

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
黃震威先生	署理高級聯絡主任(1)	黃大仙民政事務處
麥定邦先生	高級工程師/沙中線 1	路政署
王豪先生	高級運輸主任/鐵路 2	運輸署
甘慧明女士	高級運輸主任(黃大仙)	運輸署
方崇傑先生	高級工程師/九龍東	運輸署
李振聲先生	工程師/優先鐵路發展 3	運輸署

為議程(三)出席會議的政府部門及機構代表：

林芬佑女士	城市規劃師/九龍 5	規劃署
李永孝先生	高級統籌工程師	港鐵公司
曾凱恩女士	公共關係經理-工程項目及物業	港鐵公司

秘書：

黎素姬女士	行政主任(區議會)3	黃大仙民政事務處
-------	------------	----------

黃大仙民政事務處徐卓鋒先生歡迎各組員及政府部門和機構代表出席第五屆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(專責小組)第一次會議。

一 選舉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主席

2. 黃大仙民政事務處徐卓鋒先生表示，秘書處於截止日期前只收到一份提名表格。獲提名人為袁國強議員，提名人為黎榮浩議員，附議人為李東江議員及林文輝議員。

3. 組員通過袁國強議員成為專責小組的主席。

二 關注黃大仙公共運輸總站專責小組職權範圍、組員名單及列席的政府部門代表

(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文件第 1/2017 號)

4. 組員備悉文件。

三 沙田至中環線項目－黃大仙公共運輸總站(運輸總站)的進度及相關臨時交通管理安排

(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文件第 2/2017 號)

5. 路政署麥定邦先生及港鐵公司李永孝先生以投影片輔助介紹文件。

(i) 運輸總站下層小巴站安排

6. 組員提出的意見和查詢綜合如下：

(i) 查詢最新方案是否只能提供八個停車位予專線小巴第 37A 及 37M 號線的小巴使用，並擔心此設計未能應付車流量；及

(ii) 查詢乘客前往專線小巴第 37A 及 37M 號線車站的步行路線。

7. 港鐵公司李永孝先生回應指，考慮到專線小巴第 37A 或 37M 號線的乘客較多，因此最新方案建議將上述兩條線的車站設於運輸總站最東面的兩個停車處。他預計此設計可同時容納約十七輛 37A 及 37M 小巴排隊，若兩個停車處仍未能應付小巴的需求，港鐵公司會考慮讓小巴沿運輸總站北面行車路排隊，但有關細節仍需與小巴營辦商商討。

8. 李先生續表示，最新方案建議專線小巴第 37A 或 37M 號線的乘客由港鐵黃大仙站出站後沿沙田坳道行人路前往運輸總站，並沿運輸總站外牆的行人路排隊，期間無須橫過其他停車處。

9. 組員建議將專線小巴第 37A 及 37M 號線的車站設於運輸總站最西面(即近運輸總站下層出入口位置),讓候車乘客沿運輸總站及沙田坳道排隊。專線小巴可靠近運輸總站的西面向北排隊,而其他車輛則向南排隊。組員認為此安排可避免乘客橫過多條行車路前往部門建議的小巴車站位置,亦可容納更多候車乘客。組員表示已多次向部門提出上述建議,希望部門認真考慮,並於稍後匯報研究結果。

10. 港鐵公司李永孝先生表示須研究地面水平高低及車輛轉彎角度,方可檢視上述建議的可行性。

(ii) 運輸總站下層出入口設計

11. 主席查詢部門研究修改運輸總站下層出入口的進度。

12. 港鐵公司李永孝先生表示,起初設計運輸總站時預計沙田坳道南迴旋處會因應其他發展計劃而封閉,因此建議車輛無須行經該路段而直接進入運輸總站下層。由於相關計劃至今仍未落實,部門及港鐵公司遂提出過渡方案,即要求車輛行經沙田坳道南迴旋處進入運輸總站下層。待相關發展計劃落實後,部門及港鐵公司將會修改運輸總站下層出入口。他表示根據沙田至中環線(沙中線)的刊憲文件,部門現階段未有法律基礎封閉沙田坳道南迴旋處。

13. 組員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 指出區議會過往均依據規劃署提供的文件討論與運輸總站相關的事宜,該些文件清楚顯示車輛無須行經沙田坳道南迴旋處一段行車路,而可直接進入運輸總站下層。組員查詢為何路政署準備的刊憲文件與規劃署的文件不相符,而更改方案前亦沒有諮詢區議會;
- (ii) 認為除非有其他部門要求保留沙田坳道南迴旋處一段行車路予車輛使用,否則部門不應修改其設計方案;
- (iii) 查詢部門及港鐵公司若在運輸總站啟用後才更改其下層出入口所涉及的工程安排及時間表;

- (iv) 指若待沙田坳道南迴旋處的相關發展計劃落實後才更改其出入口，公眾會質疑為何部門在設計階段沒有考慮該發展計劃，同時亦會令區議會受公眾責備；及
- (v) 認為現有安排有機會引起日後小巴司機與乘客之間的爭執，部份乘客可能會要求於沙田坳道南迴旋處一段行車路下車。

14. 路政署麥定邦先生回應指，部門最初得悉沙田坳道南迴旋處一段行車路會用作其他發展，而發展該計劃的部門會負責刊憲封閉路段。有見及此，部門最初提交的設計方案建議車輛無須行經沙田坳道南迴旋處而直接進入運輸總站下層，而署方在準備沙中線項目的刊憲文件時並沒有將沙田坳道南迴旋處一段行車路納入工程範圍。他明白現有設計方案有機會引起日後小巴司機與乘客之間的矛盾，故部門會繼續與運輸署、港鐵公司及小巴營辦商商討小巴日後的運作安排，如允許小巴於沙田坳道南迴旋處落客等。署方知悉沙田坳道南迴旋處的發展計劃暫未推展，故與港鐵公司提出過渡方案，讓所有車輛經沙田坳道南迴旋處，繞過運輸總站後前往黃大仙道。在聆聽區議會的意見後，署方與港鐵公司現正研究於沙田坳道近運輸總站下層出入口增加一條直接向北行駛往黃大仙道的行車線，讓無須進入運輸總站的車輛繼續向北行駛，以減少運輸總站內車流量的壓力。港鐵公司正積極研究解決上述方案所面對的技術困難。

15. 主席表示，交通及運輸事務委員會(交運會)已於二零一六年十一月二十二日第六次會議上表示不會接受上述的臨時安排，而組員亦表示不接受署方待附近發展計劃落實後才修改運輸總站的出入口的建議。若然部門在進行刊憲程序時出現紕漏，便應及時更正，並按原設計方案進行工程。

16. 路政署麥定邦先生澄清當初準備刊憲時是基於知悉沙田坳道南迴旋處會有其他發展計劃。按照一貫做法，發展沙田坳道南迴旋處的部門亦應會負責進行封路的刊憲程序，因此部門在刊憲程序中並沒有出現紕漏情況。鑑於相關計劃未能如期落實，部門與港鐵公司已提出過渡方案，以準備與日後相關的發展計劃配合，同時亦可令運輸總站的工程盡快完成及啟用。

17. 主席質疑於運輸總站正式啟用後更改其出入口的可行性，並認為若不在現階段修改該設計方案，有關改動工程將會無了期押後。

18. 組員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 嚴正指出路政署未曾就修改的設計方案諮詢區議會，並將毫無共識的方案刊憲；及
- (ii) 若部門堅持不接受區議會的意見，認為區議會須清晰表示不支持有關方案。

19. 路政署麥定邦先生回應指，封閉沙田坳道南迴旋處須取決於相關部門於該地的發展計劃。署方最初提出的設計方案建基於當時所知的發展藍圖，但由於至今該地的發展仍在初步階段，署方現階段構思此過渡方案，希望組員理解。

20. 組員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 不接受部門的解釋，強調興建運輸總站的工程現由路政署承擔，故部門理應妥善處理其出入口的工程，有關工程與附近用地的發展計劃完全無關；
- (ii) 質疑在運輸總站下層啟用後，部門可如何在不影響其正常運作的情況下更改出入口，並要求部門詳細交代相關工程的細節及時間表；
- (iii) 認為運輸總站啟用後將會十分繁忙，故不可能停用數個月以改建其出入口，希望部門可在設計階段改善有關設計；及
- (iv) 認為需認真追究為何部門在沒有諮詢區議會的情況下修改設計藍圖，並就該設計進行刊憲。

21. 主席總結，組員未能接納出入口改動工程可在短時間內及不影響運輸總站日常運作的情況下完成。他建議繼續使用現時專線小巴車站，直至部門妥善封閉沙田坳道南迴旋處一段行車路後，才按原設計方案展開運輸總站下層出入口的工程。另外，他建議約見路政署署長，向他表達區議會的意見及追究哪個部門在程序上出錯，以便向區議會及市民交代。

22. 路政署麥定邦先生解釋，申請封閉路段時須交代其用途，而刊憲程序亦須由推展相關計劃的部門進行。另外，在聽取區議員的意見後，路政署與港鐵公司正研究於沙田坳道近運輸總站下層出入口的位

置安排行車線供車輛繼續向北行駛及減少行車線之間的水平差異，以配合日後的改動工程。若日後須改動北駛的行車線，部門會與港鐵公司探討相應的臨時交通措施，如分階段封閉行車線進行工程的可行性，以減少工程對附近交通的影響。

23. 組員認為興建運輸總站的項目由多個部門共同負責，因此正式要求認真追究事件。他建議將有關事宜轉交至黃大仙區議會討論，並盡快作出跟進。

24. 主席請路政署於下一次會議清晰交代更改出入口工程的細節及時間表，以便區議會作進一步討論。

25. 港鐵公司李永孝先生表示，有關封閉沙田坳道南迴旋處一段行車路需時解決，他建議可考慮先開放運輸總站上層的旅遊巴士停泊位予公眾使用，並建造一條臨時斜道連接運輸總站下層及沙田坳道，讓工程車輛適時進行維修保養等工程。另外，若運輸總站下層的升降機及洗手間設施須提早開放使用，他認為須分隔工地及相關設施，以確保行人安全。

26. 主席請港鐵公司於下一次會議匯報詳細安排。

(iii) 運輸總站上層旅遊巴士停泊位管理安排

27. 港鐵公司李永孝先生表示，與相關部門討論後，認為二十五個停泊位的設計方案仍符合安全標準，故港鐵公司建議維持原設計方案。另外，由於運輸總站上層屬於道路，故沒有其他部門或機構參與管理，須交由警方協助執法。

28. 運輸署方崇傑先生補充指，運輸總站上層將會以咪錶模式收費。在運輸總站上層啟用後，黃大仙祠旁的臨時停車場會繼續運作，而運輸總站將能提供額外二十五個旅遊巴士停泊位供前往黃大仙祠的車輛使用。旅遊巴士一般只會停泊約三十至四十分鐘，流轉速度較快。港鐵公司在進行設計時已估算了前往運輸總站的車流量，並認為以咪錶模式管理該些停泊位不會影響黃大仙道的交通。另外，署方已安排於黃大仙道進行多項措施，包括延長停車灣及加設上落客區和禁區等，相信日後可提供足夠停泊及上落客設施。他補充指，署方現建議容許車身長度的車輛於運輸總站上層出入口左轉往黃大仙道，與現有安排相約。

29. 組員提出的意見和查詢綜合如下：

- (i) 以黃大仙下邨的貨車停車場為例，認為若沒有管理員監察日常情況，便無人可即時處理突發的交通問題；
- (ii) 重申上次交運會時已指出咪錶管理模式並不理想；及
- (iii) 查詢咪錶的停泊時限，以及夜間會否讓車輛免費停泊。

30. 主席認同上述安排在正常情況下，能提供足夠停泊位予旅遊巴士使用。可是，若運輸總站上層停泊位管理未如理想，部份停泊位被其他車輛長期霸佔，將會影響旅遊巴士停泊的情況。他請運輸署再次考慮其他管理模式，並於下次會議匯報。

31. 運輸署方崇傑先生補充指，署方的初步構思建議咪錶每次入錶可停泊時限為三十分鐘，而咪錶收費以每十五分鐘為單位，相信此安排可控制車輛的流轉。由於旅遊巴士需接載乘客，故流轉量會較貨車高，停泊時間一般約三十分鐘。他表示，運輸總站上層日間會以咪錶模式收費，晚間則允許車輛免費停泊。停泊位只容許巴士使用，其他大型車輛如貨車及私家車均不可使用。

32. 組員提出的跟進意見和查詢綜合如下：

- (i) 不希望只依賴警方執法，並重申若沒有管理員監察日常情況，在發生事故時，沒有人可即時處理或通知警方；
- (ii) 擔心會有旅遊巴士停泊於運輸總站上層卻不入錶，查詢運輸署會否派員監察停泊情況。若無法阻止此情況發生，組員建議將該些停泊位改為免費旅遊巴士上落客區；
- (iii) 建議以閘機管理；及
- (iv) 建議參考龍翔道眺望處停車場的管理模式，邀請其他機構參與管理。

33. 主席請運輸署研究組員的意見，並於下次會議匯報。

四 下次開會時間

34. 工作小組下次會議的日期和時間容後公佈。

35. 會議於下午五時二十分結束。

黃大仙區議會秘書處
二零一七年一月

檔案編號：HAD WTSDC 13-35/5/36