

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第五次特別會議記錄

日期： 2011 年 1 月 13 日(星期四)

時間： 上午 9 時 45 分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席：	李 蓮議員, MH	
副主席：	黃以謙議員	(於上午 10 時 05 分出席)
委員：	楊永杰議員	
	尹才榜議員, MH	
	廖成利議員	
	梁美芬議員	(於上午 10 時 45 分出席)
	張仁康議員	(於上午 10 時 05 分出席)
	陳麗君議員	(於上午 11 時 05 分出席)
	陸勁光議員	
	勞超傑議員	(於下午 2 時 35 分出席)
	潘志文議員	
	葉賜添議員	(於下午 12 時 40 分出席)
	左滙雄議員	
	潘國華議員	
	李慧琼議員, JP	(於上午 10 時 30 分出席)
	梁英標議員, BBS, MH	
	蕭婉嫦議員, BBS, JP	
	任國棟議員	
	吳寶強議員	
	莫嘉嫻議員	
	伍精民議員	
	何顯明議員, MH	(於上午 10 時 20 分出席)
	王惠貞議員, JP	(於上午 9 時 50 分出席)
	劉偉榮議員, JP	

秘書： 林翠瑩女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

應邀出席者：

議程一	易鳴瑞先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
	余展鵬先生	香港鐵路有限公司高級設計管理工程師—土木
議程一及二	楊港生先生	路政署總工程師/鐵路拓展部1-3
	徐漢強先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師

	陳芳婷女士	香港鐵路有限公司 公共關係經理—工程項目及物業 運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B
議程二	王協力先生	運輸署工程師/優先鐵路發展6
	陳國豐先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師—土木
	黃耀彬先生	香港鐵路有限公司高級設計管理工程師
	巫伯權先生	香港警務處九龍城區助理指揮官(行政)
	李宗健署理警司	香港警務處西九龍交通部(執行及管理)
	陳志偉署理總督察	署理總督察
議程四	汪志成先生	土木工程拓展署啓德辦事處 總工程師/九龍2(九龍)
	董曉光先生	土木工程拓展署啓德辦事處 高級工程師/9(九龍)
	梁永德先生	土木工程拓展署啓德辦事處工程師/5(九龍)
	杜琪鏗先生	路政署主要工程管理處總工程師2/主要工程
	關偉昌先生	路政署主要工程管理處 高級工程師1/中九龍幹線
	林文山先生	路政署主要工程管理處 高級工程師3/中九龍幹線
議程六	梁昭怡女士	商務及經濟發展局旅遊事務署經理(旅遊)31
	盧文鍵先生	路政署區域工程師/九龍西(工程計劃)
列席者：	黃寶儀女士	九龍城民政事務助理專員
(議程四至九)	黃穎懿女士	運輸署高級運輸主任(九龍城)
	鄧禮賢先生	運輸署工程師(九龍城)
	趙永強先生	香港警務處九龍城區交通隊主管
	陳偉傑先生	路政署區域工程師(九龍城)
缺席者：	陳景煌議員	

* * *

主席歡迎各委員、政府部門代表及香港鐵路有限公司(下簡稱「港鐵公司」)出席會議。

2. **主席**表示陳景煌議員在會前通知秘書處因事未能出席會議，他已書面授權楊永杰議員代為處理會務。

3. **主席**表示，由於是次會議討論的事項可能與委員的物業業權、

職業或投資等個人利益存在利益衝突，委員應在討論議題前申報利益，以便主席考慮是否需要請有潛在利益衝突的委員在討論或表決的時候避席。**委員**申報利益如下：

張仁康議員	—	於紅磡區擁有物業
李慧琼議員	—	於沙田至中環綫(下簡稱「沙中綫」)沿綫擁有物業
陸勁光議員	—	於紅磡區擁有物業
劉偉榮議員	—	於黃埔擁有物業
陳麗君議員	—	於觀塘綫延綫沿綫擁有物業
蕭婉嫦議員	—	於沙中綫沿綫擁有物業
梁英標議員	—	於觀塘綫延綫沿綫擁有物業

續議事項

沙田至中環綫之最新進展

4. **路政署總工程師/鐵路拓展部 1-3 楊港生先生**表示於第 17 次交通及運輸事務委員會(下簡稱「交運會」)期間不少委員表達對沙中綫車站出入口、支援工地範圍及收回地層的關注。他重申沙中綫無可避免將經過九龍城區私人樓宇地層。設計人員在確定沙中綫走綫時，亦以盡量避免收樓或收回地層為原則。

5. **港鐵公司高級統籌工程師易鳴瑞先生**綜合回應第 17 次交運會中委員提及的關注。重點如下：

- (一) 沙中綫已於去年 11 月 26 日刊憲，若市民對刊憲方案有任何意見，可於本年 1 月 25 日或之前以書面方式向運輸及房屋局反映；相關政府部門及港鐵公司會作出跟進，並繼續聽取公眾人士的意見；
- (二) 太子道東至啓德站一段、土瓜灣站至馬頭圍站，以及馬頭圍站至山西街一段，將以隧道鑽挖機建造，以減低對交通的影響；至於啓德站東北段隧道將設有路軌讓列車返回鑽石山站列車停放處，該段隧道、啓德站、土瓜灣站的車站，以及兩站之間的連接隧道和馬頭圍站均會以明挖回填方式建造；而何文田站至山西街一段隧道因深入地底石層，建議採用鑽爆方式興建；
- (三) 港鐵公司會小心控制爆破的炸藥份量以盡量減低震盪。按去年港鐵公司興建西港島綫的經驗，居民並未察覺地下正進行鑽爆

工程。港鐵公司歡迎委員聯絡區內持份者參觀現正進行的鐵路工程；

- (四) 為減低對區內居民及交通的影響，混凝土廠及躉船轉運站將設於啓德發展區內遠離民居地方，並擱置在工地內設置石料儲存庫和碎石設施，令支援工地面積減少 19 公頃；
- (五) 港鐵公司須待土地勘探工程完成後始能為沙中綫訂出具體建議方案。現時牽涉收回地層的一段隧道將途經建築物地下岩石層。岩石層有一定的承托力，而港鐵公司亦會根據《建築物條例》及相關法例的安全要求，確保鐵路的建造工程不會影響沿綫建築物的結構安全，亦會繼續向受影響業主講解收回地層安排及出席居民會；
- (六) 港鐵公司早於 2009 年已就沙中綫方案舉行居民會及諮詢區議會等，表示在區內的走綫無可避免會觸及部分現有建築物。現時的走綫並不需要回收私人土地，只涉及收回大廈地層，港鐵公司會在詳細設計階段研究進一步縮減收回地層的範圍；
- (七) 個別委員於第 17 次交運會提及規劃署網頁所顯示的沙中綫走綫，為港鐵公司於 30 年前委託顧問公司就鐵路發展策略建議而提出的東九龍綫。該綫於鑽石山開始，經太子道東和舊啓德機場、譚公道、馬頭圍道、機利士北路、佛光街再接駁紅磡站。當時的建議並不包括現時擬建的觀塘綫延綫何文田站。何文田站為沙中綫及觀塘綫延綫的轉乘站，日後將成為鐵路網絡的重要樞紐。若採用機利士北路的走綫，何文田站便要設於兩條走綫的交匯點即機利士南路和蕪湖街。由於機利士南路和蕪湖街的路面狹窄，若在該處設何文田站，將無可避免要收回私人樓宇；
- (八) 回應高山道一段走綫可否盡量遠離民居的查詢，他解釋沙中綫須連接西鐵綫位於紅磡站的地面月台，因此沙中綫走綫須於馬頭圍站至紅磡站之間持續攀升方可作上述策略性連接。在坡度限制下，鐵路隧道不能建於地底太深的位置，否則沙中綫就不能與設在紅磡站地面的西鐵綫接駁並形成「東西走廊」。有委員引用《沙中綫符合測試報告》第 4.2.2 及 4.5.4 段並解讀為鐵路隧道須建於地面以下 20 米或更深處。該報告宗旨是說明沙中綫過海段所建議的填海工程符合《保護海港條例》的要求。第 4.2.2 段解釋沙中綫過海段隧道在穿過紅磡繞道時所遇到的設計限制。該位置的海床約於主水平基準以下 5 米，而沙中綫過

海段隧道的頂部和底部分另位於主水平基準下 10 及 20 米。建成後，隧道頂將有約 5 米厚的保護層保障隧道結構免受船隻撞擊和平衡海水的浮力。該段隧道的深度主要受制於海床的水平和保護層的要求。此外，第 4.5.4 段解釋假若以隧道鑽挖機建造隧道，鑽挖機上方需要有足夠的土壤厚度以符合運作及安全要求。一般而言，合適的土壤厚度約為隧道直徑的兩倍。過海段隧道直徑約為 10.35 米，故隧道頂部至海床的合適淨空超過 20 米。這深度亦可保障隧道結構免受船隻撞擊。這兩個例子並不適用於高山道的隧道設計。高山道一帶的石層較淺，該段的隧道將建於堅固的岩石層中。由於岩層有足夠的承托力，鐵路隧道在樓宇下的岩層經過並不會影響樓宇的結構安全，亦不會與大廈地基有抵觸；

- (九) 在工程展開前，港鐵公司會為鐵路沿綫附近的樓宇及建築物進行全面的樓宇狀況勘察，詳細紀錄樓宇的現有狀況。此記錄可供相關業主及管理公司經書面申請查閱；港鐵公司亦研究把工程進度和相關資料簡化，並於其網頁公開；工程進行前港鐵公司會成立社區聯絡小組與區內持份者緊密聯繫；
- (十) 港鐵公司在設計新車站時將盡量於車站出入口同時提供樓梯及行人自動扶梯，以方便乘客。因此，新的車站出入口將較闊，約需佔用兩條行車線。在增加出入口的同時亦須避免影響區內交通。現時建議的沙中綫九龍城段車站出入口，均經詳細研究而設於區內人流眾多的策略性位置。基於上述原因，於天光道設車站出入口以及接駁車站至貴州街及浙江街並不可取。接駁通道亦可能影響地面商戶生意；
- (十一) 現時每個車站均最少設有一條無障礙通道。鑑於馬頭圍站一帶長者較多，故港鐵公司將於落山道遊樂場及馬頭圍道/土瓜灣道公園出入口設升降機。而為了避免封閉江蘇街及避免收回美善同道樓宇，位於江蘇街和落山道的兩個出入口將不設升降機；
- (十二) 於車站出入口加設自動行人輸送系統須考慮實際需要、地理狀況、行人流量及整體效益等因素。港鐵公司將在詳細設計階段再行研究此建議的可行性；
- (十三) 由於個別委員建議的高山道行人接駁通道將十分接近沙中綫的行車隧道，將對其結構造成影響，故技術上並不可行。而於美善同道設行人接駁通道將涉及收回大廈，經江西街則會與現

有天橋支柱地基衝撞，故上述兩個方案均不可行；

(十四) 為回應居民對鐵路項目的殷切需求，故刊憲與環境影響評估報告(下簡稱「環評報告」)會同時進行，以便壓縮工程的前期工作。環評報告將於完成後公開；

(十五) 由於沙中綫大部分走綫將途經人口密集的已發展地區，故無可避免須臨時徵用區內的休憩和公共設施作施工用地；港鐵公司已盡量減少臨時徵用的面積，亦會在工程完成後盡量還原受影響的休憩用地及設施；及

(十六) 車站命名將考慮車站地理位置和社區特色。

6. **尹才榜議員、任國棟議員、劉偉榮議員、潘志文議員、張仁康議員、黃以謙議員及梁美芬議員**建議延長每位委員的發言時間。經委員一致同意，每位委員首次發言時間為 4 分鐘、第二及第三次發言時間各 1 分鐘，而經主席同意的額外第四次發言時間為 1 分鐘。

7. **蕭婉嫦議員**指居民希望沙中綫盡快上馬並重新要求港鐵公司於馬頭圍道與新柳街交界設置車站出入口，或以隧道連接車站至鶴園海逸區。她又指立法會議員否決「沙田至中環線-前期工程的撥款申請」，主因是港鐵公司收取的顧問費用過高，要求其減少顧問收費至工程總開支的 5%，並提供委員建議設立的出入口建造費用估算以供參考。

8. **潘志文議員**認為港鐵公司應主動舉辦居民會以增進溝通，又指港鐵公司應透過不同途徑盡早公開更多資料以釋居民疑慮。他並關注沙中綫走綫途經老人院及油站，指曾有居民單位鋁窗或牆身因鐵路工程受損，希望港鐵公司清楚交代工程的影響及索償安排。他又指馬頭圍道地面向有沉降問題，與港鐵公司指鑽爆位置為岩石層的說法有別。他並建議走綫經機利士北路以避免收回地層。

9. **楊永杰議員**反對工程期間把車輛改道至高山道、靠背壟道及天光道的臨時交通安排。他指高山道現時交通繁忙，而靠背壟道及天光道為內街，不適合巴士行駛。他並澄清一直以來爭取之車站出入口地點為天光道與馬坑涌道交界，即星展銀行對出空地及農圃道帝庭豪園對出位置。他又建議連接高山劇場的行人通道可途經馬頭圍道、浙江街及高山道。

10. **尹才榜議員**支持港鐵公司縮減啓德支援工地面積，惟希望港鐵公司先行與政府商討終止現有混凝土配製廠及沙泥儲存倉的短期租

約。他又希望港鐵公司設更多行人隧道連接土瓜灣道一帶。**潘國華議員**及**李慧琼議員**亦強烈要求港鐵公司於貴州街增設出入口，李議員又要求伸延馬頭圍道/土瓜灣道公園出入口至浙江街，或分拆出入口一邊向馬頭圍道，另一邊向土瓜灣道。她要求港鐵公司承諾收回地層將不影響樓宇結構、負責相關樓宇的維修保養工作，並進行樓宇現況評估和公開受影響業主潛在損失的估算。**陸勁光議員**對港鐵公司並無積極回應伸延車站出入口的訴求表示失望，要求港鐵公司澄清車站可服務500米範圍內人口之說法是否名存實亡；又同意李議員提出要求港鐵公司進行樓宇現況評估的建議。另外，他不滿當局於沙中綫環評報告完成前刊憲。**劉偉榮議員**亦同意伸延車站出入口以方便土瓜灣道居民，又要求增加車站出入口並接駁車站與商場，以及縮減收回地層範圍。

11. **張仁康議員**再次要求港鐵公司設立旅客捷運系統連接土瓜灣道，並盡快完成收回地層位置的土地勘探。他亦關注「沙田至中環綫-前期工程的撥款申請」在立法會被否決，擔心會影響觀塘綫延綫工程進度，希望兩個鐵路項目撥款及施工可分開處理。**梁美芬議員**及**李慧琼議員**支持張議員的建議；梁議員再三要求運輸及房屋局官員實地視察，以及向受收回地層影響的業主講解索償機制及設立諮詢中心。李議員則要求港鐵公司盡快與發展局商討鐵路與將來新建交通設施的接駁。

12. **梁英標議員**認為港鐵公司調整走綫致社區分化，而目前出入口亦不足以滿足居民需求，故認同其他委員提出延伸車站出入口的建議。對於啓德支援工地，他要求政府部門相互協調現存及將來的支援設施。

13. **任國棟議員**查詢刊憲圖則 SCL-U04 圖例中參線(reference line)的含意，以及高雅軒 5 米深地層不用收回的原因，希望港鐵公司清楚講解受影響大廈與行車隧道之間的距離、行車隧道經過的位置、世運公園迴旋處位置鐵路的建造方式、啓德發展新區內躉船轉運站的佔用面積、工程期間漆咸道北的交通改道措施、反對個案的處理方法，以及鑽爆工程緩衝區所牽涉的範圍，又要求港鐵公司全面公開諮詢文件。

14. **莫嘉嫻議員**對沙中綫方案表示失望，查詢港鐵公司是否只按交通流量決定鐵路建造方式以及可否以鑽挖方式興建整條鐵路，她並要求港鐵公司清楚交代須徵用多少休憩用地。此外，她同意楊議員建議利用帝庭豪園對出位置設出入口，另建議土瓜灣站出入口伸延至馬頭圍邨及真善美邨。

15. **吳寶強議員**指居民一致希望沙中綫盡快落成，希望港鐵公司可

確保工程分階段於 2018 年及 2020 年完成。他欣賞港鐵公司以行人隧道接駁車站與南角道，惟要求於該隧道設立行人輸送帶。他又希望港鐵公司盡量減少徵用世運公園及宋皇臺遊樂場的時間；並重申要求將土瓜灣站易名為宋皇臺站。

16. **伍精民議員**同意潘志文議員要求港鐵公司交代收回地層安排、楊議員提出於天光道與馬坑涌道交界設立出入口，以及張議員提出旅客捷運系統的建議。他並要求於何文田站設立相類系統以連接周邊地區；又建議港鐵公司可於行人隧道設立地下商場。

17. **陳麗君議員**對沙中綫設計表示失望，指何文田站選址欠佳，港鐵公司應汲取教訓進一步完善沙中綫方案並在何文田增設車站出入口。

18. **何顯明議員**建議港鐵公司考慮興建有蓋行人通道連接車站。他支持張議員的旅客捷運系統建議，希望港鐵公司考慮將該系統接駁啓德新發展區內的環保運輸系統，又查詢於何文田站設立行人隧道接駁車站的可行性。**葉賜添議員**支持其建議。

19. **路政署楊港生先生**明白委員對增加車站出入口的關注，惟委員的建議地點於技術上未必可行，當局會繼續考慮委員的建議。尹議員提及的現有混凝土配製廠及沙泥儲存倉與沙中綫工程並無直接關係，路政署將與相關部門跟進現有設施的運作期限。他亦指目前沙中綫馬頭圍站及土瓜灣站服務範圍已覆蓋部分南土瓜灣地方，當局鼓勵距離車站位置較遠的乘客使用其他公共交通工具接駁車站。另外張議員提出的旅客捷運系統為一嶄新建議，港鐵公司須再探討其技術可行性，並指啓德環保運輸系統尚在初步設計階段。根據現時的工程計劃，沙中綫大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段預期分別於 2018 年及 2020 年完工，政府部門正向立法會申請沙中綫前期工程撥款，當中包括建造何文田站及金鐘站的工程。

20. **港鐵公司易鳴瑞先生**綜合回應如下：

- (一) 沙中綫走綫原於 70 年代及 80 年代定於馬頭圍道，後來因應舊啓德機場搬遷後海傍人口增加而作出調整；但由於填海計劃自 2004 年起擱置，人口增長將集中於馬頭圍道。2008 年港鐵公司為沙中綫作研究時重新檢視人口分布，結果顯示馬頭圍道走綫較土瓜灣道走綫可服務更多人口，故將走綫定於馬頭圍道。目前港鐵公司仍以服務車站 500 米範圍內人口為鐵路設計的參考數據；

- (二) 港鐵公司根據多項因素，如地質、交通、造價等選擇鐵路建造方式。馬頭圍道為區內主幹道，以隧道鑽挖機建造鐵路較為恰當，可減輕工程期間的交通及環境影響；世運公園迴旋處位置由於受地理因素所限，以明挖回填方式建造較為合適；而啓德發展新區內則以明挖回填方式建造鐵路設計，亦可為該處的未來發展預留空間；鑽爆工程的詳細資料將於工程設計成熟後於介紹會與居民分享。港鐵公司將盡量研究減低施工期間對交通的影響；
- (三) 港鐵公司於刊憲後才公布需收回地層的大廈，主因是港鐵公司須在土地勘探後方能確定走綫途經地段及所需收回的地層範圍；而土地勘探尚未完成，樓宇結構評估亦在進行中；而刊憲圖則所示的參線為參考資料，並不代表隧道走綫；
- (四) 持份者應在法定反對期限完結前提出意見，以確保權益受保障；刊憲方案會根據公眾意見再作修訂。而環評報告與刊憲同步進行是為了減省工程前期的工序時間。港鐵公司會確保沙中綫方案符合環境保護署(下簡稱「環保署」)的要求；
- (五) 馬頭圍道/土瓜灣道公園出入口位置路面較窄，若伸延或分拆出入口，須與康樂及文化事務署商討佔用公園空間；港鐵公司亦會繼續研究在貴州街設立行人隧道的可行性；
- (六) 港鐵公司明白委員對徵用休憩用地作施工用地的關注，港鐵公司會在詳細設計階段研究盡量減少徵用的地方，並會再向區議會匯報；
- (七) 若啓德發展新區內不設混凝土廠，運送混凝土將影響區內交通。擬建的混凝土廠將以封閉式運作，港鐵公司會確保其運作符合環保署要求，亦將於稍後補充啓德發展新區內躉船轉運站佔用面積的資料；
- (八) 港鐵公司正進行交通影響評估，若要封閉馬頭圍道北行線，車輛必須改行附近街道如靠背壟道；港鐵公司會就改道先作測試並與相關政府部門磋商改道安排；及
- (九) 由於何文田站設有觀塘綫延綫及沙中綫的共用設施，故需同期施工。港鐵公司一向重視區內持份者的意見，會繼續以不同方式與區內居民保持溝通。

21. **港鐵公司高級設計管理工程師—土木余展鵬先生**綜合回應如下：

- (一) 現時車站出入口已兼容樓梯及行人自動扶梯，故一個出入口已可發揮以往兩個出入口的人流疏散功能；
- (二) 由於天光道及農圃道地下設行車隧道，而兩街地下亦有其他公用設施，故設立行人隧道於技術上並不可行；
- (三) 回應蕭婉嫦議員有關設立行人隧道的建議，現有行人網絡已可應付目前及將來庇利街一帶的人流；加上行人隧道須以明挖回填方式建造，工程期間路面交通將超出負荷。港鐵公司會於車站落成後評估設立其他行人隧道的需要；
- (四) 就楊議員有關高山道行人隧道的建議，由於浙江街為主要交通改道地點，若在該處設立隧道，將嚴重影響區內交通；
- (五) 潘志文議員提出鄰近油站的施工地點將以明挖回填方式建造。由於工程設計將以混凝土牆阻隔施工地點，而且施工地點與油站有一定距離，故工程不會影響油站之安全運作。另外，港鐵公司將聘用認可的專業人士進行工程設計及計算，並會提交工程資料予相關部門審批，以確保工程符合安全標準；
- (六) 就張議員提出旅客捷運系統建議，港鐵公司須評估此建議對列車訊號及班次的影響；
- (七) 回應任議員的查詢，根據屋宇署的資料，高雅軒的樁柱深度達負 1.6 主水平基準(mPD)，圖例內說明只回收地層而非樁柱。港鐵公司會於詳細設計階段把鐵路走綫盡量移離地基或樁柱；
- (八) 回應何議員的查詢，由於九龍城的車站均在地底，以天橋接駁車站須建造電梯等設施，所佔用地面空間與設立隧道相若。港鐵公司會在詳細設計階段研究設立天橋的建議；至於啓德環保運輸系統與沙中綫發展時間有別，當中的接駁安排將留待相關政府部門跟進；及
- (九) 關於車站與周邊設施如商場等的接駁，他指鐵路沿綫地區若重新發展，亦可能有此機遇。

22. **港鐵公司公共關係經理—工程項目及物業陳芳婷女士**補充回應如下：

- (一) 為免影響觀塘綫延綫何文田站的進度及避免重覆挖掘，港鐵公司早前向立法會申請進行沙中綫前期工程。儘管立法會通過動議要求將方案押後，運輸及房屋局及港鐵公司將繼續爭取沙中綫前期工程於本年動工；
- (二) 港鐵公司會考慮成立諮詢中心的建議；
- (三) 居民可於發出收回地層命令一年內提出申索，該命令會在相關位置施工前由政府部門發出；發出命令日期並不同刊憲日期；及
- (四) 港鐵公司理解委員希望增加出入口的訴求，惟港鐵公司在立法會申請撥款時亦接獲意見希望為工程造价定出上限，港鐵公司須在滿足地區需求與審慎運用公帑之間取得平衡。

23. **主席**在出席委員的一致同意下，於下午 1 時 05 分宣布暫停會議。

(會後備註：有鑑於委員對延長發言時間的建議，區議會秘書處已按九龍城區議會會議常規(下簡稱「會議常規」)第 13(6)條徵求區議會主席追認偏離會議常規的發言安排，區議會主席對此並無異議。此外，港鐵公司表示根據沙中綫 2010 年 11 月 26 日刊憲圖則，啓德發展新區內躉船轉運站所佔面積約 39,500 平方米。)

(尹才榜議員、廖成利議員、梁美芬議員、李慧琼議員、吳寶強議員及王惠貞議員均於下午 1 時 05 分離席。)

觀塘綫延綫進度報告及交通管理措施

24. **主席**於下午 2 時 35 分宣布重開會議。

25. **港鐵公司高級統籌工程師徐漢強先生**綜合回應第 17 次交運會中委員提及的關注。重點如下：

黃埔站

- (一) 有委員指德民街小巴站建議臨時遷移的位置接近現有交通燈，將影響行人過路視線。他澄清該建議位置並不接近交通燈，不

會影響行人安全；

- (二) 為減低對周邊交通的影響，於運泥車駛出時溫思勞街將臨時由單線北行改為單線雙程行車；運泥車將駛經暢運道到紅磡海旁並以水路運走沙泥。運泥車回程時將駛經必嘉街及溫思勞街；
- (三) 有委員反對分拆民泰街對出巴士站及將部分巴士站永久遷移至紅磡道近黃埔花園金柏苑位置。他表示遷移至金柏苑的巴士路線主要在該站落客，將不會影響該處人流或必嘉街出紅磡道之交通；另外只有一條巴士線會永久遷移至可榮樓附近位置，故亦不會對交通或人流等各方面構成重大影響；
- (四) 有委員要求保留及移植民兆街樹木，他表示由於該處將設有出入口及通風井，而移除及運送樹木將影響其存活率，故有關樹木將無可避免受影響。鐵路建造工程完成後，港鐵公司會於民兆街補償種植；
- (五) 回應委員要求先試行所有臨時交通管理措施，他指所有臨時交通管理措施均會先經列席地盤聯絡小組的相關政府部門審批，確認措施可行後方會正式實行，港鐵公司並會按需要進行試行；

何文田站

- (六) 常樂街樹木因建造行人天橋而須修葺，港鐵公司將與冠熹苑居民保持溝通；
- (七) 蕪湖街臨時遊樂場為鑽爆工程的出入口，港鐵公司亦須存放施工機器於該處及佛光街足球場；同時由於受建造天橋工程影響，故上述休憩用地徵用時間會較長；
- (八) 為配合建造漆咸道北有蓋行人天橋及拆卸舊天橋工程，2013年年底至2014年年中其中8至10天的午夜至凌晨時分，漆咸道北北行及南行行車線將分別臨時封閉。駕駛人士可經蕪湖街、紅磡道及暢運道往尖沙咀或港島方向；及
- (九) 經港鐵公司顧問作交通評估，臨時封閉仁風街並將車輛改道至北拱街及信用街不會對交通構成影響。

26. **運輸署工程師/優先鐵路發展 6 陳國豐先生**回應委員對鐵路工程用地或會影響何文田區內臨時停車場供應的關注，指何文田區內的路

旁泊車位及其他(在 500 米範圍)停車場內有超過 1,200 個剩餘私家車或客貨車的泊位，當中包括愛民邨已有約 500 多個剩餘泊車位，相信應可應付私家車泊車位需求。

27. **香港警務處九龍城區助理指揮官(行政)李宗健署理警司**指警方認為港鐵公司建議的臨時交通管理措施具可行性。

28. **劉偉榮議員**查詢黃埔站與鄰近商場接駁事宜的進展，希望當局介入討論，以保障市民利益。他並希望港鐵公司就其以書面提出的查詢逐一回覆。**楊永杰議員**認同其意見，要求港鐵公司公開與黃埔花園發展商將簽訂的意向書。

29. **蕭婉嫦議員**對港鐵公司漠視民意表示失望，重新要求港鐵公司於黃埔站設立隧道連接紅磡道，或接駁黃埔站與商場，並把出入口設於海逸豪園第 25 座附近空地。她亦要求港鐵公司就漆咸道北有蓋行人天橋的設計諮詢居民意見。**勞超傑議員**支持蕭議員的訴求，並重新要求港鐵公司於紅磡消防局旁空地或紅磡官立小學對面空地設立出入口並增加行人接駁系統，以及於戴亞街設出入口，並交代未能接納委員各個出入口建議的原因。他亦要求運輸及房屋局代表將委員意見向行政長官及運輸及房屋局局長反映。他續查詢漆咸道北天橋會否設有空調設備及行人輸送帶，又質疑天橋的行人自動扶梯及升降機於繁忙時間未能應付人流。他並關注蕪湖街臨時遊樂場及佛光街足球場徵用時間過長，認為會影響「**觀音開庫**」期間的人流管制。

30. **任國棟議員**同意勞議員對徵用休憩設施及「**觀音開庫**」期間人流的關注，並指現有 6 條巴士線行經蕪湖街，而漆咸道北亦為多條過海巴士線的必經之路，希望港鐵公司詳細解釋臨時封閉漆咸道北的交通安排，並希望警方及運輸署解釋評估此臨時交通管理措施為可行的理據。他又重申德民街小巴站建議遷站位置並不合適，要求港鐵公司披露交通顧問提交的報告和溫思勞街交通改道的圖片，以及重新考慮於何文田邨設立隧道連接車站。

31. **張仁康議員**再次要求港鐵公司將民兆街通風井移至民泰街，他明白消防處希望通風井盡量接近緊急消防通道，惟希望港鐵公司向消防處反映民意。他又要求港鐵公司提供臨時交通管理措施的實施時間表，並以建築信息模擬技術(BIM)研究有關措施的可行性。

32. **陸勁光議員**對何文田站設計表示失望，並質疑臨時封閉仁風街 4 年而車輛改道至北拱街及信用街之可行性；又查詢何文田站會否重新命名。**勞議員**認同其意見，指信用街為低密度住宅區，查詢相關部門

可有為交通改道而作噪音評估。陸議員又反對因興建行人天橋而砍伐常樂街的樹木，並要求港鐵公司於常樂街行人天橋設升降機直達冠暉苑及冠熹苑，以及解釋佛光街西行行車線將臨時由三條減至兩條的理據。陸議員及**陳麗君議員**均關注何文田區泊車位不足，陳議員並要求港鐵公司在愛民邨保民樓增設車站出入口、設升降機連接忠孝街與信民樓，以及澄清將砍伐或修葺常樂街的樹木；另外，她查詢愛晨徑行人路會否受工程影響。

33. **左滙雄議員**支持觀塘綫延綫刊憲及動工，惟要求港鐵公司於孝民街提供十字型有蓋行人通道，連接俊民苑、君逸山及保民樓停車場出入口，並在愛民邨新民樓四樓平台加建升降機連接忠孝街，以及在愛民邨廣場加建出入口。他又認為忠義街行人天橋未能便利愛民邨及何文田邨居民。

34. **梁英標議員**不滿觀塘綫延綫工程一拖再拖，以及何文田站選址未能便利居民。他重提早前建議於何文田邨及愛民邨地底建 Y 型隧道，反對港鐵公司以技術困難為由而擱置建議。

35. **葉賜添議員**質疑政府是否已設定觀塘綫延綫工程撥款上限，要求港鐵公司提供居民就出入口及行人接駁設施的額外訴求所涉開支，並提交相關開支供立法會議員參考。

36. **運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B 王協力先生**回應如下：

- (一) 刊憲方案中包括的出入口已顧及黃埔花園居民的需要，政府樂見港鐵公司為居民提供更完善的出入口接駁，惟黃埔花園商場與黃埔站出入口的連接屬發展商與港鐵公司的商業決定，當局不便介入。港鐵公司會定期向當局匯報進展，而當局亦會審批連接建議的技術可行性；
- (二) 回應陸議員的意見，他表示運輸及房屋局代表於每次出席區議會後均會向局方反映委員意見；及
- (三) 局方及港鐵公司均有充分檢視委員所提出的每項接駁系統建議，而現方案的行人接駁系統及網絡已可提供合適服務。

37. **路政署楊港生先生**回應如下：

- (一) 為符合鐵路安全要求，消防處要求緊急消防通道盡量接近鐵路隧道；

(二) 經評估後，封閉仁風街而車輛改道至北拱街及信用街在交通流量方面是可行的；及

(三) 當局會評估於孝民街提供有蓋行人通道的需要。

38. **港鐵公司徐漢強先生綜合回應如下：**

黃埔站

(一) 港鐵公司一直就黃埔站與周邊商場的連接與有關發展商進行商討，現正草擬意向書；政府會就地權、消防設計等參與討論；

(二) 回應劉議員以書面提出的各項查詢，他指海名軒側的通風井約 4 米高、8.5 米長及 4.5 米闊；至於黃埔花園第八期至第十一期之間的通風井約 8.5 米高、12 米長及 6.5 米闊；黃埔站設有 4 個通風井，其中兩個為出入口，另外兩個作鐵路隧道通風。港鐵公司會先接通民泰街與紅磡道後再封閉民兆街。近黃埔花園第二期一座與六座之間對開的紅磡道花槽位置將進行明挖工程，花槽會於工程完成後回復原狀；

(三) 對於委員關注紅磡道行車線於工程期間的安排，他表示黃埔一帶將實施的臨時交通管理措施會盡量維持現有行車線數目及方向；

(四) 回應蕭議員建議設立行人隧道接駁海逸豪園，他表示現有紅磡道行人路闊度已足以應付步行往黃埔站的人流；

(五) 回應任議員對德民街小巴站遷站位置的關注，他指出所有遷站及臨時交通管理措施等均會先經列席地盤聯絡小組的相關政府部門審批，並會符合交通條例；至於「觀音開庫」的人流安排，港鐵公司會與相關部門協調；港鐵公司亦可提供溫思勞街交通改道圖供任議員參考；

何文田站

(六) 回應勞議員的訴求，他指若要建立隧道接駁家維邨，隧道須深入地底，以避免與佛光街行人天橋支柱地基衝撞；而為免與佛光街現有行人網絡重覆，故不建議建造該隧道；

- (七) 何文田站擬建的忠義街天橋，將跨越孝民街至愛民邨範圍，並在嘉民樓側的平台範圍增設升降機；愛民邨居民可循此天橋往來何文田站；及
- (八) 港鐵公司會研究把交通顧問就有關何文田一帶泊車位所作的報告公開。

39. 港鐵公司高級設計管理工程師巫伯權先生補充回應如下：

- (一) 就黃埔站的通風井設計，港鐵公司正與顧問工程公司之建築師商討；
- (二) 就觀塘綫延綫而言，愛晨徑將不受影響；
- (三) 回應陸議員及陳議員對常樂街樹木的關注，港鐵公司正與樹木專家及工程人員研究保育方案，並將出席居民會聆聽居民意見；及
- (四) 陳議員要求於信民樓增設升降機位置屬房屋署管轄範圍，房屋署已備悉陳議員的訴求。

40. 港鐵公司高級建造工程師—土木黃耀彬先生補充回應如下：

- (一) 回應陸議員對佛光街西行行車線臨時縮減的關注，他表示實施該措施是爲了建造佛光街行人隧道。目前佛光街有三上兩落共五條行車線。由於隧道以明挖回填方式建造，港鐵公司於工程期間將維持兩上兩落的行車線，交通顧問指此安排將不影響交通流量；
- (二) 他重申須徵用蕪湖街臨時遊樂場及佛光街足球場作臨時豎井出入口及工程支援工地；而蕪湖街臨時遊樂場部分用地將被永久徵用，作爲漆咸道北擬建行人天橋的升降機及樓梯位置；
- (三) 有關「觀音開庫」期間的人流安排，港鐵公司一直與華人廟宇委員會及警方保持緊密聯繫，初步計劃利用青洲街遊樂場疏導人流；
- (四) 漆咸道北行人天橋於蕪湖街一端將設有三條行人自動扶梯，上落方向會因應人流方向而調整；及

- (五) 港鐵公司會視乎交通改道的複雜性，再決定是否需要採用建築信息模擬技術(BIM)。

41. **港鐵公司陳芳婷女士補充回應如下：**

- (一) 漆咸道北行人天橋之電腦模擬圖可參見港鐵公司早前發放的通訊、小冊子及公司網頁；該天橋不設空調設備及行人輸送帶，現有的升降機及樓梯會被保留及修改；
- (二) 目前港鐵公司正與黃埔花園發展商磋商三個接駁商場出入口的方案，包括接駁第二期時尚坊、第十一期聚寶坊及第五期；至於蕭議員建議接駁出入口至海逸豪園第 25 座附近空地方案，由於須牽涉貫通整個黃埔花園商場的網絡，工程十分複雜，故目前港鐵公司先研究上述三個方案；另外，港鐵公司將與當局磋商在紅磡道設立綠化有蓋行人通道之可行性；
- (三) 何文田站作為觀塘綫延綫與沙中綫的轉車站，須設於兩綫的交接點，前山谷道村地底為區內唯一合適選址；港鐵公司為方便區內居民可平坦和舒適地往來車站，已設置行人天橋、隧道、行人自動扶梯及升降機等。港鐵公司已經與立法會議員實地視察並向立法會秘書處提交文件解釋多項接駁設施方案所遇到的技術困難；如有需要，港鐵公司可提供該文件供委員參考；
- (四) 港鐵公司感謝委員對觀塘綫延綫提供的意見，經研究委員所提出的各項建議，已應委員要求於何文田站靠近東何文田配水庫遊樂場的佛光街增設一個出入口，以行人隧道連接何文田站，並伸延忠義街的行人天橋等。港鐵公司明白委員對車站出入口的訴求，惟鐵路作為集體運輸系統，居民可利用現有行人網絡及公共交通工具到達車站，加上受地理及技術因素所限，或未可滿足委員各項訴求，但港鐵公司已對出入口作出多項改善措施；
- (五) 回應陳議員要求在信民樓加設升降機的建議，在較早前愛民邨屋邨管理諮詢委員會會議上，房屋署代表已答應就建議作出跟進，港鐵公司亦會積極配合；至於左議員提出於新民樓加設升降機的建議，該位置同屬房屋署管轄範圍，港鐵公司會向房屋署反映左議員的意見；
- (六) 如工程對樹木有影響，港鐵公司會盡量安排移植受影響的樹木到合適位置，或在合適位置種植樹木以作補償；及

- (七) 回應任議員對「觀音開庫」期間人流安排的關注，港鐵公司於去年曾作實地視察，並從警方得知人流達逾 6,000 人次。港鐵公司將與警方研究人流安排。

42. **運輸署陳國豐先生**補充曾就何文田區泊車位事宜聯絡領匯管理有限公司(下簡稱「領匯」)，得知非屋邨租戶亦可按小時或按日租用其轄下之泊車位。至於月租泊車位則只供屋邨租戶或商戶使用，浮動泊車位月租為 1,700 元；固定車位月租分別為 1,900 元及 2,000 元。愛民邨商場及何文田邨商場之日泊收費為 60 元(星期一至五)；於星期六、日及公眾假期，何文田邨商場之日泊收費為 80 元，愛民邨商場則維持 60 元。他指若以日租計算月租車位費用，亦與月租泊車位收費相若。根據領匯提供的資料，目前何文田邨商場及愛民邨商場分別有 300 個及 810 個泊車位。他並補充港鐵公司顧問所統計的剩餘泊車位包括何文田邨 500 米範圍內所有泊車位。

43. **香港警務處西九龍交通部(執行及管理)陳志偉署理總督察**回應如下：

- (一) 有委員關注建造漆咸道北天橋期間的封路事宜，警方現正與港鐵公司磋商並提出以下要求：須維持所有公共交通服務並盡量不偏離原路線、盡量維持現有停站，以及為駕駛人士提供有關替代路線的指示牌及實時交通狀況。另外，封閉漆咸道北時只可封閉一個方向的行車線，現場亦會有交通警察指揮交通；
- (二) 回應陸議員對改道至信用街及北拱街的交通流量關注，他表示曾因其他工程而實施同樣的交通改道，而根據交通顧問報告及警方經驗，此改道具可行性；及
- (三) 警方代表會列席地盤聯絡小組並確保所有臨時交通管理措施符合道路安全。

44. **主席**綜合委員的意見，希望港鐵公司與相關政府部門及地區人士保持緊密聯繫，在盡快展開觀塘綫延綫工程，將鐵路服務帶入本區的大前提之下，亦將對本區的交通影響盡可能減至最低。

就鐵路項目成立工作小組事宜

45. **主席**表示第 17 次交運會期間，有委員建議在交運會轄下成立鐵路項目的工作小組，她希望徵得委員同意成立上述工作小組。

46. **劉偉榮議員**表示由於沙中綫及觀塘綫延綫的發展時間有別，建議分別成立兩個工作小組。

47. **委員**一致同意分別就沙中綫及觀塘綫延綫成立工作小組。主席表示秘書處將發信邀請各議員加入小組，及後定出小組的首次開會日期，並在小組首次會議中選舉主席、決定職權範圍及任期等。

48. **楊永杰議員**要求以書面方式將委員對沙中綫意見轉交運輸及房屋局。

49. **劉偉榮議員**指第 17 次交運會已通過兩項有關沙中綫的動議，希望局方將該兩項動議視為沙中綫刊憲的 60 天法定反對期限內收到的意見。

50. **主席**表示運輸及房屋局代表已列席會議並承諾會向局方反映委員意見，秘書處亦會稍後提交會議記錄供局方參考。她指若個別委員有其他關注，可於諮詢期完結前以書面方式向局方反映。

51. **港鐵公司陳芳婷女士**表示觀塘綫延綫動工在即，將成立社區聯絡小組並邀請當區居民代表及議員加入，該小組會定期舉行會議商討委員提及的關注事項，稍後港鐵公司將向議員發邀請信，呼籲議員支持。

(會後備註：秘書處已於 1 月 20 日致函各議員邀請他們加入上述兩個工作小組。關注觀塘綫延綫工作小組及關注沙中綫工作小組已分別於 2 月 21 日及 2 月 22 日舉行首次會議。)

(左滙雄議員、勞超傑議員及陳麗君議員同時於下午 5 時 25 分離開。)

新議事項

重新規劃九龍城的交通配套，以配合啟德發展新區的投入使用 (文件第 16/11 號)

52. **楊永杰議員**介紹文件。他查詢中九龍幹線會否於啟德區內連接 T2 主幹路，讓車輛可直達九龍灣與將軍澳，另要求署方擴闊宋皇臺道。**潘國華議員**補充，希望署方於啟德跑道位置連接中九龍幹線與土瓜灣道及宋皇臺道一帶，並提醒署方就工程定期發放工作報告及作地區諮詢。

53. **莫嘉嫻議員**表示世運公園迴旋處交通擠塞的主因是大量車輛於該處駛向九龍城一帶內街食肆，希望部門一併考慮相應解決方案。**葉賜添議員**同意莫議員意見，建議於九龍城舊區設立大型停車場，並查詢署方提及的環形路於啓德新發展區可有出入口。

54. **任國棟議員**查詢 T2 主幹路的落成時間。

55. **蕭婉嫦議員**認為中九龍幹線改道至木廠街香港盲人輔導會工場及宿舍，造價將較目前經海底的走綫廉宜。

56. **土木工程拓展署啓德辦事處總工程師/九龍 2(九龍)汪志成先生**回應如下：

- (一) 啓德新發展區已預留空間開闢環形路(命名有待落實)。此路將可服務啓德新發展區，並可連接中九龍幹線的進出位；此環形路將有助舒緩太子道東及世運公園迴旋處的交通；及
- (二) T2 主幹路的時間表須配合整條 6 號幹線，工程牽涉不同政府部門，施工時間表仍在研究中。

57. **路政署主要工程管理處總工程師 2/主要工程杜琪鏗先生**回應如下：

- (一) 中九龍幹線東西走綫於九龍城區將深入地層，於何文田深度達 100 米，於馬頭圍深度約 50 米並於其後逐漸攀升至啓德新發展區的地面。此走綫經詳細的公眾諮詢，其優點為走綫深入石層，故以鑽爆方式建造不會影響地面物業，亦不牽涉拆卸物業。惟若要於馬頭圍設立隧道連接中九龍幹線與地面，該隧道約長 1 公里(設定隧道斜度為 5%)。若要在九龍城及啓德一帶設立此隧道，將無可避免影響地面物業；經詳細研究後，中九龍幹線只可於西九龍及啓德設立交匯處；
- (二) 中九龍幹線完成後，將可減低九龍中部現有東西行道路行車量達 20%，舒緩交通擠塞情況。署方將在詳細設計階段研究優化其分流作用；
- (三) 署方將一如以往適時作公眾諮詢及向公眾發放工程資訊，並預留足夠時間讓公眾人士對工程的詳細設計發表意見；署方亦會盡量減低施工期間對公眾的影響；及

(四) 中九龍幹線的初步設計剛完成，署方正聘請顧問作工程的詳細設計，預計詳細設計將於 2011 年年中展開。

58. **路政署主要工程管理處高級工程師 3/中九龍幹線林文山先生**補充回應如下：

(一) 目前走綫對居民影響可減至最低，若要增加於地面的接連，將無可避免影響現有物業，故署方建議保留現有走綫；及

(二) 潘議員提及的中九龍幹線的東面連接路將與啓德新發展區的道路規劃配合，而中九龍幹線東面隧道出入口連接宋皇臺道的距離約 2 至 3 公里。

59. **路政署主要工程管理處高級工程師 1/中九龍幹線關偉昌先生**補充表示署方在研究中九龍幹線走綫時，已考慮不同走綫方案，包括途經木廠街香港盲人輔導會工場一帶的陸路走綫。由於該帶的石層離地面較深，若採用陸路走綫，將有個別樓宇需被清拆。

60. **主席**總結委員關注，希望署方適時向交運會匯報工程進度。

(蕭婉嫦議員於下午 6 時正離席。)

要求放寬交通津貼申請入息上限及工時限制 以鼓勵就業及紓緩低收入人士交通費負擔 (文件第 17/11 號)

61. **潘國華議員**代**吳寶強議員**介紹文件。

62. **主席**請委員省覽由勞工及福利局提供的書面回覆。

有關憲報公告編號 GN6608 的後續事宜 (文件第 18/11 號)

63. **任國棟議員**介紹文件第 18/11 號。他表示工程首次刊憲時政府接獲約 5,000 份反對書，而據運輸及房屋局的書面回覆，工程的修訂計劃於法定反對期內，共收到超過 13,000 份反對書，查詢政府將如何處理反對意見，又查詢當局是否不接受以電郵提出的反對，而同樣情況是否適用於其他刊憲。他並質疑書面回覆指巴士第 5 號線延長服務路線至尖沙咀天星碼頭是經諮詢區議會而實施的說法。最後，他希望旅遊事務署就其文件提及的研究報告書聯絡相關團體。

64. **何顯明議員**指尖沙咀露天廣場將導致市民減少使用渡輪服務及相連的巴士接駁路線，長遠可能導致渡輪航線停辦，令市民的交通選擇減少。他指當局應小心衡量興建該露天廣場的利弊。

65. **路政署區域工程師/九龍西(工程計劃)盧文鍵先生**回應如下：

- (一) 署方目前正跟進及處理反對個案，會考慮有關的意見並於稍後作出回覆；
- (二) 根據法例，反對書須以書面形式遞交運輸及房屋局。就反對書可否以電郵形式遞交，署方沒有有關資料；及
- (三) 於收到的反對書中，有個別反對者並未留下聯絡資料。這些反對書將納入為反對意見，惟當局因未有反對者的聯絡資料而未能跟進；署方將聯絡留有聯絡資料的反對者。

66. **商務及經濟發展局旅遊事務署經理(旅遊)31 梁昭怡女士**回應表示，署方會就尖沙咀露天廣場計劃繼續聽取公眾的意見。

67. **運輸署高級運輸主任(九龍城)黃穎懿女士**回應表示，巴士第 5 號線延長服務路線至尖沙咀天星碼頭是因應區議會意見而實施。就天星碼頭巴士路線調遷計劃的意見，政府當局會繼續與巴士公司研究，於聽取區議會意見後，在交通情況許可下盡量安排更多巴士路線往來天星碼頭一帶。

68. **主席**提醒相關政府部門，若工程涉及巴士路線改動，必先諮詢相關區議會的意見。

(會後備註：運輸及房屋局已於 1 月 18 日回覆任議員有關以電郵遞交反對書的查詢。)

要求改善港鐵全月通電子扣款計算方式 (文件第 19/11 號)

69. **任國棟議員**介紹文件第 19/11 號。他表示已參閱港鐵公司的書面回覆及與港鐵公司的代表聯絡，由於港鐵公司並未派員出席會議，他將循其他途徑爭取改善港鐵全月通的扣款方式。

跟進改善九龍塘交通及設施 (文件第 20/11 號)

70. **何顯明議員**介紹文件。

71. **運輸署工程師/九龍城鄧禮賢先生**回應如下：

- (一) 為阻止駕駛者於廣播道違例掉頭，署方已於該處豎立指示牌及劃上路標，並在道路中央劃上雙白線；署方會考慮何議員提出於路中分隔位增加設施的建議；
- (二) 署方將與警方繼續留意於廣播道南亞路德會靈恩堂外違例泊車的情況，如有需要，會考慮提出交通改善措施，包括何議員提出於該路段加設雙黃線的建議；
- (三) 回應何議員建議於金城道 7-11 外劃上雙黃線，署方會草擬圖則並作公眾諮詢；
- (四) 有關森麻實道耀中國際學校門外的禁止停車等候時間提前為早上 7 時至 10 時，他表示該處現行禁區時間為早上 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時，擔心若把禁區時間提早至早上 7 時會對家長造成嚴重不便。署方會考慮加設適當交通標記以提醒駕駛者須遵守該路段的禁區要求；
- (五) 署方曾就畢架山增加私家車泊位作公眾諮詢，惟部分居民表示反對；及
- (六) 署方曾就廣播道金翠苑門外取消 3 個私家車泊位及萬寶閣外 14 個電單車泊位作使用量調查及公眾諮詢，公眾普遍對建議表示支持。署方已於去年 11 月向路政署發出施工令，工程預計於本年初完成。

天光道/亞皆老街交界『禁止公共小巴駛入』標誌如同虛設 (文件第 21/11 號)

72. **莫嘉嫻議員**介紹文件，她希望警方加強執法，並要求運輸署與公共小巴商會聯繫以提醒司機遵守法例。

73. **香港警務處九龍城區交通隊主管趙永強先生**表示公共小巴司機為方便而經亞皆老街違例駛入天光道，警方已加派人手執法，本月截至會議當日共發出 7 張告票予違例司機。

74. **運輸署鄧禮賢先生**解釋由於天光道設有駕駛考試中心，附近亦有學校，故署方於該處設立禁止公共小巴駛入標誌，以方便交通管理

及確保行人安全。

75. **運輸署黃穎懿女士**表示過去一年，署方並無發出許可證容許公共小巴司機駛入相關地點。於接獲莫議員的意見後，署方已致函公共小巴商會提醒公共小巴司機守法。

76. **主席**在晚上 6 時 25 分宣布會議結束。

77. 本會議記錄於 2011 年 9 月 5 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2011 年 8 月