

九龍城區議會轄下
交通運輸委員會
第五次會議記錄

日期：2024年9月24日(星期二)
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：左滙雄議員,MH
副主席：何華漢議員,MH
委員：丁健華議員,MH
吳奮金議員,MH
吳寶強議員,MH
林博議員
林德成議員,MH
梁婉婷議員
陳治華議員
張景勛議員
黃文港議員
黃馳議員
馮務君議員
劉婉燕議員
潘國華議員,JP
關浩洋議員

增選委員：胡銘泰先生
邵天虹先生

秘書：冼匡盈女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會)2

列席者：

陳逸堅先生	九龍城民政事務處高級聯絡主任(地區聯絡)1
湯洛彤先生	運輸署高級運輸主任/九龍城
葉雅晴女士	運輸署高級運輸主任/啓德及九龍灣
黃臻先生	運輸署工程師/紅磡
李漢陽先生	運輸署工程師/九龍城
李學儀女士	路政署區域工程師/紅磡
朱志偉先生	香港警務處秀茂坪區交通隊主管

吳呂臣先生

香港警務處九龍城區交通隊主管署理警署警長

應邀出席者：

議程二至三	尹慧嫻女士 陳海麟先生 陳淑萍女士 譚汝禧先生 張奕琪博士 鍾佩怡女士 黃嘉俊先生 陳樂軒先生 姜民漢先生 禰嘉豪先生 李曜生先生 郭浩文先生	啟德體育園有限公司高級經理-公共關係及傳訊 啟德體育園有限公司交通及運輸經理 香港警務處牛頭角分區指揮官 香港警務處牛頭角分區特別職務隊總督察 (啟德體育園) 環境保護署環境保護主任(電動車)23 城巴有限公司企業傳訊經理 城巴有限公司經理(策劃) 城巴有限公司助理企業傳訊主任 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務) 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務) 九龍巴士(一九三三)有限公司主任(車務支援) 香港鐵路有限公司經理-對外事務
議程四	王錫明先生 郭敏儀女士 蕭景禧先生	路政署工程項目統籌/沙中線(2) 香港鐵路有限公司高級企業傳訊經理- 項目及工程拓展 香港鐵路有限公司建造支援工程師-土木
議程十二至 十三	陳應樂先生 馮冠騰先生 何 賓先生	路政署高級工程師/地區設施 路政署工程師2/暢道通行 路政署工程師3/暢道通行
議程十四	胡濤男先生	路政署工程師1/暢道通行

* * *

主席致歡迎辭

1. 交通運輸委員會(下文簡稱「交運會」)主席歡迎所有委員及部門代表出席交運會第五次會議。
2. 主席提醒各位委員按《九龍城區議會常規》(下文簡稱《區議會常規》)第 22 條的規定申報利益，若委員的物業業權、職業或投資等個人利益與討論事項有關連，或有潛在利益衝突，委員應主動在會議上申報，

以便他按《區議會常規》作出決定。

3. **主席**表示，根據《區議會常規》第 80(1)條，委員會會議的法定人數為全體成員人數的一半，而議員必須佔出席會議的成員半數或以上。如在會議開始或在會議進行期間沒有足夠的法定人數，他須指示秘書召喚缺席者出席。如在 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，他會宣布休會。他接着根據《區議會常規》第 13 條的規定，批准每名與會者就同一議題參與討論時最多發言三次，每次發言的時限為兩分鐘。他又提醒與會者關掉手提電話，或將響鬧裝置改為震動提示，以免會議受到干擾。

議程一

通過第四次會議記錄

4. **主席**宣布第四次會議記錄無需修訂，並獲委員會一致通過。

議程二

關注啟德體育園開幕後交通配套問題

(交通運輸委員會文件第 44/2024 號)

議程三

促請妥善研究啟德體育園交通配套及人流管制措施

(交通運輸委員會文件第 45/2024 號)

5. **主席**表示由於議程二及三均與啟德體育園(下文簡稱「體育園」)相關，因此在諮詢委員的意見後，宣布合併討論該兩項議程。

6. **主席**請委員參閱由城巴有限公司(下文簡稱「城巴公司」)、九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)、環境保護署(下文簡稱「環保署」)、香港警務處(下文簡稱「警務處」)、運輸署、啟德體育園有限公司(下文簡稱「體育園公司」)和香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)提交的席上文件第 1、2、4、18、19、20、21、22 號書面回應。

7. **委員**介紹文件第 44/2024 號及文件第 45/2024 號，並有以下意見及提問：

- (i) 體育園於 2025 年啟用後，將陸續舉行大型體育活動及演唱會，預計會吸引大量人流前往體育園，建議相關部門考

慮於體育園內及其附近增設公共交通交匯處，並於活動舉行期間增設巴士特別班次路線及加強巴士服務；

- (ii) 體育園開幕後，將吸引大量內地遊客來港出席活動，建議相關部門考慮增設來往體育園的跨境巴士服務，方便內地旅客來回各口岸；
- (iii) 建議相關部門於體育園附近增加清晰的行人及行車指示牌，方便遊客或各區居民來往體育園；
- (iv) 查詢警務處日後在體育園舉行活動時採取的人流及車流管制措施；
- (v) 預計大部分參與活動人士將會使用鐵路服務來往體育園，查詢港鐵公司於體育園舉行活動時的車務安排及分享人流數據的可能性；
- (vi) 要求環保署介紹在活動舉行時減低聲浪對體育園附近居民造成影響的措施；
- (vii) 查詢體育園通知參與活動人士有關公共交通特別班次安排的機制，以及會否設置指示乘車位置的標示；
- (viii) 要求相關部門詳細解釋處理突發事件的應變方案；以及
- (ix) 建議相關部門透過不同媒介發放有關往來體育園的交通路線圖，並就各項大型活動提早公布相關的交通安排。

8. 體育園公司代表回應，重點如下：

- (i) 體育園距離港鐵啟德站和宋皇臺站約 10 至 15 分鐘步行路程。在大型活動舉行時，預計大部分市民會乘搭港鐵往返園區。除鐵路網絡外，市民亦可乘搭途經承啟道、太子道東或馬頭角道的多條巴士及小巴路線往返園區及港九新界各區；
- (ii) 體育園在設計階段曾聘請交通顧問研究活動舉行期間的人流及車流對周邊交通的影響，研究結果顯示大部分活動參加者會使用鐵路服務入場及離場，加上園區附近設有啟德公共運輸交匯處及九龍城碼頭公共運輸交匯處，故當時沒有把巴士總站納入設計。體育園公司理解市民在大型活

動期間對公共運輸的需求，表示會繼續與相關部門商討於園區附近增設更多交通設施及跨境巴士服務的可行性；

- (iii) 園區內設有的士站及超過 600 個提供充電設備的私家車及約 60 個旅遊巴停泊位等配套設施，而附近購物商場亦設有停車場予公眾使用，可配合市民不同模式的交通需要；
- (iv) 就有關人流管制措施，體育園公司會制定全面的散場安排。散場人士可根據主場館內清晰的標示，利用最近的出口前往中央廣場，並可分別行經有蓋西橋、啟德體育大道或渡行徑等，前往啟德車站廣場轉乘鐵路或離開園區。體育園公司亦會安排工作人員指示離場人士有秩序地離開園區；
- (v) 體育園公司鼓勵活動參與者在活動散場後前往零售區或美食海灣繼續享用其他餐飲設施及體驗消閒活動，以減低散場高峰期對附近一帶交通的影響；
- (vi) 園區設有清晰告示以指示訪客有關各公共交通工具的搭乘位置；
- (vii) 於大型活動舉行期間，體育園公司、相關政府部門及各公共交通營運商會因應情況於園區內設立聯合指揮中心，以作出人流管制措施及臨時交通安排；
- (viii) 體育園公司將與各相關政府部門展開營運前的各種測試，包括人群管理、事故應變及惡劣天氣下場館的運作安排等，並會與由政務司司長領導的跨部門小組保持緊密溝通；以及
- (ix) 體育園主場館設有能開合的上蓋，除可確保活動於惡劣天氣下仍能順利舉行外，亦有隔音的效果。預期日後的演唱會活動均會於上蓋關閉的狀態下進行，務求將聲浪集中於場館，對居民的影響減至最低。

9. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 體育園位於啟德發展區核心位置，附近有多元化和高效便捷的交通配套。體育園距離港鐵啟德站和宋皇臺站約 10 至 15 分鐘步行路程，市民可使用便捷的鐵路網絡往返體育園。而承啟道巴士站及太子道東的巴士站亦提供多條往返港九新界的巴士路線；

- (ii) 園區內設有的士站及泊車位，而附近購物商場亦設有停車場等配套設施開放予公眾使用；
- (iii) 當有大型活動於體育園舉辦時，署方會及早與體育園公司、不同政府部門和各公共交通營運商保持緊密聯繫，並視乎活動的規模及參加者的需要，適時加強相關時段的鐵路服務，以及開辦特別巴士服務等不同應變安排，配合活動進行期間的額外交通需求；
- (iv) 署方已於鄰近體育園的區域增加行人及行車的指示牌，清晰地指示市民前往體育園的方向；以及
- (v) 署方會繼續與體育園公司及相關持份者檢視及落實區內的交通配套，並會視乎市民及旅客的交通需要，適時安排加強相關的公共交通服務。

10. 港鐵公司代表回應，重點如下：

- (i) 有關體育園的交通配套，港鐵公司一直與運輸署及警務處等相關部門和體育園公司保持緊密溝通，並會配合政府協調機制所作的交通部署及警方的人群管理安排及早做好準備，適時調整列車服務及加強人流管理；
- (ii) 港鐵公司在興建港鐵啟德站及宋皇臺站時已為體育園落成後的人流做好準備，兩個車站最接近體育園的出口空間均較廣闊，亦設有數量較多的扶手電梯及出入閘機，以應付體育園舉辦大型活動時額外的人流量；以及
- (iii) 於大型活動舉行期間，港鐵公司會加派人手在港鐵啟德站及宋皇臺站維持秩序，並會於各車站加強指示及廣播，以協助前往體育園的人士暢順地到達會場。

11. 城巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 城巴公司作為啟德發展區的主要巴士服務營辦商，一直與運輸署及體育園公司等主要持份者就體育園啟用後的交通配套保持緊密溝通；
- (ii) 城巴公司早前已就體育園的巴士服務，包括常規路線及舉行大型活動時的特別巴士路線向運輸署提交建議，期望署

方可盡快落實細節，以便城巴公司向公眾及旅客發放有關路線的資訊；以及

- (iii) 城巴公司認同委員的建議，認為體育園應該仿效其他的大型活動場地，如香港體育館及亞洲國際博覽館，於鄰近園區的位置設置公共運輸交匯處或巴士總站，方便巴士上落客及疏導人潮，並希望有關部門對該建議作出考慮。

12. 九巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 九巴公司備悉委員對體育園開幕後交通安排的關注，會積極為體育園提供適切的巴士服務；以及
- (ii) 對於開辦特別路線或加開特別班次以疏導人流的建議，九巴公司持開放態度，並會與運輸署和體育園公司保持緊密聯繫，商議不同的巴士服務方案，以確保大型活動散場時的公共交通服務能滿足需求。

13. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 警方一直配合文化體育及旅遊局，並與體育園公司、各相關部門及交通營運商保持緊密聯繫，制定完善的協調機制，並就過往不同的會議，制定了一系列相應的交通和人群管理部署；
- (ii) 警方正檢視體育園散場路線上的硬件配套是否足夠，並會就路線上對散場人士造成阻礙的設置作改善工程。警方亦安排進行壓力測試及五次演練活動，以完善人流管制措施的安排，並鼓勵委員及市民就有關壓力測試及人群管理安排提出意見；以及
- (iii) 於大型活動舉行期間，警方會安排足夠人手進行人群管理，為活動參與者及附近居民締造良好的體驗。

14. 環保署代表回應，重點如下：

- (i) 有關聲浪控制方面，體育園公司已就體育園的場館設計作回應；以及

- (ii) 署方將於會後向各委員補充有關體育園活動的噪音管控安排。

【會後補註：秘書處已於 2024 年 10 月 28 日向委員轉發環保署的補充文件。】

15. 委員有以下意見及提問：

- (i) 體育園附近民居林立，副場館與民居只有一路之隔，而至於場館的三條離場路線，無論是前往港鐵宋皇臺站或啟德站，均會途經大量民居及商舖，其中啟悅苑、啟盈苑及啟欣苑預計將受到較大的影響。根據體育園公司的估算，將有約八成(即約四萬人)的參與者使用港鐵離開，而人潮預計需約一小時才會完全散去。委員擔心散場時造成的人流及聲浪會嚴重影響體育園附近的居民及商舖，查詢相關部門有何措施減低散場人流對居民及商舖的影響；
- (ii) 撇除使用鐵路及私家車離開的人流，委員估計其他陸路公共交通服務需要過百架次的車輛才可疏導剩下的人流。委員查詢體育園一帶的道路(如九龍城迴旋處及土瓜灣道等)承載力是否足夠應付有關的交通流量；
- (iii) 於大型活動舉行期間，園區停車場部分泊車位需要預留予主辦方及相關單位，委員查詢園區內剩餘的泊車位及鄰近商場的泊車位是否足夠應付活動期間的泊車需求，以及園區會否有泊車位供非電動車使用；
- (iv) 由於體育園鄰近海邊，建議相關部門考慮於園區內設置碼頭並增設來往尖沙咀、西九龍等一帶的渡輪服務，以疏導人流。委員亦建議運輸署善用現時九龍城碼頭渡輪服務疏導人流；
- (v) 查詢中九龍幹線的工程進度能否趕及配合日後啟德體育園的活動，如 2025 年的全運會；
- (vi) 建議相關部門重新考慮於體育園增設公共運輸交匯處或巴士總站的可行性，除在活動舉行的日子方便參加者進出體育園外，在非活動舉行的日子亦可方便市民及遊客到體育園遊覽；

- (vii) 查詢五次演練及壓力測試的詳情及測試重點，並要求相關部門盡早公布有關演練的時間表；
- (viii) 委員認為園區的啟德青年運動場的使用量會比主場館高，由於啟德青年運動場的位置更靠近民居，故查詢相關部門會如何減低啟德青年運動場的燈光及聲浪對附近居民的影響；
- (ix) 建議考慮為部分區內小巴(如 2 號線、2A 號線及 26 號線)增設支線服務，並將體育園連接至其他港鐵站，如九龍塘站及黃埔站；
- (x) 建議各公共交通營運商就體育園的人流和車輛承載力進行初步估算；
- (xi) 查詢體育園其他消閒活動及餐飲設施的結束時間；
- (xii) 查詢各個公共交通營運商提供轉乘優惠的可行性，以避免人流過度集中使用同一種交通工具；
- (xiii) 查詢園區會否有指示，引導前往附近樓宇的駕駛人士至有泊車位的停車場，以避免所有車輛都使用某停車場而造成交通癱瘓。委員亦查詢對附近樓宇的現有駕駛使用者的影響。此外，委員要求相關部門做好園區停車場及附近一帶的交通管制，以防有大量車輛停泊於體育園一帶，影響附近居民的生活；以及
- (xiv) 查詢體育園的天幕於演唱會期間會否關閉，以減少聲浪對附近居民的影響。

16. **運輸署代表回應，重點如下：**

- (i) 在非活動舉行日子來往體育園，市民除可使用鐵路外，亦可於承啟道及太子道東乘搭巴士來往園區及港九新界；
- (ii) 就專線小巴及渡輪服務方面，由於小巴的載客量較少，在大型活動中使用巴士及鐵路服務疏導人群的成效較大。現時亦有巴士連接體育園至其他港鐵站，如九龍塘(又一城)。另外，考慮到前往九龍城碼頭的步行距離及碼頭泊岸設施等因素，九龍城碼頭對市民未必是太吸引的選項。因此，署方建議市民使用鐵路服務來往體育園區；

- (iii) 鄰近體育園的 AIRSIDE 及即將開幕的雙子匯商場合共可提供數百個泊車位；
- (iv) 中九龍幹線預計於 2025 年年底完成主體工程，故未能趕及配合體育園的啟用。惟署方已於啟德區內推展了多項道路工程，以加強啟德發展區與土瓜灣、九龍城及黃大仙等周邊區域的連貫性。現時啟德發展區已有八個連接路口分流車輛至周邊地區，不會令車輛聚集在一處；以及
- (v) 署方會積極配合體育園公司的演練及壓力測試作適當的交通安排，並會根據各項活動的性質、人流及乘客需求，適時調整措施以疏導人流。

17. **體育園公司代表回應，重點如下：**

- (i) 體育園公司及各相關部門會透過即將展開的各項測試及演練，評估活動舉行時進場及離場安排的成效，並會根據測試結果作出相應的改善；
- (ii) 在香港大球場舉行的活動結束後，市民可井然有序地前往港鐵銅鑼灣站離開或到銅鑼灣一帶消遣，故體育園公司認為日後當市民習慣體育園的進場及離場模式後，同樣可以有秩序及有效率地進出園區；
- (iii) 體育園公司將會拍攝公民教育短片，教導市民前往園區的方式及有關進場及離場的注意事項。體育園公司亦會透過社交媒體平台宣傳園區附近的周邊配套，令市民更快地熟悉園區及來往園區的交通方式；
- (iv) 非充電車輛亦可使用園區停車場的泊車位。在大型活動舉行期間，園區的停車場會預留部分車位予主辦方及緊急車輛，並會視乎活動期間的人車流管制措施，以決定開放私家車泊車位的數量；
- (v) 體育園公司將推出專屬的手機應用程式，向公眾發放園區不同設施的資訊，包括停車場泊車位的實時情況及各個公共交通服務營辦商的班次到站時間等；
- (vi) 政府及體育園公司均鼓勵市民乘搭公共交通工具往來園區，故體育園公司歡迎各公共交通營運商為市民提供轉乘優惠，吸引他們乘搭公共交通工具來往園區；

(vii) 由於主場館上蓋的開合過程需時 30 分鐘及基於安全考慮，體育園公司會於活動前與主辦方商討，活動期間上蓋的開合狀況，以確保參與活動人士不受惡劣天氣影響及減低聲浪對附近居民的影響；以及

(viii) 除各種陸路交通的營運商外，體育園公司亦有與渡輪公司保持溝通，商討於大型活動舉行期間增加來往九龍城及北角渡輪班次服務的可行性。

18. 城巴公司代表回應，表示雙層巴士的載客量超過 130 人，為載客量最大的路面公共交通工具，故希望相關部門可於體育園附近覓得合適位置供巴士停泊及作上落客點，以便有效地疏導人潮。

19. 九巴公司代表回應，表示現時除有九巴 5D 號線會途經承啟道外，市民亦可在九龍城碼頭巴士總站及土瓜灣道的巴士站乘搭不同路線的巴士來往體育園。此外，九巴公司現時已有提供不同轉乘優惠。九巴公司亦會繼續與運輸署及體育園公司跟進，研究不同安排讓離場人士更方便地使用巴士服務離開體育園。

20. 委員表示啟德區除體育園外，同時亦有啟德郵輪碼頭及將落成的雙子匯商場，屆時有機會出現同時有體育園舉行大型活動、有郵輪在啟德郵輪碼頭泊岸及雙子匯商場的崇光百貨舉行感謝祭的情況，他希望相關部門能制定協調機制，避免整個啟德區因大量的人流而癱瘓。

21. 主席作出總結，他感謝體育園公司、各部門及公共交通營運商積極回應各委員對體育園的人流、交通配套，及交通管制等關注，希望相關部門備悉委員有關增加道路承載能力的意見，適時就具體方案向委員會交代，及匯報有關各種演習的結果及評估。

議程四

關注及促請改善宋皇臺道譚公道臨時行人過路處

(交通運輸委員會文件第 46/2024 號)

22. 主席請委員參閱由警務處、港鐵公司及路政署提交的席上文件第 8 及 17 號書面回應。

23. 委員介紹文件，並有以下意見及提問：

- (i) 港鐵公司及路政署在書面回覆中表示已在文件提及的路段放置額外的臨時交通標誌，惟駕駛人士有可能會看不到該臨時交通標誌，認為設置慢駛路面標記會較有效改善該處的交通安全；
- (ii) 查詢警方使用流動錄影儀器執法是否長期措施，並請警方提供成功檢控的數字；以及
- (iii) 建議相關部門考慮於該路段設置衝紅燈攝影機。

24. 路政署代表回應，由於連接北帝街及宋皇臺站 C 出口的行人天橋建造需時，港鐵公司於宋皇臺道近譚公道設置該臨時行人過路處，以方便北帝街一帶的居民往返宋皇臺站。

25. 港鐵公司代表回應，重點如下：

- (i) 文件提及的臨時行人過路處兩旁已設有合適的交通燈號設施，並已於運輸署、路政處及警務處等政府部門、港鐵公司、承建商及交通顧問公司代表所組成的「工地聯絡小組」審批及通過，以確保相關的設計符合道路安全要求；
- (ii) 「工地聯絡小組」成員已於數月前的小組會議上檢視相關的交通措施，而承建商亦於本年 9 月 13 日在傲雲峰對開的宋皇臺道（西行方向）放置額外的臨時交通標誌，加強道路使用者對臨時行人過路處的關注；
- (iii) 有關在近北帝街設置慢駛路面標記的建議，經檢視後，「工地聯絡小組」成員認為若在交通燈號前設置路面標記，有機會使駕駛人士感到混淆，引致潛在危險，故未有於該路段增設相關路面標記的計劃；以及
- (iv) 就個別駕駛者衝燈的情況，港鐵公司已聯絡警方並要求加強執法，港鐵公司亦會繼續密切留意上述地點的交通狀況，適時與有關部門跟進。

26. 警務處代表表示，將於會後就有關使用流動錄影執法成功檢控的數字及設置衝紅燈攝影機的建議作書面回應。

27. 委員表示該路段經常出現衝紅燈情況很大可能是因駕駛人士看錯交通燈號所致，故認為設置臨時交通標誌對解決有關問題的成效不大。因此，委員建議警方積極考慮於該路段增設衝紅燈攝影機，以加強阻嚇力。

28. 副主席作出總結，他希望相關部門積極研究委員的建議，並與委員就有關的事宜保持聯繫。

【會後補註：秘書處已於 2024 年 10 月 14 日向委員轉發警務處的書面回應。】

議程五

要求重新檢視及優化差館里紅磡診所對出行人過路處設施

(交通運輸委員會文件第 47/2024 號)

29. 委員介紹文件。

30. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 10 號書面回應。

31. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員於繁忙時間到差館里紅磡診所對出行人過路處及附近一帶實地視察，並為該行人過路處作人流和車流統計，及檢視現場的行人過路及交通情況。經檢視後，署方認為現時該行人過路處合適及能夠讓行人安全地橫過馬路；以及
- (ii) 署方已通知路政署翻新附近一帶的道路交通標記，並會繼續留意有關行人過路處設施的使用情況。

議程六

建議研究縮短船澳街及蕪湖街行人過馬路等候時間

(交通運輸委員會文件第 48/2024 號)

32. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 11 號書面回應。

33. 委員介紹文件，並有以下補充：

- (i) 運輸署在書面回覆中表示已縮短船澳街與德民街交界路

口於早上繁忙時段的行人綠燈等候時間，委員查詢等候時間縮短了多久；以及

- (ii) 查詢署方在進行檢視時會否也考慮有關路口行人路面的闊度，以確保行人等候過馬路時的安全。

34. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員於繁忙時間視察船澳街與德民街交界路口(船澳街交通銀行對出)及蕪湖街與孖庶街交界路口(蕪湖街周生生金行對出)的燈號設定；
- (ii) 經檢視後，署方已縮短船澳街與德民街交界路口於早上繁忙時段的行人等候綠燈時間約兩至三秒，並增加了一成的行人過路時間；
- (iii) 有關蕪湖街與孖庶街交界路口，署方認為現時該路口的行人綠燈設定合適，故暫不建議更改；以及
- (iv) 署方的評估會考慮有關路段的人流和車流統計及行人過路處的闊度。

35. 委員有以下意見及提問：

- (i) 查詢署方在進行檢視時除考慮行人過路處的闊度外，會否也考慮該行人路面的闊度；
- (ii) 查詢對文件提及兩個路口的交通燈調整會否影響鄰近的蕪湖街周生生金行對出的另一個過路處及馬頭圍道近 Y83 的過路處的交通燈設定；以及
- (iii) 查詢調整蕪湖街周生生金行對出行人過路處安全島的闊度及擴闊有關行人過路線的可行性。

36. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 調整一組交通燈的設定必然會對鄰近路口的其他交通燈產生影響，故署方在調整前會先平衡各方面的需要；以及
- (ii) 由於現時蕪湖街一帶的道路空間有限，進一步擴闊該行人過路處的安全島可能會有困難。署方備悉委員的意見，會持續檢視有關路段行人過路的情況。

37. 主席作出總結，他請委員會繼續留意有關過路處的情況，並與運輸署保持緊密溝通，適時跟進有關情況。

議程七

有關專線小巴路線第 13 號班次不足事宜 **(交通運輸委員會文件第 49/2024 號)**

38. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 13 號書面回應。

39. 委員介紹文件，並表示 13 號線小巴脫班的問題持續已久，縱使運輸署已多次調整該小巴路線，有關的問題仍未見改善。由於紅磡一帶的居民對該小巴路線有很大的需求，委員促請署方積極跟進有關問題，及建議署方要求小巴營辦商制定及遵守服務承諾，並派員於繁忙時間加強視察其服務質素。

40. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方一直密切關注第 13 號線的服務水平。為監察該線的服務情況及乘客需求，署方已於本年 9 月上旬的平日上午及下午時段派員進行實地調查，調查結果顯示該線的班次大致正常及服務水平能滿足乘客需求，惟同時亦錄得部分時段有班次不穩定及脫班的情況；
- (ii) 就有關班次不穩定的情況，署方十分重視，並已去信敦促小巴營辦商必須按服務詳情表所規定的班次提供服務，密切監察路線班次狀況及乘客需求，保持班次穩定；
- (iii) 小巴營辦商表示會加強招聘司機，增加人手以改善班次穩定性及縮短乘客的候車時間；以及
- (iv) 署方會持續監察第 13 號線的服務，並會適時與營辦商作相應跟進。

41. 委員有以下意見及提問：

- (i) 現時不少小巴路線均面臨司機人手不足的情況，委員認為署方應向小巴營辦商建議如何在現有人手的情況下維持班次服務，滿足乘客需求；以及

- (ii) 部分小巴路線已開始輸入司機以解決人手不足的問題，委員查詢現時小巴業界輸入司機的數據，並要求署方密切監察增聘人手後的服務質素。

42. **運輸署代表回應，重點如下：**

- (i) 署方會向小巴營辦商跟進有關 13 號線增聘人手後的人手及班次調配安排；以及
- (ii) 現時有部分專線小巴營辦商的輸入司機已通過相關程序，並已開始服務有關路線。

議程八

要求維修破損小巴站候車處指示牌

(交通運輸委員會文件第 50/2024 號)

43. **主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 3 號書面回應。**

44. **委員介紹文件，並有以下意見及提問：**

- (i) 現時不同的小巴營辦商會有不同的小巴站牌展示方式，委員查詢署方會否就小巴站牌的設計及展示向小巴營辦商發出指引。如營辦商不遵守有關指引，又會有何罰則；
- (ii) 由於部分小巴站的設施殘破簡陋，而在小巴路線較密集街道會出現各個小巴站以不同方式顯示路線資訊的情況，認為有關的情況會影響香港作為國際大都會的形象。故此，委員建議署方就小巴站的設施及資訊展示方式發出指引，並要求小巴營辦商必須提供班次時間表、路線圖及聯絡電話；以及
- (iii) 查詢署方會否巡視及監察小巴站的設施。

45. **運輸署代表回應，重點如下：**

- (i) 署方已派員視察文件提及的各小巴站牌，並已要求有關專線小巴營辦商及紅色小巴商會檢查相關小巴站牌及作適當修繕，確保其狀況良好，以及適當更新或補充路線服務資訊以便乘客查閱。署方亦會繼續跟進情況；

- (ii) 小巴站牌由各小巴營辦商自行設置，且署方現時並沒有就小巴站牌的樣式訂立統一的標準。惟署方在批出客運營業證予專線小巴營辦商時，相關條款要求營辦商需於小巴站提供基本資訊，如中英文的路線資訊、車資及班次時間表等。署方亦會不定時巡視不同小巴站的情況，如發現小巴站牌出現日久失修或資訊不清晰的情況，會要求相關小巴營辦商安排修繕或作出糾正；以及
- (iii) 有關就小巴站牌的樣式訂立指引的建議，他會將委員的意見轉交部門內相關組別考慮。

議程九

建議研究改善寶來街交通安全

(交通運輸委員會文件第 51/2024 號)

46. 主席請委員參閱由警務處和運輸署提交的席上文件第 5 及 12 號書面回應。

47. 委員介紹文件，並有以下補充：

- (i) 委員感謝警方加強執法以增加阻嚇性，惟文件所述位置的違泊情況仍未改善，故希望相關部門制定其他措施以改善問題；以及
- (ii) 由於現時文件所述的行人路面狹窄且人流密集，委員促請相關部門考慮適當調整該行人路面闊度的可行性。

48. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員於繁忙時間視察寶來街及附近一帶的交通情況，並為寶來街兩旁行人路，包括聯成大廈段和仁孚車行段，作出人流統計及檢視；
- (ii) 經檢視後，署方認為現時該兩段行人路的闊度仍能滿足行人步行需求，故暫時不會考慮擴闊聯成大廈對出行人路的建議。惟署方會繼續留意有關路段的行人路使用情況；以及
- (iii) 現時有關路段已經劃設了「不准停車限制區」，禁止一般車輛於指定時段內停車。就有關車輛涉嫌於有關地段違例泊車的事宜，署方已將個案轉介警方跟進，並促請加強執法。

49. **警務處代表**回應，表示警方會加強對寶來街、寶其利街及船澳街違例泊車的執法。

50. **委員**有以下意見及提問：

- (i) 有關行人路狹窄得連兩個正常身型的路人並排而行也有困難，對部分攜同手推車或嬰兒車的路人會造成更大的不便，要求署方交代人流統計及檢視的指標及衡量道路空間是否足夠的標準；以及
- (ii) 要求運輸署於寶來街近惠康超級市場的位置進行實地視察，並重新考慮增設雙黃線的必要性，以防止車輛停泊於道路兩旁及保障行人過馬路時的安全。

51. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 有關人流統計的準則，署方會根據內部指引，就該道路於高峰時期的人流作統計；
- (ii) 有關文件提及兩段行人路的情況，署方曾派員於早上繁忙時段到現場視察人流及量度路面闊度，經評估後，有關道路的易行道獲評為最高的 A 級；以及
- (iii) 署方已備悉委員的意見，會繼續檢視該行人路的使用情況。

52. **委員**有以下意見及提問：

- (i) 有關行人路鄰近街市及售賣日用品的店舖，並有大量上落貨活動進行，故人流高峰期應為下午時段，建議署方調整視察的時間；以及
- (ii) 鄰近惠康超級市場及家興超級市場的路段最為繁忙，而且道路狹窄，加上該路段及其附近的行人過路處兩旁經常有客貨車及中型貨車停泊，影響駕駛人士及路人的安全，故建議署方積極考慮於有關路段增設雙黃線。

53. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方會根據委員提出的時間重新進行視察及評估；以及
- (ii) 有關路段已設有早上七時至晚上七時禁止停車的單黃線，加上該處民生商店林立，有恆常上落客貨的需要，故署方認為不適合將該處改為雙黃線。

54. 主席作出總結，他希望警方密切留意有關地點的交通情況，並適時採取執法行動及加強勸喻。

議程十

要求在九龍城區交通黑點加強執法，改善違泊問題 **(交通運輸委員會文件第 52/2024 號)**

55. 主席請委員參閱由警務處和運輸署提交的席上文件第 6 及 9 號書面回應。

56. 委員介紹文件，並有以下補充：

- (i) 要求警方於文件提及的路段加強巡邏及採取執法行動，檢控長期霸佔咪錶泊車位的店舖車輛及改善區內違泊的情況；以及
- (ii) 溫思勞街的欄杆大部分已嚴重損毀，要求運輸署盡快更換。

57. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員到土瓜灣區包括長寧道及上鄉道、宋皇臺區包括木廠街(近十三街路段)及紅磡區包括明安街、差館里、寶其利街、曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街等檢視現場的交通情況，並已在有關路段的合適位置劃設「不准停車限制區」，禁止一般車輛於指定時段內停車。署方亦會詳細考慮上述路段的交通及平衡地區人士上落客貨的需求，研究在有關路段延長或增設「不准停車限制區」的可行性；
- (ii) 署方擬議在寶其利街 145 號和 165 號的位置加設行人輔助線，改善有關路段行人過路安全和步行環境。但由於在公眾諮詢中收到反對意見，署方目前正在聯絡相關人士解說工程的需要和設計考慮；
- (iii) 就溫思勞街的 U 型欄杆破損情況的意見，署方會與負責的組別跟進；以及
- (iv) 署方已備悉委員有關增加紅磡區內路旁泊車位的意見，並會在區內合適位置研究增設相關設施的可行性。

58. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 針對店舖車輛及靈柩車霸佔咪錶泊車位的問題，警方會於有關地點的免費泊車時段開始前派員進行執法行動，以避免有關車輛通宵停泊；以及
- (ii) 警方會加派人手，加強對區內其他街道違例泊車的執法。

59. 主席作出總結，他希望運輸署及警務處備悉委員的意見，加強巡邏及執法。

議程十一

有關九龍塘交通問題

(交通運輸委員會文件第 53/2024 號)

60. 委員介紹文件。

61. 主席請委員參閱由警務處提交的席上文件第 7 號書面回應。

62. 警務處代表回應，他表示警方除已派員到九龍塘區採取執法行動外，亦派員於繁忙時段到學校區疏導交通，並在新學年開始後與學生、家長及校方保持緊密聯繫，向他們派發有關交通安全的傳單。

議程十二

關注紅磡道連接戴亞街升降機工程進度

(交通運輸委員會文件第 54/2024 號)

議程十三

查詢戴亞街天橋升降機進度

(交通運輸委員會文件第 55/2024 號)

63. 主席表示由於議程十二及十三均與戴亞街升降機工程進度相關，因此在諮詢委員的意見後，宣布合併討論該兩項議程。

64. 委員介紹文件第 54/2024 號及文件第 55/2024 號，並有以下意見及提問：

- (i) 區內很多居民，特別是紅磡邨附近的居民，都十分關注有關升降機的工程進度。因此，委員要求部門交代有關升降

機現時的工程進度及任何會導致工程延期的因素。委員亦查詢升降機能否如期於 2026 年第一季啟用；以及

- (ii) 部門於書面回覆中表示如承建商未能於合約准許的竣工期內完成工程，將會被追討因工程延誤所致的損害賠償。委員查詢承建商合約准許的竣工期與部門承諾的升降機啟用日期是否同一日。

65. 主席請委員參閱由路政署提交的席上文件第 14 號及第 15 號書面回應。

66. 路政署代表回應，重點如下：

- (i) 新工程合約已於本年 8 月 26 日開展，新的承建商於 9 月開始接管工地。現時承建商已開始工地的定期衛生清潔及正完成建造工程相關的文件審批程序，包括申請挖掘准許證及批核臨時交通措施計劃，以保障道路使用者安全；
- (ii) 承建商現正勘察工地範圍內的管道及公共設施，以減低工程對有關設施的影響，及準備重啟升降機地基的打樁工程；
- (iii) 署方暫未發現會導致工程延誤的因素，並表示有信心工程將可如期於 18 個月內完成；以及
- (iv) 署方理解委員及市民對有關升降機工程的關注，會繼續跟進工程進度及加強對承建商的監管，並會積極地與承建商保持溝通及提供協助，盡快完成工程。

67. 委員有以下追問及意見：

- (i) 根據署方的書面回覆，現時工程尚有六個工序未完成，估計要在 18 個月內完成工程會非常趕急，委員要求署方或承建商提供各個工序的時間表，並期望承建商能派代表出席交運會會議，與各委員交流意見及交代有關工程的時間表；以及
- (ii) 委員要求署方及承建商在公佈工程時間表後，能將相關的資訊張貼於工地外，讓居民可以了解工程的進度及在有需要時提出意見。

68. 路政署代表回應，署方會敦促承建商盡快制定工程的時間表，並會適時向各委員匯報工程的最新進度。

69. 主席作出總結，他希望承建商能順利於 18 個月內完成及啟用有關升降機，達致暢道通行的目標。

議程十四

關注紅磡紅鸞道加建升降機工程進度

(交通運輸委員會文件第 56/2024 號)

70. 委員介紹文件。

71. 主席請委員參閱由路政署提交的席上文件第 16 號書面回應。

72. 路政署代表回應，重點如下：

- (i) 近船景街的工地(1 號升降機)現正進行鑽樁工程。由於 1 號升降機之工程需建造升降機塔、連接橋及樓梯，故地基工程範圍比較大。加上地質狀況較預期複雜，施工期間又出現多次特殊情況，包括多個位置石層深度與初期探土時所得的數據存在差異，及鑽樁時亦在不同位置及深度遇到不明障礙物，導致地基工程有的時候需要暫停，以審視施工方法、工地及周邊的安全及地基設計等，工程進度因此而受到影響。署方估計，所有鑽樁工程可於本年第四季完成；以及
- (ii) 委員要求署方及承建商在公佈工程時間表後，能將相關的資訊張貼於工地外，讓居民可以了解工程的進度及在有需要時提出意見。

73. 委員有以下意見及提問：

- (i) 區內有不少升降機工程現正進行中，惟很多工地都不見有工程進行，且雜草叢生，查詢署方有關的地盤工程是否進行中；
- (ii) 要求署方於會議後盡快公布工程的進度表，並張貼於工地外，讓居民可知悉工程的進度；以及
- (iii) 要求署方及承建商於惡劣天氣後盡快清理工地內的圍板及水馬，以確保道路使用者的安全。

74. 路政署代表回應，署方備悉委員的意見，並表示會盡快公布工程的進度表，讓各委員及市民參閱。

75. 主席作出總結，他希望工程能如期完成，讓居民可盡快使用有關的升降機。

議程十五

其他事項

76. 委員沒有其他事項提出。

議程十六

下次會議日期

77. 主席宣布下次會議日期為 2024 年 12 月 5 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2024 年 11 月 20 日。

【會後補註：下次會議日期將提前至 2024 年 11 月 28 日舉行。】

78. 主席在下午 4 時 46 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2024 年 11 月 28 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處

2024年11月