

第三屆觀塘區議會屬下
交通及運輸委員會
第二十一一次會議記錄

日期：2011 年 1 月 27 日(星期四)

時間：下午 2 時 40 分

地點：觀塘政府合署 3 樓會議室

出席者：

委員

范偉光先生(主席)	馬軼超先生
洪錦鉉先生(副主席)	麥富寧先生
陳國華先生, MH	伍兆祥先生, MH
陳汶堅先生	吳耀民先生
陳華裕先生, MH	柯創盛先生
張順華先生	潘進源先生, MH
蔡澤鴻先生	潘任惠珍女士, MH
符碧珍女士	蘇冠聰先生
馮錦照先生, MH	蘇麗珍女士
馮美雲女士	鄧志豪先生
徐海山先生	鄧咏駿先生
簡銘東先生	黃偉達先生
郭必錚先生, MH	葉興國先生, MH
黎樹濠先生, BBS, MH, JP	姚柏良先生
梁芙詠女士, BBS, MH	

增選委員

陳 更先生, MH	吳仕芬先生
-----------	-------

經常出席會議的政府部門代表

區慶源先生, JP	觀塘民政事務專員
徐耀良先生	觀塘民政事務助理專員
李賢斌先生	觀塘民政事務處高級行政主任(區議會)
區兆峯先生	運輸署署理高級運輸主任(觀塘)

朱嘉傑先生	運輸署工程師(觀塘)1
陳木利先生	路政署區域工程師(觀塘)
姜杏兒女士	警務處觀塘區代表
蘇成輝先生	警務處觀塘區代表
高潔藍女士	警務處秀茂坪區代表
馮志偉先生	警務處秀茂坪區代表

協助討論有關議程項目的代表

議程項目 II－合理使用過海隧道顧問研究

邱誠武先生, JP	運輸及房屋局副局長
應芬芳女士	運輸署助理署長／策劃(署理)
曾淑儀女士	施偉拔有限公司董事－東亞及中國區
黃永賢先生	施偉拔有限公司高級運輸工程師
梁偉聰先生	施偉拔有限公司合伙人／中國業務經理

議程項目 III－強烈反對藍田站加建商鋪－要求交待詳情

楊莉華女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理－對外事務
-------	-----------------------

秘書

王詩敏女士	觀塘民政事務處行政主任(區議會)4
-------	-------------------

缺席者：

委員

林家強先生	黃啓明先生
呂東孩先生	

增選委員

莊任亮先生	余啓邦先生
羅烈永先生	

開會辭

主席歡迎各委員及部門代表出席會議。

I. 通過上次會議記錄(25.11.2010)

2. 上次會議記錄無須修訂，獲得通過。

II. 合理使用過海隧道顧問研究

(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 1/2011 號)

3. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生, JP、運輸署助理署長／策劃(署理)應芬芳女士、施偉拔有限公司董事 — 東亞及中國區曾淑儀女士、高級運輸工程師黃永賢先生及合伙人／中國業務經理梁偉聰先生出席是次會議。

4. 邱誠武先生, JP表示,《合理使用過海隧道顧問研究》旨在分析影響三條過海隧道流量的因素,並提出可行的改善方案及措施。他強調,政府對顧問公司建議的方案持開放的態度,希望於諮詢期間聽取區議會、運輸業界、其他道路使用者、專業及公眾人士的意見,以作全面考慮再進一步推展下一步的工作。曾淑儀女士介紹有關文件。

5. 六名委員提出意見及查詢如下：

(A) 意見：

- 5.1 表示觀塘開源道迴旋處及鯉魚門道與啓田道交界迴旋處現時在繁忙時間已經常塞車,如果日後將部分使用海底隧道(下稱“海隧”)的車輛分流至東區海底隧道(下稱“東隧”),情況將會惡化；
- 5.2 認為在未解決觀塘區現時的交通擠塞問題及改善現有交通配套設施前,不宜實行分流計劃；
- 5.3 表示即使海隧增加收費,駕駛者在考慮車程遠近後,亦未必會使用其他隧道；
- 5.4 表示如要長遠解決過海隧道擠塞問題,建議改善城市規劃、

改變交通運輸模式、興建第四條過海隧道，以及採用其他方法，例如增加渡輪航線和補貼渡輪營運等；

- 5.5 表示當局須考慮觀塘區重建計劃對附近交通的影響；
- 5.6 表示因車輛集中駛往中環及灣仔區，即使改用東隧，亦會引致東區走廊塞車。因此，若不改善城市規劃，無論車輛使用哪一條過海隧道也分別不大；
- 5.7 要求當局澄清東隧與西區海底隧道(下稱“西隧”)是否可根據利潤協議加費，而當局方案會否令政府須不停補貼兩條隧道的利潤；
- 5.8 擔心東隧專營商在利潤協議保障下，不願意承諾在 2016 年交還專營權前不增加收費；
- 5.9 要求運輸署在會後就估計增加的行車量提供詳細資料。

(B)建議

- 5.10 建議提早完成東隧接駁將軍澳隧道的引路工程，令車輛在進入東隧前有足夠道路分流；
- 5.11 建議在茶果嶺道進行路面擴闊工程和增設隔音屏障，以及建造由開源道迴旋處通往茶果嶺道的行車隧道，以紓緩開源道迴旋處交通擠塞的情況；

(C)查詢

- 5.12 查詢預計東隧在繁忙時間的行車量會增加多少；
- 5.13 查詢東隧若增加 6 000 多架次車輛，估計會對觀塘區交通有何影響；

6. 運輸及房屋局邱誠武先生, JP 的回應重點如下：

- 6.1 研究報告指出，回購過海隧道，雖可全面調整三條過海隧道

的收費及分流車輛，但措施須耗用龐大公帑。

- 6.2 連接西隧港島區出口的道路現已非常擠塞，故將車輛分流往西隧的做法並不理想。待 2017 年，中環灣仔繞道建成後，繞道將可接收更多西隧的行車量，屆時西隧的收費亦可更靈活調整。
- 6.3 顧問建議於 2017 年前可利用收費調整來分流車輛，以此作為短期措施。
- 6.4 今次諮詢會着重考慮整體交通布局。個別地區的交通如在政策實施後受到影響，該局與運輸署會設法改善。
- 6.5 政府同意可從城市規劃方面着手解決過海交通問題，並會透過啓德發展項目、搬遷灣仔政府大樓、新市鎮發展區及西九龍發展計劃等，分散重心地帶。
- 6.6 政府希望透過沙中線鐵路計劃紓緩過海交通的壓力。
- 6.7 研究報告指出，如按 C1 方案分流車輛，政府為此使用的公帑每年約為 2,000 萬至 3,000 萬元，但因為減少行車時間等而帶來的經濟效益，可達每年 4 億至 6 億元，成本效益甚高。
- 6.8 東隧的專營權將於 2016 年交還政府，屆時政府管有兩條過海隧道，有利與西隧專營商商討問題。
- 6.9 表示政府如為實施顧問建議的收費方案需向立法會申請海隧加費的同時，亦需與東隧專營商訂定協議，要求該公司在 2016 年交還專營權前不得加費，而海隧加費後所增加的收益將會回贈東隧的使用者。
- 6.10 政府與東隧專營商的磋商工作，確實存有難度，但政府仍會盡力而為。

7. 施偉拔有限公司曾淑儀女士的回應重點如下：

- 7.1 顧問公司曾就報告的建議方案進行交通模型測試，結果顯示方案對觀塘區的交通影響輕微。
- 7.2 建議方案並非要將現時使用海隧的所有車輛分流至東隧，而

是讓身處兩條隧道之間而可選用任何一條隧道的駕駛者改用東隧。

7.3 如採用研究報告的 C1 方案，估計東隧全日將會增加 6 000 多架次車輛。

7.4 興建第四條過海隧道需要長時間規劃和龐大資金，物色合適的連接土地亦有困難，在中短期而言無法解決問題。而且現時三條過海隧道尚有剩餘使用量，故研究報告建議平均分布行車量，以收短期之效。

8. 運輸署應芬芳女士的回應重點如下：

8.1 如實行分流方案，估計東隧在早上繁忙時間的雙向行車量將會增加約 600 架次。

8.2 分流方案的對象主要為可選用海隧或東隧的駕駛者，其中以九龍城區的駕駛者為主。他們通常取道觀塘繞道直達東隧，估計觀塘繞道在繁忙時間的行車量將會增加 1%至 2%，屬於可承受範圍以內。

8.3 只有少數駕駛者會使用觀塘繞道以外的道路，預計觀塘道在繁忙時間的行車量將會增加 1%至 2%，升幅輕微。

9. 主席總結，委員普遍關注觀塘區的交通在分流後受到的影響，並支持從整體交通規劃方面着手，以長遠解決過海交通問題。

10. 委員備悉有關文件。

III. 強烈反對藍田站加建商鋪 — 要求交待詳情 (觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 2/2011 號)

11. 主席歡迎香港鐵路有限公司(下稱“港鐵”)助理公共關係經理 — 對外事務楊莉華女士出席是次會議。

12. 鄧咏駿議員介紹有關文件。

13. 九名委員提出意見及查詢如下：

- 13.1 表示港鐵藍田站過往因為業權問題而未能改善站內設施，但既然港鐵已於 2009 年回購藍田站，希望港鐵可在改善設施後才考慮加建商鋪；
- 13.2 表示港鐵增加商鋪以方便市民實屬無可厚非，但應保留足夠空間疏導乘客；
- 13.3 認為港鐵應利用加設商鋪所得利潤改善站內設施，回饋使用者；
- 13.4 表示現時很多港鐵站的通道都十分擠塞，行人通道更時常有小販擺賣，車站管理較以往遜色；
- 13.5 表示政府部門亦應負責審批車站圖則；
- 13.6 查詢有關規定的細節，例如商鋪所佔面積比例等；
- 13.7 查詢審批加建商鋪的委員會由哪些政府部門組成，審批前有否徵詢區議會意見；
- 13.8 表示港鐵未有做到以人為本，例如站內未設置洗手間，以及月台遲遲未安裝幕門等；
- 13.9 表示觀塘區的人口將會增加，港鐵的車站規劃應有前瞻性，預留更多通道空間；
- 13.10 表示在港鐵站內加建商鋪會影響站外同類商鋪的利潤，港鐵應在兩者之間取得平衡；
- 13.11 表示由於港鐵觀塘站內設有外賣食肆，令行人通道不時擠滿等候外賣的人，阻礙視障人士通道，影響安全；
- 13.12 表示觀乎外國經驗，若港鐵願意多用一點資源，加建洗手間並不困難；
- 13.13 要求港鐵交代觀塘區六個港鐵站尚餘商鋪空間的比率、加設洗手間的可行性，以及加設無障礙設施的計劃等；
- 13.14 擔心港鐵藍田站加設商鋪後，會影響加建無障礙設施的進展。

14. 港鐵楊莉華女士的回應重點如下：

- 14.1 港鐵在設計車站之初，已預留空間興建商鋪以方便市民；而現時加設商鋪的面積並未超出當初的規劃面積。
- 14.2 港鐵會先評估車站的使用量、乘客乘車模式及人流等因素，並獲得政府部門審批後，才落實興建商鋪。
- 14.3 為確保車站的通道暢順，港鐵會與商鋪在合約中訂明一系列安全要求，確保商鋪符合委員會所訂的安全規定。
- 14.4 港鐵會不時派員巡查，確保商鋪符合安全要求，確保行人通道保持暢通。
- 14.5 港鐵藍田站加設商鋪的項目亦已經由相關政府部門審批。
- 14.6 港鐵一直不斷提升車站設施，例如較早前在藍田站 D 出口加設風扇，改善通風。
- 14.7 車站職員一直留意站內情況，如發現小販擺賣，會立即阻止。港鐵會加緊留意有關情況。
- 14.8 大部份合併前的地鐵車站均於七、八十年代興，考慮到車程短，而且市區周圍大部份的商廈及商場也設有洗手間，當時這些車站的設計並沒有包括公共洗手間。前地鐵公司曾仔細研究在現有的地底車站加建公共洗手間的可行性，結果顯示在現有的地底車站加建公共洗手間面對很大的技術困難。
- 14.9 港鐵正積極研究為那些在 200 米範圍內沒有洗手間的車站加建洗手間，例如牛頭角站已完成在地面出入口附近加設洗手間的工程。
- 14.10 港鐵樂意就車站內的規劃及設施繼續與有關政府部門商討。

15. 主席總結，希望港鐵代表將委員的意見向港鐵有關單位反映，並認真考慮作出改善。

16. 委員備悉有關文件。

IV. 觀塘區道路及與道路建築有關的工程進展報告
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 3/2011 號)

17. 委員備悉有關文件。

V. 運輸署／路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的主要交通改善工程項目及時間表
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 4/2011 號)

18. 兩名委員提出意見及查詢如下：

18.1 建議日後如有工程更改施工日期，須在有關文件上註明；

18.2 查詢工程編號 KL/10/00844 延誤的原因及會否再度延誤，並譴責運輸署沒有就更改圖則一事諮詢當區區議員；

18.3 查詢工程編號 KL/10/01475 可否在 2011 年 4 月完工。

19. 運輸署工程師朱嘉傑先生的回應重點如下：

19.1 工程編號 KL/10/00844 的圖則因有輕微修改，以致工程延誤約四個月。該署會與路政署緊密合作，配合預期完工日期。

20. 路政署區域工程師陳木利先生的回應重點如下：

20.1 工程編號 KL/10/00844 會如期於 2011 年 3 月動工。

20.2 工程編號 KL/10/01475 會如期於 2011 年 4 月完工。

21. 主席總結，運輸署與路政署務須從速跟進委員的意見。

22. 委員備悉有關文件。

VI. 2010/2011 年度交通及運輸委員會財政報告
(觀塘區議會屬下交通及運輸委員會文件第 5/2011 號)

23. 秘書介紹有關文件。

24. 委員通過有關文件。

VII. 其他事項

25. 委員並無提出其他事項。

VIII. 下次會議日期

26. 下次會議定於 2011 年 3 月 24 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

27. 議事完畢，會議於下午 4 時 25 分結束。

本會議記錄於 2011 年 3 月 24 日獲得通過。

簽署：_____

秘書：_____



王詩敏

簽署：_____

主席：_____

范偉光

觀塘區議會秘書處

2011 年 3 月 24 日