

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第八次會議紀要

上述會議已於 2005 年 4 月 7 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

- I. 要求東隧延遲加價
(交通及運輸事務委員會文件第 18/05 號)
- II. 反對東區海隧大幅度增加過海隧道費用、要求東隧有關人員解釋大幅度加費理據
(交通及運輸事務委員會文件第 19/05 號)

由於上述兩項議題皆與東隧增加過海隧道費用有關，主席建議而委員同意一併討論。

環境運輸及工務局代表回應，現時東區海底隧道條例中，訂明隧道費可由當局與隧道公司協定而予以更改，如無法達成協定，任何一方均可將更改隧道費的問題提交仲裁。東隧的經營者於 2002 年向政府申請增加隧道費，但當局在 2003 年 7 月基於加費的理據不足否決此項申請，經營者隨即提交仲裁。仲裁者於本年 1 月底裁定，私家車及的士隧道費應提高 10 元以及相應增加其他車輛的隧道費。當局一直探討可行的方法使過海交通得到好的分佈，並會聆聽社會的意見，但在研究任何措施的可行性時，當局必須考慮它們可能產生的財政影響，以及保障公營資產價值的需要。

新香港隧道有限公司表示，由於公司須要承擔風險，包括負責建造及營運隧道，並在專營權屆滿後將隧道移交政府，因此公司依法規定在專營權期內可享有「合理而非過多」的回報。是次仲裁人裁決的加價幅度較原申請為高是由於仲裁需時，令該公司在專營權期內少了兩年半的時間去獲取回報。該公司期望與會者不僅尊重合約精神，也尊重仲裁人的裁決。此外，該公司重申，他們日後定必繼續竭盡所能，為市民提供安全和可靠的隧道服務。

大部份委員批評隧道公司是次加價的幅度雖然合乎現行法例規定，但卻不合情理、罔顧市民的負擔能力、漠視公司的社會責任、和損害公司的公眾形象。多位委員憂慮東隧加價後，將令紅隧的塞車情況更趨惡化，打擊運輸業的營運，增加市民花在交通上的時間，從而浪費不少社會的資源。多位委員要求有關部門積極從多方面研究方法應付問題，例如考慮收購東隧及西隧以促進 3 條過海隧道的分流、與經營者商討透過延長專營權換取分期加價或降低加幅、和興建第四條過海隧道或跨海大橋等，以及採取有效措施以疏導紅隧日後新增的車流。多位委員建議隧道公司可透過提供優惠，例如非繁忙時間優惠和回程折扣等，以吸引更多駕駛者使用，增加收入，而非單從加價入手。多位委員擔心東隧加價將引發連鎖效應，令本港出現通脹，對現時剛復蘇的經濟造成沉重打擊。

經討論後，委員會通過以下動議：「東區區議會轄下交通及運輸事務委員會對東隧計劃大幅調高收費深表不滿，認為隧道公司漠視市民的負擔能力，使普羅大眾成為這次加價的最終負擔者及受害者；並要求政府與新香港隧道有限公司（東隧）就有關收購東隧及西隧事宜進行研究，並在研究完成前，游說東隧暫時擱置加價。」

III. 東區走廊由順泰道交匯處至柴灣公園路段 - 車輛限制時速由每小時 50 公里增至每小時 70 公里
(交通及運輸事務委員會文件第 16/05 號)

運輸署代表解釋，自東區走廊擴闊工程完成後，該部門接獲不少將題述路段的車速限制由每小時 50 公里增至 70 公里之建議。該部門經調查路段的行車時速及分析過往意外數字後，將這建議和調查結果交予由業界、駕駛人士及部門代表組成的車輛限制時速工作小組討論，並得到該小組的支持。

大部份委員支持提高題述路段之車速限制的建議，但他們要求運輸署必須設置充足及清晰的指示牌，以讓駕駛人士得悉有關改動。多位委員促請運輸署全面檢討整條東區走廊的車速限制，有委員建議車速限制由每小時 70 公里增至 80 公里。有委員強烈要求，題述路段中往柴灣方向行車線之車速限制，必須待附近行人天橋的加設升降機工程完成後，方可被提高。

IV. 跟進杏花村對外巴士服務
(交通及運輸事務委員會文件第 27/05 號)

運輸署回應中指出，城巴及九巴原則上同意在下午繁忙時段，提供從九龍經杏花邨往小西灣的 118P 服務。而對於延長 720A 號線的總站至杏花邨的建議，該部門正與巴士公司研究。

有委員批評運輸署沒有充份照顧杏花邨居民的需要，及運輸署和巴士公司就有關建議的研究進展緩慢。多位委員擔心增加 118P 號線的服務將無可避免地影響 118 號線的巴士資源，故此對 118P 增加服務的建議有所保留，但是多位委員認為，應要求運輸署及巴士公司設法增加 118 號線和 118P 號線的巴士資源，以便同時照顧不同地區的需要及維持 118 號線現時的服務水平。有委員擔心因市民下班的時間較分散，令新增的 118P 號線服務沒有足夠的乘客量支持，但有委員認為杏花邨加上小西灣逾 10 萬人口應有足夠的乘客量支持。

V. 政府部門管轄的自動行人電梯之問題
(交通及運輸事務委員會文件第 23/05 號)

路政署代表解釋，行人天橋的自動行人電梯皆設有自動系統。在出現故障時，系統會自動將訊號傳遞至電梯維修承辦商。現時行人電梯的維修及保養工作，是由路政署委託機電工程署進行。機電工程署除了確保上述工作由專業的承辦商負責外，也會派員監督承辦商的各項工作。路政署代表指出，委員提及的行人電梯設有感應裝置，當感應有市民前往使用時會自動啟動，以節省能源。他估計此系統可能令部份市民產生誤解。

有委員表示，他十分了解該電梯自動啟動系統的運作，故此他是經過多番測試後，才作出文件中的投訴。他建議有關部門派員每日巡查各行人電梯，以確保市民的安全。此外他也要求路政署加大該電梯的自動啟動系統的顯示燈號。有委員建議有關部門應加強宣傳工作，令市民得悉有何途徑，向部門人員報告公共設施如行人電梯和交通燈等的失靈情況，以便部門儘快進行維修。

VI. 有關：市民對巴士公司的投訴不獲回覆
(交通及運輸事務委員會文件第 21/05 號)

巴士公司代表解釋，雖然由於文件中的資料不足，以致未能核查紀錄作出跟進，但他們也會加強監察，並在有適當資源配合時，進一步優化顧客服務熱線的運作。

有委員建議巴士公司將顧客服務熱線的服務時間延長至晚上 12 時，甚至 24 小時全日運作。有委員要求巴士公司在給予投訴人的回覆中詳細交代已採取的行動。

VII. 地鐵公司為柴灣及杏花邨地鐵站加建月台幕門
(交通及運輸事務委員會文件第 17/05 號)

地鐵公司代表解釋，現時地鐵公司正逐步在全港各地底車站安裝月台幕門。但是，目前在地面或高架車站加建月台幕門，面對一定的技術困難。該公司將在完成所有地底車站的月台幕門工程後，總結有關經驗，以配合路面和架空車站加建月台幕門的可行性探討工作。

委員一致支持在地面和高架車站加裝月台幕門，並要求地鐵公司盡快展開為地面和高架車站安裝月台幕門的可行性研究，以確保候車乘客安全。有委員更要求該公司提交確實的研究工作推行時間表。多位委員亦要求地鐵公司為地面和架空車站設計一款合適的月台幕門，以及搜尋其他與幕門具有同等功用的可行技術。

VIII. 有關：港島首創單車接駁地鐵站計劃

(交通及運輸事務委員會文件第 20/05 號)

運輸署代表回應，由於小西灣與杏花邨之間沒有單車徑，而目前柴灣東工業區的道路之闊度不足以劃作單車徑，踏單車的市民須要與其他車輛共用行車道，這情況將對道路使用者構成危險，故此不支持文件的建議。警方也表示，由於現時該區沒有單車徑，警方擔心若市民在行車道上踏單車，會容易發生意外。地政總署代表解釋，根據部門紀錄，目前小西灣舊直昇機坪及港島東廢物轉運站之間之空地為政府土地，若有關部門認為上址合適，可向該署提出申請。規劃署表示，純粹就土地用途而言，該署不反對在文件中建議的選址設置單車停泊處。

多位委員認為文件中的建議創意十足，但是在實際推行時將面對不少的困難，包括現時該區的道路網絡根本沒有足夠的條件及配套。另一方面，多位委員促請部門研究文件中的建議。有委員認為現時當局未有為單車駕駛者提供足夠的道路配套。多位委員質疑運輸署對單車徑闊度要求的標準。有委員指出，小西灣區居民大多為白領上班族，故預計甚少居民會以單車代步前往接駁地鐵。多位委員建議在該區興建單車徑；有委員建議單車徑由小西灣開始，沿海旁經柴灣貨物起卸區和杏花邨，直達阿公岩；有委員表示，支持興建單車徑作為休憩康樂設施，但卻不適宜鼓勵以單車作為交通運輸工具。

IX. 要求關注柴灣地鐵站一帶交通

(交通及運輸事務委員會文件第 22/05 號)

水務署代表表示，文件中提及的水務工程預計於本年 4 月 30 日前完成，該署除了強烈要求承建商加緊施工以盡快完成工程外，也會全力配合運輸署和警務署的安排。運輸署代表表示，雖然小巴司機現時在文件中所述位置上落乘客不屬違法，但該署同意此情況有礙其他車輛進出，故此建議延長路邊圍欄以作改善。警務處代表表示，警方會繼續加派警員和交通督導員在上述水務工程一帶疏導交通。雖然警方在巡邏期間並未發現上述的小巴上落乘客情況，但警方已向小巴站長發出警告，並會密切關注有關情況。

多位委員支持運輸署加設圍欄，但多位委員表示，由於不少居民利用該路口橫過馬路，加設圍欄將會對他們構成不便及促使他們在圍欄外行走，故此建議將該路口加緊雙黃線，禁止停泊上落乘客，以取代圍欄。多位委員要求部門加強宣傳工作，一方面教育小巴司機不可在該處停車上落乘客，一方面教育市民不可在該處候車。多位委員要求警方在該路口加強執法，避免司機違規上落乘客。有委員要求水務署督促承辦商盡快完成有關的水務工程。

東區區議會秘書處

2005 年 4 月