

因事缺席者：

陳曼琪女士, MH, JP 黃大仙區議會議員
陳偉坤先生, MH 黃大仙區議會議員

列席者：

徐卓鋒先生	黃大仙民政事務助理專員	黃大仙民政事務處
傅申女士	高級行政主任(區議會)	黃大仙民政事務處
譚江強先生	署任黃大仙區交通隊主管	香港警務處
甘慧明女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
郭展陽先生	工程師/黃大仙	運輸署
陳嘉恩女士	工程師/觀塘 3	運輸署
葉翠英女士	區域工程師/黃大仙	路政署

為議程(三)(i)出席會議的政府部門及機構代表：

黎雪茵女士	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
張天先生	運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
彭樹雄先生	總經理	九龍巴士(一九三三)有限公司
梁領彥先生	董事總經理行政助理	九龍巴士(一九三三)有限公司
麥成邦先生	襄理(車務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃寶雲女士	襄理(策劃及發展)	九龍巴士(一九三三)有限公司
黃嘉俊先生	高級策劃主任	城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司

為議程(三)(ii)出席會議的政府部門及機構代表：

吳兆東先生	工程師/上坡設施 2-2	路政署
李志華先生	技術總監	科進
陳振佳先生	工程經理	科進
陳駿興先生	工程師	科進

為議程(三)(iii)出席會議的政府部門及機構代表：

譚偉江先生	總工程師/工程管理	水務署
關啟妍女士	高級工程師/工程管理(2)	水務署
樊澤明先生	工程師/工程管理(3)	水務署
仇尹樂先生	項目經理	博威工程顧問有限公司
葉浩朋先生	總工程師	博威工程顧問有限公司

秘書：

黎素姬女士 行政主任(區議會)3 黃大仙民政事務處

主席歡迎各委員及列席會議的政府部門代表出席第五屆黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會(交運會)第十三次會議。

- 一 通過黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零一七年十一月二十八日第十二次會議記錄
2. 交運會第十二次會議記錄獲得通過，無須修改。
- 二 報告事項
 - 二(i) 黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零一七年十一月二十八日第十二次會議進展報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 2/2018 號)
 3. 主席表示，早前交運會通過運用社區參與計劃撥款進行區內非商用車輛泊車位研究，並請委員備悉有關研究的計劃書(附件一)。
 4. 委員備悉文件。
 - 二(ii) 2018 - 2019 財政年度交通及運輸事務委員會獲分配的社區參與計劃撥款額
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 3/2018 號)
 5. 主席表示，交運會在 2018-2019 財政年度獲分配的社區參與計劃撥款額為 280,000 元，建議開支預算為 300,000 元，超支預算 20,000 元。
 6. 委員備悉文件。
 - 二(iii) 各分區委員會會議所討論的交通及運輸事項
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 4/2018 號)
 7. 委員備悉文件。

二(iv) 黃大仙區交通意外傷亡報告(二零一七年十一月至十二月)
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 5/2018 號)

8. 委員備悉文件。

二(v) 黃大仙區交通改善工程進度報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 6/2018 號)

9. 委員備悉文件。

三 討論事項

三(i) 2018 - 2019 年度黃大仙區巴士路線計劃
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 7/2018 號)

10. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)黎雪茵女士、運輸主任/巴士發展(九龍)張天先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴公司)總經理彭樹雄先生、董事總經理行政助理梁領彥先生、襄理(車務)麥成邦先生、襄理(策劃及發展)黃寶雲女士及城巴有限公司/新世界第一巴士服務公司(城巴/新巴公司)高級策劃主任黃嘉俊先生。

11. 運輸署黎雪茵女士介紹文件。

12. 胡志健議員代表民主黨黃大仙黨團介紹題為「2018-2019 年度黃大仙區巴士路線計劃意見書」的意見書(附件二)。

13. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

(i) 認為是次計劃建議的改變較往年溫和，歡迎九巴第 N3D、26X、290X 及 214P 號線的建議；

(ii) 認為巴士服務影響不少市民，希望巴士公司及運輸署緊密配合，多聽取地區人士的意見以作改善；

- (iii) 慈雲山北及瓊富一帶居民一直爭取來往機場的巴士線，故支持增設連接慈雲山北及機場的城巴第 A23 號線。文件指該路線的預計實施日期為二零一九年第二季，希望可盡快落實。然而，委員認為此路線與現時城巴第 E23 號線的行車路線相若，會繞過土瓜灣及九龍站等交通繁忙地區後才經高速公路前往機場，相信在繁忙時間難以於預計時間內(即九十四分鐘)抵達機場，而該線的收費卻比城巴第 E23 號線貴一倍，認為安排不理想，有改善空間；
- (iv) 不少慈雲山居民反映會繼續乘搭九巴第 3C 或 2F 號線轉乘城巴第 E22 號線，因為城巴第 E22 號線與新增的城巴第 A23 號線的行車時間相若，但車資會更便宜；
- (v) 不反對城巴第 A23 號線行經新蒲崗前往啟德發展區，但希望九巴多體恤現時緊張的路面情況；
- (vi) 指現時已有兩條「A」線的巴士可服務佐敦道及九龍站一帶，建議此路線可經加士居道天橋直接進入西九龍走廊前往大嶼山。委員指乘搭「A」線巴士的乘客不期望需逾九十分鐘才到達機場，建議分別於黃大仙區及九龍城區增加「A」線巴士服務，既可縮短行車時間，亦可集中服務黃大仙下坡地區(如黃大仙下邨及東頭邨等)居民；
- (vii) 建議運輸署研究於早上繁忙時間開設特別路線，採用城巴第 E22 號線的行車路線，於富美街轉龍翔道並經高速公路前往機場，相信可讓居民更快捷抵達機場。雖然委員對城巴第 A23 號線的行車路線有意見，但認為可先落實建議再作調整，否則增加機場巴士線便遙遙無期；
- (viii) 指現時九巴第 91M 號線於周末期間經常滿載，擔心調配該路線的巴士資源新增九巴第 291P 號線會削減九巴第 91M 號線的服務；

- (ix) 認為調配九巴第 26 號線的巴士資源增設九巴第 26X 號線會削減九巴第 26 號線的服務，而九巴第 26X 號線的行車路線只比九巴第 26 號線減省數個站，但車費卻由\$6.8 增加至\$7.5，認為此修訂不合理，希望九巴公司提供解釋；
- (x) 自安達邨入伙後，不少巴士路線(如九巴第 290A 及 213D 號線等)在抵達彩雲區前已滿載，使彩雲區居民經常未能上車。委員認為巴士路線計劃只側重於優化長途巴士路線，建議巴士公司檢視巴士到達彩雲區時的載客率，並改善彩雲區的巴士服務。另外，自安達邨入伙後，清水灣道及新清水灣道的車流量有所增加，路面已接近飽和。因此，委員建議部分巴士路線改經觀塘區的道路前往目的地，或增加由彩雲巴士總站開出的巴士服務，以便利彩雲區的居民；
- (xi) 指九巴第 2B 及 11K 號線的乘客需求高，但班次疏落。九巴公司曾指該路線載客率不高故削減班次，擔心會進一步削弱該路線的吸引力，形成惡性循環。另外，九巴第 211 號線於繁忙時間(如晚上八時半至十一時)經常滿載，人龍排至黃大仙港鐵站。委員希望九巴公司可加強上述三條巴士路線的服務；
- (xii) 指行經竹園區的巴士路線經常出現脫班或班次疏落的情況，曾有車長反映九巴公司在獲得巴士專營權後削減資源，未有聘請足夠司機，故導致巴士不時脫班。委員希望運輸署可協助了解問題的根源；
- (xiii) 不少市民反映行經慈雲山區的巴士路線班次疏落，希望巴士公司作出改善；
- (xiv) 知悉運輸署與九巴公司正規劃於太子道東近譽港灣建造大型轉車站，建議署方藉著九龍城區重建計劃的契機，考慮將轉車站往機場富豪酒店的方向遷移，方便乘客於來往彩虹道及觀塘道的巴士路線轉乘來往漆咸道、亞皆老街及太子道的巴士路線。另外，委員指大

部分來往西貢或大老山隧道的巴士均行經彩虹道，建議該些路線於大型轉車站設停車站，並提供轉乘優惠。在指示牌、電子顯示屏及無線網絡等設施的配合下，相信大型轉車站會為九龍東來往新界東的居民帶來方便；

- (xv) 認為位於龍翔道的大型轉車站運作愈趨成熟，巴士站的設施完善且指示清晰。由於該處行車流量有所增加，希望運輸署及巴士公司可協助理順該處交通；
- (xvi) 指彩雲區的巴士站設施落後，希望巴士公司可盡量完善候車設施或延長巴士站上蓋；
- (xvii) 反映竹園巴士站的到站顯示屏經常故障，希望九巴公司可更換或維修；
- (xviii) 知悉近永光書院的巴士站已擴闊了停車灣，希望九巴公司可與當區區議員保持溝通，研究將來於該站增加的巴士路線；
- (xix) 歡迎九巴公司推出月票計劃，並認為計劃應同時照顧短、中及長途的乘客；
- (xx) 指現時所有行經大老山隧道及獅子山隧道的過海巴士均有提供轉乘優惠，建議為所有行經紅磡海底隧道的過海巴士(如九巴/新巴第 101、111 及 118 號線等)提供轉乘優惠，鼓勵市民善用不同巴士路線；
- (xxi) 除了九巴第 2F 號線早上的特別班次外，斧山道一帶未有提供任何前往深水埗或長沙灣一帶的巴士服務，建議提供九巴第 3B 或 5 號線與九巴第 6D 或 2A 號線的轉乘優惠。委員重申此建議已提出多年，但運輸署始終未有回應，就此表示失望，並希望署方可多照顧斧山道及瓊富一帶持續增長的乘車需求；
- (xxii) 指九巴第 3M 號線的班次較疏落，建議九巴第 3D 號線提供與九巴第 3M 號線相同的轉乘優惠，讓乘客有

多一個轉乘往慈雲山的選擇；及

- (xxiii) 跟進以往黃大仙區巴士路線計劃曾提出但仍未落實的建議項目。委員過往一直爭取增設慈雲山至黃大仙的循環線九巴第 205M 號線，運輸署曾表示此路線會於二零一七年九月開通，但至今仍未落實，故請署方交代有關進展，並希望盡快落實此路線。委員查詢有關九巴第 9 及 3X 號線的建議項目的落實進展。另外，委員過往一直爭取九巴第 26M 號線增加班次或調整行車路線，但是次巴士計劃竟對此隻字不提，委員認為署方及九巴公司應盡力游說反對人士，以落實有關建議。

14. 運輸署黎雪茵女士的回應重點綜合如下：

- (i) 九巴公司於二零一七年九月提出月票計劃，經初步審核後，政府原則上已批准有關申請。九巴公司需就此進行一系列籌備工作，包括與營辦商安排更新電子收費系統及調配資源等。署方現正與九巴公司商討執行細節，並會緊密跟進，以期盡快落實計劃；
- (ii) 去年《公共交通策略研究》建議將現時在太子道東東行及西行譽港灣對出的巴士站改為大型轉車站，藉此進一步改善該處的候車環境及設施，包括擴闊乘客候車位置、設置預計班次到站時間顯示屏及增設巴士站上蓋和座椅等，以方便乘客。署方亦備悉於富豪東方酒店設立大型轉車站的建議；
- (iii) 「A」線巴士屬機場巴士路線，主要為來往港九新界與機場客運大樓的乘客提供較直接及快捷的服務，該些巴士路線在離開主要服務範圍後會經青嶼幹線直達機場客運大樓；而「E」線巴士屬北大嶼山對外路線，巴士路線在離開市區後會於東涌及機場後勤區域設停車站，故行車時間一般會較「A」線長。由於兩種路線的分類不同，故其收費亦有別。城巴第 A23 號線途經市區多個地點，以擴闊客源支持其營運。然而，署方會繼續與城巴公司商討其行車走線；

- (iv) 部分市民在乘搭最後一班港鐵後無法轉乘九巴第 3D 號線返回富山及慈雲山一帶，故建議增設三班九巴第 N3D 號線。署方稍後會檢視其成本效益及乘客需求，以研究是否需要延長九巴第 N3D 號線的服務時間；及
- (v) 請巴士公司留意及檢視經彩雲區的巴士路線的載客率，並按情況調整服務。

15. 九巴公司彭樹雄先生及黃寶雲女士的回應重點綜合如下：

- (i) 非常樂意聽取當區區議員及居民的意見，以改善巴士服務。九巴公司欣悉委員歡迎計劃內部分巴士路線增加班次及巴士資源的建議；
- (ii) 指月票計劃的籌備工作已進入尾聲，相信此計劃即將落實；
- (iii) 認為現時路面交通愈趨擠塞，故同意增設大型轉車站，鼓勵乘客透過轉乘組合善用現有巴士資源；
- (iv) 承諾檢視現時彩雲區的巴士服務，並會按情況與運輸署研究增加服務的需要性；
- (v) 指九巴公司持續有派員檢查巴士站電子顯示屏的運作情況，並承諾會派員跟進竹園巴士站電子顯示屏失靈事宜。另外，九巴公司正計劃將近永光書院的巴士站改建為太陽能巴士站，以太陽能供電，並設有燈光、滅蚊燈、電子顯示屏及座椅等設施；
- (vi) 澄清九巴公司沒有縮減巴士資源，但可能基於路面交通情況而導致巴士脫班。九巴公司會檢視有關問題；
- (vii) 現時九巴公司與新巴/城巴公司已於紅磡海底隧道往港島方向設有轉乘優惠，乘客轉乘任何一條過海巴士路線可享\$3.5 轉乘優惠，而往九龍方向的路線已設有分段收費，在過海後已享有較優惠的車資；

- (viii) 希望盡快落實新增的巴士服務(如九巴第 203X 及 N3D 號線等)，並會按其實際乘客需求考慮增強服務；
- (ix) 增設九巴第 26X 號線旨在讓居民於晚間盡快前往目的地，其收費是參照運輸署的車費等級表而釐訂；及
- (x) 已就上年度巴士路線計劃中提出有關九巴第 205M、9 及 3X 號路線的建議向運輸署提交申請，並希望可盡快向居民提供服務。

16. 城巴/新巴公司黃嘉俊先生知悉委員普遍歡迎新增城巴第 A23 號線，以服務慈雲山一帶的居民，並對其行車走線表示關注。城巴/新巴公司在設計該路線時亦希望能夠同時服務將落成的西九龍高鐵站一帶，因此該路線在行經加士居道後會途經佐敦道一帶。城巴/新巴公司會繼續與運輸署商討其落實細節，希望新路線可盡快投入服務，並會繼續與運輸署檢討其服務。

17. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 認為運輸署在改善巴士服務時不應只考慮成本效益，應致力改善交通及疏導乘客。另外，九巴公司在獲得巴士專營權後的整體利潤理應不俗，故不應削減載客率稍低的巴士路線；
- (ii) 查詢現時有多少條「A」線巴士的行車時間超過九十分鐘。委員同意先試行城巴第 A23 號線，但強調其行車路線不合理，未能完善黃大仙區的機場巴士服務，尤其西南分區只設有「E」線巴士路線服務。委員希望運輸署繼續檢討城巴第 A23 號線的行車路線，並研究分別於黃大仙區及九龍城區設立兩條「A」線巴士路線；
- (iii) 建議運輸署與九巴公司統計哪一條巴士路線在抵達彩雲區時已滿載，並研究增加巴士資源或調派空車前往彩雲區及黃大仙下坡地區載客的可行性；
- (iv) 認為九巴第 2B 號線的班次不足，要求運輸署或九巴公司回應；

- (v) 指九巴第 11K 號線班次疏落，早上亦時有脫班，請九巴公司認真處理；
- (vi) 經常有市民反映九巴第 211 號線於早上時間在到達馬仔坑道車站時已載滿，晚上約八時的候車人龍排至黃大仙港鐵站，而且司機態度不佳，希望運輸署及九巴公司可多加監督及改善；
- (vii) 查詢為何九巴公司現時才就九巴 205M、9 及 3X 號線的建議向運輸署提交申請，並查詢運輸署審批該些申請的進度；
- (viii) 指由將軍澳開出的九巴第 290 及 290A 號線抵達白虹樓巴士站的時間相距不超過五分鐘，然後需等候約二十分鐘才有下一班車，希望署方及巴士公司可調整兩條路線由將軍澳開出的時間；
- (ix) 指大老山隧道及獅子山隧道轉乘的第二程巴士多是免費或只需補差價，但紅磡海底隧道卻未有提供此轉乘優惠，查詢是否因牽涉多間巴士公司，故操作上有困難。委員指普遍巴士轉乘優惠組合的收費仍高於港鐵的收費，削弱巴士服務的吸引力，故建議巴士公司提供更多轉乘優惠，以善用現有的巴士資源；
- (x) 讚賞九巴公司的預報到站時間準確，希望繼續加強服務；
- (xi) 建議於獅子山隧道轉車站加設上蓋；
- (xii) 希望可盡快擴闊近永光書院的巴士站及完善其設施；
- (xiii) 建議於大部分巴士站加設座椅供候車人士使用；
- (xiv) 指現時不少巴士站近馬路邊未設置欄杆，擔心巴士靠站時太接近候車人士，釀成意外。委員建議於合適位置(如沙田大會堂旁)加設欄杆，保障市民安全；及
- (xv) 歡迎推出巴士月票計劃，但希望可推出更多類型的優惠計劃，讓市區居民(即短或中途乘客)也能受惠。

18. 九巴公司彭樹雄先生表示，在環境許可的情況下，九巴公司樂意進行巴士站擴建或延伸工程，但無奈該些工程會受眾多外在因素影響。九巴公司正著力研究以太陽能發電，並在進行工程前進行地區諮詢，期望工程可更順利進行。現時近巴士站的違泊情況嚴重，如在巴士站增設欄杆有機會阻礙輪椅人士上車。在安全及路面情況容許下，九巴公司同意加設欄杆以保障乘客安全。另外，由於九巴公司增設發射站，故手機應用程式顯示的到站時間頗為準確，巴士公司會繼續加強服務。

19. 彭先生續表示，九巴公司已就去年巴士路線計劃提出的九巴第205M、9及3X號線的建議向運輸署作出申請，現正進入最後審批階段。九巴公司會致力提供巴士服務予居民，不會因應個別路線的利潤而增減資源，並會按照運輸署的指引制定班次。他指現時交通擠塞的情況愈趨嚴重，路面交通情況或會導致巴士脫班，九巴公司會盡量協調及安排。他備悉委員有關彩雲區巴士服務不足、建議增加紅磡海底隧道轉乘優惠、改善九巴第2B、11K、211、290及290A號線的服務等意見，並會研究合適方案以提升服務。

20. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 曾爭取於沙田坳道近竹園北邨及聖母醫院的位置加設上蓋，並向九巴公司查詢建造上蓋的技術，但當時九巴公司回應指礙於知識產權保護而未能公開相關資料。委員希望藉此機會提出，希望可於會後與九巴公司商討取得相關技術；
- (ii) 重申獅子山隧道轉車站加設巴士站上蓋的建議不影響附近商店營運，相信不會遭地區人士反對，希望九巴公司盡快落實建議；
- (iii) 重申九巴第11K及211號線早上七至八時班次不足，請九巴公司正視問題；及
- (iv) 指黃大仙區為內陸地區，慈雲山為上坡地區，區內有不少長者及殘疾人士，加上大老山隧道、獅子山隧道及呈祥道等為連接新界的主要幹線，希望運輸署在長遠發展時可考慮該些因素，照顧區內居民的需要。

21. 城巴/新巴公司黃嘉俊先生補充，現時城巴機場快線主要服務

港島及九龍市區，各條路線的一般行車時間約為七十三至一百零五分鐘不等。巴士公司備悉委員對城巴第 A23 號線行車時間的關注，並會與運輸署商討。

22. 九巴公司彭樹雄先生承諾研究獅子山隧道巴士站加建上蓋的建議。另外，按現有數據顯示，九巴第 211 及 11K 號線的全日平均載客率未算過高，估計該路線只於早上及晚上繁忙時間的需求較大。九巴公司會就此進行詳細研究，並於適切時與相關委員交代。

23. 運輸署甘慧明女士表示，就有關 2017-18 巴士路線計劃實施進展，其中九巴第 9 號線的行車路線將由坪石伸延至彩福，現時彩福巴士總站的擴闊工程已完成，運輸署正與巴士公司商討相關執行細節以期盡快實施。另外，就增加九巴第 3X 號線班次，巴士公司建議在實施上述項目的同時調整九巴第 3C 號線的班次，署方現正與巴士公司商討有關班次調整細節，以令服務更能配合乘客需求。最後，就開辦九巴第 205M 號服務，運輸署於二零一七年與巴士公司進行了兩次試路，但由於二零一七年下半年遇上多次颱風，造成沿線路面包括惠華街及雙鳳街一帶須進行樹木修剪的工程，以確保巴士安全運作。署方已聯絡房屋署清理有關樹木，並會在樹木修剪工程完成後盡快再次安排試路及進行開線籌備工作，以期盡快實施。

24. 主席期望運輸署與九巴公司盡快就九巴第 205M 號線安排試路，並於農曆新年前後開辦此路線。主席總結，委員關注城巴第 A23 號線的行車路線，希望城巴/新巴公司在聆聽委員意見後可作出適當調整，以縮短行車時間。委員關注個別巴士路線的服務，如九巴第 211、2B 及 11K 號線等，希望運輸署及九巴公司可因應地區訴求，直接與相關委員商討改善方案。最後，主席提醒運輸署須就未來會作更改或修訂的路線諮詢交運會。

三(ii) 擬建「竹園北邨行人通道系統」修訂方案

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 8/2018 號)

25. 主席歡迎為此議程出席會議的路政署工程師/上坡設施 2-2 吳兆東先生、科進技術總監李志華先生、工程經理陳振佳先生及工程師陳駿興先生。

26. 路政署吳兆東先生及科進李志華先生以投影片輔助介紹文件。

27. 主席請委員備悉由聖母小學、聖母幼稚園及母佑會、鳳凰區居民代表及竹園北邨業主立案法團提交的意見書(附件三至附件五)。

28. 陳炎光議員介紹題為「對竹園北邨行人通道系統的意見」的意見書(附件六)。

29. 陳英議員介紹題為「強烈要求竹園北邨行人通道系統儘快動工」的意見書(附件七)。

30. 丁志威議員介紹題為「『竹園北邨行人通道系統』擾攘逾18年，人口越趨老化，興建工程刻不容緩！」的意見書(附件八)。

31. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 雖然地區人士對此項工程持不同意見，但議會應客觀審視問題，並盡快決定興建此行人通道系統的必要性及是否通過〈方案六〉初步設計優化方案(下稱〈方案六〉修訂方案)；
- (ii) 期望盡快落實工程，令黃大仙區居民能受惠，並重申此項工程已討論多時，不宜再拖延；
- (iii) 認為黃大仙區能在「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」計劃下爭取興建行人通道系統實屬難得，相信各部門就此項目已給予不少意見，認為在現階段放棄興建會辜負不少人的期望；
- (iv) 指出黃大仙區長者數目眾多，相信此行人通道系統可便利不少有需要人士，尤其行動不便者。此行人通道系統不單可惠及竹園北邨居民，更可方便來往重建後的聖母醫院、黃大仙醫院及黃大仙地鐵站的市民，因此認為有需要興建此行人通道系統；
- (v) 支持興建行人通道系統，並強調竹園北邨居民對此系

統的需求十分殷切。沙田坳道配水庫位於黃大仙醫院北面，慈雲山居民一直期望該用地日後另作發展時可興建行人通道連接竹園北邨行人通道系統，為該處市民提供前往黃大仙下坡地區的通道；

- (vi) 過去議會曾處理私人墳場增建骨灰龕的議題，當時此議案亦遭附近學校反對，但經區議會協調後，雙方最終達成共識。委員希望署方以此借鏡，在興建及設計行人通道系統期間與地區人士保持緊密聯繫，以盡量符合他們的要求；
- (vii) 指社會上不時出現類似的矛盾，如社會發展與環境保育之間的平衡。議會已就此項目討論多年，並同意有需要興建此行人通道系統；
- (viii) 認為鳳凰區、竹園區及慈雲山區對此項目有一定需求。面對人口老化的趨勢，此項目對社區而言是德政，期望路政署微調行人通道系統的設計，以回應及理順不同持份者的意見；
- (ix) 憶述部門已於上次交運會會議指出不同走線方案(包括雅竹街及隧道方案)須面對的技術困難，包括搬遷地下管道、處理山坡及混合地權等問題，單單搬遷地下管道已預計需時六至七年，相信工程在短時間內不能展開。根據過往經驗，若工程牽涉大型改動，各部門之間的申請程序及審批需時甚長，擔心繼續拖延下去，最後工程會無疾而終，因此議會對其他方案有保留。在權衡各方意見後，議會最終選擇〈方案六：沙田坳道—高架橋〉(下稱〈方案六〉)為初步設計方案；
- (x) 不同持份者對行人通道系統的選址及興建方法持不同意見，而區議會已就多個方案作檢討及討論，當中每個方案的資料已披露予公眾參閱，討論過程絕無隱瞞或誤導成分。經反覆討論後，議會最終已選擇〈方案六〉；
- (xi) 認為路政署應重視不同持份者就〈方案六〉提出的憂

慮及意見。委員得悉路政署已考慮了各方的意見，並在設計上作出修訂，如〈方案六〉修訂方案中，鳳凰區一段行人天橋已作出大幅度調整，以減低行人天橋對當區居民景觀上的影響。委員理解現設計方案仍對地區人士有一定的影響，並認同路政署重視他們的意見及在設計時充分關注相關意見(如私隱、景觀、對學童帶來的潛在危險、光污染或嘈音等)，從而盡量減低工程對他們的影響。委員認為區議會應督促部門在上述範疇盡量作出改善；

- (xii) 認為行人通道近飛鳳街的接駁位有需要保留，讓市民無需繞到鳴鳳街經沙田坳道前往黃大仙地鐵站；
- (xiii) 認為在具體設計階段時可回應大部分地區人士的關注，因此提醒路政署及顧問公司在設計階段盡可能聆聽持份者的意見，釋除他們的憂慮，並減低工程對附近環境及學校的影響；
- (xiv) 認為區議會早前亦有協助收集地區人士的意見，查詢路政署是否因為需要與各持份者多次商討所以現時才提交修訂方案；及
- (xv) 表示在顧問公司過往需要相當時間諮詢持份者，委員往往主動積極協助聯絡持份者商討方案的細節。委員表示每次研究方案後，均會主動諮詢地區人士及其他政府部門意見，包括了解地下設施的分佈及方案日後有機會衍生的衛生問題等，並與路政署爭取優化設計方案。委員認為區議員應主動工作，應對社區上不同的變化。

32. 主席總結，有關項目已討論多年，而早前交運會已議決支持興建此行人通道系統。委員普遍掌握地區上的聲音，考慮到此行人通道系統可配合社區日後發展及應付人口老化問題，故支持是次修訂方案及希望路政署盡快興建系統。現今社會重視透明度，署方透過諮詢及溝通可收集各界多元化的意見，而署方已就此提交多個修訂方案。他希望署方日後繼續歸納多方意見，從而改良設計，並繼續與不同持份者解釋改良設計。他請路政署盡快就工程進行刊憲，並繼續與地區不同人士保持溝通和諮詢及落實有關建設。

三(iii) 工務工程計劃第 201WC 號—搬遷鑽石山食水及海水配水庫往

岩洞勘查研究、設計及工地勘測

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 9/2018 號)

33. 副主席歡迎為此議程出席會議的水務署總工程師/工程管理譚偉江先生、高級工程師/工程管理(2)關啟妍女士、工程師/工程管理(3)樊澤明先生、博威工程顧問有限公司項目經理仇尹樂先生及總工程師葉浩朋先生。
34. 水務署譚偉江先生以投影片輔助介紹文件。
35. 委員提出的意見和查詢綜合如下：
- (i) 認為此文件與部門於二零一八年一月九日提交予黃大仙區議會的討論文件大同小異，並未能充分回應當日議會提出的意見，故反對議案。委員認為水務署應認真落實工作，回應議員的意見；
 - (ii) 重申水務署建議的車輛通道及地盤出入口距離民居只有約三十米，認為署方難以控制工程期間製造的噪音及粉塵。有委員曾建議將該出入口設於獅子山公園附近，認為署方應在是次撥款申請時承諾研究此方案，並回應委員有關污染問題的憂慮。在署方未提出新的車輛通道及地盤出入口方案前，會反對此項工程；
 - (iii) 曾要求新配水庫直接供應鹹水至翠竹花園、回收竹園北邨私人斜坡及於竹園道興建無障礙天橋以連接翠竹花園及鵬程苑，以作為補償方案，但水務署未有就此回應，故反對文件；
 - (iv) 同意政府研究增加土地供應，但認為此項工程影響附近居民，而且水務署未有承諾任何補償方案，難以說服委員支持署方執行搬遷配水庫的計劃；及
 - (v) 強調於其他會議已表態不贊成用騰出的用地興建私人樓宇，建議政府善用土地興建公共設施。
36. 水務署譚偉江先生表示，經多次磋商後，署方已很清楚議員的

關注及要求，並指出搬遷計劃勘查研究及設計階段的工作範圍已包括跟進議員的關注的工作，例如研究行車隧道入口方案已包括設於獅子山公園入口附近的位置的方案，而該方案已遠離翠竹花園。

37. 委員指水務署只表明會研究將車輛通道及地盤出入口設於獅子山公園入口附近的位置，但從未書面承諾放棄將此出入口設於馬仔坑食水配水庫側(即翠竹花園第八及九座後山)。委員重申反對於翠竹花園第八及九座後山作車輛通道及地盤出入口，認為這方案會嚴重影響附近居民生活。

38. 水務署譚偉江先生解釋，由於署方未進行詳細勘測，現階段未能確立近獅子山公園入口方案的可行性，故會將兩個方案納入研究範圍內。待日後顧問公司完成檢討後，署方會向區議會交代研究結果。

39. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 若有重型車輛於距離民居三十米出入，不相信水務署可控制噪音及粉塵排放，重申在未得到署方書面承諾放棄將車輛通道及地盤出入口設於馬仔坑食水配水庫側前，委員堅決反對工程。委員認為撰寫研究報告時會有很多變數，擔心研究結果被左右；
- (ii) 澄清是次諮詢旨在申請撥款進行研究，水務署必須在完成研究後向黃大仙區議會匯報研究結果，並在得到議會支持後方可進行工程。委員指部分立法會議員已知悉黃大仙區議會的意向，若署方未能達到區議會的要求，相信立法會的撥款申請亦未能通過；
- (iii) 指最新文件已將車輛通道及地盤出入口設於獅子山公園入口附近的建議納入研究範圍，而議會已清晰表態希望此出入口遠離民居，即使研究結果顯示貼近民居的方案技術上可行，民意亦會反對該方案；
- (iv) 現時翠竹花園需由法團自資泵房供應鹹水，既然水務署有計劃搬遷配水庫，建議新配水庫直接供應鹹水至翠竹花園；
- (v) 雖然水務署回應指回收竹園北邨私人斜坡的機會渺

茫，但仍希望署方可一併研究此項目；及

- (vi) 同意水務署先申請撥款進行勘查研究，並繼續收集區議會及居民的意見。

40. 水務署譚偉江先生理解委員的憂慮，但重申由於未進行詳細勘测及檢討，現階段難以表明放棄任何方案。署方承諾在得到研究結果後會透過社區聯絡小組向當區區議員及居民代表匯報各關注事項。署方極之重視當區區議員及附近居民的關注，並會在作出決定時充分考慮相關人士的意見。

41. 主席查詢水務署能否優先研究將車輛通道及地盤出入口設於獅子山公園入口附近。他理解在獲得區議會支持申請撥款前，署方難以推展計劃，亦未能輕言抹煞任何方案的可行性。他強調通過是次議案不等同同意署方施工，認為現階段阻止署方進行勘查似乎於理不合。

42. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 建議原則上通過水務署先申請撥款進行勘查，但記錄當區區議員反對將車輛通道及地盤出入口設於馬仔坑食水配水庫側，以及表明有關決議並不代表支持署方施工或決定該用地未來的用途。在完成研究後，署方需進一步向區議會匯報及諮詢；
- (ii) 建議水務署刪除文件第 6 段中提及有關「進行設計階段工作」的字眼，確保署方是次撥款申請只會進行勘查研究，以釋除委員的憂慮。署方修改文件後可以傳閱形式於黃大仙區議會通過，或於是次會議作記錄；
- (iii) 提議區議會表態反對於翠竹花園第八及九座後山作車輛通道及地盤出入口；及
- (iv) 認為須將交運會的決定提交至黃大仙區議會通過。

43. 水務署譚偉江先生表示分兩個階段申請撥款會嚴重延誤計劃進度，估計會延遲最少一至兩年。現時計劃的目標完成時間為二零二六年，若再拖延，對整體社會而言並非好事，希望委員諒解。

44. 委員強調無意阻撓水務署申請撥款，並指在現今政治環境下，

若區議會反對施工，署方不可能展開工程。委員同意需關注當區區議員及翠竹花園居民的憂慮及意見，建議署方在進行設計前將研究結果提交予區議會討論。另外，有委員重申，在未得到署方書面承諾放棄研究將車輛通道及地盤出入口設於馬仔坑食水配水庫側前，會堅持反對通過撥款申請，並要求記錄在案。

45. 主席查詢 勘查研究及設計階段的時間表。

46. 水務署譚偉江先生表示勘查研究須在詳細設計階段前完成，故同意在進行詳細設計前向黃大仙區議會交代研究結果。

47. 主席建議原則上通過水務署的撥款申請以展開勘查研究，待得到研究結果後，署方必須向黃大仙區議會匯報勘查研究結果，然後才進行設計。有關決定須於黃大仙區議會通過作實。

48. 黃大仙民政事務處徐卓鋒先生表示，現時水務署程序上需獲得區議會同意，以便向立法會申請撥款。一般而言，政府部門會一次性申請撥款，並按實際情況運用撥款進行相關工作。他相信署方會按次序進行文件第 3 段所列出的工作。委員要求署方在完成研究後必須於黃大仙區議會匯報勘查結果，而由於署方未有書面回應陳英議員的訴求，故他現階段會反對署方進行勘查研究。是次會議的決定可透過傳閱形式或邀請水務署出席二零一八年三月六日黃大仙區議會會議通過作實。交運會會於進展報告及會議紀錄清晰記錄各委員的意見及署方的回應，期望黃大仙區議會可於下次會議中作決定。

四 其他事項

四(i) 毓華里泊車設施的改善建議

49. 何漢文議員介紹題為「對毓華里泊車設施的改善建議」的意見書(附件九)。

50. 運輸署郭展陽先生表示，署方留意到於毓華里有雙行泊車的情況，而傍晚時間情況較為嚴重。警方亦經常於毓華里一帶巡邏及執法。按現時法例，無論於禁區內外，駕駛者把車輛停泊在非指定泊車位置已屬違法。因應交通情況，署方會考慮於彎位或咪錶位旁設立不准停車限制區，以優化該段毓華里的交通情況。另外，署方指現時於毓華里一帶有貨車停泊位的需求，署方建議先取消一個貨車停泊位。

51. 委員表示，雖然於彎位設立禁區有助保持道路暢通，但指出若

道路兩邊同時出現雙行泊車的情況，行人橫過馬路時會非常危險。因此，他要求運輸署考慮於整段毓華里設立禁區，減少整段路左右兩邊同時出現違例停泊的機會。他指有關建議仍容許車輛於左線上落客貨，對道路使用者的影響不大。委員表示曾就此建議諮詢附近商店意見，他們表示歡迎。另外，他指現時該三個貨車泊車位被相同的車輛停泊，故認為該處的貨車泊車位需求未如署方所指的高，希望署方先進行研究，再作決定。好運街市及慈雲山街市將會整合成一個街市，屆時店舖數目驟減，故不少位於上坡地區的商舖已陸續轉移到毓華街經營，並被指霸佔該些貨車泊車位作為貨倉。他表示，啟動貨車時會造成噪音，對居民有很大影響，希望署方再次檢視於民居附近保留貨車泊車位的必要性。

52. 主席建議運輸署與委員到場視察，以研究建議的可行性，並檢視該三個貨車泊車位是否經常性被相同貨車霸佔。

(會後備註：委員與運輸署於二零一八年三月五日到場視察，以研究建議的可行性。)

四(ii) 有關容許車輛經慈雲山(南)巴士總站前往毓華街西行的交通改善措施

53. 何漢文議員查詢交通指示牌的製作進度。

54. 運輸署郭展陽先生表示，有關交通指示牌已完成製作，並已於二零一八年一月中交予路政署進行施工。路政署預計於同年二月底完成有關交通改善工程。

55. 委員促請部門於農曆新年前落實有關措施，並通知委員確切的落實日期。

56. 運輸署郭展陽先生表示會與路政署商討確切的落實日期，並於稍後補充相關資料。

五 下次開會時間

57. 交運會下一次會議將於二零一八年三月二十七日下午二時三十分舉行。

58. 會議於下午六時正結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一八年二月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 23

黃大仙區非商用車輛泊位不足問題 研究計劃書

主辦機構：



黃大仙區議會交通及運輸事務委員會

贊助機構：



黃大仙區議會

調研機構：



香港可持續發展研究中心
HONG KONG SUSTAINABLE DEVELOPMENT RESEARCH INSTITUTE

*"Marketing + Academic
= Marketdemic"*

by HKSDRI

一．研究背景

隨著科技進步、經濟發展，城市人的收入增加，以私家車代步不再單是富有人人的專利。在香港一個物質富裕的城市，我們不難擁有一輛私家車作代步之用，加上香港沒有車輛上限的限額，在過去十年，車牌的數量不停增長。因此不少交通問題接踵而來，包括：交通擠塞、違例泊車或停車位等配套不足的情況，影響交通安全和帶來不便。雖然香港各區亦存有以上提及的交通問題，但在黃大仙區，由於其獨特的地形和部份工業用地的轉型，加上不少的地區已發展數十年，使區內的停車位是成為十八區中最少，由此衍生的交通問題也十分嚴重。

根據政府統計處 2016 年中期人口統計，黃大仙區的人口在十八區中排行第八，約有四十二多萬人，但區內的私家車車位數量卻是全港（除離島外）最低，僅逾兩萬一千個，平均逾二十人分享一個泊車位（表一）。不少車主因未能尋找附近的泊位或為求節省時間及金錢，將車輛停泊在馬路旁，阻塞區內路面，加上不少區域的土地規劃屬工業用途，有不少貨車或商用車輛也會途徑黃大仙區的道路，違例泊車的問題不但影響駕駛人仕使用區內道路，更有機會導致交通意外，區內的泊車位不足及其引發的交通擠塞問題值得關注。再者，在未來五至十年，港鐵沙中綫的開通、區內的新樓宇落成、區內臨時停車場的土地用途變更等發展，也有機會進一步加劇區內的交通問題。

	人口 (排名, 1 為最多)	私家車車位數量 (排名, 1 為最多)	人口／每個車位 (排名, 1 為最少人口／每個車位)
中西區	243,266 (16)	38,712 (8)	6.3 (2)
灣仔	180,123 (17)	34,974 (12)	5.2 (1)
東區	555,034 (4)	48,582 (2)	11.4 (10)
南區	274,994 (15)	38,752 (7)	7.1 (3)
油尖旺	342,970 (11)	32,250 (13)	10.6 (8)
深水埗	405,869 (10)	28,308 (14)	14.3 (14)
九龍城	418,732 (9)	48,474 (3)	8.6 (4)
黃大仙	425,235 (8)	21,047 (17)	20.2 (18)
觀塘	648,541 (2)	45,700 (4)	14.2 (13)
葵青	520,572 (5)	35,452 (10)	14.7 (15)
荃灣	318,916 (12)	34,980 (11)	9.1 (5)
屯門	489,299 (6)	39,884 (5)	12.3 (12)
元朗	614,178 (3)	39,610 (6)	15.5 (17)
北區	315,270 (13)	21,470 (16)	14.7 (15)
大埔	303,926 (14)	28,245 (15)	10.8 (9)
沙田	659,794 (1)	70,329 (1)	9.4 (6)
西貢	461,864 (7)	38,683 (9)	11.9 (11)
離島	156,801 (18)	16,479 (18)	9.5 (7)

表一：2016 年十八區人口統計、2016 年十八區私家車車位數及其平均人口使用一個車位（資料來源：政府統計處及立法會文件）

此外，香港政府運輸署近年致力推行「香港行車易」流動應用程式，旨在為駕駛人仕提供駕駛路線、實時交通情況及泊車資訊，預先計劃行程。其中，應用程式會提供實時停車場和路旁泊位的資訊，如：尚餘空置車位數目、位置和所屬的泊位種類等。但大部份在黃大仙區的私人停車場都沒有提供相關的數字，部份停車場更沒被顯示在應用程式內，部份原因可能是不少私人停車場未有向有關當局開放數據，使該應用程式未能真正協助駕駛者選擇最就近，而又有空置車位的停車場。

有鑑於此，本研究將針對黃大仙區的交通黑點，就分析不同資料及數據，推算 2022 年全黃大仙區的私家車車位需求，從而對因泊車位不足而引致的交通問題提出短、中、長期的改善建議。另外，研究亦會了解分享實時泊位空缺數據到「香港行車易」流動應用程式的可行性，其中包括訪問區內私家車泊位提供者。

二．研究目的

是次研究有以下的範疇和目標：

1. 評估黃大仙區內非商用車輛停車位的供求現況，並預估 2022 年區內對非商用車輛停車位需求的變化；
2. 了解黃大仙區因停車位不足而可能引致的交通問題及其受影響區域；
3. 針對所引起的交通問題，提出短、中、長期的可行改善方案；
4. 研究發佈非商用車輛停車位實時數據的技術及傳送數據至「香港行車易」的可行性。

三．研究方法（包括但不限於）

I. 交通黑點、區內車位供應、未來五年車位需求資料搜集

研究人員會向黃大仙分區警署查詢黃大仙區內各地區的違例泊車數字，並搜集有關區內交通問題的報道，作出深入的分析，以確定區內的交通黑點，亦在有需要的情況下，在個別地區進行實地考察，用相片的方法記錄和了解相關的情況，以便制定最合適的建議。此外，研究人員將會聯絡有關停車場營辦商及政府部門，或透過文件、檔案記錄和網頁，進行資料搜集，更準確及深入了解黃大仙區的公私營非商用車輛的泊位數量，例如屋苑停車場、商場停車場及路旁泊位。在估算未來的泊車位需求方面。為準確預測黃大仙區未來五年對非商用車輛停車位需求的變化，研究員亦將根據政府部門所提供的香港人口變化資料及車輛增長率進行分析，並以評估未來黃大仙區對於改善交通問題政策的方向。

在了解「香港行車易」所有結果於收集後曾經整合，然後進行定性分析，分析下得出的結果均會寫於研究報告內。

II. 問卷調查

研究人員將會針對黃大仙區內停車場管理公司進行問卷調查，進一步了解各管理公司對開放其泊位實時狀況予「香港行車易」手機應用程式的意願。為確保問卷調查全面地獲取客觀且具指標性的數據，是次調查會在把問卷發送到黃大仙區內所有停泊非商用車輛的停車場。問卷主要以傳真和電郵的方式為主，問題主要包括停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的看法，了解他們對開放停車場數據的意願。

問卷設計主要分成甲、乙、丙三個部份：(問卷樣本已列在附件一)

甲、 調查受訪的停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的看法

此部分調查受訪的停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的意見。

乙、 調查受訪的停車場管理公司對提供停車場資料予「香港行車易」手機應用程式的意見

此部分旨在調查受訪的停車場管理公司對提供停車場資料予「香港行車易」手機應用程式的意見。

丙、 受訪停車場的基本資料

此部分旨在了解受訪停車場管理公司的基本資料，如：停車場的私家車泊車位數量、繁忙的時段等。

四．過往經驗

就泊車位或道路規劃方面，香港可持續發展研究中心過往亦曾受其他區議會委託，為不同區份進行地區研究。

註：以下為該研究中心的研究報告範例。

8. 考察路線及地圖

考察路線中，北至荃錦交匯處；南至德士古道半島工業大廈；東至德士古道北與青山公路荃灣段交界；西至象鼻山路永南貨倉大廈。其中重點區域包括：荃新天地一、二期、荃灣廣場大壩街、悅來酒店、寶石大廈、路德圍、蕙荃路及白田壩街。



圖 2：荃灣區核心地段標示 來源：Google 地圖

9. 研究限制

1. 實地研究時間所限

是次研究未能把荃灣區的所有停車場逐一了解情況。(非官方數字統計，區內停車場數量一共 60 個) 研究團隊只能把較近核心地區的 21 個停車場進行觀察。包括：荃新天地(萬景峰)停車場、荃灣城市廣場停車場、荃灣廣場停車場、滿樂大廈停車場、全發大廈停車場、荃新天地二期停車場、富麗花園停車場、恆寶停車場、荃香停車場、百悅坊停車場、荃灣花園停車場、路德圍露天停車場、川龍街露天停車場、享和街露天停車場、

12. 區內泊車位現況

現時，荃灣區面臨社區設施上的兩大困擾，分別是市中心地帶泊車位不足及停車場使用率分布失衡。

12.1 泊車位不足

以下列出來自運輸署泊車位供求分析的不同車輛情況。

	供應					需求	剩餘/短缺數量	供求比例
	住宅	經調整非住宅	短期租用的地	路旁	總數			
	A	B	C	D	E(A+B+C+D)			
2000	13,596	7,614	177	721	22,108	17,543	4,565	0.79
2006	15,942	7,333	177	790	24,242	19,614	4,628	0.81
2011	16,725	7,169	177	790	24,861	21,220	3,641	0.85

列表 1：荃灣區私家車擁車相關泊車位供求分析

根據列表 1，從 2000 年到 2011 年，私家車擁車泊車位一直是供大於求，但供大於求的情況逐步收窄，從 2000 年的 4,565 剩餘量降至 2011 年的 3,641 剩餘量。

	供應				需求			
	街道以外			路旁	非指定	輕型貨車	中/重型貨車	貨櫃車
	輕型貨車	中/重型貨車	貨櫃車	所有車輛	貨櫃車	輕型貨車	中/重型貨車	貨櫃車
2000	1,319	929	139	72	0	1,725	1,417	1,063
2006	1,374	1,022	139	63	0	1,826	1,506	1,111
2011	1,376	1,026	139	63	0	1,796	1,564	1,070

	剩餘/短缺數量			供求比例		
	輕型貨車	中/重型貨車	貨櫃車	輕型貨車	中/重型貨車	貨櫃車
2000	-406	-416	-924	1.31	1.42	8
2006	-452	-421	-972	1.33	1.39	8
2011	-420	-475	-911	1.31	1.44	8

列表 2：荃灣區貨車擁車相關泊車位及上落貨供求分析

根據列表 2，從 2000 年到 2011 年，不論輕型貨車、中/重型貨車及貨櫃車泊車位及上落貨都一直供小於求。中/重型貨車及貨櫃車相對輕型貨車的供求失衡尤其嚴重。

參考資料

2000, 2006, 2011 年泊車位供求分析



楊屋邨入禾富街路綫 [新村街入禾富街路入口] [禾富街路面情況] [禾富街入口]

透過圖片看到此路塞車的因果關係，及連帶楊屋邨沙咀道有車龍出現。首先，禾富街有三個車輛進口，分別是楊屋邨、河背街、及新村街；但出口處卻只有沙咀道，故此路段車輛進出需求不均。

其次，這些路段均有不同類型的車輛停泊兩旁等候，使路段很多時候是兩條行車線變成一條，但此路段有路標表示不允許車輛停泊。另外，禾富街往沙咀道的出口處亦有交通燈控制，因此出口流量極不暢通，禾富街的流量需求及車輛違規停泊直接令楊屋邨出現數十米的車龍，亦對沙咀道的車輛承受力做成壓力。

11.3 區內不同地方的違泊情況



[荃安街] [荃貴街] [繁地坊] [蕙荃路] [鹹田街]



[蕙華街] [街市街] [海康街] [德士古道半島工業區]

以上九張照片同樣顯示，這些路段車輛違規停泊的情況嚴重。

在蕙荃路路段，不時有車輛停泊一旁，亦常造成車輛為了超車而越過雙白線。在繁地坊，因車輛停泊而把三條行車線變成一條，造成轉角位十分狹窄。考察期間有車輛曾出現因不夠空間轉彎而做成車龍情況，在德士古道的迴旋處，由於遠遞公司及物流倉林立，可以見到不同貨車於路邊位置上落貨及停泊等候。

五．研究計劃流程

日期		研究計劃項目			
二零一七年至二零一八年		1	2	3	4
		設計及撰寫調查計劃書	資料搜集	設計及派發問卷調查	資料分析
十二月	第四星期	撰寫調查計劃書初稿			
	第一星期				
一月	第二星期	撰寫調查計劃書定稿			
	第三星期	經區議會落實計劃細節	研究員會就交通黑點、區內車位供應及未來五年的車位需求作資料搜集	撰寫調查問卷	
	第四星期			派發問卷	
	第一星期				
第二星期				整理資料並進行詳細資料分析	
二月	第三星期				
	第四星期	提交調查報告初稿			
	第一星期	報告修訂			
	第二星期	提交報告			
三月	第三星期				
	27 日	於黃大仙區議會交通及運輸事務委員會會議中匯報研究結果			

附件一

香港可持續發展研究中心
黃大仙區非商用車輛泊位不足問題研究
黃大仙區停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的意見問卷

你好！多謝你願意協助進行本研究，以收集黃大仙區停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的意見。所有資料只會用作研究用途並將會保密。謝謝！

只供內部參考

訪問員名稱: _____ 問卷編號: _____

地點: _____ 日期: 2018 年 ____ 月 ____ 日 時間: ____ : ____

「香港行車易」是運輸署於二零一三年推出的免費手機應用程式，程式主要提供駕駛路線、實時交通情況及泊位等資訊，方便市民預先計劃行程。近年，運輸署致力提供更全面的駕駛資訊給市民，二零一六年的更新版本加設了各類型車輛的路旁泊位位置、各停車場及其出入口的正確位置資料。另外，亦新增了部分停車場的實时空置泊位資訊，有關資訊由停車場營辦商提供。來年運輸署會繼續鼓勵更多停車場營辦商提供空置泊位資料，方便駕駛人士透過「香港行車易」尋找泊位。

第一部份 - 調查受訪停車場管理公司對「香港行車易」手機應用程式的看法

1. 貴公司知道政府推出的「香港行車易」手機應用程式嗎？

知道 不知道

2. 貴公司認為政府推出的「香港行車易」手機應用程式能否提升旗下停車場的使用率？

絕對能夠 能夠 不能夠

絕對不能夠

第二部分 - 調查受訪停車場管理公司對提供停車場資料予「香港行車易」手機應用程式的意見

3. 貴公司願意提供以下哪些停車場資料予「香港行車易」手機應用程式，並向公眾發放資料？（請在適當位置加上「✓」）

各項停車場資料	願意	不願意
實時空置泊位資訊		
泊車位數量		
車位收費		

4. 承上題，為什麼 貴公司不願意提供某項/ 所有停車場資料予「香港行車易」手機應用程式？（選項可多於一個）

- 商業機密 沒有足夠的誘因 沒有相關的技術
 沒有相關法例的要求 已有自家的手機應用程式
 影響停車場利潤 取得實時資料的成本過高
 本公司願意提供上述所有停車場資料 其他：_____

5. 以下哪項因素會促使 貴公司考慮提供實時停車場資料予「香港行車易」手機應用程式？（選項可多於一個）

- 有助提高利潤 技術支援 政府提供補貼
 由政府安裝有關的設備收集停車場資料 政府政策規定
 其他：_____

第三部分 - 調查受訪停車場的基本資料

6. 現時有否實時電子泊車位剩餘數目的統計?

- 有，已用作自家的手機應用程式使用
- 有，但沒有自家手機應用程式
- 有，只作內部使用
- 沒有

7. 貴公司提供的私家車泊車位：

月租：_____ 時租：_____

8. 泊車繁忙時段及其時段之使用率：

泊車繁忙時段：_____ 繁忙時段使用率：_____

9. 每月平均泊車位使用率：

月租：_____ 時租：_____



香港可持續發展研究中心

HONG KONG SUSTAINABLE DEVELOPMENT RESEARCH INSTITUTE

*"Marketing + Academic
= Marketdemic"*
by HKSDRI

Address: Rm. 2, 18/F,
Wah Hing Commercial Building,
283 Lockhart Road, Wan Chai, HK

Website: www.hksdri.org

Tel: (852) 2156 3756

Fax: (852) 3005 4326

Email: info@hksdri.org



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

致：黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會

九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village,,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org
電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com
電話 Tel : 2761 3207
傳真 Fax : 2327 7082

2018 - 2019年度黃大仙區巴士路線計劃意見書

就運輸署 2018 - 2019 年度黃大仙區巴士路線計劃有以下意見：

1. 盡快落實推出九巴月票計劃

據我們了解，九巴已向運輸署提交推行巴士路線月票計劃的建議，初步計劃推出長途月票計劃。我們於 2017 年與九巴代表會面時提出，即使未必能即時處理聯營巴士路線，但是運輸署及九巴理應繼續推動落實巴士路線月票計劃，因此我們促請運輸署及九巴盡快落實推出巴士路線月票計劃。

2. 要求巴士路線月票計劃擴闊巴士路線轉乘組合

我們同時要求藉著巴士路線月票計劃的推行契機，一併改善及擴闊現時的巴士路線轉乘優惠組合，不應局限於現時長短途轉乘優惠的模式，真正做到便利乘客出入。以九巴 3M 及 3D 為例，九巴界定 3M 及 3D 分別為短途及長途路線，雖然 3M 及 3D 都會途經彩虹及牛池灣一帶，本身都具有接駁其他路線轉乘至新界東(大埔、北區一帶)及新界西的條件，但是在長短途轉乘優惠的模式規定下，只有乘搭 3M 才享有轉乘優惠，區內居民因未能有更便利的路線選擇令上述轉乘計劃的吸引力減少。

我們一直要求巴士公司應透過提供更多路線的轉乘優惠，既可吸引乘客更多使用巴士服務，亦可因此善用巴士資源，提升服務更有效率。我們希望運輸署及九巴容許持有月票而需要轉乘的乘客，不受限制轉乘區內的巴士路線，藉此吸引更多乘客使用月票。

3. 要求於太子道東設大型巴士路線轉乘站

我們亦建議將政府計劃設於新蒲崗太子道東東行及西行響港灣對出的巴士轉車站移往近富豪東方酒店或附近位置(東行及西行)，以便將經彩虹道天橋行駛的巴士納入該轉車站計劃之內，強化轉乘站的實用性及讓乘客日後有更多的路線轉乘選擇。



民主黨黃大仙黨團

沈運華 胡志健 胡志偉

陳利成 張茂清 莫嘉嫻

鄧惠強 翁誠光

九龍牛池灣銀池徑 6 號地下
G/F, 6 Ngan Chi Path,
Ngau Chi Wan Village,,
Ngau Chi Wan, Kowloon

網址 Website : www.dphk.org
電郵 E-mail : chichoioffice@gmail.com
電話 Tel : 2761 3207
傳真 Fax : 2327 7082

4. 其他路線計劃建議

- 4.1 要求 203X 開辦下午繁忙時間回程特快線服務，解決返回瓊富區班次不穩問題；
- 4.2 要求 N3D 延長至全晚通宵服務，並新增往來其他地區的通宵巴士路線，為瓊富區及慈雲山一帶居民提供通宵巴士服務；
- 4.3 要求新增瓊富區及慈雲山往來新界區域的巴士服務；
- 4.4 新增的A23機場巴士路線車費比現有的E23機場巴士路線車費貴逾一倍，要求調低A23車費以增加路線的競爭力；
- 4.5 全面擴大 3D 往來新界東西區巴士路線的轉乘優惠組合，便利瓊富區及瓊東街居民出入，減輕交通費負擔；
- 4.6 盡快落實 205M 巴士路線，紓緩慈雲山早上繁忙時間的交通壓力；
- 4.7 要求 214 及 A26 巴士路線增設彩虹邨分站；
- 4.8 因應 2F 早上特別車需求上升，要求增加服務班次，並增設下午回程服務。

黃大仙區議員 沈運華 胡志健 胡志偉
社區主任 陳利成 張茂清 莫嘉嫻 鄧惠強 翁誠光

2018 年 1 月 30 日



敬啟者：

有關抗議交通及運輸事務委員會文件第8/2018號(30.1.2018)

擬建「竹園北邨行人通道系統」修訂方案

聖母小學、聖母幼稚園、母佑會從黃大仙區議會網頁「討論文件」中得悉，路政署擬提交興建「竹園北邨行人通道系統」修訂方案與黃大仙交通及運輸事務委員會通過，方案維持在沙田坳道興建天橋，我等提出嚴重抗議，路政署完全漠視聖母小學、聖母幼稚園、母佑會及附近居民造成的巨大影響，一意孤行，實在令人失望，本校與以強烈抗議。我方就討論文件提出以下質疑：

- (一) 路政署聲稱得到竹園北邨居民等支持，但他們沒有向居民展示六個方案，只是單一以第六方案游說居民，在建橋與不建橋間選擇，當然會支持建橋，這是假諮詢。北邨居民在不知道有多個方案選擇下，不知道有比沙田坳道建橋更好的方案，亦不知道他們得到的方便是犧牲大量學生及鳳凰村居民的利益而得到的。這對北邨的居民來說，亦是不公平。
- (二) 修改方案與原來方案改變不大，只略為移動建橋位置，對學校及居民造成的影響全無幫助。
- (三) 沒有認真研究雅竹街建橋方法，只重覆一六年報告內容，沒有深入探究可行性。竹園邨經雅竹街步行至港鐵站，比沙田坳道步行



Our Lady's Primary School

116 Shatin Pass Road, Wong Tai Sin

Kowloon, Hong Kong.

聖母小學

香港九龍黃大仙沙田坳道 116 號

Tel : 2320 1001

Fax : 2752 8493

<http://www.olps.edu.hk>

至港鐵站路程更短，可以使用的居民更多，而影響到的人卻很少。

(四) 沒有認真考慮我方專業顧問提出的專業意見，根據我方專業顧問研究路政署所提供的資料顯示，雅竹街建橋是完全可行，只是署方貪圖方便，為了工程易於進行，罔顧學生與居民利益。

敬請 慎重處理是次建橋方案，以免未能利民，反倒害民。

此呈

黃大仙區議會

交通及運輸委員會

聖母小學、聖母幼稚園、母佑會聯合敬上

二零一八年一月二十九日

附件：母佑會顧問建議信函



GOLDRICH PLANNERS & SURVEYORS LTD.

金潤規劃測量師行有限公司

Specialists in Planning, Valuation, Acquisition & Land Matters

Our Ref.: P13011/TL18004

12 January 2018

Senior Engineer,
Highways Department,
Works Division,
7/F Trade and Industry Tower,
3 Concord Road, Kowloon
Attn. Mr. Tong Wai Man

By registered mail

Dear Sir,

Objection to
Proposed Footbridge and Pedestrian Subway
from Wong Tai Sin Public Terminus to Chuk Tuen North Estate

We refer to the meeting at Our Lady's Primary School (the School) between your good self, representatives from the School, Our Lady's Kindergarten (the Kindergarten), and members of Daughters of Mary Help of Christians - Salesian Sisters (the Convent) on 8 November 2017.

During the meeting, you informed us the following points.

- a. You planned to build an elevated pedestrian walkway adjacent to the southern wall of the School at Shatin Pass Road. The representatives of the School raised **strong objection**. They pointed out that the top of the proposed walkway is at a level equal to or higher than the existing wall of the School at the south. It would provide a stepping stone for thieves and criminals to easily gain access into the School. Over the years, the police have requested the School to provide CCTV recordings to help them investigate criminal activities at that spot. The walkway will definitely increase criminal activities in the area.

All pupils in the School are young girls. Security and privacy are the prime concern for the School and parents. The proposed walkway indeed imposes a serious threat to the security and privacy of the School.

- b. In order to address the objection from the residents of the buildings near Fei Fung Street and Shatin Pass Road, you changed the alignment of the proposed elevated walkway. You removed the original elevator at the west side of Fei Fung Road.

**Objection to
Proposed Footbridge and Pedestrian Subway
from Wong Tai Sin Public Terminus to Chuk Tuen North Estate**

Instead, you proposed to erect the elevator at the south-east side of the Kindergarten. Furthermore, you proposed to build an elevated walkway across Shatin Pass Road in front of the Kindergarten. The huge concrete monster across the road overlooks into the classrooms and playground. The headmaster of the Kindergarten **raised strong objection to your new proposal.**

All children in the Kindergarten are mainly young girls and all teaching staff are female. Privacy is one of the primary concerns of the parents and teachers. The Kindergarten has tried it's best to protect these young girls from disturbance and threats from the outside of the Kindergarten, including peeping from strangers. The elevated walkway would impose a threat to the young girls, for example, providing an opportunity for strangers to look into the Kindergarten from an elevated angle.

The concrete elevated walkway across Shatin Pass Road will become a huge ugly concrete monster high up in front of the Kindergarten. Its presence will destroy the peaceful environment in front of the Kindergarten and the Convent. The damage is permanent and irreversible.

The elevated walkway designer should not only concern about the functional use of the proposed elevated walkway. He should also consider the new structure in a humane and environmentally-friendly way. Creating an ugly structure over-shadowing and in front of the Kindergarten is by no way acceptable to anyone.

We have earlier proposed to build the footbridge from Wong Tai Sin Road over the slope up to Nga Chuk Street; and end up in Chuk Yuen North Estate. We have invited you to view the distance between Nga Chuk Street and Wong Tai Sin Pass Road. All of us, including you and your consultants, agreed that the distance is short - about 50-70 metres. It makes little difference between the landing points of the elevated walkway whether it is built on Nga Chuk Street or Shatin Pass Road.

**Objection to
Proposed Footbridge and Pedestrian Subway
from Wong Tai Sin Public Terminus to Chuk Tuen North Estate**

Your consultant at the meeting advised that after some research, it was possible to erect a footbridge along Nga Chuk Street from the north of Chui Yuen House to Chuk Yuen North Estate.

We understood that there were some drainage facilities under the slope between Wong Tai Sin Road and Nga Chuk Street. You advised that it was feasible to build an elevated walkway over there from the financial and engineering point-of-view. But the financial and time cost to complete the scheme would be higher. However, your team had not conducted any study or test to see if the construction of an elevator or footbridge over the slope would impose any difficulty.

We suggest you conduct a Drainage Impact Assessment and obtain a comprehensive report on the impact of the proposed escalator and stair lift, and the main pile on the box cullet and drainage facilities.

We think that it is possible to put the main pile on Wong Tai Sin Road and build a lift tower. The elevated walkway may go from the top of the lift tower to land on the southern part of Nga Chuk Street.

If you find any difficulty in carrying out the above mentioned work, we suggest you build the escalator and stair lift along the slope between Wong Tai Sin Road and Nga Chuk Street. This would impose less pressure on the drainage facilities under the slope.

To conclude, we have heard your new proposal concerning the revised alignment of the proposed footbridge. You are creating a stepping stone for the criminals and a huge concrete monster overlooking the kindergarten. The School, the Kindergarten and the Convent raised strong objection as the proposed footbridge would impose serious adverse impact on the security, privacy, aesthetics and environment. **The damage is huge, long-lasting and irreversible for the coming 120 years..**

Objection to
Proposed Footbridge and Pedestrian Subway
from Wong Tai Sin Public Terminus to Chuk Tuen North Estate

We propose that the footbridge should go from Wong Tai Sin Road up to Nga Chuk Street and land on Chuk Yuen North Estate. Although this route may take a longer time and more money to complete, it saves the Kindergarten, the School and the Convent from the fate of permanent damage and threat.

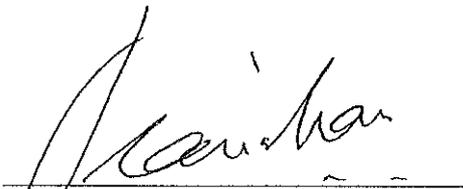
What is more, there is little difference in walking distance between building the footbridge along Nga Chuk Street and Shatin Pass Road.

Our clients have clearly voiced out their concern on the project with a view that you would amend the alignment to avoid causing damage to the School and Kindergarten. If you insist to pursue the above-mentioned project, our client may have to judicial review your decision.

Yours faithfully,

For and on behalf of

Goldrich Planners & Surveyors Ltd.



Francis Lau

cc. client

敬啟者：

強烈反對興建黃大仙竹園北邨行人通道系統
控訴行人通道造成沙田坳道附近學校及居民永久性損害

黃大仙聖母小學、聖母幼稚園及母佑會修會自 2014 年開始，得悉政府將於黃大仙沙田坳道興建竹園北邨行人通道系統，巨大的天橋將橫亘小學與修會之間，位置距離小學、修會及鳳凰邨多幢大廈極近，對學校及附近居民造成極大的困擾。多年來，聖母小學及鳳凰邨居民不停向各有關政府部門求助及提出意見，均不得要領。茲此提出以下嚴重控拆：

(一) 政府資料不完善，天橋設計未有顧及各持份者需要

1. 興建通道主要目的為方便竹園北邨居民沿沙田坳道步行至黃大仙港鐵站。惟現時黃大仙中心北館已有無障礙行人通道連接竹園北邨至港鐵站，已令使用沙田坳道行人數量大減。另外天橋設計位置偏處竹園北邨一隅，只能方便梅園樓居民使用，其他邨民未能惠及使用。
2. 政府為方便竹園北邨少量居民出入而犧牲學校和鳳凰邨居民利益，使近千名師生及多幢大廈居民造成永久性影響。損一方以利一方，未有顧及受影響之持份者之損失，實不是利民之措拖。

(二) 不尊重聖母小學顧問之建議

聖母小學特聘專業顧問，為建橋提出意見，惟政府機構未能認真考慮建議。聖母小學建議通道由竹園北邨經雅竹街連接港鐵站，如此竹園北邨更多居民受惠；學校及鳳凰邨居民免受影響，可達至三贏局面。雖然建築工程遇到的問題較多，但路政署人才濟濟，困難是可以克服的，須知工程時日短，影響時日長。

(三) 區議會沒有充分諮詢居民意見，草草通過興建方案

2016 年 7 月 26 日黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會在沒有充分諮詢居民的情況下，草草通過是次方案。當時雖有議員提出可作進一步研究，但主席卻三言兩語總結。然後通過方案。而鳳凰邨受影響居民卻一直蒙在鼓裏，區議員愧稱為民喉舌。

(四) 區議員瞞騙聖母小學及鳳凰邨居民

有區議員向聖母小學及鳳凰邨居民提出，治沙田坳道興建天橋是已諮詢鳳凰邨居民及乃回應居民所求興建；但實則是聖母小學及鳳凰邨居民參“竹園北邨行人通道系統”最後諮詢會中

得悉，與會居民（包括鳳凰邨大廈業主立案法團代表）全是激烈反對興建沙田坳道天橋。另由於聖母小學較早前受到瞞騙，以為鳳凰邨居民同意建橋，故曾經於 2017 年 9 月 6 日與路政署會面時，建議貼近聖母小學位置以隧道代替天橋，至鳳凰邨位置才興建天橋；現聖母小學撤銷是項提議，以免影響居民。

為了莘莘學子、為了鳳凰邨居民，我們強烈建議路政署認真研究在雅竹街興建天橋。
如蒙 首肯，不勝 感激。

此呈

路政署署長

鳳凰邨 鳴鳳街 59 號 大廈 業主立案法團 / 住戶

2017 年 10 月 3 日

陳文駿 吳浩培
吳安麗 廖雲
吳安玲
吳世英
謝志強



Wong Chun Cheung
Kwon Sma Pop

郵寄地址：

九龍何文田忠孝街八十八號何文田政府合署五樓 路政署署長收



竹園北邨業主立案法團

The Incorporated Owners of Chuk Yuen (North) Estate

本法團檔號：CYN/18/IO/005

九龍黃大仙

龍翔道 138 號

龍翔辦公大樓 6 樓

交通及運輸事務委員會主席

袁國強議員, MH

袁國強議員：

有關強烈要求落實竹園北邨行人通道系統工程事宜

近年來黃大仙區人口日漸增長及不斷老化，現時竹園北邨和鄰近龍鳳街、翠鳳街及鄰近居民包括聖母醫院、聖母小學及幼稚園等使用者如步行往返黃大仙市中心一帶，便需要行經沙田坳道行人路，然後橫過黃大仙市區中心。由於該路段十分陡斜，當天氣惡劣時尤其對長者、小童及輪椅使用者造成不便。

本人在任竹園北邨業主立案法團主席的十數年間與現任及前任的委員們、現任及前任的區議員們不辭勞苦努力地向有關部門爭取及反映此工程之重要及迫切性。因此行人天橋早於約 20 年前已有計劃興建。房署在出售竹園北邨時已在地契中列明預留本邨其中一幅土地予政府興建行人天橋工程。法團因此亦於 2017 年 11 月聯合本區區議員舉行有關之簽名會，亦得到過萬名街坊的簽名支持希望能盡快落實上述之工程。

九龍黃大仙竹園北邨榕園樓地下

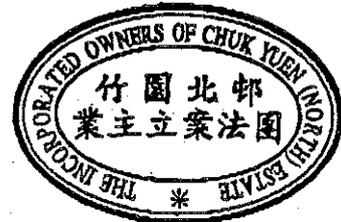
G/F, Yung Yuen House, Chuk Yuen (North) Estate, Wong Tai Sin, Kowloon

電話 Telephone: 2320 2170

本人在任期間為配合落實工程多次與路政署開會討論有關議程。在擬建行人通道的接駁位置會涉及佔用本邨斜坡土地，法團亦盡量配合。在2017年12月與會期間獲悉路政署已落實計劃正在籌備下一階段工作包括在本年稍後時間進行刊憲程序。本邨居民及法團多年爭取到此刻實屬不易。因此工程已延誤太久。現特函希望 袁議員能在區議會上頂力支持及向政府反映此工程的迫切性，加快落實上述工程。以便本區及鄰近的居民得到受惠。

本法團全體委員代表居民深表謝意。

祝工作順利！



竹園北邨業主立案法團
第八屆管理委員會
主席 溫育新



2018年1月29日

黃大仙鳳凰區 陳炎光 區議員

九龍鳳凰村雙鳳街16號二樓 電話：2327 2882 傳真：2327 2812

致：黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
袁國強主席及全體委員

對竹園北邨行人通道系統的意見

我收到部份鳳凰村居民的反對，當中以飛鳳樓及利誠大廈的居民聲音最強烈，擔心構成景觀妨礙；聖母小學及幼稚園擔心對學習環境構成滋擾；而部份人則不滿因工程移除樹木，減少綠化面積，減少居民休憩用地。

路政署現時提交的優化方案，某程度減低對飛鳳樓及利誠大廈的影響，但仍需留意下列問題：

1. 保障民居及學校的私隱，確保天橋行人不會看到民居及學校內部。
2. 天橋燈光在夜間不宜過亮，同時燈光要集中投射於天橋內，以免產生光污染，在天橋與民居之間，盡可能種植大樹以阻隔噪音及燈光。
3. 利誠大廈居民擔憂飛鳳街電梯產生噪音，於夜間構成滋擾。



陳炎光區議員

2018年1月30日



黃大仙區議會

陳英

區議員辦事處

附件七

Office of District Councillor, Chan Ying, Leonard

檔案編號：DCCY-18-021

黃大仙區議會
交通及運輸事務委員會
袁國強主席

袁主席：

(By Fax 2320 2944)

1

強烈要求竹園北邨行人通道系統儘快動工

關於竹園北邨無障礙行人通道系統竹園區從爭取、諮詢、出圖紙到今天放在大家桌上經多次修改的方案已經超過 18 年，行到今天已經非常不容易。

主席、各位議員，本人想強調此系統惠及的並不是只限於竹園北邨，而是整個竹園區，其中包括竹園北邨、盈福苑、鵬程苑、翠竹花園，部份竹園南邨的居民，部份聖母小學幼稚園的學生及前往聖母醫院、黃大仙醫院看病探病的市民，受惠者超過 6 萬，其中還未包括天橋建成後部份慈雲山居民或會利用此天橋前往黃大仙港鐵站。

基於此天橋影響人口眾多，而竹園區人口老年化日益嚴重，提供一個無障礙行人通道給長者和傷殘人士出入實在有其緊急和必要性。此天橋系統無論從法(已諮詢多時)、理(區內沒有相關設施，受惠者眾多)、情(照顧長者和傷殘人士，方便出入融入社會)三方面來說，此天橋系統必須早日上馬。

所以本人真誠希望在座各位議員支持並通過今次政府部門的方案，使其可以進入下一個程序，早日動工，早日完工 是整個竹園區最大的盼望。

此致



陳英區議員辦事處

陳英 謹啟

二零一八年一月廿六日

黃大仙翠竹街八號 翠竹花園商場 四樓 401A 室
Rm.401A, 4 / F, Tsui Chuk Commercial Complex, Tsui Chuk Garden, Wong Tai Sin, Kowloon
電話：3743 1888 傳真：3743 1889 電郵：Leonardtsoichuk@gmail.com



中華人民共和國香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China



黃大仙區議會
W.T.S. District Council

丁志威議員辦事處

地址：竹園北邨 蕙園樓 地下 106 室

電話：2613 8602

傳真：2613 8669

電郵：tingchiwai@gmail.com

本函檔號：L18-004(D)



● 多次諮詢居民意見



● 多次與路政署進行諮詢會議



● 要求路政署盡快興建

除了本人多番努力爭取外，區內亦有不少團體及地區人士極力爭取，希望工程盡早動工。皆因有關工程惠及人數眾多，包括竹園區內數萬越趨年長的居民、區內為數不少的工作者及機構受惠者、聖母醫院及黃大仙醫院的病人及家屬等等。而工程亦已擾攘多時，本人祈請交通及運輸事務委員會各委員支持並協助敦促有關部門加快步伐，盡早動工，讓大家可盡快受惠於該項目。如有疑問，請致電 2613 8602 向本處職員查詢。

黃大仙區議會 丁志威 議員

2018 年 1 月 30 日



丁志威議員辦事處

地址：竹園北邨 蕙園樓 地下 106 室

電話：2613 8602

傳真：2613 8669

電郵：tingchiwai@gmail.com

本函檔號：L18-004(D)

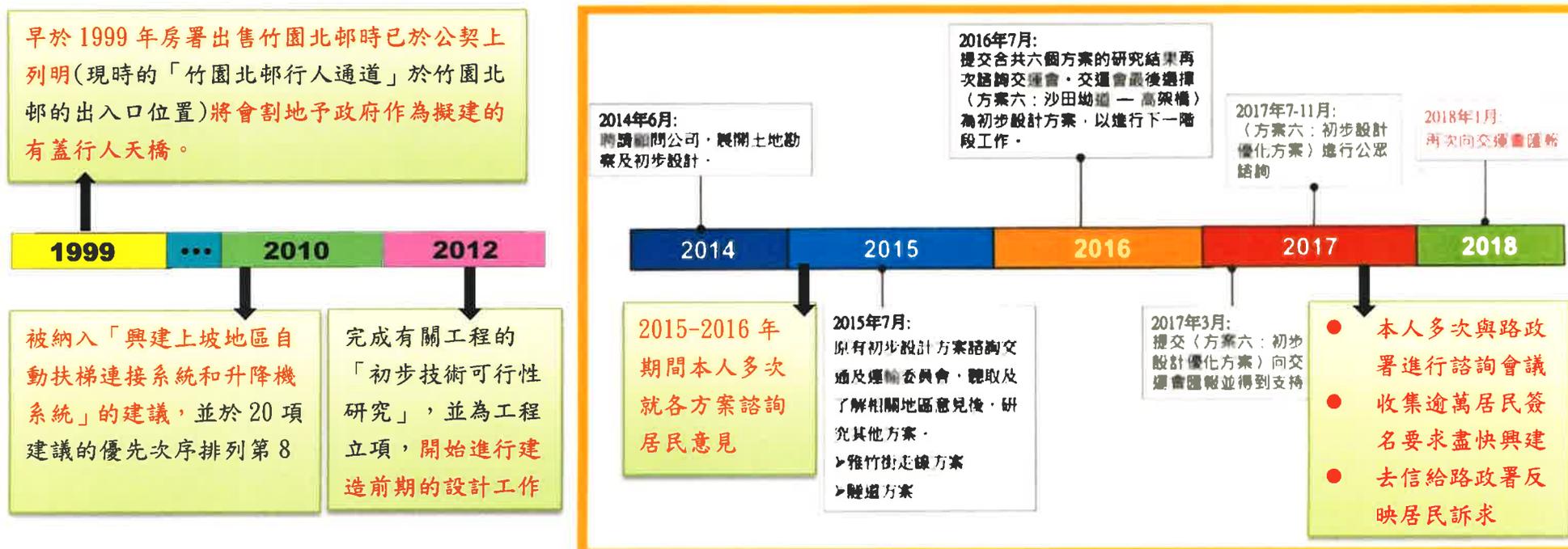
黃大仙區議會

交通及運輸事務委員會 主席

袁國強先生, MH

「竹園北邨行人通道系統」擾攘逾 18 年，人口越趨老化，興建工程刻不容緩！

政府早於 1999 年已預計將於竹園北邨興建有蓋行人天橋連接外界，居民亦早於當時已開始爭取興建，但至今已逾 18 年，仍未落實有關工程。





丁志威議員辦事處

地址：竹園北邨蕙園樓地下 106 室 電話：2613 8602 傳真：2613 8669 電郵：tingchiwai@gmail.com

本函檔號：L18-004(D)

跟據最新資料顯示，上坡地區自動扶梯連接系統和升降機工程大部份已刊憲動工，有些更已完成階段(下列表格)，而相反仍在討論擬建「竹園北邨行人通道系統」的最新發展和初步設計修訂方案。懇請各位委員在會中通過竹園北邨行人通道系統工程項目的〈方案六〉修訂方案，令路政署為有關工程作刊憲及下階段相關工作。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統進長

排名	建議項目	進展
1	慈雲山行人通道系統	已完成
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	進行中
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	進行中
5	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	進行中
6	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	進行中
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	進行中
11	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	進行中
13	月華街行人連接系統	已完工
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統	已完工