

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第六次會議
會議記錄

日期：2010 年 12 月 16 日(星期四)

時間：下午 2 時 30 分

地點：東區區議會會議室

出席委員

丁江浩議員

丁毓珠議員, SBS 太平紳士

古桂耀議員

江澤濠議員, MH

呂志文議員

李汝大議員

李漢城議員, BBS 太平紳士

杜本文議員

周潔冰博士, MH

林翠蓮議員

邵家輝議員

洪連杉議員

曹漢光議員

梁兆新議員

梁志剛議員

梁國鴻議員

梁淑楨議員

許清安議員

許嘉灝議員, MH (主席)

郭偉強議員

陳啓遠議員

陳添勝議員

陳靄群議員, MH

傅元章議員

勞鏢珍議員, MH

曾向群議員, MH

曾健成議員

馮翠屏議員

黃月梅議員

黃建彬議員, MH
黃健興議員
葉就生議員, MH
趙承基議員, MH
趙資強議員 (副主席)
鄭志成議員
黎志強議員
鍾樹根議員, BBS 太平紳士
顏尊廉議員
羅榮焜議員, MH
龔栢祥議員, MH
韋以建委員 (增選委員)
劉應東委員 (增選委員)

致歉未能出席者

趙家賢議員
顏才績議員

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)
戴富源先生	運輸署 港島東區高級運輸主任
許家傑先生	運輸署 港島東區交通工程師
楊思翔先生	路政署 區域工程師/北角區
谷威基先生	香港警務處 東區交通隊主管
黃家揚先生〔秘書〕	東區民政事務處 一級行政主任(區議會)3

應邀出席的嘉賓

朱經文先生	運輸及房屋局 副秘書長(運輸)3
盧劍聰先生	運輸署 助理署長／策劃
何偉基先生	運輸署 交通控制部高級工程師／工程 1
黃欽達先生	土木工程拓展署填料管理部 高級工程師／工程 3
朱敦瀚先生	土木工程拓展署填料管理部 工程師／工程 8
曾淑儀女士	施偉拔有限公司 董事 (東亞及中國區)
黃永賢先生	施偉拔有限公司 高級運輸工程師
梁偉聰先生	施偉拔有限公司 合伙人／中國業務經理

負責者

梅偉明先生	香港鐵路有限公司 公共關係經理
梁可欣小姐	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理—議會事務
黃漢中先生	新巴暨城巴有限公司 策劃及車務編排經理
廖家欣小姐	新巴暨城巴有限公司 助理公眾事務經理

開會詞

主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議。

I. 通過交通及運輸事務委員會第五次會議記錄初稿

- 委員會確認上述初稿無須修改，並通過會議記錄。

II. 合理使用過海隧道顧問研究

(交通及運輸事務委員會文件第 40/10 號)

- 主席歡迎運輸及房屋局副秘書長(運輸)³ 朱經文先生、運輸署助理署長／策劃盧劍聰先生、施偉拔有限公司董事(東亞及中國區)曾淑儀女士、高級運輸工程師黃永賢先生及合伙人／中國業務經理梁偉聰先生出席會議，參與討論議題。並請部門代表介紹文件第 40/10 號。

- 運輸及房屋局朱經文先生表示，研究旨在分析影響三條過海隧道流量的因素，並提出可行的改善方案及措施。他強調，政府對顧問公司建議的方案持開放的態度，希望於諮詢期間聽取區議會、運輸業界、其他道路使用者、專業及公眾人士的意見，以作全面考慮再進一步推展顧問公司的建議。政府會顧及不同持分者的意見，小心處理收費調整方案。

- 主席、江澤濠、呂志文、林翠蓮、曾向群、曾健成、傅元章、黎志強、羅榮焜、陳啓遠、陳添勝、杜本文、趙資強、鍾樹根、梁國鴻、古桂耀及李漢城等 17 位委員就議題提出意見和提問，內容摘錄如下：

- 委員普遍認為顧問報告只建議調整隧道收費以疏導海隧車流，欠缺改善三隧連接道路配套的方案；
- 多位委員認為在不同地點設立隧道的目的，是讓使用者更快捷到達目的地，除收費外，使用者在選擇隧道時還會在考慮行車時間、油費及汽車損耗等因素；

- (c) 有委員指大部分駕駛者不介意多付十數元，使用較便捷的隧道。委員認為以收費疏導車流是錯誤的觀念；
- (d) 多位委員引述個人駕駛經驗，指隧道收費及連接道路配套同時影響駕駛者選擇隧道，但顧問報告只著重調整收費；
- (e) 有委員認為顧問欠先見之明，並無提及如何發展連接隧道的道路疏導交通。委員認為 2017 年中環灣仔繞道工程完成後，港島一帶交通擠塞問題便可解決，但經紅隧至機場、東九龍及新界西等地點的交通擠塞仍需通過改善三隧連接道路配套解決；
- (f) 有委員指出晚上八時左右西隧出口及東區走廊處經常出現擠塞，而海隧雖然擠塞，但因行程較短，反而更可靠。委員認為駕駛人士著重是否能便捷到達目的地，因此連接道路是否暢順較隧道收費重要；
- (g) 有委員指使用者難以預料行駛東隧經漆咸道北往加士居道天橋的擠塞情況，所以寧願選擇在紅隧擠塞約二十分鐘；
- (h) 有委員指出隧道擠塞的主因為連接道路容量不足，例如觀塘翠屏道入口及工業大廈一帶經常出現擠塞，並倒塞至東隧出口；而車輛在紅隧出口處從左至右轉線上加士居道天橋時，亦時常導致紅隧擠塞；
- (i) 有委員指隧道使用者亦會考慮行車時間。因此委員會積極爭取在東區設立過海隧道行車時間顯示系統，讓使用者按預測時間適當選擇隧道；
- (j) 有委員指現時東隧於繁忙時間東西行車流均呈現擠塞，因此顧問公司建議以東隧分擔海隧車流，只適用於非繁忙時間，於繁忙時間並不可行；
- (k) 有委員認同海隧及東隧的收費調整可疏導小部分的車流，但現時三隧在繁忙時間均呈現擠塞，小幅度的收費調整收效不大；
- (l) 有委員指在較佳收費方案下，東隧需額外承受大量車流，但報告並無交代東隧及其連接道路是否能承受。委員擔憂屆時觀塘迴旋處一帶交通將會惡化；

負責者

- (m) 有委員指現時駕駛者如想儘快過海，可選擇收費較高而車流較少的東隧，但收費調整後，東隧車流增加，市民便會失去較快捷的選擇；
- (n) 有委員指私家車司機首要考慮行車時間，而職業司機則著重隧道收費，因為塞車時間已計算入公司經營成本內；
- (o) 有委員指現時百物騰貴，市民將難以接受增加隧道收費的建議。此舉對職業司機更是百上加斤；
- (p) 有委員認為調整收費方案產生的經濟收益，只惠及有選擇的駕駛人士，對沒有選擇的駕駛人士並不公平；
- (q) 有委員認為紅隧加東隧減的方案，使東隧收費低於政府經營的紅隧，為陷政府於不義；
- (r) 有委員認為顧問並未有考慮如何改善導致擠塞的阻礙，例如告士打道油站、紅隧收費廣場大量巴士停車上落客等；
- (s) 有委員指大型巴士須在隧道靠左行車，在隧道入口轉線時往往導致擠塞，建議研究修改規例；
- (t) 有委員認為一如其他公共服務，政府有責任直接管理隧道，不應由大財團壟斷經營；
- (u) 有委員認同長遠而言，政府應回購兩隧，但須在回購前先改善連接道路配套；
- (v) 有委員則反對回購私營隧道，認為此舉將立下浪費公帑的先例；
- (w) 有委員認同收回專營權需時，以調整海隧及東隧收費的方案較可行；
- (x) 有委員指現時海隧收費較低，因此旅遊及運輸業界經常指定車輛使用海隧。委員認為調高海隧收費以分流車輛應為可行方案；
- (y) 有委員指現時東隧及西隧由同一公司持有大部分股份，欠缺市場競爭；
- (z) 有委員認為隧道擠塞問題逼在眉睫，而顧問公司只提出明顯的長期方案，未能在短期內解決擠塞問題；

負責者

- (aa) 有委員指研究報告浪費公帑，其建議為所有市民均可察覺；
- (bb) 有委員認為顧問公司只能在政府設下調整收費的框架內進行研究，而改善交通配套並非報告內容之一，因此委員與顧問公司只能各自表述；
- (cc) 有委員認為以紅隧收益補貼東隧收費，即以政府公帑資助私人公司，並不恰當；
- (dd) 有委員認為顧問公司以車龍而非車流量作研究，並不專業；
- (ee) 有委員認為顧問報告欠缺車流量及乘客的數據，欠說服力；
- (ff) 委員作以下多項查詢：
 - (i) 兩隧經常擠塞的原因為何、是否因出口及連接道路設計欠佳所致；
 - (ii) 調整收費是否為短期內改善擠塞情況的唯一辦法；是否有其他短期方案可供考慮；
 - (iii) 如何改善紅隧出口理工大學一帶車輛轉線的問題；
 - (iv) 西隧行車量上限為何、是否已接近飽和；
 - (v) 如何改善觀塘一帶的東隧配套道路；
 - (vi) 方案對東隧附近連接路的影響；
 - (vii) 增加經東隧往灣仔的車流，會否引致東區走廊擠塞；
 - (viii) 東隧尚餘的車流容量為何；
 - (ix) 東隧每小時不同方向的車流量為何；
 - (x) 車龍與車流量關係為何；
 - (xi) 受擠塞影響的私家車、巴士數目及其乘客人數為何；
 - (xii) 調高海隧收費以縮減百分之五十以上車龍或流量的理據為何；
 - (xiii) 研究報告的建議收費及補助會否因應現時及未來隧道的收費變動而再作調整；
 - (xiv) 如將海隧改為東隧目前的收費結構後，東隧收費會否下調；
 - (xv) 方案下的經濟效益會否進賬庫房；
 - (xvi) 政府是否支持興建第四條隧道；
 - (xvii) 局方及署方是否滿意顧問報告的建議；
- (gg) 委員作出以下多項建議：
 - (i) 提供更多道路資訊，方便駕駛者選擇合適隧道及連接道路，避免擠塞；
 - (ii) 興建架空行車天橋，接駁紅隧及九龍東西兩邊的道路網；
 - (iii) 研究接駁中環及上環港鐵站以北一帶的道路，以便於 2017

負責者

- 年前改善西隧擠塞情況；
- (iv) 遷拆告士打道油站；
 - (v) 向西隧使用者提供補助；
 - (vi) 補貼商業車輛及公共交通工具使用東隧；
 - (vii) 劃一公共交通工具使用各條隧道的收費；
 - (viii) 縮短巴士乘客過海時間，例如增加東隧巴士取代部分紅隧巴士，並下調東隧過海巴士收費；
 - (ix) 研究設立轉乘計劃，讓市民乘搭過海巴士及接駁其他本土巴士線，減少過海巴士數目及點對點停泊；
 - (x) 研究如何實行回購三隧，好處為何，以及如何設計隧道的連接道路；
 - (xi) 由政府斥資興建第四條隧道；
 - (xii) 政府儘早回購兩隧；
 - (xiii) 研究試行單雙數車牌管制；
 - (xiv) 委聘其他顧問公司研究更佳方案；
- (hh) 有委員認為委員會應表明是否支持顧問報告，委員並建議不接受顧問報告；以及
- (ii) 有委員則表示，各委員已於發言時各自陳述意見及表態。

6. 運輸及房屋局朱經文先生、運輸署盧劍聰先生及施偉拔有限公司曾淑儀女士就委員的意見和提問，回應如下：

施偉拔有限公司

- (a) 顧問公司認同連接道路與隧道交通流量有莫大關係，及部分連接道路需要改善，例如中環灣仔繞道於 2017 年建成後可疏導西隧的車流、六號幹線於通車後可連接觀塘及佐敦，但配套道路興建需時，未能在短期內解決問題，因此改變收費為可行的短期及中期方案；
- (b) 收費方案目標為轉移有選擇的隧道使用者，如從牛頭角往北角，沙田往北角，九龍灣往灣仔等使用者，可選擇紅隧或東隧。以方案可每日減少海隧 4,000 架次車流為例，即佔總車流量約百分之三至四，已可基本解決海隧擠塞問題；
- (c) 海隧於 2003 至 2004 年的交通流量約為每日 117,000 架次，當年交通大致暢順，可見減少數千架次車流已能有效縮短車龍；
- (d) 加海隧減東隧的收費方案只會分流少量海隧車流至東隧，並不會顯

負責者

著加重東隧及其連接道路的擠塞情況。現時東區走廊西行車龍主要由經海隧的車流擠塞造成，方案可有效縮短至城市花園的車龍，加上部分前往太古及港島東的車輛會中途離開東區走廊，在減少海隧車龍及轉移東隧車龍互相抵消下，以上方案並不會導致東區走廊擠塞；

- (e) 以 C2 方案為例，所有類型車輛的收費均會調整。輕型貨車過海隧的收費會由 5 元加至 28 元，東隧收費則由 38 元減至 23 元；的士過海隧的收費會由 10 元加至 19 元，東隧收費則由 25 元減至 15 元；方案可令所有車種在行車時間價值及油費等方面受惠。調整收費方案將直接補貼隧道使用者，而非隧道公司；
- (f) 六號幹線建成後，將可解決觀塘迴旋處一帶的擠塞問題；
- (g) 現時連接道路未必能承受第四條隧道帶來的額外交通流量，在尋找合適土地興建隧道及連接道路方面亦有一定困難。因此就資金、規劃及建設周期而言，興建第四條隧道不能於短期內紓緩海隧擠塞問題；
- (h) 以加海隧減東隧的收費方案為例，海隧車龍將可縮短，行車時間亦將由 20 至 30 分鐘減少至 10 至 15 分鐘。同時，東隧使用者可享收費優惠，收窄兩隧收費差距，使更多有選擇的駕駛人士使用東隧。巴士乘客亦將受惠於行車時間縮短 10 至 15 分鐘。因此在時間價值的觀念下，總行車成本得以下降，令絕大部分隧道使用者受惠；
- (i) 海隧分流至東隧的車流會增加東隧及東區走廊附近路口的交通流量，例如興發街與電氣道、興發街與高士威道、文康街與渣華道等交界路口等，而分析顯示該些路口交通狀況大致良好，而對內街的影響更加輕微；
- (j) 根據現有數據，海隧每日車流約為 121,000 架次，其中雙層巴士 6,400 架次、中型貨車 3,600 架次、輕型貨車 28,000 架次及私家車 45,000 架次左右。公司將於會後補充詳細車流數據；

（會後備註：秘書處已於 2011 年 2 月 23 日將數據轉交各委員。）

運輸署

- (k) 解決三隧擠塞問題，需從改善連接道路，及改善三隧車流分佈著手，雙管齊下，缺一不可。署方認同部分擠塞問題由連接道路容量

不足引起，如中環干諾道西天橋、加士居道及觀塘某些連接道路等。因此已制定中長期的道路改善措施，如興建中環灣仔繞道及六號幹線等。另一方面，顧問公司研究目的是改善三隧車流分佈不均的問題。如只改善連接道路而不調整三隧車流分佈，將不能解決問題；

- (l) 現時三隧整體容量已經足夠應付車流，因此暫時未有需要興建第四條過海隧道，而在尋找合適地點及填海方面，興建隧道亦有一定困難；
- (m) 告士打道西行現正進行擴闊工程，原有兩個油站現時只剩一個，以增加一條行車線。工程將於 2012 年完成，屆時該處交通將更暢順；
- (n) 局方及署方一直致力優化巴士路線，而減少巴士路線及班次前必先諮詢乘客及地區人士意見；
- (o) 海隧每日車流約為 122,000 架次，以海隧加 5 元及東隧減 5 元的 C1 方案為例，約 4,000 架次車流將由海隧分流至東隧，而車龍已可縮減百分之五十；
- (p) 巴士在隧道靠左行車，目的是在緊急事故時可讓大量乘客下車，並沿隧道左邊通道離開，保障乘客安全；以及
- (q) 顧問報告只提出方向性的建議，沒有具體方案，署方會參考所收集的意見，包括區議會的意見，才制定具體方案。

7. 主席總結時表示，是項議題正進行公眾諮詢，委員如尚有其他意見，可繼續透過傳真及電郵表達。

8. 主席續表示，既然有委員要求以委員會名義表態，便須先徵詢各委員意見，如大多數委員同意表態，可再表決是否不接受顧問報告。經表決後，委員會先以 7 票支持，1 票反對，18 票棄權，通過委員會需要作綜合的表態。

9. 主席請委員表決委員會是否不接受顧問報告。委員會以 7 票支持，0 票反對，20 票棄權，通過委員會不接受顧問報告方案。主席補充，棄權票數反映多位委員認為已於發言時表達意見，所以不必再作表態。

III. 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會尙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 36/10 號)

(i) 要求盡快改善港鐵站的設施

- (1) 港鐵杏花邨和柴灣站自動月台閘門
- (2) 鯽魚涌站附近路面設置公共洗手間
- (3) 西灣河站客用升降機

10. 是項隔次討論的跟進事項會於 2011 年 2 月 25 日的會議上討論。

(ii) 強烈要求在東喜道加設行人過路線

11. 主席請路政署楊思翔先生滙報進度。

12. 顏尊廉委員查詢交通燈號何時啓用。

13. 路政署楊思翔先生回應，香港電燈現正申請挖掘准許證，餘下工程將於 2011 年初完成。

14. 委員會同意繼續跟進議題。

(iii) 改善電氣道的交通問題

改善天后港鐵站 A2 出口的交通

15. 主席請路政署楊思翔先生滙報進度。

16. 周潔冰委員指帆船街的工程雖已完成，但尙有其他交通問題待處理，並已向委員會提交文件另作討論，促請運輸署跟進。

17. 委員會同意繼續跟進議題，並與議程 IV 及 V 於下次會議合併討論。

(iv) 要求解決鯽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
促請港鐵於鯽魚涌港鐵站增設行人隧道接駁糖廠街以舒緩擠塞

18. 主席歡迎港鐵公司公共關係經理梅偉明先生、助理公共關係經理—議會事務梁可欣小姐出席會議，並請梁小姐滙報進度。

19. 古桂耀委員指港鐵公司應考慮下班時間的人流，並主動接觸發展商研究

路政署

負責者

興建隧道等設施，便利港鐵乘客。

20. 港鐵公司梁可欣小姐回應時表示，備悉委員意見。

21. 委員會同意繼續跟進議題。

(v) 要求解決寶馬山區交通擠塞問題

22. 主席請路政署楊思翔先生匯報進度。

23. 主席表示，有關工程已完成，委員會將在有需要時再作跟進。委員會同意取消是項議題。

(vi) 急需增設炮台山港鐵站第三及第四個乘客進出口通道

24. 主席歡迎港鐵公司公共關係經理梅偉明先生、助理公共關係經理—議會事務梁可欣小姐出席會議，並請梁小姐匯報進度。

25. 羅榮焜委員指港鐵公司雖已交代時序，但委員會曾在回歸後及 2008 年討論此議題，當時公司並無提及已於 1981 年取消把七海中心地庫納入鐵路專用範圍，此舉有欺瞞之嫌，要求港鐵解釋及致歉。

26. 港鐵公司梅偉明先生回應時表示，暫時未掌握相關資料，會於會後跟進及回覆委員。

港鐵公司

27. 委員會同意繼續跟進議題。

(vii) 促請港鐵於天后地鐵站增設行人隧道接駁維園入口

28. 主席歡迎港鐵公司公共關係經理梅偉明先生、助理公共關係經理—議會事務梁可欣小姐出席會議，並請運輸署許家傑先生匯報進度。

29. 羅榮焜、曾健成、古桂耀、江澤濠、周潔冰、陳啓遠及劉應東等 7 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

(a) 多位委員不認同利用隧道疏導人流會較地面危險的說法；

(b) 多位委員認為現時路面人車爭路，如擬建隧道足夠寬闊，將較路面安全；

負責者

- (c) 多位委員指增加路燈行人過路時間會加重車輛擠塞，並非解決辦法；
- (d) 有委員指署方只提供周日數據，而在工展會、年宵及花展等大型活動舉行期間，假日比周日更顯擠迫；
- (e) 有委員認為現時維園泳池工程正在進行，應把握時機興建隧道；
- (f) 有委員指建隧道只提供多一途徑疏導人潮，並無假設所有人流均行經隧道，因此隧道較危險的說法不能接受；
- (g) 委員作出多項查詢：
 - (i) 可支持興建隧道的每小時人流為何；
 - (ii) 現時荃灣線尖沙咀站及西鐵尖東站，與港島線中環站及東涌線香港站之間的隧道人流為何，是否出現所提及的潛在危險；
- (h) 委員提出多項建議：
 - (i) 運輸署擴闊該處行人路；
 - (ii) 考慮同時進行加設港鐵站出口及興建隧道工程；以及
 - (iii) 安排於工展會期間黃昏時間進行實地視察。

30. 運輸署許家傑先生及港鐵公司梁可欣小姐就委員的意見和提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方將安排委員於工展會期間實地視察人流狀況；
- (b) 署方已調整行人綠燈時間，由上午時段 28 秒及下午時段 38 秒分別增加至 38 秒及 42 秒。據過去兩天觀察，行車時間足夠讓興發街前的車龍在下午繁忙時間通過，並沒有對興發街及電氣道的車流造成負面影響；
- (c) 調整燈號只屬短期紓緩措施，署方已構思中期改善路口工程方案，將於實地視察後進一步與委員會商討；
- (d) 署方並非否定隧道方案，只是現時人流數據尙未能支持興建隧道；
- (e) 若要構成足夠交通理據以支持興建隧道，持續人流量約需達到每米寬度約為每小時 3,000 人，以一般隧道寬度最少兩米為例，持續人

負責者

流量最少約為每小時 6,000 左右，詳細數字需在參考設計手冊後再向委員會提供；

(會後備註：據運輸署編製的「運輸策劃及設計手冊」內的標準，設立行人隧道需考慮有關設施的使用率。而隧道的容量估計約為每分鐘每米闊道 50 人(每小時每米闊道 3000 人)。)

- (f) 雖然有關建議未有足夠交通理據支持有關建議，署方乃歡迎港鐵公司從便利市民的角度考慮興建隧道及增加出入口；以及

港鐵公司

- (g) 公司支持進行實地視察的建議。

運輸署／港鐵公司 31. 主席總結時請秘書處與相關部門安排實地視察，以便商討如何改善行人等候過路及擠迫問題。委員會同意繼續跟進議題。

(會後備註：委員會已聯同運輸署、警務處、路政署及港鐵公司代表於 2010 年 12 月 23 日工展會期間進行實地視察。)

(viii) 拆卸北角城市花園道（近大強街）行人天橋

32. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。

33. 委員會同意取消是項議題。

(ix) 要求康福台行車道維修及斜坡／擋土牆鞏固工程的臨時交通管理計劃

34. 主席請路政署楊思翔先生匯報進度。

35. 羅榮焜委員建議署方於農曆新年假期期間進行工程，減少對上班人士的影響，並儘早通知康福台業戶，讓道路使用者知悉單線雙程行車的安排。

36. 路政署楊思翔先生回應時表示，工程將於新年假期後展開，並會儘早通知康福台業戶有關安排。

運輸署 37. 委員會同意繼續跟進議題。

(x) 要求隧巴過海後收費與相等路線巴士同價

負責者

38. 主席歡迎新巴暨城巴助理公眾事務經理廖家欣小姐出席會議，並請運輸署戴富源先生及廖小姐匯報進度。

39. 黎志強、趙承基、曾健成及古桂耀等 4 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員表示理解巴士公司經營困難及面對鐵路競爭，但指建議為「一針多利」，既可利民，縮短候車時間，減少路面擠塞，亦可吸引更多乘客乘搭巴士，增加公司收益；
- (b) 有委員指巴士收費按政府批准的車資等級表釐定，因此決定權在運輸署。委員期望署方在來年巴士路線發展計劃加入此項建議，並監管巴士公司落實建議；
- (c) 多位委員指委員會曾多次討論此議題，但相關部門回覆依舊。委員促請相關部門儘快落實建議；
- (d) 有委員指九龍巴士公司多次不派代表出席會議，並不尊重議會；
- (e) 有委員認為建議並不涉及額外車隊及車輛調配，巴士公司的回應有誤導之嫌。

40. 運輸署戴富源先生及新巴暨城巴廖家欣小姐分別就委員的意見，回應如下：

運輸署

- (a) 署方會把委員意見向有關組別反映；

新巴暨城巴

- (b) 除整體資源調配外，公司需考慮建議對車隊及車輛數目、行走路線及行車時間等的影響，例如當巴士過海後收費與土本路線劃一後，行車時間或會增加，而減低該巴士線的吸引力；以及
- (c) 公司備悉委員意見，並會在適當時候作檢討。

運輸署／
新巴暨城巴

41. 委員會同意繼續跟進議題。

(xi) 要求加裝交通燈計秒器

42. 主席歡迎運輸署交通控制部高級工程師／工程 1 何偉基先生出席會議，並請何先生匯報進度。

43. 古桂耀、趙承基、韋以健及郭偉強等 4 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員建議署方主動參考其他地區的經驗，研究適合本地使用的倒計時器；
- (b) 委員作出以下查詢：
 - (i) 署方計劃於何時使用倒計時器；
 - (ii) 使用倒計時器的優點為何，優點會否多於缺點；以及
 - (iii) 署方是否已經或將會使用類似深圳市款式的倒計時器，及使用地點為何。

44. 運輸署何偉基先生就委員的意見和提問，回應如下：

- (a) 深圳市的倒數計及相關交通控制系統為自行研發，本港的交通控制系統需先作徹底更改，方能使用。而深圳市的系統現時只在市內應用，並沒有在國內其他城市使用；
- (b) 署方一向致力了解其他地區使用倒數器的經驗，而該些經驗未必可從某單一地區完全反映；亦有部分地區，如台灣發現行車綠燈倒計時器會導致交通意外率增加，新加坡亦發現該類倒數器未能改善交通安全情況，因此已拆卸裝置或立法不許使用；由於使用倒數計涉及對交通安全的影響，署方須謹慎處理，研究是否合適使用；以及
- (c) 署方暫時未設時間表推行倒計時器，但會與深圳等地緊密聯繫，積極了解這方面的發展情況。

45. 委員會同意繼續隔次討論議題。

(xii) 要求在栢景台巴士站英皇道出口裝置路向反射鏡

46. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。許先生補充，已發出施工指示進行交通標誌及道路標記工程，但仍需與港鐵公司商討栢景台交通交匯處出口地權及維修責任問題，因此收窄行人過路處的工程需於稍後展開。

負責者

47. 周潔冰委員查詢路面收窄工程的具體時間表。
48. 運輸署許家傑先生表示會與港鐵公司繼續磋商有關問題。

運輸署

49. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiii) 要求運輸署重組過海隧道巴士路線

50. 主席歡迎新巴暨城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生及助理公眾事務經理廖家欣小姐出席會議，並請運輸署戴富源先生匯報進度。

51. 黎志強及陳啓遠等 2 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示曾就改善 606 號巴士線聯絡署方。委員希望署方能「急市民之所急」，儘早與承辦商協商改善需求較殷切的巴士路線；以及
- (b) 有委員認為將部分行經海隧的巴士線改行東隧，例如 101 及 111 號、102 及 112 號等重疊路線，將有效紓緩海隧擠塞。委員並建議向使用東隧的巴士乘客提供補貼。

52. 運輸署戴富源先生及新巴暨城巴廖家欣小姐就委員的意見，回應如下：

運輸署

- (a) 署方將在地區層面跟進較簡單的路線改善方案，例如 606 號線；以及

新巴暨城巴

- (b) 公司將配合運輸署，並與委員進一步商討有關建議。

運輸署／
新巴暨城巴

53. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiv) 要求運輸署從速改善太安街一帶交通規劃

54. 主席歡迎新巴暨城巴助理公眾事務經理廖家欣小姐出席會議，並請運輸署戴富源先生及廖小姐匯報進度。

55. 主席及江澤濠等 2 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

負責者

- (a) 有委員感謝署方努力改善交通安排及重整巴士及小巴路線，指現時太安街的交通擠塞已有明顯改善。委員建議筲箕灣道及康祥街一段太安街的停車禁區伸延至康祥街，避免該處出形違例泊車形成新樽頸地帶；
- (b) 有委員指太安街巴士站現有多條巴士線停站，於繁忙時間略顯擠擁，建議將 14 號線巴士站移至民生書院對出位置；以及
- (c) 有委員指康祥街的違例泊車導致太祥街右轉車輛需交叉走位。另外，成安街的燈口處未能有效疏導經太安街的車流，以致巴士需等待多次轉燈才可通過。

56. 運輸署戴富源先生及新巴暨城巴廖家欣小姐就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 現時每天約有 500 人在該處乘搭 14 號巴士線，而周末乘客亦較多，由於民生書院距離現時巴士站較遠及已擺放圍欄，乘客未必能跟隨新位置乘車，署方需與巴士公司進一步商討改善方案；
- (b) 署方備悉委員對太安街禁區長度的意見；以及

城巴暨新巴

- (c) 公司將繼續與運輸署配合，作合適的安排。

運輸署／
新巴暨城巴

57. 委員會同意繼續跟進議題。

(xv) 促請延伸港鐵港島線至小西灣

58. 主席歡迎港鐵公司公共關係經理梅偉明先生、助理公共關係經理—議會事務梁可欣小姐出席會議，並請他們匯報進度。

59. 黎志強、曾健成及古桂耀等 3 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為小西灣發展迅速，人口不斷增長，綜合大樓亦快將落成，而當地的公共交通網絡建設，需視乎鐵路發展意向，署方應設

負責者

立時間表，不應拖延；

- (b) 有委員建議在文件註明委員會首次討論議題的年份，讓東區居民知悉港鐵沒有企業良心；
- (c) 有委員認為技術困難應可克服，希望相關部門積極研究落實建議；以及
- (d) 有委員認為二十四個月的研究期過長，委員亦建議署方研究港島線從西灣河興建地下隧道伸延至小西灣是否可行。

60. 路政署楊思翔先生及港鐵公司梁可欣小姐就委員的意見，回應如下：

路政署

- (a) 署方備悉委員意見，並會向鐵路拓展處反映意見；以及

港鐵公司

- (b) 公司會積極配合政府落實有關規劃。

路政署／港鐵公司

61. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvi) 改善康翠臺石油氣庫外交通設施

- 62. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。
- 63. 曾健成委員查詢諮詢期何時完結。
- 64. 運輸署許家傑先生回應，尚待消防處回覆，會儘早通知委員會結果。

運輸署

65. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvii) 要求在耀興道擴大電單車車位

- 66. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。
- 67. 主席表示，雖然耀東商場停車場日間使用率未達百分百，但不少電單車於晚上才駛回該處，停泊需求仍甚殷切，希望署方考慮居民需求。

運輸署

68. 委員會同意繼續跟進議題。

負責者

- (xviii) 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2010年10月〕

69. 主席請路政署楊思翔先生介紹附表上的工程進度。

路政署

70. 委員會備悉進度。

IV. 促請改善留仙街及琉璃街多重泊車問題

(交通及運輸事務委員會文件第 33/10 號)

71. 主席歡迎運輸署工程師/東區 1 許家傑先生及警務處東區交通隊主管谷威基先生參與討論議題，並請周潔冰委員介紹文件。

72. 主席、周潔冰、江澤濠及傅元章等 4 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員認同留仙街近港鐵站出口一帶行人路面狹窄，建議擴闊行人路，提供足夠空間供行人通過；
- (b) 有委員指物流車輛經常長期佔用留仙街，因此出現多重泊車情況，建議研究如何只讓車輛上落客而避免長期佔用；
- (c) 有委員指留仙街港鐵站出口處現時安裝鐵欄，因此部分行人或從港鐵出口直接走出馬路，而該處有一輛報販貨車長期違例停泊，並未見相關部門執法。
- (d) 有委員指銀幕街的士站經常有的士及其他車輛長期泊車而非上落客；
- (e) 有委員認為銀幕街及帆船街一帶仍出現違例泊車，希望警方在大型活動期間加強執法；
- (f) 有委員指委員會曾多次討論及視察該處交通問題，當時運輸署曾承諾於渠務及水務工程完成後擴闊行人路面，希望署方落實建議；
- (g) 有委員反對在栢景台出口設居民上落客區，指該站會妨礙從停車場進出的車輛；
- (h) 委員作出以下查詢：

負責者

- (i) 銀幕街 24 小時停車禁區的位置為何，臨時措施為期多久；
- (ii) 會否因在銀幕街設置禁區而加重其他地點的違例泊車情況，及附近是否設有其他上落貨地點；
- (iii) 留仙街中央綠化帶改善工程的詳情；

(i) 委員提出以下建議：

- (i) 銀幕街停車禁區盡量伸延，避免在禁區前後出現違例泊車；
- (ii) 縮減銀幕街的士站至一至兩個車位；以及
- (iii) 禁止車輛於留仙街港鐵出口處停留；

73. 運輸署許家傑先生及警務處谷威基先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方已計劃將留仙街多重泊車處轉換為行人路面；
- (b) 帆船街及銀幕街的停車禁區只在必要地點設置，市民仍可在其他路面上落客貨，署方將諮詢地區人士對上落客貨地點及交通安排的意見；
- (c) 署方已取消銀幕街的士站，並將就 25 號線巴士站搬遷至舊有的士站位置進行諮詢，以騰出行車線供其他車輛經過；
- (d) 本署並正考慮收窄留仙街的中央綠化帶，以增加電氣道與興發街交界交通燈前路口的車輛停留容量；
- (e) 栢景台設上落客區的建議仍屬初步，署方會諮詢居民意見，包括栢景台的居民，同時亦會考慮於舊有的士站等其他地方設上落客區；以及

警務處

- (f) 警方會在大型活動期間加強巡邏及檢控。

運輸署／警務處

74. 委員會同意繼續跟進議題。

V. 促請改善銀幕街及屈臣道交通問題

(交通及運輸事務委員會文件第 34/10 號)

負責者

75. 主席歡迎運輸署工程師/東區 1 許家傑先生及警務處東區交通隊主管谷威基先生參與討論議題，並請周潔冰委員介紹文件。

76. 周潔冰、江澤濠及林翠蓮等 3 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員認為長遠而言，需另覓遠離民居的地點予報販分發報紙，例如北角邨舊址及危險品渡輪碼頭一帶；
- (b) 有委員於凌晨二時實地視察屈臣道，發現不少貨車停泊該處分發報紙，由於當晚下雨，貨車只停泊於天橋底，但平日亦有數十輛貨車由下午十一時至清晨六時不停工作。委員查詢運輸署能否以設立停車禁區及黃格等交通措施禁止貨車停泊於民居前；
- (c) 有委員促請警方加強監管佔用馬路的車輛；
- (d) 有委員查詢可否透過地區協調層面解決問題；
- (e) 有委員指銀幕街與琉璃街交界經常出現多重泊車，堵塞電氣道，促請運輸署及警方研究改善繁忙時間違例泊車情況；
- (f) 有委員表示食物、環境及衛生委員會亦曾討論此議題，委員指環保署曾回應一般規管持續一段時間的噪音，較難規管分發報紙工作而短暫發出的噪音；
- (g) 有委員建議於區議會而非委員會層面討論此議題；以及
- (h) 有委員指中環灣仔繞道工程需封閉屈臣道附近臨海土地，屆時將令貨車轉移至較出馬路，或會引致更多居民投訴。加上報販亦表示需另覓地點工作，因此現時為合適時間與報販協調。

77. 運輸署許家傑先生、警務處谷威基先生及東區民政事務專員許英揚太平紳士就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 屈臣道分發報紙工作主要於凌晨二時至清晨六時進行，並未構成交通阻塞，因此並未有交通理據作出針對性措施；
- (b) 工業活動噪音屬環保署管轄範圍，委員可向該署反映意見；

負責者

- (c) 如報販分發報紙的地點引起居民不滿，應透過地區磋商協調機制解決；

警務處

- (d) 警方負責執法，並不適宜建議報販到其他地點工作；
- (e) 報販深夜於屈臣道並無對行人構成阻礙，因此警方較難以佔用馬路為由執法；而除屈臣道外，其他地點亦有報販進行類似工作，如交易廣場一帶等，警方需統一各地點的執法準則；以及

東區民政事務處

- (f) 處方備悉委員關注，待進一步搜集有關資料後，會與相關部門研究如何改善問題。

運輸署／警務處／
東區民政事務處

78. 主席總結時表示，屈臣道的問題難以從交通角度跟進，而現時食物、環境及衛生委員會亦正跟進議題，如有進展，可於合適委員會或區議會跟進。委員會同意繼續跟進議題。

VI. 關注泥頭車影響柴灣區內道路安全

(交通及運輸事務委員會文件第 35/10 號)

79. 主席歡迎運輸署工程師／東區 1 許家傑先生、警務處東區交通隊主管谷威基先生、土木工程拓展署高級工程師／工程 3 黃欽達先生及工程師／工程 8 朱敦瀚先生參與討論議題，並請古桂耀委員介紹文件第 35/10 號。

80. 主席、古桂耀、趙承基、林翠蓮、傅元章及趙資強等 6 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為警方檢查車輛及發出告票或警告的數目不多，並無足夠阻嚇性，希望警方加強執法；
- (b) 有委員查詢警方可否根據土木工程拓展署的泥頭車載重紀錄，檢控超載車輛；
- (c) 有委員建議土木工程拓展署在發現超載泥頭車後，向有關車輛發出告示通知已將有關資料交予警方，以收阻嚇作用；以及
- (d) 有委員建議警方於填料轉運站外設置磅重設施，當土木工程拓展署

負責者

發現車輛超載，可指示其到警方設施磅重及作檢控；亦有委員要求警方把磅重設施設置於填料轉運站內。

81. 警務處谷威基先生及土木工程拓展署黃欽達先生就委員的意見及提問，回應如下：

警務處

- (a) 警方使用的執法工具需經法律程序認可，署方會研究是否可使用土木工程拓展署的載重紀錄作檢控；
- (b) 由於泥頭車設有對講機，司機可互通消息，因此過往在填料轉運站外設置磅重設施的成效不理想；
- (c) 署方將增加行動次數，加強檢控超載車輛；

土木工程拓展署

- (d) 署方樂意配合警方的研究及執法工作；以及
- (e) 相關泥頭車載重資料已上載於環保署網頁內，署方亦已定期將載重記錄交予警方。

警務處／
土木工程拓展署

82. 委員會同意繼續跟進議題。

VII. 改善西灣河橋底鯉景灣休憩花園入口前的行人過路設施

(交通及運輸事務委員會文件第 38/10 號)

83. 主席歡迎運輸署工程師/東區 1 許家傑先生參與討論議題，並請傅元章委員介紹文件。

84. 運輸署許家傑先生回應時表示，署方正研究改善燈號控制模式，以增加行人綠燈時間，讓行人有更多時間及機會橫過愛信道西行。

運輸署

85. 委員會同意繼續跟進議題。

VIII. 改善太康街、康祥街安全島之安全設施

(交通及運輸事務委員會文件第 39/10 號)

負責者

86. 主席歡迎運輸署工程師/東區 1 許家傑先生及警務處東區交通隊主管谷威基先生參與討論議題，並請傅元章委員介紹文件。

87. 傅元章、江澤濠、趙資強、林翠蓮、郭偉強及曹漢光等 6 位委員就議題提出意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員認為建議不涉交通設施改動，無需作諮詢，應儘早落實建議，避免再發生意外；有委員則認為需作諮詢，但希望諮詢儘早完成；
- (b) 委員提出多項建議：
 - (i) 加強宣傳提醒附近居民該處為交通黑點；
 - (ii) 派遣交通督導員，提醒市民正確橫過該處馬路；以及
 - (iii) 設立警告牌提醒市民不應在該處直接橫過馬路。

88. 運輸署許家傑先生及警務處谷威基先生就委員的意見，回應如下：

運輸署

- (a) 署方備悉工程迫切，會儘快進行所需的部門傳閱或諮詢。在諮詢期間，該處或可考慮先架設臨時圍欄；以及

警務處

- (b) 署方已多次在該處附近派發傳單，及向大廈管理處派發海報提醒長者道路安全。

運輸署／警務處

89. 委員會同意繼續跟進議題。

IX. 要求於馬寶道增設假日行人專用區

(交通及運輸事務委員會文件第 41/10 號)

90. 主席歡迎運輸署工程師/東區 1 許家傑先生參與討論議題，並請郭偉強委員介紹文件。

91. 運輸署許家傑先生就文件回應並補充如下：

- (a) 現時糖水道至書局街一段的馬寶道已設立上午 11 時至晚上 8 時行人專用區；委員會現建議書局街至琴行街一段設立假日行人專用區，符合該處行人活動，署方原則上不反對建議；

負責者

- (b) 該段馬寶道現時設有一停車場入口及電單車停泊位置，將增加設立行人專區的複雜性。因此署方建議應按部就班，先設立假日禁止車輛駛入區（前往此區者除外），以減少進入車輛數目，再按情況推行行人專用區的諮詢工作；
- (c) 現時連接兩段馬寶道的路口並非由燈號控制，行人現時需橫過書局街進出兩段馬寶道，而該路口暫時並未設有燈號，即使加設燈號，亦影響兩段行人專用區的連貫性，加上書局街為通往北角碼頭巴士總站的主要道路，假日及周日交通流量很大；以及
- (d) 長遠而言，當北角碼頭巴士總站東移後，巴士線改經琴行街而書局街的流量減低後，可進一步研究將書局街同時劃為行人專用區，使行人專用區系統更連貫；

92. 郭偉強委員查詢設立假日不准駛入限制區的過度期為期多久，及如何申請舉辦街頭活動。他建議於馬寶道及書局街交界設立黃格，方便連接兩段道路，並表示曾諮詢部分停車場使用者，得悉他們願意配合安排，而電單車駕駛者亦可推車進入停泊處。

93. 運輸署許家傑先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 假日不准駛入限制區可試行 3 至 6 個月，如無反對，可展開行人專用區的諮詢工作；
- (b) 書局街及馬寶道交界處已於較早前設立黃格；
- (c) 署方將與有關人士商討電單車泊位的運作模式，以配合行人專用區；以及
- (d) 委員可就活動申請向其他相關部門查詢。

運輸署

94. 委員會同意繼續跟進議題。

X. 公共交通聯絡小組第五次會議紀要 (交通及運輸事務委員會文件第 37/10 號)

95. 委員備悉公共交通聯絡小組第五次會議紀要。

負責者

XI. 下次會議日期

96. 議事完畢，會議於下午 7 時 20 分結束。下次委員會會議定於 2011 年 2 月 25 日（星期五）下午 2 時 30 分舉行。

東區區議會秘書處
2011 年 2 月