

第六屆觀塘區議會
第十七次全會會議記錄

日期： 2022 年 7 月 5 日(星期二)

時間： 上午 9 時 32 分至下午 12 時 51 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

出席者

出席時間

離席時間

柯創盛先生, MH (主席)	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
呂東孩先生, MH (副主席)	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
陳耀雄先生, MH	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
張培剛先生	上午九時四十八分	下午十二時五十一分
符碧珍女士, MH	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
許有為先生	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
簡銘東先生, MH	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
黎寶桂女士	上午九時三十六分	下午十二時五十一分
林 瑋先生	上午九時四十五分	下午十二時五十一分
梁騰丰先生	上午九時四十七分	下午十二時五十一分
顏汶羽先生	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
龐智笙先生	上午九時三十四分	下午十二時五十一分
蘇冠聰先生	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
譚肇卓先生	上午九時三十二分	下午十二時五十一分
謝淑珍女士	上午九時三十四分	下午十二時五十一分
潘任惠珍女士, BBS, MH	上午九時三十二分	下午十二時五十一分

列席者

林兆康先生, JP	觀塘民政事務專員
沈思穎女士	觀塘民政事務助理專員(2)
錢曾璐總警司	警務處觀塘警區指揮官
謝翠恩總警司	警務處秀茂坪警區指揮官
王素芬女士	警務處觀塘警區警民關係主任
譚文海先生	警務處秀茂坪警區警民關係主任
林世榮先生	土木工程拓展署總工程師/東 2
廖健威先生	運輸署總運輸主任/九龍 2
嚴家豪先生	房屋署物業管理總經理(東九龍)
鮑仲安先生	食物環境衛生署觀塘區環境衛生總監
蘇陽峯先生	食物環境衛生署觀塘區高級衛生督察(潔淨及防治蟲鼠)2
顧國麗女士	社會福利署觀塘區福利專員

張惠英女士
陳卓偉先生

葉慧明女士
黃月娥女士
陳開明先生
周德心女士
陳朗騫先生

康樂及文化事務署總康樂事務經理(九龍)
康樂及文化事務署署理觀塘區康樂事務經理/
康樂及文化事務署觀塘區副康樂事務經理 2
觀塘民政事務處高級聯絡主任(1)
觀塘民政事務處高級聯絡主任(2)
觀塘民政事務處高級聯絡主任(3)
觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)
觀塘民政事務處一級行政主任(區議會)

秘書

周立根先生

觀塘民政事務處高級行政主任(區議會)

應邀出席者

潘信榮先生
駱慧敏女士
關以輝先生
汪偉強先生
譚錦暉先生
梁志偉先生
朱家寧女士
鄭鈞鴻先生
莫婉蘭女士
張綺薇女士, JP
李佩玉女士
林振卓先生
陳克強先生
李靜文女士
潘雅雯女士

市區重建局執行董事(商務)
市區重建局企業傳訊總監
市區重建局規劃及設計總經理
市區重建局工程及合約高級經理
市區重建局物業及土地經理
志達顧問有限公司總裁
志達顧問有限公司高級交通規劃師
志達顧問有限公司高級交通工程師
弘達交通顧問有限公司副董事
起動九龍東專員
起動九龍東辦事處高級項目促進經理
土木工程拓展署東拓展處高級工程師/13(東)
渠務署高級工程師/九龍及新界南 4
渠務署高級工程師/氣候變化
渠務署工程師/九龍 6

議項 II

議項 III

議項 IV

主席歡迎各位議員和政府部門代表出席第六屆觀塘區議會第十七次全會會議。

議項 I – 通過上次會議記錄

2. 委員並無提出其他意見，第十六次會議記錄獲得通過。

議項 II – 觀塘重建項目進度報告 (觀塘區議會文件第 7/2022 號)

3. 主席歡迎市區重建局(下稱「市建局」)執行董事(商務)潘信榮先生、市建局企業傳訊總監駱慧敏女士、市建局規劃及設計總經理關以輝先生、市建局工程及合約高級經理汪偉強先生、市建局物業及土地經理譚錦暉先生、志達顧問有限公司(下稱「志達顧問」)總裁梁志偉先生、志達顧問高級交通規劃師朱家寧女士、志達顧問高級交通工程師鄭鈞鴻先生和弘達交通顧問有限公司副董事莫婉蘭女士。
4. 市建局執行董事(商務)感謝議會提供機會予市建局向觀塘區議會匯報觀塘市中心重建計劃(K7)(下稱「觀塘項目」)第四及第五發展區(下稱「發展區」)的進度。市建局會盡量解答議員的提問，希望能清楚闡述有關項目的規劃。
5. 市建局規劃及設計總經理介紹發展區的工作進度，包括招標工作時間表、工程遇到的技術問題、疫情對市場的影響、前期工作的進度，以及擬議「浮動規劃參數」(下稱「浮動參數」)的十六條款規劃申請和其對整個觀塘項目的好處。有關規劃申請會在 2022 年 7 月向城市規劃委員會遞交，期望可在約兩個月獲批。
6. 議員提出的意見及查詢如下：
 - 6.1 陳耀雄議員(i)感謝市建局詳細解說發展區的情況和回應議員於預備會議上所提出的問題，並讚賞局方每次出席議會時均仔細聆聽和回應議員的顧慮和意見。他認為局方能與時並進和以人為本，擬議浮動參數去提供誘因，以鼓勵更多承建商入標，令招標工作更加暢順；(ii)了解整個項目複雜，特別是有關交通的問題。他樂見市建局聽取議員的意見後，在最新方案中擬議多項交通方面的改動，例如改動發展區內部的行車方向和出入口位置等。他表示議會一直擔心當整個發展區落成後，交通流量會比現在倍增；如發展區內的交通有良好的規劃和管制，將有助紓緩觀塘項目附近的交通壓力。他認為市建局是次報告在這方面有很大突破；(iii)指發展項目拖延已久，但今次市建局能夠就之前遇到的不同問題向議會提交新的解決方案，以便議員能夠清晰向居民解釋發展觀塘項目現時所面對的困難。他期待相關問題能在各方面共同努力之下迎刃而解；(iv)建議如修訂方案能夠如期於 2022 年 9 月獲城規會通過而有關招標工作也能相應開展，市建局可分階段向地區人士和議會簡報項目的成效指標，並繼續聽取及重視議會的意見。

- 6.2 簡銘東議員(i)對市建局提出浮動參數的新模式表示欣賞，期望能有助降低流標的風險；(ii)查詢項目中蛋形地標式建築的業權改動是否為了日後方便管理，以及將來由政府部門使用的樓層會否由政府自行管理，而非由發展商全權管理；(iii) 希望能夠儘早開展觀塘道擴闊工程。他認為單是巴士靠站時能駛進同一條行車線，已經有助改善觀塘道的交通擠塞問題。他明白駿業里的天橋可能會對工程有所阻礙，但希望市建局可以透過工程技術解決有關困難，以儘早推展相關工程；(iv)支持行人隧道改由市建局興建，而非由土木工程拓展署(下稱「土拓署」)建造，認為會較有利於整體工程項目。此外，他關注在行人隧道啟用後，相關的路面行人過路處會否因此被取消，以避免行人過路設施重覆；(v)希望市建局詳細講解裕民坊永久封閉後的行人改道措施，因相關措施會影響該處的行人暢達性。他表示早前不少小巴司機向他反映，指個別線路在遷入新公共運輸交匯處後的生意大受影響。由於小巴要與港鐵和巴士競爭，而小巴站與港鐵站的距離增加、沿路有地盤及欠缺有蓋行人通道等因素，都會減低市民前往小巴站乘車的意欲。
- 6.3 譚肇卓議員(i)表示對比過往較空泛的文件，今次會議文件內容詳盡，值得讚賞。他很高興能看到第四及第五發展區重建後的面貌，並表示重建項目是觀塘區的重中之重。由以往市民在裕民坊要在日曬雨淋下排隊等候小巴，排隊情況混亂，到現在建有一個美觀實用的公共運輸交匯處，以及不少地區設施的重置，市民都能夠感受到觀塘區的變化。他指出觀塘區議會與政府部門及市建局一貫是合作伙伴，共同推動觀塘區的發展，需要彼此加強溝通。他表示觀塘區居民期待未來區內有一個新地標，並且在發展區竣工後有全新面貌，令居民增加「幸福感」；(ii) 指各方面有共同目標，期望在未來面對問題時，政府部門、市建局、地區人士、區議會和分區之間能夠好好合作，在地區事務做到「拆牆鬆綁」。日後工程若有延誤，他希望市建局能及早公佈，共同解決問題。他表示現屆政府都是以解決問題為核心，希望市建局亦同樣以此為辦事方針。
- 6.4 符碧珍議員感謝市建局詳細介紹項目，同時表揚市建局跟進早前議員就交通方面所表達的憂慮並擬議交通改善方案。她希望市建局與區議會繼續加強溝通聯絡。
- 6.5 顏汶羽議員(i)查詢改用浮動參數的新模式後，就酒店、商業及辦公室的互換對交通評估會否有任何改變。他詢問是否因為有所改變，市建局才會介紹新的交通改善計劃；(ii)希望市建局清楚說明完工時間，對比原定計劃延誤了多久；(iii)留意到年初市建局行政總監

已在其網誌提及計劃引入浮動參數，惟直至是次會議，市建局才向區議會就此議題作出交代，他想了解當中的原因。

- 6.6 許有為議員(i)查詢發展區內部會否實施車輛高度限制，是否只容許私家車和貨車駛進，而巴士則不能駛進；(ii)表示連接安達臣區與市中心的交通方式較少，希望運輸署研究改善山上區域與市中心之間的交通聯繫。

7. 市建局執行董事(商務)就議員的查詢及意見回應如下：

- 7.1 有關第四及第五發展區內政府設施的管理權：有別於第二和第三發展區內的安排，第四及第五發展區內的政府設施將由政府一方自行管理。
- 7.2 觀塘道擴闊工程：假如附近管道工程能順利完工，市建局會儘早開展觀塘道擴闊工程。
- 7.3 行人隧道及行人過路處安排：初步計劃在行人隧道啟用後，相關路面的行人過路處會取消，稍後市建局會跟土拓署商量工程細節，待有確實時間表後再向區議會交代。
- 7.4 關於小巴總站的暢達性：市建局會與小巴公司溝通，並嘗試在施工期間協調，儘量減少對其服務的影響。
- 7.5 與區議會的溝通：市建局董事局於今年 1 月通過引入浮動參數的建議。他表示浮動參數需要得到城規會等有關部門批准，當中有關興建酒店或辦公室的方案各自需要兼顧不同因素，如選擇原訂興建酒店的方案，需要設置大型上落客貨地點及住宿用途的渠管等；相反，如採取興建辦公室的方案，則需要增加停車位及採取因車流增加的相應交通措施。無論是哪個方案，市建局都認為應該藉此機會禁止車輛直接駛出觀塘道，所以兩個方案都能減輕對開源道迴旋處交通的壓力。至於為何董事局於 1 月通過有關建議後，卻未有在較早時間向區議會交代，其中一個原因是市建局須先聘請交通顧問作相關的交通評估，而有關評估約在 5 月 30 日才收到運輸署的「初步同意」，並表示市建局可循有關建議的方向推進；由於有關方案在 5 月 30 日前尚未獲得運輸署的「初步同意」，故市建局代表未及於觀塘區議會 5 月復會後向議員匯報。輾轉之下，市建局在 7 月才正式呈交浮動參數的建議。市建局同意可以加強日後與區議會的溝通工作，即使將來計劃未獲正式批准，都能儘早通知區議會，以及與區

議會就市建局的計劃作交流和聆聽議員的意見，從而加深了解地區的情況，令各項協調工作更妥善地處理。

8. 議員提出的跟進意見及查詢如下：

- 8.1 林瑋議員感謝市建局提供的詳細資料。他希望藉著市區重建的良好契機，增加泊車位和整合巴士路線，改善山上的安達臣區包括安泰邨和安達邨與觀塘市中心的連接性。他促請運輸署和市建局研究，在發展區中增加停車位置予從山上駛往市中心的巴士停泊。他舉例指 213B 巴士線，現時停泊的位置並不理想。他希望將來安達臣區會有新的巴士路線，讓山上居民可以暢通無阻地到達觀塘市中心。
- 8.2 蘇冠聰議員感謝市建局補充資料以及解釋浮動參數。他 (i)認為項目延遲影響居民的「幸福感」，因為居民原預期可使用連接凱匯商場的有蓋行人通道前往乘搭巴士，惟現時有關措施需延遲實施；(ii)指市建局為每一期重建項目均聘請交通顧問進行研究，認為該局是政府部門中聘請最多交通顧問的。他表示區議會希望了解附近區域車輛行駛方向的設計。他提及項目中建議增加的車位，可能是基於運輸署有見原訂酒店改為商業樓宇用途而要求增加的，因此詢問市建局新增的車位是給予大廈人士使用，還是讓公眾人士使用。他認為居民關注的是發展區將會為當區帶來多少額外的車流，客觀來說車輛數目一定會增加，市建局應盡量減少車輛使用迴旋處，即使是巴士亦盡量不要使用。然而，他表示現時物華街和康寧道於繁忙時間亦有塞車情況，假若車輛不使用迴旋處，屆時會有更多巴士從協和街右線轉入物華街，這樣對該處的交通亦會造成挑戰，因此交通顧問和運輸署需要就此進行詳細研究。此外，他建議研究容許個別車輛或巴士路線直接駛出觀塘道或在 apm 設站等，以循著不同方向解決該處的交通問題。
- 8.3 呂東孩副主席(i)樂見市建局到區議會就項目作出全面介紹。他表示區議會和市民一直向市建局反映意見，市建局現在從善如流作出幾項相應修訂，他覺得是合乎科學和合理的；(ii)理解市建局引入浮動參數以理順招標工作，畢竟第四及第五發展區是觀塘區一個地標式的建築，他希望日後在建造和經營方面均可取得成功。同時，他表示要留意顏汶羽議員所提出的問題，包括所增加的交通負荷，或市民會否因此而多了制肘或出入不便等，他覺得市民的日常生活不應受到重建影響；(iii)希望市建局可以與有關政府機構、社區地區服務方面的持份者保持廣泛溝通。例如政府部門由位處蛋型地標式建築的上層改為中下層，會否對商業運作或社區服務方面帶來不便；(iv)表示整個重建計劃時間較長，而現時有一些延遲，故他希望市

建局妥善安排前期工作以儘量壓縮時間，例如處理天橋改造和拆卸平台等工程，希望能爭取更多時間進行發展；(v)看到現屆特區政府有決心，就香港發展方面上的規程、程序以及模式上作出改變。他希望政府在規程上由實際考慮出發，儘量簡化程序；(vi)希望市建局留意圍封第四及第五期發展區期間為區內交通帶來的變化，必須作周詳考慮，避免圍封時候衍生各種問題。

- 8.4 龐智筌議員(i)指市建局介紹詳盡，並表示現時觀塘區居民大致滿意凱匯巴士站的設計。隨著觀景平台建成，加上該處辦公室林立，均會導致人流上升，而居民也會自港鐵站經觀景平台前往交通交匯處，因此他查詢日後交通交匯處的功能會否再作提升。他續指未來觀塘區人流量一定增多，而現時交通情況並不理想，當中工業區或者上山的巴士路線的安排尚未完善。他認為日後觀塘區居民於乘坐港鐵後，會希望使用功能完備的交通交匯處。故此，他查詢這方面是否有相關規劃，抑或是在第四及第五發展區落成後，仍然只會沿用現有的巴士站而不增加其他交通設施；(ii)明白規劃上由興建酒店轉為辦公室，需要由 700 個車位增建至 800 個；但當辦公室數目增加，人流量亦會上升。他舉例指工業區重建後，私家車違泊情況較以前嚴重。因此，他查詢市建局有否評估項目對整體交通的影響，假設日後私家車數量過多，出現違泊引致整條物華街擠塞時會如何處理。他希望市建局詳細講解有關評估。

9. 市建局執行董事(商務)就議員的查詢及意見回應如下：

- 9.1 於安達臣區設巴士來往發展區：目前未有相關計劃，但會將意見轉交運輸署考慮。如有需要，市建局願意配合相關的要求。
- 9.2 交通交匯處壓力方面：市建局在研究引入浮動參數時，已整全考慮觀塘項目附近各個路口的交通流量，包括在限制車輛由發展區駛出觀塘道後，對協和街、物華街及康寧道等道路交通流量的影響。至於在第四及第五發展區引入浮動參數後，有關路口能釋放多少空間，顧問稍後會作補充。
- 9.3 增強裕民坊公共運輸交匯處的功能：同意可研究如何更充分地運用現有的公共運輸交匯處。市建局正改善其設施，容納過境巴士站及新巴士線，亦樂意配合運輸署未來的計劃。另外，在第二及第三發展區亦已預留空間，以便配合將來進行的改動工程。
- 9.4 行人連接規劃：市建局在制訂現時的規劃大綱圖，是以增加行人暢達性為原則，故將來市民可由第二及第三發展區的 1 樓、2 樓或 3

樓的平台，直接經第四及第五發展區來往觀塘港鐵站，而不需再行經地面。

9.5 引入浮動參數：由市建局負責制訂浮動參數的好處，是為發展商提供一個符合社區整體需要而具彈性的項目範圍。他認為如果並非由市建局制訂浮動參數，發展商可能只會刪除商業酒店部份，而不會以整體交通角度作出考慮。基於項目發展時間長，市建局希望可以提供更多彈性予發展商，因此，由市建局負責制訂浮動參數會比較理想。

9.6 計劃完成時間：由地政總署向市建局發出地契條款起計，市建局共有約九年半時間來完成項目。若按照計劃於今年 11 月招標、2023 年中進行封路，再加上合作發展商順利上場，項目約在 2031 年完工。他表示市建局認為這個完工時間仍屬太長，並希望能儘早完成項目，因此，市建局已提早委聘顧問，將分階段完成的圖則呈交屋宇署，希望可以儘早獲批。他承認當中過程複雜，例如先要完成底層地基工程等，才可安全地開放予市民使用。

10. 弘達交通顧問有限公司副董事補充如下：無論是原訂興建酒店的方案，抑或是興建商業或辦公室的方案，都已就開源道迴旋處、協和街與物華街的路口，以及康寧道路口的交通流量進行估算。她表示從估算結果顯示，無論是原本的酒店方案，或是在浮動參數下的商業或辦公室方案，迴旋處的路口表現均比原來有改善，下跌約百分之四。她解釋跌幅原因，是由於使用觀塘道出口的車輛減少，令迴旋處交通情況有所改善。另外，康寧道亦會增設出口，令車輛可以經康寧道駛出，直接左轉經觀塘道東行至觀塘繞道，以減少車輛駛入內街和迴旋處。最後，她表示會儘量改善其他兩個路口表現，以達致政府可接受水平的要求。

11. 張培剛議員查詢開源道迴旋處路口表現減少百分之四，是指完成改動後整體的流量比現時減少百分之四，還是待停車位增加後，原本預計進入發展區的车輛經開源道迴旋處的流量減少百分之四。

12. 市建局執行董事(商務)回應，根據 2018 年的圖則，在興建酒店及辦公室的計劃下，估算 2031 年的情況，有關迴旋處大概剩餘百分之四的空間，即使用量達至百分之九十六。而當採用浮動參數後，以興建最多辦公室數目及在已封閉觀塘道出口的情況來估算，至 2031 年的使用量則為約百分之九十二，即減少百分之四。他解釋不論是興建酒店或辦公室的方案，市建局皆儘量限制車輛直接駛出觀塘道。最後，他補充顧問就上述三個路口的建議安排均已呈交運輸署，而署方亦表示同意。

13. 主席作出以下總結：(i)他認同浮動參數的安排是一個與時並進的做法，並認為過往市建局和各觀塘區的持份者保持緊密溝通。區議會期望市建局能隨著目標，不遲於 2031 年完成第四及第五發展區項目。因為時間不可逆轉，現在必須「追落後」；(ii)區議會一直關心交通安排，觀塘區的交通亦廣受媒體關注。他知悉市建局會在觀塘第五發展區增設一條行車線往油塘方向，希望市建局能將相關項目部份先行先做，以紓緩目前繁忙的交通；(iii)至於行人網絡方面，他促請市建局進行充足評估，並認為關鍵是市建局須繼續與議會和政府部門保持緊密溝通。他樂見市建局在解決技術問題和招標遇到的困難時相當進取，亦有聘請交通顧問協助，他希望顧問盡力研究合適的方案，使觀塘區的交通不會在將來成為重災區；(iv)他期望各政府部門能夠配合市建局的工作，為了觀塘區福祉，大家都多做一點。他相信議員或者政府部門之間有很大協作空間；(v)最後，他期望日後市建局能適時向區議會匯報項目的最新進展。

議項 III – 「起動九龍東」措施進度報告 (觀塘區議會文件第 8/2022 號)

14. 主席歡迎起動九龍東專員張綺薇女士、起動九龍東辦事處高級項目促進經理李佩玉女士及土拓署東拓展處高級工程師/13(東)林振卓先生出席會議。

15. 起動九龍東專員介紹文件，當中包括起動九龍東辦事處在以下四大工作範疇的進度：(i)改善連繫、易行及流動性；(ii)發展智慧、綠色及具抗禦力的核心商業區；(iii)確保可持續的增長；及(iv)推動「創造精神」。

16. 議員提出的意見及查詢如下：

- 16.1 潘任惠珍議員(i)表示最初對「起動九龍東」措施有不少憧憬，期望觀塘區可發展成為核心商業區，再連繫啟德地區以帶動觀塘區的發展；但當她回顧過去十年在觀塘區內的觀察，批評文件只展示成功推行的項目，而避談失敗的項目。她舉例指在促進私人機構提供行人連接通道方面，數家發展商曾經表示會在九龍灣共同興建行天橋網絡，作為「起動九龍東」的重點項目，但最後卻無疾而終。至於起動九龍東專員剛才表示會研究進一步延伸行人網絡至秀茂坪、功樂道甚至安達臣地區，以增加整個觀塘區的暢達性，她引述市建局在上一個議項表示興建連接觀塘地鐵站與交通交匯處的有蓋行人道也需時甚久，因此擔心建設上述延伸行人網絡需要非常漫長的時間；(ii)表示立法會曾撥款以進行單軌列車方案的可行性研究，當時的結論是指有關方案是唯一解決方法，她對最終沒有成功推行該方案感到失望，認為在改善連繫、易行及流動性方面的成效完全

不及格；(iii)讚賞措施中的綠色項目，惟她重申暢達的交通及行人網絡才是最重要。

- 16.2 譚肇卓議員(i)肯定起動九龍東辦事處早期部分措施的成效，包括新增的天橋及翠屏河的改善工程均惠及觀塘區，但他提到自 2016 年起九龍東開始作為「智慧城市試點」後，當中所建議的多個項目，包括路旁上落貨區監察系統、違例泊車監察系統或電動及無人駕駛巴士等均未見落實。他形容新的進度報告為「畫餅充饑」，只提及不同的研究卻沒有落實項目，亦沒有部門跟進經研究後認為是可行和有用的政策。他以「My Kowloon East (MyKE)」應用程式的城市數據更新速度為例，當中包括觀塘、九龍灣、啟德和新蒲崗等地區的風速和降雨量等數據，最後更新數據的日期卻只是五天前，情況並不理想。他期望起動九龍東辦事處往後多推行實際措施以惠及觀塘區，並要求該辦事處就行人通道及天橋等措施的落實情況提供時間表；(ii)跟進去年觀塘區議會撥款予團體在觀塘海濱的天橋底舉辦的活動，當中涉及觸犯《港區國安法》的問題。他促請起動九龍東辦事處匯報就此事件的跟進措施，以防止再發生有團體在政府場地舉辦涉嫌違反《港區國安法》的活動。
- 16.3 簡銘東議員提及在上一個議項，市建局表示會將觀塘區居民關心的事項納入設計考慮之中。雖然他明白起動九龍東辦事處在推動新區發展或發展舊區重建的過程中遇到不同困難，但他批評該辦事處於十年前承諾如增加暢達性、單軌列車和單車徑等項目，與至今能落實的出現落差。他認為部分已落成的設施如公園等受市民歡迎，但在觀塘區上班或途經觀塘道的市民卻未必滿意區內的交通情況。他指出觀塘區由工業區轉型為商貿區時，應該已預計新增的人流及商業大廈數目，但目前交通擠塞情況和行人網絡的暢達性並沒有改善。他認為觀塘區可仿效荃灣區增建天橋以增加行人暢達性，並期望起動九龍東專員能以較快捷的方法為觀塘區居民帶來改善行人暢達性的成果，特別是要便利山上的居民享用觀塘海濱設施。

17. 起動九龍東專員就議員的查詢及意見回應如下：

- 17.1 行人網絡：延伸區內整體的行人網絡的建議需時籌劃和興建，現在所見為部分完成的項目。起動九龍東辦事處現正推展中長期項目，以期貫通行人網絡。她希望區議會能給予時間，稍後將可看到更好的成效。
- 17.2 私人機構參與行人網絡項目：政府正推行措施鼓勵私人發展商參與構建行人連接通道網絡。在 2013 至 2014 年期間的研究所建議改善

行人網絡方式分為兩種。一種為高優次的項目，如狹窄路段或行人環境較差的路段，政府會負責興建隧道或天橋等設施以連接有關路段。另一種屬純粹優化網絡以增加其暢達性，而非急需解決行人擠迫情況的路段，則採取以鼓勵相關私人發展商興建的模式，以加快改善行人易行及暢達度的成效；然而相關土地擁有人會按其個別情況以考慮建造行人連接通道網絡的進度。當中有部分行人連接通道正在規劃中，例如連接淘大花園和東九文化中心的行人天橋工程，有關申請程序亦已進入尾聲階段，而數個在觀塘商貿區的行人連接計劃也在設計階段。再者，根據最新的《促進私營機構提供行人連接通道》政策，政府會要求申請行人連接通道的土地擁有人於指定時限內完成有關工程。

- 17.3 智慧措施：就譚肇卓議員提及的路旁上落貨區監察系統和違例泊車監察系統，該等監測系統均已完成概念認證測試階段，並與相關部門包括運輸署和警務署等繼續緊密交流。有關政策局正積極推展相關工作，包括法例上的修訂等，相信未來將見到成果。
- 17.4 電動巴士：運輸署正在推動相關政策，並於新發展項目中的公共交通交匯處會增設電動巴士的充電器。
- 17.5 團體於「反轉天橋底」舉辦活動：香港藝土民間有限公司(下稱「藝土民間」)於2021年8月舉辦一個為期三天的嘉年華會。起動九龍東辦事處在嘉年華會中段時間得悉有參與者曾在網上發表不恰當言論及訊息，已即時指示藝土民間採取合適行動。藝土民間亦在現場確認該攤檔違反合約條款規定後，即時根據租約條款終止其合約，並要求檔主立即收拾及離開場地。辦事處及後向藝土民間就其疏忽行為發出警告信，並要求藝土民間提交報告，檢討事件及改善日後活動安排，防止同類事件發生，以及在其活動加強指引，更清晰地列明絕不容許不恰當的活動和非法行為，和要求租用人士簽署聲明，以確保他們知悉及接受活動指引的要求。起動九龍東辦事處一直非常密切監察藝土民間的經營情況，在上述事件發生後，已與警方交換意見及設立恆常合作機制。藝土民間日後若舉辦活動除了須向起動九龍東辦事處報告之外，亦須同時知會警方；此外，雙方亦會舉行恆常會議，更仔細地和緊切地監察有可疑的活動，以儘早要求藝土民間作出更進。
- 17.6 交通問題：就簡銘東議員提到不應只進行研究而應以更快捷的措施處理交通問題，起動九龍東辦事處在2013至2014年時所進行的研究曾建議若干快速見效的措施，不用待研究完畢已可落實部分可行

的措施；辦事處亦計劃在稍後的研究中，建議在不同時段推出改善措施，讓市民可儘早見其成效。

18. 議員提出的跟進意見及查詢如下：

18.1 顏汶羽議員(i)認為「起動九龍東」計劃的成敗取決於單軌列車，對於該計劃沒有將單軌列車方案放入起動九龍東辦事處的未來發展計劃表示極度遺憾，希望起動九龍東專員可以將單軌列車重新納入「起動九龍東」計劃；(ii)重申明確反對跨越避風塘的天橋只容許單車和行人使用。如果研究結果最終建議政府在該處興建只容許單車和行人使用的跨海橋，他會堅決反對；(iii)歡迎文件提到未來五年起動九龍東辦事處會將行人連接系統延伸至九龍東的住宅區，包括四順、功樂道和秀茂坪，並希望將覆蓋範圍擴展到安達臣、佐敦谷和彩雲；(iv)希望起動九龍東辦事處日後可以考慮在新建的公園或現有公園增建天幕，讓大型活動能在有蓋場地舉行。

18.2 林瑋議員同意城市發展需要商業帶動，但他現時所見是觀塘區四處人多車多，商業活動增加後卻欠缺完善的交通配套，只是因為警方加強執法後，區內交通情況才稍有改善。他相信任何計劃都要在各方面取得平衡的發展，在商業發展取得成功時也需要考慮交通的配套。他指如市民從觀塘區步行往啟德區、或步行至九龍灣區再轉乘小巴往啟德區也極不方便，認為目前發展計劃違背初衷。他期望起動九龍東辦事處未來能重點改善交通問題及增強社區之間的暢達性，包括安達臣區與附近社區的連接，令基層市民真正受惠，而非單純以商業活動方向發展。

19. 起動九龍東專員就議員的查詢及意見回應如下：

19.1 單軌列車方案：有關意見並不止於單軌列車項目，而應與港鐵東九龍線一併研究。起動九龍東辦事處會將有關意見轉交相關政策局和部門跟進。

19.2 大型公園增建天幕：設計上可作考慮，但觀塘區大型公園數目不多，需要先尋找合適位置。

19.3 行人連接系統：起動九龍東專員感謝議員對將行人連接系統延伸至九龍東的住宅區計劃的支持。行人連接系統的研究將於 2022 年底開展，希望可儘快與不同地區人士交流，聆聽意見，了解區內需要重點處理的位置。

- 19.4 交通問題：起動九龍東辦事處一直重視交通問題，惟必須要有整全的交通策略才能妥善解決。起動九龍東辦事處的部分工作，可協助改善交通狀況，例如在觀塘行動區整合地面用途，騰出土地興建新道路以紓緩交通情況；增建停車場或上落貨設施，騰出原本佔用的路面位置以紓緩塞車的情況；興建行人通道項目，讓人車分隔。然而，相關的政策局和部門等須提出整體運輸策略，包括東鐵線過海段及興建中的第 6 號幹線等大型基建設施，才能有效紓緩地區交通。另一方面，警方加強執法亦有助改善交通情況。起動九龍東辦事處希望日後除了警方加派人手進行檢控工作外，亦可透過新式監察系統協助處理違例泊車及違例上落貨問題，更有效率地處理區內交通問題。
- 19.5 行人網絡系統路程：起動九龍東辦事處除了鼓勵市民步行或踏單車外，亦提供新建的有蓋行人設施。整體行人網絡系統的設計參考中環核心商業區的行人網絡系統成功例子，既增加了該區商廈之間的連繫，亦有助加強各商業領域之間的業務交流。起動九龍東辦事處希望可借鑑上述中環區的經驗並做得更好。至於商貿區及住宅區的聯繫，亦會參考中環半山行人電梯連接系統的經驗。居於半山的人士到中環或上環上班，聯繫效果理想。整個中環半山行人電梯路程大約一公里長，相關距離與觀塘區的情況相近，即是由啟德跑道至觀塘海濱約 600 米，而由海濱至牛頭角港鐵站約 400 米至 500 米。九龍東作為第二個核心商業區的行人網絡系統的設計，亦會參考此概念。

20. 議員提出的跟進意見及查詢如下：

- 20.1 龐智筌議員(i)對文件的內容空泛感到失望，他批評文件內容欠缺實質完成的項目及其成效；(ii)認為在上一個議項，市建局提到交通和連接系統等的規劃和興建相當費時。他提到單軌列車或行人天橋連接網絡經多年溝通亦未見成效，因此詢問起動九龍東辦事處可否推行短期措施帶動整個區域的發展，例如增設區內公共交通專線以解決現時交通接駁問題，為區內工作人士提供簡便轉乘接駁港鐵站方案；(iii)希望起動九龍東辦事處向區議會匯報未來數年能落實的方案，解決現時遇到的交通問題。
- 20.2 蘇冠聰議員(i)見證起動九龍東辦事處過去十年就觀塘發展所做的部分項目相當成功，如工業區的綠化帶、綠化項目及公園等均已落成；但他參照辦事處於 2016 年提出的「起動九龍東概念總綱計劃 5.0」，當中「觀塘海濱道路旁上落貨區監測系統」試行計劃，公眾無法知悉其成效。就他所知，現時主要依賴警方執法解決區內交通

擠塞和車輛違泊問題，與智慧系統無關。他要求起動九龍東專員提供相關資料；(ii)指出「起動九龍東概念總綱計劃 5.0」另一重點項目「九龍東環保連接系統」，在「起動九龍東概念總綱計劃 6.0」被刪除了，而觀塘區議會一直十分贊成有關項目。當時規劃的連接線如勵業線和開源線等，至今未有落實，他想知道箇中原因；(iii)就目前的概念圖中亦有「建議的共融通道和可能擴展的部分」，他表示既然過往列入的項目都能被刪除，那麼現時「可能擴展的部分」同樣有機會在日後被刪除，他請起動九龍東辦事處就此作詳細考慮；(iv)表示不反對行人網絡系統採用步行方式設計，但也不應全程只有步行一種方式。他建議當中部分路段如九龍灣港鐵站經德福花園往九龍灣的天橋較為狹窄，應提供替代方案；(v)形容「起動九龍東」計劃過去多年做得最多的工作是進行研究，但公眾卻無法知悉研究結果。他希望起動九龍東專員積極跟進早前研究報告中仍未推行的項目，並告知議會何時推行有計劃推行的項目。

20.3 符碧珍議員欣悉文件中聚焦探討改善區內的易行及流動性，當中提到會進一步研究延伸行人網絡至包括四順的住宅區。她表示現時四順居民出行十分不便，希望起動九龍東專員詳細講解有關行人網絡的連接路線和時間表。

20.4 呂東孩副主席(i)肯定「起動九龍東」計劃過去十年的工作，包括美化後巷、建設綠色通道，以及建設觀塘海濱花園及「反轉天橋底」等；(ii)認同觀塘商貿區的交通方面略有改善，但他認為應歸功於警方的嚴厲執法。儘管如此，現時路面情況特別在開源道仍是挨肩擦背，人頭湧湧，行車仍然擠塞。起動九龍東辦事處構想將觀塘區打造為第二個核心商業區，未來不斷開展重建發展工程，人流和商業活動不斷增加，他擔心觀塘區無法負荷；(iii)認為起動九龍東辦事處要認真處理交通問題，包括行人網絡和路面交通。他建議起動九龍東辦事處在政策上引導及批准區內重建項目時設定條款，以要求有關公營和私營機構改善道路設施，例如進行隧道或天橋等接駁工程、增加泊車位，增建地下或智能停車場或專門撥地以興建停車場，以長遠解決觀塘交通問題；(iv)贊同應充分利用避風塘進行水上體育活動，但要注意改善水質；另外亦要加強對避風塘內船隻停泊的管理；(v)表示「起動九龍東」項目尚未涵蓋茶果嶺、油塘及鯉魚門一帶，他希望起動九龍東辦事處一併考慮連接有關區域，例如如何連接海濱長廊和行人通道及提供相關的交通和設施配套，才能稱為真正的「起動九龍東」。

20.5 潘任惠珍議員指出九龍灣交通轉乘問題正是九龍灣居民的痛處。她表示計劃的行人連接天橋由淘大花園商場接駁至東九文化中

心，再連接至港鐵站。由於行人需要經德福商場才能到達九龍灣，該通往港鐵站的行人天橋會令德福居民飽受更嚴重的擠塞。居民一直都有投訴，指在區內發展基建時有很多建築工人於德福商場排隊乘車。當遊輪碼頭落成後，又出現大量遊輪乘客等候乘車前往遊輪碼頭的擠擁問題；至現時疫情下沒有遊輪航行，卻又再出現大批建築工人乘車排隊導致人群擠擁的問題。她曾多次反映意見，最終有關當局只提供一條小巴線，但由於小巴座位有限，未能有效解決問題。她亦曾在議會中爭取過完善交通安排，雖然最後增加了兩條小巴線往兒童醫院，一條由秀茂坪出發，另一條則由油塘大本型出發，但都是很少乘客會採用的路線，而由九龍灣出發的小巴線則仍是十分繁忙。雖然該處的人流擠擁情況有時會短暫得以紓緩，但她重申當區居民每天向她投訴行人擠塞問題，因此希望起動九龍東辦事處能考慮改善該處的交通安排。

20.6 譚肇卓議員指起動九龍東辦事處汲取了過去十年的經驗，需要解決現時觀塘區議會和市民共同認為需要面對的問題，而非單靠進行研究。他批評九龍東的發展停滯不前，請該辦事處考慮往後五年的定位。如果現時「起動九龍東概念總綱計劃 6.0」提出的行人網絡在五年後再度落空，則展現起動九龍東辦事處完全不能達到市民的期望。

20.7 簡銘東議員補充，指起動九龍東辦事處過去提供的交通規劃概念，參考了海外城市引入單軌列車和泊車安排，令人期待，故現在未能達致相關效果，令不少議員和居民感到失望。目前區內停車場數量不足，又缺乏巴士總站設施，擬議的港鐵站出口和行人天橋不見蹤影，所以議員才有這樣大的反應。他促請起動九龍東專員要再深入研究，並須預計日後啟德醫院落成後，交通問題會更嚴重，宜及早作出相應安排。

21. 起動九龍東專員回應議員提問如下：

21.1 交通問題：重申需要整全的運輸策略才能處理交通問題。她承諾起動九龍東辦事處會與相關政策局及部門緊密聯繫，整體地推展各個項目，令九龍東的交通狀況得以改善。

21.2 水質問題：起動九龍東辦事處一直都有留意觀塘避風塘的水質，近年水質已有良好改善。她表示次級接觸的指標(即每 100 毫升海水不超過 610 個大腸桿菌量)在多個日子均能達標，該辦事處現正進行概念認證測試，目標是在應用程式實時顯示大腸桿菌數量的資

訊。另外，土木工程拓展署正為改善水質方面進行大量工作，當中包括設置節流器和監察系統，亦會透過「區域冷卻系統」所排出來較潔淨的水，令整體尤其啟德明渠部分的水質得到提升。

21.3 智慧城市：起動九龍東辦事處過去多項研究均為概念認證，曾就此與不同政府部門交流，知悉相關政府部門正為概念認證進行不同工作，包括修訂法例，希望儘快能透過智慧儀器對違例泊車和違例上落貨的情況作更密切監察。

22. 運輸署總運輸主任/九龍 2(i)表示知悉議員關心九龍東，尤其是觀塘區的交通和公共運輸情況。隨著大型基建項目例如 6 號幹線等將逐步落成啟用，相信有助紓緩整體交通情況。短期而言，署方建議開辦新的巴士和小巴路線，及調整現有的公共運輸服務以配合市民出行的需求。他舉例指於《2022-2023 年度巴士路線計劃》中，署方建議延長一條現有巴士路線至啟德發展區一帶，及建議開辦一條新的巴士路線，連接觀塘行動區（即觀塘碼頭附近）、九龍灣行動區至宋皇臺港鐵站。另外，因應市民往返啟德一帶的殷切需求，署方會與巴士公司協商進一步加強城巴第 22 號路線系列，亦會透過引入新的巴士服務，紓緩市民經觀塘往返啟德一帶的交通需求；另一方面，署方亦會加強區內的接駁服務，例如連接安達臣道發展區至觀塘和彩虹港鐵站的九巴第 213A 和 213B 號線，或接駁四順一帶至其他地區的九巴第 26 和 27 號線系列等，讓非鐵路沿線屋苑的居民亦能較便捷地往返不同地點。

23. 起動九龍東專員補充 回應 呂東孩副主席 有關延伸行人網絡至茶果嶺和鯉魚門的意見。她表示現已計劃增建一條跨過翠屏河的行人及單車天橋以連接觀塘海濱至茶果嶺海濱，隨著沿路其他海濱長廊延伸計劃的落成，將來居民可順暢地由觀塘前往鯉魚門。

24. 主席總結 (i) 「起動九龍東」計劃自 2012 年提出至今已超過十年，當中蹉跎了不少時間，結果不似預期。他認為起動九龍東辦事處並不重視觀塘區議會，例如在未有諮詢觀塘區議會的情況之下與藝士民間續約，以及未有諮詢觀塘區議會便申請立法會撥款支持其辦事處未來五年的營運開支。他質疑發展局和起動九龍東辦事處有否尊重觀塘區議會的角色；(ii) 認同「起動九龍東」計劃最初數年的工作成效，回想時任起動九龍東專員 凌嘉勤先生 處事主動和積極，並肩負協調統籌各政府部門的重要角色。惟近年卻看不到起動九龍東辦事處有發揮積極作用，單是工業區的交通擠塞問題也未能妥善解決，只單靠警方加派人手執法。他質疑起動九龍東辦事處所展示的統計數字看似美好，卻未有清晰說明相關調查的方法，實際上觀塘區居民以及工作人士還是不斷反映工業區交通問題未有解決，智能措施根本達不到預期的「智慧出行」效果；(iii) 表示「起動九龍東」計劃下一步的工作，必須包括開拓油塘一帶。他指出起動九龍東辦事處現時集中發展觀塘的中心，經觀塘

區議會爭取後才擴展至新蒲崗部分地段。該辦事處未來須研究如何活化油塘一帶，以及如何促進更多私人發展商參與；(iv)就起動九龍東辦事處加強連繫、易行及流動性部分，連接四順、安達及安泰等地區，他提醒要兼顧藍田區，不能顧此失彼；(v)起動九龍東辦事處以公帑營運，做事應該精益求精，於往後日子須與觀塘區議會、社會各界持份者特別是觀塘區的市民保持溝通，了解觀塘區的真實情況。

25. 起動九龍東專員感謝主席的寶貴意見，並表示會作出檢討。她表示過去一直希望與觀塘區議會加強交流，但由於觀塘區議會架構上的變動和疫情影響等各種原因而未能實現，她強調很珍惜機會可以與觀塘區議會交流，亦希望未來會有更多類似的交流，包括出席會議或個別拜會議員等。至於交通問題方面，起動九龍東辦事處已經知悉情況並會與有關當局或署方聯絡以作考慮。

議項 IV – 預防鯉魚門低窪地區水浸問題的措施

26. 主席報告此議項為恆常續議事項，以跟進預防鯉魚門低窪地區水浸問題的措施的最新進展，並歡迎渠務署高級工程師/九龍及新界南 4 陳克強先生、渠務署高級工程師/氣候變化 李靜文女士及渠務署工程師/九龍 6 潘雅雯女士出席會議。

27. 渠務署高級工程師/九龍及新界南 4就議項匯報如下：

27.1 渠務署於 2022 年 5 月 3 日觀塘區議會全會上介紹署方計劃的短、中、長期措施，及後於 2022 年 5 月 26 日聯同觀塘民政事務處及觀塘區議會，實地視察鯉魚門已經落實的風暴潮短期應對措施，並就其他中及長期措施交換意見。他特別感謝觀塘區議會主席與副主席、張培剛議員、龐智笙議員、觀塘民政事務專員，以及觀塘民政事務處代表出席視察活動，並向署方提供寶貴意見。

27.2 長期措施方面，署方現正進行有關鯉魚門排水系統改善工程的可行性研究，預計於 2023 年第一季度向議會匯報初步成果。

28. 主席感謝渠務署及觀塘民政事務專員一直緊密跟進議項，就觀塘區議會最關心的渠務安排與低窪地區的問題提出不少建議。他希望署方能夠繼續保持這種工作方向和態度，讓問題能得到解決。

29. 呂東孩副主席(i)認同主席所說，渠務署態度積極；(ii)表示鯉魚門主要有兩大問題：(1)近三家村村口一帶屬於比較低窪的地方，有水浸問題；(2)香

港出現東南風的機會很大，所以當颱風造成風暴潮，馬環村和馬背村沿岸一帶便受到風暴吹襲。就近三家村村口一帶的低窪地區水浸問題，除了颱風造成的風暴潮會引致水浸外，天文大潮亦可能令該處水位上漲至相當高度，海水也會經下水道倒灌，繼而令村口位置出現水浸情況，因此觀塘區議會提出必須有一個自動應急的抽水系統，以減低水浸對居民的影響；(iii)表示他曾分別與渠務署人員、觀塘民政事務專員和其他議員等數度視察有關位置，認為是有助於推動整件事情。他樂見渠務署陸續落實短期措施，例如於低窪地區關鍵位置增加了擋水板，同時亦增設兩條臨時行人通道，分別位於馬環村新公廁對出位置，以及在鯉魚門酒家對開近村口位置。最近遇上颱風期間，馬環村臨時行人通道發揮其作用，村民可以使用有關通道以避開積水進出；但他指出由於連接海面的排水道出現淤塞，引致該處積水。他希望署方可以繼續跟進排水道淤塞問題；(iv)期望有關研究於 2023 年初完成及匯報結果。他希望渠務署以積極的態度，抱著必須落實自動應急抽水系統的決心努力進行研究，從而改善該處的水浸問題；(v)對於渠務署最近在該處設置的一個小型自動抽水應對措施，他認為是有效用的並為此感謝署方，希望署方繼續努力研究有關自動應急抽水系統。

30. 譚肇卓議員(i)表示觀塘區議會一直跟進議題，並提及副主席聯同觀塘民政事務專員和觀塘民政事務助理專員於 7 月 1 日颱風當晚到鯉魚門視察，可見觀塘區議會及觀塘民政事務處對鯉魚門的重視；(ii)認為各方面的共同目標是不希望鯉魚門再次出現水浸情況，因此促請有關部門與副主席保持溝通，因為他對議題相當熟悉，而其他議員則協助推動。每次颱風來臨，居民都提心吊膽，所以他建議署方在設計和構思過程中進行實地考察，了解居民所面對的問題，並建議可邀請副主席一同視察，以更有效解決當區居民擔憂的問題。

31. 主席補充，指觀塘民政事務處以及其他政府部門每逢強風暴雨的天氣，都會事前視察鯉魚門和茶果嶺一帶的低窪地區，亦提出很多不同方案例如放置沙包等。他特別感謝觀塘民政事務專員，縱使上任不久，已非常重視鯉魚門及茶果嶺。

32. 因應渠務署就議題已提出不同的改善方案，而議會經多次視察後亦認為改善水浸問題的措施已有一定成效。因此，主席建議將有關議項交由食物、環境衛生及地區設施管理委員會繼續跟進。

33. 大會同意並備悉安排。

議項 V – 觀塘區地區主導行動計劃
(觀塘區議會文件第 9/2022 號)

34. 觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)介紹文件。

35. 顏汶羽議員：(i)查詢滅鼠服務方面，據文件所列房屋署服務的位置數目為 375 個，而服務次數卻只有 88 次，他想了解是指一次服務處理多個位置，還是有 200 多個位置未被處理；(ii)指文件雖然有列出相關開支和次數，但他欲了解計劃的成效，例如最終捕獲多少老鼠。他要求部門就此詳細說明。

36. 觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)回應表示，由於部門可以重覆服務同一位置或在一次服務中處理多個位置，因此地點的數目及服務次數往往會有所不同。

37. 食物環境衛生署(下稱「食環署」)高級衛生督察(潔淨及防治蟲鼠)2 回應指捕鼠器數目共有 41 個，並放置於文件所列的地方。至於服務次數方面，食環署會每日放置及收回捕鼠器以了解捕捉情況。據文件所列，署方放置了 41 個捕鼠器，服務次數為 144 次。

38. 譚肇卓議員指食環署沒有回答有關工作成效的問題。他認為現時政府工作要以成效為主導，區議會亦需要了解政府部門的工作成效。他舉例說在巡視該 41 個地點後，若區議會得悉當中部分地點容易出現鼠患，便會要求相關部門加強巡視該些地點。此外，議員關注後巷問題和阻街問題，除了想知道發出告票或清理垃圾的數量之外，也想知道相關成效；假若在巡視並已張貼告示作出警告後，仍未能達至預期的效果，則只是白費功夫。他希望署方明白議員提問的出發點。

39. 龐智笙議員提及食環署早前曾採取「先宣傳、後行動」的策略以打擊瑞和街店鋪阻街的問題，當時得到良好的效果。他指出由觀塘道至牛頭角道一帶出現店鋪阻街的情況，而且近年越趨嚴重，一些臨街的蔬果檔和牛頭角街市都是阻街黑點。他欲了解現時食環署聯同警方的「先宣傳、後行動」綜合執法行動，至今成效如何。此外，他查詢除上述瑞和街的行動外，食環署進行了多少次行動，以打擊由觀塘道至牛頭角街市之間店鋪不同程度的阻街行為。

40. 顏汶羽議員(i)表示不理解文件中滅鼠服務次數為 88 次，但服務位置數目卻有 375 個，當中是否需要為 375 個地點提供服務才算是一次服務；(ii)對觀塘民政事務處要求食環署回答剛才的查詢感到奇怪。他認為觀塘民政事務處負責撥款進行地區主導行動計劃，須確保部門取得成效和公帑用得其所；(iii)請觀塘民政事務處就剛才有關房屋署的查詢作出回應。

41. 觀塘民政事務處高級行政主任(地區管理)回應指觀塘民政事務處撥款予各政府部門後，相關部門會根據其工作範圍進行工作。故此，請房屋署就服務次數作出補充。

42. 房屋署物業管理總經理(東九龍)回應指房屋署在聘用相關服務後，有時會向多個位置提供服務，即一次服務會包括多個位置，所以才會出現服務位置數目比次數多的情況。

43. 食環署觀塘區環境衛生總監就議員的查詢回應如下：

43.1 有關滅鼠的數字：食環署的服務位置為 41 個，而每次服務均會向所有 41 個地點提供服務，總服務的次數為 144 次。他同意應該提供能說明成效的資料，例如服務中捕獲活鼠和拾獲死鼠的數目，或投放鼠餌的數量等。如有需要，署方可於會後補充相關資料。

(會後備註:觀塘地區主導行動計劃中 66 個加強滅鼠位置，食環署佔 43 個，食環署在當中 16 個位置放置捕鼠器和 41 個位置放置有毒鼠餌，以加強滅鼠成效。在 2022 年 4 月至 7 月期間，食環署在 43 個加強滅鼠的位置中，共捕獲 251 隻活鼠及拾獲 206 隻死鼠。根據觀察，在定安街、定業街、定富街、恒安街、茶果嶺村及通明街，捕獲的鼠數比較顯著，該地點捕獲 127 隻活鼠及拾獲 78 隻死鼠。)

43.2 處理店鋪阻街情況：(i)瑞和街的行動是一個先導計劃，聯同警方一同轉變執法模式，行動包括張貼告示和沒收阻礙馬路的貨物等，該處的情況有明顯改善；(ii)至於牛頭角道一帶的店鋪阻街問題，署方有就此恆常採取行動，而文件所列處理店鋪阻街的次數已包括整個觀塘區的次數；(iii)署方正研究將瑞和街的行動模式推行至其他地點。他表示署方現時集中資源處理一個地點，第一期行動包含三個地區，分別為觀塘區、九龍城區和荃灣區，而上月開始伸延至其他三區，分別是東區、深水埗區和元朗區。其他地區同樣按照觀塘區的模式採用與警方聯合執法的模式；(iv)得悉牛頭角街市的情況，所針對阻街的商店主要為蔬菜檔和生果檔。署方現時的行動不止控告，如有證據證明有非法售賣行為更會作出拘捕。他表示署方有備存及可以補充相關拘控的數字，讓區議會了解署方的工作成效。

(會後備註:根據記錄，在 2022 年 1 月至 7 月期間，食環署觀塘區環境衛生辦事處向觀塘道至牛頭角街市之間的店鋪就在公眾地方

造成阻礙，共提出了 212 宗檢控，當中包括 50 宗拘控。其間，本署與警方共執行了 14 次聯合行動。)

44. 譚肇卓議員補充，指地區主導計劃的初衷是就個別位置，例如瑞和街後巷和牛頭角的後巷等，具針對性地解決特別的衛生問題，而食環署則負責一般的行動。他促請部門提供數據，例如哪些街道特別多店鋪阻街，哪些位置鼠患特別嚴重，以便該計劃專門處理。

45. 相關部門備悉有關意見。

議項 VI – (A) 地區管理委員會主席報告 **(觀塘區議會文件第 10/2022 號)**

46. 大會備悉有關文件。

(B) 各委員會主席報告 **(觀塘區議會文件第 11/2022 號)**

47. 大會備悉有關文件。

議項 VII – 其他事項

(A) 「關注鯉魚門長遠改善工程居民組」的信件

48. 主席指「關注鯉魚門長遠改善工程居民組」(下稱「居民組」)早前致函觀塘區議會，建議政府部門儘快於 2023 年風季前落實在海傍道東 77B 起向公廁方向一排海邊的房屋加建石築海堤，並希望區議會可於全會會議中討論此項工程建議。由於相關事宜為觀塘區居民關注的問題，故此批准於會上討論。

49. 主席表示，秘書處已將「居民組」的信件轉介至土拓署海港工程部，土拓署海港工程部提供了書面回覆。秘書處早前已將「居民組」的信件及土拓署的書面回覆以電郵向各議員傳閱。

50. 呂東孩副主席(i)表示鯉魚門面對兩大問題，一是近三家村村口一帶的低窪地方的水浸問題，二是馬背村和馬環村沿岸一帶十分當風，經常正面遭受颱風吹襲。縱使相關部門已進行多項修補工程，仍未能徹底解決問題；故此在颱風天鴿之後，他主動提出要求有關部門研究更穩固和更大規模的防禦

措施，減輕鯉魚門受颱風侵襲時的影響，而最終促使在該處建造石築海堤和擋浪牆的工程項目；(ii)樂見政府部門重視其建議及在約九個月內大致完成該處的石築海堤和擋浪牆工程，惟現時還有靠近馬環村臨海一帶的寮屋有部份工程尚未完成。他補充指由於寮屋樁柱置於海中，屋底位置為海水，近年來颱風對該些寮屋造成重大破壞，部分寮屋的地台或結構出現裂痕，甚至出現地台倒塌跌入海中的事件。雖未有出現重大的人命傷亡，但亦造成居民的嚴重財物損失；(iii)表示當初議會提出建造石築海堤的計劃，曾要求政府將計劃覆蓋由馬背石礦場至馬環公廁一帶，當中包括寮屋後方的位置；惟村民發現有關計劃最終沒有覆蓋上述位置，故於土拓署早前召開的居民大會中提出疑問，當時署方答覆指因工程技術和安全性問題，未將該位置列入工程範圍之內。居民為了不想拖慢工程進度，才答應讓署方先完成已計劃的工程；相關工程亦於九個月內竣工，居民對工程的效率表示讚賞，並認為相關措施在颱風山竹吹襲時發揮很大作用，令他們的財產受到保障。由於位於居民組所提及的位置的寮屋經常受到颱風的威脅，他促請土拓署積極研究在該處進行有關工程，並希望能與土拓署相關專家會面討論。

51. 主席表示感謝居民組的代表列席會議。

52. 龐智筌議員希望土拓署提供當年未能在居民組要求的地點建造石築海堤的詳細原因，以便議會就相關議題進行討論。

53. 譚肇卓議員(i)表示鯉魚門面對水浸的問題多年，各方都用上不少方法，由最初增加擋水板和沙包，到現時加建抽水機和石築海堤。他希望相關部門能以「辦法總比困難多」的精神解決問題。假如現時建造石築海堤的方法存在技術問題，政府部門應採取其他方法；(ii)讚揚土拓署早前以九個月大致完成石築海堤工程的效率，並促請署方繼續積極跟進當區居民遇到的問題並提供解決方案。

54. 潘任惠珍議員查詢土拓署就有關規劃和詳細設計所需要的時間，亦問及署方就有關的規劃除諮詢持份者外，會否諮詢區議會的意見。她促請署方作出明確回覆，不要拖延時間。

55. 蘇冠聰議員希望土拓署提出除石築海堤外其他可行的改善方案，讓各持份者作多方面探討。

56. 謝淑珍議員表示與其他議員意見一致，希望土拓署積極研究，於鯉魚門海傍道東 77B 起向公廁方向一排海邊的房屋加建石築海堤工程，讓居民面對颱風吹襲時不會再受到風浪的困擾。

57. 土拓署總工程師/東 2 回應表示，有關的工程項目是針對氣候變化對於全港數十個海堤所作出的整體改善措施，現時第 5 階段的工程正進行詳細的規劃和設計工作。按照原定時間表，工程會於 2023 年第一季完成諮詢工作，並會在開展時先向區議會作出諮詢。他表示會向土拓署海港工程部了解進度，特別是有關海傍道東 77B 段起向公廁方向一排加建石築海堤工程所遇到的困難，並稍後向議會匯報。

58. 主席 (i) 委託秘書處將土拓署海港工程部的回覆轉達居民組；(ii) 建議請 呂東孩副主席及陳耀雄議員 於食物、環境衛生及地區設施管理委員會中協助跟進。

59. 大會 備悉有關文件。

(會後備註：秘書處已於 2022 年 8 月 3 日去信居民組，以轉達土拓署海港工程部的書面回覆，供居民組參閱及備悉。)

(B) 『健障行』。共融十周年。慈善步行樂

60. 主席 報告，香港傷殘青年協會早前致函邀請觀塘區議會支持「『健障行』。共融十周年。慈善步行樂」活動，及同意該會在有關宣傳項目及活動上使用觀塘區議會的徽號。主辦機構亦打算邀請觀塘區議會派代表出席 10 月 16 日的活動。秘書處於 6 月 15 日將相關信件向各議員傳閱，並得到議員同意支持上述活動的意見。秘書處已回覆香港傷殘青年協會，表示觀塘區議會接受其邀請並支持相關活動。

61. 大會 備悉有關文件。

(C) 世界自然基金會香港分會邀請觀塘區議會成為「淨塑城市」合作夥伴

62. 主席 報告，世界自然基金會香港分會致函邀請觀塘區議會成為「淨塑城市」的合作夥伴。

63. 由於上述活動十分有意義，主席 建議接受邀請，並將有關事項交由食物、環境衛生及地區設施管理委員會跟進。

64. 大會 同意建議並備悉有關文件。

(D) 職業安全健康推廣活動 2022-23

65. 主席報告，職業安全健康局早前致函邀請觀塘區議會參與「職業安全健康推廣活動 2022-23」。主席表示該局於 2022 至 23 年度將提供 \$40,000，支持區議會與區內團體舉辦職業安全健康推廣活動。

66. 由於有關活動甚具意義，主席建議接受邀請；而由於有關事宜屬社會服務、教育及婦女發展委員會的職權範圍，建議交由該委員會跟進。

67. 大會同意建議並備悉有關文件。

議項 VIII – 下次會議日期

68. 下次會議定於 2022 年 9 月 6 日(星期二)舉行。

69. 議事完畢，會議於下午 12 時 51 分結束。

本會議記錄於 2022 年 9 月 6 日獲得通過。

觀塘區議會秘書處

2022 年 8 月