

香港特別行政區第五屆黃大仙區議會
第九次會議記錄

日期：二零一七年三月七日(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

主席：

李德康先生, BBS, MH, JP

副主席：

黎榮浩先生, MH

出席者：

陳曼琪女士, MH, JP	黃大仙區議員
---------------	--------

陳安泰先生	"
-------	---

陳偉坤先生, MH	"
-----------	---

陳炎光先生	"
-------	---

陳英先生	"
------	---

蔡子健先生	"
-------	---

何漢文先生, MH	"
-----------	---

許錦成先生	"
-------	---

簡志豪先生, BBS, MH, JP	"
--------------------	---

郭秀英女士	"
-------	---

林文輝先生, JP	"
-----------	---

李東江先生	"
-------	---

雷啟蓮女士	"
-------	---

莫健榮先生, MH	"
-----------	---

沈運華先生	"
-------	---

施德來先生	"
-------	---

譚香文女士	"
-------	---

譚美普女士	"
-------	---

丁志威先生	"
-------	---

黃逸旭先生	"
-------	---

胡志健先生	"
-------	---

胡志偉先生, MH	"
-----------	---

袁國強先生	"
-------	---

列席者：

楊何蓓茵女士, JP	署長	運輸署	) 為議程
彭偉成先生	助理署長/市區	"	) 三(i)
蔡植生先生	總運輸主任/九龍	"	) 出席會議
馮英倫先生	局長政治助理	發展局	) 為議程
劉寶儀女士	總城市規劃師/策略規劃	規劃署	) 三(ii)
張嘉琪女士	高級城市規劃師/策略規劃 4	"	) 出席會議
葉子季先生	九龍規劃專員	規劃署	) 為議程
徐仕基先生	總工程師/九龍 1(九龍)	土木工程拓展署	) 三(iii)
陳炳華先生	高級工程師/6(九龍)	"	) 出席會議
江潤珊女士, JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處	
鮑湛誠先生	黃大仙區指揮官	香港警務處	
伍莉莉女士	黃大仙及西貢區福利專員	社會福利署	
黃漢傑先生	物業管理總經理 (黃大仙、青衣及荃灣)	房屋署	
容建文先生	總工程師	土木工程拓展署	
蔡植生先生	總運輸主任/九龍	運輸署	
鄧敏華女士	總康樂事務經理(九龍)	康樂及文化事務署	
陳寶儀女士	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署	
徐卓鋒先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處	
梁惠珍女士	高級聯絡主任 1	"	
彭淑華女士	高級聯絡主任 2	"	
吳惠蓮女士	高級行政主任(地區管理)	"	
唐慧蘭女士	一級行政主任(區議會)	"	

秘書：

傅申女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
------	-------------	----------

開會辭

主席歡迎各與會者出席第五屆黃大仙區議會第九次會議，特別歡迎運輸署署長楊何蓓茵女士、助理署長/市區彭偉成先生以及總運輸主任/九龍蔡植生先生到訪黃大仙區議會。

2. 議員備悉放於席上的議程及項目討論時間表的建議。

一 通過黃大仙區議會二零一七年一月三日第八次會議記錄

3. 議員得悉秘書處於會前沒有收到關於上次會議記錄的意見，並同意通過上次會議記錄。

二 黃大仙區議會二零一七年一月三日第八次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 16/2017 號)

4. 議員備悉進展報告的內容。

三 討論事項

(i) 運輸署署長到訪黃大仙區議會

5. 主席請運輸署署長楊何蓓茵女士, JP介紹運輸署的工作。

6. 楊署長表示很高興可與黃大仙區議會進行交流，並指繼二零一三年七月後，她已第二次到訪黃大仙區議會。在這三年多的時間，地區的交通及運輸情況已有一定的變化，部份工程項目有所進展，而區內的整體面貌亦有所不同。她知悉區議員關注上述項目，並樂意在此聆聽區議員的意見及與大家交流。

7. 運輸署彭偉成先生以投影片輔助介紹運輸署的工作。運輸署的服務範疇包括管理道路交通，希望達到路路暢通；監管為每日約一千三百萬人次提供公共運輸服務的機構；簽發駕駛執照及車輛牌照；改善道路網絡及基建設施，提高道路安全，並透過宣傳及教育向市民推廣道路安全的訊息；以及定期進行整體的運輸研究及道路規劃，制訂長遠交通設施及規劃公共運輸服務發展。為了維持一貫高效率的交通運輸系統，政府推行了整體長遠運輸發展策略，包括更妥善地融合運輸與城市規劃；更充份運用鐵路，使鐵路成為客運系統的骨幹；更完善優化公共運輸服務和設施；更廣泛運用新科技於交通運輸方面；以及採用更環保的運輸措施等。在公共運輸政策發展策略方面，運輸署提倡更充份運用鐵路，協調各種公共運輸服務，避免服務重疊而浪費資源。署方致力建立平衡的交通網絡，使人口集中和稀疏地區的居民也獲得合適的公共運輸服務，並締造穩定的營運環境，讓營辦商可持續投資、繼續營運、改善服務水平及提升服務質素。

(譚香文議員於二時三十五分到席。)

8. 彭先生續表示，署方明白議員高度關注區內各項工程項目的落實時間，並希望工程可盡快展開及落成。過去運輸署與工程部門緊密合作，通過各部門的努力，多個大型鐵路項目及交通工程項目已陸續展開，當中包括：

(i) 沙田至中環線(沙中線)

工程已於二零一二年展開，大圍至紅磡段預計於二零一九年年中通車，而紅磡至金鐘段預計可於二零二一年通車。當中鑽石山站的工程已進行得如火如荼，該站的工程會加設行人通道及升降機，方便市民於龍翔道兩側進出鑽石山站。預計鑽石山站擴建部份的結構工程可於今年年中完成，其後會進行內部裝潢及機電工程。

(ii) 六號幹線

雖然六號幹線不會直接經過黃大仙區，但工程完成後，黃大仙區的交通仍會受惠。為了紓緩九龍東西方向的交通擠塞情況，政府正積極籌劃建造六號幹線。六號幹線分為中九龍幹線、T2 主幹路及將軍澳至藍田隧道三個部份。其中將軍澳至藍田隧道的工程已於二零一六年年中展開。政府計劃於二零一七年年初就中九龍幹線的工程向立法會申請撥款，如一切順利，期望於二零一七年年底開展工程，並大約於七年後完成。土木工程拓展署現正推展 T2 主幹路的項目，希望可盡早完成工程，以配合中九龍幹線的工程。

(iii) 啟德發展計劃內新蒲崗交通改善工程

土木工程拓展署已進行一連串道路及行人路改善工程。在工程設計及建造期間，運輸署持續與土木工程拓展署保持緊密聯繫，並向他們提供交通運輸方面的意見。

(iv) 慈雲山行人通道

於二零一零年上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(「上坡電梯系統」)的評審中排行第一。工程於二零一二年展開，至今大部份工程已完成，並開放予市民使用。預計雲華街行人天橋的工程將於二零一七年第三季完成。

(v) 竹園北邨行人通道

於二零一零年「上坡電梯系統」的評審中排行第八。經諮詢後，已確定經沙田坳道的走線，路政署即將就此工程進行刊憲及詳細設計。待刊憲程序完成後，路政署將會向立法會申請撥款。

(vi) 人人暢道通行黃大仙區項目

黃大仙區有十個項目，當中四項工程已展開。如去年施政報告所指，政府會再次邀請各區議會選出三條現有行人通道作為下一階段的推展項目。下一階段的項目不再侷限於由路政署負責維修保養的公共行人通道，可擴展到連接房屋署及屋苑的行人通道。運輸署及路政署已於二零一七年年年初向區議會簡介下一階段的計劃的項目。

9. 彭先生簡述運輸署已於黃大仙區內完成及正計劃於區內進行的地區交通工程項目，包括：

(i) 已完成的地區交通工程項目

- (a) 於二零一六年年年初完成擴闊豐盛街行車路工程，由單線擴闊至雙線行車(兩線均可左轉)；
- (b) 於二零一六年年中在牛池灣消防局對出彩虹交匯處加設掉頭設施，使車輛無須再行經清水灣道及豐盛街返回黃大仙；
- (c) 於二零一六年年底至二零一七年年年初在黃大仙道進行一連串交通管理措施；
- (d) 安排房屋署遷移慈康邨擋土牆及擴闊慈雲山道與毓華街交界行人路；及
- (e) 於二零一四年於德愛中學對出的慈雲山道近欣華街加設行人過路處。

(ii) 正在計劃的地區交通工程項目

- (a) 建議容許私家車及的士經慈雲山南巴士總站往毓華街，希望可紓緩蒲崗村道及慈雲山道交界的交通情況；

- (b) 計劃優化新舊清水灣道的交通指示牌，希望引導車輛經彩興里、彩興路及彩榮路前往旺角及觀塘，減輕彩虹交匯處的負擔；及
- (c) 改善黃大仙區內的巴士站停車灣，包括擴建太子道東近彩虹邨巴士停車灣及龍翔道近永光書院巴士站停車灣等。

10. 彭先生表示署方實施及計劃實施多項公共運輸服務的改善項目，包括：

(i) 專營巴士服務

- (a) 九巴公司已於二零一六年開辦九巴第 5X 號線(慈雲山(中)-尖沙咀碼頭)、九巴第 6P 號線(蘇屋-鯉魚門邨)及九巴第 3X 號線(慈雲山(北)-往油麻地)；
- (b) 已率先在黃大仙龍翔道優化大型巴士站的候車環境，加裝乘客候車設施(如大型候車指示牌、大型巴士路線資料圖、到站時間預報顯示屏(顯示屏)、風扇及座椅，以及免費無線上網服務等)，令乘客有更清晰的路線及班次資訊，亦提升乘客轉乘及候車的感受；
- (c) 已在黃大仙龍翔道巴士站增設九巴第 3C 號線與區外巴士路線往返新界方向的轉乘優惠；
- (d) 預計於二零一七年七月增設更多巴士車費優惠，包括九巴第 2F 及 3C 號線由龍翔道(黃大仙中心)巴士站往慈雲山的分段收費由\$5.1 減至\$4.3、提供九巴第 2F、3C 及 211 號線轉乘約二十條區外巴士路線(往返九龍東方向)的優惠，以及提供九巴第 2F 及 3C 號線轉乘九巴第 211 號線(往返竹園及慈雲山方向)的優惠；及

- (e) 未來巴士公司亦會因應乘客的需求，改善區內其他巴士站候車設施，包括增設上蓋、座椅及巴士到站顯示屏。在政府的資助計劃下，預計未來數年會為約一百九十個巴士站增設座椅，及約七十個巴士站增設顯示屏。

(ii) 專線小巴服務

- (a) 二零一六年三月二十日起，專線小巴第 68 號線(彩雲邨-九龍灣(循環線))已改善行車路線，在九龍灣改道途經海濱道；
- (b) 二零一七年二月五日起，專線小巴第 73 號線(又一城-慈雲山中心(循環線))已新增來往慈雲山與竹園的分段優惠車費；及
- (c) 二零一七年二月二十六日起，專線小巴第 66S 號線(斧山道-旺角)已提供\$2 長者及殘疾人士公共交通票價優惠。至今，黃大仙區所有的專線小巴已參加此計劃。

(iii) 預計於二零一七年第三季實施多項專營巴士服務改善計劃。

11. 彭先生總結，運輸署會繼續聆聽市民的訴求，改善區內的交通及公共運輸服務，與區議會保持恆常且緊密的溝通，並與區議員商討有關個別改善措施的細節及聽取區議員的意見。

12. 袁國強議員代表民建聯黃大仙支部介紹意見書(附件一)。

13. 袁國強議員代表東九龍居民委員會介紹意見書(附件二)。

(陳炎光議員於二時五十五分到席。)

14. 何漢文議員代表東九龍居民委員會介紹意見書(附件三)。另外，他同意運輸署已著力改善慈雲山交通，例如於橫跨慈雲山道近欣華街增設行人過路處。然而，他指出經常有車輛於繁忙時間停在該行人過路處上。他早前已提議署方於附近加設黃格，但有關建議至今仍未獲跟進。最後，他補充指昔日私家車及的士可經慈雲山南巴士總站前往毓華街，但後來突然遭署方禁止。隨後慈雲山四位區議員多年來不斷爭取恢復以往的安排，他欣悉署方終有意落實此建議，對此表示歡迎，並查詢實施的時間表。
15. 丁志威議員代表他本人及陳英議員介紹意見書(附件四)。
16. 黃逸旭議員介紹意見書(附件五)。
17. 雷啟蓮議員介紹意見書(附件六)。
18. 胡志健議員代表民主黨黃大仙黨團介紹意見書(附件七)。
19. 譚美普議員代表工聯會九龍東區議員介紹意見書(附件八)。
20. 胡志健議員代表他本人、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、黃逸旭議員、胡志偉議員、陳利成先生、張茂清先生、鄧惠強先生及翁誠光先生介紹意見書(附件九)。
21. 李東江議員感謝運輸署兩位代表到訪黃大仙區議會。他知悉政府有計劃資助巴士公司於巴士站加設上蓋，查詢該計劃涉及的資助金額。另外，他查詢獲資助的巴士公司會否向乘客提供車費優惠，如承諾不增加票價等。
22. 譚香文議員感謝署長與黃大仙區議會進行交流。她指現時已有居民向她反映鑽石山站於繁忙時間須等待四至五班車才可上車，顯示鑽石山站已接近飽和。當前大磡村用地發展成熟時，預計由二零二零年起會有大量市民陸續入伙該處兩個大型屋苑，擔心在沙中線落成後，作為中轉站的鑽石山站將會更為繁忙，乘客須等待更長時間才可上車。她查詢政府有否檢視該站的承載力，以及研究應付人流過多的辦法。另外，現時鑽石山站 A1 出入口只有八個入閘機，常有居民反

映未能迅速入閘，造成不便。她擔心沙中線啟用後會問題會更為嚴重。最後，她反映現時多個港鐵站均沒有設置升降機以連接大堂售票處。雖然鑽石山站設有升降機，但她指該升降機形同虛設，輪椅人士根本無法直接抵達大堂售票處，仍須使用輪椅升降台(俗稱「怪獸機」)前往該處。她已就此去信港鐵公司，但她的意見似乎不被接納。她表示願意於稍後向署長提供有關信件的副本，並希望署長可協助跟進。

23. 陳安泰議員表示自二零一二年港鐵公司承辦沙中線工程起，便持續去信多個政府部門如運輸署、發展局和運輸及房屋局(運房局)等，建議將沙中線的走線由鑽石山站伸延至石門。他指出該建議走線可讓市民於鑽石山跳過七個站(包括觀塘線樂富站及東鐵線大圍站等鐵路站)直達石門，日後政府若要發展上水及大埔的房屋，市民亦會因為交通方便而樂意遷入於古洞等地區居住。以現時的方案，市民須經七個站才抵達鑽石山站，每天出入須多花三十分鐘的交通時間。他建議以石門作為中轉站或於該處興建停車場，讓馬鞍山的居民可將車輛停泊於石門，以減輕道路擠塞的情況。區議會當年曾就此事與港鐵公司周旋近兩年，最終港鐵公司的高級工程師表示會將此建議轉交至鐵路發展部跟進，但至今仍未有方案。他指當年的信函圖文並茂，以闡述上述意見及建議走線。他表示當年部門回應指政府已耗資於顧問上，須經行政會議同意才可重新修改設計，故他才逼於無奈接受現時沙中線的走線。他希望藉此機會再次向署長提出有關建議，重申他的建議可有效連接九龍及新界地區，而當時亦有部門指該建議不錯。他請署長在未來規劃鐵路發展時慎重考慮上述建議。

24. 莫健榮議員感謝署長到訪黃大仙區議會，並聆聽居民的意見。他指特首曾表示欲發展九龍東為智慧城市，並會率先於區內增設多項設施。現時多個巴士站設有顯示屏，而部份巴士站亦有提供免費無線網絡服務。他查詢署方會否配合特首的建議，先行於已安裝或將會安裝顯示屏的巴士站提供免費無線網絡服務。另外，隨著多條新鐵路路線相繼啟用，鐵路網絡的發展對巴士服務構成較大的競爭，部份巴士路線因而須調減班次或縮短行車路線。他認為巴士能提供點到點服務，建議署方研究增加轉乘優惠組合以提升其優勢。現時大老山隧道可提供轉乘優惠，查詢未於紅磡海底隧道落實同樣安排的原因，並重申此建議可提升巴士服務的效益。南港島線及西港島線通車後對隧巴構成一定的壓力，若該些隧巴可提供轉乘優惠，相信可發揮其優勢。

此外，近年斧山道一帶人口有所增長，但至今仍未有前往九龍西、深水埗及長沙灣一帶的巴士路線。他已多次提議以增加轉乘組合來解決此問題，包括九巴第 5 號及 3B 號路線轉乘九巴第 2A 或 6D 號路線，但相關建議至今仍未得到回應。最後，他指鑽石山站日後將成為三線匯聚的車站，質疑四個出入口未必能夠應付人流需求，故建議於近彩虹道及斧山道增設兩個出入口。

25. 陳英議員感謝署長到訪黃大仙區聽取區議員的訴求及意見。他高度讚賞運輸署地區官員的工作表現，並認為他們非常勤奮，然而對署方高層推出不貼近民情的政策感到失望。他指龍翔道交通擠塞問題愈趨嚴重，以往早上時間交通擠塞問題只會出現在彩虹道，但現時已惡化至荷里活廣場至黃大仙。他強調龍翔道是黃大仙區內的主要幹道，該處交通擠塞會影響多區的交通。他查詢運輸署是否有計劃長遠地改善龍翔道的交通。此外，他知悉運輸署與巴士公司將合作於巴士站加設座椅及顯示屏，並於二零一七年起分三年推行。他查詢若二零一七年的工程比預期快完成，會否提早進行原訂於二零一八或二零一九年進行的工程。他留意到署方優先於巴士路線班次疏落(即人流相對較少)的巴士站安裝設施，反而於二零一九年才為人流及長者多且位於上坡地區的車站安裝設施。他指署方沒有就工程優次諮詢區議員，並指有關安排不貼近市民需要。最後，他認為既然政府在規劃東九龍鐵路時已有意將鐵路網絡延伸至彩雲，為何不延伸至富山邨、慈雲山及竹園邨的原因。他指此建議能有效解決該些地區的交通問題，並強調政府在進行長遠規劃時必須具有前瞻性。

26. 施德來議員欲就巴士及鐵路服務之間的關係表達意見。他知悉政府政策提倡以鐵路為主，巴士為輔，故每逢有新鐵路延線通車後，署方便會削減巴士服務，如署方近日因應觀塘線延線通車便削減部份巴士路線的班次，他認為有關做法會影響居民。雖然現時部份鐵路站設有升降機等設施，但相較於能提供點到點的巴士服務而言，長者會認為乘搭巴士更為方便。他希望運輸署能夠平衡鐵路與巴士網絡的發展，不要在延伸鐵路服務範圍後便削減巴士服務。他以配合觀塘線延線通車的公共交通服務重組計劃(重組計劃)為例，指出重組計劃不單只削減行經黃埔站或何文田站的巴士路線，更削減了其他巴士路線，如九巴第 11K 號路線的班次，令竹園邨及東頭邨道的沿線居民受到影響。另外，他提醒署方在發展鐵路時，須多加留意管理問題。他留意

到部份月台較小的車站因無法容納大量乘客而須在繁忙時間鎖上部份入閘機，而乘客於繁忙時間亦須等候很長時間才可上車。總而言之，他認為香港作為人口密集的社區，鐵路及巴士網絡應並行發展，不應該因鐵路服務的延伸而削減巴士服務。

27. 袁國強議員感謝署長到訪黃大仙區議會。他指過去數年巴士公司均建議將九巴第 9 號路線伸延至彩福，黃大仙區議會對此表示支持。他表示，作為黃大仙區議員，必須守護黃大仙區居民的利益，故於早前會議表示不同意修改其行車路線的建議(即不入尖沙咀碼頭及不行經大成街)，但強調從沒反對將九巴第 9 號路線伸延至彩福，然而巴士公司至今仍未落實此建議。近日黃大仙區議會收到市民的電郵及電話質詢，指黃大仙區議會阻礙該路線伸延至彩福。雖然未有延伸至彩福的乘客需求數據，但認為巴士公司提出此建議必定有其理據，因此黃大仙區議會對此表示支持。他難以理解為何巴士公司磋跎多年卻仍未落實此建議，令黃大仙區議會備受質疑及指責。他重申黃大仙區議會從來沒有阻止將九巴第 9 號路線伸延至彩福，並希望署長協助盡快落實建議。

28. 胡志偉議員指多位區議員提出有關新鐵路的意見，並認為日後鐵路的發展須繼續進行。署方須在東九龍鐵路落實後繼續研究將鐵路延伸至上坡地區，除了延伸至竹園邨外，亦須延伸至深水埗澤安邨及東北葵等人口多卻欠缺鐵路服務的地區。另外，他建議增設上坡地區循環線，以應付依山而建的屋邨的交通需求，同時亦可作分流，避免居民過份依賴主要的鐵路線。他提議運輸署進一步改善現時已規劃的鐵路網絡，如於上坡地區加設車站以連接現有的主要鐵路路線，以應付市民的交通需要。他曾建議於慈雲山加設鐵路站以連接至鑽石山站，然而署方卻一直以地下設施等技術問題為由未落實有關建議。最後，他對署方突然因應觀塘線延線通車而削減巴士路線班次的做法表示不滿。他指署方於是次重組計劃應用了新概念（如分開調整繁忙時段的繁忙方向及非繁忙方向的巴士服務），但事前未有讓區議會參與討論以達成雙贏方案，他對此表示強烈不滿。他強調區議會同樣希望有效善用現有的巴士資源，但署方在改善巴士服務時不聆聽區議會的意見，雙方在諮詢期間各執己見，最終令署方困於死胡同內，而巴士公司在面對部份路線載客率偏低時仍須維持現有服務，令他們在營運上出現困難。他冀望署方多與區議會溝通，以完善整個交通網絡。

29. 蔡子健議員感謝署長到訪黃大仙區議會。他認同陳英議員所指，認為署方近年未有落實有必要性的建議，拖延甚久。他指現時彩雲東由豐盛街近曉暉花園至牛池灣街近彩輝邨一帶只有小巴接駁，居民對交通配套的需求極高。剛才運輸署在工作匯報時表示，已擴闊豐盛街至雙線行車，於彩虹交匯處加設掉頭設施及計劃優化彩興路的指示牌等，他對此感受良多。他感謝運輸署給予區議員與前線員工不斷合作的機會，但上述有必要性的改善工程建議仍須透過區議會不斷與署方周旋方可落實。面對觀塘區人口不斷上升，清水灣道的交通壓力隨之增加，在無計可施的情況下，區議會不斷思索小修小補的改善措施。他指，昔日運輸署曾表示須待彩虹邨重建才可解決現時的運輸問題，但現時房屋署已清晰表示短期內未有彩虹邨重建的計劃。現時新清水灣道已瀕臨飽和狀態，每天早上七時至八時彩雲邨的小路及秀茂坪已出現交通擠塞的問題，擠塞情況已由主要幹道漫延至小路。他預計未來安達邨及安泰邨會分別帶來約二萬人口的增長，查詢運輸署有何長遠規劃或策略，以改善上述交通擠塞問題。

30. 最後，蔡議員對於運輸署在漠視區議會的聲音下實施重組計劃內削減巴士路線班次的做法表示強烈不滿，並指出其中被削減班次的九巴第 21 號路線是廣受彩雲區市民使用的路線。他憶述區議員曾在會議上多次指出重組計劃內部份巴士路線的載客率有所上升，但署方解釋指整體載客率下跌，故須調整服務；其後區議員要求署方進一步解釋有關數據，但署方最終未有提供詳細資料。他表示，現時彩雲區居民如於新界西、沙田或馬鞍山等地區乘搭九巴第 89D、74A、42C 及 80X 號路線回彩雲時，居民只可於近碧海樓的車站轉乘九巴第 91M 或 92 號路線等假日駛往西貢的巴士路線才可享受轉乘優惠。彩雲區居民已多年爭取於九巴第 21 號路線提供轉乘優惠，但仍未落實。他指較多居民會選擇乘搭九巴第 21 號路線回彩雲，然而署方卻為九巴第 91M 及 92 號路線等只於假日班次較頻密的路線提供轉乘優惠，他質疑運輸署與巴士公司提供轉乘優惠的原則及理念，並查詢未能於九巴第 21 號路線提供轉乘優惠的原因。他反映很多居民認為署方在設計路線上不公平，並對此感到不滿。

31. 許錦成議員認為署方於二月初就重組計劃內容及實施削減巴士服務諮詢交通及運輸事務委員會(交運會)的過程不妥，請署長認真審視此個案，並表示不希望是次事件會影響到區議會在諮詢過程中扮演的角色。他指出署方於二月七日就調減班次向交運會提交諮詢文件，期間從未提及署方將於二月二十五日實施有關建議，卻在會後於二月十日致函通知有關安排。他質疑署方因擔心交運會上有區議員持不同意見影響計劃落實，而故意押後批露關鍵時間表。他強調這做法會影響區議會發揮監察的作用。他請運輸署及九巴公司認真對待區議會的意見，讓區議會發揮其應有的角色，以改善區內的巴士服務，並貼近民情地服務黃大仙區居民。他重申不希望署方只是形式化地諮詢區議會，敷衍了事，在諮詢前已決定計劃的安排，最終無視區議會的意見，白費區議會向運輸署及巴士公司提供意見的心機。

32. 黎榮浩議員歡迎署長到訪黃大仙區議會。他指剛才議員已非常踴躍地就本區交通問題表達意見，並概述他們主要關注的數個議題。他指區議員關注規劃中的東九龍鐵路可否伸延至黃大仙的上坡地區，如彩雲、富山、慈雲山、竹園及翠竹等，雖然張炳良局長於年初時表示會就交通運輸政策制定施政綱領，但似乎有關發展未能滿足社區需要。他指黃大仙區的地理位置獨特，認為本區為九龍東西區的樞紐，因此應及時改善龍翔道交通擠塞的問題。他建議署方考慮提供巴士轉乘優惠組合，並指本區的轉乘便利度及道路暢通程度似乎較新建社區滯後。此外，本區亦是新界及九龍對外的中心樞紐，當中以大老山隧道貫穿，因此鑽石山轉乘巴士站及未來鑽石山港鐵站的使用率將會極高。面對西貢區的發展所引申的交通擠塞問題，他擔心主要幹道如清水灣道的交通問題。雖然政府有計劃推行「香港好·易行」政策，但似乎「人人暢道通行」計劃及「上坡電梯系統」計劃推展緩慢。以竹園北邨行人通道系統為例，雖然區議會及部門已非常努力，但推展工程亦需時。議員曾提出多項於翠竹及彩雲加設無障礙設施的建議，包括於彩雲加建扶手電梯系統以連接牛池灣鄉，但由於建議涉及私人地方，並有消息指會透過其他計劃於此加建扶手電梯，最終地盤已開鑿近十年卻仍未動工。他知悉政府至今亦未有其他發展計劃，故拖慢了工程進度。最後，他請署長多加關心交通擠塞愈趨嚴重的問題。

33. 李東江議員表示，雖有議員指巴士公司須維持乘客不足的路線會令公司出現營運困難，但他認為巴士公司作為大型公營機構，其整體營運利潤並不會受數條巴士路線的營運情況而有太大的影響。他表示近日收到多封電郵，將未能落實部份巴士線修改方案的矛頭直指黃大仙及觀塘區議會。他指署方不能單單考慮一條巴士線的乘客量及利潤，並指巴士公司作為集體運輸的公營機構，須肩負社會責任，建造和諧社區。

(陳曼琪議員於三時五十五分離席。)

34. 楊署長先回應有關公共交通的意見，其後回應交通工程的意見。她知悉區議會對重組計劃的安排及結果有異議，而她亦有與區議會主席、交運會主席及立法會議員討論有關事宜。她已深入檢視部門處理事件的手法，並同意署方可更妥善處理上述事宜。她指出部門早於去年四月就有關事宜諮詢區議會，並在觀塘線延線通車前向區議會提交建議的改動方案，以供參閱。署方其後於本年二月七日提交乘客量變化的調查結果，並建議調減部份巴士路線的班次。她同意署方可於第一次諮詢時提供更詳細資料，包括哪些巴士路線會調減班次及其調減幅度，並同意該些資料在實施建議時亦會張貼於車站向市民披露相關資訊，因此並非秘密。她知悉部門已於二月下旬以書信形式向區議會提交上述資料，但她同意相關資料可於區議會的會議上提交，署方在處理上述事件的做法確有進步空間。

35. 此外，她同意現時署方調整巴士服務的方法較為直接。在檢視載客率的調查結果後，署方會按乘客量的變化及其幅度調整該些路線的服務。她理解有議員建議整合多條載客率偏低但未受新鐵路開通影響的路線，或改動載客率高但服務區域不同的路線的行車路線，並以組合的形式調整巴士服務，從而更善用巴士資源來提升服務。她對此表示歡迎，並指有效運用巴士資源是署方的首要考量。她強調署方的政策並非在伸延鐵路服務後便削減巴士服務。她指若乘客得不到適當服務，署方亦須處理公眾的不滿及投訴，因此署方會盡力照顧乘客的需要；同樣地，巴士公司亦希望接載更多乘客，以賺取更多利潤。可是，署方以往的經驗均顯示，部份巴士路線的載客率在新鐵路通車後的確有所下跌。署方希望在載客率下跌的情況下仍可有效地運用巴士資源，並指若堅持維持載客率偏低的路線班次，會造成交通擠塞的

問題。她表示，曾有其他區議會向她反映署方在調減班次的效率未如理想，令當區承受著交通擠塞或空氣污染等問題。因此，署方希望更有效地運用巴士資源，以接載更多的乘客。

36. 楊署長續表示，隨著香港人口增加，居住的幅員範圍亦正在擴大，因此巴士公司無法縮減車隊，而署方亦非協助巴士公司節省資源。署方希望有效運用巴士資源，並盡量避免在有限的道路上造成擠塞，這亦是署方於新鐵路落成後進行公共交通服務重組及於每年進行巴士路線計劃的主要目的。對於區議員提議以區域性的角度而非只檢視個別巴士路線的載客率而調整該路線的服務，她對此表示歡迎，並希望可盡早與區議會討論調整巴士服務的建議。一般而言，署方會在新鐵路啟用的兩至三年前進行重組計劃研究，並向區議會匯報研究結果。署方於去年就觀塘線延線的重組計劃諮詢區議會，並希望議員在鐵路正式落成前知悉署方的建議，並就其概念提出意見，期間議員亦可提出加入其他巴士路線一併檢討。她表示多年來署方估算新鐵路落成後的載客率變化均與實際情況相距不遠，故相信有關研究有一定的準繩度。她表示，沙中線東西線(大圍至紅磡段)將於二零一九年落成，署方會提早向區議會匯報署方的估算數據及新鐵路對公共交通的影響，期望屆時可與議員討論。待新鐵路落成後，署方可盡快進行公共交通的規劃工作，在有效運用巴士資源的同時，也可減少路面交通擠塞的情況，及改善空氣污染的問題。她冀望未來運輸署可與區議會保持緊密合作，並承諾署方將來會於文件內提供更清晰的資料，包括相關巴士路線日後的調整安排細節等，讓議員可提供更多意見。

37. 楊署長備悉議員有關東九龍鐵路設計的意見。由於鐵路有專用軌道，故行車時間較穩定，而且不佔用路面、載客量大及環保，因此政府的交通政策以鐵路為公共運輸系統的骨幹。若技術及財政許可，政府樂意擴大鐵路網絡以服務更多市民。由於鐵路的發展與工程可行性的關係密不可分，因此路政署的工程部門會負責鐵路的發展，而運輸署會就交通運輸方面給予意見，但澄清路政署並非主導發展鐵路的部門。她會將議員的意見轉交至運房局及路政署參考。她明白區內居民已渴望落實東九龍鐵路多時，並指政府在《鐵路發展策略 2014》已提出了七個鐵路發展項目，當中東九龍鐵路、屯門南延線及北環線為最優先發展的項目。據了解，政府現已開始進行初步規劃，相信議員的意見對路政署而言具參考價值。

38. 楊署長備悉議員不希望以咪錶形式管理黃大仙公共運輸總站(運輸總站)的上層停泊位，並表示會考慮有關建議。她指出採用其他管理形式的可行性須取決於多個因素，包括能否找到合適的管理人，以及構築物本身的地政限制及定義對使用該土地的限制等。因此，運輸署須與其他相關政府部門商討後才可確定能否有突破，但她承諾會考慮有關建議。另外，她理解區議會認為運輸總站下層出入口的設計並不理想，並知悉路政署早前已向區議會解釋暫未能封閉沙田坳道南迴旋處一段行車路的原因。她澄清路政署負責運輸總站的工程設計，但運輸署作為管理有關設施的部門亦明白議員的憂慮，希望設施落成後能有效運作，並將現時位於黃大仙廣場旁的小巴士站搬遷至運輸總站，以避免阻塞道路。她表示運輸署願意就此事與路政署商討，以尋求改善辦法。

39. 楊署長表示，若可在維持現有小巴總長度及寬度的情況下增加座位數目，相信運房局、運輸署及區議會均沒有異議。政府已就此進行詳細的學術研究，結果顯示每輛小巴增加三個座位(即增加至十九個)可達至最大的成本效益。她知悉社會上有聲音表示希望增加至二十個座位。由於增加座位牽涉修改法例，運房局須諮詢立法會，並與他們達成共識。她感謝議員的意見，並會轉交至運房局參考。

40. 楊署長知悉議員希望盡快實施過海隧巴分段收費的建議，以及向前往相同地區的巴士路線提供劃一分段收費。她明白有關訴求已提出多時，但署方與巴士公司均對此存有憂慮。她表示現時存在著不同種類的巴士路線，其中過海路線的乘客較多，因此繁忙時間的流轉須夠快才可應付乘客需求。現時該些路線於過海後會有較多乘客下車，較少乘客上車，因此流轉時間可維持於較快的水平。若下車與上車乘客數目同樣多，乘客須待所有下車乘客離開車廂後方可上車，從而增加巴士於每個車站的停留時間，使其流轉速度減慢，便無法維持其應有的效率。署方在聆聽區議會的意見後，提出現時的試驗計劃，並希望循序漸進，於二零一七年分三個階段實施海隧巴分段收費的建議，而涉及黃大仙區的四條巴士路線則會於本年底實施相關建議。考慮到該些路線會行經主要走廊，如果巴士在車站的停留時間延長，則有機會令附近交通擠塞問題更為嚴重。因此，署方建議循序漸進，在檢視首年試行的成效後才決定會否繼續進行下一階段計劃。至於收費方面，署方及巴士公司擔心在劃一隧巴與其他相似路線的收費後，會

招來過多乘客轉乘該些隧巴路線，造成交通擠塞。她建議先試行並檢視其載客率，以及乘客選擇乘搭過海路線及區內的巴士路線的情況，在總結該些經驗後，才進一步研究調減票價或於更多隧巴路線提供轉乘優惠。她不希望實施優惠後造成交通擠塞，故請議員給予署方空間進行試驗。

41. 楊署長澄清署方並無資助巴士公司於巴士站加設上蓋，而是計劃以一比一的配對形式資助巴士公司於巴士站加設顯示屏及座椅。由於九巴公司較早前已開展巴士站優化工程，故政府不會就已進行的優化工程提供補貼。由於香港天氣潮濕，加上受到風吹雨打，顯示屏的壽命一般只有三年左右，巴士公司須負責該些設施日後維修保養及更換等事宜。署方預計整體計劃開支約八千餘萬，但由於署方要求巴士公司須在採購時進行招標，有關金額須在得知招標報價後方能確定。若巴士公司在短時間內加設大量顯示屏，所需的投資金額龐大，巴士公司或需向銀行借貸，屆時將會對票價造成壓力；否則，巴士公司須延長安裝工程的時間。署方明白該些設施能便利乘客，而世界各地亦已加設顯示屏，因此認為香港不應落後於人。政府為求提升巴士服務質素，並盡快令乘客受惠，故資助巴士公司加設設施。她相信巴士公司在獲得資助後，無須於短時間內作大額投資，故沒有增加票價的壓力。

42. 另外，楊署長表示鑽石山站現正進行擴建工程，將來車站及站內的空間會較現時大。將來的鑽石山站會有觀塘線及沙中線經過，並設有不同月台供乘搭不同鐵路線的乘客使用。乘客可按需要選擇乘搭不同的鐵路線，例如前往灣仔北或土瓜灣便會選擇乘搭沙中線，而前往尖沙咀或油麻地則會選擇乘搭觀塘線。她明白日後前大磡村用地的發展會增加該區人口，但相信乘客會按需要選擇乘搭不同的路線，配合不同月台作分流，相信站內不會過度擠擁。她明白議員關注入閘機的數目，但暫時未有鑽石山站擴建後入閘機數目的資料，她會將相關意見轉交至港鐵公司。雖然乘客數目將會有所增加，但站內亦會增加月台，相信有足夠空間容納乘客。現時於沿東鐵線上車且需過海的乘客，須轉乘觀塘線及荃灣線並於金鐘站轉乘其他線，當沙中線完成後，乘客除了按上述路線前往港島外，亦可於紅磡站轉乘沙中線前往香港會議展覽中心，相信日後可有效分流須過海的乘客。除此之外，港鐵公司現正就其訊號系統進行全面更換，並曾通知市民會就東鐵線

於深夜時份試用新的訊號系統。為避免出現系統問題，港鐵公司會於近早上試用兩至三小時後轉用舊系統。港鐵公司會更換所有現行路線的訊號系統，當中包括觀塘線，相信系統更新後可提升其載客力，從而疏導乘客。

43. 楊署長表示，署方可與巴士公司研究議員有關增加轉乘優惠的建議。另外，巴士公司已有計劃於公共交通交匯處提供免費無線網絡服務，但礙於財政限制，有關計劃暫未能全面覆蓋所有巴士站。她願意就此與巴士公司商討，但指出須進行財務估算後才可確定其可行性。

44. 有關九巴第 9 號路線的事宜，楊署長理解議員的感受，亦澄清運輸署並沒有向觀塘區議會或觀塘區居民傳達黃大仙區議會阻礙落實九巴第 9 號路線建議的訊息。她明白議員希望該路線繼續駛入大成街及尖沙咀碼頭，同時延伸其行車路線至彩福，並且維持現有班次，以同時服務大成街及彩福的居民。署方會與巴士公司研究現有巴士資源是否足以應付有關需求。另外，由於現時有另一條巴士路線的行車路線十分迂迴，故署方希望將該路線的總站設於尖沙咀總站，令其行車路線較順暢。為配合上述建議，九巴第 9 號路線的總站便會搬遷至麼地道，而前往尖沙咀碼頭的乘客可於近喜來登酒店的巴士站下車。她指該站與尖沙咀碼頭相距不遠。她認為落實此建議能更有效運用巴士資源，而多條巴士路線亦不會受太大影響，因此希望議員理解及再次考慮搬遷尖沙咀站的建議。她重申署方會繼續與巴士公司研究保留該路線行經大成街的建議。

45. 有關鑽石山站升降機未能連接大堂一事，她表示該升降機的位置受現有車站機房的限制，故港鐵公司因應技術困難而無法將升降機連接至大堂。她表示，將來鑽石山站擴建後，A2 及 B 出口均會設置電梯連接車站大堂。港鐵公司現正於多個車站加設電梯以方便傷殘人士，但由於大部份車站在三十多年前設計，加上市區車站的地底已敷設大量地下設施(包括港鐵及非港鐵管理的設施)，因此未能於每一個港鐵站出入口加建可連接大堂的升降機。她解釋指港鐵公司並非為節省資源而不進行改善工程，希望議員諒解上述的工程限制。

46. 楊署長知悉近日公眾正討論有關使用港鐵公司股息以補貼市民交通費用的建議，而且亦有特首候選人提及相關意見。由於建議涉及政策層面，她會將此意見轉交至運房局考慮。

47. 有關交通工程方面，楊署長明白多位議員關注龍翔道及其他主要幹道的交通擠塞問題，並指運房局及運輸署亦非常瞭解上述問題。交通諮詢委員會(交諮會)曾於二零一四年進行一項應付交通擠塞的研究，並將報告提交至運房局局長，運房局局長亦表示會全盤接受報告內十多項建議。她指出，私家車的增長速度太快是導致近年交通擠塞愈趨嚴重的其中一個重要原因。由二零一零年起至二零一五年，私家車的數目每年均有超過 4%的增幅，部份年份更有超過 5%的增幅；相反，於某些較多新道路落成的年份，道路的增幅只有超過 1%，而政府預期未來道路的增幅亦會維持於約 0.4%至 0.6%。她相信議員明白政府無法憑空變出更多道路，指可興建新道路的土地資源愈來愈少，即使興建高架橋樑，亦須覓地建造橋墩。現時市區已十分密集，即使新界地區仍有空間，但建造高架橋樑亦會面對很多居民的意見，並非易事。她以設計屯門西繞道為例，署方最終因居民認為設施會影響景觀和生活質素及造成噪音問題等而更改其出入口設計。她同意在進行工程時須照顧居民切身的需要，加上欠缺土地資源，因此興建新道路的困難愈來愈高。另外，現時進行大型工程時須符合更嚴緊的空氣污染標準，否則工程將不獲批准。她同意有關限制有利於整體公眾健康，但同時會增加署方於市區興建新道路的難度。

48. 有鑑於此，署方認為控制車輛，尤其私家車數目的增幅對紓緩交通擠塞問題極為重要。她指三輛私家車的長度相等於一輛巴士，但一輛私家車只可載五人，而一輛巴士則可載逾一百人，因此多使用巴士可更有效利用路面資源。署方不斷推動鐵路的發展項目，以及調整巴士路線的服務，以減少載客率偏低的巴士路線於路面行走，從而改善交通擠塞及空氣污染等問題。交諮會提交予政府的建議中，有提及針對私家車數目增長的財務措施，及改善私家車或其他車輛不當使用道路而造成阻塞的建議措施，希望區議會日後可支持落實該些建議。財務措施方面，交諮會建議增加汽車首次登記稅及車輛牌照費等。她明白此措施將不受車主歡迎，但認為在解決交通擠塞問題時必須有所取捨。由於落實時間屬機密資料，故她未能在此說明，但政府會跟進有關建議。另外，私家車或其他車輛不當使用道路的情況包括違例

停泊、非法上落貨及停留於黃格等，令車輛無法順暢行走。交諮會指出政府二十多年沒有調整違反交通規例的罰則，在通脹下的情況下，相關罰則未能發揮其阻嚇作用，因此建議加強罰則。政府現於立法會跟進有關建議，相信將面臨頗多反對聲音。她希望議員能支持落實有關建議，並認為這有效改善道路擠塞的問題。

49. 另外，她表示六號幹線中的中九龍幹線落成後可有效紓緩龍翔道的交通。由於此幹線為一條連接九龍東西的快速幹線，本來三十分鐘的車程可縮短至五分鐘，相信部份由九龍東前往九龍西或新界西的車輛會選擇使用此幹線。在六號幹線啟用後，於將軍澳前往九龍西所需時間亦會大幅減少，以減輕傳統市區東西方向的舊路的擠塞情況。署方希望今年年中可就中九龍幹線向立法會申請撥款，希望得到社區大力支持，使立法會可迅速撥款。

50. 有關新舊清水灣道牛池灣一帶的交通擠塞問題，署方希望引導上坡地區的车辆經彩興里及彩榮路等前往其他地方，以減輕新舊清水灣道的交通擠塞問題。署方將會優化該處的交通指示牌，引領更多車輛使用該些道路。除此之外，署方有意向西貢區駛出的車輛加強宣傳，使更多駕駛人士使用該道路，以改善新舊清水灣道的交通情況。她指上述道路已使用多年，交通流量大，而過往於彩虹交匯處加設掉頭設施亦有效改善清水灣道的擠塞情況，因此署方現計劃進行一項顧問研究，檢視現時近彩虹邨的迴旋處的交通情況，並研究落實改善措施。她指出最徹底的解決方法是建造一條行車隧道，但礙於地理位置所限，工程無可避免地影響彩虹邨其中一座住宅大樓的地基，因此署方表示須待彩虹邨重建才可落實建議。雖然如此，她表示顧問會繼續研究其他改善措施。

51. 有關新蒲崗泊車位不足的問題，楊署長表示幾乎每區區議會均向她表達類似意見，並指出有關問題其實與私家車增長速度過快有密切關係。她表示建造泊車位需要一定的時間，而且亦須有足夠的土地資源、配合其他商業發展或「政府、機構或社區」用地的發展方可增設泊車位，但她承諾署方會繼續物色合適用地增設泊車位。現時政府以身作側，與政府產業署探討於新建的政府部門聯用大樓內增設泊車位。考慮到將軍澳貨車違例停泊的情況較為嚴重，政府已於將軍澳的政府部門聯用大樓內加設貨車泊車位，而署方日後亦會繼續沿用此

方式增加泊車位數目。她知悉有位於新蒲崗內學校及香港考試及評核局大樓將會停用，如上述用地暫時未有其他用途，署方可研究及跟進把該處改為泊車位的建議。可是，她指出現時該些用地不屬於運輸署或地政總署，可能由教育局或其他部門管轄，署方須與相關部門及地政總署商討改變土地用途的可行性。署方會持續於新的發展項目加入適當的泊車位數目，與此同時，她明白部份新蒲崗工業大廈改為進行商業活動後，對泊車位的需求有所增加，故署方亦會盡力改善新蒲崗區的問題。

52. 楊署長表示，今年施政報告提出「香港好·易行」計劃，署方除了致力進行巴士路線重組及壓抑汽車增長外，亦希望優化行人通道，從而鼓勵市民緩步代車，以減少短途車程的需求。署方會研究改善行人通道的接駁及環境。政府會參考其他外國例子，考慮到香港有數個月天氣炎熱，會考慮於行人通道噴霧化水，讓行人更舒適，不過政府亦明白或有市民會不喜歡相關建議。署方會繼續探討改善環境侷促的方法、增加前往重要地標或商場等的方向標誌、製作行人路線圖上載於網上平台，以及考慮使用不同物料建造行人通道或上蓋以方便散熱。署方將會挑選兩個地區作試點，但由於撥款須於下一個財政年度才可獲批核，署方現階段暫未開始進行研究，亦未能提供試點的資料。她表示如試點的成效理想，署方會考慮將計劃擴展至十八區。

53. 最後，有關實施容許私家車及的士經慈雲山南巴士總站往毓華街的建議，楊署長表示署方會按一貫程序進行諮詢，相信不會遭到太大反對，並冀望今年年中可實施有關建議。

(陳炎光議員於四時十分離席。)

54. 主席總結，感謝署長非常詳盡地回應議員的問題，請署長繼續備悉及跟進議員的意見，而他相信部份意見亦會轉交至其他相關政府部門跟進。他佩服署長對區內交通及運輸事務的熟悉，對多條區內街道的名稱亦能瑯瑯上口。他感謝署長的到訪，並預祝她工作順利。另外，他表示署長剛才已承諾繼續跟進運輸總站上層停泊位及下層小巴士的安排；而有關運輸總站下層出入口設計的事宜，他指過去交運會已跟進多時，明白到雖然日後運輸總站的上下層均交由運輸署管理，但工程設計是由路政署負責，而交運會的文件亦有指出路政署在

刊憲時沒有將沙田坳道南迴旋處一段行車路納入工程範圍。有見及此，主席建議黃大仙區議會就運輸總站下層出入口設計去信路政署署長。他指上述事宜與道路管理有關，即使不是負責沙中線項目的部門負責，亦是路政署轄下其他部門處理。主席請秘書處協助去信路政署署長，以跟進運輸總站下層出入口設計的事宜。

(會後註：秘書處已於二零一七年三月十日就上述事宜致函路政署署長。)

(ii) 香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略
(黃大仙區議會文件第 17/2017 號)

55. 主席歡迎為此議程列席會議的發展局局長政治助理馮英倫先生、規劃署總城市規劃師/策略規劃劉寶儀女士及規劃署高級城市規劃師/策略規劃 4 張嘉琪女士。

56. 發展局馮英倫先生簡介《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（《香港 2030+》）的背景和研究目的。他表示，香港於過去十年對內和對外都面對不少重大挑戰和機遇，對外正面對全球和區域競爭激烈的環境，以及未來幾年數個大型區域性交通基建相繼落成所帶來的機遇和挑戰；對內社會正在急速老化，老年人口增長速度相當快，而樓宇的老化速度更有過之而無不及，加上市民普遍要求更優質的生活環境，意味着為房屋、經濟活動和社區設施提供可發展用地的需求龐大。政府於二零一五年展開《香港 2030+》研究，該研究是以二零零七年公布的《香港 2030：規劃遠景與策略》為基礎，並根據香港最新的情況而作出更新，為香港跨越二零三零年的規劃、土地、基建發展，以及建設和自然環境的塑造提供指引。發展局、規劃署聯同其他相關政策局及部門就香港的長遠發展策略制定了各項建議，並於二零一六年十月二十七日起展開為期六個月的公眾參與活動。

57. 馮先生表示，發展局及規劃署到訪十八區區議會，是希望與各區議員從宏觀角度討論全港的長遠發展策略，以進一步提升香港的宜居度及競爭力，並創造發展容量，以迎接未來種種的挑戰與機遇，達致可持續發展。在推進個別發展項目時，政府會按一貫程序適時諮詢包括區議會在內的相關持份者，屆時議員可就相關項目作詳細討論。他邀請議員一起探討對香港未來極為重要的發展策略，並會聽取各方的意見，集思廣益，令香港成為宜居、具競爭力及可持續發展的「亞洲國際都會」。

58. 規劃署張嘉琪女士以投影片輔助介紹文件。

59. 李東江議員認為，由於工作的地方會被工種影響，市民可能不會在居住的地區就業。如規劃時假設市民居住和就業於同一地區恐怕會在將來政策推行時與預期結果出現巨大落差。他亦查詢東大嶼都會會否主要為物流業提供就業機會，因在這情況下，計劃遷入東大嶼都會居住的市民可能也要為將來的工作發展作準備。另外，他亦建議局方和署方定出有關遷拆舊建築物的原則供其他部門參考，以配合發展計劃的規劃遠景。

60. 胡志偉議員查詢局方和署方在進行研究時有否參考政府已通過的政策。他表示，《香港 2030+》建議的東大嶼都會與政府於二零零七年提出的經修訂的「大嶼山發展概念計劃」(下稱「修訂計劃」)互相矛盾。「修訂計劃」強調「北發展、南保育」(即將主要的發展集中在北大嶼山，並在南大嶼山推行保育工作)。可是，《香港 2030+》中的東大嶼都會規劃建議在喜靈洲附近地方進行填海工程及開發梅窩的土地，這建議與「修訂計劃」及大嶼山發展諮詢委員會的政策討論方向背道而馳。他建議局方和署方在規劃時列出政府已通過的相關政策，如有關填海及生物多樣性的政策，供議員參考，以避免政策上的矛盾及衝突。另外，他建議局方和署方考慮政府的產業政策對將來規劃的影響，並調整香港現時的經濟結構，將就業人口平均分佈在不同地區，以解決職住不平衡的問題。胡議員續查詢將來的交通運輸配套如何配合發展東大嶼都會和新界北的建議。

61. 黎榮浩副主席感謝發展局及規劃署的代表介紹《香港 2030+》的主要研究結果和建議。他認為《香港 2030+》涉及內容較宏觀及長遠，故較難作充分理解和提供意見。他認為《香港 2030+》的建議未夠深入，而且沒有提出有關黃大仙區未來發展的清晰規劃。黎副主席詢問以下事項：

- (i) 在規劃上如何繼續支持香港四大支柱產業未來的發展；
- (ii) 在規劃旅遊業發展時如何解決旅客與市民的衝突問題；

(iii) 查詢有關教育及醫療方面的發展規劃；及

(iv) 鑒於黃大仙區現正面對人口密集、人口老化和相對貧窮的問題，查詢局方和署方如何因應以上問題規劃黃大仙區的未來發展。

62. 蔡子健議員感謝發展局及規劃署的代表到訪黃大仙區議會。他認為《香港 2030+》未能反映地區發展的定位。他認為，香港的傳統商業區及工業區的定位漸漸變得模糊。黃大仙區在過去被定性為公屋區，但在過去十年卻有不少豪宅在區內落成。他關注都會商業核心圈的配套設施能否配合區內的發展，並建議政府重整傳統商業核心區及為將來發展的商業核心區提供相關配套以配合發展。他指出政府在發展東涌時未能落實原先構想的交通配套，以致東涌新市鎮落成後跟市民當初的預期有很大的落差。有見及此，他建議政府向議員提供詳盡的數據及資料作參考，以便討論香港未來的規劃。

63. 陳安泰議員建議政府就交通配套、發展東大嶼都會和新界北及郊野公園等問題諮詢市民的意見，並向市民解釋方案的利弊和推行方案的原因及目的，這樣做會有利政策推行。他認為政府可請市民提出更有效的建議並善用時間，盡快為香港的未來發展作出規劃。

64. 譚香文議員認為，在經濟用地需求、運輸與土地用途及策略性環境評估仍未完成的情況下，《香港 2030+》欠缺實質數據支持亦欠缺新策略。她表示，《香港 2030+》未能提供人口政策，難以評估有關發展的建議。另外，她亦提出文件中未有提供發展策略增長區所需費用的估算，恐怕發展東大嶼都會會涉及龐大的開支。

(陳安泰議員、陳偉坤議員及郭秀英議員於五時十五分離席。)

65. 林文輝議員認為，政府應該在規劃時覓地建屋以解決香港現時所面對的居住問題。局方和署方可參考澳門、新加坡和深圳等城市，利用填海來增加土地。他支持發展東大嶼都會的建議，並請政府推行有效政策，盡快填海以增加土地供應。他建議政府可考慮使用現有的綠化地帶興建房屋，並在其他地方如水塘和小蠔灣一帶以填海方式建設綠化地帶以作補償。

66. 許錦成議員查詢主要土地供應是否只有來自兩個策略增長區。他亦查詢研究中公營和私營房屋的供應比例和預計每人平均居住面積。最後，他查詢政府有否規劃重建九龍西等地區的舊樓宇。

67. 黎榮浩副主席查詢有關貨櫃場、道路網絡飽和、垃圾處理、市區旅遊景點所引發的市民與旅客衝突和骨灰龕問題的未來規劃。

68. 馮英倫先生表示《香港 2030+》旨在為香港跨越二零二零年的空間發展作規劃。他指出香港正面對可發展用地和房屋供應短缺的問題，故希望能夠推進《香港 2030+》的建議。他表示，《香港 2030+》只是一個開始，政府會整合及分析所收集到的意見，並就合適建議作進一步的研究。當政府有具體方案時會適時向區議會再作諮詢。就議員所提出有關產業政策及職住不平衡等問題，他認為應先創造足夠容量才能把握經濟發展的機遇以創造職位。他指出，現時已規劃的古洞北、粉嶺北和洪水橋等新發展區會創造比傳統新市鎮更多的就業機會，期望能為該區的居民提供不同種類的工作。另外，《香港 2030+》會繼續以「北發展、南保育」作大嶼山的規劃方向，並建議善用梅窩未被充分利用的土地，包括作通往東大嶼都會人工島的接駁點。

69. 規劃署劉寶儀女士的回應綜合如下：

- (i) 運房局公布的《香港港口發展策略 2030 研究》結果顯示，預計香港貨運量在未來仍有增長，因此建議提升現時葵青貨櫃碼頭的處理能力及相關基礎設施，以應付未來直至 2030 年的吞吐量增長需求。政府會定期檢視貨櫃吞吐量的預測，以監察香港港口產業的發展，再決定是否需要在二零二零年後發展十號貨櫃碼頭。
- (ii) 為妥善處理垃圾，環保署正進行有關香港廢物處理的長遠研究；
- (iii) 《香港 2030+》的長遠土地需求評估考慮了食物及衛生局所提供的骨灰龕的土地需求預測；

- (iv) 扣除已落實/已規劃/已進入後期規劃的項目(例如東涌新市鎮擴展、洪水橋新發展區、古洞北新發展區、粉嶺北新發展區及短中期的土地改劃)所能供應的土地後,香港仍然欠缺逾一千二百公頃的土地,為此建議透過發展兩個策略增長區以提供所需的發展容量;
- (v) 在估算長遠房屋用地需求時,《香港 2030+》分別以新增住宅單位總樓面面積 50 平方米(公屋)及 75 平方米(私人樓宇)為假設,並採用《長遠房屋策略》(《長策》)的 60:40 的公營及私營房屋比例來計算;
- (vi) 《香港 2030+》建議推動香港經濟邁向高增值、擴闊經濟基礎、鞏固四大支柱產業的同時推動新興產業,以及創造更多優質和技能層面廣泛的職位。建議在新發展區發展不同的經濟活動以提供不同的工種,拉近工作與居所之間的距離。
- (vii) 《檢討甲級寫字樓、商貿及工業用地的需求》研究的結果顯示,商業核心區甲級寫字樓供應在香港未來會出現明顯短缺,預計香港長遠仍欠缺約一百萬平方米總樓面面積的商業核心區甲級寫字樓供應。上述的經濟用地供求估算已包含了九龍東和黃竹坑地區可提供的商業樓面。因此,《香港 2030+》建議於東大嶼都會設立第三個商業核心區,並提供便利的交通連接東大嶼都會及港島西和大嶼山;
- (viii) 《香港 2030+》預計於 2018 年完成。建議屆時在政府內部成立高層次的督導委員會,統籌和落實整體策略框架下各項相關措施;
- (ix) 《香港 2030+》以運房局發表的《鐵路發展策略 2014》中的七個鐵路發展項目、十一號幹線和屯門西繞道等項目作運輸基建的基線(見《香港 2030+》公眾參與書冊圖 26),並在此基線下為建議策略增長區制訂運輸配套網絡。運房局亦會根據《香港 2030+》建議開展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》,使大型運輸基建的規劃配合香港長遠土地利用策略;

- (x) 《香港 2030+》建議擴闊旅遊產品並吸引更多的過夜旅客，特別是高消費的商務旅客和遊客。發展大嶼山景點有助分流旅客，並能紓緩市區旅客過多的情況；
- (xi) 《檢討甲級寫字樓、商貿及工業用地的需求》研究已於早前完成。雖然《香港 2030+》的《運輸與土地用途評估》及《策略性環境評估》仍未完成，但《香港 2030+》公眾參與文件及相關專題報告已包括相關研究的階段性結果。完成公眾參與活動後，規劃署會將所收集的意見整合，並繼續進行運輸與土地用途評估及策略性環境評估，以助完成製定全港發展策略，屆時會公布技術評估研究結果；
- (xii) 《香港 2030+》以吸納人才及長者積極樂頤年作規劃方向，希望提出有利人口規劃的建議並釋放勞動力。《香港 2030+》提及在二零四三年達到八百二十二萬的人口頂峰來自政府統計處公佈的人口推算。統計處亦有專題報告詳細解釋人口推算所作出的假設（包括出生率、死亡率，及單程證使用率等等）；及
- (xiii) 如決定發展東大嶼都會其所涉及的開支預算及撥款須經過立法會財務委員會通過，過程公開並會受到監管。

70. 李東江議員建議政府在規劃四十歲至七十歲的生活空間時參考一所美國保險公司結束營業後在上海建立的健康保健村，他認為這是將來發展的趨勢。

71. 胡志偉議員認為興建交通設施連接南大嶼山並不能有效保育南大嶼山，因此他反對在喜靈洲進行填海和開發梅窩的土地。另外，他希望局方及署方在研究發展高增值旅遊產品的時候會拆牆鬆綁，方便業界實行有關措施。

72. 譚香文議員認為局方及署方未有回應有關將來人口政策的查詢。她認為，政府在《運輸與土地用途評估》及《策略性環境評估》仍在進行的情況下作出諮詢並不合邏輯，因為局方及署方缺乏實質數據並難以為將來的各種需求作出合理的評估。她查詢局方及署方會否在可行方案完成後諮詢公眾。

73. 主席查詢局方在制定具體方案後會否再一次諮詢區議會的意見。

74. 馮英倫先生回應指《香港 2030+》屬策略性規劃，從高層次審視全港發展策略。他表示有關發展兩個策略增長區的建議需要作進一步詳細研究，因此現階段未有詳細發展數據。《香港 2030+》為香港的未來發展訂立長遠的目標，局方在具體項目推行時必定會向各區議會和相關持份者作諮詢。

(黃逸旭議員於五時四十五分離席。)

75. 主席感謝議員就香港未來發展提出不同的意見。他認同香港必須為二零三零年後的發展作出規劃。他建議政府除了須要關注南大嶼山發展的問題外，亦須要制定一些短、中期的規劃，以解決部分香港正在面對的問題，使問題不會拖延至二零三零年後。他感謝局方及署方代表到訪黃大仙。

76. 局方及署方備悉議員的意見。

(iii) 《啟德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/5》所收納的修訂項目
(黃大仙區議會文件第 18/2017 號)

77. 主席歡迎為議題出席會議的規劃署九龍規劃專員葉子季先生、土木工程拓展署總工程師／九龍 1(九龍)徐仕基先生及土木工程拓展署高級工程師／6(九龍)陳炳華先生。

78. 主席邀請規劃署葉子季先生介紹文件。

79. 葉子季先生以簡報輔助介紹文件。

80. 胡志偉議員表示麗港城居民對茶果嶺海旁區域的發展計劃表達關注。由於職業訓練局(職訓局)會對當區交通加重負擔，因此希望規劃署重新審視該選址及發展規模是否合適。另外，胡議員認為研究當中的單軌列車經濟效益成疑，只能將人流疏導至主要鐵路系統，就此查詢規劃署在新增發展項目後，如何將人流帶入及帶出新發展區。

81. 葉子季先生回應表示，本年施政報告提及政府將加強對職業教育發展的支持，並提供土地供職訓局興建具規模及現代化的新校舍。經考慮職訓局的選址要求後，即校舍選址須位於市區，用地面積為三至五公頃，及選址有利新校舍盡快落成，規劃署認為茶果嶺海旁用地符合職訓局有關選址要求。署方備悉麗港城居民反對有關建議，就此署方及職訓局將繼續與居民就有關發展保持溝通。而校舍的初步設計將採用階級式建築物高度輪廓，高度訂為主水平基準上六十至七十米，較其東北面住宅發展「麗港城」的高度(即主水平基準上約八十至九十米)為低，而且校舍將提供通風廊，以緩解發展在空氣流通方面帶來的影響。在早前的諮詢過程中，地區人士關注計劃對景觀及交通所造成的影響，職訓局已就有關方面進行技術評估，評估結果顯示計劃並不會在景觀及交通等方面造成不能接受的重大影響，規劃署亦會繼續與居民溝通，並將居民的意見向城規會反映。

82. 徐仕基先生補充，在大綱圖上顯示的環保連接系統走線中，單軌列車只是眾多選項的其中之一，就環保連接系統的模式及走線，土木工程拓展署正進行詳細可行性研究，報告將於今年年底前完成，屆時會就此進行諮詢，收集公眾意見以決定進一步發展。就增加啟德發展密度後人流的帶動，徐先生表示啟德發展區內外的連繫主要有道路及集體運輸系統兩方面。道路方面目前有太子道東、觀塘道及舊機場隧道。現時附近道路的交通擠塞源於有部分工程尚未完工，未來中九龍幹線、T2 主幹道及將軍澳－藍田隧道落成後，所形成的東西走廊將有效改善目前的道路交通情況。而集體運輸系統方面，現時有港鐵觀塘綫，而未來啟用的沙中綫亦能減輕觀塘綫的負擔。至於區內的行人連接，接近一百公頃的綠化及休憩地帶將貫穿整個啟德發展區，作為綠色走廊供市民使用。

83. 施德來議員表示政府、機構或社區用地所興建的醫院大多只有職員飯堂，若要開設普通食肆，則須再向城規會申請，以致市民大多要光顧離醫院較遠的食肆。施議員查詢啟德全科醫院現時的擴展計劃中是否有包括食肆在內，而若要增加食肆，應由規劃署還是醫管局負責跟進。

84. 林文輝議員表示現時環保單軌列車走線由觀塘到啟德站，其他區的市民並未能受惠，建議延伸至舊區如經石鼓壟公園至東頭邨，再經摩士公園到達樂富、黃大仙廟等，並接合黃大仙廟此旅遊景點。樂富、黃大仙下邨及東頭邨的居民亦可使用此路線到達郵輪碼頭，增加使用率。

85. 主席表示在環保單軌列車走線進行概念性諮詢時，黃大仙區議會已建議走線須延至觀塘區、黃大仙區及九龍城區，才能有效地服務市民，否則人流太少只會造成浪費。

86. 胡志偉議員表示對職訓局項目的發展規模及選址有保留，並指出觀塘區議會已一致動議反對茶果嶺職訓局發展項目。胡議員亦希望日後能再就環保連接系統進行詳細討論，望能以更有效的方式服務更多市民。

87. 葉子季先生備悉主席及各位議員的意見，並回應表示現時區內醫院的規劃由醫院管理局負責，啟德急症醫院初步規劃有二千四百個床位、急症室服務、不同專科服務及日間化療和放射治療設施，當中亦會包括附屬飯堂設施。葉先生表示所有前往診症及探病的市民應能享用醫院附屬飯堂的服務，而從規劃角度看，醫院範圍內規模較小及附屬食肆及商鋪，只要不超出合理範圍，無須提出規劃申請。有關醫院現時尚在初步設計階段，對於附屬食肆方面的規劃，須由醫院管理局在詳細設計階段考慮。

(譚香文議員於六時十五分離席。)

88. 主席感謝規劃署及土木工程拓展署的代表出席是次會議。

(iv) 地區主導行動計劃 - 二零一六年工作報告及二零一七年工作展望
(黃大仙區議會文件第 19/2017 號)

89. 黃大仙民政事務助理專員徐卓鋒先生介紹文件。

90. 議員對文件內容沒有意見，黃大仙區議會備悉文件。

- (v) 黃大仙區議會轄下委員會及工作小組成員的變更
(黃大仙區議會文件第 20/2017 號)

91. 秘書介紹文件。

(胡志健議員於六時二十分離席。)

92. 主席總結，議員對文件內容沒有意見，文件獲得通過。主席請秘書處協助更新相關記錄。

四 進展報告

93. 議員備悉下列文件：

- (i) 社區建設及社會服務委員會二零一七年一月十日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 21/2017 號)
- (ii) 地區設施管理委員會二零一七年一月十七日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 22/2017 號)
- (iii) 交通及運輸事務委員會二零一七年二月七日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 23/2017 號)
- (iv) 財政常務及經濟事務委員會二零一七年二月十四日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 24/2017 號)
- (v) 房屋事務委員會二零一七年二月二十一日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 25/2017 號)

- (vi) 食物環境衛生事務委員會二零一七年二月二十八日第七次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 26/2017 號)
- (vii) 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
(黃大仙區議會文件第 27/2017 號)
- (viii) 黃大仙地區管理委員會二零一七年二月十七日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 28/2017 號)
- (ix) 「起動黃大仙」社區重點項目計劃工作小組二零一七年二月二十一日第一次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 29/2017 號)

五 下次會議日期

94. 第五屆黃大仙區議會第十次會議訂於二零一七年五月九日(星期二)下午二時半在此會議室舉行。

95. 會議於下午六時二十五分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一七年四月

檔案編號：HAD WTSDC 13-5/5/53 Pt. 46



本處檔案：L/WTSDC/20170301/TLF

敬啟者：

關注黃大仙區交通問題 要求運輸署聆聽民意 積極解決

一直以來，對於黃大仙區的交通問題，我們除了在議會上表達意見外，亦透過不同的途徑向政府決策局、運輸署、公共交通機構及營辦商等反映問題，並要求積極解決及改善。我們認為完善的公共運輸服務，對黃大仙區居民來說，尤其重要，由於區內主要為基層居民，他們十分依賴公共交通工具出入，因此，如何改善現存的交通問題及優化交通配套設施，是我們作為居民代表十分關注的民生議題。今日藉著運輸署署長到訪，我們希望透過是次會議再次表達大家關注的交通問題，並要求運輸署聆聽民意，積極回應及盡快改善，其中幾項主要關注及意見如下：

第一、 不滿運輸署就配合觀塘延線通車後調整巴士路線班次的安排

在二零一七年二月七日召開的黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會（下稱交運會）中，運輸署向交運會提交有關第 9/2017 號文件，題為「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的最新安排」，在是次會議上，交運會已決議運輸署在落實任何重組計劃內的建議前諮詢交運會，並在獲得交運會的同意後方可實施相關建議；但在三日後，即二月十日，運輸署卻以書面通知交運會將會調整巴士路線班次的安排；至二月十七日及二月廿一日，交運會已向運輸署表達不滿及要求，然而運輸署並未有尊重議會的意見，一意孤行，於二月廿五日強行落實相關班次調整；另外，運輸署亦未有在呈交會議的諮詢文件上披露有關細節，做法實屬罕見，就上述種種，我們再次向運輸署署長表示強烈不滿；並對運輸署未有尊重區議會意見，表示遺憾。

第二、 爭取盡快落實小巴增至 20 座

據了解，現行限制公共小巴車輛的數目為 4350，是早於 1976 年釐定，而在這數十年間，香港的人口經已由 500 多萬增長至今日的 730 多萬，不過，小巴的數目卻並沒有隨著人口增加和發展而增加，只是在 1988 年將 14 座位增加至 16 座位而已。為此，民建聯於數年前已建議增加公共小巴座位，以提升載客數量，應付乘客需求。就本區的情況而言，黃大仙區內不少居民均以小巴為主要接駁工具前往港鐵

黃大仙支部	九龍黃大仙雙鳳街50-52號成功樓2字樓 Tel : 2351 4771 Fax : 2351 8014 1/F., Shing Kung House, 50-52 Sheung Fung Street, Wong Tai Sin, Kowloon
橫頭磡辦事處	九龍黃大仙橫頭磡邨宏顯樓平台104-105室 Tel : 2336 8192 Fax : 2336 1592 Flat 104-105, Wang Tau Hom Est., Wong Tai Sin, Kowloon
新蒲崗辦事處	九龍新蒲崗彩虹道60號衍慶大廈1樓C10 Tel : 2321 8111 Fax : 2321 8081 C10, 1/F., Yin Hing Bldg., 60 Choi Hung Road, San Po Kong, Kowloon

真誠為香港

站，特別是一些依山而建的地區，例如慈雲山、彩雲區等，因此，完善的小巴服務對居民出入尤為重要。就此，對於特首於今年施政報告中，表示政府已完成公共小巴服務的研究，建議增加公共小巴座位，以提升小巴整體的載客量，我們表示歡迎，並要求政府增加小巴座位至 20 座，及迅速進行所需的修例工作，以便盡快落實有關建議。

第三、關注黃大仙區主幹道交通擠塞問題

現時，貫穿黃大仙區的主要交通幹道為龍翔道，而觀塘道為其中一條主要影響龍翔道交通情況的道路，兩條道路的暢通程度，直接影響整個黃大仙區的交通情況。據了解，龍翔道經常出現交通擠塞的情況，特別是在早上、下午（約四點半開始）及傍晚等繁忙時間，交通十分繁忙，直接影響進出黃大仙區的車輛，十分不便。雖然今年的施政報告亦有提及落實中九龍幹線項目（備註：此項目是一條貫通九龍中部，連接西九龍的油麻地交匯處，東九龍的啟德發展區及九龍灣的道路網，總長度 4.7 公里），以期提升九龍主要東西行幹道的交通容量，並表示可舒緩龍翔道的交通擠塞情況，就此我們表示歡迎，但由於該項目預計於 2025 年才完工，仍有 8 年之久，因此，我們認為運輸署應繼續好好研究各項改善措施，以盡量減輕主幹道的擠塞情況。

除此以外，區內的一些道路，尤其是慈雲山區及彩雲區，居民每天也面對嚴重的交通擠塞問題。以彩雲區的清水灣道及新清水灣道為例，在早上繁忙時間，經常出現嚴重的交通擠塞情況，由「山頂」往「山腳」往往需要超過 20 分鐘的時間。我們已多次向運輸署反映，表示安達邨於去年 6 月開始入伙後，新清水灣道交通壓力大增，我們要求運輸署必須認真研究解決牛池灣至清水灣道一帶交通問題的方案，如就加設行車天橋由新清水灣道往太子道東的可行性進行研究，以期解決困擾地區已久的交通擠塞問題。

第四、關注黃大仙公共運輸總站上層停車場管理及運作模式

就黃大仙公共運輸總站上層停車場管理及運作模式，運輸署早前建議以咪錶模式收費，就此，黃大仙區議會轄下關注黃大仙公共運輸總站專責小組（下簡稱專責小組）於二零一七年的一月十日的會議上已曾討論，並已表達對此安排的憂慮及意見；及後於二月七日的交運會上再討論有關問題，委員亦重申不同意以咪錶模式管理，因此，我們要求運輸署尊重議會意見，認真研究以其他形式管理，並盡快提出其他可行方案。

第五、 要求優化全區的行人通道

現時，香港地少人多，道路狹窄，人車爭路的情況屢見不鮮，因此，如何優化現時的道路接駁及創造良好的步行環境，對加強區內不同區域的連繫尤其重要。據了解，在今年的施政報告中提出「香港好·易行」概念，務求締造「行人友善」的環境，讓市民可以「行得醒」、「行得通」、「行得爽」及「行得妥」(即政府的四個主題方向)，我們十分支持這個概念，並希望政府在各小區做起，就以本區為例，新蒲崗區與啟德區好像是近在咫尺，但由於道路網絡及道路接駁未完善，行人未能輕易地及舒適地步行前往，減少了居民步行前往目的地的誘因，這只是其中一個例子，在黃大仙區內，亦有很多類似的情況，因此，我們希望運輸署及局方在推動「香港好·易行」時，應好好檢視各小區的行人道路網，優化全區的行人通道及接駁，務求真正提供良好、安全及舒適的行人道路，鼓勵市民步行。

就上述意見及關注，我們希望運輸署署長積極跟進及回應，並尊重議會及居民的聲音，改善區內的交通問題；長遠來說，必須認真研究及完善整體的交通規劃，方便居民出入之餘，亦可提升香港作為一個先進大都會應有的交通配套水平。

此致

黃大仙區議會主席暨全體委員

民建聯黃大仙支部

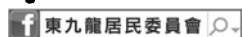
黃大仙區議員

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 越毅強 潘卓斌
二零一七年三月一日

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

電子郵箱(Email): info@eastkowloon.org.hk

本會檔號 Our Ref.: 170307/LR/59/SC/11

來函檔號 Your Ref.:

香港特別行政區政府

運輸署 楊何蓓茵,JP 署長 大鑒：

我們感謝 閣下到訪黃大仙區議會，聆聽區議會對交通運輸政策各方面問題的意見，我們藉此機會表達以下的訴求：

東九龍線鐵路要「上山」，惠及黃大仙半山 20 萬居民

運輸及房屋局於 2014 年 9 月發表的「鐵路發展策略 2014」中提到，政府在 2018 至 2026 年推展七個鐵路新方案，當中的「東九龍線」（始發於寶琳、經寶達、秀茂坪、四順、彩雲至接連鑽石山），服務觀塘北及黃大仙的半山居民；我們對「東九龍線」計劃表示歡迎，但美中不足之處是方案未有惠及黃大仙半山最集中人口的區域，包括瓊富、慈雲山以及竹園等一帶的人口密集的地區。我們強調，東九龍線不能漠視黃大仙半山區域逾 20 萬居民的交通需求，故此強烈要求東九龍線必要在瓊富、慈雲山及竹園加設港鐵站，惠及居民。

黃大仙區地勢多山，多半住宅均處於半山區域，包括彩雲、瓊富、慈雲山、竹園及樂富等，人口密集，居民多達二十萬人（詳見附表一）；佔全區四十二萬六千居民近半。一直以來，半山的居民主要依賴專線小巴接駁至港鐵站，除了為此要負擔沉重的交通費外，更是費時失事，浪費寶貴的時間在等車與轉車之上。以鑽石山交通交匯處的 19M（往慈雲山）、黃大仙港鐵站附近的 33M、33A、78M（往瓊富及瓊東街）、沙田坳道 37M（往慈雲山）、38M（往竹園）等小巴站為例，不特止在早上上班時間及下午 6 至 7 時的繁忙時間大排長龍，甚至晚上 11 時後也是人龍處處，反映出現存交通服務未能滿足半山居民的需求，彩雲、瓊富、慈雲山、竹園及翠鵬居民要求增建地鐵站的呼聲近二十年不絕於耳！

在 2000 年時，地鐵公司規劃沙中線計劃時，本會已率先提出在慈雲山設鐵路站，地鐵公司也曾一度表示可行，令逾十萬慈雲山居民雀躍不已，可惜後來地鐵公司出爾反爾，令慈雲山居民的地鐵夢落空。現時運房局計劃東九龍線路發展方案，我們希望當局在研究詳細設計與選址時，不要再漠視黃大仙區 20 萬半山居民的訴求，將東九龍線鐵路「上山」，將由彩雲接駁至鑽石山站的設想修訂，不以鑽石山為接駁站，由彩雲上瓊富、經慈雲山、過竹園接連至樂富，將黃大仙區上的交通網絡打通，令半山居民也可受惠於鐵路發展。事實上，服務黃大仙區的觀塘線在早晚繁忙時間均已有飽和跡象，東九龍線接連樂富站，正好將彩雲、瓊富、慈雲山及竹園往新界東／深圳的乘客分流，以此減輕黃大仙至藍田一帶沿線港鐵站的壓力，實在是一舉多得，便民之策也！我們希望 閣下可將黃大仙區居民的訴求納入東九龍線鐵路方案規劃範圍之內，還黃大仙 20 萬半山居民一條鐵路線。

小巴增加座位需盡快實施

此外，本會多年前已多番反映小巴增加座位的意見，我們欣悉立法會年前對此建議已開綠燈，惟至今仍是只聞樓梯響，我們要求 貴署盡快將計劃落實，除了藉此增加交通服務外，更可減輕小巴車費加價的壓力。

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 何漢文
袁國強 陳安泰 陳曼琪 雷啟蓮
蔡子健 譚美普

增選委員

黃鎮健 李美蘭 李炎雄 吳智培
余維俊 潘卓斌

2017 年 3 月 7 日

(附表：黃大仙山上居民人口表，資料來源:政府統計處 2011 年人口普查)

區 域	分 區	主要住宅	人 口	
彩 雲	彩雲東	彩雲邨，彩暉邨，峻弦，紀律部隊宿舍，曉輝花園	15427	
	彩雲南	彩雲邨	13211	
	彩雲西	彩雲邨，彩峰苑	11583	小計：40221
瓊 富	瓊 富	富山邨，瓊麗苑，瓊山苑，宏景花園，海港花園，瓊軒苑，嘉峰台，新麗花園，威豪花園，怡富花園，明愛宿舍，消防宿舍	19708	
慈雲山	慈雲東	慈民邨，慈康邨，安欣閣，毓華街及毓華里一帶私樓	20465	
	慈雲西	慈樂邨	19548	
	正 愛	慈正邨，沙田坳邨，慈愛苑	17174	
	正 安	慈正邨，安康閣	20686	
	鳳 凰	鳳凰新村	15809	小計：113390
竹 園	翠 鵬	翠竹花園，鵬程苑，竹園北邨	18170	
	竹園南	竹園南邨	15609	
	竹園北	竹園北邨，盈福苑	16266	小計：50045
總計：			203656	

本會檔號 Our Ref.: 170307/LR/59/SC/12
來函檔號 Your Ref.:

香港特別行政區政府
運輸署 楊何蓓茵,JP 署長 大鑒：

關注交匯處管理運作・反對當局更改規劃

東九龍居民委員會（下稱本會）多年來一直關注及跟進黃大仙公共運輸總站（即前稱「黃大仙公共交通交匯處」）的規劃及興建，並多次透過黃大仙區議會向當局反映本會的意見，希望交匯處可以改善黃大仙祠的旅遊巴上落旅客、以及沙田坳道露天小巴士站對乘客帶來不方便的問題。惟近日本會驚悉，有關部門竟然無視黃大仙區議會，在未經任何諮詢或知會的情況下，私下更改道路設計規劃，對此本會謹此表示強烈的不滿。

一直以來，黃大仙區議會在討論黃大仙公共運輸總站的道路設計安排時，都是以規劃署的設計為基礎——即由鳳德道經黃大仙道直駛入黃大仙公共運輸總站，讓小巴乘客可以在交匯處內舒適的候車及上落，再無需過著日曬雨淋的等車日子；日後現有小巴士站亦可規劃成休憩用地，增加社區的綠色空間。可是，現時當局竟然私下更改道路規劃，令小巴要沿用鳳德道左轉入沙田坳道現有的露天小巴士站落客，然後再進入交通交匯處。這般安排一是令小巴乘客無所適從，二是令沙田坳道露天小巴士站的規劃落空。本會認為，黃大仙區議會對交匯處的規劃設計，都是依據區內居民及相關持份者的意見而作出建議，現時當局未經諮詢民意而更改設計並刊登憲報，猶如是霸王硬上弓，直視民意為無物，本會深感遺憾！本會希望當局必須修正錯誤，讓黃大仙公共運輸總站可以成為利民建設。

就黃大仙區公共交通運輸站(運輸總站)，本會有以下建議：

1. 上層旅遊巴士停車場管理及營運模式：

就黃大仙區公共交通運輸站上層的管理及營運模式，早前運輸署提出以咪錶收費方式營運上層旅遊巴士泊位。但本會認為，咪錶收費會引致佔用車位或爭用車位等問題。就此本會建議上層泊位應交由其他團體或機構、甚或由相關政府部門管理，以便更有效控制車輛出入，避免泊位被濫用。

2. 下層小巴站安排：

就現時觀察所見，37M (往慈雲山) 黃昏時間開始有大批乘客候車，人龍常逾 200 米，直至深夜人流仍駱驛不絕，可見候車空間必須容納大量乘客。就此，運輸總站下層小巴站，本會建議沿用早前多次於會議中提及，必須以乘客需求為優先考慮。本會重申，我們要求候車處必須要做到人車分流，要充足位置供乘客安全排隊候車，同時要避免大量乘客須橫過多條行車路線前往候車處，造成人車爭路的情況，構成不必要的危險。

順頌
台安！

東九龍居民委員會

2017 年 3 月 7 日



丁志威議員辦事處

地址：九龍黃大仙竹園北邨蕙園樓地下 106 室 電話：2613 8602 傳真：2613 8669

陳英議員辦事處

地址：九龍黃大仙翠竹花園商場 4 樓 401A 室 電話：3743 1888 傳真：3743 1889

本函檔號：L17-019(D)

香港特別行政區政府

運輸署署長

楊何蓓茵女士，JP

強烈要求「東九龍線」增設「竹園站」

運輸及房屋局於 2014 年 9 月發表的「鐵路發展策略 2014」中提及未來將發展新鐵路線，當中包括「東九龍線」。「東九龍線」將新增 4 個港鐵站(寶達、秀茂坪、順天、彩雲)連接寶琳及鑽石山以成為觀塘線的平行路線，從而增強整體網絡的穩健性。

「鐵路發展策略 2014」中提及發展「東九龍線」主要為便利山上地區居民以及解決路面交通擠塞的情況：「...東九龍線不但可以支持山上地區的住宅發展，亦可減少居民對路面交通的倚賴。」，「...在沒有這條新鐵路線的情況下，有意使用鐵路的乘客，需要乘搭其他交通工具前往附近的鐵路站。」，「...東九龍線可分流路面交通，減低出現車輛樽頸的機會。」 (節錄自「鐵路發展策略 2014」3.36)

然而，「東九龍線」並未能惠及同屬於山上地區的「竹園」，「竹園」人口接近 50000，人口比新設的 4 個港鐵站的分區人口還要多(附表 1)，而且「竹園」遠離現有的港鐵站，出入只能倚賴路面交通，當遇上特別路面交通情況時，居民便失去預算未能適時往返目的地。



丁志威議員辦事處

地址：九龍黃大仙竹園北邨蕙園樓地下 106 室 電話：2613 8602 傳真：2613 8669

陳英議員辦事處

地址：九龍黃大仙翠竹花園商場 4 樓 401A 室 電話：3743 1888 傳真：3743 1889

本函檔號：L17-019(D)

(附表 1)

新設港鐵站	分區	人口	服務人口小計
寶達站	寶達	34 900	34 900
秀茂坪站	秀茂坪北	20 600	49 400
	秀茂坪南	13 800	
	秀茂坪中	15 000	
順天站	順天	19 200	36 600
	雙順	17 400	
彩雲站	彩雲東	13 900	40 600
	彩雲南	13 000	
	彩雲西	13 700	
竹園站	翠竹及鵬程	18 300	49 600
	竹園南	15 200	
	竹園北	16 100	

資料來源: <http://www.eac.gov.hk/pdf/legco/2016lc/2016boundaries/2016lcelc3.pdf>

我等強烈要求署方 聆聽竹園區近 50000 居民的訴求，增設「竹園站」，以達至「...以公共運輸為本，並以鐵路為骨幹的客運系統。」(節錄自「鐵路發展策略 2014」1.5) 的目標。

黃大仙區議會

丁志威區議員

陳英區議員

2017 年 3 月 7 日



黃逸旭

ROGER WONG YAT YUK

黃大仙區議員 • 註冊社工 WONG TAI SIN DISTRICT COUNCILLOR • R.S.W.

敬啟者:

要求加設慈雲山港鐵站

根據《鐵路發展策略 2014》文件中建議東九龍線於二零一九至二零二五年落實興建，文件中，建議興建一條長約 7.8 公里的東九龍線，由鑽石山出發，設彩雲，順天，秀茂坪，寶達及寶琳站，路線全程建於地底，而鑽石山及寶琳站分別設有通道與乘客轉乘將軍澳綫，觀塘綫與及正在興建的東西走廊。

就慈雲山而言，現時人口將近十萬人，對外乘搭的交通只有小巴、巴士為主要的交通工具，基於主要行駛的道路有限，於上班、上學繁忙時間及特別日子時，交通經常出現擠塞情況，接近癱瘓邊緣，於雨天和風球季節尤甚，鄰近的地區都有港鐵站，相對於慈雲山只有小巴、巴士作為交通運輸工具，拖延本區的交通發展。我們和慈雲山區居民要求政府就東九龍線鐵路計劃加設慈雲山港鐵站，令慈雲山區內的居民享有鐵路交通服務，連接整個東九龍線

此致

運輸署

署長

楊何蓓茵女士，JP

黃大仙區議員 黃逸旭先生

2017 年 3 月 7 日
黃逸旭議員辦事處 THE OFFICE OF WONG YAT YUK DISTRICT COUNCILLOR

地址：九龍慈雲山慈正邨正旭樓地下25號

Address: G25, CHING YUK HOUSE, TSZ CHING ESTATE, TSZ WAN SHAN, KOWLOON

電話TEL : 29273003

傳真FAX : 22745131

E-mail: yatyuk@gmail.com



雷啟蓮

黃大仙區議會
區議員辦事處

Office of Lui Kai Lin Wendy, Wong Tai Sin District Council Member

附件六

運輸署 楊何蓓茵 署長台鑒：

完善交通配套增建區內泊車位

新蒲崗為黃大仙區內唯一工廠區，近年面對著新舊交替及轉型的挑戰，區內逐漸由工廠大廈轉變為新型商業大廈或酒店，人流逐漸增加，對交通配套的要求亦相應提高。

加上，「綠置居」景泰苑近 900 個住宅單位行將入伙、通往啟德發展新區的行車通道正密鑼緊鼓準備開通、目前位於景福街及七寶街的臨時停車場亦即將交回東華三院興建青少年全人發展中心；未來大磡村用地的發展亦預算有近 4050 個住宅單位分批落成。上述種種因素，均可預見新蒲崗區內交通將會面臨極大的挑戰，區內交通配套亦面臨一定考驗。

除交通配套不足外，泊車位嚴重短缺亦為影響區內交通的主因。因此我們要求盡快覓地辟作臨時停車場或要求工廈改建時務必加入停車場作條款，以解決泊車位短缺的問題。

順頌
台安！

黃大仙區議員 **雷啟蓮**

二〇一七年三月七日



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 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

就九龍巴士(一九三三)有限公司新專營權事宜的意見

我們就九龍巴士(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。

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線獲得的額外資源，必須全數用於受重組路線影響的居民及地區，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 鄧惠強 翁誠光

2017 年 3 月 7 日

附件八

工聯會九龍東區議員聯合辦事處

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,
KLN

電話：2321 5485 傳真：2320 6612

運輸署署長
楊何蓓茵女士, JP

何署長：

東九龍鐵路過山線

我們自2012年起，率先向政府爭取興建東九龍鐵路過山線，回應山上眾多屋邨及住宅區內，居民對鐵路服務的龐大需求。經過多年來與當局磋商、實地視察及收集居民意見後，當局在《鐵路發展策略2014》中建議規劃「東九龍線」鐵路項目，連接鑽石山站及寶琳站，途經彩雲、順天、秀茂坪及寶達，有關項目普遍受居民歡迎。

然而，有關鐵路項目的具體設計及走線至今仍未落實，我們接獲居民反映，擔心該鐵路項目會無疾而終。

因此，我們提出以下訴求：

- i. 建議儘快落實興建「東九龍線」，並延伸至黃大仙區半山接駁樂富、竹園、慈雲山、富山、彩雲
- ii. 儘快公布動工時間表及落實走線方案
- iii. 爭取設置便利山上居民的車站行人出入口
 - 1) 彩虹道增設新出口，疏導鑽石山三線交匯站人流
 - 2) 彩雲位處山坡地區及長者多，要求完善出入口的無障礙設施，如加建升降機或扶手電梯
 - 3) 斧山道增設出口

如有任何查詢，請致電2321 5485與黎雪瑩女士聯絡。

祝
工作順利！

黃大仙區議員：莫健榮、林文輝、譚美普

社區幹事：黃鎮健、蘇嘉樂、李健聰

2017年3月7日

致：黃大仙區議會

強烈不滿運輸署強行縮減巴士班次 漠視區議會意見
盡快檢討港鐵票價調整機制 政府港鐵股息補貼交通費

運輸署於 2 月 7 日在黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會(以下簡稱「交運會」)就「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」諮詢黃大仙區議員及委員，會上要求運輸署在調整巴士服務及路線班次前，必須先諮詢黃大仙區議會，經區議會同意後方可落實任何計劃。

唯運輸署於 2 月 10 日只以文件傳閱形式通知交運會委員，指黃大仙區內有 6 條巴士路線因觀塘線延線通車後而將於 2 月 25 日延長繁忙時段班次約 1 至 5 分鐘。我們強烈不滿運輸署沒有諮詢區議會而強行縮減巴士班次，完全違反雙向性討論原則，亦漠視交運會 2 月 7 日的意見。

我們重申，鑑於受「觀塘延綫」通車影響的巴士數目為數不少，加上大幅縮減某條路線服務，結果只會削減吸引力，進一步「陰乾」路線，因此 貴署任何調整巴士服務計劃必須先諮詢區議會，經區議會同意後方可落實任何計劃。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。

至於港鐵服務方面，運輸及房屋局局長張炳良早前表示政府正與港鐵檢討票價調整機制，希望在 2017 年 6 月調整票價時採用。我們歡迎政府提早檢討港鐵票價調整機制，事實上現時機制明顯出現失衡情況，未能回應市民認為交通費負擔沉重的問題，與市民的期望仍有很大的落差。同時，我們要求政府應以「專款專用」的方式，實行「取之交通，用之交通」，透過從港鐵收取的股息補貼市民的交通費用，包括可考慮用於減免巴士、小巴、電車及渡海小輪等不同的交通工具上，減輕市民在交通費沉重的負擔。

黃大仙區議員

陳炎光 許錦成 郭秀英 沈運華

施德來 黃逸旭 胡志健 胡志偉

社區主任

陳利成 張茂清 鄧惠強 翁誠光

2017 年 3 月 7 日