

第五屆黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十八次會議記錄

日期：二零一八年十一月二十七日(星期二)
時間：下午二時三十分
地點：九龍黃大仙龍翔道 138 號龍翔辦公大樓 6 樓
黃大仙區議會會議室

出席者：

主席：

袁國強先生,MH

副主席：

雷啟蓮女士 黃大仙區議會議員

委員：

李德康先生,BBS,MH,JP	黃大仙區議會主席
黎榮浩先生,MH	黃大仙區議會副主席
陳曼琪女士,MH, JP	黃大仙區議會議員
陳安泰先生,MH	黃大仙區議會議員
蔡子健先生	黃大仙區議會議員
何漢文先生,MH,JP	黃大仙區議會議員
許錦成先生	黃大仙區議會議員
簡志豪先生,BBS,MH,JP	黃大仙區議會議員
李東江先生	黃大仙區議會議員
莫健榮先生,MH	黃大仙區議會議員
沈運華先生	黃大仙區議會議員
施德來先生	黃大仙區議會議員
譚香文女士	黃大仙區議會議員
譚美普女士	黃大仙區議會議員
丁志威先生	黃大仙區議會議員
黃逸旭先生	黃大仙區議會議員
胡志健先生	黃大仙區議會議員
胡志偉先生,MH	黃大仙區議會議員
郭耀偉先生	交通及運輸事務委員會增選委員
李達仁先生,BBS, MH	交通及運輸事務委員會增選委員
蘇家豪先生	交通及運輸事務委員會增選委員

因事缺席者：

陳偉坤先生,MH	黃大仙區議會議員
陳英先生	黃大仙區議會議員
林文輝先生,JP	黃大仙區議會議員

列席者：

陳卓熙先生	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
譚家權先生	黃大仙區交通隊主管	香港警務處
梁敏玲女士	高級運輸主任/黃大仙	運輸署
賴有財先生	高級工程師/九龍東	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：

區潔英女士, JP	起動九龍東專員	發展局起動九龍東辦事處
黃國揚先生	起動九龍東副專員	發展局起動九龍東辦事處
李國雄先生	合約高級項目發展經理	發展局起動九龍東辦事處
梁德志先生	工程策劃經理(3)	發展局起動九龍東辦事處
蘇洪德先生	執行董事	艾奕康亞洲有限公司
陳文輝先生	見習交通規劃師	艾奕康亞洲有限公司

為議程(三)(iii)出席會議的機構代表：

李若愚先生	首席助理秘書長(運輸)	運輸及房屋局
佘天翔先生	總工程師/運輸策劃	運輸署
馮煜才先生	高級工程師/運輸策劃	運輸署
吳基博先生	工程師/運輸策劃	運輸署

秘書：

黎素姬女士	行政主任(區議會)3	黃大仙民政事務處
黃婷筠女士	行政主任(區議會)3(候任)	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)第十八次會議。另外，主席歡迎黃大仙民政事務處候任交運會秘書黃婷筠女士出席是次會議。黃婷筠女士將於下一次會議起接替黎素姬女士列席日後的交運會會議。交運會感謝黎素姬女士過往對交運會的貢獻。

一 通過黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會二零一八年十月九日第十七次會議記錄

2. 交運會第十七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二零一八年十月九日第十七次會議進展報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 52/2018 號)

3. 委員備悉文件。

二(ii) 黃大仙區議會交通及運輸事務委員會轄下關注黃大仙公共運輸總站專責小組二零一八年十一月二十一日第二次會議進展報告
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 53/2018 號)

4. 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 54/2018 號)

5. 委員備悉文件。

二(iv) 黃大仙區交通意外傷亡報告(二零一八年九月至十月)
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 55/2018 號)

6. 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 56/2018 號)

7. 委員備悉文件。

三 討論事項

- 三(i) 起動九龍東
新蒲崗商貿區的行人環境及交通改善計劃－可行性研究
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 57/2018 號)

8. 主席歡迎為此議程出席會議的發展局起動九龍東專員區潔英女士、起動九龍東副專員黃國揚先生、合約高級項目發展經理李國雄先生、工程策劃經理梁德志先生、艾奕康亞洲有限公司(顧問公司)執行董事蘇洪德先生及見習交通規劃師陳文輝先生。

9. 起動九龍東專員區潔英女士及顧問公司蘇洪德先生以投影片輔助介紹文件。

10. 雷啟蓮議員代表東九龍居民委員會介紹題為「對『新蒲崗商貿區行人環境及交通改善計劃』『可行性研究』」的意見書(附件一)。

11. 委員的意見和查詢綜合如下：

- (i) 查詢局方會否考慮把握是次規劃的機遇，將使用量不足的彩虹道街市改建為體育村或重建為其他設施；
- (ii) 表示歡迎有關研究並支持報告的方向，但擔心在大有街加設交通燈號會造成交通阻塞，希望局方就建議方案進行交通影響評估。委員擔心後巷改善方案 BA1 會令車輛無法在遇上雙喜街阻塞時經後巷前往大有街。委員亦指雙喜街的舊式工廈裡有部份印刷公司需要搬運大型卷紙上落，惟缺乏上落貨設施，建議局方在規劃時考慮現時新蒲崗區的商業運作情況；

- (iii) 查詢會否考慮在規劃中加入人車共融的單車徑或連接啟德的單車徑等設施。委員希望局方就手機應用程式顯示實時空置泊車位資訊的措施提供更多詳情，並建議在主要路口提供顯示屏展示空置泊車位資訊，方便駕駛人士；
- (iv) 認為新蒲崗區有太多路口，導致步行比較困難。委員建議除了擴闊行人路面及加設照明系統外，亦可考慮搬移行人路上的部分公共設施，以方便步行。委員表示支持大有線改善方案 TY5 及 TY6，並建議局方在徵詢有關議員意見後盡快推展比較可行及有效的方案，無須待諮詢期完結；
- (v) 建議可參考台北信義計劃區的例子，認為該區規劃定位清晰，而區內情況亦與新蒲崗區有相似之處。委員另查詢局方會否從改善泊車位及上落貨設施方面著手，以提供誘因改善交通情況。委員亦認為該規劃欠缺完整的街道輪廓設計，擔心未能持續發展；
- (vi) 認為大有街的人流及車流不如其他地方多，但問題在於大型車輛上落貨時需要駛入工廠大廈的後巷再倒車離開，造成交通堵塞，因此對在大有街安裝額外交通燈號的成效有保留。委員指研究提及擬在東啟德運動場現址提供約三百個地下泊車位，而該停車場位於新蒲崗南部，認為亦應考慮在新蒲崗北部(例如彩虹道運動場現址)興建地下停車場以提供更多泊車位；
- (vii) 認為在制訂地下停車場的收費時，應以能夠吸引車主使用為主要考慮。委員認為在規劃地下停車場時可加入地下行人通道網絡，以連接不同的地面出口。委員表示五芳街和六合街的兩旁劃有「不准停車等候」標記，但可以有上落貨的區域，影響車流量，認為局方亦應考慮此等情況；
- (viii) 表示欣賞局方建議優化爵祿街及崇齡街過路設施，認為可減少行人站在馬路中心吸入廢氣，亦能讓行人一次橫過街道；

- (ix) 認為局方在落實計劃時需考慮如何與後巷周邊的持分者溝通達至共贏，避免為他們帶來不便。另外委員查詢後巷壁畫裝飾的實行細節，例如會否涉及後巷的業權等；
- (x) 認為擬建的約三百個泊車位未必能應付當區和鄰近屋苑的需求。委員查詢有關街口和交通燈號的設計會否導致在繁忙時間出現人車爭路的情況，以及局方有否考慮在繁忙時間實施人車分隔。委員建議可將彩虹道的兩條行人天橋連接到鑽石山的天橋網絡，以實施人車分隔及帶動人流至鑽石山、新蒲崗及啟德一帶。委員建議局方考慮與區議員進行實地視察，探討有關問題；
- (xi) 指出新蒲崗區內的大廈建成至今已將近六十年，並可能在二、三十年後重建。委員關心在街道、交通配套及分流方面是否能夠配合該區發展，查詢局方有否和運輸及房屋局了解有關資料；及
- (xii) 建議局方可向地政總署了解工廠大廈毗鄰後巷的地契問題。委員亦希望局方可一併改善 MIKIKI 商場旁近景福街的後巷，讓有關道路可直接連接到新蒲崗中心地區，幫助新蒲崗區的發展。

12. 起動九龍東專員區潔英女士的回應重點綜合如下：

- (i) 就委員建議將大有線改善方案 TY4 變成區域行人過路處，由於該處為十字路口，有別於大有線改善方案 TY5 及 TY6 的「T」字路口，有關改動會影響交通，故不太可行，但局方會考慮將有關路段改以交通燈號管制；
- (ii) 就委員表示擔心大有線改善方案 TY1 會造成交通擠塞，局方建議將彩虹道轉入大有街的燈號與大有線改善方案 TY1 的交通燈號調節成同步，並按不同時段的需要調節行人燈號的長短，以避免造成擠塞問題；
- (iii) 表示會考慮調整或取消大有線改善方案 TY3，並將後巷改善方案 BA1 西面部分的方案延伸至東部分，即重鋪地面以劃分行人路和行車路；

- (iv) 表示在四美街地下公眾停車場落成及啟用後，才會取消三祝街公眾停車場，屆時並會檢視雙喜街、四美街和其他路旁泊車位有否需要保留，以及是否需要善用空間擴闊路面以改善交通；
- (v) 表示現正與民政事務局及康樂及文化事務署研究彩虹道遊樂場一帶的優化計劃，並會繼續跟進有關事宜；
- (vi) 表示為新蒲崗提供單車徑與啟德的單車徑連接起來，在實行上頗為困難，但會與啟德辦事處再作研究；
- (vii) 現時已有一個在新蒲崗的停車場加入實時空置車位數據的手機應用程式計劃，局方正積極與區內大型商場聯繫，希望他們能加入計劃；
- (viii) 有關在區內路口加設顯示屏提供整區實時空置泊車位資訊的建議，需要區內停車場配合和參與才可成事。至於四美街地下公眾停車場的實時空置泊車位數據，日後可考慮加設顯示屏提供相關資訊；
- (ix) 就五芳街、六合街的上落貨位置及長期有車輛停泊的問題，局方知悉運輸署認為區內一些舊式工廈需要在路旁上落貨，故未必可將相關上落客貨位置取消。局方會與運輸署研究在五芳街近萬廸廣場的上落客貨位置進行試驗計劃，將該位置改成時租或半小時停車位，並研究成效；
- (x) 表示了解後巷地權的情況，後巷中間部分屬政府擁有，而兩旁則屬私人擁有，故有關的改善工程須按實際情況實施。在一些上落貨活動較頻繁的地方，局方未必可於短期內進行改善工程，但備悉委員意見，並適時作出改善；
- (xi) 局方建議在香港考試及評核局向後巷的圍牆加添街頭藝術，並與合適機構合作，邀請當區藝術創作者參與；

- (xii) 就委員查詢會否以行人天橋方式連接新蒲崗各地點，局方認為若配合綠化，行人在區內地面步行會較使用行人天橋更為便捷和舒適；
- (xiii) 就委員查詢能否在大有街建設地底行人隧道或架空行人天橋，由於大有街有多條地下管道，如需翻開地面建設行人隧道，會影響交通；如興建行人天橋，亦須在兩邊預留消防救援通道，故局方認為有關建議的可行性較低；
- (xiv) 局方一直與其他政府部門保持緊密聯繫，監察區內人流及車流量；及
- (xv) 認同一些獲得普遍支持的短期改善措施可以先行實施。

13. 委員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 就彩虹道轉入大有街的交通燈號控制建議，委員擔心有關路段涉及東行及西行車輛，而兩者的交通燈號需輪流交替，故有關措施難以同時配合該兩個行車方向。委員指出由彩虹道至有關交通燈位的路段只有約五至六個車位的長度，擔心有關建議會造成阻塞。此外，現時有很多車輛由龍翔道經彩虹道進入啟德，委員擔心如再加設交通燈號，車龍會堵塞至龍翔道；及
- (ii) 希望局方能提供完整的街道輪廓設計圖。

14. 起動九龍東專員區潔英女士補充，局方會就大有線改善方案 TY1 的交通燈號情況與運輸署作詳細研究。在街道輪廓設計方面，由於新蒲崗為舊區，與台北信義計劃區的情況不同，局方須配合舊區的情況及機遇制訂合適的改善計劃，故未能將一個全新及完整的街道輪廓設計概念套用於新蒲崗商貿區。

15. 主席表示，就大有線改善方案 TY1，擔心行人不理會行人燈號而亂過馬路，影響交通流量。此外，委員表示區議會經過一番努力才使該位置的交通情況得以改善，擔心如該處的交通不暢通，會導致以往車龍堵塞至蒲崗村道的情況再次出現。主席希望局方參考委員的意見，並查詢局方會否再向委員交代有關進度。

16. 起動九龍東專員區潔英女士表示，在完成公眾參與活動後，會適時向委員匯報結果。

三(ii) 要求政府就沙中綫提早局部通車完善附近交通配套
(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 58/2018 號)

17. 譚香文議員介紹題為「要求政府就沙中綫提早局部通車完善附近交通配套」的意見書。

18. 主席請委員參閱席上由港鐵公司及路政署提交的書面回覆(附件二及附件三)。

19. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

(i) 關注若沙中綫提早局部通車，其所帶來的人流或會對附近社區構成壓力；及

(ii) 希望港鐵公司及相關部門交代若沙中綫提早局部通車所涉及的細節安排，包括何文田站會否一併開通、鑽石山站會成為終點站或中轉站及屆時鑽石山站的交通接駁和轉車安排等。委員擔心如沙中綫何文田站不會提早開通，沙中綫局部通車帶來的人流將集中在鑽石山站轉車。另外，現時鑽石山站及黃大仙站於繁忙時段已十分擠擁，委員擔心屆時沙中綫的乘客亦會於鑽石山站轉乘觀塘線到香港島，令鑽石山站更不勝負荷。

20. 運輸署梁敏玲女士表示，署方備悉委員意見並會向相關部門反映。署方在新鐵路項目落成及通車前，會審視相關的車務運作安排及車站設施，當中包括乘客指示及人流管理安排等，並會適時作調整。另外，署方正就沙中綫通車制訂公眾交通服務重組計劃，屆時會諮詢委員意見。

21. 委員希望運輸署審慎考慮相關意見，若鑽石山站會成為沙中綫提早局部通車的中轉站，需詳細考慮有關的交通配套。

三(iii) 動議：「本會支持政府需要處理『三隧分流』問題的方向，但對政府提出增加紅隧及東隧收費的分流建議方案，我們要求擱置，並要求重新提出一套毋須紅隧、東隧大幅加價的分流方案，例如可考慮回購西隧，調整三條隧道收費至更合理水平。此外，本會亦要求政府除了向專營巴士豁免或補貼隧道收費外，應公平地看待其他公共交通工具，例如非專營巴士(邨巴)及專線小巴等，將它們納入隧道及道路收費豁免建議的範圍內，以減輕市民交通費負擔。」

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 60/2018 號)

隧道交通流量合理分布

(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第 61/2018 號)

22. 主席歡迎為此議程出席會議的運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)李若愚先生、運輸署總工程師余天翔先生、高級工程師馮煜才先生及工程師吳基博先生。

23. 簡志豪議員介紹文件。

24. 運輸及房屋局李若愚先生及運輸署余天翔先生以投影片輔助介紹文件。

25. 委員提出的意見和查詢綜合如下：

(i) 認為單靠調整隧道費未能達到分流的效果；

(ii) 查詢運輸署在文件中提及不同隧道收費的模擬組合會導致不同擠塞點的分析，是否已考慮到時效的因素。委員認為時效會影響調整隧道收費的幅度及其效果，以西隧為例，其使用率在隧道費增加後的首三個月會下降，但在使用者習慣新的隧道費後，使用率會逐步回升，故認為改變隧道費只會短暫影響隧道的使用率。委員再以沙田四條收費不同的隧道(即大老山隧道、尖山隧道及沙田嶺隧道、城門隧道以及獅子山隧道)為例，指出收費最低的隧道不一定是使用率最高的隧道；

- (iii) 指政府收回大老山隧道後未有調低隧道收費，故認為若政府回購西隧亦不會有助調整隧道收費。另加上西隧專營權將於二零二三年屆滿，故認為政府無需在現階段回購西隧；
- (iv) 認為隧道使用者在使用隧道時會先考慮駕駛的實際需要(例如行車距離)，再考慮隧道收費。委員指方案建議的隧道費差距不大，故隧道費並非隧道使用者考慮的首要因素。就運輸署指道路使用者會特地駕駛至距離較遠但收費較低的隧道，委員查詢有關數據來源；
- (v) 指與其回購西隧，政府可考慮全額或部分補貼西隧隧道費，令道路使用者可以低於紅隧的收費使用西隧，有關的補貼除免除政府需以大量資金回購西隧外，在執行上也比較簡單；
- (vi) 認為當初政府在處理與西隧公司的合約時，未有考慮到控制法定收費的問題，對西隧公司調整法定收費亦只能逆來順受；
- (vii) 指現時隧道擠塞的問題源於三條隧道不足以應付需求。就運輸署表示調整隧道費會導致東隧、觀塘道及將軍澳道擠塞，委員認為關鍵在於將軍澳區與九龍東的人口增加，但政府卻未有相應增加基建配套設施，故建議興建一條新隧道連接將軍澳及東區；
- (viii) 就文件中提及如降低西隧的隧道收費至低於現有建議方案，會引發更多分流點的擠塞，委員認為有關估計是基於現時道路的設計。由於現時西隧沒有擠塞情況，故政府沒有誘因改善西隧的道路設計及連接位的問題。委員建議運輸署在研究中加入改善西隧連接位及道路設計的規劃，即使降低西隧的隧道收費至低於現有建議方案時亦可減低分流點的擠塞；
- (ix) 查詢運輸署會否向公眾公開有關調整隧道收費的估計及數據研究分析資料；

- (x) 認為控制隧道流量未能解決分流點的擠塞問題。以黃大仙為例，龍翔道長期受鯉魚門道近匯景花園的迴旋處及獅子山隧道口這兩個分流點影響而擠塞，故不論隧道收費如何，如交匯處的分流問題不解決，擠塞的問題不會有改善。委員亦認為有關的建議方案會增加市民負擔，並關注署方現時政策及未來會如何解決隧道專營權問題；
- (xi) 建議運輸署研究分時段收費的方案，例如設立繁忙及非繁忙時段收費。委員亦建議落實車輛分流，限制重型車輛於繁忙時段只可使用某條隧道，以控制車流量；
- (xii) 建議運輸署考慮興建運輸帶形式的行人過海隧道，讓行人無需使用車輛亦可過海；
- (xiii) 指現時隧道擠塞問題源於隧道連接路的吞吐量不足，擔心新隧道建成後無法將車流從隧道連接路帶到目的地；及
- (xiv) 認為現時隧道擠塞的其中一個問題是由於大量隧道巴士在隧道口巴士站上落客。鑑於政府將於二零二一年通車的將軍澳-藍田隧道(將藍隧道)使用不設收費站的設計，委員促請局方將類似安排套用於其他隧道，以拆除收費站並騰空位置重新設計隧道巴士站，從而改善現時的擠塞問題。

26. 運輸及房屋局李若愚先生表示，就回購西隧方面，現時法例上並無機制強制西隧公司將西隧賣給政府，故政府須與西隧公司商討，加上西隧公司並非上市公司，故沒有市場價格可供參考。如與西隧公司就回購進行討論，須就西隧公司的資產價值和未來收入來源的價值達成共識，相信有關討論過程會十分漫長。他續表示，建議隧道費調整方案是運輸署從交通管理角度提議，西隧擁有權並沒有影響相關分析。局方其後才根據運輸署的建議方案與西隧公司討論如何提供補貼，使西隧使用者能以建議隧道費使用該隧道。另外，西隧當年是以「建造、營運、轉移」模式興建，而近年政府已經沒有再以這種模式興建行車隧道。

27. 運輸署余天翔先生表示，是次隧道費調整建議於二零二零年一月實施至二零二三年八月西隧專營權屆滿為止，當中會考慮整體車流量改變，亦希望藉著比較顯著的隧道費加幅或減幅達到較長遠效果。他指隧道使用者在選擇隧道時會考慮特定地理環境因素，例如使用隧道費較低的尖山隧道前往西九龍會經過大埔公路沙田段的「樽頸位」，即使採用其他收費模式也不會減少車流，故暫時未達到分流的效果，而其他隧道亦會因地理環境、交通配套等因素影響分流結果。根據意願偏好調查所得的結果及整體交通分析，有很多來往新界西及香港島的駕駛者表示願意選擇較遠的紅隧而不使用西隧過海，以節省每天近百元的隧道費。署方希望能藉著拉近隧道費的差異，改變部分車主的選擇，以釋放隧道附近的交通分流點以達到理想的分流效果。

28. 運輸署余天翔先生續表示，就有關交通需求預測的研究方法，署方利用規劃署提供的人口及就業數據矩陣，將人口及就業分佈、土地運用、家庭收入、經濟增長等數據加入收費分流模型，再加上交通及運輸系統、出行習慣及意願偏好調查中收集的數據，計算出二零二一年每日有超過三百萬車次在模型中運行。他表示理解委員建議興建多一條過海隧道的意見，但新隧道由規劃、設計到建造的過程至少需時十多年。如通過並落實調整隧道費的建議方案，相信能在二零二零年一月帶來顯著的效果，並紓緩隧道附近連接路的擠塞問題及節省駕駛者和乘客的時間。他表示有關建議方案能將西隧的私家車隧道費鎖定在五十元直到二零二三年八月西隧專營權屆滿為止，相信方案對整體社會有利。另外，委員建議的分時段收費在執行上有一定困難。署方會根據將來將藍隧道實施電子自動收費的成效來考慮將有關措施應用在其他隧道的可行性。就行人過海隧道方面，署方認為有關的建設成本較高，亦難以在維港兩岸覓到合適的連接點興建有關設施。

29. 運輸及房屋局李若愚先生補充，是次研究的數據已上載至運輸署網站供公眾人士參閱。

30. 主席確認在場委員沒有提出修訂動議，並根據會議常規，請議員表決由簡志豪議員提出的動議：「本會支持政府需要處理『三隧分流』問題的方向，但對政府提出增加紅隧及東隧收費的分流建議方案，我們要求擱置，並要求重新提出一套毋須紅隧、東隧大幅加價的分流方案，例如可考慮回購西隧，調整三條隧道收費至更合理水平。此外，本會亦要求政府除了向專營巴士豁免或補貼隧道收費外，應公平地看待其他公共交通工具，例如非專營巴士(邨巴)及專線小巴等，將它們納

入隧道及道路收費豁免建議的範圍內，以減輕市民交通費負擔。」。
表決結果如下：

贊 成：	17 票
反 對：	0 票
棄 權：	0 票
共：	<u>17 票</u>

31. 主席宣佈動議獲得通過。

(會後備註：交運會已於二零一八年十二月四日去信運輸及房屋局，反映委員的意見。)

四 其他事項

32. 組員並無提出其他事項。

五 下次開會時間

33. 交運會下一次會議將於二零一九年一月二十九日下午二時三十分舉行。

34. 會議於下午五時十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一八年十二月

檔案編號：HAD WTSDC 13-15/5/2 Pt. 24

本會檔號 Our Ref.: 181127/LR/61/SC/27
來函檔號 Your Ref.:

黃大仙區議會

交通及運輸事務委員會主席袁國強及全體議員台鑒：

對「新蒲崗商貿區行人環境及交通改善計劃」 『可行性研究』的意見

東九龍居民委員會（下稱『本會』）歡迎當局就區議會所提出的意見作出可行性研究（下稱『可行性研究』），將「易行九龍東」概念推展至新蒲崗，加強新舊區連接、改善現時區內交通情況、增加公眾泊車設施。我們對研究方向表示歡迎，惟整體建議是以行人優先為主體考慮，但新蒲崗區一個工商貿住等混雜的區域，不少工廠大廈的原有的上落貨設施已不敷應用，故此，本會認為『可行性研究』的建議計劃，必要顧及工廈的上落貨、車輛的流量暢達、行人過路環境的便利與安全等原則作全方位的考慮，使其更切合整體地區發展需要。我們的意見如下：

1. 行人環境改善方面

i. 大有線

對增設多個交通燈位有保留

『可行性研究』就大有街多個行人過路處，建議增建交通燈以控制人流，包括五芳街過路處（TY1）、八達街過路處（TY3）；本會認為大有街乃新蒲崗的主要幹道，增建交通燈會令交通流量大打折扣，導致擠塞的情況出現；同時新蒲崗是工商貿區，過多交通燈位只會有礙工商戶日常運作。

贊成增設區域行人過路處

本會支持『可行性研究』大有街／爵祿街（TY5）及爵祿街／崇齡街（TY6）增設區域行人過路處，並建議於三祝街（TY4）也採取相應的設施，紓緩於繁忙時間出現行人過路擁塞的情況，令行人有更寬闊的空間及增加安全性環境下橫過馬路。

ii. 四美線及三祝線

反對取消三祝街現有貨車停車場

本會支持『可行性研究』改善四美街及三祝街行人過路設施，以應付未來發展；對於『可行性研究』建議取消三祝街現有的貨車停車場改為休憩公園，本會支持增加休憩用地的建議，惟新蒲崗為工商混合區，該停車場有存在的必要，故本會促請當局對此要思考周詳，應配合當區整體需要。

iii. 後巷

反對將泰力工業中心旁的後巷 (BA1) 東部分改為行人專區

本會明白當局希望打通區內部份後巷，以改善區內的交通擠塞情況，亦期望有關當局提供更具體的方案以達致上述效果；惟本會反對將泰力工業中心旁的後巷（BA1）東部分改為行人專區，因該後巷為貫通大有街及雙喜街的主要通道，而改建該部份為行人專區亦無任何實質作用。本會建議該段後巷東西部份同為人車兼用的通道，於泰力工業中心一側加設分隔式行人通道，既可人車共用，也避免通道遭違法泊車佔用。

2. 交通改善方案

因應區內泊車位不足，當局有意利用東啟德遊樂場地底空間增加泊車空間，紓緩區內需求，我們就此表示歡迎和支持，計劃中的地下停車場佔地寬廣，涉及七寶、三祝和景福街，因此地下車場應有足夠的出入口通道，增加暢達性。此外，新蒲崗區是一個住宅與工商業混雜的區域，途經本區的除了公共交通工具及私家車輛外，客貨運與物流業的車輛亦會進入本區，故本會強調當局應兼顧新蒲崗的實際情況，分配不同類型車輛的泊位比例；同時車場的出口通道及內部的高度設計，應要當顧及大型貨車的需要。

本會歡迎當局將【起動九龍東】計劃延伸至新蒲崗，但計劃絕不應局限於新蒲崗區域，更應要放眼於整個黃大仙區及九龍東。當局所提出的智能措施及美化街道等計劃，實質也是適用於其他地區。本會期望，「起動九龍東」計劃在未來可以惠及至整個黃大仙區，真正達致起動「九龍東」的願景。

東九龍居民委員會

2018 年 11 月 27 日

本函檔號: SCL/2018/C121

九龍黃大仙龍翔道 138 號
龍翔辦公大樓 6 樓
黃大仙區議會
交通及運輸委員會秘書
黎素姬女士

(電郵)

黎女士:

有關沙田至中環綫的通車安排

貴會於二零一八年十一月十二日轉來譚香文議員就沙田至中環綫(沙中綫)通車安排的來函收悉。

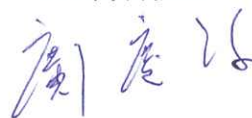
就沙中綫的通車安排，港鐵公司現時仍以「大圍至紅磡段」整段通車為目標。知悉有意見提議分階段通車，然而，從工程及營運方面須考慮多個因素；首先要視乎工程進度，亦須考慮營運上信號系統和車務方面是否能夠配合，以至分段通車對整體鐵路網絡的效益等。

此外，分段開通有可能對尚未開通路段的工程造成若干限制，繼而影響日後全綫開通日期。所以是否能夠分段開通，仍需慎重考慮。

現時，港鐵公司正參考政府專家顧問團的意見，擬定紅磡站擴建工程和月台層板的核實及測試工作，並期望盡快展開各項核實及測試工作。港鐵公司一向以鐵路項目的安全作為首要原則，「大圍至紅磡段」的具體通車日期須待上述的核實及測試工作完成、確認情況後才會確定。

因公務安排，抱歉本公司未能派員出席十一月二十七日舉行的黃大仙區議會交通及運輸委員會會議。

項目傳訊經理



鄭慶鴻

二零一八年十一月二十日

路政署

就討論事項三(ii)要求政府就沙中綫提早局部通車完善附近交通配套
提交的補充資料

就貴會於2018年11月20日轉達譚香文議員就提早局部開通沙中綫至鑽石山站的配套安排事宜作出討論的意見，現謹回覆如下：

有鑑於沙中綫近期紅磡站擴建工程的月台層板建造事件及相關的調查工作，政府需要更多時間釐清事實和工程的狀況，因而有需要就沙中綫「大圍至紅磡段」(本來預計在 2019 年年中通車)的通車目標日期再作檢討。

至於局部開通沙中綫「大圍至紅磡段」部份車站及路段的可行性，我們已要求港鐵公司進行研究，由於建議涉及多方面複雜的技術及鐵路營運事宜，港鐵公司需要時間詳細考慮。政府會適時與港鐵公司進行探討，現階段未有任何定論。