

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第八次會議紀錄

日期：2013年4月11日（星期四）

時間：下午2時30分

地點：東區區議會會議室

<u>出席委員</u>	<u>出席時間(下午)</u>	<u>離席時間(下午)</u>
丁江浩議員	2時30分	6時30分
江澤濠議員, MH	2時35分	7時正
何毅淦議員	2時30分	6時20分
李文龍議員	2時30分	會議結束
李汝大議員	2時30分	3時05分
李進秋議員	2時30分	6時30分
李鎮強議員	2時40分	會議結束
杜本文議員	2時40分	6時正
周潔冰博士, MH	2時30分	5時正
林翠蓮議員	2時35分	會議結束
邵家輝議員	2時38分	會議結束
洪連杉議員	4時25分	6時30分
梁兆新議員	3時35分	會議結束
梁國鴻議員	2時30分	會議結束
許林慶議員	2時30分	6時20分
許嘉灝議員, BBS, MH (主席)	2時30分	會議結束
郭偉強議員	2時30分	會議結束
陳杏議員	2時35分	會議結束
陳啟遠議員	3時20分	6時30分
陳靄群議員, MH	2時30分	會議結束
傅元章議員 (副主席)	2時30分	會議結束
勞鏢珍議員, MH	2時45分	會議結束
馮翠屏議員, MH	2時30分	5時30分
黃建彬議員, MH	2時30分	會議結束
黃健興議員	2時30分	會議結束
趙家賢議員	2時30分	會議結束
趙資強議員	2時30分	會議結束
劉慶揚議員	4時30分	6時10分
蔡素玉議員, JP	3時10分	5時正
鄭志成議員	2時30分	5時05分

鄭承峰議員	2 時 40 分	4 時 55 分
黎志強議員	2 時 55 分	會議結束
謝子祺議員	2 時 30 分	5 時正
鍾樹根議員, BBS, MH, JP	2 時 30 分	5 時 15 分
顏尊廉議員, MH	3 時正	5 時 15 分
羅榮焜議員, MH	2 時 30 分	5 時 30 分
關瑞龍議員	2 時 30 分	會議結束
龔栢祥議員, MH	2 時 30 分	6 時 15 分
陳耀輝先生 (增選委員)	2 時 30 分	會議結束
何德文先生 (增選委員)	2 時 30 分	會議結束

致歉未能出席者

梁淑楨議員 (同意缺席)

定期列席的政府部門代表

許英揚太平紳士	東區民政事務處 東區民政事務專員
陳 濱女士	東區民政事務處 高級行政主任 (區議會)
王可欣女士	運輸署 高級運輸主任／東區
馬志雄先生	運輸署 工程師／東區 2
黎廉俊先生	運輸署 工程師／東區 3 及一般事務
楊思翔先生	路政署 區域工程師／北角區
葉本儒先生	香港警務處 東區行動主任
吳國權先生	香港警務處 東區交通隊警長
黃家揚先生〔秘書〕	東區民政事務處 一級行政主任 (區議會)3

應邀出席的部門及機構代表

邱誠武先生	運輸及房屋局 副局長
王明慧女士	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)3
林玉婷女士	運輸及房屋局 助理秘書長(運輸)2A
盧劍聰先生	運輸署 助理署長／策劃
張淑玲女士	運輸署 高級運輸主任／巴士及鐵路科
譚漢財先生	路政署 鐵路拓展處副處長 2
陳焯明先生	路政署 總工程師／鐵路拓展 2-2
吳麗珊女士	屋宇署 屋宇測量師／斜坡安全 5

馮偉權先生	康樂及文化事務署 東區副康樂事務經理 2
黃蔚藍先生	環境保護署 環境保護主任(流動污染源組)
曾淑儀女士	施偉拔有限公司 董事
黃永賢先生	施偉拔有限公司 合夥人
梁偉聰先生	施偉拔有限公司 中國業務經理
趙汝輝先生	艾奕康有限公司 總經理
高梓倫先生	艾奕康有限公司 助理董事
卓健樑先生	弘達交通顧問有限公司 副董事
梁可欣小姐	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理—對外事務
黃漢中先生	新巴城巴有限公司 車務策劃及編排經理
吳健文先生	新巴城巴有限公司 高級策劃主任
廖家欣小姐	新巴城巴有限公司 公眾事務經理
魏子民先生	新巴有限公司 營運經理
何珮嫻小姐	新巴有限公司 助理營運經理(發展)
梁孫偉先生	城巴有限公司 助理營運壹部經理(發展)
何永康先生	九巴有限公司 社區事務高級襄理
黃秀娟女士	九巴有限公司 策劃及發展部襄理

歡迎辭

主席歡迎各委員及政府部門代表出席會議，並特別歡迎香港警務處(下稱警務處)東區行動主任葉本儒先生代替李偉華先生，以及東區交通隊警長吳國權先生代替東區交通隊主管谷威基先生出席會議。

I. 通過交通及運輸事務委員會第七次會議紀錄初稿

2. 委員會確認上述初稿無須修改，並通過會議紀錄。

II. 改善過海隧道交通流量分布建議措施

(交通及運輸事務委員會文件第 16/13 號)

3. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生、助理秘書長(運輸)2A 林玉婷女士、運輸署助理署長/策劃盧劍聰先生、施偉拔有限公司董事曾淑儀女士、合夥人黃永賢先生及中國業務經理梁偉聰先生出席會議。運輸及房屋局邱先生及運輸署盧先生介紹第 16/13 號文件。

4. 17 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

負責者

- (a) 羅榮焜委員認為收費並非導致隧道擠塞的主因，顧問公司只考慮調整收費並不專業。他指東區海底隧道（下稱東隧）過去曾經加價，但使用率反而上升，亦不認同顧問公司把時間轉換成金錢的概念。他建議改善車流管制，改善擠塞情況。另外，他不滿署方不回應車流管制及道路設計的意見，而只維護調整收費的建議。他亦查詢如何界定「邊際使用者」，不認同局方在沒有統計彩虹前往北角的車流下，把他們界定為「邊際使用者」；
- (b) 鍾樹根委員表示他所屬政黨不支持方案。他認為港島區車流量已超出道路的負荷，加價並不能解決擠塞問題，東區不能承受方案產生的額外車流。他支持只減東隧收費而無需增加海底隧道（下稱紅隧）收費，因為前往例如旺角、太子一帶的司機不會費時繞經東隧，建議亦加重觀塘一帶的擠塞。另外，他不希望當年東隧車流達 80,000 架次時東區走廊（下稱東廊）擠塞情況再發生。他反映現時早上東廊已擠塞至柯達大廈，如更多車輛使用東隧，必會導致東隧出入口及太古城等出現擠塞，屆時東區居民或須提早上班，因此方案並不可行。他建議興建第四條過海的設施，例如興建鯉魚門大橋連接觀塘繞道；
- (c) 趙資強委員不滿局方不接受所屬政黨約見反映意見，而且是次會議發言時間不足以讓委員完全表達意見及提出改善建議。因此他所屬政黨的委員將離席表示抗議；
（趙資強、何毅淦、許林慶及陳靄群委員此時離席）
- (d) 梁國鴻委員查詢顧問公司的建議是否已獲署方接納。他認為擠塞由道路設計不完善及沒有考慮未來行車數量引致，調整收費不能解決問題，而且市民不會繞道使用其他隧道，因此他認為建議不切實際；
（梁國鴻委員此時離席）
- (e) 邵家輝委員認為紅隧加價會引起必須使用紅隧者的不滿，但認為「紅加東減」方案或能紓緩擠塞情況。他指東區一向較少擠塞，但銅鑼灣、灣仔等地區的擠塞主要由紅隧的擠塞造成，因此方案或可改善整個港島的擠塞情形。他亦認同調整收費可影響駕駛者選擇不同隧道，而且車輛遇上擠塞時緩慢行駛，較繞道而行耗油及不環保，因此他支持方案；
- (f) 林翠蓮委員指是次會議議程較多，討論時間未必足夠，建議另安排會議再作討論。她指委員普遍擔憂東廊擠塞加劇，建議局方設立顯示各隧道及接駁支路擠塞情況的告示板，以便駕駛者選擇較不擠塞的路線。她認為現時隧道收費水平低，駕駛者大多考慮行車時間而

非收費。另外，她觀察到紅隧於下午 1 時至 2 時左右並不擠塞，而車輛主要前往中環、灣仔及跑馬地一帶，較少東行車輛，由於方案只能吸納經紅隧前往東區的車輛，因此方案不能解決問題；

- (g) 杜本文委員認為駕駛者一般會考慮收費、直達性及時間而選擇不同隧道。紅隧在上述三方面較有優勢，因此顧問報告應針對上述三方面作出調節，以增加其他隧道的吸引力。他認為現時顧問報告並非不可取，但委員會擔憂東區未能負荷額外車流，希望能改善方案。另外，他認為交通問題與市民息息相關，市民應可理解運用公帑改善交通問題的做法。他亦不希望 1996 年東廊的擠塞情況再次出現，希望局方參考委員會的意見；
- (h) 李進秋委員對方案有保留，認為方案未能長遠解決問題，但明白三隧繁忙時間均十分擠塞。短期而言，如在小心估算的情況下，方案或可稍為紓緩擠塞。她引述經驗指東區居民較多使用東隧，雖然使用紅隧行車時間可能較短，但亦可能出現擠塞情況。她建議為方案設立試驗期限並作出檢討。另外，她查詢如何收集建議的效益數據以計算出各方案的結果；
- (i) 李文龍委員認為如沒有其他方案可供選擇，「東減紅加」方案暫時是可取的。他認為問題源於路面設計及配套的問題，而非隧道本身的問題。長遠而言，他希望局方改善道路設計及配套，以及興建第四條隧道；
- (j) 江澤濠委員對三個方案均有保留。他指區議會已在首輪諮詢清晰表達意見，但現時方案卻無新意。另外，他指由彩虹出發的駕駛者大多使用東隧前往港島，因此顧問公司不應視他們為「邊際使用者」，構成誤導。他指現時東隧早上車龍已伸延至愛秩序灣，建議將影響西灣河至柴灣一帶市民。另外，早上西灣河一帶西行的車輛亦會受影響。他不認同局方以東區居民的利益為賭注試行方案，把擠塞情況由港島遷移至九龍東。由於觀塘迴旋處、彩虹交匯處、西灣河支路、東區走廊西行近西灣河段及近城市花園西行段等地的擠塞問題短期內難以解決，方案只會加重擠塞。另外，他建議各隧道增加使用自動收費取代人手收費；
- (k) 謝子祺委員理解調整隧道費在行政上較為方便。他查詢顧問公司有否研究建設道路及管制車流等其他方案，以及方案對隧道出口瓶頸位置的影響，例如觀塘道及彩虹等地區。他擔憂顧問報告考慮欠周詳時，會引致嚴重後果；

負責者

- (l) 陳啟遠委員認為分流後紅隧車流仍達 115,000 架次，方案未能解決紅隧的擠塞問題。他查詢各方案會增加東隧多少車流。另外，他指出紅隧繁忙時間每小時車流為全日的 5%，即約 6,000 架次，而東隧繁忙時間每小時車流為全日的 8%，如負荷額外車流，每小時將逾 6,000 架次，擠塞情況將較現時紅隧更嚴重；
- (m) 何德文委員指由於加士居道經常擠塞，彩虹出發的駕駛者一般不會使用紅隧，因此不認同局方指他們是「邊際使用者」。另外，他認為減收十元隧道費的吸引力不大。他建議在下午 12 時 30 分至 1 時 30 分車流較少的時段，為重型車輛提供紅隧隧道費優惠；
- (n) 黎志強委員認為應擴闊接駁隧道的道路，以保持隧道暢通，調整收費並非根本方法，當年東廊每日 88,000 架次車流的情況或會重現。他指現時東九龍不斷發展，東隧使用率只加不減，關注東隧能否負荷來自紅隧的額外車流。另外，他質疑以公帑資助商業性質營運的東隧是否恰當；
- (o) 黃健興委員擔憂不少部門把厭惡性設施遷移至東區，現時又把擠塞問題移至東區，而紅隧擠塞問題仍未解決。他列舉政府推出各種特別稅項短期降低住屋需求，但長遠仍須增加土地供應為例，指如不處理供求問題、興建新隧道及改善道路設計，並不能解決隧道擠塞問題，因此他反對方案；
- (p) 黃建彬委員指方案只是「拆東牆補西牆」，擔憂紅隧減少的 5,000 架次車流會全部移至東隧。他指市民不斷改善經濟狀況及購買私家車，因此車流只會增加，三隧未來增加的車流難以估計，須衡量東區是否能承受額外車流。他希望局方長遠考慮興建第四條隧道或高架橋；以及
- (q) 主席表示目前各隧道使用率均出現飽和，調整收費並非沒有作用，但成效很低，道路配套如不改善，會連帶影響交通。東區走廊在繁忙時間已十分擠塞，方案只會加劇擠塞情況，並把紅隧的擠塞情況遷移至港島東及九龍東，並不能徹底解決問題。長遠而言，須增建隧道改善容量。

5. 運輸及房屋局邱誠武先生及運輸署盧劍聰先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸及房屋局

負責者

- (a) 局方明白方案並不能徹底解決紅隧擠塞的問題，因此方案會以試驗計劃方式推行，為期一年，為更長遠的構想鋪路；
- (b) 現時三隧的容量為每天 270,000 架次，而總車流只有每天 250,000 架次。問題主要是紅隧車流偏高，因此方案透過調整收費，改善過海隧道交通流量分布以紓緩紅隧的擠塞；
- (c) 方案亦涉及建議以公帑補貼過海隧道使用者，公眾對有關建議的意見，將成為局方日後處理其他隧道同類的問題的參考。
- (d) 局方不排除研究長遠的解決方案，例如興建第四條隧道。興建新隧道需要有足夠的連接路來應付隧道的車流，但在 1997 年《保護海港條例》生效後，預計要推行這方案會遇上很大的困難，維港兩岸現時亦很難找到合適位置興建連接路；
- (e) 局方亦有考慮改善道路設計，例如興建中的中環灣仔繞道可改善東區、灣仔區及中西區的接駁，但工程因與填海相關的訴訟而延遲落成。儘管此方案並非完美，但仍可發揮一定的作用；
- (f) 方案的對象是一些邊際使用者，例如從黃大仙、彩虹、慈雲山的前往港島東部的駕駛者；
- (g) 方案目標並非調撥四成紅隧的車流至東隧，而是縮減四成的車龍。若每天約 5,000 架次車流改經東隧，紅隧的車龍便會縮短而不影響非過海交通。車龍是以長度而非架次計算。
- (h) 方案須達致微妙的平衡，以避免分流過多的車輛往東隧，加重觀塘及東區擠塞。東隧現時每天過海車流為 70,000 架次，設計容量為 78,000 架次，尚餘約 10% 容量，而東隧在 90 年代車流曾增加至 80,000 多架次，雖然增加車流會稍微延長過海的時間，但並非不能接受，方案不會增加東隧車流至過去最高的水平，而只是約 75,000 架次；
- (i) 局方希望爭取立法會同意撥款進行補貼以下調東隧使用費，並以一年時間觀察及評估成效，此經驗有助當局對有關方案進行優化並考慮是否推廣至其他隧道；
- (j) 東隧會於 2016 年歸還政府，中環灣仔繞道會於 2017 年落成，屆時將會為改善過海隧道交通流量分布提供更好的基礎；

負責者

- (k) 面對車輛增長，政府現正興建沙中線，以鐵路紓緩路面交通，以及考慮推出不同措施來控制整體汽車增長；
- (l) 運輸署已安排與貨車、的士、小巴、巴士等業界代表會面聽取意見。局方歡迎委員在議會上及透過其他途徑發表意見；
- (m) 紅隧兩岸均是最繁忙的中心區，長度最短，收費最低，使用率必然較高。由於多年來本港經濟環境變化，隧道費如不作出調整，駕駛者只會在擠塞情況無法忍受時才改使用其他隧道。局方認為可利用其他隧道的尚餘容量進行合理分流。；
- (n) 顧問以交通模型進行分析，把全港分為多個區域，各方案的結果是由不同地區的交通模式綜合運算所得。局方因此建議試行方案一年，令政府有更堅實的數據在日後推行改善措施；
- (o) 如不處理紅隧的車龍，亦會影響東區居民上下班往返灣仔至中環等地的非過海交通。方案可改善車流分布情況，令市民在時間及改善環境上均有得益；
- (p) 政府是代隧道使用者，包括私家車、貨車及其他車輛等，向隧道公司繳付現行隧道費和已下調隧道費之間的金額，並非補貼隧道公司；

運輸署

- (q) 方案目標是把每日 4,000 至 5,000 架次車流由紅隧分流至東隧，佔紅隧每日車流的 3 至 4%；
- (r) 東隧現時每日車流為 70,000 架次，在分流後，車流會增加至約 75,000 架次，而東隧設計容量為 78,000 架次，因此可負荷額外車流。東隧最高峰的車流出現於 1996 年西隧落成前，為約 88,000 架次。現時的收費調整方案應不會導致相同的擠塞情況。在港島繁忙時段，方案將會增加東隧車龍至東港中心至北角政府合署之間，仍不會影響非過海交通；
- (s) 在九龍方面，觀塘道或會出現樽頸位置。署方會透過交通管理措施處理觀塘道的問題。長遠而言，署方正在研究興建策略性道路，例如六號幹線，解決東九龍道路網的問題；
- (t) 交通模型把全港共分為 400 多個小區，並收集包括人口、收入、就

負責者

業等社會及經濟數據，並根據不同出行目的及成本，計算出各區之間的交通工具乘客量、出行量及車流。因此該交通模型是十分精密的；

- (u) 三個方案預計令東隧增加每日車流 3,800 至 5,300 架次不等。方案 A 將增加 5,300 架次車流，方案 B 將增加 3,800 架次車流，而方案 C 將增加 4,800 架次車流；
- (v) 現時紅隧的繁忙時間較長，一般由早上 7 時至晚上 12 時，每小時車流佔全日的 5%，如調撥 4,000 至 5,000 架次至東隧，東隧繁忙時間車流佔全日的百分之 7 至 8%，東隧每小時會增加約 400 架次車流，轉換為車龍長度，預計會在港島伸延至東港中心至北角政府合署之間，在九龍預計伸延至藍田港鐵站與觀塘繞道交匯處之間。雖然東隧過海車龍增長，但可換來收費下調及紓緩紅隧擠塞；
- (w) 方案的目標是把紅隧車龍縮減 40%，令非過海交通不受影響；
- (x) 彩虹前往北角的例子旨在說明市民可能在「東減紅加」的方案下由紅隧改用東隧，不表示東隧所有額外車流均來自彩虹；以及
- (y) 車龍長度視乎道路情況而定。現時東隧九龍方面的車龍一般伸延至藍田港鐵站至啟田道迴旋處之間，預計建議將延長車龍至藍田港鐵站與觀塘繞道迴旋處之間。

運輸及房屋局／
運輸署

6. 主席總結時表示，委員普遍對方案有保留，認為方案未能長遠解決紅隧擠塞的問題，希望相關部門備悉委員會的意見，定出長遠疏導交通的方案。另外，委員如有補充意見，可於諮詢期完結前向局方反映。主席多謝運輸及房屋局及運輸署代表出席會議。

III. 「我們未來的鐵路」第二階段公眾參與活動

(交通及運輸事務委員會文件第 17/13 號)

要求維持港鐵北港島線的連貫性

(交通及運輸事務委員會文件第 12/13 號)

要求從速將港鐵線延長至小西灣

(交通及運輸事務委員會文件第 13/13 號)

7. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生、首席助理秘書長(運輸)3 王明慧女士、路政署鐵路拓展處副處長 2 譚漢財先生、總工程師/鐵路拓展 2-2 陳焯明先生、艾奕康有限公司總經理趙汝輝先生、助理董事高梓倫先生以及弘

負責者

達交通顧問有限公司副董事卓健樑先生出席會議。運輸及房屋局邱先生介紹第 17/13 號文件。主席介紹第 12/13 號及第 13/13 號文件。

8. 陳啟遠委員申報艾奕康有限公司是他的僱主。
9. 15 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：
 - (a) 趙家賢委員理解政府提出「換線」方案以提升鐵路效能，減少瓶頸，但現有的轉乘站未必能負荷繁忙時間的人流。另外，港島市民已習慣無需轉車直達港島其他地區，換線方案對東區居民帶來很大不便，因此他所屬政黨不贊成「換線」方案，支持保持港島線完整；
 - (b) 黃健興委員樂見政府終於把議會討論多時的小西灣鐵路納入研究，希望儘早落實建議。他表示一直在區內搜集居民意見，並收集了數百份意見書，會在整理意見後提交部門及顧問公司。他反映 99% 居民贊成興建小西灣線，而大部分市民支持支線或接駁線方案，並以支持支線方案較多。另外，他建議於小西灣舉辦公眾諮詢論壇；
 - (c) 勞鏢珍委員支持小西灣興建鐵路，並減少對居民的滋擾。她反映居民大多反對「換線」方案，而較支持「交匯」方案，以便可直達港島其他地區而無須在鰂魚涌或北角繁忙車站轉乘；
 - (d) 陳啟遠委員指東涌線受青馬大橋的設計限制影響，「換線」方案須減少港島東區鐵路服務的班次。他查詢當第三條機場跑道落成後，機場鐵路的班次會否增加，而減少東涌線的班次，影響東區鐵路服務。另外，他指支線方案將減少前往柴灣的列車班次，令「換線」方案變得不可行。他查詢「換線」方案部分列車可否以青衣站為終點站，以免至柴灣的列車班次受青馬大橋的設計限制影響；
 - (e) 林翠蓮委員支持「交匯」方案，認為港島居民較易適應。另外，她支持可較早落成的方案，由於延線及支線方案涉及填海及收地等問題，工程可能延遲，因此她查詢接駁線的方案是否可較早落成。另外，她希望相關部門提供小西灣線落成後其他公共交通服務重整的資料；
 - (f) 杜本文委員認為鰂魚涌站離地面較深，在「換線」方案中轉乘時較不方便，因此「交匯」方案較為可取。另外，他認為雖然小西灣延線方案工程費較高，但可提供頻密班次，因此他較支持延線方案。另外，他亦支持在資源許可下興建其他地區的鐵路，有助都市發展

及低碳排放；

- (g) 李鎮強委員支持「交匯」方案。他表示曾在柴灣區內進行調查，結果顯示 99% 市民支持「交匯」方案。他認為金鐘至北角是港島線最繁忙的路段，但擠塞主要來自荃灣及將軍澳線的過海轉車乘客，不應因轉車乘客改變沿用 20 多年的港島路線分佈。另外，「換線」方案將減少炮台山至柴灣站的列車班次。此外，不少小西灣居民乘坐 780、788 及 789 號線巴士經東廊沿海旁一帶、前往銅鑼灣北、會展及添馬艦等地，與北港島線「換線」方案路線重疊。另外，當西港島線落成後，只有「交匯」方案才可方便市民由往返港島東西各區；
- (h) 李進秋委員對研究表示支持，並支持「交匯」方案。另外，她指局方沒有提供小西灣線三個方案的推行時間表，委員較難選擇及提供意見，因此她查詢各方案的時間表。她支持接駁線的方案，但若此方案需時落成，她則支持可最早完成的方案；
- (i) 李文龍委員支持鐵路發展的方向，但指居民或對車站及路線變更感到不知所措。他獲悉不少議員曾聯絡局方，但未獲正面回應，查詢原因為何。他反映舉辦地區諮詢會的數目並不足夠，查詢相關部門為何未能派員到社區消除市民對各方案的疑慮。他希望局方認真諮詢居民意見；
- (j) 江澤濠委員支持整份文件的建議，在環保、減排及社會各方面惠及市民。另外，他表示較支持「交匯」方案；
- (k) 丁江浩委員表示「換線」方案對市民造成不便，因此較支持「交匯」方案。另外，現時北角及鰂魚涌站已十分繁忙，不適宜作為轉車站。他指兩個方案雖各有優勝之處，但希望局方以便民為主，保留北港島線的連貫性。他亦支持儘早推行小西灣線的方案；
- (l) 羅榮焜委員認為鐵路發展是必需的，支持任何能儘早興建的小西灣線方案。另外，他指「換線」方案對例如由天后、炮台山前往太古一帶的市民造成不便。他指維園舉行大型活動時，天后站使用率高。他亦反映炮台山的居民反對「換線」方案；
- (m) 鍾樹根委員支持維持北港島線的完整性。另外，他不希望社區因為小西灣線的不同方案而分化，表示整個柴灣及小西灣區均希望為小西灣區提供鐵路服務，此亦是議會的共識。他希望能儘早落成任何小西灣線的方案。他指延線方案涉及開山劈石及拆卸樓宇，難度較

負責者

高。而支線及接駁線方案較為可行，亦可修改計劃避免填海及噪音問題，例如經香港專業教育學院通往至小西灣，他亦認為現時鐵路設施尚有容量，屆時可增加支線的班次；

- (n) 謝子祺委員表示所屬政黨曾於其他會議與局方討論相關問題。他查詢在現時收到的意見中，「交匯」還是「換線」方案較受支持。另外，他支持保持港島線的完整性；以及
- (o) 黎志強委員反映翠灣邨居民建議於地底進行工程，如杏花邨支線不可行，可考慮於筲箕灣站直接興建支線。小西灣的居民支持延線方案，因為無須額外轉乘。翠德區的居民則認為應把柴灣市中心的寶貴路面資源加以利用，因此支持以地下方式接駁例如杏花邨站。他列舉將軍澳至寶琳為例，指地下興建車站技術上是可行的。他綜合上述意見，認為延線較受歡迎，希望局方深入研究。

10. 運輸及房屋局邱局長及路政署譚漢財先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸及房屋局

- (a) 局方在北港島線的兩個方案上沒有傾向。各方案對不同出行習慣的市民有不同影響，例如港島居民較支持「交匯」方案，但過海人士則可能較支持「換線」方案，尤其現時過海鐵路瓶頸位出現擠塞的機會較大，「換線」方案有助疏導過海人流。局方對方案持開放態度，並備悉委員的意見；
- (b) 雖然局方理解居民希望儘早落成小西灣線，但各方案均遇上不少技術困難。以延線方案為例，柴灣站現時是高架車站，延伸鐵路時必會影響周邊建築物，這可能涉及收地問題。除工程問題外，方案亦涉及民生問題，例如如何安置受影響的居民等；
- (c) 局方亦提出延線以外的替代方案，包括支線方案和接駁線方案。支線方案會減少往來柴灣的列車班次，而接駁線則涉及用地問題，並可能對居民造成滋擾；有居民曾在公眾論壇中表示對有關方案有異議。局方備悉委員希望落成小西灣線的意見，但工程技術上的問題是存在的，因此局方希望及早讓委員和公眾知悉各方案的潛在問題；
- (d) 局方將會舉行公眾論壇，聽取市民對各個方案的意見。局方亦會諮詢專業學會及團體、以及其他區議會或相關的委員會，綜合考慮各

負責者

方面的意見；

- (e) 若落實個別的鐵路項目，運輸署會在鐵路落成前的一至二年，進行當區的總體交通評估，以作出配合。巴士及小巴等服務或因應方案進行調整，以發揮支援交通網絡的作用；以及

路政署

- (f) 現時東涌線已有部分列車由青衣站開出。「換線」方案中，原有港島線東半部每小時可開出的最高列車班次密度可能減少 8 班的情況，已考慮有需要時由青衣開出列車時安排，並已考慮機場未來發展的需要。

11. 主席提出以下動議，並獲鍾樹根、黃建彬、洪連杉、顏尊廉、龔栢祥、鄭志成、勞鏢珍、丁江浩、關瑞龍、劉慶揚、蔡素玉及周潔冰委員和議：

「東區區議會交通及運輸事務委員會要求維持港鐵北港島線的連貫性，反對分割北港島線，造成市民需要轉車的不便。」

12. 委員會以 25 票支持、無人反對及棄權，一致通過上述動議。

13. 主席提出以下動議，並獲鍾樹根、黃建彬、洪連杉、顏尊廉、龔栢祥、鄭志成、勞鏢珍、丁江浩、關瑞龍、劉慶揚、蔡素玉及周潔冰委員和議：

「東區區議會交通及運輸事務委員敦促政府積極考慮東區區議會及東區居民要求，從速將港鐵線延長至小西灣。」

14. 委員會以 25 票支持、無人反對及棄權，一致通過上述動議。

運輸及房屋局／
路政署

15. 主席總結時表示，請相關部門備悉委員的意見。另外，如委員在諮詢期內有任何其他意見，可向局方反映。主席感謝運輸及房屋局及路政署代表出席會議。

(會後備註：秘書處已於 2013 年 4 月 12 日將上述動議送交運輸及房屋局及路政署。)

IV. 促請改善銀幕街之交通擠塞問題

(交通及運輸事務委員會文件第 15/13 號)

負責者

16. 主席歡迎運輸署工程師／東區 3 及一般事務黎廉俊先生、路政署區域工程師／北角區楊思翔先生、警務處東區行動主任葉本儒先生以及東區交通隊警長吳國權先生出席會議。洪連杉委員代表介紹第 15/13 號文件。

17. 8 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 洪連杉委員獲悉警方已加強執法，但情況未有改善。他認為若違例泊車情況三個月後仍然持續，便應考慮增設雙黃線；
- (b) 李文龍委員指該處長期有違例泊車，因此警方短時間內已發出多張告票。他查詢署方以何理據認為無須增設雙黃線，是否需待意外發生及引致北角區大擠塞後，才考慮建議；
- (c) 羅榮焜委員指違例泊車問題亦引致電氣道及興發街一帶擠塞。他指該處不少車輛違例停泊及司機並不在車內，希望相關部門認真了解情況及考慮建議；
- (d) 邵家輝委員指不少巴士經銀幕街前往寶馬山，他多次接獲市民反映不少車輛在該處道路兩旁違例停泊，令巴士在路中心停車上落客，造成危險。他認為該處出現慣性違例泊車，署方應考慮建議；
- (e) 副主席指問題源於英皇道東行設為巴士專用線而令其他車輛利用銀幕街左轉電氣道或右轉英皇道，天后交通交匯處開出的西行巴士亦須經此處，因此形成瓶頸。他認為運輸署把問題交警方處理是不負責任；
- (f) 何德文委員同意副主席的意見，指該處交通長期癱瘓，大型活動期間更甚，建議開放英皇道東行，不認同只依靠警方執法；
- (g) 趙家賢委員支持建議，指不少空置的士違例停泊，在繁忙時間及非繁忙時間均阻塞交通，建議運輸署就方案進行諮詢；以及
- (h) 主席表示現時路段已設立上午 8 時至 10 時及下午 5 時至 7 時的禁區，但其他時間有不少車輛違例停泊，不能只依靠警方在非禁區時段嚴厲執法，希望運輸署考慮延長一小段禁區的時間，以協助警員執法及改善阻塞車輛轉彎的情況。

18. 運輸署黎廉俊先生及警務處葉本儒先生就委員的意見和提問，回應如下：

運輸署

負責者

(a) 署方備悉委員意見，會重新檢視設立停車限制區的需要；以及
警務處

(b) 警方會留意上址及不遺餘力採取執法行動。

運輸署／警務處

19. 委員會同意繼續跟進議題。

V. 公共交通聯絡小組第六次會議紀要

(交通及運輸事務委員會文件第 18/13 號)

20. 小組主席梁國鴻委員介紹第 18/13 號文件。

21. 委員會備悉文件及小組的動議。

(會後備註：秘書處已於 2013 年 4 月 15 日將小組的動議送交相關部門。)

VI. 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會尚待處理的跟進事項進度報告

(交通及運輸事務委員會文件第 14/13 號)

(i) 西灣河站客用升降機

22. 主席歡迎香港鐵路有限公司(下稱港鐵公司)助理公共關係經理—對外事務梁可欣小姐出席會議。各部門及機構代表滙報進度。

23. 江澤濠委員感謝港鐵公司改善泊車及噪音問題，表示影響可以接受，但他反映經常未見施工，查詢原因為何及擔憂影響完工時間。

24. 港鐵公司梁可欣小姐回應時表示，現時正進行地下設施改道工程，由於涉及其他公司各自安排遷移地下設施，需時處理。港鐵公司會留意情況，並統籌其他公司儘早進行工程。

港鐵公司

25. 委員會同意隔次跟進議題。

(ii) 改善電氣道的交通問題

促請改善留仙街及琉璃街多重泊車問題

促請部門增加電氣道與琉璃街交界的行人過路設施

促請在水星街超市對出加設黃格，禁止車輛非法停泊

負責者

26. 各部門代表滙報進度。
27. 洪連杉委員支持電氣道及水星街的方案，希望儘早完成。另外，他指留仙街及琉璃街一帶的違例泊車未見改善，希望部門加強執法。
28. 警務處葉本儒先生回應時表示警方會留意相關地點並加強執法。

運輸署／警務處

29. 委員會同意繼續跟進議題。
- (iii) (1) 要求解決鰂魚涌港鐵站太古坊出口外行人過路線繁忙時間嚴重擠迫問題
促請港鐵於鰂魚涌港鐵站增設行人隧道接駁糖廠街以紓緩擠塞
- (2) 急需增設炮台山港鐵站第三及第四個乘客進出口通道
- (3) 促請港鐵於天后地鐵站增設行人隧道接駁維園入口
- (4) 要求在太安街以北加建地鐵站出口
30. 主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理—對外事務梁可欣小姐出席會議。各部門及機構代表滙報進度。

31. 4位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 李文龍委員獲悉港鐵公司已表示天后港鐵站興建行人隧道接駁維園技術上不可行。他查詢會否有新技術可落成方案；
- (b) 江澤濠委員反映居民仍在熱烈討論西灣河站太安街以北加設出入口的建議，雖然港鐵公司表示出入口尚有容量負荷更多乘客，但早上及傍晚繁忙時間行人路擠迫，希望港鐵公司考慮實際情況，而非只考慮數據。他建議繼續跟進議題；
- (c) 丁江浩委員不滿相關部門就增設鰂魚涌站出口提交的書面進度千篇一律。他建議運輸署協調港鐵公司及相關發展商，進行可行性研究。他獲悉發展商的回應正面，但現時欠缺中介人協助聯絡。另外，他反映站內擠迫情況嚴重，若北港島線於鰂魚涌設立轉車站，預計人流將會增加；以及
- (d) 黃建彬委員指政府是港鐵公司的大股東，應研究如何改善車站設施，並主動聯絡周邊有興趣的私人發展商，興建行人隧道。他認為一旦出入口受阻十數分鐘，乘客便會倒塞至港鐵站內，情況嚴重，希望港鐵公司積極研究方案。

負責者

32. 港鐵公司梁可欣小姐及運輸署馬志雄先生及就委員的意見及提問，回應如下：

港鐵公司

(a) 港鐵公司備悉委員的意見，會再作研究；以及

運輸署

(b) 運輸署負責處理地區性的路面交通問題，並已改善鯉魚涌站出口的行人過路處，相信港鐵公司會與有關發展商商討其他建議。

33. 主席總結時表示，議題已討論多時，運輸署亦已解釋沒有協調港鐵公司及發展商的中介角色，希望港鐵公司主動與發展商聯絡，互相配合及作出改善。

港鐵公司

34. 委員會同意隔次跟進議題。

(iv) 要求隧巴過海後收費與相等路線巴士同價
要求運輸署重組過海隧道巴士路線
要求增設巴士「轉乘站」

35. 主席歡迎九巴有限公司(下稱九巴)社區事務高級襄理何永康先生、策劃及發展部襄理黃秀娟女士及新巴城巴有限公司(下稱新巴城巴)公眾事務經理廖家欣小姐出席會議。各部門及機構代表滙報進度。

36. 2位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

(a) 趙家賢委員指是項訴求符合民意，實施上亦沒有困難，他不能接受巴士公司在沒有提供實質數據下，表示計劃不可行；以及

(b) 黎志強委員反映不少路線在過海後繼續前往柴灣方向，例如 106 號線，雖然最近推出長者二元乘車優惠後，乘搭該些路線的長者增加，但乘客量仍然不多。另外，他不認同巴士公司為縮減行車時間，把康山道巴士站設為只准落車。他指不少過海後的空置車輛應加以利用，既增加巴士公司收益，亦可減輕路面擠塞，希望巴士公司作出檢討。

37. 運輸署王可欣女士回應時表示，理解委員支持善用巴士資源，並在可行情況下提供車費優惠的建議。署方鼓勵巴士公司向乘客提供車費優惠。

負責者

運輸署／新巴城巴／九巴 38. 主席總結時表示建議涉及政策性問題，現時難有實質回應。委員會同意隔次跟進議題。

(v) 要求在栢景臺巴士站英皇道出口裝置路向反射鏡

39. 各部門代表匯報進度。

運輸署

40. 委員會同意隔次跟進議題。

(vi) 要求運輸署從速改善太安街一帶交通規劃

41. 主席歡迎新巴城巴公眾事務經理廖家欣小姐出席會議。各部門代表匯報進度。

42. 趙資強委員指太安街是交通要道，晚上經常出現違例泊車的情況，但現時票控數字尚未反映實況，希望警方加強執法。

43. 警務處葉本儒先生回應時表示會加強留意太安街，如有違例泊車，會作出檢控。

運輸署

44. 委員會同意隔次跟進議題。

(vii) 促請延伸港鐵港島線至小西灣

路政署／港鐵公司 45. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(viii) 促請港鐵公司於天后港鐵站加設地面升降機至大堂
促請儘快於天后港鐵站興建升降機接駁路面

港鐵公司

46. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(ix) 要求港鐵筲箕灣站增設直達路面升降機或扶手電梯

港鐵公司

47. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(x) 要求改善筲箕灣東大街的交通問題
強烈要求解決東大街的交通問題

48. 各部門代表匯報進度。

49. 4 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 勞鏢珍委員指試行結束後，天后廟前即恢復出現違例泊車。她支持減少約三架私家車的停車位，以興建一小段行人路，希望署方平衡商戶及居民利益，徹底解決問題及保障行人安全。她反映筲箕灣東大街亦設有護老院，經常有救護車進出。兩旁居民不斷投訴車輛擠塞時響號造成滋擾，雖然警方已發出多張告票，但警員離開後違例泊車便會重現。問題長期未能解決，希望部門提出解決方案；
- (b) 杜本文委員反映居民對收窄行車線反應很大，須小心處理。他認為警方執法奏效，而長遠而言，應透過管理路面及行人路的方案，平衡各方意見。他建議運輸署詳細研究及收集意見，針對問題提出改善方案；
- (c) 趙資強委員指分區委員會亦有討論問題。東大街的問題在警方短時間加強執法後，便會故態復萌。他擔憂車輛會阻礙緊急車輛進入，並反映路面亦有石油汽罐、手推車及單車等雜物擺放路邊。因此他支持警方加強執法及設立行人路，設立無障礙通道，以及減少違例泊車；以及
- (d) 何德文委員建議在東大街一旁設立雙黃線，以及在另一旁設立一小時停車咪錶位，並由相關部門清理雜物。

50. 警務處葉本儒先生及運輸署黎廉俊先生就委員的意見，回應如下：

警務處

- (a) 警方會靈活執法。如有關位置尚未設有雙黃線，警方不會強行控告司機；
- (b) 票控行動有一定程度的警惕作用。警方會繼續加強執法，不定時在上址發出告票，以收阻嚇作用。如有車輛造成阻塞及已被票控，警方可能考慮將車輛拖走；以及

運輸署

- (c) 運輸署早前推出擴闊行人路及收窄行車路的方案，但接獲不同意見，因此在上月試行方案約十天。署方會平衡各方面的意見，檢視方案。

負責者

運輸署／警務處

51. 主席總結時表示，希望運輸署提出改善方案及警方繼續加強執法。委員會同意繼續跟進議題。

(xi) 要求耀東邨巴士站加設行人輔助線

52. 主席歡迎新巴城巴公眾事務經理廖家欣小姐出席會議。各部門代表匯報進度。

53. 趙資強委員指據悉現時尚未發出掘路許可證，查詢工程何時展開。

54. 路政署楊思翔先生回應時表示，工程預計 5 月展開，6 月完成。

路政署／新巴城巴

55. 委員會同意繼續跟進議題。

(xii) 要求在英皇道與芬尼街交界設置行人過路設施

56. 各部門代表匯報進度。

57. 丁江浩委員指議題已提出近兩年而未見進展，查詢路線圖及時間表。

58. 運輸署黎廉俊先生回應時表示，署方已建議在英皇道近芬尼街分界興建行人過路設施。由於須拆卸現有行人天橋的樓梯，署方正與港鐵公司商討拆卸樓梯的細節，會儘快向委員會報告。

運輸署

59. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiii) 強烈要求解決筲箕灣東喜道過路設施

60. 各部門代表匯報進度。

61. 2 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

(a) 勞鏢珍委員指議題已跟進近二年，不少市民仍在近愛秩序灣位置危險橫過東喜道，認為望隆街的行人過路設施急不容緩。她指雖然愛秩序灣道遊樂場設有兒童遊樂設施，但使用率低，該處的樹木亦非古樹名木，工程應可儘快推行。另外，阿公岩村過路設施雖然遇上困難，但相信署方可以解決。她不希望署方提交落實工程的時間表；以及

(b) 杜本文委員指議題已跟進 1 年 7 個月，進度緩慢，希望相關部門作

負責者

出統籌，促成設施。他認同先興建第一階段筲箕灣港鐵站 D1 出口的行人過路設施，另外，他不認同將來在興建公園時，才由顧問公司考慮建議。

62. 運輸署黎廉俊先生就委員的意見，回應如下：

- (a) 東喜道的三個行人過路處已取得進展。署方已就望隆街過路處聯絡康樂及文化事務署(下稱康文署)，該署已同意遷移樹木，但需時進行，署方會與康文署跟進；
- (b) 阿公岩村道灑水系統的聯絡問題已經解決。機電工程署將會更改有關系統，署方會儘早向路政署發出施工通知書；以及
- (c) 為加快東喜道近筲箕灣港鐵站 D1 出口過路處的進度，署方已更改設計，分兩階段興建南行及北行線的行人過路處。署方已完成與康文署商討細節，會儘快發出施工通知書完成第一階段工程。由於第二階段工程涉及更改公園的設施，建議建築署在重建公園時一併完成。署方會繼續跟進工程。

運輸署

63. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiv) 要求明園西街至堡壘街行人梯級改善工程儘快上馬

64. 主席歡迎屋宇署屋宇測量師/斜坡安全 5 吳麗珊女士出席會議。各部門代表匯報進度。

65. 洪連杉委員表示工程一直拖延。他查詢屋宇署為何發信予認可人士而不是業主、發出警告信數目的上限、處理警告信的期限，以及署方未來的跟進工作為何。

66. 屋宇署吳麗珊女士回應時表示，業主已遵從命令委任認可人士，認可人士亦已就修葺令提交建議圖則。但經商討後，認可人士決定修改圖則，現時正進行設計。署方已發信要求認可人士儘快提交修訂圖則，如未獲回應，署方最後會致函催促業主儘快遵從命令。署方一般提供 1 至 2 個月的期限，才發出另一警告信。有關明園西街 10 號的修葺令去年 11 月發出，期限至今年第三季屆滿，因此署方尚待業主跟進。

屋宇署

67. 委員會同意隔次跟進議題。

(xv) 促請運輸署改善歌頓道停車設施

負責者

68. 各部門代表匯報進度。

69. 洪連杉委員獲悉現時尚有其他改善措施進行諮詢，建議繼續跟進議題。

70. 運輸署黎廉俊先生回應時表示，即時未有相關資料，會於會後回覆相關委員。

運輸署

71. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvi) 建議在愛德街兩旁增設私家車停車咪錶位

72. 各部門代表匯報進度。

73. 江澤濠委員感謝署方回應市民訴求。他指設立咪錶位後，愛德街的路面仍有一定闊度，或出現違例泊車，建議在咪錶前後路面劃上影線，防止違例泊車。

74. 運輸署黎廉俊先生回應時表示備悉委員的意見，會研究如何防止在新停車位前後出現違例泊車。

運輸署

75. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvii) 改善連接西灣河至西灣臺一段行人路

路政署

76. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(xviii) 強烈要求於炮臺山港鐵站加建直上路面升降機

77. 主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理—對外事務梁可欣小姐出席會議。梁小姐匯報進度。

78. 李文龍委員查詢港鐵公司可否加快工程的進度。

79. 港鐵公司梁可欣小姐回應時表示，工程涉及多項前期工作，包括設計，申請掘路許可證及與政府部門商討細節等，確保施工安全及減低對市民的影響，因此需時商討方案及設計，現階段未能加快完成工程。

港鐵公司

80. 委員會同意隔半年跟進議題。

負責者

(xix) 要求改善望隆街港鐵 C 出口及景輝大廈一帶的交通問題

運輸署

81. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(xx) 要求在山翠苑正門口增設安全過馬路設施

82. 各部門代表匯報進度。

83. 李進秋委員查詢工程何時完成。

84. 路政署楊思翔先生回應時表示，工程預計於 6 月底完成。

路政署

85. 委員會同意隔次跟進議題。

(xxi) 要求在康翠臺正門口第二座邊增設斑馬線

86. 各部門代表匯報進度。

87. 李進秋委員表示方案遇上困難，她會與運輸署商討如何處理問題。

運輸署

88. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxii) 建議改善七姐妹道交通問題

89. 各部門代表匯報進度。

90. 陳杏委員申報她經營幼稚園的校巴會停泊七姐妹道。

91. 陳杏委員欣賞署方已改善路段，並已設立巴士及小巴上落客除外的禁區標誌牌，但她反映由於上午 7 時至下午 7 時禁區標誌牌與該標誌牌相距一定距離，警方人員未熟悉校巴可停泊該處而發出告票。她表示將就個案上訴，並建議把標誌牌遷移合適位置。另外，她指早前巴士站因渠務工程遷移至後方的樂嘉中心位置，但工程完結後地上的標記並未有清除。另外，她查詢行人過路處工程的時間表。

92. 警務處吳國權先生及路政署楊思翔先生就委員的意見及提問，回應如下：

警務處

負責者

- (a) 由於未能得悉警員檢控司機的違例事項，如證實檢控錯誤，警方會取消告票；

路政署

- (b) 署方備悉委員對指示牌位置的意見，會作出跟進；以及
- (c) 行人過路處預計於 2014 年 1 月完成，現時正準備前期工作，包括申請撥款及掘路許可。

93. 主席總結時建議委員向警方提供個案資料以便跟進。

運輸署／路政署
／警務處

94. 委員會同意隔次跟進議題。

(xxiii) 強烈要求於太古港鐵站大堂加建升降機直達路面

港鐵公司

95. 是項隔次討論的跟進事項會於 2013 年 6 月 13 日的會議上討論。

(xxiv) 動議：要求政府在鰂魚涌公園加建升降機

96. 主席歡迎康文署東區副康樂事務經理 2 馮偉權先生出席會議。各部門代表匯報進度。

97. 黃建彬委員表示由於資源問題，鰂魚涌公園加建升降機的項目在上次會議未獲揀選為東區的優先項目。他查詢是項工程的優次為何。

98. 路政署楊思翔先生回應時表示，是項建議在上次會議未獲選為優先項目，但不代表會暫停及不實行，而是署方先會調配資源及人手先完成三項優先項目。現時該類工程已納入「人人暢道通行」的政策內，將視乎優先項目工程的進度再作安排，暫時未有確實時間表。

路政署／康樂及文
化事務署

99. 委員會同意隔次跟進議題。

(xxv) 強烈要求西灣河區增設無障礙通道

100. 各部門代表匯報進度。

101. 2 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

負責者

- (a) 許林慶委員反映居民希望儘早於聖十字徑位置興建無障礙設施，方便長者，希望部門儘早落實建議；以及
- (b) 江澤濠委員欣悉運輸署及路政署將會繼續研究相關行人通道的設施，希望儘快提出方案及進行諮詢，回應居民訴求。

102. 運輸署黎廉俊先生回應時表示，備悉委員的意見，署方會繼續跟進建議。

運輸署／路政署

103. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxvi) 促請部門解決堡壘區交通阻塞問題

104. 各部門代表匯報進度。

105. 洪連杉委員希望儘快設立全日不准停車限制區。另外，他指警方檢控數字較底，查詢情況已見改善還是警方執法不力。他指情況未見改善，例如北景街及清華街交界位置是校巴必經之處，希望警方繼續加強執法。

106. 運輸署黎廉俊先生及警務處吳國權先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方正就方案進行諮詢，並會繼續跟進；以及

警務處

- (b) 警方會繼續加強檢控違例車輛。

運輸署／警務處

107. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxvii) 促請改善望隆街銀河廣場車輛停泊問題

108. 各部門代表匯報進度。

109. 勞鏞珍委員希望警方在工程完成前加強在晨早及中午執法。她反映大型車輛違例停泊嚴重影響前往酒樓用膳行人的視線。

110. 警務處吳國權先生回應時表示，備悉委員的意見，並會不定時在不同時

負責者

段檢控違例停泊車輛，確保道路使用者安全。

運輸署／警務處

111. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxviii) 強烈要求興建天后留仙街及天后廟道升降機或相關無障礙設施

112. 各部門代表匯報進度。

113. 李文龍委員對相關部門簡短的回覆表示失望。他查詢有關建議評審機制的詳情、以何理據進行評審、建議是否已納入評審機制之內，以及評審工作是否已經展開。

114. 運輸署黎廉俊先生回應時表示，署方已備悉留仙街興建升降機或相關無障礙設施的建議，會根據評審機制考慮升降機的效益及附近居民的需求，定出優先次序。建議已納入評審機制的項目之一。

運輸署

115. 委員會同意隔次跟進議題。

(xxix) 建議在怡泰街加設行人過路處及將柴灣永利中心外(怡泰街)禁區移後 建議柴灣怡豐街安裝石躉

116. 各部門代表匯報進度。

117. 2 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 李鎮強委員查詢怡豐街是行人路還是行車路，以及由何部門管理。另外，他歡迎運輸署設立禁區，但反映居民希望加設石躉，希望署方提供石躉設計的圖則以供參考。他建議設立雙重石躉防止鑷車進入。另外，他指檢控數字偏低，希望警方解釋執法情況；以及
- (b) 趙資強委員指該處違例泊車情況較東大街更嚴重，建議警方與運輸署商討改善措施，例如設立禁區，減少交通混亂。

118. 警務處吳國權先生及運輸署馬世雄先生就委員的意見及提問，回應如下：

警務處

- (a) 根據靈活執行交通法例政策，由於附近設有街市，有上落貨需要，而車輛一般有司機看管，當警務人員到場後，司機大多會駕駛車輛離開，如路面情況已獲改善，警方不會強行進行檢控。如司機不在

負責者

場或不合作，警方才會作出檢控；

運輸署

- (b) 署方正進行諮詢，並已收到不同意見。現時消防處尚未正式回覆，署方須慎重研究是否可拆卸消防閘，避免出現反效果，署方理解居民的意見，並會與相關委員研究合適方案；
- (c) 怡豐街由路政署按行人路的模式維修；
- (d) 署方備悉在怡順街設立禁區的意見。由於怡順街有上落客的需要，而附近多個路口亦已設立全日禁區，以保持轉彎位置暢通，如再於非適當情況下增設禁區，只會逼使更多車輛使用尚餘的位置，加重擠塞情況；以及
- (e) 署方已密切留意情況，樂意研究其他可行措施。

運輸署／警務處

119. 委員會同意繼續跟進議題。

(xx) 於祥民道增設防撞欄保障行人安全

120. 各部門代表匯報進度。

各出席者

121. 委員會同意取消跟進議題。

(xxxi) 運輸署／路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的主要交通改善工程項目及時間表〔截至2013年4月〕

122. 路政署楊思翔先生介紹附表。

123. 委員會備悉附表。

VII. 2013-2014 年度東區巴士路線發展計劃

(交通及運輸事務委員會文件第 11/13 號)

124. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科張淑玲女士、環境保護署(下稱環保署)環境保護主任(流動污染源組)黃蔚藍先生、新巴城巴(下稱新巴城巴)車務策劃及編排經理黃漢中先生、高級策劃主任吳健文先生、新巴有限公司(下稱新巴)營運經理魏子民先生、助理營運經理(發展)何珮嫻小姐、城巴有

負責者

限公司(城巴)助理營運壹部經理(發展)梁孫偉先生、九巴有限公司(下稱九巴)社區事務高級襄理何永康先生以及策劃及發展部襄理黃秀娟女士出席會議。運輸署張淑玲女士及環保署黃蔚藍先生介紹第 11/13 號文件。

125. 運輸署張淑玲女士補充時表示，文件的內容有以下修正：

- (a) 第 5 段中，預計每月可減少的巴士班次行走東區的主要幹道應為 280 班；
- (b) 附件 15 中，第 529 號線的現有空調雙層巴士數目應為 5 輛；以及
- (c) 附件 15 建議的內容中，第 85 號線向寶馬山方向在行經順泰道、盛泰道後會先經杏花邨巴士總站及再經盛泰道後才前往東區走廊；而向小西灣方向的服務在經東區走廊及盛泰道後、前往永泰道、而不經杏花邨巴士總站。

126. 主席首先查詢委員是否需要就巴士路線的總體政策發表意見。由於沒有委員報名發言，主席續表示，文件附件 1A 及 1B 為提升服務項目的建議，委員可逐一討論每條路線的建議，如接納建議便可通過。而附件 2A 及 2B 為巴士服務的重整安排建議，涉及多組路線，委員可逐一集中討論該組的建議，如接納便可實施，如有修改意見，署方可在修訂建議後交由轄下公共交通聯絡小組繼續跟進。委員會同意上述安排。

提升服務項目的建議(附件 1A 及 1B)

127. 運輸署張淑玲女士逐一介紹第 11/13 號文件附件 1A 及 1B 的提升服務項目。

23 號線

128. 委員會接納上述號線的提升服務建議。

77 號線

129. 2 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 趙資強委員查詢第 77 號線改動建議的詳情，以及會否影響由筲箕灣開出的第 77 號線巴士服務；以及
- (b) 江澤濠委員擔憂增加 77 號班次或會加重太安街的車流，查詢第 77

負責者

號線會否停靠近港鐵西灣河站出口外的巴士站。他建議該線停靠其他車站。

130. 運輸署張淑玲女士及新巴城巴黃漢中先生就委員的意見和提問，回應如下：

運輸署

- (a) 在建議方案下，會從城巴第 77 及 70M 號線抽調車輛，開設兩班早上特別班次第 77X 號線從華貴開出前往西灣河。建議對由筲箕灣開出的 77 號線巴士並沒有影響；以及

新巴城巴

- (b) 第 77 號線會在筲箕灣道左轉入太康街及停靠該車站，對太安街的交通不會造成影響。

131. 經討論後，委員會接納上述號線的提升服務建議。

722 號線

132. 趙資強委員不認同把第 722 號線改為非循環線，影響耀東邨一帶的居民。他表示理解署方因應中區擠塞問題而提出建議，但建議沒有考慮居民意見而削減班次，並不合理。他建議乘坐第 720 號線的乘客可在西灣河區免費轉乘其他線前往耀東邨。

133. 新巴城巴黃漢中先生及新巴魏子民先生就委員的意見和提問，回應如下：

- (a) 巴士公司常接獲市民在下午及傍晚時段反映由中環至耀東邨方向班次的問題，現時循環線模式未能因應前往中環沿途交通擠塞，而調節班次不平均的問題，例如出現兩部巴士同時到達中環，令市民對班次無所適從。方案於中環碼頭設立總站，為前往中環方向的巴士作足夠的緩衝，並可提供確實的開車時間；
- (b) 公司對提供轉乘服務持開放態度，由於中環擠塞問題已持續多年，巴士公司希望先解決該問題；以及
- (c) 第 722 號線以中環作總站，東行巴士改經德輔道中，無須繞經中環碼頭一帶，因此較為方便。

負責者

公共交通聯絡小組

134. 主席總結時表示，請巴士公司考慮委員的意見及研究調整建議。委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

N8P 號線

135. 3 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 黎志強委員指現時通宵巴士服務一向不包括環翠邨、興華邨、興民邨一帶，對居民造成不便，查詢為何巴士公司仍未作出改善。他建議 N8P 改經環翠道及康民街。他認為區內必須有通宵巴士覆蓋，令居民無須乘搭的士；
- (b) 勞鏢珍委員歡迎建議，查詢東行巴士近東喜道的車站位置；以及
- (c) 梁國鴻委員接受 N8P 路線大致不變及只更改為經東喜道來回。他關注車數不變但路程延長，查詢建議會否增加市民候車時間。他認為巴士公司把 N8P 改為不經富景花園及富怡花園主要目的是縮減行車時間，而非減少噪音。他反對路線不經小西灣道往返藍灣半島總站。

136. 運輸署張淑玲女士及新巴城巴黃漢中先生就委員的意見和提問，回應如下：

運輸署

- (a) N8P 往藍灣半島方向會於東喜道近愛禮街設站，往灣仔方向於峻峰花園外設站；
- (b) 署方備悉行經小西灣道的意見，會再作研究；

新巴城巴

- (c) 在 N8 縮短至耀東後，仍然有 N8X 服務環翠邨、興華邨及興民邨一帶，該路線在中西區及灣仔區的覆蓋面較 N8 大，並可前往港澳碼頭；
- (d) N8P 增設筲箕灣站後，兩向的行車時間會增加約兩分鐘。過去此安排亦曾於節日時實施；
- (e) N8P 到總站後約有 10 至 15 分鐘等候時間，才開出下一班次，改道對班次不會造成影響；

負責者

- (f) 巴士公司會考慮改經小西灣道的可行性；
- (g) N8 與 8 號線不同，不會經過康民街一帶，當 N8 號線縮短路線至耀東邨後，N8P 及其他附近通宵路線無須繞經康民街作出補償，而凌晨時分康民街工廠區對巴士服務需求亦很低；以及

城巴

- (h) N8P 除於筲箕灣增設停站外，路線沒有其他改變。公司備悉改經小西灣道的建議，會再作考慮。

公共交通聯絡小組

137. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

106 號線

302 號線

116 號線

118 號線

170 號線

603 號線

680 號線

682 號線

682P 號線

948 號線

968 號線

138. 委員會接納上述號線的提升服務建議。

服務重整安排項目的建議(附件 2A 及 2B)

139. 運輸署張淑玲女士逐一介紹附件 2A 及 2B 各路線的服務重整建議。

5X 號線

140. 委員會接納建議。

23A、26 及 12 號線

141. 李文龍委員表示過去數年巴士公司均建議取消 23A 號線，但該區沒有鐵

負責者

路服務，取消路線對居民造成不便，因此他反對建議。

142. 運輸署張淑玲女士回應時表示，署方會與相關委員進一步商討建議。

公共交通聯絡小組

143. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

25A、25C 及 25 號線

144. 2 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 邵家輝委員表示正在諮詢居民意見，建議由轄下公共交通聯絡小組跟進建議；以及
- (b) 李文龍委員表示正在進行諮詢，並接獲市民反映希望在北角城中心及電氣道一帶乘巴士前往勵德邨道，以及在改善 81 號線班次後，才重組路線。

公共交通聯絡小組

145. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

85 及 529 號線

146. 6 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 邵家輝委員表示現正諮詢居民意見，建議由轄下公共交通聯絡小組跟進建議；
- (b) 勞鏢珍委員認為第 529 號線不由筲箕灣總站開出，或對上學學生造成不便，查詢有何解決方案。她擔憂學生未必能在筲箕灣道成功登車，建議對筲箕灣區的居民較不公平；
- (c) 梁國鴻委員指第 85 號線代替第 529P 號線後，由於路線延長，查詢車輛數目是否足夠維持現有班次時間；
- (d) 黃建彬委員查詢建議能否應付寶馬山區上學時間的需求；
- (e) 林翠蓮委員指有百分之十的乘客於筲箕灣總站登車，為數不少。因此查詢是否有特別班次由筲箕灣開出，例如第 85A 號線；以及

負責者

- (f) 黃健興委員表示如不影響班次及現有乘客，原則上不反對建議。他查詢巴士公司曾否調查「A」、「P」等特別路線會否令市民混淆，以及如何減少誤會。

147. 新巴城巴黃漢中先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 第 529 號線現時只有百分之十的乘客在筲箕灣總站登車。為免加長行車距離而影響班次，建議利用筲箕灣道前往寶馬山，為柴灣區的乘客提供更直接的途徑；
- (b) 第 85 號線的行車距離將由 11.4 公里增加至 13.2 公里，增幅為 16%。車輛由 7 架增加至 12 架，增幅為 71%，車數增幅高於行車距離增幅。寶馬山亦會加設第 85 號線的總站，而不像第 529 號線以循環線形式運作，因此可提供足夠班次及穩定的服務；
- (c) 第 85 號線延長後，預計全日最高的載客率只是 88%，足以應付需求；
- (d) 現有第 529 及 529P 號線提供的特別班次的數目及班次時間將會維持，並改名為第 85A 及 85P 號線，以便統一識別；
- (e) 現有第 529 號線的特別班次將由筲箕灣總站開出，上學時間的特別服務將會維持，並改名為第 85A 號線；
- (f) 由於第 85 號線增派五輛巴士行走，可維持現時的班次水平；以及
- (g) 由於第 85A 及 85P 號線是上學時間的特別班次，乘客主要是學生，應不會對例如長者造成混亂。

公共交通聯絡小組

148. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

314 號線

149. 5 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 陳靄群委員反映居民希望維持第 314 號線假日行駛；
- (b) 黃健興委員反映居民希望保留路線，以便市民假日前往赤柱，但認同乘客量低，有需要重組路線。他查詢該線各月份的使用率及是否

負責者

於暑假使用率較高；

- (c) 梁國鴻委員認同該線乘客量較低，但不希望取消路線。另外，他建議設立轉乘優惠，以便小西灣居民轉乘例如第 14 號線前往赤柱；
- (d) 林翠蓮委員指第 314 號線乘客量低及浪費資源，建議只保留夏季服務。另外，她建議把巴士資源改為服務小西灣區；以及
- (e) 趙家賢委員認同路線並不符合成本效益及應予取消。他認為由大型巴士提供此路線服務並不合適，建議改由小巴及其他服務替代。雖然巴士轉乘或對現有使用者帶來不便，但可節省資源，建議值得推行。

150. 運輸署張淑玲女士及新巴城巴黃漢中先生就委員的意見和提問，回應如下：

運輸署

- (a) 第 314 號線是旅遊路線，只於假日行駛。由於現時已有專線小巴及新巴第 14 號線提供相似服務，加上乘客量長期偏低，對繼續維持該條客量低的路線的建議有保留；
- (b) 取消第 314 號線後，巴士公司將提供轉乘優惠，方便市民前往赤柱；以及

新巴城巴

- (c) 取消第 314 號線後，乘客可乘搭第 82 號線及轉乘第 14 號線前往赤柱，較每 30 分鐘一班的第 314 號線頻密。

公共交通聯絡小組

151. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

82M 及 82X 號線

152. 6 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 黃健興委員對建議有保留。他憶述當年曾建議第 82X 號線繞經柴灣港鐵站，取代第 82M 號線。當時巴士公司認為會延長 82X 快線的行程。現時第 82X 快線十分成功，但感覺上並非真正快線，如繞經柴灣港鐵站，或會影響服務。另外，建議只能服務前往小西灣

負責者

方向的市民到柴灣港鐵站，但非繁忙時間則沒有巴士由小西灣前往柴灣港鐵站，因此除非有其他路線繞經柴灣港鐵站，否則他對建議有保留；

- (b) 陳靄群委員反映居民歡迎建議可縮減第 82M 號線的候車時間，但早上小西灣開出班次與原來開出的時間不同，希望第 82M 號線不要過早停止服務。另外，她查詢開篷巴士天雨時有何應變措施。另外，她指殘疾人士較難登上小巴，如非繁忙時間沒有第 82M 號線服務，會造成不便。此外，她認同繞經柴灣港鐵站可為居民提供多一個選擇；
- (c) 梁國鴻委員認為雖然第 82X 號線回程時可替代第 82M 號線的服務，但市民仍有需求使用第 82M 號線服務，例如上午 9 時後沒有由小西灣前往柴灣港鐵站的巴士服務，長者需登上天橋才可前往柴灣港鐵站，並不方便。另外，他指第 82X 及 82M 號線由柴灣至小西灣車資是 3.6 元，較小巴高，查詢是否為免與小巴競爭；
- (d) 林翠蓮委員認為建議令第 82X 號線失去快線的意義。現時長者乘搭巴士只需 2 元，選擇較多，巴士公司亦可加強宣傳由小西灣前往杏花邨港鐵站的巴士服務。她不希望資源重疊，建議可減低營運成本及車資，因此她接受建議。另外，她建議於公共交通聯絡小組跟進如何解決天雨乘搭開篷巴士的問題；
- (e) 李鎮強委員反映不少長者乘搭第 82M 號線，對使用開篷巴士有保留；以及
- (f) 趙家賢委員指第 82X 號線是區議會與署方努力的成果。他反映市民希望早上乘搭快線上班，關注建議會延長行車時間。

153. 運輸署張淑玲女士回應時表示，由於 82M 早上繁忙時間最高載客量只有約 30%，而平均載客量只約為 25%；繁忙時間後的載客量更只有約 5%，而平均載客量只約 3%，資源並未善用。

公共交通聯絡小組

154. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

N8 號線

155. 黎志強委員查詢為何取消柴灣段的服務，對居民造成不便。

負責者

公共交通聯絡小組

156. 經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

110、118、102 號線

157. 10 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 趙資強委員同意建議，以縮減行車路程，並建議於紅隧出入口興建轉乘站，以優化第 110 號線的服務；
- (b) 趙家賢委員不認同第 110 號線可在 15 分鐘內由太古城前往紅隧，循環線運作模式亦不能大幅節省行車時間，建議將影響在鯽魚涌健康村一帶的乘客，因此對建議有保留。另外，他支持第 118 及 102 號線的建議；
- (c) 黃健興委員支持第 118 號線的建議，建議回應柴灣及小西灣的乘客多年來的需求，亦可服務由九龍前往北角的乘客，希望建議儘早落實；
- (d) 林翠蓮委員希望把三線的建議分開考慮。現時只有部分委員對第 110 號線有意見，而未有反對第 118 號線的改動。她指快線成功必須依賴轉乘及其他路線輔助，當改善 110 號線及令英皇道更暢通後，市民可更快速前往紅磡港鐵站轉乘其他路線，因此運輸署有責任研究轉乘政策；
- (e) 李鎮強委員支持第 118 號線的改動建議。他表示支持增加第 110 號線的班次；
- (f) 梁國鴻委員支持第 118 號線的快線調整；
- (g) 梁兆新委員支持第 118 號線的改動，方便小西灣的居民，但對 110 號線的改動有保留。雖然行車時間縮短，但鯽魚涌及北角區的居民未能乘車前往尖沙咀南部，他建議設立轉乘服務，例如於紅隧出口免費轉乘第 110 號線。他查詢第 110 及 118 號線的建議為何一併討論；
- (h) 黎志強委員支持第 118 號線的改動，但關注英皇道一帶居民的需要，因此支持把第 118 號線一部車調撥到第 102 號線。他建議在站內清晰張貼告示，通知乘客第 118 號線不會行經英皇道；

負責者

- (i) 陳靄群委員支持第 118 號線的改動；以及
- (j) 黃建彬委員對第 102 及 110 號線的改動有保留，認為會影響鰂魚涌區居民的需求，例如令居民難以乘搭巴士前往尖沙咀一帶。

158. 運輸署張淑玲女士回應時表示，備悉委員的意見及建議第 110 號的建議在公共交通聯絡小組再作討論。

公共交通聯絡小組

159. 主席總結時表示，委員會接納第 102 及 118 號線的建議，並同意把第 110 號的建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

606X、606／606A、606P 號線

160. 8 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 傅元章委員反映不少筲箕灣居民歡迎第 606X 號線改經筲箕灣及東隧過海，建議巴士由筲箕灣巴士總站開出，經寶民街、望隆街、愛信道及東區走廊前往東隧，以方便西灣河區居民乘車；
- (b) 黃健興委員樂見改善第 606 號線原來繞經東區及東九龍的路線設計，支持建議儘早落實，並把第 606X 號線進一步改為全日行走；
- (c) 勞鏢珍委員支持建議。她查詢第 606X 號線繞經西灣河區將會增加的行車時間；
- (d) 林翠蓮委員指建議接納了公共交通聯絡小組的意見，建議先通過建議，稍後再檢討繞經西灣河區的建議；
- (e) 梁國鴻委員歡迎建議，建議巴士公司實施改動時清晰列出第 606 各號線的路線圖。他表示有關路線號碼混亂，易造成誤會；
- (f) 梁兆新委員樂見其成，但關注建議減少鰂魚涌一帶居民可乘搭的東隧巴士線，查詢有何替代服務；
- (g) 趙資強委員認為優化路線同時必須提供替代服務，例如於隧道出入口設立轉乘站；以及
- (h) 黃建彬委員不滿署方多項建議均削減鰂魚涌區的巴士服務，認為應考慮例如鰂魚涌區居民前往東九龍上班的需求，提供替代轉乘服務。他亦擔憂第 606 等號線名稱會造成混亂。另外，如建議維持原

負責者

來第 606 號線的服務，他則不反對建議。

161. 新巴城巴黃漢中先生及城巴梁孫偉先生就委員的意見和提問，回應如下：

新巴城巴

- (a) 建議下鰂魚涌及觀塘之間的服务將會維持，即九龍方向的第 606 號線及往香港方向的第 606A 號線，兩線均改以耀東邨為終點站；
- (b) 未來第 606、606A 及 606X 號線組合，較現時第 606、606A 及 606P 號線組合的總巴士數目將會增加兩部；

城巴

- (c) 建議可縮短由小西灣開出第 606X 號線的行車時間，第 606 號線將在重組的時段改為由耀東往彩雲。鰂魚涌至北角的居民不受影響；以及
- (d) 耀東邨開出的第 606 號線維持 20 分鐘一班，建議只在早上繁忙時間把現有路線分為快線及慢線，不會影響現時乘搭第 606 號線的居民。

公共交通聯絡小組

162. 主席表示委員會認同改動的方向，但就細節有不同意見。經討論後，委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

690 號線

692 及 694 號線

公共交通聯絡小組

163. 委員會同意把建議交由轄下公共交通聯絡小組跟進。

VIII. 下次會議日期

164. 會議於下午 8 時 10 分結束。下次會議定於 2013 年 6 月 13 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

東區區議會秘書處
2013 年 6 月