠及九龍東各區前往新東各區上班的打工人士。

敬頌

台安

黃大仙區議員



譚香文

譚香文 謹啟
二零一八年十月八日

致：黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

要求政府動用每年港鐵股息 豁免及補貼巴士隧道費 吸引巴士公司開設特快路線

香港交通擠塞問題嚴重，多條鐵路服務於繁忙時間亦已經或接近飽和。我們認為政府應該加大力度，鼓勵市民使用巴士作為代步工具，以達至分流乘客效果，因此我們要求政府研究動用每年港鐵股息豁免或補貼巴士公司使用隧道費用，讓巴士公司下調隧道巴士車費之餘，增加巴士公司開設特快路線、分流隧道巴士路線的誘因，以改善巴士服務吸引力，鼓勵更多市民使用巴士服務。

根據九巴母公司載通國際的年報，九巴隧道費支出於 2017 年為 4.65 億元，隧道費佔營運成本達 6.56%。此外，翻查多條隧道收費資料，由私人企業擁有的西區海底隧道及大欖隧道雙層巴士收費分別為 185 元及 153 元；由政府擁有費用最高昂的 4 條隧道（即東區海底隧道、大老山隧道、青嶼幹線以及紅磡海底隧道）雙層巴士收費則分別為 75 元、35 元、30 元及 15 元（其餘隧道收費則大約 3 元至 8 元）。根據上述資料推算，豁免或補貼隧道費有助降低部份隧道巴士路線的高昂車費。以由鑽石山站至鴨脷洲的九巴城巴聯營 671 號巴士為例，現行全程收費為 11.1 元；由於需途經東區海底隧道及香港仔隧道，隧道收費為 80 元。假如政府補貼 671 路線隧道費並將隧道費全數回饋乘客，以每程巴士有 100 名成人乘客為基數，全程車費將可下調約 0.8 元至 10.3 元，減幅約 7%。

1. 動用每年港鐵股息豁免或補貼巴士公司使用隧道費用

由於些路線的車費減幅顯然對乘客極具吸引力，我們要求政府盡快豁免所有政府擁有隧道及道路的巴士隧道收費，並且盡快研究及落實動用政府每年超過 40 億元的港鐵股息補貼西區海底隧道及大欖隧道收費，以達到分流鐵路乘客的效果之餘，亦可吸引更多市民改用巴士服務，從而增加路面使用效率，而政府應該與巴士公司商討將所節省的隧道費全數退回乘客。

2. 吸引巴士公司開設特快路線，並分流隧道巴士路線

若巴士公司獲隧道費豁免或補貼，在固定開支（即隧道費）減少下，巴士公司將有較大誘因開辦乘客數目可能較少，但對市民較具吸引力的特快路線，令乘客及巴士公司齊得益。此外，西隧隧道費高昂，補貼西隧隧道費的效果將遠高於較補貼紅隧，再加上中環灣仔繞道即將通車，補貼隧道費將可讓巴士公司將部份路線由紅隧分流至西隧，達到隧道分流的目標。

黃大仙區議員

陳炎光 許錦成 郭秀英 沈運華 施德來

譚香文 黃逸旭 胡志健 胡志偉

社區主任

陳利成 鄭文杰 張茂清 莫嘉嫻 鄧惠強 翁誠光

2018 年 10 月 9 日