

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十九次會議記錄

日期： 2007 年 5 月 31 日(星期四)

時間： 下午 2 時 30 分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主 席： 莫嘉嫻議員

副主席： 李 蓮議員

委 員： 黃以謙議員

區嘉誠議員

劉定邦議員

尹才榜議員,MH

林健文議員

伍精民議員

陳景煌議員

陳榮濂議員

劉偉榮議員,JP

葉志堅議員,MH

李慧琼議員

李健勤議員

蔣世昌議員,MH

陳麗君議員

梁英標議員,MH

蕭婉嫦議員,BBS,JP

蔡麗玲議員

何顯明議員

陳家偉議員

廖成利議員

王國強議員,JP

秘 書： 林寶恩女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

應邀出席者：

議程二	陳斌達先生	路政署區域工程師(九龍城)
議程二及八	李嘉麗女士	康樂及文化事務署九龍城區助理康樂事務經理
議程三	陳志恩先生	環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸)

<u>列席者：</u>	黃詠慈女士	九龍城民政事務助理專員
	鄭家彥先生	運輸署高級運輸主任(九龍城)
	李 群先生	運輸署工程師(紅磡)
	董振然先生	運輸署工程師(九龍城)
	何偉康先生	警務處九龍城區行動主任
	羅偉旗先生	警務處九龍城區交通隊主管

缺席者： 文德全議員

* * *

致開會詞

主席歡迎各委員及部門代表出席會議。

通過上次會議記錄

2. 黃以謙議員提出修訂第 39 段為「黃以謙議員就重整 208 服務提出意見。他質疑政府用什麼準則去揀選重整的路線。他指出任何重整方案都不應對現有使用者構成不便，所以要求署方和九巴提供沿線各個車站乘客上落的數據及說明搜集數據的方法，以確定重整方案是否真的不利民。市民不滿意 208 號巴士班次失準、車輛殘舊及車廂清潔欠佳，如果該號線只因經營不善而令乘客人數下降，署方應先督促九巴改善服務才考慮重整路線。他又指出 208 服務中產地區，乘客特質和其他地區不同，因此要求署方把該路線改為轉乘接駁前，應先研究怎去照顧慣用乘客的需要。他相信大部份居住於太子區的居民寧願花十分鐘步行至太子道，轉乘 1A 號線到太子地鐵站，故沒有誘因為了轉乘而採用 208 號線。如果重整後的 208 號線最後空車來回，便未能收環保減排之效。」。

3. 葉志堅議員提出在第 51 段修訂「105 號」為「115 號」。

4. 委員備悉上述修訂並通過第十九次會議記錄。

前議事項

漆咸道加設傷殘通道

5. 劉定邦議員查詢在上址加設傷殘通道的進度及完工日期。
6. 葉志堅議員表示區內居民關注工程進度，請路政署提供完工日期。
7. 路政署陳斌達先生表示上次會議曾提及挖掘斜坡工程或許會影響上址一個戰前防空洞的結構安全，其後經土木工程拓展署轄下的土力工程處審批工程內容後，確定加設傷殘通道工程可如期展開。由於承建商現正進行工程費用估價，因此署方暫時未能提供完工日期等資料，但承諾一俟有進一步資料會盡快向議員匯報。署方預計可以在本年 10 月完成設計工作、技術審批和財務安排，並隨即展開工程。

改善常樂街行人過路處

8. 蔡麗玲議員得悉工程已提前於 5 月底完成，感謝路政署的合作。

關注馬頭角道路面交通

9. 尹才榜議員表示馬頭角道介乎北帝街與譚公道一段行人路進行擴闊工程後，擴闊部份比原有路面高，溝渠位置亦設置在行人路中央，令該凹位經常出現積水，雨天的情況尤其嚴重。他認為該段行人路的斜度並不適合傷健人士使用，而溝渠亦不應設置在行人路中央，因此促請路政署盡快重鋪該段路面。
10. 葉志堅議員表示今年國際復康日的主題正是無障礙城市，希望路政署能照顧傷健人士的需要。
11. 蕭婉嫦議員及陳家偉議員查詢除了重鋪整段路面外，會否有其他可行的解決方法。
12. 劉偉榮議員表示黃埔花園一期及黃埔新邨四期之間的行人路亦曾面對類似的積水情況，經改善後亦能圓滿解決，因此建議署方參考該案例及有關的改善方法。
13. 路政署陳斌達先生表示馬頭角道介乎北帝街與譚公道一段行人路和商鋪與馬路的地面高度非常接近，承建商進行上址行人路的擴闊工程時發現斜度不足，才把溝渠設置在行人路中央幫助排水。基於地面斜度不足的客觀環境因素難以改善，當下雨時該處會較易出現積水，

即使重鋪整段路面亦未必能夠全面改善積水情況。面對上述問題，路政署會先行在馬路加設多個排水口，與及進行測量工作以檢視上址的坡度。他備悉議員對重鋪路面的意見，並承諾會根據測量結果研究及釐定是否適合進行有關工程，其中關鍵的考慮因素是重鋪路面後，行人路地面或會與商鋪地面的高度相同甚至較高，從而導致商鋪在雨天出現水淹的問題，因此需要審慎研究建議的可行性。

14. 主席建議待路政署提交測量報告後，再作討論及跟進。

改善九龍塘交通交匯處、地鐵站、火車站間的指示牌

15. 何顯明議員查詢鐵路公司更換指示牌的進度，認為目前指示牌的數量仍然不足。

16. 運輸署鄺家彥先生表示九廣鐵路公司已把臨時的九龍塘交通交匯處指示牌更換成永久指示牌，至於地鐵公司則正跟進在地鐵站加設指示牌的事宜。

要求在戴亞街加設行人過路燈或斑馬線

17. 蕭婉嫦議員查詢戴亞街近發電廠位置的安全島不適合設置斑馬線的原因，及在上址加設行人過路燈的可行性研究結果。

18. 陳家偉議員查詢行人過路燈會否配備發聲裝置。

19. 運輸署李群先生表示由於戴亞街近發電廠位置地勢過斜的關係，並不適宜設置斑馬線。他表示可在距離現時路口較遠位置加設行人過路燈，而行人過路燈需配備發聲裝置以提示視障人士行人燈號狀態。

20. 陳家偉議員認為上址的交通並不繁忙，不一定要安裝交通燈。他擔心行人過路發聲裝置會對附近居民造成聲音滋擾，而且車輛在交通燈位置需要先剎車停頓後再行開車，因而會發出噪音及廢氣。他建議運輸署先進行地區諮詢，才決定是否落實加設交通燈的建議。

21. 運輸署李群先生建議考慮先試行加闊上址的安全島，並針對車輛從戴亞街或大環道駛入上址時車速較快的情況，在合適地點豎立減速或「停」指示牌。他指出上述安排能有效改善該處的交通，同時對附近居民的影響程度最低。

22. 主席及陳家偉議員認為可先試行運輸署提議的改善措施，若發現

效果未如理想，再行研究加設交通燈的方案。

23. 蕭婉嫦議員認為上址的交通繁忙，每日有大量海逸豪園居民使用該安全島往返黃埔花園，因此有需要加設措施保障市民的過路安全。她指現時不少車輛會高速從多個路口駛入該行人過路處，認為署方建議的改善措施未必能確保行人過路安全，因此建議署方考慮平整道路的坡度，以便加設斑馬線。至於加設交通燈的工程，她亦贊成先諮詢附近居民意見後才決定是否展開。

24. 運輸署李群先生表示由於平整道路坡度的工程範圍很大，而且涉及的費用高昂，因此並不建議進行有關工程。

25. 主席請運輸署就戴亞街近發電廠位置加設交通燈工程進行地區諮詢後，再作跟進討論。

關注接送學生車輛影響亞皆老街交通導致擠塞情況

26. 運輸署董振然先生介紹經研究後建議採用的交通改善方案，將拔萃男書院車路納入附近亞皆老街十字路口的交通燈網絡，以改善該校及附近一帶在學校上下課時段的交通。他請議員對上述方案發表意見。

27. 陳景煌議員查詢新措施對附近一帶交通的影響。

28. 黃以謙議員查詢上述方案是否由運輸署構思。

29. 劉定邦議員指現時梳亞道路口的交通相當繁忙，查詢方案對學校周邊交通情況的影響。

30. 林健文議員查詢若採用上述改善方案後，大概需用多少時間疏導校內車龍。

31. 主席查詢運輸署能否只在上下課時段，才將疏導學校交通的綠色燈號調較至較為頻密，以免加重亞皆老街十字路口的交通壓力。

32. 運輸署董振然先生表示該組交通燈會裝有自動感應器，當有車輛在該處等候時，十字路口的交通燈網絡才會騰出綠色燈號時間讓車輛從拔萃男書院駛出。此外，由於拔萃男書院的上課繁忙時段為上午 7 時 45 分至 8 時 15 分，不會與亞皆老街由 8 時 30 分至 9 時左右的繁忙時間重疊，因此相信新措施不會加重亞皆老街路口的交通負荷。回應

黃以謙議員的查詢，他指出上述方案是由運輸署同事構思並經多個月反覆研究得出，其間亦有諮詢及參考拔萃男書院顧問公司的意見。至於方案對附近一帶交通的影響，他表示每天約有 100 至 150 架車輛在上下課時段從學校離開，即使採用 200 架次的保守估計，附近路段可負荷的汽車流量仍有 24.7%的餘額，故此相信方案不會引致交通阻塞。上述方案實施後，整個十字路口會瓜分約 120 秒的交通燈號行車時間，粗略估計學校的車龍大概可在 10 分鐘時間疏散。

33. 何顯明議員查詢車輛能否從拔萃男書院左轉入嘉道理道。

34. 李健勤議員查詢能否把交通燈位置向前遷移，以便從拔萃男書院離開的車輛有更多時間及空間駛出。

35. 運輸署董振然先生表示最初構思的建議是容許車輛從拔萃男書院左轉入嘉道理道，但路政署經研究後認為該處的橫向坡度不足，有關建議在技術上並不可行。回應李議員的查詢，他指出從拔萃男書院駛出的車輛必須使用亞皆老街東行線，若要延長停車線讓交通燈位置向前遷移，則需把路口大幅度擴闊，這樣一來路口會更接近染布房街，引致車龍阻塞嘉麗園的出入口，因此上述方案並非理想的交通安排。他最後總結，工程從籌備至完成需要一定時間，希望議員在今次會議完成討論並決定是否進行署方建議的工程方案，以期盡快配合新學年實施上述交通改善措施。

36. 委員通過運輸署建議的交通改善工程方案。

匯報九龍城區內旅遊點交通情況

37. 警務處羅偉旗先生表示自黃埔花園第 10 期第 5 座的酒家開業後，每日早午晚三段時間都有相當多旅客到該處用膳，引起附近住客投訴。黃埔花園管理處遂將酒家外的一段德康街約三分一路面以鐵欄封閉，迫使旅遊車改用雙線雙程行車的環海街上落客，結果引致環海街一帶的交通在繁忙時段出現擠塞。有見及此，警方已派員到環海街作交通管制，並與運輸署研究及進行地區諮詢後，於本年 4 月 27 日將環海街北行線劃為「7-7」禁區，禁止上落客貨。雖然新措施有效令環海街北行保持交通暢通，但旅客隨後改用環海街南行近德康街(即游泳池對出)上落，同樣令交通在繁忙時段出現擠塞。由於環海街南行線並非禁區範圍，因此即使警方派員到場進行交通管制，執法情況亦未如理

想。爲了在政府部門的能力範圍內盡力改善情況，警方曾嘗試驅趕旅遊車改用環海街近瀘水廠的停車彎上落客，發現效果理想，因此與運輸署共同研究後，建議把該處改作旅遊巴停車彎，並將環海街南行線劃爲旅遊巴 24 小時禁區。

38. 蕭婉嫦議員認爲部門建議的方案對海逸豪園居民有利，因此贊成試行新方案，並觀察成效再進行檢討。

39. 劉偉榮議員查詢方案的地區諮詢結果。

40. 運輸署李群先生表示截止目前爲止，收到數個黃埔花園居民的反對意見，認爲不能忽略附近住客對該停車彎的使用需求。由於諮詢期尙未結束，因此未能確定最後的結果。

41. 陳家偉議員感謝警方及運輸署的努力，並支持部門建議的新方案。他表示早前曾向政府部門提出把大環山公園對開的空地改作旅遊車上落客區的建議，希望了解有關跟進進度。

42. 民政事務處助理專員黃詠慈女士補充表示對於黃埔花園的旅遊車所引致的交通影響，目前政府部門及議員各提出了改善方案建議。截止目前，居民對於政府部門建議把環海街近瀘水廠的停車彎改作旅遊車上落客區的意見頗有分歧，但所有意見仍需待地區諮詢完成後才能作出歸納。至於陳家偉議員於本年 5 月 10 日舉行的九龍城地區管理委員會會議上提出把大環山公園對出的空地改作旅遊車上落客區的建議，會後她已請負責管理大環山公園的康樂及文化事務署從公園運作的角度探討能否交出該幅土地作上述用途，當中包括考慮到康文署曾在 2001 年 9 月 13 日舉行的文化、康樂及體育事務委員會會議上，指出該幅土地乃大環山公園的緊急車輛通道，目前尙待康文署作出回覆。她強調即使康文署初步確認上述方案在技術上可行，亦請各位委員慎重考慮建議一旦實施後，長遠可能對附近居民造成環境、噪音及空氣等方面的影響。

43. 劉偉榮議員請警方適時派員在上址一帶作交通管制，並請政府部門在落實任何新措施前，必須諮詢及尊重居民的意見。

44. 蕭婉嫦議員反對把大環山公園對出的空地改作旅遊巴上落客區，認爲有關建議實施後會影響海逸豪園居民的居住環境。

45. 陳家偉議員表示他提出把大環山公園對出的空地改作旅遊巴上落客區的建議，是希望照顧旅遊車在黃埔花園一帶的需要，但並不容許車輛在上址停泊，因此相信方案有助回應附近居民的訴求。

46. 民政事務處助理專員黃詠慈女士總結表示備悉議員對於政府部門建議把環海街近濾水廠的停車彎改作旅遊巴上落客區的意見，部門會在下次會議匯報諮詢結果及方案取態。至於議員提出把大環山公園對出的空地改作旅遊巴上落客區的建議，仍需待康文署初步確定有關技術可行，與及請議員進一步考慮方案的成效及影響，因此建議留待下次會議繼續討論並決定是否落實推行。

47. 康樂及文化事務署李嘉麗女士表示現時不少居民會在大環山公園對開的空地進行晨運，而該幅土地亦是區內珍貴的休憩地方。她表示署方關注新建議對附近環境及民居的影響，需要搜集更多資料及審慎考慮委員及居民的意見後，才能進一步跟進情況。

48. 主席同意於下次會議續議上述兩項建議。

新議事項

兩鐵合併(文件第 17/07 號)

49. 陳家偉議員介紹文件。他表示於會前已提出「政府必須於兩鐵合併的草案條例中訂明沙中線及黃埔鐵路服務的興建時間表」的動議議題，稍後可再作討論。

50. 環境運輸及工務局陳志恩先生表示環境運輸及工務局局長於本年 5 月 17 日在立法會舉行的《兩鐵合併條例草案》委員會上，已清楚表明會繼續推展沙中線項目，並承諾會在兩鐵合併立法程序完成後六個月內訂出沙中線方案，包括其實施時間表，屆時局方亦會一併交代黃埔鐵路方案的詳情。

51. 蕭婉嫦議員促請政府在兩鐵合併後盡快公佈沙中線的確實興建日期。此外，她建議鐵路公司日後除提供凍結票價水平兩年的優惠外，亦應考慮向長者提供免費乘車優惠。她希望局方回應民意，盡快落實興建黃埔支線，並照顧海逸豪園居民的需要。

52. 李健勤議員希望沙中線整項工程能在兩鐵合併後盡快上馬。

53. 環境運輸及工務局陳志恩先生表示局方備悉議員的意見。他補充

表示沙中線將會包括過海的鐵路路段，非外間流傳所指的只有沙田至紅磡線(沙紅線)。至於黃埔支線，則是指觀塘至油麻地的地鐵延線，並會在何文田的綜合轉車站與沙中線交接。他強調政府明白本區居民對鐵路服務的需求十分殷切，局方會盡快訂出沙中線的方案。最後，他澄清兩鐵合併條例主要是用來規管鐵路公司在兩鐵合併後的運作，在立法的技術層面上並不會把興建鐵路的時間表包括在條例草案之內，因此即使上述動議獲得通過，在實際上亦難以執行。

54. 劉偉榮議員表示本區居民對鐵路服務的需求殷切，黃埔花園業主委員會曾為爭取興建黃埔地鐵支線(即觀塘至油麻地延線)舉行簽名行動，收集了超過三萬個簽名。他希望政府清楚居民的訴求，及備悉沙中線及黃埔地鐵支線方案對本區的重要性。

55. 劉偉榮議員與梁英標議員共同提出修訂動議：「政府必須於兩鐵合併的草案條例中訂明沙中線及黃埔地鐵支線(觀塘至油麻地延線)的興建時間表」。

56. 廖成利議員與李健勤議員共同提出修訂動議：「政府必須於兩鐵合併草案條例立法完成後三個月內公佈訂明沙中線及黃埔地鐵支線(觀塘至油麻地延線)的興建時間表」。

57. 主席表示由於上述修訂動議均由兩位議員聯署提交，已符合一人動議一人和議的精神，因此兩項動議皆屬有效。經投票後，第一項由劉偉榮議員及梁英標議員提出的修訂動議未獲通過。第二項由廖成利議員及李健勤議員提出的修訂動議，即「政府必須於兩鐵合併草案條例立法完成後三個月內公佈訂明沙中線及黃埔地鐵支線(觀塘至油麻地延線)的興建時間表」，則以 20 票贊成、0 票反對及 2 票棄權獲得通過。(註：參與投票人數為 22 人。)

58. 主席請陳志恩先生向環境運輸及工務局反映本會剛通過的動議。

欣圖軒緊急通道劃為「雙黃線」事宜(文件第 18/07 號)

59. 陳麗君議員介紹文件。她表示欣圖軒管理處及住戶經常致電警方要求協助處理阻塞緊急消防通道的情況，但警方並非每次都會票控違例泊車的司機。她向警方查詢執法準則，並請運輸署提供改善建議。

60. 運輸署李群先生建議在欣圖軒緊急消防通道外加設「請勿停車」的指示牌，與及在附近加設一個咪錶泊車位。

61. 警務處羅偉旗先生表示在一般情況下，警員會對阻塞該緊急消防通道的車輛發出告票。若違例停泊發生在晚上 10 時至早上 8 時之間，而阻塞情況不太嚴重的話，警方會按情況使用酌情權。他強調警員會因應情況採取合適的行動，若阻塞情況嚴重，車輛更會被立即拖走。他表示自 4 月下旬接獲議員的投訴後，警方已在上址共發出 11 張定額罰款單及 4 個口頭警告。他表示會加強在上址執法，檢控違例泊車的司機。

62. 蔣世昌議員及陳麗君議員歡迎運輸署的建議，並請警方加強在上址執法。陳議員表示會向欣圖軒管理處解釋警方的執法準則。

改善半島豪庭一帶交通事宜(文件第 19/07 號)

63. 蕭婉嫦議員介紹文件。她表示收到半島豪庭業主委員會的意見，希望運輸署考慮把 6A 號專線小巴由尖沙咀回程往黃埔時改行紅荔道，及在紅磡火車站途經半島豪庭的行人天橋往暢通道方向加設樓梯。

64. 葉志堅議員表示去年 6X 號專線小巴在繁忙時間試行由黃埔花園開出途經紅磡繞道往尖沙咀漢口道後，路線深受居民歡迎。他建議運輸署參考 6X 號小巴的運作模式，在近理工宿舍位置加設分站讓 6A 號小巴由尖沙咀回程時經紅磡繞道接載居民。

65. 梁英標議員指現時 6 號及 6A 號專線小巴在進入紅磡區後有行車路線重疊的情況，有見半島豪庭一帶居民的訴求，他贊成請運輸署把其中一條小巴線試行由尖沙咀回程往黃埔時改行紅荔道，並在觀察有關成效後再作檢討。

66. 劉偉榮議員支持蕭婉嫦議員的建議，認為 6A 號專線小巴改行紅磡道再左轉德民街會縮短小巴返回總站的車程。

67. 運輸署鄺家彥先生表示由於 6 號及 6A 號專線小巴的乘客量高，並不建議貿然更改行車路線。因應委員的建議，署方會檢討半島豪庭的交通及運輸安排。

68. 運輸署李群先生對於在紅磡火車站途經半島豪庭的行人天橋加設樓梯的建議，他表示現時的配套已足以應付需求，目前並無足夠理據支持在行人天橋往暢通道方向近紅磡南道位置加設樓梯。他指出附近居民及學生從火車站步行往即將啓用的理工社區學院只需 5 至 6 分鐘，屬可接受的距離。署方備悉議員的建議，待日後附近的住宅相繼

入伙後，會適時因應行人天橋的使用量考慮上述建議的可行性。

九龍城廣場正門增設上落客區(文件第 20/07 號)

69. 李健勤議員介紹文件。他表示多年前九龍城廣場正門曾設有車輛上落客區，後來被運輸署取消並在外圍劃上禁區線。他建議署方考慮在上址重新加設上落客區，認為有關安排能吸引更多人士前往九龍城廣場，並帶旺九龍城一帶商戶的生意。

70. 運輸署董振然先生表示九龍城廣場於 90 年代初開幕時，上址並未有行人過路處，但設有車輛上落客區。當時署方面對大量車輛及的士停放在上落客區引致聯合道交通阻塞的問題，因此為改善上址的交通，署方陸續更正成目前的交通設施及安排，問題遂得以解決。若現時重回昔日安排，則需要取消上址兩個使用率很高的行人過路處。如不欲取消該兩個行人過路處，署方極其量只能騰出約 10 米空位重置僅可容納兩架車輛同時停放的上落客彎。他相信一旦設置該上落客彎，日後有車輛在該處長期停留或違法停泊，便會迫使其他排隊進入上落客區的车辆在彎外停車。這樣一來，即是重返當年聯合道交通阻塞的情況，因此署方對上述建議有保留。他指出駕駛者現時可使用位於獅子石道兩旁的上落客停車彎，或在廣場旁的非禁區位置上落，市民在上述位置下車後便可以很短的路程步行前往九龍城廣場。

71. 李健勤議員同意保留附近的行人過路處，並希望署方考慮縮短行車的綠燈時間。他認為有些繁忙路段均設有上落客區，而且成效良好，因此相信九龍城廣場外設立上落客區的安排未必會引起車龍問題。

72. 運輸署董振然先生表示針對九龍城廣場的客觀環境，主要問題是如要保留附近的行人過路處，可設立車輛上落客彎位則會較一般短，能容納的車量數目極少，因此容易引致車龍問題。關於調較交燈號時間的建議，他會轉交運輸署的交通燈控制組跟進。

有關富寧街行人過路設施事宜(文件第 21/07 號)

73. 主席介紹文件。有見不少居民不使用真善美邨近麥當勞餐廳的行人過路處，反而經常在馬頭涌消防局出入口附近的非正式安全島橫過馬路，她建議運輸署在該處加設一個正式的行人過路處，與及拆除兩個豎立於非正式安全島附近的標誌，以免對市民構成誤會。

74. 運輸署董振然先生表示消防局的出入口不能加設行人過路設施，而馬路彎位亦不適宜設置行人過路處，市民應正確使用正式的行人過路處橫過馬路。至於主席所指的非正式安全島附近的標誌，是由於專利巴士會從附近的巴士總站開出再左轉駛出大路，因此有需要豎立兩個安全島標誌，提醒市民該條道路屬雙程行車。

有關紅磡道/德民街道路植物阻礙行車視線問題(文件第 22/07 號)

75. 陳家偉議員介紹文件。他建議康文署更換紅磡道與德民街十字路口近賽馬會投注站對開兩旁的花床植物，認為有關植物的生長速度較快，有可能會遮擋駕駛者的視線。

76. 劉偉榮議員認為只需為交通燈及路口附近的花槽位置更換矮小的植物，至於其他路段的植物可予以保留，以免造成不必要的浪費。

77. 康樂及文化事務署李嘉麗女士表示會定期修剪位於上址一帶的植物，而且上址範圍已被土木工程拓展署列入陸續開展的綠化工程，屆時可揀選矮小及生長速度較慢的樹木取代現有的植物。

遷移巴士站問題(文件第 23/07 號)

78. 黃以謙議員介紹文件。他認為把太子道西 287 號外的巴士站向前遷移的建議，會令打算左轉往窩打老道的車輛不能預早切入左線，而且新巴士站的位置亦會阻擋附近大廈車輛出入的視線，加上新站距離目前行人過路處較遠，不排除會有人因追巴士而胡亂過馬路。他相信市民已習慣現時太子道的巴士站位置，因此希望運輸署因應居民的反對意見，擱置遷移巴士站的方案。

79. 運輸署董振然先生表示提出遷移巴士站的建議，是由於接獲市民投訴指上址的巴士站與行人過路處的距離非常接近。署方遂與警方到上址進行實地視察，雙方均認同投訴人的意見，認為必須正視及盡快改善上址的情況。原因是若巴士在該站停車上落客時有人從巴士旁走出馬路，另外兩條行車線的司機會因視線受阻而無法立時煞車，因而容易引起交通意外。他表示署方雖已安排在上址安裝懸掛式交通燈，但上述因巴士埋站時阻礙巴士線以外行車線司機視線的問題仍不能解決。他指出由於太子道西沿路有多個大廈的汽車出入口，遷移巴士站的選址亦有一定的難度，現時建議將巴士站搬遷至太子道西 277 號對開的位置是最適當的安排。新建議的巴士站位置與上一個巴士站有大

約 300 米的距離，而且與附近大廈的出入口亦至少有 5 至 10 米的安全距離，並不會影響附近大廈的車輛進出或阻擋其視線。此外，新巴士站的位置距離窩打老道路口超過 120 米，遠高於署方訂定的 30 米標準，因此駕駛者是有足夠時間進行切線。他認為市民追巴士的心態並不會因巴士站遷離行人過路處的較遠位置而增強，亦同意駕駛者及行人均應嚴格遵守交通燈號的指示，但既然部門發現並認同現時巴士站的位置確實存有危險性，署方便有責任作出改善，以防止不幸的意外事件發生。

80. 主席同意署方指巴士在現時的巴士站位置停車上落客時，確實會阻礙其他行車線司機的視線。

81. 運輸署鄺家彥先生補充表示雖然原有車站的使用量每日有一千多人次，而且進行地區諮詢後亦收到太子閣居民的反對意見，但經審慎考慮各方面的因素後，認為有足夠理據支持將巴士站向前遷移。

82. 警務處羅偉旗先生表示從警方的角度，上址的巴士站的確非常接近行人過路處，當巴士停站上落客時會阻礙另外兩條行車線司機的視線。若有人違法從巴士車身的前後方衝紅燈橫過馬路，司機便不能立時停車，容易釀成意外。他認同將巴士站向前遷移是較恰當的做法。

83. 李健勤議員查詢巴士站與行人過路處的安全距離是多少。

84. 何顯明議員認為搬站未必是唯一的解決方法，當上址安裝了懸掛式交通燈後，相信能解決駕駛者的衝紅燈問題。

85. 黃以謙議員認為上址未曾發生過大型交通意外，而且行人未必會衝紅燈橫過馬路，因此無必要搬遷巴士站，只要加強教育市民遵守交通燈號便可。

86. 警務處羅偉旗先生表示會在上址加強宣傳，提醒市民過馬路時必須遵守交通燈號指示。

87. 運輸署董振然先生表示交通燈與行人過路處的安全距離是 30 米左右。雖然現時巴士站比行人過路處較早設立，但既然行人過路處已經永久裝設，為了保障行人過路安全的大前提，搬遷或取消該巴士站是有確實需要的。

88. 委員經討論後表示尊重當區區議員的意見，暫時擱置遷移巴士站

的計劃。

89. 陳家偉議員認為不能輕視行人的過路安全，建議半年後再次檢討上址的交通情況及運輸署的建議方案。

90. 主席同意陳家偉議員的意見，請委員會於半年後再進行檢討。

有關 101 及 111 號巴士線繁忙時間班次問題(文件第 24/07 號)

91. 廖成利議員介紹文件。他表示由於區內陸續有大型屋苑落成入伙，市民對過海巴士服務的需求增加，早上繁忙時間在馬頭涌道 66 號的巴士站往往擠滿大量候車人士，因此促請巴士公司加密 101 及 111 號巴士的行車班次，或安排空車在早上繁忙時間提供服務。

92. 林健文議員指土瓜灣落山道沿路一帶只有 115 號線提供過海巴士服務，因此居民會到馬頭圍道近土瓜灣市政大廈巴士站等候 101 及 111 號巴士，希望運輸署能加密上述巴士班次疏導候車人士。

93. 李健勤議員表示在早前的交運會會議上曾提出在早上繁忙時間加開 101 及 111 號巴士特別車或半空車由九龍城開出至中環，讓市民較易在中途站上車，他查詢運輸署就有關建議的跟進情況。

94. 陳家偉議員建議署方考慮加開一條特別輔助線，服務時間只限於早上約 1 小時的繁忙時間。

95. 運輸署鄺家彥先生指出現時 101 及 111 號巴士的班次已經相當頻密，早上繁忙時間大約 1 分鐘便有一班車。署方知悉土瓜灣區居民在早上繁忙時間對過海巴士服務的需求殷切，亦曾與巴士公司商討在繁忙時段加開班次，但由於巴士過海後會行經受嚴格管制的繁忙通道，有關加密巴士班次的建議必須審慎考慮，而且巴士公司亦需研究從其他路線抽調車輛用作加開特別車或半空車的可行性。他承諾會與九巴及新巴再次探討方案的可行性，一俟有結果便會向委員匯報。

下次開會日期

96. 下次會議定於 2007 年 7 月 26 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

散會時間

97. 會議於下午 5 時 45 分結束。

98. 本會議記錄於 2007 年 7 月 26 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2007 年 7 月