

第五屆黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第七次會議記錄

日期：二零一七年二月七日(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 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	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	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
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

因事缺席者：

施德來先生 黃大仙區議會議員

列席者：

徐卓鋒先生	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
甘慧明女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
何志達先生	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)出席會議的政府部門代表：

陳志明先生	高級工程師/特別職務	運輸署
利世鏗先生	工程師/特別職務 1	運輸署
鄒立綱先生	工程項目統籌/新界 2-3	路政署

為議程(三)(ii)出席會議的政府部門代表：

林意心女士	高級運輸主任/鐵路 5	運輸署
郭裕鋒先生	運輸主任/鐵路 5	運輸署

為議程(三)(iii)出席會議的政府部門代表：

黎雪茵女士	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
張天先生	運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署

為議程(三)(ii)及(iii)出席會議的機構代表：

黎嘉朗先生	主任(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃裕廷先生	襄理(車務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
梁繼明先生	高級車務主任	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

為議程(三)(iv)出席會議的政府部門及機構代表：

吳偉強先生	總工程師 1/主要工程	路政署
姚潮宗先生	高級工程師 2/暢道通行	路政署
林慧賢女士	工程師 6/暢道通行	路政署
鍾偉強先生	工程經理	栢誠(亞洲)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二零一六年十一月二十二日第六次會議記錄

2. 交運會第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二零一六年十一月二十二日第六次會議進展報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 2/2017 號)

3. 委員備悉文件。

二(ii) 黃大仙區議會交通及運輸事務委員會轄下關注黃大仙公共運輸總站專責小組二零一七年一月十日第一次會議進展報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 3/2017 號)

有關於黃大仙公共運輸總站設咪錶事宜

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 12/2017 號)

4. 丁志威議員代表他本人、許錦成議員及陳英議員介紹文件(12/2017 號)。

5. 運輸署何志達先生表示，黃大仙公共運輸總站(運輸總站)上層泊位只供旅遊巴士使用。上層將會設有二十五個咪錶泊位，日間可供旅遊巴士上落客及短暫停泊，最長停泊時間為四十五分鐘。署方相信咪錶的安排可配合旅客的參觀模式，亦會再次考慮委員對停泊位管理安排的意見。

6. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 指出多個位於旅遊景點附近並以咪錶形式管理的停泊位衍生很多問題，甚至導致附近交通擠塞，因此預計以咪錶形式管理運輸總站上層不可行。委員重申已多次表示以咪錶管理停泊位的安排不理想，並指出無人管理會產生的問題(如盜竊等)。委員不希望因管理問題而影響運輸總站的運作，並冀望新設施落成後可改善現時旅遊巴士違例停泊於黃大仙道的情況；
- (ii) 強烈要求運輸署落實以人手管理停泊位，並在招標時限制首一小時的收費水平，否則會無法吸引旅遊巴士使用。以黃大仙祠旁的露天臨時停車場為例，每小時收費\$35 並設最低消費兩小時，即旅遊巴士使用該停車場須至少付\$70，導致部份旅遊巴士選擇停泊於其他道路上(如雅竹街及竹園道等)，影響路面交通；
- (iii) 建議參考龍翔道眺望處停車場的管理模式，交由康樂及文化事務署管理。委員希望黃大仙民政事務處(民政處)可協調相關政府部門處理此管理問題；
- (iv) 建議以閘機管理停泊位，首小時可供車輛免費停泊，其後收取懲罰性收費(如\$60/小時)，務求增加車輛流轉速度，改善旅遊巴士非法停泊於路旁的情況；及
- (v) 要求運輸署研究以咪錶以外的形式管理停泊位，並匯報研究結果。

7. 主席總結，委員不同意以咪錶形式管理運輸總站上層的旅遊巴士停泊位，而運輸署亦在關注黃大仙公共運輸總站專責小組(專責小組)會議中表示會考慮其他管理模式的可行性。他希望民政處可協調其他團體或相關政府部門參與管理。主席請運輸署於下一次交運會或專責小組會議匯報研究結果。

二(iii) 2017 - 2018 財政年度交通及運輸事務委員會預計獲分配的社區參與計劃撥款額
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 4/2017 號)

8. 委員備悉文件。

二(iv) 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 5/2017 號)

9. 委員備悉文件。

二(v) 黃大仙區交通意外傷亡報告(二零一六年十一月至十二月)
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 6/2017 號)

10. 委員備悉文件。

二(vi) 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 7/2017 號)

11. 委員備悉文件。

三 討論事項

三(i) 在行人通道加建上蓋
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 8/2017 號)

12. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級工程師/特別職務陳志明先生、工程師/特別職務 1 利世鏗先生及路政署工程項目統籌/新界 2-3 鄒立綱先生。

13. 運輸署陳志明先生及利世鏗先生以投影片輔助介紹文件。

14. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 認為無論最終採納哪一個方案，均是黃大仙之福；
- (ii) 希望工程完成後可讓最多人受惠，故認為應以行人流量作為定立方案優次的首要原則。委員建議優先考慮行人流量較高的方案，如方案一(由行人天橋 K8 至黃大仙港鐵站 B1 出口)、方案四(由黃大仙港鐵站 E 出口至豪苑)及方案五(由彩虹港鐵站 B 出口至彩雲聖若瑟小學)；
- (iii) 希望部門在設計上蓋時可與相關機構(如領展)商討，研究連接已有簷蓬的地方與擬建的行人通道上蓋，以降低擬建行人通道上蓋的長度及成本，並有效運用空間；
- (iv) 指過往區議會曾研究於多個地點加建上蓋，但最終因無法搬遷地下管線等技術問題而擱置，查詢署方現時是否可運用新技術處理該些問題。另外，有委員建議部門提供更詳盡的技術評估報告，以便委員挑選較合適及較可行的方案推展有關計劃；
- (v) 指現時行人天橋 K8 的行人流量甚高，相信日後加建升降機後會吸引更多市民及長者使用該通道。委員指昭善樓旁的巴士站已使用多時並需要翻新，相信遷移該巴士站不會造成太大影響。委員指雖然方案一的部份走線已設有上蓋，但該些上蓋闊度不足半米。委員認為方案一附近有巴士站及港鐵站，相信設施能令竹園南北邨、天馬苑、橫頭磡、天宏苑及翠竹花園等居民受惠，希望部門可按方案一進行工程；
- (vi) 根據署方提交的行人流量數據，認為市民對方案四的需求最大。然而，部門在進行工程時可能需要搬遷該處的地下管線，委員擔心屆時會因技術問題而擱置工程。委員查詢部門會否因應情況研究其他後備方案；

- (vii) 表示方案四沿途會有擋土牆，查詢署方建議將行人通道上蓋的支柱建於行人路上還是擋土牆上；
- (viii) 指出龍翔道的車速較高，以往亦有發生車輛衝上行人路的交通意外，認為將人流引至黃大仙廣場旁的行人通道更為合適，因此對方案四有保留。另外，黃大仙廣場旁已建造一條有蓋行人通道，而現時區議會亦正討論興建一條有蓋行人通道連接運輸總站及黃大仙港鐵站，委員認為應一併討論上述通道設施，並延伸現有的有蓋通道至豪苑，以增加工程的經濟效益；
- (ix) 指彩雲的長者人口多，亦欠缺類似設施。方案五的行人流量是多個建議方案中排行第二，而長者的行人流量則為最高，因此希望可採納方案五。委員請部門盡力解決所有技術困難，以協助建造有關設施；及
- (x) 表示地區設施管理委員會(設管會)曾撥款研究於方案五同一位置興建行人通道上蓋，可是當年顧問公司認為無法搬遷地下管線，故最終擱置工程。部門剛表示該方案沒有未能克服的技術困難，希望署方可於下一次會議詳細交代工程的安排及最新技術。另外，委員表示曾建議利用斜坡作上蓋的延伸結構，希望署方進行工程時可採用嶄新的思維及設計，盡量避免佔用狹窄的行人路。

15. 運輸署陳志明先生表示，署方最初建議委員挑選大約三米闊的行人通道，除了因為建造上蓋的支柱會佔用行人路空間從而收窄行人路外，較闊的行人路亦會有較大空間容納因建造地基而需要搬遷的地下設施。他表示在行人路上加設其他設施(如路牌等)都有機會因地下設施而無法進行，在建造是項計劃時亦不例外。因應資源分配，署方未能就六個項目進行詳細探討。

16. 陳先生補充指，一般行人通道上蓋的地基會以類似擋土牆的結構建造一個混凝土墩柱支撐上蓋，但若地面空間不足，技術上可以其他形式的地基(如小型樁柱)取代。另外，若果部份走線位置附近已設有上蓋等類似設施，部門可盡量與相關機構或部門商討連接現有設施的

可行性。署方會在初步設計階段考慮上述的情況，並適時向區議會匯報研究結果。署方建議委員除了挑選首選方案外，亦可挑選多個後備方案，若在研究期間發現首選方案遇到不可克服的技術困難，署方會向區議會匯報，並可即時研究後備方案，以節省時間。

17. 最後，陳先生重申按現時設計標準，若符合每天有三小時平均行人流量超過四千人的標準，政府有需要考慮於該些地點興建行人通道上蓋。署方在初步評估方案四時，發現該建議已符合上述設計標準，故委員可選擇在是項新計劃下建造或將此方案轉交至運輸署分區辦事處考慮，以及研究其可行性及撥款等事宜。

18. 委員指，如方案四已符合政府現時的設計標準而無須使用此計劃的特別撥款，委員會應審慎考慮，以善用資源。另外，委員查詢若方案四交由政府部門按現行標準興建，所需的工程時間與在此計劃下跟進相差多少。

19. 運輸署陳志明先生表示，若果委員可於是次或下一次會議選定三個方案，預計顧問公司可於二零一七年年底或二零一八年年頭提交方案的初步研究報告，包括其可行性研究、初步設計外觀，以及因應地下設施而制訂的實際走線方向等。若於研究期間發現工程將因技術問題而無法進行，署方會適時向區議會匯報；若一切順利，署方會聘請顧問公司進行詳細設計及刊憲程序，預計可於二零一九年後展開工程。若將已符合現行設計標準的方案交予運輸署分區辦事處立項，相關辦事處須跟進其可行性及其他事宜。

20. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢署方可否就方案二(由黃大仙港鐵站 C2 出口對面龍興樓對出正德街行人路至東頭村道近基協中學，沿東頭村道再轉至大成街)及方案三(由黃大仙港鐵站 C2 出口對面龍興樓對出正德街行人路至東頭村道與正德街交界交通燈，經龍禧樓側行人路到龍滿樓側行人過路處進入大成街)於黃大仙下邨的行人路重新統計行人流量；

- (ii) 認為應將方案四交由運輸署分區辦事處跟進及迅速研究其可行性，以釋出資源挑選另一個方案在此計劃下推展。委員希望部門盡快通知由運輸署分區辦事處立項跟進方案四的時間表，以便委員作出決定；
- (iii) 補充指彩雲聖若瑟小學附近設有行人天橋連接彩雲商場，若可落實方案五，大部份彩虹港鐵站至彩雲商場的行人路均設有上蓋。委員表示可與部門到場進行視察，以商討其走線；
- (iv) 區議會曾撥款研究於方案五的位置加建上蓋，即表示區議會已有共識，認為該處有此需求。方案五的走線較昔日提議的短，故未必會遇上不可克服的技術問題。為加快署方的工作，委員建議路政署向民政處索取二零一二至二零一三年度進行的相關可行性研究報告；
- (v) 認為方案五的路面較窄，在加建上蓋的支柱後會收窄至不足一點五米，可能會影響行人使用該通道，故對方案五有所保留。另外，委員查詢部門是否計劃把支柱建於斜坡上；
- (vi) 如委員選定方案五為首選方案，查詢會否挑選其他後備方案；
- (vii) 認為下坡地區行人流量高，較容易爭取興建設施。然而，上坡地區的道路及設施不完善，雖然方案六(由豐盛街近彩雲邨飛鳳樓至彩雲商場)的位置並非最理想，但由於工程上的困難較少，希望委員可多加考慮；及
- (viii) 指未來方案一附近會設有升降機，相信行人流量會倍增，加上路面較為寬敞，在設計及進行工程上較易處理，故認為方案一較合適。

21. 主席表示應以市民最大福祉作為首要的考慮因素，故建議將方案四交由部門按現行標準興建，並在餘下五個項目挑選三個合適方案。他建議按行人流量排名，首選為方案五，其次為方案一及方案六。

22. 委員表示若果區議會曾明確表示方案五技術上不可行，而且加建上蓋的支柱後會進一步收窄行人路，使通道無法容納兩架輪椅，他建議以方案二作為排名第三的考慮方案。

23. 運輸署陳志明先生表示如果行人路闊度只有約一點五米，工程完成後路面可能只剩約一米，可建造上蓋的機會不大。若路面闊度不足以讓一架輪椅經過，署方或顧問公司在考慮交通安全或其他因素後，可能建議不在部份路段加建上蓋，但有關安排須待初步設計完成後方可確定。一般而言，署方不建議於過窄的行人路上建造上蓋，並重申若行人路闊度少於三米，工程的難度會相對提高。

24. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 相信其他委員均同意以行人流量及長者使用人數作制定優次的原則。若方案四另行跟進，希望部門可就餘下的五個項目進行技術評估，署方亦可與相關區議員到場視察，商討詳細的設計及走線；
- (ii) 希望部門告知另行跟進方案四的時間表；及
- (iii) 認為方案五在加建上蓋後，行人通道將會收窄，屆時會大大影響行人使用的情況，而行人路闊度亦不足以讓兩架輪椅同時經過。希望署方就方案一及方案五提供更多技術評估及施工時間表等資料，以便委員排序。

25. 運輸署陳志明先生表示由於現時十八區區議會同時進行是項計劃，因應資源分配，每個區議會只會建造一條公眾行人通道上蓋。部門會就首選方案進行技術評估。如技術上可行，部門會就首選方案立項作詳細設計及建造；如首選方案技術上不可行的話，部門才會就第二方案作探討，如此類推。

26. 路政署鄒立綱先生補充指，行人通道上蓋的地基會建於地底，承拓上蓋的支柱會佔用部份行人路的空間，預計大約四百至五百毫米。署方知悉區議會曾就部份方案進行地底勘探而認為工程不可行，但由於民政處與路政署的設計標準不同，因此該些方案未必不可行。在進行研究及設計時，署方會翻查及重新檢視以往的報告。另外，他同意若行人路的闊度大，在加建上蓋後路面的空間會較闊，對行人而言會較舒適，在遷移地下管線時亦會較容易。

27. 委員請路政署澄清在方案五建造上蓋支柱後，路面闊度是否足夠讓兩架輪椅同時通過。

28. 運輸署陳志明先生表示一般輪椅的設計為一米至一點一米，預計方案五在加建上蓋後，行人路路面有約一點五米闊，可讓一架輪椅通過。他表示現行設計標準沒有要求路面須容許兩架輪椅同時通過，而現時方案五最窄的位置亦未能達此要求。若同時有兩架輪椅經過，兩者須互相遷就。

29. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 認為有機會出現兩架輪椅相遇，指部門須考慮工程後行人路面的闊度；
- (ii) 認為須決定應否以行人流量或工程的可行性為優先考慮因素。若以工程容易程度考慮，方案二為首選；若以行人流量考慮，方案五則為首選；及
- (iii) 認為每人都有堅持的道理，如有需要，可投票表態。

30. 主席總結，委員一直同意以行人流量為最重要的考慮因素，故建議以受惠人數最多的項目為優先研究的方案。至於技術層面的事宜，則交由部門及顧問公司處理，待有詳細設計後再向委員會匯報。由於方案四的行人流量達到一定水平，故建議將此方案轉交至運輸署跟進，並由運輸署按現有指引考慮於該行人通道加建上蓋。主席最終決定以方案五作為推展「在行人通道加建上蓋」的首選方案，而方案一、方案二、方案三及方案六則依次作為後備方案。主席請運輸署及路政署研究上述建議，並適時向委員會匯報研究結果。

三(ii) 觀塘線延線通車後乘客出行模式的變化及公共交通服務重組計劃最新安排

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 9/2017 號)

31. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任/鐵路 5 林意心女士、運輸主任/鐵路 5 郭裕鋒先生、九龍巴士(一九三三)有限公司主任(策劃及發展)黎嘉朗先生、襄理(車務)黃裕廷先生、高級車務主任梁繼明先生及城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司經理(策劃)冼志賢先生。

32. 運輸署林意心女士介紹文件。

33. 胡志健議員代表民主黨黃大仙黨團介紹文件(附件一)。

34. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 指大部份文件列載的巴士路線平均載客率於觀塘線延線通車後變化不大，當中九巴第 21 號及 26 號路線的平均載客率不跌反升，故希望可維持現有服務。既然數據顯示乘客乘搭模式轉變不大，除了個別有大跌幅的路線（如九巴第 7B 號路線）須要檢討外，部門不應以伸延港鐵服務為削減巴士服務的藉口；
- (ii) 認為運輸署每逢港鐵有新服務投入運作，均反應過快。雖然文件強調整體巴士路線的載客率下降，但當中部份巴士路線的服務範圍與觀塘線延線服務範圍無關(如九巴第 5C 及 21 號路線)，質疑將該些巴士路線納入配合觀塘線延線通車的公共交通服務重組計劃(重組計劃)的原因。委員備悉文件內容，但不代表完全接受重組計劃內的建議，暫時亦不會就文件表態。委員希望運輸署繼續觀察各巴士路線的載客率變化，並繼續提供適當的巴士服務；
- (iii) 查詢署方量度各條巴士路線載客率的位置；

- (iv) 指慈雲山站的九巴第 5C 號路線乘客一般需等待兩架車才可上車，早上上班時間巴士幾乎坐滿乘客，估計載客率高達八成以上，質疑載客率數據的準確性；
- (v) 指出時有居民反映繁忙時間九巴第 11K 號路線班次不足，故認為該路線的載客率應該不止於 54%。委員認為多條巴士路線可為慈雲山、竹園及彩雲的居民提供點到點服務，故署方應研究增加巴士路線的吸引力及競爭力，而非削減班次；
- (vi) 指出只有九巴第 7B 號路線最受觀塘線延線通車影響，認為運輸署應研究修改其行車路線以服務鐵路未覆蓋的範圍，而非削減巴士服務；及
- (vii) 表示九巴第 21 號路線行經龍翔道及新蒲崗，本可轉乘多條巴士路線前往其他地區，然而巴士公司只就前往西貢的巴士路線提供轉乘優惠。委員希望署方與巴士公司研究增加其他轉乘優惠，以增加使用九巴第 21 號路線的誘因。另外，委員不希望署方以觀塘線延線通車為藉口取消九巴第 21 號路線。

35. 運輸署林意心女士表示重組計劃的內容屬溫和，署方根據觀塘線延線通車後的實際乘客需求修訂相關方案，就原先建議縮短九巴第 7B 號路線的行車路線方案，因應該線於最繁忙一小時的平均載客率為 54%，未能符合運輸署現行的「改善及減少巴士服務的指引」中縮短路線的基準，因此已建議暫時擱置縮短九巴第 7B 號路線的行車路線方案，並會繼續檢視該線的乘客需求情況而考慮是否有需要實施或作其他安排。除此之外，署方會因應相關巴士路線的實際載客率及按上述指引中相關基準而調減班次水平，而調減幅度亦屬輕微。另外，署方安排的調查是在各條巴士路線在最繁忙時段於最高載客點的車站進行，並將調查所得的結果如實列載於文件。署方會密切監察每條巴士路線的乘客需求情況，若巴士路線的乘客量因應其他因素(如新屋邨入伙或其他地區發展等)而上升，署方亦可按指引中相關基準而加強服務。署方會整體考慮巴士路線的乘客需求，並希望透過實施重組計劃內的建議，使資源用得其所，令整體乘客受惠。

36. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 在觀塘線延線通車後，學生除了可乘搭九巴第 7B 號路線前往何文田，亦可選擇乘搭港鐵。委員建議署方研究修改其行車路線，以照顧前往醫院或紅磡某些港鐵未覆蓋的範圍的市民。希望署方能提交建議方案，以進一步討論；
- (ii) 查詢界定加減行車班次的準則；
- (iii) 查詢進行調查的日數、時段及當日天氣情況；
- (iv) 指部份巴士路線的載客率有所上升，然而，署方將這些路線與其他路線的載客率合併，並指整體載客率有所下降，認為署方在玩數字遊戲；
- (v) 認為部份數據出乎意料之外，如九巴第 106 及 116 號路線的載客率有所上升；及
- (vi) 查詢署方除了調整九巴第 7B 號路線的服務外，是否有計劃按上述指引調減其他巴士路線的班次。若是，署方會否在執行建議前諮詢區議會。

37. 運輸署林意心女士備悉有關調整九巴第 7B 號路線行車路線的意見，現時該線的行車路線會維持不變，待繼續檢視乘客需求而考慮是否有需要縮短路線或作其他安排。另外，根據運輸署現行的「改善及減少巴士服務的指引」，若個別巴士路線在最繁忙半小時的平均載客率少於 85%，或在非繁忙時段的平均載客率少於 30%，署方會研究調減班次；若在最繁忙的半小時內的載客率達 100%及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，署方會研究增加班次。她表示上述指引並非只適用於此重組計劃，所有巴士服務均須按照此指引作調整。

38. 林女士續表示，署方於二零一六年十一月分階段在各條巴士路線的最高載客點檢視其載客率，十一月份的天氣情況較為穩定，並沒有對調查造成影響，因此署方認為所得數據可反映乘客日常的出行模

式及需求情況。署方會遵照指引和按實際乘客需求，逐步調減個別已符合指引中有關基準的巴士路線的行車班次。她重申，重組計劃的建議只屬溫和，暫時亦未有計劃縮短九巴第 7B 號路線的行車路線，只調減符合指引的巴士路線的班次，整體上巴士路線網絡得以維持，乘客仍可繼續使有關巴士路線的服務。署方會繼續留意乘客的需求，同時會因應地區發展或其他因素而按指引調整其他巴士路線的班次。

39. 委員指署方未有提供資料闡釋輕微調整巴士路線服務的細節。委員請部門澄清日後會否就所有調整巴士服務的建議諮詢區議會，抑或部門會按照文件所引述的指引自行調整。委員擔心部門會在區議會不知情的情況下逐步調整巴士服務。

40. 運輸署林意心女士表示，署方藉著是次會議向委員匯報觀塘線延線通車後受影響的巴士路線，以及該些路線現時的實際乘客需求情況(即載客率)，文件亦羅列了有關方案的最新安排，署方會按現行指引逐步調整相關巴士服務，希望委員明白調整的原則。當巴士路線的乘客需求符合指引中的相關基準，署方會將資源調撥到乘客需求較高的巴士路線上，令資源更妥善運用。署方會就調整巴士服务的安排與委員保持溝通。

41. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 認為署方指引的基準有欠公允，認為載客率達 85% 時，車廂已相當擠迫，部門不應在載客率達 100% 時才考慮增加班次。委員表示署方應盡力提升巴士服務質素，並建議當巴士路線的載客率達 85% 時便應增加班次；
- (ii) 若署方只就調整巴士服务的安排通知而非諮詢區議會，委員表示強烈不滿；
- (iii) 指區議會不會接受在調整巴士服务的過程中，區議會沒法參與討論或知悉巴士资源的調配安排。按署方引述的指引，即使九巴第 21 號路線的載客率有所上升，但署方仍可調減其班次，此做法令委員十分擔憂；

- (iv) 認為文件的數據顯示觀塘線延線通車後，乘客出入的模式仍未穩定。因此，署方應延長觀察期，並在掌握乘客實際出入模式後才執行重組計劃內的建議，否則，署方應就每一項微調建議諮詢區議會。委員強調，不希望區議會與運輸署及巴士公司長遠以來建立的良好關係因是次重組計劃而有所影響；及
- (v) 請署方公開進行調查的日期及詳細地點，以便委員檢視有關數據。委員認為十一月臨近公開考試，部份學生的出入模式會有變化，這會影響調查的結果。委員認為署方應進行多次抽樣調查，方能提供較準確的數據。

42. 運輸署林意心女士表示，雖然文件顯示十一月的數據，但署方及巴士公司日常亦會留意每條巴士路線的乘客需求。據觀察，該些巴士路線於十一月的乘客需求與現時大致相若，因此，署方認為乘客的出行模式已大致穩定。她重申署方會在最繁忙時段於最高載客點的車站進行調查。署方明白委員對調整班次的關注，並承諾會按乘客需求的變化及指引作調整。她指重組計劃的建議屬溫和，不會對乘客造成太大影響。

43. 主席表示上述調查進行期間經歷了聖誕節、新年及農曆新年三個假期，認為有關數據未必能如實反映乘客的日常需求，查詢署方會否延長觀察期三個月至半年。

44. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢署方能否提供整體載客率數據及實際乘客數量供參考；
- (ii) 要求署方提供進行調查的地點及方法，以及有關數據與觀塘線延線通車的關係。委員強調，於巴士路線的總站進行調查未能如實反映乘客需求；
- (iii) 日後署方在調整巴士路線前，須與區議會保持溝通；

(iv) 認為須提出正式動議，若運輸署日後進行任何巴士服務調整時，須在諮詢交運會後方可實施；及

(v) 認為委員會的意見一致，無須提交動議。

45. 運輸署林意心女士表示巴士的乘客出行模式已大致穩定，文件中提供的數據已可反映現時乘客的需求情況，。署方藉是次會議諮詢委員意見，並解釋調整巴士路線班次的準則。她重申整個計劃的建議方案屬溫和，在按載客率及指引的基準作服務調整下，令巴士資源更有效地運用。

46. 委員認為署方進行任何調整前均須諮詢區議會，否則，區議會不同意署方的做法。委員重申，對署方按上述原則提出建議的做法沒有意見，但署方須在制定調整服務的具體方案時諮詢區議會。

47. 主席總結，署方可按上述原則作安排。如日後有具體的調整巴士服務方案，須在實施前諮詢交運會及得到交運會同意。

三(iii) 2017-2018 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 10/2017 號)

48. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)黎雪茵女士、運輸主任/巴士發展(九龍)張天先生、九龍巴士(一九三三)有限公司主任(策劃及發展)黎嘉朗先生、襄理(車務)黃裕廷先生、高級車務主任梁繼明先生及城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司經理(策劃)冼志賢先生。

49. 運輸署黎雪茵女士介紹文件。

50. 雷啟蓮副主席代表東九龍居民委員會介紹意見書(附件二)。

51. 黎榮浩議員代表民建聯黃大仙支部介紹意見書(附件三)。

52. 胡志健議員代表民主黨黃大仙黨團介紹意見書(附件四)。

53. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 對是次文件沒有提及九巴第 23 及 26M 號路線的重組方案表示失望。過往委員均希望改善九巴第 26M 號路線的服務，亦曾多次提出相關的優化建議。運輸署與九巴公司曾於兩年前建議將九巴第 23 及 26M 號路線合併為第 26A 號路線(彩虹—觀塘碼頭)。委員認為此建議能有效整合資源，並惠及黃大仙區及觀塘區居民。黃大仙區議會兩年來對此建議表示支持，但礙於其他區議會反對，所以最終擱置執行建議。委員強調此建議有效整合相關路線的資源。此外，九巴第 26M 號路線是接駁醫院的路線，然而班次過於疏落。短期而言，他建議於探病時間加密九巴第 26M 號路線的班次；長遠而言，希望署方盡快落實九巴第 26A 號路線建議；
- (ii) 對九巴第 9 號路線的行車路線延伸至三彩沒有意見，認為可服務該區居民；
- (iii) 反對修改九巴第 9 號路線的行車路線(即不入黃大仙巴士總站及大成街)，此安排令當區居民須轉乘其他巴士路線才可前往旺角及尖沙咀一帶。另外，有委員表示有黃大仙下邨居民向他反映反對此修改路線的建議；
- (iv) 擔心在調整九巴第 9 號路線的班次至二十分鐘一班後，會進一步減少乘搭該巴士路線的乘客數目。委員認為延長巴士的行車路線會增加該路線的吸引力，巴士公司應增加巴士資源以維持現有班次(即繁忙時間每十五分鐘一班)；
- (v) 知悉已暫時擱置尖沙咀碼頭廣場計劃，而由於部份乘客會於尖沙咀碼頭轉乘天星小輪，查詢將九巴第 9 號路線總站搬遷至尖沙咀麼地道總站的原因；
- (vi) 查詢九巴第 89D 號路線是否因應其他區議會的意見，而擱置修改其行車路線(即不行經黃泥頭道)的建議；

- (vii) 指斧山道一帶人口上升，然而一直未有提供任何前往深水埗及長沙灣一帶的巴士服務或其他轉乘優惠。多年來黃大仙區巴士路線計劃均沒有回應該處居民的訴求，委員對此表示遺憾；
- (viii) 現時多條隧巴路線的乘客可於隧道(如城門隧道、大老山隧道及大欖隧道)的轉車站免費或以補車票差價方式轉乘其他巴士路線，查詢將過海隧巴在過海後分段收費定於約\$5 水平的的原因，並建議同巴士公司可於紅隧以優惠價錢轉乘另一巴士路線；
- (ix) 指多年來極力爭取增設連接慈雲山及黃大仙港鐵站的循環線，現時慈雲山居民過份依賴專線小巴 37M 號線前往黃大仙區下坡地區，每逢遇到惡劣天氣，均會出現混亂情況。如果九巴第 205M 號路線在試驗階段有一定需求，希望署方可增加資源，使該條路線可提供全日服務，以解決慈雲山交通問題；
- (x) 指九巴第 205M 號路線建議於龍蟠街設停車站讓市民前往鑽石山港鐵站轉乘港鐵，估計因應泊車的需要而須駛至黃大仙總站。委員希望署方可考慮縮短其行車路線(如將總站設於龍蟠街)，並下調車費，增加該路線與專線小巴第 37M 號線競爭的能力；
- (xi) 認為九巴第 205M 號路線的行車路線與九巴第 211 號路線(現時車費為\$3.8)相似，但其車費為\$4.5，希望運輸署與巴士公司研究下調車費。另外，有委員指出九巴第 211 號路線為循環線，市民每天須付\$7.6 來回翠竹花園及黃大仙港鐵站，認為收費偏貴，希望九巴第 211 及 205M 號路線的車費可下調；
- (xii) 指九巴第 2F 及 3C 號路線於新光中心的分段收費為\$5.1(前往慈雲山)，比小巴收費\$3.8 高，故未能有效地吸引居民乘搭該些路線。希望九巴研究下調收費，以提升該兩條巴士路線的載客量；

- (xiii) 指經常有巴士在從惠華街右轉入雲華街的一段路面壞車，或於雨天打滑，因此請巴士公司研究提升巴士的性能(如加裝限滑差速器)或使用新型號巴士，並於下一次會議匯報研究結果；
- (xiv) 建議將城巴第 E23 號路線延伸至慈雲山(北)區；
- (xv) 希望認真考慮將九巴第 113 號路線延伸至慈雲山(南)的可行性；
- (xvi) 由於九巴第 116 號路線的班次較密及來往慈雲山(中)至黃大仙港鐵站行車路線較直接，建議於該路線實施雙向分段收費，讓慈雲山(中)居民可以分段車費從慈雲山前往黃大仙港鐵站；
- (xvii) 知悉署方欲加密九巴第 3X 號路線的班次以代替九巴第 3C 號路線(特別班次)，但九巴第 3X 號路線由慈雲山(北)巴士總站行經蒲崗村道、斧山道及鳳德道，再前往彩虹道。委員建議九巴第 3X 號路線採用現時九巴第 3C 號路線的行車路線(即行經蒲崗村道直接往彩虹道)，以縮短行車時間。另外，委員贊成九巴第 3X 號路線行經彌敦道及梳士巴利道前往中港碼頭，避免交通擠塞影響該路線的行車時間；
- (xviii) 指署方最終沒有落實過往部份巴士路線計劃提出的建議，如九巴第 26M 及 10 號路線的方案，但署方未有交代未能落實的原因。委員表示難以接受九巴第 26M 及 10 號路線的班次為三十分鐘一班；
- (xix) 雖然文件指九巴第 21 號路線的載客率持續下降，但該路線對彩雲區居民尤其重要，特別由新界乘九巴第 42C 或 89D 號路線回彩雲的居民，均可於彩虹轉乘九巴第 21 號路線回彩雲區，但巴士公司只就九巴第 91M 號路線提供轉乘優惠。九巴第 91M 號路線於平日須等候二十至三十分鐘才有一班車，轉乘此路線回彩虹並不理想。另外，九巴第 91M 號路線的車費(\$6.1)較九巴第 21 號路線的車費(\$4.9)高，如於九巴第 21 號路

線落實轉乘優惠，乘客可能不須補差價亦可轉乘該路線回彩虹。他重申此建議已提出多年，但運輸署至今亦未有回應；

- (xx) 指初時增加九巴第 290 號路線的資源時調配多輛新型號巴士行駛該路線，但近日轉為使用舊車，查詢巴士公司是否將大部份新車調配至安達臣道的新巴士路線，並查詢將來更新車輛的計劃。委員知悉巴士公司有意逐步淘汰非低地台巴士，查詢有關計劃的進度。現時部份巴士有提供無線上網服務，希望巴士公司提供更清晰標示，讓乘客識別有提供無線上網服務的巴士，並冀望未來車廂可提供 USB 充電服務。希望巴士公司提供更多資料，讓市民知悉巴士公司優化巴士設施的進展；
- (xxi) 請部門以服務市民為本，改善巴士服務；
- (xxii) 曾收到市民反映有位於領展範圍內的食肆向九巴第 80 號路線(往美林)的停車站排煙，建議巴士公司在設置停車站時多考慮周邊環境及市民的意見，並與附近商店協商；及
- (xxiii) 現時九巴第 3D 號路線(往慈雲山(中))的尾班車開出時間較往觀塘方向早，但認為返回慈雲山的乘客需求較大，故建議對調兩個方向的尾班車時間。

54. 運輸署黎雪茵女士的回應重點如下：

- (i) 備悉委員對九巴第 205M 號路線車費及班次的意見。由於該路線須從九巴第 3B 及 5C 號路線調配巴士資源，而第 205M 號的載客率仍是未知之數，因此在實施建議後，署方會與巴士公司按乘客需要研究調整班次。考慮到大部份乘搭該路線的乘客會轉乘港鐵或於龍翔道轉乘其他巴士路線，故建議於鑽石山港鐵站附近及黃大仙巴士總站設站，以照顧市民不同的需要。她表示該路線的收費符合現時九巴的車資收費表，但署方會與九巴公司研究委員的意見；

- (ii) 九巴第 3X 號路線是二零一六至二零一七年度黃大仙區巴士路線計劃其中一項建議，並於二零一六年十一月尾實施。由於路線開辦時間尚短，並正值聖誕節及新年長假期，載客數據未能完全反映乘客的需求。是次路線計劃建議將九巴第 3X 號路線延伸至中港碼頭，相信屆時可吸引更多前往尖沙咀的乘客，載客率估計會隨之上升。另外，九巴第 3C 號路線(特別班次)的載客率相對較低，因此署方建議調配部份九巴第 3C 號路線的資源至九巴第 3X 號路線加強服務；
- (iii) 由於建議將九巴第 9 號路線延長至彩福，行車時間會有所增加。為了盡量維持現有的行車班次，故建議修改其行車路線，即不行經黃大仙巴士總站及大成街。與此同時，九巴公司建議新增轉乘優惠組合(如九巴第 11 及 9 號路線或九巴第 11 及 5 號路線等)，讓受影響的市民可享有轉乘優惠前往目的地，而新增轉乘優惠涉及的巴士路線的班次也較九巴第 9 號路線頻密。署方備悉轉乘後的總車費與現時九巴第 9 號路線的車費相同，未能提供額外誘因予市民轉乘，會繼續與巴士公司研究修訂車費的可行性；
- (iv) 九巴第 302 號路線星期六上午的兩班車平均載客率為約 35%，鑑於資源未能有效運用，故提議取消星期六的班次；
- (v) 感謝委員提醒清水灣道的交通情況，署方會繼續留意有關情況；
- (vi) 表示過往一直與三間巴士公司研究提供新的過海隧巴分段收費，希望使隧巴路線在過海後的分段收費與非隧巴路線的車費拉近。為了避免相關隧巴路線在提供新的分段收費後，會因上落乘客人數大增而導致頻頻停站和延長路線的整體行車時間，甚至加劇交通擠塞情況，署方和巴士公司認為隧巴路線須在離開繁忙的商業區及交通經常擠塞的路段後，方可提供上述的分段收費。巴士公司以統一劃界的方式考慮新收費的起點。以行經黃大仙區的過海隧巴路線而言，建議四條過海隧巴在黃大仙區內提供新的分段收費，並預計於本年第四季落實；及

- (vii) 九巴第 89D 號路線涉及上一年度的巴士路線計劃，署方在會後翻查相關資料後，會另行回覆委員。

[會後補充：運輸署曾在去年就九巴 89D 號全日不繞經黃泥頭的建議方案諮詢各相關的區議會。因應區議會的意見，巴士公司已撤回該方案。]

55. 九龍巴士(一九三三)有限公司黎嘉朗先生回應重點如下：

- (i) 補充指試辦九巴第 205M 號路線的目的是讓慈雲山居民前往鑽石山港鐵站轉乘港鐵或於龍翔道轉乘前往新界西的巴士路線，因此會有此行車路線的建議。九巴公司根據准許的車資收費表指引訂立該路線的車費，車費水平亦與其他慈雲山接駁巴士(如九巴第 3M 號路線)相若。九巴公司備悉委員對車費的意見，並會檢視下調車費的可行性；
- (ii) 現時九巴第 3X 號路線行經蒲崗村道近富山邨及鳳德道，而九巴第 3C 號路線(特別班次)會行經蒲崗村道直接往彩虹道。九巴公司備悉委員建議九巴第 3X 號路線沿用九巴第 3C 號路線(特別班次)的行車路線(即行經蒲崗村道直接往彩虹道)，並在綜合各區議會的意見後一併檢討其行車路線；
- (iii) 如延伸九巴第 3X 號路線至佐敦道以南地區的建議可落實，將可利便慈雲山居民前往尖沙咀一帶，而市民亦可繼續以相同車費乘搭九巴第 3C 號路線前往現時九巴第 3X 號路線覆蓋的範圍。九巴公司會在建議落實後，密切留意兩條巴士路線載客率的變化，並按照運輸署的指引考慮調整九巴第 3C 號路線的班次，並調配其資源至九巴第 3X 號路線；
- (iv) 由於建議延長九巴第 9 號路線的行車路線，現有的巴士資源難以維持現行的班次(即十五分鐘一班)，因此建議微調行車路線。九巴公司明白委員關注班次調整對乘客的影響，會與運輸署積極研究於部份時段維持現行班次的可行性；

- (v) 感謝委員支持落實九巴第 26A 號路線的建議，並表示該建議於去年諮詢期間遭部份地區人士反對。九巴公司現持續與相關人士商討優化方案，但暫時未達成共識。九巴公司會與他們緊密溝通，如有新進展，會與委員匯報；
- (vi) 知悉九巴第 5X 號路線開辦後相當受歡迎，亦同意加密該路線的班次。如有新計劃，九巴公司會盡快向委員匯報；
- (vii) 指出現時九巴第 3D 號路線(往慈雲山(中)方向)尾班車的載客率只有約三成，故未能延長服務時間。九巴公司知悉此路線是慈雲山居民於黃大仙港鐵站接駁慈雲山的巴士路線之一，於深夜時份亦有需求。九巴公司會備悉及研究對調不同方向尾班車時間的建議；及
- (viii) 表示運輸及房屋局早前發出的九龍巴士(一九三三)有限公司延續專營權文件已提出一系列會提供分段收費的巴士路線，當中包括九巴第 2F 及 3C 號路線，但詳細的計劃須留待立法會討論延續專營權時一併討論，並於稍後在相關文件內公佈。

56. 城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司冼志賢先生表示，由於現時城巴第 E23 號路線的行車時間已接近一百分鐘，延伸此路線至慈雲山(中)及慈雲山(北)會進一步延長其行車時間，及減低該路線的吸引力。若延伸至慈雲山(中)，行車時間會增加六至八分鐘，屆時須增加資源才可維持現行班次。在觀塘線延線通車後，城巴第 E23 號路線的載客率下降，在最繁忙半小時的載客率為 66%，非繁忙時間更低至 50%，因此現階段未能增加巴士資源，亦未有其他的路線改動計劃。巴士公司會備悉及研究委員的意見。

57. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢九巴第 9 號路線會否延伸至彩福，以及會否搬遷尖沙咀的總站位置；

- (ii) 表示收到市民反映，由於黃大仙區議會反對將九巴第 9 號路線的總站遷移至尖沙咀麼地道總站，故該路線遲遲未能延伸至彩福，令黃大仙區議會備受責備。他強調搬遷總站與延長行車路線之間沒有關聯，並重申黃大仙區議會支持將九巴第 9 號路線延伸至彩福；
- (iii) 重申反對修改行車路線(即不行經黃大仙巴士總站及大成街)；
- (iv) 查詢九巴第 9 號路線延伸至彩福後會否上調車費；及
- (v) 查詢九巴第 205M 號路線可否不停龍蟠街，直接前往黃大仙總站，為乘客提供一條更快捷的路線前往黃大仙轉乘港鐵或其他巴士路線。與此同時，由於行車路線縮短，希望研究下調車費。

58. 運輸署黎雪茵女士表示，九巴第 9 號路線在延伸至彩福後會維持現時車費(即\$5.8)。現時九巴第 28 號路線會行經尖沙咀碼頭再駛至尖沙咀麼地道總站，來回均須行經梳士巴利道，行車路線相對迂迴。有見及此，署方在二零一五至二零一六年度巴士路線計劃中建議將九巴第 28 號路線的總站搬至天星碼頭，而九巴第 9 號路線的總站搬至尖沙咀麼地道總站。由於署方沒有收到就調整九巴第 28 號路線總站的反對意見，故計劃落實有關建議。因應各區議會的意見，署方在過去兩年繼續修改九巴第 9 號路線的建議方案並再次諮詢區議會。另外，她表示若不修改九巴第 9 號路線的行車路線而又延伸至彩福，班次將無法維持於二十分鐘一班。

59. 委員重申對九巴第 9 號路線建議的立場，並認為署方在增加該路線的服務範圍時，應增加巴士資源以維持現有班次。

60. 運輸署黎雪茵女士表示現時九巴第 9 號路線的載客率偏低，最繁忙半小時平均載客率約 55%。在現時載客率及有效運用巴士資源的前題下，巴士公司難以額外增加資源至九巴第 9 號路線。署方期望將該路線延伸至彩福後，載客率會有所上升，屆時巴士公司亦會按乘客需求調整巴士資源。署方在綜合所有區議會的意見後，會再次研究該路線的建議。

61. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢為何九巴第 205M 號路線的建議須在二零一七年第三季才實施，並建議於第二季實施；
- (ii) 查詢署方會否繼續就合併九巴第 26M 及 23 號路線的建議作諮詢，以及會否向交運會匯報其他地區人士反對該建議的原因；
- (iii) 查詢署方會否向交運會匯報其他地區人士反對實施九巴第 9 及 10 號路線建議的原因；
- (iv) 認為在延伸九巴第 9 號路線至彩福時，應增加巴士資源；及
- (v) 查詢運輸署會如何向觀塘區議會匯報黃大仙區議會的意見，強調不希望黃大仙區議會再遭誤會，以為九巴第 9 號路線無法延伸至彩福的原因是遭黃大仙區議會反對。

62. 運輸署黎雪茵女士表示署方須諮詢所有區議會及綜合他們的意見後，才可決定是否落實計劃內的建議。此外，署方曾於去年年中就九巴第 23 及 26M 號路線的安排諮詢觀塘區議會轄下交通及運輸委員會，而正如九巴公司所言，現時署方和巴士公司正與對方案持不同意見的人士商討微調方案，如有新的建議，署方會再作諮詢。署方明白黃大仙區議會不反對將九巴第 9 號路線延伸至彩福，待諮詢所有相關區議會及綜合他們的意見後，會再作考慮。

63. 主席總結，所有委員均支持盡快落實九巴第 205M 號路線，並希望盡量微調其車費及行車路線。他請署方慎重考慮委員就多條巴士路線及巴士服務提出的建議。

三(iv) 「人人暢道通行」計劃的下一階段
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 11/2017 號)

64. 主席歡迎為此議程出席會議的路政署總工程師 1/主要工程吳偉強先生、高級工程師 2/暢道通行姚潮宗先生、工程師 6/暢道通行林慧賢女士及栢誠(亞洲)有限公司工程經理鍾偉強先生。

65. 路政署吳偉強先生以投影片輔助介紹文件。
66. 委員提出的意見和查詢綜合如下：
- (i) 指現時大部份使用橫跨新清水灣道近坪石遊樂場的行人天橋(編號：WTS02)的市民會前往坪石公園，故建議於該處加建天橋或斜道連接坪石公園。委員認為此建議有效活化該公園；
 - (ii) 認為建議為橫跨清水灣道近彩雲邨游龍樓行人天橋(編號：WTS03)加建升降機的位置奇怪。委員指過往黃大仙區無障礙設施工作小組(工作小組)曾建議於彩雲商場平台建造天橋及升降機以連接彩雲街市，建議署方改為研究於該處加建升降機；
 - (iii) 反對於是次會議倉卒作決定，表示上屆區議會工作小組曾就多項建議項目排次序，認為應參考該些資料。請秘書處整理有關紀錄，並於稍後再詳細討論；
 - (iv) 感謝署方放寬「人人暢道通行」計劃的限制，可為非路政署負責維修保養的行人通道加建升降機，但認為這類建議項目的需求不一定較路政署負責維修保養之行人通道的建議項目高；
 - (v) 指現時區內有新的發展及新設施落成，區議會亦換屆，認為可再次邀請區議員就區內情況提供新建議。希望秘書處整合上一屆資料，及收集區議員的新建議，以兼顧市民及過往和現屆區議員的訴求。委員建議將有關事宜轉交至工作小組作詳細討論及制定優次，而有關決議須交由交運會及黃大仙區議會通過作實；
 - (vi) 查詢署方會視兩部升降機為一個項目，抑或一個地點為一個項目。若區議會可推展三個項目，即可興建六部升降機，查詢可否調撥資源於多個地點興建共六部升降機；及
 - (vii) 希望於下一次交運會前召開工作小組會議，並就項目及排列次序的原則作初步討論。他建議其他區議員可考慮參加工作小組，以便討論。

67. 主席總結，秘書處整合上一屆區議會工作小組討論的「人人暢道通行」計劃－公眾建議項目，及邀請所有區議員提出其他新建議，並將所有建議項目轉交至工作小組作詳細討論。另外，歡迎有興趣參與討論的區議員加入工作小組。

(會後備註：秘書處於二零一七年二月九日發信邀請區議員就「人人暢道通行」計劃的下一階段提供意見，並已於二零一七年三月十日召開工作小組會議。)

四 其他事項

68. 委員無提出其他事項。

五 下次開會時間

69. 交運會下一次會議將於二零一七年三月二十八日下午二時三十分舉行。

70. 會議於下午七時十五分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一七年二月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 20



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉
陳利成 張茂清 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

就觀塘線延線通車後巴士服務重組計劃事宜的意見

自港鐵觀塘觀塘綫延綫(「觀塘延綫」)於 2016 年 10 月 23 日通車後，我們十分關注巴士服務安排，並就運輸署因應觀塘延線通車後將按現時指引調整巴士服務有以下意見。

1. 任何調整巴士服務計劃必須先諮詢區議會

我們明白「觀塘延綫」通車必然影響其他交通工具客量，唯運輸署作出任何實質調整巴士服務計劃前，必須先諮詢區議會。過去九巴及運輸署調整巴士班次時，往往以調整計劃並不影響路線使用巴士數目為由，沒有進行諮詢，最終引起市民不滿。此外，運輸署表示會因應巴士乘客量變化而按現時指引調整服務，但現時荃灣線及觀塘於繁忙時間的客量已經飽和或接近飽和，儘管有部份巴士乘客改乘港鐵，而運輸署隨意縮減巴士服務，只會變相加重港鐵負擔，影響整個公共交通運輸網絡。鑑於受「觀塘延綫」通車影響的巴士數目為數不少，加上大幅削減某條路線服務，結果只會削減吸引力，進一步「陰乾」路線，因此運輸署更有責任必須先作諮詢，經區議會同意後方可落實任何計劃。

2. 為受影響的地區居民提出合理的補償建議

針對重組「觀塘延線」對巴士服務的影響，我們認為大部份涉及的巴士路線主要服務九龍東，當中部份更覆蓋慈雲山、瓊富及彩雲等未有鐵路服務的區域。貿然削減相關巴士服務將嚴重影響當區居民，因此提出任何調整計劃前必須小心評估。假若運輸署認為必須削減部份巴士班次，署方則必須提供相應及合理的補償，包括應維持繁忙時間服務之餘，提供更多「點對點」特快巴士服務，範圍更廣的車費轉乘優惠，並將由削減服務得來的額外巴士資源，全數用於改善該區巴士服務。事實上，假如運輸署強行削減 21、5C 等主要服務山上居民的巴士路線，而又不提供「點到點」的替代服務，將對山上居民出入造成十分不便，亦不公道。因此，運輸署在提出重組路線時，亦應加強巴士轉乘優惠的吸引力，在票價及組合上提供更具競爭力的補償。

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 翁誠光

2017 年 2 月 7 日

東九龍居民委員會

東九龍居民委員會 (原名：九龍十三鄉委員會)

總辦事處：九龍 新蒲崗 大有街 32 號 泰力工業中心 1201 室
HQ. : Rm.1201, Laurels Industrial Centre, 32, Tai Yau St., Kln., H.K**East Kowloon District Residents' Committee**

(Former Name : Kowloon Thirteen Villages Committee)

電話(Tel.): 23502445 傳真(Fax): 23234445

網址(Website): www.eastkowloon.org.hk電子郵件箱(Email): info@eastkowloon.org.hk

本會檔號 Our Ref.: 170210/LR/59/SC/09

來函檔號 Your Ref.:

黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

主席袁國強及全體委員台鑑：

對 2017-2018 黃大仙區巴士路線發展計劃的意見

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。就「2017-2018 年度黃大仙區巴士路線計劃」，本會有以下的建議：

205M 號巴士路線

我們歡迎巴士公司回應居民的訴求，開辦由慈雲山中至鑽石山港鐵站的路線。可是只開設一班巴士，對上班人士只屬杯水車薪，而且車費亦過高。我們明白 205M 巴士路線現時只屬試行性質，建議巴士公司評估居民的實際需要，於繁忙時間加開更多的班次，方便居民。

3X 號巴士路線

對巴士公司以 3X 巴士路線取代 3C 特別班，本會認為此建議可接受。可是，對原本乘搭 3C 特別班的居民來說，此方案實為變相加價，而加價幅度更愈 17%，無形大幅增加其交通開支。此外，3C 的載客量為 55%，而 3X 的載客量只有 40%，以小客量取代多客量的巴士路線，而且加價愈 17% 實為不合理。我們認為巴士公司在服務沒有提升的情況下，於車費定價上應考慮居民的交通開支壓力，不要肆意增加車費。

9 號巴士路線

巴士公司曾多次建議改動 9 號巴士路線，卻因路線不經彩虹道，未有顧及黃大仙居民需求，被黃大仙區議會反對。

本年度黃大仙區巴士路線計劃中提出 9 號巴士路線改為由彩福至麼地道，但不經大成街及黃大仙巴士總站，而班次由 15 分鐘改為 20 分鐘。本會不反對將總站延至彩福，但其他的改動則予以反對。本會認為巴士路線延長，

服務範圍加大，卻未有增加此路線車輛的情況下，實為變相減班次。我們擔心於繁忙時間，中途站的居民未能上車。我們認為如將總站延至彩福，必須增加此路線車輛數目，以維持每小時 4 班車。同時，我們要求於早上繁忙時間加開特別班次，由坪石開出，以方便坪石、彩虹及黃大仙區的上班居民。

本會冀望巴士公司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。

順頌
台安！

東九龍居民委員會

黃大仙區議員

李德康 林文輝 陳偉坤 黎榮浩
何漢文 袁國強 陳安泰 陳曼琪
雷啟蓮 李東江 蔡子健

增選委員

黃鎮健 李美蘭 李炎雄 吳智培
余維俊 潘卓斌

2017 年 2 月 7 日

敬啟者：

對 2017-2018 年度黃大仙區巴士路線計劃的意見及 要求改善黃大仙區巴士服務

就運輸署向黃大仙區議會提交「2017-2018 年度黃大仙區巴士路線計劃」的文件中表示現時政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，對此我們表示同意；但與此同時，我們認為有一個很重要的原則，就是政府必須在不同的公共交通服務中取得平衡，不能只著重鐵路網絡的角色，更應從長遠策略出發，進一步加強及發揮巴士服務的效用。根據我們每天與區內居民接觸，雖然有很多居民主要依靠鐵路網絡前往不同的地方，但當中仍有相當部份的居民主要倚賴巴士服務出入，特別是巴士服務能做到「點到點」的服務，這個優勢是鐵路系統無法做到的。我們經常聽到居民反映，表示如果有巴士線可以直達某個地方，而班次又足夠的話，他們一定會選擇乘搭巴士，可見巴士服務在居民心中並不只是輔助鐵路網絡的角色。因此，我們認為政府在每年定出巴士路線計劃時，應從如何加強及提升巴士服務的角度出發，提出如何優化路線、加強班次、增加轉乘優惠等等，以強化巴士服務在公共交通的角色。

第一、綜觀 2017-2018 年度黃大仙區巴士路線發展計劃中（下稱“該計劃”），對主要影響本區的路線，我們的意見如下：

- 1.1 205M 號線：為新增設的巴士線，由慈雲山經鑽石山往黃大仙，我們表示歡迎，但我們認為該巴士線的路線比較迂迴，而車費亦太高，運輸署應考慮優化路線及調整車費，讓居民能以合理價錢，更直接到達鐵路站；另外，在該巴士線正式運作後，亦應按實際乘客量，考慮加強班次。
- 1.2 3C 號線及 3X 號線：巴士公司建議第一階段（即 2017 年第 3 季）取消 3C 號線特別班，以增加 3X 號線班次及延長路線至中港碼頭，我們要求運輸署及巴士公司詳細解釋此調整的好處；另外，巴士公司建議第二階段（即 2018 年第 1 季）會視乎乘客量需求由第 3C 號線調配資源加強 3X 號線，令 3C 號線班次由原來 9-15

分鐘一班減少為 12-15 分鐘一班，對此我們表示保留，由於現時 3C 號線的班次已十分不足，脫班情況嚴重，削減班次只會令居民的等候時間更長。

- 1.3 9 號線：巴士公司已於前年及去年連續兩年建議將該線往尖沙咀方向的總站由尖沙咀碼頭改為尖沙咀麼地道巴士總站，我們已明確表示反對。今年巴士公司提出將此路線的終點站更改為由彩福至尖沙咀麼地道，並修訂了當中的行車路線（主要為不入黃大仙巴士總站和大成街），對於巴士公司的建議，我們的立場是：**第一、對終點站由坪石延長至彩福，我們沒有意見；第二、將有關路線修訂為不入黃大仙巴士總站及大成街，我們表示反對；第三、將尖沙咀碼頭總站更改為以尖沙咀麼地道為總站，我們表示反對。**我們認為第二及第三項的改動，對原來的乘客構成極大不便及影響，當中根據文件資料顯示，若 9 號線（往坪石方向）不經黃大仙巴士總站及大成街後，建議乘客在彩虹道巴士站下車，然後步行 5-10 分鐘到達大成街/東頭村道龍慧樓巴士站，此對長者及行動不便者來說，這段路程並不容易，而受影響的人數多達 1100 人，這是極不合理；另外，我們亦重申，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；與此同時，文件中並沒有提及會否加強建議有關轉乘巴士路線的服務及班次，因此，有關建議對原來 9 號線的乘客影響極大。
- 1.4 302 號線：巴士公司建議完全取消該線於星期六的服務，我們表示反對，這對乘搭該線的乘客來說有一定影響。
- 1.5 在新調整及新增路線中，不少途經清水灣道，但現時清水灣道的交通負荷已達飽和狀態，新增巴士線將使情況進一步惡化，運輸署有必要密切留意巴士路線調節後對清水灣道交通的影響。
- 1.6 有關隧巴路線在過海後提供新分段收費的試驗計劃，我們表示歡迎，而根據文

件顯示，黃大仙區只有 4 條路線在試驗計劃中，我們希望了解運輸署是按甚麼準則選取試驗計劃的路線及更多計劃詳情；另外，我們要求黃大仙區 4 條路線盡快實行新分段收費計劃。

1.7 至於其他路線的調整，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。

第二、對於其他巴士服務的意見，我們過往已多次表達，在此不再重覆，我們要求運輸署作為監察者的角色，應對巴士公司作出監察及要求，認真檢視及給予回應；另外，一些比較突顯的問題或其他意見及關注，現述如下：

2.1 10 號線：對於遲遲未落實定時定點的措施，表示不滿；班次疏落問題，已令居民難以忍耐，要求盡快落實定時定點措施，及改善脫班情況。

2.2 26M 號線：對於班次疏落問題，詬病已久，候車時間太長，普遍超過 20 分鐘，對居民造成很大不便；雖然 26M 號線最終未有與 23 號線合併為 26A 號循環線（此建議為運輸署於 2015-2016 年度黃大仙區巴士路線計劃提出），但巴士公司卻不能就此不解決我們就 26M 號線增加班次及改善脫班的要求。

2.3 5P 號線/5X 號線：由於有不少居民反映，現時 5C 號線的路線比較迂迴，行車時間比較長，因此，在巴士公司開設了 5P 號線及 5X 號線特別班後，由於路線較直接而行車時間亦大為縮短，深受區內居民歡迎，因此，我們要求運輸署及巴士公司認真研究將有關路線延長至全日服務的可行性，以方便區內居民以更直接及快捷的路徑往返馬頭圍、土瓜灣、紅磡及尖沙咀一帶，並盡快給予回應。

2.4 302 號線：過往已多次要求巴士公司認真研究為有關路線提供下午繁忙時段的回程服務，即由上環返回慈雲山，以方便區內居民往返。

2.5 E23 號線：之前我們已多次提出現時走線未能夠方便慈雲山北及慈雲山中的居民，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，亦有居民反映車程太長，可考慮開設較快的特別班服務。

2.6 113 號線：對於之前有意見提出要求巴士公司考慮將 113 號線延長至慈雲山南

巴士總站的可行性，運輸署及巴士公司均未有確切的回應，我們要求認真考慮及研究，並盡快給予回應。

- 2.7 3D 號線：之前亦有意見提出是否可考慮稍為延長尾班車時間(往慈雲山方向)，以配合港鐵的服務時間，希望巴士公司盡快作出回應。
- 2.8 2F 號線及 3C 號線：往來黃大仙港鐵站至慈雲山區的 2F 號線及 3C 號線由於分段車費昂貴，未能起分流作用，我們已指出問題多時，而問題亦一直未有解決，就此，我們表示失望；在聽取部份居民意見後，現再次提出建議——要求為上述巴士線往來慈雲山至黃大仙路段進行雙向分段收費，以將車費調整至合理水平，其中落實雙向分段收費可供考慮的方法包括：1)效法九巴現行通宵路線方式，上落車時各拍八達通卡一次；2)效法紅隧站於沙田坳道車站以流動八達通卡機讓乘客拍卡；3)於沙田坳道車站增設八達通拍卡機；4)或巴士公司建議的其他有效方法等等，希望運輸署及巴士公司考慮，以提高居民乘搭的意欲，達致分流效果，創造雙贏的局面。

每年的巴士路線計劃均是區內居民十分關注的民生項目之一，巴士服務更是基層市民所依重的公共交通服務，因此，懇請運輸署及巴士公司急市民所急，盡最大的努力完善服務，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 黎榮浩
何漢文 袁國強 蔡子健
譚美普

社區幹事

黃國恩 李美蘭 潘卓斌
越毅強

二零一七年二月四日



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉
陳利成 張茂清 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

就 2017 - 2018 年度黃大仙區巴士路線計劃 及九龍巴士(一九三三)有限公司新專營權事宜的意見

我們就 2017 - 2018 年度黃大仙區巴士路線計劃及九龍巴士(一九三三)有限公司新專營權事宜有以下意見：

1. 「全日制學生」即日回程優惠

在新的專營權中，九巴建議增設的全日制學生即日回程半價優惠。雖然該計劃涵蓋有 70 多條路線，但實際是建議的優惠未能讓大部份學生(特別是中學生)受惠，原因是平時學生乘坐巴士上學的巴士線，甚少會超過 12 元。以黃大仙區為例，只有前往屯門、元朗、北區、及假日前往西貢的路線才會超過 12 元，而其他路線，尤其是學生平日使用的區內短途巴士線，根本不能受惠。

我們認為，既然九巴有意提供「全日制學生」回程優惠，就不應該「諗縮數」只限於部分路線，我們要求運輸署於專營權內訂明將「全日制學生」優惠擴展至全部九巴路線。

2. 優化隧巴過海分段收費

運輸署亦建議為九巴獨資經營的隧道巴士推出的過海新分段收費計劃，唯我們認為該建議形同「雞肋」。既然計劃的目標是「為乘客提供更多巴士路線選擇，令巴士服務更具效益」，在分段的選擇上就應該與其他行走相若路段的非過海線看齊。但綜觀現時運輸署的建議，很多只是在巴士到達總站前的兩、三個站降低收費，與運輸署的政策原意不符。以 116 號隧巴前往慈雲山方向為例，其路程九龍城區起與另一九巴路線 3B 的路程相若，但兩者收費卻相差 0.6 元，若運輸署及九巴有意向乘客提供更多選擇，就應劃一上述兩條路線在該路段的收費。

我們要求運輸署及九巴修訂計劃，提供更多過海分段收費，使計劃能有成效。此外，我們亦要求運輸署提早實施過海新分段收費計劃。



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 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

3. 其他建議

我們亦要求運輸署在專營權內訂明，規定透過重整巴士路綫獲得的額外資源，必須全數用於受重組路綫影響的居民及地區，及提供更多分段收費及轉乘優惠，既便利居民，亦可穩定巴士客源，實屬雙贏局面。

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 翁誠光

2017 年 2 月 7 日