

東區區議會轄下  
交通及運輸事務委員會  
第三次會議紀要

上述會議已於 2004 年 4 月 22 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

**I. 跟進定期列席交通及運輸事務委員會會議的政府部門代表名單**

主席向委員報告，拓展處表示不會委派代表定期列席會議，但在有需要時會樂意派員出席會議。主席請委員備悉。

**II. 沙田至中環線計劃設計報告**  
(交通及運輸事務委員會文件第 21/04 號)

**III. 九鐵興建沙中線對東區的影響**  
(交通及運輸事務委員會文件第 22/04 號)

由於上述第 II 及第 III 兩項議題皆與鐵路發展有關，為節省時間，主席建議一併討論。

委員在介紹文件第 22/04 號時指出九鐵興建沙中線時告士打道九條行車線要封路及改道長達五年，往來港島東西區及紅隧交通勢必出現混亂危機，每日約十七萬架次使用告士打道車輛，會首當其衝受影響，又建議在銅鑼灣避風塘建設臨時橋面。九廣鐵路公司代表回應說在進行工程時，銅鑼灣北站施工期間的交通措施是會盡量減少對市民之滋擾，並且會為配合交通改道而設置臨時橋面，所設立的臨時道路都會合乎路政署和運輸署的標準。有委員關注處理泥頭傾倒和產生噪音的問題，九廣鐵路公司代表指出所有泥頭傾倒都會集中在灣仔舊有的貨物起卸區的位置，在收集泥頭後便會由躉船用海路運走，絕不會影響環境及妨礙交通，並且所有工程都盡量會在日間進行，所以所產生的噪音亦會減至最低。

由於沙中線原來方案是採用紅磡站三線轉乘模式，而建議的方案是採用東鐵過海、西鐵及馬鐵連成東西鐵路走廊，有很多委員質疑銅鑼灣北站是否適宜作為一個合適的轉車站，更有委員建議以維多利亞公園或天后站作為轉車站，雖然有小部份委員認為維多利亞公園內的樹木值得保留，但大多數委員則認為如在維多利亞公園設立轉車站，可以舒緩和減少興建沙中線所帶來的交通擠塞。

經討論後，委員會通過以下兩項動議：

- (一) 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會要求沙中線的建議方案取消銅鑼灣北站。
- (二) 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會強烈要求銅鑼灣北站向東移至天后站。

各委員明白沙田至中環線計劃設計報告是沙中線一個配合本港長遠運輸需求的大型投資項目，在確定計劃的最後定案前，必須就有關設計的進程及建議的更改進行詳細檢討。

#### IV. 強烈要求地鐵支線伸延至小西灣

(交通及運輸事務委員會文件第 26/04 號)

地鐵公司已用書面回覆東區區議會表示地鐵公司曾研究以接駁鐵路或其他方式把地鐵服務範圍擴大至車站附近的地點；其中包括小西灣。但這些探討和建議均需要配合香港整體運輸及地區發展策略。地鐵公司會繼續作有關探討，待有進一步發展，自會再與地區人士討論。環境運輸及工務局代表在回覆時則表示有關地鐵支線伸延至小西灣的建議並沒有列入《鐵路發展策略 2000》(《策略 2000》)內的優先發展鐵路項目。政府當局現正投放資源盡快完成列入《策略 2000》中的鐵路建議，因為這些鐵路項目會具較高的經濟效益，能為香港社會帶來最大的運輸利益。況且，在現階段，當局並未接獲任何人士提交有關小西灣鐵路建議，故此暫時沒有實質資料可供議員參考。有關當局自會密切注視該區發展及交通情況。當有關研究進行時，會慎重考慮議員的建議，並安排諮詢東區區議會。

有委員表示東區區議會在多年來都有在會上討論要求地鐵支線伸延至小西灣。環境運輸及工務局代表一再澄清表示未有收到機構提交具體方案要求地鐵支線伸延至小西灣，當局明白各委員的要求，但當局會優先考慮已列入《策略 2000》中的鐵路建議。經商討後各委員一致要求當局正視東區市民的訴求，並通過以下動議：

“在不削減小西灣巴士快綫服務情況下，要求地鐵積極考慮伸延至小西灣，服務市民。”

V. 大坑道及勵德邨道交界迴旋處的交通改善計劃  
(交通及運輸事務委員會文件第 25/04 號)

由於大坑道及勵德邨道交界迴旋處的行車容量已趨飽和，並不足應付附近道路車輛流量，因而有需要作出改善措施，包括擴闊現有迴旋處的面積、在勵德邨道南行近迴旋處入口將增至兩條行車線、令大坑道東行往勵德邨道的車輛將不須經迴旋處及在大坑道東行近真光學校處提供右轉停車位置，以方便車輛轉往學校之停車場。路政署代表又表示由於工程範圍內的樹木共有 32 棵，其中 7 棵將會受到改善工程所影響，其餘 25 棵將會保留給予適當保護。

委員表示歡迎大坑道及勵德邨道交界迴旋處的交通改善計劃，對移去受工程影響的樹木並無異議。

VI. 促請改善電車行車噪音  
(交通及運輸事務委員會文件第 27/04 號)

由於委員收到筲箕灣區居民投訴每晚 11 時至凌晨 1 時俱受電車行駛時的噪音影響難以入睡，故促請香港電車有限公司（電車公司）能提供改善意見，減低對居民的影響。電車公司代表回應時指出電車公司經常有注意噪音的產生，並且會加派稽查到各處地點巡查，確保行車時採用適當車速，減少不必要之噪音。現時電車公司有一連串的試驗計劃以考慮其效果，包括試驗用新的路軌接駁方法、採用配有隔音物料的路軌、經常採用清洗路軌車確保電車道路清潔和研究參考地鐵公司採取之減低噪音方法。電車公司絕對重視和明白噪音對市民做成的影響，並盡量加以改善。

VII. 要求政府部門盡快改善太古坊（英皇道口）交通安全問題  
(交通及運輸事務委員會文件第 28/04 號)

有委員指出北角東分區委員會會議上委員曾多次投訴鰂魚涌太古坊（英皇道近華信花園）小巴候客問題嚴重惡劣，造成交通及行人安全問題。英皇大樓曾有一位街坊在地鐵出來，在上址行人過路線橫過馬路，便因有小巴候客阻礙了視線而被快線車輛撞倒，最後更傷重死亡。上址是一段雙黃線禁區，但小巴經常於此候客，使到該段因修路而祇得兩線行車變了一線行車，而小巴候客行為對行人構成安全問題。

警務處代表回應說，警方曾在過去數月於不同時間在上述地點執行交通管制，並檢控有關違例車輛。根據記錄，警方在上述地點已發出超過 30 張之定額罰款通知書，檢控有關違例小巴及 35 個口警告給予違例之司機及行人。警方之執法行動亦同時針對在上述地點違反燈號橫過馬路之人士，至今已派發超過 400 張宣傳單張，教育行人必須依照行人燈號橫過馬路，並已檢控 3 名違反燈號橫過馬路之人士。執法行動仍會繼續。運輸署代表補充說由於在糖廠街口有渠務工程進行，待工程完成後，建築過路燈設施亦會相繼進行，以方便過路市民。

#### VIII. 要求政府部門盡快改善太古城道近太茂路行人斑馬綫的交通安全問題 (交通及運輸事務委員會文件第 29/04 號)

太古城道近太茂路(地鐵 D1 出口)的行人斑馬綫是一段雙黃綫禁區，但過海的士經常於此候客。上址是極繁忙路口，地鐵乘客大多使用這行人斑馬綫橫過馬路，而過海的士候客行爲對行人構成安全問題。有委員認爲可考慮加設雙白綫或安裝交通燈，以減少的士停留候客的現狀，亦有委員建議在附近設置過海的士候車處。運輸署代表回應說安裝行人過路燈或交通燈是須要審慎研究，設置雙白綫亦起不了作用。至於設置過海的士候車處，警務處代表及運輸署代表都表示在 D1 出口不遠處已有的士站，若設置多一個的士站，可能會造成更大的混亂。警務處代表指出由於 D1 出口處設有行人斑馬綫，令的士司機可砌詞掩飾表示要讓行人先過馬路才會要逗留，令檢控有困難，因爲礙於資源問題，警方不能整天派人手單處理這些交通阻塞事件。但警方已加強檢控，並勸喻市民主動聯絡警方或致電警務處，以便檢舉。委員明白警方若繼續加強檢舉，會有一定的作用。

#### IX. 促請解決旅遊車停泊候車阻塞問題 (交通及運輸事務委員會文件第 23/04 號)

委員獲悉旅遊車在繁忙時間經常於渣華道、和富道、糖水道、海港口道停泊候客，嚴重阻塞行車交通，影響道路安全，妨礙商戶正常經營，影響巴士、小巴正常靠近行人路上落客。

警務處代表回應說警方在一月至四月期間在上述地點已發出過 312 張之定額罰款通知書，檢控有關違例停泊之車輛；亦向違例之司機發出過 306 個口頭警告。房屋署代表指出在 3 月 19 日發出的北角邨中座停車場招標文件中，已要求中標者須提供不少於 5 個旅遊車泊車位。至於會否額外增加旅遊車泊車位，則須由臨時停車場經營者按需求決定。運輸署代表補充指出渣華道劃影綫及交通標誌已於 4 月 2 日完成。至於北角邨中座的臨時停車場內除了有五個泊車位是供長的旅遊車

停泊，亦有三十多個泊車位供中小型旅遊車和貨車停泊，相信能應付需求。如需求增加，營運商亦可更改部份泊車位來配合長旅遊車的停泊。運輸署亦計劃將糖水道的禁區延長數米至和富道，避免車輛停在糖水道／和富道交界阻擋視線。另外又計劃禁止車長超過 8 米的車輛由糖水道轉入和富道，以減少長車轉入和富道時越過對面線的機會，此計劃現正進行諮詢工作。主席表示委員將繼續密切留意此議題之進展。

**X. 促請改善威非路道及屈臣道之違例泊車情況**  
(交通及運輸事務委員會文件第 24/04 號)

有委員表示該路段經常有很多車輛停泊在咪錶外圍的地方，尤以午間時段情況最為嚴重，嚴重阻礙居民出入及阻擋由橫街駛出車輛之視線，以致險象橫生，並建議取消一個咪錶車位，以闊視野，防止意外發生。

警務處代表回應說東區警區已派員在該問題地點檢控有關違例停泊的車輛。警方曾在過去數月於不同時間在上述地點執行交通管制，並檢控有關違例車輛。根據記錄，警方在上述點已發出過 45 張之定額罰款通知書及 49 個口頭警告給予違例之司機。於 2004 年 4 月 16 日，警區人員亦從維多利中心大廈管理公司得知上述地點交通情況已有改善，警方會繼續留意上述地點交通情況。有關在上述地點設置禁止停車標誌，及已將有關要求轉介往運輸署考慮。運輸署代表補充說會與有關委員進行實地觀察，以便採取適當行動和設置有關措施。

**XI. 有關在泰民街設置斑馬線之建議**  
(交通及運輸事務委員會文件第 30/04 號)

有委員建議於康翠臺第 2 座與高威閣翠湖食館之間該段泰民街設置斑馬綫，讓長者及其他行人的安全得到更好的保障。

運輸署代表回應說於柴灣泰民街在康翠臺第 2 座與高威閣之間的行人過路位，經實地視察後，得悉由於路面下山斜度太斜，並不符合斑馬綫的安全設計要求；另行車數量及行人數量亦低於標準，及未符合設置行人過路燈的要求，所以運輸署抱歉不支持文件建議。

**XII. 建議在東熹道行人隧道內裝置魚眼鏡及簽更簿**  
(交通及運輸事務委員會文件第 31/04 號)

有委員建議在隧道內裝置魚眼鏡及簽更簿，以增加行人使用隧道的安全感。運輸署代表指出東熹道行人隧道（即隧道編號 HS18、HS18A 及 HS18B）位於筲箕灣東熹道、阿公岩村道與愛禮街的交界。行人經此隧道，北可至譚公廟，東可至擴建中的崇真小學，南可至筲箕灣東大街及東熹道，西可至愛蝶灣及路政署港島區廠房。路政署近期已於隧道內三個交匯處裝置了七個魚眼鏡。現時行人可透過該些魚眼鏡，洞識其周邊情況。路政署並表示若有行人欲在其他隧道地點加設魚眼鏡，可以將建議交送給運輸署考慮。至於添置簽更簿事宜，警務處代表回應說不會考慮，因為簽更簿上的時間足以令匪徒知道警方人員巡邏的時間，更容易令匪徒有機可乘。但警方會繼續勸喻行人多採用隧道，若人流較多，使用隧道的人士便倍覺安全，當然警方亦會繼續巡邏行人隧道，以保障使用人士的安全。

**XIII. 要求改善西灣河往東區走廊支路分隔欄**  
(交通及運輸事務委員會文件第 34/04 號)

近日在西灣河往東區走廊支路曾發生嚴重交通意外，事因是這條支路中間並沒有分隔欄分開東西行走。由於這段路並沒有分隔標誌的情況下，引致兩部的士發生嚴重交通意外，所以建議運輸署盡快在西灣河往東區走廊支路往東西行的路面，加設分隔欄確保駕駛者及乘客的安全。

警務處代表回應指出上述地點是東區走廊支路，由兩線東行往太康街方向，及一線西行往東隧及北角方向組成，而東西行行車方向是由一雙白線分隔。有關在四月十四日在上述地點發生一宗交通意外引致有人受傷查詢，該宗交通意外現正由港島交通意外調查隊第六隊接手調查，鑑於案件仍在調查之中，現階段警方未能亦不宜作出任何評論。有關建議在上述支路中間設置分隔欄將東西行車輛分隔，以確保及減低交通意外之可能性，警方在原則上不反對有關建議。運輸署代表則建議於稍後與有關部門一同作出實地觀察，以便研究添置適當設施減少意外的發生。

**XIV. 有關新翠迴旋處的塞車問題**  
(交通及運輸事務委員會文件第 35/04 號)

有委員表示每逢清明節及重陽節前後，孝子賢孫紛紛到柴灣拜祭先人，新翠迴旋處必定出現嚴重塞車，現行的交通安排不能應付不斷增加的掃墓人數，因此建議有關政府部門（即警務處及運輸署）商討解決上述問題之方法。

警務處代表回應時指出在 2004 年 4 月 18 日距清明節已遠，但新翠迴旋處依然嚴重擠塞，主要是有交通意外導致。一如過往在清明或重陽節時，警方都會採取改路措施，並且鼓勵市民乘搭特設路線巴士上山，以疏導交通擠塞。有委員建議在清明節時，應全面禁止汽車及的士上山，但由於汽車和的士亦有助於疏導人流，故此警方在需要時仍會容許市民乘搭這些交通工具。有委員認為專線公共巴士收費過昂，運輸署代表指出若要減價需得到巴士公司同意方可。有委員又補充說在擠塞時，所有巴士應行駛柴灣道而禁入環翠道。委員明白天主教墳場的通道是私家路，警方表示天主教墳場的工作人員都非常合作，在交通擠塞時期都經常樂意開放道路以疏導交通。最後，主席希望警方繼續跟進尋求方法，以便解決市民因掃墓而導致的交通擠塞問題。

東區區議會秘書處

2004 年 4 月