

九龍城區議會轄下  
交通及運輸事務委員會  
第十二次會議記錄

日期： 2017年10月12日(星期四)

時間： 下午2時30分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 陸勁光議員  
副主席： 鄭利明議員  
議員： 李慧琼議員, SBS, JP (於下午3時21分離席)  
蕭亮聲議員 (於下午4時44分離席)  
林德成議員  
鄭葆賢議員 (於下午3時27分離席)  
余志榮議員  
吳寶強議員 (於下午2時45分出席)  
黎廣偉議員 (於下午5時32分離席)  
張仁康議員, MH  
關浩洋議員 (於下午3時56分出席)  
勞超傑議員 (於下午2時50分出席)  
(於下午4時25分離席)  
楊振宇議員  
何顯明議員, BBS, MH  
左滙雄議員 (於下午3時51分出席)  
吳奮金議員  
潘國華議員, JP (於下午6時20分離席)  
邵天虹議員 (於下午2時36分出席)  
林博議員  
楊永杰議員 (於下午5時18分離席)  
何華漢議員  
梁婉婷議員  
丁健華議員

缺席者： 梁美芬議員, SBS, JP

秘書： 袁敏琪女士

九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

列席者：

蘇銓靜女士	九龍城民政事務助理專員
黃以巨先生	運輸署高級運輸主任/九龍城
施淑慧女士	運輸署高級運輸主任/啟德及計劃
李詠芝女士	運輸署工程師(紅磡)
陸雅儀女士	運輸署工程師(九龍城)
譚皓銓先生	路政署區域工程師(紅磡)
鍾兆文先生	路政署區域工程師(九龍城及九龍灣)
布耀華先生	香港警務處九龍城區交通隊主管
薛子劼先生	香港警務處巡邏小隊指揮官2(九龍城分區)
張丹松先生	香港警務處特遣小隊指揮官(紅磡分區)
何志堅先生	香港警務處秀茂坪區交通隊主管

應邀出席者：

議程十九至	梁宏昌先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
二十二	李建樂先生	城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司 公眾事務經理

\* \* \*

交通及運輸事務委員會(下簡稱「交運會」)主席歡迎各議員、部門及機構代表出席會議。主席提醒議員應遵守會議常規的規定申報利益，並申明若然會議期間在座議員人數不足 12 位時，他會按會議常規第 36(2)條的規定宣布休會。最後，他提醒與會人士關掉手提電話的響鬧裝置或將之改為震動提示，並在會議期間保持安靜。

2. 主席表示，九龍城民政事務助理專員莊丹娜女士已調職，由蘇銓靜女士接任。此外，陸雅儀女士已接替張志華先生出任運輸署工程師/九龍城。主席就莊丹娜女士及張志華先生過往對交運會作出的貢獻表示謝意。

## 通過上次會議記錄

3. 第十一次會議記錄無需修訂，獲得**委員會**一致通過。

## 續議事項

### 強烈要求貫通崇安街及民樂街以改善區內交通問題 (文件第 58/17 號)

4. **運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士**匯報進度如下：(1) 署方一直關注民裕街、民樂街及崇安街一帶私家路的交通情況，並採取適當的交通管理措施，包括在民樂街和民裕街提供路旁上落客貨位及設置停車限制區；(2) 現時民裕街及民樂街一帶的的汽車流量仍未超越道路的設計容量，故署方現階段未有考慮收回上述的私家街，而相關道路的交通擠塞問題主要是由於車輛違例停泊所引致，署方認為有關違例泊車及道路阻塞情況透過警方執法更為有效；以及(3) 為應付旅遊巴對泊車位的需求，現時於毗鄰的庇利街提供了一個短期租約停車場供旅遊巴及其他車輛停泊之用，以紓緩民樂街和民裕街的違例泊車情況。

5. **香港警務處九龍城區交通隊主管布耀華先生**匯報進度如下：(1) 警方認同運輸署的意見，民裕街及民樂街有足夠的停車彎供上落客及停泊。除了旅遊巴，該處於不同時段有不同類型的車輛停泊，例如有較多送貨的大型車輛。警方已與相關業界商討避免於旅遊巴停泊高峰時段在該處上落貨；(2) 警方已與旅遊業界溝通，要求旅遊巴司機縮短於上述街道的停泊時間，若需要長時間停泊，必須駛離該處；以及(3) 運輸署已增加繁忙時段民裕街及民樂街行車綠燈的時間，以疏導該處的車輛。

6. **余志榮議員**的意見綜合如下：(1) 所有進入崇安街的車輛均需要在崇安街及民樂街之間的盡頭處掉頭，導致崇安街交通嚴重阻塞。因此，他認為必須貫通崇安街及民樂街，才能善用民裕街及民樂街的道路設計，疏導崇安街的交通；(2) 他收到多宗有關崇安街陽光廣場交通阻塞的投訴，希望有關部門正視問題；(3) 要求交運會致函地政總署要求聯絡有關私家街的持分者，包括紅磡青洲英泥廠，以商討收回土地事宜。

7. **主席**表示此議題為續議事項，希望委員集中討論地政總署的書面回覆，並指出交運會的討論不能改變政府是否收回上述私家街的

決定，建議透過其他合適的途徑提出有關訴求。此外，他希望警方於崇安街持續執法及匯報進度。

8. **潘國華議員**支持貫通崇安街及民樂街，並表示崇安街需要警方長期增派人手於該處協助疏導交通，當區議員亦長期收到受影響人士投訴該處的交通問題，證明崇安街的交通容量不勝負荷，故希望有關部門正視問題。

9. **何顯明議員**指出地政總署的書面回覆表示由於在 1998 年有露台突出的問題，私家街道收回事宜委員會建議刪除該街道，不予收回。由於有關決定已相隔近二十年，他希望上述的委員會或相關部門重新檢視有關決定及跟進。

10. **李慧琼議員**表示收回私家街道涉及政策問題，她建議致函發展局局長，要求本屆政府處理私家街問題，並表達議員對地政總署未有派員出席會議的失望。此外，她建議議員待有關局長及司長到訪區議會時再次提出有關訴求。

11. **丁健華議員**表示支持**李慧琼議員**的意見。

12. **主席**總結委員的意見，並在諮詢相關委員後，指示秘書以交運會名義致函發展局局長。

(會後補註：由於有關議題涉及交通問題，秘書已按主席的指示致函發展局局長及運輸及房屋局局長。)

## **新議事項**

### **交通及運輸事務委員會申請九龍城區議會撥款 (文件第 63/17 號)**

13. **秘書**簡介文件第 63/17 號。

14. 經徵詢委員的意見後，**主席**宣布通過從九龍城區議會預留予交運會的撥款中撥出 140,000 元，以舉辦「九龍城區道路安全宣傳活動」。

**要求將九龍塘金城道的士站改為泊車位、要求跟進過往兩年曾經上會要求改善的建議 (文件第 64/17、65/17 號)**

15. **何顯明議員**闡述文件第 64/17 及 65/17 號，並表示若香港的士商會有限公司(下文簡稱「的士商會」)未有就有關建議作出回覆，即表示的士商會沒有意見，故建議署方把的士站前後的位置及有關的士站改為泊車位。此外，他表示一年內未見業界使用該的士站，業界若是反對取消該的士站，必須提供充份的理由。

16. **運輸署高級運輸主任/九龍城黃以巨先生**回應，署方較早前與的士商會討論有關現時的士站的位置，包括金城道的士站，的士商會建議於金城道附近另覓合適地點設置較小型的士站，若的士商會在一星期內沒有回覆，署方會按照與的士商會的商討結果，縮短現時金城道的士站大約 15 米或另覓合適地點設置小型的士站，而目前的士站將改為泊車位。

17. **運輸署工程師(九龍城)陸雅儀女士**回應，縮短現時金城道的士站旨在提供更多泊車位，若未來一星期內沒有收到反對意見，署方會進一步考慮將的士站前後的位置亦改為泊車位。此外，她就文件第 65/17 號的回應綜合如下：

(1) 有關在浸會大學道增加私家車泊車位及將旅遊巴泊車位改為私家車泊車位的建議，鑒於委員認為浸會大學日間的私家車車位不足，署方計劃將其中一個旅遊巴泊車位於早上 8 時至晚上 8 時期間改為兩個私家車車位，惟署方仍需於該署提供一定數目的旅遊巴泊車位，故晚上 8 時至翌日早上 8 時期間會保留作一個旅遊巴泊車位，署方正就有關方案進行諮詢，若諮詢結果正面，將會落實執行；

(2) 有關縮短聯福道路旁停車處改作旅遊巴泊車位的建議，目前附近的老人院及學校在某些時段需要使用該路旁停車處，署方會再進行實地視察，若附近的老人院及學校對該路旁停車處沒有需求，署方考慮將該位置改作旅遊巴泊車位；

(3) 有關喇沙利道近東寶庭道附近增加私家車泊車位方面，署方已檢視該處一帶，惟現時未有合適位置提供額外的泊車咪錶位，喇沙利道的車位亦已滿額，署方會盡力尋找附近的空間增加泊車位；

(4) 關於車輛在廣播道路口違例掉頭的情況，自 2016 年署方

完成擴建安全島的改善工程後，已沒有發現車輛違例掉頭的情況；

(5) 關於廣播道行人路安全方面，委員會文件表示偉錦園門前曾多次發生意外，並有私家車剷上行人路，撞毀鐵欄及小巴。署方已查核過往三年的道路交通意外記錄，發現該處在 2015 年並無交通意外記錄，2016 年及 2017 年僅各有一宗，而過往三年的交通意外均不涉及車輛剷上行人路，故署方認為暫未有必要加設圍欄；

(6) 有關在窩打老道增設行人隧道前往九龍塘地鐵站方面，署方在 2016 年 10 月 26 日已回覆香港浸會大學，解釋由於現時窩打老道下面有大型雨水渠，故上述方案並不可行。此外，現時已有地面過路設施及行人天橋可供市民通過窩打老道前往九龍塘地鐵站；

(7) 歌和老街及畢架山的路口原先設計為一個優先通行路口，署方建議將其改為交通燈的路口，有關諮詢文件已於本年 10 月 3 日交予九龍城民政事務處(下文簡稱「民政處」)進行諮詢；

(8) 關於在放學時段於九龍塘區設立學車禁區的建議，署方正研究可否於下午 3 時至 4 時禁止學車，惟仍需進一步考慮詳細計劃，希望委員給予時間，署方稍後會就有關方案進行諮詢；以及

(9) 有關在聯福道及聯合道路口交界加上白色行車線的要求，署方已於本年 10 月 3 日提交文件予民政處進行諮詢，若諮詢結果正面，便會落實執行。

18. **何顯明議員**的意見綜合如下：

(1) 聯福道路旁停車位附近的老人院及學校均於其建築物範圍內設有停車位，無需使用聯福道的路旁停車位，故希望署方重新檢視並將其改為旅遊巴泊車位；

(2) 將大學的旅遊巴泊車位於日間改為私家泊車位是理想做法，若試驗成功，希望署方推廣有關做法；

(3) 喇沙利道旁邊的對衡道有不少空間，估計可以增加至少 3 至 4 個泊車位，希望署方研究；

(4) 廣播道路口違例掉頭的情況的確大有改善，感謝署方的

相關工作；

(5) 認同偉錦園門前的交通意外不是太多，同意署方暫不加設欄杆；

(6) 有關於窩打老道增設行人隧道往九龍塘地鐵站的建議是由區議會向運輸署提出，故希望署方尊重區議會，向區議會作出書面回覆，而不是向香港浸會大學提供直接回應。此外，有關的路面設施對安全性沒有幫助，大學亦曾強烈要求增設衝紅燈攝影機及偵速攝影機，惟署方一直未有回覆，希望署方繼續跟進；

(7) 就將歌和老街及畢架山的路口改為交通燈路口的建議，他查詢何時落實；以及

(8) 希望署方提供於九龍塘區的放學時段設立學車禁區的研究及諮詢時間表。

19. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方已於 10 月 3 日提交文件予民政處進行諮詢，一般而言，兩個月後可完成諮詢。然而，若收到反對意見，署方需向有關人士解釋及遊說，一般需時 3 至 4 個月才可落實。

20. **主席**表示部分文件已提交多時，希望運輸署能提高工作效率，並適時向委員報告有關工作進度。

#### **金巴倫道行人路面凹凸不平 (文件第 66/17 號)**

21. **丁健華議員**闡述文件第 66/17 號。

22. **路政署區域工程師(九龍城及九龍灣)鍾兆文先生**回應，署方已提供書面回覆，重鋪行人路磚工程預計於 2018 年 1 月開始施工。若發現即時危險，會立即修理。

23. **丁健華議員**表示路政署的總工程監督鄭先生已邀請他及**何顯明議員**進行現場視察，非常感謝署方的快速跟進及協助。

**積極關注新柳街行車轉左入漆咸道北往紅磡方向問題、蕪湖街違例轉彎險象頻生 要求執法禁止左轉機利士南路 (文件第 67/17、68/17 號)**

24. 林博議員闡述文件第 67/17 號。

25. 林德成議員闡述文件第 68/17 號。

26. 運輸署工程師(紅磡)李詠芝女士的回應綜合如下：

(1) 新柳街現時有 3 條行車線，車輛只可直去或右轉漆咸道北，不能左轉至漆咸道北南行方向。現時該處的路口設有不准左轉的交通標誌，署方重新檢視該處現時 3 個交通標誌的位置後，認為位置合適並符合標準；

(2) 根據《道路交通(交通管制)規例》，違反違反交通標誌可處罰款額為 5000 元，故已具有一定的阻嚇力；

(3) 目前在新柳街的路口，直去及右轉是同一組紅綠燈時間，故未設有儀器監測車輛違例左轉；以及

(4) 有關蕪湖街近機利士南路北行的交通問題，現時有 2 條行車線，車輛只可直去蕪湖街，署方已在 2017 年初因應林德成議員的意見，改善該處交通標誌的位置，現時路口的左右兩旁均設有只可直駛的交通標誌及相關的道路標記。此外，署方重新檢視上述交通標誌的位置後，認為位置合適及指示清晰，並符合標準。

27. 香港警務處九龍城區交通隊主管布耀華先生認同林德成議員的意見，認為蕪湖街往漆咸道北方向的路口沒有足夠的禁止左轉標誌，警方曾到現場視察，現時該處地線劃設兩個直去標誌，綠燈改為兩個直去標誌及豎立向前的指示牌，建議增加一個不准左轉的交通標誌，效果會更為清晰，警方稍後會與運輸署再作研究。至於新柳街方面，警方亦曾到場視察，認為有足夠的不准左轉顯示牌，不排除有關人士是一時糊塗或圖一時方便而左轉，故警方在每月最少 4 次的行動當中，會留意該處是否有相關的違規情況。

28. 林博議員查詢可否在新柳街增設衝紅燈攝影機及偵速攝影機，減少駕駛人士因一時糊塗或圖一時方便而左轉，避免交通意外。此外，有居民反映其家人曾於該處發生交通意外，他向警方查詢是否有執法



人員在該處執法並進行票控。另外，他希望警方在會後提供在該處的檢控數字或車輛違規情況，而他已就此議題諮詢附近居民，共收到170多份意見書，表示關注此議題及該處的交通事故，希望相關部門積極考慮加強執法行動及增設監測儀器。

29. **林德成議員**表示機利士南路、蕪湖街及機利士南路靠近紅磡三約街坊會處均出現車輛違例轉彎問題，希望運輸署關注居民及學童的安全，重新檢視上述三個位置的交通指示牌。若改善指示牌未能解決違例轉彎的問題，希望署方考慮加裝衝紅燈攝影機或採取其他可行方法。

30. **運輸署李詠芝女士**回應，署方已再次檢視現時漆咸道北、新柳街及蕪湖街的交通標誌及道路標記，認為其符合相關標準。有關於蕪湖街增加不准左轉標誌的建議，就現時蕪湖街、漆咸道南的路口設計而言，兩個只准直去的標誌清晰，惟署方會再留意上址的交通情況，在有需要時，再作出跟進。

31. **主席**請警方於會後向**林博議員**提供相關的數據及資料。

**強烈要求信用街與北拱街交界處加設行人過路處、要求在信用街與北拱街交界處加設行人過路設施** (文件第 69/17、70/17 號)

32. **主席**請副主席代為處理議程十一至十五。

33. **林博議員**闡述文件第 69/17 號。

34. **陸勁光議員**闡述文件第 70/17 號。

35. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方已派員現場觀察行人過路的情況，由於有關居民建議的位置有需要將現有路旁泊車位取消，署方正考慮各不同因素，於附近尋找一個最適當的位置，提供行人過路設施，待有結果後會進行諮詢。

36. **勞超傑議員**查詢，運輸署實地視察後，是否對更適合的位置有初步的意向，以及能否提供相關的諮詢及工程落實時間表。

37. **陸勁光議員**指出該處附近可設置行人過路設施的位置不多，而且何文田山畔入伙後，人流將會增加，希望運輸署可以盡快完成可

行性研究，並落實增設有關於行人過路設施。

38. **運輸署陸雅儀女士**表示，該處目前沒有絕對安全的位置可增設行人過路設施，而新柳街附近範圍，已設有一個行人過路處，以供市民暫時使用。

39. **林博議員**指出他聯同運輸署於 2017 年 2 月 7 日進行實地視察，惟署方至今仍未就有關改善安排作出回覆。此外，新柳街附近的行人過路處對何文田山畔、信用街及北拱街一帶的居民而言距離太遠。該處人流正增加，而且車速相當快，希望運輸署優先增設行人過路設施，以免發生意外。

40. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方曾考慮高山道及信用街連接位置的方案，惟高山道及信用街並不是一條直路，故有需要在安全角度多加考慮。署方正考慮各不同因素，於附近尋找一個最適當的位置，增設行人過路設施。

41. **勞超傑議員**認為運輸署的回應官僚化，表示該處的範圍不大，加設行人過路處理應非常簡單，署方一直未有行動的做法並不理想。他指出若有關建議不可行，或是面對一定困難，請署方提供合理解釋及提議其他解決方法。由於該處過路的確存有危險性，希望署方正視問題。

42. **陸勁光議員**對運輸署的回應表示不滿，自**林博議員**實地視察至今已逾 8 個月，署方的工作並無進展，認為運輸署漠視市民安全，希望續議此議題。

43. **副主席**表示現時資訊科技發達，外國已有斜坡過路處裝設閃燈提示駕駛者留意前方為行人過路處，讓駕駛者可及時減速。由於香港的道路系統仍然使用較舊的設備，他建議運輸署考慮引入新的先進資訊科技或高科技感應技術，以提升道路安全。

44. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方目前有一個並非最理想的方案，便是於接近北拱街車輛右轉方向加設行人過路處，惟高山道及信用街並不是一條直路，故有需要在安全角度多加考慮；若把行人過路處移向新柳街，則需取消多個車位。署方需考慮多項因素，因此需要更多時間研究更好的方案，再作諮詢。

45. 副主席表示上述問題已討論多時，部門至今未有任何解決方案，由於該處人流日增，故需防範意外發生，他同意續議此議題，希望運輸署在下一次的會議前提供方案予委員討論。

要求在常富街增設行人過路設施、關注戴亞街／船澳街一帶道路設施、要求於喇沙利道、蘭開夏道及衙前圍道加長行人過路燈時間、關注民泰街過路處、上梯級安全事宜及跟進戴亞街三棵大樹補種進展、強烈要求盡快落實近和衷街與佛光街交界的樓梯改建斜道工程的時間表  
(文件第 71/17、72/17、73/17、74/17、75/17 號)

46. 陸勁光議員闡述文件第 71/17 號。

47. 張仁康議員闡述文件第 72/17 號。

48. 丁健華議員闡述文件第 73/17 號。

49. 張仁康議員闡述文件第 74/17 號。

50. 勞超傑議員闡述文件第 75/17 號。

51. 就常富街增設行人過路處事宜，運輸署陸雅儀女士表示，署方已於 2017 年 9 月 28 日進行現場視察，發現有途人在車站附近胡亂橫過馬路，惟該位置附近有建築工程尚未完成，署方已聯絡相關顧問公司要求實施改善工程，以確保行人安全，稍後會向委員提供有關方案。此外，有關蘭開夏道行人過路燈時間，交通燈組指出該行人過路燈的過路時間是 12 秒，閃燈時間是 11 秒，而該路口的燈號時間由 60 秒至 120 秒不等，並於不同時段自動調整，若行人沒有按下電子行人過路裝置的話，需等待 110 秒才會轉燈。

52. 運輸署李詠芝女士的意見綜合如下：

(1) 有關戴亞街／船澳街一帶的道路設施，現時戴亞街近紅磡街市的轉彎位設有欄杆及扶手，以方便市民使用，署方會考慮委員的意見，將現有的欄杆及扶手進一步伸延至斜路上，並會透過民政事務處進行地區諮詢。至於交通燈號時間方面，交通燈組檢視紅湖大廈門口橫過戴亞街的燈號時間後，認為現時的燈號時間平衡不同道路使用者的需要，時間亦合適，並會繼續留意有關的過路情況，在有需要時進一步調校等候或過路的燈號時間；以及

(2) 關於和衷街佛光街交界的樓梯改建斜道的建議方面，署方已透過民政事務處進行諮詢，並獲得地區人士支持，由於擬建斜道涉及和衷街旁的綠化地帶，該地帶屬康樂及文化事務署(下文簡稱「康文署」)管轄，署方需將有關建議交予相關部門進行技術性研究，包括康文署及路政署。此外，由於初步建議改建的 2.5 米闊的斜道需要移除一棵大樹，故署方建議收窄斜道至 1.5 米闊，1.5 米的闊度符合標準，又可應付現時的人流，康文署及路政署認為有關修訂可行，惟需將有關方案提交文娛康樂及地區設施管理委員會(下文簡稱「文康地管會」)進行諮詢，若獲得相關委員會的同意，署方會要求路政署安排施工。

53. **路政署區域工程師(紅磡)譚皓銓先生的回應綜合如下：**

(1) 關於紅湖大廈後巷的路面情況，維修組已完成部分復修工程，署方稍後會再檢視渠蓋問題，在有需要時，會再進行復修工程；

(2) 就在民泰街近紅磡道的馬路修復工程，署方會要求港鐵重鬆原有路口地面的慢駛字樣及豎立慢駛路牌；以及

(3) 有關補種戴亞街斜路原有三棵大樹，署方與康文署反覆商討後，康文署認為黃埔站 A 出口後面的種植帶為正確的種植位置，署方會再與港鐵公司商討可否將三棵樹的種植位置，移往上述的種植帶。

54. **張仁康議員的意見綜合如下：**

(1) 港鐵民泰街近紅磡道的馬路修復工程已完成近一個月，為何路政署未有察覺遺漏，認為路政署監察港鐵工程不力；

(2) 路政署曾表示會在港鐵黃埔站 B 出口處覓地補種三棵大樹，直至委員提交文件追查進度，署方才提出黃埔站 A 出口後面的種植帶為正確的種植位置，希望署方加緊處理，勿掉以輕心；

(3) 就將戴亞街近紅磡街市的欄杆及扶手伸延至斜路方面，由於工程不會對附近樓宇造成影響，他相信不會有反對聲音，故認為無需進行地區諮詢；

(4) 運輸署交通燈組與長者居民對紅湖大廈門口橫過戴亞街的燈號時間的意見不一致，他希望邀請交通燈組人員實地視察，以研究過路燈號時間是否足夠長者使用；

(5) 他一年前已與路政署的維修組商討有關重鋪紅湖大廈後巷路面，該維修組當時認為路面並不算嚴重破損，故未有重鋪，惟現時附近的德民街及民泰街已全部重鋪路面，該後巷是區內一條主要通道，殘舊不堪有礙市容，希望路政署認真考慮重鋪該後巷；以及

(6) 他重申希望民泰街近黃埔新邨佳貴樓及永榮樓上戴亞街長梯級兩旁加裝獨立式的扶手，以免涉及永榮樓或佳貴樓的外牆及相關物業的業權問題。

55. **陸勁光議員**希望運輸署研究常富街增設行人過路設施的可行性，並盡快提供消息予委員會。

56. **丁健華議員**查詢運輸署如何釐定各街道交通燈號的時間。此外，他希望縮短現時喇沙利道、蘭開夏道行人過路燈時間至 100 秒內。

57. **楊永杰議員**的意見綜合如下：

(1) 紅湖大廈後巷已使用多年，需要重鋪路面及翻新渠蓋設施等；

(2) 戴亞街的行人過路燈號時間並不足夠，要求延長行人過路燈時間。此外，由戴亞街轉入船澳街方向的車輛並不多，建議延長行人過路燈時間；以及

(3) 天光道的上下課繁忙時間，行人過路燈號時間只有約 22 秒，不足夠讓大量學生橫過馬路，希望除了縮短行人等候時間以外，還可以延長行人過路時間。

58. **勞超傑議員**的意見綜合如下：

(1) 和衷街與佛光街交界的樓梯改建斜道的建議已獲得地區通過及交運會的充分討論，涉及的綠化地帶很小，而康文署及路政

署亦認為有關建議可行，因此他認為再諮詢文康地管會只會令項目原地踏步，進展緩慢。

(2) 紅湖大廈後巷地面出現老化，渠蓋損毀，翻新後巷可改善該處的環境，希望予以翻新；

(3) 認同橫過戴亞街的燈號時間可加長少許，惟他不認同由戴亞街轉入船澳街方向的位置交通繁忙，駕駛者要等候良久才轉燈，查詢是否道路設計上有所不足；以及

(4) 委員會將繼續爭取於民泰街設置升降機，而運輸署曾提及加裝扶手可能牽涉其他業權及大廈外牆問題，有關部門曾否就此作可行性研究。

59. **余志榮議員**表示由戴亞街前往紅磡蕪湖街的車輛及行人眾多，駕駛人士需等候良久才轉燈，而行人過路燈亦只有 15 秒，容易發生意外，希望運輸署改善整體的道路設計，檢視現時的交通燈時間是否夠。此外，他贊成將戴亞街近紅磡街市的欄杆及扶手伸延至斜道，該斜道非常闊，並認為對行人影響不大，因此無需再進行諮詢，希望有關部門從善如流。

60. **林德成議員**表示戴亞街、寶萊街及必嘉街三個位置的行人等候燈號轉變的時間過長，而必嘉街及寶萊街的行人過路燈號時間亦太短，不便長者橫過馬路，希望運輸署重新檢視三個位置的燈號時間。此外，他曾與**張仁康議員**一同視察紅湖大廈後巷，渠蓋雖已更換，惟路面仍未重鋪，希望路政署盡快重鋪紅湖大廈後巷的路面，以確保行人過路安全。另外，他希望路政署定時檢查區內其他地方的路面情況。

61. 就戴亞街、船澳街行人過路處的綠燈時間及等候時間，**運輸署李詠芝女士**表示，會向該署交通燈組反映委員的意見及在會後安排與相關委員實地視察。至於委員提及的其他行人等候燈時間，稍後會向交通燈組同事反映，並要求檢視相關交通燈的設定及等候時間。此外，署方是應康文署要求就和哀街與佛光街交界的樓梯改建斜道的建議諮詢文康地管會，署方稍後會與秘書處研究以書面形式進行諮詢，以縮短提交至文康地管會的時間，署方理解市民的殷切需求，希望可盡快落實有關建議。

62. 路政署譚皓銓先生表示稍後會向該署的維修工程師反映委員對紅湖大廈後巷的意見。此外，有關民泰街近黃埔新邨佳貴樓及永榮樓上戴亞街長梯級兩旁加裝扶手方面，署方會與運輸署商討合適方案。

63. 副主席總結委員的意見，認為上述道路存有安全隱憂，希望有關部門盡快處理燈號時間、行人過路設施及改善路面環境等各方面的訴求。

**要求 29A 小巴加長服務時段、要求加密 88 號小巴班次及增設快線、要求復辦往來偉恆昌新邨至尖沙咀的專線小巴 (文件第 76/17、77/17、78/17 號)**

64. 何顯明議員闡述文件第 76/17 號。

65. 何華漢議員闡述文件第 77/17 號。

66. 潘國華議員闡述文件第 78/17 號，並查詢運輸署會否考慮就此專線小巴線重新招標。

67. 關浩洋議員表示九巴 5C 號線近期於繁忙時間車廂擠迫，故希望復辦專線小巴 7 號線，以紓緩高峰期的客流量。他查詢運輸署是根據何時蒐集的數據，認為乘客量不足以復辦專線小巴 7 號。此外，他指出或許有其他承辦商有意經營專線小巴 7 號線，查詢運輸署會否考慮邀請其他專線小巴營辦商開辦相關的路線，讓居民盡快享用來往偉恆昌新邨及尖東的專線小巴服務。

68. 余志榮議員指出專線小巴 26 號線由土瓜灣浙江街經尖東往尖沙咀，運輸署可與相關專線小巴承辦商研究延長其路線，途經偉恆昌新邨，以取替專線小巴 7 號線。

69. 楊永杰議員支持開辦由土瓜灣浙江街或偉恆昌新邨往尖東及尖沙咀的專線小巴路線，惟反對採用專線小巴 7 號線的原來路線，建議改經紅磡繞道及梳士巴利道，以分流九巴 5C 號線及專線小巴 26 號線的乘客，紓緩漆咸道北的塞車問題。此外，浙江街小巴站常有小巴停泊，導致該處一帶經常交通擠塞，若將部分專線小巴 26 號線的車輛分流至偉恆昌新邨，有助紓緩浙江街道路擠塞的問題。

70. 主席查詢運輸署是根據何時的數據決定乘客量不足以復辦專線小巴 7 號線。此外，運輸署曾否統計現時九巴 5C 號線的乘客量及檢視車廂嚴重擠迫的情況。

71. 運輸署黃以巨先生的回應綜合如下：

(1) 署方備悉何顯明議員有關專線小巴 29A 號線的意見，並會向相關營辦商反映，希望首班車可於早上 6 時 30 分到達住宅區；

(2) 有關取消專線小巴 7 號線方面，運輸署在處理開辦專線小巴的路線申請時，首先要考慮專線小巴路線是否能自負盈虧，而且不會在未經過公開競投的情況下，讓另一名營辦商承辦原本營辦商的路線。第二，當某路線未能自負盈虧，由其他營辦商接手，其後果是將現有路線的收入補貼虧損的路線。路線未能自負盈虧或是因為經營不善或需求不足，而需求不足的主因是乘客可以乘搭其他公共交通工具。專線小巴 7 號線結束營辦前的車資為 7.1 元，較九巴 5C 號線及 28 號線的 5.8 元車資為高，而且上述兩條九巴路線在繁忙時間的班次相當頻密，導致專線小巴 7 號線結束營辦前的需求很低；

(3) 現時營運一部專線小巴的平均每日成本約 2500 元，偉恒昌至尖東的乘客量不足以維持復辦專線小巴 7 號線。

(4) 至於調整專線小巴路線方面，若有其他專線小巴的營辦商在附近經營時，署方需小心處理以避免路線重疊；以及

(5) 署方每年進行一次九巴路線乘客量的統計，因應委員的意見，署方會盡快安排調查九巴 5C 號線及 28 號線目前的乘客量，希望在下次會議前可以提供相關數據及書面回覆。

[會後記錄：專線小巴 7 號線在取消前的每日平均乘客約 350 人。運輸署曾在 10 月 27 日(早上 7 時至 9 時)派員於土瓜灣道近貴州街調查九巴 5C 號及 28 號的服務水平及乘客需求。調查結果如下；

九巴	抵達時的平均載客率 (%)	接載乘客 (人數)	抵達時的平均載客率 (%)	平均到站相隔時間 (分鐘)
5C 號	49.3	144	53.1	8.8
28 號	53.8	163	57.5	6.3



72. **潘國華議員**查詢運輸署曾否統計由土瓜灣往尖沙咀的乘客量，及指出署方只引述專線小巴 7 號線的乘客量並不客觀，可能是因為該路線的設計有缺憾，導致乘客量低，若路線是快捷的，便能吸引足夠乘客。此外，他認為運輸署不應在未經招標的情況下，斷然拒絕開辦由偉恒昌新邨往尖沙咀的專線小巴路線。

73. **余志榮議員**支持**楊永杰議員**的建議，認為偉恒昌新邨往尖沙咀路線較專線小巴 7 號更為吸引及可避免漆咸道北的塞車情況，希望運輸署提供更多交通工具的選擇予市民，提升各交通路線的競爭力。

74. **運輸署黃以巨先生**回應，舊區可開發的新路線並不多，署方在規劃新專線小巴路線方面，需考慮對現有經營相似路線營辦商的影響。由於現有營辦商正經營土瓜灣道往火車站的專線小巴路線，故九巴 5C 號線及 28 號線線經漆咸道北往尖東。此外，署方在完成九巴 5C 號線及 28 號線目前乘客量的調查後，會評估由土瓜灣往尖沙咀的乘客量。

75. **楊永杰議員**表示他未沒有發現與專線小巴 7 號線重疊的路線，現時亦未有專線小巴由土瓜灣開出經火車站前往尖沙咀。此外，他指出較早前運輸署建議開辦專線小巴 28MS 號線，他曾表示非常反對，因會削弱樂民邨專線小巴 27M 號線的服務，惟當時未發現運輸署曾就專線小巴 28MS 號線進行招標程序，故查詢署方是否直接讓專線小巴 28 號線的營辦商同時經營專線小巴 28MS 號線。

76. **潘國華議員**查詢運輸署開辦專線小巴 28MS 號線的程序，及如何評估其乘客量。此外，運輸署會否因應市民的要求，主動要求營辦商增加專線小巴 26 號線早上繁忙時間的支線及復辦專線小巴 7 號線早上繁忙時間的班次，以應付該時段的乘客量，避免乘客候車逾半小時。

77. **主席**表示希望運輸署聽取委員的意見，研究修改專線小巴 7 號線的路線，以吸引乘客及配合市民的需要。

78. **運輸署黃以巨先生**回應，部門不會將一條不能自負營虧的專線小巴路線交予現有營辦商接手，其後果是由現有營辦商的乘客承擔虧損的路線。部門亦不會在未經公開競投的情況下，讓現有營辦商接辦小巴路線。另外，由偉恒昌新邨往尖沙咀若不經漆咸道北，則必須經土瓜灣道，土瓜灣道的專線小巴路線普遍有經營困難，而預計在

2019 年港鐵沙中線開通後，情況將會更惡劣，故署方不會考慮讓專線小巴 7 號行經土瓜灣道。

79. **余志榮議員**認為應以市民利益為前提，要求運輸署按**楊永杰議員**提議的新路線進行公開招標。此外，他不認同土瓜灣道的專線小巴路線普遍存有經營困難，希望運輸署提供相關數據。

80. **運輸署黃以巨先生**回應專線小巴 28MS 號線是由該署的巴士發展科負責，因應港鐵觀塘延線何文田站的啟用，故在不太偏離何文田邨現有路線的情況下，由現有營辦商經營。此外，現時除了專線小巴 26 號線行經土瓜灣道至紅磡站，亦有 6 號線由黃埔經紅磡站及尖沙咀東，相信一條由偉恒昌新邨往尖沙咀的專線小巴快線不會有足夠的乘客。而在公開競投前，署方亦需諮詢受影響的專線小巴 26 號線及 6 號線的營辦商，相信有關營辦商亦不會贊成。

81. **主席**認為運輸署就專線小巴 28MS 號線及 7 號線的政策採取雙重標準，對署方的解釋有所保留及質疑運輸署的角色。他希望運輸署從市民而非營辦商的角度看待事情，並嘗試改善專線小巴經營困難的情況，而不是單單取消相關的路線。

82. **潘國華議員**認為運輸署的解釋不合理，希望署方參考紅磡往中環渡輪的做法，以公開招標方式引證營辦商無意經營由偉恒昌新邨往尖沙咀的專線小巴或相關輔助線。

83. **楊永杰議員**對運輸署的回應表示失望，認為運輸署維護專線小巴 26 號線及 6 號線的營辦商的利益。

84. **關浩洋議員**認為運輸署維護上述兩條專線小巴線的利益，希望運輸署研究一個平衡居民及經營者需求的方案，例如開辦一條新路線。

85. **主席**希望運輸署重新考慮文件第 78/17 號的議題，並在沒有議員反對的情況下，宣佈續議此議題。

86. **運輸署高級運輸主任/啟德及計劃施淑慧小姐**表示已就文件第 77/17 號提交書面回覆，並承諾會與承辦商跟進增加專線小巴 88 號線班次及增設快線的訴求，稍後會將有關方案遞交區議會進行諮詢。

87. **何華漢議員**感謝運輸署的積極回應，希望署方盡快提交有關專線小巴 88 號線的方案予議會討論。此外，他不能理解署方對專線小巴 88 號線及土瓜灣區專線小巴的處理方式為何不同。

88. **梁婉婷議員**表示期待運輸署就專線小巴 88 號線提出的方案，希望能盡快惠及啟德的居民。

**強烈要求巴士公司採取措施，以防出現脫班現象、因封閉 K9 橋 要求改善啟德巴士服務 (文件第 79/17、80/17 號)**

89. **林博議員**闡述文件第 79/17 號。

90. **何華漢議員**闡述文件第 80/17 號。

91. **運輸署黃以巨先生**回應，紅磡海底隧道(下文簡稱「紅隧」)交通繁忙，塞車情況普遍，署方認為現時過海隧巴班次足夠，巴士公司亦已作出一些安排，包括在紅隧進行稽查、檢查巴士進站的情況及調配車輛，惟過海巴士線仍然受紅隧的交通狀況影響。至於通報系統方面，相關巴士公司正逐步引入實時到站資訊系統。

92. **九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)襄理(車務)梁宏昌先生**回應，除了隧巴以外，不少市區巴士亦受紅隧交通擠塞影響。九巴公司明白隧巴的載客量高，若有延誤，會對乘客造成較大影響，故若九巴公司預計紅隧出現阻塞情況時，會安排特別班次於繁忙時間從中途站開出，例如從木廠街出發前往隧道，以減低對乘客的影響。

93. **城巴有限公司/新世界第一巴士服務有限公司(下文簡稱「兩巴」)公眾事務經理李建樂先生**回應，現時兩巴的隧巴班次足夠，惟行車時間會受紅隧車流多令附近一帶道路擠塞影響；公司在繁忙時間讓車長選擇不同的支路進入紅隧及安排特別班次，以疏導人群。關於實時到站資訊系統方面，兩巴目前正安裝硬件及進行內部測試，並會在今年年底開始擴展至更多路線，明年所有兩巴路線都會提供實時到站資訊服務，讓乘客的交通時間更有預算。另外，兩巴會研究透過手機應用程式提供交通資訊。

94. **林博議員**對運輸署沒有建議任何方法解決紅隧塞車問題表示失望。此外，他希望運輸署及巴士公司回應自觀塘延線通車後，是否

有調查巴士到站時間。另外，不少居民投訴隧巴 116 號線班次減少，要求巴士公司承諾保障服務班次。

95. **邵天虹議員**表示居民反映隧巴 101 號線客滿時出現跳站的情況，他已向相關巴士公司投訴，但情況未見改善。此外，不少居民反映巴士站顯示屏提供的預計巴士到站時間與實際到站時間有出入。另外，他希望政府支援巴士公司提升資訊科技系統，包括合併九巴公司及兩巴的手機應用程式、提供巴士即時定位數據等。

96. **吳奮金議員**表示目前的巴士到站時間預報系統不太準確，即使顯示巴士將於 1 分鐘內到達，卻一直不見巴士的蹤影，與市民的候車期望有出入，希望巴士公司提升巴士到站時間預報系統的準確性。此外，他希望所有巴士路線都可以提供巴士到站時間預報服務。

97. **吳寶強議員**表示希望在巴士總站或交匯處增設顯示屏，方便乘客查閱巴士到站時間預報，九龍城舊區目前只有富豪東方酒店巴士站設有顯示屏，希望巴士公司投入更多資源，加快增設顯示屏。

98. **九巴公司梁宏昌先生**回應，關於某些站點的巴士到站時間預報不太準時，九巴公司會研究是否受地形及訊號接收等方面的影響並作出跟進。有關調查巴士到站時間方面，若路面交通頗為正常或只有輕微阻塞，隧巴到站時間不會延誤太多，但在個別情況下，例如紅隧一帶的交通情況非常惡劣，班次或會因而延誤。此外，九巴公司備悉委員有關加快增設顯示屏的訴求。

99. **新巴/城巴李建樂先生**回應，兩巴一直密切留意隧巴的行車時間，若發現行車時間長期受塞車影響而延長，會作出調節以確保行車時間足夠，避免影響班次。

100. **梁婉婷議員**指出在 9 月 8 日與相關部門的會面中，運輸署承諾會於今次的會議交代 K9 橋拆卸期間的所有交通安排，希望運輸署報告有關九巴 5M、24、5D、108 號線及專線小巴 88 號線等受影響路線的情況。

101. **運輸署施淑慧小姐**就文件第 80/17 號及 K9 橋拆卸期間的交通安排作出回應，重點如下：

(1) 署方曾就 K9 橋拆卸期間的啟德巴士服務安排與區議會主

席、交運會主席及相關議員進行密切討論，以了解及採納各方對於封橋後的交通安排的意見，並與相關巴士公司作出跟進；

(2) 有關九巴 5M 號線的班次調動方面，由於從啟德前往九龍灣地鐵站的乘客量遠較前往彩虹站多，故巴士公司於早上 6 時 55 分至 9 時提供 6 班特別班次，每 25 分鐘一班，行走較短途的路線(不經啟新道)，以減低啟新道的車流量及在較短時間內疏導前往九龍灣地鐵站的乘客。因應上述運作及乘客反映九巴 5M 號線主線的重點在於回程時可於淘大花園上車，主線早上 6 時 55 分至 9 時的班次由 8 至 10 分鐘改為 12 分鐘一班。由於啟德正逐步發展至商業區，故署方即將重新調查九巴 5M 號線主線早上 6 時 55 分至 9 時的服務水平，以配合居民及其他到啟德區工作的人士的出行模式，若有需要會諮詢當區議員，並增加九巴 5M 號主線早上的班次。此外，巴士公司為配合現時的需求，星期六、日及公眾假期的早上 8 時至晚上 10 時以及星期五繁忙時段後的時間，九巴 5M 號線的班次會由原先 10 至 12 分鐘一班，加強至 10 分鐘一班。此外，署方亦關注到晚上繁忙時段的客量增加，不排除調整晚間的班次，署方會密切與相關議員及九巴公司商討，以配合居民的需要；以及

(3) 至於其他改行啟新道的巴士路線，例如九巴 24、5D 及 108 號線，署方進行了 3 次的跟進調查。調查報告顯示九巴 5D 號線早上的班次正常，德朗邨的平均載客量是 37%，最繁忙時段約 70%，巴士公司已增加九巴 5D 號線早上的班次至 12 分鐘一班。此外，由於九巴 5M 號線早上的乘客量頗高，巴士公司已增加雙層巴士行走，故乘客量已由較早前最高逾 80% 降至現時最高 63%，署方期望將現時的班次由 9 分鐘一班加強至 8 分鐘一班。九巴 24 號線的乘客量亦頗高，早上繁忙時段最高達 78%，巴士公司計劃提前於本年 11 月為九巴 24 號線加一部車，以加密班次。此外，改行啟新道對隧巴 108 號線的影響輕微，德朗邨乘客的等候時間約為 9 分鐘一班，最高乘客量為 30%，署方會留意隧巴 108 號線的需求增長，再與巴士公司作出跟進。

102. **何華漢議員**的意見綜合如下：(1) 同意九巴公司安排雙層巴士早上行走九巴 5M 號線；(2) 本月 31 號啟德 1 號正式入伙，九巴 5M 號線的乘客量可能進一步提高，希望班次由現時的 10 分鐘一班加強至 8 至 10 分鐘一班；(3) 近期有乘客在回程繁忙時間未能於淘大花園上車，希望巴士公司增加回程繁忙時段的班次；(4) 希望九巴 5M 號線以九龍灣為終點站的特別線可以改為全日行駛；以及(5) 九巴 24 號線現時的乘客量非常高，希望盡快增加一部車，無需等待至本年

11 月。

103. 梁婉婷議員查詢本年 11 月增加車輛行走九巴 24 號線的確實日期。

104. 運輸署施淑慧女士的回應綜合如下：

(1) 關於九巴 24 號線加車時間表方面，署方稍後會與巴士公司作出跟進，落實日子後會盡快通知相關議員；

(2) 署方備悉議員對九巴 5M 號線特別班車全日行駛的訴求，並承諾稍後會與巴士公司調查現時的乘客量，研究是否需要巴士公司增加資源，惟目前未能承諾該特別班車可以全日行駛；

(3) 署方會與巴士公司跟進及調查九巴 5M 號線回程繁忙時間於淘大花園的候車情況，若有需要會調整班次；以及

(4) 關於啟德 1 號入伙，署方會向巴士公司了解相關巴士服務的需求，適當地調整服務及推行配合措施。

105. 九巴公司梁宏昌先生回應，九巴公司會與運輸署保持緊密的聯繫，盡量回應啟德乘客的需求。此外，九巴公司稍後會向運輸署提供增加車輛行走九巴 24 號線加車的時間表。

**正視近日嚴重巴士車禍 關注巴士車長極長工時和薪酬水平、關注職業司機的行車安全及駕駛態度 (文件第 81/17、82/17 號)**

106. 左滙雄議員闡述文件第 81/17 號。

107. 吳奮金議員闡述文件第 82/17 號。

108. 運輸署黃以巨先生代表該署巴士發展科回應有關議員要求運輸署修訂指引，以調低巴士車長最高工時的訴求。他表示部門一直關注司機的行車安全，並將聯絡現有的巴士公司就車長工作、休息及用膳時間指引的機制作出檢討。

109. 九巴公司梁宏昌先生回應現階段正配合運輸署檢討車長現時

的工作指引，暫未有進一步資料。

110. **新巴/城巴李建樂先生**的回應綜合如下：

(1)城巴對 9 月 22 日城巴 E21A 號線於長沙灣道近欽州街發生的交通意外感到非常難過，並已向警方提供相關行車錄像片段及紀錄，配合警方調查意外經過及原因；

(2) 有關保險賠償方面，城巴管理層於意外後第二天，分別到 4 間醫院探望傷者，其後亦與 3 位死者的家屬見面道歉，發放慰問金及講解保險賠償的安排。此外，城巴向一共 15 名曾經住院一日或以上的傷者發放慰問金，並已向大部分曾經住院的傷者講解索償程序及保險安排，現時正積極聯絡其餘的傷者；以及

(3) 有關車長工時方面，兩巴在本星期初已分別與新巴及城巴的車長代表及工會商討工作安排，並會繼續與員工保持溝通。此外，兩巴會與運輸署商討修訂車長工作時間的指引。

111. **關浩洋議員**表示民建聯一直跟進及協助上述事故的死傷者及其家屬與巴士公司協調有關慰問金及保險賠償的安排，事故的死傷者及家屬相當無助，希望兩巴作為大企業，可以承擔社會責任，為死傷者及其家屬更多支援。

112. **吳奮金議員**表示他曾接觸不少上述事故的死傷者家屬，他們反映巴士公司的處理遲緩，包括沒有即時聯絡死傷者的家屬，希望巴士公司吸取教訓，在不幸事故發生後，迅速妥善安排。此外，他建議各巴士公司成立應急小組，根據程序處理突發事故。

113. **邵天虹議員**表示巴士車長的底薪不高，需要依賴加班津貼提高收入，他查詢這是否巴士公司的經營策略，以吸引車長自願加班。他建議巴士公司對有良好操守的車長給予相應的獎勵或獎金，以改善目前車長的駕駛風氣。

114. **新巴/城巴李建樂先生**的回應綜合如下：

(1) 在意外發生後，城巴盡力聯絡死者家屬及傷者，惟現今的私隱保障很嚴謹，在最初尋找聯絡方法時遇到一定困難，其後由警方徵求死者家屬及傷者的同意後，才取得他們相關的聯絡方法，故聯絡

時間上出現滯後；

(2) 城巴備悉委員有關保險安排的意見，保險公司代表已與其他部分沒有住院的傷者取得聯絡，保險公司及巴士公司均已向相關人士解釋保險賠償的安排，公司會繼續積極跟進。現時，部份意外中的傷者已與保險公司就保險賠償達成和解；以及

(3) 城巴在調整薪酬方面需考慮財政能力、市場水平及營運狀況等多項因素，現正研究有關薪酬的安排。

115. **主席**總結各委員會的意見，並指出 9 月 22 日的事故在社會上響起警號，希望運輸署、巴士公司、道路使用者及各持分者確保行人及巴士乘客的安全，提升交通安全系數。

#### **有關：九龍塘學校區交通嚴重堵塞 (文件第 83/17 號)**

116. **丁健華議員**介紹文件第 83/17 號，並感謝運輸署及警務處應邀到現場視察。

117. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方 9 月 13 日到現場視察，發現在早上上學時段，由於界限街車輛太多，而且是優先通行路口，故阻礙金巴倫道的車輛駛出界限街，有見及此，交通燈組已落實調整界限街、窩打老道及界限街、金巴倫道的交通燈，讓金巴倫道的車輛有機會駛出界限街。上述改動由 10 月 11 日早上開始生效。

118. **香港警務處布耀華先生**回應，警方每天均有執法人員處理九龍塘區的交通流量，疏導交通，令橫街的車輛能夠進出大街。此外，若遇到違規停泊的車輛而車上沒有司機，即使只是接送小孩上學，警方亦會即時票控。另外，九龍城區警民關係組在開學前與十多間幼稚園及小學的校長討論有關家長駕車接送學生上學引致的交通問題，有關學校將安排保安員或老師在學校門口帶領較年幼的學童進入學校，好讓家長無需於學校門前泊車停留，相信情況會較過往有所改善。

119. **何顯明議員**表示金巴倫道駛出界限街的道路由原來的雙線變成單線，希望有關部門研究是否能擴闊路面，並改為雙線駛出界限街，以疏導該處的交通。

120. **丁健華議員**認同**何顯明議員**的意見，當區一所幼稚園指出過



往車輛可以從界限街左轉金巴倫道，至今卻變成單程路，他已向運輸署反映有關意見，署方回應正研究恢復雙線的可行性。此外，他表示由於該處車流量大，故相信運輸署調整交通燈號的方案成效有限，希望署方積極研究更有效的方案。

121. **主席**建議運輸署從道路設計方面考慮或配合其他交通措施，以疏導該處的交通。

122. **運輸署陸雅儀女士**回應，部分由金巴倫道駛出的車輛需橫過 4 條行車線前往窩打老道，若改為雙線一同駛出界限街，可能出現爭路情況，增加碰撞機會，她希望先觀察調整交通燈號的方案成效，再決定是否需要下一步行動。此外，署方已就於界限街及金巴倫道路口鬆上黃格的建議進行諮詢，令界限街的車輛不得阻塞路口及讓金巴倫道的車輛有更多機會駛入界限街，藉以改善該位置的情況。另外，2002 年 12 月前，車輛可在界限街轉入金巴倫道，署方藉 2002 年 12 月的一項渠務工程，試行讓車輛從金巴倫道單線駛出界限街，以改善九龍塘區內的塞車情況，由於當時塞車情況好轉，故該措施一直沿用至今。根據過往經驗，若該處改為雙線行駛，將會出現違泊情況，效果未如理想。

123. **丁健華議員**表示由 2002 年至今已超過 10 年，上述措施或已不合時宜，希望運輸署根據現時的狀況及數據，積極考慮擴闊金巴倫道至雙線行車或提供更好的方法。

124. **主席**希望警方、運輸署及議員一同協力改善地區道路及改善塞車問題。

#### **改善文福道及文運道交通建議 (文件第 84/17 號)**

125. **鄭利明議員**闡述文件第 84/17 號。

126. **運輸署陸雅儀女士**的回應綜合如下：

(1) 署方在有關國際學校開學的首星期一直派員到現場觀察交通情況，發現該處在上下課時段學童接送活動較為頻繁，整體交通流量不算太高，署方認為需再觀察一段時間才能決定是否需要移除嘉景樓的咪錶泊位。市民對咪錶泊位有實際的需求，若移除上述咪錶泊位，署方便需要在附近重置，惟附近範圍暫未有合適的位置；

(2) 至於延長文福道往培正道的交通燈行車時間方面，由於培正道的交通較文福道繁忙，上述建議會對培正道的交通帶來負面影響，署方正研究在不影響培正道的情況下，適度延長文福道的交通燈行車時間；

(3) 關於女青年會的旅遊巴上落客問題，署方於本年 9 月 29 日中午 12 時到現場視察，未有發現旅遊巴在該處停泊，希望委員提供較詳細資料，讓署方作出跟進；以及

(4) 有關何文田學車考試路線，署方實地視察後發現上下課時段只有少量的學車活動，未對文福道及文運道一帶的交通造成負擔，現階段署方會密切留意該處的交通情況，並檢視是否需要推行其他紓緩措施。

127. **香港警務處布耀華先生的回應綜合如下：**

(1) 警方在國際學校開學前，曾與學校負責人及其保安部經理開會，並反映居民擔心開學後大型旅遊巴造成的交通影響，該學校已作出相應的安排，以 16 座或 20 座的小巴接載學童而非大型旅遊巴；

(2) 警方亦提醒學校對面的車行，不可於上下課高峰期擺放車輛在街上；

(3) 該國際學校與毗鄰學校的上下課時間亦有 15 分鐘差距，以避免同時間增加車流量；以及

(4) 有關學校亦有派員到門前接送學童進入學校，並呼籲駕車的家長盡快離開，在開學首星期，該處的交通雖有少許混亂，但經過多次的觀察及維持秩序後，交通情況可以接受。

128. **鄭利明議員**指出在運輸署及警方現場視察的首三個星期，交通問題並不嚴重，惟警方離開後，交通問題陸續浮現，有其他學校以大型旅遊巴接載學童，並行經該處，當兩邊均有車輛停泊時，便會出現交通阻塞。此外，由於學校的放學時間不太準確，故不少家長會提早到學校門前等候接送，導致塞車情況，他希望警方可以加派人手疏導交通。另外，他指出學車活動並不是在非繁忙時間進行，主要在晚上甚至星期六、日進行，妨礙窩打老道山的居民駕車外出用膳，他希望署方於晚上 7 時後及星期六、日到窩打老道山就學車情況進行調查，

並向委員會提供相關數據。

129. **運輸署陸雅儀女士**表示，在開學的第一天，不少家長提早到學校門前等候學童，署方於開學的第二天已與學校開會討論，並建議優先安排乘搭校巴的學童離校，而駕私家車的家長將於校巴離開後 15 分鐘抵達學校。有關學校已採納署方的建議，家長亦遵守規則。

130. **香港警務署布耀華先生**回應，除了上下課時段，警方會派員於晚上巡查交通情況。

131. **鄭利明議員**表示名校林立令區內交通癱瘓，希望運輸署及警方多加關注。

132. **主席**希望運輸署及警方再進行一次視察有關學校的交通問題是否有故態復萌的跡象，並盡合改善情況。

#### **關注敬德街電單車考試意外 (文件第 85/17 號)**

133. **鄭利明議員**闡述文件第 85/17 號。

134. **左滙雄議員**表示由於敬德街考核「斜路 8 字」的位置正對屋苑門口，頗為危險，故建議運輸署考慮將「斜路 8 字」的考核位置移往室內或其他場地及遷離何文田區。此外，他表示學車活動引致交通問題，隨着何文田區人口不斷增加及豪宅區帶來的私家車增長，該處已不適合作為駕駛考試場地。

135. **何顯明議員**表示何文田及天光道的駕駛考試路線已沿用數十年，隨着地區發展迅速，該處的車流及人流大增，運輸署應考慮將駕駛考試路線遷往新市鎮例如將軍澳及馬鞍山等，希望署方進行相關研究，並建議新的駕駛考試路線。

136. **梁婉婷議員**認同上述議員的意見，希望運輸署予以考慮。由於勵德街是 24 小時禁止學車，學習駕駛人士必須在考官陪同下方可於該處考核「斜路 8 字」，加上斜梯形的道路，學習駕駛人士很容易發生意外，危及附近居民。此外，學習駕駛人士一般在晚間於常盛街的斜路毗鄰練習「斜路 8 字」，該處的車流日增，學習駕駛人士的技術尚未成熟，容易發生碰撞，因此希望更改相關路線。

137. **吳奮金議員**表示希望運輸署重新檢討何文田區考車路線的安排，區內有不少新屋苑入伙，交通日益繁忙，考車活動容易引致事故，危及居民生命，希望運輸署正視問題。此外，他建議參考觀塘駕駛學院的做法，興建室內考車中心，以模擬路面進行考試，以免對路面交通造成危險。

138. **運輸署陸雅儀女士**回應，署方備悉委員對敬德街電單車駕駛考試場地的關注，現時敬德街已劃為全日禁止學車路段，石鼓街亦設立較長的禁止學車時段，以減少學車活動對附近居民的影響。此外，運輸署駕駛事務組的資料顯示，部分考車路線已分流至常樂街。另外，為了維持有關駕駛考試服務，署方認為目前確實是有需要保留敬德街作為電單車的駕駛考試場地，並會繼續留意上址的情況，加強巡視及與駕駛導師作出跟進，希望可改善該位置的交通情況。

139. **鄭利明議員**指出是次文件的重點是安全性，學習駕駛人士從未於敬德街練習「斜路 8 字」，考試時卻必須於該高危地段考核「斜路 8 字」，容易造成意外，希望運輸署正視問題，避免意外再次發生。

140. **主席**表示的一個月內發生兩宗敬德街考車意外，值得運輸署檢討現時的考試路線，希望署方作出深入了解及跟進。

#### **要求運輸署回應擴闊溫思勞街，改善擠塞情況 (文件第 86/17 號)**

141. **林德成議員**闡述文件第 86/17 號。

142. **運輸署李詠芝女士**回應，署方已實地視察及檢視溫思勞街一帶的交通情況，因該處一帶鄰近數間殯儀館，故早上的交通較為繁忙，而溫思勞街近老龍坑街一段有空間可以由一條行車線擴闊至兩條行車線，以增加容車量，惟由於工程涉及收窄現有行人路，故署方已就有關建議進行地區諮詢，並在 5 月底取到諮詢結果，署方一直與反對人士聯絡，經多次溝通後，有關人士最終未有進一步反對意見，署方已向路政署發出施工紙，並將會安排施工。

143. **林德成議員**向路政署查詢上述工程目前的進度及情況。

144. **路政署譚皓銓先生**回應，署方已完成現場視察，發現需擴闊的位置藏有電線，署方正聯絡中華電力有限公司(下文簡稱「中電公司」)

查核有關電線的深度，若屬於較淺層地區，署方需要求中電公司將有關電線改道，方可進行擴闊工程。署方會與中電公司緊密聯絡，以盡快展開相關工程。

145. 林德成議員要求路政署盡快跟進，稍後向委員會匯報最新情況。

**關注紅磡灣區車輛違泊問題、強烈要求在紅磡舊區交通黑點加強執法、要求正視迦密村街及孝民街車輛堵塞道路問題 (文件第 87/17、88/17、89/17 號)**

146. 張仁康議員闡述文件第 87/17 號。

147. 林德成議員闡述文件第 88/17 號。

148. 左滙雄議員闡述文件第 89/17 號。

149. 吳奮金議員表示議會跟進有關迦密村街及孝民街的车辆違泊問題多年，運輸署及警方基本上是束手無策，即使近日警方每天早上均有執法，仍需要運輸署研究其他可行辦法，包括增加單黃線、雙黃線等。此外，他申報居住於迦密村街的一所國際幼兒園樓上，該處每天早上有不少家長駕車接送學童上下課，並停泊於幼稚園門前，阻塞交通，引致其他駕駛者不斷鳴笛，警方使用的擴音機亦十分嘈吵，對俊民苑及附近居民造成影響。另外，他希望警方持續定期執法。

150. 運輸署李詠芝女士的回應綜合如下：

(1) 署方一直留意迦密村街及孝民街一帶的交通情況，上述幼稚園的上下課時段交通比較繁忙，亦有私家車違例停泊於幼稚園門前，造成交通擠塞。署方已在迦密村街合適的地方劃設了不准停車限制區及限制車輛在繁忙時段停車等候；

(2) 署方會積極考慮委員對擴闊現有迦密村街近孝民街路口黃格的意見，並會透過民政處進行諮詢，進一步確實其可行性；

(3) 署方會聯絡相關幼稚園，要求校方提醒家長不要違例停泊；

(4) 關於曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街一帶的交通情況，署方已在合適位置設置了停車限制區，以改善違泊情況，維持交通暢順。同時，署方亦不斷考慮不同的交通改善措施，包括進一步擴闊溫思勞街至兩條行車線，以改善交通情況。另外，署方會在溫思勞街的一些路口處劃設雙黃線，避免車輛停泊路口阻塞交通；以及

(5) 關於必嘉街、寶其利街及寶萊街的交通情況，相關路段已劃設停車限制區及停車灣，供車輛在合適的地方上落客，以免影響其他交通。

151. **香港警務處布耀華先生**回應，必嘉街、寶其利街及寶萊街的交通阻塞主要是受到附近商戶影響；至於曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街方面則是殯儀業界的違泊引致，警方已與殯儀業界的主席會面，並向有關持分者解釋違泊對區內造成嚴重交通阻塞及滋擾。此外，警方曾三個月內持續於早、午時段及不給予任何通融的情況下，對該處所有的違泊車輛進行票控，惟在警方人員離開後，違泊情況故態復萌，部分及時離開的車輛甚至在警方執法期間，不停在區內兜圈，造成其他不必要的阻塞。有見及此，紅磡分區管理層構思出一個持續性及旋風式打擊黑點違泊的方案，並將由相關同事向委員講解有關方案。

152. **香港警務處小隊指揮官(行動支援)(紅磡分區)張丹松先生**回應，警方分析在 5 月及 8 月搜集的有關違例停泊或違例阻塞街道的投訴數據，發現有 60 條街曾於上述時間被市民投訴，其中 12 條街的投訴數字最高。警方自 9 月中開始採取新的策略針對車輛違泊，並集中人手處理投訴率最高的道路，日常巡邏的警務人員在無須處理突發事件及交通意外的反罪惡巡邏時，將全部獲編排至該 12 條街，進行持續性及旋風式的巡邏，目標是讓這 12 條街的違泊人士不敢回頭違泊。此外，警方亦會額外編排人手於長期或慣性違例停泊或違例阻塞街道的黑點執法。此外，警方亦會每星期進行一次制度上的檢討，並制訂下星期集中人手處理違泊或阻街的街道。

153. **張仁康議員**對警方因應市民提供的投訴數據制定處理違泊的策略表示高興，並希望警方以他及**林德成議員**文件中提及的街道作為下星期的目標街道。此外，他理解違例泊車是結構性問題，要徹底解決並不容易，希望警方盡力而為。

154. **楊永杰議員**讚揚警方針對車輛違泊或違例阻塞街道的新策略，

並查詢其他九龍城的警區是否仿效有關策略。

155. **主席**讚揚警方上述的新策略有層次及有深度。

156. **香港警務處張丹松先生**回應，上述的新策略在本年 9 月開始實行，仍在起步階段，成效有待觀察，若成效理想，會向其他警區推介有關策略，然而，其他警區會視乎自身的實際情況及需要，考慮是否採用上述策略。此外，違例泊車是結構性問題，警方無法解決車多路少的問題。

157. **香港警務處布耀華先生**回應紅磡分區推出上述策略後，交通隊及九龍城分區亦會整合每星期的行動策略，整個警區內的不同部門亦可參考有關的執行方案。

### 下次開會日期

158. **主席**宣佈下次開會日期定於 2017 年 12 月 7 日（星期四）下午 2 時 30 分，並無其他討論事項。**主席**於下午 6 時 58 分宣布會議結束。

159. 本會議記錄於 2017 年 12 月 7 日正式通過。

主席

---

秘書

---

九龍城區議會秘書處  
2017 年 12 月