

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第七次會議紀要

上述會議已於 2005 年 1 月 13 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

I. 銅鑼灣行車天橋重建及相關的維園道擴闊工程 — 臨時交通管理建議方案
(交通及運輸事務委員會文件第 9/05 號)

路政署代表解釋是項工程包括重建往銅鑼灣及大坑方向的銅鑼灣天橋、重置橫跨維園道的行人天橋及擴闊鄰近維多利亞公園的維園道西行車線之瓶頸路段。顧問公司介紹，為配合是項工程，屆時將會實施一系列臨時交通措施，包括維園道東行之交通改道和維園道午夜封路等。路政署會就有關的交通改道措施進行宣傳。

多位委員支持進行是項工程，並認為應盡快實施。他們要求部門必須加強有關改道措施的宣傳及指示。但是，多位委員指出是項工程未能幫助解決告士打道西行的樽頸問題。他們促請部門搬遷告士打道上的油站和垃圾收集站及檢討銅鑼灣區內的交通安排，並表示必須先解決該處的樽頸地帶，才進行是項工程，以免浪費公帑。多位委員認為有關工程應聯同灣仔區議會共同討論。有委員表示部門的改道後的交通設計未臻完善。

II. 促請盡早接收太吉樓/太明樓對開一段基利路並改善該區的交通問題
(交通及運輸事務委員會文件第 7/05 號)

由於此議題牽涉回收私家路問題，交通及運輸事務委員會聯同房屋事務委員會聯席討論。

路政署代表解釋，上述地點的道路工程已大致完工，而發展商正進行執漏工程，預期於短期內完成。地政總署代表解釋，待發展商完成執漏工程及向政府簽妥土地歸還契約後，部門便可收回該段道路的管理權。運輸署代表解釋，部門會先聯絡當區區議員了解市民的需要，待政府收回管理權後，觀察實際的交通情況而制訂合適的交通措施。

多位委員詢問執漏工程的預計完成日期，並要求有關部門加強該路段的管理及檢討社區會堂周邊的行人路和行車道的設計，以方便市民和輪椅使用者進出社區會堂。有委員要求部門與附近樓宇的業主立案法團加強溝通和共同協商該路段的交通安排。經討論後，主席請秘書處安排委員與運輸署進行實地視察。

III. 要求擴闊柴灣地鐵站新翠商場 7-11 便利店門前行人路 (交通及運輸事務委員會文件第 2/05 號)

地政總署回應，該段行人路位於新翠花園之地界外，而文件中提及的兩間店舖則位於新翠花園之地界內。發展商須負責平整位於 7-11 便利店門前的地方為行人路，而其闊度及與 7-11 便利店之地界線，是經有關部門審議後制定的。此外，根據規管該地段之批地條款，地下舖位可作零售用途。運輸署回應，在混凝土柱外的行車道是有空間改建為行人路，但有關工程將縮短前方的士站候車處及影響新翠商場停車場出入口處，故需進一步研究及諮詢。

多位委員要求地政總署首先審視該兩間舖位的地界及建築圖則有否違規佔用行人路，皆因只要盡快收回被佔用的地方，便可解決問題。如查證後並無違規，他們則接受進行行人路擴闊工程，但認為這工程將大大影響該路段的交通流量和對過路市民造成更大的危險。多位委員表示柴灣地鐵站目前的人流已比過往評估時大幅增加，故有必要儘快進行行人路擴闊工程。主席請秘書處安排委員與運輸署進行實地視察。經討論後，委員通過下列動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會要求有關部門查證柴灣地鐵站 7-11 用地，正視場地邊界，以保證公眾行人通道通行無阻。」

IV. 西灣河交通改善工程 (交通及運輸事務委員會文件第 12/05 號)

運輸署回應中，嘉亨灣原址是西灣河公共交通總站，即使當局將該土地公開拍賣，也要求發展商在物業的地下提供一個公共交通總站。為配合該公共交通總站的啓用，運輸署聯同發展商的顧問公司建議進行一系列的交通改善工程，以應付該處將來之交通流量及保障過路居民的安全。顧問公司表示，在設計期間所應用的交通流量預測，已顧及將來該區的發展而作出調整。該公司盡量維持現有之交通系統，亦已對附近路口及路段作出詳細評估。

大部份委員皆不同意運輸署及顧問公司提交之交通改善工程建議方案的內容。他們要求部門及顧問公司必須搜集更詳盡的數據及資料，作出修訂。多位委員認為該方案，只方便嘉亨灣的居民，但損害了西灣河其他居民和道路使用者的利益。有委員表示，鯉景灣居民反對將公共巴士總站遷入嘉亨灣地下，但多位委員支持根據現時西灣河區的整體規劃和嘉亨灣的批地條款，將公共巴士總站遷往嘉亨灣地下。多位委員查詢日後使用嘉亨灣地下巴士總站的巴士、小巴、的士和過境巴士路線數目。多位委員建議發展商興建附有電動樓梯的行人天橋。此外，多位委員重申，要求運輸署在愛信道設立路面過路設施。經討論後，委員通過以下動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會要求運輸署就西灣河交通改善工程，必須呈交詳盡資料及數據，並由交通及運輸事務委員會通過才可實施。」

最後，主席要求運輸署及發展商的顧問公司提供更多的數據及就委員的意見修訂交通改善工程，於本年 2 月 2 日下午舉行的交通及運輸事務委員會特別會議上再作討論。

V. 要求運輸署增設東區過境直達巴士路線並在西灣河嘉亨灣設立總站
(交通及運輸事務委員會文件第 8/05 號)

運輸署代表解釋，過境巴士服務是根據香港和內地當局共同管理的配額制度運作的，它的規劃和細節均須由粵港兩地政府商討及同意方可實施。部門會繼續聽取區議會對過境巴士服務意見，作為日後規劃服務安排的參考。此外，在嘉亨灣公共交通總站正式啓用前，部門會就於總站開設過境巴士班次的事宜及安排與業界商討。

委員一致要求運輸署開設由東區經皇崗口岸的過境巴士線並儘快推出，以照顧東區 60 多萬居民的需要，和充分利用嘉亨灣公共交通總站內已預留的過境巴士站設施。但是，有委員促請部門在訂定過境巴士的總站前需要充份諮詢當區居民的意見，亦有委員建議部門考慮在北角馬寶道或七姊妹道建設過境巴士的總站，因這些地點位處東區的中部。有委員更批評運輸署不開闢新的過境巴士線是有偏幫地下鐵路及九廣鐵路之嫌。有委員表示，他得悉皇崗口岸將在 07 年進行改革，屆時將可容納更多過境巴士線運作。

VI. 促請運輸署及警務處就豐業街的士問題作出跟進
(交通及運輸事務委員會文件第 1/05 號)

運輸署回應，部門已致函要求的士商會、的士公會及的士電召台等協助呼籲司機，應盡量在非繁忙時段前往專用加氣站補充石油氣，以及在排隊時應避免阻礙交通。警務處回應，建議短期內在該路段設置雙黃線及會派出警務人員加強交通管制行動。機電工程署回應，部門已督促有關加氣站之營辦商確保站內提供足夠人手及設備，以盡量減少車輛輪候及交通阻塞。該部門代表更透露，自去年中國際氣價飆升，非專用加氣站可立即跟隨加價，但專用加氣站礙於合約所限，最快只能於本年 2 月調整價格。他相信屆時它與非專用加氣站在價格上的差距會縮窄，令部份的士轉往使用其他加氣站。

多位委員要求有關部門制定有效措施，改善該處車流管制，疏導交通，減少阻塞。多位委員促請當局整體檢討加氣站的價格政策，應引入合理競爭，甚至鼓勵氣站減價，以幫助紓解民困。多位委員要求部門提供全港和東區內氣站的數目及氣槍的數目。有委員認為阻塞現象是源於地點錯配，及建議部門要求的士商會分散旗下司機的交更時間。

VII. 有關增設電單車泊車位的建議
(交通及運輸事務委員會文件第 3/05 號)

運輸署回應，在委員建議的位置增設電單車泊車位在技術上是可行的，部門將預備相關圖則及進行諮詢。委員同意運輸署的決定，並會主動聯絡當區警區的指揮官，以在工程完成後，採取相應的跟進行動。

VIII. 要求公共交通運輸提供更多轉乘車費優惠

(交通及運輸事務委員會文件第 4/05 號)

運輸署回應，部門會繼續與巴士公司研究現有的巴士網絡及轉乘方案，使巴士資源及路面空間能得以善用。新世界第一巴士有限公司回應，該公司現時網絡中近六成之路線已提供車資優惠或免費之巴士轉乘優惠。在本年度的路線發展計劃中，該公司建議由巴士轉乘優惠帶動之路線優化計劃。該公司亦正積極研究「港島一日通套票」的可行性。

有委員要求運輸署促進本港 3 間巴士公司間的溝通，增加過海隧巴及長途路線的轉乘優惠。有委員建議 3 間巴士公司聯手推出共用的巴士證計劃，以進一步方便市民。有委員要求巴士公司加強轉乘站的指示和標誌，集中轉乘站的位置，和增加轉乘站數目。

IX. 促請改善電氣道與永興街交通問題

(交通及運輸事務委員會文件第 5/05 號)

運輸署回應，該處目前的交通標誌的安排已合乎設計標準，雖然仍可在電氣道左邊路旁設置「不准左轉」交通標誌，但此標誌或許會令駕駛者產生誤解，故在有必要的情況下才應加設。委員強烈要求運輸署加設該「不准左轉」的標誌，並順帶建議部門加設交通標誌，讓駕駛者瞭解可利用興發街往東廊，以減輕清風街的交通阻塞情況。

X. 促請改善電氣道與帆船街之交通設施

(交通及運輸事務委員會文件第 6/05 號)

運輸署回應，建議擴闊分支點的行人路以收窄車道，令的士不能在多餘的車道空間等待，解決有關問題。警務處代表表示，警方支持運輸署的建議，並會繼續派警員在上址進行執法。委員認為單靠加闊行人路並不能解決問題，她要求運輸署繼續研究移除交界處中的三角位及使用黃格的可行性。多位委員要求進行實地視察，以研究有效的改善措施。主席請秘書處安排委員與運輸署及警務處往該處進行實地視察。

東區區議會秘書處

2005 年 1 月