

**第六屆觀塘區議會屬下
交通及運輸委員會
第五次會議記錄**

日 期：2020 年 11 月 26 日(星期四)

時 間：上午 9 時 37 分至下午 2 時 10 分

地 點：九龍觀塘觀塘道 392 號創紀之城 6 期 20 樓 05-07 室
觀塘民政事務處會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
畢東尼先生(主席)	上午九時三十七分	下午二時十分
王偉麟先生(副主席)	上午九時三十七分	下午二時十分
陳嘉言先生	上午九時四十四分	下午一時四十五分
陳汶堅先生	上午九時三十七分	下午一時四十五分
陳易舜先生	上午十時二十三分	下午二時十分
陳耀雄先生	上午九時三十七分	下午一時
鄭景陽先生	上午九時三十七分	下午二時十分
張敏峯先生	上午九時五十四分	下午二時十分
張培剛先生	上午十時十三分	下午二時十分
蔡澤鴻先生	上午十一時二十三分	下午二時十分
符碧珍女士	上午九時三十七分	下午十二時十九分
馮家龍先生	上午十時五十八分	下午二時十分
許有為先生	上午九時三十七分	下午二時十分
洪駿軒先生	上午九時三十七分	下午二時十分
葉梓傑先生	上午九時三十七分	下午二時十分
簡銘東先生, MH	上午九時三十七分	下午一時二十分
龔振祺先生	上午十時二十三分	下午一時五十五分
黎寶桂女士	上午十時零三分	下午二時十分
林 瑋先生	上午九時四十八分	下午二時十分
李軍澤先生	上午九時三十七分	下午二時十分
梁凱晴女士	上午九時四十五分	下午二時十分
梁騰丰先生	上午十時零三分	下午十二時零五分
梁翊婷女士	上午九時三十七分	下午二時十分
李嘉達先生	上午十時三十四分	上午十一時四十八分
李煒林先生	上午十時十分	下午二時十分
李詠珊女士	上午九時三十七分	下午二時十分
呂東孩先生, MH	上午九時三十七分	下午一時二十分

莫建成先生	上午九時三十七分	下午二時十分
顏汶羽先生	上午九時三十七分	下午二時十分
柯創盛先生, MH	上午九時三十七分	上午十時十八分
龐智笙先生	上午九時三十七分	下午二時十分
蘇冠聰先生	上午九時三十七分	下午二時十分
鄧威文先生	上午九時三十七分	下午二時十分
謝淑珍女士	上午九時三十七分	下午二時十分
尹家謙先生	上午九時五十八分	下午二時十分
黃子健先生	上午九時五十五分	下午二時十分
王嘉盈女士	上午九時三十七分	下午二時十分
黃啟明先生	上午九時三十七分	下午二時十分

政府部門代表

蔡姿嫻女士	觀塘民政事務助理專員(1)
張淑玲女士	運輸署高級運輸主任/觀塘 1
施淑慧女士	運輸署高級運輸主任/觀塘 2
何銘謙先生	運輸署工程師(觀塘)1
陳嘉恩女士	運輸署工程師(觀塘)3
梁文軒先生	路政署區域工程師/觀塘
譚汝禧先生	警務處觀塘區行動主任
朱志偉先生	警務處觀塘區交通隊主管
陳智謙先生	警務處秀茂坪區行動主任
何志堅先生	警務處秀茂坪區交通隊主管
高楚翹先生	觀塘民政事務處署理高級行政主任(區議會)
霍煥安女士(秘書)	觀塘民政事務處行政主任(區議會)4

缺席者

譚肇卓先生

協助討論有關議程項目的代表

議項 II

市區重建局觀塘市中心重建項目

第二及第三發展區公共運輸交匯處之遷置安排

梁德明先生	市區重建局 工程及合約總監
汪偉強先生	市區重建局 工程及合約高級經理
楊雲傑先生	市區重建局 工程及合約署理高級經理
梁靄玲女士	市區重建局 社區發展經理
陳綺蓮女士	弘達交通顧問有限公司 技術董事
莫婉蘭女士	弘達交通顧問有限公司 副董事
劉德雲先生	弘達交通顧問有限公司 高級交通工程師
馮建業先生	運輸署 高級工程師/九龍東(南)
馮祖建先生	運輸署 工程師/觀塘 2
陳國峰先生	消防處 署理消防區長
歐霆軒先生	消防處 署理助理消防區長
招健鷹先生	消防處 助理消防區長
羅秩球先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(車務)
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(車務)
黃寶雲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(策劃及發展)
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(公共事務)

議項 III

觀塘區內巴士站設施及巴士路線建議

羅秩球先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(車務)
麥成邦先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(車務)
黃寶雲女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(策劃及發展)
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 經理(公共事務)
李建樂先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 公眾事務經理
黃嘉俊先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 總策劃主任

議項 IV

觀塘區內港鐵站設施及服務

梁媛兒小姐	香港鐵路有限公司 高級公共關係主任—對外事務
-------	---------------------------

開會辭

主席歡迎所有與會人士出席會議。

I. 通過會議記錄

2. 第四次會議記錄無須修訂，獲得通過。

II. 市區重建局觀塘市中心重建項目—第二及第三發展區公共運輸交匯處之遷置安排 **(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 23/2020 號)**

3. 主席歡迎市區重建局(下稱「市建局」)、弘達交通顧問有限公司(下稱

「顧問公司」)、運輸署、消防處及九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴公司」)代表出席是次會議。

4. 市建局及顧問公司代表介紹文件。

5. 消防處對交通改道及遷移巴士站安排的關注事項如下：

- 5.1. 路面闊度須維持最少 3.5 米予車輛通過，大廈主要面向的街道闊度亦不能少於六米，以便火警時進行高空拯救或滅火工作；
- 5.2. 確保有關工程不應阻塞消防龍頭；
- 5.3. 路面鋪設之鋼板不能少於 30 噸的承重量；及
- 5.4. 處方也會於裕民坊工程展開時，進行實地考察，因應情況給予意見。

6. 九巴公司的關注重點如下：

- 6.1. 指部分原有巴士路線不需轉入開源道迴旋處，但因應項目需改道進入迴旋處而加重迴旋處負擔，指巴士停步後再起步需時相對較長，故贊成於物華街右轉入公共交匯處的建議，以減輕觀塘道東行物華街至開源道迴旋處的負荷；
- 6.2. 對新增行車路線後會延長車輛在路口等候時間表示憂慮；
- 6.3. 查詢有關顧問評估指協和街進入開源道迴旋處的行車路線由兩線增至三線後，交通流量能減低 50%的數據細節；
- 6.4. 查詢顧問公司有否預留足夠空間予駕駛者輪候進入停車場，因為輪候車輛有機會令主幹道交通受影響；
- 6.5. 查詢顧問公司 2021 年前的數據資料評估基礎，因近年觀塘交通擠塞情況較為嚴重，有機會低估實際情況；及
- 6.6. 就觀塘道東行第五條行車線作出建議，提出把紅色小巴與綠色專線小巴的車站變為行人路，將等候巴士的平台轉為

行車道及將巴士站遷入觀塘道及增設巴士停車灣，以避免巴士上落客時影響其他駕駛者。

7. 就有關議項，委員及主席提出的意見及查詢如下：

- 7.1. 鄭景陽委員 i)指新增協和街南行巴士專用右轉行車線的行車容量之所以為 0%，主因是開源道迴旋處擠塞，故贊成車輛不經迴旋處離開的方案；及 ii)指物華街天橋落成後，附近交通燈的時間可作出調整，使行車時間增加，而行人橫過路面時間則減少，從而令車輛右轉；
- 7.2. 蘇冠聰委員認為文件中的道路改善工程完成後的觀塘道迴旋處車龍長度估算不準確，因同仁街及康寧道有交通燈控制車流，而當局未有計算此兩處的車龍；希望運輸署回應 i)有關巴士及小巴的未來走線；ii)裕民坊中途站的巴士於裕民坊封閉時的走線；iii)雙黃線的劃定位置；及指出顧問公司報告指協和街的改動令秀茂坪駕駛者需於早幾個路口作出駕駛選擇，對康寧道與協和街和曉光街與協和街的路口的影響尤為明顯，駕駛者如改變選擇會嚴重影響康寧道的交通，故查詢交通顧問有否解決方案；
- 7.3. 黃子健委員 i)查詢巴士及小巴的未來行車路線；ii)指建議中的車輛集中的出入口主要為物華街，加上違泊問題，增設公共運輸交匯處後會令交通擠塞更為嚴重，查詢解決方法；及 iii)對如發生交通意外時車輛集中一個出入口表示擔憂；
- 7.4. 李軍澤委員 i)指的士司機對封閉裕民坊後的士站的位置表示關注；ii)指需解決違泊問題，否則開放更多行車線也是徒勞；及 iii)指由協和街經物華街，轉入觀塘道中間有三盞交通燈，所以的士司機還是會選擇經過迴旋處以避開交通燈，希望署方能就該些意見作出回應；
- 7.5. 簡銘東委員 i)關注行人路位置是否足夠讓輪椅通過；ii)查詢有否計劃減少接駁凱匯和馬會的橋下的行人過路處；iii)查詢裕民坊封閉時的士站的新位置；及 iv)希望部門交代重置後的巴士路線安排；

- 7.6. 洪駿軒委員 i)查詢觀塘賽馬會健康院普通科門診診所附近的收樓進度；及 ii)就物華街取消巴士站的事宜，查詢署方會否先取消一個巴士站測試成效，再視乎需要拆卸多個巴士站，以及建議將巴士轉入凱匯巴士站以取代取消巴士站的安排；
- 7.7. 謝淑珍委員 i)查詢小巴總站充電裝置的電力供應；及 ii)查詢觀塘道接駁天橋改建後能否接駁到觀塘港鐵站；
- 7.8. 陳嘉言委員 i)查詢執行交通轉向的日子會否安排人手監察情況進行調節，如效果不理想時能否即時還原；ii)查詢會否延長裕民坊及同仁街的行人過路燈的綠燈時間；及 iii)查詢有否計劃封閉同仁街及裕民坊之馬路，只准工程車輛進入，以免增加違泊車輛，並降低行人過路的危險；
- 7.9. 呂東孩委員對 14B 車站表示關注，因搬遷車站不便居民到觀塘街市購買食物，希望能保留物華街的車站或把車站遷至附近位置；
- 7.10. 莫建成委員 i)希望運輸署能回應是否同意顧問公司的交通評估，即署方是否接受或滿意重建後的車輛流量；ii)在巴士安排上，特別是增設物華街右轉的出入口的建議，市建局與九巴公司的意見不一，查詢署方就此有何評估及回應；及 iii)重申物華街的巴士站仍屬重要；
- 7.11. 黃啟明委員表示新設計能減輕觀塘迴旋處的壓力，但會使康寧道負荷增加，而觀塘道右轉上康寧道的建議亦有難度，因會阻礙觀塘道東行的車輛。委員建議可仿效觀塘港鐵站地下的行車道的設計，不阻礙直行車輛，也能減輕上落康寧道的壓力；
- 7.12. 梁翊婷委員 i)希望物華街能增設巴士右轉的出入口；ii)指假設能增設物華街右轉的出入口，則牽涉巴士站的搬遷，指出部分巴士能搬入凱匯內的交匯處，但需關注交匯處巴士線的容量以免交通擠塞；iii)查詢交匯處如設物華街右轉的入口，將與其出口形成交叉，此安排會否造成問題；及 iv)建議將觀塘道部分巴士站盡量搬到後方，指巴士站貼近隧道位置，巴士切線會阻礙三條行車線，如巴士能及

早切線可減輕阻塞，此提議亦能配合裕民坊的小巴士重組安排，讓巴士逐一搬至較後位置；

- 7.13. 林瑋委員查詢顧問公司在進行調查報告時運輸署有否提出相關意見，指重建項目涉及不同交通問題，期望運輸署能協助統籌發展設計；
- 7.14. 王偉麟委員 i)表示對顧問公司報告指改善後觀塘道東西行的車龍會更長，而市建局指對觀塘迴旋處能有所改善的說法感到疑惑；及 ii)指出市建局着重觀塘裕民坊重建一帶，但周邊道路如開源道的交通問題會令車流倒灌至觀塘道，運輸署有責任擔任統籌角色及檢視觀塘區的發展；及
- 7.15. 主席關注委員提及的觀塘道巴士切線問題，查詢運輸署能否檢視相關情況，作出改善。

8. 市建局代表回覆的重點如下：

- 8.1. 封路及遷移巴士站安排屬於重建項目的不同階段，預計遷移巴士站於下年度 4 月進行，凱匯預計入伙時間為下年度 6 月，故遷移巴士站時交通流量並不多，非凱匯全面入伙時的狀況。第二階段時，項目入伙將產生額外交通流量。最後階段則屬封閉裕民坊及同仁街的安排，預計時間為下年度年底，有關安排需待明年有具體資料時方再交代；
- 8.2. 關於委員就交通流量之查詢，顧問公司已將項目中所產生的交通流量估算在內，亦已將 1 輛巴士換算成 2.5 輛小客車作為計算；
- 8.3. 溝通方面，局方與運輸署，以及九巴公司並非各自為政，運輸署及不同部門代表及九巴公司代表每一至兩個月會到市建局舉行統籌會議，故三方均知悉局方做法；
- 8.4. 關於消防處對鋼板重量及消防水龍頭等疑慮，局方表示知悉相關條件並會在工程期間遵守；
- 8.5. 就九巴公司的提問，局方經研究後初步贊成物華街右轉入巴士站的建議。另外，顧問公司已與運輸署洽談第三階段

路口的交通燈時間，各新增的交通流向已反映於估算內；

- 8.6. 關於估算數字的基礎，局方是基於 2018 年的現場交通調查，再估算到 2021 年間的交通增長而得出；
- 8.7. 關於九巴公司對觀塘道東行第五條行車線的建議，局方表示此為第四及第五發展區的交通道路改善工程方案，此方案也獲城市規劃委員會及運輸署的批准，希望完成後亦會在觀塘道設巴士停車灣，令巴士落客時不影響觀塘道運作；
- 8.8. 關於物華街行人天橋落成後會否調節橋下行人過路處的交通燈時間，局方指出按協和街南行右轉至物華街的交通容量，實難以落實，但希望在巴士站搬遷及行人天橋落成後，可再視察交通流量作評估；
- 8.9. 不少委員贊成由物華街右轉的提議及遷移巴士站的安排，局方會再與運輸署商討落實詳情；
- 8.10. 關於封閉裕民坊時的士站及巴士的安排，局方將於未來實際封路時再作交代；
- 8.11. 關於協和街右轉的方案令駕駛者需提早作出選擇的問題，局方會再與顧問公司研究於適當位置作出交通告示，希望能及早提醒駕駛者交通轉向安排；
- 8.12. 關於協和街行人路的闊度方面，其闊度只有 1.4 米，故局方打算提前拆卸賽馬會診所，但該地為政府用地，仍存在業權問題。局方現與政府部門商討將其建成有蓋行人路；
- 8.13. 關於 16M 及 14B，局方將把該兩條路線遷回巴士總站內；
- 8.14. 關於小巴總站充電設施的提問，局方表示將安裝於站內的三個充電設施由環保署安排，該署與業界已有溝通，現計劃安裝高效能的充電設施；
- 8.15. 關於交通指揮的問題，局方表示將與運輸署討論，商量如何給予行人及駕駛者更多資訊；及

- 8.16. 就康寧道右轉的建議，正如顧問公司提及，執行上有難度。至於地下的行車道，則暫非重建項目着手處理的事宜。

9. 顧問公司代表補充如下：

- 9.1. 就巴士公司提出私家車進入停車場需經物華街的狀況，顧問公司表示停車場內有地庫兩層，私家車如由物華街轉到地庫兩層有 170 米，大概能容納 30 輛車，再加上第二及第三期發展區大多是住宅，停車場內有車位供他們使用，亦設有相應措施，減少於物華街輪候的車輛；
- 9.2. 就車流量方面，顧問公司表示此道路改善工程將打通康寧道，把兩條行車線增至三條，其中一條專屬左轉的行車線可不經迴旋處，故對協和街南行的交通流量有所幫助，減少進入迴旋處的車輛；
- 9.3. 至於協和街南行右轉至物華街是否可行，顧問表示在改善工程完成後，物華街將是雙向行車，而在交通燈控制方面，如容許右轉，初步估算會於 2021 年完成，但需視乎交通流量決定綠燈時間，容許右轉後的路口會減低其承載能力，而同時亦要保留現有的行人路，故估算的狀況未如理想；及
- 9.4. 在車龍方面，顧問表示觀塘道東行的確分開了數段，當亮起紅燈時，另一邊的车辆可離開迴旋處，故所顯示的車龍較短。同時，該處有不少巴士線接近康寧道，有需要切線到地下通道，而在觀塘道東行路面有車輛需要直行，所以會出現延誤，車龍將伸延至更遠；及
- 9.5. 至於改善工程後的觀塘道車龍之所以會比現在的長，除了是因觀塘道東行的車輛按年增長外，亦會有車輛需要進入第二及第三期發展區，所以觀塘道車龍會較長，而因協和街西行相對車龍會大幅減少，故此其路口整體表現會比現時好。

10. 運輸署代表回覆的重點如下：

- 10.1. 現時巴士總站設在同仁街臨時巴士總站，現行方向會經觀塘道或牛頭角道，途經物華街及協和街到總站。搬遷後會由觀塘道經迴旋處，上達協和街北行，再經物華街西行入巴士總站，這將是往觀塘市中心的行車路線，適用於101、101R等安排；
- 10.2. 至於由觀塘市中心開出的路線，現行方向經裕民坊，經牛頭角道或觀塘道，將來則會於物華街右轉經康寧道，再到牛頭角道或觀塘道。101和101X會視乎其行車路線行駛以上路線，如101X現時是經牛頭角道上物華街再回到總站，將來經牛頭角道到觀塘道再經迴旋處上達協和街，最後到物華街總站；
- 10.3. W2現時總站在觀塘站巴士總站，因應日後公務員培訓學院安排，W2總站將遷至公共運輸交匯處，建議行走觀塘道西行經迴旋處上達協和街，由物華街轉入公共運輸交匯處。相反走向時，經物華街轉左，經康寧道及觀塘道東行，經迴旋處再行原有路線。惟署方收集到委員的意見，亦會盡量安排其路線避開迴旋處或不進入公共運輸交匯處；
- 10.4. 16M現時行車路線途經物華街，當其搬到市中心，往觀塘方向將在觀塘道迴旋處後沿協和街北行，轉入物華街再到新的公共運輸交匯處；而開往藍田時，將由物華街左轉往康寧道，沿觀塘道經迴旋處，再行走原本的行車路線；
- 10.5. 28S為往樂華邨的單向巴士，現時由裕民坊出發，經康寧道到樂華邨，與將來行車路線相若，會在物華街轉出康寧道行駛；
- 10.6. 10M小巴現時經觀塘道迴旋處往同仁街及協和街，到臨時小巴總站。日後遷移小巴總站後，入口會設在協和街，10M將不進入同仁街，直駛到協和街小巴總站入口，離開時會左轉上物華街，再到觀塘道經迴旋處沿原有路線行駛；
- 10.7. 13小巴現時從協和街經同仁街到小巴總站，將來會由協

和街直接進入小巴總站，離開時路線與 10M 相若；

- 10.8. 22M 小巴從樂華邨開出的路線亦與現時相若，駛至協和街後進入新小巴站，相反方向為經協和街北行，轉入物華街西行再上康寧道，但不會經裕民坊；
- 10.9. 23 小巴往總站方向由瑞和街行駛到物華街，經協和街駛入總站，離開時不會經過裕民坊，直接經過協和街回到原有路線；
- 10.10. 23B 小巴回總站走線的安排與現時相若，但不經同仁街，直上協和街入口，離開時往物華街，經康寧道及觀塘道，再沿原有路線行駛。23M 的安排亦相若；
- 10.11. 34M 及 34S 小巴亦是經協和街到小巴站入口，離開時同樣不需要經裕民坊、康寧道和物華街，直接往協和街北行繼續現有路線；
- 10.12. 36A 小巴進入總站時，會於原有路線駛到協和街並轉入總站入口，離開時同樣不需要經裕民坊及康寧道，而是經協和街北行到物華街，再轉入康寧道；
- 10.13. 50 小巴進入新總站時會由協和街直接到同仁街前小巴站入口，離開時會沿同一路線；
- 10.14. 63 小巴從藍田經過迴旋處後直上協和街再進入總站，離開時經協和街北行、物華街及康寧道，到觀塘道迴旋處行駛原有路線；
- 10.15. 501S 小巴為通宵線，現時經牛頭角道，往物華街及協和街，再到同仁街，將來則在協和街後直接進入小巴站；及
- 10.16. 22A 小巴往碼頭方向時不會進入新的公共運輸交匯處，將經康寧道進入物華街，再經協和街到小巴總站，離開時經協和街，並由物華街經康寧道回到樂華邨。

11. 就有關議項，委員及主席提出的跟進意見及查詢如下：

- 11.1. 主席發言指委員難以即時消化所有資訊，為何未能預早給予文件供委員參考及準備；
- 11.2. 蔡澤鴻委員 i)指有需要先諮詢居民才能回應以上有關巴士及小巴改道的資料；ii)詢問工程對開源道迴旋處的車流量有何幫助；及 iii)指出改善觀塘區交通的工作為區議會本年工作重點，而警方在此方面已加強執法並有見成效，查詢重建項目對觀塘交通的實際幫助及效果；
- 11.3. 張敏峯委員 i)查詢裕民坊封閉後有關巴士的去向，指現經該處的巴士路線有近 16 條，表示不應只以小型車輛的長度去作估算；及 ii)贊成協和街右轉的建議，認為待通車後才視乎情況改道會太遲，指雙行比單一行車線更有彈性；
- 11.4. 李詠珊委員同樣認為不應先測試路面情況再決定是否採用協和街右轉的建議，查詢部門有否應變計劃；
- 11.5. 洪駿軒委員查詢部門估計公共運輸交匯處最多可容納的巴士及小巴線數目及有否預留空間以便將來增加巴士線；
- 11.6. 陳易舜委員表示如現時計劃中有更多巴士會經迴旋處離開，查詢部門是否與初衷相違，以及交匯處有否限制出入口左轉或右轉。如否，按剛才提到某部分巴士線的行車路線，其實可直接由物華街經康寧道出觀塘道，不需經迴旋處往觀塘道，查詢部門對此有何考量，如非巴士站出入口受限，為何只安排集中在迴旋處而非直接由康寧道駛出；
- 11.7. 莫建成委員 i)追問運輸署是否同意顧問公司提交的交通評估報告；ii)對市建局基於 2018 年的數據作研究報告表示震驚，指兩年間車流量也增加很多，而交通擠塞十分嚴重，數據已過時；及 iii)指署方剛才提及的大部分巴士改道由本來不需要行駛開源道迴旋處至需要行駛該處，質疑改道後是否不會增加觀塘道擠塞問題；
- 11.8. 蘇冠聰委員 i)指出署方剛才提到有關巴士路線改道的時間太倉促，未能及時諮詢居民；ii)對市建局指日後再討論封閉裕民坊的說法表示不同意，要求局方統計 1A、13D、13M、16M、28B、89、89X 及 606 路線將來封閉裕民坊時

有否需要行駛迴旋處，指局方指協和街入迴旋處的车辆大量減少，但封閉裕民坊後將有不少路線需經迴旋處；iii)表示正因車輛不能右轉入物華街，以致必須途經迴旋處回協和街，再左轉入物華街；iv)要求運輸署回應確實的行車路線、道路標誌的設計、是否有雙黃線等問題；及

- 11.9. 梁翊婷委員 i)關注交匯處能預計容納多少巴士線；ii)查詢如可由物華街右轉入交匯處，是否因此可減少途經協和街的巴士線；及 iii)表示協和街南行右轉入物華街的訴求強烈，提出應克服阻礙達成此目標。

12. 市建局代表回應當局有開放路線圖予委員，指如委員提到的路線能避免行經迴旋處，局方及運輸署也會對建議持開放態度。

13. 顧問有限公司代表跟進回覆的重點如下：

- 13.1. 補充指巴士總站可左入及左出，考慮將若干巴士線由物華街右轉入總站；
- 13.2. 對於開源道迴旋處的車流量，顧問公司指可參考文件中的第 38 頁，指迴旋處整體流量將減少，預計改善工程後觀塘道東行行車會增加，而協和街南行則會大幅減少。道路改善工程能達致分流，協和街車流將分流至東面，加上有康寧道直出觀塘道向西行的措施，總體而言，進入迴旋處的車流量將減少；
- 13.3. 進行交通估算時有將巴士體積列入考慮，以正常小客車架次的 2.5 倍作分析；及
- 13.4. 新公共交匯處現建議有八個巴士停車灣以容納九條線，尚有空間容納更多巴士線，但需要與運輸署商討交匯處具體可容納多少巴士線。

14. 市建局代表跟進回應如下：

- 14.1. 有關封閉裕民坊之事宜，現時未封閉該處，故沒有影響現行運作。局方已完成預備工作，而現有的數據只是顧問公司的估算，實際情形須待通車後才知道；及

- 14.2. 有關協和街南行右轉，交通顧問曾就此進行分析，預計增加交通燈控制後交通容量會達至飽和，同時因土木工程拓展署於該處進行行人天橋工程，並有其臨時交通安排，局方待土木工程拓展署建成行人天橋及裕民坊封閉後，會再作綜合評估交通流量，決定是否有需要右轉。

15. 運輸署代表跟進回應如下：

- 15.1. 市建局在此交通改道項目的理念是希望將某部分現時使用觀塘道迴旋處的车辆駛至康寧道，當中包括三個新的主要交通方向：i)牛頭角道右轉往康寧道直接到觀塘道；ii)康寧道直接到觀塘道；及 iii) 物華街西行。此外，市建局也會在配套上作出適當安排以配合新的交通方向，包括增設交通標誌。以上新增的行車方向可紓緩開源道迴旋處的壓力，惟署方會密切監察交通，如留意改動會否令康寧道及協和街的交界位更為擠塞，如有需要，署方會要求市建局增設臨時道路方向標誌協助駕駛者適應；
- 15.2. 關於改道會否對山上交通產生影響，署方表示須留待市建局詳細解釋；
- 15.3. 關於違泊，署方表示設雙黃線的目的為禁止上落客，並設有時間限制，允許指定時間外可上落客，而並非為避免違例泊車，此問題應交由警方執法。現時在康寧道、物華街及裕民坊不同位置亦已設有不同時間的禁止停車區，已能平衡各方面的需要；
- 15.4. 關於署方在本項目的角色，運輸署在此作為審批部門，會負起整個項目的最終責任；
- 15.5. 有關開源道迴旋處的車流，署方認同文件中第 38 頁所示，整體而言能減少車輛進入迴旋處。署方認為委員的關注為車輛能否離開該迴旋處，指出迴旋處的交通情況直接受其下游道路的交通情況影響。有見及此，署方有計劃令開源道內圈能切線轉入開源道，同時因應較少駕駛者使用開源道三條行車線中最右的行車線，署方將鼓勵駕駛者使用該行車線，以減短觀塘道西行的車龍；及

15.6. 署方將於會後分發有關巴士及小巴路線圖給各委員，再收集意見。

16. 蔡澤鴻委員 i)表示觀塘道交通擠塞與開源道違泊問題息息相關，同時因起動九龍東的項目導致不少私家車及貨車從外區進入觀塘區，故此以2018年的數據計算並不全然準確；及 ii)查詢凱匯停車位的數量。

17. 顧問公司代表回應凱匯第二及第三期約有 400 個私家車位。

18. 主席發言指就本項目，委員曾與市建局進行預會，但在較遲的時間才收悉有關文件，委員難以作出回應。主席建議於下次觀塘區發展及重建小組會議中，先聚焦問題，以再作討論，並視乎其急切程度決定會於一月區議會大會或交運會會議中討論。

19. 蔡澤鴻委員表示應在相關的委員會會議中再作討論，但部門需給予委員時間就巴士改道等建議諮詢居民。

20. 梁翊婷委員指出此項目時間上太迫切，希望於不同的委員會及工作小組會議抽出時間討論委員較為關注的事項，如委員提到的路線安排及協和街南行的阻礙。

21. 莫建成委員表示裕民坊封閉之安排會影響改道後交通流量的評估，所以不同意部門認為暫時不需一併討論的說法，希望部門於往後討論能加入此項評估。

22. 市建局代表指出局方一直與不同持份者溝通，並更正此項目的搬遷安排預計於凱匯入伙前(4月2日)開展，希望能及早檢視實際狀況，在觀察駕駛者的習慣及適應程度後，再與居民一同尋求改善觀塘交通的方案。

23. 梁翊婷委員建議收集委員的回條，該委員先提出最關注的事項，以便於其後的會議中能集中討論。主席表示同意。

[會後備註：秘書處於 2020 年 11 月 30 日發信收集委員就項目提出的意見。]

24. 蔡澤鴻委員要求各部門將是日未提供之資料給予秘書處分發給委員。

[會後備註：相關補充資料已於 2020 年 11 月 30 日透過秘書處發放給委員。]

25. 委員備悉文件。

III. 觀塘區內巴士站設施及巴士路線建議
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 24/2020 號)

26. 主席歡迎九巴公司及新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司代表出席是次會議(下稱「新巴及城巴公司」)。

27. 九巴公司代表介紹文件。

28. 就有關議項，委員提出的意見及查詢如下：

28.1. 李軍澤委員 i) 關注 15A、17、28B、22、608、11D、671、16 及 101 的巴士脫班問題；及 ii)提議仿效 22 及 608 之終點站，增設由九龍灣往港島東及由九龍灣往九龍塘的巴士路線；

28.2. 王嘉盈委員 i)查詢署方就 14H 進行調查的日期，以及對委員提出修訂 14H 的走線方案以提高其載客率的回應；ii)表示 E22 的雙向收費建議不會對往返機場的乘客造成影響，原因為雙向收費主要針對藍田北至容鳳書的短途路線，查詢運輸署對此的回應；及 iii)就通宵巴士的路線問題，期望巴士公司及部門尋求方法，以令啟田道或山上居民的日常交通更為便利，因現時乘客未能途經港鐵大堂的通道回啟田道；及

28.3. 陳易舜委員 i)查詢 88X 搬遷方案的相關載客率數據及諮詢情況；及 ii)提議將通宵巴士的車站遷移至啟田道。

29. 運輸署代表回覆的重點如下：

29.1. 關於增設由九龍灣往港島東及九龍塘的路線建議，署方表示資源有限，故鼓勵市民使用現有交通工具，並會把委員的意見轉達予相關同事研究及考慮其發展空間；

29.2. 關於 N691 及 N619 的通宵巴士的意見，署方指如更改行

車路線會影響現有乘客，在巴士資源運用安排上亦不理想。另外，署方曾收到意見指深宵巴士途經民居時會影響居民作息，因此也要作出平衡。署方備悉委員的意見，並會於日後再作評估；

29.3. 關於 88X，署方表示正與巴士公司檢討細節，商討不同方案。當有擬訂方案時，會再進行諮詢；

29.4. 關於 14H 的調查，署方表示應是疫情前進行。由於在資源運用得宜的前提下，署方會按載客率的數據決定班次安排，而調查結果顯示 14H 使用量較低，故未達到增加班次的標準。至於改道或拆線的安排，則有機會影響現有乘客，故此階段未有確實方案；及

29.5. 關於 E22 雙向收費的問題，E22 為機場路線，如設立雙向收費有機會影響帶有行李的乘客。署方備悉委員的意見並會再作考慮。

30. 九巴公司代表回覆的重點如下：

30.1. 關於通宵巴士的路線問題，九巴公司表示通宵路線於走線改動的空間相對較大，但認同運輸署所指會影響乘客的車程，因匯景花園為東隧後的第一個車站，如路線上作出任何變動，大部份乘客的行車時間相對會受影響，但公司仍對此持開放態度。代表建議參考平日行走的 603 巴士服務，提供藍田山上一帶居民之深宵交通服務，更為便利居民，公司會與運輸署再就此再作研究；及

30.2. 認同 14H 在區內發揮效益，如更改現行走線，會影響現有乘客。如實行拆線，則會影響現時行車時間及在班次水平上有較大的改動。公司對此表示關注，並願意加強與各方的溝通，尋求可行方案。

31. 新巴及城巴公司代表回覆指，有關 E22 雙向收費的建議，公司需檢視財政方面之經營壓力。按現時經營環境，暫未有計劃推出此方案，惟備悉委員的意見，並會適時考慮意見是否可行。

32. 委員備悉議項。

IV. 觀塘區內港鐵站設施及服務

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 25/2020 號)

33. 主席歡迎香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)代表出席是次會議。

34. 就有關議項，委員提出的意見及查詢如下：

34.1. 李軍澤委員希望港鐵公司回覆露天鐵路站的氣溫問題，指九龍灣站、牛頭角站及觀塘站的車站氣溫比室內港鐵站高，查詢港鐵公司有否就此進行改善措施；

34.2. 王嘉盈委員 i)表示藍田港鐵站缺乏無障礙通道，但隨着藍田區人口逐漸增加，居民對無障礙設施的需求亦增加，加上附近的復康會將開展工程，希望港鐵公司可於藍田港鐵站 D 出口增建無障礙設施；及 ii)有指啟田道及鯉魚門道有機會興建升降機塔，現時居民往藍田港鐵站時需透過匯景廣場之扶手電梯，故建議部門考慮興建由升降機塔延伸至港鐵站的天橋，避免匯景廣場的扶手電梯負荷太大；

34.3. 李煒林委員 i)表示為方便區內居民及區外有需要來往復康會及香港紅十字會雅麗珊郡主學校的人士，以及隨着茶果嶺茜發道住宅項目 Koko Hills 的落成及區內人口老化，藍田港鐵站 D 出口有迫切需要興建無障礙通道或升降機塔；及 ii)建議於茜發道的廢棄車場興建新出口或藉復康會重建的機會增設升降機塔；

34.4. 王偉麟委員表示對港鐵公司於站外的植物管理頗為失望，提醒港鐵公司有責任督促外判公司修葺花草樹木及作蟲害管理，並要求港鐵加強此方面的監督；及

34.5. 梁凱晴委員知悉觀塘站日後會有重大翻新，希望港鐵公司藉此機會考慮於 D3 或 D4 出口加建升降機塔方便輪椅人士進出。

35. 港鐵公司代表回覆的重點如下：

- 35.1. 關於露天車站的氣溫問題，港鐵公司表示在 2018 年曾於月台增設風扇。除了增設風扇，也於閘門位置或月台其他位置增設了吹風機，如在九龍灣站增設了超過 80 部吹風機，而公司亦有計劃明年進行更換吹風機，望能改善通風情況。人流方面，也會作出適當安排，以避免月台同時聚集太多乘客；
- 35.2. 關於藍田站增建無障礙設施的事宜，港鐵公司表示需考慮車站空間，亦需視乎工程是否可行與有多複雜，以及地權問題，從而決定會否實行有關方案。現時藍田港鐵 D 出口的空間不足以興建無障礙設施，而車站外則屬私人或政府用地，如委員欲建議增設升降機接駁至港鐵站，港鐵公司表示歡迎共同探討技術上的事宜；
- 35.3. 關於油塘站樹木修剪情況，港鐵公司表示會更密切監察承辦商情況，有需要時可再與委員進行視察；及
- 35.4. 關於觀塘站的規劃，港鐵公司表示正計劃將車站重新安排佈局並正進行招標，待資料更齊全後會再與委員匯報。

36. 就有關議項，委員提出的跟進意見及查詢如下：

- 36.1. 陳嘉言委員查詢港鐵公司對增設牛頭角站 C 出口建議的回應；
- 36.2. 黃啟明委員表示觀塘站部分散熱機安裝在候車處頂部，因此效用不大，建議減少發熱源頭；
- 36.3. 李軍澤委員重申問題為港鐵現時有否完善系統記錄月台氣溫。如沒有，會否實行；如不會實行，原因為何；及
- 36.4. 王嘉盈委員希望運輸署就於藍田港鐵站增設無障礙設施的事宜回應。

37. 港鐵公司代表跟進回覆的重點如下：

- 37.1. 關於牛頭角站增加出口的建議，港鐵公司早前曾與委員到

車站視察環境，表示增加出口需考慮不少因素，包括車站結構限制、車站空間、周邊環境、乘客人流以及地權等。按初步理解，所涉及的位置部分為車站機房的設施或近付費區內升降機的位置，現時已將意見反映予相關部門，並會從技術上研究建議是否可行。代表同時指出現時牛頭角站 A 及 B 出口運作良好，會繼續密切留意情況；

37.2. 關於車站溫度問題，港鐵公司備悉有關情況，並會再作檢視；及

37.3. 關於記錄月台氣溫系統的查詢，港鐵公司表示此刻未能回應是否有完善系統監察，但指出委員剛才提到年報的承諾，乃是指車站的室內溫度。港鐵備悉委員的意見，並會安排更換吹風機，以提高車站舒適度。

38. 運輸署代表跟進回覆的重點如下：

38.1. 關於藍田港鐵站增設無障礙設施的建議，署方表示站內屬港鐵公司管轄，至於站外能否建斜台，署方願意作出配合。如部分涉及政府土地，亦會聯絡地政總署作出配合；

38.2. 關於增設新出口，署方備悉有關事宜，並會交由相關同事跟進；及

38.3. 關於啟田道及鯉魚門道升降機塔的事宜，署方表示路政署已展開可行性研究，至於能否由升降機塔連接至藍田港鐵站，署方會將意見反映予路政署負責研究的同事，以作跟進。

39. 委員備悉文件。

V. 其他事項

建議改善牛頭角港鐵站附近一帶行人暢達度的事宜

40. 委員會日前收到委員建議改善牛頭角港鐵站附近一帶行人暢達度事宜所提交的文件。

41. 黃啟明委員介紹文件。

42. 就有關議題，路政署及運輸署代表就文件的綜合回覆重點如下：

42.1. 較早前曾與委員到現場視察，關於修改港鐵站對出花圃及遷移行人過路處的建議，署方表示建議中的部份位置現時位於康樂及文化事務署(下稱「康文署」)管理範圍內，稍後會再與康文署聯絡跟進有關建議；

42.2. 關於巴士站安全島防撞欄的修改建議，署方表示防撞欄為標準圖則設計，主要目的為保護附近港鐵的觀塘線架空橋支柱，署方會先備悉委員的意見，稍後會與其他持份者研究修改防撞欄的影響及可行性；及

42.3. 關於玉蓮臺第二座停車場出口有行人不適當地橫過牛頭角道，除了由警方加強執法外，運輸署亦會研究能否擴闊行人過路處，惟有關建議可能會影響現時玉蓮臺的緊急救援通道，署方需要就可行性作進一步評估。

43. 就有關議題，港鐵公司代表回覆指早前曾與委員到現場視察，現時牛頭角港鐵站 B 出口設有無障礙通道供有需要乘客使用，但如增設斜道，便會縮窄通道。對於增設額外出口及再於該出口設置斜台的建議，港鐵公司備悉委員的意見，並會再作研究。

44. 委員備悉文件。

有關「解決停車場泊位不足問題」工作小組的事宜

45. 王偉麟委員就工作小組於 11 月 17 日舉行的第一次會議進度向委員匯報。秘書處將發出問卷收集委員對區內短期及路邊泊車位的選址建議。

[會後備註：秘書處於 2021 年 1 月 27 日向工作小組委員發問卷收集意見。]

關於加強各區市民聯繫，提升公共小巴服務的事宜

46. 委員會日前收到香港的士小巴商總會有限公司就加強各區市民聯繫，提升公共小巴服務發出的信件。主席指由於區內有不少小巴線，建議秘書處發問卷予委員以收集委員的關注事項，期後可以正式或非正式的會議討論相關事宜。

47. 委員就有關議項提出的意見及查詢如下：

47.1. 莫建成委員 i)指小巴商會的主要目的為希望委員能於政策上能提供幫助，並非單單交流其服務意見；及 ii)要求商總會釐清其屬下經營的小巴線，以便委員提供意見；及

47.2. 張培剛委員 i)支持與商總會溝通；及 ii)指收集委員就小巴線的意見並其後作出討論能發揮的效用未必太大，因運輸署亦未必批准得出的建議。

48. 主席發言指信件是商總會交由公關公司撰寫，商總會應想透過委員會爭取某些訴求，惟於以往會議上，縱使委員就小巴服務提出意見，運輸署亦難以執行建議，因小巴牌照屬必獲續期。

49. 委員就有關議項提出的跟進意見及查詢如下：

49.1. 蔡澤鴻委員 i)指區議會理應聆聽意見，加上商總會較熟悉小巴服務的營運實況，或許能提出有關的意見；及 ii)建議有興趣的委員能邀請商總會代表先行會面；及

49.2. 蘇冠聰委員指可透過會面的形式而非工作小組的形式與商總會代表進行交流，了解業界所需。如會面後，主席認為內容值得於會議上討論，可再安排議程討論。

50. 主席發言認同以會面形式讓有興趣的委員與商總會進行交流的意見，並要求秘書處跟進安排。

51. 委員備悉文件。

有關要求全面檢視啟田道路面安全情況並研究改善措施的事宜

52. 委員會日前收到委員要求全面檢視啟田道路面安全情況並研究改善措施的文件。

53. 王嘉盈委員介紹文件。

54. 葉梓傑委員指交通意外的成因之一是行人疏忽，建議警方或其他部門在公眾教育方面提醒市民不應胡亂過馬路；另外，建議加設欄杆以減少令行人亂過馬路的誘因。

55. 運輸署代表回覆的重點如下：

55.1. 就啟田道之情況，署方備悉委員的關注，並表示一直針對交通意外黑點探討意外成因及建議改善措施，亦已於本年第二季加設交通指示牌提醒行人，同時增設了交通標誌提醒駕駛者前方有機會有行人橫過馬路。另外，署方曾建議擴闊啟田道兩旁之行人路，以改善行人步行環境及縮短行人橫過馬路的距離，也希望避免現時的士長期停泊在路旁的情況，惟諮詢時收到不同持份者的意見，暫未達到共識。署方會再探討修改空間；及

55.2 有關欄杆方面，署方表示該處設有不少巴士站及小巴士站，故某些位置並不能設置欄杆，署方會繼續研究。

56. 觀塘區警方代表回覆，指警方備悉各委員的意見，並表示會加強於上址的交通安全宣傳，提醒市民不應胡亂過馬路，亦會於啟田道進行執法行動，檢控胡亂過馬路的市民。

57. 簡銘東委員提議收窄啟田道東行往鯉魚門道方向的行人路，擴闊西行方向的行人路，因往鯉魚門道方向的行人路人流相對較少，如能作此移動，可讓行人更安全地過路，亦不影響行車。另外，希望警方於啟田停車場轉出的位置加強執法，以防駕駛者違例轉右，並希望運輸署在設計上也能作出改善。

58. 運輸署代表備悉委員建議，表示需要時間研究，會於研究後再作回覆。

59. 委員備悉議項。

有關九龍東環保連接系統事宜

60. 主席發言指《行政長官施政報告 2020》中提到有關九龍東環保連接系統的段落，似乎意指並不會建單軌列車系統。就此事宜，主席諮詢委員的意見，並建議可放於區議會大會會議中作討論。

61. 蔡澤鴻委員建議可以交通及運輸委員會名義去信政策局，要求就單軌列車系統是否落實作明確回覆。及後，可邀請相關部門出席區議會大會會議作出匯報。

62. 主席認同委員建議，以委員會名義致函局方要求就落實九龍東單軌列車連接系統作回應，並會將此議項交由區議會大會中討論。

[會後備註：秘書處於 2020 年 12 月 8 日就有關事宜致函發展局，土木工程拓展署覆函已於 2020 年 12 月 22 日透過秘書處發放給委員。]

63. 委員備悉議項。

VI. 下次會議日期

64. 下次會議定於 2021 年 1 月 28 日(星期四)上午 9 時 30 分舉行。

65. 議事完畢，會議於下午 2 時 10 分結束。

本會議記錄於 2021 年 3 月 25 日獲得通過。

觀塘區議會秘書處

2020 年 11 月