

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十七次會議工作進度報告

主旨

本文件旨在概述九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會於 2011 年 1 月 6 日第十七次會議所討論的主要事項。

沙田至中環綫之最新進展

2. 運輸及房屋局表示，沙田至中環綫(下簡稱「沙中綫」)鐵路項目已於 2010 年 11 月 26 日按《鐵路條例》刊憲，會議當日正值法定諮詢期，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。
3. 委員關注沙中綫九龍城段的鐵路隧道會經過區內共 7 幢住宅大廈的地層；又認為車站位置、車站出入口的數目、位置及相關接駁及配套設施與地區的訴求不盡相符；亦憂慮擬設於啓德舊機場範圍的臨時支援工地及設施會對環境及鄰近民居構成負面影響。委員要求香港鐵路有限公司(下簡稱「港鐵公司」)縮減支援工地的面積、重新檢視車站出入口位置、在人口稠密的地方增設車站出入口，以及進一步完善車站與附近屋苑的行人接駁設施，方便區內居民使用鐵路服務；亦有委員要求港鐵公司進一步調整沙中綫九龍城段的走線，避免收回大廈地層。
4. 路政署指出，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，並透過不同途徑與公眾保持溝通。
5. 港鐵公司表示，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。繼政府發信通知受收回地層影響的大廈業主立案法團之後，港鐵公司亦已舉辦簡報會向有關業主及居民解釋收回地層的程序。至於車站出入口及行人接駁系統的設計方面，需要考慮多項因素，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。港鐵公司將繼續就工程進行詳細設計、土質勘探，環境影響評估報告(下簡稱「環評報告」)以及處理法定諮詢期接獲的反對個案，並會繼續與地區人

士保持聯繫，務求令沙中綫項目可以如期於 2012 年動工，大圍至紅磡段及紅磡至金鐘段分別於 2018 年及 2020 年完成。

6. 經討論後，委員會通過兩項動議：「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」及「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」。

觀塘綫延綫進度報告及交通管理措施

7. 運輸及房屋局表示觀塘綫延綫的修訂方案已於 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。

8. 港鐵公司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。

9. 委員認為港鐵公司應增加觀塘綫延綫的何文田站及黃埔站兩個車站的出入口與周邊屋苑的接駁設施，以及於黃埔花園商場內增設黃埔站的出入口，方便區內居民。他們又關注工程期間的臨時交通管理措施，要求港鐵公司盡量保留現有巴士站位置及行車綫數目，先行測試有關交通改道安排的影響，並盡量避免工程對樹木的影響。港鐵公司及相關部門備悉有關要求。

10. 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，對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。

《合理使用過海隧道顧問研究》公眾諮詢文件

11. 委員認為調整海底隧道(下簡稱「海隧」)的收費水平或未能有效分流現有三條過海隧道的車流量，指當局應繼續研究以更宏觀的角度解決全港的交通問題。

12. 運輸及房屋局回應指顧問提出調整收費的建議屬於可以在較短的時間內進行的解決方案。局方正就顧問的研究結果和建議展開為期三個月的公眾諮詢，諮詢期將於 2 月 9 日結束。政府對顧問的各個建議持開放態度，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，亦希望最終能得出一個獲公眾支持的收費調整方案，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。

九巴 208 號線 廣播道至佐敦道(循環線)重整路線方案

13. 委員對巴士第 208 號線重整路線方案表示關注。有委員指該線為唯一連接九龍塘及尖沙咀的巴士線，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。有委員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，亦有委員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。另外，有委員表示署方在實施有關重整方案前，必須先為乘客提供更佳的巴士轉乘配套及更多轉乘優惠。

14. 運輸署回應指重整巴士第 208 號線為提升該線班次的穩定性，以及改善環境及交通。署方自 2006 年提出巴士第 208 號線重整方案，一直積極回應區議會意見並多次調整方案，包括將縮短部分由永星里延長至佐敦道並調低車資。

15. 經討論後，委員會一致通過動議：「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。」

九龍城民政事務處
2011 年 3 月