

**2012 至 2015 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第八次會議記錄**

日期：2013 年 5 月 23 日(星期四)

時間：下午 2 時 30 分

地點：九龍旺角聯運街 30 號

旺角政府合署 4 樓

油尖旺區議會會議室

出席者：

主席

葉傲冬議員

副主席

黃頌議員

區議員

鍾港武議員, JP

高寶齡議員, BBS, MH, JP

陳少棠議員, MH

陳偉強議員

蔡少峰議員

侯永昌議員, BBS, MH 黃建新議員

許德亮議員

孔昭華議員

關秀玲議員

劉柏祺議員

黃萬成議員, MH

黃舒明議員

楊子熙議員

增選委員

陳錫明先生

崔健文先生

許漢文先生

羅少雄先生

梁平寬先生

梁紹昌先生

文昌明先生

嚴建平先生, JP

政府部門代表

馮國良先生

袁妙珍女士

龔慧嫻女士

高級聯絡主任(1)

高級運輸主任/油尖旺

工程師/旺角及油麻地

民政事務總署

運輸署

運輸署

吳天賜先生
莫文威先生
成建華先生

區域工程師/油尖
旺角區交通隊主管
油尖區交通隊主管

路政署
香港警務處
香港警務處

列席者：

黃秀娟女士

襄理(策劃及發展)

九龍巴士(一九三三)
有限公司

梁宏昌先生

高級車務主任

九龍巴士(一九三三)
有限公司

林麗儀女士

社區事務高級經理

九龍巴士(一九三三)
有限公司

李侃陵先生

九巴經理(策劃及發展)

九龍巴士(一九三三)
有限公司

梁偉超先生

廣深港高速高級工程師

路政署

葉冠強先生

優先鐵路發展高級工程師

運輸署

馮偉聰先生

高級統籌工程師

香港鐵路有限公司

胡定嘉女士

公共關係經理(項目及物業)

香港鐵路有限公司

黃紹輝先生

海事主任/海港巡邏組

海事處

李志偉先生

高級助理船務主任/海港巡邏組

海事處

朱國輝先生

高級助理船務主任(西區)

海事處

/牌照及關務

李善昌先生

水警總區警司(行動)

香港警務處

柯健先生

事務經理

天星小輪有限公司

葉國利先生

海事總督

信德中旅船務管理
有限公司

李祖賢先生

主要工程管理處工程師
(特別職務)

路政署

楊莉華女士

公共關係經理－對外事務

香港鐵路有限公司

秘書

文淑欣女士

油尖旺民政事務處
行政主任(區議會)1

民政事務總署

缺席者：

仇振輝議員, BBS, JP

區議員

梁偉權議員, JP

區議員

開會詞

葉傲冬主席歡迎各委員、政府部門代表及列席人士。他建議提呈文件的委員補充發言時間為兩分鐘，每名委員可就每一議項發言兩次，首次發言兩分鐘，第二次一分鐘，眾無異議。

2. 葉傲冬主席報告，仇振輝議員和梁偉權議員因事請假。他續稱會議過程的錄音將上載油尖旺區議會網頁。此外，根據《油尖旺區議會常規》，委員或出席/旁聽會議的公眾人士如果行為不檢，妨礙會議進行，主席可對其作出警告；如警告無效，主席可勒令該等人士離開會場。

議項一：通過上次會議記錄

3. 葉傲冬主席表示，秘書處收到運輸及房屋局（“運房局”）就上次會議記錄提出的修訂建議，有關文件已於席上分發（見附件一），供各委員參閱。

4. 上次會議記錄經修訂後獲得通過。

（委員許漢文先生於下午 2 時 35 分到席。）

議項二：續議事項：

2013 - 2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃
（油尖旺交通運輸委員會第 15/2013 號文件）

議項六：加強大角咀區交通配套 增加途經區內巴士路線
（油尖旺交通運輸委員會第 30/2013 號文件）

議項七：反對九巴路線重組改行西九龍走廊
（油尖旺交通運輸委員會第 31/2013 號文件）

5. 葉傲冬主席表示，議項二、六及七的文件內容均與油尖旺區的巴士服務有關，建議合併討論，眾無異議。

6. 葉傲冬主席歡迎：

- (a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺袁妙珍女士；
- (b) 路政署區域工程師/旺角彭達榮先生；以及
- (c) 九巴襄理(策劃及發展)黃秀娟女士、高級車務主任梁宏昌先生、社區事務高級經理林麗儀女士和九巴經理(策劃及發展)李侃陵先生。

7. 葉傲冬主席表示，九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)、城巴有限公司和新世界第一巴士有限公司就議項六的書面回應(附件二及三)，以及運輸署和環境保護署(“環保署”)就議項七的書面回應(附件四及五)，已於會前傳真予各委員參閱。

(黃頌副主席、黃建新議員和楊子熙議員於下午 2 時 39 分到席。)

8. 劉柏祺議員不反對油尖旺區巴士路線發展計劃的整體方向，但不滿在此計劃下，改經西九龍走廊的巴士班次增至近 400 班。他憶述在上次交通運輸委員會(“交運會”)會議上，曾要求運輸署和環保署交代兩署對本區巴士路線發展計劃的立場，惟一直未獲回覆，他要求部門代表作出回應，並希望主席給予委員更多時間討論此議題。

9. 葉傲冬主席回應說，因合併討論三個議項，他建議各委員多獲一次發言機會，限時兩分鐘，眾無異議。

10. 袁妙珍女士回應說，運輸署正就巴士路線重組方案諮詢各區議會意見。署方曾與巴士公司商討，將議員建議部分前往維港灣公共運輸交匯處的回程巴士服務改經深旺道，以加強大角咀區的巴士服務，但在此安排下，行車時間會加長，影響巴士班次和票價。運輸署現計劃在深旺道加設第 701 及 701S 號線的中途站，以加強為大角咀區居民提供巴士服務。

(高寶齡議員於下午 2 時 50 分到席。)

11. 蔡少峰議員相信各委員在上次會議上已表明反對更多巴士線行經西九龍走廊。他表示現時西九龍走廊交通噪

音問題嚴重，附近的居民實難忍受每日再多近 400 班次巴士途經該處。他認為運輸署不應再增加行經西九龍走廊的巴士線，反而應與巴士公司認真商討如何減少西九龍走廊的巴士班次。

12. 劉柏祺議員不滿環保署不派代表出席是次會議。他指出大角咀區人口近年不斷上升，但港鐵東涌綫只行經大角咀新區，大角咀舊區居民仍需依賴巴士和小巴出入社區，不過，部分巴士線如第 E21、13D、904 及 905 號線只在去程或回程行經大角咀舊區，服務有所不足。他不滿巴士公司每年加價，卻未有相應加強或改善服務。

13. 黃頌副主席表示，他在本年 4 月就油尖旺區巴士路線發展計劃進行問卷調查，收到 70 多份反對更多巴士線改行西九龍走廊的意見表。他補充曾於 2011 年 9 月與委員嚴建平先生到西九龍走廊實地測量交通噪音，錄得噪音水平高出環保署規定的上限。他重申反對更多巴士線改經西九龍走廊，並詢問有什麼鋪路物料可有效消減交通噪音。

14. 委員文昌明先生欲知第 30X、33A 及 41 號巴士線如改行西九龍走廊，原來巴士站數目會否減少。此外，他質疑運輸署是否有足夠理據就該等路線提出改道建議。

15. 委員梁平寬先生表示，西九龍走廊的交通噪音問題仍未解決，運輸署應考慮安排巴士線改行深旺道，以免加劇對西九龍走廊附近居民的噪音滋擾。

16. 高寶齡議員認為巴士公司和運輸署應根據地區的實際情況重組巴士路線。她指出西九龍走廊的交通噪音已超出環保署的標準，在該走廊交通噪音問題未有改善的情況下，運輸署容許更多巴士線行經該處，實屬失責。

17. 侯永昌議員表示，西九龍走廊大角咀段最接近民居，重型車輛駛經該處的天橋接駁位時，會產生極大聲響，即使在路面鋪上隔音物料，亦未能顯著消減交通噪音，因此，運輸署不宜安排更多巴士行走西九龍走廊。

18. 許德亮議員表示，在上次會議上，委員已清楚表明立場，反對更多巴士線行經西九龍走廊，如運輸署和巴士公司在是次會議未能提出替代方案，釋減委員對西九龍走廊

噪音問題的疑慮，交運會實不應再浪費時間續議此議題。他另向主席查詢，如委員一致反對油尖旺區巴士路線發展計劃，運輸署是否仍可繼續推行擬議的巴士路線重組方案。

19. 葉傲冬主席解釋，是次合併討論三個議項，即使運輸署未有就油尖旺區巴士路線發展計劃積極作出回應，交運會仍需商議如何加強大角咀區巴士服務，並討論反對更多巴士線改行西九龍走廊的意見。他又表示，如運輸署不尊重和不考慮交運會的意見，實屬漠視民意。

20. 黃秀娟女士回應說，九巴提出改行西九龍走廊的巴士線，多為荃灣或青衣來往九龍南的路線。該等路線與本區一些巴士線走線重疊，九巴因此建議部分巴士線改行西九龍走廊，以減少路線重疊，縮短行車時間。她續稱在現時的路線重組方案下，將有五條巴士線改行西九龍走廊，每條巴士線在繁忙時段維持平均每 15 分鐘一班車，每小時平均有 20 班巴士行經該走廊，全日共約 400 班。

21. 葉傲冬主席不接受平均每三分鐘有一班巴士行經西九龍走廊。此外，他不滿九巴未有詳細考慮委員在上次會議上提出的意見。

22. 黃秀娟女士補充，運輸署規管巴士公司引入新型號巴士的行車噪音水平，但並無規管巴士行走特定路段所發出的噪音水平。

23. 葉傲冬主席表示，委員憂慮更多巴士線改經西九龍走廊，會引致更大的噪音問題，但九巴未有就此正面回應。他認同侯永昌議員所言，當大型車輛駛經西九龍走廊大角咀段的接駁處時，會因路面不平產生極大聲響，如安排更多巴士線行走該走廊，只會令交通噪音問題加劇。

24. 莫文威先生報告，今年大角咀區的交通投訴數字較去年輕微上升，而今年首四個月，警方在大角咀區發出了 5 422 張定額罰款通知書。他表示旺角警區會繼續與運輸署加強溝通，並針對違例黑點，加強執法，以改善大角咀區的交通情況。

25. 袁妙珍女士感謝各委員的寶貴意見。她強調運輸署現正就巴士路線發展計劃諮詢各區區議會，之後會一併考慮

所得的意見，檢視有關計劃，預計可於 6、7 月間向區議會匯報最終方案。

26. 黃頌副主席表示，他雖然支持油尖旺區巴士路線發展計劃的整體方向，但不滿運輸署未有採取有效噪音緩解措施，便安排更多巴士線行西九龍走廊。他指出早於 2010 年，西九龍走廊大角咀段的噪音水平已超過 70 分貝，如運輸署和九巴堅持安排更多巴士線行經該處，他質疑交通噪音會否超出環保署的標準。

27. 委員嚴建平先生指出，每日約多 400 班巴士行經西九龍走廊，可能會在各路口造成交通擠塞，他欲知運輸署有否就此進行交通影響評估。他又表示，現時西九龍走廊的交通噪音已超出環保署的標準，相關部門應在該處進行消減噪音工程，減少對居民造成噪音滋擾。

28. 蔡少峰議員指出，九巴和運輸署安排更多巴士線行走西九龍走廊，對附近居住的長者影響甚大。

29. 黃萬成議員認為九巴無意聽取交運會的意見，不應繼續浪費時間討論。他相信運輸署指在 7 月匯報最終重組巴士路線方案，僅屬通知性質，而非誠意再諮詢委員意見。

30. 劉柏祺議員建議去信相關部門首長和巴士公司，以書面形式清楚交代交運會對油尖旺區巴士路線發展計劃的意見。他指出第 13D、904、905 及 E21 號線現時僅在去程或回程於大角咀舊區停站，他要求巴士公司就這些路線設來回程車站，方便當區居民。關秀玲議員對劉議員的建議表示贊同。

(侯永昌議員於下午 3 時 18 分退席。)

31. 黃秀娟女士澄清九巴並無漠視交運會的意見，並已備悉委員對更多巴士路線改行西九龍走廊的憂慮。她表示九巴將於會後與運輸署仔細檢討油尖旺區巴士路線發展計劃，待有最終方案，運輸署會再向交運會報告。

32. 袁妙珍女士表示，她備悉委員原則上支持油尖旺區巴士路線發展計劃，但委員對更多巴士線改行西九龍走廊的安排有所保留。她會向部門反映及匯報委員的意見及關注。

33. 葉傲冬主席申明交運會不只對更多巴士線改行西九龍走廊有保留，而是堅決反對有關安排。

34. 袁妙珍女士補充，運輸署在會後會整理和歸納收集到的意見，再於 7 月發信通知區議會署方的考慮結果。

35. 葉傲冬主席建議以交運會名義去信運輸署署長和九巴，申明交運會支持油尖旺區巴士路線發展計劃的大方向，但堅決反對更多巴士線改行西九龍走廊。

36. 黃萬成議員表示，運輸署代表剛提及會在 7 月書面通知交運會油尖旺區巴士路線發展計劃的最終定案，他請運輸署解釋，這是否意味署方無需徵得交運會的共識和支持，便就計劃作出決定。

37. 袁妙珍女士回應說，運輸署樂意聆聽地區人士的聲音，再檢視巴士路線發展計劃的細節安排。

38. 葉傲冬主席強調，委員已多次申訴西九龍走廊交通噪音問題嚴重，大角咀區巴士服務亦有不足，他促請運輸署認真回應委員的訴求。

39. 委員崔健文先生建議運輸署在落實巴士路線重組方案前，先諮詢當區議員的意見。

40. 委員一致贊成以交運會名義去信運輸署署長和九巴，表達有關訴求。

41. 葉傲冬主席重申以交運會名義去信運輸署署長和九巴表達交運會對油尖旺區巴士路線發展計劃的意見。交運會支持九巴全盤考慮巴士路線計劃，但不可因此而犧牲油尖旺區(特別是大角咀區)居民的睡眠健康和生活質素。

(委員梁紹昌先生於下午 3 時 35 分退席。)

42. 陳少棠議員指出，第 E21 和 A12 號機場巴士線只於去程時途經大角咀區，他要求運輸署一併檢討該兩線巴士的服務。

43. 袁妙珍女士回應說，運輸署曾與巴士公司商討第 13D、904、905 及 E21 號線可否於來回程均行經深旺道，

但巴士公司評估這會增加行車時間，需調高票價以維持營運成本，故暫不考慮作此安排。她補充運輸署已計劃在深旺道和海輝道交界加設第 701 及 701S 號線中途站，以方便大角咀區居民往返其他地區。

44. 葉傲冬主席表示，他不接受運輸署以增加行車時間為由，拒絕改善巴士路線安排。

45. 袁妙珍女士回應說，如有客運量及其他數據支持巴士線改道建議，相信巴士公司會積極考慮。她重申運輸署會與巴士公司繼續商議優化區內的巴士服務。

46. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此有關議項。

(會後補註：主席已於 2013 年 6 月 13 日，以交運會名義致函運輸署署長和九巴(見附件六、附件七)，表達委員的上述訴求。)

議項三：運輸署/路政署正在施工中或準備於短期內施工的區域交通改善工程項目及時間表(截至 2013 年 4 月)
(油尖旺交通運輸委員會第 27/2013 號文件)

47. 葉傲冬主席歡迎路政署區域工程師/旺角彭達榮先生及區域工程師/油尖吳天賜先生。

48. 吳天賜先生和彭達榮先生簡述文件內容。

49. 葉傲冬主席憶述上次會上曾討論梳士巴利道行人過路處方案。他請秘書處邀請運輸署和新世界發展有限公司代表出席下次會議，交代方案的進展。

50. 黃萬成議員欲知路政署在何種情況下和按哪些標準，為行人過路處鋪設盲人過路磚。

51. 彭達榮先生回應說，路政署會在全港的行人過路處鋪設盲人過路磚，方便視障人士橫過馬路。他續稱據他所知，運輸署按照相關的設計守則鋪設引路徑，並會在設計階段諮詢失明人士組織的意見。

52. 黃萬成議員表示，運輸署往往在整條行人路上鋪設引路徑，由於引路徑表面凹凸不平，輪椅人士倍感不便。他建議相關部門在鋪設盲人過路磚或引路徑時，參照外國的例子，並多重視其他道路使用者(如輪椅人士)的意見，以期在設計無障礙通道方面，能兼顧各類使用者的需要。

53. 龔慧嫻女士回應說，運輸署會因應社區需要和個別地點的情況，考慮鋪設引路徑。某區如有較多視障人士使用的社區設施(如醫院、視障人士診所)，當局會優先評估是否有需要鋪設引路徑，方便視障人士到訪該等設施。她並歡迎黃萬成議員就鋪設引路徑的地點提供意見。

54. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

議項四：廣深港高速鐵路香港段西九龍總站臨時交通管理計劃
(油尖旺交通運輸委員會第 28/2013 號文件)

55. 葉傲冬主席歡迎：

- (a) 路政署廣深港高速高級工程師梁偉超先生；
- (b) 運輸署優先鐵路發展高級工程師葉冠強先生；以及
- (c) 香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)高級統籌工程師馮偉聰先生和公共關係經理(項目及物業)胡定嘉女士。

56. 馮偉聰先生以電腦簡報表介紹文件內容。

57. 葉傲冬主席表示，早前有報導指廣深港高速鐵路香港段(“高鐵”)工程需延期完成，他欲知這會否影響連接高鐵總站行人天橋的竣工日期。

58. 馮偉聰先生回應說，高鐵總站行人天橋與高鐵工程預計會同步完成，目標完工日期為 2015 年。

59. 孔昭華議員表示，高鐵總站將永久佔用連翔道旁 300 至 400 平方米的公眾休憩空間，他欲知港鐵公司會否於高鐵總站附近另闢面積相約的休憩用地，以作補償。此外，他憶述在 2013 年 5 月 9 日第八次社區建設委員會（“社建會”）會議上，港鐵公司代表報告高鐵總站三條行人天橋會採取開放式設計，並承諾於會後提交補充資料。他促請港鐵公司盡快提供該三條行人天橋的設計圖則，以便委員跟進有關事宜。

60. 陳偉強議員表示，早前有消息指海庭道與海泓道交界的高鐵隧道鑽挖工程，因要避開地下樁柱而有所延誤，他欲知現時情況如何。他認為路政署和港鐵公司均須為工程展開前未能發現有關樁柱負上責任。他並詢問路政署會否向負責勘探的顧問公司索償，或把該公司列入黑名單。

（鍾港武議員於下午 3 時 44 分到席。）

61. 楊子熙議員欲知西九龍總站北公共交通交匯處上蓋擬建的平台花園，可否直達中九龍幹線的園景平台，該平台花園又是否設有單車徑，可通往西九文化區。

62. 鍾港武議員憶述在 2013 年 1 月 17 日第六次交運會會議上，港鐵公司曾表示海泓道的高鐵隧道鑽挖工程將於 1、2 月間進行，惟現時工程有所延誤，他欲知工程的進度和預計隧道穿越海泓道的時間。他又表示曾多次要求路政署藉高鐵工程，一併改善富榮花園一段海泓道的路面，但署方至今未有提出任何具體建議。他另外提議高鐵總站行人天橋的通道中央盡可能不設支柱，以免狗隻經常在柱身上便溺，影響環境衛生。

63. 黃頌副主席表示，港鐵公司早年每隔三個月舉行一次社區聯絡小組會議，向地區人士匯報高鐵工程的最新進展。上一次社區聯絡小組會議距今已超過半年，他欲知港鐵公司會否繼續召開有關會議。

64. 黃萬成議員亦希望港鐵公司在設計高鐵總站行人天橋時，盡量避免在通道中央建造柱狀物。

65. 馮偉聰先生回應如下：

- (i) 為應付高鐵總站啓用後的交通流量，連翔道需進行擴闊工程，並需永久佔用現時連翔道旁 300 至 400 平方米的休憩用地。港鐵公司計劃在公共交通交匯處上蓋平台花園額外增加 2 710 平方米面積，以補償佔用的公眾休憩空間。
- (ii) 港鐵公司將向社建會和社區聯絡小組提交高鐵總站行人天橋的資料和圖則，以供參考。
- (iii) 高鐵第一條隧道的灌漿工程已經大致完成，但承辦商在鑽挖高鐵隧道時，在海庭道和海泓道交界地底發現早年填海時棄置的臨時樁柱。由於需先移除該等樁柱，因此鑽挖工程有所延誤，預計工程將於本年第三、四季竣工。
- (iv) 港鐵公司需與政府相關部門檢視整項隧道鑽挖工程的準備工作，再商討是否需向當年負責勘探的顧問公司採取追究行動。
- (v) 從公共交通交匯處上蓋擬建的平台花園，可直接通往高鐵總站，無需上落樓梯。
- (vi) 港鐵公司備悉委員對高鐵總站行人天橋設計的建議，會與政府相關部門進行研究。

66. 胡定嘉女士表示，港鐵公司就高鐵工程共設立十個社區聯絡小組，各小組按工程的進展和工程對附近居民和商戶造成的影響，適時召開會議，與地區人士保持溝通。除社區聯絡小組會議外，港鐵公司亦會直接與受工程影響的居民和商戶聯絡，並且派發高鐵香港段工程簡訊及張貼有關通告等，讓當區議員和地區人士了解高鐵工程的最新進展。她續稱高鐵隧道鑽挖工程現正在海泓道進行，在第二條隧道鑽挖至大角咀之前，港鐵公司會再召開社區聯絡小組會議，交代工程細節。

67. 馮偉聰先生補充，港鐵公司現正與路政署商討，何時在富榮花園一段海泓道路面進行行人路重整工程。

68. 陳偉強議員指出，海庭道和海泓道交界因高鐵工程而需實施交通改道安排，由原來三線行車改為單線行車，引

致交通嚴重擠塞。他欲知有關的改道措施將實施至何時，以及是否有其他安排可紓緩該處的擠塞情況。

69. 馮偉聰先生回應說，因進行高鐵隧道鑽挖工程，海泓道南、北行線分別由三條行車線縮減至單線和雙線行車。港鐵公司預計在 6 月中可解封海泓道其中一條南行線，並隨着工程進展，解封更多工地範圍，以期減低工程對附近交通的影響。

70. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

議項五： 關注維港輪船航道的安全管理
(油尖旺交通運輸委員會第 29/2013 號文件)

71. 葉傲冬主席歡迎：

- (a) 海事處海事主任/海港巡邏組黃紹輝先生、高級助理船務主任/海港巡邏組李志偉先生和高級助理船務主任(西區)/牌照及關務朱國輝先生；
- (b) 香港警務處水警總區警司(行動)李善昌先生；
- (c) 天星小輪有限公司事務經理柯健先生；以及
- (d) 信德中旅船務管理有限公司海事總督葉國利先生。

72. 葉傲冬主席表示，海事處、水警、香港領港會有限公司和天星小輪有限公司提交的書面回應(附件八至十一)已於會前傳真予各委員參閱。

73. 孔昭華議員補充文件內容。他認為部門的書面回覆已清晰回應文件中的提問，委員可集中討論維多利亞港(“維港”)航道的安全管理，至於仍在調查中的個別個案，則不宜詳細討論。

74. 李善昌先生以電腦投影片介紹水警日常在維港維持航道安全的工作(附件十二)。

(許德亮議員於下午 4 時 06 分退席。)

75. 黃紹輝先生表示，啓德郵輪碼頭即將啓用，海事處現正與香港領港會有限公司和其他港口使用者擬訂新郵輪碼頭的靠泊指引。他續稱海事處會與其他相關部門緊密合作，確保海上交通安全。

76. 朱國輝先生表示，根據現行法例，在維港港口界線以外航行的渡輪、小輪或經營《渡輪服務條例》(第 104 章)所界定的專營服務或領牌服務的船隻須裝有雷達。天星小輪由於在維港水域內行走，故無需安裝雷達。他補充海事處現正檢討對本地船隻的安全要求，包括考慮規定船隻加裝雷達、無線電通訊設備及自動識別系統。

77. 孔昭華議員表示，根據海事處的書面回覆，該處在 2011 和 2012 年各提出千餘宗檢控。他促請海事處多留意船隻有否違反牌照條件，並加強檢控船隻違規行為和加重罰則。他續稱在周末或假日，在維港可見舢舨或漁船進行垂釣或拉網捕魚活動，影響維港航道運作，他請海事處正視有關情況。此外，他擔心現時郵輪從鯉魚門前往海運碼頭時，有可能與天星小輪發生碰撞，希望海事處能與天星小輪有限公司商討可行的改善措施。他又表示，日後從鯉魚門駛往啓德郵輪碼頭停泊的郵輪，可能會先到維港一遊，爲此，海事處或有需要檢討維港的航道安排。

78. 委員許漢文先生憶述南丫四號船長在撞船事故後，曾表示自己不懂看雷達，他詢問海事處船長牌照有否規定船長需懂得操作雷達，並欲知船隻在晚間遇上雷達故障，應靠船長肉眼判斷航道前進，抑或禁止船隻在此情況下航行。

(關秀玲議員於下午 4 時 20 分退席。)

79. 葉國利先生表示，信德中旅船務管理有限公司經營來往香港至澳門的高速船、雙體船和水翼船航線，主要行走維港西面水域。如船長在航道中發現舢舨或拉網漁船，會立刻通知海事處執法。他補充近十年已甚少出現上述情況，相信現行的維港航道安全管理措施已經足夠。

80. 孔昭華議員強調，乘舢舨或漁船在繁忙航道中進行垂釣或拉網捕魚活動，不僅阻礙航道，亦對船上的人構成危險，例如在 2012 年年底，一名市民乘舢舨在銅鑼灣附近海

面垂釣時，誤被躉船船錨擊中，發生致命意外。他請海事處考慮嚴格規定載客量超過 12 人的渡輪或載客量超過 100 人的船隻，必須安裝海事無線電通訊設備或雷達避碰設施，以加強香港水域航道安全。

81. 黃紹輝先生回應說，孔昭華議員提及的致命意外，在海事工程範圍內發生，海事處海事意外調查組和警方重案組現正進行調查。他續稱海事處現正與香港各船公司檢討船隻的安全要求，研究是否需為船隻加裝雷達或海事無線電通訊儀器等安全設備。

82. 李善昌先生回應說，水警每月舉行海上交通安全日，每次針對不同的違例事項(包括在維港航道中垂釣)為海上交通安全日設特定主題。他補充，水警若發現違法行為，會馬上採取執法行動。

83. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

(委員羅少雄先生於下午 4 時 33 分退席。)

議項八： 建議研究允許柯士甸道西東行車輛直駛往
柯士甸道
(油尖旺交通運輸委員會第 32/2013 號文件)

84. 葉傲冬主席歡迎：

- (a) 運輸署優先鐵路發展高級工程師葉冠強先生；
- (b) 路政署廣深港高速高級工程師梁偉超先生和主要工程管理處工程師(特別職務)李祖賢先生；以及
- (c) 港鐵公司高級統籌工程師馮偉聰先生。

85. 葉冠強先生報告，運輸署現計劃擴闊柯士甸道西，改為八線行車，五線東行，三線西行。工程完成後，在柯士甸道西的東行交通可左轉油麻地，直接駛往柯士甸道和右轉廣東道。

86. 葉傲冬主席欣聞運輸署的正面回覆，但他指出，現時廣東道交通非常繁忙，不時出現交通擠塞，車輛從柯士甸道西直接駛入廣東道，或會加劇該處的塞車情況，他欲知運輸署有否就此進行交通影響評估。

87. 葉冠強先生回應說，運輸署已評估擴闊柯士甸道西和廣東道路口工程後的交通容量，分析指路口擴闊後可容納至 2031 年的交通流量。

88. 葉傲冬主席欲知工程何時展開。

89. 葉冠強先生回應說，工程會分兩期進行，第一期工程會配合高鐵工程的進展，完成後車輛可從柯士甸道西直接駛入柯士甸道。

90. 梁偉超先生補充，第一期工程預計於 2014 年下半年竣工。

91. 葉冠強先生表示，第二期工程主要是擴闊廣東道的大規模工程，為配合工程，承建商需實施臨時交通措施，例如更改道路轉向，但會盡量把對駕駛人士的影響減至最低。

92. 李祖賢先生報告，路政署的主要工程管理處會於港鐵公司完成第一期的道路改善工程後，開展第二期道路改善工程。由於第二期工程涉及廣東道與柯士甸道西交界路口的改動，屆時將實施臨時交通措施，但會盡量減少對駕駛人士構成的不便。

93. 孔昭華議員查詢整項工程的細節是否已經落實，並欲知工程時間表。

94. 葉冠強先生回應說，第一期工程會擴闊柯士甸道西，預計在 2014 年下半年完成，屆時車輛可通往柯士甸道或右轉其他道路。第二期工程會擴闊廣東道路口，工程規模較大，預計在 2016 年年底至 2017 年年初竣工。

95. 孔昭華議員表示，他曾建議加建行車隧道，連接廣東道和港鐵九龍站，但運輸署表示有技術困難。他相信擴闊柯士甸道西工程能紓緩廣東道至九龍站的道路交通擠塞問題，希望工程能早日展開，以配合西九文化區落成啓用。

96. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

議項十一：其他事項

97. 葉傲冬主席表示，港鐵公司將有代表出席討論議項九和十，由於港鐵公司代表尚未到達，他建議先討論議項十一，眾無異議。

(一) 資料文件 –

旺角道與洗衣街的行人天橋系統 – 彌敦道
伸延工程(截至 2013 年 4 月的進度報告)
(油尖旺交通運輸委員會第 35/2013 號文件)

98. 黃舒明議員憶述早前路政署在旺角道北進行地下公用設施遷移工程時，附近有居民投訴工程令大廈搖晃，她欲知現時旺角道南的工程有否引致同類投訴，整項工程又是否按原訂時間表進行。

99. 彭達榮先生回應說，路政署不曾就旺角道南地下公用設施遷移工程接獲任何投訴，整項工程正按原訂時間表進行，未有出現延誤。

100. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

101. 由於港鐵公司代表尚未到達，葉傲冬主席宣布休會三分鐘。

(休會三分鐘)

議項九： 要求於油麻地港鐵站建扶手電梯並盡快完成
增建出入口升降機工程
(油尖旺交通運輸委員會第 33/2013 號文件)

102. 葉傲冬主席歡迎：

(a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺袁妙珍女士；以及

(b) 港鐵公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士。

103. 楊子熙議員簡述文件內容。他欲知現時港鐵油麻地站加建升降機工程的進展。

104. 楊莉華女士回應說，港鐵公司現正就有關工程與政府相關部門商討臨時行人路和交通管理安排，預計工程可於8月展開，於2015年年底完成。她續稱大部分港鐵車站於七、八十年代落成，當時出入口的設計以樓梯為主。她表示，在營運中的車站加設扶手電梯是一項複雜的工程，港鐵公司需詳細研究是否需要拆卸及重建整個車站出入口，或需要封閉出入口才能動工。此外，港鐵公司需要研究該位置地底是否有足夠的空間安置扶手電梯的機房，當中牽涉大型的車站結構改動。

105. 港鐵公司已備悉在港鐵油麻地站文明里出口加裝扶手電梯的意見，並會待該車站升降機啓用後，再作檢討。

106. 楊子熙議員表示，港鐵油麻地站日後會成為觀塘延綫的轉車站，該站的使用量將會有增無減。鑑於該站文明里出口相當寬闊，加上部分連接車站大堂的通道已設有扶手電梯，他認為無需全面封閉文明里出口，亦可在站內進行加建扶手電梯工程。他希望港鐵公司能以利民為原則，認真考慮在港鐵油麻地站出入口加建扶手電梯。

107. 高寶齡議員表示，港鐵油麻地站現時相當繁忙，沙中綫通車後，該站的使用率會更高，她希望港鐵公司能認真考慮在該站出入口加建扶手電梯的建議。她續稱在廣華醫院重建後，港鐵油麻地站將加建出入口通往該院，她希望港鐵公司能考慮在新建的出入口加設升降機。

108. 鍾港武議員認為港鐵公司應主動研究如何改善港鐵車站的無障礙設施。他指出油麻地站將成為觀塘延綫的轉乘站，由於客運量增加，屆時站內乘客對使用升降機和扶手電梯的需求亦會相應提高。他希望港鐵公司從善如流，及早就該站加建升降機和扶手電梯進行研究，以配合觀塘延綫通車日期，便利市民。

109. 委員許漢文先生表示，日本東京鐵路站早年興建時，亦是以樓梯連接各出入口，但站內現已改裝扶手電梯。他建議港鐵公司參考日本的例子，解決在港鐵車站加建扶手電梯的技術困難。

110. 委員嚴建平先生指出，港鐵油麻地站文明里出口非常寬闊，在該位置加建扶手電梯，技術上應該可行。他續稱在「人人暢道通行」計劃下，政府已陸續為全港各行人通道加建升降機，他希望運輸署和路政署可敦促港鐵公司盡快為港鐵車站提供無障礙設施。

111. 楊子熙議員認為港鐵公司不能把加建升降機和扶手電梯兩項工程混為一談。他重申港鐵油麻地站人流甚多，港鐵公司應認真考慮在文明里出口加建扶手電梯。此外，他希望港鐵公司能興建通道接駁廣華醫院和港鐵油麻地站大堂，方便乘客。

112. 楊莉華女士回應說，在營運中的車站加建扶手電梯是一項複雜的工程。港鐵公司備悉委員要求在港鐵油麻地站加建扶手電梯的意見，日後在提升港鐵車站設施時，會一併考慮委員的建議。

113. 袁妙珍女士相信港鐵公司已清楚聆聽委員的意見，日後會詳細研究建議的可行性。

114. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

議項十：港鐵新『可加可減』機制 依然『有加無減』？

(油尖旺交通運輸委員會第 34/2013 號文件)

115. 葉傲冬主席歡迎港鐵公司公共關係經理－對外事務楊莉華女士。他表示，運房局提交的書面回應(附件十三)已於會前傳真予各委員參閱。

116. 黃舒明議員補充文件內容。她要求港鐵公司解釋新舊票價調整機制的分別，以及在何情況下，可透過新機制調低票價。

117. 楊莉華女士回應如下：

- (i) 港鐵公司在今年 4 月與政府完成就港鐵票價調整機制的檢討，新票價調整機制採用直接驅動的方程式，運算方式根據綜合消費物價指數的按年變動、運輸業名義工資指數的按年變動和預設的生產力因素，來計算整體票價調整幅度。
- (ii) 經過票價調整機制的檢討後，方程式當中未來五年的生產力因素數值有所提升，故 2013 年的整體票價調整幅度將由 +3.2% 下調至 +2.7%，港鐵公司會按機制調整票價。
- (iii) 港鐵公司亦會按每年的業務表現，撥出一筆款項向乘客提供「即日第二程車費九折」優惠，與乘客分享公司的利潤。
- (iv) 根據檢討後的機制，港鐵票價調整的幅度每年會與政府公布的「家庭每月收入中位數」按年變動比較，加幅不會高於「家庭每月收入中位數」，以顧及市民的負擔能力。
- (v) 檢討後的機制另設立「服務表現安排」，列車服務出現長時間延誤(31 分鐘以上)，港鐵公司會撥出預設的款項，透過「即日第二程車費九折」優惠直接贈予乘客。
- (vi) 港鐵公司將同時推出一連串的車費推廣計劃，如「全月通加強版」和覆蓋市區內指定車站的「港鐵都會優惠票」。港鐵公司現正就「港鐵都會優惠票」進行技術研究，優惠計劃預計不遲於 2014 年第二季推出。

118. 黃建新議員認為新票價調整機制只加不減，無助減輕市民的交通費負擔。他指出按新機制的「服務表現安排」，列車服務延誤 30 分鐘以上才需罰款，規定過於寬鬆。他要求港鐵公司即時調低票價，惠及市民。

119. 黃舒明議員指出，港人薪金加幅一般與通脹掛鉤，新機制的票價加幅雖不能高於「家庭每月收入中位數」的按年變動幅度，但少收的加幅會在日後「家庭每月收入中位

數」高於運算結果時追收。她質疑新票價調整機制僅為一條有加無減的算式，旨在保障港鐵公司的收益。

120. 楊莉華女士回應如下：

- (i) 港鐵公司以安全為大原則，為乘客提供世界級的列車服務，列車服務一直維持 99.9% 的準時程度，公司每年並投放超過 50 億元維修及更新鐵路資產。她希望委員理解港鐵公司需透過調整票價，以維持業務發展。
- (ii) 票價調整機制的方程式是公開和高透明度，市民可從政府統計處取得相關的統計數據。此外，檢討後的機制確保在任何情況下，票價加幅不會高於「家庭每月收入中位數」的按年變動幅度。

121. 黃舒明議員表示，港鐵公司掌握本港公共交通的主要命脈，即使港鐵公司加價，市民亦無法選擇不搭乘港鐵。她不滿港鐵公司未有與市民分享在物業市場上的盈利，而新票價調整機制亦未有經行政會議討論。她促請港鐵公司盡快調低票價。

122. 楊莉華女士回應說，檢討後的票價調整機制引入與利潤掛鈎的車費優惠計劃，港鐵公司會根據每年的基本業務的利潤，當中包括來自物業管理和物業發展的利潤，當利潤超過一定水平，會撥出一定金額作「即日第二程車費九折」優惠。她補充港鐵公司將於今年 7 月 1 日起，延長「即日第二程車費九折」優惠，為期九個月。

123. 與會者沒有其他意見，葉傲冬主席宣布結束討論此議項。

議項十一：其他事項

(二) 大角咀洋松街交通擠塞事宜

124. 委員崔健文先生指出，洋松街經常交通擠塞，警方應多留意有關情況。

125. 蔡少峰議員補充，洋松街兩旁經常泊滿客貨車及大型

車輛，不但阻礙交通，亦阻擋行人視線，容易釀成交通意外。

126. 莫文威先生報告，去年旺角警區在洋松街發出 313 張違例泊車告票，警方會多留意該處違例泊車引致的交通擠塞情況，並會加強執法。

127. 餘無別事，葉傲冬主席宣布散會，會議於下午 5 時 30 分結束，下次會議訂於 2013 年 7 月 18 日下午 2 時 30 分舉行。

油尖旺區議會秘書處
2013 年 7 月

2012 至 2015 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
於 2013 年 3 月 21 日舉行的第七次會議
會議記錄草擬本的修訂建議

附件一

運輸及房屋局的修訂建議如下：

第 15(ii)段：

原文為：

“根據顧問公司提供的數據，香港約有 25 萬輛汽車，而三條海隧的總容車量為 27 萬輛次，故交通分布流量不均為海隧擠塞的主因；”

建議修訂為：

“根據顧問公司提供的數據，香港每日約有 25 萬輛的過海車輛，而三條海隧每日的總容車量為 27 萬輛次，故交通分布流量不均為海隧擠塞的主因；”

第 15(vii)段：

原文為：

“顧問公司為海隧收費調整方案製作了一個全港性的交通模型，得出的數據具參考作用；以及”

建議修訂為：

“顧問公司為海隧收費調整方案乃依據一個全港性的交通模型，得出的數據具參考作用；以及”

第 24 段：

原文為：

“邱誠武先生回應說，方案 A 以車輛佔用路面空間和損耗路面情況，按比例調升紅隧收費，減除對東隧使用者的補貼，預計該方案會為政府的財政帶來約 1.64 億元的淨收入。他強調三個方案均能為香港帶來每年超過 5 億元的整體經濟效益，政府對各方案持開放態度，希望聽取各方意見，從而選出最可取的方案試行 12 個月，以作評估。”

建議修訂為：

“邱誠武先生回應說，方案 A 以車輛佔用路面空間和損耗路面情況，按比例調升紅隧收費，若然減除對東隧使用者的補貼，預計該方案會為政府的財政帶來約 1.64 億元的淨收入。他強調三個方案均能為香港帶來每年超過 5 億元的整體經濟效益，政府對各方案持開放態度，希望聽取各方意見，從而選出最可取的方案試行 12 個月，以作評估。”

附件二

油尖旺交通運輸委員會第 30 / 2013 號文件

油尖旺區議會
交通運輸委員會第八次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關劉柏祺議員、蔡少峰議員「加強大角咀區交通配套 增加途經區內巴士路線」的議題

13D 線行走大角咀(維港灣)至寶達，由維港灣開出，中途經大角咀中匯街、奧運鐵路站、寶貴街、楓樹街及福全街；由寶達開出則途經銘基書院、浪澄灣一帶。如按建議往維港灣方向繞經大角咀區一帶，行車里數將增加約 1 公里。除行車時間需要相應增加約 5 分鐘外，車費亦須向上調整，這將對現時的乘客帶來不便。同時，更改行車路線亦須經運輸署批准，方可落實執行。我們已備悉有關意見，作為日後優化服務時的參考資料。

904 隧道線行走荔枝角至堅尼地城(卑路乍灣)；905 線則行走荔枝角至灣仔碼頭。兩線均由九巴與新巴聯營。現時早晚繁忙時間往港島方向的 904 線及 905 線的巴士，於駛經櫻桃街帝柏海灣巴士站時已經常客滿，若按照建議把兩線的巴士繞經大角咀區，除了行車時間將增加外，路線亦會變得迂迴，對現有 904 及 905 線的乘客將會造成不便。因此，我們與運輸署及新巴開會商討後，決定維持 904 線及 905 線的現有行車路線不變。



周大福企業及新創建集團成員
Members of Chow Tai Fook Enterprises and NWS Holdings

檔案編號：CC/L2/144/13/KL

附件三

油尖旺交通運輸委員會第 30/2013 號文件

敬啟者：

有關：加強大角咀區交通配套 增加途經區內巴士路線

多謝 貴會於 5 月 8 日就上述事宜來函轉達議員的意見(交通運輸委員會文件第 30/2013 號)。現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。經有關部門仔細分析後，認為若按建議 E21 號線往維港灣方向的服務繞經大角咀，行車時間將會增加約 8 至 10 分鐘，有關建議並要相應調低班次以彌補額外所需的行車時間，或抽調服務其他路線的車輛應付營運，惟兩者均對現有乘客造成不便。而若按建議將 904 及 905 號線往港島方向繞經大角咀，該兩線每程行車時間將最少增加 4 分鐘。同時，公司有需要相應調低 904 及 905 號線的班次以彌補所需的額外行車時間，或抽調服務其他路線的車輛應付營運，兩者皆會對該兩線現有每日約 1 萬人次或其他路線的乘客構成影響，亦會降低巴士營運效率。基於上述考慮，我們需維持現有安排。

由於我們暫時沒有其他資料補充，故不擬派員出席 貴會於 5 月 23 日舉行之會議。如有查詢，歡迎致電 2136 2230 與助理企業傳訊經理李建樂先生聯絡。

再次多謝 貴會對兩巴服務的關注。謝謝！

此致
油尖旺區議會
交通及運輸委員會秘書
文淑欣女士

新世界第一巴士服務有限公司
城巴有限公司
公眾事務經理

廖家欣 謹啟

2013 年 5 月 15 日

城巴有限公司
Citybus Limited

香港柴灣創富道8號 8 Chong Fu Road, Chai Wan, Hong Kong
電話 Tel (852) 2963 4888 傳真 Fax (852) 2579 0202
網址 Website www.citybus.com.hk

新世界第一巴士服務有限公司
New World First Bus Services Limited
(Incorporated in the British Virgin Islands with limited liability)

香港柴灣創富道8號 8 Chong Fu Road, Chai Wan, Hong Kong
電話 Tel (852) 2136 2140 傳真 Fax (852) 2147 3611
網址 Website www.nwfb.com.hk

2012-2015 年度油尖旺區議會

交通運輸委員會

2013 年 5 月 23 日(星期四)

回應：議員提問 (油尖旺交通運輸委員會第 31/2013 號)

- (1) 請問現時有沒有巴士行經大角咀通州街南行天橋以及西九龍走廊大角咀段？若有，請分別指出。
- (2) 請問現時大角咀通州街南行天橋以及西九龍走廊大角咀段有沒有車輛類別限制？
- (3) 請問香港現時有沒有管制道路噪音的法律條文或標準機制？
- (4) 請問香港現時有沒有預防或減低道路噪音的機制？
- (5) 要求有關當局重新考慮巴士路線發展計劃中有關方案，避免巴士改行西九龍走廊。

就上述提問(1)、(2)及(5)，運輸署回覆如下：

(就提問(3)及(4)有關道路噪音事宜，環保署會分別作出回應)

- (1) 現時，有17條巴士路線行經大角咀通州街南行天橋以及1條巴士路線行經西九龍走廊大角咀段。詳情如下：

	大角咀通州街南行天橋	西九龍走廊大角咀段
九巴	230X, 234P, 237A, 238P, 238S, 242X, 252B, 259B, 259C, 260B, 261B, 267S, 336, N368	259B
新巴	701, 701S	-
城巴	A21	-

- (2) 現時，除行人、單車及學習駕駛人士所駕駛的車輛外，當局並未有限制其他車輛類別使用大角咀通州街南行天橋以及西九龍走廊大角咀段。
- (5) 我們明白議員就有關巴士路線改行西九龍走廊的建議對該處環境影響的關注。現時，我們正就有關建議諮詢各區議會交通及運輸委員會。在聽取及歸納各方的意見時，我們會將議員的意見一併研究及考慮。

運輸署

二零一三年五月十五日

附件五

油尖旺交通運輸委員會第 31 / 2013 號文件

2012-2015 年度油尖旺區議會

交通運輸委員會

2013 年 5 月 23 日(星期四)

回應：議員提問 (油尖旺交通運輸委員會第 31/2013 號)

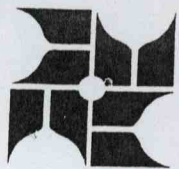
- (1). 請問現時有沒有巴士行經大角咀通州街南行天橋以及西九龍走廊大角咀段？若有，請分別指出。
- (2). 請問現時大角咀通州街南行天橋以及西九龍走廊大角咀段有沒有車輛類別限制？
- (3). 請問香港現時有沒有管制道路噪音的法律條文或標準機制？
- (4). 請問香港現時有沒有預防或減低道路噪音的機制？
- (5). 要求有關當局重新考慮巴士路線發展計劃中有關方案，避免巴士改行西九龍走廊。

就上述提問(3)及(4)，環保署回應如下(運輸署就(1)、(2)及(5)的回應請見另文)：

為紓緩汽車引起的噪音問題，我們已訂立了車輛的噪音標準。根據《噪音管制(汽車)規例》規定，在香港辦理首次登記的車輛，都必須符合相關的國際噪音標準。至於在用中的車輛，《道路交通條例》亦有相關條文，管制包括濫用車輛響號、安裝及維修保養滅聲裝置、非法改裝滅聲器和超速駕駛等行為。警方亦不時會採取適當的執法行動，以減低相關的噪音滋擾。

解決交通噪音問題，主要從規劃著手。自八十年代中，我們在《香港規劃標準與準則》加入交通噪音標準，在規劃新的道路或住宅項目時，有關政府部門或發展商必須確保噪音感應強的地方的噪音水平符合標準。另外自一九九八年四月起，交通噪音標準更亦納入《環境影響評估條例》下的技術備忘錄內，成為環評條例指定工程項目的法定道路交通噪音限制。

為紓減現有道路噪音對鄰近居民的影響，政府的政策是在資源許可及切實可行的情況下，研究在交通噪音水平超逾70分貝的現有道路實施直接紓減噪音工程，包括加建隔音屏障和隔音罩，或使用低噪音物料重鋪路面。



油尖旺區議會

YAU TSIM MONG DISTRICT COUNCIL

檔號 : () in HAD YTMDC 13-30/2/1 Pt.

電話 : 2399 2567

傳真 : 2722 7696

附件六

香港灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 41 樓
運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

郵寄及傳真 (2824 0433)

何女士 :

**2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃
— 反對巴士路線改行西九龍走廊**

在 2013 年 3 月 21 日油尖旺區議會交通運輸委員會 (“交運會”) 第七次會議上，運輸署代表簡介「2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃」，委員對更多巴士路線改行西九龍走廊的建議安排表示強烈反對。

交運會在 2013 年 5 月 23 日第八次會議上續議有關事宜，委員從貴署提供的補充資料(見附件)中知悉，五條擬改經西九龍走廊的巴士線每日班次將多至近 400 班，這將會對附近居民造成交通噪音及空氣污染問題，委員反對此路線安排，一致通過致函貴署，申明交運會雖支持「油尖旺區巴士路線發展計劃」的大方向，但強烈反對更多巴士路線改行西九龍走廊，以免加劇附近一帶的空氣和噪音污染，影響居民生活。

特此致函貴署，盼能以利民為原則，詳加考慮委員的意見。

油尖旺區議會
交通運輸委員會主席

葉傲冬

連附件

副本送：見分發名單

2013 年 6 月 13 日

九龍聯運街三十號旺角政府合署四樓 電話：2399 2596 圖文傳真：2722 7696
4/F., Mong Kok Government Offices, 30 Luen Wan Street, Kowloon. Tel: 2399 2596 Fax: 2722 7696



運輸署

Transport Department

傳真(2722 7696)

本署編號 Our Ref.: TD BR 76/50-3

電話 Tel.: 2829 5305

傳真 Fax: 2802 2679

九龍聯運街三十號
旺角政府合署四樓
油尖旺區議會秘書處
油尖旺區議會交通及運輸委員會

敬啟者：

2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃

我們在本年 3 月向油尖旺區議會交通及運輸委員會介紹了 2013 - 2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃。就有關巴士路線改行西九龍走廊的建議，本署現提供補充資料如下：

是次巴士路線發展計劃中共有 5 條路線建議行走西九龍走廊，包括九巴第 6X(早上繁忙時段特別班次)、30X、33A、41 及 41A 號線，涉及班次每日共約 400 班。

為提升服務質素及改善環境，九巴會繼續引入新型號的環保巴士替代高齡巴士。在購置新巴士時，九巴會採購符合最新歐盟排放標準的柴油巴士 (即歐盟五期)。他們亦已為其巴士車隊加裝合適的減排裝置，並採用含硫量近乎零 (即 0.001%) 的柴油，以減輕對環境的影響。

我們明白委員對有關巴士路線改行西九龍走廊建議的關注。我們現正就有關建議諮詢各區議會交通及運輸委員會，並會在歸納各方的意見時，將委員的意見一併研究及考慮。

多謝貴會對專營巴士服務的關注。

運輸署署長

(甘慧明



代行)

2013 年 5 月 15 日

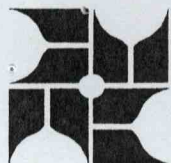
副本送：環保署(經辦人:黃蔚藍先生)

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

分發名單

運輸署 (經辦人：甘慧明女士)
(傳真：2802 2679)

環保署 (經辦人：黃蔚藍先生)
(傳真：2136 3400)



油尖旺區議會

YAU TSIM MONG DISTRICT COUNCIL

檔號：() in HAD YTMD C 13-30/2/1 Pt.

電話：2399 2567

傳真：2722 7696

附件七

九龍荔枝角寶輪街 9 號
九龍巴士(一九三三)有限公司
企業事務總監
陳碧君女士
(經辦人：黃秀娟女士)

郵寄及傳真(2745 0600)

陳女士：

2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃

— 反對巴士路線改行西九龍走廊

在 2013 年 3 月 21 日油尖旺區議會交通運輸委員會(“交運會”)第七次會議上，運輸署代表簡介「2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃」，委員對更多巴士路線改行西九龍走廊的建議安排表示強烈反對。

交運會在 2013 年 5 月 23 日第八次會議上續議有關事宜，委員從運輸署提供的補充資料(見附件)中知悉，在上述計劃下，將有五條九巴路線改經西九龍走廊，委員擔心這安排會對附近居民造成交通噪音及空氣污染問題，一致通過致函貴公司，申明交運會雖支持「油尖旺區巴士路線發展計劃」的大方向，但強烈反對更多巴士路線改行西九龍走廊，以免加劇附近一帶的空氣和噪音污染，影響居民生活。

特此致函貴公司，盼能以利民為原則，詳加考慮委員的意見。

油尖旺區議會
交通運輸委員會主席

葉傲冬

連附件

副本送：見分發名單

2013 年 6 月 13 日



運輸署

Transport Department

傳真(2722 7696)

本署編號 Our Ref.: TD BR 76/50-3

電話 Tel.: 2829 5305

傳真 Fax.: 2802 2679

九龍聯運街三十號
旺角政府合署四樓
油尖旺區議會秘書處
油尖旺區議會交通及運輸委員會

敬啟者：

2013-2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃

我們在本年 3 月向油尖旺區議會交通及運輸委員會介紹了 2013 - 2014 年度油尖旺區巴士路線發展計劃。就有關巴士路線改行西九龍走廊的建議，本署現提供補充資料如下：

是次巴士路線發展計劃中共有 5 條路線建議行走西九龍走廊，包括九巴第 6X(早上繁忙時段特別班次)、30X、33A、41 及 41A 號線，涉及班次每日共約 400 班。

為提升服務質素及改善環境，九巴會繼續引入新型號的環保巴士替代高齡巴士。在購置新巴士時，九巴會採購符合最新歐盟排放標準的柴油巴士(即歐盟五期)。他們亦已為其巴士車隊加裝合適的減排裝置，並採用含硫量近乎零(即 0.001%)的柴油，以減輕對環境的影響。

我們明白委員對有關巴士路線改行西九龍走廊建議的關注。我們現正就有關建議諮詢各區議會交通及運輸委員會，並會在歸納各方的意見時，將委員的意見一併研究及考慮。

多謝貴會對專營巴士服務的關注。

運輸署署長

(甘耀明



代行)

2013 年 5 月 15 日

副本送：環保署(經辦人:黃蔚藍先生)

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

分發名單

運輸署 (經辦人：甘慧明女士)
(傳真：2802 2679)

環保署 (經辦人：黃蔚藍先生)
(傳真：2136 3400)

附件八

油尖旺交通運輸委員會第 29 / 2013 號文件

油尖旺區議會
交通運輸委員會

關注維港輪船航道的安全管理

海事處回應

1. 請問海事處及水警最近兩年在香港水域內發生海事意外的數字，當中涉及舢舨和帆船意外的共有多少宗？有多少檢控數字及何種違規個案？

2011年及2012年香港水域內發生的海事意外分別為351宗和331宗。根據本處檢控紀錄，並沒有涉及舢舨和帆船，在港內主要航道的違規個案。

在2011年及2012年檢控個案分別為1 028宗及1 379宗。個案涉及違反海上交通規則、船上沒有合格船長/輪機員、違反牌照/許可證條件、未經許進入機場入口區域、靠泊於已展示禁止船隻靠泊告示的岸壁/登岸梯級、船隻沒有領牌/無有效牌照、未獲允許運載乘客、未有陳示有效的驗船/保險證明書、超速行駛、海上拋置廢物、在公共渡輪上吸煙、排放黑煙及其他海事罪行等。

2. 據知海事處現時只在青馬橋附近的馬灣管制區安排巡邏小艇，其他的繁忙航區並無安排。請問如何避免因小型船舶的頻繁活動，而增加維港的航行危險？

海事處安排了一艘巡邏船配置於馬灣交通管制區內負責該區交通管制工作，在葵涌貨櫃碼頭範圍也安排了另一艘巡邏船作24小時交通管制。另外，本處根據需要安排多艘巡邏船隻，在主要航道及不同的水域，包括維多利亞港，執行巡邏及執法任務。本處亦會定期進行特別行動，針對船隻超速、超載、不遵守避碰規則的不法行為。

作為保障航行安全的附加措施之一，海事處對於船長超過120米的大型船隻，如其計劃穿越維多利亞港進出香港水域，必須提前向本處的船隻航行監察中心(航監中心)提出申請，而航監中心將視乎當時海面實際的交通情況，並綜合考慮天氣、能見度和潮汐等因素決定是否批准該船隻經維多利亞港出入。對於可能影響海上航行安全的其他活動，航監中心除了會在指定的無線電頻道播放航行安全警告外，本處亦會發出海事處佈告，並要求有關籌辦者將活動的詳情以適當的方式提前告知其他港口使用者。

除此之外，海事處透過與業界的定期會議及每年舉辦的海上航行安全研討會，加強與行內從業員的溝通及宣傳海上航行安全意識，從而達至提高各持份者在維港內的海上航行安全。

3. 請問信德中旅船務管理有限公司及珠江船務高速船有限公司對於舢舨小艇於航道及碼頭一帶拉網和垂釣對快船會否造成潛在危險？有何改善建議？

舢舨小艇可在航道以外或港澳碼頭區域外拉網和垂釣，但必須嚴格遵守國際海上避碰規則及其他相關的法律規定。只憑提供的照片，未能確定舢舨的位置是否在航道內或港澳碼頭範圍內。如舢舨小艇在航道內或在碼頭區域內拉網和垂釣，則屬違法。通常高速船船長如發現有船隻(包括上述舢舨小艇)妨礙其進出碼頭時，會按避碰規則採取適當行動，包括轉變航速及航向，發出燈光或鳴笛警告信號。高速船船長亦可向本處港澳碼頭泊位控制組或航監中心報告，本處會即時派員趕赴現場跟進；如發現有違規情況，定必採取執法行動。

過去多年來，本處定期邀請遊艇協會、漁民團體等各界人士參加本處舉辦的安全講座或定期會議，力圖提高船隻操作人員的安全意識。本處將繼續與各相關團體、協會保持緊密聯繫，正視交通委員會文件中所提及的舢舨小艇於航道及碼頭一帶拉網和垂釣造成潛在危險的問題。

4. 現時從海運碼頭開出或靠泊的巨型郵輪都與天星小輪形成相遇或緊迫的情況，雖該等輪船僱有領航員，但可能難與小輪或其他小型船舶使用無線電互作溝通。在該等狹窄水道航行，只使用「避碰條例」不一定能保證航行的安全，於2010年3月便發生了天星小輪與郵輪輕微碰撞的意外。雷達作為一種非常有效的航行瞭望設備，請問天星小輪現時有否全都安裝了有效的雷達和海事無線電通訊設備？船長是否都持有海事處認可的雷達觀察員及海事無線電通訊操作員證書？

根據《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》第548章附屬法例G第80條，以下船隻須裝有該條所述的雷達：

- (1) 屬渡輪船隻或小輪；
- (2) 經營《渡輪服務條例》(第104章)所界定的專營服務或領牌服務的船隻；
- 及
- (3) 在維多利亞港口界線以外航行的船隻。

天星小輪是航行於遮蔽水域內的渡輪，根據本法例不須安裝雷達。航行於維多利亞港外水域的渡輪，須安裝甚高頻通訊設備，但無線電通訊設備要求不適用於天星小輪所行走的水域，故天星小輪不需安裝甚高頻通訊設備。儘管如此，本處現正檢討本地船隻的安全要求，日後會考慮載客船隻是否須要增加安全設施及設備。

5. 啟德郵輪碼頭在試用階段後即將啟用，屆時航道更為繁忙。建議海事處、水警及香港領港會，共同檢討及制定改善措施，以保障香港水域航道航行安全。

啟德郵輪碼頭發展計劃已在前期諮詢各方意見，作了充分研究，就海上交通的影響亦進行了相關評估；本處現正與香港領港會及有關港口使用者擬定靠泊指引，完善交通管理措施，確保海上交通安全。

海事處

2013年5月16日

警方就“關注維港輪船航道的安全管理”回應 油尖旺交通運輸委員會查詢

(油尖旺交通運輸委員會第 29/2013 號文件)

多謝油尖旺交通運輸委員會來函對航道安全的關注。警隊一直秉持「服務為本，精益求精」的態度服務市民。而水警肩負的職責包括防止/偵查刑事罪案、防止非法入境、維持海上邊界完整、執行搜索及救援和維持海上安全等工作。

就維持海上安而言，雖然海事處為主要負責部門。但水警亦恆常與海事處協調在香港特區水域內推動海上安全。在執行海事條例的工作上，尤其是與海上安全有關的海事條例時，水警會全力協助及配合海事處之執法工作。

近年，水警針對海上安全的執法行動不斷加大力度，請參考「附件一」的數字。務求加強所有在海上作業及活動的持份者海上安全的意識。減少在海上發生意外及傷亡的機會，「附件二」總結了過去三年的海上意外數字。

歡迎委員在 2013-05-23 之會議上提供意見。

附件:

- (1) 海上安全行動及反超速行動統計數字 及
- (2) 海事意外統計數字 (節錄自海事處網頁)

水警總區行動科
2013-05-13

2010 年至 2013 年第一季海上安全行動及反超速行動統計數字

	2010	2011	2012	2013 (第一季)	總數
海上安全行動	441	216	970	211	1838
聯合海上安全行動	0	0	18	3	21
反超速行動	222	85	265	31	603
聯合反超速行動	0	0	2	2	4
總數	663	301	1255	247	2466

※聯合行動指與海事處一同進行的行動

附件二

2010 年統計 - 按意外事故類別分析在香港水域範圍以內及以外的意外事故

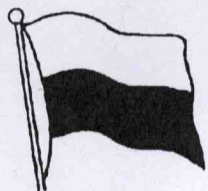
意外事故類別	香港水域範圍以內				香港水域範圍以外			
	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數
相撞	182	8	23	0	28	0	9	8
接觸	35	0	5	0	22	0	1	0
觸礁 / 擱淺	33	0	4	0	18	0	0	0
入水 / 沉沒	25	0	4	0	2	0	0	0
火警 / 爆炸	11	0	19	0	9	0	1	0
翻沉 / 傾斜	18	0	3	0	0	0	0	0
其他	25	0	0	0	16	0	1	0
總計	329	8	58	0	95	0	12	8

2011 年統計 - 按意外事故類別分析在香港水域範圍以內及以外的意外事故

意外事故類別	香港水域範圍以內				香港水域範圍以外			
	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數
相撞	204	1	15	0	31	1	6	2
接觸	48	0	82	0	20	0	0	0
觸礁 / 擱淺	23	0	0	0	15	0	0	0
入水 / 沉沒	21	0	0	0	0	0	0	0
火警 / 爆炸	17	0	4	0	5	0	4	0
翻沉 / 傾斜	11	0	2	0	1	0	0	0
其他	27	0	2	0	8	0	1	0
總計	351	1	105	0	80	1	11	2

2012 年統計 - 按意外事故類別分析在香港水域範圍以內及以外的意外事故

意外事故類別	香港水域範圍以內				香港水域範圍以外			
	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數	宗數	死亡人數	受傷人數	失蹤人數
相撞	147	39	125	0	46	2	0	11
接觸	36	0	1	0	18	0	27	0
觸礁 / 擱淺	39	1	3	0	17	0	0	0
入水 / 沉沒	29	0	0	0	6	0	13	6
火警 / 爆炸	13	1	2	0	7	4	7	0
翻沉 / 傾斜	17	2	5	0	2	0	0	2
其他	30	0	0	0	15	0	0	0
總計	311	43	136	0	111	6	47	19



香港領港會有限公司
HONG KONG PILOTS ASSOCIATION LTD.

Your Ref:

田 054/2013

Our Ref:

油尖旺區議會
交通運輸委員會

敬啟者：

油尖旺區議交通運輸委員會第八次會議

就 貴會 2013 年 5 月 10 日來函邀請本會代表出席上述會議，本會作為港口使用者，一向極為關注航行安全，唯香港水域航道之管理，乃香港海事處之職責，故此，本會將不會出席有關會議。另外，海事處與本會亦設有定期會議商討有關領航事宜。

此致

油尖旺區議會交通運輸委員會

總經理

陳玉蓮

2013 年 5 月 16 日

副本抄送海事處

The "Star" Ferry Company, Limited

Registered Office : 16/F., Ocean Centre,
Harbour City,
Canton Road,
Kowloon, Hong Kong.



Correspondence Address : Kowloon Pier, Tsui Sha Tsui,
Kowloon.
Telephone : 2118 6228
Fax : 2118 6028
E-mail: sf@starferry.com.hk

Your Reference:

Our Reference:

附件十一

油尖旺交通運輸委員會第 29 / 2013 號文件

油尖旺區議會秘書處

九龍聯運街三十號旺角政府合署四樓

文小姐:

對孔昭華區議員就關注維港輪船航道的安全管理回應

貴秘書處於 5 月 10 日傳真經已收悉。本公司對孔昭華區議員在第八次交通運輸委員會呈交 29/2013 號文件就本公司渡輪及海運碼頭進出郵輪之航行安全問題有以下答覆及回應：

- 1) 根據海事處在 2001 年第 2 號通告(靠近渡輪碼頭越過的危險)，作為一種禮貌及普通常識，應當給予啟航船隻足夠之活動餘地。一般來說，越過碼頭時，應當與其至少相距 100 米。現時進出海運碼頭之郵輪均會與尖沙咀天星碼頭保持適當距離，避免因與本公司渡輪相遇而造成碰撞風險。
- 2) 海運碼頭營辦商是有給予本公司有關郵輪進出海運碼頭之日程表，本公司碼頭控制室亦會適時以專用之無線電對講機通知船長留意有郵輪進出海運碼頭及避讓郵輪進出之航路。
- 3) 2010 年 3 月 12 日涉及剛由尖沙咀天星碼頭啟航往灣仔之渡輪及一艘剛由海運碼頭離開之郵輪無傷亡接觸事件屬罕有獨立意外，據悉其主因是當時涉案郵輪不當地偏離了應行航向，逆航道方向及以不安全航速近距離越過尖沙咀天星碼頭所致。
- 4) 除負責維港遊兩艘客輪外，本公司渡輪一律不用裝設雷達及甚高頻無線電通訊電話。
- 5) 本公司渡輪除了並非高速船外亦只受限於港內航行，其指定行走航線亦較其它港外渡輪航線短、簡單及直接。此外，

每艘本公司載客渡輪除有持牌船長外，亦有一名持牌合格副船長專責瞭望工作，所以船長在合乎應有船藝下是不必
6) 借助雷達或不需依賴甚高頻無線電通訊等輔助航行儀器避碰。

本公司事務經理柯健將出席 5 月 23 日會議協助討論 29/2013 號文件。

此覆、垂注



天星小輪有限公司總經理 梁德興

2013 年 5 月 15 日

油尖旺區議會
交通運輸委員會
第29/2013號文件

李善昌
水警總區警司(行動)
2013-05-23

委員會的關注

- 海事意外
- 執法
- 維港內小艇垂釣
- 雷達及無線電通訊設備
- 啓德遊輪碼頭

警隊的責任

- 第232章《警隊條例》第10(i) 條
維持香港水域治安，並於香港水域內協助
(海事處) 執行海港及海事條例
- 水警總區 2013 年行動計劃
「提升海上安全」- 其中一項首要項目

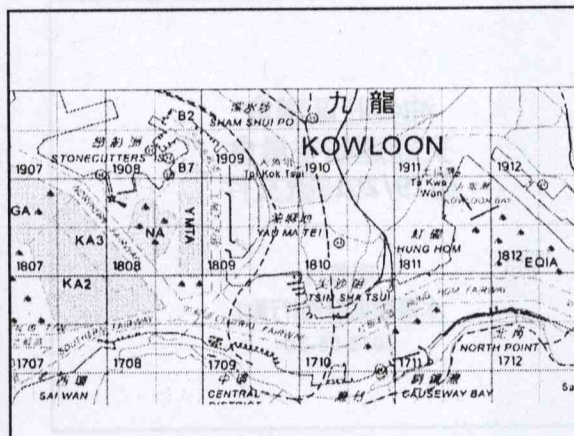
海事意外

- 報告碰撞等的責任
第548章《商船(本地船隻)條例》第57 條
- 向海事處處長報告
- 海事意外數字
- 海事處網頁

2010	2011	2012
329 宗	351宗	311宗

執法

- 第548章《商船(本地船隻)條例》
「獲授權人員」- 任何屬警長或以上職級的警務人員
- 水警港口分區
人手 - 160 船艇 - 7



行動方案

- 行動計劃 - 「提升海上安全」項目
- 常務訓令 - 海上安全策略(教育/執法)
- 日常巡邏 - 每更 4 艘警輪
- 海上交通日 - 超速 / 阻礙航道 / 非法渡輪
- 特別海上交通管制(煙花匯演 / 船隻遊行)
- 社群參與 - 「海上安全守護天使」計劃
「無毒約章」計劃

數字

	2010	2011	2012	2013 (第一季)
海上安全行動	441	216	970	211
聯合海上安全行動	0	0	18	3
反超速行動	222	85	265	31
聯合反超速行動	0	0	2	2
總數	663	301	1 255	247

維港內垂釣/捕漁

- 第548F章《商船(本地船隻)(一般)規例》第90條

- 任何於本地船隻上的人不得在《管制規例》附表11 第1部 指明的任何禁止捕魚區內，以圍索網、圍網、漂流刺網、拖網、浸籠、手釣或延繩釣網捕魚。

香港水域內下列範圍乃禁止捕魚區：

1. 往鯉魚門的直接進口航道。
2. 往硫磺海峽的直接進口航道。
3. 任何主要航道。
4. 任何範圍而在該範圍或在該範圍附近已根據處長命令顯眼地張貼禁止捕魚告示的。

- 第548B章《商船(本地船隻)(渡輪終點碼頭)條例》第27(f)條

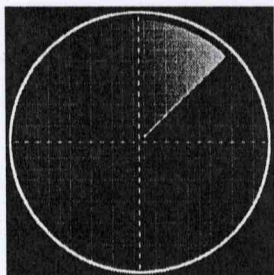
- 任何人當身處終點碼頭內或在終點碼頭內的本地船隻上時，不得釣魚。

危及他人安全

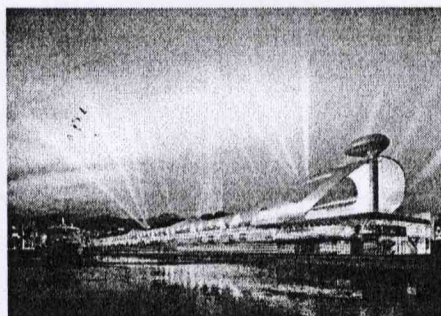
- 第548章《商船(本地船隻)條例》第32條

- 任何人(不論他身在何處)藉任何非法作為，或在無合理辯解的情況下以任何方式危及任何本地船隻所載或在任何本地船隻之內或之上或在海中的任何人的安全，或致使該等人的安全遭危及，即屬犯罪。

雷達及無線電通訊設備



啓德遊輪碼頭



簡佈要點

- 十分關注海上安全
Attach great importance to sea safety
- 尊重各方權利、依例執法
Respect the right of different sectors and act according to laws
- 繼續與海事處及社群合作
Continue to work in partnership with Marine Dep't and the Community

油尖旺區議會交通運輸委員會

2013 年 5 月 23 日會議

議員就港鐵票價調整機制的提問

自 2007 年 12 月兩鐵合併以來，香港鐵路有限公司(港鐵)的票價根據一套客觀而透明度高的機制調整，以取代合併前港鐵的票價自主權。

2. 今年 4 月，政府和港鐵就票價調整機制共同進行的檢討工作已順利完成，新機制將於今年 6 月起生效。

3. 新的票價調整機制和相關安排會發揮四大作用，包括：(1)擴大現有票價調整機制的考慮範圍，以包括港鐵公司的盈利狀況及服務表現，以及市民的負擔能力；(2)新機制在保留直接驅動的方程式之同時，加入上述三項因素，填補了單靠方程式調整票價的不足；(3)港鐵公司會按業績表現與市民「分享盈利」。另外，當經濟狀況較差時，港鐵公司亦會照顧市民的負擔能力，與市民「共渡時艱」；以及(4)對於在偏遠及較低收入地區居住而需要經常乘搭中長途港鐵車程的乘客而言，港鐵會推出多種新的票種以提供特別優厚的票務優惠，減輕他們的交通費負擔。

新票價調整機制的要點

4. 現時票價調整機制採用一條直接驅動的方程式，包含的元素有綜合消費物價指數及運輸業名義工資指數(工資指數)的按年變動，以及一個預先設定數值的生產力因素：

整體票價調整幅度 = (0.5 x 綜合消費物價指數的按年變動) + (0.5 x 工資指數的按年變動) - 生產力因素

5. 在新安排下，未來五年的生產力因素將由現時 0.1 個百份點，大幅提高至 0.6 個百份點。以此改良後的直接驅動方程式計算，今年 6 月港鐵整體票價的加幅，將比以舊機制計算的加幅減少 16%，由 3.2% 下調至 2.7%，所有乘客均可受惠。

6. 為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵同時全面提升月票及相關優惠，推出一系列新票種安排，包括增設「港鐵都會優惠票」、「東涌—南昌全月通加強版」及所有「全月通加強版」，使惠及不同鐵路綫包括市區綫的乘客，同時提供轉綫車程優惠。各項車票優惠由約 95 折至 7 折不等。

7. 無論日後直接驅動方程式的運算結果如何，該年的票價加幅均不會高於「家庭每月收入中位數」的按年變動，以照顧市民的負擔能力。少收的加幅待日後「家庭每月收入中位數」高於當年運算結果時才分兩年追收，但無論如何，不會超過「家庭每月收入中位數」變動。

8. 為回應市民就港鐵公司盈利的關注，港鐵會根據公司每年基本業務利潤表現，包括客運業務收入、車站商務收入及物業發展等各方面的利潤，撥出一筆款項，設立「票價優惠帳戶」用作提供第二程票價優惠，與市民分享港鐵公司的經營成果，同時減輕票價加幅對市民構成的負擔。

9. 新機制將設立「服務表現安排」，就港鐵的嚴重服務延誤（以 31 分鐘或以上計算）施加罰款，罰款會放進「票價優惠帳戶」，以第二程票價優惠回饋乘客。但罰則的細節是在不影響港鐵公司前線員工士氣及鐵路安全為前提下制訂。

10. 新安排回應了社會的訴求，以及讓廣大市民分享港鐵公司的經營成果。這些平衡為港鐵長遠發展奠下更穩固的基礎，令港鐵能配合政府的公共交通政策目標，維持優質鐵路服務，繼續發揮其作為公共交通主要骨幹的重要角色。