

九龍城區議會轄下  
交通及運輸事務委員會  
第十七次會議記錄

日期： 2011年1月6日(星期四)

時間： 下午2時35分

地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 李蓮議員, MH

副主席： 黃以謙議員

委員： 楊永杰議員

尹才榜議員, MH

廖成利議員 (於下午3時正出席)

梁美芬議員

張仁康議員

陳麗君議員

陸勁光議員

勞超傑議員 (於下午2時40分出席)

潘志文議員

葉賜添議員

左滙雄議員 (於下午2時45分出席)

潘國華議員

李慧琮議員, JP (於下午2時40分出席)

梁英標議員, BBS, MH

蕭婉嫦議員, BBS, JP

任國棟議員

吳寶強議員

莫嘉嫻議員

伍精民議員

何顯明議員, MH

王惠貞議員, JP

陳景煌議員

劉偉榮議員, JP

秘書： 林翠瑩女士

九龍城民政事務處行政主任(區議會)1

應邀出席者：

議程二	王偉光先生 易鳴瑞先生 龔文海先生	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7A 香港鐵路有限公司高級統籌工程師 香港鐵路有限公司一級設計管理工程師—土木
議程二及三	楊港生先生 徐漢強先生 陳芳婷女士	路政署總工程師/鐵路拓展部 1-3 香港鐵路有限公司高級統籌工程師 香港鐵路有限公司 公共關係經理—工程項目及物業
議程三	王協力先生 陳國豐先生 黃耀彬先生 李宗健署理警司 溫耀發總督察 盧永賢總督察 陳志偉高級督察	運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B 運輸署工程師/優先鐵路發展6 香港鐵路有限公司高級建造工程師—土木 警務處九龍城區助理指揮官(行政) 警務處九龍城區警民關係組主任 警務處西九龍交通部(執行及管制)總督察 警務處西九龍交通部(基建協調)高級督察
議程四	許 權先生 劉建國先生 蔡麗芬女士  黃寶雲女士	運輸署總運輸主任/巴士及鐵路1 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍) 九龍巴士(一九三三)有限公司 高級經理(策劃及發展) 九龍巴士(一九三三)有限公司 高級主任(策劃及發展)
議程五	邱誠武先生, JP 盧劍聰先生, JP 曾淑儀女士 黃永賢先生 梁偉聰先生	運輸及房屋局副局長 運輸署助理署長/策劃 施偉拔有限公司董事—東亞及中國區 施偉拔有限公司高級運輸工程師 施偉拔有限公司合伙人/中國業務經理
<u>列席者：</u>	黃寶儀女士 黃穎懿女士 鄧禮賢先生 陳仲軒先生 趙永強先生 何希言先生 郭智全先生	九龍城民政事務助理專員 運輸署高級運輸主任(九龍城) 運輸署工程師(九龍城) 運輸署工程師(紅磡) 警務處九龍城區交通隊主管 路政署區域工程師(九龍城) 路政署區域工程師(紅磡)

\*

\*

\*

**主席**歡迎各委員及部門代表出席會議，並歡迎黃以謙議員繼續擔任交通及運輸事務委員會(下簡稱「交運會」)副主席。

## 通過上次會議記錄

2. 第 16 次會議記錄無須修訂，獲得通過。

## 新議事項

### 沙田至中環綫之最新進展 (文件第 01/11 號)

沙中綫刊憲政府「百無」假諮詢 令地鐵沿綫受影響市民蒙在鼓裡 反對「收回地層」刊憲前無諮詢 要求沙中綫「高山道」一段改道 (文件第 02/11 號)

要求南角道出口有全程的自動行人運輸系統連接「宋皇臺」站及將土瓜灣站正名為宋皇臺站 (文件第 03/11 號)

要求增加沙中綫(九龍城段)各車站出入口及縮減啟德支援工地的範圍 (文件第 04/11 號)

強烈要求港鐵調整馬頭圍站至何文田站之間一段沙中綫走綫 避免收回大廈地層 (文件第 05/11 號)

對沙中綫刊憲的初步意見 (文件第 06/11 號)

3. **主席**表示，由於是次會議討論的事項可能與委員的物業業權、職業或投資等個人利益存在利益衝突，委員應在討論議題前申報利益，以便主席考慮是否需要請有潛在利益衝突的委員在討論或表決的時候避席。委員申報利益如下：

張仁康議員	—	於紅磡區擁有物業
梁美芬議員	—	於黃埔花園擁有物業
李慧琼議員	—	於沙田至中環綫 (下簡稱「沙中綫」)沿綫擁有物業；家人於觀塘綫延綫沿綫擁有物業
廖成利議員	—	太太於沙中綫沿綫擁有三個物業
陸勁光議員	—	於紅磡區擁有物業
劉偉榮議員	—	於紅磡區擁有物業
楊永杰議員	—	妹妹於沙中綫沿綫經營理髮店
吳寶強議員	—	於觀塘綫延綫沿綫擁有物業
陳麗君議員	—	於觀塘綫延綫沿綫擁有物業
尹才榜議員	—	於土瓜灣居住
伍精民議員	—	於何文田區擁有物業

4. **運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7A 王偉光先生**表示，自行政會議在 2008 年 3 月通過推展沙中綫工程後，相關政府部門連同香港鐵路

有限公司(下簡稱「港鐵公司」)曾多次向交運會介紹工程進度。其後沙中綫鐵路項目已於 2010 年 11 月 26 日按《鐵路條例》刊憲，局方將進一步收集市民意見，並致力就具爭議性的議題與市民達成共識。

5. **港鐵公司高級統籌工程師徐漢強先生**介紹文件第 01/11 號，重點如下：

- (一) 為減輕運泥車對區內道路交通的負荷，港鐵公司建議在較為遠離民居的舊啓德機場跑道設置躉船轉運站；回應居民對施工設施的關注，原擬在啓德支援工地內設置石料儲存庫和碎石設施的計劃將擱置，大幅減少支援工地面積達 19 公頃；
- (二) 工程有需要徵用區內休憩設施和公共設施作為施工用地，港鐵公司會在沙中綫完工後還原有關設施；惟馬頭圍道/土瓜灣道公園、土瓜灣市政大廈遊樂場及落山道遊樂場等場地的部分地方會被永久徵用以興建通風樓、車站出入口等相關設施；
- (三) 工程期間將實施臨時交通管理措施，包括分階段封閉馬頭圍道、漆咸道北和溫思勞街的行車綫，以及愛晨徑行人路；世運花園迴旋處亦將實施臨時交通改道措施；
- (四) 九龍城區樓宇密集、人口眾多，沙中綫九龍城段的走線無可避免要經過私人樓宇的地層，建議走線已盡量避免收回私人樓宇並減少收回地層的地方。港鐵公司及相關部門樂意與受影響的業戶會面及磋商，亦會向他們提供所需的技術性資料以供參考；
- (五) 沙中綫項目預計於 2012 年動工，其中大圍至紅磡段預計將於 2018 年完成；為了配合包括灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道等基建工程，紅磡至金鐘段則預計於 2020 年完成；及
- (六) 港鐵公司將就工程進行詳細設計、土質勘探及環境影響評估報告(下簡稱「環評報告」)以及處理反對個案，並透過不同途徑與公眾保持溝通。

6. **潘志文議員**介紹文件第 02/11 號。他指局方及港鐵公司未有在沙中綫刊憲前在土瓜灣區作公眾諮詢，又不滿局方只發信予受收回大廈地層影響的大廈業主立案法團或管理公司而沒有向交運會匯報沙中綫工程對沿綫舊樓的影響。他又指稱相關政府部門沒有認真處理其會面要求、沒有向居民公開交通影響評估研究、岩土風險評估以及環評報告等資料，以及向受收回大廈地層影響的業主講解相關索償機制。

7. **吳寶強議員**介紹文件第 03/11 號，要求南角道出口有全程的自動行人運輸系統連接土瓜灣站及將該站正名為宋皇臺站。

8. **尹才榜議員**介紹文件第 04/11 號。他表示目前啓德發展區範圍內已有混凝土配製廠及泥石儲存倉，擔心其後因沙中綫興建而新增的臨時支援工地及相關設施會進一步影響環境及鄰近居民的健康。**潘國華議員**表示認同，他要求政府立即終止現有的混凝土配製廠及泥石儲存倉的臨時租約，並要求港鐵公司將馬頭圍站的出入口伸延至土瓜灣道及貴州街一帶。

9. **楊永杰議員**介紹文件第 05/11 號。他要求當局儘量避免收回大廈地層以保安全，並要求港鐵公司在天光道、農圃道以及高山劇場附近增加車站出入口。他又反對將行經馬頭圍道的車輛臨時改道至高山道、靠背壟道及天光道等內街。

10. **莫嘉嫻議員**介紹文件第 06/11 號。她要求港鐵公司清楚交代將被永久或臨時徵用的休憩設施的位置及徵用時間表，以及工程對附近環境及交通的影響。她並要求於交運會轄下成立沙中綫工作小組。

11. **蕭婉嫦議員**支持沙中綫盡快上馬，惟她認為馬頭圍站的出入口及行人接駁設施安排未能服務鶴園海逸區居民，亦不足以應付土瓜灣填海區庇利街聯用綜合大樓落成後帶來的人流，所以她要求港鐵公司考慮於馬頭圍道與新柳街交界處設置車站出入口。

12. **張仁康議員**認為沙中綫未能照顧土瓜灣道一帶居民的需要，他建議設立旅客捷運系統連接車站至土瓜灣道一帶並要求成立專責小組研究此建議，以促進新舊區融合。

13. **梁美芬議員**希望當局汲取過往興建鐵路項目的經驗，與受影響居民多作溝通以釋除他們對收回地層的疑慮，並為居民提供專業支援及解釋賠償機制。她又表示立法會亦有就鐵路項目成立專責小組，認為交運會可以參考成立有關工作小組。

14. **李慧琼議員**希望沙中綫盡快上馬，惟質疑目前的方案是否已能有效服務九龍城區大部分居民。她希望港鐵公司增加車站出入口，並將其伸延至浙江街、貴州街及崇安街一帶，縮減支援工地，及提供關於徵用休憩用地的詳情。她又要求當局檢討收回地層賠償機制及相關法例，而港鐵公司應向受影響大廈業主講解過往收回地層的安排及解釋索償程序。

15. **勞超傑議員**認為沙中綫未能照顧家維區的居民，他要求港鐵公司於紅磡消防局旁空地增設車站出入口並附設地下行人輸送帶。他又要求當局解釋為何延至沙中綫刊憲後才公布需收回地層的詳情。

16. **任國棟議員**希望港鐵公司明確指出受收回地層影響的私人樓宇數目，並要求當局在刊憲完結前以書面回覆詳細的臨時交通改道措施。任議員、**劉偉榮議員**及**黃以謙議員**均支持安排特別會議討論鐵路項目，黃議員並要求部門以書面回覆逐項回應委員的提問。

17. **何顯明議員**要求港鐵公司代表申報利益，他認為港鐵公司的鐵路設計並不妥善。

18. **王惠貞議員**不滿港鐵公司於文件提供的資訊不足。她另要求港鐵公司於土瓜灣區增設車站出入口，並提出完善的臨時交通改道措施。

19. **陸勁光議員**及**左滙雄議員**指責港鐵公司並無採納市民提供的意見及建議去修訂鐵路方案。

20. **陳景煌議員**認為港鐵公司應考慮鐵路沿線地區的未來發展及配套，並設立更多便民設施。

21. **葉賜添議員**希望港鐵公司考慮微調鐵路走線以避免收回地層，並增設車站出入口。他又要求港鐵公司清楚解釋未能接納委員建議的原因。

22. **路政署總工程師/鐵路拓展部 1-3 楊港生先生**回應表示九龍城區樓宇密集、人口眾多，沙中綫九龍城段的走線無可避免要經過私人樓宇的地層，建議走線已盡量避免收回私人樓宇並減少收回地層的地方。港鐵公司及相關部門樂意與受影響業主會面及磋商，亦會向他們提供所需的技術性資料以供參考。他澄清當局曾舉辦兩次居民大會，亦另行爲受影響大廈的業主舉辦簡介會，並將於會後應潘志文議員邀請出席居民大會。他補充目前建議的臨時交通改道措施爲初步設計，港鐵公司將與警方及運輸署等相關政府部門繼續商討交通改道的詳細安排，再行向委員會匯報。

23. **運輸及房屋局王偉光先生**同意以特別會議方式連同書面回覆以詳細解答委員關注，並重申九龍城區只有 7 幢私人樓宇的地層需要收回。

24. **港鐵公司徐漢強先生**綜合回應如下：

- (一) 設計車站出入口需考慮多項因素如路面交通情況、道路安全、行人使用量、現有行人網絡及設施、整體效益以及技術可行性等。沙中綫九龍城段的車站出入口已定於策略性位置以服務區內大部分人口；
- (二) 設置行人接駁系統需考慮實際需要、地理狀況、行人流量及整體效益。港鐵公司會在詳細設計階段再行考慮自動行人接駁系統之可行性；
- (三) 車站名稱將按車站地理位置及社區特色而定，並於車站啓用前落實；
- (四) 港鐵公司已委託獨立環境顧問就沙中綫工程作環評報告及提出相應的緩解措施，環評報告將於完成後公開；及
- (五) 港鐵公司將確保設置於啓德發展區範圍內的躉船轉運站符合現有《建築物條例》及健康安全標準。

25. **主席**表示文件第 04/11 號載有以下動議：「要求增加沙中綫(九龍城段)各車站出入口及縮減支援工地的範圍」，獲楊永杰議員和議。

26. **任國棟議員**修訂動議如下：「要求增加**及延長**沙中綫(九龍城段)各車站出入口及縮減支援工地的範圍」，獲莫嘉嫻議員和議。

27. **主席**表示由於修訂動議符合一人動議及一人和議的要求，而且與原動議並非背道而馳，所以接受修訂，並請委員以不記名舉手投票方式表決，結果如下：

支持：6 票	}	動議未獲通過
反對：8 票		

28. **主席**請委員就原動議以不記名舉手投票方式表決，結果如下：

支持：17 票	}	動議獲得通過
反對：1 票		

29. **主席**續表示文件第 05/11 號載有以下動議：「本會強烈要求港鐵調整馬頭圍站至何文田站之間一段沙中綫走線，避免收回大廈地層」，獲梁美芬議員和議。

30. **潘志文議員**修訂動議如下：「沙中綫高山道一段改道而行」，獲陳麗君議員和議。他表示 2010 年 10 月城市規劃委員會公布的核准圖則未有顯示沙中綫工程涉及收回 7 幢私人樓宇的地層，他提出修訂動議是希望港鐵公司根據該核准圖則修改鐵路走線。

31. **李慧琼議員**表示有關修訂動議並未附有相關圖則，港鐵公司亦不曾就有關建議進行可行性研究，故她對修訂動議持保留意見。**尹才榜議員**認為潘議員的修訂動議與原動議的意思重覆。**梁美芬議員**及**張仁康議員**則認為有需要交由港鐵公司憑其專業意見去研究走線的調整是否可行。

32. **路政署楊港生先生**澄清目前沙中綫高山道一帶的走線與早前提交交運會的諮詢文件內提及的走線一致。

33. **主席**表示由於潘議員的修訂動議符合一人動議及一人和議的要求，而且與原動議並非背道而馳，所以接受修訂，並請委員以不記名舉手投票方式表決，結果如下：

支持：6 票	}	動議未獲通過
反對：10 票		

34. **主席**請委員就原動議以不記名舉手投票方式表決，結果如下：

支持：16 票	}	動議獲得通過
反對：0 票		

35. **主席**表示由於沙中綫茲事體大，她將會應委員的建議召開特別會議及工作小組會議，跟進有關事宜。

#### **觀塘綫延綫進度報告及交通管理措施 (文件第 07/11 號)**

36. **運輸及房屋局助理秘書長(運輸)7B 王協力先生**表示觀塘綫延綫修訂方案已於 2010 年 6 月 25 日刊憲，其後政府已按法定程序處理市民就修訂方案提出的反對意見，而觀塘綫延綫項目於 2010 年 11 月 30

日獲行政長官會同行政會議按《鐵路條例》批准進行；有關工程將於 2011 年展開，預期將於 2015 年竣工。

37. **港鐵公司徐漢強先生**介紹文件第 07/11 號所述關於工程期間的臨時交通管理措施、工程完成後的永久交通安排以及受影響樹木。他指觀塘綫延綫的環評報告已獲得批准，詳細設計和規劃亦已接近完成。港鐵公司將在工程展開前成立社區聯絡小組，與居民直接溝通。**運輸署工程師/優先鐵路發展 6 陳國豐先生**補充介紹工程用地對區內臨時停車場的影響。

38. **警務處九龍城區助理指揮官(行政)李宗健署理警司**指警方將繼續與路政署、運輸署及港鐵公司商討工程所牽涉的交通安排，港鐵公司已表示會再行向委員會匯報相關進展。

39. **陳景煌議員**促請港鐵公司提出改善措施，解決何文田站選址未能便利何文田居民的問題。**葉賜添議員**贊同其意見，他認為港鐵公司應增撥資源設立便民設施。**伍精民議員**同樣反對何文田站選址，他希望港鐵公司設立服務何文田及窩打老道山一帶屋苑及香港公開大學的旅客捷運系統或單軌列車。**陳麗君議員**則希望何文田站能增設鄰近何文田各大屋苑的出入口。

40. **蕭婉嫦議員**表示除非觀塘綫延綫順應民意，增設通道連接黃埔站至海逸豪園，否則她將反對該項目的興建。**左滙雄議員**及**李慧琼議員**亦認同港鐵公司應積極回應市民訴求，修訂何文田站及黃埔站車站出入口及接駁設施的設計。李議員並查詢當局會否於工程前先行試驗建議交通改道措施的可行性。

41. **劉偉榮議員**反對將民泰街對出巴士站分拆並部分永久遷移至紅磡道近黃埔花園金柏苑位置，因為他認為有關改動會造成紅磡道交通阻塞；他反建議將該巴士站稍向北移，並要求港鐵公司於工程期間盡量保留現有行車方向及行車綫數目。**張仁康議員**亦指出居民只接受該巴士站短期而非永久性遷移至黃埔新邨可榮樓附近位置，他要求保留該巴士站的現有位置、保留或移植民兆街對出兩棵大樹，以及設立有蓋綠化通道連接車站與紅磡新填海區及海濱南岸。張議員又對民兆街原有通風井方案不獲採納表示遺憾。

42. **梁美芬議員**認為港鐵公司應於黃埔花園商場內增設黃埔站的出入口。她要求當局澄清有關連接的可行性及介入港鐵公司與商場發展商的磋商。**楊永杰議員**支持梁議員的意見。

43. **陸勁光議員**指臨時封閉仁風街 4 年、臨時行車改道經北拱街及信用街，以及關閉三個臨時停車場將大大影響附近居民，他希望港鐵公司積極研究，提出其他可行方案。他特別要求港鐵公司保留常樂街樹木，並與附近屋苑保持溝通。

44. **勞超傑議員**認同蕭議員有關增加車站接駁設施的意見。他特別要求港鐵公司增加車站出入口及設立接駁設施連接車站至家維邨和紅磡邨。他又認同陸議員對信用街交通負荷的關注，並查詢關於徵用區內休憩設施的安排。

45. **任國棟議員**指現設於德民街的小巴士站的建議臨時遷移位置接近交通燈，他擔心影響過路行人視線，構成危險。他又認為拆卸漆咸道北天橋的工程將影響蕪湖街交通，以及反對徵用佛光街足球場及蕪湖街臨時遊樂場；如有需要，他希望蕪湖街臨時遊樂場的徵用時間能縮減至半個月左右。

46. 回應委員要求就鐵路項目召開特別會議以及成立相關的專責工作小組的建議，**主席**表示將於 2011 年 1 月 13 日舉行特別會議，就兩個鐵路項目作深入討論，並商討成立鐵路項目工作小組事宜。

(梁美芬議員在下午 5 時 20 分離席。)

### 《合理使用過海隧道顧問研究》公眾諮詢文件 (文件第 12/11 號)

47. **運輸及房屋局副局長邱誠武先生**指政府委託了顧問公司就如何改善三條過海隧道的使用情況進行研究，目前正就顧問的研究結果和建議展開為期三個月的公眾諮詢，吸納公眾意見及分析不同方案的利弊；諮詢期將於 2 月 9 日結束。他特別指出政府對顧問的各項建議持開放態度，希望在聆聽區議會、道路使用者、運輸業界和市民的意見後再作決定。當局明白公眾人士對各個方案，尤其是收費水平有多元的看法，會小心及充分考慮這些收費調整對各行各業以及各區的影響，亦希望方案可紓緩各區交通擠塞的問題。

48. **施偉拔有限公司董事一東亞及中國區曾淑儀女士**介紹文件第 12/11 號所述顧問研究報告及相關建議的內容。

49. **何顯明議員**查詢目前三條過海隧道車流量數據。他指出若調整收費的方案缺乏成效，顧問公司或局方可有其他應對方案，如設立第四條過海隧道等。**伍精民議員**認同何議員的意見，認為當局應考慮增設過海隧道或跨海大橋以應付人口及車流量的增長。

50. **王惠貞議員**讚賞報告內容充實，研究的方向應是市民的關注點。她認同調整收費為紓緩交通擠塞的可行方案之一，惟擔心現有道路網未能承受因收費調整而帶來的車流改變。以東區海底隧道(下簡稱「東隧」)為例，太子道東為車流的瓶頸位置，加上啓德發展區的建設將帶來大量車流，希望當局考慮中九龍幹線於九龍城增設出入口。

51. **楊永杰議員**指西區海底隧道(下簡稱「西隧」)曾於 2010 年調高收費，其後車流未有顯著減少，故質疑調整收費的成效。他又擔心九龍城區未來的大型基建工程將導致海底隧道(下簡稱「海隧」)更為擠塞，希望局方研究海隧擠塞的根本原因再對症下藥。

52. **勞超傑議員**認同楊議員的意見。他認為駕駛者不會因為收費調高而放棄使用地理位置較方便的海隧，並要求當局加快完成中環灣仔繞道、加緊與西隧公司磋商協調，以及考慮重新開辦車輛渡輪服務。**任國棟議員**亦希望當局作多元考慮，並維持現有的渡輪服務。

53. **陳景煌議員**指當局應推出措施鼓勵市民使用環保運輸工具。

54. **葉賜添議員**指駕駛者都希望使用最具經濟效益及省時的方法到達目的地。根據其個人經驗，自九龍城駛至東隧及西隧均較使用海隧需時更長，所以他相信調整收費或回購隧道均未能解決問題癥結，當局應以更宏觀的角度解決全港的交通問題。

55. **黃以謙議員**建議當局可考慮利用快易通提供回贈，鼓勵駕駛者使用快易通，縮短繳費所需時間。另外，他希望當局只於繁忙時間調整海隧的收費水平。

56. **廖成利議員**認為顧問報告預測可透過調整隧道收費水平將海隧車龍縮減百分之五十或以上，是過份樂觀，並查詢當局可曾考慮增設過海隧道、針對前往港島的駕駛者增收隧道費，或提供大型渡輪服務等，以紓緩交通擠塞的情況。

57. **運輸及房屋局邱誠武先生**綜合回應如下：

- (一) 三條過海隧道可容納的車流量合共為 290,000 車次，按 2026 年的過海車流量將增加至 285,000 估計，若車流量可以平均分配，現有的三條隧道應當足以容納屆時的車流量；
- (二) 顧問研究已考慮駕駛者的出發地點，並以電腦模擬方式配合運

算並綜合結果；

- (三) 衡量隧道流量須顧及接連的交通配套。以西隧為例，由於它受連接道路的容量限制，即使西隧管道暢通，上環亦時有交通塞擠的情況。若調低西隧收費，預計該處的擠塞情況將更為嚴重；
- (四) 中九龍幹線其中一個規劃目的正是方便往返東西九龍的車輛不用駛經九龍城區內道路，藉以紓緩九龍城區交通擠塞的情況；
- (五) 當局待東隧專營權於 2016 年終止以及中環灣仔繞道於 2017 年啓用後，再行與西隧公司洽商，將擁有較大優勢；
- (六) 若要提供誘因將車流由海隧引導至東隧，回購過海隧道及回贈方案均屬可行方案；然而前者需時磋商，而且可能涉及大量公帑，以及與隧道專營商就未來交通流量和收入預測、預計回報等極具爭議性的事項達成協議，過程將非常困難和複雜，顧問提出以回贈方式調整收費水平及結構的建議可於較短的時間內紓緩交通擠塞的問題；
- (七) 本港超過九成人口使用鐵路等公共交通工具；局方政策為鼓勵市民使用公共交通，隨著沙中綫日後落成，亦有助紓緩過海隧道的交通負荷。建造新的過海隧道須考慮設立配套的道路網，尋找適當選址並非易事；及
- (八) 當局希望最終能達至一個獲公眾支持的調整方案，並經立法會批准作試行，以測試對使用者行車習慣的影響，紓緩三條過海隧道車流不均導致交通擠塞的問題。

58. **施偉拔有限公司曾淑儀女士**強調顧問研究時已考慮三條過海隧道的車流、道路網發展、人口增長、不同駕駛者的時間價值、燃油費、出發地點等因素，而報告提出的建議方案主要是希望分流部分有選擇的使用者，務求令大多數隧道使用者獲益。

59. **運輸署助理署長/策劃盧劍聰先生**指目前海隧全日行車量約為 122,000，根據顧問估算，若當中百分之三至四(即約 4,000 至 5,000)能分流至東隧，海隧的車龍已可縮減一半。他表示研究指出海隧經常擠塞的問題癥結在於其隧道管道容量不足，而並非於隧道收費廣場出現擠塞，故即使採用單向收費或普及快易通系統，亦不能有效解決問題。

60. **施偉拔有限公司高級運輸工程師黃永賢先生**解釋目前海隧車流

由早上 7 時半至晚上 10 時持續高企，於繁忙時段徵收附加費變相等同全面調高收費，甚或令擠塞的情況延伸至其他時段。另外，他指出有研究表示，車輛往往於繁忙時段交接期間調高車速以避免繳付附加費，間接會影響行車安全。至於西隧，其瓶頸位置為干諾道西天橋及畢打街等連接道路，故徵收繁忙時段附加費亦無助解決擠塞問題。總結而言，他認為增收附加費建議並非中短期的可行方案。

61. **主席**希望邱副局長詳細考慮委員的意見並採取最適切方案去處理過海隧道的流量問題，並提醒委員可於諮詢期內再行向局方反映意見。

(張仁康議員及尹才榜議員分別在下午 5 時 50 分及 6 時 15 分離席；王惠貞議員及伍精民議員在下午 6 時 25 分離席；陳麗君議員及潘志文議員在下午 6 時 30 分離席；而勞超傑議員在下午 6 時 50 分離席。)

**九巴 208 號線 廣播道至佐敦道(循環線) 重整路線方案 (文件第 08/11 號)**

**強烈反對改動 208 路線 (文件第 09/11 號)**

**反對在未有更完善的方案及在大多數居民接受的情況下縮短 208 巴士線 (文件第 10/11 號)**

**抗議運輸署漠視民意，強行將 208 號巴士縮短路線 (文件第 11/11 號)**

62. **運輸署總運輸主任/巴士及鐵路 1 許權先生**介紹文件第 08/11 號。署方計劃修訂巴士第 208 號線的路線重整方案，將縮短部分由永星里延長至佐敦道。

63. **黃以謙議員**介紹文件第 09/11 號。他表示他曾多次爭取保留第 208 號巴士的現有路線，亦指該路線使用率低的主因是巴士公司服務水平欠佳。另外，他不滿署方沒有同時對其他行經彌敦道的巴士線作出調整。

64. **何顯明議員**介紹文件第 10/11 號。他指出巴士第 208 號線為九龍塘唯一直達尖沙咀的巴士線，署方不應以客量不足為由而縮短路線，轉乘亦會對乘坐該線的學童長者構成不便。他認為署方應首先處理巴士路線重覆及巴士停站位置不足等問題，並建議署方先行著手重整新市鎮往返市區的巴士路線，以更有效地紓緩彌敦道交通擠塞的情況。

65. **莫嘉嫻議員**介紹文件第 11/11 號。她不滿署方在擬訂調整路線前未有進行諮詢。**任國棟議員**及**楊永杰議員**均表示認同，他們認為署方並無重視交運會曾通過的動議。楊議員並指巴士公司不應只考慮路線

的乘客量偏低即打算作出調整，而應顧及居民需要。

66. **劉偉榮議員**認同黃議員及何議員的意見。他指出有不少行經彌敦道的過海巴士線功能上及地理位置上均與鐵路重疊，並舉例指巴士第 102 號線因需與鐵路競爭，致使班次遠比無須競爭的巴士第 106 號線為多。

67. **陳景煌議員**要求署方參考其他地方的轉乘安排，如實施有關重整方案，必先為乘客提供更佳的巴士轉乘配套。他又督促部門盡快落實他提出於彌敦道設立交通交匯處的建議。

68. **葉賜添議員**建議署方考慮增加轉乘優惠以積極爭取市民支持重整巴士第 208 號線路線方案。

69. **左滙雄議員**責成署方必須做好監管工作，並查詢巴士第 208 號線於非繁忙時段的班次是否保持不變。

70. **運輸署許權先生**指巴士第 208 號線的重整方案旨在提升該路線的班次穩定性，同時改善環境及交通。事實上，運輸署自 2004 年起已陸續推出多個巴士路線重整方案，其中部分已於不同地區實施。他表示方案於 2006 年首次提出，其後署方一直積極回應區議會意見並多次調整方案，包括將建議縮短的路線由永星里延長至佐敦道並調低車資至現方案達四成。署方亦曾考慮委員建議將縮短部分進一步延至尖沙咀碼頭，惟經研究後發現此建議未能有效提高巴士的營運效益或提升班次穩定性。

71. **主席**表示文件第 09/11 號載有以下動議：「本會要求運輸署在未得交通及運輸事務委員會的同意之下，不能單方面改動 208 巴士路線。」動議獲何顯明議員和議，並獲與會委員一致通過。

72. **主席**續表示文件第 10/11 號載有以下動議：「要求運輸署尊重民意，在未有更完善的方案及在大多數居民接受的情況下，要求保留 208 巴士路線不變」。**何顯明議員**表示其動議與黃議員已獲通過的動議原意一致，故欲撤銷動議，並獲委員一致同意。

73. **主席**總結委員意見，希望運輸署繼續研究，在運用資源、改善環境以及滿足居民的交通需要之間取得一個平衡，並跟當區議員保持緊密聯繫，務求研究出一個可妥善滿足當區居民需要的方案。

(會後備註：運輸署將擱置實施巴士第 208 號線重整路線方案。)

### **檢討九龍城區內使用率低的行人天橋及行人隧道 (文件第 13/11 號)**

74. **運輸署工程師(九龍城)鄧禮賢先生**介紹文件第 13/11 號。

75. **葉賜添議員**建議將橫跨聯合道近廣播道的行人天橋連接至香港浸會大學平台以增加其人流，又要求署方應在設計天橋等行人設施時考慮行人的需要及習慣。

76. **黃以謙議員、陳景煌議員及何顯明議員**均希望署方澄清檢討之目的。黃議員指該天橋位處低密度住宅區附近，可以理解天橋的人流較少，並查詢署方是否打算拆卸天橋。何議員亦指出天橋使用率低一般與人口分布相關，跟天橋的設計關係反而不大。

77. **楊永杰議員**建議在天橋增建升降機以吸引行人使用。**左滙雄議員**支持楊議員的建議，他並查詢署方會否就不可或缺的行人天橋/隧道進行改善工程，及要求署方於橫跨公主道近衛理道及愛民邨的行人天橋增設升降機。

78. **蕭婉嫦議員**表示九龍城區內有個別地點只設有行人天橋及行人隧道作為過路配套，屬不可或缺、不可拆卸的重要設施。

79. **運輸署鄧禮賢先生**解釋署方是次是因應審計署要求，對區內使用率低的行人天橋/隧道進行檢討，並提出相應改善措施。回應葉議員的建議，他指香港浸會大學將連接聯合道天橋與浸會大學偉衡體育中心，連接後人流預計會相應增加。他並澄清署方暫無計劃拆卸檢討工作所涵蓋的行人天橋。回應左議員的提問，他指不可或缺的設施不會被納入此次檢討的範圍。

80. **何顯明議員**補充指他曾聯絡水務署及康樂及文化事務署以協助香港浸會大學校舍與聯合道天橋的連接工程。據他了解，相關工程將於 2011 年底前完成。

81. **主席**總結要求運輸署將委員的意見轉告審計署，讓其得知委員會對有關檢討的意見。

### **強烈要求運輸署回應申訴專員的批評以及善意回應小巴業界建議增加座位的要求 (文件第 14/11 號)**

82. **任國棟議員**介紹文件第 14/11 號。他希望運輸署順應民意，批准

小巴業界增加座位。

83. **主席**表示秘書處在會前收到申訴專員公署回覆表示，由於受《申訴專員條例》所限，申訴專員及其職員須將「任何調查或向專員作出的申訴所引起」及「於行使其職能時所實際知悉」的一切事項保密，故該署未能派員出席會議。委員備悉申訴專員公署的回覆。

84. **左滙雄議員**支持綠色專線小巴總商會連同專線小巴持牌人協會的意見，反之他對反對小巴增加座位籌委會指的士司機的收入會因小巴增加座位而減少的說法存疑。

85. **何顯明議員**表示若署方決定批准小巴增加座位，則必須免除公共小巴須客滿才開出的規定，以免增加乘客的等候時間。

86. **梁英標議員**歡迎在公共交通工具的界別引入競爭，從而令市民受惠。

87. **運輸署高級運輸主任(九龍城)黃穎懿女士**指署方回應已於書面回覆中詳述。署方自 2000 年初起先後推出一系列的措施以改善公共小巴的營運安全。另外，基於公共小巴的輔助角色，政府的既定政策是限制公共小巴的總數，維持紅色小巴的運作範圍及方式不變，以及鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴經營。她會向署方相關人員反映委員意見。

## **其他事項**

88. **任國棟議員**指交運會曾召開特別會議討論沙中綫及觀塘綫延綫，惟是次兩項工程卻被安排於第 17 次會議討論，導致有委員提交的文件未有被納入是次會議議程。他建議在 1 月 13 日舉行的特別會議一併討論有關文件。**黃以謙議員**認同任議員的意見，認為委員會應盡快討論所有提交的文件，以助委員履行區議員的職責。

89. **主席**指出沙中綫及觀塘綫延綫項目需要較長的討論時間。至於，其他急切性較低的文件已經請秘書處轉交相關政府部門/機構跟進和回覆。

90. **莫嘉嫻議員**建議以續會方式討論文件。她認為出席會議乃區議員的份內職責，主席不應以會議時間為由決定將任何文件留待往後的會議討論。

91. **梁英標議員**認為委員會主席有需要按文件的緩急先後次序酌情處理，以防出現會議後段因法定人數不足以致休會的情況。他並指個別議題若由議員直接聯絡相關部門解決，相較提交文件於會上討論更具效率，故建議委員在提交文件前三思。

92. **葉賜添議員**贊同梁議員的意見，並分享其主持校長會會議的經驗，指出主席按情況決定會議議程的權力有必要性，否則會議議程足夠讓與會者徹夜討論。他建議委員會設立機制以定下討論文件的優次。

93. 就任議員的提議，**李慧琼議員**建議若政府部門代表時間許可，委員可於在 1 月 13 日舉行的特別會議討論有關文件；然而，若政府部門代表未克出席該會議，並經提交文件的委員同意，相關文件可留待第 18 次交運會會議討論。**左滙雄議員**支持李議員的建議。

94. **九龍城民政事務助理專員黃寶儀女士**對委員的關注表示理解。她表示秘書處會於會後即時邀請各相關政府部門出席於一星期後舉行的特別會議，惟由於事出突然，個別部門或未能出席該會議。

(會後備註：交運會第五次特別會議已於 2011 年 1 月 13 日舉行並討論了 6 份未能於第 17 次會議討論的文件；而另外一份文件經提交的委員同意，將留待第 18 次交運會討論。)

### 下次開會日期

95. **主席**表示交運會將於 2011 年 1 月 13 日上午舉行第五次特別會議，秘書處將稍後通知委員有關會議安排，而第 18 次會議定於 2011 年 3 月 10 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。主席在晚上 8 時正宣布會議結束。

96. 本會議記錄於 2011 年 3 月 10 日正式通過。

主席

---

秘書

---

九龍城區議會秘書處  
2011年3月