

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會第二次會議紀要

上述會議已於 2010 年 3 月 25 日舉行，會上討論的主要事項摘錄如下：

I. 介紹交通及運輸事務委員會的職權範圍
(交通及運輸事務委員會文件第 2/10 號)

委員備悉載於文件第 2/10 號內的委員會職權範圍。

II. 提名交通及運輸事務委員會的增選委員
(交通及運輸事務委員會文件第 3/10 號)

委員會通過向東區區議會推薦委任劉應東先生及韋以建先生為交通及運輸事務委員會的增選委員。

III. 通過定期列席交通及運輸事務委員會的政府部門代表名單
(交通及運輸事務委員會文件第 4/10 號)

委員會通過文件第 4/10 號所載的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。

〔備註：委員會已於 2010 年 2 月 9 日以傳閱方式，通過成立公共交通聯絡小組。〕

IV. 2010-11 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 11/10 號)

有委員認為每年一次討論巴士路線發展計劃時，由於每條路線續一討論需要花上大量時間，多位委員亦認為本年的計劃未有制定轉乘及減排政策，所以建議在委員會轄下交通聯絡小組詳細討論個別路線，多位委員支持建議。但亦有多位委員認為委員會應保留討論計劃的總體政策，有委員認為計劃中部分路線建議的更改不多，可先行在委員會討論是否接納及提出改善意見，然後在小組討論具爭議性的個別路線。

多位委員認為計劃未有顧及委員一直反映的居民需要，並對計劃提出多項的意見，包括只提出減少巴士路線及推廣鐵路作為既環保又屬集體運輸的交通工具，而未有為巴士訂定環保政策、未有改善服務質素的建議、轉乘安排的推廣不全面、在增加快線或調整路線時考慮接駁巴士的

安排、在明年的計劃中加入減排方案及更完善的點對點巴士服務、相同路程的轉乘安排不應收取額外費用、在設計路線時應加強監管轉乘優惠及減排方面的安排、減少班次的建議較增加為多等。有委員指會在小組詳細提出計劃在寶馬山區大部分巴士路線會減少的意見。有委員不滿計劃剝削部分乘客的利益，以成就其他乘客的需要，亦不符合議會的立場。

有委員對提出多年但一直未得到回應在小西灣興建港鐵支線的要求表示失望，並指會要求在未有港鐵支線作為交通接駁時，可否放寬服務小西灣區的巴士數量，同樣未有回應。有委員反映有居民曾建議可拆卸柴灣一間商場用以興建港鐵站。有委員重提過往曾經查詢從杏花邨站或筲箕灣站興建港鐵分支至小西灣是否可行，及如不可行的原因。有委員不滿未有提交興建小西灣港鐵支線的具體藍圖，只回應會在會後檢討及考慮。

委員要求部門提交整體運輸政策，而不只是巴士路線發展計劃。多位委員認同應先行討論整體運輸政策。有委員認為整體政策應包括服務質素、收費檢討、路線發展等。另有委員希望部門明年可提交東區整體的交通網絡發展計劃，包括各類集體交通運輸工具的發展，以便委員會可因應人口分佈提出可取長補短的意見。

委員會同意由轄下公共交通聯絡小組詳細討論計劃中個別路線的建議。

V. 要求在栢景台巴士站英皇道出口裝置路向反射鏡

(交通及運輸事務委員會文件第 6/10 號)

多位委員表示並不反對部門提出在巴士總站內的合適位置加設讓線及加強交通標誌及道路標記的建議，委員表示倘若建議落實後可保障行人安全，亦不反對不安裝反射鏡。有委員不明何以安裝反射鏡容易造成交通意外，亦不能由於個別事件而指所有的反射鏡沒有效用，因為更多的路面資訊只會有助行車或行人的安全。

委員提出多項查詢，包括在設有巴士及小巴士後該處的交通事故數據、將巴士總站英皇道出口的行人過路處稍向東移是否會較安全及是否有足夠空間向東移，以及是否其他已安裝反射鏡的地點亦會很容易造成交通意外。另外，有委員建議將行人過路處改善為直線，以便行人可留意到由巴士總站駛出的車輛。

委員會同意繼續跟進是項議題。

VI. 要求巴士公司設置三語自動報站服務

(交通及運輸事務委員會文件第 7/10 號)

多位委員就設置報站服務的實施安排及時間表發表意見，包括設置三語自動報站服務不必分批試行，而應同時全面實施、不滿早於數年前便應完成設置的報站系統，現時亦只會在首批車隊試行後才考慮研究、要求

提供落實全面設置報站系統的時間表等。

有委員指出過往曾有報站系統於經過巴士停車站後才報告車站資料，希望現時採用衛星導航技術的新系統不會重蹈覆轍。另外，有委員希望可盡快完成統一報站系統的研究，以方便訪港旅客。

委員查詢是否備有全面設置三語自動報站的期限及會否在廣播車站資料前加插廣告，委員認為播放廣告令車站資料只可於到站前的短時間內播出，導致乘客倉卒甚或錯過下車。

委員會同意由轄下公共交通聯絡小組繼續跟進是項議題。

VII. 要求運輸署重組過海隧道巴士路線

(交通及運輸事務委員會文件第 8/10 號)

多位委員指委員會及轄下公共交通聯絡小組已多次在討論重組港島區重疊過海隧道巴士路線的議題，但至今仍未有進展，有委員認為這是由於不同營運公司為各自的利益而未能達成共識所致，亦有委員認為部門應協調不同營運公司的需求。

多位委員重申重組路線的優點，包括有助減少巴士數目，從而減少在路上排放廢氣及造成空氣污染、保持空氣清新、為居民提供較直接及快捷的公共交通工具、減輕中環及銅鑼灣等地區的交通阻塞、重新分配社會資源、節省能源等。

有委員查詢是否可在延續專營權合約時加入條款，要求落實重組過海隧道巴士路線的建議，委員建議可考慮利用西九龍、維園地底或北角邨等空間設置大型的交通交匯處。多位委員列舉現時成功的轉乘處，如香港至皇崗、城門隧道、大老山隧道等，供部門及營運公司參考。

多位委員以個人為求快捷不惜付出較高昂的車資轉乘接駁巴士或小巴的經驗，反映現時重疊過海隧道巴士路所造成的不便，並希望部門可研究解決方案。有委員指過去五年過海隧道巴士的數目不斷減少，對市民造成不便，因此要求在紅磡隧道出入口處為乘客安排免費轉乘。

委員會同意繼續跟進及隔次討論是項議題。

VIII. 減排系列之運輸變通

(交通及運輸事務委員會文件第 9/10 號)

有委員認為縱使已陸續引進環保型號的巴士，但不免仍會排出廢氣，影響環境，部門應擔任環保的先行者，引進更符合環保、使用電池的巴士。

有委員指無軌電車表面上較使用燃油的型號較環保，但其電力需求會令發電廠排放更多廢氣，所以國內及歐洲國家均已停用無軌電車，委員指

香港沒有核能發電廠，而且道路狹窄，必須周詳研究才可落實引進無軌電車，並建議引進零排放的充電式的巴士。多位委員同意香港路窄車多及需要使用更多煤發電，所以不支持引進無軌電車，並認為應加強研究電動車及其電池效用較為符合實際需要。

有委員指出由於空氣污染的問題，香港在全球優質城市的排名在本年繼續下降。委員表示對多年前營運公司曾向委員會介紹在本港引進雙層無軌電車的可行性而最終未能實現感到失望，但認為討論有助喚醒社會的環保意識。

有委員認為本港已落實多項減排措施，但應提供補貼予市民推動加快轉換環保車。多位委員認為縱然現時技術方面未可配合在全港引進無軌電車，亦可考慮在東區部分平坦的道路研究其可行性，例如英皇道及渣華道，或可引進混能式車輛。

委員提出多項查詢，包括會否考慮引進儲電式的電氣化巴士、英皇道的平均空氣污染及懸浮粒子的指數為何，當中多少由巴士製造、如沒有巴士在英皇道行駛，空氣污染情況又將如何等。

IX. 要求運輸署從速改善太安街一帶交通問題

(交通及運輸事務委員會文件第 10/10 號)

有委員反對縮窄太安街近西灣河港鐵站一帶的行人路，並指太安街的瓶頸位置如不解決，近期於成安街形成的交通阻塞，將令太安街的情況進一步惡化，委員亦要求為該處量度空氣質素及噪音水平。

有委員要求提供簡單且可即時解決的方案。委員提出多項可解決該處的交通阻塞問題的建議，包括改善交通燈號、延長或更改巴士站的位置、改變及分流經太安街往耀東邨的行車路線、非必要時盡量不安排在筲箕灣道進行修路工程、將部分路段劃為禁止泊車區、加強違例泊車的執法、在較少車輛在路上行走的暑假期間才批准公用事業在馬路旁的管道工程等。

有委員查詢巴士在未到達指定停車處便安排乘客下車是否會被檢控，但有委員認為如此反而會令巴士的流量更為暢順。

委員會同意繼續跟進是項議題。