

**2020 至 2023 年度油尖旺區議會
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄**

日期：2021 年 3 月 16 日(星期二)

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

陳嘉朗議員

副主席

林兆彬議員

區議員

林健文議員	孔昭華議員, MH
余德寶議員	李偉峰議員
陳梓維議員	李傲然議員
朱子洛議員	蕭德健議員
鍾澤暉議員	曾自鳴議員
賀卓軒議員	朱慧芳議員
何富榮議員	胡穗珊議員

政府部門代表

陳沛言女士	油尖旺民政事務助理專員(一)	民政事務總署
鍾慧詩女士	油尖旺民政事務處 高級聯絡主任(2)	民政事務總署
葉衡熙先生	工程師/旺角及油麻地	運輸署
黃曉宗先生	工程師/策劃 2	運輸署
周家樂先生	工程師/油尖	運輸署
梁雯希女士	高級運輸主任/油尖旺	運輸署
何子堯先生	旺角區總督察(行動)2	香港警務處

林志偉先生	旺角區交通隊主管	香港警務處
甄瀚揚先生	油尖區行動主任	香港警務處
蔡冠昇先生	油尖區交通隊主管	香港警務處
伍震凌先生	區域工程師/旺角	路政署
譚國禧先生	區域工程師/油尖	路政署

列席者：

黃子健先生	經理(車務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黎嘉朗先生	九巴高級營運支援主任	九龍巴士(一九三三)有限公司
聶珮林女士	高級主任(公共事務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
閔睿哲先生	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
何俊杰先生	運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
冼志賢先生	經理(策劃)	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司
吳健文先生	總策劃主任	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司
尹慧嫻女士	助理公眾事務經理	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司
謝卓余先生	董事	中運有限公司/ 合發小巴有限公司
陳志輝先生	車務營運總監	金匙有限公司
蘇德權先生	管理人	駿浩專線小巴有限公司
魏沛揚先生	董事	捷溢投資有限公司
梁國華先生	工程師/2-2(九龍西)	路政署
衛燕薇女士	助理公共關係經理－對外事務	香港鐵路有限公司
邱志衡博士	研究主任	關注婦女性暴力協會
鍾錦雄先生	獲邀列席人士	
周倬綸先生	獲邀列席人士	

秘書

梁雪瑩女士 油尖旺民政事務處
行政主任(區議會)1

民政事務總署

開會詞

陳嘉朗主席歡迎各委員、政府部門代表及列席人士出席交通及運輸事務委員會(“交運會”)會議。他會在稍後討論到相關議項時再介紹參與討論的政府部門代表和列席人士。由於議項眾多，他請委員盡量精簡發言。

議項一：通過上次會議記錄

2. 上次會議記錄無須修訂，獲得通過。

議項二：續議事項

關注九巴 1A 線脫班問題
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 8/2021
號文件)

3. 陳嘉朗主席表示，運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)的書面回應(附件一至三)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎：

- (a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺梁雯希女士；以及
- (b) 九巴經理(車務)黃子健先生、高級營運支援主任黎嘉朗先生和高級主任(公共事務)聶珮林女士。

4. 林兆彬副主席補充文件的內容如下：(i)他在 3 月 4 日早上曾到旺角警署外通菜街的巴士站進行統計，並將有關記錄發送至各委員，以便了解脫班問題的實況；(ii)根據巴士公司網頁的資料，1A 線的班次約為每八至九分鐘一班。但是，他在三個時段(即早上 7 時 38 分、8 時 20 分及 8 時 48 分)發現，市民需等候超過九分鐘；以及(iii)他詢問政府及巴士公司有何對策，以確保巴士在承諾的服務時間到達巴士站。

5. 黃子健先生回應如下：

- (i) 公司在收到資料後翻查了行車記錄，發現巴士於3月4日當天都能在總站準時開出，而到達中途站的時間可能會受到交通及上落客的情況影響，導致與班次時間表出現差異。
- (ii) 翻查記錄後發現，當日在早上8時48分曾出現兩個班次同時到站的情況。至於其他日子(包括3月1日、2日及5日)的同一時段，則未有類似情況出現，估計3月4日屬個別事件。
- (iii) 公司會繼續留意班次在總站開出的時間。如發現沿途有交通擠塞的情況，會視乎需要與運輸署商討調整班次，以配合實際的交通情況。

6. 梁雯希女士回應如下：

- (i) 在3月4日上午約7時至8時亦進行了服務調查，發現總站開出的班次均按照編定的班次提供服務，班次維持八至九分鐘。正如巴士公司所言，由於巴士的行車時間會受到沿途路面交通情況及乘客上落數目的多寡等因素影響，導致個別班次抵達中途站的時間與總站開出的班次時間有些微差異。
- (ii) 署方會繼續留意情況。如發現持續因交通擠塞導致車程出現長時間延誤，會與巴士公司研究改善措施，例如在有需要時考慮調整行車路線及班次，或調派車輛作中途起載等，以配合實際的行車時間及穩定班次。

7. 陳嘉朗主席感謝相關代表參與討論此議項。與會者沒有其他意見，主席宣布結束討論此議項。

議項三：2021-2022 年度油尖旺區巴士路線計劃
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 17/2021 號文件)

有關跟進 2021-2022 年油尖旺巴士路線計劃
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 18/2021
號文件)

關注九巴 W2 及 W3 巴士線何時復駛事宜
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 19/2021
號文件)

就 2021-2022 年油尖旺區內公共小巴服務發展及
改善進行討論
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 20/2021
號文件)

8. 陳嘉朗主席表示，九巴和城巴有限公司(“城巴”)／新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)的書面回應(附件四至六)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎：

- (a) 運輸署高級運輸主任／巴士發展(九龍)閔睿哲先生、高級運輸主任／油尖旺梁雯希女士及運輸主任／巴士發展(九龍)何俊杰先生；
- (b) 九巴經理(車務)黃子健先生、高級營運支援主任黎嘉朗先生和高級主任(公共事務)聶珮林女士；
- (c) 城巴／新巴經理(策劃)冼志賢先生、總策劃主任吳健文先生及助理公眾事務經理尹慧嫻女士；
- (d) 中運有限公司／合發小巴有限公司董事謝卓余先生；
- (e) 金匙有限公司車務營運總監陳志輝先生；
- (f) 駿浩專線小巴有限公司管理人蘇德權先生；以及
- (g) 捷溢投資有限公司董事魏沛揚先生。

9. 閔睿哲先生簡介文件內容。

(何富榮議員於下午 2 時 41 分到席。)

10. 余德寶議員補充第 18/2021 號文件的內容如下：(i) 他的選區的居民較關注 12、914、2E 及 16 號巴士線的班次事宜，但未見巴士路線重組計劃文件涵蓋以上路線；(ii) 2E 線之前曾減少班次，他希望透過新的巴士重組計劃增加該路線的班次，以滿足居民的需求；(iii) 巴士公司的書面回

覆指客量因疫情而下降，公司因而調整了巴士班次。然而，現時疫情已有所緩和，市面已大致恢復正常，他詢問運輸署會否要求巴士公司恢復正常的班次水平；(iv)他曾與九巴職員進行實地視察，發現復課後有大量居民及學生在富榮花園的車站候車，他建議 10 號線在早上時段增派雙層巴士，以滿足居民及學生的需要；以及(v)很多家長希望城巴 20 號線能在早上多增加一個班次。

11. 陳嘉朗主席補充第 19/2021 號及第 20/2021 號文件的內容如下：(i) W2 及 W3 巴士線因高鐵停駛而暫停服務，但居民對相關巴士路線確有需求，例如 W2 線往觀塘方向會經過九龍灣商貿區，以及 W3 線可服務很多從新界出市區的市民。他希望巴士公司至少在繁忙時段恢復相關路線；(ii)他對運輸署未有就小巴發展提供書面回覆感到遺憾，希望運輸署代表稍後可作交代；(iii)屯馬線二期將在第三季通車，會對整個九龍區的交通生態造成影響；以及(iv)他去年曾要求 20 號線駛經九龍灣商貿區，但 20A 線經改動後卻完全未有回應他的訴求，再加上 20A 線的改動也會對小巴營辦商及專利巴士公司造成很大影響，因此他希望署方及巴士公司能作出回應。

12. 黃子健先生回應如下：

- (i) 因疫症關係，公司曾就 12 及 914 號線向運輸署申請暫時減少班次，現時班次基本上已恢復正常。
- (ii) 根據上星期的記錄，10 號線大多都是使用雙層巴士行駛，只有個別班次使用單層巴士。公司已提醒職員盡量使用雙層巴士行駛該路線。
- (iii) W2 及 W3 線主要服務高鐵乘客。由於高鐵線暫停服務，因而暫時停駛。公司會與運輸署緊密聯繫，按照高鐵線恢復服務的情況再作安排。

13. 吳健文先生表示，公司會密切留意疫情緩和情況及 20 號線的客量需求，適時調整服務水平，以配合乘客的交通需要。

14. 陳嘉朗主席表示，小巴公司早前曾通過電郵向區議會提供意見，有關內容(附件七)已放置在桌上供委員參閱。

主席續詢問小巴公司代表有否補充。

15. 謝卓余先生認為，屯馬線的開通將會直接影響整個九龍東地段，界限街及太子道西沿線的專線小巴亦會受到影響。至於 20A 線的改道，則無疑會對區內的專線小巴構成另一重打擊。有關改道至少直接影響 70、12S 及 46 號等小巴線。因此，他希望運輸署在進行巴士改道時，能考慮整體陸路運輸的情況。

16. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)20A 線改道後與現有巴士線重疊的服務範圍比較圖已放在桌上讓委員參考(附件八)；以及(ii)屯馬線二期對巴士及小巴的生存空間確實有很大影響。

17. 李偉峰議員有以下意見：(i)對於巴士公司的代表指 W 線因高鐵仍未恢復通車而需要繼續暫停服務，他認為 W 線與 E 線的巴士同樣是為在目的區域上班的人士提供服務，而非主要服務商務客人，因此他對上述言論感到不滿；(ii)他同意余德寶議員的意見，希望 12、914、2E 及 16 號線能恢復正常班次。去年，運輸署及巴士公司因疫情關係而縮減班次，但現時市民已恢復正常生活，乘客量亦已回升。20 號線在早上時段同樣有較大需求；(iii)他認為交通發展須整體顧及所有公共交通工具。若只側重個別交通工具，並非良好的交通運輸規劃；以及(iv)對於現時 20A 線的改道計劃，他表示不理解。他將會就 20 及 20A 線提出臨時動議，希望主席能稍後處理。

18. 曾自鳴議員有以下意見：(i)他非常認同余德寶議員對 2E 線的意見。2E 線不只影響大角咀區、富榮區及富柏區，凡是沿線經過的區域都會受到影響；(ii)委員已多次討論 2E 線的狀況，但運輸署及巴士公司卻未就如何作出改善給予明確回覆。他曾向巴士公司反映，希望調整路線以改善 2E 線的整體服務。若巴士公司及政府部門未有改善計劃，等同將 2E 線慢慢地淘汰；(iii)將 86C 線的總站搬往維港灣的建議是改善巴士服務的契機，可以將 86C 線伸延至大角咀道，以補充 2E 線班次不足的問題，否則大角咀的交通將永遠是個困局。他建議 86C 線由維港灣出發，經深旺道、中匯街的巴士站再轉入大角咀道，最後駛回原本的路線；(iv)他於上星期五及今天早上在中匯街巴士站進行統計，發現 46 號線小巴的班次不足。他建議於繁忙時段，撥出一班由

維港灣開出的 20 號線作 20X 線，因為他今早發現有 16 名市民在車站等候 46 號線小巴往九龍灣麗晶。若能落實 20X 線(經九龍灣商貿區再轉往啟德方向)，應可有效地解決市民的需要，亦有助巴士及小巴互補班次；以及(v)鑑於大角咀的交通需要一直受到政府及巴士公司忽視，他認為上述建議可補足該方面的缺失，足以解決現時的問題。

19. 余德寶議員有以下意見：(i)縱使區議會多次討論 2E 線的情況，但卻未見改善。他覺得運輸署及巴士公司似乎想慢慢地淘汰該路線。即使各黨派的議員不斷清晰地指出該路線的問題，但仍未見九巴採取任何改善措施；(ii)巴士公司過往曾減少 2E 線的班次，委員原本以為在本年度，巴士公司會在繁忙時段增加一至兩個班次，可惜最後仍是事與願違；以及(iii)大角咀區內沒有其他路線可替代 2E 線往返土瓜灣及紅磡區，市民只能被逼長時間候車。他希望運輸署及九巴能認真考慮在繁忙時段增加班次。

20. 閔睿哲先生回應如下：

- (i) 署方已備悉大角咀區在早上的乘客需求較大，以及居民難以依靠現有交通工具到九龍灣商貿區上班的問題。
- (ii) 署方稍後會與巴士公司研究資源調配，以改善 20 號線上午班次的服務，以及備悉將路線改為先經商貿區再駛往啟德的建議。
- (iii) 就 86C 線巴士總站搬往維港灣後伸延至大角咀道的建議，署方需與巴士公司商討資源調配的安排，並將諮詢其他區議會收集到的意見作一併考慮。

21. 梁雯希女士回應如下：

- (i) 備悉議員關注 2E、12、16 及 914 號線出現班次不穩及脫班的情況。運輸署一直透過不同方式，包括進行服務調查和翻查巴士公司提供的營運數據等，以了解巴士服務的穩定性及服務水平。若出現班次不穩及脫班情況，署方會與巴士公司調查原因及採取適當的跟進行動，亦會要求巴士公司按規定班次提供服務。

- (ii) 備悉議員希望 2E 線在繁忙時段增加班次的意見。署方會密切留意該線(特別在繁忙時段)的乘客需求。
- (iii) 有關希望九巴第 W2 及 W3 線盡快重開的意見，署方會繼續留意疫情發展，再與巴士公司跟進。

22. 黃子健先生回應如下：

- (i) 2E 路線會駛經佐敦道，因而某程度上會受交通阻塞影響。公司了解議員對 2E 線候車時間過長的關注。若行車時間需要進行調動，公司會與運輸署商量修改時間表，以配合實際的行車時間。
- (ii) 由於 2E 線的乘客大多是長者，公司亦會盡量安排充足的人手駕駛該路線。九巴會繼續留意情況，在有需要時進行即時調動。

23. 黎嘉朗先生回應如下：

- (i) 備悉希望 86C 線經大角咀道的建議。稍後會整合其他區議會的意見，再審視是否有資源及空間調整路線，以服務更多的居民。
- (ii) 九巴亦有興趣提供由大角咀一帶前往九龍灣商貿區的服務。現時已有類似的路線，例如 13D 及 16 號線。公司會積極考慮提供特別班次，在繁忙時間駛經九龍灣商貿區。

24. 吳健文先生備悉議員有關修改 20 號線以連接大角咀及九龍灣商貿區的意見。公司會與運輸署研究及跟進有關建議。

25. 魏沛揚先生有以下意見：(i)現時 20A 線已駛經藍色路線(啟德沐安街 - 西九龍站巴士總站)，他不理解為何仍要駛入紅色(西九龍站巴士總站 - 啟德(循環線))及綠色(西九龍站巴士總站 - 啟德(經沐安街及沐泰街))(循環線))路線(請參考附件八)；(ii)他認為這是巴士公司的策略，希望嘗試不同路線，當發現路線可行後便進行合併。雖然從商業角度是無可厚非的做法，但 20 號及 20A 線將會對幾組小巴專線的營業額帶來影響，幅度更達 20% 至 30%。若巴士公司在整條太子道東或界限街不斷調整路線，小巴公司

最後唯有縮減班次，減少支出，方可繼續營運；(iii)巴士與小巴的收費一向不同，而小巴可提供座位，收費較高亦屬合理；(iv)有部分小巴已因無法競爭而需要即時申請減少車輛數目。他希望巴士公司或運輸署能考慮巴士改道對小巴業界的影響；以及(v)巴士公司有很多資源可不斷嘗試路線的成效，但小巴卻受到限制。他舉例，即使 70 號線小巴可行駛 74 號線小巴的路線，兩者卻不能互相使用資源。小巴業界在競爭資源方面處於下風，政府若再不與營辦商商量如何幫助業界生存，將會直接影響現有服務。

26. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)他曾為 20A 線進行客量統計，發現路線的客量約只有 10%，不理解為何運輸署的文件卻指有 28%的客量；(ii)去年討論巴士路線計劃時，委員曾提到希望 20 號線於早上在大角咀設立特別班次，直接途經九龍灣商貿區，以輔助 46 號線小巴接載乘客；(iii)他大約在五年前在中匯街巴士站進行統計，發現在繁忙時段(早上 8 時至 8 時 20 分)，一直無法登上 46 號線小巴。在上星期五進行統計時，亦發現在同一時段需等候 15 分鐘才有班次，可是車輛在到站時已載滿乘客，因此需要前往九龍灣上班的人士會受到影響；(iv)小巴營辦商在經營困難的情況下，難以再增加牌照及車輛以提升服務，但 20 號線巴士卻又未能提供相關服務。即使市民可在轉乘站免費轉乘，亦需花時間轉車。他認為巴士公司可在現有資源下考慮開辦 20X 線的班次；(v)他曾在早上乘坐 20A 線巴士，大約可在 8 時返回西九龍站巴士總站。他建議從 20 號線調撥資源開辦 20X 線，此舉並不需要額外資源，更可惠及佐敦區的市民。他認為應從有關方向考慮，而非讓 20A 線搶走四條小巴專線客量的客量；(vi)屯馬線二期即將開通，亦有巴士同步提供相關路線服務。他質疑為何不能改動附近現有巴士線以達至相同效果，反而要調整 20A 線的路線；(vii) 20A 線一直霸佔西九龍站巴士總站的停泊位，令有些全日的巴士線未能在該處設置總站。他質疑為何每天只有一個班次的巴士路線可霸佔整個停泊位；以及(viii)運輸署並未就小巴討論文件提供書面回覆，希望部門代表能逐點回應文件內的問題。

27. 梁雯希女士回應如下：

- (i) 運輸署暫未有計劃在油尖旺區內推出新的專線小巴路線。署方會因應地區發展及乘客需求，在

有需要時與營辦商商討進一步優化專線小巴服務的可行性，例如更改路線或推出短程或輔助路線等，令小巴服務更具競爭力及效率。

- (ii) 就旺角洗衣街金雞廣場外設置公共小巴站事宜，署方已在 2020 年 11 月完成諮詢，預計在 2021 年第二季完成施工。
- (iii) 署方已備悉放寬香港仔隧道予紅色小巴在深宵時段行駛的意見，並會在有需要時予以考慮，按照所涉路段的實際情況作審慎評估，當中包括放寬措施對整體交通及其他公共交通服務的影響等。
- (iv) 署方已備悉由運輸署設立站柱及/或站牌予專線小巴營辦商使用的建議，但現階段未有計劃實行相關建議。
- (v) 運輸署在 2020 年 12 月底已讓三條香港島的專線小巴路線(即第 69、69A 及 69X 號線)試行專線小巴實時報站系統，乘客可透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」獲得相關小巴路線未來三個班次的預計到站時間。署方計劃在 2021 年 3 月進一步發放七十多條小巴路線的預計到站時間，當中包括服務油尖旺區的小巴路線第 27M、27 MS、28M、30A 及 43M 號線。餘下路線的預計到站時間將會分階段發放。
- (vi) 政府一向致力推動「無障礙運輸」理念，並在可行情況下，與公共營辦商協力改善公共交通設施，以方便長者及殘疾人士。政府在 2018 年推行可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃，分別於 2018 年 1 月及 5 月在兩條醫院路線引入該等小巴作測試。在 2021 年 2 月，亦會有多一輛可供輪椅上落的低地台小巴投入服務。運輸署正就可供輪椅上落的低地台小巴的有效性及效率進行檢討。
- (vii) 環保署正籌備開展電動公共小型巴士試驗計劃，亦已預留 8 千萬元以資助電動公共小巴及有關充電設施於不同路線進行各約 12 個月的試驗。試驗計劃預計在 2023 年展開，完成後環保署會檢討相關電動公共小巴及其充電設施的表

現，並根據試驗結果再制訂推廣電動專線小巴的政策。

- (viii) 運輸署會因應屯馬線全線通車的確實安排及其通車日期，再檢討相關公共交通服務的重組計劃。同時，署方亦會密切監察各項交通服務的運作情況，並繼續與公共交通服務營辦商保持溝通，以協調不同的交通服務。

28. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)運輸署在去年曾就區內的專線小巴進行工作，他希望署方能講述有關工作內容，讓議員及公眾得知詳情；以及(ii)署方剛才已回應文件內的各項問題，他希望部門能在會後提供書面回覆，以便議員作記錄。

(會後補註：運輸署已於 2021 年 4 月 8 日以電郵方式交來有關公共小巴發展的書面回覆(附件九)，並經秘書處於 2021 年 4 月 9 日轉交各委員。)

29. 梁雯希女士回應，署方曾就區內部分小巴路線提出改動建議，例如在年初時就建議開辦九龍專線小巴第 3 號線在下午繁忙時段特別班次完成地區諮詢。署方現正與營辦商商討落實細節。

30. 陳嘉朗主席詢問 77M 小巴線的情況。

31. 梁雯希女士回應，地區人士曾提出希望九龍專線小巴第 77M 號線部分班次能繞經西九文化區。由於建議仍處於商討階段，署方會繼續留意往來西九的乘客需要，並適時與營辦商就其路線安排作出檢討及調整，以進一步配合乘客需要。

32. 陳嘉朗主席詢問城巴代表對 20A 線有否回應。

33. 吳健文先生回應如下：

- (i) 公司備悉議員及與會者的意見。如運輸署所言，署方及巴士公司會因應地區發展，包括區內新增人口及其對公共交通服務需求的變化等情況，每年檢視各區巴士路線的服務網絡及提出優化服

務的方案。

- (ii) 因應啟德新發展區的龐大人口增長及所衍生的公共交通需求，城巴建議修改 20A 號線的行車路線，以完善啟德新發展區(包括沐安街及沐泰街)與油尖旺區的巴士服務網絡。

34. 陳志輝先生有以下意見：(i)若要完善啟德往油尖旺的交通，理應使用原有的交通資源，而非推出跨區的 20A 巴士線。他認為有關建議會影響其他交通行業的利益；(ii)延長 70 號線小巴路線(經九龍灣駛入啟德)，同樣可完善啟德和油尖旺區的交通網絡，更可補足 46 號線小巴班次不足的問題；以及(iii)屯馬線二期即將開通，政府應考慮如何協助受影響的小巴路線。例如，26 號線小巴將會受到屯馬線二期的影響，是否可考慮讓該路線經土瓜灣延伸至啟德。他認為以此來完善網絡，會較推出新的巴士路線為佳，亦可減少對小巴行業的影響。

35. 胡穗珊議員有以下意見：(i)就醫院的路線方面，因應伊利沙伯醫院的重建計劃，以及啟德醫院及兒童醫院的落成，很多市民將來都需要前往啟德區覆診，但她未見路線重組計劃有考慮到這方面；以及(ii)她認為前往醫院的路線是必須的，希望運輸署能承諾當新醫院啟用時，必須有直接路線由油尖旺區前往各醫院。由於需要覆診的大多是長者，甚至是行動不便的人士，她不希望部門只是備悉意見，而是能作出承諾。

36. 林兆彬副主席詢問運輸署及巴士公司會如何評估新巴士路線對油尖旺區交通擠塞問題的影響。他舉例，20A 線將會途經太子道西及界限街，而相關道路在某些時段會非常擠塞，究竟相關部門會以什麼方法評估影響。

37. 閔睿哲先生回應如下：

- (i) 署方備悉議員希望油尖旺區能有巴士直達啟德急症醫院及兒童醫院的意見，並會在計劃路線時考慮相關意見。
- (ii) 運輸署在制訂巴士路線計劃前會就各巴士路線的建議與各區的交通工程師、區內負責同事及巴士公司一同就各路線建議對沿線道路的影響作

評估。

38. 陳嘉朗主席有以下查詢：(i)運輸署對彌敦道巴士的班次數目應有嚴格限制，他詢問有關限制是否仍然存在；以及(ii)若相關限制仍然存在，為何容許 20A 線的改動。

39. 閔睿哲先生回應說，相關限制仍然存在。當有新巴士線經過彌敦道時，署方會對現有彌敦道的巴士線作出調整，以維持適當的巴士數目。

40. 陳嘉朗主席追問，若增加 20A 線巴士，將會縮減哪些現有途經彌敦道的巴士班次，還是現時彌敦道的巴士數量仍未達上限。

41. 閔睿哲先生表示，會於會後補充彌敦道巴士路線班次調整的資料。

42. 李偉峰議員有以下意見：(i)由於未能清楚了解 20A 線落實後會影響哪些現有的巴士線班次，他認為今天未能處理本年度的巴士路線計劃。若出現跨區影響，部門理應通知相關議會；以及(ii)他對於部門代表未能即時回應相關查詢感到驚訝。

43. 朱子洛議員有以下意見及查詢：(i) A25 巴士線都是新路線，並會有五個班次。他詢問行走新路線的巴士從何而來；以及(ii)現時 A25 的建議路線是繞過紅磡，經梳士巴利道前往機場。他建議路線可如 A21 線般先往紅磡火車站，再經漆咸道南前往機場。由於屯馬線二期將會通車，他相信紅磡火車站可扮演更重要的交通樞紐角色，同時亦可讓車站上蓋的居民有多一個前往機場的選擇。

44. 黎嘉朗先生回應如下：

- (i) 明白議員關注新增巴士路線對油尖旺區(特別是彌敦道一帶)交通的影響。
- (ii) 九巴亦發現 20A 線的改道建議與現有路線(包括 1A 及 24 號等)出現大部分重疊。他希望署方及議員考慮計劃時能留意，若現有服務足以應付需求，便無需再對 20A 線作大幅改動，以免影響現有的巴士及小巴營辦商。

45. 吳健文先生回應如下：

- (i) 20A 號線的改動建議是為滿足啟德新發展區大型住宅項目入伙後衍生的交通需求，以及加強該區與油尖旺區的巴士服務連繫。
- (ii) 公司一直與運輸署保持溝通，署方亦會提示需注意的事項，例如相關路段的交通情況等。

46. 朱慧芳議員有以下意見：(i)現時油尖旺居民在下車後需步行十多分鐘才能到達兒童醫院。她希望將來的巴士線能幫助病人直達醫院；以及(ii)新 20A 路線會途經廣東道。現時佐敦區已因中九龍幹線工程出現很多改道措施，若再增加巴士駛經廣東道，日後交通將會出現嚴重擠塞。

47. 謝卓余先生有以下意見：(i)不論啟德新區、九龍區醫院及九龍灣商貿區都是新契機。小巴業界建議運輸署將現有路線以輔助形式伸延至啟德新區，以解決其交通不足的問題；以及(ii)屯馬線二期對區內的小巴線有很大影響，他希望運輸署可考慮在政策上協助相關的小巴公司，例如可讓他們優先競投啟德新區的小巴線，令多出來的小巴車輛可有出路。他亦認為運輸署不應只純粹減少班次，因為即使減少班次，小巴的數量並沒有相應減少，這對小巴營辦商的影響會更大。

48. 曾自鳴議員有以下意見：(i)他不同意九巴代表指 13D 線可補充九龍灣商貿區服務的說法。他於今早發現原先約 7 時 44 分到站的班次，最後在 8 時 15 分才到達。因此，以有關巴士補充該區服務不足的說法等同空談；以及(ii)他同意謝卓余先生的意見。既然小巴可充當輔助角色，建議運輸署利用小巴協助疏導交通需求，尤其是大角咀區內的班次問題。假如讓 70 號線小巴途經油尖旺其他區分，已可處理部分交通問題，並非一定要倚賴巴士服務才可作出改善。

49. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)雖然 A23 巴士線未有駛經油尖旺區，但佐敦道沿路的車站都有 A 線及 E 線的巴士服務可應付前往機場的需求；(ii)剛才朱子洛議員已提到，希望 A25 線的去程駛經漆咸道南，因為市民不會在海濱範圍提着行李箱，再行經星光大道去乘坐巴士。相反，回程

的路線則沒有太大問題；以及(iii) A25 來往機場的路線都是在柯士甸道西及隧道直接進出，他希望能在高鐵站附近增加中途站，以便利附近居民來往機場。

50. 閔睿哲先生回應如下：

- (i) 署方已備悉議員對 A25 機場線調整行車路線的建議。
- (ii) 署方已備悉議員就從油尖旺區前往兒童醫院及啟德醫院的交通需求，並會一併考慮相關意見。

51. 梁雯希女士備悉議員希望提供其他輔助小巴路線的意見。運輸署會因應地區發展及乘客需求，適時與營辦商檢討改動現行小巴路線的可行性。同時，亦會考慮現時的公共運輸服務水平，以及更改路線對現時乘搭該路線乘客及其他營辦商的影響等因素。

52. 黎嘉朗先生回應如下：

- (i) 暫時未有關於 13D 線班次的相關資料，他會在會後研究是否存在班次失準的情況，然後再作回覆。
- (ii) 就剛才提到的 13D 及 16 號線，九巴有興趣提供由大角咀區前往九龍灣商貿區的服務，並會積極作出研究。

53. 吳健文先生回應如下：

- (i) 公司備悉議員有關 A25 號線的建議，會研究建議對整體行車時間的影響，以及其可行性。
- (ii) 公司亦已備悉有關提供直達巴士服務往來油尖旺區與香港兒童醫院及啟德醫院的意見，並會作研究及配合。

54. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)他建議機場線巴士往市區方向依照 973 號巴士的路線，途經較不擠塞的九龍公園徑。巴士公司早前因 A20 線沒有客量而改經何文田，若再駛入廣東道，只會加劇擠塞問題及影響行車時間；(ii)北京道的路面將來會設有行人過路處，相信亦可解決部分交通

問題；(iii)廣東道在週末的擠塞情況非常嚴重，希望巴士公司留意有關情況；以及(iv)彌敦道亦存在相同問題。議員發現 268B 線改道後在週六的班次會較多，而柯士甸道東行線及彌敦道南行線的交通在週六都非常擠塞，故不建議作出改動。為避免交通擠塞，將部分路線改經九龍公園徑會較為理想。

55. 陳梓維議員表示，關於彌敦道巴士數量的限制，根據資料顯示，是縮減了 81S 線的一個班次，估計是讓 20A 線作補充。

56. 陳嘉朗主席有以下意見及查詢：(i)有關變動只是 81S 線早上的一個班次，相信與 20A 線無關；(ii)他詢問運輸署對 268B 線有否補充；以及(iii)九巴公司剛才亦提到 24 號線可作改道以補充服務，然則部門為何必須對 20A 線進行改道。

57. 閔睿哲先生回應如下：

- (i) 備悉議員對 268B 線改經柯士甸道及彌敦道會導致交通擠塞的意見，署方會與巴士公司再作商討。
- (ii) 署方設計 A25 線途經廣東道，是由於該範圍沒有機場巴士服務。現時，A21 線提供尖東漆咸道南及彌敦道前往機場的服務。另外，現時 A23 線於佐敦道沿途的站點則可由 A22 線取代。
- (iii) 九龍站方面，乘客可步行至西隧口乘坐 A10、A11、A12 及 A17 線或前往柯士甸站選乘 A22 線。因此 A25 的行車路線剛好彌補現時未有提供機場線服務的站點。

58. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)港景峰的居民以往仍可選乘 A20 線前往機場，但現在則需步行往中港城乘坐機場線，路途非常遙遠。即使日後開通了戲曲中心的道路，市民攜帶行李亦難以前往；(ii)若能在 Grand Austin 附近加設站點，將會有很大的效果。他認為該站點具有高乘客量的潛力；以及(iii) A21 線還須駛經深水埗區，會令該區居民難以上車。若 A25 線能加設相關站點，亦可減少乘客對 A21 線的投訴。

59. 黎嘉朗先生回應如下：

- (i) 元朗及天水圍的 268B 及 269B 線都是經廣東道前往紅磡。現時建議將 268B 線改行彌敦道是希望分流乘客。公司亦發現使用相關兩條路線的乘客都是往尖東或彌敦道一帶，有關改道亦是為方便乘客前往油尖旺區較東面的地方。
- (ii) 公司已評估有關建議對交通情況及行車時間的影響，認為有關改道對整體路線及彌敦道交通的影響有限。

60. 吳健文先生回應如下：

- (i) 公司備悉主席有關修改 A25 號線行車路線的意見，會在諮詢各相關區議會後整合收集得來的意見，再作詳細評估。
- (ii) 公司建議新增 A25 號線以縮短尖沙咀往返機場的時間，以及應付將來港珠澳大橋口岸恢復正常通關時的乘客需求。公司適時會一併檢視相關建議。

61. 陳嘉朗主席詢問城巴代表有否評估 20A 修改路線後的行車時間。據他所知，現時路線的行車時間約為 40 至 50 分鐘。

(李傲然議員於下午 3 時 37 分到席。)

62. 吳健文先生回應，會稍後補充 20A 號線修改行車路線後的行車時間資料。

63. 陳嘉朗主席認為，議員難以及在資料不足的情況下處理 20A 線的問題。主席亦提醒議員留意 973 號巴士線會有縮減班次的安排。

64. 李傲然議員有以下意見：(i)他一直跟進油尖旺區(尤其是大角咀區)的交通。隨着將來中九龍幹線的落成和伊利沙伯醫院搬往啟德區，議員都非常關注相關的交通安排。運輸署可能需要與其他部門合作，甚至與醫院管理局及九龍中聯網商討；以及(ii)議員都擔憂未來由大角咀區前往醫

院，會否如現時往伊利沙伯醫院及廣華醫院般便利。他希望部門能備悉議員的意見，以評估將來中九龍幹線能否達到現有的效率。

65. 魏沛揚先生理解油尖旺區議員非常關注區內前往啟德的交通安排。作為小巴營辦商，他認為小巴可在有關方面提供服務，亦希望能接駁啟德區域，讓市民有多一個選擇。

66. 吳健文先生補充，20A 號線將來會改以循環線形式運作，來回往返油尖旺區與啟德的全程行車時間約為 1 小時 45 分鐘，而單程行車時間約為 55 分鐘。

67. 李偉峰議員詢問，若 20A 線的整個車程約為 120 分鐘，巴士公司有否兼顧車長的生理需要。萬一遇上交通擠塞，這會對車長造成很大影響。

68. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)他在上週進行巴士統計時發現，20 號線於下班時段在啟德區出現班次失準的情況，未知是否與交通擠塞有關；(ii)他當日乘坐 20A 線時，發現有很多乘客因 20 號線未有按時出現而無奈地在窩打老道登車，而 20A 線的車費較 20 號線多九毫；(iii)運輸署未有回應 20A 線乘客量為 28% 的原因；(iv)一名居住在新蒲崗的市民反映，20 號線於新蒲崗應有 7 時 40 分的班次，但近期經常未見該班次出現。他希望城巴能關注班次失準的問題；以及(v)現時 20 號線已出現班次失準的問題，相信巴士公司對 20A 線改道後的行車時間只是根據交通暢順時的情況所作的估計，因此議員都非常擔心車長的健康。

69. 閔睿哲先生回應如下：

- (i) 備悉議員對九龍中醫院聯網及中九龍幹線落成後能否改善交通的關注。
- (ii) 文件中 20A 線的載客數據是由巴士公司提供。
- (iii) 運輸署最近亦有就 20A 線進行客量調查，所得出的載客率約為 10%。
- (iv) 署方會與巴士公司跟進 20 號線在早上及下班時段出現班次失準的情況，以改善班次的穩定性。

70. 吳健文先生回應如下：

- (i) 公司備悉有關 20 號線班次穩定性的事宜，會與運輸署作跟進。
- (ii) 20A 號線的客量數據是於 2020 年 11 月下旬在疫情相對緩和期間進行的客量調查所得。

71. 周倬綸先生有以下意見：(i)他同樣關注車長駕駛 20 號系列循環線時的休息時間及生理需要；以及(ii)據他了解，20 號及 20A 線是由香港站的站長負責管理，整個九龍區卻沒有站長。在大循環線的情況下，車長很可能在到達總站時需要致電香港區站長作匯報，他認為這情況並不理想，巴士公司應處理有關問題，避免巴士因遇上交通阻塞而出現多個班次同時回到車站等情況時，未有人處理或調動車輛。

72. 朱慧芳議員表示，20A 線的新路線會轉入佐敦道，現時已有駛經西貢街、渡船街及西隧的車輛轉入佐敦道，並經常出現擠塞情況。因此，她對於多加一條線轉入佐敦道感到非常擔心。

73. 陳嘉朗主席有以下意見：(i)運輸署去年未有接納議員就 W1 線提供的意見，堅持取消該路線。現時 20A 線同樣只有約 10%的乘客量，部門卻只是進行改道。他對有關決定感到疑惑，並認為部門自相矛盾；(ii)若改動其他路線已可滿足居民的需要，則是否應考慮如何紓緩彌敦道的交通，而非加重其負擔；以及(iii)他認為路線改動會衍生巴士職工的管理及班次調動問題。

74. 陳嘉朗主席表示，李偉峰議員提出了臨時動議(附件十)，臨時動議內容如下：

「因應港鐵屯馬線二期將於本年內通車將對乘客的乘車模式帶來重大影響並影響到原有公共小巴及專利巴士的客源及收入，加上伊利莎白(伊利沙伯)醫院的重建計劃將影響到油尖旺區居民或需跨區到啟德醫院就醫，在考慮到道路交通壓力、居民需要及各交通營辦商的經營環境等因素，我們要求運輸署收回 2021-2022 年度巴士發展計劃中更改城巴 20A 走線之建議，並要求運輸署一併在下次會議上交出就屯馬線

二期專利巴士及專線小巴調整建議方案時再作討論，並在早上繁忙時間提供最少1班由大角咀經窩打老道前往九龍灣商貿區、下午繁忙時間由九龍灣商貿區開經窩打老道往大角咀的巴士路線，同時要求運輸署提供油尖旺區直達香港兒童醫院及啟德醫院的無障礙公共交通服務。」

和議人：林兆彬副主席、曾自鳴議員、余德寶議員、朱子洛議員及林健文議員。

75. 林健文議員認為臨時動議包含多項內容，表達有欠清晰，他建議以點列方式表達。然後，委員再考慮以統一或每個小項的形式進行表決。

76. 朱子洛議員認為，除非議員對個別項目有特別意見才需要分開表決，否則為節省時間，應統一表決動議內容。

77. 林建文議員表示，可以統一表決動議內容，他剛才只是建議以點列方式表達內容，否則內容難以理解。

78. 陳嘉朗主席建議休會五分鐘，讓議員修訂臨時動議內容。

[休會五分鐘]

79. 陳嘉朗主席表示，曾自鳴議員提出議項三的修訂臨時動議，修訂內容如下(附件十一)：

「因應港鐵屯馬線二期將於本年內通車，將對乘客的乘車模式帶來重大影響，並影響到原有公共小巴及專利巴士的客源及收入，加上伊利沙伯醫院的重建計劃將影響到油尖旺區居民或需跨區到啟德醫院就醫，在考慮到道路交通壓力、居民需要及各交通營辦商的經營環境等因素，我們要求：

1. 運輸署收回2021-2022年度巴士發展計劃中更改城巴20A走線之建議；
2. 運輸署一併在下次會議上交出就屯馬線二期專利巴士及專線小巴調整建議方案時，再作討論；
3. 在早上繁忙時間提供最少一班由大角咀經窩打老道前往九龍灣商貿區、下午繁忙時間由九龍灣商貿區

開經窩打老道往大角咀的巴士路線；

4. 運輸署提供油尖旺區直達香港兒童醫院及啟德醫院的無障礙公共交通服務。」

和議人：李偉峰議員

80. 陳嘉朗主席請議員就修訂臨時動議進行表決。

81. 李偉峰議員要求記名表決，眾無異議。

82. 投票結果：贊成修訂臨時動議的有 15 人，分別為林兆彬副主席、林健文議員、余德寶議員、陳梓維議員、朱子洛議員、鍾澤暉議員、賀卓軒議員、何富榮議員、孔昭華議員、李偉峰議員、李傲然議員、蕭德健議員、曾自鳴議員、朱慧芳議員及胡穗珊議員。零票反對。零票棄權。

(會後補註：當時會議室內有 16 名委員，陳嘉朗主席沒有投票。)

83. 陳嘉朗主席宣布修訂臨時動議獲得通過。他感謝相關代表參與討論此議項。與會者沒有其他意見，主席宣布結束討論此議項。

**議項四：要求於櫻桃街公園 24 小時通道增設照明系統
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 21/2021 號文件)**

84. 陳嘉朗主席歡迎路政署工程師 /2-2(九龍西)梁國華先生。

85. 李偉峰議員補充文件的內容，表示路政署曾告知會就工程進行勘探，並提供書面回覆。他詢問路政署是否可提供最新資料。

86. 梁國華先生回應如下：

- (i) 署方已在上星期就櫻桃街的兩段行人路增設燈柱工程進行勘探。工程已有施工圖，並已發出計劃方案安排工程。署方稍後會申請「掘路許可

證」，希望能在本年度第四季動工。

- (ii) 他提醒工程具有風險，因署方只就燈柱位置進行勘探，並非勘探整個路段。因此，在增設燈柱工程期間，可能會發現地下管道設施。但是，根據他個人的經驗，出現相關狀況的機會較低。
- (iii) 署方在有關地點除增設四根燈柱外，亦已於另一燈柱上加裝路燈。署方會後可向李議員提供相關圖片。

87. 余德寶議員建議路政署代表相約富榮區及富柏區的議員在施工時進行實地視察。

88. 梁國華先生表示會在施工時相約議員視察。

89. 陳嘉朗主席感謝路政署代表參與討論此議項。與會者沒有其他意見，主席宣布結束討論此議項。

**議項五：油尖旺區交通設施偷拍陷阱四伏 促請港鐵及運輸署訂立指引及規管
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 22/2021 號文件)**

----- 90. 陳嘉朗主席表示，香港鐵路有限公司(“港鐵”)的書面回應(附件十二)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎：

- (a) 路政署區域工程師/旺角伍震凌先生；
- (b) 港鐵助理公共關係經理－對外事務衛燕薇女士；
以及
- (c) 關注婦女性暴力協會研究主任邱志衡博士。

91. 胡穗珊議員補充文件內容。她希望部門能參閱有關報告，並將討論焦點集中在日後的措施、政策及培訓方面，而非只討論個別地點是否存在問題。另外，她希望港鐵、路政署及運輸署可就政策多作回應。

92. 伍震凌先生回應，一般公共道路，包括公共行人天橋，屬於未批租政府土地，由多個政府部門分工管理及保

養。路政署主要負責維修保養轄下公用道路及附屬道路設施。至於公共道路上的治安、交通管理或土地使用管制等事宜，則非署方的職權範圍。然而，若收到公眾意見或其他部門關於改善措施的意見，署方會按需要就個別位置進行檢視，在結構及維修方面探討及考慮建議的技術可行性，以決定是否展開相關改善工程。

93. 衛燕薇女士回應如下：

- (i) 備悉議員就偷拍議題的意見，並已提供書面回覆。
- (ii) 公司早前亦就車站硬件採取了改善措施，希望減低偷拍的機會。
- (iii) 在政策方面，公司在培訓前線同事時，會加強教導他們如何處理偷拍事件，以及公司所提供的支援，從而達致效果。

94. 邱志衡博士有以下意見：(i)關注婦女性暴力協會(“協會”)在2月20日聯同油尖旺區議會婦女事務工作小組，發表了名為《油尖旺區偷拍問題及應對方法研究》的報告。在是次研究中，研究人員發現區內至少有14個地方屬高危的偷拍黑點，當中有五處是港鐵車站，分別是旺角站、太子站、油麻地站、佐敦站及柯士甸站。行人天橋亦是另一個偷拍黑點；(ii)相關設施(尤其是地鐵車站)平日的人流非常多，潛在的偷拍風險正威脅不少市民(尤其是女性)的安全，情況令人關注；(iii)建築設計及物料使用嚴重缺乏防偷拍意識。由於沒有考慮到女性的需要，導致相關設施有不少位置很容易令女性「走光」，增加被偷拍的風險。這些潛藏風險的偷拍陷阱位置，包括透明玻璃設計的圍欄、接近上落扶手電梯的欄杆或幕牆、面向反光或透明物料(尤其是面向月台幕門)的座位，以及斜道幅度過大的樓梯；(iv)雖然上述港鐵站曾嘗試進行補救工作，但由於意識不足，補救設施的質素參差，而且大多集中於防範偷拍裙底，對其他的偷拍行為(例如偷拍胸部及衣領)，則完全是零防備；以及(v)協會重申偷拍者的偷拍手法層出不窮，社會須加以重視。

95. 陳嘉朗主席感謝邱博士的講解及協會的研究報告。他認為議題對女性乘車的安全(被偷拍及「走光」)非常重要。

96. 胡穗珊議員有以下意見：(i)剛才協會已提到有不少地點出現偷拍問題。安全審計是研究的重點之一，有助區內的女性在協會的幫助下一同參與研究。她呼籲港鐵及路政署自行或委託團體進行安全審計，然後檢視現有設施是否有可改進的地方；(ii)她希望港鐵能承諾邀請性別平等或關注性暴力的團體進行職員培訓，因為職員處理事件的態度或會造成二度傷害，很影響受害人最終會否報警求助的決定；以及(iii)路政署雖不是負責管理公共道路的部門，但卻是負責興建有關設施的部門。現時委員及列席人士已就設施的角度、物料及設計方面提出意見，署方應就現時的作業指引或規則提供回應，而非簡單指不屬部門職能範疇便了事。

97. 陳嘉朗主席表示，隨着鐵路線不斷開通，將有大量的新月台及大堂落成。他詢問港鐵會否考慮尋找專家制訂「性別主流化的檢視清單」，以考慮車站設施會否對女士的私隱構成威脅。他認為新車站可以是港鐵對乘客安全的良好示範。

98. 李偉峰議員有以下意見及查詢：(i)上述有關偷拍的調查主要是針對油尖旺區，而非個別團體、機構或交通工具；(ii)港鐵商場基於採光需要，圍欄都會使用玻璃物料。他詢問可否在圍欄貼上磨砂貼紙，以保存透光度，同時可防範偷拍；(iii)扶手電梯底部多是反光度較高的不銹鋼物料，容易反射胸口或衣領。他希望港鐵或其物業管理公司能審視有關情況，以減少不必要的誤會；以及(iv)在員工培訓方面，他希望公共運輸機構能幫助前線職員改變心態，以便他們可盡早察覺偷拍問題。

99. 陳嘉朗主席建議除磨砂玻璃外，港鐵可參考其他商場的做法，在玻璃上貼上黑點以防範偷拍。

100. 衛燕薇女士回應如下：

- (i) 公司亦有檢視車站的防偷拍措施，例如公司在圍欄、電梯及樓梯已貼上不反光貼紙。此外，新落成的車站在設計方面都會考慮加入不反光物料，希望盡量避免出現偷拍情況。

- (ii) 至於港鐵旗下的商場使用反光玻璃的建議，她會向公司反映意見並要求相關同事跟進。據了解，德福廣場及青衣城都已使用磨砂或不反光貼紙。另外，她亦會向負責奧海城的管理部門反映議員的意見。
- (iii) 公司會向前線職員提供更多處理偷拍的指引及加強其應對手法。在有需要時，亦會尋求相關組織或非牟利機構的協助。

101. 伍震凌先生回應說，若收到公眾意見希望在個別位置加設擋板等改善措施以保障私隱，署方會按實際需要就有關建議諮詢相關部門，並在考慮技術建議的技術可行性後以決定是否進行有關工程。

102. 邱志衡博士有以下意見及查詢：(i)他認為需要有防偷拍的建築設計指引讓不同設施的管理人及負責人參考；(ii)他不理解港鐵就偷拍位置進行改善措施的標準。他舉例，柯士甸站的圍欄是使用透明玻璃設計，但尖沙咀東站卻是使用磨砂玻璃。柯士甸站的樓梯甚至會使用不同的物料；以及(iii)旺角東站連接亞皆老街行人天橋的南北兩端亦出現同樣情況。其中一端是使用有色玻璃作圍欄，但另一端卻是鐵柱形欄杆。鐵柱形欄杆極具偷拍風險，他詢問有關建築標準是如何釐定。

103. 衛燕薇女士回應說，港鐵在收到社區人士對旺角站、油麻地站、太子站及柯士甸站的意見後已採取改善措施。就邱博士剛才所指的地點，她暫未清楚改善工作的進度，但會在稍後作出跟進。

104. 陳嘉朗主席表示柯士甸站將會有新出口，建議港鐵盡早檢視扶手電梯設施是否存有偷拍風險。

105. 衛燕薇女士回應，柯士甸站新出口的開放日期仍有待確定。她曾到現場視察，該港鐵出口連接西九文化區，現場有一條較短的扶手電梯。當再次進行現場視察時，會留意是否存在偷拍風險。

106. 陳嘉朗主席建議與港鐵代表一同進行現場視察。

107. 衛燕薇女士表示需與西九文化區協調後再作安排。

(林健文議員於下午 4 時 50 分退席。)

(鍾澤暉議員於下午 4 時 51 分退席。)

108. 朱慧芳議員有以下意見：(i)她認為香港需要有尊重女性的態度，並希望各界加強尊重女性的意識，讓女性享有平等地位；以及(ii)雖然港鐵有懸掛防止偷拍的海報，但就培訓員工及車站建築指引方面有欠完善。她希望港鐵能就有關方面多加改善。

109. 胡穗珊議員認為，港鐵及路政署的回應都偏向被動。區議會進行研究的目的，就是不希望以「頭痛醫頭，腳痛醫腳」的方式進行地區規劃，而是希望部門或機構制訂有關女性安全的審計制度，並定期巡查以檢視問題。她覺得部門及港鐵未有肯定的政策，內部亦未有制度以解決偷拍問題，以及避免出現偷拍黑點。

110. 陳嘉朗主席認同胡穗珊議員的意見。現時議員要求的是預防政策，而非補救措施。他希望港鐵能考慮在開放車站前制訂「性別主流化的檢視清單」。他認為預防勝於治療，這是先進社會應有的態度。

111. 衛燕薇女士回應如下：

- (i) 港鐵備悉委員有關偷拍風險的關注。從內部而言，港鐵已檢視車站設施不足的地方，並已採取補救措施。
- (ii) 新車站的設計已考慮偷拍風險。有關設計亦會成為永久設計，市民可從新建車站的設計看到港鐵在這方面的改進措施。
- (iii) 長遠而言，公司會研究如何培訓員工，以加強他們處理偷拍事件的能力。

112. 邱志衡博士認為，除了缺乏指引導致出現偷拍黑點及陷阱外，性別意識的強弱亦會影響部門及團體制訂指引及措施。他以港鐵防偷拍海報為例，內容都是將責任推在女性身上，相反卻沒有警示潛在偷拍者或提醒旁觀人士阻止偷拍事件發生。他認為港鐵並非未有相應改善措施，只是性別意識較低。他希望各方能共同努力，讓社會有一個性

別友善的環境。

113. 衛燕薇女士感謝邱博士的意見，並表示會向宣傳部反映相關意見。

114. 陳嘉朗主席希望港鐵能將改善工作變為恆常措施，而非依賴區議會幫其找出問題。

115. 陳嘉朗主席感謝相關代表參與討論此議項。與會者沒有其他意見，主席宣布結束討論此議項。

議項六：跟進大角咀區違例泊車嚴重影響交通事宜
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 23/2021 號文件)

116. 陳嘉朗主席表示，香港警務處(“警務處”)的書面回應(附件十三)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎警務處旺角區總督察(行動)² 何子堯先生及旺角區交通隊主管林志偉先生。

(余德寶議員於下午 5 時退席。)

117. 曾自鳴議員補充文件內容。他認為警方的書面回覆避重就輕，他對此表示不滿，並希望警方可再作補充。

118. 陳嘉朗主席詢問警務處是否有補充。警務處的代表表示沒有補充。

119. 曾自鳴議員有以下意見：(i)警方表示已舉辦三次交通日，表面似乎略有成效，但實際上地區問題卻未有改善。他舉例，橡樹街街口今早約 9 時已出現嚴重違泊情況。雖然警方有進行票控執法，但在奧柏·御峯及奧朗·御峯附近仍經常出現嚴重擠塞，並癱瘓了埃華街的交通；(ii)橡樹街附近設有「咪錶」位。他懷疑流動攝影執法未能拍攝「咪錶」位的狀況，未能肯定停泊車輛是否已付費。他希望警方能交代橡樹街的交通狀況；(iii)大角咀道有上落貨違泊問題，他相信交通日的流動攝影執法未能針對該問題。大公樓對出有兩間超級市場及一個街市，該路段經常有不定時的上落貨活動，導致交通持續阻塞。他要求警方在發現有關情況後立即執法，以收阻嚇作用；以及(iv)大同新邨的

巴士站因違泊問題，使巴士及小巴長期不能靠站。70 號線小巴更因未能看見候車乘客而「飛站」，巴士亦未能上落客。

120. 李傲然議員有以下意見：(i)他與曾自鳴議員的意見不同。他認為違泊是全港性問題，即使向警方施壓，要求多進行票控，亦非解決辦法；(ii)違泊問題的根源在於沒有良好的規劃。討論文件的內容雖然詳盡，但票控、驅趕違泊車輛及宣傳教育都只是社區內的小改善措施。他認為警務處(尤其是交通部)需讓其他部門了解違泊問題源於停車場的規劃及車位不足，以及車牌持有人及車輛數目的比例與城市規劃完全不吻合。整個油尖旺區未能負荷車輛數目，這才是核心問題；(iii)商戶覺得在道路上起卸貨物是理所當然，這與市民的守法意識有關。守法意識則需要透過宣傳教育來提升；(iv)他認為違例泊車的罰款欠缺阻嚇力；(v)由於沒有良好的城市規劃，以及沒有足夠的停車位，大多數的市民都因而受害，可惜社會對此難以有清晰的分界，導致問題陷入困局；以及(vi)他認為即使將問題提升至立法會層次亦未能解決，除非政府能限制發牌數量，或有更嚴格的執法規管。

121. 孔昭華議員有以下意見：(i)他認同違泊是全港性的老問題。近年油尖旺區內的泊車設施的確有所減少，相反車輛數目卻有增加；(ii)違泊問題除牽涉不合法上落客貨外，亦有市民心存僥倖，認為支付票控罰款較停車費划算；以及(iii)為維持交通暢順，警方會針對相關地點的嚴重性進行執法。最近有不少居民反映九龍站周邊的違泊問題愈來愈嚴重，他希望警方能就交通違泊黑點持續及即時執法。至於根治違泊的核心問題，則是另一個層面的工作。

122. 李偉峰議員有以下意見：(i)有部分地點的確存在非常嚴重的違泊問題，他建議警方除票控外，可考慮使用拖車；(ii)有部分司機將違泊罰款視為場租。不論是果欄或富榮花園附近，均有凍肉店全日霸佔主要道路起卸貨物。大角咀是傳統舊區，更像無人管理般隨處出現違泊情況；(iii)他認為拖車會直接斷絕商戶的生計，有較大的阻嚇力。商戶大多是貪圖方便而違例泊車。他舉例，即使富榮區有很多停車位，但搬運工人為省事，會直接把車停泊在商店前；以及(iv)他希望警方能考慮使用拖車，並重申票控對慣性違泊的司機不具阻嚇作用。

123. 何子堯先生回應如下：

- (i) 就旺角及大角咀區的交通執法問題，警方最注重道路及交通安全。在交通安全上，警方的策略是首先對道路使用者、駕駛人士及行人進行教育；其次是交通部會與其他部門協商，就道路設計或社區的地理狀況提供意見，令道路工程的設計能顧及交通道路安全的需要；最後是執法，執法必須以緩急先後及優次決定。
- (ii) 警隊對交通執法有三個考慮，首先會考慮該位置是否交通黑點。第二是有關地點是否經常出現嚴重阻塞，令主要幹道未能暢通。第三是不同社區持份者對交通問題的關注。
- (iii) 當警方看到交通被阻，又未能在合理時間內聯絡車主或司機駛走車輛，便會立即安排拖車。在昨天的交通日，警方在大角咀區已拖走六部車輛。有關車輛都是嚴重阻塞交通，並在合理時間內未能聯絡上司機。
- (iv) 交通安全一向都是警隊首要行動項目之一。

124. 李傲然議員有以下意見：(i)他重申，就違泊問題向警方施壓是沒有用的。除非票控執法的數字突然上升，使違泊車輛完全消失，這才是警方的功勞。雖然如此，他也不否定警方過去的工作；(ii)他不認同警方緩急輕重的說法，因為違泊對市民而言是切身問題，雙方對緩急輕重的看法都各有不同；以及(iii)希望警方能盡其所能處理違泊問題，使地區大眾得益。

125. 朱慧芳議員希望了解警隊在交通執法上如何考慮對社區持份者的影響。

126. 曾自鳴議員有以下意見及查詢：(i)他詢問警方在大角咀拖走車輛的地點及交通日當天的狀況；(ii)他詢問警方是否會不定期舉辦交通日。他認為若部署未具阻嚇效果，則是浪費時間及精力；以及(iii)他認為若要提升市民的守法意識，便應「治亂世用重典」，安排警員在違泊黑點站崗，以起阻嚇作用。

127. 陳嘉朗主席表示，剛才在討論巴士路線時已對 86C 線巴士駛進大角咀道表達關注，擔心違泊會阻礙巴士行駛，這亦是議員希望改善大角咀交通的原因，但違泊問題經常令議員感到擔憂。網上亦曾討論 70 號線小巴的候車乘客被違泊車輛遮擋，導致小巴「飛站」。他希望警方能多加留意有關情況。

128. 林志偉先生回應如下：

- (i) 警方明白道路使用者、駕駛人士及行人對社區(尤其舊區)違泊的關注。曾議員亦經常在區內巡查，甚至致電要求警方執法及安排拖車。
- (ii) 警方向來致力處理違泊問題。例如，警方在去年推出了電子告票，將來亦會向行進中的車輛發出電子告票，以加快警方的執法速度，令不負責任的道路使用者受到制裁，以及令他們意識到其駕駛態度有待改善。
- (iii) 昨日警方拖走了六部車輛，其中五部停泊在大角咀近埃華街，另一部則停泊在荔枝角道和界限街的位置。
- (iv) 流動錄影執法現階段未能對在「咪錶」位而未付費的車輛進行檢控。定額罰款分兩類，對於在「咪錶」位的違泊車輛，警方必需即時發出告票，才符合現行法例，而不能在事後才發出告票。

129. 陳嘉朗主席希望警方能因應情況進行執法。另外，他在昨日約下午 6 時發現果欄附近的道路非常暢順，感謝警方在處理違泊問題的付出，但重申大角咀道是交通黑點。

130. 陳嘉朗主席感謝警務處代表參與討論此議項。與會者沒有其他意見，主席宣布結束討論此議項。

議項七：其他事項

(一) 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 2021 年 2 月 23 日)
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 24/2021 號文件)

131. 委員備悉資料文件的內容。

132. 朱子洛議員表示不明白資料文件的縮寫，希望運輸署日後提供能全寫，以便議員理解文件。

133. 陳嘉朗主席表示，議員並非專業工程師，較難理解文件內的縮寫。

134. 葉衡熙先生回應，文件是運輸署向路政署發出的工程圖則，通常以英文為主。如工程需要進行諮詢，署方亦會安排中文版。另外，圖則內亦有提供負責工程師的聯絡資料，議員若有任何疑問，可向相關工程師查詢。

135. 陳嘉朗主席建議運輸署提供縮寫的中英對照，以便議員參考。

136. 葉衡熙先生表示可安排縮寫的概覽表讓議員參考。若議員對圖則有任何疑問，歡迎聯絡相關工程師查詢。

**(二) 旺角道與洗衣街的行人天橋系統—彌敦道
伸延工程(截至 2021 年 2 月 23 日的進度報告)
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 25/2021
號文件)**

137. 委員備悉資料文件的內容。

**(三) 油尖警區票控數字(截至 2020 年 12 月)
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 26/2021
號文件)**

**(四) 旺角警區票控數字(截至 2020 年 12 月)
(油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第 27/2021
號文件)**

138. 委員備悉資料文件的內容。

139. 李傲然議員有以下意見及查詢：(i)他認為相關資料文件的討論非常簡短，建議日後將文件安排在較前的議程；以及(ii)他發現其選區的票控數字大幅度下跌，卻未見區內

的違例泊車情況有明顯改善。他詢問警方為何數字會下跌，並希望警方解釋有關安排。

140. 陳梓維議員有以下意見及查詢：(i)他感謝警方就違泊採取執法行動；以及(ii)白加士街及上海街的違泊問題源於有黑社會代客泊車，市民更曾與代客泊車的職員發生衝突。他詢問警方曾否接獲相關求助。

141. 胡穗珊議員有以下意見：(i)她希望了解行人過路處「下斜路緣」位置的違泊資料，可惜警方一直沒有分列相關位置而未能提供資料；(ii)她認為警方對過路處的違泊執法不夠嚴謹，縱使有關車輛可能並非違泊，但若其停泊的位置稍為突出，便會阻礙過路處，令區內的輪椅人士或拖着手拉車的市民感到非常困擾。她質疑政府花資源興建了無障礙通道，卻因車輛阻擋有關通道而無法使用；以及(iii)她希望警方能重視相關問題，並在日後進行票控時收集相關資料，讓議員了解問題的嚴重性，以提高警方執法的力度。

142. 賀卓軒議員表示，油尖及旺角警區已實行流動攝影執法數個月。他詢問警方能否就新執法措施提供成效報告，供區議會參考。

143. 何子堯先生說，旺角警區在 2020 年 12 月的票控數字是按議員的區分而提供的。雖然有部分地區的票控數字出現下跌，但旺角警區從未減弱交通執法的力度。12 月更是警區內 2020 年交通執法數字最高的月份，這反映警方在議員關注以外的地方都有進行執法，只是相關數字未有列入資料文件而已。

144. 甄瀚揚先生回應如下：

- (i) 他未有市民與黑社會在白加士街發生衝突的資料。據他了解，在過去半年，警方未有接獲相關投訴。若陳梓維議員有相關事件的資料，歡迎將個案轉介警方跟進或協助市民舉報。
- (ii) 警方未有備存油麻地南區行人過路處「下斜路緣」位置的票控數字。由於他不太理解位置所在，希望議員能提供位置的街道名稱，以便提供

準確數字。

- (iii) 油尖旺區實施流動錄影執法不足三個月，現階段討論成效屬言之尚早。據他初步觀察，由於流動錄影執法的速度較人手票控高，票控數字已提升約 40%。
- (iv) 廣東道(中港城對出至梳士巴利道一帶)是油尖警區最早實施流動錄影執法的地方。雖然有關路面的投訴數字出現下跌，但流動錄影執法並非長時間執行，違泊問題在未有進行相關執法的時段依然非常嚴重。他個人認為，廣東道整體的路面狀況未有因新的執法措施而有改善。他估計投訴數字下跌是由於警方在問題最嚴重時段進行執法，市民未有再作舉報或投訴。
- (v) 他認為三個月未足以反映新措施的成效，警方亦會繼續打擊違泊。
- (vi) 警方昨日首次在果欄新填地街附近展開流動錄影執法。在油尖旺警區，警方已進行流動錄影執法的地點包括廣東道、金巴利道、金馬倫道、加連威老道、加拿芬道及新填地街等。他認為除警方執法外，提高市民的守法意識及改善周邊配套才是根治違泊問題的良方。

145. 胡穗珊議員澄清，「下斜路緣」位置並不是特定地點，是泛指在行人過路處前方以斜路形式設計的道路設施，讓輪椅使用者識別行人路與車路之間的高度差異。相關的命名可參考《建築物條例》，亦是政府特定的用語。

146. 朱慧芳議員詢問偉晴街、炮台街及渡船街在 11 月和 12 月的票控數字上升的原因。

147. 蕭德健議員有以下意見及查詢：(i)對於油尖警區代表的全面回應，他感到滿意。他曾詢問流動攝影執法的指標，當時警方回應指是檢控的成功率，而剛才的回應已將指標分為檢控成功率及當區的擠塞情況；(ii)他認為運輸署在違泊問題上亦有責任，署方同樣應檢視新措施推出後的成效，以改善擠塞情況；以及(iii)他詢問旺角警區會否實施流動錄影執法。

148. 陳嘉朗主席感謝旺角警區應議員要求在文件中按選區提供票控資料，讓議員更容易參考。

149. 何子堯先生回應，旺角警區在 3 月初開始試行流動錄影執法。至目前為止，共向 66 部違泊車輛發出告票。

150. 甄瀚揚先生回應，沒有特別原因導致偉晴街和炮台街的票控數字上升。執法行動主要根據市民的投訴，警方經分析後再調配人手執行，而調配人手的指標與剛才旺角警區代表提出的指標相同。

151. 陳嘉朗主席感謝政府部門代表出席會議，參與討論。

152. 餘無別事，陳嘉朗主席宣布散會，會議於下午 5 時 47 分結束。下次會議訂於 2021 年 5 月 13 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

油尖旺區議會秘書處
2021 年 3 月

關注九巴 1A 線脫班問題

運輸署的書面回覆

運輸署一向密切監察各巴士路線(包括九巴第 1A 號線)的穩定性及服務水平，除了會審核專營巴士公司的營運報表、翻查有關路線的行車紀錄及留意乘客提出的投訴或建議等渠道外，亦會適時派員前往個別站點進行服務調查，紀錄有關的班次、行車時間及載客情況等資料作參考及跟進。在接獲有關脫班的個案後，本署亦會轉介有關投訴內容予九巴調查因由和採取適當的跟進行動，並督促其必須按規定的班次要求提供服務，以確保班次能準時開出，減少乘客的候車時間。

若脫班是由於一些非巴士公司所能控制或預測的外在因素(例如公眾活動、交通擠塞、交通意外及惡劣天氣等)，該署會與專營巴士公司共同研究改善措施，例如修改行車路線、調整時間表以配合實際的行車時間等，以穩定服務班次。

而針對一些在專營巴士公司的控制範圍內(例如司機人手短缺、車輛故障和車輛不足等)的脫班個案，運輸署會要求有關公司在指定時間內實施改善措施，並作跟進調查，以確定其改善措施的成效。

運輸署可經由有關系統查閱巴士從總站開出的時間，惟當中並沒有另外紀錄巴士於何時到達各中途站。本署過往曾向九巴查詢九巴第 1A 號線的行車紀錄，九巴回覆表示只有巴士從總站開出的時間資料，至於巴士到達中途站之時間或會受路面情況而有所影響。

就有關九巴第 1A 號線的服務情況，本署已翻查 2020 年 10 至 12 月期間的行車紀錄，紀錄顯示有關路線之開出時間大致符合班次要求，乘客的平均等候時間亦與服務詳情表所列的時間相約，並未見嚴重脫班之情況。

就有關上述路線的客量情況，本署已於早前批准九巴安排 12.8 米之車輛行駛該路線，以提高有關路線的可載客量。

2021 年 1 月

油尖旺區議會交通及運輸事務委員會
二零二零至二零二一年第六次會議

議程：關注九巴 1A 線脫班問題
九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

在疫情持續下，市民對公共交通服務需求持續處於低水平，九巴獲運輸署批准下，部分班次實施臨時調整，當中包括來往來往尖沙咀碼頭至中秀茂坪的 1A 線。九巴已透過手機應用程式 App1933 或網頁，發布最新班次資料及到站時間預報。

翻查近月記錄，1A 線班次大致按既定時間表開出，惟個別日子，因車長臨時缺勤及路面交通情況而作出車務調配，本公司會繼續密切留意此路線運作情況及最新客量變化，有需要時靈活調動班次，以方便乘客。

二零二一年一月二十八日

油尖旺區議會交通及運輸事務委員會
二零二零至二零二三年第七次會議

議程：關注九巴 1A 線脫班問題
九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

翻查近日記錄，1A 線班次大致按既定時間表開出，班次服務正常。而根據行車記錄，路線到達各中途站間隔與開出時間相若；一般而言，巴士到達各分站時間，有機會受多項因素，包括路面擠塞、上落客人數多寡、交通意外等非巴士公司所能控制的外在因素影響。本公司會繼續密切留意此路線運作情況及最新客量變化，有需要時靈活調動班次，以方便乘客。

二零二一年三月十二日

油尖旺區議會交通及運輸事務委員會
二零二零至二零二三年第七次會議

議程：有關跟進 2021-2022 年油尖旺巴士路線計劃
九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

因應疫情導致乘客量處於低水平，在運輸處審批後，九巴部分路線班次實施臨時調整，包括 12、914、2E 及 16 線。乘客可於九巴網頁及應用程式查閱各條路線最新班次資料，及到站時間預報。根據記錄，四條路線大致按既定時間表開出，惟個別日子因交通擠塞，影響巴士到達分站時間；本公司會持續留意服務水平及乘客需求。

有關議員建議 10 線巴士於早上繁忙時段增派雙層巴士接載乘客，本公司已備悉意見，並密切留意此線運作情況，如班次過於擠迫或乘客未能上車，會即時調動資源，以配合乘客需求。

二零二一年三月十二日

檔案編號：CC/L2/068/21/JY

敬啟者：

有關：跟進 2021-2022 年油尖旺巴士路線計劃

多謝 貴會於 3 月 9 日就上述事宜來函本公司轉達議員的意見，現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。914 號線由新巴及九巴聯合營運。翻查該線二月底至三月初的營運紀錄，來回方向的班次均大致能按原編定時間表準時由總站開出。我們會繼續密切留意該線的服務及運作，致力維持可靠的班次服務。

另外，翻查城巴 20 號線最近的客量紀錄，上午繁忙時段往啟德及大角咀方向班次之最高一小時平均載客率均為約三成，反映現有服務水平已能滿足客量需求。我們會繼續密切監察該線的營運情況及乘客需求，適時作出檢討。

再次多謝 貴會對本公司服務的關注。

此致
油尖旺區議會
交通及運輸事務委員會
陳嘉朗主席

新世界第一巴士服務有限公司
城巴有限公司
公眾事務部 謹啟

2021 年 3 月 15 日

油尖旺區議會交通及運輸事務委員會
二零二零至二零二三年第七次會議

議程：關注九巴 W2 及 W3 巴士線何時復駛事宜
九龍巴士（一九三三）有限公司之回應

因應高鐵線暫停運作，W2（觀塘站 ⇄ 佐敦西九龍站）及 W3（上水總站 ⇄ 佐敦西九龍站）線暫停服務，直至另行通知。本公司已備悉 W2 及 W3 線回復正常服務的建議，並會因應疫情而作出相應調整。

有關 W3 線增設青沙公路轉乘優惠計劃的建議，本公司樂意探討其可行性，以進一步提升九巴路線轉乘網絡，便利乘客來往上水、大埔至九龍區。我們會就相關建議與運輸署保持密切溝通。

二零二一年三月十二日

☐ Urgent ☐ Return receipt ☐ Sign ☐ Encrypt ☐ Mark Subject Restricted ☐ Expand personal&public groups



有關油尖旺區2021-2022巴士計劃的意見

04/03/2021 05:57 PM

From: Eric Tse <hf_eric@yahoo.com.hk>
To: "ytmdcadm@ytmdc.had.gov.hk" <ytmdcadm@ytmdc.had.gov.hk>, "cherry_sy_leung@had.gov.hk" <cherry_sy_leung@had.gov.hk>
Cc: "tstlesliechan@gmail.com" <tstlesliechan@gmail.com>
History: This message has been forwarded.

致：油尖旺區議會 交通及運輸事務委員會 主席、副主席及全體委員
提案「建議修改第20A號線行車路線及延長服務時間」

受影響路線：12S專線小巴、3號專線小巴及70號專線小巴

巴士路線20A建議更改現時行車路線，由原本經窩打老道及亞皆老街前往西九龍站及啟德（沐安街），改為經太子道西及彌敦道往西九龍站方向及經彌敦道及界限街往啟德方向。城巴第20A更建議將行車路線伸延至尖沙咀廣東道及九龍公園徑。

本公司認為有關改道偏離城巴第20及20A的原有路線，並違背當初設計路線的原意。新建議的行車路線與現時路線比較，有超過百分之五十的差異，城巴20A更是伸延啟德總站及西九龍總站的行車路段至沐泰街及九龍公園徑，改動內容等同開辦一條新的線路無異，而非文件所述修改行車路線。

城巴指出建議有助改善啟德、太子道西、彌敦道及尖沙咀廣東道一帶的交通網絡，事實是，相關路段交通網絡非常完善，現時已有多條巴士及專線小巴路線行駛，而且相關路段在繁忙時段已經非常擠塞，城巴的建議只會加重相關路段的負擔，特別是尖沙咀廣東道及九龍公園徑。

城巴20A的建議將會影響九龍第12S、3、70號專線小巴的經營環境。九龍3號小巴沿上海街/新填地街及佐敦道往來尖沙咀廣東道至旺角/油麻地區域。城巴20A建議經彌敦道往來旺角、油麻地至尖沙咀廣東道的相關路段，這與九龍3號專線小巴客源出現重疊，現時3號專線小巴正面對客量嚴重不足的問題，每日每部小巴的載客率只有百分之五十或以下，城巴的建議只會加深九龍3號專線小巴客量不足的問題。城巴的建議對九龍第70號專線小巴的負面影響更為嚴重，20A巴士改經太子道西及界限街，這與70號專線小巴往來九龍城（太子道東）至旺角太子（彌敦道及界限街）的行車路段完全重疊，客量必然受到嚴重影響。現時該路段已有足夠公共交通的服務，城巴的建議並沒有任何迫切性。自從城巴20號通車後，九龍12S及43M專線小巴的客量大跌百分之三十或以上，大部分往返油麻地站、廣華醫院（窩打老道）的乘客已選乘20號巴士路線，如果運輸署接納城巴的建議，九龍12S及43M專線小巴的僅餘生存空間將會完全失去。希望運輸署慎重考慮城巴20A修改路線對區內專線小巴的影響，以免重蹈覆轍。

年內屯馬線2期通車，但運輸署還未與區內專線小巴營辦商討論線路重組等議題，因此我們建議運輸署考慮將九龍城區及油尖旺區的年度巴士計劃與區內的專線小巴的路線重組計劃一併作出討論，以免運輸署忽略了專線小巴在鐵路發展中的角色及造成巴士與小巴之間產生不公平競爭的局面。

現敬希各委員考慮各專線小巴營辦商的意見，讓專線小巴在公平公正的環境下繼續經營。如對上述意見有任何查詢請與謝卓余先生聯絡，謝謝！

九龍3、12S、26、70、74號專線小巴 上

Mr Eric Tse

Hop Fat Light Bus Co. Ltd

Address: Blk A, 1/F, Po Yip Building,

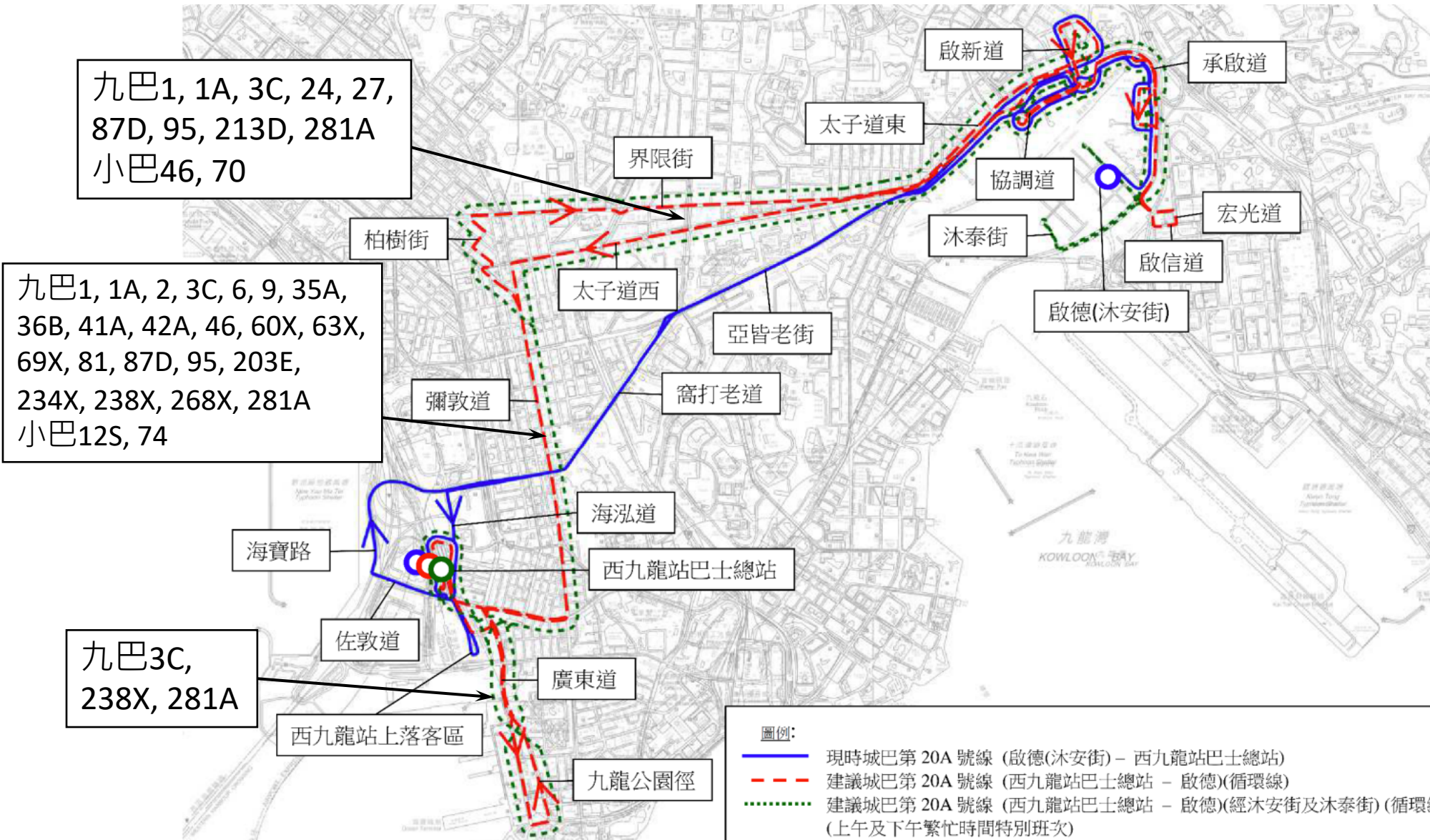
62-70 Texaco Road, Tsuen Wan

Tel: 9076-9887, 2499-0030

Fax: 3585-2221

e-mail: hf_eric@yahoo.com.hk

城巴建議修改20A路線後與現有巴士及小巴路線重疊之情況



就交通及運輸事務委員會文件第 20/2021 號作出的書面回覆

就 2021-2022 年油尖旺區內公共小巴服務發展及改善進行討論

運輸署的書面回覆

油尖旺區內專線小巴服務改動

為配合西九龍政府合署啟用，本署已於 2020 年 4 月起新增上午及下午繁忙時間特別班次來往海泓道、油麻地港鐵站及西九龍政府合署。本署亦於 2020 年 11 月起就九龍專線小巴第 8 及 8S 號線新增繁忙時間特別班次，由尖沙咀開出並繞經梳士巴利道及紅磡繞道前往何文田，令居民可更便捷地往來尖沙咀及何文田。此外，本署已於本年初就建議開辦九龍專線小巴第 3 號線下午繁忙時段特別班次完成地區諮詢，並正與營辦商商討落實細節。另外，為理順公共小巴服務，本署已於北京道 63 號為九龍專線小巴第 78 號線設立小巴士站。

運輸署會繼續因應地區發展及乘客需求，適時與營辦商檢視進一步優化專線小巴服務的可行性，以為乘客提供優質的專線小巴服務。

設置公共小巴士站及專線小巴士站站牌

就旺角洗衣街金雞廣場外設置公共小巴士站事宜，本署已於 2020 年 11 月完成諮詢，並預計於 2021 年第 2 季完成施工。

就有關由運輸署設立站柱及/或站牌予專線小巴營辦商使用的建議，本署已備悉有關建議，惟現階段暫未有計劃實行。

放寬公共小巴士禁區

就放寬香港仔隧道予公共小巴於深夜時段行駛事宜，本署已備悉有關建議，並會在有需要時予以考慮，按照所涉路段的實際情況作審慎評估，當中包括放寬措施對整體交通及其他公共交通服務的影響等。運輸署會繼續與業界研究和商討放寬或取消其他上落乘客限制區及禁區的可行性，以便利業界的營運。

專線小巴實時到站系統

為方便專線小巴乘客計劃行程，運輸署正逐步為全港的專線小巴安裝定位裝置，讓乘客可以透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」取得相關專線小巴路線未來三個班次的預計到站時間，相關數據亦會以機器可閱讀格式透過政府「資料一線通」發布予公眾免費使用。運輸署在 2020 年 12 月底開始發放專線小巴路線的預計到站時間，現時已透過「香港出行易」及「資料一線通」發放共 75 條的專線小巴路線的預計到站時間，當中包括服務油尖旺區的九龍第 27M、27MS、28M、28MS、30A 及 43M 號線。餘下路線的預計到站時間將會分階段發放，以期在 2022 年全面覆蓋所有專線小巴路線。

可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃

政府一向致力推動「無障礙運輸」理念，並在可行情況下，與公共交通營辦商改善公共交通的設施，以方便長者及殘疾人士使用各種公共交通服務。政府於 2018 年推行可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃，分別於兩條醫院線引入該等小巴作測試，以期確定這類小巴在這些路線提供服務是否可行可取。兩輛低地台小巴已於 2018 年 1 月及 5 月起在往來兩間醫院（瑪麗醫院及威爾斯親王醫院）的路線投入服務。從 2018 年起經專線小巴遴選而獲得經營行走新醫院路線的專線小巴營辦商，均須在有關新路線開始營運後 1 年內，調配一輛可供輪椅上落的低地台公共小巴行走有關路線。其中，新界專線小巴第 413 號線（青衣碼頭—瑪嘉烈醫院）的營辦商，已於 2021 年 2 月 24 日，調配一輛可供輪椅上落的低地台公共小巴行走該路線。運輸署正就可供輪椅上落的低地台小巴的有效性、效率進行檢討。檢討工作包括評估可供輪椅上落的低地台小巴的運作效能，包括技術操作的可行性、財務可行性、維修保養、乘客意見等。視乎檢討結果，政府會與業界討論如何進一步推廣可供輪椅上落的低地台公共小巴。檢討工作已大致完成，顧問現正整理最後報告。

電動公共小型巴士試驗計劃

環保署正籌備開展電動公共小型巴士試驗計劃，並預留 8 千萬元資助約 40 輛電動公共小巴及有關充電設施於不同路線進行各約 12 個月的試驗，當中會試用不同供應商的電動公共小巴及充電設施，以比較不同產品的表現，預計試驗可於 2023 年開始。當試驗完成後，環保署會檢討電動公共小巴及其充電設施的表現，並根據試驗結果制定推廣電動專線小巴的政策。

2021-2022 年度巴士路線計劃

本署已備悉就巴士路線計劃諮詢小巴業界的意見，現正就有關建議諮詢各相關區議會及公共交通營辦商的意見，並會將諮詢期間所收集的意見一併考慮。

此外，運輸署會因應屯馬線全線通車的確實安排及其通車日期，檢視相關公共交通服務重組計劃。本署會密切監察各公共交通服務的運作情況，並繼續與各公共交通服務營辦商保持溝通，協調不同的公共交通服務。

2021 年 4 月

臨時動議:

因應港鐵屯馬線二期將於本年內通車將對乘客的乘車模式帶來重大影響並影響到原有公共小巴及專利巴士的客源及收入，加上伊利沙伯醫院的重建計劃將影響到油尖旺區居民或需跨區到啟德醫院就醫，在考慮到道路交通壓力、居民需要及各交通營辦商的經營環境等因素，我們要求運輸署收回 2021-2022 年巴士發展計劃中更改城巴 20A 走線之建議，並要求運輸署一併在下次會議上交出就屯馬線二期專利巴士及專線小巴調整建議方案時再作討論，並在早上繁忙時間提供最少 1 班由大角咀經窩打老道前往九龍灣商貿區、下午繁忙時間由九龍灣商貿區開經窩打老道往大角咀的巴士路線，同時要求運輸署提供油尖旺區直達香港兒童醫院及啟德醫院的無障礙公共交通服務。

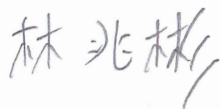
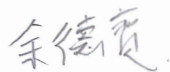
動議人

李偉峰



和議人

曾自鳴



臨時動議：

因應港鐵屯馬線二期將於本年內通車，將對乘客的乘車模式帶來重大影響，並影響到原有公共小巴及專利巴士的客量及收入，加上伊利沙伯醫院的重建計劃將影響到油尖旺區居民或需跨區到啟德醫院就醫，在考慮到道路交通壓力、既需要及各交通營運商的經營環境等因素，我們要求：

- ① 運輸署收回 2021-2022 年度巴士發展計劃中更改城巴 20A 走線之建議；
- ② ~~署~~ 運輸署一併在下次會議上交出就屯馬線二期專利巴士及專線小巴調整建議方案時再作討論；
- ③ 在早上繁忙時間提供最少一班由大角咀經窩打老道前往九龍灣商貿區、下午繁忙時間由九龍灣~~商貿區~~商貿區開經窩打老道往大角咀的巴士路線；
- ④ 運輸署提供油尖旺區直達香港兒童醫院及啟德醫院的無障礙公共交通服務。

動議人：曾白鳴

和議人：楊

本函檔號：CA/EA/DC/YTM/2103/014

電郵文件

九龍旺角聯運街 30 號
旺角政府合署 4 樓
油尖旺區議會
交通及運輸事務委員會主席
陳嘉朗議員
(經辦人：梁雪瑩女士)

陳主席：

**油尖旺區議會交通及運輸事務委員會第七次會議
關於公共交通設施偷拍問題及應對規管**

貴會轉交的文件已於 2021 年 3 月 8 日收悉。就有關的議題回覆如下：

港鐵公司一直致力為乘客提供安全、可靠及舒適的鐵路服務。就委員的關注，港鐵公司早前曾審視區內車站，並因應個別車站的情況採取相應措施，例如在升降機及扶手電梯的玻璃加貼不透明的貼紙，車站職員亦不時於港鐵範圍內巡邏，乘客如有需要，可向現場職員求助，或按動設置各車站的召援專線，聯絡車站控制室職員；如在車廂內亦可按動緊急通話器與車長聯繫。

為防止鐵路非禮罪行，公司亦致力從預防工作入手，在車站張貼海報加強宣傳防止非禮罪行訊息，提醒乘客保持警剔，防範偷拍行為，並鼓勵乘客當遇事或發現有非禮罪案發生時，要挺身而出盡快報警，或通知車站職員。為提高職員對處理此類罪案的意識及反應，公司會加強職員的相關提示，讓職員在需要時可向乘客提供更適切的協助。我們會繼續留意車站的情況，適時檢討措施的成效，盡力遏止包括風化案在內的罪案在港鐵範圍內發生。

此外，港鐵公司一直與警務處鐵路警區緊密合作，不時交換最新資訊，致力防止及撲滅在港鐵範圍內發生的罪案。而港鐵網絡的治安均由警務處鐵路警區負責，一旦遇到罪案發生或有乘客向職員求助，職員會即時處理並同時通知警方。因此，公司並沒有相關的個案分類數據提供。

就委員對「MTR Mobile」應用程式的意見，公司會探討現時「MTR Mobile」的訊息內容涵蓋關於鐵路網絡範圍內的滅罪、防罪訊息的可能性。不過，「MTR Mobile」非最直接的求助途徑，我們鼓勵乘客遇到或發現罪案發生時，應盡快報警或通知車站職員。

感謝 委員對港鐵服務的關注。

助理公共關係經理- 對外事務



衛燕薇

二零二一年三月十二日

本署檔號：
來函檔號：
電話：3661 8641
圖文傳真：2397 8819



香港警務處
旺角警區
九龍太子道西 142 號

油尖旺區議會
交通及運輸事務委員會

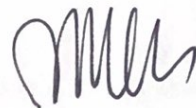
回覆：關注大角咀區違例泊車嚴重影響交通事宜

就油尖旺區議會交通及運輸事務委員會秘書處轉交曾自鳴議員所提出有關旺角大角咀區違例泊車嚴重影響交通事宜，本署現回覆如下：

- (一)現時警方針對違例車輛的執法行動包括有錄影執法行動、流動錄影執法行動；以及直接向有關車輛發出定額罰款告票；
- (二)流動錄影執法行動為近日警務處新推行的交通執法行動，有關行動已於去年十二月份在油尖警區推行；並將於本年三月份在旺角警區試行；
- (三)流動錄影執法行動主要針對嚴重交通阻塞或禁區停泊問題，會因應當時路面情況而進行；
- (四)根據記錄，旺角警區於二月份並進行了三次交通日，並於上述地點一帶道路（包括大角咀道、埃華街、大全街、中匯街、福全街、洋松街及橡樹街等）就違泊問題共發出 161 張定額罰款告票；
- (五)承上，流動錄影執法行動將於本年三月份在旺角警區試行；
- (六)現時所有有關交通違例告票均由中央交通檢控組作統籌處理。由於告票繁多，相關數據一般需時約兩至三個月才可統計完成；
- (七)就有關交通日行動安排，本署人員會因應區內交通情況進行重點執法行動；而日常亦會於嚴重阻塞或違例路段加強執法，確保交通暢通及提高道路使用者的道路安全及守法意識；
- (八)承上，流動錄影執法行動主要針對嚴重交通阻塞或禁區停泊問題，本署會因應當時路面情況考慮是否進行流動錄影執法行動。

感謝曾自鳴議員提出的問題，如有進一步查詢，可致電 3661 8658 與旺角警區交通隊林志偉警署警長聯絡。

旺角警區指揮官

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the name He Zi Yao.

(何子堯 代行)

二零二一年三月八日