2024 至 2027 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第一次會議記錄

日期： 2024 年 1 月 18 日(星期四)

時間： 上午 10 時

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

許德亮議員，JP

副主席

黃建新議員，MH

區議員

李家軒議員	葉傲冬議員，BBS, JP	鍾港武議員，BBS, JP
孫智敏議員	劉柏祺議員，MH	鍾澤暉議員
陳少棠議員，MH, JP	潘景和議員，MH	關煒曦議員
陸子峯議員	蔡少峰議員，MH	Aruna GURUNG 議員
楊鎮華議員	鄧銘心議員	

政府部門代表

余健強先生，JP	油尖旺民政事務專員	民政事務總署
梁詩蔚女士	油尖旺民政事務助理專員(一)	民政事務總署
羅伊玲女士	旺角警區總督察行動(二)	香港警務處
林志偉先生	旺角區交通隊主管	香港警務處
陳曉馳先生	油尖區助理行動主任/高級督察	香港警務處
葉淑賢女士	油尖區交通隊警長	香港警務處
梁國民先生	高級運輸主任/油尖旺	運輸署
陳君諾先生	工程師/油尖	運輸署
何文軒先生	工程師/策劃 2	運輸署

江逸輝先生	工程師/旺角及油麻地	運輸署
胡澔男先生	區域工程師/油尖	路政署

秘書

吳嘉儀女士	油尖旺民政事務處行政主任(區議會)1	民政事務總署

缺席者：

何芷妍女士	油尖區行動主任/總督察	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

歡迎辭

主席歡迎政府部門代表出席本屆區議會交通運輸委員會(“交運會”)第一次會議。他報告，香港警務處(“警務處”)油尖區行動主任/總督察何芷妍女士及路政署區域工程師/旺角伍震凌先生因事未能出席，他請委員及部門代表發言盡量精簡，重複的意見及發言可從略，以便盡早完成會議。

(會後補註：警務處油尖區交通隊主管蔡冠昇先生因事未能出席會議，今由油尖區交通隊警長葉淑賢女士代表相關部門出席。)

議項一：往來西九龍站及九龍站與尖沙咀的公共運輸服務

2. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/油尖旺梁國民先生。

----- 3. 運輸署代表以電腦投影片(附件一)簡介文件並補充以下內容：

(i) 署方會繼續監察西九龍站和九龍站公共運輸的服務網絡和需求，適時作出調整。

(ii) 西九龍站、九龍站和尖沙咀站皆位於九龍市中心，有完善的交通配套和各類選擇，滿足旅客的出行需要。

4. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 鐵路運輸是最直接明瞭的交通選擇，但由尖東步行至尖沙咀有一定的距離。

(ii) 西九龍站高峰期十分繁忙，有旅客反映未能乘搭的士。現時「派飛仔」的做法無助疏導等候隊伍，查詢署方有何改善措施。

(iii) 旅客未必知道如何利用西九龍站的接駁天橋往來九龍站和柯士甸站，建議增加旅客友善設施，因為根據現時的指示牌行走似乎會繞圈，希望運輸署多加考慮。

(iv) 旅客未必熟悉由九龍站或西九龍站前往尖沙咀的巴士路線，建議運輸署提供更多清晰的資訊，方便旅客前往尖沙咀。另外，查詢署方是否已為尖咀夜繽紛的預計客流量而加密班次、改善路牌等。

(v) 現時旅客數量有所增加，部分旅客因指示牌不足或豎立位置欠佳而向路人查詢。委員舉例若旅客從佐敦地鐵站寶靈街出口到地面，是完全看不到豎立在寶靈街、庇利金街指向西九龍站的指示牌，因此建議增設平面圖指示方向，便捷旅客。

(vi) 柯士甸站 F 出口的隧道內設有一幅大型地圖指示乘客前往西九龍站和地鐵站，但並無顯示廟街及將來尖咀夜繽紛活動的位置，建議增設熱門旅遊景點的路線圖，方便旅客。

(vii) 以往機場快綫站提供免費接駁巴士前往油尖旺區內的酒店，他查詢現時有否提供，若無，將來會否恢復相關服務。

5. 運輸署代表回應如下：

(i) 的士是直接和便利的公共運輸服務，留意到西九龍站部分時段的士不足的情況，會就情況與的士商會溝通，期望改善服務安排。

(ii) 署方會就改善指示的建議聯絡香港鐵路有限公司，在平面地圖的適當位置增加指示，相信他們樂意標示長期活動的地點。

(iii) 署方會留意路面標示，並研究是否可增設非立體的指示牌。

(iv) 旅客未必會選乘本地居民出行的巴士路線，但署方有意為旅客提供更多選擇，會密切留意乘客反饋，研究如何提升服務水平。

(v) 署方會特別留意讓乘客掌握不同站點的距離、位置等資訊，如由不同地點前往尖沙咀，以吸引旅客參與香港夜繽紛活動。

(vi) 會於稍後就機場快綫的接駁巴士運作與委員溝通。

6. 主席宣布結束討論此議項。

議項二： 擬議在加拿分道和加連威老道的路口推行對角行人過路處的試驗計劃
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 2/2024號文件)

7. 主席歡迎運輸署工程師/油尖陳君諾先生。

----- 8. 運輸署代表以電腦投影片(附件二)簡介文件。

9. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 對角行人過路設施便捷行人，在部分外國先進城市沿用已久，委員歡迎及支持署方的計劃，並查詢計劃的試行時期和檢討時間表；過去署方的試驗計劃動輒數年，建議設時限作評估。

(ii) 試行計劃的地點屬旅遊景點，位置較窄，人車爭路情況嚴重，署方如何提供更多資訊予行人，例如會否向視障人士提供聲音提示，避免碰撞，提高效益。

(iii) 區內有多個類似的繁忙路口，例如行人在尖沙咀梳士巴利道和彌敦道等候過馬路的時間較長，也有行人會在佐敦道和上海街以對角形式

過馬路；委員期望在交通配套許可的情況下，將計劃推而廣之，減低行人出行的不便，加快疏導人流。

(iv) 查詢本計劃對車輛和行人使用路面的時間有何影響。

(v) 署方只在區內挑選一個試驗點，未必可反映實際情況，會否考慮在區內其他較寬闊的地方如彌敦道試行計劃。

(vi) 查詢施工的定義，除了燈號調節外，會否增設地面畫線。該處屬繁忙路段，若牽涉重新畫線，或須就封路安排與警方溝通。

(vii) 如運輸署的展示圖所示，對角行人過路處的黃色路面畫線存真空地方，查詢行人在非黃線區域過馬路是否違法。

(viii) 車主若在該處路面的黃格停留，即屬違法，但尖沙咀交通繁忙，部分車輛須等候多個交通燈位才可轉彎。日後相關計劃實施後，車輛若在轉換交通燈號前已駛至該處，停留在斑馬線上，是否合法，若問題持續阻礙行人過馬路，署方有何應對策略。

10. 運輸署代表回應如下：

(i) 感謝委員支持計劃。

(ii) 本計劃會沿用現時的行人過路時間，即約 20 至 30 秒左右。

(iii) 署方會視乎沙田及尖沙咀試點的成效，考慮進一步推展對角行人過路計劃。

(會後補註：署方會小心揀選有對角橫過路口需求及不會對路口的車輛通行能力做成太大影響的其他合適燈控路口。)

(iv) 在揀選地點時，署方會考慮個別路口的特性，包括路口的車流、人流、過路距離和所需時間等因素，以確保設立對角行人過路處後有關交通燈控制路口仍可維持足夠的車輛通行能力。

(v) 停泊於行人過路處黃線上的車輛可被檢控。

(會後補註：交通燈控制的行人過路處一般使用黃條道路標記，以限制任何人不得駕駛車輛進入交通燈控制的黃條過路處，除非他能立即將該車輛完全駛出該過路處，駕駛者違例停在黃條道路標記可被檢控。)

(vi) 試驗計劃實行的首六至九個月為行人及駕駛者的適應期，署方會觀察路口的運作情況，如燈號時間、路口能否維持足夠的通行能力，以及留意使用者的意見，檢討對角行人過路處成效。

11. 委員查詢若行人對角式過馬路時未有走在黃線上是否違法。

12. 運輸署代表回應如下：

(i) 署方於設計時，曾模擬車輛駛經過路處的情況，期間有部分車輛停留在黃條道路標記上。

(ii) 根據《道路交通(交通管制)規例》第 39 條，行人不得在身處距離交通燈控制的過路處 15 米範圍內，但卻不在該等交通燈所運作的過路處橫過馬路。

(iii) 署方會與相關部門跟進有關問題。

13. 警務處代表建議運輸署提出讓大眾認同的方案，避免爭議。

14. 油尖旺民政事務處代表表示若運輸署就計劃提供補充資料，釐清灰色地帶，委員樂意代為宣傳。

15. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 查詢署方在推行對角行人過路處時的考慮因素，如何界定某個位置合適與否。

(ii) 再次查詢試行和檢討計劃的時間表。

(iii) 查詢為何選擇加拿分道和加連威老道的路口，而非區內其他地點試行計劃，是否因為該處的人流最高；另查詢日後是否會挑選其他試點，或會直接將計劃推展到其他十字路口。

16. 運輸署代表回應署方會觀察人流的實際情況，以評估路口是否適合設置對角過路處設施。

(會後補註：署方留意到上述兩個路口以對角方式橫過路口的行人較多，現時的行人綠燈時間亦較長。若加設對角行人過路處，所需要分配的行人綠燈時間並不會對路口的車輛通行能力有太大影響，因此認為該兩個路口適合作為試點。)

17. 主席表示委員支持計劃。如有需要，運輸署可提供補充資料，以便委員向市民宣傳。

18. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 部分資訊未能傳達給市民，如部分市民不知道在「綠色人像燈」閃動時過馬路屬違法，期望署方多提供相關資訊，避免市民誤墮法網。

(ii) 期望運輸署方釐清灰色地帶，以便向市民傳達資訊。

(iii) 建議署方準備不同語言的資料，多加宣傳本計劃。

19. 主席宣布結束討論此議項。

議項三： 跟進大角咀西九龍走廊區間測速機事宜
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 3/2024號文件)

20. 主席歡迎運輸署工程師/旺角及油麻地江逸輝先生、警務處旺角區總督察(行動)2 羅伊玲女士及旺角區交通隊主管林志偉先生。

21. 提呈委員補充文件內容，他曾於上一屆區議會提呈文件，欲了解在西九龍走廊安裝區間測速機的效果，但運輸署和警方當時表示需要準備電腦系統跟進，現查詢最新進度和效果。

22. 運輸署代表回應指，相關系統於去年第三季左右完成測試，相關執法部門現就執法問題研究如何進一步推展計劃。

23. 警務處代表回應暫時未有落實區間測速系統的日期，相關部門正檢討數據，會向區議會交代落實檢控的日期和進度。

24. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 查詢西九龍走廊區間測速機的檢控數據，以確定儀器的運作成效，期望相關部門提供確切的時間表及推行計劃。

(ii) 區間測速機安裝在西九龍走廊已有數年，詢問何時才會有實際的測試報告，區間測速機會否長久設置於該處，或於其他地方安裝。

(iii) 八年前已有委員提呈有關西九龍走廊噪音問題的文件，運輸署及路政署曾表示礙於天橋的結構問題，加設隔音屏的方案並不可行，進而演變為安裝區間測速機，以打擊非法賽車及減少噪音。

(iv) 相關系統已安裝三至四年，若無檢控，則缺乏阻嚇作用，希望相關部門交代何時開始檢控並提供相關數據，如有需要可提供會後補充。

25. 運輸署代表回應如下：

(i) 署方根據早前的測試結果安裝路牌，並已於去年第三季完成。

(ii) 不同部門須就實施日期進行協調，暫無其他補充。

26. 委員查詢警方是否需待運輸署提供數據才可研究如何檢控。

27. 警務處代表回應運輸署已妥善處理相關系統，但仍有大量細節有待檢討，例如需考慮香港的地理環境，包括車輛進入相關路段後遇上塞車的情況，故須審慎立法，警方

才可依法作出檢控，故暫未能提供落實的時間表。

28. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 區間測速機的設計針對超速車輛，查詢為何塞車會影響儀器運行。

(ii) 警方剛才提及立法問題，查詢是否需要修訂法例，以作配合。

(iii) 現時內地的測速系統行之有效，不能理解香港設置一個區間測速機須花數年時間。

(iv) 期望了解將來執法的流程，警方是否根據運輸署提供的資料發出告票。

29. 警務處代表回應如下：

(i) 舉例部分車輛在首 500 米的車速極快，但中途因塞車而減速，最後駛出測速範圍時或不會超時，因此部門需時研究檢控的細節。

(ii) 現時定額罰款並無相關條文，有關措施落實後，需要修訂條例及向市民宣傳。

30. 主席補充，多名委員曾就大角咀天橋一帶的噪音問題提呈文件，若相關計劃未能作出檢控，則無法解決車輛高速行駛帶來的噪音問題，相關部門宜檢討區間測速機是否仍有設置的必要。他宣布結束討論此議項。

議項四： 要求運輸署改善海庭道/海泓道過路設施
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 4/2024 號文件)

31. 主席歡迎運輸署工程師/策劃 2 何文軒先生、警務處旺角區總督察(行動)2 羅伊玲女士及旺角區交通隊主管林志偉先生。

32. 提呈委員補充運輸署曾與提呈文件的兩位委員實地考察。

33. 運輸署代表回應較早前署方代表與兩位提呈文件的委員到海庭道/海泓道視察，認為過路設施有改善空間，署

方已委託路政署加設交通指示牌提醒駕駛人士，相關工程已於 2024 年 1 月初竣工。

34. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 感謝運輸署作出改善。

(ii) 查詢署方是否設置了「不准左轉」的指示牌，若口頭勸喻、加強巡查和設置交通指示牌等方法未及理想，查詢為何不增設衝紅燈攝影機以改善問題。

(iii) 部分違泊車輛對在附近過馬路的學童構成危險；該處的駕駛人士和行人未必留意交通情況，如家長和小朋友有時因趕時間而急步經過。

(iv) 經常接獲校方求助，部分的士和小巴在行人綠燈亮起時違法左轉，問題持續多時。過去曾多次改善指示牌和路面畫線，亦曾修剪遮擋指示牌的樹木，查詢運輸署剛才提及改善指示牌的詳情，認為方案未必有效改善駕駛者左轉衝紅燈的情況。駕駛人士現時須繞一個大圈才可駛至主路，署方會否考慮容許車輛在特定時段由海庭道左轉至海泓道，行人亦有過路時間，可提升交通安全。查詢警方有何對策，有否到該處巡查和執法，並希望警方提供相關檢控數據。

35. 運輸署代表回應如下：

(i) 運輸署曾研究容許車輛由海庭道左轉至海泓道，發現會加劇路面交通擠塞的情況，亦不便行人過馬路，故認為現時的交通燈設計適合。

(會後補註： 署方於 2024 年 1 月初加設的交通指示牌為「不准左轉」。)

(ii) 會後會提醒小巴和的士業界留意司機衝紅燈的情況。

(iii) 備悉委員建議增設衝紅燈攝影機的意見，會研究可行性。

36. 委員查詢警方在該處的執法數字和日後部署。

37. 警務處代表回應如下：

(i) 該段路的主要使用者為上學和放學時段的家長和學童，警民關係組的同事曾就事件到學校向他們講解。

(ii) 警方會在該處適時教育道路使用者和執法。

(iii) 該處發生意外的次數不多。

(iv) 運輸署代表已解釋因為交通擠塞，車輛不可左轉至海泓道，而增設衝紅燈攝影機有待運輸署研究。

38. 主席建議運輸署在考慮增設衝紅燈攝影機時，可邀請委員實地考察，揀選安裝地點，並宣布結束討論此議項。

議項五： 電動單車穿插其中 成路人駕駛者安全隱憂
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 5/2024號文件)

----- 39. 主席表示，機電工程署和警務處的書面回應(附件三及四)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎：

(a) 運輸署工程師/旺角及油麻地江逸輝先生和工程師/策劃 2 何文軒先生；以及

(b) 警務處旺角區總督察(行動)2 羅伊玲女士、旺角區交通隊主管林志偉先生、油尖區助理行動主任/高級督察陳曉馳先生和警務處油尖區交通隊警長葉淑賢女士。

40. 提呈委員補充文件內容：

(i) 部分媒體於 1 月 3 日拍攝視頻顯示路邊停泊的電動單車起火及輕微爆炸，所幸相鄰的私家車司機在場，否則會殃及無辜。

(ii) 現在油尖旺區內有大量不知是否電動的單車，停泊路邊的甚至有起火的危險，查詢警方是否有相應的執法行動。

41. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 去年曾於油尖旺南分區委員會討論相關問題，警方當時解釋了執法難度。

(ii) 佐敦道和白加士街的麥當勞附近有多間食肆，許多人在該處等候外賣，長期有數輛電動單車停泊在行人路上。

(iii) 許多外賣從業員使用電動單車，但本文件並非針對任何從業者，只因為電動單車的馬力大、速度快，在馬路上左穿右插，險象環生，希望警方執法，增加阻嚇作用。

(iv) 查詢警方和運輸署如何理解電動單車和汽油電單車，哪一款相對安全。

(v) 現時的法例尚未容許電動單車在道路上行駛，部分電動單車同時具備電動及人力推動功能，查詢在關閉電動功能的情況下可否在道路上使用電動單車，若可，警方在執法時如何辨識電動單車使用者有否啟用電動功能。

42. 主席提醒委員討論地區層面的問題，部門代表或未能回應政策問題。

43. 警務處代表回應如下：

(i) 電動滑板車或電動可移動工具的議題曾於數年前的立法會討論。立法會秘書處於 2019 年 12 月 30 日上載的文件羅列了大量建議和資訊，委員有興趣可自行查閱。

(ii) 警方於 2023 年就電動可移動工具在油尖旺警區進行 99 次宣傳教育，共有 19 宗檢控。

(iii) 警方十分重視容易引起意外的情況，並希望藉此機會解釋執法難處。警方的執法重點為車輛，至於電動可移動工具雖然不時出現，但它們車速甚快，未必可以及時追趕，或須提前部署。

(iv) 如委員所述，警方另一執法難處為部分電動單車可同時以電力驅動或人力推動，警方須證明駕駛者是使用電動模式而非人力推動才可執法，早前曾就此作出研究和討論。警方十分重視相關情況，並留意區內非法使用電動單車等電動可移動工具的情況。

44. 運輸署代表回應如下：

(i) 根據香港法例第 374 章《道路交通條例》，汽車的定義為任何機械驅動的車輛，電動單車或電動滑板車等電動可移動工具相當可能屬於條例所指的汽車。

(ii) 在道路上合法使用汽車需要登記和領牌，但現時一般電動單車等電動可移動工具的設計和構造未能符合適用於汽車的法定安全要求。

(iii) 在道路安全和交通暢達的考慮上，電動可移動工具不適宜和一般汽車共同使用路面，亦不適合在行人路上使用，故運輸署的一貫政策為不會為這些電動可移動工具在條例下登記和發牌。

45. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 明白警方的執法難處，難以單靠目測判斷電動單車以人力或電動驅動。

(ii) 應教導市民不要使用不合法的電動單車，欣悉警方過去一年有近百次宣傳教育工作，可惜問題並無明顯改善。

(iii) 查詢過去一年 19 宗檢控的罰則，相信具阻嚇作用，委員宣傳時也可提醒市民。

(iv) 因接獲不少市民投訴，故建議警方進行大型執法行動，經傳媒報道後，更具阻嚇力。有委員舉例曾轉發警方早前在西九龍拖車的執法行動予投訴市民。

(v) 電動滑板車和電動單車難以取得正式批文，在道路和行人路上行駛屬違法，詢問警方和運輸署會否針對路面的電動單車使用者採取聯合行動，加強執法，期望會後有所跟進。

(vi) 委員指出海泓道常有送外賣的單車或電動單車在行人路上非法行駛，希望警方加強在投訴較多的地點巡邏和執法，減低他們再犯的機會。

(vii) 有許多廢棄車輛霸佔炮台街的電單車泊位，其電池或會引起火災等，希望警方和運輸署聯合執法。

(viii) 以建築工程業界為例，聘用非法勞工的僱主和聘用者皆有法律責任，查詢外賣平台和商戶如聘用駕駛電動單車的外賣員是否也有法律責任。警方會否向這些商戶宣傳，並呼籲外賣從業員不要使用電動單車。

46. 警務處代表回應如下：

(i) 就電動可移動工具的檢控，警方會以駕駛前未有登記車輛、無有效駕駛執照或第三者保險作出拘捕，過去的檢控案件主要以罰款為主，法庭會充公單車或電動驅動零件。

(ii) 油尖旺警區在兩年前開始，定期在特定電單車位及後巷移走三、四百輛廢棄車輛。

(iii) 西九龍交通部宣傳組曾經聯同五至六個相關外賣平台召開會議，提醒他們不能聘請使用電動單車的外賣從業員。

47. 主席宣布結束討論此議項。

議項六： 善用空間，增加泊位 促請在油尖旺區引入智能停車場自動泊車系統
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 6/2024號文件)

48. 主席表示，運輸署、環境保護署(“環保署”)和市區重建局(“市建局”)的書面回應(附件五至七)已於會前以電郵方式分發予委員閱覽。他繼而歡迎運輸署工程師/旺角及油麻地江逸輝先生和工程師/策劃 2 何文軒先生。

49. 提呈委員補充文件內容：

(i) 現時政府支持引入自動泊車系統提升泊車效率。香港其他地區已進行試行計劃，查詢油尖旺區有否引入電動泊車系統的條件，希望政府和市建局日後進行市區更新時，鼓勵發展商引入電動泊車系統，以提升效率。

(ii) 電動車的數目有所增長，相關部門會否增加區內的充電設施。

50. 運輸署代表回應如下：

(i) 油麻地海泓道短期租約停車場用地會推行自動泊車系統，已於 2023 年 6 月批予承租人，自動泊車系統預計於 2024 年中投入服務。

(ii) 工務計劃項目方面，擬建的海庭道綜合大樓項目內的公眾停車場將設有拼圖型自動泊車系統，署方計劃在獲得立法會批准撥款後展開工程，目標是在約四年半內完成。

(iii) 有關增設電動車泊位之事宜，委員可參考環保署的書面回應。

51. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 明白政府視鐵路為運輸網絡的骨幹，泊車位主要預留給物流業的客貨車等商用車輛。雖然油尖旺區有多個地鐵站，交通發達，但大角咀舊區一帶並沒有地鐵站，區內巴士和小巴服務不足，未能滿足區內居民的交通需要，部分居民需要以私家車代步，但私家車泊位長期不足，導致社區內有許多如違例泊車等爭執；警方有著力處理這個問題，希望運輸署能一同檢視情況，作出改善。

(ii) 欣悉署方善用科技增加泊車位和有長遠規劃，希望署方重點考慮大角咀舊區的情況，例如趁早規劃，配合日後的重建，或覓地增加泊車位，以整體改善問題。

(iii) 油麻地停車場拆卸後，區內泊位嚴重不足。新增的泊車位主要集中在海濱或尖沙咀一帶，佐敦和油麻地則極為缺乏，部分車主表示除了違泊外，沒有地方停放車輛。

(iv) 興建智慧停車場無需大幅用地，又可停泊較多車輛，查詢運輸署可否在油麻地和佐敦一帶興建智慧停車場。

(v) 樂見區內將有兩個智慧停車場落成，包括海泓道短期租約停車場，希望署方介紹兩個新型泊車系統與提呈文件的自動泊車系統有何關係。

(vi) 關注區內車位不足的問題，國內具備自動泊車系統的停車場有數層高，有數倍泊車位，駕駛者可透過手機或地面控制台操控車輛移動至理想位置，取車時只須在支付後以手機操控車輛回地面即可駛走，此等設計可作參考。過去曾有討論在公園的地底興建停車場，他查詢署方可否認真考慮在大角咀路邊或區內的公園範圍興建相關設施。

(vii) 欣悉署方有計劃在區內引進自動泊車系統，認為可長遠解決車位不足的問題。期望署方介紹拼圖型泊車系統的運作方式和層數，以便委員向居民講解。

(viii) 區內缺乏停車場和停車收費錶，建議運輸署檢視現有停車收費錶的情況，見縫插針，即使加設少量也有助紓緩問題。

(ix) 油麻地和佐敦一帶有不少的士站並無的士停泊，建議署方檢視相關位置，是否可改作停車收費錶。

(x) 在興建海庭道綜合大樓前，署方會否考慮在該處的臨時停車場同步加入自動泊車系統。

(xi) 關於署方提及海庭道綜合大樓項目，委員查詢「四年半」的計算方法是由現在起計，抑或由獲立法會撥款並展開工程後起計。

(xii) 查詢署方有否計劃在泊車位嚴重不足的舊區設置自動泊車系統，他認為大角咀區的居民不會選擇前往海泓道泊車。

52. 運輸署代表回應如下：

(i) 油尖旺區人口密度較高，發展較成熟，在固有空間增設路旁泊車位並非易事，署方會在區內審視不同車輛的需求，增加泊車位。

(ii) 自 2020 年起，署方在區內增加了 96 個路旁泊車位，未來會於大角咀的加善街、旺角的砵蘭街和油麻地的德昌里等路段再增加 20 多個。

(iii) 油麻地停車場拆卸後，署方在海庭道、海泓道，以及佐敦渡華路、連翔道交界加設三個臨時停車場供駕駛人士使用。

(iv) 海泓道的臨時停車場將採用拼圖型泊車系統，主要以升降機和左右橫移車輛至地面存取，同一個泊車位上設有三至五層，更能善用空間。

(v) 自動泊車系統以升降機運作，需預留較多空間供車輛排隊，而且維修成本高，在路邊興建有一定困難，故運輸署暫未有計劃在路旁設置自動泊車系統。

(vi) 如運輸署考慮採用自動泊車系統，需與營運商簽訂年期較長的協議，因為要考慮財務可行性，設立自動泊車系統和其維修成本較高。由於海庭道的臨時停車場用地將會興建綜合大樓，並計劃在獲得立法會批准撥款後展開工程，在取得撥款後的第四年半，大樓和停車場便會落成。

(會後補註： 署方未有打算在現時的臨時停車場加入自動泊車系統。)

53. 委員的意見及查詢綜合如下：

(i) 澄清委員知道油麻地停車場拆卸後有替代停車場，但位置並不理想，例如由渡華路步行至油麻地停車場需時 21 分鐘。

(ii) 前往油麻地、佐敦一帶的外來駕駛者，因泊車位不足而違例泊車，導致區內交通擠塞。

(iii) 期望增設智慧停車場而非一般停車場，目標以較少面積增加停泊量，查詢運輸署會否規劃在油麻地和佐敦一帶增設智慧停車場。

(iv) 明白運輸署在油尖旺區整體加了不少泊車位，但舊區一帶的泊車位仍然不足。

54. 主席查詢運輸署有否針對區內泊車位不足的規劃或可建議停車場位置，委員樂意與署方實地考察。宣布結束討論此議項。

議項七： 其他事項

(一) 資料文件—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 2024 年 1 月 5 日)
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 7/2024 號文件)

55. 委員備悉資料文件的內容。

56. 餘無別事，主席宣布議事完畢，會議於上午 11 時 32 分結束。下次會議訂於 2024 年 3 月 14 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

油尖旺區議會秘書處
2024 年 2 月

往來西九龍站及九龍站與尖沙咀的公共運輸服務

附件一

西九龍站

西九龍站是高速鐵路(香港段)("高鐵")的總站，為鐵路過境通道。

鄰近屯馬線**柯士甸站**，及東涌線/機場快線**九龍站**。

西九龍站

西九龍站往尖沙咀運輸服務	
鐵路服務	於柯士甸站乘坐港鐵
專營巴士服務	九巴260X (往紅磡站)
	九巴268B (往 紅磡(紅鸞道))
	九巴269B (往 紅磡(紅鸞道))
的士服務	
非專營巴士	

往來西九龍站的公共運輸服務

1) 鐵路服務

西九龍站經行人天橋及行人隧道連接屯馬線 柯士甸站 及 東涌線/機場快線 九龍站。

乘客可由**西九龍站**步行到**柯士甸站**，轉乘港鐵前往**尖沙咀站**。

往來西九龍站的公共運輸服務

2) 專營巴士服務

路 線	班 次(分 鐘)	車 費
九巴260X (往紅磡站)	8-20	$5.6
九巴268B (往 紅磡(紅鸞道))	20-30	$5.6
九巴269B (往 紅磡(紅鸞道))	20-30	$5.6

往來香港西九龍站的公共運輸服務

3) 的士服務

旅客如需乘搭市區的士，可前往站內B2層的市區的士上客區候車，落客區則設於站內B1層。

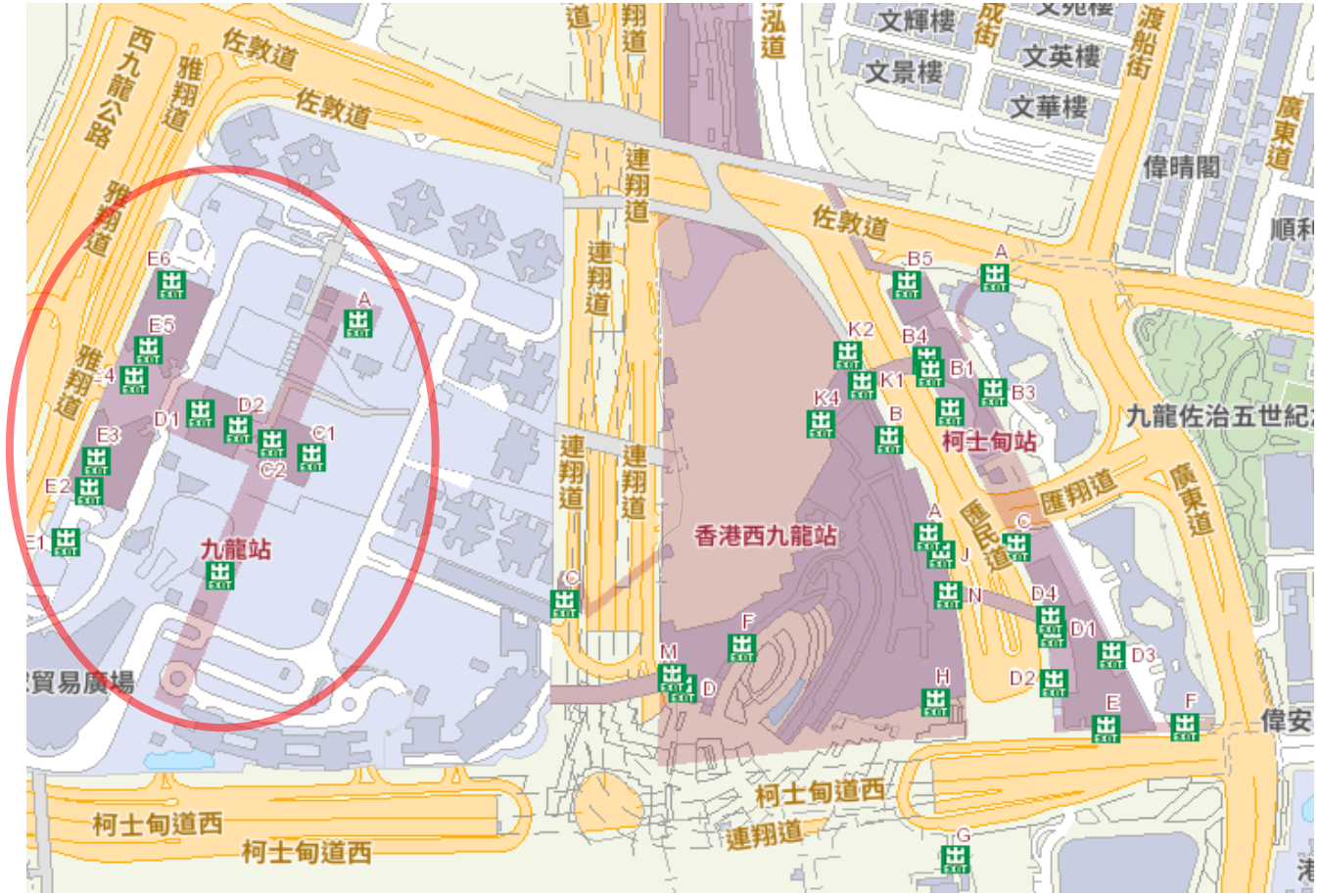
往來香港西九龍站的公共運輸服務

4) 非專營巴士上落客區

團體遊客亦可使用位於匯民道的指定上落客區上落乘客。

九龍站

九龍站是東涌線/機場快線其中一站，與廣深港高速鐵路**西九龍站**相鄰。



九龍站

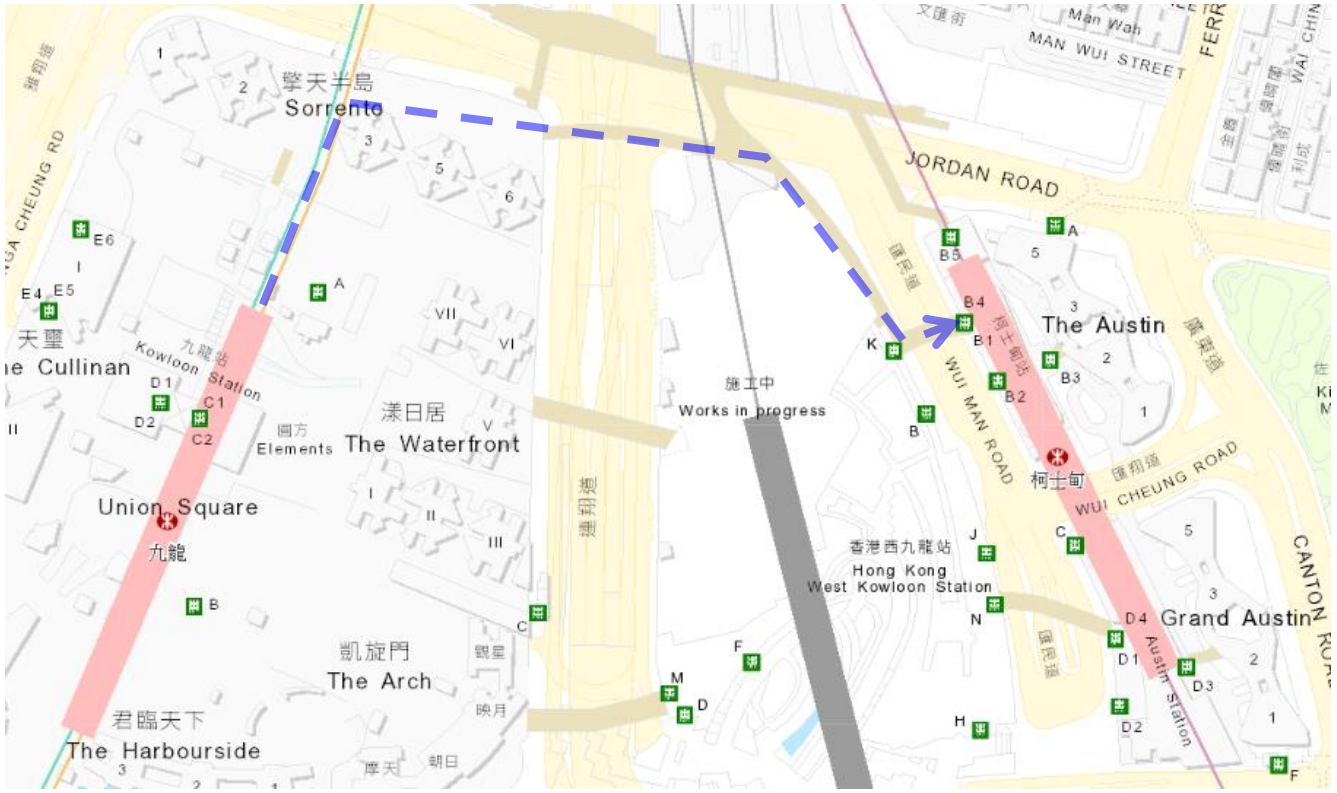
九龍站往尖沙咀運輸服務	
鐵路服務	於柯士甸站乘坐港鐵
專營巴士服務	九巴296D (往尚德)
	九巴280X (往尖沙咀東(麼地道))
	九巴281A (往廣源)
	城巴50 (往屯門 (菁田及和田))
專線小巴	專線小巴77M (尖東站)
的士服務	

九龍站

往來九龍站的公共運輸服務

1) 鐵路服務

乘客可由**九龍站**經行人天橋，步行往柯士甸站轉乘港鐵前往**尖沙咀站**。



往來九龍站的公共運輸服務

2 & 3) 專營巴士及專線小巴服務

路 線	班 次 (分 鐘)	車 費
九巴296D (往尚德)	15-30	$10.4
九巴280X (往尖沙咀東(麼地道))	15-30	$7.1
九巴281A (往廣源)	15-25	$7.1
城巴50 (往屯門 (菁田及和田))	20-30	$17
專線小巴77M (尖東站)	10-15	$7.1

往來九龍站的公共運輸服務

4) 的士服務

旅客如需乘搭市區的士，可前往站內**L2**層的的士站候車。

謝謝

運輸署
Transport Department

附件三

運輸署
出席油尖旺區議會

擬議在加拿分道和加連威老道的路口推行對角行人過路處的試驗計劃

油尖旺區議會

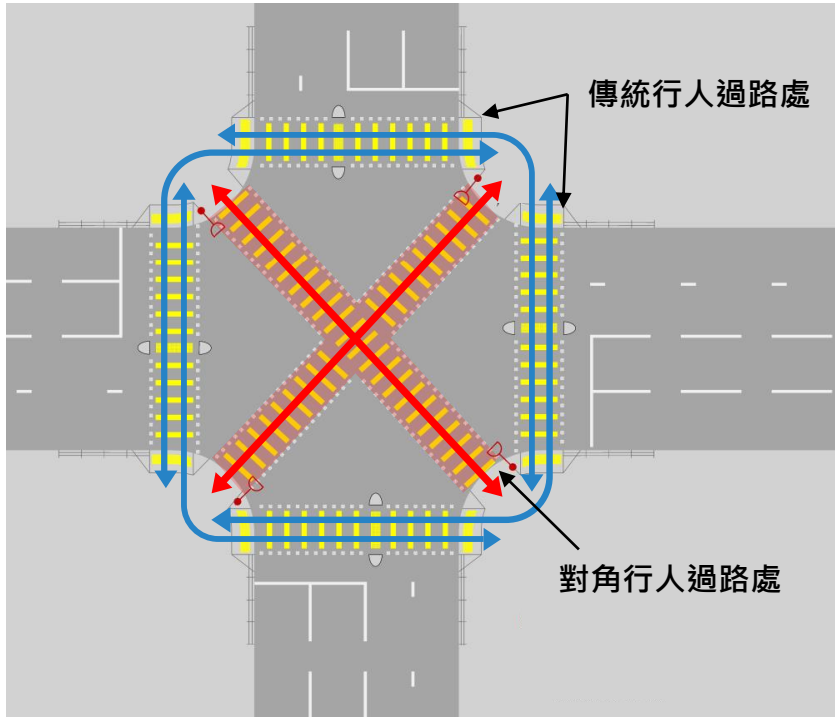
2024 年 1 月 18 日

對角行人過路處

- 改善步行環境 - 提供較短距離和時間步行至對角路口

考慮因素

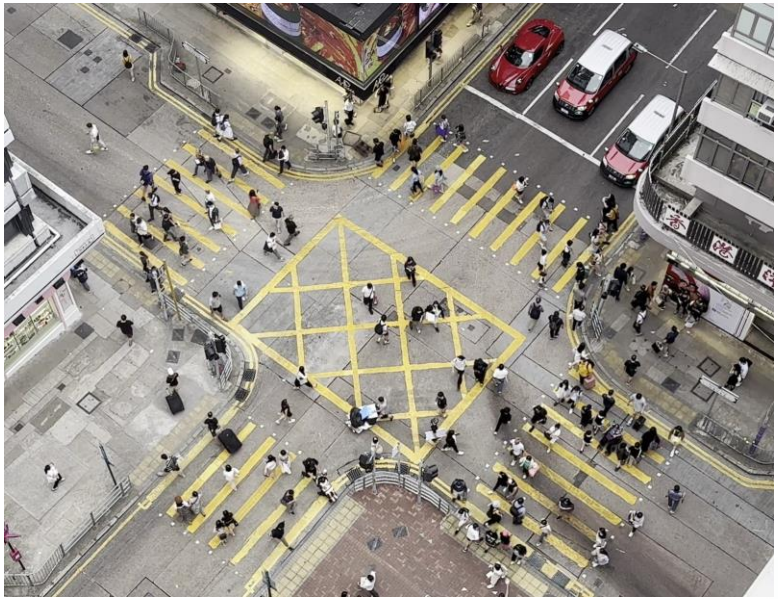
- 對角橫過馬路口的需求
- 路口車流、人流、過路距離和所需時間等
- 確保仍可維持足夠車輛通行能力



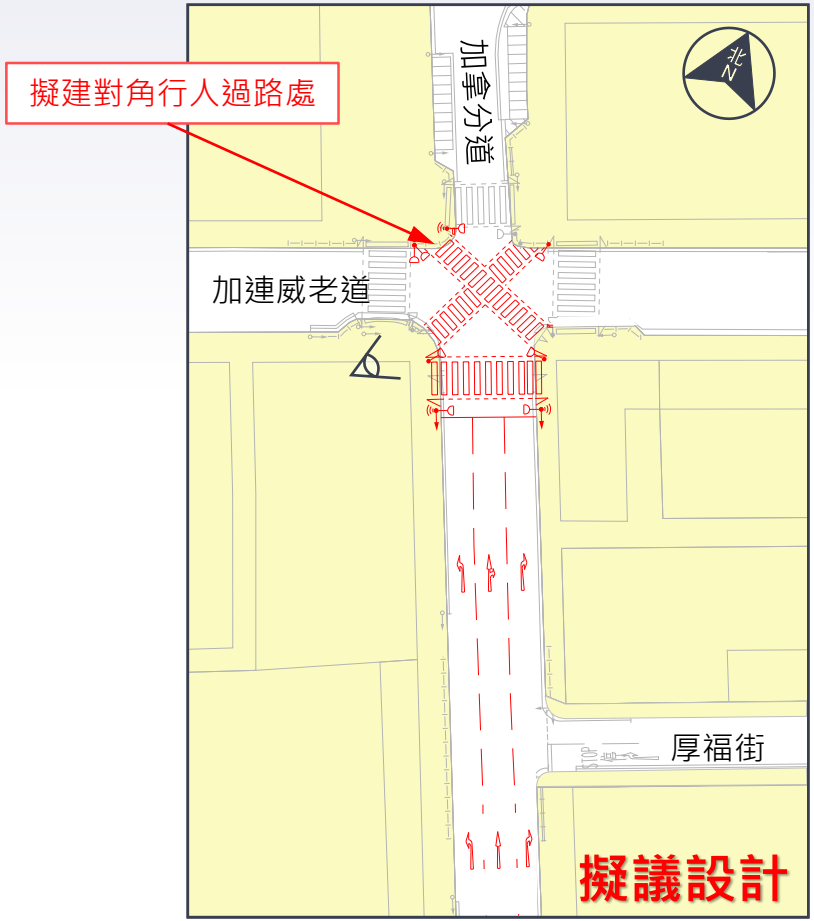
對角行人過路處 – 尖沙咀試驗計劃

尖沙咀試驗計劃

- 地點：加拿分道和加連威老道路口
- 地區諮詢結果反應正面，市民對有關設施有一定需求



對角行人過路處 – 尖沙咀試驗計劃



會後補註 ：
投影片中尖沙咀試驗計劃的對角行人過路處擬議設計圖和完成狀況只供參考，有關部門將根據設計圖紙和現場情況進行施工。

多謝各位

路路暢通
Keep Hong Kong Moving

附件三

致 油尖旺區議會交通運輸委員會:

回覆: 電動單車穿插其中 成路人駕駛者安全隱憂

貴會於2024年1月9日電郵收悉，本署現謹覆如下：

有關電動可移動工具的規管工作不屬本署職權範圍，本署將不會派員出席於2024年1月18日舉行的交通運輸委員會會議。

機電工程署

技術秘書

蕭曉暉　代行

附件四

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
交通運輸委員會

回覆：電動單車穿插其中 成路人駕駛者安全隱憂事宜

就油尖旺區議會交通運輸委員會秘書處轉民建聯油尖旺支部議員所提出有關電動單車穿插其中 成路人駕駛者安全隱憂事宜，本署現回覆如下：

於過去一年(2023年)，警方在油尖旺警區內共進行了 99 次宣傳教育工作，其中包括行人安全、行人亂過馬路、酒後駕駛或藥後駕駛及駕駛電動可移動工具等預防違例工作。目的旨在提醒駕駛者及行人注意安全，以減低交通意外發生。同年，油尖旺警區內，警方進行多次不定時針對行動及巡查，共成功檢控 15 宗有關案件。

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

（羅伊玲　代行）

二零二四年一月十五日

附件五

油尖旺區議會
交通運輸委員會

善用空間，增加泊位
促請在油尖旺區引入智能停車場自動泊車系統

就交通運輸委員會委員有關上述事宜的來信，運輸署回覆如下。

香港地少人多，為滿足長遠運輸需求，政府的運輸綱領是以公共交通為本，以鐵路為骨幹。為了善用有限的路面空間，政府鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行。在各類佔用路面空間的車輛中，商用車輛負責客貨運輸，在物流業、旅遊業以至整體經濟方面擔當重要角色，在日常運作中對泊車位有實質的需求。因此，政府多年來提供泊車位的政策，是優先照顧和配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下，提供適量的私家車泊車位，但不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。而在預算泊車位的需求時，政府一直審視香港最新的整體道路交通情況，考慮一系列因素包括泊車位需求、車輛數目、違例泊車數字、停車場使用情況等。

為了適度增加泊車位供應和優化現有的泊車位，運輸及物流局和運輸署近年已積極推展一系列短期和中長期措施。當中包括以下三個層面重點工作:

(a) 善用科技：釋放空間增加泊車位供應及提升泊車便利，包括採用自動泊車系統及提供實時泊車位資訊；

(b) 長遠規劃：在發展項目時訂定泊車位供應及修訂相關標準，包括在合適的項目中盡量增加公眾泊車位、修訂《香港規劃標準與準則》等； 以及

(c) 因地制宜：按照地區實況及需要調整泊車位數量，包括路旁夜間泊車位及高架天橋橋底位置的泊車位。

政府一直在不同地點推展自動泊車系統，同時亦鼓勵業界引入自動泊車系統。政府在興建、營運和管理不同種類的自動泊車系統以及相關財務安排等方面不斷累積經驗，並與持份者及業界分享交流，與相關部門研究檢討有關的作業備考，以助政府及業界日後在香港更廣泛和有效應用自動泊車系統。政府正分別在短期租約停車場及工務計劃項目引入自動泊車系統。就油尖旺區短期租約停車場而言，油麻地海泓道短期租約停車場用地已於 2023 年 6 月批予承租人，自動泊車系統預計於 2024 年中投入服務。工務計劃項目方面，擬建的海庭道綜合大樓項目內的公眾停車場將設有自動泊車系統及電動車充電設施，政府計劃在獲得立法會批准撥款後展開工程，目標是約在 4 年半內完成。

運輸署
2024 年 1 月

附件六

油尖旺區議會
交通運輸委員會
2024 年 1 月 18 日會議
第 6 / 2024 號文件

善用空間，增加泊位
促請在油尖旺區引入智能停車場自動泊車系統

就上述文件中議員提出有關油尖旺區充電設施的查詢及建議，環境保護署現回覆如下：

就電動私家車的充電安排，政府的政策方針是車主應在其居所、工作地點或經常到訪停泊的地方為其車輛作日常充電。就此，政府透過豁免計算樓宇總樓面面積的措施及推行「EV屋苑充電易資助計劃」，分別積極推動新建私人樓宇及現有私人住宅樓宇及屋苑的停車位配備充電基礎設施，目標是在2027年年中前，將香港公共和私人停車位配備充電基礎設施的總數提升至約20萬個。

現時市面上提供的電動私家車，在家居或日常停泊地方充電完畢後，已可應付一般日常運作的需要。因此，公共充電網絡主要是輔助設施，讓電動車駕駛人士在有需要時為其車輛作短暫補電用途。截至2023年12月，油尖旺區總共有375個公共電動車充電器，包括50個標準充電器、210個中速充電器及115個快速充電器。

另一方面，政府已於2023年年底開始逐步將政府停車場提供的電動車充電服務市場化，交由市場營運，並收取充電服務費用，藉以帶動私人市場的參與。隨著政府的電動車充電服務市場化，預計將會有更多私人停車場營運商在旗下的公共停車場加裝充電器，提供收費電動車充電服務給駕駛人士使用。

環境保護署
2024年1月

附件七

2024 至 2027 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第一次會議
(2024 年 1 月 18 日)

在油尖旺區引入智能停車場自動泊車系統

就上述標題事宜，市區重建局（市建局）謹回覆如下：

市建局備悉委員的意見。本局在開展市區更新項目時，以「規劃主導、地區為本」的市區更新策略，透過重整土地及重新規劃，改善舊區及其周邊環境、交通及設施配套，帶來更多規劃及社區裨益。

事實上，本局一直配合政府將香港構建成「智慧城市」的願景，就委員建議引入智能泊車系統，本局曾於 2018 年展開一項地下智能停車場可行性研究，特別針對市區重建項目內的停車場設施所涉及的規劃及營運特徵，探討開拓項目地下空間，並應用智能泊車科技，增加市區泊車位的可行性；惟現階段的智能泊車科技應用，仍有不少複雜問題需處理。

市建局支持政府推展智能泊車系統先導計劃，從中就建造、營運、維修保養、保險、財務可持續性，以至法例規管等，積累相關經驗，亦會根據不同項目的特性、設計要求、環境限制及成本效益等因素，探討在本局的市區更新項目中採用自動泊車系統的可行性。

另一方面，市建局在 2021 年完成的《油麻地及旺角地區研究》中，亦就區內交通及易行度作出建議，當中包括提出「泊車後步行至內街」（Park n’ Walk）的概念，即在策略性的地點，如核心發展節點或建議重建發展的地帶內，提供較大型的公共停車設施，鼓勵市民在泊車後，沿建議的全面行人網絡步行至內街。現時位於路旁的收費泊車位，亦建議重置在這些大型停車場內，以減少路面泊車，提升行人環境。

市區重建局
2024 年 1 月