

**九龙城区议会辖下
交通及运输委员会
第十六次会议记录**

日期：2022年6月16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

<u>出席者：</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
主 席：	何华汉议员	会议开始
副主席：	何显明议员, BBS, MH	会议结束
委 员：	梁婉婷议员	会议结束
	林德成议员	会议结束
	张景勋议员	会议结束
	吴宝强议员, MH	会议结束
	黄国桐议员	会议结束
	潘国华议员, JP	会议结束
	杨振宇议员	会议结束
	左汇雄议员, MH	会议结束
	杨永杰议员	会议结束
	李慧琼议员, SBS, JP	下午3时16分
秘 书：	曹远桥先生	九龙城民政事务处行政主任(区议会)2
<u>列席者：</u>	黎厚裕先生	九龙城民政事务处高级联络主任 (地区联络)1
	廖淑芬女士	九龙城民政事务处高级联络主任 (地区联络)2
	梁日乔先生	运输署高级运输主任 / 九龙城
	庾嘉嘉女士	运输署高级运输主任 / 启德及九龙湾
	吴汝欣女士	运输署工程师 / 红磡
	陆雅仪女士	运输署工程师 / 九龙城
	伍志成先生	香港警务处九龙城区交通队主管
	朱志伟先生	香港警务处秀茂坪区交通队主管
	吴卓衡先生	路政署区域工程师 / 九龙湾

应邀出席者：

议程二至十 尹慧娴女士
三

姜民汉先生

黎嘉朗先生

聂佩林女士

李惠光先生

崔祖荣先生

城巴有限公司及新世界第一巴士服务有限公司助理企业传讯经理

九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(车务)

九龙巴士(一九三三)有限公司高级营运支援主任

九龙巴士(一九三三)有限公司公共事务高级主任

渠务署工程师11(净化海港计划)

阿特金斯顾问有限公司驻地盘高级工程师

议程十四 张家亮先生

梁兆球先生

焦卓韶先生

张贝茜女士

林伟雄先生

何智聪先生

欧殷仙先生

关景文先生

路政署主要工程管理处副处长(1)

路政署总工程师3/主要工程

路政署高级工程师1/塞拉利昂隧道

路政署高级工程师2/塞拉利昂隧道

路政署工程师3/塞拉利昂隧道

艾奕康有限公司项目经理

艾奕康有限公司交通顾问

艾奕康有限公司项目工程师

* * *

开会辞

交通及运输委员会（下文简称「交运会」）**主席**欢迎各位委员及各部门的代表出席交运会第十六次会议。

2. 在开始商讨议程前，**主席**提醒各位委员按《九龙城区议会会议常规》(下文简称《会议常规》)的规定申报利益，若稍后讨论的事项与其物业业权、职业或投资等个人利益有所冲突，委员须在讨论前申报，以便他考虑是否须要请有关委员于讨论或表决时避席。根据会议常规第36(2)条，委员会举行会议的法定人数，为委员会全体成员人数的二分之一。由于交运会现时有12位委员，根据会议常规第12(2)条，一旦会议进行期间少于6位委员在场，而有议员向主席提出此事，他会立即终止讨论，并且指示秘书传召议员尽快返回会议室。如在满15分钟后，会议室内仍未有足够的法定人数，主席会宣布会议结束。

议程一

通过第十五次会议记录

3. 主席宣布第十五次会议的会议记录无须修订，并获得委员会一致通过。

议程二

要求港铁为旺角站及旺角东站调整车费

(交通及运输委员会文件第 16/22 号)

4. 何显明委员介绍文件，表示旺角站及旺角东站位处同一区域，相隔仅约十分钟路程，但旺角东站票价却较旺角站高，故要求港铁公司理顺「票价不平均」的情况。另外，他建议运输署在日后与港铁公司商讨有关票价事宜上，可邀请区议员一同出席会议。

5. 运输署高级运输主任 / 九龙城梁日乔先生的回应如下：

- (i) 根据港铁公司提供的资料，东铁过海线通车后，由东铁线各原有车站往来其他车站的票价维持不变；
- (ii) 港铁东铁系统的票价是以车程距离为基本定价准则，并同时考虑其他因素，例如市场竞争力、车程性质(例如是否涉及过海段)、现时整体车费结构等。当中东铁线的票价是在两铁合并前厘定，加上涉及本地及过境服务，因此票价结构难以与其他铁路线直接比较；
- (iii) 此外，若只调整个别车程或车站的车费以理顺「票价不平均」的情况，会影响整个港铁网络的车费结构，亦有可能制造其他「票价不平均」的车程组合；以及
- (iv) 署方备悉何显明委员的意见，会将有关的建议向部门内负责的同事转达。

议程三

再三要求于启德隧道土瓜湾出口增设巴士站

(交通及运输委员会文件第 17/22 号)

6. **杨振宇委员**介绍文件，并有意见如下：

- (i) 他指出在屯马线全线通车后，马头围道及土瓜湾道的交通挤塞情况没有太大改善；
- (ii) 他认为即使于启德隧道土瓜湾出口的路面设立巴士站，该路段仍有足够空间作紧急通道，故他要求运输署于该处增设巴士站，以便利附近一带居民前往佐敦及尖沙咀。

7. **运输署梁日乔先生**的回应如下：

- (i) 启德隧道土瓜湾出口设有小型控制站，供隧道营办商及执法人员处理紧急事故。如在该处增设巴士站，巴士进出及停站上落乘客将无可避免影响小型控制站的运作。隧道营办商及执法人员可用以处理事故车辆的空间将会减少，甚至减低处理多重事故的灵活性。为确保隧道正常运作及多重事故时均能作出合适处理，署方对在该小型控制站一带位置设置巴士站的建议有所保留；以及
- (ii) 署方曾就有关建议与隧道营办商探讨上述建议的可行性，惟署方需要考虑众多因素，包括设立巴士站的位置、增设升降机供残疾人士使用、与路政署商讨附近一带道路的交通情况等；以及
- (iii) 署方会继续研究有关建议的可行性，并与区议会保持沟通。

议程四

要求保留九龙城区来往港岛全日巴士服务

(交通及运输委员会文件第 18/22 号)

8. **杨振宇委员**介绍文件，并有意见如下：

- (i) 他表示在东铁线过海段通车后，部分区内前往港岛区的巴士路线班次已遭削减，他担心运输署会进一步削减班次，甚至取消区内来往港岛区的巴士路线，令来往土瓜湾及港岛区的居民欠缺交通选择。
- (ii) 另外，他指出由于宋皇台站 C 出口仍未落成，故附近不少居民仍会乘搭巴士前往港岛区，故要求巴士公司保留九龙城区来往港岛区的全日巴士服务。

9. 运输署梁日乔先生的回应如下：

- (i) 根据巴士公司提供的数据，于东铁线过海段开通后，行经红磡海底隧道的巴士路线全日载客量平均下跌了约一成。署方会密切留意有关巴士路线的载客量变化，根据实际情况及参考《巴士路线发展计划中有关改善及减少服务的指引》去调整巴士路线服务；以及
- (ii) 署方相关组别的同事已透过秘书处向各委员发送配合东铁线过海段通车后的公共交通调整计划作参考。

(会后补注：秘书处于 2022 年 5 月 3 日向各委员发送题为「配合东铁线过海段开通的公共交通服务调整计划」(交运会文件第 15/22 号))

10. 九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)高级营运支援主任黎嘉朗先生的回应如下：

- (i) 因应东铁线过海段通车而出现的巴士客流量变更，九巴公司正密切留意各条新界东来往九龙东、九龙西及港岛的巴士线之运作情况，有需要时会考虑调整服务；
- (ii) 现时 101 及 111 号线的服务仍与东铁线过海段通车前的服务水平相若，九巴公司暂未有计划调整有关路线的服务；以及
- (iii) 九巴公司已备悉有关 101 及 111 号线改道经告士打道及夏慤道前往上环，以及部分过海巴士线不停红磡海底隧道巴士站的建议，并会审慎研究方案可行性以及对现有乘客的影响。九巴公司会继续就上述路线与运输署保持紧密沟通。

11. 城巴有限公司及新世界第一巴士服务有限公司(下文简称「城巴及新巴公司」)助理企业传讯经理尹慧娴女士的回应如下：

- (i) 她表示现时仍在观察东铁线过海段通车后对乘客出行模式的影响，她估计铁路开通会令巴士公司流失约两成的载客量；以及
- (ii) 她备悉委员的意见，城巴及新巴公司会整体地考虑红隧过海路线的调整方案，并会在详细研究铁路开通后乘客出行模式的转变后，适时向区议会交代。

12. 主席总结表示 101 及 111 线与沙中线并非重迭。就他观察所见，有关的路线经常客满，故他认为运输署不适宜以整体载客量下降一成为由而削减有关路线的班次。他希望运输署及巴士公司密切留意有关路线的营运情况，并与区议会保持紧密沟通。

议程五

查询 5M 电动巴士使用情况

(交通及运输委员会文件第 19/22 号)

13. 主席介绍文件，并表示近两年已巴士公司再没有使用电动巴士行走 5M 路线，而根据相关部门的回应得悉电动巴士因机件故障问题而停用，故查询相关部门会否考虑使用其他型号的电动巴士，以更好地运用已经兴建的充电配套。

14. 张景勋委员的意见如下：

- (i) 他表示电动巴士试验计划在 2019 年展开，但电池在短时间使用后会损坏，并因制造商倒闭而未能维修，认为环保署应负起监督电动巴士正常运作的责任；
- (ii) 他查询九巴公司于何时向环保署通报电动巴士损坏，而环保署又采取了甚么程序及用了多少时间协助九巴公司跟进电动巴士的维修保养情况；以及
- (iii) 他表示相关部门已投放了资源于电动巴士计划，包括兴建一定数量的充电设施，并查询部门如何确保日后的电动巴士计划不会再出现同类情况。

15. 运输署高级运输主任 / 启德及九龙湾庾嘉嘉女士表示署方会与环保署商讨有关充电设施的处理方法，署方会配合环保署的跟进工作，在运输及交通有关范畴上向环保署提供意见及协助与巴士公司进行沟通。

16. 副主席的意见如下：

- (i) 他表示运输署及环保署应考虑拆除有关的充电设施，以免充电设施阻碍道路，并希望有关部门能尽快实行其他电动汽车的试验计划；
- (ii) 他表示若署方的试验计划成功，有关的试验计划便可更广泛地推行。但如试验计划效果不理想，有关的计划就不应推行，相关的设施亦应拆除，并应尽快展开新的试验计划。

议程六

要求加密城巴 22 巴士返学时段班次

(交通及运输委员会文件第 20/22 号)

17. 主席介绍文件，重点如下：

- (i) 他指出早上上学时间会有大量学童乘搭 22 号城巴线前往九龙塘一带上学。早前疫情严重，学校停课，上学时段的班次就减至只有早上 7 时 10 分一班。现时疫情回稳，学校亦开始复课，惟巴士班次仍只有早上 7 时 10 分一班，故该班次经常客满，未能应付需求。学童如未能乘搭该班次上学就会未能准时到达学校，故他要求署方及巴士公司于上学时段加密 22 号线的班次；
- (ii) 他感谢城巴及运输署迅速回应，于 6 月 13 日起于上学时段增加班次方便学童上学；以及
- (iii) 他希望署方及巴士公司日后可因应疫情及启德区的学童人口数量，进一步加强 22 号线巴士的服务。

18. 运输署庾嘉嘉女士回应表示待疫情缓和后，署方会密切监察有关路线的载客量，适时与巴士公司商讨加强服务，以配合学童上学的交通需要。

19. 梁婉婷委员表示她在过去一年多曾多次去信运输署及巴士公司，要求加强 22 号线的服务。她欢迎署方及巴士公司近日加强 22 号线的服务，并希望有关部门可进一步改善启德区的巴士服务，方便更多启德区的居民。

20. 张景勋委员表示除加强班次外，巴士站的候车设施亦有改善空间。他指出位于沐安街的 22M 线巴士站未有上盖，故要求署方及巴士公司尽快改善该巴士站的候车设施。

21. 副主席表示张景勋委员可于下次的交运会中上文件讨论有关事宜。

议程七

要求为义本道重铺沥青路

(交通及运输委员会文件第 21/22 号)

议程十一

要求跟进九龙城区内行人路面环保砖不平及更换马路渠盖

(交通及运输委员会文件第 25/22 号)

22. **主席**表示由于上述两个议程均与路面不平有关，在咨询委员意见后，宣布将该两项议程合并讨论。

23. **何显明委员**介绍文件第 21/22 号，并有意见如下：

- (i) 他表示义本道现时的路面状况不理想，多处出现凹凸不平的情况，雨天时会积聚大量雨水，导致车辆驶过时水花飞溅，故要求有关部门重铺该道路；以及
- (ii) 由于义本道道路较狭窄，他希望部门在进行工程前能与该处屋苑的管理公司商讨工程期间的交通安排。

24. **林德成委员**介绍文件第 25/22 号，并有意见如下：

- (i) 他表示不少位于文件中提及地点附近位置的环保砖均出现凹凸不平的情况，令不少居民绊倒受伤，故要求路政署尽快重铺环保砖，以保障居民出入安全；以及
- (ii) 他表示区内不少马路旁的渠道都出现淤塞情况，对居民造成不便，希望路政署可尽快更换新式井型渠盖，避免雨季淤塞问题重现。

25. **路政署区域工程师 / 九龙湾吴卓衡先生**的回应如下：

- (i) 有关改善义本道路面事宜，署方现正安排为该行车路面进行重铺工程。附近屋苑的管理公司亦正与业主立案法团讨论有关工程及交通安排。待商讨完成后，署方会迅速进行相关重铺工程，并会于工程展开后再向委员报告进度；
- (ii) 有关更换环保砖及马路渠盖的建议，署方已派员到有关地点进行实地视察，并随即安排承建商为文件中所提及的路面位置及相关路面渠道进行维修及清理工作，路面维修工程预计于七月完成；
- (iii) 新式井型渠盖会应用于行人过路位置，以减低过路人士被绊倒的机会，由于新式井型渠盖与传统渠盖的去水能力没有分别，因此署方并未有计划更换行人过路位置以外的井盖为新式井型渠盖；以及
- (iv) 署方会于雨季来临前或大雨后清理马路边的渠盖，以确保渠道不会淤塞，减少路边积水的问题。

议程八

要求在庇利街巴士站(近焕然懿居)增设巴士站设施

(交通及运输委员会文件第 22/22 号)

议程十三

强烈要求提升红磡区内巴士候车站设施及改善路面不平事宜

(交通及运输委员会文件第 27/22 号)

26. 主席表示由于上述两个议程均与「巴士站设施」相关，在咨询委员意见后，宣布将该两项议程合并讨论。

27. 林德成委员介绍文件第 22/22 号及第 27/22 号，并有意见如下：

- (i) 他指出随着多个屋苑的落成，庇利街近焕然懿居的三个巴士站的使用人流预计将会持续增加。由于该处的三个巴士站均缺乏上盖、座椅等候车设施，情况并不理想，故要求署方及巴士公司尽快展开工程，加建各种候车设施，改善乘客的候车环境；
- (ii) 他表示巴士站候车环境不佳的情况于机利士南路及芜湖街一带的巴士站亦出现，故建议于该处一带的巴士站须加建各种候车设施；以及
- (iii) 他表示机利士南路及芜湖街的使用量十分高，令路面出现不平的情况，其中以机利士南路 23-25 号的情况最为严重，他要求路政署尽快重铺路面，以保障车辆及居民出入安全。

28. 运输署梁日乔先生的回应如下：

- (i) 署方一直鼓励专营巴士公司提升巴士站的设施，包括在地理环境许可的情况下设置巴士站上盖及加设座椅，以方便乘客及改善候车环境；
- (ii) 在审视兴建巴士站上盖的申请时，署方需考虑各项相关的因素，包括该站候车乘客人数的多寡、邻近有否其他遮盖设施(例如大厦檐篷)、环境的限制(例如行人路阔度、附近行人流量和地底公共喉管等设施)，以及其他持份者的意见；
- (iii) 有关于机利士南路及芜湖街一带的巴士站加建候车设施的建建议，部份位置曾因行人路空间不足及在咨询地区人士意见后，未能展开改善巴士站设施工程。然而，九巴公司最近再到场视察并进行评

估后，会就于机利士南路(北行)的两组巴士站设置巴士站设施向运输署提交申请；以及

- (iv) 有关在马头围道(南行)近焕然懿居增设候车设施的建議，署方已审核及征询相关部门，并已透过民政事务处征询地区人士意见。现正整理有关意见，并会适时再向各委员报告最新情况。

29. **路政署吴卓衡先生**回应表示，中华电力有限公司将于六月中在机利士南路进行电力设施改善工程，并于工程完成后恢复原来路面。待有关工程完成后，署方会重新检视路面状况，并于有需要时重铺相关路面。

30. **九巴公司公共事务高级主任聂佩林女士**的回应如下：

- (i) 有关机利士南路及芜湖街一带的巴士站提升候车设施的建議，九巴公司已到场视察并进行评估。现时机利士南路设有六组九巴巴士站，当中南行方向三组巴士站的后方位置正进行重建工程，北行方向的三组巴士站就曾因行人路面空间不足及考虑地区人士意见而未能进行上盖兴建工程。最近九巴公司已再就其中两组北行方向巴士站再次向运输署提交加建候车设施的申請；
- (ii) 在相关工程开展前，九巴公司需时与运输署及承办商处理技术问题，例如订制安装配件或移除栏杆等。个别巴士站亦会因应现场地理环境及技术因素，决定最终是否可以安装座椅及显示屏；
- (iii) 至于在芜湖街及获嘉道巴士站(往油麻地方向)，其中两组巴士站因行人路空间不符合规定以及地区人士意见，未能开展有关工程。另外一组巴士站则已设置上盖及座椅予乘客使用，但由于此站没有电力供应，故未能装置巴士到站显示屏；以及
- (iv) 有关于庇利街近焕然懿居的三个巴士站加设候车设施的建議，九巴公司已派员作现场视察及进行可行性评估，现时运输署正就有关建議整合地区意见，九巴公司会就此事宜与署方继续保持沟通。

31. **林德成委员**有以下意见：

- (i) 他指出机利士南路 23-25 号路面不平的情况已持续多年，附近的第 115 线巴士站及宝其利街亦有路面不平的情况，希望路政署在电力工程完结后可尽快重铺路面；
- (ii) 他表示机利士南路近获嘉道、曲街及畅运道一带的巴士站均欠缺候车设施，要求署方及巴士公司尽快加建合适的候车设施供市民

使用；以及

- (iii) 他要求九巴公司尽快更新部分旧式巴士站的设施，并确保巴士站的告示版提供正确的车务资讯。

32. 主席查询九龙城区内巴士站设施更新的情况。

33. 运输署梁日乔先生表示暂时无相关资料，稍后经向部门相关组别查询后，会再向各委员汇报九龙城区内巴士站设施的更新情况。

34. 路政署吴卓衡先生表示已备悉委员的意见，并会派员巡查委员提及的道路，如有需要就会进行路面重铺工程。此外，署方亦会与中华电力公司商讨机利士南路电力工程完成后的路面重铺工程的安排。

35. 主席总结表示委员都非常关注区内巴士站的设施，要求巴士公司以电邮方式向委员汇报区内不同分区的巴士站改善工程进度。

(会后补注：运输署表示稍后会以文件形式向委员汇报九龙城区内巴士站设施的更新情况。)

议程九

要求加强执法，改善九龙城区违泊问题

(交通及运输委员会文件第 23/22 号)

议程十二

关注红磡区内灵车、旅游巴及私家车违泊问题

(交通及运输委员会文件第 26/22 号)

36. 主席表示由于上述两个议程均与「违泊问题」相关，在咨询委员意见后，宣布将该两项议程合并讨论。

37. 潘国华委员介绍文件第 23/22 号，表示区内多条街道的车辆违泊问题越趋严重，部分道路被违泊车辆全日占用，加剧路面挤塞情况，希望警方及运输署可加强巡逻，并研究采用更多不同的措施解决有关的问题。

38. 林德成委员介绍文件第 26/22 号，并有以下补充：

- (i) 红磡区内多条街道如必嘉街、宝其利街、曲街、老龙坑街及温思劳街等均长期出现违例泊车的情况，旅游巴及灵车长期霸占路面，令

交通挤塞问题恶化，部分街道更只剩余一条行车线可供其他车辆使用；

- (ii) 他指出大部分的违泊车辆均为区外人士的车辆，严重阻碍居民出入；
- (iii) 由于违泊导致的挤塞问题严重，被阻碍的驾驶者会不断响号，造成噪音问题，滋扰社区；
- (iv) 警方早前推行的「永恒计划」能有效改善灵车违泊的问题，惟有关计划只试行了短时间便停止，令灵车违泊的问题故态复萌；
- (v) 他希望警方可考虑长期推行「永恒计划」，并建议以黄埔街天桥下一号停车场、静安街垃圾站对出及畅运道桥底作为灵车停泊位置，以解决灵车违泊的问题；以及
- (vi) 他建议在区内加建临时停车场，以及在交通黑点上设立双黄线禁区，以舒缓区内车辆违泊的问题。

39. 运输署工程师/红磡吴汝欣女士的回应如下：

- (i) 署方曾派职员到木厂街及马头角道检视察现场的交通情况。现时有关路段的大部分位置已经划设了「不准停车限制区」，禁止一般车辆于指定时段内停车或上落客货。惟署方发现仍有车辆于有关位置违例停泊及有杂物霸占路面，署方已向其他相关部门，包括警方、食物环境卫生署(下文简称「食环署」)及环保署反映，正商讨进行跨部门联合执法行动及加设更多「不准停车限制区」的可行性；
- (ii) 署方一直有研究在道路安全及道路空间许可的情况下增加路旁泊车位的可行性，惟有关的建议可能会受到地区人士的反对，署方已尽力协调各持份者；以及
- (iii) 此外，署方会与地政总署保持紧密联系，物色合适的空置用地作替代的临时停车场。署方亦会继续按照「一地多用」的原则与项目发展商探讨在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地发展项目中尽量增加公众泊车位，亦会要求私人发展商在新发展项目内提供现行《香港规划标准与准则》标准范围内较高的泊车位数量。

40. 运输署工程师/油尖陈君诺先生的回应如下：

- (i) 署方曾派员到红磡区包括必嘉街、宝其利街、曲街、老龙坑街及温思劳街等视察交通情况。现时有关路段的部分位置已经划设了「不准停车限制区」，禁止一般车辆于指定时段内停车。署方会详细考虑上述路段的交通及平衡地区人士上落客货的需要，研究在有关路段延长或增设「不准停车限制区」的可行性。以及
- (ii) 就有关违例泊车的事宜，署方已联络警方跟进，并请求加强执法。

41. **香港警务处九龙城区交通队主管伍志成先生的回应如下：**

- (i) 警方将于 7 月展开「晓月计划」行动，并会联同九龙城民政事务处、九龙城区议会、路政署、运输署及食环署进行跨部门联合行动，以打击区内违例泊车、货物或建筑废料的阻街问题；
- (ii) 警方除发出告票外，亦会使用拖车及流动拍摄的方式执法，打击违例泊车；
- (iii) 警方于 2020 年 9 月曾与九龙城区议会、运输署、路政署、地政署及殡仪业界人士开会商讨有关灵车停泊的问题。畅通道二号停车场现已作为试点，改建为灵车泊车场地，并提供 40 个车位供灵车停泊；
- (iv) 有关的试验计划能有效改善灵车的违泊问题，并得到殡仪业界人士的支持，警方对设立更多试点持开放态度，希望有关计划可解决区内的灵车违泊问题；以及
- (v) 运输署已于区内部分路段的转弯位置划设双黄线，以便警方执法。

42. **林德成委员的意见如下：**

- (i) 他希望有关部门能尽快落实方案以解决区内违例泊车的问题，如加设禁区、采用不同种类的栏杆及扩阔行人路等；
- (ii) 他要求执法部门加强违例泊车的罚则；以及
- (iii) 他查询为何「永恒计划」有良好的成效却没有继续推行，并建议于黄埔街天桥底位置设置临时泊位供灵车使用。

43. 主席有以下意见：

- (i) 他理解林德成委员关注因违泊而造成的各种问题，希望署方能缩短研究时间，尽快提出可行的解决方案；
- (ii) 他建议有关部门参考处理旅游巴问题的做法，在区内的适当位置设置临时停车场供灵车停泊；以及
- (iii) 他赞扬警方于区内打击违泊的努力，但认为警方应全面采用电子告票，以提高检控违例泊车的效率；以及
- (iv) 他指出部分政府物业的停车场会于晚间开放予市民租用，查询红磡区内会否有政府物业可提供有关的晚间车位出租服务，并认为有关做法可有效舒缓区内的违例泊车问题。

44. 运输署吴汝欣女士的回应如下：

- (i) 她会与相关部门研究开放区内的政府物业停车场于非办公时间供公众租用的可行性；以及
- (ii) 署方现正计划按照「一地多用」的原则，于将来的红乐道休憩公园的地底设置一个大型公众停车场，初步已计划预留约 90 个商用泊车位供旅游巴及轻型货车(包括灵车)使用，以应付业界的需要。署方会适时向区议会交代此发展计划的进展及细节。

45. 运输署陈君诺先生的回应如下：

- (i) 他备悉林委员的意见，并会研究林委员之建议的可行性；
- (ii) 署方会研究延长或增加区内「不准停车限制区」的可行性；以及
- (iii) 署方正考虑加设路旁停车位供灵车使用，当中亦有包括「永恒计划」内提出的位置。如有关方案可行，署方将进行地区咨询，希望可获得地区人士及区议员的支持。

46. 香港警务处伍志成先生的回应如下：

- (i) 警方现正分阶段购买电子告票系统，最终目标为每位警员均能配置一部，以取代传统的手写告票；
- (ii) 根据现时的香港法例第 237 章《定额罚款(交通违例事项)条例》，警方必须于现场向违例车辆发出告票，警方现正申请修改有关法例，以便能进一步使用电子告票，既可提高执法的效率，又可减少

纸张，达致环保的效果。如修例获得通过，预计可于 2023 至 24 年度生效；以及

- (iii) 警方会持续与殡仪业界沟通，希望能于灵车泊位上有更好的安排，以舒缓灵车违泊的情况，减低对居民的滋扰。

47. **林德成委员**希望有关部门能更积极地采取更多的措施去处理区内违泊的问题，并要求以本委员会的名义向运输及房屋局发信，要求局方关注本区的违例泊车问题。

48. **主席**总结希望相关部门能考虑林德成委员的意见，并指示秘书向运输及房屋局发信。

(会后补注:秘书处于 2022 年 7 月 7 日以委员会的名义向运输及物流局发信，反映委员的意见。)

议程十

要求律伦街及多福道渠务工程期间为律伦街设立临时禁止学车区域

(交通及运输委员会文件第 24/22 号)

49. **何显明委员**介绍文件，并有意见如下：

- (i) 他表示由于律伦街现正进行污水渠更换工程，令该处只余下一条行车线，而且该路段有学校及大量学车人士，导致律伦街在返学及放学时段的交通严重挤塞；
- (ii) 他要求在律伦街及多福道进行渠务工程期间，为律伦街设立临时禁止学车区域，以舒缓该处在工程期间的挤塞情况；以及
- (iii) 他表示工地经常出现无人进行工程的情况，并查询该处工程出现延误的原因。

50. **渠务署工程师 11(净化海港计划)李惠光先生**的回应如下：

- (i) 律伦街的污水渠改善工程已于 2021 年 12 月分阶段展开，预计于 2022 年 12 月完工；
- (ii) 工程人员于 2021 年 1 月在律伦街近施他佛道的工地内发现一条石棉水喉，需交化验所化验鉴定其成份及通知相关部门，以就随后的移除工作作出安排，期间无法继续工程，故曾有一段时间出现该工地无人进行工程的情况，加上受近期天雨关系，令工程进度出现延误；

- (iii) 工程因受近期天雨影响，署方已重新审视工程的进度，并确认最迟可于 2022 年 6 月底前完成工程；以及
- (iv) 律伦街的工程将会分阶段进行，以减少对附近交通的影响。在接获委员意见后，署方已重新审视在金巴伦道及施他佛道的交通情况，并发现接送上学及放学的交通较繁忙。因此，为了进一步减低工程对附近交通的影响，工程团队与交通顾问将会就律伦街余下的渠务工程进行详细的交通评估，重新审视施工方法及安排，并将有关建议的临时交通管理方案提交交通管理联络小组审核。

51. **运输署工程师 / 九龙城陆雅仪女士**表示由于此项工程开始时正值本年 1 月至 4 月学校暂停面授期间，故署方不反对有关工程于平日早上 8 时至下午 6 时实施有关临时交通改道措施。在学校复面授课前，署方已提醒渠务署需因应学校上下课时间而作出适当安排，唯渠务署表示工程上的原因导致延误，而未能作出适当安排，以配合学校复课后接送上学及放学之交通繁忙时段。她表示渠务署在稍后阶段的工程需更谨慎地评估工程对学车及上下学时段的交通情况影响，再决定工程的施工时段。

52. **何显明委员**认为律伦街附近还有不少道路可供学车。为舒缓交通挤塞情况，署方应考虑于工程期间于律伦街设立临时禁止学车区域，以方便学童往返学校及进行工程。

53. **运输署陆雅仪女士**回应表示已备悉委员的意见，待渠务署完成评估后，将与渠务署就其余下阶段的临时交通改道措施向不同的持份者商讨及沟通。

议程十四

塞拉利昂隧道改善工程

(交通及运输委员会文件第 28/22 号)

54. **路政署主要工程管理处副处长(1)张家亮先生及路政署高级工程师 2/塞拉利昂隧道张贝茜女士**介绍文件及工程内容，重点如下：

工程范围包括：

- (i) 在两条现有隧道之间建造一条长约 1.4 公里的三线行车隧道管道，并扩建现有南行隧道管道至三线行车；
- (ii) 扩阔介乎隧道沙田出入口与丰盛苑之间的塞拉利昂隧道公路南北行各三线行车；

- (iii) 扩阔隧道九龙出入口南北行的连接路至各三线行车，以及扩阔南行连接龙翔道东行的支路至双线行车；
- (iv) 提升隧道的机电设备及消防系统；以及
- (v) 兴建相关附属工程，包括兴建隔音屏障/隔音罩、水管改道、斜坡工程、园境工程及照明系统等。

55. 此外，署方讲解在工程期间继续维持最少双程双线的交通运作，包括先建造一条新隧道管道，完成后的新隧道管道将暂时供九龙方向行车使用。随后，现有南行隧道管道将关闭以进行扩建工程，期间现有北行隧道管道将会维持双线行车。

56. 署方亦阐述了工程的建造流程和挑战。由于工程期间需维持隧道及大型水管的正常运作，所以必须分阶段迁移及重置部分现有设施，以及进行相关的安装和测试，其复杂性远较建造全新的隧道为高，及更耗时。署方会详细安排各工序，以确保在工程进行期间维持交通畅通及供水系统不受影响。

57. **何显明委员**有以下提问及意见：

- (i) 他担心扩建后的塞拉利昂隧道车流将会增加，产生的噪音亦会随之增加，故查询署方会采取甚么方法减低噪音；以及
- (ii) 现时位于龙翔道北面横过塞拉利昂隧道支路的过路处在扩建工程后将会取消，令前往塞拉利昂公园的市民，或需绕经乐富，路途较遥远。他查询署方会否于扩建工程后继续于龙翔道附近提供行人过路设施予市民使用。

58. 主席查询整个扩建工程的时间表及最终选择双管三线行车方案的原因。

59. **路政署张家亮先生**的回应综合如下：

- (i) 虽然现时有四条隧道来往九龙及沙田区可供选择，但塞拉利昂隧道为最直接来往九龙中及沙田的路线，因驾驶人士主要根据其目的地选择最直接的行车路线，交通影响评估显示塞拉利昂隧道车流并不会因为扩建而明显增加；
- (ii) 现有塞拉利昂隧道的行车量/容车量比率预计于 2041 年达到 1.26，比率超过 1 即表示会出现挤塞情况。如不进行扩建，届时即使轻微的交通意外或坏车事故，亦会令隧道严重挤塞，车龙甚至会倒灌至其他地区，因此有必要未雨绸缪，扩阔隧道及相关连接路以提高隧道容车量和应对交通事故的韧性；

- (iii) 拟议工程项目须符合《环境影响评估条例》的要求，并获环保署发出环境许可证方可动工。顾问现已大致完成环境影响评估。根据环境影响评估报告，工程对环境造成的影响属于既定指引和准则所接受及可控的范围。如上所述，车流不会因为扩建而明显增加，拟议工程项目并不会对区内相关路段带来明显噪音影响。另一方面，塞拉利昂隧道扩建后，由龙翔道经窝打老道进入塞拉利昂隧道的车流会较扩建前畅顺；此外，按中九龙干线的交通影响评估，中九龙干线于 2025 年通车后，龙翔道的交通流量将会减少约两至三成，这些都有助减低空气和交通噪音；
- (iv) 由于连接塞拉利昂隧道公路及龙翔道东行的支路将会扩阔至双线行车，基于交通安全考虑，署方认为不应维持横过该支路的现有地面过路处，而且根据统计使用附近的一段龙翔道北面行人路的市民非常稀少。如需从新行人天桥位置或广播道前往塞拉利昂公园，市民可以选择沿龙翔道南面的行人路，经天马苑附近的行人天桥往返塞拉利昂公园；
- (v) 在设计方案方面，署方曾考虑其他方案，如将新隧道管道扩大至四线行车或采用三条双线行车隧道管道，但有关方案均涉及对头车的问题，及需要额外隧道管道空间来设置对头车道分隔设施。经评估各方案后，双管三线行车方案的工程成本最低及施工时间亦最短；以及
- (vi) 署方计划于完成地区咨询后，于今年内为项目刊宪，如进展顺利期望于 2025 年就建设工程向立法会申请拨款并展开工程，初步预计新隧道管道将于动工四年后完成，并于 2033 年启用以南北行各三线行车。署方会继续探讨加快工序的方法，以求能尽早完成工程。

60. 主席宣布委员会一致支持是项工程。

下次会议日期

61. 主席宣布下次会议日期为 2022 年 9 月 15 日下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 2022 年 8 月 30 日。

62. 主席在下午 4 时 39 分宣布会议结束。

本会议记录于 2022 年 9 月 15 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处

2022 年 9 月