

香港特別行政區第三屆黃大仙區議會
第六次會議記錄

日期：二零零八年九月二十三日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓六樓
黃大仙民政事務處會議室

出席者：

主席：

李德康先生, MH

副主席：

黃金池先生, MH, JP

黃大仙區議會議員：

陳利成先生

陳曼琪女士

陳安泰先生

陳偉坤先生

陳炎光先生

蔡六乘先生, MH

鄒正林先生, MH

徐百弟先生

何漢文先生

何賢輝先生
許錦成先生
簡志豪先生,BBS,MH
郭秀英女士
黎榮浩先生
林文輝先生,JP
劉志宏博士,JP
李達仁先生,MH
莫仲輝先生
莫健榮先生
莫應帆先生
史立德先生,MH
蘇錫堅先生
陶君行先生
黃錦超先生
黃國桐先生
黃國恩先生
黃逸旭先生

因事缺席者：

胡志偉先生,MH

列席者：

黃志光先生,JP	署長	運輸署) 為議程
盧劍聰先生,JP	助理署長/市區	運輸署) 三(i)
蘇祐安先生	首席運輸主任/市區	運輸署) 出席會議
林漢先生	總工程師/交通工程(九龍)	運輸署)
張滿傑先生	工程師/黃大仙	運輸署)

余賜堅先生	九龍規劃專員	規劃署) 為議程
杜錦蕙女士	高級城市規劃師 / 九龍(4)	規劃署) 三(ii)
吳玉卿女士	高級規劃師/5	房屋署) 出席會議
施麗虹女士	規劃師/7	房屋署)
高偉琪先生	建築師/86	房屋署)
容長能先生	土木工程師/15	房屋署)
吳曉鳴先生	高級規劃師	易道都市規劃顧問 有限公司)
余家聲先生	建築師	呂元祥建築師事務 所(香港)有限公司)
鄧汝田先生	董事/區域經理 - 環境監測	安社亞洲(香港)有限 公司)
王志華先生	高級環境顧問	安社亞洲(香港)有限 公司)
張煒綸先生	高級工程師	茂盛(亞洲)工程顧問 有限公司)
黃珍妮女士,JP	黃大仙民政事務專員	黃大仙民政事務處	
靳敦賢先生	黃大仙警區指揮官	香港警務處	
馬錦全先生	物業管理總經理(東九龍)	房屋署	
李婉華女士	黃大仙及西貢區福利專員	社會福利署	
麥志標先生	總工程師/東九龍	土木工程拓展署	
黃偉宏先生	黃大仙區環境衛生總監	食物環境衛生署	
王健中先生	黃大仙區康樂事務經理	康樂及文化事務署	
劉建國先生	高級運輸主任/黃大仙	運輸署	
陳子琪女士	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處	
鍾贊有先生	高級行政主任(地區管理)	黃大仙民政事務處	
丁天生先生	高級聯絡主任 1	黃大仙民政事務處	
胡素蘭女士	高級聯絡主任 2	黃大仙民政事務處	
任耀洪先生	一級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處	

秘書：

蘇梁愛華女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
--------	-------------	----------

主席致開會辭

主席歡迎各與會者出席黃大仙區議會第六次會議。

2. 主席歡迎下列特別為議程(三)(i)出席是次會議的運輸署代表，至於列席其他議程的政府部門代表，會在進入有關議程時再作介紹：

(i)	署長	黃志光先生,JP
(ii)	助理署長/市區	盧劍聰先生,JP
(iii)	首席運輸主任/市區	蘇祐安先生
(iv)	總工程師/交通工程(九龍)	林漢先生
(v)	高級運輸主任/黃大仙	劉建國先生
(vi)	工程師/黃大仙	張滿傑先生

3. 主席建議在正式開始會議前為離世的譚月萍議員默哀，以示哀悼。

(大會在主席帶領下肅立，為離世的譚月萍議員默哀一分鐘，以示哀悼。)

4. 主席告知議員，第六次會議議程項目討論時間的建議，已放於席上供各議員參閱。議員對議程項目建議討論時間並無異議。

一 通過黃大仙區議會二零零八年七月八日第五次會議記錄

5. 黃大仙區議會二零零八年七月八日第五次會議記錄獲得通過，無需修改。

二 黃大仙區議會第五次會議續議事項進展報告 (黃大仙區議會文件第 56/2008 號)

6. 議員備悉文件。

三(i) 運輸署署長到訪黃大仙區議會

7. 主席歡迎就此議程出席的運輸署署長黃志光先生、助理署長/市區盧劍聰先生、首席運輸主任/市區蘇祐安先生、運輸署總工程師/交通工程(九龍)林漢先生、高級運輸主任/黃大仙劉建國先生及工程師/黃大仙張滿傑先生。先請黃志光署長發言。

8. 黃志光署長表示，他曾於2008年9月12日與黃大仙區議會主席李德康先生、副主席黃金池先生及交通及運輸事務委員會副主席何漢文先生會面，就黃大仙區內的交通及運輸事務的主要事項，包括「觀塘至皇崗」跨境巴士線在黃大仙區加設上客點的訴求、龍翔道往彩虹方向巴士灣之設計、供慈雲山居民直接前往機場之巴士服務的訴求、黃大仙區工務工程進度緩慢、慈雲山道樂華街德愛中學行人路、毓華街過路設施安排、沙中線項目中慈雲山至港鐵站的接駁系統等問題初步交換意見，並進行約兩小時的詳細實地考察。此外，他表示過去曾於元朗民政事務處擔任政務主任達四年之久，對地方行政具相當經驗，故明白交通及運輸事務對居民造成之影響。黃署長希望於是次區議會會議上，聆聽各議員有關黃大仙區內的交通及運輸事務之意見及訴求，並盡可能於會上作出回應。

9. 對於運輸署在黃大仙區內交通及運輸事務的安排，黃志光署長介紹的重點如下：

(i) 運輸署與其他相關部門的溝通：

交通及運輸事務涉及多個部門，運輸署新界及九龍兩分處負責監察全港十八區的交通運作、路政署負責道路工程、機電工程署則負責涉及交通的機電工程等，加上各部門部分工程已經外判，溝通及實施工程需時，間或影響部分工務工程的進度。工務工程進度緩慢是不能接受的，他認為在部門溝通及落實工程上需要改善。署長將建議運輸署的部門代表加強問責，於

每次交通及運輸事務委員會議上，呈交各項交通運輸改善項目進展報告，以便議員跟進工作進度及向居民交代。

(ii) 黃大仙區的行人系統改善：

黃大仙區的地勢起伏較大，由彩虹邨至慈雲山一帶相當崎嶇，加上黃大仙區內有不少學校，亦存在人口老化的問題，適逢港鐵沙中線工程項目即將開展，故在考慮技術、成本及景觀等因素後，希望可以順帶完善行人系統，例如加設升降機與行人扶手電梯等輔助設置，實施人車分隔。

(iii) 道路改善工程：

黃大仙區是連接九龍東西區的交通樞紐，連接大老山隧道及獅子山隧道的龍翔道正位於黃大仙區，太子道東亦為九龍交通的大動脈。假使上述交通要道出現問題，後果將十分嚴重。黃大仙區的道路昔日乃依山而建，道路及轉彎位置較為狹窄，故在交通工程上具有一定困難。運輸署會竭盡所能，改善黃大仙區的道路系統，方便市民。

10. 黃志光署長表示，已在會前收到民建聯黃大仙支部透過秘書處轉交的意見書，備悉其中意見及訴求；同時亦歡迎各議員就黃大仙區內的交通及運輸事務提出意見或訴求，運輸署定必作出跟進。假使運輸署人員處理黃大仙區內之交通及運輸事務時有任何不善之處，歡迎各議員向署長直接作出投訴，署長承諾會親自處理。

(徐百弟議員於二時五十分到席。)

11. 主席表示，席上放有黃逸旭議員提出「要求盡快落實德愛中學旁休憩公園削入方案」意見書(附件一)，及由民建聯黃大仙支部九位區議員及兩位區議會增選委員提出「關注沙中線工程的開展及配套設備之完善」意見書(附件二)，在其他議員就運輸署工作發表意見前，先請黃逸旭議員及黎榮浩議員簡述意見書內容。

12. 黃逸旭議員簡述其意見書(附件一)內容。由於德愛中學和樂華街公園對出的行人路狹窄，加上不少市民在該地點等候巴士，對道路使用者構成不便，亦易生危險，故自 2003 年開始，已向康樂及文化事務署(康文署)及運輸署建議削入該地點的公園部份位置，以擴闊該處行人路面，將等候巴士區移入，以減輕慈雲山道樽頸位置之交通擠塞情況。自 2003 年康文署及運輸署視察及商討後，得出削入上述公園約 2 米之方案，唯有關方案至今仍未有任何進展，希望黃志光署長作出回應，盡快落實方案，解決問題。

13. 盧劍聰先生回應，運輸署已就此事積極與康文署及建築署商討解決辦法。兩部門已同意負責自己範圍內的工程。運輸署亦會繼續跟進，並進一步與康文署及建築署研究有關方案中財政與工程上的細節，希望可以盡快落實改善工程。

14. 何漢文議員表示，除擴闊德愛中學和樂華街公園對出行人路的建議外，前區議員鄭德健先生早年亦建議於該地點增設面積不少於兩米的巴士上落客區，以解決慈雲山道早上因巴士上落客而造成的交通擠塞問題。

15. 林漢先生補充，運輸署已就上述工程與康文署與建築署達成共識，於該地點增設一灣位，供巴士上落乘客，方案不會妨礙慈雲山道交通。

(陳曼琪議員於二時五十五分到席。)

16. 黎榮浩議員表示黃大仙區議會交通及運輸事務委員會各議員及運輸署人員對黃大仙區的交通問題都十分關注，他讚賞運輸署人員表現出色，一直細心回應各議員的訴求。他代表民建聯黃大仙支部九位區議員及兩位增選委員簡述意見書(附件二)內容，主要關注沙中線工程的開展及配套設備之完善，強烈要求盡快落實並回應市民多年的訴求，主要項目包括：

(i) 慈雲山至港鐵站的接駁系統：

慈雲山現時有近 10 萬人口，而在重建慈雲山時，該區之道路重整及規劃一直沿用八十年代的設計，路窄車多，加上近年學校村落成，交通擠塞問題十分嚴重，在上學時段尤甚。為此，民建聯一直爭取興建慈雲山站，並早於 2001 年率先提出興建扶手電梯系統方案，以解決上述問題。惜運輸局與香港鐵路有限公司(港鐵公司)以技術問題否定興建慈雲山站，故期待有關方面可以提供其他方案，以解決上述問題，回應民生訴求。隨後沙中線落實興建，民建聯認為沙中線工程應一併解決慈雲山區的交通問題，曾多次與運輸局官員、運輸署工程師及港鐵公司工程師作實地考察，終獲政府考慮將慈雲山至港鐵站的接駁系統納入沙中線工程項目中，唯現時該接駁系統只作為題目立案，未聞具體方案及詳情。要求運輸署盡快和運輸局及港鐵公司制定慈雲山至港鐵站接駁系統方案，並考慮興建扶手電梯系統。

(ii) 蒲崗村道天橋加建升降機：

據 2006 年中期人口統計，鳳德區、鳳凰區、龍星區連同慈雲山區人口達十三萬多人，其中鳳德區六十五歲及以上長者人口達百分之二十二點六，超出全港他區長者數目之平均數近一倍，故有需要於蒲崗村道天

橋加建升降機；加上政府近年提倡「無障礙通道」，不少天橋亦已進行「無障礙通道」工程，而蒲崗村道天橋的人流量雖符合有關工程的要求，該工程至今卻仍未落實，實不合理。民建聯早於 1995 年開始爭取落實該工程，至 2007 年 5 月得到運輸署回應「已確認出人流較多的位置，並擬定好加設升降機的先後次序」。在 2007 年 9 月得到運輸署進一步回應「認為擴闊蒲崗村道與鳳德道交界之行人路以提供額外空間安置升降機為目前最可行辦法」，並「會循著此方向與路政署繼續作出研究」。自此未聞工程之進一步消息，故要求運輸署就此作出清晰回應，盡快落實工程並提供有關規劃、動工時間表等細節。

(iii) 蒲崗村道單車公園加建升降機塔至鑽石山：

早前運輸局曾提出以升降機塔連接即將興建的蒲崗村道單車公園至鑽石山的方案，唯此方案提出後再無進一步消息。民建聯關注此方案對附近一帶居民的影響，包括該接駁系統會否進入鳳德邨等私人屋苑範圍；亦關注該方案能否有效提高單車公園的可達度及附近數區人口的流動性。要求運輸署盡快完善方案，配合蒲崗村道單車公園之發展。

17. 黃志光署長回應黎榮浩議員，經黃大仙區議會爭取，運輸局原則上已同意將慈雲山至港鐵站的接駁系統方案列入沙中線工程項目中，但由於沙中線工程規模龐大，於半年前才拍板，現階段只落實路線及車站。運輸署已要求港鐵公司制訂慈雲山至港鐵站接駁系統之各種方案，期望港鐵公司與市民可達雙贏局面。此外，基於黃大仙區地勢起伏較大，慈雲山區道路尤其崎嶇，且老人與學童人數眾多，若可興建如港島半山的機械化自動行人系統，必會帶來莫大方便。運輸署已要求港鐵盡早制訂升降機、行人系統等不同方案供考慮。

18. 盧劍聰先生回應民建聯就蒲崗村道天橋加建升降機的建議，運輸署已有計劃，為全港未有升降機而又有需要的行人天橋加建升降機，但施工有其優次，會優先在未設有供老弱使用的設施之地點施工。由於蒲崗村道行人天橋兩邊均已有斜道連接地面，供行動不便者使用，故其優先次序及加建工程的效益比其他未有斜道連接地面的地點為低。話雖如此，運輸署明白市民對加建升降機的訴求，現正與運輸局及路政署商討，希望盡快解決問題。

19. 黃志光署長補充，運輸署明白居民對蒲崗村道天橋加建升降機的需要，而他曾出任康復專員，明白傷健人士對「無障礙通道」設施的需要，故在資源與技術許可的情況下，希望盡可能興建更多「無障礙通道」設施，唯運輸署在資源運用方面，必須兼顧成本效益，加上審計署去年報告中曾列出香港部分行人天橋的使用率較低，工程未達應有效益，批評運輸署興建部分天橋之決定輕率。因此，運輸署在衡量興建行人天橋及加建升降機時，必須考慮審計署的意見，特別是全港十八區都有相類訴求，實令運輸署在決定優次時陷於兩難，希望議員諒解。

20. 劉志宏議員曾對慈雲山至港鐵站的接駁系統作研究。建議運輸署把接駁系統與蒲崗村道天橋加建升降機的方案合併進行，亦即將慈雲山至港鐵站的接駁系統連接蒲崗村道天橋，不必由政府部門與港鐵分別負責兩項工程。

21. 簡志豪議員就署長提及審計署批評運輸署興建行人天橋及升降機的資源運用，表示他早於十多年前已開始爭取在蒲崗村道天橋加建升降機。他曾於設有升降機的紅磡蕪湖街行人天橋進行人流統計，所得結果為每小時只有二十八人使用。他查詢審計署有否質疑蕪湖街天橋升降機未達其應有效益，並詢問既然使用量低的紅磡蕪湖街行人天橋可加建升降機，何以蒲崗村道天橋反而沒有施工的優先性。他認為蒲崗村道天橋不但有需要加建升降機，而且相比紅磡蕪湖街行人天橋更具優先性。

22. 莫健榮議員欣聞「無障礙通道」乃運輸署其中一個工作方向，惜現時只局限在行人天橋位置設置，他查詢運輸署有否考慮因應道路情況、人流及長者數目，在行人隧道亦設立無障礙通道。他舉例，彩虹港鐵站現時並未有電梯或升降機連接地面，但該地點的人流與長者數目非常多，該地點的行人隧道亦應設立無障礙通道。他又關注慈雲山至港鐵站的接駁系統方案，現時該方案只考慮連接慈雲山至港鐵站，及於蒲崗村道天橋加建升降機，但慈雲山西及富山一帶社區的人口眾多，運輸署會否考慮將此系統一併連接這兩個社區。

23. 陶君行議員表示，慈雲山至港鐵站的接駁系統方案已拖延多年，政府部門及港鐵反覆，早前建議設置慈雲山站，及後又建議研究設置自動扶手電梯，方案內容一直未能確定，他要求運輸署及有關部門立下決心，與港鐵公司協調，盡快開展工程。基於工程規模及成本的考慮，他認為興建扶手行人電梯作為慈雲山至港鐵站的接駁系統較興建支線可行。至於審計署早前批評運輸署部分行人天橋工程未達其應有效益，部分原因是由於運輸署於同一地點既設立行人天橋，又設立行人過路處，行人往往捨行人天橋而選用過路處，導致天橋使用率偏低。他並不反對為使用率高的行人天橋加建升降機，但反對為使用率較低的行人天橋加建升降機。運輸署應重新檢視其人車分隔的政策，而非只考慮個別地點應否加設升降機。若要實行人車分隔，則不應在同一地點設立行人天橋，又設立行人過路處。政府過往已在使用率低的行人天橋上虛耗不少資源，運輸署應考慮如何增加此等天橋的使用率，並檢視其人車分隔的成效。

24. 陳曼琪議員表示，除長者與學生外，慈雲山區的崎嶇地形亦困擾當區婦女，使用嬰兒車及上市場之婦女均感吃力，她們亦有需要使用慈雲山至港鐵站的接駁系統。她認為只要慈雲山至港鐵站的接駁系統方案中，能包括直接由慈雲山接駁至港鐵站的主軸，不管以扶手電梯或升降機連接慈雲山至港鐵站，都是原則上可接受的；希望運輸署就設立扶手電梯升降機的地點，繼續與黃大仙區議會及地方團體緊密聯繫溝通。此外，她明白沙中線項目規模龐大，但慈雲山區本身的問題已十分嚴重，加上沙田坳邨的建設勢令人口進一步增加，因此興建

慈雲山至港鐵站的接駁系統實在刻不容緩。規劃署亦將於今日會議就慈雲山的規劃大綱及交通配套諮詢區議會，她要求運輸署把握時機，與房屋署、規劃署及港鐵公司加強聯繫，令慈雲山至港鐵站的接駁系統與現有系統連接。現有系統中有部分行人天橋及自動扶手電梯由房屋署及屋苑管理，如慈愛苑一二期的自動扶手電梯，現時由房屋署負責其中七成，屋苑負責三成，只要港鐵公司接手屋苑負責的部分，已等同駁通部分接駁系統，她要求運輸署與房署聯絡磋商。規劃署諮詢區議會的規劃大綱圖主要處理建築物高度限制、土地用途等，未詳細規劃行人接駁網絡，她會要求規劃署預留位置興建天橋等接駁系統，希望港鐵公司可在興建沙中線計劃中接收部分由私人屋苑負責的扶手電梯，完善接駁系統，達致雙贏。她重申，要求運輸署就此事與規劃署及港鐵公司積極聯絡溝通。

25. 黎榮浩議員對署方就蒲崗村道天橋加建升降機的回應表示，蒲崗村道天橋連接鳳德邨及鳳凰新邨，橋下沒有設置行人過路處，上址為交通黑點，不少行人因胡亂橫過馬路而喪命，為免再有任何人命犧牲，向黃署長強烈要求該地點必須加建升降機。

26. 陳曼琪議員補充，要求黃志光署長就慈雲山至港鐵站的接駁系統和交通網絡，及設置自動扶手電梯、升降機等詳細規劃，盡快與規劃署聯絡，以制訂分區發展大綱圖。

27. 黃志光署長對上述幾位議員的意見綜合回應如下：

(i) 慈雲山至港鐵站的接駁系統：

政府已決定興建沙中線並有明確時間表，項目由運輸及房屋局局長親自負責。九鐵與地鐵已合併成為港鐵，運輸署會參與相關交通網絡、行人系統等項目的諮詢，向有關部門如實反映所得之意見，加快工程進度。

(運輸署會後補誌：運輸署署長已親自將黃大仙區議會對慈雲山連接港鐵沙中線鑽石山站行人系統的訴求及意見向運輸及房屋局轉達，並強調該系統對慈雲山居民(特別是長者及行動不便人士)在使用沙中線時的重要性。署長亦有將部份議員關注沙中線車廠選址在鑽石山的意見透過局方向港鐵公司反映，並相信港鐵公司會在規劃沙中線時，制定不同的方案再行諮詢區議會。)

(ii) 行人道路系統及地方發展藍圖：

由於黃大仙區的地形起伏較大，有別於其他如油尖旺等地形較平坦的地區，黃大仙部分地區乃依山而建，而不同分區的地形亦有所差別，故在考慮行人道路系統及地方發展藍圖時，必會顧及黃大仙區的整體規劃。

(iii) 設立行人過路線與天橋加建升降機：

紅磡蕪湖街行人天橋可興建升降機的原因，是由於該天橋並無斜道連接地面，具施工的優先性。而從運輸基建的角度而言，斜道比升降機較為優勝，原因是假使升降機發生故障，天橋即無法使用。而設立行人過路設施須視乎實質需要，運輸署會就建議施工地點進行分時段的人流統計，以確保該地點的使用量符合可施工條件。原則上運輸署不會於同一地點設立行人天橋與行人過路處，但基於當區居民的實際需要及訴求，兩者可能同時存在，運輸署在設立行人過路設施時，原則上是希望達到人車分隔的目的。

- (iv) 署方明白各議員對慈雲山至港鐵站接駁系統的明確訴求，並會各有關部門如實反映各議員的意見。運輸署署長是港鐵公司董事局成員，會積極參與監管工程進展。

28. 郭秀英議員對數項地區上的交通問題表達意見。首先，黃大仙區議會早前曾討論增設巴士線經彩虹道前往觀塘事宜，她亦爭取多年，至今不單仍未落實，連本來前往觀塘的小巴線也告取消。有不少黃大仙區居民向議員反映，要求改善，希望運輸署跟進。第二，不少黃大仙區居民向議員投訴，第五號巴士線的總站由尖沙咀天星碼頭遷往尖東(麼地道)，極為不便，希望運輸署考慮將第五號巴士線的總站由尖東(麼地道)遷回尖沙咀天星碼頭。第三，她多年來爭取於沙田坳道近黃大仙警署加設行人過路燈，並已得到警方及有關部門的同意，及後卻因某些原因沒有實行，至今亦無任何進展，希望運輸署作出跟進。最後，2008年9月20日於大成街發生奪命交通意外，她與幾位議員及運輸署代表在9月22日進行實地視察，發現該地點人流甚多，加上現正進行水務工程，路面交通情況十分惡劣，導致發生上述意外。部分黃大仙區議員一直爭取在大成街往黃大仙下邨方向近學校處設立行人輔助線，希望運輸署跟進。

29. 林文輝議員關注大磡村港鐵車廠用地，車廠佔地大，且路軌有十七條之多。其實黃大仙區議會早於2003年已建議於該地點興建一電影主題公園，故要求運輸署研究在地底興建車廠，及減少用地面積，使車廠不致佔用整個大磡村。此外，當局早前承諾在黃大仙廟側興建綜合小巴士站，計劃已列入規劃大綱圖。早前政府因財政問題而未能施工，至今在財政狀況許可下卻仍未動工，令該地自2000年一直荒廢至今，他要求有關部門盡快動工，便利竹園及慈雲山居民，免受日曬雨淋之苦。最後，他認為黃大仙區的交通工程安排欠善，部分工程施工數年卻仍未完工。其中爵祿街的水務及渠務工程進行超過四年，令車輛不得由彩虹道左轉入爵祿街；且工程安排未有以人為本，曾導致涉及人命傷亡的交通意外，他希望有關部門在施工及圍封工地前，先考慮行人過路的需要。

30. 何賢輝議員表示，現時「觀塘至皇崗」跨境巴士線，於黃大仙區內有落客點，卻沒有上客點，對黃大仙區居民不便，希望運輸署跟進，在黃大仙區設立跨境巴士線上客點。此外，運輸署曾承諾，第五號巴士線會分別於斧山道及彩虹邨各泊十輛，以接載居民，唯現時所有巴士都停泊在斧山道，對彩虹邨居民不公，希望運輸署兌現當日的承諾。最後，他要求九巴第五號線的總站由尖東麼地道遷回尖沙咀天星碼頭。運輸署要考慮黃大仙區居民的需要及訴求，據油尖旺區議會所得資料顯示，尖沙咀天星碼頭於未來五年都不會搬遷，而現時的接駁轉乘優惠對居民並無意義，他強烈要求運輸署將九巴第五號線的總站由尖東(麼地道)遷回尖沙咀天星碼頭。

31. 莫應帆議員讚賞運輸署的前線人員積極跟進議員對黃大仙交通運輸問題的意見，但希望運輸署可對前線員工多作支援，以加快落實交通改善措施。黃大仙區議會早於上屆會議已向運輸署要求增設巴士線，經彩虹道前往觀塘，爭取至今已超過四年，仍未見進展，原有由彩虹道前往觀塘的小巴線卻告取消，對需要由彩虹道前往觀塘的居民不公，他詢問運輸署與九龍巴士公司之間的合作關係。此外，他表示現時星河明居巴士站的士線有兩條空置，建議若要在黃大仙區設立「觀塘至皇崗線」跨境巴士線上客點，可考慮利用該處空間。他認為政府應有長遠目光，正視居民對跨境交通服務日益增加的需求。最後，他表示早前曾往北京，發現北京所有地鐵站內均設洗手間，故建議董志光署長向港鐵公司反映，建議在港鐵站內設置公眾洗手間。他認為在港鐵站內設置公眾洗手間技術上是可行的，而此等人性化的措施必定會得到市民支持，比其他方式的宣傳更加有效。

32. 蔡六乘議員表示早於十八年前已爭取於蒲崗村道天橋加建升降機。由於當時受慈雲山重建影響，不少長者遷往龍蟠苑居住，因此有需要在蒲崗村道天橋加建升降機。當時運輸署回應謂該地點沒有合適地方，要求蔡議員向房屋署申請動用龍蟠苑部分土地興建升降機。但在得到房屋署同意後，運輸署又以「該地點每日只有約 15000 人次使用，人流不足」為由，否決工程建議，希望日後運輸署清楚闡明施

工準則，以免浪費各方時間。現時黃大仙的交通意外的傷亡者主要是長者，時刻有長者胡亂橫過蒲崗村道，險象環生；而且不少輪椅使用者在沒有他人協助的情況下，無法自行使用蒲崗村道天橋的斜道上落，故實有需要於蒲崗村道天橋加建升降機。他表示，假使日後沙中線在蒲崗村道一帶設有出口，則必須設置升降機連接地鐵站月台與地面，並要解決蒲崗村道的過路問題。最後，他亦建議於毓華街「慈南巴士總站」，即現時貨車停泊位位置設立巴士站，把不同巴士路線(如九巴第 3C 線及第 3B 線)、校巴及接駁車輛集中在該處上落，以解決因毓華街街道狹窄及路面繁忙而造成的交通問題。

(黃國桐議員於三時三十五分離席。)

33. 蘇錫堅議員讚賞兩位黃大仙區的運輸署代表一直積極跟進黃大仙的交通及運輸問題。他表示現時黃大仙有人口四十多萬，他曾綜合居民意見及作實地觀察，可以證明「觀塘至皇崗」跨境巴士線於黃大仙落客之每天人數不少，由此亦可反映不少居民有需要於黃大仙區上車。既然現時跨境路線交通頻繁、區內又有可用空間上客、跨境巴士公司亦願意，為何現時「觀塘至皇崗」跨境巴士線在黃大仙區只設落客點而不設立上客點，希望運輸署解釋不設上客點的理據及認真考慮有關建議。

(陳安泰議員於三時四十分到席。)

34. 李達仁議員希望運輸署承諾加強與其他部門，尤其是與路政署的合作伙伴關係，他曾多次與運輸署人員商討交通改善安排，而運輸署亦已將有關改善項目轉交路政署跟進，但路政署遲遲未有落實。他以龍翔道原有的大磡村巴士站為例，巴士站有多條巴士線，卻只停泊一輛巴士，該處路面有空間進行擴闊工程，讓更多巴士停泊；而太子道東近采頤花園的巴士站亦有需要進行擴闊巴士停泊處以增加路線。就此兩項工程的建議，運輸署人員已交路政署跟進，唯至今仍未獲路政署回覆，希望運輸署可以改善及加強與路政署的合作關係。此外，

在港鐵大磡村車廠用地安排設計方面，他贊成將車廠建於地底，港鐵公司除應考慮用地面積、噪音及空氣污染的因素外，亦要兼顧車廠景觀對周邊環境的影響，避免出現好像日出康城般黑沉沉的建築物，對周邊景觀產生負面影響。他要求運輸署在車廠設計完成後，諮詢黃大仙區議會的意見。最後，他希望運輸署對九巴路線重組多作監察。現時太子道東巴士線有不少路線重覆，且巴士站距離分佈不均，他曾要求九巴重組有關路線，唯九巴以「路線設立已久，若有所更改，則會對市民造成不便」為由否決。他認為彌敦道的巴士路線重組是成功例子，不但巴士站的分佈平均，且巴士站可停泊更多巴士。他詢問太子道東的巴士路線重組究竟有何阻力，希望運輸署解釋。

(運輸署會後補誌：龍翔道近大磡村的巴士站長度可停兩部巴士)

35. 黃逸旭議員補充，早前曾於交通及運輸事務委員會提出，現時龍翔道以南已有巴士路線連接機場，卻沒有機場巴士路線服務北慈雲山及龍翔道以北的居民。現時雖有一條機場巴士路線經慈雲山南，但該路線亦須服務其他區域。希望可以透過增設一條機場巴士路線，直接服務龍翔道以北、慈雲山及彩雲等地區的居民，由於擬議路線不必途經其他地區而增加行車時間，應能收加強競爭力與方便市民之效。至於沙田坳道小巴士重置，希望運輸署盡快落實重置時間表及在設計上令該小巴士直接接駁黃大仙港鐵站，令黃大仙區議會不需撥款興建上蓋。

36. 黃志光署長感謝議員的提問及寶貴意見，並綜合回應如下：

(i) 運輸署與路政署的合作：

此問題似乎在黃大仙區比較嚴重，他承諾於會後親自聯絡路政署署長，要求檢討及加強對黃大仙區工程進度的監察。而爵祿街的工程出現之問題，與其他舊區問題相若，需要進行渠務維修及敷設電纜等工程，而此等工程一般比較費時。由於路政署負責統籌公共設

施工程，運輸署將要求路政署跟進有關問題，以求盡快改善。

(運輸署會後補誌：運輸署署長在翌日已親自聯絡路政署署長，要求路政署代表在交通及運輸事務委員會中提交相關道路工程的定期進展報告，以便議員閱覽及跟進。)

- (ii) 要求「觀塘至皇崗」跨境巴士線於黃大仙區內設置上客點：

現時跨境巴士線乃實行配額制度，配額內容由內地有關當局決定。總站設於皇崗的短途跨境巴士線，乃以「點到點」形式經營，除了「觀塘至皇崗線」因在藍田港鐵站開出後再於中途設置輔助上客站以外，其他由灣仔、油尖、旺角、荃灣、錦田等地開出的跨境巴士路線皆不設中途上車站，目的是滿足市民節省交通時間之期望，避免因交通擠塞及上落客造成延誤。更重要的是，經營者不設中途站是基於經營成本之考慮，為免在總站需預留座位予中途站上車的乘客，而最後因乘客不足而造成損失，故現時須依賴其他交通工具，作轉乘及接駁跨境巴士線之用。由於深圳灣新口岸已投入服務，幾年後新界東的蓮塘口岸亦將投入服務，運輸署正與深圳當局商討新跨境巴士線配額的問題，希望可以新增更多跨境巴士線的出發點，而黃大仙有四十多萬人口，值得考慮在黃大仙區內設立一個跨境巴士線起點。

(iii) 大成街致命交通意外：

運輸署對該交通意外表示遺憾，已於 2008 年 9 月 22 日與黃大仙區議員進行實地視察。短期改善措施包括向渠務署建議，將大成街的臨時巴士站在兩星期內向東頭村道方向遷移、將啟德花園與大同街出口的讓線改為必須停下，以及在大同街以南設置臨時過路處。而長期改善措施是希望可以改善工務工程對交通安全的影響。由於黃大仙區有較多彎位與斜坡，情況獨特，歡迎議員向運輸署反映黃大仙區任何潛在交通意外危險的地點，以便即時進行跟進，運輸署將以市民安全為首要考慮。

(iv) 與九巴的合作關係：

運輸署署長代表政府列席九巴董事局。早前運輸署曾與九巴公司商討票價增幅，據九巴早前公佈業績顯示，因近年原油價格上升達百分之七十，加上兩鐵合併後提出搭乘優惠，九巴與其他交通工具存在競爭，令公司虧損數億元，近月仍持續虧損，但九巴要求增加票價百分之九，運輸署只容許百分之四的加幅，結果九巴員工之薪金只增加百分之三點五，較通脹率為低。九巴要求增設燃油附加費亦遭運輸署否決。此外，現時共有 115 條巴士線經過黃大仙，其中有三十多條路線由黃大仙出發，數目龐大；而事實上有不少載客甚少的巴士於市中心行走，以每輛巴士約值 380 萬元計，每年更換數百輛巴士，成本十分昂貴，故有需要檢視每條巴士路線的效益，達致節省成本及方便市民之雙贏方案。作為政府在巴士公司董事會的代表，運輸署署長會繼續扮演地區與九巴管理層溝通的橋樑角色，希望議員可以繼續就巴士路線問題及優化方法等，直接向他反映意見。

(陳利成議員於三時五十分離席。)

37. 盧劍聰先生補充，為加強九巴第五號線與 203E 線的服務，九巴將上述路線位於富山及彩虹總站互換，以致九巴第五線的路程增長。為減低加價壓力，將九巴第五線在尖沙咀天星碼頭的總站遷往尖東(麼地道)。為配合此安排，九巴已在漆咸道提供 8A 線至尖沙咀天星碼頭的轉乘優惠，但實施後發現服務未如理想，故於 2008 年 8 月 23 日增設 8、5C 及 28 線的轉乘優惠。自此，關於九巴第五線投訴已大幅減少，運輸署認為改動後之效果理想。雖然運輸署現階段無意將九巴第五線的尖東(麼地道)總站遷回尖沙咀天星碼頭，但仍會繼續密切監察，有需要時會作出改善。

38. 主席感謝黃志光署長及署方代表到訪黃大仙區議會，希望署方聽取及備悉議員意見，並在有需要的情況下在交通及運輸事務委員會會議上跟進有關個案。若議員對交通及運輸事務有任何意見，可將文件交予黃志光署長，或交秘書處轉達。主席此時宣佈休息十分鐘。

(黃志光署長、盧劍聰先生、蘇祐安先生、林漢先生及張滿傑先生於此時離席。)

三(ii) 慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/22 的修訂項目

(黃大仙區議會文件第 57/2008 號)

39. 主席歡迎此議程出席的規劃署九龍規劃處九龍規劃專員余賜堅先生、高級城市規劃師/九龍(4)杜錦蕙女士；房屋署高級規劃師/5 吳玉卿女士、規劃師/7 施麗虹女士、建築師/86 高偉琪先生、土木工程師/15 容長能先生；易道都市規劃顧問有限公司高級規劃師吳曉鳴先生；呂元祥建築師事務所(香港)有限公司建築師余家聲先生；安杜亞洲(香港)有限公司董事/區域經理—環境監測鄧汝田先生、高級環境顧問王志華先生及茂盛(亞洲)工程顧問有限公司高級工程師張煒綸先生，並邀請余賜堅先生介紹文件。

40. 余賜堅先生概述有關慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/22 的修訂項目，主要包括：

- (i) 確保在大綱圖內的「住宅(甲類)」、「政府、機構或社區」及「其他指定用途」等地帶設有適當的建築物高度限制；及
- (ii) 因應房屋署就新蒲崗分層工廠大廈舊址檢討土地用途進行的顧問研究建議作出修訂。

41. 杜錦蕙女士以投影片輔助介紹文件，簡述重點如下：

- (i) 修訂項目目的有以下幾項：
 - (a) 訂定建築物高度限制，為未來的發展或重建提供規劃指引，以符合公眾期望；
 - (b) 反映現有發展和已規劃發展；
 - (c) 收納房屋署顧問研究建議，修訂新蒲崗分層工廠大廈舊址的土地用途；及
 - (d) 收納其他技術性修訂。

她補充，位於鑽石山的「綜合發展區」，由於沙田至中環線車廠擬遷移至此用地，故此地帶將暫不設建築物高度限制，以待此用地的土地用途檢討完成後再作決定，並保證會重新諮詢黃大仙區議會。

- (ii) 建築物高度概念已考慮的因素包括：
 - (a) 保存從鰂魚涌公園瞭望點眺望獅子山、慈雲山及飛鵝山的山脊線景觀；
 - (b) 整體的天然地形及區內情況；
 - (c) 現有建築物的高度輪廓；
 - (d) 文化及歷史建築物因素；

- (e) 視覺調劑及舒緩空間；及
 - (f) 空氣流通評估。
- (iii) 現有主要通風道包括：
- (a) 彩虹道至沙田坳道；
 - (b) 彩虹道至蒲崗村道；及
 - (c) 四美街經前大磡村至龍翔道。
- (iv) 建議風道網絡會包括彩虹道、沙田坳道、龍翔道、鳳德道、蒲崗村道及慈雲山道等主要幹道。
- (v) 修訂項目 A 項中的「住宅(甲類)」及「其他指定用途」地帶的高度限制：
- (a) 整體建築物高度輪廓：建築物高度由位於北面高地的慈雲山屋邨漸次下降至南面的新蒲崗住宅區，形成梯級式的城市設計概念；
 - (b) 「住宅(甲類)」地帶：共分為九個主要高度級別，即主水平基準以上 80 米、100 米、120 米、140 米、160 米、180 米、200 米、220 米及 240 米；及
 - (c) 「其他指定用途」地帶(即新蒲崗商貿區)：共分為兩個高度級別，即主水平基準以上 100 米及 120 米。
- (vi) 修訂項目 A 項中的「政府、機構或社區」地帶高度限制：
- (a) 為了增加設計彈性，13 層或以下的建議物，將以層數為高度限制，例如學校的標準高度為 8 層；及

- (b) 高於 13 層的建築物，將採納主水平基準以上的高度限制。

- (vii) 區內大部分「住宅(甲類)」地帶已建成公營房屋，區內具重建壓力的地區包括新蒲崗住宅區及商貿區、黃大仙鳴鳳街及環鳳街一帶住宅區(即鳳凰新村住宅區)，及黃大仙毓華里及蒲崗村道一帶住宅區。三區的高度限制及相關的修訂已加以闡明。

- (viii) 新蒲崗住宅及商貿區
 - (a) 現況
 - (1) 區內住宅區的建築高度為主水平基準以上 25 米至 107 米，街道高度則為主水平基準以上 5.7 米至 7.6 米。當中百分之九十的樓宇，樓齡超過三十年；
 - (2) 區內商貿區的建築高度為主水平基準以上 32.1 米至 123 米，街道高度則為主水平基準以上 5.7 米至 7.6 米。當中百分之八十五的大廈，樓齡超過二十年。

 - (b) 建議高度限制
 - (1) 住宅區：主水平基準以上 80 米至 100 米
 - (2) 商貿區：主水平基準以上 100 米至 120 米

 - (c) 修訂項目
 - (1) N 項：在新蒲崗商貿區的「休憩用地」和「住宅(戊類)」內劃定一塊 12 米闊「非建築用地」；

- (2) M 項：在「住宅(甲類)」、「政府、機構或社區」及「休憩用地」內劃定一塊 12 米闊、高度限制為主水平基準以上 22 米的建築物空隙的狹長土地，範圍由爵祿街橫過彝倫街和崇齡街伸延至寧遠街；

(ix) 黃大仙鳴鳳街及環鳳街一帶住宅區

- (a) 現況：區內的建築物高度為主水平基準以上 44.2 米(4 層)至 194.2 米(48 層)，街道主水平為 27.2 米至 52.2 米。當中百分之九十的樓宇，樓齡超過三十年，其中百分之七十八的地段面積少於 400 平方米。

(b) 修訂項目

- (1) B 項：把介乎金鳳街、蒲崗村道、鳳德道及沙田坳道的多塊土地，由「住宅(甲類)」地帶改劃為「住宅(甲類)1」地帶，並為該地帶制定兩級建築物高度限制。地盤面積少於四百平方米，高度限制為主水平基準以上 100 米；地盤面積大於四百平方米，高度限制則為主水平基準以上 120 米；
- (2) C 項：把介乎崇華街、蒲崗村道、金鳳街及雙鳳街的多塊土地，由「住宅(甲類)」地帶改劃為「住宅(甲類)2」地帶，並為該地帶制定兩級建築物高度限制。地盤面積少於四百平方米，高度限制為主水平基準以上 120 米；地盤面積大於四百平方米，高度限制則為主水平基準以上 140 米；及

(3) L 項：為「政府、機構或社區」及「住宅(甲類)2」地帶內劃定一塊闊 15 米、高度限制為主水平基準以上 54 米的建築物空隙的狹長土地，範圍為蒲崗村道至環鳳街。

(x) 黃大仙毓華里及蒲崗村道一帶住宅區

(a) 現況：區內的建築物高度為主水平基準以上 82 米(6 層)至 175 米(33 層)，街道主水平為 61.3 米至 80.2 米。當中百分之七十七的樓宇，樓齡超過三十年，其中百分之八十的地段面積少於 400 平方米。

(b) 修訂項目

(1) D 項：把介乎毓華街、毓華里、慈樂邨及蒲崗村道的多塊土地，由「住宅(甲類)」地帶改劃為「住宅(甲類)3」地帶，並為該地帶制定兩級建築物高度限制。地盤面積少於四百平方米，高度限制為主水平基準以上 140 米；地盤面積大於四百平方米，高度限制則為主水平基準以上 160 米；

(xi) 其他修訂項目

(a) E 項：把位於蒲崗村道的匯豪山，由「政府、機構或社區」地帶改劃為「住宅(甲類)2」地帶，並為該地帶制定建築物高度限制；

(b) F 項：把位於蒲崗村道的神召會馬理信書院由「住宅(甲類)」地帶改劃為「政府、機構或社區(1)」地帶，並為該地帶制定建築物高度限制；

- (c) G項：把位於沙田坳道的黃大仙紀律部隊宿舍，由「政府、機構或社區」地帶改劃為「政府、機構或社區(1)」地帶，並制定重建時該地帶的建築物高度限制為9層；
- (d) H項：把緊連龍翔道的黃大仙廟前廣場及擬議美化公園，由「住宅(甲類)」及「政府、機構或社區」地帶改劃為「休憩用地」地帶；
- (e) J項：把慈雲山道以南近慈雲山警署的一塊土地，劃為慈樂邨界線「住宅(甲類)」地帶內的「非建築用地」；
- (f) K項：把慈樂邨附近的現有雲華街、惠華街、毓華街部分和雙鳳街部分由「住宅(甲類)」地帶改劃為「道路」用地；
- (g) P項：把緊連景福街北面部分的一塊土地，由「工業」地帶改劃為「休憩用地」地帶；及
- (h) Q項：把緊連太子道東南面部分的一塊土地，由「工業」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶，並為該地制定地積比率和建築物高度限制。

(xii) 《註釋》的修訂

- (a) 因應上述修訂項目，圖則的《註釋》也作出相應的修改。主要在「住宅(甲類)」、「住宅(甲類)1」、「住宅(甲類)2」、「住宅(甲類)3」、「政府、機構或社區」、「政府、機構或社區(1)」及「其他指定用途」地帶加入建築物高度限制和略為放寬建築物高度限制的條文；在劃為建築物空隙的土地加入建築物高度限制；及

- (b) 其他修訂包括為「住宅(甲類)」、「住宅(甲類)1」、「住宅(甲類)2」、「住宅(甲類)3」及「其他指定用途」地帶加入略為放寬地積比率或總樓面面積限制條文；刪除「工業」地帶的《註釋》和加入「住宅(戊類)」地帶的新《註釋》；在「其他指定用途」註明「商貿」地帶加入「非建築用地」的限制條文；及其他技術修訂。

她總結，城市規劃委員會(城規會)根據《城市規劃條例》第5條規定，於2008年8月22日開始展示上述計劃大綱草圖，為期兩個月。於展示期內，公眾可就任何有關修訂向城規會作出申述。申述須以書面作出，並須不遲於2008年10月22日送交香港北角渣華道333號北角政府合署15樓城規會秘書。

42. 主席請議員留意，席上放有由陳曼琪議員聯同張思晉增選委員提交，名為「有關：黃大仙區議會文件第57/2008號慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號S/K11/22的修訂項目」的意見書(附件三)，及「蒲崗樓業主立案法團暨業主就慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號S/K11/22的修訂提出的反對意見」(附件四)，在其他議員發表意見前，先請陳曼琪議員簡述文件內容。

43. 陳曼琪議員在發表意見前作出聲明，申報自己為城規會委員，但並無參與過城規會就此項目的討論。她欣賞文件各修訂項目的原則具前瞻性，能考慮到可持續性發展，例如加入建築物高度限制以成梯級狀、注重風道以令空氣流通，甚至把樓宇後置以配合整體規劃等。她簡述意見書重點如下：

- (i) 強烈要求保護山脊線景觀；
- (ii) 支持區內採納梯級狀建築物高度概念；

- (iii) 提供優質的景觀廊及地面市區空間；
- (iv) 提供更多的通風廊；
- (v) 規劃署要充分諮詢區內業主居民的意見，包括但不限於 B 項(金鳳街、蒲崗村道、鳳德道及沙田坳道)、C 項(崇華街、蒲崗村道、金鳳街及雙鳳街)及 D 項(毓華街、毓華里及蒲崗村道)的多塊土地；
- (vi) 「住宅(甲類)」的公屋及居屋發展高度，特別是位於慈雲山半山至山頂的建築物高度限制，必須保存山脊線景觀、優質的通風廊及日光照；
- (vii) 支持黃大仙廟前廣場及美化土地改劃為「休憩用地」地帶，以促進空氣流通及改善溫室效應。另外，該「休憩用地」地帶的詳細規劃須與黃大仙廟及周邊文化觀光點連繫起來；
- (viii) 反對沙中線車廠設於鑽石山「綜合發展區」及於車廠上蓋興建建築物。由於上述位置為整個黃大仙區的通風口，該地必須訂定建築物高度限制，確保空氣流通；
- (ix) 支持保存慈愛苑以西和慈樂邨界線以內的露天遊樂場和綠化區，劃為「非建築用地」；
- (x) 保育方面，要求保護「大磡村三寶」，即被列為二級及三級歷史建築物及構築物的軍用碉堡、石屋及飛機庫；

- (xi) 交通配套方面，強烈要求預留適合土地，興建慈雲山至港鐵站的自助扶手電梯系統，並已促請出席上一項議程的運輸署署長與規劃署緊密配合。因為沙中線的交通工程正在規劃中，沙中線發展應納入此接駁系統，促請規劃署與運輸署聯絡跟進；及
- (xii) 對慈雲山道現行公屋及居屋發展規劃(包括慈愛苑、慈正邨及正在興建的沙田坳邨)表示強烈失望，規劃署應作實地視察，重新規劃。

44. 陳安泰議員發表的意見有四，包括：

- (i) 希望署方加強修訂中的保育及綠化元素；
- (ii) 日光是重要的生態能源，希望修訂設計能注重天然光源；
- (iii) 以三維地圖作報告，以令圖中的地形、樓宇高度、顏色及外貌更形象化；及
- (iv) 支持增建慈雲山扶手電梯，強化交通網絡。

45. 林文輝議員認為保留獅子山山脊線、通風廊等修訂方案均有採納黃大仙區議會的建議，對署方以改善居民生活素質為原則表示讚賞。然而，他擔心鑽石山「綜合發展區」(前大磡村)車廠用地不設建築物高度限制，會影響區內的通風系統，其實區議會過去一直主張把該地改建為電影式主題公園。另外，現時修訂項目 Q 項建議，在新蒲崗分層工廠大廈舊址興建主水平基準以上 100 米住宅發展，加上太子道東一帶的新建樓房及前東頭邨 23 座重建後的高樓，勢將直接影響慈雲山的通風。他認為現時「千金難買一縷風」，該地不應再建過高樓房，以確保區內空氣流通。

46. 黎榮浩議員表示，近年黃大仙區不斷出現「牙籤樓」，不但有礙景觀，更影響區內通風，希望署方關注，避免再出現「牙籤樓」。至於鑽石山「綜合發展區」(前大磡村)港鐵車廠的問題，由於現時署方並無列明車廠的高度限制，令議員憂慮該地日後的發展。即使落實興建車廠，他亦希望以全沉降式興建。另外，他希望了解署方如何處理「大磡村三寶」，並查詢沙田坳道及竹園邨的長遠規劃。

47. 何漢文議員上星期二曾向規劃署初步了解毓華街的重建詳情，當時署方回覆，重建的大廈將樓高二十多層。但剛才投射片中的模擬圖卻顯示，重建後各大廈的高度會與三十多層高的萬年戲院大廈看齊。他指出，當區超過五成樓宇是舊式私人單幢樓宇，極具發展潛力，如果根據模擬圖放寬高度，對於慈雲山的風道有很大影響。加上慈雲山人口稠密，他擔心隨毓華街重建後多幢住宅落成，即使興建扶手電梯亦未能負荷當區的交通流量。

48. 李達仁議員欣賞署方重視鳳凰新村及新蒲崗的樓宇高度及風道暢通，但反對在前新蒲崗分層工廠大廈舊址興建公屋。他指出，現時區內的公屋地盤已達六個，希望署方及房屋署檢討是否有迫切需要在此處再建公屋。再者，署方既已把大部分的房屋署用地用作休憩用途，南面用地更應包括在內以求統一。他早前曾向署方提交意見書，期望在研究新蒲崗地區重建時，配合啟德整體發展，如兩區的交通配套、通道連接、整體景觀等，避免出現早前啟德發展計劃興建公屋的建議需要重新規劃並修改圖則的情況。他建議署方研究如何把重建計劃配合啟德發展，然後重新諮詢區議會。

49. 陶君行議員關注鑽石山「綜合發展區」的修訂。文件提及沙田至中環線車廠用地將不設高度限制，他憂慮港鐵會以商業利益為先，於車廠上蓋興建高樓，除阻礙區內風道，更影響整體規劃，故強烈要求署方重新考慮及修訂，再諮詢黃大仙區議會。

50. 徐百弟議員欣賞修訂中對建築物高度限制及風道設計的原則，充份顯示政府回應市民訴求。然而，他擔心在舊區重建中加入建築物高度限制，會影響物業賠償或對等交換的條件，詢問署方有沒有其他處理方式。

51. 史立德議員認為，修訂規劃需從商業及經濟角度出發，以提升區內競爭力。香港天然資源匱乏，人力及土地資源份外寶貴。隨著區內人口逐漸老化，土地遂為區內僅餘的優勢。如果舊區重建後仍欠競爭力，則活化社區無望。他建議把重建用地規劃成市中心，效法觀塘、九龍灣等區興建甲級商業大廈，讓市民於本區工作之餘，更能吸納跨區工作的人流，平衡各區寫字樓租金，從而提升本區的競爭力。

52. 蔡六乘議員關注鑽石山「綜合發展區」興建港鐵車廠的問題。他指出，當年清拆木屋區時政府曾經承諾，該地將作公共休憩用途，興建車廠是新增建議，車廠設計亦有如一堵牆，嚴重影響新蒲崗區的商業樓宇。現時區內人口逾四十萬，龍翔道和彩虹道的汽車流量又極高，於鑽石山興建高密度樓宇將影響蒲崗村道風道及志蓮淨苑景觀。他建議該地興建「活水公園」，並促請署方盡快落實正式建議。

53. 余賜堅先生感謝各位議員提出的寶貴意見，並綜合回應如下：

(i) 署方備悉陳曼琪議員提交的意見書；

(ii) 是次修訂項目並不包括鑽石山「綜合發展區」。關於前大磡村的風道設計，是次檢討會考慮採納顧問公司建議的三條通風廊，包括東面四美街上行，中段大有街上行，及西面彩虹道公園延伸。建築物高度限制則配合南面新蒲崗最高主水平基準以上 120 米的限制，及北面星河明居最高主水平基準以上 160 米的限制，並沿用階梯式發展，以不會遮擋後方為高度概念。現階段署方正檢討土地用途，並歸納議員的意見，制訂

「規劃大綱」，詳列前大磡村的土地用途及主要發展參數，包括地積比率、樓面面積、建築物高度、通風走廊、「大磡村三寶」的處理方法等，並承諾會諮詢黃大仙區議會，最後呈交城規會考慮；

- (iii) 交通配套方面，署方將與運輸署及房屋署緊密配合，研究興建慈雲山扶手電梯的可行性。如果建議可行，將會納入「發展大綱圖」，讓各政府部門考慮執行；
- (iv) 同意推行區內綠化以改善環境；
- (v) 感謝陳安泰議員建議的光源設計，但是次分區計劃大綱圖以宏觀角度出發，首要的考慮因素是區內通風系統。事實上，《建築物條例》有明確規定每座大廈建成後，必須得到充足的光源；
- (vi) 使用三維地圖是一個良好建議，署方亦特別採用合成圖片，務求令設計更形象化，方便公眾理解；
- (vii) 修訂項目 P 項把緊連景福街的一塊土地，由「工業」地帶改劃為「休憩用地」地帶，配合現有的啟德東遊樂場，將發展成大規模地區性休憩用地，作為新蒲崗商貿區的緩衝地帶。由於上述大型休憩用地起著緩衝的作用，修訂項目 Q 項把緊連太子道東的一塊土地，由「工業」地帶改劃為「住宅(戊類)」地帶實屬可行。將來的住宅發展，須要先取得城規會的規劃許可。而署方收到規劃申請時，亦會按《城市規劃條例》諮詢區議會及公眾的意見。至於修訂項目 Q 項的發展詳情，可由房屋署補充；

- (viii) 何漢文議員提及毓華街樓宇重建的問題，署方在制訂該地的建築物高度限制為主水平基準以上 140 米或放寬至 160 米時，已考慮到附近的環境，如慈民邨及慈康邨的建築物高度限制(主水平基準以上 180 米)；
- (ix) 回應李達仁議員對前新蒲崗分層工廠大廈舊址的「住宅（戊類）」修訂的意見，此項修訂已配合太子道東以南的「政府、機構或社區」地帶，包括政府合署，而建築物高度亦與緊貼太子道東以南的建築物(主水平基準上不超過 100 米)協調，均配合啟德發展區的用途及建築物高度。至於上述用地不作休憩用途，主要為平衡社區發展及考慮房屋需求；
- (x) 至於徐百弟議員關注舊區重建的問題，署方在研究修訂時已作評估，確保新建建築物不會因高度限制而影響可享用的地積比率或樓面面積；
- (xi) 在發展前大磡村用地時，會考慮「活水公園」的方案，但在具體發展方案中會平衡各項需要，並會諮詢區議會；
- (xii) 至於史立德議員的建議，現時新蒲崗已劃為商貿區，可以興建甲級寫字樓；及
- (xiii) 署方在規劃鑽石山「綜合發展區」時，必會考慮對附近地區及志蓮淨苑的影響。

54. 房屋署吳玉卿女士回應李達仁議員對前新蒲崗分層工廠大廈舊址南面土地用途的意見，署方於二零零六年年底委託顧問公司研究新蒲崗分層工廠大廈舊址的土地用途，並制訂發展概念。她強調，有關規劃申請在呈交城規會前，會向黃大仙區議會作詳細介紹及諮詢，並請顧問公司代表簡述研究的建議。

55. 吳曉鳴先生以投影片輔助介紹〈前新蒲崗工廠大廈更改土地用途建議〉，簡述重點如下：

- (i) 新蒲崗的工廠作業逐漸淘汰，現今主要作商貿用途；
- (ii) 用地毗鄰港鐵鑽石山站(沙中線/觀塘線中轉站)及規劃中港鐵啟德站(沙中線)，兩站步行距離在 500 米內。新沙中線啟德站，更通過規劃中的地下購物街連接；
- (iii) 前新蒲崗工廠大廈北面用地改為「休憩用地」(1.6 公頃)，作南面住宅用地與新蒲崗商貿區內現存工廠作業的緩衝地帶；
- (iv) 前新蒲崗工廠大廈南面改劃為「住宅(戊類)」(0.9 公頃)，以滿足市區公屋用地的需求、貼近各樣就業機會、便利交通及完善公共設施配套；
- (v) 充分考慮空氣流通的需要，包括：
 - (a) 規劃 12 米闊風道，連接太子道東及八達街，橫跨「休憩用地」和「住宅(戊類)」中的非建築用地組成；
 - (b) 啟德東遊樂場和北面用地改成的新休憩用地的寬敞空間，可有效促進夏天盛行風從南面吹進核心商貿區；及
 - (c) 「住宅(戊類)」地段界線緊連景福街，提供最少 3 米闊的非建築用地及緊連太子道東最少闊 1.5 米的非建築用地；

- (vi) 環境設計及緩解措施方面，環保顧問確認「住宅(戊類)」的公屋發展因北面用地的緩衝，將不會受工廠作業所產生的空氣和噪音污染影響。另外，對於太子道東的道路噪音影響，樓宇設計會符合環保署的噪音標準；及
- (vii) 南面用地「住宅(戊類)」地帶公屋發展計畫初步方案如下：

發展參數	
地盤面積	約 0.6 公頃
建議公屋單位數目	約 600 個
預計人口	約 1,700 人
地積比率	約 6
建築高度	主水平基準線以上約 100 米 (約 31 住宅樓層)
住宅樓宇數目	2 座

當中的規劃及設計已考慮到太子道東的道路噪音，須提供每人一平方米的鄰舍休憩用地，並擬興建一所輔助宿舍。上述發展概念需進一步向城規會遞交申請書。

56. 主席感謝吳曉鳴先生的簡介，但由於是項議程只屬諮詢階段，而且議員的焦點建議是把前新蒲崗分層工廠大廈舊址與啟德發展計畫相互配合，希望署方認真考慮議員的意見，納入規劃範疇。如個別議員有跟進意見，可以書面形式呈予余賜堅先生。他再次感謝余賜堅先生、各政府部門代表及顧問公司代表出席是項議程。

(余賜堅先生、杜錦蕙女士、吳玉卿女士、施麗虹女士、高偉琪先生、容長能先生、吳曉鳴先生、余家聲先生、鄧汝田先生、王志華先生及張煒綸先生於此時離席。)

三(iii) 黃大仙區議會及轄下各委員會二零零九年會議時間表
(黃大仙區議會文件第 58/2008 號)

57. 議員通過文件。

三(iv) 譚月萍議員遺缺之補選安排
(黃大仙區議會文件第 59/2008 號)

58. 議員備悉文件。

四 進展報告

(i) 社區建設及社會服務委員會二零零八年七月十五日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 60/2008 號)

59. 議員備悉上述文件。

(ii) 地區設施管理委員會二零零八年七月二十二日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 61/2008 號)

60. 議員備悉上述文件。

(iii) 交通及運輸事務委員會二零零八年七月二十九日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 62/2008 號)

61. 議員備悉上述文件。

- (iv) 財政常務及經濟事務委員會二零零八年八月五日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 63/2008 號)

62. 議員備悉上述文件。

- (v) 食物環境衛生事務委員會二零零八年九月十六日第五次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 64/2008 號)

63. 議員備悉上述文件。

- (vi) 政府及公用機構工程計劃工作小組二零零八年八月十二日第四次會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 65/2008 號)

64. 議員備悉上述文件。

- (vii) 黃大仙地區管理委員會二零零八年八月二十九日會議進展報告
(黃大仙區議會文件第 66/2008 號)

65. 議員備悉上述文件。

五 其他事項

66. 議員備悉香港警務處在席上提交的「黃大仙警區全年警政大綱的半年進度報告」。

六 下次會議日期

67. 黃大仙區議會第七次會議定於二零零八年十一月十八日(星期二)下午二時三十分舉行。

68. 會議於下午五時十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零零八年十月

檔案編號：WTSDC 13-5/5/53 Pt.16



黃逸旭

黃大仙區議員 · 註冊社工

Wong Yat Yuk

Wong Tai Sin District Councillor · R.S.W.

附件一

敬啟者：

要求盡快落實德愛中學旁休憩公園削入方案

擴闊行車路面 改善交通擠塞情況

於德愛中學和樂華街公園對出行人路狹窄，對居民尤其早上返學、返工行徑此路非常擠迫，易生危險，03 年至今建議削入公園部份位置以擴闊該處行人路面，讓行徑的居民和學生更為安全。經與政府商討和實地巡視，在不影響大樹位置，考慮將公園削入近 2 米 (即行人路擴闊 2 米)，運輸署就方案提出計劃，但多年來方案一直未有進展，現強烈要求運輸署作出回應，盡快落實德愛中學旁休憩公園削入方案。

此致

黃大仙區議會

主席

暨各議員

黃大仙區議員 黃逸旭先生

2008 年 9 月 19 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柏樓地下25號

Address: G25, Ching Yuk House, Tsz Ching Estate, Tsz Wan Shan, Kowloon

電話 Tel.: 2927 3003

傳真 Fax: 2274 5131



黃大仙支部
Wong Tai Sin Branch

附件三

本處檔案：L/TD/20080923/YNK

敬啟者：

關注沙中線工程的開展及配套設備之完善

強烈要求盡快落實，回應市民多年訴求

民建聯黃大仙支部一直關注本區交通情況及發展，及時向政府反映民意，做好政府與市民的溝通橋樑，務求讓民生得以改善，市民生活更趨美好。

交通及運輸乃本區的其中一大民生議題，其中我們尤其關注沙中線工程的開展及配套設備之完善，而當中有三個項目我們更是積極跟進及關注：

(一) 慈雲山至港鐵站的接駁系統

慈雲山人口近 10 萬人，交通問題一直困擾區內居民。基於慈雲山在重建時期在道路網絡及規劃上沒有作出相應改善，道路沿用八十年代之設計，路窄車多，加上慈雲山學校村的落成，在早上上班上學時段，交通擠塞情況十分嚴重。有鑑於此，民建聯一直致力爭取慈雲山鐵路站，並早在 2001 年提出興建扶手電梯系統方案，以徹底解決慈雲山交通問題。最後，運輸局及港鐵公司以技術問題為理由否決慈雲山鐵路站，但卻沒有就慈雲山交通問題提出其他解決方法。

隨著政府落實興建沙中線，我們認為沙中線工程內應一併解決慈雲山交通問題，故此我們一直著力跟進，多次與運輸局官員、貴署工程師、以及港鐵公司工程師作實地視察，終獲政府考慮將慈雲山至港鐵站接駁系統列入沙中線工程項目當中。

解決慈雲山交通問題實在刻不容緩，在此我們再次強烈要求貴署盡快與運輸局和港鐵公司制定慈雲山至港鐵站接駁系統方案，並考慮民建聯一直爭取之扶手電梯接駁系統，讓困擾慈雲山區十多年的問題得以盡快解決。

黃大仙支部	九龍黃大仙環鳳街 18 號 2 樓	Tel : 2351 4771	Fax : 2351 8014
	1/F., No 18, Wan 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 Hin Hse., 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 字樓 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



黃大仙支部
Wong Tai Sin Branch

(二) 蒲崗村道天橋加建升降機

黃大仙蒲崗村道天橋分隔鳳德邨、鳳凰村及龍蟠苑多個屋苑，該天橋是區內居民日常往來的主要通道，同時亦有不少慈雲山居民使用。根據統計處 2006 年中期人口統計，鳳德區、鳳凰區、龍星區，連同慈雲山四區的人口達 13 萬人之多。

近年，本港人口不斷老化，而有關地區的情況尤其嚴重，其中鳳德區 65 歲及以上人口百分比達 22.6%，較全港平均的 12.4% 高出很多；而上述提及的七個地區，65 歲及以上長者人口更共有接近 2 萬人。不少長者每天上落樓梯甚為辛苦，加上天橋的設計忽略了傷殘人士的需要，實有加建升降機的必要。其實，我們眼見香港已有不少天橋加建了升降機設備，以實現政府提倡的「無障礙通道」原則，如：黃大仙大成街街市、觀塘啟業邨、紅磡蕪湖街等，其中有不少天橋的使用量及所覆蓋的人口遠不及蒲崗村道天橋。政府遲遲未有為蒲崗村道天橋加建升降機設備，實不合理。

民建聯早在 1995 年已開始爭取，並向多個政府部門反映，唯一一直以來未獲積極回應。至 2007 年 5 月 14 日，貴署回覆我們：「已確認出人流較多的位置，並擬定好加設升降機的先後次序」。在同年 9 月 25 日，貴署進一步回覆：「認為擴闊蒲崗村道與鳳德道交界之行人路以提供額外空間安置升降機為目前最可行辦法」，並「會循著此方向與路政署繼續作出研究」。可是，及後我們一直未有接獲該工程之進一步消息。故此，我們在此再次強烈要求貴署盡快落實在蒲崗村道天橋加建升降機，回應區內市民 10 多年的訴求。

(三) 蒲崗村道單車公園加建升降機塔至鑽石山

早前運輸局曾提出以升降機塔連接即將興建的蒲崗村道單車公園至鑽石山，有關方案至今仍未有進一步消息，對此我們強烈關注：(1) 有關方案對附近一帶(尤其是鳳德邨)居民的影響；(2) 方案能否有效提高單車公園的可達度及附近數區的人口流動性。故此，我們希望貴署能盡快完善方案，以配合蒲崗村道單車公園之發展。

專此函達，敬希盡快賜覆。勞煩之處，先此致謝。

此致

運輸署署長黃志光先生

民建聯黃大仙支部

黃大仙區議員 簡志豪 李德康 何賢輝
林文輝 黎榮浩 陳曼琪
何漢文 莫健榮 黃國恩
黃大仙區議會增選委員 袁國強 張思晉

二零零八年九月二十三日

黃大仙支部 九龍黃大仙環鳳街18號2樓 Tel: 2351 4771 Fax: 2351 8014
1/F., No 18, Wan 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 Hin Hse., 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字樓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

附件三



陳曼琪 區議員辦事處

DISTRICT COUNCILLOR OFFICE OF CHAN MAN KI MAGGIE

敬啟者：

有關：大仙區議會文件第57/2008號
慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/22 的修訂項目

就上述分區計劃大綱核准圖的修訂，我們提出意見如下：

原則

1. 有關規劃須採「以人為本」的大原則，使該區的規劃可持續的發展，使市民能享有優質生活環境的同時，亦令區內商貿得到發展；
2. 建立區域綠化帶，美化環境；
3. 反對屏風樓效應，保護山脊線景觀，提高通風及日光照的標準，改善空氣質素；
4. 建設無障礙社區，興建自動扶手電梯系統；
5. 落實保育政策，活化古蹟文物
6. 推廣保育文化，配合當區文化特色，把古蹟和區內的文化觀光點連繫起來；
7. 充份諮詢及採納市民意見；

高度限制及相關的修訂

8. 強烈要求保護山脊線景觀；
9. 支持區內採納梯級狀建築物高度概念；
10. 提供優質的景觀廊及優質的地面市區空間；
11. 提供更多的通風廊
12. 緊連太子道東土地上的建築物高度限制，須與周邊的東南九龍發展區的建築物高度協調；
13. 充分諮詢區內業主居民意見，包括但不限於B項（金鳳街、蒲崗村道、鳳德道及沙田坳道）、C項（崇華街、蒲崗村道、金鳳街及雙鳳街）及D項（毓華街、毓華里及蒲崗村道）的多塊土地；
14. 「住宅（甲類）」的公屋及居屋發展高度，特別是位於慈雲山半山至山頂的建築物高度限制，必須保存山脊線景觀、優質的通風廊及日光照；

九龍慈雲山慈正邨正禧樓地下 A 翼 電話：2323 3707 傳真：2323 3863 電郵：twsmchan@biznetvigator.com



陳曼琪 區議員辦事處

DISTRICT COUNCILLOR OFFICE OF CHAN MAN KI MAGGIE

改劃用途地帶

15. 要求在新蒲崗分層工廠大廈舊址設立更多「休憩用地」、「非建築用地」、適合的環境緩解措施及採取環保設計的改劃用途，以設立更多風道，減低溫室效應；
16. 支持黃大仙廟前的廣場及美化土地改劃為「休憩用地」地帶，以改善空氣流通情況及溫室效應。另外，該「休憩用地」地帶的詳細規劃須與黃大仙廟及周邊文化觀光點連繫起來；
17. 反對沙中線車廠設於鑽石山「綜合發展區」及於車廠上蓋興建建築物；
18. 支持保存慈愛苑以西和慈樂邨界線以內的露天遊樂場和綠化區，劃為「非建築用地」；
19. 要求慈雲山劃出更多的土地提供社區設施，如社區會堂、圖書館、泳池及休憩用地；
20. 建立更多的「綠化地帶」，支持保護竹園和慈雲山公屋以北及鑽石山北面鳳德邨以東的山坡「綠化地帶」；

保育

21. 要求保護“大磡邨三寶”，即被列為二級及三級歷史建築物及構築物的軍用碉堡、石屋及飛機庫；

交通配套

22. 要求提供及強化各區接駁至港鐵黃大仙站及鑽石山站的交通網絡；
23. 強烈要求預留適合土地，興建慈雲山至鑽石山港鐵站的自助扶手電梯系統；

慈雲山道公屋及居屋發展

24. 對慈雲山道現行公屋及居屋發展規劃（包括慈愛苑、慈正邨及正在興建中的沙田坳邨）表示強烈的失望；
25. 該區人口眾多，路少車多，地勢斜，並有兩間小學。雲華街至慈雲山道的行人通道主要依靠一道自動扶手電梯。該自動扶手電梯有上無落，實為有障礙通道；



陳曼琪 區議員辦事處

DISTRICT COUNCILLOR OFFICE OF CHAN MAN KI MAGGIE

26. 該自動扶手電梯實為公用通道，強烈要求政府全數支付該自動扶手電梯的運作及維修費，立即維修及恢復該自動扶手電梯損壞路段。

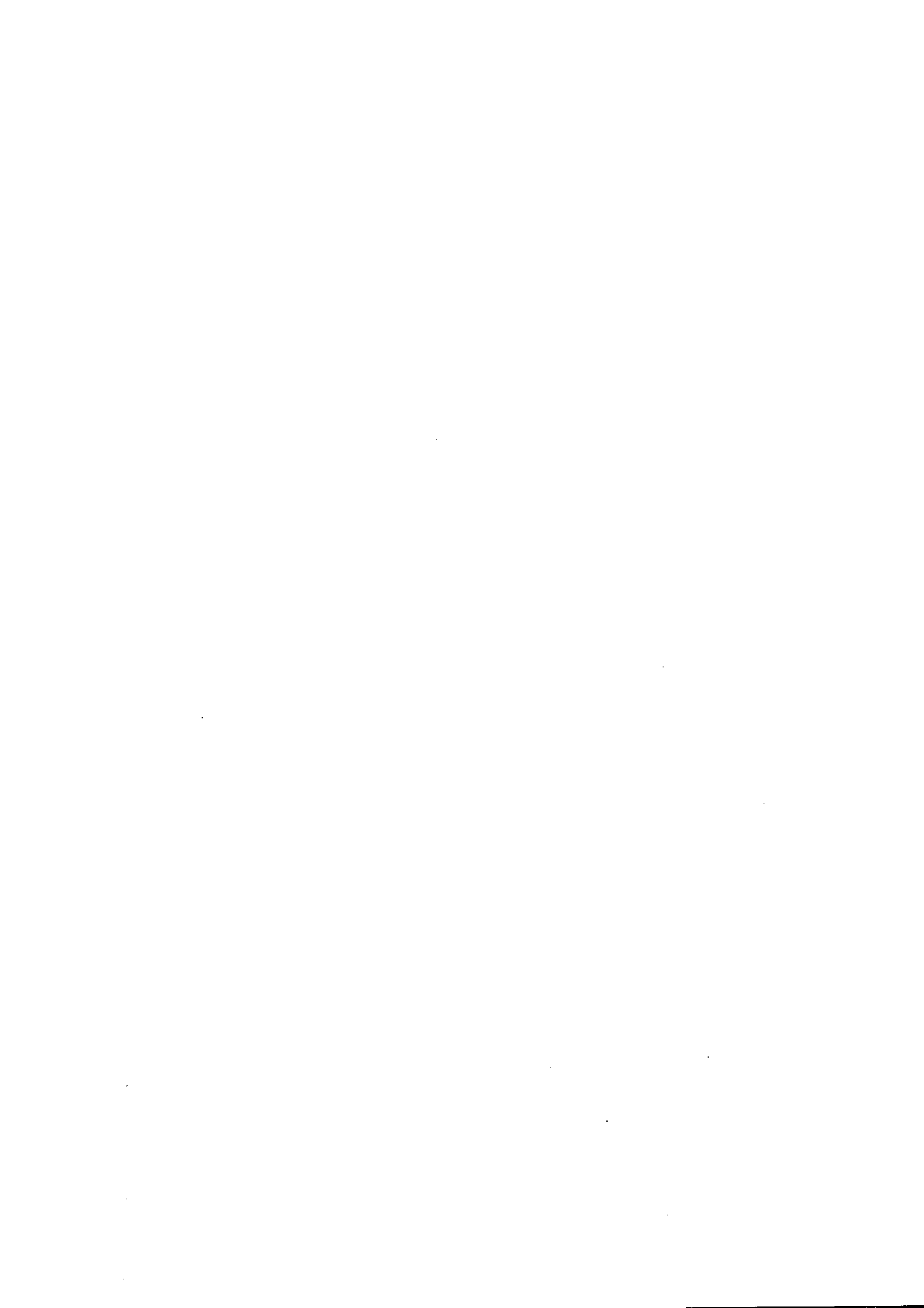
專此函達，敬希盡快賜覆。勞煩之處，先此致謝。

此致

黃大仙區議會主席暨各區議員

陳曼琪 區議員
張思晉 區議會增選委員

二零零八年九月二十三日



蒲崗樓業主立案法團暨業主

就慈雲山、鑽石山及新蒲崗分區計劃大綱核准圖編號 S/K11/22 的修訂
提出的反對意見

致：黃大仙區議會主席

李德康議員

李主席：

我們是蒲崗樓的業主，對於城市規劃委員會提出的 S/K11/22 的修訂，我們已經去信提出反對。事實上，該會提出的 15 項修訂，其中為日後擬建樓宇訂下高度限制，嚴重損害本區舊樓業主權益，與政府提出活化舊區的理念背道而馳。

閣下今屆當選黃大仙區議會主席，同時亦是東九龍居民委員會主席，我們亦感深慶得人。我們期望閣下在區議會積極向政府部門反映本區居民的意見，為居民爭取權益。有關城市規劃委員會提出的 S/K11/22 的修訂，我們要求區議會廣泛徵集居民和業主的意見，在 2008 年 10 月 22 日前及時向有關政府部門反映。隨函附上本法團的反對函件副本供閣下存檔。

謝謝！

副本送：黃大仙民政事務專員

蒲崗樓業主立案法團主席 司徒陳寶珠 陳寶珠 謹上

2008 年 9 月 2 日

聯絡地址：九龍鳳凰新村蒲崗里 41 號蒲崗樓業主立案法團

聯絡電話：26868360



