

2008 至 2011 年度
黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第三次會議記錄

日期：二零零八年四月八日（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 625 室

出席者：

主席：

黎榮浩先生 黃大仙區議會議員

副主席：

何漢文先生 黃大仙區議會議員

委員：

陳利成先生 黃大仙區議會議員

陳曼琪女士 黃大仙區議會議員

陳安泰先生 黃大仙區議會議員

蔡六乘先生 黃大仙區議會議員

徐百弟先生 黃大仙區議會議員

何賢輝先生 黃大仙區議會議員

許錦成先生 黃大仙區議會議員

郭秀英女士 黃大仙區議會議員

林文輝先生，JP 黃大仙區議會議員

劉志宏博士，JP 黃大仙區議會議員

李達仁先生 黃大仙區議會議員

李德康先生 黃大仙區議會議員

莫仲輝先生 黃大仙區議會議員

莫健榮先生 黃大仙區議會議員

莫應帆先生 黃大仙區議會議員

蘇錫堅先生 黃大仙區議會議員

陶君行先生 黃大仙區議會議員

黃金池先生，JP	黃大仙區議會議員
黃錦超先生	黃大仙區議會議員
黃國桐先生	黃大仙區議會議員
黃逸旭先生	黃大仙區議會議員
胡志偉先生	黃大仙區議會議員
陳英傑先生	交通及運輸事務委員會增選委員
何文佑先生	交通及運輸事務委員會增選委員
梁震華先生	交通及運輸事務委員會增選委員
羅少雄先生	交通及運輸事務委員會增選委員

因事缺席者

簡志豪先生，BBS	黃大仙區議會議員
黃國恩先生	黃大仙區議會議員
鄭駿唯先生	交通及運輸事務委員會增選委員

列席者：

陳志恩先生	首席助理秘書長（運輸）7	運輸及房屋局
李士明先生	助理秘書長（運輸）7B	運輸及房屋局
梁達輝先生	總工程師/鐵路規劃（2）	路政署
鄧伯洪先生	項目統籌經理	香港鐵路有限公司
陳霖生先生	公共關係經理 - 工程項目及物業	香港鐵路有限公司
吳偉強先生	高級工程師/顧問工程	渠務署
莊朝明先生	工程師/顧問工程	渠務署
陳志明先生	環境保護主任（環境基建規劃）	渠務署
戚志華先生	項目經理	阿特金斯顧問集團有限公司
楊仲其先生	總交通工程師	阿特金斯顧問集團有限公司
霍振聲先生	項目工程師	阿特金斯顧問集團有限公司
梁中正先生	運輸主任（巴士及鐵路科）	運輸署
蔡麗芬女士	高級經理/策劃及發展	九龍巴士（1933）有限公司
黃寶雲女士	高級策劃及發展主任	九龍巴士（1933）有限公司
曾啟亮先生	策劃及發展經理	城巴有限公司
魏子民先生	營運經理	新世界第一巴士服務有限公司
黎明暉先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
陳子琪女士	候任黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
劉建國先生	高級運輸主任（黃大仙）	運輸署

張滿傑先生	工程師（黃大仙）	運輸署
李永強先生	區域工程師（黃大仙）	路政署
陳健國先生	黃大仙區行動主任	香港警務處
梁偉傑先生	黃大仙區交通組主管	香港警務處

秘書：

劉志輝先生	行政主任(區議會)三	黃大仙民政事務處
-------	------------	----------

I. 主席致開會辭

主席歡迎各與會者出席交通會第三次會議，特別歡迎新加入交通會的五位增選委員，包括：陳英傑先生、何文佑先生、梁震華先生、羅少雄先生及鄭駿唯先生。同時，亦歡迎首次列席會議的候任黃大仙助理民政事務專員陳子琪女士，並對即將離任的黎明暉先生過去對本會作出的貢獻，予以致謝。

II. 通過第二次會議記錄

2. 交通及運輸事務委員會（交通會）於二零零八年二月十九日舉行第二次會議的記錄獲得通過，毋須修改。

II. 討論／資料檔案

A. 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零零八年二月十九日第二次會議續議事項進展報告

（黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 8/2008 號）

3. 許錦成先生查詢運輸署搬遷竹園道近翠竹花園行人過路處的時間表。

4. 蘇錫堅先生表示交通會委員日前已與運輸署代表視察有關竹園道行人過路處的情況，他查詢遷移行人過路處的時間表。

5. 張滿傑先生回應運輸署已完成有關過路處的設計圖，現正諮詢有關部門的意見，並與路政署商討施工時間表及細節，預計在未來數個

月內完成工程。

6. 陶君行先生跟進竹園道行人過路處的問題，他同意在竹園道近翠竹花園增設行人過路處，但他提出運輸署應考慮在該處加設燈號控制及評估增設交通燈對竹園道來往交通的影響。他指出若該行人過路處不設立交通燈，擔心對行人及駕駛者的安全造成影響。

7. 蘇錫堅先生表示介乎馬仔坑道與穎竹街之間的約 150 米的一段竹園道，目前已設有兩組交通燈；若在新行人過路處加設交通燈，因在過路處附近設有巴士及小巴站，現時有 7 條巴士線及 3 條小巴線停經該站，他擔心加設交通燈會影響交通。另外，他認為運輸署現時的設計已將行人過路處與附近巴士站的距離作出調整，並在過路處中間設有緩衝區，避免行人忽視路面情況而直接橫過馬路的危險。

8. 張滿傑先生回應運輸署在設計遷移行人過路處時，已考慮多方面的安全配套，包括設置緩衝區、在過路處前豎立交通標誌、將過路處設於路燈照明下、與巴士站的距離有 30 至 40 米等。

9. 陶君行先生擔心單以豎立交通標誌不足以加強行人及駕駛者的安全，他建議可以參考車輛進出行車隧道的交通安排，設立適當指示預先通知駕駛者在過路處前慢駛。

10. 主席要求運輸署代表向有關委員就遷移行人過路處的配套安排聯絡及作出跟進。

11. 陳利成先生跟進彩雲邨明麗樓通往彩雲商場的行人通道的進展，並要求在清水灣道與豐盛街交界處的路口改善工程完工時，同時完成興建及開放有關的行人通道。

12. 張滿傑先生表示有關清水灣道與豐盛街交界處的改善工程，在清水灣道沿線及豐盛街小巴站附近的工程已經完成。而在明麗樓對面通往彩雲商場的行人路方面，有關的行人路在原有的諮詢方案中，沒有設立行人路；但經地區人士反映意見後，現時以水馬設立臨時行人通道。運輸署計劃在房屋署管轄的範圍內興建一條永久行人通道，惟與路政署研究興建方案時，發現有關行人通道需於斜坡上興建，工程較為困難。基於工程複雜，運輸署因而未能承諾該行人通道與交界處的改善工程一併同時完成。另外，他表示運輸署當日設計交界處的改善工程時，曾研究行人由明麗樓可沿用商場平台通道前往彩雲商場及巴士總站，亦因避

免行人由豐盛街不依指示橫過清水灣道，所以建議上址取消行人路。而現時因應地區要求興建通往商場的行人通道，他表示工程改動亦導致該行人通道未能配合與交界處的改善工程同時完成。

13. 胡志偉先生表示黃大仙東分區委員會（分區會）對交界處的改善工程的意見是整體道路設施的安排未有全部完成前，不會開放該交界處及維持現有的交通安排，因此以水馬設置的臨時行人路需要保留；他要求運輸署代表對有關交通安排作出解釋。

14. 陳利成先生表示運輸署較早前就改善工程諮詢分區會，分區會同意進行有關改善工程時，已表明改善後的路口日後開放前需再就有關安排諮詢分區會。而因工程計劃刪除原有的行人路，居民需繞道通往商場的行人通道及使用升降機進出，對居民出入造成不便，因此要求必須重新興建行人通道來往商場。他表示有關交界處開放時，必須配合有關行人通道同時完工開放。

15. 張滿傑先生表示運輸署就交界處改善工程諮詢分區會時，有以下共識：包括暫緩開放車輛由豐盛街南行橫過清水灣道至北行方向、清水灣道往坪石方向初期只開放一線行車等；他承諾交界處日後的開放安排，將諮詢分區會的意見。同時，他亦與領匯跟進有關商場通道的升降機的運作問題。

16. 主席要求運輸署與分區會及地區人士協調有關興建行人通道的安排，以便在下次會議匯報進展。

17. 何賢輝先生查詢運輸署及九巴落實有關第 5 及 203E 線在黃大仙區互換總站的進展。

18. 劉建國先生表示運輸署與九巴正研究互換總站計劃的細節。

19. 委員備悉有關續議事項進展報告。

B. 沙田至中環線項目簡介
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 9/2008 號)

C. 反對於鑽石山興建地鐵車廠
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 16/2008 號)

D. 關注沙中線對黃大仙區的影響
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 17/2008 號)

20. 主席歡迎運輸及房屋局、路政署及香港鐵路有限公司(港鐵)代表列席會議及介紹有關的鐵路項目。

21. 陳志恩先生介紹有關沙田至中環線(沙中線)鐵路項目的方案。行政會議在 2008 年 3 月 11 日批准港鐵公司就沙中線項目展開進一步的規劃及設計工作，政府將沙中線的最新方案諮詢區議會的意見，以便港鐵公司能進一步完善有關規劃及設計。

22. 鄧伯洪先生以視像器材介紹沙中線的方案，全長 17 公里的沙中線主要分為兩個部分，由大圍至紅磡一段長約 11 公里，連接現有馬鞍山線的大圍站至東鐵線的紅磡站，途經鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍及何文田等 5 個車站。另外一段長約 6 公里的東鐵線過海鐵路，連接紅磡站經會展站至金鐘站。沙中線由大圍站出發，經隧道至鑽石山站，乘客可於該站轉乘觀塘線；在紅磡站，沙中線將連接興建中的九龍南線；在沙中線落成後，將形成一條東西走廊的鐵路，將馬鞍山線、沙中線的大圍至紅磡段、九龍南線及西鐵線貫通起來，全長 57 公里，乘客可以由烏溪沙直達屯門，中間毋須轉車。而過海段則將東鐵線由旺角東站至紅磡的路軌改建於地底，連接新建的沙中線過海鐵路隧道至會展，終點站位於金鐘站，形成南北走廊。沙中線設有六個轉乘車站，乘客可於轉車站轉乘其他鐵路線，其中鑽石山站在原有觀塘線的月台兩邊擴建，設立跨月台轉乘，方便乘客轉乘沙中線及觀塘線。而在何文田站，沙中線將與觀塘線延線交匯。在紅磡站則可轉乘東鐵線或城際客運服務；在金鐘站，則與現有的荃灣線、港島線及計劃興建的南港島線東段交匯。

23. 鄧伯洪先生表示沙中線的大圍至紅磡段預計在 2015 年完工，而過海後則預計在 2019 年完工；惟過海段的完工日期，受到中環及灣仔填海計劃的訴訟影響，可能進一步延遲。工程預算約 374 億元，政府以「服務經營權」模式批給港鐵營運，鐵路由政府全資擁有。

24. 鄧伯洪先生表示港鐵公司建議沙中線在鑽石山前大磡村用地興建車廠，該車廠配合地勢以半沉降式設計，可以減低車廠對周邊環境的影響。車廠將參照將軍澳車廠的設計，上面是完全覆蓋，內設有 18 條停車路軌。他表示因沙中線落成後納入「東西走廊」的一部分，目前馬鞍山線的大圍車廠並無額外空間服務日後沙中線的列車，有需要在馬鞍山

線與西鐵線之間設立一個車廠，以供列車停泊、發車及小型的維修工作。

25. 鄧伯洪先生表示慈雲山區人口達 10 萬人，兩鐵合併前地鐵或九廣鐵路（九鐵）都曾提出增設慈雲山站的建議；但在進一步勘察該區的地質結構，發現該區地底有不少軟土及斷層，該處並無適合興建車站的石層，在現有技術下，在軟土下興建車站將需要抽取地下水，因而或會影響附近的建築物地基。另外，在慈雲山興建車站需深入地底 60 至 90 米，乘客逃生安全亦是一個重點考慮因素，無論採用興建升降機或扶手電梯的方案，對乘客由地底深處逃生至地面均造成一定困難。而建議興建的自動捷運系統只能在慈雲山較低處設站，運輸成效有限。基於技術及逃生安全等問題，港鐵建議不興建慈雲山站。而為解決慈雲山區居民的交通需求，港鐵與運輸及房屋局探討其他方案，建議興建行人天橋系統及改善區內的行人設施，以便連接慈雲山區與鑽石山站；現正積極諮詢地區人士的意見，以便制定一個切實可行及符合地區需求的方案。

26. 鄧伯洪先生介紹除沙中線外，政府同時批准港鐵興建「觀塘線延線」，路線由現有的觀塘線油麻地站伸延經何文田站至黃埔站，長約 3 公里，何文田站成為沙中線與觀塘線延線的交匯。

27. 主席表示會前收到分別由李達仁先生、民建聯黃大仙支部九位區議員及黃逸旭先生席上提交的文件，及由陳曼琪女士提出的一項動議。他建議先由有關委員介紹提交的文件。

28. 李達仁先生介紹席上提交的題為「反對於鑽石山興建車廠」的第 16/2008 號文件。他表示同意興建沙中線及相關的鐵路項目，但反對在鑽石山前大磡村用地興建車廠。他表示在啟德發展規劃較早時的諮詢方案，有關沙中線車廠原設於啟德發展區，但現時卻改於鑽石山興建；他要求解釋為何否決在啟德興建車廠及選址鑽石山的原因；另外，港鐵在大圍及九龍灣現已設有車廠，他質疑在鑽石山興建車廠是過於集中，造成環境及噪音問題。儘管港鐵建議以半沉降式興建鑽石山車廠，他表示附近地區居民擔心車廠日後會造成噪音滋擾。他表示區內的采頤花園位於建議車廠用地及繁忙道路旁邊，居民憂慮噪音問題會進一步惡化及車廠的抽風系統影響附近的空氣質素。他要求港鐵落實有關建議前，必須派員廣泛諮詢周邊地區人士的意見及作出詳細環境評估。

29. 主席邀請委員就在鑽石山興建車廠的建議，發表意見。

30. 林文輝先生反對將前大磡村用地興建車廠。他指出區議會在2000年清拆前大磡村時，曾作出大量協調工作；前大磡村用地荒廢至今。而區議會亦在2003年曾通過動議，要求政府保留位於大磡村用地的三項歷史建築－「機槍堡」、「前皇家空軍飛機庫」及已故影星喬宏的故居「石寓」，並動議要求在該處興建以紀念香港電影發展的主題公園。他表示港鐵應研究可否將車廠建於地底，否則在用地之上興建車廠將嚴重影響保存上述的歷史建築。

31. 陳曼琪女士表示民建聯九位區議員及兩名增選委員均反對港鐵建議在鑽石山興建車廠，並關注保育前大磡村用地的三項歷史建築。她表示若港鐵堅持在該處興建車廠，必須交代如何保存上述三項歷史建築。同時，港鐵亦應就在鑽石山興建車廠的建議，進行詳細的車廠對環境、空氣質素、噪音及社區影響等評估報告及向公眾作出交代。

32. 郭秀英女士表示除采頤花園外，龍蟠苑及星河明居等屋苑亦是受建議興建車廠影響的社區。她表示當日清拆大磡村時，有關部門曾建議在土地上興建環保居屋；其後政府停建居屋，區議會曾建議在土地上興建主題公園。她表示周邊居民有強烈意見反對在該處興建車廠，因此她表達反對興建車廠的意見。

33. 蔡六乘先生表示政府當日建議清拆大磡村時，表示將該處列為綜合發展區，其中包括興建公園、學校及社區設施；基於改善地區的原因，區議會當時同意政府清拆大磡村，而過去從沒提及需要興建鐵路車廠。至於沙中線的興建已提出多時，當時指啟德發展計劃未有落實，過去鐵路定線方案只提及在鑽石山設有轉線站，未有設立車廠的建議。他表示反對在前大磡村用地興建車廠，除用地上有三項歷史建築外，在前大磡村的近蒲崗村道大觀園附近發現一道古井，據聞泉水來自慈雲山上，他表示可以利用這個歷史古井，建立一所活水公園及人工湖，以配合區議會建議興建的主題公園。另外，他表示港鐵多條鐵路均興建在地底，質疑在鑽石山興建的車廠需要半沉降式及高於地面。

34. 蘇錫堅先生認為港鐵建議興建車廠的交代資料不足，並無交代在大磡村用地之上如何優化環境。

35. 何漢文先生查詢規劃署規劃前大磡村用地時，是否會在車廠用地之上興建樓宇；他指出港鐵展示將軍澳車廠的上蓋附近，設有樓宇樁柱，質疑港鐵日後會在上蓋興建大量住宅樓宇。

36. 莫應帆先生指出土木工程拓展署在 2003 年就在前啟德機場控制塔興建沙中線車廠的建議諮詢黃大仙區議會，當時署方的說法是必須將車廠選址興建於前控制塔的位置，因此建議拆卸控制塔及暫時保留控制塔的組件，留待日後重置。他表示若港鐵將車廠改於鑽石山興建，則政府必須將原有的控制塔還原重置，以便補償當日清拆控制塔的承諾。

37. 莫健榮先生表示居民一向期望將大磡村用地的用作休憩用途，他希望港鐵能善用及美化上蓋作綠化休憩用途；同時，他指出介乎彩虹巴士總站與采頤花園之間的空地日後會被徵用作沙中線的隧道，他建議港鐵應在該處上蓋一併進行綠化。

38. 何賢輝先生表示港鐵建議興建車廠的方案缺乏實則數據，所謂半沉降式的興建模式沒有理據支持，亦沒有交代上蓋發展用途；他質疑港鐵在成本大而回報低時，否決興建慈雲山站；卻因在鑽石山興建車廠，具有發展潛力，因而推動有關建議。

39. 胡志偉先生指出前大磡村用地目前規劃為綜合發展區，政府長遠會賣地供物業發展用途。他表示若要區議會希望將該用地發展為休憩公園，必須先向規劃署提出更改土地用途，由綜合發展區改為休憩用地，有關建議方可有機會落實，否則必定用作物業發展。另外，他從傳媒報導得悉港鐵以鑽石山的車廠選址的理由，是該處比在啟德的選址可以稍作沉降。他對政府處理車廠用址的手法表示遺憾，因在啟德發展規劃一向的諮詢方案是以在啟德興建車廠為藍本，在進行公眾諮詢的最後階段卻採納完全不同的方案，改以鑽石山設立車廠，並只以該地點可稍作沉降為理由，並無其他交代內容，事件結果只會導致地區一致反對興建車廠的建議。他表示認同其他委員反對興建車廠的意見，並認為若政府及港鐵不肯收回在鑽石山興建車廠的建議，建議區議會應向規劃署申請將大磡村用地，由綜合發展區改為休憩用地，以便落實區議會爭取改建休憩設施。

40. 李德康先生提出龍翔道與彩虹道的地勢不同，若依港鐵的建議車廠在龍翔道以半沉降式興建及離地面高約 1 米多，則在彩虹道較低地勢的位置，整間車廠將高於地面而建；他要求運輸及房屋局及港鐵代表作出解釋。

41. 主席邀請運輸及房屋局及港鐵代表回應有關車廠的查詢。

42. 陳志恩先生回應運輸及房屋局及港鐵向立法會提交的文件，已

交代鑽石山車廠的高度，在龍翔道方向，車廠外牆離地面高約 1.5 米；而在彩虹道，則高約 6 米；車廠中間的路軌會建於 3 米深之下。他重申有必要興建車廠，車廠的基本用途除提供必須的維修服務外，亦是提供列車每日正常收車停泊及發車之用，以便騰出路軌空間進行定期維修；因若車廠位於偏遠地點，將影響列車每日定期出發與收車及定期的維修工作；他指出建議的鑽石山車廠以密封式設計，日後列車進出及進行維修保養，對周邊的環境及噪音造成影響不大。他表示前大磡村用地是綜合發展區，規劃署將評估該處及社區發展的需求，制定規劃大綱圖，以便就綜合發展區的規劃諮詢公眾；日後有待規劃署完成有關規劃大綱圖後，將會諮詢區議會及公眾的意見。

43. 鄧伯洪先生表示雖然鑽石山車廠的主要用途是列車停泊，但基本上仍有需要提供必須的維修保養服務。而沙中線有別於以往的鐵路發展模式，政府以「服務經營權」模式批給港鐵營運，鑽石山車廠上蓋發展權仍由政府擁有。參考將軍澳車廠的興建模式，車廠上蓋除可用作物業發展外，亦可用作綠化及休憩用途。他表示港鐵現有的車廠運作時，已將噪音及對環境造成的滋擾減至最低；而興建車廠前，亦會進行環境評估及對歷史文物影響評估；港鐵現計劃在獲得撥款後，將就沙中線及興建車廠等進行詳細設計及對工程進行環境評估，然後開展公眾諮詢程序，以便收集公眾意見及完善工程規劃方案。至於有委員提出可以利用九龍灣車廠，他表示九龍灣車廠現時服務觀塘線列車，與沙中線並不相通，因此無法利用九龍灣車廠。

44. 主席要求交代為何車廠選址由啟德改為鑽石山。

45. 鄧伯洪先生回應選址前大磡村用地興建車廠是利用該處的地形，以半沉降式興建，在靠近龍翔道方向高約 1.5 米，而近新蒲崗工廠區的彩虹道則高約 6 米。他表示若車廠於啟德興建，則需要建於地底，將面對較大的水浸風險，影響列車正常運作；而港鐵的現有車廠全都建於地面，因而建議改為選址於鑽石山。

46. 莫應帆先生要求運輸及房屋局代表應交代若車廠改為選址鑽石山後，如何重置前啟德機場控制塔，以回應當日的承諾。

47. 胡志偉先生表示當日啟德發展規劃的諮詢方案，一向以在啟德興建車廠為藍本，有關部門應已考慮該方案是可行才向公眾諮詢；現時政府卻以水浸風險為理由，推翻當日的方案；他質疑有關方案的可信性。

48. 陳曼琪女士表示局方與港鐵交代在鑽石山興建車廠的理據不足，無法令公眾理解車廠的選址突然由啟德改為鑽石山。

49. 陳志恩先生回應在啟德發展規劃進行時，曾有建議將沙中線車廠建於啟德發展區的地底以下；但有關部門與港鐵進一步研究有關方案時，發現啟德車廠的選址位於海濱，地底車廠受到水浸的風險甚高，影響列車正常運作，因此該方案不能接受。而評估鑽石山前大磡村的地勢，車廠可以半沉降方式設置車廠，因而認為將車廠設於鑽石山較為合適。另外，就有關前啟德機場控制塔重置的問題，他表示暫時未有相關資料，將在會後提供書面回覆。另外，他表示港鐵獲得撥款後，將進行詳細工程設計及環境評估，包括對文物保育的影響，而有關資料亦會向公眾公開及進行諮詢。

50. 陳安泰先生表示反對在鑽石山興建車廠，因局方及港鐵提出的理據並不充分，在啟德興建車廠技術上並非不可行，加上在新發展區規劃車廠的興建比鑽石山容易。

51. 何文佑先生表示港鐵提出否決在啟德興建車廠的理據不成立，參照過去興建過海鐵路的經驗，在地底興建車廠屬可行方案。

52. 劉志宏博士表示他是城市規劃委員會（城規會）的委員，城規會收到不少公眾反對在啟德興建車廠的意見，他認為因而導致局方及港鐵將選址改為鑽石山。另外，他表示港鐵若在鑽石山興建車廠，應研究將車廠建於地面以下，以免車廠的牆身外露及在車廠上蓋進行綠化及保育工作。

53. 李達仁先生表示港鐵交代面向彩虹道的高度有6米，附近的居民會擔心車廠造成景觀及噪音等的滋擾，因而反對興建車廠。他指出港鐵若必須選址鑽石山，必須仔細研究進一步將車廠沉降建於可接受水平。

54. 陳曼琪女士表示她亦是城規會委員，因民建聯黃大仙支部對啟德發展計劃提出意見，因此討論有關事項時已避席。

55. 黃金池先生對局方及港鐵向交通會提出車廠選址的有關回應感到失望。

56. 李達仁先生要求局方及港鐵必須提供足夠理據及更多資料，以便交代有關沙中線在鑽石山興建車廠的建議，及再次諮詢交通會的意見。

57. 莫應帆先生重申若政府堅持將沙中線車廠設於鑽石山，則必須重置前啟德機場控制塔，因當日土木工程拓展署以前控制塔所在地需用作興建車廠為理由，將其拆卸，政府現時需實現當日保留前控制塔的承諾。他表示若政府未能重置前控制塔，將會表示對有關做法，予以遺憾。

58. 何漢文先生表示局方及港鐵向區議會在交代車廠選址一事欠缺誠意，必須提交更多充份理據及交代有關大磡村用地的規劃，以便諮詢區議會。

59. 主席總結要求運輸及房屋局及港鐵需就將沙中線車廠建議選址於前大磡村用地的安排，向交通會提供更多實則理據及資料，及聽取區議會有關意見。

60. 主席建議討論有關慈雲山站的議題，並邀請黃逸旭先生介紹席上提交的文件。

61. 黃逸旭先生表示局方及港鐵在交代沙中線車廠的議題上欠缺誠意及理據，他表示失望，並決定收回有關提交的文件。

62. 主席邀請陳曼琪女士介紹題為「關注沙中線對黃大仙區的影響」的第 17/2008 號文件。

63. 陳曼琪女士表示慈雲山區人口超過 10 萬人，居民對公共交通的需求十分殷切，政府規劃慈雲山區的交通並未配合居民的需求。民建聯成員早在 2001 年已爭取興建慈雲山鐵路站，九鐵在 2002 年曾承諾在沙中線興建慈雲山站，但後來取消承諾；交通會曾在 2004 年通過動議譴責九鐵違背有關的承諾。其後，民建聯一直向政府爭取興建連接慈雲山至鑽石山地鐵站的自動扶手電梯系統。她重申民建聯對港鐵取消興建慈雲山站，表示遺憾，及強烈要求興建連接慈雲山與鑽石山港鐵站的扶手電梯系統，積極解決慈雲山區的交通問題。

64. 陶君行先生表示政府對處理慈雲山區的交通問題逐步後退，在 2002 年時九鐵承諾興建慈雲山站，後來又以技術不可行而改為建議自動

捷運系統；現時又改變有關捷運系統的建議，改為建議興建扶手電梯系統。在處理慈雲山區交通方案不斷變更的同時，有關部門卻建議將沙中線車廠設於鑽石山，他認為有關部門的建議是漠視本區居民的需求，及迫使居民接受車廠的滋擾。他認為應將興建慈雲山集體運輸系統與建議在鑽石山興建車廠同時處理，要求必須先行解決慈雲山交通問題，才就興建鑽石山車廠作出討論。

65. 何漢文先生表示民建聯對建議興建連接慈雲山與鑽石山港鐵站的自動扶手電梯系統的方案，曾作出詳細研究，原本打算在會上介紹；但運輸及房屋局及港鐵代表較早前解釋沙中線車廠的問題上欠缺誠意，他指出局方及港鐵應反覆研究有關改善接駁慈雲山區與港鐵站的方案，再向區議會提出有關方案。另外，港鐵代表曾表示否決興建慈雲山站的部分理由是因慈雲山區部分樓宇的地基並非興建在石層上，他對此說法深感憂慮，擔心若事件屬實，將影響慈雲山區的樓宇安全；他要求港鐵代表澄清。

66. 鄧伯洪先生表示興建樓宇有多種建築樁柱的方法，除將樁柱建於石層上，亦可以摩擦力支撐建築樁柱；由於慈雲山區的石層極深，大部分樓宇的樁柱以摩擦力形式支撐，而非種在岩層之上。興建鐵路車站時，改變地下水的狀況將影響土壤對樁柱的支撐力，極有可能對樓宇造成不平均沉降。他表示九鐵曾就慈雲山區進行探土勘察，發現地底岩層的狀態並不理想，因此決定因地質問題不能興建慈雲山站。另外，他表示港鐵在獲得撥款後，將進行沙中線詳細設計工作；為在早期收集地區人士的意見，港鐵建議在現階段已啟動地區諮詢工作，以便在設計過程中吸取地區的意見，及進一步將設計配合地區的實際需要。他表示因現階段是初步啟動設計工作，因此可提供的數據資料不多，但期望透過不斷聯絡地區及諮詢意見，能夠積極與地區人士就沙中線的方案設計取得共識。

67. 劉志宏博士同意部分樓宇的樁柱以摩擦力形式支撐；但若考慮地質結構，他表示西港島線大學站的地質結構比慈雲山區更差，但港鐵仍可興建車站；因此地質結構並非是考慮是否建站的唯一理由。他指出慈雲山區居民急切需要解決交通問題的方案，若以現時港鐵建議興建電梯塔，他認為未必解決慈雲山居民的需求，因電梯塔需要大量配套引導居民乘坐及連接港鐵站，繁忙時間的電梯運載量未必能滿足居民需求。他建議若設立免費自動扶手電梯方案可以讓居民由多個入口進出系統，運載能力較大及較易滿足居民需求。他表示已就有關改善方案作出研

究，歡迎港鐵與他聯絡有關研究最合適慈雲山區的方案。

68. 鄧伯洪先生表示港鐵在設計興建西港島線大學站時，曾進行探土勘察及發現極優質石層，因此可以在石層內開挖車站；但慈雲山區的土質狀況卻未如理想。另外，他表示有關地區人士研究興建扶手電梯的方案，港鐵已取得有關資料研究。

69. 李德康先生表示運輸及房屋局必須明確向公眾交代是否因技術理由或其他原因不會興建慈雲山站；另外，就有關建議在鑽石山前大磡村用地，亦需明確介紹有關方案及交代上蓋的土地用途；同時亦需要明確闡釋解決慈雲山匿交通問題的可行方案。他建議局方必須詳細交代上述議程，以便預備足夠資料後，再次向區議會諮詢匯報。

70. 莫健榮先生就自動扶手電梯的方案提出建議，除接駁鑽石山港鐵站與蒲崗村道外，亦應考慮連接慈雲山西及興建中的蒲崗村道單車公園。

71. 陳曼琪女士不能接受運輸及房屋局及港鐵有關否決興建慈雲山站的理據，她表示在 2004 年提出對九鐵遺憾動議時，已要求有關部門必須向區議會提供有關可行性技術研究報告，但至今仍未收到任何信息。

72. 劉志宏博士不認同港鐵代表解釋西港島線大學站與慈雲山區地質結構及樓宇樁柱的情況，據他了解不少位於西區的樓宇的樁柱同樣以摩擦力支撐，因此港鐵提出的理據未必成立。

73. 何漢文先生質疑若慈雲山區的岩土結構不適合建站，如何解釋同時可以在慈雲山區地底興建沙中線的行車隧道。

74. 陳利成先生表示局方及港鐵是次提交的文件對沙中線多個問題只作含糊交代，包括自動扶手電梯方案等亦沒有詳細解釋；他要求局方及港鐵需向區議會提交更詳盡的沙中線方案及配套安排。

75. 莫應帆先生表示運輸及房屋局制定沙中線方案必須以人為本，需要切實回應地區對交通的需求。

76. 陳志恩先生回應已將各委員提出的意見紀錄在案，他指出運輸及房屋局及港鐵在現階段以互動形式諮詢各區區議會，廣泛諮詢及聽取

地區人士對沙中線設計的意見，以便在制定設計方案時配合社區的實際需要。

77. 胡志偉先生指出是次會議不少委員明確表態有需要興建慈雲山站，他查詢運輸及房屋局現階段是否已肯定不會興建慈雲山站。

78. 陳志恩先生回應局方向行政會議及立法會提交的文件上，已交代未能興建慈雲山站的技術理由；但局方與港鐵亦會積極研究各種改善連接慈雲山區與港鐵站的方案。

79. 李德康先生要求局方解釋是否以技術理由否決興建慈雲山站。

80. 陳志恩先生回應局方在向行政會議及立法會提交的文件上，已表示因應港鐵的技術研究後，認為興建慈雲山站在技術上有極大風險，因而同意港鐵的結論不會興建慈雲山站。

81. 主席建議討論由陳曼琪女士提出的動議。

82. 陳曼琪女士提出以下動議：「我們強烈遺憾並譴責沙中線取消慈雲山站，要求政府提出積極方案解決慈雲山交通問題。此外，黃大仙區議會亦促請政府積極考慮自動扶手電梯方案以連接慈雲山與港鐵站，及保證任何有關沙中線的工程對居民的影響程度減至最低。同時，我們要求港鐵承諾提供轉乘優惠，以減輕居民負擔。」動議和議人是何漢文先生及何賢輝先生。

83. 有關動議獲得與會委員一致通過。

84. 陳曼琪女士要求運輸及房屋局及港鐵代表回應會否答應興建自動扶手電梯系統及提供轉乘優惠。

85. 陳志恩先生回應運輸及房屋局將積極考慮興建自動扶手電梯系統的建議。

86. 主席總結交通會同意政府興建沙中線及相關的鐵路項目；但要求運輸及房屋局及港鐵必須就沙中線詳細設計方案、車廠設址及設計安排及建議興建連接慈雲山區與港鐵站的自動扶手電梯系統等議程，向區議會提供更詳細資料及數據，及需就有關方案落實前諮詢區議會及地區意見。

E. 2008 - 2009 年度黃大仙區巴士路線發展計劃
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 11/2008 號)

87. 梁中正先生介紹文件。黃大仙區內多條巴士路線在 2008 年建議將改以全面空調服務，包括：第 1、1A、7M、11K 及 74A 等，而第 2F 線亦建議於 2009 年改以全面空調服務。而新巴第 796B 線建議改為行走將軍澳日出康城至九龍灣；城巴第 E23 線在黃大仙區的總站將由彩虹延長至慈雲山南，因應配合第 E23 線的延長服務，上午特別班次的第 E23P 線將會取消及合併班次至第 E23 線。

88. 主席邀請各委員對本年度的巴士路線發展計劃發表意見。

89. 郭秀英女士代許錦成先生發言，反對未經諮詢地區意見而建議將第 7M、11K 線全面空調化。她表示許錦成先生較早前曾在地區發動簽名運動，反對將第 7M 線全面空調化，不少街坊認為該線行車路線短而收費偏貴，全面空調化加重長者乘客的負擔。

90. 何漢文先生歡迎第 3B 線加派車輛行走，惟最近曾就第 2F 線的服務進行調查，發現非繁忙時間每隔 18 分鐘一班車，他要求九巴加派車輛行走該線而並非單以唯一的非空調巴士改為空調服務。另外，他歡迎將城巴第 E23 線延長至慈雲山南，民建聯多年來爭取在慈雲山區增設前往機場的巴士服務；惟他表示建議提及延長至慈雲山南後，將取消采頤花園站，他認為延長路線不應取消原有路線服務的覆蓋。

91. 胡志偉先生歡迎將第 E23 線延長至慈雲山南，他表示民主黨議員過去一直爭取龍翔道以北地區增設機場巴士服務，因應機場巴士服務有需要繞經多個地區服務，他建議城巴更改第 E23 線由彩雲邨開出，經彩虹邨、斧山道、蒲崗村道、慈雲山南總站、鳳德邨返回彩虹道原有路線，以便路線服務更多龍翔道以北地區及維持原有的服務範圍；他認為城巴建議的新行車路線只延長至慈雲山南及重覆行走部份路段，應考慮進一步改善行車路線及擴大服務網絡。另外，他指出九巴建議第 3B、3D、203E 線將按人口增長增加班次，自嘉峰臺入伙後，瓊富區人口已大幅增長，有條件落實加班的建議。

92. 莫應帆先生反映新蒲崗彩虹道缺乏前往觀塘區的巴士線，東頭邨及彩虹道沿線的居民前往觀塘區需前往太子道東乘車或步行至黃大仙

港鐵站，非常不便；他要求巴士公司將部份行經太子道東前往觀塘區的巴士線改道途經彩虹道，方便居民。

93. 蘇錫堅先生表示收到大量翠竹花園的居民投訴第 211 線的服務，九巴承諾派 10 輛巴士行走該線，但該線經常有巴士故障，只能維持 6 至 7 輛行走，導致班次不足以應付需求，繁忙時間在龍翔中心站需要大排長龍，他要求九巴切實維持第 211 線的正常服務。

94. 黃逸旭先生關注第 2F 線建議在 2009 年全面空調化，但收費沒有下調，他認為應該相應調低空調車資。另外，他歡迎延長第 E23 線至慈雲山南，但文件提及每日有約 190 人次需改往采頤花園站候車，他提出機場路線有固定班次，應繞經更多地區服務更多乘客；他建議城巴應考慮延長路線後重整行車路線，以便服務更多乘客及維持現有乘客的服務。

95. 陳曼琪女士表示慈雲山北長期要求機場線服務，建議第 E23 線應延至慈北開出。

96. 陳利成先生表示龍翔道以北的彩雲邨、瓊富、竹園邨等地區長期缺乏前往機場路線，過去在交通會已多次提出要求巴士公司增設服務該等地區的機場路線。另外，他表示九巴第 10 及 21 線的班次不足，在早晚繁忙時間經常收到乘客投訴未能登車，要求九巴加班改善。而他亦提出第 3M 線由彩虹港鐵站至彩雲邨設有分段收費，但同樣行經的第 10 及 21 線卻沒有，要求九巴在該兩線設立分段收費。

97. 莫健榮先生同意將第 E23 線延長至慈雲山區，並建議將該線總站設在慈北，途經慈雲山南、瓊富及彩虹邨返回原線，或是由彩虹開出經瓊富、慈雲山及蒲崗村道鳳德邨返回原線，兩條行車路線均可服務更多居民；另外，他建議可將第 E23 線加派車輛行走。

98. 陳英傑先生關注第 98C 線的服務，該線班次在繁忙時間不穩定，經常有脫班出現。

99. 李德康先生同意莫應帆先生的建議，應有一條路線途經彩虹道前往觀塘區；他表示不少彩虹道沿線居民前往觀塘區需要前往黃大仙港鐵站轉乘港鐵，增設直接前往觀塘區的巴士線可以便利居民。

100. 徐百弟先生指出黃大仙區人口達 40 多萬人，前往機場路線只有

一條，建議應增多一條機場路線服務本區。

101. 李達仁先生對延長第 E23 線的建議沒有意見，但必須維持采頤花園的服務。另外，他關注第 1A 線全面空調化後收費的問題，指出全面空調化將減至 5.5 元，有關建議已提出多年，希望早日落實。另外，他支持將部份行經太子道東前往觀塘區的巴士線改道途經彩虹道，並希望巴士公司正視有關需求。

102. 何文佑先生建議應增設第 N103 線，服務橫頭磡、竹園邨及慈雲山區。

103. 陶君行先生對九巴將第 1、7M、11K 全面空調化，表示保留，擔心全面空調化是變相加價及減少對乘客提供乘車的選擇。

104. 陳安泰先生關注第 2B 線的服務，收到不少乘客投訴該線班次疏落。

105. 主席關注新巴將原途經樂富的第 796B 線改為行走將軍澳至九龍灣，擔心影響原有乘客；另外，他收到不少居民投訴分段收費的問題，舉例第 2F 及 3C 線由橫頭磡前往慈雲山的分段收費不同，要求九巴作出跟進。

106. 何漢文先生同意機場路線應繞經多個地點及服務更多區內乘客，亦同時希望第 E23 線能以慈雲山南作為總站，因慈南總站具有完備的停泊位，但自多條巴士線先後改以慈雲山中或北為總站後，慈南總站附近商戶的營商環境轉差，希望第 E23 線設總站帶來生機。

107. 胡志偉先生表示過往曾提出將行經太子道東的第 11B 或 11D 線的其中一條，改道途經彩虹道來往觀塘區，現時行經太子道東前往觀塘區的路線甚多，將上述其中一條路線改道彩虹道影響不大，亦可服務更多乘客；他建議交通會若有一個共識，應向運輸署及巴士公司反映訴求。

108. 莫應帆先生贊成胡志偉先生的建議。另外，他同意第 E23 線延長至慈南及建議可以增設分段收費。

109. 曾啟亮先生歡迎委員同意延長第 E23 線至慈雲山南，他表示城

巴設計將該線改動時，已顧及現有乘客的需求，該線除提供旅客前往機場外，亦有不少前往機場及貨運區上班的乘客選坐，因此在往機場方向加停四美街采頤花園站。因應資源所限，目前該線有 15 輛巴士行走，若將第 E23 線進一步延長路線，擔心造成行車路線增加及延誤。而城巴曾以八達通使用量統計客量，上述受影響的 190 人次乘客部分並非前往機場的乘客，而是該線返回九龍區後的分段乘客，該等乘客日後可轉乘其他市區路線前往目的地，因此估計實際受影響的人數有限。

110. 主席要求運輸署跟進加強本區機場路線服務及將行經太子道東前往觀塘區的其中一條巴士線改道途經彩虹道。

111. 梁中正先生簡介現時機場路線的分工：E 線服務除機場外，亦包括後勤區等地；A 線直達機場客運大樓，收費較高。現時黃大仙區除第 E23 線外，乘客亦可在太子道東選乘第 A22 線或在龍翔道選乘第 E22 系列。至於有關建議將行經太子道東前往觀塘區的其中一條巴士線改道途經彩虹道，運輸署鼓勵乘客透過轉乘方法來往目的地，惟運輸署將研究有關建議的可行性，共會主要考慮巴士路線改道會否對現有乘客構成影響。

112. 胡志偉先生表示委員已對延長第 E23 線至慈雲山南取得共識，惟希望城巴能提供更多數據，包括現有客量分佈等，以便研究對服務本區最合適的行車路線。另外，有關建議將 11B 或 11D 線的其中一條改道途經彩虹道，他曾多次提出要求，當時運輸署回應是上述兩線的行車安排可為太子道東沿線乘客提供聯合班次，但太子道東與上述兩線重疊的路線甚多，應該可以調動其中一條行走彩虹道。

113. 陳利成先生指出城巴未有回應增設機場路線全面服務本區的安排，建議運輸署及巴士公司研究後回覆本會。

114. 莫應帆先生指出運輸署及巴士公司應在下次會議時回應有關將 11B 或 11D 線的其中一條改道途經彩虹道的建議。

115. 陳安泰先生建議增設途經橫頭磡、竹園及慈雲山的通宵過海線；另外，他指出第 1 線繁忙時間班次脫班嚴重，要求跟進。

116. 蔡麗芬女士回應第 1 及 1A 線途經繁忙路段，受制於交通擠塞問題，因而容易導致脫班，九巴會密切調節車務配合。另外，空調收費標準是參照其他類似路線的收費水平，對第 7M 及 11K 全面空調化的建

議，收費將會調低及空調化亦是改善服務。至於 2F、10、21、211 等線脫班問題，她表示將會跟進調查有關情況。至於對部分班次不足的路線加班的建議，九巴不時進行客量調查，以確定個別路線的需求。有關建議將第 11B 或 11D 線的其中一條改道途經彩虹道的建議，九巴需考慮改道對現有乘客的影響及票價的影響；目前九巴已安排第 6D 線轉乘第 13D、14、15 線的乘客，可獲轉乘優惠 2.7 元或 3.5 元，以便彩虹道沿線乘客前往觀塘區。至於增設通宵過海線的要求，九巴需考慮有關路線的實際需求及營運，若需求太低，將有需要改由其他營運商提供服務。

117. 曾啟亮先生表示巴士公司考慮加強服務時，需要考慮資源分配及對乘客的影響。有關第 E23 線改道的建議，城巴已經進行測試，以確保維持原有班次服務。

118. 蘇錫堅先生表示九巴必須正視改善第 211 線的服務，因該線服務翠竹花園行經私人路段，屋苑需負責有關私家路的維修開支。

119. 莫應帆先生要求九巴應向委員交代現時行經太子道東前往觀塘區的巴士線的客量與彩虹道沿線前往觀塘區的需求。

120. 李德康先生建議九巴應提交有關數據。

121. 莫健榮先生表示第 E23 線改道後往機場方向需先後兩次行經彩虹道及大有街交界處，該處交通燈號轉動需時，會影響行車效率；他建議城巴應考慮改以彩虹總站開出繞經瓊富及慈雲山南的方案。

122. 胡志偉先生認為將其中一條途經太子道東前往觀塘區的路線改道途經彩虹道的建議，是委員的共識，可以向運輸署及巴士公司提出訴求。另外，延長第 E23 線至慈雲山南亦是委員的共識，要求城巴落實及有需要進一步商討行車路線。

123. 主席總結將去信運輸署及九巴提出要求將其中一條途經太子道東的路線改道途經彩虹道。另外，委員基本上同意延長第 E23 線至慈雲山南，並要求城巴考慮完善改道後的行車路線，以便服務更多居民及維持現有的服務，並要求在下次會議匯報進展。至於對巴士路線發展計劃的其他建議，委員會則沒有意見。

F. 工務計劃項目編號 4344DC、4337DS 及 4356DS：九龍中部及

東部污水收集系統改善工程及補充文件

(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 10/2008 號)

124. 主席表示交通會最近的會議收到不少工務部門提出在區內進行多項工程，他要求各工務部門在設計工程時必須與其他工務部門互相配合，避免在區內重覆進行挖掘工程及造成對居民及環境的滋擾。

125. 吳偉強先生表示是項污水收集系統工程在規劃時已經與其他相關的工務工程協調，以避免在同一地點重覆進行挖掘工程。同時，渠務署在是次會議前已與工程相關地區的區議員聯絡，介紹有關工程的細節。

126. 戚志華先生介紹文件。因應九龍中部及東部的人口持續增長，政府在 2003 年完成污水收集系統整體計劃的檢討研究，建議在九龍區進行多項污水收集系統改善工程。渠務署在 2007 年 5 月已委託顧問公司為這項工程進行勘察研究及設計，工程預計在 2008 年底動工，並分階段約於 2014 年前逐步完成。

127. 戚志華先生介紹有關工程將會在九龍中及東部敷設及更換總長約 20 公里的污水渠及改善區內現有的旱季污水截流設施，其中位於黃大仙區的污水渠長約 3 公里，將在新蒲崗、黃大仙及牛池灣等地進行，當中部分工程將委託啟德明渠重建及改善工程一併進行。位於啟德明渠進口道上游的污水渠改善工程會配合啟德郵輪碼頭發展計劃盡早完成，工程完成後部份污水將引入土瓜灣污水處理廠處理。為配合啟德明渠重建及改善工程，位於啟德明渠底的污水暗渠有機會被遷移至鄰近彩虹道路底。渠務署已就工程進行環境評估，證實有關工程對附近環境的影響不大；同時，渠務署將在施工期間採取一系列的緩解措施，以減少工程對環境的影響；渠務署亦會密切監察承建商的工作表現，選擇最合適的施工方法，並考慮採用無坑道挖掘技術，以減少工程對公眾、交通及環境的影響。渠務署會於施工前進行詳細的地下設施勘測，避免工程損害其他公用設施。

128. 戚志華先生表示渠務署在各路段施工前均會進行交通影響評估，並與運輸署、路政署及警務處等有關部門密切聯繫，以便根據不同路段的需要制定適當的臨時交通安排。至於與其他工務工程的協調，渠務署會在同一路段施工前作出評估及與有關部門協調，盡量以互相交託工程的方式施工及分階段進行工程。在安排彩虹道的工程時，將與「啟德明渠重建及改善工程」配合，盡可能在鄰近範圍內一起施工。另外，

渠務署亦會承諾在工程期間設立熱線電話及與公眾保持緊密溝通，了解及回應公眾關注的事項。

129. 蘇錫堅先生表示黃大仙區過去數年不斷進行多項工務工程，對附近的居民及交通帶來長期困擾，例如：黃大仙道自 2000 年起一直進行工程。他要求渠務署規劃該路段的工程時，應與運輸署及警務處聯絡，以便安排工程避免造成交通的阻塞。另外，他查詢渠務署較早前在翠竹街進行渠務工程，要求渠務署在該處進行工程期間有適當的臨時交通安排。

130. 何漢文先生歡迎渠務署安排位於啟德明渠的污水渠工程與明渠改善工程一併進行，減少工程對周邊居民的影響；惟他要求在彩虹道近明渠下游及育群街的工程，不應選址建於彩虹道路底，而應沿明渠下游附近位置施工，以減少對彩虹道交通造成的影響。

131. 徐百弟先生理解進行渠務工程的必要性，但他希望渠務署能與其他工務部門建立協調機制，並採用科學處理數據，以免因工程造成延誤對居民造成滋擾；同時，亦應採用不同的方法，包括獎勵提早完工的承建商，以減少工程佔用的時間。

132. 陳利成先生關注清水灣道近坪石邨一段的工程，因該處是來往彩雲及順利區與彩虹港鐵站的小巴上落客站，他查詢該段工程的施工時間表及會否佔用大片路面。

133. 李德康先生查詢大成街渠務工程的施工安排，因該處現正由渠務署及水務署分別在大成街進行工程，上址只能維持兩線行車。

134. 莫應帆先生表示渠務署是項工程主要在彩虹道及大成街進行工程，他查詢黃大仙區的整體工程時間表；另外，他表示近日發現水務署在衍慶街進行水務工程時有重覆挖掘的現象，認為渠務署有必要密切監察承建商的施工方法，避免重覆挖掘及延誤工程。

135. 吳偉強先生回應指渠務署已在會前聯絡部份當區區議員，以了解地區人士對工程的關注事項。有關翠竹街的渠務工程不屬於是項工程範圍之內，而是由渠務署另一分部的同事負責，該工程主要是因應翠竹街下游的污水渠流量已經飽和，有需要在翠竹街進行截流及將污水改道由經鳳凰新邨附近的污水渠帶往觀塘污水處理廠處理；他表示將於會後把委員就翠竹街工程所提出的意見轉交有關分部跟進。在黃大仙區內，

本項工程最主要的部份是將位於啟德明渠底的大直徑污水渠進行改道及加大流量，這些工程將與啟德明渠重建及改善工程一併進行。至於在彩虹道近王仲銘中學附近的工程，渠務署正仔細研究有關污水渠的走線，並考慮採用無坑道挖掘技術，以避免在彩虹道施工；渠務署會待有關設計研究完成後，再諮詢有關的地區意見。至於水務署與渠務署的協調，雙方不時就各區的工程緊密聯絡，並會考慮以互相委託工程的方式，將在同一路段的工程交由其中一方完成，避免重覆挖掘；而本項工程的顧問公司與水務署更換及修復水管第三階段工程的顧問屬同一公司，因此在規劃本區工程時能更有效地作出協調。在監管承建商方面，渠務署會以「工程指令」的形式進行工程，承建商必須按時完成一段工程，才可以開展另一段工程，避免在多個地點進行工程及易於監管。

136. 吳偉強先生表示有關清水灣道的渠務工程，在施工及規劃豎井位置時，會與運輸署及警務處就該處的交通安排作出聯繫，以減低工程對交通的影響。至於大成街的工程方面，渠務署現時正在該處進行雨水排放系統改善工程，因該工程已接近尾聲，為免該工程完工後不久便再次挖掘，渠務署計劃將該路段的污水渠工程延至較後時間進行。在大成街的污水渠工程需要涉及更換直徑 375 至 450 毫米的污水渠，因附近有學校及要配合啟德明渠重建及改善工程，渠務署將在聯絡有關學校及部門後，制定合適的施工時間表，以減低工程造成的影響。至於整體的施工時間表則要配合其他工程的進度，預計於 2008 年底動工，分階段在 2014 年前完成。

137. 陳利成先生表示雖然清水灣道進行渠務工程位於坪石邨對開，屬於觀塘區；但因該處是不少彩雲邨居民前往彩虹港鐵站的上落車點，他建議渠務署應同時邀請黃大仙區議員進行諮詢。

138. 主席總結委員會同意渠務署進行有關工程，並要求向「政府及公用機構工程計劃工作小組」定期匯報工程進度及有關工地及交通的安排；同時亦要求渠務署施工時諮詢分區委員會等地區的意見，及向區議會提供聯絡渠道。

139. 吳偉強先生承諾渠務署將與工作小組配合及緊密聯繫。

G. 交通及運輸事務委員會 2008/2009 年度活動計劃建議
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 12/2008 號)

140. 秘書介紹文件。本年度獲財務會撥款 265,000 元，活動建議包括：進行黃大仙區交通安全評估調查、黃大仙長者交通安全隊及探訪長者中心。

141. 陳利成先生同意活動建議，並希望當長者交通安全隊探訪區內長者中心時，可邀請各委員同行參與。

142. 蘇錫堅先生支持活動建議。另外，他建議可考慮聯絡黃大仙區學校聯絡委員會，以便研究合作在學校向同學宣傳道路安全信息。

143. 委員同意本年度的活動計劃建議。

H. 黃大仙區交通安全評估調查

(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 13/2008 號)

144. 秘書介紹文件。

145. 莫應帆先生建議若資源許可，可以考慮就區內的公共交通服務進行調查，以便交通會跟進有關服務。

146. 主席表示在上屆交通會曾進行黃大仙區交通調查，調查範圍已包括研究區內公共交通服務，各委員可向秘書處索取調查研究報告的光碟，以便參考。

147. 李德康先生表示駕駛人士的駕駛安全意識近年有下降趨勢，建議交通安全評估調查可以包括探討駕駛人士的駕駛安全意識。

148. 胡志偉先生建議調查研究應在保持道路暢順的前題下，審慎評估增設改善道路安全設施的建議。

149. 蘇錫堅先生希望有關調查結果能向有關部門直接反映及落實有關改善建議。

150. 委員同意有關撥款申請，並同意成立一個跟進調查小組跟進有關調查工作。

- I. 各分區委員會會議所討論的交通及運輸事宜
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 14/2008 號)

151. 委員備悉上述文件。

- J. 黃大仙區交通意外傷亡報告 (二零零八年二月)
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 15/2008 號)

152. 委員備悉上述文件。

IV. 其他事項

153. 交通會同意參照其他委員會的處理辦法，本屆不會設立常設的活動工作小組，並同意取消活動工作小組的銀行戶口。

154. 委員備悉交通會下一次會議將於二零零八年五月二十七日下午二時三十分舉行。

155. 會議於下午七時結束。

黃大仙區議會秘書處
二零零八年五月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 6