

第四屆深水埗區議會交通事務委員會
第二十三次會議記錄

日期：二零一五年九月八日(星期二)

時間：上午九時三十分

地點：深水埗區議會會議室

出席者：

主席

鄭泳舜先生

委員

陳偉明先生，MH

覃德誠先生 (上午十一時十五分出席)

郭振華先生，BBS，MH，JP (上午九時三十五分出席，十時正離席)

林家輝先生，JP

劉佩玉女士

李詠民先生 (上午十時正出席)

梁文廣先生

梁有方先生

李祺逢先生

吳貴雄先生，BBS，MH (上午十時零一分出席)

吳美女士 (上午九時四十三分出席)

沈少雄先生

秦寶山先生

韋海英女士

衛煥南先生 (上午九時四十五分出席)

黃志勇先生 (上午九時四十分離席)

黃頌良博士，JP

黃達東先生，MH，JP (上午十一時十五分出席)

甄啟榮先生 (上午十一時零五分出席)

增選委員

陳威雄先生 (上午十一時十分離席)

陳穎欣女士

謝曉虹女士
楊 彧先生

(上午九時四十分出席，十一時十分離席)

列席者：

陳佩琪女士	深水埗民政事務助理專員(1)
劉建熙先生	運輸署高級運輸主任/深水埗
曾耀華先生	運輸署工程師/深水埗
鍾秀梅女士	路政署區域工程師/深水埗
陳維德先生	運輸署高級工程師/九龍西
李仲欽先生	運輸署工程師/策劃 1
馮敏琪女士	運輸署工程師/策劃 2
劉鍵衡先生	香港警務處深水埗警區助理行動主任
歐陽中正先生	香港警務處深水埗警區交通組主管
尹萬良先生	土木工程拓展署首席工程項目統籌
陳全龍先生	土木工程拓展署高級工程師/3
高威林先生	香港業餘田徑總會香港馬拉松 2016 籌備委員會主席
伍于豪先生	香港業餘田徑總會行政總監
丁志恆先生	香港業餘田徑總會助理經理
陳政豐先生	馬拉松秘書處助理項目經理
吳小龍先生	LLA 顧問有限公司(交通工程及規劃)董事
黃勁文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
袁志偉先生	新巴城巴有限公司總營運主任
龔樹人先生	新巴/城巴有限公司營運貳部經理

秘書

朱麗儀女士 深水埗民政事務處行政主任(區議會)3

因事未能出席者：

委員

陳鏡秋先生，BBS，MH，JP

開會詞

主席歡迎各委員及公職人員出席第四屆深水埗區議會交通事務委員會第二十三次會議。秘書處於會前收到委員陳鏡秋先生的告假申請，請委員知悉。

議程第一項：通過二零一五年七月二十八日第二十二次會議記錄

2. 梁有方先生解釋，會議記錄中第 63 段第 3 行並非指駕駛者故意播放音樂，而是其倒車期間所產生的音樂聲。

3. 委員會同意通過上述修訂建議。

議程第二項：討論事項

(a) 工務計劃項目第 B777CL 號 深水埗連翔道用地之道路及基礎設施工程(交通事務委員會文件 60/15)

4. 尹萬良先生及陳全龍先生以投影片輔助介紹文件 60/15。

5. 陳偉明先生有以下意見及查詢：(i)關注擬建長約 400 米的擬建雙程行車道及附屬行人路的設計，詢問署方有否評估二零一八年三月計劃通車後的交通流量以照顧日後的交通需要；(ii)希望得知交通流量的計算方法及相關資料；(iii)運輸署有否評估相關交通情況。

6. 衛煥南先生有以下意見及查詢：(i)廣深港鐵路工程能否如期完工，有關工程對擬建道路基礎設施及其施工時間表所造成的影響；(ii)不理解為何在該發展區內採用迴旋處布局的道路設計；(iii)署方會否考慮將擬建道路與長沙灣副食品批發市場(批發市場)路段連接起來，令交通更為暢通；(iv)除了將行人通道連接南昌港鐵站 B 出口外，希望署方考慮及研究把擬建道路連接至東京街西及欽州街西，令該發展區的道路

網絡能夠四通八達。

7. 林家輝先生對迴旋處布局的道路設計表示擔心，並提出以下意見及查詢：(i)設計圖顯示該範圍除建有各類型屋苑外，亦有政府、機構或社區設施、綜合發展、酒店及學校等，有關行車道的設計是否足以應付日後的汽車流量；(ii)若有關路段發生交通意外或需進行緊急維修工程，該區居民或旅客將難以出入；(iii)毗鄰批發市場應有剩餘空間可加設新的連接路口，希望署方就此進行跨部門研究；(iv)按截面圖所示，若地下管道有任何損壞，便需要封閉相關路段進行維修，希望署方考慮把管道改設於其他位置；(v)應另闢其他行人通道，讓市民在港鐵站午夜關閉後仍可到達該區；(vi)行人通道會否設有供市民歇息的地方，以及會否為往返港鐵站行人通道路段建設上蓋；(vii)希望是次設計工作能夠詳細考慮將來建設上蓋的需要，避免日後出現投訴或因地下管線而影響將來建設上蓋的安排。

8. 沈少雄先生反對迴旋處布局的道路設計，並提出以下查詢及意見：(i)道路 A 有否預留空間種植樹木；(ii)運輸署會否安排專線小巴駐站；(iii)應預留空間作小巴士之用。

9. 楊彧先生有以下意見及查詢：(i)該社區位置偏僻，需要在後期道路設計上研究如何連接其他地區，而非採用迴旋處布局的道路設計分隔該社區；(ii)有關社區估計人口逾萬，是否有其它通道通往東京街西及欽州街西；(iii)擔心若其中一條行車道發生意外，或行車道兩旁出現違例泊車的情況，將造成嚴重擠塞，故要求署方興建雙向道路，並在批發市場增設連接路口；(iv)如道路能連接批發市場路段，建議管制批發市場路段的行車方向，使從批發市場駛出的車輛只能經欽州街西離開批發市場而不能通往該社區，以免加重擬建道路的負荷。

10. 秦寶山先生表示，估計上述社區的人口不少，採用迴旋處布局的道路設計難以應付日後需求，尤其是早上繁忙時段，校巴及小巴上落客時將阻擋後方車輛造成擠塞。此外，

日後如有市民於迴旋處橫過馬路來往南昌站，而車輛又同時使用該迴旋處，或會出現人車爭路的情況。

11. 李祺逢先生質疑該用地的整體布局及採用迴旋處布局的道路設計是否規劃出錯，並查詢若發生意外，緊急車輛如何進入現場。

12. 黃志勇先生有以下意見：(i)認為有關迴旋處布局道路設計不足以應付將來社區的交通需求，將會引致道路擠塞，與碧海藍天及海麗邨附近的擠塞情況類似，希望署方在設計時審慎考慮；(ii)為疏導交通，建議署方積極考慮讓車輛利用批發市場的道路。

13. 梁文廣先生不同意迴旋處布局的道路設計，並提出以下意見：(i)富昌邨西邨路有類似的迴旋處，每天早上均出現擠塞情況，而圖中的社區除屋苑外，更有酒店及學校等設施，該迴旋處設計將難以應付將來的需求；(ii)建議考慮利用批發市場附近的位置及行人路，興建新的道路作分流之用。

14. 陳威雄先生有以下意見及建議：(i)上述社區內有各類型屋苑、酒店及學校，日間使用量高，一條雙線雙程及迴旋處布局的行車道難以應付需求；(ii)考慮以批發市場作行車通道的另一出口，擬建道路改作單程方向，再經批發市場街離開，可望較容易疏導車輛；(iii)署方應考慮人車爭路的問題。

15. 主席以投影片展示早前前往實地視察所拍得的照片，並查詢有關社區設施及屋苑落成的人數和車位數量。

16. 陳全龍先生回應如下：

- (i) 從橫切面可見，道路 A 的設計行車道闊度為 7.3 米。按交通影響評估結果顯示道路 A 每條行車線的交通流量可達每小時 800 架次，而該發展用地範圍預計在早上繁忙時間的車流量約為每小時 359 架次，故道路 A 的設計足以應付將來的交通流量。

- (ii) 根據房屋署提供的資料，該發展區內的公共屋邨項目將設有 33 個車位，居屋項目設有 115 個車位，而綜合發展區的车位數目估計與居屋項目的車位數目相若。根據交通影響評估的結果，行車道路的設計足以應付發展區日後交通需要及不會帶來不良的交通影響。就將來綜合發展區的车位數目，將來綜合發展區的發展商需要再進行環境及交通影響評估，並配合擬建道路的設計。
- (iii) 現時興華西街設有行人天橋前往連翔道用地，署方從房屋署得悉房屋署將建設一條高架行人橋連接房屋署在西北九龍填海區 6 號工地及連翔道用地。將來行人通道的配套應已足夠。
- (iv) 他續以投影片講解專線小巴泊位的位置，白色線範圍行車道有 7.3 米闊，灰色範圍屬停車處，可停泊四輛私家車及三輛專線小巴，故設計已考慮公共交通工具停泊的需要。
- (v) 非法泊車與道路設計無關。
- (vi) 道路 A 已設有多個車輛出入口供來往各用地的車輛進出。若車輛要離開連翔道用地，可直接從各用地左轉或右轉直接進入道路 A 西行線而無須駛經迴旋處。
- (vii) 迴旋處的使用者主要為小學，按《香港規劃標準與準則》，校內須設有三個校巴停車位及十個私家車停車位，故上落學童的活動理應在校內進行，不會對道路造成阻礙。而社區設施用地的車輛出入口位於興華街西，不會影響道路 A 的交通流量。
- (viii) 他以投影片展示道路 A 兩旁及往返南昌站的行人路段的綠化設計。由於迴旋處會有綠化設施，並設有欄杆，故相信市民不會在該處橫過馬路。

- (ix) 有關委員提議把道路 A 由興華西街連接至批發市場的建議，若小學旁邊再增設行車道，將影響學校日常運作，例如造成噪音影響。
- (x) 署方正與運輸署研究於往返南昌港鐵站 B 出口的行人通道加設上蓋的可行性。由於該位置只足夠加建一條有蓋行人通道，因此並沒有足夠空間額外增設一條行車道連接至批發市場。
- (xi) 把道路 A 連接至批發市場街屬「走蛇」形式，將影響道路安全，並需要封閉及改建批發市場的唯一出口。若委員會堅持有關方案，署方會與相關部門探討建議的可行性，但擔心會拖延建設道路 A 的工程時間表，及導致道路 A 最終未能配合房屋署原訂的入伙日期。

17. 主席查詢地下管道進行維修時的安排，以及批發市場的出入口數目。

18. 陳全龍先生以投影片闡述批發市場的出入口位置，並回應表示，道路 A 地底現鋪有一排電纜供電予昂船洲污水處理廠，種植地帶附近地下並無主要管道，只設有一條輸水管作灌溉之用，而地下煤氣及輸水管均設於路段的兩旁。若地下管道損毀，則無可避免地需要局部封閉道路以進行維修。

19. 楊彧先生認為有關道路設計並不合適，質疑署方急於要求委員會通過是否為達成政府的建屋目標。他不明白汽車流量的估算方法，擔心車輛出入造成阻塞而無法達至設計每小時 800 架次的流量。

20. 林家輝先生希望署方代表把意見與高層再作商討，並提出以下意見：(i)該區人口及設施密集，值得投放更多資源完善配套；(ii)明白上述就工程角度提出的考量，但認為噪音問題可透過增設隔音屏障解決，署方亦可以考慮在南昌站附近增設行人隧道，解決道路狹窄及空間不足的問題；(iii)署方

應設計雙程行車線，並預留一定空間予緊急車輛出入及停泊，好讓發生意外時道路不致受阻；(iv)現階段不會接受有關設計，希望署方適量增撥資源，完善社區的交通設施。

21. 衛煥南先生認為，高速公路連翔道旁並不適合興建房屋及小學。他並要求打通批發市場出口，希望署方進行實地視察，確保樓宇旁有充足配套。

22. 陳偉明先生認為署方的回應牽強，並提出以下意見：(i)設計應以道路暢通為首要目標，要求署方考慮委員的意見再作研究；(ii)有關設計將影響該社區日後的交通流量，不希望隨意接納而導致日後需要再作跟進；(iii)增設隔音屏障可解決噪音問題，而車輛及行人亦可透過地面及地下通道作分流。

23. 沈少雄先生重申反對迴旋處布局的設計方案，要求署方與相關部門就土地的使用及設計再作商討。鑑於現時有關位置下方設有電線及水管，希望得知在該位置種植樹木的可行性。

24. 梁文廣先生不同意署方的回應，認為若道路因違例泊車而阻塞，將影響居民出入，故違例泊車並非與道路設計無關。此外，署方不應為了趕及在入伙前完工而落實有關設計，否則日後可能出現無可挽救的擠塞情況。他建議署方就擬建道路的設計與規劃署商討及重新檢視問題。

25. 梁有方先生明確反對署方的迴旋處布局的設計方案，並提出以下意見：(i)一旦行車道發生事故便會造成阻塞，署方應同時考慮違例泊車問題，而非只考量部門的工程方案；(ii)現時方案無法達致社區道路暢通，認為應駁通至東京街西、欽州街西及批發市場方可符合長遠的實際需要；(iii)噪音問題可透過加裝雙層玻璃或其他方法解決。

26. 吳貴雄先生認為有關道路的設計並不理想，並提出以下查詢及意見：(i)日後興華西街入口車流量上升的應對方案；(ii)打通批發市場的建議雖然可能面對技術困難，但應該可

行，惟打通後可能導致市場貨車借該道路出入而引致其它問題。

27. 李詠民先生有以下意見：(i)上述範圍設有各類型樓宇及設施，除日常出入需要外，校車上落學童及商場上落貨亦需使用有關路段，迴旋處布局的設計將造成交通擠塞；(ii)如道路 A 出現擠塞，興華街西有否足夠空間容納車流量。

28. 梁有方先生補充表示，綠化不應只種植矮灌木，而需要種植大樹作遮蔭、吸熱及吸廢氣之用。

29. 陳全龍先生回應如下：

- (i) 綠化方面，署方已於道路 A 有較少管線的位置預留空間種植樹木。
- (ii) 重申根據交通評估，在連翔道公共屋邨及綜合發展區入伙後，早上繁忙時段的車流量約為每小時 359 架次。
- (iii) 他以投影片講解車輛在道路 A 駛出後至各路口的情況及其影響範圍，包括興華西街、深旺道及東京街等。根據交通評估，道路 A 駛出的車輛不會為有關路口帶來影響。
- (iv) 公營房屋用地內有緊急車輛通道可供緊急車輛使用。即使緊急車輛停泊在道路 A，其他車輛亦可在其旁邊行駛，在此緊急情況警方亦會於現場指揮交通。
- (v) 現階段署方尚未有綜合發展用地的相關設計資料，有關綜合發展用地發展計劃將由規劃署及相關部門審批。

30. 衛煥南先生查詢投影片上的交通影響範圍圖詳情，指出

署方並未講解沿連翔道往曼克頓山及美孚的情況，希望署方同時考慮有關路段的情況，以及打通批發市場的建議。

31. 主席總結表示，委員會對有關道路設計有保留，認為署方的講解未能令委員釋懷，期望署方進行更深入的研究，並與相關部門商討各項建議，例如考慮開放批發市場出口，確保交通不會出現擠塞，同時優化綠化計劃。他期望署方在明年復會後再作匯報。

(b) 香港馬拉松 2016 深水埗區區議會諮詢文件(交通事務委員會文件 61/15)

32. 高威林先生及吳小龍先生以投影片輔助介紹文件 61/15。

33. 主席查詢有關深水埗區路段改道的情況。

34. 高威林先生回應表示，受影響路段主要為圖中顯示的紅色部分，當中包括海輝道以北連翔道南行一段，屆時會自早上三時正起分階段封閉。由於路段較以往闊，人潮疏導相對快，故估計可於早上九時四十五分開始逐步解封連翔道南行。

35. 吳小龍先生回應表示，對深水埗區最主要的影響為圖中藍色虛線部分，即連翔道南行。平日從機場前往深水埗的車輛可經連翔道南行，但屆時半馬跑手需要使用該段路面，加上亦會封閉三號幹線，故從機場出發的車輛不能駛經連翔道南行至深水埗區。而市民亦不能經連翔道從深水埗前往油麻地及尖沙咀方向，需改行彌敦道。

36. 高威林先生表示，大會與運輸署就賽事安排的細節保持緊密聯絡，將研究以文字方式發放資訊以告周知。

37. 主席知悉油尖旺區議會早前已支持有關方案，而對深水埗區的影響主要為連翔道一段。

38. 衛煥南先生表示，十年前參加馬拉松曾跑經西隧，發現近年馬拉松組織了不少市民作啦啦隊為參加者打氣，但多集中於港島區。既然今年跑道由尖沙咀向北移至亞皆老街，大會可否安排啦啦隊沿途打氣，例如在起步的彌敦道兩旁安排啦啦隊，提升現場氣氛。

39. 沈少雄先生有以下意見及查詢：(i)關注屆時巴士的改道安排；(ii)支持把比賽路段設於市區，讓更多市民觀賞打氣；(iii)可否把馬拉松改於年初二舉辦，以減低對市區的影響，以及延後起步的時間。

40. 李祺逢先生對安排表示支持，並提出以下意見：(i)不少地區的馬拉松跑道均設於市區，氣氛相對較好，希望香港的賽事也盡量在市區舉行，讓更多市民參與；(ii)建議延後起步時間，以及增加飲水設施及啦啦隊。

41. 甄啟榮先生有以下意見及查詢：(i)支持有關改道安排，因為對參加者而言，若賽道設於彌敦道，路段相對較平坦，而氣氛亦更為熱烈；(ii)按其觀察，不少參加者跑出西隧後，均由跑步改為步行，阻礙後方的參加者及賽道，希望得知進行分流的可行性。

42. 梁有方先生表示過去八年均有參與馬拉松賽事，但近年參加人數上升，他今年未能成功報名。他提出以下意見及查詢：(i)大會在一九九七年第一次前來議會進行諮詢，當時他表示全力支持；(ii)起跑時間較早，參加者及工作人員可減少吸入廢氣；(iii)賽事容量是否已近飽和，由於不少市民有興趣參與其事，若能適量提高名額，相信市民會更高興。

43. 主席表示過往出現塞車問題，尤其在奧海城一段，查詢改道後能否改善擠塞情況。此外，不少地區人士希望參與支持，但供支持者打氣的位置不多，大會可否適量增加供市民支持及觀賞賽事的位置。

44. 高威林先生回應如下：

- (i) 曾有不少運動員表示起步時間過早，但若賽事延至早上八至九時才開始，全馬將延至下午兩至三時結束，天氣相對較熱。有不少東南亞國家把賽事訂於早上四至五時起步，香港今年的全馬將訂於早上六時起步。
- (ii) 鑑於馬拉松賽道長達 42 公里，大會在賽道安排方面十分小心。改道後，除了希望在起步初段疏導跑手外，所有跑手回程時將沿同一方向前往西隧，即約有三條行車線範圍的人流同時向西隧出發，藉此疏導人流。不過，由於大會由原來七槍減至五槍，以務求盡早開通交通，故估計至某個時段西隧的人流相對較多。
- (iii) 過去曾與有關部門檢視出西隧後可否改跑其他路線，但未有可行方案，故多年來均須上斜至林士街天橋。今次賽道改道主要集中於油尖旺及深水埗區，而港島的賽道則未有改道。
- (iv) 歡迎有關啦啦隊的建議，亦希望市民支持賽事，但相關部門(警務處及環境保護署(環保署))曾指出過早安排啦啦隊打氣可能引致投訴。今年最後兩槍分別在早上八時及八時三十分開始，屆時希望組織啦啦隊在彌敦道打氣。
- (v) 有關年初二舉行賽事的建議，由於市民有機會在假期外遊，除擔心部分市民無法參與外，亦要留意對工作人員人手安排的影響。由於每年賽事需要約七千名工作人員，若他們放假外遊便有可能出現人手不足的問題，加上每年年初二的日期不盡相同，外國多訂立同一日期方便市民及來自各國的參加者參與。
- (vi) 由於終點維多利亞公園(維園)的面積有限，故擔心提升名額後場地未必能容納所有參加者。若得到大家

支持，大會將與相關部門研究增加半馬及全馬約 500 個名額的可行性。

45. 吳小龍先生回應表示，大會在研究路線安排時已為巴士改道作初步建議，並提交予運輸署研究，屆時將有一系列巴士改道安排，以確保市民可以出入。至於年初二舉行賽事的建議，由於馬拉松終點設於維園，而維園每年在年三十晚才完成花市，時間上會有衝突。加上維園每年均於馬拉松賽事後舉辦花卉展覽，若改期進行，需要與康樂及文化事務署再作研究。

46. 梁有方先生查詢增加十公里賽事名額的可行性。

47. 高威林先生表示會研究增加十公里賽事名額。

48. 主席希望大會能適量提高區議會的參賽名額。

49. 高威林先生表示知悉各委員的意見並會加以研究。

50. 主席總結表示，馬拉松屬香港大型盛事，委員會希望讓更多市民參與運動項目。鑑於是次改道不會對深水埗區帶來太大影響，故委員會支持有關安排，亦希望大會考慮上述建議。

(c) 要求重新設置石硤尾窩仔街新巴 104 大坑西邨民樂樓候車上蓋事宜(交通事務委員會文件 62/15)

51. 韋海英女士介紹文件 62/15。

52. 劉建熙先生回應表示，翻查記錄後，文件中提及的上蓋並非由九巴興建，署方正向路政署了解當年興建上蓋的部門資料。署方會按需要檢視拆卸的可行性。至於在原址重建上蓋一事，則會交由九巴考慮。

53. 黃勁文先生回應表示，九巴樂意配合運輸署，按需要考慮在原址興建上蓋。

54. 袁志偉先生回應表示，104 號路線由新巴及九巴聯營，該路線設於九龍區的車站運作由九巴負責跟進。

55. 韋海英女士查詢上蓋事宜是否由新巴負責。

56. 劉建熙先生回應表示，該上蓋當年並非由新巴或九巴興建，署方需先翻查相關記錄，再作跟進。

57. 甄啟榮先生查詢，若最後無法找出昔日興建上蓋的部門，署方將如何處理。

58. 劉建熙先生回應表示，署方需要先找出當年興建上蓋的部門，再作跟進。

59. 沈少雄先生查詢拆卸上蓋後，巴士公司會否重建上蓋。

60. 黃勁文先生回應表示，九巴會按需要考慮興建上蓋。

61. 主席總結表示，要求署方與當區區議員再作跟進。

(d)要求於深旺道增設機場巴士站(交通事務委員會文件 63/15)

62. 沈少雄先生介紹文件 63/15。

63. 劉建熙先生回應表示，該位置的車流量不高，巴士停泊上落客未會對交通造成阻礙。增設巴士站的建議可由城巴再作考慮。

64. 龔樹人先生回應如下：(i)當時機場網絡啟行後，政府經顧問公司設計路線，並決定把美孚區納入 E 線的服務範疇，後期城巴安排 E21 號線由東涌延伸至機場，以配合美孚以至深水埗一帶的居民往返機場，同時由 A21 號線服務深旺道沿線至南昌站的路段。上述安排在車務運作、資源運用及車站配套方面均符合現時深水埗區內大部分乘客的需求；(ii)城巴現正與運輸署商討加強深水埗區內往返機場及主幹道的巴士

服務，日後若有進一步諮詢，希望委員能提供意見。

65. 沈少雄先生表示，文件建議的實施並不涉及投放大量資源，對城巴營運成本影響不大，難以理解城巴為何不願意增設巴士站。此外，他希望得知更多有關其他方向的發展。

66. 龔樹人先生回應表示，(i)E21 及 A21 號線的分工已能應付乘客需要，在資源分配方面亦符合營運巴士的原則，故現階段不會考慮增設巴士站；(ii)與運輸署商討區內往返機場與主幹道的巴士服務，以期更有效分配資源；(iii)文件中提及的位置周邊有不少的士及小巴輪候加氣，有關車輛在加氣前亦會洗車，故難以運作增設的巴士站。

67. 沈少雄先生表示，原以為文件提及的方案能以低成本達成，故提出有關建議，現期待城巴的新方案。

68. 主席總結表示，城巴未能做到以社區為本，並未聽取委員的意見。

(e) 關注「東沙島街違例泊車阻礙校巴進出學校」問題(交通事務委員會文件 64/15)

69. 黃頌良博士介紹文件 64/15。

70. 李仲欽先生回應表示，署方將研究把上述位置改作 24 小時禁區。

71. 劉鍵衡先生回應表示，警方在二零一五年一月至七月期間，於上述位置附近發出共 278 張定額罰款通知書，日後將繼續加強執法。

72. 梁有方先生表示，過去委員會會議不時提及違例泊車的情況，但難以把所有路段列作禁區，希望短期內警方加強執法。他認為現時警方執法未夠嚴謹，例如在福榮街元州邨第五期、保安道及順寧道等位置均泊滿車輛，不理解警方為何

可以容忍有關情況。若上述問題影響學童出入，他支持把該位置改列為 24 小時禁區。

73. 吳貴雄先生認同上述委員的意見，指出警方執法未如以往嚴謹，導致違例泊車情況普遍。他希望了解該路段是否需要全段劃作 24 小時禁區，抑或只需把轉角位置一段列作禁區。

74. 李祺逢先生認為劃設雙黃線的成效不大。他以深盛路的違例泊車情況為例，指出警方應加派督導員在有關路段執法。此外，他要求警方在相關路段加設「不予警告抄牌」的告示，以加強阻嚇性。

75. 沈少雄先生表示，不清楚文件中的路段主要停泊什麼類型的車輛，但圖中顯示有旅遊巴停泊，查詢運輸署有否作出統計以判斷香港或深水埗區的旅遊巴泊車位是否足夠。

76. 謝曉虹女士表示，文件中的位置確實有需要列作 24 小時禁區，並認為警方有需要繼續加強執法。

77. 李仲欽先生回應表示，署方將考慮委員就設置禁區範圍所提意見。

78. 劉鍵衡先生回應表示，警方將繼續加強執法。

79. 主席總結表示，改劃雙黃線可望改善擠塞情況，但認為社區內停車位不足，希望運輸署跟進，而警方則多加前往學校附近處理有關情況，避免對學童出入構成危險。

(f) 關注達之路近城市大學行人過路工程拖延(交通事務委員會文件 65/15)

80. 黃頌良博士介紹文件 65/15。

81. 鍾秀梅女士回應表示，近年深水埗區有很多道路改善工程，署方就工程安排與運輸署商討，並重新編排工程次序。

上述工程將於本月中旬至下旬開展，完工日期約為明年初。

82. 沈少雄先生建議來年增設工作小組跟進工程進度。

83. 鍾秀梅女士回應表示，日後會把有關工程進度列入運輸署/路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的區域交通改善工程項目及時間表。

84. 主席總結表示，要求署方把區內工程進度列入上述時間表，以便日後跟進。

議程第三項：跟進事項

(a) 第二十二次會議討論事項的跟進行動核對表(交通事務委員會文件 66/15)

85. 衛煥南先生要求把醫局街兩旁設置私家車咪錶位事宜列入跟進表，並查詢相關部門有否回應。

86. 主席表示，由於相關代表有事未能出席會議，故建議把項目列入跟進表，再作跟進。

87. 李仲欽先生表示，署方已收到有關鴨寮街泊車位建議的第二輪諮詢結果，當中有贊成及反對的意見，按早前建議，署方擬在昌福大廈對出位置設置兩個貨車泊車位，而沿鴨寮街至黃竹街一段則設置九個私家車泊車位。基於委員會沒有反對意見，署方將落實上述安排。

88. 吳美女士不理解相關部門為何不就呈祥道近爾登華庭噪音問題進行減噪工作。她指出，龍翔道曾鋪設隔音物料，可嘗試在呈祥道作類似安排。

89. 曾耀華先生回應表示，按過往經驗所得，混凝土路面鋪設低噪音物料容易損毀，為免重蹈覆轍，日後將研究有否更好物料或方法減低噪音。

90. 吳美女士有以下意見及查詢：(i)畢架山對出龍翔道路段的低噪音物料已鋪設數年，但未見需要重大維修。她詢問一般要多少年才進行維修；(ii)按署方所言，若未能尋覓更好的物料，是否不作處理；(iii)不滿環保署引用多年前制定的條例指出無法加裝隔音屏障；(iv)希望相關部門提交數據予委員會參考。

91. 曾耀華先生回應表示，署方會後將再作研究，適時向委員會匯報。

92. 袁志偉先生就新巴 702 號線的安排作出回應：(i)按最新數據顯示，702 號線在海麗邨開出的班次屬正常，而下午三時至六時約有三分二的巴士依照定時點時間從又一城開出，餘下的則因路面繁忙以致行車有所延誤；(ii)新巴計劃於本年九月增加上述路線的行車時間，令其可以跟隨定時點時間開出；(iii)大南街候車時間方面，本年八月期間乘客候車時間普遍介乎 6 至 18 分鐘，情況較為理想，新巴將密切留意開學後的情況；(iv)若希望從根本解決第 702 號線的班次問題，則需要把其由循環線改為雙向總站，新巴將與運輸署再作商討。

93. 黃志勇先生指出新巴與運輸署的跟進方向並不正確。現時試行的定點開出班次某程度正仿倣雙向總站的情況，但問題的根本除交通擠塞外，主要在於巴士架次不足，故增加班次才是最直接的解決方法。

94. 主席表示，不認同新巴 702 號線的改善方向，要求新巴積極考慮增加班次。

95. 主席查詢元州街桂林街增設過路處進度。

96. 鍾秀梅女士回應表示，有關工程將於明年年初展開。

97. 主席查詢元州街南昌街增設欄杆的進度。

98. 鍾秀梅女士回應表示，有關工程會於明年第二季開始。

(b) 運輸署/路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的區域交通改善工程項目及時間表(截至 2015 年 8 月 25 日)(交通事務委員會文件 67/15)

99. 主席表示，黃頌良博士希望就呈祥道東行 13C 出口經大埔道往歌和老街一段擠塞情況提出意見。

100. 黃頌良博士以投影片輔助，講解有關情況。每早經過有關路段不難發現車龍甚長，擠塞情況由圖一位置開始，至圖二及圖三位置仍需要排隊。圖四則是歌和老街及南昌街燈位的情況。他希望運輸署研究改善方法。

101. 主席表示，有關事宜並非透過文件正式提交予委員會，查詢相關部門有否回應。

102. 李仲欽先生回應表示，署方將於會後再作研究。

103. 吳美女士補充，有關燈位位於大埔道，署方可前往視察。

104. 李祺逢先生要求運輸署與新巴再作跟進，考慮在深盛路的 702 號線巴士站增設上蓋。

105. 劉建熙先生回應表示，署方會與新巴再作商討。

議程第四項：委員會轄下工作小組報告

(a) 公共交通服務工作小組(交通事務委員會文件 68/15)

106. 委員會通過上述工作小組報告。

議程第五項：下次會議日期

107. 今次是本屆區議會最後一次的交通事務委員會會議，感謝各政府部門代表及各委員在過去四年的參與及支持。

108. 會議於下午十二時二十五分結束。

深水埗民政事務處

區議會秘書處

二零一五年十二月