

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第八次會議
會議記錄

日期：2011年4月28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
古桂耀議員
江澤濠議員, MH
呂志文議員
李汝大議員
李漢城 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
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
趙家賢議員
趙資強議員 (副主席)
鄭志成議員
黎志強議員
顏才績議員
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

洪連杉議員
許清安議員
鍾樹根 BBS 太平紳士

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 高級運輸主任／東區
許家傑先生	運輸署 工程師／東區 1
馬志雄先生	運輸署 工程師／東區 2
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

張淑玲女士	運輸署 高級運輸主任／巴士及鐵路科
袁志立先生	運輸署 電子工程師／工程 1/1
姚勳禮先生	路政署 高級工程師／技術服務 1
鄭綺碧女士	路政署 工程師 2／(特別職務)
劉達遠先生	土木工程拓展署 高級工程師/6
楊秋聲先生	土木工程拓展署 工程師/61
黃欽達先生	土木工程拓展署 高級工程師／工程 3
關永康先生	土木工程拓展署 工程師／工程 6
周達成先生	香港警務處 東區警民關係副主任
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
黃 鑑先生	城巴有限公司 營運壹部經理
何珮嫻女士	新巴有限公司 助理營運經理
馬詹唯先生	新巴有限公司 助理營運經理
羅偉康先生	奧雅納工程顧問 主任
黃榮灝先生	奧雅納工程顧問 見習工程師
程世雄先生	莫特麥克唐納香港有限公司 項目董事
黃仲川先生	莫特麥克唐納香港有限公司 交通顧問
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

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七次會議記錄初稿

2. 委員會確認上述初稿毋須修改，並通過會議記錄。

II. 2011-2012 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 9/11 號)

3. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士及鐵路科張淑玲女士、新巴暨城巴有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生、助理公眾事務經理廖家欣小姐、城巴營運壹部經理黃鑑先生、新巴有限公司助理營運經理何珮嫻女士及助理營運經理馬詹唯先生出席會議，參與討論議題，並請運輸署張女士介紹文件。

4. 副主席、黎志強、趙承基、葉就生、陳啓遠、黃建彬、邵家輝、陳靄群等 8 位委員就總體運輸政策發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為總體運輸政策較個別巴士路線的服務時間、班次、車輛數目等問題重要；
- (b) 有委員認為委員會應討論巴士在冬季時如何節約空調、改善單層及雙層巴士調配、及考慮隧巴過海後收取本土路線收費。委員查詢署方及巴士公司將如何改善轉乘計劃、節約冷氣巴士的空調及改善車廂清潔；
- (c) 有委員指現時巴士路線的組合千瘡百孔，每年討論計劃作小修小

負責者

補，費時失事。委員建議署方重新規劃東區巴士路線；

- (d) 有委員指隧巴過海後收取本土路線收費的建議已討論多年，但署方充耳不聞，只把責任推卸予巴士公司；
- (e) 有委員表示，20 年來一直於委員會轄下公共交通聯絡小組，幫助署方及巴士公司改善服務。他表示曾建議署方由每年諮詢委員會，改為每 3 至 5 年才作諮詢，但未獲接納。他不滿署方每年均減少天后及寶馬山區的路線資源。以 23A 號線為例，建議的路線不經中環，而餘下的 26 號線班次不足，經常引致市民不滿。他指署方年年諮詢並針對某些區份，令當區區議員失信於市民。委員要求署方相隔 3 至 5 年才諮詢區議會；
- (f) 有委員認為必須引入轉乘安排改善服務。他指出現時巴士路線重疊，而空置或半滿的巴士經常令中環道路擠塞，因此轉乘服務可為市民提供更多選擇，以及善用巴士剩餘載客量。另外，委員認為東隧巴士方便快捷，但班次較疏，例如從大埔至香港島只需半小時，但如錯過班次，則需等候近 20 分鐘，因此，委員認為增加東隧巴士班次及善用轉乘計劃，可吸引更多乘客及減輕紅隧擠塞；
- (g) 有委員指現時巴士運輸政策像由巴士公司主導，近數年皆由巴士公司代替運輸署制定政策；
- (h) 有委員建議巴士公司每 3 至 5 年重整東區巴士路線規劃，不應每年討論少數個別路線。另外，委員指議會多次與署方商討過海轉乘計劃，而 3 間巴士公司應可協商解決利益分配及技術問題，但轉乘項目遲遲未落實，以致不少過海後前往東區的巴士均為空車，對本區市民並不公平；
- (i) 有委員指寶馬山區並沒有港鐵服務，居民只能乘搭巴士及小巴，但經常等候 6 至 7 班小巴仍未能登車，署方卻每年建議削減該區的巴士班次，令人感到莫明其妙。另外，委員指該區多條巴士線開出的時間重疊，三線巴士經常在等候十多分鐘後同時到站，委員希望巴士公司加強監管，分散班次。他亦要求公司提供巴士開出及到站時間的數據，以供委員參考；
- (j) 有委員指現時計劃未有關注小西灣居民的需要。委員指長者、殘疾人士及携同小朋友的家長乘搭接駁小巴時仍有障礙，因此希望署方提出新方案，改善小西灣至柴灣港鐵站的接駁巴士服務，例如 82M 號線；以及

負責者

- (k) 有委員指現時每年諮詢的安排只能解決小問題，並沒有與巴士公司定出解決問題的大方向。委員認為計劃削減路線時，未能把剩餘巴士資源調動至有需要的地方，因此在未完善轉乘服務前，提出的建議將不會被委員及使用者接納。

5. 運輸署張淑玲女士就委員的意見和提問，回應如下：

- (a) 署方備悉委員對轉乘安排的關注，會與巴士公司進一步研究可行方案；以及
- (b) 現時運輸政策以鐵路為骨幹，專營巴士在鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色，小巴及其他公共交通工具作輔助。其次，署方在制定巴士路線發展計劃時，會考慮現有公共交通服務，地區發展及每條巴士線的乘客需求等因素。有關服務建議會盡量減低對現有乘客的影響，例如提供替代服務及轉乘等。

運輸署

6. 主席總結委員對總體運輸政策的意見時表示，署方每年提出小量修補，對改善服務及提升營運的作用不大，長遠而言，提升轉乘服務方為實際解決辦法。

7. 主席表示，由於文件涉及多條巴士路線，委員可逐一討論每條路線的建議，如接納建議便可通過；如認為有調整空間，可於提出改善建議後，交由轄下公共交通聯絡小組跟進；如不接納建議，可提出反對而無需交由小組跟進。

14 號線

8. 委員會接納建議。

23B 號線

9. 委員會接納建議。

65 號線

10. 古桂耀委員表示，夏季或有較多乘客往返春坎角泳灘及北角碼頭。他查詢具體乘客數字為何。

11. 城巴暨新巴黃漢中先生回應時表示，平均每日有 51 名乘客上落春坎角泳灘的巴士站，而每日約有 90 多班次，平均每班次不足一名乘客使用該站。

負責者

12. 委員會接納建議。

5X 號線

13. 委員會接納建議。

99 號線

14. 委員會接納建議。

103 號線

15. 委員會接納建議。

106 號線

16. 古桂耀委員查詢，為何增加 106 號線班次後候車時間反而增加。他亦指早上繁忙時間 106 號線乘客不少，增加候車時間可能引致乘客鼓譟。

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

運輸署

- (a) 計劃建議增加兩班 106P 號班次的資源從 106 號中抽調，因此 106 號早上繁忙時間班次會由 4-8 分鐘微調至 5-8 分鐘；以及

城巴暨新巴

- (b) 由於 106P 號車程比 106 號快，部分現時乘搭 106 號前往鰂魚涌的乘客將改乘 106P，預計可改善 106 號線間中出現的擠逼情況。

- 公共交通聯絡小組 18. 委員會同意於公共交通聯絡小組繼續跟進建議。

118 號線

19. 梁國鴻、古桂耀、黎志強、陳添勝等 4 位委員就 118P 號線發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 多位委員指「視乎乘客需求」的說法空洞，他查詢署方如何「視乎

負責者

乘客需求」增加班次；

- (b) 有委員指不少市民乘搭 118P 號線，他不認同署方沒有將 118P 納入計劃，並認為署方應考慮實際需求，為市民服務；
- (c) 有委員指計劃並未包括公共交通聯絡小組一直爭取的改善建議，如改善 116 號現時需繞過耀東邨才進入東區走廊的路線。委員認為署方現時的諮詢方法誤導民意；
- (d) 有委員認為運輸署提供不專業、偏頗及不中立的運輸政策意見。例如 118P 較受市民歡迎，議會亦討論多時，但署方並不體察民意，與民為敵；以及
- (e) 有委員查詢減少班次的準則為何、增加 118 號班次的資源從何抽調、現時巴士車廠內空置車輛的數目為何、及是否均為壞車。

20. 運輸署張淑玲女士就委員的意見和提問，回應如下：

- (a) 署方備悉委員對 118P 的意見，會進一步與巴士公司研究；
- (b) 巴士資源有限，署方希望善用資源，作出調配，以滿足居民需要。巴士服務的改善並不限於每年一次的巴士路線發展計劃，署方會繼續與議員及市民保持緊密聯繫，收集意見，以及實施可行的服務改善措施；
- (c) 118P 號已於 1 月尾增加班次。署方會密切監察情況，在有需要時作出進一步的改善；以及
- (d) 如個別巴士路線的載客率在繁忙時段最繁忙的半小時內達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，署方便會考慮增加班次。如個別巴士路線的平均載客率在最繁忙半小時內少於 85% 或在非繁忙時段內平均低於 30%，則會考慮減少班次。如巴士路線接駁鐵路、切合社會需求的路線或於繁忙時段班次為 15 分鐘或以上，及非繁忙時間 30 分鐘或以上，將按個別情況處理。除上述數字外，署方亦會考慮地區發展人數，及現有交通設施等因素；

公共交通聯絡小組 21. 委員會同意於公共交通聯絡小組繼續跟進建議。

307 號線

負責者

22. 委員會接納建議；

619 號線

23. 委員會接納建議；

680 號線

24. 委員會接納建議；

682 號線

25. 江澤濠、古桂耀等 2 位委員就 682 號線發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為 682 號是 680 號線變相早上加開的班次，現時太安街的巴士線數目已達飽和，而西灣河居民正爭取減少行經太安街的巴士線，爭取尚未成功，署方反增加 3 班巴士班次行經太安街，以致前功盡廢，因此，委員反對一班 99C 及兩班 682A 號班次行經太安街；以及
- (b) 有委員接受增設 682A。他指不少乘客從柴灣前往沙田等地，建議增設由柴灣開出的班次。

26. 城巴暨新巴黃漢中先生就委員的意見和提問，回應如下：

- (a) 682A 號於早上只有 2 班班次行走，計劃停泊在民生書院外的車站。觀察所得，該車站早上並無出現擠塞，因此太安街一帶的交通不會惡化；以及
- (b) 公司會視乎路線需求情況，考慮提供由柴灣前往馬鞍山方向的服務。

公共交通聯絡小組 27. 委員會同意於公共交通聯絡小組繼續跟進建議。

914X 號線

28. 委員會接納建議。

948 號線

負責者

29. 委員會接納建議。

968 號線

30. 委員會接納建議。

25A、25C、25、23A 及 26 號線

31. 委員會同意綜合討論 25A、25C、25、23A 及 26 號線的建議。

32. 葉就生、邵家輝、馮翠屏、梁淑楨等 4 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 馮翠屏委員申報她居住於雲景道；
- (b) 有委員要求否決上述 5 條路線的建議；
- (c) 有委員支持否決建議。他表示，幾位委員曾於區內進行問卷調查，而寶馬山區共派發 9,000 份問卷，包括樹仁大學，收回約 1,050 份。其中近 70% 反對 25 號的建議，超過 70% 反對 25A 及 25C 的重組建議，反對比例較去年增加。由於市民經常於下午 5 時至 7 時等候多班小巴仍未能登車，因此難以支持削減及重組有關路線的建議；另外，委員指 25A 及 25C 雖名為重組，但每天原有約 59 班 25A 及 60 多班 25C 班次於合併後卻減少至約 92 班。委員亦查詢 27、529、25A、25C 及 25 號巴士的出車及到達個別巴士站的時間數據，以向居民交代為何不同路線的巴士經常同時到站；
- (d) 有委員指雲景道一帶居民經常未能乘搭的士及小巴，因此需前往總站，再排隊乘車，加重居民的交通費用；委員指署方沒有增加班次便利市民，反而縮減班次，因此強烈反對建議；
- (e) 有委員表示曾進行問卷調查，他堅決反對 25A 及 25C 號線合併，希望署方及巴士公司考慮居民意見；

33. 經討論後，委員會反對上述 5 條路線的重組建議。

690 號線

34. 委員會接納建議。

692 號線

35. 委員會接納建議。

運輸署

36. 主席感謝運輸署及巴士公司代表出席會議，並請他們備悉和跟進委員的意見。

III. 檢討使用使用率偏低的行人天橋及行人隧道

(交通及運輸事務委員會文件第 11/11 號)

37. 主席歡迎運輸署工程師／東區 2 馬志雄先生及工程師／東區 1 許家傑先生出席會議，參與討論議題，並請運輸署馬先生介紹文件。

38. 主席、副主席、趙承基、黎志強、傅元章、曾向群、曾健成、曹漢光、梁國鴻、陳靄群、丁江浩、古桂耀、江澤濠、呂志文、杜本文、龔栢祥、顏尊廉、勞鏢珍等 18 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 委員普遍支持檢討行人天橋及行人隧道的使用率；
- (b) 有委員以西灣河行人隧道為例，指不少行人天橋及隧道於興建時附近未設有斑馬線及交通燈等設施，而該些設施落成後，天橋及隧道便荒廢，因此問題由前後不同政策而產生；
- (c) 有委員指東區的高速公路為數不多，「不可或缺」的定義粗疏；
- (d) 有委員以柴灣近興華社區會堂的行人天橋為例，指部分天橋平日使用率很低，但於清明期間區內其他地方擠塞及天雨路滑時，不少市民使用該天橋前往港鐵及巴士站，因此署方提出的「不可或缺」原因可能忽略其他重要因素；
- (e) 有委員指橫跨筲箕灣道鄰近成安街行人天橋的橋身較高，市民一般不願登上三層樓梯以橫過一段短距離的馬路，因此不少市民在天橋下危險橫過馬路；
- (f) 有委員指文件未把樓梯納入檢討範圍，美中不足。委員指東區道路依山而建，有不少「長命斜」樓梯。以翠灣邨及房屋署物業範圍內的耀東邨天橋為例，不論使用率多少，均於後期加裝電梯或升降機輔助行人使用天橋。而較富裕的炮台山站亦已興建電梯，但較窮困

負責者

的樂翠台側樓梯使用率高，卻未納入檢討。委員希望把樓梯納入檢討範圍；

- (g) 有委員指橫跨筲箕灣道近舊筲箕灣警署的天橋設計不良，並未能方便附近居民。市民或選擇直接橫過太祥街，造成危險。因此署方應考慮優化該天橋及增設過路設施，急市民所急；
- (h) 有委員指興建小西灣近富景花園的行人天橋時，附近已設有斑馬線及行人過路燈，因此天橋一無所用，並淪為「狗公廁」。委員認為應視乎個別天橋的使用情況，加設指示牌及遷移欄杆等，避免浪費資源；
- (i) 有委員認為署方應致力找出使用率低的原因，並研究改善方法。委員同意近富欣花園的天橋為「不可或缺」，亦是小西灣屋邨及富欣花園居民前往藍灣半島的必經之路。委員指議會已多次反映該天橋的斜道很長，要求增設升降機或電梯，以便利長者及殘疾人士橫過馬路；
- (j) 有委員指報告浪費資源，作用不大，而天橋及隧道於加設指示牌後亦未必能吸引行人使用；
- (k) 有委員指署方因應少數使用率偏低的天橋及隧道而花耗大量資源重新進行檢討，浪費公帑。委員認為應從經濟效益角度作出檢討，而並未非只考慮市民是否需要使用設施。由於社區發展，人口分佈變更及年齡變化，因此 70 年代興建的設施現今已不適用，委員認為文件列出的天橋及隧道無需作任何改善工程；
- (l) 有委員指天橋及隧道原意為分隔人流及車流，但早期因升降機及扶手電梯設施較不完善，因此仍需在地面設置斑馬線，例如糖水道、太安樓及宏德居一帶等。但即使現時宏德居天橋設有升降機，長者仍普遍於地面橫過馬路。委員認為署方需因應不同地點作出合適改善，而不應只純粹吸引市民使用天橋，例如考慮於較多長者使用的藍灣半島樓梯加設升降機，而無需於較多年青學生使用的慈幼英文學校天橋加建升降機。另外，裕興樓天橋於清明重陽期間使用率高，因此不建議拆卸；
- (m) 有委員指天橋及隧道使用率低，由建造時間不配合引致。委員指有關節毛病的市民不願使用樓梯，乃人之常情。因此設施於長者較多的地區便不能發揮功能；

負責者

- (n) 有委員指興建天橋及隧道，主要考慮安全及交通暢順，但香港人口老化，市民多於安全及便利兩者之間選擇便利。委員希望署方能在安全及快捷之間取得平衡；
- (o) 有委員支持分隔人流及車流，但因人口老化，需加設配套設施，如升降機等以輔助行人使用天橋，減輕路面擠塞；
- (p) 有委員指出橫跨柴灣道近山翠苑的天橋、橫跨筲箕灣道近康山道的天橋、東區走廊近柴灣道及柴灣道迴旋處的天橋、橫跨東區走廊近鰂魚涌公園的天橋等皆有需要保留，無需檢討；
- (q) 有委員指多年前要求於往興華邨二期的天橋加建上蓋，遭署方以不能負荷等理由拒絕，但最終上蓋仍可落成，而樂翠台樓梯為主要通道，署方卻以人流不足為由拒絕興建扶手電梯。委員認為加建扶手電梯後，人流定必足夠，希望署方考慮康樂翠台居民的需要，加建扶手電梯；
- (r) 有委員指雖然文件並無提及審計署的改善建議，但委員的意見正能作補充。委員表示愛信道的行人隧道早前曾舉辦視覺藝術活動，效果不俗；
- (s) 有委員指委員的意見提供民生因素，填補了署方的數據缺陷，例如近阿公岩邨天橋因工業區活化而增加使用率等；
- (t) 有委員指出約 2 年前曾與署方討論橫跨柴灣道近康民街天橋的問題，但當時署方並無提及此檢討。委員要求署方於 2011 年 6 月完成檢討後向區議會提交結果，供委員備悉；
- (u) 委員作出以下多項查詢：
 - (i) 橫跨柴灣道鄰近山翠邨行人天橋的確實位置為何；
 - (ii) 橫跨順泰道鄰近環翠邨行人隧道的確實位置為何；
 - (iii) 如何計算使用率偏低；
- (v) 委員提出以下多項建議：
 - (i) 於近成安街的行人天橋加裝電梯，或於天橋下增設行人過路設施；
 - (ii) 在總結檢討結果前，先諮詢當區區議員及使用者；
 - (iii) 考慮天橋的其他用途，例如與其他部門合作，美化天橋或加設裝置藝術，吸引市民使用；
 - (iv) 把天橋及行人隧道的位置與斑馬線區分，並及在斑馬線以外

負責者

的地方加設指示牌；

- (v) 提升唯一過路設施的便利性，例如慈幼英文學校、東喜道及阿公岩道的天橋及隧道；
- (vi) 連接太安街的行人隧道與港鐵站；
- (vii) 加入藝術元素活化行人天橋及隧道；
- (viii) 考慮成安街一帶的重建發展，在該處行人天橋加建升降機；
- (ix) 於天橋種植花草及加強節日裝飾，進行美化；
- (x) 加強與其他部門合作，改善使用率；
- (xi) 參考區議會過往討論改善使用率低的天橋及隧道的文件及曾提出的意見，包括加設升降機及更多通道，改善使用率；以及
- (xii) 文件以地圖顯示天橋及隧道的位置。

39. 運輸署馬志雄先生及許家傑先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方因應審計署的要求進行檢討，範圍只限於使用率及補救措施；
- (b) 署方認同每條天橋及隧道在配套、用量及用法上均有其獨特之處，以單一標準及最低用量衡量所有設施，或略顯粗疏；
- (c) 文件範圍並不是針對每一條天橋及隧道作檢討及提供改善建議，而是只針對低用量天橋及隧道。個別設施亦曾於其他會議及場合討論；
- (d) 文件目的只是簡介現有天橋使用率偏低的檢討計劃，署方備悉委員所有意見，包括封閉行人過路處避免市民危險橫過馬路、增設電梯、檢討樓梯等意見，以及天橋的位置及先有行人過路設施然後才建設天橋的時序等問題；
- (e) 署方曾與東區區議會緊密合作，美化天橋，例如在過去東區藝術節中，署方批准橫跨渣華道及英皇道天橋作為藝術景點，而署方將繼續支持類似建議；
- (f) 署方備悉委員指出的人口老化等問題，與會代表會向相關同事反映意見；
- (g) 審計署從經濟效益角度調查使用率，並無提供改善建議；
- (h) 署方現時並無計劃拆卸有關天橋，如有任何計劃，必定先行諮詢區議會；以及

負責者

- (i) 樂翠台側樓梯的扶手電梯已納入第 2 期上山扶手電梯的計分範圍，署方會繼續跟進。

40. 主席感謝運輸署代表出席會議。

IV. 東區現有行人天橋及隧道加建升降機及標準斜路的諮詢

(交通及運輸事務委員會文件第 12/11 號)

41. 主席歡迎路政署工程師 2/(特別職務)鄭綺碧女士、奧雅納工程顧問主任羅偉康先生及見習工程師黃榮灝先生出席會議，參與討論議題，並請部門及機構代表介紹文件。

42. 古桂耀、江澤濠、呂志文、梁淑楨、陳靄群、陳啓遠、曹漢光、傅元章、勞鏢珍、曾健成、黃建彬、黃健興、黎志強、鄭志成、趙嘉賢、杜本文等 16 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 委員普遍支持於近慈幼英文學校及近健威坊的行人天橋加建升降機，以及於近香港電影資料館的行人隧道加建標準斜道；
- (b) 多位委員指不少長者及殘疾人士使用小西灣近藍灣半島的行人天橋通往商場用膳及乘搭交通工具，使用率比慈幼英文學校天橋更高，希望相關部門優先考慮於該天橋興建升降機；
- (c) 有委員擔憂於慈幼英文學校天橋興建升降機後，需擴闊行人路及收窄車道，影響交通安全。委員預計使用率不高，因此不支持建議。他亦擔憂近健威坊的升降機建於商場內，有運用公帑協助商業機構之嫌；
- (d) 有委員認為，設施的使用率低，會遭審計署批評，但不興建升降機，又遭平等機會委員會批評，委員同情署方兩難。他列舉曾有大廈因有一名傷殘人士居住，因此每戶需花費數萬元興建無障礙設施。但委員認為由於政府財政較充裕，因此如諮詢充分及有實際需要，不反對興建上述三項設施；
- (e) 有委員指輪椅使用者上落近藍灣半島的天橋時，需使用約 100 米長的斜道，如受虐待。亦有委員表示協助乘坐輪椅的伯娘使用近藍灣半島行人天橋時感到十分辛苦，他們認為斜道形同虛設，署方不能因該處已設有斜道而不考慮加建升降機；

負責者

- (f) 有委員指十年前已提出改建電影資料館隧道的斜道、更改地磚顏色及加設扶手等建議，但斜道因技術問題未能落實。現在署方突然表示建議可行，可見官員固步自封，令居民受了十年困苦；
- (g) 有委員則認為，少數行動不便的人士仍可能使用慈幼英文學校天橋，但應進行研究及訂立優先次序。委員亦認為政府現時盈餘足以興建其他地點的升降機及斜道；
- (h) 有委員指出，於電影資料館隧道興建斜道的建議，過去曾於議會提出四至五次，但一直未獲運輸署支持。委員表示後悔當年沒有尋求路政署的協助，他亦指不少長者及學生於早上使用該隧道，支持儘早興建斜道，讓傷殘人士可早日使用設施；
- (i) 有委員指不少市民使用慈幼英文學校天橋前往附近賽馬會診所及健康中心，因此加設升降機可避免長者及學生危險橫過馬路；
- (j) 有委員認為「己所不欲，勿施於人」，因此支持三項建議。他指慈幼英文學校天橋的行人路於九十年代初曾發生交通意外，現已加設防撞欄，因此應妥善設置升降機，避免收窄路面；
- (k) 有委員指雖然慈幼英文學校天橋使用率不高，但路政署仍興建升降機，關心市民；反觀運輸署漠視居民需求，諸多推搪，因此委員嚴厲譴責運輸署；
- (l) 有委員指路政署於 2003 年在樂翠台側興建的新樓梯尚未建設無障礙通道，委員要求儘早於該樓梯興建無障礙通道；
- (m) 有委員指擬定健威坊天橋近英皇道遊樂場升降機出口附近並無行人過路設施，行人需前往馬寶道末段新海關大樓才可橫過馬路，而從七姊妹道駛入的車速很快，易生危險；
- (n) 有委員支持興建升降機，使公帑用得其所，並按使用設施的人流定出優先次序。他指曾於 2009 年向東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會提交文件要求於藍灣半島天橋興建升降機，跟進超過一年，而路政署及運輸署一直拒絕要求。現在署方卻建議於其他地點興建升降機，更花費公帑聘請顧問公司進行研究，非常不尊重小西灣居民及東區區議會；
- (o) 有委員指不少輪椅人士從健威花園橫過馬路，他感謝路政署提出興建升降機的建議；

負責者

- (p) 有委員指興建無障礙通道為世界大趨勢，三項工程皆值得支持。但委員認為藍灣半島天橋的使用率更高，委員指署方一直漠視居民及議會的聲音，令人感到悲憤；
- (q) 有委員指出，其他區的議員或未必能完全了解當區天橋或隧道的情況。委員認為署方文件需要釋除委員對於使用率的疑問，才有說服力；
- (r) 有委員指既然慈幼英文學校反對工程，署方無需再糾纏，應把升降機資源轉到藍灣半島天橋上；
- (s) 有委員指興建升降機及斜道為法例要求，工程必須進行，根本無需諮詢區議會；
- (t) 有委員指慈幼英文學校附近亦有斑馬線及另一天橋可使用，由於已有兩處替代設施，因此市民較少使用該天橋前往健康院，並無迫切性興建升降機；
- (u) 有委員指已於兩年前表示，署方以藍灣半島天橋有斜道為由，不考慮於升降機，並不合理，如斜道設計欠佳而折磨使用者，應視作沒有斜道，並按照《殘疾歧視條例》及聯合國《殘疾人權利公約》的要求，加建升降機；
- (v) 委員提出以下多項建議：
 - (i) 把興建慈幼英文學校天橋升降機的資源轉移到近藍灣半島的行人天橋上；
 - (ii) 避免於電影資料館的斜道興建梯級，妨礙輪椅及嬰兒車使用斜道；
 - (iii) 多作諮詢，使計劃更能切合使用量及妥善定出優先次序；
 - (iv) 尋找其他需要興建斜道及升降機的地點；
 - (v) 儘早興建電影資料館的斜道；
 - (vi) 逐步實現區內無障礙通道；
 - (vii) 落實樂翠台側樓梯的無障礙設施；
 - (viii) 重新考慮英皇道遊樂場升降機出口的位置；
 - (ix) 從運輸署建議保留的天橋清單中，選出需興建升降機的天橋；
 - (x) 加強升降機及斜道的配套設施，增加使用率；
- (w) 委員提出以下多項查詢：
 - (i) 有關升降機及斜道工程的造價；

負責者

- (ii) 顧問研究費用；
- (iii) 有關行人天橋的使用者數目，當中多少為輪椅人士；
- (iv) 選擇於上述三個地點加設無障礙設施的準則為何；
- (v) 慈幼英文學校天橋升降機興建後，行人路是否仍合乎標準；
- (vi) 選出天橋及隧道時，有否諮詢區議會；以及
- (vii) 檢討筲箕灣區的天橋及隧道時，有否考慮明華大廈重建後的使用情況。

43. 路政署鄭綺碧女士及奧雅納工程顧問羅偉康先生就委員的意見及提問，回應如下：

路政署

- (a) 署方在檢視全港九新界的行人天橋及行人隧道時，會先考慮有關行人天橋及行人隧道是否已經建有例如斜道等的無障礙通道設施，及斜道是否合乎現行運輸署設計手冊的標準。如有關行人天橋及行人隧道未設有合乎標準的無障礙通道設施，或附近沒有替代地面過路處，署方會把有關行人天橋及行人隧道納入勘查研究計劃研究加建升降機及標準斜道的可行性，提供無障礙通道設施以配合法例要求；
- (b) 標準斜道的斜度一般為 1 比 12，最大為 1 比 10，如超出此斜度，署方便需考慮加建無障礙設施。由於慈幼英文學校天橋由路政署管理，現時未能合乎有關標準，因此需要改善；
- (c) 文件目的是諮詢委員會就上述三項建議的意見。根據署方資料，藍灣半島天橋已建有標準斜道。如發現有關斜道不合乎標準，署方樂意把其納入勘查研究計劃進行加建工程；
- (d) 現時文件範圍只包括行人天橋及行人隧道，因此樓梯並未納入研究範圍；

奧雅納工程顧問

- (e) 現時慈幼英文學校反對建議，並認為無需要興建升降機，及工程將構成妨礙。如委員會支持建議，公司會繼續與學校商討，但或需因此押後工程；
- (f) 由於交通安全十分重要，慈幼英文學校天橋的升降機工程將以不收窄行柴灣道路面為原則進行。工程後，行人路闊度仍合乎標準；

負責者

- (g) 電影資料館隧道的斜道為 1 比 12 的標準斜道，較為平緩，亦能提供足夠的通行高度；
- (h) 公司接納委員就英皇道遊樂場升降機出口方向的建議；
- (i) 由於健威坊天橋升降機需 24 小時向公眾開放，因此公司正嘗試與有關發展商磋商由發展商承擔升降機工程及運作費用的可能性，建議有待商討；以及
- (j) 公司為工程顧問，為路政署選出的東區三條天橋及隧道，進行初步設計研究，包括提供有關樹木、修改結構、地下管綫等工程意見，以及諮詢附近居民及區議會。去年開始，公司為署方研究了市區 40 多個地點的天橋及隧道，其中東區佔 3 個。

44. 經討論後，委員會同意先為近香港電影資料館的行人隧道興建斜道，然後為英皇道近健威坊天橋及柴灣道近慈幼英文學校天橋興建升降機。

45. 主席感謝各代表出席會議。

V. 海濱指示標誌計劃 — 於東區試點設置標誌牌

(交通及運輸事務委員會文件第 13/11 號)

46. 主席歡迎土木工程拓展署高級工程師/6 劉達遠先生、工程師/61 楊秋聲先生、莫特麥克唐納香港有限公司項目董事程世雄先生及交通顧問黃仲川先生出席會議，參與討論議題，並請部門及機構代表介紹文件。

47. 傅元章、勞鏢珍、黃建彬、羅榮焜、黎志強、顏尊廉、梁兆新、韋以建、杜本文、呂志文、江澤濠、曾健成等 12 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為海濱指示路線為全港市民而設，不應只惠及港鐵而忽略其他交通工具；
- (b) 有委員關注計劃似為港鐵宣傳，並非讓市民享受維港景色；
- (c) 有委員指港鐵公司沒有企業良心，計劃不應為其宣傳；
- (d) 有委員表示不抗拒於港鐵站出口設立指示牌，但不應過分傾斜；

負責者

- (e) 有委員則認為以港鐵站為坐標可加強指示的一體化，避免過多標誌出現於行人路，亦可加強暢達性；
- (f) 有委員指鯉景灣「蘇豪東」為發展商單方面的命名，居民並未接受，署方不應設立指示牌替其宣傳；
- (g) 有委員認為署方只需諮詢區議會及當區居民，無需浪費資源進行顧問研究；
- (h) 有委員表示，指示牌並無連貫性，市民或需尋找下一指示牌，才可辨別方向；
- (i) 委員提出以下多項建議：
 - (i) 增加前往海濱長廊的路線及設立指示，避免計劃只惠及少數街道；
 - (ii) 一柱多牌，將新指示牌安裝在現有的標誌柱；
 - (iii) 以英皇道及筲箕灣道等主要道路為指示路線起點；
 - (iv) 於電車站、巴士站及大型商場等人流較多的地方設立指示牌，指示居民及遊客前往海濱；
 - (v) 參考內地指示牌設計，以綠底白字及啡底白字等，區分一般地點及旅遊景點；
 - (vi) 考慮增設由華蘭路及太古港鐵站等其他地點為起點，前往鰂魚涌海濱公園；
 - (vii) 考慮指示牌以外的其他輔助設施，例如於行人路以不同顏色的油漆或磚石顯示路線；
 - (viii) 檢視指示牌的內容會否出現商業名稱；
 - (ix) 考慮為較多市民前往的地點設立指示牌，而不只限於海濱；
 - (x) 新標誌柱儘量靠近欄杆，避免阻礙行人；
- (j) 委員作出以下多項查詢：
 - (i) 顧問公司的實際工作為何；
 - (ii) 標誌牌的維修責任誰屬；以及
 - (iii) 有否計劃於巴士及電車總站設立指示牌。

48. 土木工程拓展署劉達遠先生及莫特麥克唐納香港有限公司黃仲川先生就委員的意見及提問，回應如下：

莫特麥克唐納香港有限公司

負責者

- (a) 指示路線多從港鐵站出發，是預計港鐵站是人流集中地，故在港鐵站出口設置指示牌引導遊人可前往海濱，建議的海濱指示路線，已顧及乘搭其他公共交通工具前往海濱的遊客特海裕街的路線，如已連接英皇道的電車站及巴士站，巴士及電車乘客下車後已經可以看見海濱指示牌；
- (b) 如在每個巴士或電車站設置大量指示牌，會造成路面狹窄，對行人構成不便，故只會在巴士及電車走廊設置行人指示牌；
- (c) 顧問公司曾研究從太古坊前往海濱的路線，但發現由於因東隧出口阻礙，路線較為曲折，因此修訂路線改經海裕街；
- (d) 海濱的指示牌只會引導遊客前往海濱公園或長廊，故並不會出現如「蘇豪東」等的商業成份名稱，而路牌上的名稱亦會與相關的政府部門相討；
- (e) 旅遊事務署負責設立區內旅遊地點的指示牌等工作。計劃中的海濱指示牌會盡量設於現有遊客指示標誌計劃的標誌柱；
- (f) 除定立路線及指示牌位置外，顧問公司會跟進建議的指示牌位置會否受到其他以作出微調地下管綫，因此公司希望各委員支持計劃，以便落實餘下工作；

土木工程拓展署

- (g) 海濱指示計劃為推動優化海濱工作之一，以強化海濱的暢達性，因此計劃中的指示牌只指向海濱，與區內社區設施及旅遊景點的指示牌屬不同系統；以及
- (h) 署方留意到新舊指示牌於同一標誌柱上的維修問題，有關路牌由路政署負責維修，署方將與旅遊事務署進一步商討詳情。

各出席者

49. 主席在總結時表示，委員普遍支持計劃，並希望署方考慮於其他可服務公眾的地點設立指示，並留意商業名稱問題。主席感謝各代表出席會議。

VI. 東區道路交通安全嘉年華 2011

(交通及運輸事務委員會文件第 16/11 號)

50. 主席歡迎警務處東區警民關係副主任周達成先生出席會議，參與討論議

負責者

題，並請周先生介紹文件第 16/11 號。

51. 顏尊廉、古桂耀、曾健成等 3 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員表示支持活動；
- (b) 有委員指活動每年於東區舉辦，增加小朋友對交通安全的認識。他認為活動值得支持；
- (c) 有委員建議於會場擺設失事車輛的藝術裝置，警惕市民酒後駕駛及不小心駕駛的禍害；

52. 警務處周達成先生回應時表示，警方備悉委員意見，並會考慮擺設失事車輛藝術裝置的建議。

53. 經討論後，委員會同意舉辦活動，並通過財政預算及向東區區議會申請撥款 106,520 元，以舉辦活動。

(會後備註：東區區議會已於 2011 年 5 月 5 日舉行的會議上，通過上述活動的撥款申請。(編號：110107))

VII. 港鐵不應帶頭加價，政府有責任穩定公共交通收費

(交通及運輸事務委員會文件第 15/11 號)

動議：要求港鐵公司擱置加價計劃

(交通及運輸事務委員會文件第 17/11 號)

54. 主席表示由於兩份文件內容相關，故合併討論。

55. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵公司)助理公共關係經理一對外事務梁可欣小姐及運輸署高級運輸主任／東區戴富源先生出席會議，參與討論議題，並請陳啓遠委員及趙承基委員分別介紹文件第 15/11 號及 17/11 號。

56. 主席、羅榮焜、曾健成、勞鏢珍、梁兆新、郭偉強、梁淑楨、杜本文、呂志文、古桂耀、丁江浩、梁國鴻、陳啓遠、陳靄群、黃建彬、趙家賢、曹漢光等 17 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 委員普遍反對對港鐵加價；多位委員認為港鐵公司在壟斷經營並錄得龐大盈利的情況下，罔顧民意，引用可加可減機制加價，是欠缺

負責者

企業良心的表現；

- (b) 有委員指港鐵公司推出多項優惠下仍賺 120 億元以上，可見優惠不會影響收入。委員亦指倘若可加可減機制加入表現及乘客滿意度指數，港鐵將不可能加價；
- (c) 有委員指港鐵公司一直推搪於鰂魚涌、天后及炮台山站興建出口，理由牽強。委員列舉城巴已推出 60 歲以上的長者半價優惠，但港鐵長者優惠仍維持於 65 歲以上，港鐵公司表現欠佳，市民有目共睹；
- (d) 有委員不滿運輸署一直反對增加巴士及小巴服務，以保障港鐵公司的收入。署方與港鐵公司亦不理會小西灣區建延線的訴求，可見商令官行，官商勾結。委員希望港鐵公司懸崖勒馬；
- (e) 有委員指現今百物騰貴，市民生活艱難，希望港鐵公司體恤民情。委員指隨著人口老化，不少港鐵站需加設直達路面的升降機，雖然港鐵同意在西灣河站興建升降機，但不知何時啓用；
- (f) 有委員指港鐵公司去年 6 月曾經加價，現在再加，市民實在吃不消。委員指其他城市的鐵路公司一般會虧損，但因港鐵公司兼營地產業務，因此賺取巨大盈利；
- (g) 有委員指可加可減機制只考慮工資指數及物價指數變動，並不足夠，政府需檢視機制，考慮市民能否承受；
- (h) 有委員指港鐵公司推出各項優惠，目的為增加客源，只屬宣傳及推廣手法；
- (i) 有委員指政府作為港鐵公司的大股東，卻失責任由港鐵反民生加價；
- (j) 有委員指港鐵公司以專營權經營，並無競爭對手，盈利已獲保證；
- (k) 有委員指港鐵加價將引發其他交通工具連鎖加價，令市民百上加斤；
- (l) 有委員指港鐵公司向市民提供優惠，本為應份，並不應先加價，後提供優惠作償；

負責者

- (m) 有委員指市民當初期望兩鐵合併時可產生協同效益，但現時協同效益已不明顯；
- (n) 有委員指港鐵公司可隨時收回優惠計劃，因此優惠乃過渡技倆。委員認為月票計劃反而直接惠及上班族，而設立盈餘撥備基金以調節加幅，亦為必要；
- (o) 有委員指乘客人數隨時間而改變，當初可加可減機制以 280 萬人次為基準計算，倘若現時乘客人數增加，應可把額外得益計算在內。委員查詢乘客增長與可加可減機制及對票價的影響為何。另外，他認為工資及物價指數變動所反映的其他行業增長，未必能直接套用於票價；
- (p) 有委員指現時港鐵於部分新界路線的車箱內，仍未安裝到站指示燈，而柴灣站內仍未設有升降機可直達月台，有關設施已多次提出討論，但港鐵公司仍不肯改善；
- (q) 有委員不滿 20 多年來爭取於杏花邨至柴灣站路線加建隔音屏障，港鐵公司一直諸多推搪。委員亦指可加可減機制只加不減，是「糊塗」機制；
- (r) 有委員指可加可減機制並無規定港鐵公司必需加價，港鐵公司可選擇擱置加幅。委員亦列舉鯪魚涌站增設出口的建議多年仍未落實，而港鐵公司於民意大力反對於公地興建洗手間下，最後才於站內設立洗手間。他希望港鐵公司以行動說服委員會接受加價；
- (s) 有委員表示曾約見港鐵公司代表商討設立特惠站，但港鐵公司諸多推搪。上周落馬洲港鐵特惠站失效，而港鐵公司只通知市民取回三元及贈送單程車票補償，並非大公司的適當行為，加上繁忙時間事故頻生，市民的經濟損失不少；
- (t) 有委員不滿港鐵公司多年仍未落實小西灣延線；
- (u) 有委員指煤氣公司早前提出加價，但公司表現獲委員讚許；反觀港鐵公司表現卻令一眾委員不滿；
- (v) 有委員指可加可減機制使政府放寬審核港鐵加價，對市民並不公平。委員指交通費佔不少市民大部分開支，希望港鐵公司可回饋社會，多盡社會責任；

負責者

- (w) 有委員對運輸及房屋局並無代表出席會議感到遺憾。委員認為政府有責任完善可加可減機制，不能把全部責任歸咎港鐵公司；
- (x) 有委員指受最低工資法例影響的茶餐廳尚且存有企業良心，想方設法開源節流，避免加價將成本轉嫁市民。港鐵公司作為大型公共運輸公司，卻任意利用政府賦予的「尚方寶劍」加價；以及
- (y) 委員提出以下多項建議：
 - (i) 在可加可減機制內加入表現指數及乘客滿意度指數；
 - (ii) 於動議加入柴灣站空調及杏花邨至柴灣站的隔音屏障；
 - (iii) 為筲箕灣等港鐵站設立興建直達路面升降機的時間表；
 - (iv) 於全線港鐵站興建公共洗手間；
 - (v) 殘疾人士及長者免費乘搭港鐵；
 - (vi) 把機制下容許的 2.3% 加幅撥往下一年；以及
 - (vii) 把優惠納入常規化。

57. 港鐵公司梁可欣小姐就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 公司備悉委員的意見，與會代表會向管理層反映意見；以及
- (b) 由於柴灣站屬開放式設計，因此未能加設空調，但改善通風的工程將於本年夏季進行；如有進度，可於跟進事項的議題中向委員匯報。

58. 經討論後，委員提出以下動議：

「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會要求港鐵公司擱置加價計劃，並提供更多票價優惠，包括進一步擴大現有月票計劃、增設更多港鐵特惠站、重推十送一票價優惠、將長者假日兩元搭港鐵優惠定為永久性優惠及增設更多轉乘優惠等。同時，港鐵亦要全面提升服務質素及車站設施，包括全線安裝月台幕門、全線提供洗手間等。此外，委員會亦強烈要求政府積極研究增設港鐵『事故扣分制度』，使港鐵調整票價的幅度可與其服務表現掛鈎；並設立『公共交通收費穩定基金』，減輕公共交通工具加價對普羅市民帶來的額外負擔。」

動議人：趙承基

和議人：丁江浩、洪連杉、梁志剛、梁國鴻、許嘉灝、陳靄群、勞鏢珍、黃建彬、趙資強、鄭志成、鍾樹根、顏尊廉、龔栢祥、郭偉強

59. 動議在 24 票支持，0 票反對及 1 票棄權下，獲得通過。

60. 主席請各部門及機構代表備悉動議，並感謝他們出席會議。

(會後補註：上述動議已於 2011 年 4 月 29 日送交運輸及房屋局、運輸署及港鐵公司。)

VIII. 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 8/11 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

61. 是項隔次討論的跟進事項會於 2011 年 6 月 16 日的會議上討論。

- (ii) 改善電氣道的交通問題
- 改善天后港鐵站 A2 出口的交通
 - 促請改善留仙街及琉璃街多重泊車問題
 - 促請改善銀幕街及屈臣道交通問題

62. 主席請運輸署許家傑先生滙報進度。

運輸署

63. 委員會同意繼續跟進議題。

- (iii) 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

64. 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，並請梁小姐滙報進度。

65. 丁江浩、曾健成、黃建彬等 3 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指運輸署表示已於 1 月展開鯽魚涌港鐵站出口的行人路擴闊工程，但現時尚未見工程進行，他查詢是否已展開前期工程，並希望儘早完工；
- (b) 有委員指太古坊的重建工程已獲批准，將興建三幢 50 多層的樓宇，

負責者

相信落成後經太古坊出口的港鐵乘客將會增加，因此查詢署方是否備有改善方案。委員認為興建行人路上蓋未必能有效改善問題，並要求太古地產派代表出席下次會議；

- (c) 有委員指署方只提及工程將於 2012 年 1 月完成，他查詢工程何時展開；以及
- (d) 有委員指雖然路政署及運輸署同意擴闊行人路，但措施只能短暫舒緩行人路擠塞問題。委員建議為工程訂立清晰時間表。另外，他亦指港鐵雖曾表示站外交通問題不屬其管轄範圍，但倘若行人倒塞至港鐵站出口，港鐵亦將負上責任。

66. 路政署楊思翔先生及港鐵公司梁可欣小姐就委員的意見及提問，回應如下：

路政署

- (a) 本年年初已展開行人過路處的擴闊工程，包括遷移交通控制箱等，在華信花園外挖掘探坑檢視現有地下設施時，發現香港電燈公司的電纜等不少設施，並已要求港燈公司搬遷電纜，以便進行餘下工程。署方亦正聯絡相關公司安排遷移路燈及電車燈柱，務求儘早進行餘下工程；

港鐵公司

- (b) 公司已於大堂張貼乘客通告，以鼓勵更多乘客使用 B 出口的天橋，但因乘客或較喜歡使用路面設施，因此效果不太理想；以及
- (c) 公司暫時未有太古坊重建的相關資料，亦未有任何方案配合，若發展商有意興建隧道接駁港鐵站，公司樂意配合及研究可行性。

路政署／港鐵公司 67. 主席總結時，希望相關部門及機構可積極聯絡，解決問題。委員會同意繼續跟進議題。

(iv) 急需增設炮台山港鐵站第三及第四個乘客進出口通道

68. 主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理一對外事務梁可欣小姐出席會議，並請部門及機構代表匯報進度。

負責者

69. 羅榮焜、曾健成等 2 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指炮台山港鐵站內空間充足，因此問題並不是公司是否能處理站內乘客，而是近油街出口人流很多，據運輸署統計，最高人流達每小時 8,000 人，而九成以上為港鐵乘客，因此委員要求加建出口，以疏導繁忙時段的人流，令乘客無需前往路面，加重交通負荷及提升安全。委員認為公司無需交代站內出口及閘機使用量。另外，他建議港鐵公司主動與附近成功勾地的發展商商討興建隧道；以及
- (b) 有委員則認為港鐵為地產霸權，與地產商商討興建隧道，無異「與虎謀皮」。委員認為港鐵沒有企業良心，並不可信。

70. 港鐵公司梁可欣小姐回應時表示，公司備悉委員意見，她會向上司及管理層反映。

港鐵公司

71. 委員會同意繼續跟進議題。

(v) 促請港鐵於天后地鐵站增設行人隧道接駁維園入口

72. 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，並請部門及機構代表匯報進度。

73. 曾健成、羅榮焜、江澤濠、杜本文等 4 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員重申港鐵公司並不可信；
- (b) 有委員表示，雖然港鐵公司諸多推搪，但委員會應繼續爭取興建天后及炮台山站的行人隧道。委員不排除稍後前往港鐵公司總部表達意見；
- (c) 有委員指運輸署只能有限度改善天后站路面的行人設施，長遠而言，維園泳池重建及經常舉辦大型活動，需興建隧道增設港鐵站出口；以及
- (d) 有委員指運輸署曾表示天后站興建行人隧道為可行，但視乎港鐵公司是否願意主動承擔，因此問題全在港鐵公司身上。委員希望港鐵公司能為香港的「龍頭」公園做點好事。

74. 港鐵公司梁可欣小姐回應時表示，公司備悉委員意見，她會向上司及管

負責者

理層反映。

港鐵公司

75. 委員會同意繼續跟進議題。

(vi) 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

76. 主席請路政署楊思翔先生匯報進度。

77. 羅榮焜委員要求署方於工程完成後，修葺受損路面及行人路渠邊的磚石。他亦建議把行車路兩旁的「U」型欄杆改為密封式，以提升安全，以及加強路標指示，以禁止 5.5 噸以上車輛使用路段。

78. 路政署楊思翔先生回應時表示，有關修葺工程將在收到運輸署有關指示後於工程完成時一併進行。

路政署

79. 委員會同意繼續跟進議題。

(vii) 要求隧巴過海後收費與相等路線巴士同價

80. 主席歡迎新巴暨城巴有限公司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，並請他們匯報進度。

81. 古桂耀、杜本文等 2 位委員就議題發表意見，內容摘錄如下：

- (a) 有委員不明署方及巴士公司為何不能實行建議。他指不少隧巴過海後載客率偏低，下調收費可增加使用率，有利公司營運；
- (b) 有委員強烈譴責九巴多次不派員出席會議；以及
- (c) 有委員指議會反映市民意見，如巴士公司願意調撥資源，建議應為可行。委員亦要求九巴出席會議及回應委員的建議。

82. 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) 過海後分段收費屬優惠之一，署方鼓勵巴士公司在可行情況下提供分段收費優惠；

負責者

- (b) 與會代表將向署方巴士及鐵路科反映有關意見；以及

新巴暨城巴

- (c) 公司備悉委員意見，並會考慮在可行情況下，提供轉乘優惠。

運輸署／九巴／
新巴暨城巴／
秘書處

83. 主席請秘書處向九巴反映委員會意見及邀請九巴派員出席下次會議。委員會同意繼續跟進議題。

(會後備註：秘書處已於 2011 年 5 月 24 日及 6 月 8 日致函邀請九巴派員出席委員會下次會議。)

(viii) 要求加裝交通燈計秒器

84. 主席歡迎運輸署電子工程師/工程 1/1 袁志立先生出席會議，參與討論議題，並請袁先生匯報進度。

85. 主席、副主席、趙家賢、羅榮焜等 4 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指深圳有 130 萬車輛行駛，並未見計秒器引起安全問題，而香港只有數十萬車輛，他希望署方能匯報研究深圳計秒器的結果，並解釋與香港的不同之處，並提供數據，說明安全及交通擠塞等問題；
- (b) 有委員認為署方應提供更多資料，解釋為何計秒器不適用於本港。另外，委員建議計秒器顯示綠燈長亮的時間，而非閃燈的時間；
- (c) 有委員表示曾有十多位委員到深圳參觀控制中心，得悉計秒器可減少交通意外；
- (d) 有委員認為署方查詢的人員及深圳當局接收查詢人員的職級或影響查詢結果，因此委員查詢兩者的職級為何；
- (e) 有委員認為計秒器目的是提供更多資訊，以便行人判斷是否有足夠時間橫過馬路，而時間因人而異。委員認為署方想減少工作多於為行人著想；
- (f) 委員作出以下多項查詢：
- (i) 署方聯絡深圳哪一部門；

負責者

- (ii) 署方是否已獲深圳當局回覆；以及
- (iii) 深圳當局安裝計秒器後有何安全措施。

86. 運輸署袁志立先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方關注安裝計秒器後的安全問題，因此曾致函查詢深圳有關部門，得悉他們並無具體數據支持計秒器的安全性；
- (b) 在綠燈閃動前應有足夠時間橫過馬路，因此無需計秒器；
- (c) 署方備悉委員意見。安裝計秒器是長時間研究項目，署方已一直跟進，如有更多資料，將向委員會匯報；以及
- (d) 署方聯絡的單位為深圳市公安局交通警察局交通科技處。

運輸署

87. 主席總結時表示，議題已多次討論，希望署方可向委員會提供有關安全的資料。委員會同意隔次跟進議題。

(ix) 要求在栢景台巴士站英皇道出口裝置路向反射鏡

88. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。

89. 傅元章委員表示問題在於巴士駛出的路面過闊，以致巴士時靠左或右，加上巴士公司車輛偶然停泊該處，影響行人安全，因此建議改善路面，令巴士統一從一條行車線駛出。他建議擴闊洗衣店對出行人路，並希望署方儘早完成工程。他亦查詢為何牽涉港鐵公司。

90. 運輸署許家傑先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 由於公共交通交匯處地權上的管理及保養由不同部門負責，部分地權甚至不屬政府，因此署方發出施工指令時，需聯絡不同持份者作相應配合；以及
- (b) 署方與委員會看法一致，留意到需擴闊行人路以收窄行車道以增加行人可視性，但由於路政署進行工程時發現地權不屬政府，因此需與地權持有人商討工程保養及維修責任問題，過程需時。如有需要，署方會約見持份者及有關議員商討問題，務求儘早展開工程。

運輸署

91. 委員會同意繼續跟進議題。

負責者

(x) 要求運輸署重組過海隧道巴士路線

92. 主席歡迎新巴暨城巴有限公司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，並請他們匯報進度。

運輸署／九巴／
新巴暨城巴

93. 委員會同意繼續隔次跟進議題。

(xi) 要求運輸署從速改善太安街一帶交通規劃

94. 主席歡迎運輸署工程師／東區 1 許家傑先生及新巴暨城巴有限公司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，並請部門及機構代表匯報進度。

95. 副主席表示，委員希望儘早落實愛義街雙程車道方案、遷移 14 號巴士站至愛秩序灣公園前，以及將 50M 小巴乘客排隊方向改為面向筲箕灣道的建議。

96. 運輸署許家傑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) 署方留意到改變 50M 小巴的排隊方向，可改善行人環境。署方將通知小巴承辦商配合；

(b) 署方將與巴士公司商討遷移 14 號巴士站的建議；

(c) 愛義街雙程車道方案已展開部門傳閱，由於牽涉兩個路口的改善工程，因此細節較為複雜，如有最新進展，將向委員會匯報；以及

新巴暨城巴

(d) 公司會配合運輸署安排，作適當協調；

運輸署／
新巴暨城巴

97. 委員會同意繼續跟進議題。

(xii) 促請延伸港鐵港島線至小西灣

98. 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女士及路政

負責者

署高級工程師/技術服務 1 姚勳禮先生出席會議，並請路政署姚先生匯報進度。

99. 姚先生補充，由杏花邨站伸延至小西灣的方案，在技術上為不可行，除非遷拆有關樓宇，而遷拆樓宇及更改土地用途涉及規劃署的長遠規劃，因此需由顧問公司一併研究，並考慮延線的工程可行性、營運效益、對環境的影響等，稍後將向委員會匯報研究結果。

100. 副主席、古桂耀、羅榮焜等 3 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員認為 24 個月研究期太長，而研究後亦不保證小西灣延線工程可展開。委員亦建議研究由筲箕灣站伸延至小西灣；
- (b) 有委員則指，比較炮台山的升降機及扶手電梯爭取 9 年之久，24 個月的研究期並不太長；
- (c) 有委員認為路政署接納委員會的意見開始研究，建議仍有補充；如研究結果的數據顯示延線為不可行，未來或有新技術可應用；以及
- (d) 有委員查詢如研究結果不支持小西灣興建延線，署方會如何跟進建議。

101. 路政署姚勳禮先生回應時表示，署方會要求顧問公司對由筲箕灣站及其他站伸延至小西灣的可行性作全面及整體的研究。

路政署

102. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiii) 改善康翠臺石油氣庫外交通設施

103. 主席請運輸署代表匯報進度。

運輸署

104. 委員會同意繼續跟進議題。

(xiv) 要求在耀興道擴大電單車車位

105. 主席請運輸署代表匯報進度。

106. 副主席表示，告票數目不少，顯示該處有泊車需求，他希望工程儘早展開，並查詢署方是否備有工程時間表。

負責者

107. 運輸署許家傑先生回應時表示，署方已向路政署發出施工指示，但工程期間得悉地下設有電纜，需時遷移。預計工程將於電纜搬遷後四個月完成，署方會協助路政署作適當交通安排，確保工程儘早完成。

運輸署／路政署

108. 委員會同意繼續跟進議題。

(xv) 關注泥頭車影響柴灣區內道路安全

109. 主席歡迎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 6 關永康先生出席會議，並請黃先生匯報進度。

110. 土木工程拓展署黃欽達先生補充，署方已向政策局反映製作政府宣傳短片的建議。

111. 副主席、古桂耀、羅榮焜等 3 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 有委員指違規車輛數目比例令人震驚，希望署方與警方加強執法，以及與業界儘早達成共識；
- (b) 有委員指該處晚上有不少泥頭車停泊於嘉業街，由於光線不足及車輛需轉換行車線，易生危險，希望警方加強執法；
- (c) 有委員指東區走廊經常有泥頭車未以帆布覆蓋泥頭，他建議業界多提醒司機覆蓋泥頭；
- (d) 委員作出以下多項查詢：
 - (i) 警告次數上限及署方會否作出檢控；以及
 - (ii) 警方如何處理使用快線的大型車輛。

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

土木工程拓展署

- (a) 署方已聯絡相關部門從源頭、交通運輸及填料站內採取行動，並已通知業界，填料站將不接收超載車輛，但細節尚未與業界取得共識，署方於兩星期後會與業界再商討，希望可儘早實施措施；
- (b) 填料站內設專職人員檢查進入的泥頭車是否已覆蓋，如有違規，將

負責者

向司機發出警告通知。除此之外，亦會向工程項目的管理發出警告；

警務處

- (c) 嘉業街設有只限晚上八時至早上八時的泊車位，警方會加強留意該處附近的違例泊車情況；以及
- (d) 現時貨櫃車不可使用東區走廊快線，違例的車輛會遭票控。

土木工程拓展署／ 警務處

113. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvi) 改善西灣河橋底鯉景灣休憩花園入口前的行人過路設施

114. 主席請運輸署許家傑先生匯報進度。

115. 運輸署許家傑先生補充，將提升交通控制室的控制程式，使行人有多一段時間橫過愛信道西行。

116. 傅元章委員表示，如不能取消安全島，則建議擴闊行人路以配合延長的燈號時間，方便行人安全橫過馬路。

117. 運輸署許家傑先生回應時表示，署方備悉委員意見及會考慮有關建議。

運輸署

118. 委員會同意繼續跟進議題。

(xvii) 改善太康街、康祥街安全島之安全設施

119. 主席請部門代表匯報進度。

120. 傅元章委員表示，仍有長者危險橫過馬路，建議警方派發單張及作出警告，改變他們的過路習慣。

警務處

121. 主席請警務處跟進建議。委員會同意取消議題。

(xviii) 要求於馬寶道增設假日行人專用區

122. 主席請部門代表匯報進度。

運輸署

123. 委員會同意繼續跟進議題。

負責者

(xix) 要求改善藍灣半島公共運輸交匯處的違例泊車情況

124. 主席請部門代表匯報進度。

125. 委員會同意取消議題。

(xx) 要求濱海街增設過路設施以保障行人安全

126. 主席請部門代表匯報進度。

運輸署

127. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxi) 要求新增小西灣綜合大樓路牌指示

128. 主席請部門代表匯報進度。

運輸署

129. 委員會同意繼續跟進議題。

(xxii) 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2011年4月〕

130. 主席請路政署楊思翔先生介紹工程進度。

131. 副主席、杜本文等 2 位委員就附表作出提問，內容摘錄如下：

(a) 委員作出以下查詢：

(i) 耀興道行人斜台的動工日期為何；以及

(ii) 宏華街及金華街行人路擴闊工程是否已經展開。

132. 路政署楊思翔先生就委員的提問，回應如下：

(a) 署方正在申請耀興道斜道工程的挖掘許可證，工程將於取得許可證後展開；以及

(b) 宏華街及金華街的工程已於本年 4 月完成。

路政署

133. 委員會備悉各項工程的進度。

IX. 要求運輸署為西灣河覓地建設電單車泊車位

(交通及運輸事務委員會文件第 10/11 號)

134. 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出席會議，並請傅元章委員介紹文件。

135. 副主席、杜本文、傅元章等 3 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 委員作出以下多項查詢：
 - (i) 警方會否檢控在行人路上停泊，並以帆布覆蓋的電單車；
 - (ii) 署方如何防止電單車駛入行人路，及有何建議改善違例停泊；
 - (iii) 警方會否檢控行人路上手推及行駛的電單車；以及
- (b) 有委員感謝署方的迅速回應，但他指警方多於早上執法，因此該處下午經常停泊食肆的送貨及私家電單車。

136. 警務處谷威基先生及運輸署許家傑先生就委員的意見及提問，回應如下：

警務處

- (a) 警方會以不小心駕駛罪名檢控行人道上駕駛中的電單車，但手推電單車則不會被檢控；
- (b) 法例規定以帆布覆蓋的電單車需於車尾位置顯示行車證，警方可依此執法，如不顯示會遭檢控；以及

運輸署

- (c) 道路設計需兼顧上落客貨需要，由於電單車所需行駛空間較小，倒「U」型欄杆等交通措施對電單車效用不大，如以欄杆圍封，則影響上落貨需求，因此交通設施較難防止電單車駛上行人路，而執法為最有效方法；

警務處／運輸署

137. 委員會同意繼續跟進議題。主席感謝部門代表出席會議。

X. 公共交通聯絡小組第七次會議紀要

(交通及運輸事務委員會文件第 14/11 號)

138. 委員備悉公共交通聯絡小組第七次會議紀要。

負責者

XI. 下次會議日期

139. 議事完畢，會議於下午 8 時 45 分結束。下次委員會會議定於 2011 年 6 月 16 日（星期四）下午 2 時 30 分舉行。

東區區議會秘書處
2011 年 6 月