

**第六屆觀塘區議會屬下
觀塘區發展及重建專責小組
第四次會議記錄**

日期： 2020年9月1日(星期二)

時間： 下午2時34分至4時22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>
梁翊婷女士(主席)	下午二時三十四分	下午四時二十二分
梁凱晴女士(副主席)	下午二時三十四分	下午四時二十二分
畢東尼先生	下午二時四十分	下午四時二十二分
陳嘉言先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
陳汶堅先生	下午二時三十四分	下午四時零二分
陳易舜先生	下午二時三十四分	下午四時十四分
鄭景陽先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
蔡澤鴻先生	下午三時三十五分	下午四時二十二分
張敏峯先生	下午二時三十四分	下午四時十四分
馮家龍先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
許有為先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
洪駿軒先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
葉梓傑先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
黎寶桂女士	下午二時三十四分	下午四時二十二分
林 瑋先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
梁騰丰先生	下午二時三十四分	下午三時四十九分
李嘉達先生	下午二時三十四分	下午三時二十七分
李詠珊女士	下午二時三十四分	下午四時二十二分
莫建成先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
龐智笙先生	下午二時四十四分	下午四時二十二分
潘任惠珍女士,BBS,MH	下午二時三十四分	下午四時二十二分
蘇冠聰先生	下午二時四十分	下午四時二十二分
譚肇卓先生	下午二時三十四分	下午三時正
鄧威文先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
尹家謙先生	下午二時四十分	下午四時二十二分
王偉麟先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分

黃子健先生	下午二時三十四分	下午三時四十五分
王嘉盈女士	下午二時三十四分	下午四時二十二分
黃啟明先生	下午二時三十四分	下午四時二十二分
黃靖怡女士(秘書)	觀塘民政事務處 行政主任(區議會)3	

列席者

黃昇鴻先生	觀塘民政事務助理專員(2)
高楚翹先生	觀塘民政事務處署任高級行政主任(區議會)

協助討論的機構/政府部門代表

梁德明先生	市區重建局工程及合約總監	議項 II
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經理	
梁錦秋先生	市區重建局收購及遷置高級經理	
梁靄玲女士	市區重建局社區發展經理	
莫婉蘭女士	弘達交通顧問有限公司副董事	
麥達成先生	志達顧問有限公司董事	
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	
馮祖建先生	運輸署工程師/觀塘 2	
楊慕文先生	環境保護署高級環境推廣經理(流動污染源) 6	
蘇景隆博士	環境保護署高級環境保護主任(電動車) 4	

缺席者

龔振祺先生	謝淑珍女士
李煒林先生	

開會辭

主席歡迎與會人士出席第六屆觀塘區議會屬下觀塘區發展及重建專責小組第四次會議。

I. 通過上次會議記錄

2. 委員沒有提出意見或修訂，會議記錄獲得通過。

II. 觀塘重建項目進度報告

(觀塘區議會觀塘區發展及重建專責小組文件第6/2020號)

3. 市區重建局（下稱「市建局」）介紹文件。

4. 委員提出意見及查詢如下：

- 4.1 陳嘉言委員關注道路改善工程：(i)工程已開展多時，惟工程告示牌的竣工日期未有更新，甚至有些工程告示牌仍標示七月竣工，市民未能知悉工程進展；及(ii)工程物料未有妥善放置，令沙石被風吹起及下雨時有泥水沖出，市建局應加強工地管理。另外他希望市建局安排其他交通工具接駁公共運輸交匯處，及提供人流規劃圖，例如由港鐵站如何前往公共運輸交匯處。

- 4.2 鄭景陽委員希望市建局跟進：(i)面向觀塘道平台樓梯底位置，市建局雖然每日上午均有清洗，惟下午已傳出強烈異味，希望局方最少上、下午各安排一次清潔；(ii)市民投訴裕民坊地盤附近愈來愈多老鼠出沒，希望市建局聯絡相關部門跟進；及(iii)就恆安街需求主導重建項目，財利大樓居民投訴近日大廈公共位置牆身出現輕微破裂，希望了解牆身破裂是否工程導致，並請市建局稍後聯絡財利大樓了解情況。另外，他擔心公共運輸交匯處巴士總站只有一個出入方法的設計，將令巴士線集中於同一方向，希望運輸署評估會否有其他設計方案。他認為新的公共運輸交匯處可有更多嘗試及彈性，例如巴士可於出口右轉前往協和街及其他道路。

- 4.3 洪駿軒委員表示興建公共運輸交匯處目的為解決觀塘區交通擠塞問題，而車輛於觀塘道分流必定駛經觀塘道迴旋處，他希望公共運輸交匯處若有新增車流，亦盡量不要駛經觀塘道迴旋處。他同意鄭景陽委員建議巴士總站出入口可同時左轉及右轉，以讓車流可分散前往及離開，以預留更多彈性予將來的行車路線規劃與改動。
- 4.4 莫建成委員就協和街、康寧道及裕民坊一帶的道路改善工程一再延期表示不滿，市建局最初指二月可竣工，惟現時推遲至十月，不少居民受到影響。他表示若工程圍封的地方已不需使用，希望市建局能局部開放予市民。公共運輸交匯處巴士總站方面，他向運輸署查詢：(i)巴士將如何駛至巴士總站，是否須駛經觀塘道、協和街及物華街才能進入巴士總站內；(ii)巴士路線出入可左轉和右轉的數目；及(iii)若巴士總站內已排滿車，公共運輸交匯處外可容納多少架車輛排隊等候，而不影響交通情況。
- 4.5 許有為委員感謝市建局一直與區議會保持緊密聯繫，並查詢：(i)公共運輸交匯處是否已妥善安排巴士的交接；(ii)運輸署能否於公共運輸交匯處安排一條全日提供服務的巴士線或小巴線，往返安達邨與觀塘市中心；(iii)小巴總站的三個充電設施是否足夠；及(iv)充電設施是否只作試用，日後會在其他地方增加。
- 4.6 蘇冠聰委員引述環境保護署(下稱「環保署」)回函，指公共運輸交匯處小巴總站充電設施預計於 2023 年落成，而公共運輸交匯處則於 2021 年第一季啟用。他指委員自上屆起已表示希望公共運輸交匯處與小巴總站充電設施同時落成，惟現時卻有兩年落差。他關注小巴營辦商屆時可能已購買電動小巴而未能充電，只好以燃料運行車輛，他查詢有兩年落差的原因，並對此表示失望。他亦不滿專責小組三次邀請環保署，署方才願意出席會議。

道路及路口改善工程分三階段轉變行車方向，當市建局完成三階段行車轉向工程後，觀塘道仍未增設一條專用左轉車道，讓車輛無須進入觀塘道迴旋處，可直接駛往協和街，及第五發展區現有建築物及邊界線仍未向後移的情況下，他擔心這樣會加劇觀塘道迴旋處交通擠塞情況。他亦查詢市建局

將來行車轉向的宣傳詳情，以減低交通意外發生。

4.7 林瑋委員表示文件中公共運輸交匯處小巴總站有 19 個上落客區，卻有 21 條專線小巴及紅色小巴線。他向運輸署查詢公共運輸交匯處：(i)會否為安泰邨及安達邨增加巴士或小巴路線，以連接觀塘市中心；及(ii)設計上有否預留適當位置予未來可能加設的行車線。

4.8 畢東尼委員關注交通問題，他表示觀塘道迴旋處經常擠塞，而剛才於觀塘道駕駛私家車短短路程卻需行駛十分鐘。市建局指兩個道路及路口改善工程將會把車流引至觀塘道，他不明白市建局的措施如何改善觀塘道交通擠塞問題。他希望運輸署補充未來觀塘道的預計交通情況、承受量，及如何解決觀塘道迴旋處與觀塘道交通擠塞問題。

4.9 馮家龍委員對道路及路口改善工程有所保留，擔心實行後可能反而增加車輛及候車時間。他希望市建局或運輸署提供數字或研究，以證明道路及路口改善工程完成後確實能改善交通狀況。關於公共運輸交匯處小巴總站，他表示小巴總站有不少路線，人流及車流量十分大，並查詢：(i)小巴總站面積能否容納眾多車輛出入；及(ii)公共運輸交匯處內若發生交通意外，有何應急措施或路線讓駕駛者駛離公共運輸交匯處。

4.10 黃啟明委員表示不少公共運輸交匯處的出口及入口都是單向，惟市建局的出入口設計卻於同一位置，他擔心此設計令出入口擁擠，而且車輛需更長時間於公共運輸交匯處內行駛至出入口，質疑此設計是否可取。另外他關注市建局的道路及路口改善工程，會令更多車輛駛經牛頭角道、裕民坊及康寧道路口，查詢會否以交通燈作管制，並希望運輸署研究道路及路口改善工程會否引致其他交通問題。

5. 主席表示委員主要關注：(i)協和街及康寧道等道路改善工程尚未完工；(ii)公共運輸交匯處出入口安排及行車方向轉變，會否引致未來觀塘道更為擠塞；及(iii)公共運輸交匯處小巴總站充電設施。

6. 市建局回覆如下：

6.1 道路及路口改善工程

- 6.1.1 改善觀塘道交通擠塞問題：市建局已為每個路口評估路口容車量，觀塘道迴旋處路口容車量現已到達1.0，超越其負荷。市建局希望以道路及路口改善工程，增加道路行車空間予駕駛者，減少車輛使用觀塘道迴旋處，令其容車承受能力改善至0.9或0.75，以改善觀塘道迴旋處的交通擠塞問題，工程包括：(i)協和街南行由兩條行車線另增設一條專用左轉車道，讓車輛無須進入觀塘道迴旋處；(ii)康寧道介乎裕民坊及物華街一段將改為雙向行車，前往觀塘道的車輛將可直接駛入觀塘道，無須經物華街及協和街進入觀塘道迴旋處；(iii)改善協和街交通燈組設計，令交通燈可一組地轉為綠燈，帶走車流；及(iv)物華街將由三線單向行車擴闊至四線雙向行車。
- 6.1.2 工程延誤的原因：市建局就工程一再延期表示抱歉，亦希望盡快完成工程，惟市建局低估了協和街與康寧道的石層，該處石層非常高，離地面數百毫米已是石層，而且石頭堅硬。市建局已催促承建商及發展商盡快完成工程，並一直增加人手，現時一條道路已有五至六組人進行工程。另外每天可進行工程的時間有限，若太早例如早上七時開始工程，亦會影響附近居民睡眠休息。
- 6.1.3 告示牌：若工程延期會適時更新工程告示牌，反映實際情況。
- 6.1.4 工地物料：市建局會妥善管理地盤工程物料。
- 6.1.5 開放工程圍封的地方：市建局會要求承建商把已圍封但不需使用的地方解封，擴闊道路。
- 6.1.6 宣傳行車轉向：有委員擔心駕駛人士不適應行車方向的轉變，市建局會因應轉向提供足夠提示及告示。

6.2 公共運輸交匯處小巴總站

6.2.1 出入口設計：雖然小巴總站只有一個出入口，但出與入的方向均是雙線行車，若出入口某位置被阻塞，小巴仍可從另一條行車線離開。

6.2.2 路線安排：小巴總站將會有 21 條專線小巴及紅色小巴遷入，並有 19 個上落客區，因 34M 和 34S 是共用同一條線，而 501S 是通宵線，與 50 共用同一條線，因此站內只有 19 個上落客區。

6.3 公共運輸交匯處巴士總站

6.3.1 出入口設計：第二期及第三期發展的交通研究報告中指出，巴士左轉左入的道路設計相對比較安全，若巴士於出入口右轉，駕駛者需同時視察對面馬路情況。就巴士總站出入口右轉的可行性，根據交通評估報告的設計，市建局採納了左轉左入的設計安排，原因如下：(i)根據交通評估報告估算，於早上或下午繁忙時段，若容許巴士經物華街東行右轉至巴士總站，物華街西行每小時的車流量約有 900 架次；(ii)若巴士要右轉到公共運輸交匯處內，巴士需等待車輛清空才可右轉；(iii)物華街東行線只有兩條行車線，現時慢線設有路旁巴士站供巴士及小巴上落客，而需駛入公共運輸交匯處的巴士須在快線等候右轉，市建局擔心物華街東行線的車輛未能暢通行駛；(iv)現時估算車輛車龍接近巴士總出入口；及(v)巴士總站內有九條巴士線，而於物華街巴士站的巴士線則未有遷入公共運輸交匯處。

6.3.2 巴士前往巴士總站的情況：市建局與運輸署協調時，得悉將搬遷至公共運輸交匯處的巴士線，同時會有巴士從東行線及西行線前往巴士總站，估算每小時將有 30 架次巴士以西行線前往巴士總站。

6.4 公共運輸交匯處緊急出口：若小巴總站發生突別情況令站內完全堵塞，小巴總站亦設有緊急出口通往康寧道，而巴士總站的緊急出口則可通往協和街。

- 6.5 恆安街「需求主導」重建項目工程的影響：市建局有恆常機制處理工程引致的問題，若財利大樓的居民發現市建局的工程可能影響大廈結構，居民可聯絡市建局。市建局會委派駐地盤工程師作實地視察，若確實影響是由市建局的工程引致，市建局亦會為居民修補大廈。
- 6.6 裕民坊地盤鼠患問題：市建局會向承建商反映此問題，並會要求承建商每星期進行一次治鼠及加強滅鼠。
- 6.7 面向觀塘道平台樓梯底位置的衛生情況：較早前亦曾有議員向市建局反映該位置傳出異味的情況，該處屬政府土地並由政府產業署管理，惟此地方牽涉不同部門，因此市建局於上次會議及經議員反映後，決定安排清潔工每日上午進行清潔，辟除異味。備悉委員表示對該位置下午的情況之關注，市建局會到該處視察，考慮是否需要加強清潔。

7. 環保署回覆如下：

- 7.1 小巴總站充電設施的背景：環保署感謝市建局於早期預留三個地方安裝電動小巴充電設施。環保署於 2018 年 5 月獲邀協助於觀塘公共運輸交匯處試行公共電動小巴。為顧及香港小巴的運作特點，包括：(i)小巴頻繁地運行；(ii)只允許短暫的充電時間；(iii)沒有足夠的固定停泊位置，有些小巴於晚上可能需停泊於路邊；及(iv)面對較熱和潮濕的環境，署方需制定適合香港環境使用的電動公共小巴和有關充電設施的基本技術規格及要求。顧問公司即將完成有關技術規格要求，署方亦積極籌備邀請有意於公共運輸交匯處提供充電小巴服務的人士提交建議書，希望於 9 月或 10 月發出邀請。
- 7.2 小巴總站充電設施的數量：市建局於早期已預留公共運輸交匯處三個地方，以設置充電設施，能否再增加充電設施需視乎市建局或相關部門能否提供更多地方，因現時大部分規劃已落實，亦有空間限制，相信現階段再增加有一定難度。若可提供更多地方，署方亦樂意協助設置更多充電設施。
- 7.3 小巴總站充電設施的落成時間：環保署澄清公共運輸交匯處小巴總站的充電設施，與早前署方信中提及的試驗計劃是兩個不同的項目。有關觀塘公共運輸交匯處的三個電動小巴充

電設施計劃，署方期望於 9 月或 10 月邀請提交建議書，並盡快落實計劃。而信中提及於 2023 年開展的電動公共小巴試驗計劃，署方申請了撥款以資助大約 40 輛電動公共小巴，並會聯同運輸署尋找數條適合作試驗的公共小巴路線，進行為期 12 個月的試驗。因署方現時需尋找合適的供應商研發適合於香港行走的公共小巴，因此需時進行籌備並預計此計劃於 2023 年年中才可開展。

8. 運輸署備悉委員就道路及路口改善工程的意見，亦特別關注公共運輸交匯處巴士總站出入口的安排。運輸署回覆如下：

8.1 審視市建局提出有關道路及路口改善工程建議：署方會就交通顧問所提交的報告，從交通安全、車流與容車量等各方面考慮並提出意見。

8.2 安達邨及安泰邨與觀塘市中心的交通聯繫：運輸署備悉委員希望藉公共運輸交匯處的落成，把來往安泰邨及安達邨的公共交通轉為全日行走，以便利居民出行。當署方釐定觀塘道迴旋處交通流量、巴士總站出入口安排、道路及路口改善工程竣工及公共運輸交匯處落成後，署方會檢討成效，並考慮加強現有安達邨及安泰邨來往觀塘市中心晨早巴士線的班次服務，或修改巴士路線，令現有巴士路線可駛經觀塘市中心公共運輸交匯處。

9. 主席指委員關注：(i)現時公共運輸交匯處巴士總站只設一個出入口，若巴士東行觀塘道要駛至巴士總站，需先由觀塘道東行經觀塘道迴旋處北行協和街，再左轉至物華街才能左轉進入巴士總站，因此部分委員擔心此出入口設計會令觀塘道迴旋處更為擠塞；(ii)未來將增設專用左轉車道，讓觀塘道東行前往協和街北行的車輛，無須進入觀塘道迴旋處，以紓緩交通擠塞問題，惟此改善措施需要五至十年或更長時間才會完工，因此委員擔心短期未能解決該位置交通擠塞問題；及(iii)市建局現時巴士總站出入口的設計，將會限制未來巴士路線的遷入。另外，主席表示市建局已解釋巴士總站物華街的出入口設計為左轉左入的原因，因巴士總站出入口對面已有物華街巴士站，可能出現阻塞情況。

10. 委員提出跟進意見及查詢如下：

- 10.1 鄭景陽委員查詢公共運輸交匯處緊急出入口的行車線數目及運作安排。市建局回應時表示因現有的物華街巴士站，令巴士右轉至巴士總站的可行性較低，他指物華街巴士站有頗多巴士線，希望運輸署研究能否藉是次公共運輸交匯處的落成，將物華街巴士站前後搬遷，或作整合。他亦希望運輸署及市建局思考巴士總站會否有其他出入口的設計安排。
- 10.2 陳嘉言委員指市建局未有回應公共運輸交匯處周邊人流管理問題，並查詢更改人流移動方向前，何時會進行相關宣傳、張貼指示，及人流規劃設計的詳情。
- 10.3 張敏峯委員認同鄭景陽委員就物華街巴士站及小巴士站的說法，並指物華街巴士站與協和街巴士站有部分重疊，而兩個巴士站相距不遠，希望運輸署可考慮前後搬遷或移除物華街的巴士站。另外他亦希望運輸署研究將物華街小巴士的小巴路線遷入公共運輸交匯處，以改善附近的交通情況。
- 10.4 蘇冠聰委員感謝環保署的澄清，並指公共運輸交匯處將於2021年第一季落成，屆時將未設有充電設施。他表示專責小組已就小巴總站充電設施討論兩年，環保署聘請了顧問公司研究標準，惟至今仍未招標，他希望充電設備即使未能同期落成亦應於2021年內完工。

他指委員相信為觀塘道東行前往協和街北行的車輛增設專用左轉車道，讓車輛無須進入觀塘道迴旋處，能大大改善交通擠塞問題。他希望市建局提供未設有上述左轉車道的統計圖予委員參考，並指市建局回應中提及現時觀塘道迴旋處容車量已達1.0。他對市建局的交通規劃表示擔心，原因如下：(i)三個階段的道路及路口改善工程完成後，觀塘道仍未設有專屬左轉由觀塘道東行前往協和街北行；(ii)根據市建局現時巴士總站出入口設計，不少巴士需經觀塘道迴旋處左轉協和街，再左轉物華街前往巴士總站，令交通流量帶往物華街與康寧道一帶，亦增加巴士行經觀塘道迴旋處，特別在繁忙時間；及(iii)貨運車輛需進入工業區取貨及卸貨，最後才會離開，相信貨車較少會於康寧道及牛頭角道路口右轉至觀塘道。

另外他懷疑市建局的交通模擬數據未能反映現實，並希望市建局研究：(i)有委員提出巴士總站出入口若可同時左轉及右

轉，能否更有效分流車輛；(ii)物華街巴士站及小巴士站現有不少巴士及小巴路線，是否確定巴士能順利進出巴士總站；(iii)交通模擬數據有否連同現時違泊情況一併計算；及(iv)多少車輛會選擇由協和街左轉物華街駛出康寧道。

10.5 王偉麟委員表示不少委員均指現時市建局的道路及路口改善工程，可能加劇觀塘道迴旋處的負擔。他指現時觀塘道西行，若希望駛至康寧道或牛頭角道，必須經過觀塘道迴旋處再駛至協和街北行，然後經物華街南行才可駛至康寧道或牛頭角道。他建議於觀塘道近康寧道的觀塘電話機房位置，將最右的行車線改為可右轉康寧道的行車線。

11. 主席表示觀塘道交通擠塞問題深受觀塘區區議員、居民及上班人士的關注，亦會影響需經過觀塘道的市民，因此委員均非常擔心若重建後交通更為擠塞，便難以向居民交代。主席希望市建局或運輸署對此作出回應及提供其他改善建議，亦希望環保署就充電設施再作補充。

12. 市建局回覆如下：

12.1 小巴總站緊急出口設計：小巴總站的緊急通道設有一條行車線，並通往康寧道。市建局重申緊急出口只會於小巴總站內的車輛完全未能駛出時才會使用，現時小巴總站內有不少線槽，除非發生重大事故，否則應有足夠空間前往原有出入口離開小巴總站。

12.2 公共運輸交匯處周邊的人流管理：市建局預計於 2021 年第一季落成公共運輸交匯處，在落成前約一至兩個月會於附近設置告示，指引市民前往其他道路及港鐵站。

12.3 觀塘道迴旋處交通擠塞問題：市建局指剛才向委員展示的交通估算圖像，是基於以下情況作估算：(i)第二及第三發展區完成後；(ii)巴士及小巴路線已搬遷至公共運輸交匯處；(iii)協和街南行前往觀塘道東行的車輛，已設有專用左轉車道，無須進入觀塘道迴旋處；及(iv)尚未設有由觀塘道東行前往協和街北行的專用左轉車道，車輛仍須進入觀塘道迴旋處。因此觀塘道迴旋處的路口容車量只是 0.9，未有顯著改善，只是可接受程度。而現時觀塘道迴旋處的路口容車量是大於 1.0，因此即使未設有觀塘道東行前往協和街北行的專用左轉車道，交通亦略有改

善。當第四及第五期發展區完成後，道路及路口改善工程將更有效改善觀塘市中心一帶的交通。

13. 主席表示未來協和街南行將增設一條行車線，因此應有更多空間由協和街南行左轉至觀塘道，惟此改善工程未能解決委員提出的問題。主席指委員關注及擔心將會有更多巴士及小巴由觀塘道左轉至協和街，加劇交通擠塞的情況。

14. 市建局回應當第二及第三發展區完成後，根據交通評估於上午及下午繁忙時段，觀塘道迴旋處的交通亦有所改善，剛才交通顧問亦提及現時觀塘道迴旋處的路口容車量是大於 1.0。

15. 運輸署回應指就委員提出能否整合或搬遷物華街巴士站以配合巴士可於康寧道右轉入物華街以進入巴士總站的建議，現時物華街巴士站，有八條日間巴士服務及一條夜間巴士服務，署方會先整合物華街巴士站乘客上落數字，並了解前一個與後一個巴士站的使用情況，才考慮能否整合。署方表示需時作整合工作，如有新進展會通知專責小組。

16. 環保署備悉蘇冠聰委員非常關注有關公開邀請，與基本技術規格及要求的文件。署方將爭取於 9 月或 10 月發出公開邀請，而公開邀請其中一份附件為基本技術規格及要求，以確保提供服務的人士或供應商符合要求。署方承諾當發出公開邀請時會通知秘書處。

17. 運輸署表示公共運輸交匯處的巴士總站內將設有八個巴士上落客區，署方收到意見，要求於巴士總站內加設過境巴士服務。署方希望藉此機會，收集委員意見再為日後安排作考慮。

18. 主席表示就運輸署有關公共運輸交匯處會否設有過境巴士巴士站的提問，希望委員提供意見，以供政府部門參考。主席補充現時 APM 附近亦有過境巴士的巴士站。

19. 莫建成委員希望運輸署就過境巴士服務安排，提供更多資料予委員作評估。他查詢過境巴士巴士站，是否如同現時大本型設有總站及有巴士停泊，還是只作上落客安排。另外他指現時物華街已有不少過境巴士、廠車及公司車上落客，公共運輸交匯處增設過境巴士上落客亦會影響日後交通。

20. 陳易舜委員指是否加設過境巴士服務需視乎公共運輸交匯處的定位，因公共運輸交匯處空間有限，亦已規劃搬遷不少小巴路線及巴士路線

到公共運輸交匯處。他表示現時 APM 已提供過境巴士服務，可滿足市民的需求，若從民生角度出發，於巴士總站加設過境巴士服務未必是居民優先考慮的，而他亦不太支持。另外他指公共運輸交匯處位於觀塘市中心，加設過境巴士服務可能會增加附近人流，擔心周邊配套未能應付此需求。再者 APM 現提供過境巴士服務方便消費，若要將 APM 的過境巴士站搬遷至觀塘市中心，相信需多加考慮。

21. 運輸署感謝委員的意見，就過境巴士服務安排，署方指現時巴士總站空間有限，設計時沒有預留空間予過境巴士停泊等候，若需要於巴士總站加設過境巴士服務，暫時初步只會考慮加設中途站的可行性。若委員贊同於巴士總站加設過境巴士服務，詳情亦需視乎日後發展，及營辦商的需求再作決定。署方亦已記錄委員的意見作一併考慮，並歡迎委員提出任何意見。

22. 鄭景陽委員查詢：(i)有多少條過境巴士路線需要使用巴士總站上落客；(ii)若巴士總站提供過境巴士服務，是否能刪減現有物華街及馬蹄徑一帶的過境巴士上落客服務。他關注署方的建議目的為改善交通，或只希望方便跨境人士。

23. 運輸署表示現時除了 APM 外，裕民坊及馬蹄徑亦設有過境巴士站，若於巴士總站內加設過境巴士站，初步亦沒有計劃會取消現有的過境巴士站。署方希望先了解委員就是否需設置過境巴士站於巴士總站內的意見，才進行詳細研究，例如挑選合適的過境巴士路線增加巴士站，及考慮增加過境巴士站後會取代或保留現有過境巴士站。

24. 潘任惠珍委員贊同保留過境巴士站於公共運輸交匯處，她指清拆物華街前，以往物華街及馬蹄徑亦設有過境巴士站。另外她希望運輸署整體研究觀塘區的過境巴士路線，以配合路面的使用情況，她表示現時藍田公共運輸交匯處、APM 及其他公司亦有過境巴士服務，觀塘區不少居民亦需乘搭過境巴士到內地上班。

25. 主席指公共運輸交匯處的過境巴士站屬於加設，而非保留，因 APM 現時亦有提供過境巴士服務。

26. 鄭景陽委員表示運輸署需提供更多資料予委員才可作進一步討論，基於現時初步的資料，委員亦難以表達是否支持署方的建議。他指若加設過境巴士站於公共運輸交匯處，可有助整合觀塘區過境巴士站，並減少繁忙路段上落客的情況，此方向是值得研究；若加設過境巴士站只為增設一個

站點，他認為加設與否亦沒有太大關係。他表示對此建議暫時持保留態度，若署方未能承諾建議將對區內有任何改善，他指並不會特別支持此建議。

27. 主席表示就加設過境巴士站於公共運輸交匯處的建議，委員希望運輸署提供更多資料以作討論，而且建議需為觀塘區內過境巴士站作出整合，委員才會作出考慮，因市民亦未必對此有殷切的需求。另外就公共運輸交匯處巴士總站出入口安排，會否導致觀塘道迴旋處更為擠塞的問題，主席請秘書處去信運輸署及市建局，希望運輸署及市建局能就巴士總站出入口設計安排提出更多建議。關於小巴總站充電設施，環保署已答應於 9 月或 10 月進行招標工作，主席請秘書處與環保署保持聯繫，若環保署有新進展或收回標書時，亦希望委員得悉最新情況。

28. 委員備悉文件。

(會後備註：(i)秘書處已於 2020 年 9 月 10 日去信運輸署及市建局，並於 10 月 14 日收到市建局的回覆。上述回函已轉發予專責小組與交通及運輸委員會的委員；及(ii)環保署已於 2020 年 10 月 15 日就「觀塘市中心公共運輸交匯處設置電動公共小巴快速充電設施及提供收費充電服務試驗計劃」發出邀請提交建議書，秘書處已將相關文件轉發予委員參閱。)

III. 觀塘區發展及重建專責小組轄下籌備工作會議 2020/21 年度 「研究及印製報告」 (觀塘區議會觀塘區發展及重建專責小組文件第 7/2020 號)

29. 主席提醒在席委員須按《區議會常規》第 47 條所載的規定申報利益，並在審核開始前交回利益申報表格，所有作出利益聲明的個案均會記錄在本會議記錄內。如任何委員未能遵守常規所載有關申報利益的規定，可遭區議會告誡或譴責，該等告誡或譴責均須記錄在案。

30. 委員就觀塘區發展及重建專責小組轄下籌備工作會議，所決定負責本年度研究計劃的研究機構及顧問公司，均申報為沒有任何利益聯繫。

31. 秘書介紹文件。

32. 委員通過文件。

IV. 觀塘區發展及重建專責小組財政報告
(觀塘區議會觀塘區發展及重建專責小組文件第8/2020號)

33. 秘書介紹文件。

34. 委員通過文件。

V. 其他事項

35. 委員沒有提出其他事項。

VI. 下次會議日期

36. 會議於下午 4 時 22 分結束。

37. 下次會議將於 2020 年 12 月 3 日舉行。

本會議記錄於 2021 年 2 月 25 日獲得通過。

觀塘區議會秘書處

2020 年 12 月