

2008 至 2011 年度
黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第四次會議記錄

日期：二零零八年五月二十七日（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

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

簡志豪先生， BBS 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
鄭駿唯先生	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

因事缺席者

蔡六乘先生	黃大仙區議會議員
郭秀英女士	黃大仙區議會議員
黃國恩先生	黃大仙區議會議員
何文佑先生	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

列席者：

陳子琪女士	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
陳志堅先生	高級運輸主任/巴士發展（大嶼山）	運輸署
曾啟亮先生	策劃及發展經理	城巴有限公司
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四次會議，特別歡迎首次出席會議的增選委員鄭駿唯先生。

II. 通過第三次會議記錄

2. 交通及運輸事務委員會（交通會）於二零零八年四月八日舉行第三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四月八日第三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 18/2008 號）

3. 蘇錫堅先生查詢運輸署遷移竹園道近翠竹花園行人過路處的進展。

4. 張滿傑先生表示運輸署與路政署正安排有關搬遷工程，預計在四個月後動工並於本年底完成。

5. 莫健榮先生查詢九巴第 5 及 203E 線總站互換計劃及有關的班次及車輛安排。

6. 劉建國先生回覆指有關互換總站計劃將於六月份落實，待九巴完成班次及車輛的安排，將通知交通會有關詳情。

7. 莫應帆先生指上次會議討論本年度黃大仙區巴士路線發展計劃時，曾提及爭取途經彩虹道前往觀塘市中心的巴士線，並於會後去信運輸署及巴士公司提出要求，但未見有關方面回應；他表示自上屆交通會已不斷提出有關訴求，要求運輸署及巴士公司明確回應。

8. 秘書回覆上次會議後交通會已去信運輸署巴士及鐵路科提出有關訴求，署方回應指有關訴求將與其他地區的巴士路線發展計劃一併考慮，待與巴士公司完成研究後回覆。

9. 李達仁先生表示在上屆交通會曾提出爭取途經彩虹道前往觀塘區的巴士線，居住於彩虹道沿線、黃大仙下邨、啟德花園、新蒲崗及東頭邨等地區的居民對該線需求殷切。他指出過往有紅色小巴途經彩虹道前往觀塘區，但有關小巴線近年已經停止服務，彩虹道沿線居民前往觀塘區必須前往太子道東候車或轉乘港鐵，甚為不便。他建議巴士公司應派員列席會議回應委員的訴求。

10. 胡志偉先生表示交通會委員已有一個明確共識，建議九巴考慮將行經太子道東的第 11B 或 11D 線的其中一條路線改道途經彩虹道前往觀塘區。

11. 陳利成先生表示除上述路線建議外，上次會議討論本年度巴士路線發展計劃時，曾提及一系列路線改善建議，希望運輸署及巴士公司一併明確回應。

12. 劉建國先生表示運輸署已將有關訴求轉交轄下的巴士及鐵路科研究，並考慮增設巴士轉乘計劃的可行性。

13. 主席要求運輸署代表與巴士公司研究交通會提出的訴求，以便在下次會議作出回應。

B. 要求第 E23 巴士線繞入慈雲山中心巴士站

(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 23/2008 號)

14. 主席表示上次會議曾討論將城巴第 E23 線總站由彩虹延長至慈雲山(南)(慈南)，運輸署及城巴代表列席是次會議，就有關方案進行回應。

15. 陳志堅先生表示上次會議討論本年度巴士路線發展計劃時，委員曾就城巴建議將第 E23 線總站由彩虹延長至慈南的行車安排，提出多個方案；運輸署會後要求城巴就不同方案進行可行性研究，研究結果載列於附件一。

16. 曾啟亮先生回應指綜合上次會議的討論，除城巴提出的方案外，委員建議了三個不同的行車方案：(一)由彩雲開出，途經斧山道、蒲崗村道、慈南總站、鳳德邨返回彩虹道原線；(二)由慈南開出，經蒲崗村道、斧山道(瓊富)、彩虹總站返回彩虹道原線；及(三)由慈雲山(北)(慈北)開出，途經蒲崗村道、斧山道(瓊富)、彩虹總站返回彩虹道原線。城巴曾就上述各個方案進行路線測試及評估有關的行車里數、時間及班次，城巴提出的方案全程行車時間約為 97 分鐘，班次將為每 10 至 15 分鐘一班；而方案一及三由彩雲或慈北開出，全程行車時間約為 110 分鐘，班次將為每 14 至 20 分鐘一班；而方案二的行車時間約為 104 分鐘，班次將為每 14 至 20 分鐘一班；因應班次調整及方便乘

客，方案一至三的班次需由每 13/14 分鐘改為每 15 分鐘一班。為配合行車安排，城巴的延長方案可以維持現有行車數目不變，而方案一至三均有需要增加一至兩輛巴士行走。

17. 主席表示收到席上提交兩份有關改善第 E23 線服務的文件，分別是由黃逸旭先生提交的第 23/2008 號文件及由陳曼琪女士提交的第 27/2008 號文件。

18. 黃逸旭先生介紹第 23/2008 號文件。他表示上次會議已原則上同意將第 E23 線的服務延長至慈雲山，並建議行車路線可改為由慈南開出，途經慈雲山中心巴士總站、雲華街、慈雲山道返回蒲崗村道落山。他認為此方案可將第 E23 線服務覆蓋整個慈雲山區居民。

19. 主席介紹第 27/2008 號文件中有關第 E23 線服務的建議，並表示欣悉城巴建議將第 E23 線服務延長至慈雲山，但城巴方案只以慈南作為總站，未能為慈愛苑及慈正邨等慈北居民提供直接服務；現時慈北只有凌晨三班第 N23 線的服務，不足以應付日間的需求，因此建議將第 E23 線改以慈北開出及途經慈南，以便服務整個慈雲山區居民。

20. 胡志偉先生歡迎將第 E23 線的服務延長至慈雲山，他表示過往交通會長期爭取在龍翔道以北地區的機場巴士線，現時城巴同意延展第 E23 線的服務範圍，將有機會重新調整行車路線，以便進一步覆蓋服務龍翔道以北地區的居民。他表示在城巴研究的方案中，由彩雲開出繞經瓊富及慈南或由慈北開出途經瓊富及彩虹的全程行車時間均為 110 分鐘，因此建議可選取由彩雲開出繞經瓊富及慈南的方案，以便全面為龍翔道以北地區提供服務。

21. 簡志豪先生表示歡迎將第 E23 線的服務延長至慈雲山，並支持將路線進一步延長至由慈北開出，以便全面覆蓋慈雲山區。

22. 莫健榮先生認為第 E23 線的資源過往未有充分運用，導致客量偏低。他同意將第 E23 線延長至慈雲山，並要求城巴考慮將途經龍翔道的第 E22 線在彩虹邨錦雲樓加設分站，以便原來乘搭第 E23 線位於彩虹邨及采頤花園的乘客，可以改乘 E22 線前往機場。

23. 陳利成先生認為城巴應趁機重面檢討服務龍翔道以北地區的機場線網絡，並認為由彩雲開出繞經瓊富及慈南的方案，可以惠及更多居民的需求。

24. 何漢文先生同意將第 E23 線的總站延長至慈雲山，但他指出曾向慈雲山區內前往機場上班的居民進行調查，據有關的居民表示，由慈雲山前往機場需先乘坐第 2F 或 3C 線至橫頭磡轉乘第 E22 線，因第 E22 線途經橫頭磡及九龍塘後直接前往機場，行車時間約需 55 分鐘，加上由慈雲山至橫頭磡的行車時間約 20 分鐘，由慈雲山前往機場全程需時約 75 分鐘。相比第 E23 線延長至慈雲山後全程行車時間約 100 分鐘，第 E23 線的行車時間較長，對慈雲山乘客的吸引力相對減低。

25. 徐百弟先生表示彩雲區現時有約 4 萬名居民，居民現時前往機場必須先到龍翔道彩虹邨轉乘機場線。他同意將第 E23 線延長至由彩雲開出，雖然延長第 E23 線的行車時間較長，但此方案能為彩雲區居民提供直接的機場線服務。

26. 陶君行先生認為雖然將第 E23 線繞經區內所有龍翔道以北地區，可以為區內居民提供直接機場線的選擇，但建議方案的全程行車時間需時約 110 分鐘，加上旅客必須在飛機起飛前約 1.5 至 2 小時前抵達機場進行安檢及登機手續；若選乘第 E23 線，乘客需在起飛前 3 至 4 小時前出門，是不符合效率的辦法；他質疑過度延長機場巴士線不能吸引乘客，並認為運輸署應將服務慈雲山與彩雲或彩虹等地區分開處理，以免單一線路行車時間太長。

27. 何漢文先生指出第 E23 線沿途紅磡、黃埔及佐敦等多個經常出現擠塞的路段，查詢城巴是否以正常行車速度進行測試，以得出介乎 97 至 110 分鐘的行車時間。

28. 曾啟亮先生回應上述行車時間是經多次測試的平均行車時間。

29. 陳志堅先生表示各區均有提出增設機場巴士線服務，但因資源所限，未能為所有地區提供直接服務，而各條機場線均設計途經各主要幹道及各個地區，以便服務更多乘客。城巴是次提出延長第 E23 線的總站至慈南，是因應該線在黃大仙區的乘客並不多，約七成的客源是來自土瓜灣及黃埔等沿線。考慮到有限的資源，城巴現有的方案是在維持現有的班次水平下，將原有早上繁忙時間的第 E23P 線的資源併入第 E23 線內。若將第 E23 線進一步延長，城巴在增加行車時間及現有緊拙的資源下，無可避免只能縮減班次，對所有乘客帶來不便；因此他建議交通會接納以城巴的方案延長第 E23 線。

30. 主席表示理解以單一機場線繞經區內所有地區會造成行車時間太長，並不是理想方案；但本區龍翔道以北地區對機場線的需求殷切，他要求運輸署及城巴切實檢討現有機場路線網絡，以便研究增闢資源開辦服務包括本區龍翔道以北等機場線未能覆蓋的地區。

31. 何賢輝先生指出比較第 E22 系列及 E23 線對黃大仙區乘客的行車時間，第 E22 系列直接取道龍翔道，而第 E23 線前往機場需繞經土瓜灣、黃埔及佐敦等地區，行車時間明顯太長，對本區居民的吸引太低。他認同短期方案是延長第 E23 線的總站至慈雲山（南），但認為城巴長遠必須重組機場路線網絡，考慮開辦服務龍翔道以北地區的新路線。

32. 徐百弟先生同意陶君行先生有關行車時間太長減低乘客吸引力的意見。另外，他表示巴士路線網絡應在非鐵路沿線地區提供直接服務，因此他提出巴士公司應考慮開辦由順利開出途經彩雲及龍翔道以北等地區的新東九龍機場巴士線。

33. 何漢文先生認為第 E23 線主要服務範圍是九龍城、土瓜灣、黃埔及佐敦等九龍西地區，該線在黃大仙區的客量不多。他建議應考慮以服務九龍東的第 E22 系列網絡，將部分班次改道途經區內龍翔道以北等地區，以便區內居民更快捷前往機場。

34. 胡志偉先生表示爭取新路線服務本區當然是最佳的方案，但在無法增加資源的情況下，新增路線的訴求只會遙遙無期。在目前有限的資源下，調整第 E23 線行車路線是為慈雲山及龍翔道以北地區提供機場線的可行辦法。他認為現時第 E23 線的行車時間約 90 分鐘，將行車時間延長至 97 至 110 分鐘，對黃大仙區居民同樣是較長的行車時間，惟希望善用現有資源下，為區內居民提供直接機場線服務。

35. 陳利成先生贊成主席的建議，認為運輸署及巴士公司應積極考慮重新調整九龍東的機場線網絡，以便重新調撥資源服務九龍東現時未有機場線的地區，他舉例城巴過去曾建議將第 E22A 線改道途經順利及彩雲等地區，但後來擱置有關計劃，有關地區至今仍未有日間機場線服務。他認為在善用資源的原則下，若未能調動資源增闢新線，應以擴大現有路線服務範圍，以便盡早服務居民。

36. 陳曼琪女士重申慈北居民對機場線的需求很大，她同意巴士公司長遠應開辦新線服務龍翔道以北地區，但為善用資源擴展服務，應考

慮將第 E23 線改以慈北開出。

37. 黃逸旭先生同意主席的建議，短期內先落實延長第 E23 線的服務至慈雲山，運輸署及巴士公司長遠方案必須研究考慮新增路線服務區內龍翔道以北地區。

38. 主席表示黃大仙區內龍翔道以北地區對機場線的需求殷切，雖然交通會原則上同意城巴建議將第 E23 線服務延至慈南，但現時城巴方案不足以應付本區的需求，因此建議運輸署及城巴研究考慮增撥更多資源及新增路線服務區內龍翔道以北地區。

39. 陳志堅先生回應全港各區均提出設立機場巴士線的訴求，自機場遷至赤鱗角後，機場巴士線網絡不斷擴展，現時全港 18 區均已有機場巴士線前往機場，巴士公司亦不時檢討行車路線及在資源許可下加強機場路線班次。城巴檢討第 E23 線現時的行車路線，發現在黃大仙區的乘客不多，因此在資源許可下將總站延長至慈南，作為調整服務的第一步；城巴在遷站後將繼續檢討該線的客量，以便再作檢討跟進；他建議交通會同意以城巴方案延長該線，以便城巴能評估實際的客量需求。

40. 曾啟亮先生表示城巴在設計路線時面對資源限制，希望善用現有資源下盡量服務更多地區的居民。至於開辦新線的可行性，則需要詳細與運輸署研究評估。他表示希望交通會同意落實城巴方案，作為改善區內機場線的起步點，並承諾就進一步改善區內機場線服務，與交通會委員聯絡諮詢。

41. 蘇錫堅先生建議在未有具體新增服務龍翔道以北地區的機場線前，以城巴方案延長第 E23 線至慈南，試行 6 個月後及進行檢討。

42. 黃金池先生同意以城巴方案延長第 E23 線至慈南，並要求運輸署及城巴即時檢討該線及為龍翔道以北地區提供機場線的方案，再向交通會匯報。

43. 鄭駿唯先生表示黃大仙區議會過往多年向運輸署及巴士公司爭取為龍翔道以北地區提供機場線服務，至今才有以延長第 E23 線總站至慈南的方案；他擔心在資源緊拙下，爭取開辦新線服務龍翔道以北的建議，短期內未必能落實。

44. 李德康先生認為第 E23 線的行車路線過份迂迴，由彩虹開出繞

經土瓜灣、紅磡、黃埔、佐敦等地區，該線所需車輛及佔用繁忙路段的資源不少。他建議運輸署及城巴應重新檢討黃大仙區內機場路線網絡的資源分配，將行走土瓜灣及佐敦等地區的行車路線與本區分開，可研究一條只繞經黃大仙區各屋苑的機場線，並直接取道龍翔道前往機場；他相信該新線所需的車輛及行車時間將比第 E23 線少，更能善用資源。另外，他同意在未有全面改善方案前，先以城巴方案延長第 E23 線的總站至慈南。

45. 陳安泰先生建議分拆機場路線方式處理，建議一條路線由樂富開出，經九龍城、土瓜灣、黃埔至機場；另一條路線由慈雲山開出，途經黃大仙區內各屋苑後取道龍翔道至機場，相信更能有效運用資源。

46. 何漢文先生指出第 E23 線在黃大仙區仍有客量，但現有的行車路線並不理想，因此運輸署及城巴應重新檢討該線的行車路線。

47. 胡志偉先生指出城巴方案建議途經蒲崗村道及四美街的行車距離及行車時間分別是 48.8 公里及 97 分鐘；而另一方案建議由慈南開出途經瓊富及彩虹的行車距離及行車時間則分別為 49.1 公里及 104 分鐘。他查詢為何後者比前者行車距離多 300 米，行車時間卻多達 7 分鐘。

48. 曾啟亮先生表示上述數據是該公司營運部在路面測試後的結果，涉及不同路段的交通情況。

49. 胡志偉先生表示若維持對彩虹邨及采頤花園現有乘客的服務，選擇由慈南開出途經瓊富及彩虹的方案，行車路線安排更為合理。

50. 主席總結交通會同意以城巴方案延長第 E23 線的總站至慈雲山（南），並要求運輸署及城巴即時檢討該線的服務及研究為本區龍翔道以北地區提供機場線的方案。而有關落實第 E23 線搬遷總站的時間表，他要求城巴在方案落實前通知交通會。

51. 曾啟亮先生表示城巴將與運輸署跟進落實延長第 E23 線的總站至慈雲山（南）的行車時間表，預計約於 1 至 2 個月後實施，並承諾會在實施前通知交通會。

C. 運輸署在清水灣道與豐盛街交匯處改善工程 – 進展報告
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 19/2008 號)

D. 有關清水灣道豐盛街交匯處改善工程事宜
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 26/2008 號)

52. 張滿傑先生介紹第 19/2008 號文件。位於清水灣道與豐盛街交界處的改善工程已完成 90%，餘下的交通燈系統安裝及測試，將於五月二十九日進行；測試後有關交通燈將暫時關閉，直至有關路面開放才正式啟用。另外，為改善豐盛街近明麗樓對開行人過路處的安全，運輸署將向後遷移第 606 線巴士總站，重新設計該段豐盛街的道路標記，以便行人橫過馬路時有更廣闊視野。

53. 張滿傑先生表示運輸署建議完成上述工程後，分階段開放上址的交匯處。第一階段是開放清水灣道的上、落山方向行車線，上山方向車輛仍可左轉豐盛街前往曉暉花園一帶；而車輛沿南面的豐盛街近明麗樓仍可左轉清水灣道落山方向，現時的臨時行人通道仍會保留。

54. 張滿傑先生表示在觀察行車流量及安全情況後，將會實施第二階段交通安排，開放交匯處的交通燈，讓車輛由豐盛街南面橫過清水灣道至豐盛街北行，同時交通燈可以調節車輛由豐盛街左轉清水灣道落山方向，及由豐盛街北面左轉清水灣道上山方向或右轉清水灣道落山方向。交匯處新設的交通燈將有效控制車流，改善清水灣道彩雲邨一帶的行車流量，為前往豐盛街北行、牛池灣街及飛鵝山等地的駕駛者提供多一條路徑選擇，並為日後豐盛街新落成物業新增車流，可以直接由豐盛街轉出清水灣道，減少繞經牛池灣街及扎山道；交匯處對改善道路使用、交通安全及環保等方面均有好處。而第三階段將視乎第二階段的交通情況，再考慮全面開放交匯處。

55. 主席要求運輸署代表交代開放交匯處各不同階段的時間表，並查詢是否必須先行開放第一階段，然後進行第二及第三階段。

56. 張滿傑先生回覆開放各階段交匯處的時間表，需事先諮詢交通會及分區委員會（分區會）的意見。另外，為駕駛者適應上址交匯處設有交通燈，運輸署建議先實行第一階段，以便收集行車數據，及向駕駛者進行宣傳；經評估後，再進行第二階段及調整交通燈。

57. 主席查詢測試交通燈及實施第一階段後，何時進行第二階段。

58. 張滿傑先生回應實施第一階段後，約需進行數星期的車流統計

及評估，然後有待諮詢分區會的意見後，再進入第二階段。

59. 徐百弟先生表示有關開放交匯處的時間表將在五月二十八日的分區會會議討論，並要求運輸署審慎評估開放交匯處的影響，搜集數據及預備更多資料諮詢區議會及分區會；同時，他認為運輸署應制定合適的應變方案，以免開放初期造成對居民的不便。

60. 陳利成先生介紹第 26/2008 號文件。他表示運輸署在設計交匯處時，未有妥善處理豐盛街行人過路的人流及安全，在明麗樓及啟輝樓設有兩所長者中心及一所社區閱覽室，區內不少長者需使用明麗樓對開行人過路處橫過馬路。而在豐盛街明麗樓側設有一個小巴士站，加上明麗樓及啟輝樓兩座約 5,600 名居民，明麗樓對開行人過路處預計日後將十分繁忙。他表示現時豐盛街臨時小巴士站及巴士站遮擋行人橫過馬路的視線，認為臨時小巴士站應盡快遷回新小巴士站內；同時，除移後第 606 線巴士總站外，亦應將相鄰的第 3M、10、21 線的巴士站互調，及將第 606 線的站長室遷往其他地方，以免妨礙行人在上址橫過馬路的視線。有鑑於上址行人過路處的人流，他建議上址應設立斑馬線。

61. 陳利成先生反對運輸署建議取消豐盛街左轉彩雲巴士總站方向行車道旁的行人路，他指出若取消上述的行人路，居民前往彩雲商場必須改行商場平台及使用升降機，導致商場升降機的使用率急增。現時該升降機已經常出現故障，影響殘疾人士及使用輪椅人士出入；同時，領匯目前並無 24 小時開放商場升降機，他擔心取消行人路會令居民日後前往商場帶來不便，因此他要求運輸署必須保留該段行人路，才可以全面考慮交匯處。他指出豐盛街新物業仍未落成，現階段未有迫切性開放交匯處，他呼籲運輸署應在多項改善工程完成後，才研究開放交匯處。

62. 黃國桐先生要求運輸署盡早進行測試交通燈及實施第一階段，以便實際評估車流。另外，他指出上址附近的水務工程仍有水管接駁工程進行，要求運輸署與水務署進行協調，避免水務工程影響測試交通燈的進度。他同意陳利成先生的意見，應該加強行人過路處的安全及設立適當行人設施。另外，他指出目前已有不少泥頭車前往豐盛街地盤，豐盛街北行的交通流量已增加，運輸署應密切監察。

63. 張滿傑先生承諾運輸署在推行第二及第三階段前，會進行詳細評估及與區議會及分區會緊密聯絡。至於搬遷豐盛街巴士站方面，第 606 線總站將向新清水灣道移後，並會與第 3M、10、21 線的巴士站互調，署方同時會與九巴跟進遷移站長室的事宜，搬遷小巴士站則會在上址

道路標記硬改完成後進行。運輸署亦考慮其他改善行人過路處安全的方案，包括將行人過路處遷離站長室附近、豐盛街沿線增設多個交通警示標誌，加上日後啟用的交匯處交通燈，駕駛者會在上址小心駕駛及停車讓行人橫過馬路。至於豐盛街左轉彩雲巴士總站方向行車道旁的行人路，他表示曾向房屋署及領匯跟進查詢商場升降機的維修及故障狀況，對方表示升降機每星期一次定期維修，故障頻率約每 3 個月發生一次；他表示將繼續跟進升降機的運作狀況。至於重置上述行人路，他表示在設計交匯處及於 2006 年進行地區諮詢時，圖則上已標示有關的行人路將會取消，當時並未收到反對聲音；其後在 2007 年動工時，收到地區強烈訴求重置有關行人路，運輸署嘗試多個方面，包括修訂工作指令等，但因有關工程合約及技術所限，未能實行；另外，運輸署亦與房屋署研究在附近開闢一條新行人路，但因工程技術複雜，相信未能在交匯處全面開放前可以完成工程，目前維持以水馬設置臨時行人路。

64. 張滿傑先生表示盡早開放交匯處對區內交通帶來好處，例如專線小巴第 16B 線早前曾以坪石公共運輸交匯處作總站，取道新清水灣道及豐盛街北行；但因上址交匯處未完成，需臨時改以坪石邨鑽石樓對開作總站及繞經清水灣道至豐盛街北行，日後開放交匯處將可以令該線減少行車時間及減低鑽石樓小巴士的負荷；而駕駛者亦可使用交匯處，方便進出坪石公共運輸交匯處，對改善區內交通亦有益處。

65. 胡志偉先生建議在第一階段與第二階段之間，先行開放車輛由豐盛街北行右轉清水灣道落山方向，同時在地區未有共識前維持豐盛街兩邊不能直通的方案，此中間方案可即時讓由豐盛街北行的車輛毋須繞經牛池灣街及扎山道，同時豐盛街南面的改善工程亦可繼續進行。

66. 陳利成先生指出運輸署在豐盛街明麗樓對面行人過路處提出的改善方案，仍未足夠加強行人橫過馬路的安全配套。另外，他認為運輸署建議取消豐盛街左轉彩雲巴士總站方向行車道旁的行人路，對居民帶來不便，單靠商場升降機不足以應付居民需求；他提出運輸署應明確提出重置上述行人路的方案及時間表，運輸署現時建議在第一及第二階段均保留臨時行人路，但他提出第二階段開放交通燈時，車輛由豐盛街左轉清水灣道落山方向，將與現時臨時行人路很接近，認為應盡早覓地重置有關的行人路。

67. 李德康先生建議交通會與運輸署進行實地視察，以便詳細了解有關工程，及在下次會議匯報跟進。

68. 莫應帆先生認為應在實地視察時，綜合運輸署的方案及現有車輛及行人的模式，以制定最合適的落實方案。

69. 李達仁先生表示交通會在交匯處工程的設計階段時已進行實地視察，當時已同意有關的行車安排及設計，他不明白運輸署為何在接近完工階段時，仍未與分區會達成共識。

70. 陳利成先生表示自有關交匯處工程動工後，發現有不少不符理想的情況，有需要及早磋商及制定改善方案。

71. 張滿傑先生表示運輸署自設計交匯處起到施工階段，不斷就交匯處工程諮詢分區會的意見，希望透過緊密聯絡，將交匯處工程盡量配合區內行人及駕駛者的需要。

72. 主席總結交通會將與運輸署進行實地視察，以便進一步了解交匯處的進展。（會後註：有關實地視察已於六月十日進行。）

E. 強烈要求內地穿梭巴士於黃大仙設上落客站事宜
（黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 20/2008 號）

73. 黃金池先生介紹文件。跨境巴士線「觀塘至皇崗線」在前往觀塘方向，於鑽石山大磡道設有一個落客站。他表示近日收到不少區內前往內地上班的居民及旅客投訴，指乘坐該線前往觀塘方向可以在黃大仙區內下車；但前往皇崗方向，黃大仙區不設上客站，區內乘客需要前往九龍灣港鐵站的分站候車，額外需時 45 分鐘，對他們造成不便。他表示黃大仙區居民若需要乘坐跨境巴士線，位於黃大仙或樂富的居民需會到九龍塘或太子的跨境巴士站，而慈雲山或彩虹等地的居民則需前往九龍灣站。他表示有關在鑽石山大磡道的落客站增設「觀塘至皇崗線」上車點的訴求，自上屆交通會已經提出，但至今未有跟進，要求運輸署盡快落實有關建議。

74. 蘇錫堅先生表示有關在黃大仙區增設「觀塘至皇崗線」上車點的訴求，已經提出多時。他認為在鑽石山大磡道現時的落客站增設上車點，並要求不准停車候客，對附近交通影響不大，卻可以惠及黃大仙區居民。他表示曾與該線營運商聯絡，對方表示樂意在黃大仙區增設一個上車點，惟有待運輸署審批。

75. 陳英傑先生指出九龍灣港鐵站的「觀塘至皇崗線」上車點，亦是位於觀塘道旁的中途站，因此可以參照相同安排，在黃大仙區設立一個上車點。

76. 劉建國先生回應跨境巴士線有別於專利巴士或專線小巴線，服務由運輸署的跨境客運組負責，班次則由深港兩地的口岸交通聯絡小組共同制定配額，因此每條路線均以「定班定點」編定班次及行車路線。他表示「觀塘至皇崗線」原在鑽石山不設落客站，但因為方便跨境乘客抵達市區後接駁港鐵，經營運商申請獲批後，在過大老山隧道後，在鑽石山港鐵站旁設一個落客站。至於在前往皇崗方向時於鑽石山港鐵站旁增設上車點，則需要先繞經鳳德道及大磡道，可能影響班次及行車時間。他表示有關訴求已轉交跨境客運組考慮。

77. 莫應帆先生支持該線在鑽石山加設上車點，他表示曾乘坐該線往返深圳，該線乘客多是需要前往內地上班公幹的人士，行車時間快捷，在鑽石山的落客站每次有 10 多名乘客下車，顯示黃大仙區對該線的需求很大。他指出近年區內不少居民前往內地工作，政府應加強有關跨境線的服務。另外，他指出跨境巴士線在鑽石山大磡道設立上落客站，不會對附近交通造成擠塞，該處擠塞的其中一個源頭是私家車停車等候。

78. 蘇錫堅先生指出在鑽石山增設上車點不會對該線行車時間造成很大影響，他參考其他跨境巴士站的安排，站長預先已預留座位，乘客在巴士停站後迅速上車。既然該線在九龍灣亦設有分站，在黃大仙區設立分站亦是合理。

79. 黃金池先生表示曾與該線營運商聯絡，對方表示樂意在黃大仙區增設一個上車點，惟有待運輸署審批。他表示該線前往觀塘或皇崗的全程行車時間均約 45 分鐘，因此相信在鑽石山增設上車點，不會影響行車時間。

80. 李德康先生要求運輸署派員在下次會議明確回應有關訴求。

81. 蘇錫堅先生表示若運輸署不同意有關訴求，則必須派員列席會議解釋理由。

82. 劉建國先生表示有關文件已轉交跨境客運組考慮，並承諾在下次會議作出回應。

F. 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 21/2008 號)

83. 委員備悉上述文件。

G. 黃大仙區交通意外傷亡報告 (二零零八年三月至四月)
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 22/2008 號)

84. 李德康先生查詢四月十四日在育群街發生致命交通意外後，運輸署會否考慮限制重型車輛進入育群街。

85. 張滿傑先生回覆發生交通意外後，運輸署曾到場視察，因附近的柏立基健康院有不少重型貨車出入，限制重型車輛進入育群街有一定困難。

86. 李德康先生建議可以許可證形式，容許個別車輛以許可證進出育群街，減少重型車輛出入造成的危險。

87. 張滿傑先生表示將會考慮有關建議。

IV. 其他事項

A. 要求第 37M 小巴延長長者優惠至 2009 年 12 月
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 24/2008 號)

88. 黃逸旭先生介紹文件。專線小巴第 37M 線的營運商較早前申請加價，雖然區內居民普遍反對，但營辦商仍然堅持加價，惟向長者乘客提供 2 角優惠，優惠期至本年六月三十日止。他提出爭取營運商延長有關優惠至 2009 年 12 月底，以紓解區內長者乘客的車費負擔。

89. 陳曼琪女士贊成有關建議，並建議營運商應長期向長者提供優惠，因慈雲山區內不少長者，主要靠乘坐第 37M 線來往黃大仙，近日通漲壓力對長者帶來沉重負擔，有需要繼續向長者提供優惠。

90. 劉建國先生回應運輸署將約見營辦商，提出有關訴求。
91. 主席表示第 37M 線營運商是區內首條路線向長者提供優惠，應該表揚，並廣泛向其他營運商推廣。
92. 劉建國先生表示運輸署在專線小巴營運商的中期檢討時，提供長者優惠等公益行動將是列入評估的其中項目。
- B. 要求水務署承諾慈雲山雲華街水務工程依期完工
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 25/2008 號)
- C. 有關跟進慈雲山水務工程及交通問題事宜
(黃大仙區議會交通及運輸事務委員會文件第 27/2008 號)
93. 陳曼琪女士介紹第 27/2008 號文件。她指出位於慈雲山道與雲華街交界處的水務署正進行「更換及修復水管工程」，該處長期有行車線被封閉，對居民出入造成不便。她表示曾於本年一月與水務署承建商視察，對方回覆有關工程將於六月底分階段完成，但現時發現上址的工程可能延誤；她要求水務署依期完成工程及重開行車線，另外她亦指出慈雲山道近慈正邨的巴士站受工程影響而搬遷，要求能盡快恢復使用。
94. 另外，她指出慈雲山中心往旺角的小巴士站經常有大量乘客排隊，及德愛中學對開的巴士站經常有行人違例橫過馬路，要求運輸署跟進。
95. 黃逸旭先生介紹第 25/2008 號文件。他表示上址水務工程已進行多時，因工程影響正暉樓巴士站需要向前搬遷至近慈正邨服務設施大樓，原定五月底恢復，但因工程延誤，擔心進一步影響居民。他要求水務署按時完工及如期恢復受影響的巴士站。
96. 劉志宏博士表示有關水務工程曾在政府及公用機構工程計劃工作小組匯報，他建議邀請水務署及承建商代表與委員進行實地視察。
97. 張滿傑先生表示運輸署一直密切跟進水務工程的進度，據水務署承建商的承諾，有關巴士站將於五月底遷回正暉樓。至於水務工程的進度，水務署現時計劃在六月底完成，因天雨關係可能有延遲，運輸署

及警方已督促水務署承建商務必在八月底前全面完工。

98. 陳曼琪女士表示水務署承建商對外公佈預計六月底完工，但因多次延誤，居民對水務署的承諾無信心，要求水務署明確提出完工日期。

99. 秘書報告水務署及顧問公司定期就有關工程向政府及公用機構工程計劃工作小組匯報，並建議可邀請水務署及其顧問公司聯同交通會及工作小組進行實地視察。（會後註：有關實地視察已於五月三十日進行，上述的巴士站已於六月二日遷回正暉樓。）

100. 主席建議政府及公用機構工程計劃工作小組跟進區內各主要工程時，若涉及有關個別地區的委員，可邀請有關委員列席會議。

101. 另外，張滿傑先生表示運輸署自 2003 至 04 年起已經構思將慈雲山道德愛中學側的休憩處，部分改建為行人路及巴士站，以便擴闊上址的巴士站，有待與康樂及文化事務署（康文署）商討。

102. 主席建議運輸署可於下次會議提供有關工程的資料討論。

103. 黃逸旭先生建議可邀請康文署派員列席會議共同商討。

104. 蘇錫堅先生表示近日交通諮詢委員會同意批准九巴加價，平均加幅 4.5%。他提出九巴第 211 線行經翠竹花園的私家路段，九巴卻沒有付任何維修費用，要求處理該線加價申請時必須考慮此因素。

105. 李德康先生指出九巴第 211 線進入屋苑私家路段是一個特殊個案，希望運輸署安排九巴與業主立案法團事先聯絡。

106. 主席要求運輸署代表聯絡九巴派員與翠竹花園業主立案法團就第 211 線加價一事進行諮詢。

107. 蘇錫堅先生指出富美街與杏林街交界附近的巴士站與交通燈太接近，擔心巴士離站時與其他車輛碰撞，要求運輸署檢討上址交通燈。

108. 張滿傑先生承諾跟進。

109. 李達仁先生查詢新蒲崗工廠區行人路加設欄杆的進度。

110. 李永強先生表示路政署將優先在三祝街加設欄杆。

111. 委員備悉交通會下一次會議將於二零零八年七月二十九日下午二時三十分舉行。

112. 會議於下午五時二十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零零八年七月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 6

E23 號巴士遷移黃大仙區總站建議

	現時安排	運輸署/巴士公司建議	議員建議		
	現時安排	慈雲山(南)→蒲崗村道→彩虹道→四美街總站→彩虹道→蒲崗村道(原有路線)	彩雲巴士總站→斧山道→蒲崗村道→慈雲山(南)→蒲崗村道(原有路線)	慈雲山(南)→蒲崗村道→斧山道→彩虹道→彩虹巴士總站→彩虹道(原有路線)	慈雲山(北)→蒲崗村道→斧山道→彩虹道→彩虹巴士總站→彩虹道(原有路線)
行車距離	47.1 公里	48.8 公里	50.6 公里	49.1 公里	49.6 公里
行車時間	90 分鐘	97 分鐘	110 分鐘	104 分鐘	110 分鐘
繁忙時間班次	10/15 分鐘	10/15 分鐘 (維持不變)	*14/20 分鐘	*13/20 分鐘	*14/20 分鐘

*為方便乘客使用服務，班次需由 13/14 分鐘改為 15 分鐘。