

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十二次会议记录

日期： 2017 年 10 月 12 日(星期四)

时间： 下午 2 时 30 分

地点： 九龙城民政事务处会议室

出席者：

主席： 陆劲光议员

副主席： 郑利明议员

议员： 李慧琼议员, SBS, JP (于下午 3 时 21 分离席)

萧亮声议员 (于下午 4 时 44 分离席)

林德成议员

邝葆贤议员 (于下午 3 时 27 分离席)

余志荣议员

吴宝强议员 (于下午 2 时 45 分出席)

黎广伟议员 (于下午 5 时 32 分离席)

张仁康议员, MH

关浩洋议员 (于下午 3 时 56 分出席)

劳超杰议员 (于下午 2 时 50 分出席)

(于下午 4 时 25 分离席)

杨振宇议员

何显明议员, BBS, MH

左汇雄议员 (于下午 3 时 51 分出席)

吴奋金议员

潘国华议员, JP (于下午 6 时 20 分离席)

邵天虹议员 (于下午 2 时 36 分出席)

林 博议员

杨永杰议员 (于下午 5 时 18 分离席)

何华汉议员

梁婉婷议员

丁健华议员

缺席者： 梁美芬议员, SBS, JP

秘书： 袁敏琪女士

九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

<u>列席者：</u>	苏铨静女士 黄以巨先生 施淑慧女士 李咏芝女士 陆雅仪女士 谭皓铨先生 钟兆文先生 布耀华先生 薛子劼先生 张丹松先生 何志坚先生	九龙城民政事务助理专员 运输署高级运输主任/九龙城 运输署高级运输主任/启德及计划 运输署工程师(红磡) 运输署工程师(九龙城) 路政署区域工程师(红磡) 路政署区域工程师(九龙城及九龙湾) 香港警务处九龙城区交通队主管 香港警务处巡逻小队指挥官2(九龙城分区) 香港警务处特遣小队指挥官(红磡分区) 香港警务处秀茂坪区交通队主管
-------------	---	---

应邀出席者：

议程十九至 二十二	梁宏昌先生 李建乐先生	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(车务) 城巴有限公司/新世界第一巴士服务有限公司 公众事务经理
--------------	----------------	--

* * *

交通及运输事务委员会(下简称「交运会」)**主席**欢迎各议员、部门及机构代表出席会议。**主席**提醒议员应遵守会议常规的规定申报利益，并申明若然会议期间在座议员人数不足 12 位时，他会按会议常规第 36(2)条的规定宣布休会。最后，他提醒与会人士关掉手提电话的响闹装置或将之改为震动提示，并在会议期间保持安静。

2. **主席**表示，九龙城民政事务助理专员庄丹娜女士已调职，由苏铨静女士接任。此外，陆雅仪女士已接替张志华先生出任运输署工程师/九龙城。**主席**就庄丹娜女士及张志华先生过往对交运会作出的贡献表示谢意。

通过上次会议记录

3. 第十一次会议记录无需修订，获得委员会一致通过。

续议事项

强烈要求贯通崇安街及民乐街以改善区内交通问题 (文件第 58/17 号)

4. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士汇报进度如下：(1) 署方一直关注民裕街、民乐街及崇安街一带私家路的交通情况，并采取适当的交通管理措施，包括在民乐街和民裕街提供路旁上落客货位及设置停车限制区；(2) 现时民裕街及民乐街一带的汽车流量仍未超越道路的设计容量，故署方现阶段未有考虑收回上述的私家街，而相关道路的交通挤塞问题主要是由于车辆违例停泊所引致，署方认为有关违例泊车及道路阻塞情况透过警方执法更为有效；以及(3) 为应付旅游巴对泊车位的需求，现时于毗邻的庇利街提供了一个短期租约停车场供旅游巴及其他车辆停泊之用，以纾缓民乐街和民裕街的违例泊车情况。

5. 香港警务处九龙城区交通队主管布耀华先生汇报进度如下：(1) 警方认同运输署的意见，民裕街及民乐街有足够的停车弯供上落客及停泊。除了旅游巴，该处于不同时段有不同类型的车辆停泊，例如早上有较多送货的大型车辆。警方已与相关业界商讨避免于旅游巴停泊高峰时段在该处上落货；(2) 警方已与旅游业界沟通，要求旅游巴司机缩短于上述街道的停泊时间，若需要长时间停泊，必须驶离该处；以及(3) 运输署已增加繁忙时段民裕街及民乐街行车绿灯的时间，以疏导该处的车辆。

6. 余志荣议员的意见综合如下：(1) 所有进入崇安街的车辆均需要在崇安街及民乐街之间的尽头处掉头，导致崇安街交通严重阻塞。因此，他认为必须贯通崇安街及民乐街，才能善用民裕街及民乐街的道路设计，疏导崇安街的交通；(2) 他收到多宗有关崇安街阳光广场交通阻塞的投诉，希望有关部门正视问题；(3) 要求交运会致函地政总署要求联络有关私家街的持分者，包括红磡青洲英泥厂，以商讨收回土地事宜。

7. 主席表示此议题为续议事项，希望委员集中讨论地政总署的书面回复，并指出交运会的讨论不能改变政府是否收回上述私家街的决定，建议透过其他合适的途径提出有关要求。此外，他希望警方于

崇安街持续执法及汇报进度。

8. **潘国华议员**支持贯通崇安街及民乐街，并表示崇安街需要警方长期增派人手于该处协助疏导交通，当区议员亦长期收到受影响人士投诉该处的交通问题，证明崇安街的交通容量不胜负荷，故希望有关部门正视问题。

9. **何显明议员**指出地政总署的书面回复表示由于在 1998 年有露台突出的问题，私家街道收回事宜委员会建议删除该街道，不予收回。由于有关决定已相隔近二十年，他希望上述的委员会或相关部门重新检视有关决定及跟进。

10. **李慧琼议员**表示收回私家街道涉及政策问题，她建议致函发展局局长，要求本届政府处理私家街问题，并表达议员对地政总署未有派员出席会议的失望。此外，她建议议员待有关局长及司长到访区议会时再次提出有关要求。

11. **丁健华议员**表示支持**李慧琼议员**的意见。

12. **主席**总结委员的意见，并在咨询相关委员后，指示秘书以交运会名义致函发展局局长。

(会后补注：由于有关议题涉及交通问题，秘书已按主席的指示致函发展局局长及运输及房屋局局长。)

新议事项

交通及运输事务委员会申请九龙城区议会拨款 (文件第 63/17 号)

13. **秘书**简介文件第 63/17 号。

14. 经征询委员的意见后，**主席**宣布通过从九龙城区议会预留予交运会的拨款中拨出 140,000 元，以举办「九龙城区道路安全宣传活动」。

要求将九龙塘金城道的士站改为泊车位、要求跟进过往两年曾经上会要求改善的建议 (文件第 64/17、65/17 号)

15. 何显明议员阐述文件第 64/17 及 65/17 号，并表示若香港的士商会有限公司(下文简称「的士商会」)未有就有关建议作出回复，即表示的士商会没有意见，故建议署方把的士站前后的位置及有关的士站改为泊车位。此外，他表示一年内未见业界使用该的士站，业界若是反对取消该的士站，必须提供充份的理由。

16. 运输署高级运输主任/九龙城黄以巨先生响应，署方较早前与的士商会讨论有关现时的士站的位置，包括金城道的士站，的士商会建议于金城道附近另觅合适地点设置较小型的士站，若的士商会在一星期内没有回复，署方会按照与的士商会的商讨结果，缩短现时金城道的士站大约 15 米或另觅合适地点设置小型的士站，而目前的士站将改为泊车位。

17. 运输署工程师(九龙城)陆雅仪女士回应，缩短现时金城道的士站旨在提供更多泊车位，若未来一星期内没有收到反对意见，署方会进一步考虑将的士站前后的位置亦改为泊车位。此外，她就文件第 65/17 号的回应综合如下：

(1) 有关在浸会大学道增加私家车泊车位及将旅游巴泊车位改为私家车泊车位的建议，鉴于委员认为浸会大学日间的私家车车位不足，署方计划将其中一个旅游巴泊车位位于早上 8 时至晚上 8 时期间改为两个私家车车位，惟署方仍需于该署提供一定数目的旅游巴泊车位，故晚上 8 时至翌日早上 8 时期间会保留作一个旅游巴泊车位，署方正就有关方案进行咨询，若咨询结果正面，将会落实执行；

(2) 有关缩短联福道路旁停车处改作旅游巴泊车位的建议，目前附近的老人院及学校在某些时段需要使用该路旁停车处，署方会再进行实地视察，若附近的老人院及学校对该路旁停车处没有需求，署方考虑将该位置改作旅游巴泊车位；

(3) 有关喇沙利道近东宝庭道附近增加私家车泊车位方面，署方已检视该处一带，惟现时未有合适位置提供额外的泊车位，喇沙利道的车位亦已满额，署方会尽力寻找附近的空间增加泊车位；

(4) 关于车辆在广播道路口违例掉头的情况，自 2016 年署方

完成扩建安全岛的改善工程后，已没有发现车辆违例掉头的情况；

(5) 关于广播道行人路安全方面，委员会文件表示伟锦园门前曾多次发生意外，并有私家车铲上行人路，撞毁铁栏及小巴。署方已查核过往三年的道路交通意外记录，发现该处在 2015 年并无交通意外记录，2016 年及 2017 年仅各有一宗，而过往三年的交通意外均不涉及车辆铲上行人路，故署方认为暂未有必要加设围栏；

(6) 有关在窝打老道增设行人隧道前往九龙塘地铁站方面，署方在 2016 年 10 月 26 日已回复香港浸会大学，解释由于现时窝打老道下面有大型雨水渠，故上述方案并不可行。此外，现时已有地面过路设施及行人天桥可供市民通过窝打老道前往九龙塘地铁站；

(7) 歌和老街及毕架山的路口原先设计为一个优先通行路口，署方建议将其改为交通灯的路口，有关咨询文件已于本年 10 月 3 日交予九龙城民政事务处(下文简称「民政处」)进行咨询；

(8) 关于在放学时段于九龙塘区设立学车禁区的建议，署方正研究可否于下午 3 时至 4 时禁止学车，惟仍需进一步考虑详细计划，希望委员给予时间，署方稍后会就有关方案进行咨询；以及

(9) 有关在联福道及联合道路口交界加上白色行车线的要求，署方已于本年 10 月 3 日提交文件予民政处进行咨询，若咨询结果正面，便会落实执行。

18. 何显明议员的意见综合如下：

(1) 联福道路旁停车位附近的老人院及学校均于其建筑物范围内设有停车位，无需使用联福道的路旁停车位，故希望署方重新检视并及将其改为旅游巴泊车位；

(2) 将大学的旅游巴泊车位于日间改为私家泊车位是理想做法，若试验成功，希望署方推广有关做法；

(3) 喇沙利道旁边的对衡道有不少空间，估计可以增加至少 3 至 4 个泊车位，希望署方研究；

(4) 广播道路口违例掉头的情况的确大有改善，感谢署方的

相关工作；

(5) 认同伟锦园门前的交通意外不是太多，同意署方暂不增设栏杆；

(6) 有关于窝打老道增设行人隧道往九龙塘地铁站的建议是由区议会向运输署提出，故希望署方尊重区议会，向区议会作出书面回复，而不是向香港浸会大学提供直接响应。此外，有关的路面设施对安全性没有帮助，大学亦曾强烈要求增设冲红灯摄影机及侦速摄影机，惟署方一直未有回复，希望署方继续跟进；

(7) 就将歌和老街及毕架山的路口改为交通灯路口的建议，他查询何时落实；以及

(8) 希望署方提供于九龙塘区的放学时段设立学车禁区的研究及咨询时间表。

19. 运输署陆雅仪女士回应，署方已于 10 月 3 日提交文件予民政处进行咨询，一般而言，两个月后可完成咨询。然而，若收到反对意见，署方需向有关人士解释及游说，一般需时 3 至 4 个月才可落实。

20. 主席表示部分文件已提交多时，希望运输署能提高工作效率，并适时向委员报告有关工作进度。

金巴伦道行人路面凹凸不平 (文件第 66/17 号)

21. 丁健华议员阐述文件第 66/17 号。

22. 路政署区域工程师(九龙城及九龙湾)钟兆文先生响应，署方已提供书面回复，重铺行人路砖工程预计于 2018 年 1 月开始施工。若发现实时危险，会立即修理。

23. 丁健华议员表示路政署的总工程师郑先生已邀请他及何显明议员进行现场视察，非常感谢署方的快速跟进及协助。

积极关注新柳街行车转左入漆咸道北往红磡方向问题、芜湖街违例转弯险象频生 要求执法禁止左转机利士南路 (文件第 67/17、68/17 号)

24. 林博议员阐述文件第 67/17 号。

25. 林德成议员阐述文件第 68/17 号。

26. 运输署工程师(红磡)李咏芝女士的回应综合如下：

(1) 新柳街现时有 3 条行车线，车辆只可直去或右转漆咸道北，不能左转至漆咸道北南行方向。现时该处的路口设有不准左转的交通标志，署方重新检视该处现时 3 个交通标志的位置后，认为位置合适并符合标准；

(2) 根据《道路交通(交通管制)规例》，违反违反交通标志可处罚款额为为 5000 元，故已具有一定的阻吓力；

(3) 目前在新柳街的路口，直去及右转是同一组红绿灯时间，故未设有仪器监测车辆违例左转；以及

(4) 有关芜湖街近机利士南路北行的交通问题，现时有 2 条行车线，车辆只可直去芜湖街，署方已在 2017 年初因应林德成议员的意见，改善该处交通标志的位置，现时路口的左右两旁均设有只可直驶的交通标志及相关的道路标记。此外，署方重新检视上述交通标志的位置后，认为位置合适及指示清晰，并符合标准。

27. 香港警务处九龙城区交通队主管布耀华先生认同林德成议员的意见，认为芜湖街往漆咸道北方向的路口没有足够的禁止左转标志，警方曾到现场视察，现时该处地线划设两个直去标志，绿灯改为两个直去标志及竖立向前的指示牌，建议增加一个不准左转的交通标志，效果会更为清晰，警方稍后会与运输署再作研究。至于新柳街方面，警方亦曾到场视察，认为有足够的不准左转显示牌，不排除有关人士是一时糊涂或图一时方便而左转，故警方在每月最少 4 次的行动当中，会留意该处是否有相关的违规情况。

28. 林博议员查询可否在新柳街增设冲红灯摄影机及侦速摄影机，减少驾驶人士因一时糊涂或图一时方便而左转，避免交通意外。此外，有居民反映其家人曾于该处发生交通意外，他向警方查询是否有执法

人员在该处执法并进行票控。另外，他希望警方在会后提供在该处的检控数字或车辆违规情况，而他已就此议题咨询附近居民，共收到170多份意见书，表示关注此议题及该处的交通事故，希望相关部门积极考虑加强执法行动及增设监测仪器。

29. **林德成**议员表示机利士南路、芜湖街及机利士南路靠近红磡三约街坊会处均出现车辆违例转弯问题，希望运输署关注居民及学童的安全，重新检视上述三个位置的交通指示牌。若改善指示牌未能解决违例转弯的问题，希望署方考虑加装冲红灯摄影机或采取其他可行方法。

30. **运输署李咏芝**女士回应，署方已再次检视现时漆咸道北、新柳街及芜湖街的交通标志及道路标记，认为其符合相关标准。有关于芜湖街增加不准左转标志的建议，就现时芜湖街、漆咸道南的路口设计而言，两个只准直去的标志清晰，惟署方会再留意上址的交通情况，在有需要时，再作出跟进。

31. **主席**请警方于会后向**林博**议员提供相关的数据及资料。

强烈要求信用街与北拱街交界处加设行人过路处、要求在信用街与北拱街交界处加设行人过路设施 (文件第 69/17、70/17 号)

32. **主席**请副主席代为处理议程十一至十五。

33. **林博**议员阐述文件第 69/17 号。

34. **陆劲光**议员阐述文件第 70/17 号。

35. **运输署陆雅仪**女士响应，署方已派员现场观察行人过路的情况，由于有关居民建议的位置有需要将现有路旁泊车位取消，署方正考虑各不同因素，于附近寻找一个最适当的位置，提供行人过路设施，待有结果后会进行咨询。

36. **劳超杰**议员查询，运输署实地视察后，是否对更合适的位置有初步的意向，以及能否提供相关的咨询及工程落实时间表。

37. **陆劲光**议员指出该处附近可设置行人过路设施的位置不多，而且何文田山畔入伙后，人流将会增加，希望运输署可以尽快完成可

行性研究，并落实增设有关行人过路设施。

38. **运输署陆雅仪女士**表示，该处目前没有绝对安全的位置可增设行人过路设施，而新柳街附近范围，已设有一个行人过路处，以供市民暂时使用。

39. **林博议员**指出他联同运输署于2017年2月7日进行实地视察，惟署方至今仍未就有关改善安排作出回复。此外，新柳街附近的行人过路处对何文田山畔、信用街及北拱街一带的居民而言距离太远。该处人流正增加，而且车速相当快，希望运输署优先增设行人过路设施，以免发生意外。

40. **运输署陆雅仪女士**响应，署方曾考虑高山道及信用街连接位置的方案，惟高山道及信用街并不是一条直路，故有需要在安全角度多加考虑。署方正考虑各不同因素，于附近寻找一个最适当的位置，增设行人过路设施。

41. **劳超杰议员**认为运输署的响应官僚化，表示该处的范围不大，加设行人过路处理应非常简单，署方一直未有行动的做法并不理想。他指出若有关建议不可行，或是面对一定困难，请署方提供合理解释及提议其他解决方法。由于该处过路的确存有危险性，希望署方正视问题。

42. **陆劲光议员**对运输署的响应表示不满，自**林博议员**实地视察至今已逾8个月，署方的工作并无进展，认为运输署漠视市民安全，希望续议此议题。

43. **副主席**表示现时资讯科技发达，外国已有斜坡过路处装设闪灯提示驾驶者留意前方为行人过路处，让驾驶者可及时减速。由于香港的道路系统仍然使用较旧的设备，他建议运输署考虑引入新的先进资讯科技或高科技感应技术，以提升道路安全。

44. **运输署陆雅仪女士**响应，署方目前有一个并非最理想的方案，便是于接近北拱街车辆右转方向加设行人过路处，惟高山道及信用街并不是一条直路，故有需要在安全角度多加考虑；若把行人过路处移向新柳街，则需取消多个车位。署方需考虑多项因素，因此需要更多时间研究更好的方案，再作咨询。

45. 副主席表示上述问题已讨论多时，部门至今未有任何解决方案，由于该处人流日增，故需防范意外发生，他同意续议此议题，希望运输署在下一次的会议前提供方案予委员讨论。

要求在常富街增设行人过路设施、关注戴亚街 / 船澳街一带道路设施、要求于喇沙利道、兰开夏道及衙前围道加长行人过路灯时间、关注民泰街过路处、上梯级安全事宜及跟进戴亚街三棵大树补种进展、强烈要求尽快落实近和衷街与佛光街交界的楼梯改建斜道工程的时间表 (文件第 71/17、72/17、73/17、74/17、75/17 号)

46. 陆劲光议员阐述文件第 71/17 号。

47. 张仁康议员阐述文件第 72/17 号。

48. 丁健华议员阐述文件第 73/17 号。

49. 张仁康议员阐述文件第 74/17 号。

50. 劳超杰议员阐述文件第 75/17 号。

51. 就常富街增设行人过路处事宜，运输署陆雅仪女士表示，署方已于 2017 年 9 月 28 日进行现场视察，发现有途人在车站附近胡乱横过马路，惟该位置附近有建筑工程尚未完成，署方已联络相关顾问公司要求实施改善工程，以确保行人安全，稍后会向委员提供有关方案。此外，有关兰开夏道行人过路灯时间，交通灯组指出该行人过路灯的过路时间是 12 秒，闪灯时间是 11 秒，而该路口的灯号时间由 60 秒至 120 秒不等，并于不同时段自动调整，若行人没有按下电子行人过路装置的话，需等待 110 秒才会转灯。

52. 运输署李咏芝女士的意见综合如下：

(1) 有关戴亚街 / 船澳街一带的道路设施，现时戴亚街近红磡街市的转弯位设有栏杆及扶手，以方便市民使用，署方会考虑委员的意见，将现有的栏杆及扶手进一步伸延至斜路上，并会透过民政事务处进行地区咨询。至于交通灯号时间方面，交通灯组检视红湖大厦门口横过戴亚街的灯号时间后，认为现时的灯号时间平衡不同道路使用者的需要，时间亦合适，并会继续留意有关的过路情况，在有需要时进一步调校等候或过路的灯号时间；以及

(2) 关于和衷街佛光街交界的楼梯改建斜道的建议方面，署方已透过民政事务处进行咨询，并获得地区人士支持，由于拟建斜道涉及和衷街旁的绿化地带，该地带属康乐及文化事务署(下文简称「康文署」)管辖，署方需将有关建议交予相关部门进行技术性研究，包括康文署及路政署。此外，由于初步建议改建的 2.5 米阔的斜道需要移除一棵大树，故署方建议收窄斜道至 1.5 米阔，1.5 米的阔度符合标准，又可应付现时的人流，康文署及路政署认为有关修订可行，惟需将有关方案提交文娱康乐及地区设施管理委员会(下文简称「文康地管会」)进行咨询，若获得相关委员会的同意，署方会要求路政署安排施工。

53. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生的响应综合如下：**

(1) 关于红湖大厦后巷的路面情况，维修组已完成部分复修工程，署方稍后会再检视渠盖问题，在有需要时，会再进行复修工程；

(2) 就在民泰街近红磡道的马路修复工程，署方会要求港铁重髹原有路口地面的慢驶字样及竖立慢驶路牌；以及

(3) 有关补种戴亚街斜路原有三棵大树，署方与康文署反复商讨后，康文署认为黄埔站 A 出口后面的种植带为正确的种植位置，署方会再与港铁公司商讨可否将三棵树的种植位置，移往上述的种植带。

54. **张仁康议员的意见综合如下：**

(1) 港铁民泰街近红磡道的马路修复工程已完成近一个月，为何路政署未有察觉遗漏，认为路政署监察港铁工程不力；

(2) 路政署曾表示会在港铁黄埔站 B 出口处觅地补种三棵大树，直至委员提交文件追查进度，署方才提出黄埔站 A 出口后面的种植带为正确的种植位置，希望署方加紧处理，勿掉以轻心；

(3) 就将戴亚街近红磡街市的栏杆及扶手伸延至斜路方面，由于工程不会对附近楼宇造成影响，他相信不会有反对声音，故认为无需进行地区咨询；

(4) 运输署交通灯组与长者居民对红湖大厦门口横过戴亚街的灯号时间的意见不一致，他希望邀请交通灯组人员实地视察，以研究过路灯号时间是否足够长者使用；

(5) 他一年前已与路政署的维修组商讨有关重铺红湖大厦后巷路面，该维修组当时认为路面并不算严重破损，故未有重铺，惟现时附近的德民街及民泰街已全部重铺路面，该后巷是区内一条主要通道，残旧不堪有碍市容，希望路政署认真考虑重铺该后巷；以及

(6) 他重申希望民泰街近黄埔新邨佳贵楼及永荣楼上戴亚街长梯级两旁加装独立式的扶手，以免涉及永荣楼或佳贵楼的外墙及相关物业的业权问题。

55. **陆劲光议员**希望运输署研究常富街增设行人过路设施的可行性，并尽快提供消息予委员会。

56. **丁健华议员**查询运输署如何厘定各街道交通灯号的时间。此外，他希望缩短现时喇沙利道、兰开夏道行人过路灯时间至 100 秒内。

57. **杨永杰议员**的意见综合如下：

(1) 红湖大厦后巷已使用多年，需要重铺路面及翻新渠盖设施等；

(2) 戴亚街的行人过路灯号时间并不足够，要求延长行人过路灯时间。此外，由戴亚街转入船澳街方向的车辆并不多，建议延长行人过路灯时间；以及

(3) 天光道的上下课繁忙时间，行人过路灯号时间只有约 22 秒，不足够让大量学生横过马路，希望除了缩短行人等候时间以外，还可以延长行人过路时间。

58. **劳超杰议员**的意见综合如下：

(1) 和衷街与佛光街交界的楼梯改建斜道的建议已获得地区通过及交运会的充分讨论，涉及的绿化地带很小，而康文署及路政署亦认为有关建议可行，因此他认为再咨询文康地管会只会令项目

原地踏步，进展缓慢。

(2) 红湖大厦后巷地面出现老化，渠盖损毁，翻新后巷可改善该处的环境，希望予以翻新；

(3) 认同横过戴亚街的灯号时间可加长少许，惟他不认同由戴亚街转入船澳街方向的位置交通繁忙，驾驶者要等候良久才转灯，查询是否道路设计上有所不足；以及

(4) 委员会将继续争取于民泰街设置升降机，而运输署曾提及加装扶手可能牵涉其他业权及大厦外墙问题，有关部门曾否就此作可行性研究。

59. **余志荣议员**表示由戴亚街前往红磡芜湖街的车辆及行人众多，驾驶人士需等候良久才转灯，而行人过路灯亦只有 15 秒，容易发生意外，希望运输署改善整体的道路设计，检视现时的交通灯时间是否够。此外，他赞成将戴亚街近红磡街市的栏杆及扶手伸延至斜道，该斜道非常阔，并认为对行人影响不大，因此无需再进行咨询，希望有关部门从善如流。

60. **林德成议员**表示戴亚街、宝莱街及必嘉街三个位置的行人等候灯号转变的时间过长，而必嘉街及宝莱街的行人过路灯号时间亦太短，不便长者横过马路，希望运输署重新检视三个位置的灯号时间。此外，他曾与**张仁康议员**一同视察红湖大厦后巷，渠盖虽已更换，惟路面仍未重铺，希望路政署尽快重铺红湖大厦后巷的路面，以确保行人过路安全。另外，他希望路政署定时检查区内其他地方的路面情况。

61. 就戴亚街、船澳街行人过路处的绿灯时间及等候时间，**运输署李咏芝女士**表示，会向该署交通灯组反映委员的意见及在会后安排与相关委员实地视察。至于委员提及的其他行人等候灯时间，稍后会向交通灯组同事反映，并要求检视相关交通灯的设定及等候时间。此外，署方是应康文署要求就和衷街与佛光街交界的楼梯改建斜道的建议咨询文康地管会，署方稍后会与秘书处研究以书面形式进行咨询，以缩短提交至文康地管会的时间，署方理解市民的殷切需求，希望可尽快落实有关建议。

62. **路政署谭皓铨先生**表示稍后会向该署的维修工程师反映委员对红湖大厦后巷的意见。此外，有关民泰街近黄埔新邨佳贵楼及永荣

楼上戴亚街长梯级两旁加装扶手方面，署方会与运输署商讨合适方案。

63. 副主席总结委员的意见，认为上述道路存有安全隐忧，希望有关部门尽快处理灯号时间、行人过路设施及改善路面环境等各方面的要求。

要求 29A 小巴加长服务时段、要求加密 88 号小巴班次及增设快线、要求复办往来伟恒昌新邨至尖沙咀的专线小巴 (文件第 76/17、77/17、78/17 号)

64. 何显明议员阐述文件第 76/17 号。

65. 何华汉议员阐述文件第 77/17 号。

66. 潘国华议员阐述文件第 78/17 号，并查询运输署会否考虑就此专线小巴线重新招标。

67. 关浩洋议员表示九巴 5C 号线近期于繁忙时间车厢挤迫，故希望复办专线小巴 7 号线，以纾缓高峰期的客流量。他查询运输署是根据何时搜集的数据，认为乘客量不足以复办专线小巴 7 号。此外，他指出或许有其他承办商有意经营专线小巴 7 号线，查询运输署会否考虑邀请其他专线小巴营办商开办相关的路线，让居民尽快享用来往伟恒昌新邨及尖东的专线小巴服务。

68. 余志荣议员指出专线小巴 26 号线由土瓜湾浙江街经尖东往尖沙咀，运输署可与相关专线小巴承办商研究延长其路线，途经伟恒昌新邨，以取替专线小巴 7 号线。

69. 杨永杰议员支持开办由土瓜湾浙江街或伟恒昌新邨往尖东及尖沙咀的专线小巴路线，惟反对采用专线小巴 7 号线的原来路线，建议改经红磡绕道及梳士巴利道，以分流九巴 5C 号线及专线小巴 26 号线的乘客，纾缓漆咸道北的塞车问题。此外，浙江街小巴站常有小巴停泊，导致该处一带经常交通挤塞，若将部分专线小巴 26 号线的车辆分流至伟恒昌新邨，有助纾缓浙江街道路挤塞的问题。

70. 主席查询运输署是根据何时的数据决定乘客量不足以复办专线小巴 7 号线。此外，运输署曾否统计现时九巴 5C 号线的乘客量及检视车厢严重挤迫的情况。

71. 运输署黄以巨先生的响应综合如下：

(1) 署方备悉何显明议员有关专线小巴 29A 号线的意见，并向相关营办商反映，希望首班车可于早上 6 时 30 分到达住宅区；

(2) 有关取消专线小巴 7 号线方面，运输署在处理开办专线小巴的路线申请时，首先要考虑专线小巴路线是否能自负盈亏，而且不会在未经过公开竞投的情况下，让另一名营办商承办原本营办商的路线。第二，当某路线未能自负盈亏，由其他营办商接手，其后果是将现有路线的收入补贴亏损的路线。路线未能自负盈亏或是因为经营不善或需求不足，而需求不足的主因是乘客可以乘搭其他公共交通工具。专线小巴 7 号线结束营办前的车资为 7.1 元，较九巴 5C 号线及 28 号线的 5.8 元车资为高，而且上述两条九巴路线在繁忙时间的班次相当频密，导致专线小巴 7 号线结束营办前的需求很低；

(3) 现时营运一部专线小巴的平均每日成本约 2500 元，伟恒昌至尖东的乘客量不足以维持复办专线小巴 7 号线。

(4) 至于调整专线小巴路线方面，若有其他专线小巴的营办商在附近经营时，署方需小心处理以避免路线重迭；以及

(5) 署方每年进行一次九巴路线乘客量的统计，因应委员的意见，署方会尽快安排调查九巴 5C 号线及 28 号线目前的乘客量，希望在下次会议前可以提供相关数据及书面回复。

[会后记录：专线小巴 7 号线在取消前的每日平均乘客约 350 人。运输署曾在 10 月 27 日(早上 7 时至 9 时)派员于土瓜湾道近贵州街调查九巴 5C 号及 28 号的服务水平及乘客需求。调查结果如下；

九巴	抵达时的平均载客率 (%)	接载乘客 (人数)	抵达时的平均载客率 (%)	平均到站相隔时间 (分钟)
5C 号	49.3	144	53.1	8.8
28 号	53.8	163	57.5	6.3

72. **潘国华议员**查询运输署曾否统计由土瓜湾往尖沙咀的乘客量，及指出署方只引述专线小巴 7 号线的乘客量并不客观，可能是因为该路线的设计有缺憾，导致乘客量低，若路线是快捷的，便能吸引足够乘客。此外，他认为运输署不应在未经招标的情况下，断然拒绝开办由伟恒昌新邨往尖沙咀的专线小巴路线。

73. **余志荣议员**支持**杨永杰议员**的建议，认为伟恒昌新邨往尖沙咀路线较专线小巴 7 号更为吸引及可避免漆咸道北的塞车情况，希望运输署提供更多交通工具的选择予市民，提升各交通路线的竞争力。

74. **运输署黄以巨先生**响应，旧区可开发的新路线并不多，署方在规划新专线小巴路线方面，需考虑对现有经营相似路线营办商的影响。由于现有营办商正经营土瓜湾道往火车站的专线小巴路线，故九巴 5C 号线及 28 号线线经漆咸道北往尖东。此外，署方在完成九巴 5C 号线及 28 号线目前乘客量的调查后，会评估由土瓜湾往尖沙咀的乘客量。

75. **杨永杰议员**表示他未没有发现与专线小巴 7 号线重迭的路线，现时亦未有专线小巴由土瓜湾开出经火车站前往尖沙咀。此外，他指出较早前运输署建议开办专线小巴 28MS 号线，他曾表示非常反对，因会削弱乐民邨专线小巴 27M 号线的服务，惟当时未发现运输署曾就专线小巴 28MS 号线进行招标程序，故查询署方是否直接让专线小巴 28 号线的营办商同时经营专线小巴 28MS 号线。

76. **潘国华议员**查询运输署开办专线小巴 28MS 号线的程序，及如何评估其乘客量。此外，运输署会否因应市民的要求，主动要求营办商增加专线小巴 26 号线早上繁忙时间的支线及复办专线小巴 7 号线早上繁忙时间的班次，以应付该时段的乘客量，避免乘客候车逾半小时。

77. **主席**表示希望运输署听取委员的意见，研究修改专线小巴 7 号线的路线，以吸引乘客及配合市民的需要。

78. **运输署黄以巨先生**响应，部门不会将一条不能自负盈亏的专线小巴路线交予现有营办商接手，其后果是由现有营办商的乘客承担亏损的路线。部门亦不会在未经公开竞投的情况下，让现有营办商接办小巴路线。另外，由伟恒昌新邨往尖沙咀若不经漆咸道北，则必须经土瓜湾道，土瓜湾道的专线小巴路线普遍有经营困难，而预计在

2019 年港铁沙中线开通后，情况将会更恶劣，故署方不会考虑让专线小巴 7 号行经土瓜湾道。

79. **余志荣**议员认为应以市民利益为前提，要求运输署按**杨永杰**议员提议的新路线进行公开招标。此外，他不认同土瓜湾道的专线小巴路线普遍存有经营困难，希望运输署提供相关数据。

80. **运输署黄以巨**先生响应专线小巴 28MS 号线是由该署的巴士发展科负责，因应港铁观塘延线何文田站的启用，故在不太偏离何文田邨现有路线的情况下，由现有营办商经营。此外，现时除了专线小巴 26 号线行经土瓜湾道至红磡站，亦有 6 号线由黄埔经红磡站及尖沙咀东，相信一条由伟恒昌新邨往尖沙咀的专线小巴快线不会有足够的乘客。而在公开竞投前，署方亦需咨询受影响的专线小巴 26 号线及 6 号线的营办商，相信有关营办商亦不会赞成。

81. **主席**认为运输署就专线小巴 28MS 号线及 7 号线的政策采取双重标准，对署方的解释有所保留及质疑运输署的角色。他希望运输署从市民而非营办商的角度看待事情，并尝试改善专线小巴经营困难的情况，而不是单单取消相关的路线。

82. **潘国华**议员认为运输署的解释不合理，希望署方参考红磡往中环渡轮的做法，以公开招标方式引证营办商无意经营由伟恒昌新邨往尖沙咀的专线小巴或相关参考线。

83. **杨永杰**议员对运输署的响应表示失望，认为运输署维护专线小巴 26 号线及 6 号线的营办商的利益。

84. **关浩洋**议员认为运输署维护上述两条专线小巴线的利益，希望运输署研究一个平衡居民及经营者需求的方案，例如开办一条新路线。

85. **主席**希望运输署重新考虑文件第 78/17 号的议题，并在没有议员反对的情况下，宣布续议此议题。

86. **运输署高级运输主任/启德及计划施淑慧**小姐表示已就文件第 77/17 号提交书面回复，并承诺会与承办商跟进增加专线小巴 88 号线班次及增设快线的要求，稍后会有关方案递交区议会进行咨询。

87. 何华汉议员感谢运输署的积极响应，希望署方尽快提交有关专线小巴 88 号线的方案予议会讨论。此外，他不能理解署方对专线小巴 88 号线及土瓜湾区专线小巴的处理方式为何不同。

88. 梁婉婷议员表示期待运输署就专线小巴 88 号线提出的方案，希望能尽快惠及启德的居民。

强烈要求巴士公司采取措施，以防出现脱班现象、因封闭 K9 桥 要求改善启德巴士服务 (文件第 79/17、80/17 号)

89. 林博议员阐述文件第 79/17 号。

90. 何华汉议员阐述文件第 80/17 号。

91. 运输署黄以巨先生响应，红磡海底隧道(下文简称「红隧」)交通繁忙，塞车情况普遍，署方认为现时过海隧巴班次足够，巴士公司亦已作出一些安排，包括在红隧进行稽查、检查巴士进站的情况及调配车辆，惟过海巴士线仍然受红隧的交通状况影响。至于通报系统方面，相关巴士公司正逐步引入实时到站资讯系统。

92. 九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)襄理(车务)梁宏昌先生响应，除了隧巴以外，不少市区巴士亦受红隧交通挤塞影响。九巴公司明白隧巴的载客量高，若有延误，会对乘客造成较大影响，故若九巴公司预计红隧出现阻塞情况时，会安排特别班次于繁忙时间从中途站开出，例如从木厂街出发前往隧道，以减低对乘客的影响。

93. 城巴有限公司/新世界第一巴士服务有限公司(下文简称「两巴」)公众事务经理李建乐先生响应，现时两巴的隧巴班次足够，惟行车时间会受红隧车流多令附近一带道路挤塞影响；公司在繁忙时间让车长选择不同的支路进入红隧及安排特别班次，以疏导人群。关于实时到站资讯系统方面，两巴目前正安装硬件及进行内部测试，并会在今年年底开始扩展至更多路线，明年所有两巴路线都会提供实时到站资讯服务，让乘客的交通时间更有预算。另外，两巴会研究透过手机应用程序提供交通资讯。

94. 林博议员对运输署没有建议任何方法解决红隧塞车问题表示失望。此外，他希望运输署及巴士公司响应自观塘延线通车后，是否

有调查巴士到站时间。另外，不少居民投诉隧巴 116 号线班次减少，要求巴士公司承诺保障服务班次。

95. **邵天虹议员**表示居民反映隧巴 101 号线客满时出现跳站的情况，他已向相关巴士公司投诉，但情况未见改善。此外，不少居民反映巴士站显示屏提供的预计巴士到站时间与实际到站时间有出入。另外，他希望政府支持巴士公司提升资讯科技系统，包括合并九巴公司及两巴的手机应用程序、提供巴士立即寻址数据等。

96. **吴奋金议员**表示目前的巴士到站时间预报系统不太准确，即使显示巴士将于 1 分钟内到达，却一直不见巴士的踪影，与市民的候车期望有出入，希望巴士公司提升巴士到站时间预报系统的准确性。此外，他希望所有巴士路线都可以提供巴士到站时间预报服务。

97. **吴宝强议员**表示希望在巴士总站或交汇处增设显示屏，方便乘客查阅巴士到站时间预报，九龙城旧区目前只有富豪东方酒店巴士站设有显示屏，希望巴士公司投入更多资源，加快增设显示屏。

98. **九巴公司梁宏昌先生**响应，关于某些站点的巴士到站时间预报不太准时，九巴公司会研究是否受地形及讯号接收等方面的影响并作出跟进。有关调查巴士到站时间方面，若路面交通颇为正常或只有轻微阻塞，隧巴到站时间不会延误太多，但在个别情况下，例如红隧一带的交通情况非常恶劣，班次或会因而延误。此外，九巴公司备悉委员有关加快增设显示屏的要求。

99. **新巴/城巴李建乐先生**响应，两巴一直密切留意隧巴的行车时间，若发现行车时间长期受塞车影响而延长，会作出调节以确保行车时间足够，避免影响班次。

100. **梁婉婷议员**指出在 9 月 8 日与相关部门的会面中，运输署承诺会于今次的会议交代 K9 桥拆卸期间的所有交通安排，希望运输署报告有关九巴 5M、24、5D、108 号线及专线小巴 88 号线等受影响路线的情况。

101. **运输署施淑慧小姐**就文件第 80/17 号及 K9 桥拆卸期间的交通安排作出响应，重点如下：

(1) 署方曾就 K9 桥拆卸期间的启德巴士服务安排与区议会主

席、交运会主席及相关议员进行密切讨论，以了解及采纳各方对于封桥后的交通安排的意见，并与相关巴士公司作出跟进；

(2) 有关九巴 5M 号线的班次调动方面，由于从启德前往九龙湾地铁站的乘客量远较前往彩虹站多，故巴士公司于早上 6 时 55 分至 9 时提供 6 班特别班次，每 25 分钟一班，行走较短途的路线(不经启新道)，以减低启新道的车流量及在较短时间内疏导前往九龙湾地铁站的乘客。因应上述运作及乘客反映九巴 5M 号线主线的重点在于回程时可于淘大花园上车，主线早上 6 时 55 分至 9 时的班次由 8 至 10 分钟改为 12 分钟一班。由于启德正逐步发展至商业区，故署方即将重新调查九巴 5M 号线主线早上 6 时 55 分至 9 时的服务水平，以配合居民及其他到启德区工作的人士的出行模式，若有需要会咨询当区议员，并增加九巴 5M 号主线早上的班次。此外，巴士公司为配合现时的需求，星期六、日及公众假期的早上 8 时至晚上 10 时以及星期五繁忙时段后的时间，九巴 5M 号线的班次会由原先 10 至 12 分钟一班，加强至 10 分钟一班。此外，署方亦关注到晚上繁忙时段的客量增加，不排除调整晚间的班次，署方会密切与相关议员及九巴公司商讨，以配合居民的需要；以及

(3) 至于其他改行启新道的巴士路线，例如九巴 24、5D 及 108 号线，署方进行了 3 次的跟进调查。调查报告显示九巴 5D 号线早上的班次正常，德朗邨的平均载客量是 37%，最繁忙时段约 70%，巴士公司已增加九巴 5D 号线早上的班次至 12 分钟一班。此外，由于九巴 5M 号线早上的乘客量颇高，巴士公司已增加双层巴士行走，故乘客量已由较早前最高逾 80%降至现时最高 63%，署方期望将现时的班次由 9 分钟一班加强至 8 分钟一班。九巴 24 号线的乘客量亦颇高，早上繁忙时段最高达 78%，巴士公司计划提前于本年 11 月为九巴 24 号线加一部车，以加密班次。此外，改行启新道对隧巴 108 号线的影响轻微，德朗邨乘客的等候时间约为 9 分钟一班，最高乘客量为 30%，署方会留意隧巴 108 号线的需求增长，再与巴士公司作出跟进。

102. 何华汉议员的意见综合如下：(1) 同意九巴公司安排双层巴士早上行走九巴 5M 号线；(2) 本月 31 号启德 1 号正式入伙，九巴 5M 号线的乘客量可能进一步提高，希望班次由现时的 10 分钟一班加强至 8 至 10 分钟一班；(3) 近期有乘客在回程繁忙时间未能于淘大花园上车，希望巴士公司增加回程繁忙时段的班次；(4) 希望九巴 5M 号线以九龙湾为终点站的特别线可以改为全日行驶；以及(5) 九巴 24 号线现时的乘客量非常高，希望尽快增加一部车，无需等待至本年

11 月。

103. 梁婉婷议员查询本年 11 月增加车辆行走九巴 24 号线的确实日期。

104. 运输署施淑慧女士的回应综合如下：

(1) 关于九巴 24 号线加车时间表方面，署方稍后会与巴士公司作出跟进，落实日子后会尽快通知相关议员；

(2) 署方备悉议员对九巴 5M 号线特别班车全日行驶的要求，并承诺稍后会与巴士公司调查现时的乘客量，研究是否需要巴士公司增加资源，惟目前未能承诺该特别班车可以全日行驶；

(3) 署方会与巴士公司跟进及调查九巴 5M 号线回程繁忙时间于淘大花园的候车情况，若有需要会调整班次；以及

(4) 关于启德 1 号入伙，署方会向巴士公司了解相关巴士服务的需求，适当地调整服务及推行配合措施。

105. 九巴公司梁宏昌先生响应，九巴公司会与运输署保持紧密的联系，尽量响应启德乘客的需求。此外，九巴公司稍后会向运输署提供增加车辆行走九巴 24 号线加车的时间表。

正视近日严重巴士车祸 关注巴士车长极长工时和薪酬水平、关注职业司机的行车安全及驾驶态度 (文件第 81/17、82/17 号)

106. 左汇雄议员阐述文件第 81/17 号。

107. 吴奋金议员阐述文件第 82/17 号。

108. 运输署黄以巨先生代表该署巴士发展科响应有关议员要求运输署修订指引，以调低巴士车长最高工时的要求。他表示部门一直关注司机的行车安全，并将联络现有的巴士公司就车长工作、休息及用膳时间指引的机制作出检讨。

109. 九巴公司梁宏昌先生响应现阶段正配合运输署检讨车长现时

的工作指引，暂未有进一步资料。

110. 新巴/城巴李建乐先生的响应综合如下：

(1)城巴对 9 月 22 日城巴 E21A 号线于长沙湾道近钦州街发生的交通意外感到非常难过，并已向警方提供相关行车录像片段及纪录，配合警方调查意外经过及原因；

(2) 有关保险赔偿方面，城巴管理层于意外后第二天，分别到 4 间医院探望伤者，其后亦与 3 位死者的家属见面道歉，发放慰问金及讲解保险赔偿的安排。此外，城巴向一共 15 名曾经住院一日或以上的伤者发放慰问金，并已向大部分曾经住院的伤者讲解索偿程序及保险安排，现时正积极联络其余的伤者；以及

(3) 有关车长工时方面，两巴在本星期初已分别与新巴及城巴的车长代表及工会商讨工作安排，并会继续与员工保持沟通。此外，两巴会与运输署商讨修订车长工作时间的指引。

111. 关浩洋议员表示民建联一直跟进及协助上述事故的死伤者及其家属与巴士公司协调有关慰问金及保险赔偿的安排，事故的死伤者及家属相当无助，希望两巴作为大企业，可以承担社会责任，为死伤者及其家属更多支援。

112. 吴奋金议员表示他曾接触不少上述事故的死伤者家属，他们反映巴士公司的处理迟缓，包括没有实时联络死伤者的家属，希望巴士公司吸取教训，在不幸事故发生后，迅速妥善安排。此外，他建议各巴士公司成立应急小组，根据程序处理突发事件。

113. 邵天虹议员表示巴士车长的底薪不高，需要依赖加班津贴提高收入，他查询这是否巴士公司的经营策略，以吸引车长自愿加班。他建议巴士公司对有良好操守的车长给予相应的奖励或奖金，以改善目前车长的驾驶风气。

114. 新巴/城巴李建乐先生的响应综合如下：

(1) 在意外发生后，城巴尽力联络死者家属及伤者，惟现今的私隐保障很严谨，在最初寻找联络方法时遇到一定困难，其后由警方征求死者家属及伤者的同意后，才取得他们相关的联络方法，故联络

时间上出现滞后；

(2) 城巴备悉委员有关保险安排的意见，保险公司代表已与其他部分没有住院的伤者取得联络，保险公司及巴士公司均已向相关人士解释保险赔偿的安排，公司会继续积极跟进。现时，部份意外中的伤者已与保险公司就保险赔偿达成和解；以及

(3) 城巴在调整薪酬方面需考虑财政能力、市场水平及营运状况等多项因素，现正研究有关薪酬的安排。

115. 主席总结各委员会的意见，并指出 9 月 22 日的事故在社会上响起警号，希望运输署、巴士公司、道路使用者及各持分者确保行人及巴士乘客的安全，提升交通安全系数。

有关：九龙塘学校区交通严重堵塞 (文件第 83/17 号)

116. 丁健华议员介绍文件第 83/17 号，并感谢运输署及警务处应邀到现场视察。

117. 运输署陆雅仪女士回应，署方 9 月 13 日到现场视察，发现在早上上学时段，由于界限街车辆太多，而且是优先通行路口，故阻碍金巴伦道的车辆驶出界限街，有见及此，交通灯组已落实调整界限街、窝打老道及界限街、金巴伦道的交通灯，让金巴伦道的车辆有机会驶出界限街。上述改动由 10 月 11 日早上开始生效。

118. 香港警务处布耀华先生响应，警方每天均有执法人员处理九龙塘区的交通流量，疏导交通，令横街的车辆能够进出大街。此外，若遇到违规停泊的车辆而车上没有司机，即使只是接送小孩上学，警方亦会实时票控。另外，九龙城区警民关系组在开学前与十多间幼儿园及小学的校长讨论有关家长驾车接送学生上学引致的交通问题，有关学校将安排保安员或老师在学校门口带领较年幼的学童进入学校，好让家长无需于学校门前泊车停留，相信情况会较过往有所改善。

119. 何显明议员表示金巴伦道驶出界限街的道路由原来的双线变成单线，希望有关部门研究是否能扩阔路面，并改为双线驶出界限街，以疏导该处的交通。

120. 丁健华议员认同何显明议员的意见，当区一所幼儿园指出过

往车辆可以从界限街左转金巴伦道，至今却变成单程路，他已向运输署反映有关意见，署方响应正研究恢复双线的可行性。此外，他表示由于该处车流量大，故相信运输署调整交通灯号的方案成效有限，希望署方积极研究更有效的方案。

121. **主席**建议运输署从道路设计方面考虑或配合其他交通措施，以疏导该处的交通。

122. **运输署陆雅仪女士**回应，部分由金巴伦道驶出的车辆需横过 4 条行车线前往窝打老道，若改为双线一同驶出界限街，可能出现争路情况，增加碰撞机会，她希望先观察调整交通灯号的方案的成效，再决定是否需要下一步行动。此外，署方已就于界限街及金巴伦道路口髯上黄格的建议进行咨询，令界限街的车辆不得阻塞路口及让金巴伦道的车辆有更多机会驶入界限街，藉以改善该位置的情况。另外，2002 年 12 月前，车辆可在界限街转入金巴伦道，署方藉 2002 年 12 月的一项渠务工程，试行让车辆从金巴伦道单线驶出界限街，以改善九龙塘区内的塞车情况，由于当时塞车情况好转，故该措施一直沿用至今。根据过往经验，若该处改为双线行驶，将会出现违泊情况，效果未如理想。

123. **丁健华议员**表示由 2002 年至今已超过 10 年，上述措施或已不合时宜，希望运输署根据现时的状况及数据，积极考虑扩阔金巴伦道至双线行车或提供更好的方法。

124. **主席**希望警方、运输署及议员一同协力改善地区道路及改善塞车问题。

改善文福道及文运道交通建议 (文件第 84/17 号)

125. **郑利明议员**阐述文件第 84/17 号。

126. **运输署陆雅仪女士**的回应综合如下：

(1) 署方在有关国际学校开学的首星期一直派员到现场观察交通情况，发现该处在上下课时段学童接送活动较为频繁，整体交通流量不算太高，署方认为需再观察一段时间才能决定是否需要移除嘉景楼的咪表泊位。市民对咪表泊位有实际的需求，若移除上述咪表泊位，署方便需要在附近重置，惟附近范围暂未有合适的位置；

(2) 至于延长文福道往培正道的交通灯行车时间方面，由于培正道的交通较文福道繁忙，上述建议会对培正道的交通带来负面影响，署方正研究在不影响培正道的情况下，适度延长文福道的交通灯行车时间；

(3) 关于女青年会的旅游巴上落客问题，署方于本年 9 月 29 日中午 12 时到现场视察，未有发现旅游巴在该处停泊，希望委员提供较详细资料，让署方作出跟进；以及

(4) 有关何文田学车考试路线，署方实地视察后发现上下课时段只有少量的学车活动，未对文福道及文运道一带的交通造成负担，现阶段署方会密切留意该处的交通情况，并检视是否需要推行其他纾缓措施。

127. 香港警务处布耀华先生的响应综合如下：

(1) 警方在国际学校开学前，曾与学校负责人及其保安部经理开会，并反映居民担心开学后大型旅游巴造成的交通影响，该学校已作出相应的安排，以 16 座或 20 座的小巴接载学童而非大型旅游巴；

(2) 警方亦提醒学校对面的车行，不可于上下课高峰期摆放车辆在街上；

(3) 该国际学校与毗邻学校的上下课时间亦有 15 分钟差距，以避免同时间增加车流量；以及

(4) 有关学校亦有派员到门前接送学童进入学校，并呼吁驾车的家长尽快离开，在开学首星期，该处的交通虽有少许混乱，但经过多次的观察及维持秩序后，交通情况可以接受。

128. 郑利明议员指出在运输署及警方现场视察的首三个星期，交通问题并不严重，惟警方离开后，交通问题陆续浮现，有其他学校以大型旅游巴接载学童，并行经该处，当两边均有车辆停泊时，便会出现交通阻塞。此外，由于学校的放学时间不太准确，故不少家长会提早到学校门前等候接送，导致塞车情况，他希望警方可以加派人手疏导交通。另外，他指出学车活动并不是在非繁忙时间进行，主要在晚上甚至星期六、日进行，妨碍窝打老道山的居民驾车外出用膳，他希望署方于晚上 7 时后及星期六、日到窝打老道山就学车情况进行调查，

并向委员会提供相关数据。

129. **运输署陆雅仪女士**表示，在开学的第一天，不少家长提早到学校门前等候学童，署方于开学的第二天已与学校开会讨论，并建议优先安排乘搭校巴的学童离校，而驾私家车的家长将于校巴离开后 15 分钟抵达学校。有关学校已采纳署方的建议，家长亦遵守规则。

130. **香港警务署布耀华先生**响应，除了上下课时段，警方会派员于晚上巡查交通情况。

131. **郑利明议员**表示名校林立令区内交通瘫痪，希望运输署及警方多加关注。

132. **主席**希望运输署及警方再进行一次视察有关学校的交通问题是否有故态复萌的迹象，并尽合改善情况。

关注敬德街电单车考试意外 (文件第 85/17 号)

133. **郑利明议员**阐述文件第 85/17 号。

134. **左汇雄议员**表示由于敬德街考核「斜路 8 字」的位置正对屋苑门口，颇为危险，故建议运输署考虑将「斜路 8 字」的考核位置移往室内或其他场地及迁离何文田区。此外，他表示学车活动引致交通问题，随着何文田区人口不断增加及豪宅区带来的私家车增长，该处已不合作为驾驶考试场地。

135. **何显明议员**表示何文田及天光道的驾驶考试路线已沿用数十年，随着地区发展迅速，该处的车流及人流大增，运输署应考虑将驾驶考试路线迁往新市镇例如将军澳及马鞍山等，希望署方进行相关研究，并建议新的驾驶考试路线。

136. **梁婉婷议员**认同上述议员的意见，希望运输署予以考虑。由于励德街是 24 小时禁止学车，学习驾驶人士必须在考官陪同下方可于该处考核「斜路 8 字」，加上斜梯形的道路，学习驾驶人士很容易发生意外，危及附近居民。此外，学习驾驶人士一般在晚间于常盛街的斜路毗邻练习「斜路 8 字」，该处的车流日增，学习驾驶人士的技术尚未成熟，容易发生碰撞，因此希望更改相关路线。

137. **吴奋金议员**表示希望运输署重新检讨何文田区考车路线的安排，区内有不少新屋苑入伙，交通日益繁忙，考车活动容易引致事故，危及居民生命，希望运输署正视问题。此外，他建议参考观塘驾驶学院的做法，兴建室内考车中心，以模拟路面进行考试，以免对路面交通造成危险。

138. **运输署陆雅仪女士**响应，署方备悉委员对敬德街电单车驾驶考试场地的关注，现时敬德街已划为全日禁止学车路段，石鼓街亦设立较长的禁止学车时段，以减少学车活动对附近居民的影响。此外，运输署驾驶事务组的资料显示，部分考车路线已分流至常乐街。另外，为了维持有关驾驶考试服务，署方认为目前确实是有需要保留敬德街作为电单车的驾驶考试场地，并会继续留意上址的情况，加强巡视及与驾驶导师作出跟进，希望可改善该位置的交通情况。

139. **郑利明议员**指出是次文件的重点是安全性，学习驾驶人士从未于敬德街练习「斜路 8 字」，考试时却必须于该高危地段考核「斜路 8 字」，容易造成意外，希望运输署正视问题，避免意外再次发生。

140. **主席**表示的一个月内发生两宗敬德街考车意外，值得运输署检讨现时的考试路线，希望署方作出深入了解及跟进。

要求运输署响应扩阔温思劳街，改善挤塞情况 (文件第 86/17 号)

141. **林德成议员**阐述文件第 86/17 号。

142. **运输署李咏芝女士**回应，署方已实地视察及检视温思劳街一带的交通情况，因该处一带邻近数间殡仪馆，故早上的交通较为繁忙，而温思劳街近老龙坑街一段有空间可以由一条行车线扩阔至两条行车线，以增加容车量，惟由于工程涉及收窄现有行人路，故署方已就有关建议进行地区咨询，并在 5 月底取到咨询结果，署方一直与反对人士联络，经多次沟通后，有关人士最终未有进一步反对意见，署方已向路政署发出施工纸，并将会安排施工。

143. **林德成议员**向路政署查询上述工程目前的进度及情况。

144. **路政署谭皓铨先生**响应，署方已完成现场视察，发现需扩阔的位置藏有电线，署方正联络中华电力有限公司(下文简称「中电公司」)

查核有关电线的深度，若属于较浅层地区，署方需要中电公司将有关电线改道，方可进行扩阔工程。署方会与中电公司紧密联络，以尽快展开相关工程。

145. 林德成议员要求路政署尽快跟进，稍后向委员会汇报最新情况。

关注红磡湾区车辆违泊问题、强烈要求在红磡旧区交通黑点加强执法、要求正视迦密村街及孝民街车辆堵塞道路问题 (文件第 87/17、88/17、89/17 号)

146. 张仁康议员阐述文件第 87/17 号。

147. 林德成议员阐述文件第 88/17 号。

148. 左汇雄议员阐述文件第 89/17 号。

149. 吴奋金议员表示议会跟进有关迦密村街及孝民街的车辆违泊问题多年，运输署及警方基本上是束手无策，即使近日警方每天早上均有执法，仍需要运输署研究其他可行办法，包括增加单黄线、双黄线等。此外，他申报居住于迦密村街的一所国际幼儿园楼上，该处每天早上有不少家长驾车接送学童上下课，并停泊于幼儿园门前，阻塞交通，引致其他驾驶者不断鸣笛，警方使用的扩音机亦十分嘈吵，对俊民苑及附近居民造成影响。另外，他希望警方持续定期执法。

150. 运输署李咏芝女士的回应综合如下：：

(1) 署方一直留意迦密村街及孝民街一带的交通情况，上述幼儿园的上下课时段交通比较繁忙，亦有私家车违例停泊于幼儿园门前，造成交通挤塞。署方已在迦密村街合适的地方划设了不准停车限制区及限制车辆在繁忙时段停车等候；

(2) 署方会积极考虑委员对扩阔现有迦密村街近孝民街路口黄格的意见，并会透过民政处进行咨询，进一步确实其可行性；

(3) 署方会联络相关幼儿园，要求校方提醒家长不要违例停泊；

(4) 关于曲街、必嘉街、老龙坑街及温思劳街一带的交通情况，署方已在合适位置设置了停车限制区，以改善违泊情况，维持交通畅顺。同时，署方亦不断考虑不同的交通改善措施，包括进一步扩阔温思劳街至两条行车线，以改善交通情况。另外，署方会在温思劳街的一些路口处划设双黄线，避免车辆停泊路口阻塞交通；以及

(5) 关于必嘉街、宝其利街及宝莱街的交通情况，相关路段已划设停车限制区及停车湾，供车辆在合适的地方上落客，以免影响其他交通。

151. **香港警务处布耀华先生**响应，必嘉街、宝其利街及宝莱街的交通阻塞主要是受到附近商户影响；至于曲街、必嘉街、老龙坑街及温思劳街方面则是殡仪业界的违泊引致，警方已与殡仪业界的主席会面，并向有关持分者解释违泊对区内造成严重交通阻塞及滋扰。此外，警方曾三个月内持续于早、午时段及不给予任何通融的情况下，对该处所有的违泊车辆进行票控，惟在警方人员离开后，违泊情况故态复萌，部分及时离开的车辆甚至在警方执法期间，不停在区内兜圈，造成其他不必要的阻塞。有见及此，红磡分区管理层构思出一个持续性及旋风式打击黑点违泊的方案，并将由相关同事向委员讲解有关方案。

152. **香港警务处小队指挥官(行动支持)(红磡分区)张丹松先生**响应，警方分析在 5 月及 8 月搜集的有关违例停泊或违例阻塞街道的投诉数据，发现有 60 条街曾于上述时间被市民投诉，其中 12 条街的投诉数字最高。警方自 9 月中开始采取新的策略针对车辆违泊，并集中人手处理投诉率最高的道路，日常巡逻的警务人员在无须处理突发事件及交通意外的反罪恶巡逻时，将全部获编排至该 12 条街，进行持续性及旋风式的巡逻，目标是让这 12 条街的违泊人士不敢回头违泊。此外，警方亦会额外编排人手于长期或惯性违例停泊或违例阻塞街道的黑点执法。此外，警方亦会每星期进行一次制度上的检讨，并制订下星期集中人手处理违泊或阻街的街道。

153. **张仁康议员**对警方因应市民提供的投诉数据制定处理违泊的策略表示高兴，并希望警方以他及**林德成议员**文件中提及的街道作为下星期的目标街道。此外，他理解违例泊车是结构性问题，要彻底解决并不容易，希望警方尽力而为。

154. **杨永杰议员**赞扬警方针对车辆违泊或违例阻塞街道的新策略，并查询其他九龙城的警区是否仿效有关策略。

155. **主席**赞扬警方上述的新策略有层次及有深度。

156. **香港警务处张丹松先生**响应，上述的新策略在本年 9 月开始实行，仍在起步阶段，成效有待观察，若成效理想，会向其他警区推介有关策略，然而，其他警区会视乎自身的实际情况及需要，考虑是否采用上述策略。此外，违例泊车是结构性问题，警方无法解决车多路少的问题。

157. **香港警务处布耀华先生**响应红磡分区推出上述策略后，交通队及九龙城分区亦会整合每星期的行动策略，整个警区内的不同部门亦可参考有关的执行方案。

下次开会日期

158. **主席**宣布下次开会日期定于 2017 年 12 月 7 日（星期四）下午 2 时 30 分，并无其他讨论事项。**主席**于下午 6 时 58 分宣布会议结束。

159. 本会议记录于 2017 年 12 月 7 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2017 年 12 月