

九龙城区议会辖下
交通及运输事务委员会
第十三次会议记录

日期： 2017 年 12 月 7 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： 萧亮声议员 (于下午 3 时 59 分离席)
林德成议员
邝葆贤议员 (于下午 2 时 45 分出席)
余志荣议员
吴宝强议员
黎广伟议员 (于下午 4 时 05 分离席)
张仁康议员, MH (于下午 4 时 09 分离席)
关浩洋议员 (于下午 3 时 56 分出席)
劳超杰议员 (于下午 2 时 42 分出席)
杨振宇议员
左汇雄议员
吴奋金议员
潘国华议员, JP (于下午 7 时 02 分离席)
邵天虹议员
林 博议员
何华汉议员
梁婉婷议员 (于下午 3 时 43 分离席)
丁健华议员

缺席者：

李慧琼议员, SBS, JP
何显明议员, BBS, MH
梁美芬议员, SBS, JP
杨永杰议员

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>	苏铤静女士 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 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 香港警务处秀茂坪区交通队主管
-------------	---	---

应邀出席者:

议程五	陈本标先生 邓可忻女士 钟廷浩先生 李健华先生 郑家豪先生 麦凯蕾博士	起动九龙东办事处高级项目经理 起动九龙东办事处高级工程策划经理 起动九龙东办事处工程策划经理(2) 合和项目拓展有限公司副董事 合和项目拓展有限公司高级业务发展经理 合和项目拓展有限公司规划顾问
议程六	黄裕廷先生 尹慧娴女士	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 总公众事务主任
议程七	黄裕廷先生 黄秀娟女士	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(车务) 九龙巴士(一九三三)有限公司襄理 (策划及发展)
议程八至十	黄裕廷先生	九龙巴士(一九三三)有限公司襄理(车务)
议程十六	袁妙珍女士	运输署高级运输主任/渡轮策划 1
议程十七	杨莉华女士 高天礼先生	港铁公司公共关系经理-对外事务 港铁公司助理公共关系经理-对外事务
议程三十二	姚少雄先生	地政总署产业测量师/启德

* * *

交通及运输事务委员会(下文简称「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，秘书处在会议前接获通知，李慧琼议员及何显明议员因事未能出席是次会议，李慧琼议员以书面委托关浩洋议员代表处理是次会议的事务。

通过上次会议记录

3. 第十二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)

4. 运输署工程师(九龙城)陆雅仪女士汇报进度，署方日前就加设行人过路处事宜透过民政事务处进行地区咨询，若咨询结果正面，将落实执行。

5. 林博议员及陆劲光议员查询运输署加设行人过路处的确实位置。

6. 劳超杰议员查询运输署何时展开及完成上述行人过路处的工程。

7. 运输署陆雅仪女士回应，拟建行人过路处位于何文田山畔行人出入口前，高山道 2B 号至 6 号的中间位置，预计约两个月后会有地区咨询结果，署方将因应收集所得的意见，决定是否落实执行及提供相关时间表。

8. 林博议员查询地区咨询是否需要获得 100%的支持意见，才可

加设上述行人过路处；若有少数受影响商铺提出反对意见，运输署将如何处理。

9. 运输署陆雅仪女士响应，上述没有灯号的行人过路处需要在没有任何反对意见的情况下方可加设。若咨询期间收到反对意见，署方会研究相关反对意见的理据及其可行性。

要求复办往来伟恒昌新邨至尖沙咀的专线小巴 (文件第 78/17 号)

10. 运输署高级运输主任/九龙城黄以巨先生汇报跟进工作，并指署方已与潘国华议员商讨，将考虑修改现有或加设一条由土瓜湾往尖东的专线小巴服务，并会适时向潘国华议员汇报。

11. 潘国华议员感谢运输署承诺争取开办由土瓜湾前往尖东的路线，希望署方可以透过辅助路线或行走其他地方的方式增加上述路线的乘客量，例如专线小巴 28MS 号线已改为一条循环线，这新尝试令该路线有更大生存空间。

12. 主席表示希望运输署考虑潘国华议员的意见。

新议事项

拟议于九龙湾国际展贸中心加建高架行人通道 (文件第 92/17 号)

13. 起动九龙东办事处高级项目经理陈本标先生表示文件旨在向交运会介绍一个由私人土地业权人(即合和集团)提出于九龙湾国际展贸中心(下文简称「九展」)加建两段高架行人通道，以加强启德的行人网络。

14. 合和项目拓展有限公司规划顾问麦凯蕾博士介绍文件第 92/17 号。

15. 何华汉议员极为反对上述项目，并表示在未有进行咨询的情况下，起动九龙东办事处(下文简称「起劝办」)协助合和集团构建一条私人土地的天桥有官商勾结之嫌，起劝办不应以方便居民为由，因背后有其经济利益的考虑因素，例如提高九展及合和集团的市值。此

外，拟建的高架行人通道仅连接海旁的私楼区，没有顾及启晴和德朗邨居民的需要，若起动办有意便利居民出入，拟建的高架行人通道应接驳至启晴及德朗邨。另外，他希望有关部门提供上述高架行人信道的人流数据及地区影响的评估。

16. **林博议员**向主席查询，由合和集团就拟建的高架行人信道咨询交通及运输事务委员会是否合乎会议常规。此外，他查询该高架行人通道是否曾进行过公开招标。

17. **邵天虹议员**指出起动办在文件内清楚表示支持上述计划，做法比较罕见，认为何华汉议员的忧虑是正常的。若上述高架行人通道由合和集团全资兴建、管理及维修，市民与合和集团各自可获得什么益处，若是互惠互利，可能较容易得到地区的支持。

18. **邝葆贤议员**表示上述高架行人通道由合和集团全资兴建、管理及维修，忧虑该集团会限制公众使用权。此外，她查询行人通道出现流动小贩或广告时的处理方法以及政府日后如何规管由私人业主管理的公众设施。

19. **九龙城民政事务助理专员苏敏静女士**表示，文件是以发展局起动九龙东办事处的名义提交予交运会。

20. **主席**响应以发展局起动九龙东办事处的名义提交文件予交运会，故获纳入会议议程。

21. **起动九龙东办事处陈本标先生**的响应综合如下：

(1) 上述计划通过九展，由九展的业主提出较为适合；；

(2) 计划由九展的业主出资兴建，无需运用公帑，而如文件所述，可完善该处的行人网络；

(3) 兴建高架行人通道的建议必须经过一连串程序方可落实执行，包括：(一) 得到起动办认同该行人通道有一定作用；(二) 搜集地区意见；(三) 完成政府内部的程序，甚至提交建议予行政会议讨论；以及(四) 修改地契以落实相关的要求，例如规管行人通道上设置商铺等；

(4) 现时市民若想前往九展以北的地方，需要经过机电工程署的总部及横过承启道。拟建高架行人通道可接驳现有的高架行人天桥，跨过承启道进入启德区；

(5) 据理解，启德区的规划较着重地面行人通道，例如南北向的启德河，而东西向的承启道已规划较阔的行人通道及绿化区，希望透过绿化路面行人道，令行人步行时较舒适。就承启道的北边已划为政府、机构及社区设施用地，若该行人天桥可以接驳至有关设施，起动办理解是较理想的安排。由于未有最终布局资料，拟建高架行人天桥可预留接驳位，以便作为绿化路面行人道的另一个选择；以及

(6) 拟建高架行人通道经过九展，启德居民可选择经九展步行往九龙湾，较现时更直接便捷，有利启德和九龙湾两区的市民，是双赢方案。

22. **合和项目拓展有限公司副董事李健华先生**表示，期望有关建议能带来多赢局面，增强启德及九龙湾区之间的联系。此外，政府鼓励每一个发展商尽力在其可行范围内提供接驳予行人，以缔造行人优先的社区环境。为响应有关政策，合和集团会尽力配合并严格遵守地契的合约条款。

23. **郑利明议员**对合和集团拟建高架行人通道的目的存疑。此外，他指出机电工程署只需要 24 小时开放其通道，及兴建一条简单的连接横跨 D2 干线，便可解决问题。

24. **何华汉议员**同意**郑利明议员**的意见，怀疑起动办与合和集团之间有利益输送，他要求起动办解释为何政府不主动兴建上述高架行人通道，而交由合和集团兴建。此外，上述预留给政府、机构及社区设施用地仍在规划阶段，现时提及接驳点，是言之过早。

25. **林博议员**向起动办查询九龙湾商业区内是否有其他集团有意兴建高架行人通道，担心若没有提供机会予区内其他发展商，会违背了公平、公正及公开的宗旨。此外，他担心日后有不少发展商会仿效相关做法。另外，有关机构可透过不同方式回馈社会，例如派米及举办社区活动等，不一定要兴建上述高架行人通道。

26. **邵天虹议员**认为合和集团有责任披露在上述高架行人通道附近的业权及公司相关利益。

27. **主席**查询上述高架行人通道往 D2 路方向横跨的政府、机构及社区用地有何用途。此外，他查询拟建北、南天桥的建造成本。

28. **起动九龙东办事处陈本标先生**的响应综合如下：

(1) 若只兴建横跨 D2 路/承启道的行人天桥而不接驳现有行人天桥，居民的行走路径会较迂回。若要连接两段高架行人通道，必须经过九展并获业主配合。现合和集团愿意出资，各方均乐见其成；

(2) 就议员提醒官商勾结是敏感议题，政府会审慎处理；以及

(3) 拟建高架行人通道往 D2 路方向横跨的政府、机构及社区用地地底有渠务设施，地面规划是一个绿化区，政府现时没有计划于该处兴建任何楼宇设施。

29. **合和项目拓展有限公司麦凯蓄博士**补充，2016 年《施政报告》提出以豁免修订契约的土地补价，鼓励业主根据已规划的行人网络自筹兴建行人连接。若政府认为相关建议有助改善整区的行人网络，便会鼓励私人发展商参与，以加强整体的行人畅达性和联系，半年前获政府通过的金钟行人连接便是一个由私人业权人士倡议及出资兴建、维修和管理的先例。该天桥接驳了金钟的商业大厦，是相关政策的第一个试点。此外，九展从 1996 年已经植根于区内，是合和集团在九龙湾区唯一的土地业权。合和集团亦希望启德发展区及九龙湾商贸区长远能有更兴旺的发展。另外，由于现时仍在构思阶段，尚未进行详细的设计及可行性研究，根据非常初步的估算，(以目前的建筑及人工费用估算)，该两条天桥的成本约为 6,000 万。此外，她指出有关建议是双赢方案，既可便利社区，又可带动更多人流。

30. **合和项目拓展有限公司李健华先生**补充，居民不单可以利用上述高架行人通道前往九龙湾商贸区，还可以前往启德的商贸区、全科医院、儿童医院及都会公园，相信可改善居民生活环境。

31. **何华汉议员**表示由于起动办未能澄清有关建议不涉及利益输送，而且承启道另一边的政府、机构及社区设施仍未落实，故强烈反对有关建议，希望起动办再作研究，以释除委员的疑虑。

32. 杨振宇议员表示施政报告有其政策方向，各区有不同的区情，有关建议未有证实如何便利区内的居民，希望起动办提供更多数据。

33. 邝葆贤议员表示目前该处人流稀疏，希望起动办提供预计天桥落成的受惠人数，该天桥可以将社区分割成多份，而中间的政府、机构及社区设施仍未有任何规划，故不宜于现阶段通过有关建议。

34. 关浩洋议员查询若交运会反对拟建高架行人通道，合和集团是否会放弃有关方案或以其他方式兴建该天桥。

35. 起动九龙东办事处陈本标先生的响应综合如下：

(1) 起动办审视本计划的出发点是由于启德区的人口日渐增长最终会达数万。在往外连接上，若南行往九龙湾及其他地区，地理上经过九展是相当理想的安排；

(2) 就议员建议由政府兴建一条天桥横过承启道，由地面步行绕过机电工程署外围再前往九龙湾及其他地区，路线相对迂回。现时的建议不需动用公帑而得到接驳，符合施政报告所提出的方向；

(3) 拟建高架行人通道对居民有益、有可取之处，合和集团将就该通道的主要落脚点提供更详细资料；以及

(4) 起动办非常重视区议会的意见，将与合和集团准备更多资料，包括人流数据，适时再向区议会介绍。

投诉 3B、5、5C、116 巴士严重脱班、强烈要求 5D 巴士加密班次及优化路线 (文件第 93/17、94/17 号)

36. 林博议员阐述文件第 93/17 号。

37. 何华汉议员阐述文件第 94/17 号。

38. 运输署高级运输主任/九龙城黄以巨先生表示，署方已安排就九巴 3B、5、5C、116 号线在土瓜湾区的班次服务水平的调查，若有服务不足的情况，会提交调查报告予议会，并与巴士公司作出跟进。(会后补注：调查报告及跟进情况见附件一。)

39. 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(车务)(下文简称「九巴公司」)黄裕廷先生响应,九巴公司已调查上述路线的服务水平及班次,九巴 116 号线服务大致正常,偶尔或因交通挤塞影响班次,出现轻微延误。九巴 3B、5 及 5C 号线的服务大致正常,由于客量较多,九巴公司会持续监察上述路线的服务水平,以免出现严重脱班的情况。

40. 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」)总公众事务主任尹慧娴女士回应,新巴 116 号线运作大致正常,由于 9 至 10 月期间部分地方仍在进行港铁沙中线工程,所以道路稍为挤塞。若有突发情况,两巴会调配车辆及调节班次,尽快疏导人潮,并会持续监察该巴士路线的服务水平。

41. 运输署高级运输主任/启德及计划施淑慧女士就文件第 94/17 号的回应综合如下:

(1) 运输署与九巴公司的意见一致,由于九巴 5D 号线非繁忙时段的载客量仅为 20 至 30%,署方认为需再观察一段时间,才可积极考虑加强班次,以善用资源。此外,署方一直留意九巴 5D 号线于繁忙时段的服务水平,因应启德 1 号入伙,署方会加密调查,并与巴士公司跟进;

(2) 若九巴 5D 号线行经 D2 路,会对现有乘客造成影响,署方正与九巴公司探讨和研究有关建议。此外,九巴 5D 号线行经 D2 路会缩短原来路线,署方需与九巴公司进一步研究资源调配及能否加强班次;以及

(3) 道路发展的计划会涵盖九巴 5D 号线的方案,当有初步构思,署方会联同九巴公司咨询区议会的意见。

42. 九巴公司襄理(策划及发展)黄秀娟女士表示会积极研究委员就九巴 5D 号线服务的建议。

43. 林博议员要求运输署连续三日调查巴士 3B、5、5C 及 116 号线的服务水平,以发放准确讯息予市民。

44. 杨振宇议员查询运输署是以什么方式调查巴士 3B、5、5C 及 116 号线的服务水平。

45. 主席查询运输署是否有定期调查巴士 3B、5、5C 及 116 号线的服务水平及何时进行有关调查。

46. 运输署黄以巨先生表示署方会在马头围道、土瓜湾道及鸿福街调查巴士 3B、5C 及 116 号线的服务，而九巴 5 号线的服务调查会在浙江街游乐场进行。此外，署方会在星期一至五的任何一日，早上 7 时至晚上 7 时记录上述路线的班次。因应议员的建议，署方会安排星期一至五的任何两至三日进行有关调查。

要求巴士站增设排队指引、要求将太子道东(近富豪酒店)巴士站灯箱列向内移 让候车空间更宽，保障市民安全、要求在太子道西(狮子石道与福佬村道之间)设巴士站上盖 避免居民候车时受日晒雨淋之苦 (文件第 95/17、96/17、97/17 号)

47. 潘国华议员阐述文件第 95/17 号。

48. 吴宝强议员阐述文件第 96/17 及 97/17 号。

49. 运输署黄以巨先生的响应综合如下：

(1) 就土瓜湾道 345 号对出巴士站增设排队指引，署方已与九巴公司商讨搬迁车站的安排；

(2) 有关将太子道东(近富豪酒店)巴士站的灯箱向内移的要求，署方数个月前已与吴宝强议员及巴士公司代表现场视察，并按程序处理有关建议；以及

(3) 太子道西巴士站增设上盖方面，九巴公司多年前曾提交有关申请，惟当时遭地区商户反对，署方会要求九巴公司重新申请，并按程序处理有关建议。

50. 吴宝强议员表示，增设太子道西巴士站上盖的工程可能为个别商户的生意带来短期的影响，惟工程完成后，大家都有所得益，希望运输署今次能平衡各方利益。

51. 主席查询将太子道东(近富豪酒店)巴士站的灯箱向内移及于太子道西巴士站增设上盖的时间表。

52. 九巴公司黄裕廷先生表示，土瓜湾道 345 号对出巴士站重组方面，目前往不同方向的巴士停泊在同一个位置，而且酒楼门前人流较多，若委员支持，九巴公司可于一星期内增设临时站柱，将往红磡码头、火车站/尖沙咀及其他地方的停靠路线分散。至于太子道西巴士站增设上盖方面，九巴公司已向运输署提交申请，在完成相关程序后，预计可于获运输署批准后半个月内完成上盖工程。

53. 丁健华议员查询增设巴士站上盖的一般程序及所需时间。

54. 运输署黄以巨先生响应，在正常情况下巴士公司有一套增设巴士站上盖的准则。若有特别要求，署方会通知巴士公司提交申请，进行地区咨询程序及工程可行性研究，署方完成审批后，会通知巴士公司按优先排序兴建。

55. 九巴公司黄裕廷先生响应，九巴公司对兴建巴士站上盖持开放态度，惟相关位置必须符合运输署的指引，只要获得运输署批准，九巴公司乐意于该位置增建上盖。

56. 丁健华议员查询两间巴士公司增设巴士站上盖的准则。

57. 九巴公司黄裕廷先生响应，九巴公司会尽可能满足委员及市民对增建巴士站上盖的要求，以九巴 2D 号线富豪东方酒店巴士站为例，该路线每日乘客量不足 20 人，亦已设有上盖，故乘客量不足不是增设巴士站上盖的障碍。

要求运输署交代红磡巴士总站搬迁入嘉里酒店的进度 (文件第 98/17 号)

58. 张仁康议员阐述文件第 98/17 号。

59. 运输署黄以巨先生表示，公共交通交汇处的结构已大致完成，惟需进行大量机电项目测试及检验空气，预计可于 2018 年第 3 季或之前启用，开通前会向区议会汇报。

60. 郑利明议员表示，机电项目测试需时 9 个月，进度缓慢，该处的交通有很大问题，例如违泊车辆所引致的交通挤塞，希望运输署尽快启用新公共交通交汇处，以纾缓问题。

61. **邝葆贤**议员表示新公共交通交汇处与原有设计有所不同，查询市民如何来往新公共交通交汇处，要求运输署提供相关图则及资料。

62. **运输署黄以巨**先生响应，新公共交通交汇处初步落成，惟仍需进行天花隔音及空气测试，建筑署及机电工程署正联络营办商尽快完成上述工程，相信能提早于 2018 年 9 月前完成。

63. **运输署工程师(红磡)李咏芝**女士回应，巴士总站将新设出入口，行人过路处亦会因应出入口位置稍为向西移，现时承建商正进行路口的改善工程，署方稍后可向委员提供相关详细资料。

64. **主席**建议运输署以传阅文件方式提供新公共交通交汇处相关图则及出入口资料。此外，他要求有关部门就余下工程提供进度报告，让委员能及早掌握新公共交通交汇处的启用时间。
(会后补注：承建商提供公共交通交汇处最新进度表见附件二。)

65. **郑利明**议员表示上述进度报告应列明各项目的工程进度、测试时间及最快启用日期，除非遇到突发事故，否则所有工程应如期完成。

强烈要求九龙专线小巴 27M 引进 19 座小巴及繁忙时段增加班次、要求 5M 小巴增加班次及转用 19 座小巴提升服务质素、要求 74S 小巴增加班次及转用 19 座小巴提升服务质素 (文件第 99/17、100/17、101/17 号)

66. **林博**议员阐述文件第 99/17 号。

67. **郑利明**议员阐述文件第 100/17 及 101/17 号。

68. **运输署黄以巨**先生表示已就上述议题提供书面回复，并补充如下：

(1) 署方定期调查专线小巴 27M 号线服务，发现 10 至 11 月于繁忙时间实际开出的班次较时间表所订的班次多，署方亦会继续鼓励承办商在资源许可的情况下，尽量增加繁忙时间的班次。此外，他表示预留座位予中途站乘客的建议可能会对步行至总站排队候车的乘客造成不公平。

(2) 专线小巴 27M 号线已引入一部 19 座小巴，署方会继续鼓励承办商换车时引入 19 座小巴；

(3) 专线小巴 5M 号线方面，署方数月前的调查结果显示有脱班情况出现，并已与承办商作出跟进，问题已有所改善，惟最近可能又再出现脱班情况，署方会继续与相关承办商跟进；以及

(4) 署方在 10 月的早、晚繁忙时段就专线小巴 74S 号线服务作出调查，发现实际班次较时间表所厘定的多，只发现一至两次在九龙站下午繁忙时段乘客未能上车的情况。

69. **林博议员**的意见综合如下：

(1) 查询运输署 10 至 11 月的调查是一日或连续数日的调查；

(2) 并不是所有乘客都可以步行至总站，拒绝预留座位予中途站乘客对他们而言同样不公平；

(3) 希望 27M 号线引入更多 19 座小巴，因很多居民乘搭该路线到旺角上班及上学；

(4) 委员希望从总站开始设置分段收费，而不是从佛光街开始设置分段收费；以及

(5) 追问运输署就专线小巴 27M 号线的加价幅度及次数的响应。

70. **郑利明议员**对运输署的响应表示失望。他认为专线小巴 5M 号线出现脱班问题，是因为运输署监管不足。另外，他表示专线小巴 74 号线的班次频密，前往何文田山的专线小巴 74S 号班次则相当疏落，每班车都几乎客满，然而运输署多年来从未认真解决问题，希望运输署正视及尝试解决问题。

71. **何华汉议员**表示若运输署建议专线小巴 27M 号线乘客步行前往总站乘车，那么中途站并没有任何意义，长者亦无法步行往总站，运输署有责任解决班次不足的问题，而不是建议乘客步行前往总站乘车。此外，他指出预留座位予中途站乘客已有先例，例如专线小巴 51M 路线每部车都有预留 6 至 7 个座位予启业邨的乘客，希望运输署的代

表参考相关做法。

72. **邵天虹议员**表示关注专线小巴 27M 号线班次不足的问题，此议题自去年讨论至今没有明确改善。他认同运输署的调查结果未必准确，由旺角往美善同道方向的乘客需等待逾半小时，并非署方调查显示的平均等候时间 5 至 6 分钟。虽然由美善同道往旺角方向等候情况稍为好一点，但小巴亦长期客满，中途站乘客无法上车。他认为营办商加密班次或引入 19 座小巴需时，建议增加繁忙时间的司机数目及缩短司机在总站休息的时间，以减少乘客的等候时间。

73. **邝葆贤议员**表示，不少小巴路线在多年前已私下设有留位服务，查询司机为后站乘客留位而拒载前站乘客是否合法，以及运输署对留位服务有何取态及会否考虑修例让小巴合法地提供留位服务。

74. **林德成议员**表示不少委员反映小巴脱班问题，司机的态度亦经常被市民投诉，质疑运输署监管不力及调查不足。他查询运输署有否要求相关营办商在指定时间内交代及作出改善，以及有何因素导致小巴脱班问题重复发生。此外，委员提出的多项建议，运输署有否针对小巴脱班的原因，对症下药，与营办商作出跟进。

75. **运输署黄以巨先生的响应综合如下：**

(1) 署方定期调查区内专线小巴服务水平，专线小巴 27M 号线方面，每月会于工作日进行两次上、下午繁忙时段服务调查，由于人手问题，故未能连续数日进行调查。

(2) 专线小巴 27M 号线的调查结果显示繁忙时间的班次较时间表厘定的为多，惟小巴的载客量不及巴士，因此繁忙时段出现滞留情况是难以避免的，否则车资将会受到影响；

(3) 就司机为后站乘客留位而拒载前站乘客是否合法，他暂时未有相关资料，稍后再补充资料予邝葆贤议员或委员会。此外，他重申由于总站候车乘客众多，为中途站乘客预留座位，会引致总站候车的乘客不满；

(4) 席上文件第 13 号的服务调查是针对由九龙站开出的专线小巴 74S 号线，并非专线小巴 74 号线；以及

(5) 专线小巴 5M 号线的服务是的确有改善的空间，署方会继续与相关营运商跟进。

76. **主席**表示若运输署稍后提供的资料显示小巴司机为后站乘客留位而拒载前站乘客属违法，委员无需再讨论小巴留位服务。

77. **林博议员**的意见综合如下：

(1) 查询运输署的专线小巴服务水平调查是突击进行或预先通知相关营运商；

(2) 每月只进行两日的调查不足够，若署方人手不足，委员可联同署方职员连续 3 至 4 日于上午繁忙时间进行调查，无需进行下午的调查。此外，他要求运输署于稍后提供专线小巴 27M 号线过往的定期调查结果；

(3) 希望运输署研究邵天虹议员有关增加司机，以缩短候车时间的建议是否可行；

(4) 较早前黄埔小巴总站已开始预留两个座位予中途站乘客，即留位服务属合法；以及

(5) 希望运输署认真解决问题。此外，他希望了解相关营运商对文件建议的看法或态度。

78. **郑利明议员**表示他收到居民多次有关专线小巴 5M 号线及专线小巴 74S 号线班次不足的投诉，他亦曾于繁忙时间下午 3 时至 5 时观察何立田街 Fusion 超级市场外的候车情况，学生们大排长龙，希望运输署集中纾缓该处的等候情况，而不是九龙总站，若署方不正视问题，他半年后会再提交文件。

79. **主席**建议续议专线小巴 27M 号线预留两个座位予中途站乘客的事项，运输署作为监管机构，需平衡总站及中途站乘客的利益，希望运输署审视现有政策并与营办商商讨，下次会议或之前以文件方式提供答案。

(会后补注：运输署于 2018 年 1 月 17 日与林博议员及杨永杰议员在现场商讨情况，并正跟进两位议员的建议。)

谴责运输署就有关新增绿色专线小巴 6C 事宜咨询不足、推行草率
(文件第 102/17 号)

80. 余志荣议员阐述文件第 102/17 号。

81. 何华汉议员表示，据他了解，运输署在新增专线小巴路线时，首先要与营办商商讨，再咨询公众及区议会，方可落实。他不理解为何专线小巴 6C 号线没有依循上述咨询程序便仓卒推行。此外，他希望运输署厘清透过传阅文件或会议形式进行咨询的准则，让委员容易区别。

82. 林德成议员申报他的女儿就读于专线小巴 6C 号线沿线附近的学校。他表示，11 月 1 日的简介会旨在讲解专线小巴 6 及 6A 号线的合并事宜，惟运输署在会中突然指出专线小巴 6C 号线将在 11 月 5 日开始投入服务，相关文件亦只在内文中提及该新路线，因此，他要求署方提早为新增的小巴路线发放全面讯息，并与各持分者及地区人士加强沟通，以共同改善区内交通。

83. 郑利明议员表示，地区对专线小巴 6C 号线持反对意见，但运输署未有透过正式途径就新增专线小巴 6C 号线进行咨询便推行，质疑此做法有欠公允，希望署方彻底检讨。

84. 邝葆贤议员申报居住于当区，她的意见综合如下：

(1) 维港·星岸的落成带动区内人口增长，黄埔居民一直争取由海滨南岸 1 至 3 座开出的专线小巴 6C 号线，在相关的咨询中只是反对该线总站的位置，而不是反对新增该路线；

(2) 由于专线小巴 6C 号线总站附近的学校及家长教师会反映站点会对学童过路构成危险，故要求运输署将该总站往前迁移，运输署亦从善如流。对于文件中指出运输署没有就移动站点进行咨询，她认为运输署已因应地区人士的意见，适时作出改善措施；

(3) 目前专线小巴 6C 号线的总站设备不完善，乘客要日晒雨淋地候车，故她已向运输署反映长远而言，运输署需要重新设计过路处及调配车位，以方便乘客上落；以及

(4) 认同运输署在新增专线小巴 6C 号线的过程中有不足之

处，例如文件的表达方式不清晰，惟运输署已承诺在专线小巴 6C 号线通车一个月后与各持分者开会检讨，她希望关心专线小巴 6C 号线的委员出席会议。此外，她希望运输署日后以会议形式就重组或新增公共交通路线进行咨询。

85. **林博议员**表示不理解有关专线小巴 6 及 6A 号线合并事宜的简介会，为何会提及开通专线小巴 6C 号线，认为运输署的咨询不足，未经议会同意而草率安排。

86. **运输署黄以巨先生**的响应综合如下：

(1) 运输署在 8 月透过民政事务处(下文简称「民政处」)发出有关重组专线小巴 6 及 6A 号线的咨询文件，向委员介绍重组方案后由于没有 6A 号线于半岛豪庭对开接驳居民往德民街前往尖沙咀，所以建议推出 6A 号线特别服务于红乐道理工宿舍对出加设中途站，以方便半岛豪庭的乘客。但由于该处已有 6X 号中途站前往黄埔总站，经考虑后改称为 6C 号线，以便乘客识别；

(2) **林德成议员**及**张仁康议员**就第一次的咨询文件提供意见，故署方安排在 9 月与他们进行现场视察，并因应他们的意见于 10 月透过民政处发出第二份咨询文件；以及

(3) 署方亦因应**张仁康议员**的要求举行简介会，并邀请交运会所有委员出席，旨在讲解因重组路线而取消新增的站点，而当日出席简介会的委员有**张仁康议员**及**邝葆贤议员**。

87. **劳超杰议员**表示运输署透过民政处以传阅文件方式进行有关重组专线小巴 6 及 6A 号线的咨询并不恰当，认为署方应呈交文件在交运会中讨论，而且举行简介会数天后便开通专线小巴 6C 号线，委员根本未能及时通知相关的持分者，希望署方日后以会议形式进行咨询。

88. **余志荣议员**澄清文件是谴责运输署就有关新增专线小巴 6C 号线事宜咨询不足、推行草率，并不是反对新增专线小巴 6C 号线。他认为运输署的咨询方式欠缺透明度，不希望类似事件再发生。

89. **郑利明议员**表示，过去改动巴士/小巴路线或调动巴士/小巴站点位置均需要长时间进行咨询，才可落实方案；他表示有人居住在

该站附近，担心在这次事件中会存在个人利益输送，并指出收受利益的人士需申报利益。

90. **丁健华议员**认为专线小巴站点的改变需要以会议形式咨询交运会，希望运输署在政策上作出检讨。

91. **邝葆贤议员**投诉**郑利明议员**有关个人利益输送的指控，她作为当区议员，每天监察专线小巴 6C 号线的情况，只求改善区内交通，非常客观，绝对不存在利益输送。

92. **主席**表示，**邝葆贤议员**已经申报在当区居住，请各议员聚焦讨论与议题相关的事宜。

93. **运输署黄以巨先生**响应，咨询可透过不同方式进行，包括会议形式及咨询文件形式。他表示，部分议员就专线小巴 6C 号线的咨询文件发表意见，因此他相约有关议员会面，并应议员的要求召开简介会。此外，若委员同意，日后可透过会议形式就各项事宜进行咨询。

94. **劳超杰议员**表示专线小巴的路线重组影响不少的居民的利益，并非琐碎小事，亦是区议员关心的议题，运输署应该分辨议题的重要性，再决定咨询形式。

95. **余志荣议员**对运输署的响应表示非常失望，并向主席查询署方代表是否可以就所有事项以咨询文件方式进行咨询，无需再出席交运会的会议。

96. **郑利明议员**表示若运输署希望透过咨询文件的方式进行咨询以提高效率，他较早前提交的要求应早已解决。他查询为何署方仍未处理其要求，而专线小巴 6A、6 及 6C 号线的重组方案却可迅速推行。

97. **何华汉议员**表示专线小巴 6A、6 及 6C 号线的重组方案及站点移动影响多区，并非小事，不应由运输署自行决定，希望署方尊重议会及居民。此外，他建议以交运会的名义致函运输署署长，以反映相关情况。

98. **邝葆贤议员**表示，运输署应提供清晰的列表，列明透过咨询文件或会议形式进行咨询的各种事项，让委员容易区分。此外，有关专线小巴 6C 号线总站移前 30 米方面，当时她只是向运输署转达地区

人士的要求，并不清楚署方是否需要就此进行咨询。

99. **主席**要求各委员讨论是否需要运输署将所有事项提交予交运会以会议形式进行讨论，并提醒如会议期间在座委员人数不足 12 名，会造成流会。

100. **杨振宇议员**表示担心若运输署连琐碎小事亦提交予交运会以会议形式进行讨论，可能会加重交运会的负担，希望委员作出考虑

101. **劳超杰议员**表示运输署应衡量议题的重要性，不应矫枉过正，把鸡毛蒜皮的议题提交议会。此外，他认为将小巴站移前 5 至 10 米不属于影响大的议题。然而，新增或重组公共交通服务，例如是重组专线小巴 6A、6 及 6C 号线，则需提交予交运会以会议形式进行讨论。

102. **关浩洋议员**的意见综合如下：

(1) 运输署应委员的要求举办简介会及将专线小巴 6C 号线的总站移前 30 米，但却依然遭受谴责，部门代表的心情是可以理解的。然而，若因担心受到谴责，而建议将所有事项提交予交运会，以会议形式进行咨询，恐怕会加重主席及秘书处的负担，影响议会的效率。因此，他反对运输署将所有事项提交予交运会以会议形式进行讨论；以及

(2) 今次事件的主因是署方将专线小巴 6C 号线的相关资料放在文件最后一段，以致不少委员看漏眼，希望署方日后的文件表达方式能更清晰，以免造成误会。

103. **邵天虹议员**向运输署查询巴士站点移动 10 米是否需要以会议形式进行咨询，希望署方提供客观标准。

104. **主席**总结各委员的意见，表示运输署应自行衡量是否需要就所有事项以会议形式进行咨询，委员会难以提供客观标准，惟影响性较大的事项，包括新增、合并或落实交通路线，应透过会议形式进行咨询。

要求恢复「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮航线
(文件第 103/17 号)

105. 余志荣议员阐述文件第 103/17 号。

106. 关浩洋议员表示市民对渡轮航线的需求一直存在，因此他支持恢复「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮航线。他查询承办商无意入目标原因。此外，政府现时有补贴离岛渡轮服务，他查询会否考虑以类似的补贴形式，支持恢复「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮航线，希望运输署因应上述渡轮航线有实际上升需求，建议政府以其他集体运输系统所得的利息补贴相关航线，让居民多一个过海交通工具。

107. 邝葆贤议员的意见综合如下：

(1) 目前黄埔区每天有六千名居民过海上班或上学，她在过往数月于区内进行对「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮服务需求调查，绝大部分居民希望恢复上述渡轮航线，署方不应因为「红磡-北角」的渡轮乘客量而低估「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮航线需求，若有需要，她可向署方提供资料并进行讨论；

(2) 她曾就恢复上述渡轮航线联络不同的渡轮营办商，他们最关注的是客量及码头设施租金，希望政府为有意恢复上述渡轮航线的营办商提供协助，例如收取低于市值的租金，让相关航线有机会复办；

(3) 政府将发展两岸海滨的单车径，若没有渡轮服务，单车难以运送到彼岸，恢复上述渡轮航线可以协助居民以单车代步；以及

(4) 港铁黄埔站开通后，乘搭隧巴 115 号线的人数未见减少，证明市民对过海的交通需求很大，恢复上述渡轮航线可以纾缓红隧的交通压力。

108. 运输署高级运输主任/渡轮策划 1 袁妙珍女士表示已提供书面响应，并补充如下：

(1) 署方在 2010 年曾就恢复「红磡-中环」及「红磡-湾仔」的渡轮服务，先后两次安排招标，即使第二轮招标降低班次要求后，

仍未接获任何入标。由于距离上次招标已 6 年，署方亦理解委员及居民的要求，会适时向市场了解对复办上述渡轮服务的意向，运输署根据既定的机制，若任何营办商有意复航或营办新航线，欢迎随时向署方提交申请，若署方接获营办商的申请，必定会积极研究复航的因素包括财务上及营运可行性、黄埔或红磡替代的交通服务等；

(2) 「红磡－中环」的渡轮服务以往是使用红磡南码头及中环 8 号码头，而「红磡－湾仔」的渡轮服务以往是红磡南码头去湾仔东码头。由于填海的缘故，湾仔方面现时未有适当的码头设施。然而，署方备悉委员的要求，会适时向市场了解对复航的看法及寻找适合的码头设施；

(3) 关于补贴或提供特别协助予渡轮承办商方面，政府一贯的政策是由私营机构按照其商业原则营运公共运输服务，以提高效率及成本效益。为维持渡轮服务的长远性，政府一直采取多项措施以减轻渡轮营办商的成本压力及增加非票务收入，包括由署方接手负责渡轮码头的维修工作、豁免渡轮营办商的燃油税、按长者票价优惠计划发还码头租金及豁免船只的牌照费用，及准许渡轮营办商分租其他码头作商业及零售用途，以赚取非票务收入，惟分租必须符合相关法例包括土地用途、消防安全及建筑方面。若有营办商希望承办「红磡－中环」及「红磡－湾仔」的渡轮服务，署方亦乐意与营办商研究增加非票务收入，以补贴渡轮服务的营运；以及

(4) 现阶段除了 6 条主要渡轮航线外，政府对于其他公共交通运输服务都没有直接资助，而政府资助该 6 条渡轮航线主要是因为没有其他公共交通运输工具，在没有选择的情况下，提供特别协助措施予渡轮承办商，否则有关渡轮服务可能无法维持或增加班次。

109. 余志荣议员对运输署的响应感到高兴，由于距离上次招标已 6 年，希望有关部门重新检视恢复「红磡－中环」及「红磡－湾仔」渡轮服务的可行性，除了黄埔区逾六千名的潜在乘客以外，海逸豪园亦有不少居民希望恢复上述航线，若有需要，他稍后可递上海逸居民签名，以示支持。此外，他认为政府应提供诱因予营办商营运上述航线，由于前往中环的人数较多，他建议以「红磡－中环」的渡轮服务作试点，加上中环已有码头设施，只需要活化现有的红磡码头，包括加设露台餐厅、商店及其他配套等便可作为试点，希望运输署探讨有关建议，往湾仔方面的渡轮服务可容后再议。

110. **劳超杰议员**支持恢复「红磡－中环」及「红磡－湾仔」渡轮服务。虽然黄埔区已有港铁等交通工具，但恢复渡轮服务及活化码头可带动整体社区发展。此外，荒废码头造成资源浪费，活化码头除了能提供额外的交通工具选择以外，还可以推动就业、经济及旅游业发展。他希望政府以创新元素推动「红磡－中环」及「红磡－湾仔」渡轮服务。

111. **运输署袁妙珍女士**响应，署方会再研究市场对于复办「红磡－中环」及「红磡－湾仔」渡轮服务的意向，若有营办商有意营运上述航线，署方会与相关部门根据一贯的机制处理，并与议会保持紧密联络。

要求港铁为黄埔花园/黄埔新邨居民提供票价优惠事宜
(文件第 104/17 号)

112. **余志荣议员**阐述文件第 104/17 号。

113. **港铁公司助理公共关系经理-对外事务高天礼先生**响应，港铁特惠站是一项商业推广计划，旨在鼓励更多市民选择步行往最就近的地铁站乘搭港铁，同时希望扩大客源，以达到双赢。设置特惠站的地点与最就近的港铁站的步行距离不适宜太远或太近，亦要有基本的设施，包括足够的空间及电力供应。区内即将有新的港铁站及社区建设落成，港铁公司会密切留意有关社区发展及参考地区的建议，并研究日后是否会否有机会于区内增设特惠站。此外，港铁公司已了解过黄埔花园及黄埔新邨一带的情况，惟未能找到合适的位置设置特惠站，欢迎委员日后就设置港铁特惠站给予更多建议，港铁公司可联同相关委员视察及探讨。

114. **余志荣议员**表示会向梁美芬议员转达港铁公司的响应，相信她能在黄埔区内找到适合设置特惠站的地点。

115. **邝葆贤议员**表示她曾向港铁公司的代表建议增设特惠站的地点，希望能得到正面响应。

116. **劳超杰议员**表示现时黄埔花园及黄埔新邨一带的居民均使用家维邨的特惠站，但因黄埔区范围很大，居民希望可以于居所附近设置更多特惠站。由于港铁于九龙城区的工程延误多时，目前区内只有

3 个特惠站，希望港铁公司顺应民意。此外，港铁黄埔及何文田站的使用率并不如预计中高，建造观塘线延线的费用庞大，增设特惠站既可方便市民，又可增加港铁公司的客源，有利无害。另外，他建议于红磡市政大厦附近增设特惠站，该处有不少巴士站，可吸引等候巴士的乘客改乘港铁。

117. **林德成**议员表示希望港铁公司能在区内不同的合适位置增设特惠站，以方便居民，家维邨的特惠站对红磡居民而言并不方便，希望港铁公司能适时检讨及寻找合适位置增置特惠站。

118. **港铁公司高天礼**先生响应，观塘线延伸自去年年底通车后，九龙城区内共设立了 3 个特惠站服务何文田及红磡的居民，港铁公司备悉委员的意见，并会作出研究。

119. **主席**希望港铁公司与相关委员保持联络，并于区内不同地点增设特惠站，带来双赢的局面。

有关：太子道西车辆经常超速，强烈要求加装快相机
(文件第 105/17 号)

120. **丁健华**议员阐述文件第 105/17 号，并播放有关车辆超速及冲灯的拍摄片段。

121. **主席**向运输署查询在观看**丁健华**议员播放的片段后，署方是否会重新考虑于上址加装固定侦速摄影机，还是维持书面回复上未有计划在该处安装固定侦速摄影机的决定。

122. **运输署陆雅仪**女士表示会将有关片段转交相关同事，并重新审视是否需要在该处安装固定侦速摄影机。

123. **香港警务处九龙城区交通队主管布耀华**先生表示，片段中有关超速部分会转介西九龙交通队跟进，而冲灯方面会由九龙城区交通队跟进。此外，他查询片段中的路口是否喇沙利道路口。

124. **丁健华**议员响应指片段中的路口是太子道西近伯爵街路口。

125. **香港警务处布耀华**先生表示会针对有关冲灯及危害行人安全

的行为制订行动。至于超速方面，他较早前已将有关文件转交予西九龙交通部，相关同事将会尝试调校器材在短距离内作出适当的搜证功能。

126. **杨振宇议员**表示不同的委员均曾要求于不同位置安装固定侦速摄影机，却从未有成功争取的例子，他查询运输署是以安装固定侦速摄影机的准则。

127. **邝葆贤议员**表示由于晚间车辆超速情况普遍，甚至有赛车的情况，故有不少委员曾要求于不同位置安装固定侦速摄影机，惟署方往往响应位置不适合，希望运输署交代安装固定侦速摄影机的准则。

128. **运输署陆雅仪女士**响应，运输署加设固定侦察车速摄影机时需要考虑多项因素，包括交通状况、四周的地理因素和相关交通意外记录。相关同事在考虑上述因素后，认为上址不适宜放置快相机。

129. **丁健华议员**表示片段中的情况除了超速以外，还有冲灯的危险情况，他考虑修改文件要求于该处加装冲灯摄影机。

130. **邝葆贤议员**查询运输署在加设固定侦察车速摄影机时需要考虑什么交通状况及四周的地理因素，请署方提供客观标准。此外，相关交通意外记录是否指致命意外。

131. **运输署陆雅仪女士**表示固定侦察车速摄影机或冲灯摄影机由两组不同的人员负责。

132. **主席**表示运输署陆雅仪女士并不是负责固定侦察车速摄影机或冲灯摄影机的人员，他建议续议此议题，并邀请运输署负责固定侦察车速摄影机或冲灯摄影机的代表出席下次会议。

133. **主席**建议**丁健华议员**后补文件，分开有关固定侦察车速摄影机及冲灯摄影机的事项及要求，再由秘书处要求运输署就两个项目派员出席会议。此外，他要求运输署的代表在下次会议中提供有关安装固定侦察车速摄影机及冲灯摄影机的客观条件及标准。

有关：缩短实线，减轻兰开夏道车辆流量
(文件第 106/17 号)

134. 丁健华议员阐述文件第 106/17 号。

135. 运输署陆雅仪女士回应，署方曾量度何东道至剑桥道一段兰开夏道的距离，由于只有 30 米的距离，而且兰开夏道早上较为多车，若车辆在 30 米内可以转换两条行车线(由何东道转左往兰开夏道，再转两条行车线往剑桥道)，可能存在安全隐忧，故署方并不支持有关建议。

136. 丁健华议员理解署方的做法，并要求运输署补交相关的书面回复，以便居民了解情况。

关注大型车辆由衙前围道右转入打鼓岭道空间不足 要求改善转角设计
(文件第 107/17 号)

137. 吴宝强议员阐述文件第 107/17 号。

138. 运输署陆雅仪女士响应，署方已联络路政署维修上址受损的路壘，目前现有的弯位有足够的空间供车长 12 米或以下的车辆从衙前围道右转往打鼓岭道。

139. 路政署区域工程师(九龙城及九龙湾)钟兆文先生响应，维修组的同事已经安排维修该路壘。

140. 吴宝强议员表示该处的路壘经常都有破损，希望路政署将该处的路壘列入观察名单，并进行定时监测，主动维修。

要求扩大环海街 U 型栏杆范围，取缔车辆泊上行人路
(文件第 108/17 号)

141. 余志荣议员阐述文件第 108/17 号。

142. 运输署李咏芝女士回应，署方早前已就环海街加设 U 型围栏

的事宜进行地区咨询，因该行人路相对狭窄，而且有树木，不少地区人士担心扩大 U 型围栏范围会令行人路收窄，故持反对意见。署方正研究加设铁柱以防止车辆停泊，并会更改方案重新咨询地区人士，若获得地区人士支持，署方会尽快安排落实措施。

要求延长土瓜湾道旅巴禁区时间
(文件第 109/17 号)

143. 主席表示此议题本属「关注旅游巴在区内引致的问题工作小组」的职权范围，惟考虑到议题的逼切性，故特别同意将议题纳入是次交运会议程。

144. 潘国华议员阐述文件第 109/17 号。

145. 运输署李咏芝女士的回应综合如下：

(1) 该段土瓜湾道是介乎于贵州街及新码头街的路段，现时上午 7 时至晚上 7 时设有旅游巴不准停泊限制区，原意是禁止旅游巴于繁忙时段上落客及阻碍交通；

(2) 署方曾到场实地视察，该路段于晚上 7 时后开始出现旅游巴在酒楼对出位置停泊及上落客，停泊时的交通情况大致畅顺；

(3) 由于酒楼较接近巴士站，若数辆巴士同时到站，巴士与旅游巴可能出现争位情况，署方的相关同事正与巴士公司商讨搬迁巴士站，以改善人流及交通情况，署方会持续监察该处的交通情况，若有需要，会再作出跟进；以及

(4) 由于区内对旅游巴上落位置有一定需求，故署方现阶段会继续保持上述的禁区时间，希望在平衡不同道路使用者的情况下，容许旅游巴在相关路段的非繁忙时间上落客。

146. 香港警务处布耀华先生的响应综合如下：

(1) 警方现场视察后与运输署得出相似的结论，若旅游巴等候泊车时有巴士抵达，就会造成阻塞。有见及此，警方在 11 月中后，透过「九龙城区不同持份者接待访港旅客维持道路安全、秩序约章」，

与业界订定规则，包括容许最多不超过 3 部旅游巴同一时间在非禁区时间落客，而且不可上客。此外，警方自 11 月起，每晚约 6 时 30 分至 8 时 30 分，均会派员于该处进行交通指导，只准许旅游巴落客，不准上客。如有司机或导游不守规则，带领团友在酒楼正门等候，警方的街管小队亦会将有关人流及导游带往后街或九龙城码头上落客，以确保高峰期时段不会在土瓜湾道同时上落客，有关措施实施逾一星期，正在观察成效，若有需要，会作出适当的改善措施；

(2) 有关人群控制方面，警方与相关酒楼商讨后，该酒楼会在人流高峰期，设置胶栏杆并要求食客在栏杆内排队，以免占据整条行人路。此外，客人只可在正门进入及使用美景街的后门离开，以免人流堵塞行人路；以及

(3) 若停泊的旅游巴上没有司机，无论是禁区或非禁区时段，警方均会进行票控；若在禁区时段，旅游巴停留该处，警方会进行票控；若在非禁区时间，警方会尽量安排适当的地方供旅游巴上落客。

147. **潘国华议员**对搬迁巴士站以迁就旅游巴停泊感到无奈。此外，他感谢警方每晚于非禁区时段在该处控制交通流量，惟警方难以长期于该处协助，因此他建议运输署考虑于该处设置「只准落客，不准上客」的交通标志作规管。

148. **运输署李咏芝女士**响应，一般道路在非禁区时间是可以上落客，她备悉委员的建议，惟署方没有在非禁区时间只准落客，不准上客的规定。

149. **主席**表示由于 11 月底才实行新措施，可先观察成效，再商讨下一步行动。

要求关注新柳街转入高山道交通问题、要求关注高山道电单车位不足问题

(文件第 110/17、111/17 号)

150. **林博议员**阐述文件第 110/17 及 111/17 号。

151. **运输署陆雅仪女士**响应，有关新柳街转入高山道的问题，署方会研究在新柳街近高山道位置竖立警告牌的可行性，以提醒驾驶者

减速或前面有过路处等资讯。此外，有关高山道电单车泊位不足的问题，现场的环境难以寻找到新的电单车位，署方会联络有关的驾驶学校，商讨其他解决方案。

152. **警务处布耀华先生**响应，有关新柳街转入高山道方面，过往一年大约有 3 宗交通意外牵涉到于新柳街准备右转或左转往高山道时发生轻微碰撞，惟没有直接迹象显示与车速有关，警方会继续留意该处的情况。此外，有关高山道电单车泊位方面，由高山道经靠背垄道往天光道沿途有 9 间电单车驾驶学校出租电单车予学员，大部分驾驶学校均会将车放在店内，惟有一间近高山道发电站的驾驶学校会将部分电单车置于路边车位。由于该学校所有车辆均会于 24 小时内租出，根据泊车条例，车辆连续停泊逾 24 小时才属违法，故警方不能提出检控。然而，警方已与该处多间电单车驾驶学校的负责人商讨，希望他们不要经常霸占路边车位，以便其他有需要人士使用。

153. **林博议员**希望运输署及警方就两份文件提供相关的书面回复。他认为目前的政策让相关驾驶学校霸占路边车位，对附近居民不公平，希望有关部门检讨现时政策，认真处理并提供有效方案。

154. **运输署陆雅仪女士**表示暂未能就政策问题作出响应，署方会再作探讨。

有关：窝打老道大树倾斜事宜
(文件第 112/17 号)

155. **丁健华议员**阐述文件第 112/17 号。

156. **主席**表示由于卫生署没有派员出席会议，希望秘书处将**丁健华议员**的意见转介卫生署。此外，他指出有关大树妨碍行车线，查询警方能否协助处理。

157. **警务处布耀华先生**表示，会将有关情况转达九龙胸肺科诊所。

关注衙前塋道年幼学童被逼于返及放学时间穿插马路，易生危险，要求改善、要求于爱景街加强执法，取缔车辆违泊
(文件第 113/17、114/17 号)

158. 吴宝强议员阐述文件第 113/17 号。

159. 余志荣议员阐述文件第 114/17 号。

160. 警务处布耀华先生响应，有关衙前塋道幼儿园学童过路情况，警方已进行现场监察，该处有新屋苑落成而且九龙城街市人流众多，路面的使用量极高，当车辆停泊上落客货时，若有校巴抵达，在没有选择的情况下只能于第三线让学童下车。有见及此，警方已将有关个案告知九龙城分区，希望适时派员为学校进行交通疏导，警方亦与校方联络，希望学校派出校工在校巴抵达时，呼吁占用左线的车辆驶开或暂时不要移动，让小朋友先安全地上落车；长远而言，警方建议有关路段的持分者，使用后尽快离开。此外，他已将爱景街的违泊情况告知红磡分区，由于该处上午 7 时至下午 7 时为禁区，警方每天上下课时段会在该处巡逻一次，若发现有车辆违泊，便会进行票控。

161. 运输署陆雅仪女士就文件第 113/17 号作出补充，因应衙前塋道有上落客货的需要，署方现时计划于衙前塋道 58 至 68 号前面，设置一个上落客货处供市民使用。

162. 邝葆贤议员指出交通督导员曾于爱景街进行执法，行动当日爱景街没有出现违泊情况，惟相关车辆转移到红磡道，以致红磡道早上 7 时 30 分至 8 时 15 分的违泊情况严重，由于道路两边挤满违泊私家车，校巴只能在中线让学童下车，等候的校巴车龙长至香港嘉里酒店的转弯位，情况十分严重。此外，她曾与当区不同的持分者进行沟通，发现有人看管红磡道的违泊车辆，若有警员到来，便会马上通知车主驶走车辆。

163. 香港警务处布耀华先生响应，关于有人看管红磡道的违泊车辆方面，警方曾于黄昏时段派员巡逻，发现有人主动协助车主入表，据理解，由于附近两个屋苑的住户租不到车位或没有车位，因此被迫使用路边咪表位，在法例上并无违法。此外，由于该处上午 7 时至下午 7 时为禁区，若警方公平执法，所有车辆包括校巴均会遭受票控。此外，由于该路段晚上 8 时至翌日早上 8 时为白路，首要是尽快疏导交通，执法工作属次要。另外，他已向红磡分区反映邝葆贤议员提及

的问题，红磡分区的同事未来会在早上、下午或黄昏时段，派员于该处进行交通执法工作。

164. **邝葆贤**议员表示早上 8 时至 8 时 20 分为校巴到达的时间，该时段的交通情况十分混乱，私家车违泊令校巴无法停泊于路旁，希望警方正视问题。此外，她亦已向运输署反映车位不足的问题，希望署方可于区内提供更多车位。另外，校巴有时是可以停泊路边的，惟司机因方便而选择于中线让学童下车，希望警方向校方或校巴公司反映有关情况。

165. **香港警务处布耀华**先生感谢**邝葆贤**议员的意见，并会将有关意见转达红磡分区，希望有关同事在早上 7 时 30 分至 8 时 15 分上学时段派员控制现场交通。至于违泊方面，相信红磡分区的执法人员维持一段时间的票控工作后，情况会得到改善。

强烈要求延长天光道行人过路交通灯的绿灯时间、要求打鼓岭道到旧机场行人隧道的出口设上盖或挡水板 以免居民受污水溅湿之苦、要求重铺黄埔环海街道路，解决道路安全问题、要求在环海街设置行人过路设施 (文件第 115/17、116/17、117/17、118/17 号)

166. **林博**议员阐述文件第 115/17 号。

167. **吴宝强**议员阐述文件第 116/17 号。

168. **余志荣**议员阐述文件第 117/17 及 118/17 号。

169. **运输署李咏芝**女士就环海街加设行人过路处作出响应，由于部分行人过路处涉及私人路段，署方早前多次与黄埔花园管理处沟通，希望落实有关措施，惟黄埔花园管理处对署方的首次建议方案有所保留，署方已应相关意见改善方案，尽量避免行人过路处涉及私人地段，惟部分栏杆仍需要黄埔花园方面的配合，以改善行人过路处的视线，署方会尽快与黄埔花园方面继续商讨并落实有关方案。

170. **邝葆贤**议员表示去年已曾大规模重铺环海街路面，今年又需要进行大规模重铺，她查询是否涉及工程技术问题。

171. **林博**议员表示关于延长天光道行人绿灯时间，路政署的书面

回复指已将该行人过路处的绿灯闪动时间由原来的 8 秒延长至 10 秒，即闪灯时间延长了 2 秒，查询这是否署方的最低标准及何时进行有关的评估及视察。他曾于该位置进行现场视察，一般而言，长者需要约 30 秒的时间才可以过路，他只是要求行人绿灯时间延长 5 秒（现时是 14 秒的绿灯及 10 秒的闪灯）以免阻碍车辆行驶的时间，他希望联同有关部门再进行现场视察。此外，他查询为何路政署同意文件第 116/17 号加装挡水板的要求，却一直未有为东九龙天桥安装挡水板，查询路政署是以什么准则决定加装挡水板。

172. **余志荣议员**向运输署查询环海街行人过路处的具体设施，是否有过路灯或只是髹上「望左」及「望右」的指示，及会否设有斜度供轮椅使用。

173. **关浩洋议员**表示天光道行人过路处繁忙时间的人流特别多，而且区内长者较多，绿灯闪动时间由原来的 8 秒延长至 10 秒未必足够，希望有关部门考虑区情，进一步延长行人过路处的绿灯时间。

174. **路政署区域工程师(红磡)谭皓铨先生**的响应综合如下：

(1) 关于天光道近马头围道行人过路处的绿灯时间是铁路拓展处铁路拓展部及港铁公司负责的临时交通措施，他会将委员的意见，包括延长行人绿灯时间及与**林博议员**进行现场视察等要求转达予有关人员跟进；

(2) 至于挡水板方面，他会向梁工程师查询为何未有为东九龙天桥安装挡水板，稍后再回复相关委员；以及

(3) 环海街路面方面，目前路面情况尚可接受，只是出现小型损耗的情况，现阶段未有需要进行大型维修，署方会继续密切留意情况，维修部会适时进行相应的维修工程。至于因塌树而损坏的路段，署方正在预订物料，预计可在 2018 年 1 月完成整个复修工程。

175. **运输署李咏芝女士**响应，署方建议的环海街行人过路设施与大环道东的类似，惟由于行车路面阔度不足，中间不会设有安全岛。此外，由于是单程路，故不会髹上「望左」及「望右」的指示。另外，行人过路设施两边会有斜度，即行人参考线，方便行人过路。

强烈要求开通启德 1 号连接晴朗商场及启德社区会堂临时道路
(文件第 119/17 号)

176. 何华汉议员阐述文件第 119/17 号及对相关部门未有派员出席会议或没有特别响应表示非常失望，他希望民政事务处可以协助促成相关部门研究建议方案的可行性。此外，他指出港铁沙中线将于 2019 年通车，目前地盘已完成平整，希望港铁公司提早交还相关土地予路政署，以开通启德 1 号连接晴朗商场及启德社区会堂的临时道路。另外，他要求续议此议题，让相关部门下一次会议时商讨及研究有关方案。

177. 主席表示同意续议此议题，并希望有关部门代表可出席会议响应议员。

下次开会日期

178. 主席宣布下次开会日期定于 2018 年 3 月 1 日（星期四）下午 2 时 30 分，并无其他讨论事项。主席于下午 7 时 42 分宣布会议结束。

179. 本会议记录于 2018 年 3 月 1 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
 2018 年 2 月