

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第六次會議紀錄

日期：2018年11月6日（星期二）

時間：下午2時30分

地點：東區區議會會議室

<u>出席委員</u>	<u>出席時間(下午)</u>	<u>離席時間(下午)</u>
丁江浩議員	4時30分	6時30分
王志鍾議員	2時30分	會議結束
王振星議員	5時30分	會議結束
王國興議員, BBS, MH	2時30分	4時正
古桂耀議員	2時30分	會議結束
何毅淦議員 (副主席)	2時30分	會議結束
李進秋議員	2時30分	7時30分
李鎮強議員	2時30分	7時45分
林心廉議員	2時30分	會議結束
林其東議員	2時30分	會議結束
邵家輝議員	2時48分	5時15分
洪連杉議員, MH	4時正	會議結束
徐子見議員	3時30分	會議結束
張國昌議員	2時48分	會議結束
梁兆新議員	2時40分	會議結束
梁國鴻議員	2時30分	會議結束
梁穎敏議員	5時17分	會議結束
許林慶議員	2時30分	5時40分
許清安議員	2時35分	3時15分
植潔鈴議員	2時40分	會議結束
黃建彬議員, BBS, MH, JP	2時30分	會議結束
黃健興議員	3時正	6時正
楊斯竣議員	2時30分	會議結束
趙家賢博士	2時30分	會議結束
趙資強議員, BBS	2時30分	會議結束
劉慶揚議員	2時30分	4時40分
蔡素玉議員, BBS, JP	3時15分	3時15分
鄭達鴻議員	2時50分	6時25分
黎志強議員	2時30分	6時30分
顏尊廉議員, MH (主席)	2時30分	會議結束

負責者

羅榮焜議員, MH	4 時正	7 時 30 分
龔栢祥議員, BBS, MH	2 時 30 分	會議結束
許嘉灝先生, BBS, MH (增選委員)	2 時 30 分	5 時 45 分
曾卓兒女士 (增選委員)	2 時 30 分	會議結束

致歉未能出席者

麥德正議員
鄭志成議員

定期列席的政府部門代表

勞卓榆先生	東區民政事務處 東區民政事務助理專員(2)
曹嘉文先生	東區民政事務處 高級聯絡主任(1)
華佩儀女士	東區民政事務處 高級行政主任(區議會)
李耀文先生	運輸署 高級運輸主任／東區
梁智華先生	運輸署 工程師／東區 1
關永業先生	運輸署 工程師／東區 2
溫苑琳女士	運輸署 工程師／東區 3 及一般事務
甄祺傑先生	路政署 區域工程師／北角區
陳志成先生	香港警務處 東區交通隊主管
陳羽珊女士(秘書)	東區民政事務處 一級行政主任(區議會)3

應邀出席的部門及機構代表

魏麗盈小姐	東區民政事務處 東區民政事務助理專員(1)
關家龍先生	路政署 高級工程師
陳俊偉先生	路政署 工程項目統籌
羅浩堅先生	運輸署 工程師
黃振添先生	晞臣工程有限公司 董事
羅文初先生	運輸署 工程師／項目 1
王智滔先生	運輸署 高級運輸主任／的士策劃 2
劉以欣小姐	香港鐵路有限公司 助理公共關係經理－對外事務
謝福深先生	香港鐵路有限公司 車務經理－港島綫,南港島綫及將軍澳綫
梁嘉言先生	土木工程拓展署 工程管理主任／暢道通行計劃
葉柱恆先生	科進顧問(亞洲)有限公司 駐地盤工程師
李建樂先生	新巴城巴有限公司 公眾事務經理
冼志賢先生	新巴城巴有限公司 經理(策劃)
龔詠雋先生	九龍巴士有限公司 車務主任

負責者

黃秀娟女士	九龍巴士有限公司 襄理(策劃及發展)
彭德源先生	房屋署 房屋事務經理(港島及離島二)
江琦琦女士	東區民政事務處 高級行政主任(地區管理)
梁健德先生	東區民政事務處 行政主任(地區管理)
陳建峰先生	運輸署 高級工程師／東區及一般事務
李若愚先生	運輸及房屋局 首席助理秘書長(運輸)
余天翔先生	運輸署 總工程師／運輸策劃
馮煜才先生	運輸署 高級工程師／運輸策劃
黃邦彥先生	運輸署 工程師／運輸策劃
吳基博先生	運輸署 工程師／運輸策劃

歡迎辭

顏尊廉主席歡迎各委員、政府部門及機構代表出席會議。

I. 通過交通及運輸事務委員會第五次會議紀錄初稿

2. 委員會確認上述初稿無須修改，並通過上述會議紀錄。

II. 由港鐵筲箕灣站 D1 出口至東喜道行人隧道外的行人路加建上蓋 (交通及運輸事務委員會文件第 29/18 號)

3. 顏尊廉主席歡迎路政署高級工程師關家龍先生、工程項目統籌陳俊偉先生、運輸署工程師羅浩堅先生和唏臣工程有限公司(唏臣公司)董事黃振添先生出席會議。路政署關家龍先生和唏臣公司黃振添先生介紹第 29/18 號文件。

4. 9 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 王國興委員表示支持興建上蓋並詢問題述工程的撥款和施工時間表；
- (b) 古桂耀委員表示東喜道行人路段狹窄，而路旁亦植有樹木，詢問工程期間的樹木處理及封路安排。他擔心該路段的地下管道設施繁多，會影響在該路段興建上蓋的可行性，詢問部門何時能落實有關工程。另外，他指題述上蓋連接港鐵筲箕灣站，認為港鐵公司應該負擔部分工程費用；

- (c) 黃建彬委員建議上蓋的支柱建於靠近馬路的位置，以免收窄行人路。他強調題述上蓋必須連接港鐵筲箕灣站 D1 出入口和東區文化廣場的出入口，以確保上蓋的完整性。他要求部門諮詢區議會時向委員提交具體的設計方案；
- (d) 許嘉灝委員指現行興建上蓋的行人路段選址合適並表示支持興建上蓋，既能方便市民，又不會阻礙節日期間在譚公廟附近舉行的慶祝活動。他建議部門修改上蓋支柱的設計，以確保行人路有足夠空間；
- (e) 楊斯竣委員表示支持興建上蓋。他指表示東喜道行人路段狹窄，建議部門改善該路段的防撞欄設計，並盡量將上蓋支柱移向鐵絲網邊，以增加行人路的空間；
- (f) 龔栢祥委員表示支持興建上蓋。他指東喜道行人路地下管道繁多，建議將上蓋支柱移往鐵絲網內康樂及文化事務署的用地，以確保行人路有足夠空間應付將來增加的人流；
- (g) 梁兆新委員指東喜道的行人路段狹窄，上蓋支柱會阻礙行人出入，而由於上蓋又窄又高，下雨時未必能夠有效擋雨，若行人撐起雨傘亦會使行人路更加擠迫。他又關注在該路段各行車出入口通道加建上蓋的可行性。他希望部門在設計上蓋和開展工程前作仔細研究，以確保在該路段興建上蓋不會適得其反；
- (h) 趙資強委員不同意現行部門的上蓋設計。他建議部門改善該路段的防撞欄設計或在可行的情況下移除防撞欄；以及
- (i) 顏尊廉主席詢問題述上蓋是否能夠連接港鐵筲箕灣站 D1 出入口。

5. 路政署關家龍先生、運輸署羅浩堅先生和晞臣公司黃振添先生就委員的意見及提問，回應如下：

路政署

- (a) 顧問公司現階段已確定了在港鐵筲箕灣站 D1 出入口至東喜道的行人隧道外的行人路段加建上蓋的技術可行性。署方下一步會進行勘探工程，展開詳細設計，收集各持份者意見，再敲定最終設計方案，以及訂立確實工程時間表；

- (b) 考慮到維修等問題，署方未有計劃將上蓋支柱設於鐵絲網外康樂及文化事務署的地段上。若上蓋支柱設於馬路旁，亦有機會影響駕駛人士的視線，造成危險，署方需就此再作研究。由於上蓋支柱的地基會佔用一定空間，因此未能完全貼近鐵絲網位置。署方建議將支柱盡量靠近鐵絲網，以確保行人路空間充足。另外，若運輸署同意拆除東喜道的防撞欄，署方會作出配合；
- (c) 在行人通道加建上蓋為政府推出的措施，項目擬為市民提供舒適的步行環境，尤其往來公共運輸交匯處，而工程費用亦會由政府承擔；以及

運輸署

- (d) 署方會研究拆除東喜道路段防撞欄的可行性。

路政署/ 運輸署 6. 經討論後，委員會請部門備悉委員意見，並適時向委員會再作匯報。

III. 要求研究於東區走廊增設實時路面電子標板

(交通及運輸事務委員會文件第 30/18 號)

- 7. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／項目 1 羅文初先生出席會議。何毅淦副主席介紹第 30/18 號文件。
- 8. 11 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：
 - (a) 王國興委員詢問中環及灣仔繞道東行和西行方向會否設置行車時間顯示系統向駕駛人士發放各行車通道的路面資訊；
 - (b) 李鎮強委員指駕駛人士較難在駕駛期間透過網頁或流動應用程式查詢道路交通情況。他促請部門在中環及灣仔繞道往東行方向安裝行車時間顯示系統，並請部門安裝行車時間顯示系統時留意其高度，確保駕駛人士能清楚看到系統上的資訊。他又詢問運輸署會否在東區走廊往柴灣方向位置安裝行車時間顯示系統；
 - (c) 趙資強委員表示中環及灣仔繞道即將通車，要求部門在繞道上增設行車時間顯示系統，以有效向駕駛人士發放路面資訊。他質疑運輸署透過網頁向駕駛人士發放實時交通資訊的成效；

- (d) 曾卓兒委員指現有行車時間顯示系統數量不足，促請部門在道路加設行車時間顯示系統；
- (e) 趙家賢委員指駕駛人士會按需要利用不同途徑查閱路面資訊，部門可在合適位置增設行車時間顯示系統，並建議部門加強宣傳各行車時間顯示系統的位置；
- (f) 楊斯竣委員認為在道路增設行車時間顯示系統有效幫助市民計劃行車路線。他建議部門繼續開發利用網上資源分享交通情況的渠道；
- (g) 鄭達鴻委員指部分駕駛人士未必能夠透過流動應用程式查閱實時交通資訊，詢問部門能否在所有可供選擇的路段均安裝行車時間顯示系統，以及現有的 1,200 組交通探測器所收集的實時交通數據會否發放予公眾使用。他批評現時部門只在主要幹線及道路安裝交通探測器的政策未能合乎智慧城市的標準；
- (h) 許嘉灝委員建議部門在糖水道增設行車時間顯示系統，讓駕駛人士能預早選定行車路線，紓緩交通擠塞的情況；
- (i) 許林慶委員建議部門在杏花邨往東區走廊的路段加設行車時間顯示系統，以便駕駛人士及時按各海底隧道的交通情況選擇行車路線；
- (j) 李進秋委員質疑現時位於太古城的行車時間顯示系統所提供的道路資訊未有按實時更新，希望部門利用有效途徑向市民發放路面情況的資訊，以及改善現時在東區的行車時間顯示系統；以及
- (k) 何毅淦副主席詢問現時在中環及灣仔繞道上有否設置行車時間顯示系統，向駕駛人士顯示使用不同海底隧道的道路資訊。他建議在設置於鯉景灣對開路段的行車時間顯示系統顯示通往各海底隧道包括西區海底隧道的行車時間，讓駕駛者能夠預早計劃行車路線。他詢問部門會否將現時在道路上的 1,200 組交通探測器所收集的資料分享給私人機構，讓駕駛人士透過市場開發的流動應用程式查看道路實時狀況。另外，他詢問香港警務處會否利用交通探測器所收集的影像資訊作出執法行動，並關注向公眾發放相關影像可能會涉及的私隱問題。

9. 運輸署羅文初先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方已安排在主要幹線及時速 70 公里或以上的主要道路安裝約 1,200 組交通探測器，每 500 米設一組，以視像形式收集實時交通數據，並附有事故偵察功能實時向交通控制中心發放交通意外的資訊，再透過電台及互聯網等途徑發放予公眾，而相關數據亦會開放以供服務供應商開發電子導航等程式。此外，交通探測器沒有錄影功能，所收集的影像清晰度較低，一般而言並不能清楚顯示車牌資料及駕駛人士和乘客的樣貌。由於署方不會錄影交通探測器的影像，所以沒有影像可以提供予香港警務處作執法之用。署方會繼續提升現有行車時間顯示系統的準確度；以及
- (b) 現時在香港島設有四組行車時間顯示器，其中兩組在東區走廊，一組鄰近城市花園，另一組鄰近鯉景灣。在中環及灣仔繞道通車後，鄰近城市花園的一組行車時間顯示器，將會顯示從該地點經中環及灣仔繞道及西隧到達九龍的估計行車時間。另外，在該地點的架空路牌上，亦將會設置一個可變訊息顯示屏，以告知駕駛人士中環及灣仔繞道及下游道路的任何特別交通情況。署方研究後，認為東區走廊的兩組行車時間顯示器經已足夠。署方會透過鄰近城市花園的行車時間顯示系統及可變訊息顯示屏向駕駛人士發放包括中環及灣仔繞道和西區海底隧道交通情況的資訊。

運輸署/ 運房局

10. 何毅淦副主席請運輸署研究各委員對在不同行車道路上增設行車時間顯示系統的可行性。經討論後，委員會同意繼續跟進此議題。

IV. 聲明：強烈反對市區的士申請加價

要求運輸署全力把關！

(交通及運輸事務委員會文件第 33/18 號)

11. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任／的士策劃 2 王智滔先生出席會議。趙家賢委員介紹第 33/18 號文件。

12. 7 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 古桂耀委員指的士行業已被壟斷，導致大部分的士司機未能因的士加價而獲得合理的收入升幅。有的士司機向他反映的士加價後市民乘搭意慾會大減以致收入受影響，因此不支持的士加價。他促請政府檢視現時的士發牌制度及研究改善的士行業質素的有效措施；

- (b) 李鎮強委員指 2014 年的士商會曾向運輸署申請加價，至 2017 年 4 月的士收費才獲調整。根據統計，當時的士收費上調後的士司機收入平均增加二千元。按公共交通諮詢委員會的建議，的士收費應為公共車輛收費的五至七倍，而現時的士收費只為公共車輛收費的 2.9 倍。他表示大部分的士司機為自僱人士，未能得到強積金計劃的保障，而的士加價幅度一直未能追上通漲，的士司機收入亦落後於運輸署業界的中位數。他希望運輸署批准的士業界的加價申請，以保障的士司機的收入達致合理水平，並吸引更多加入的士行業；
- (c) 張國昌委員表示的士行業壟斷情況嚴重，以致的士司機的收入未能因的士加價而獲得合理升幅。他指「的士服務質素委員會」向立法會提交有關改善的士服務質素的文件中未有提出具體建議措施以改善相關情況，詢問部門將如何作出跟進；
- (d) 徐子見委員表示的士牌照數目多年來未有增加，以致的士加價的得益者往往只是壟斷的士牌照的公司，而非租用的士的司機。他促請政府增加的士牌照以提升的士服務質素及解決的士牌照被壟斷所衍生的問題；
- (e) 趙家賢委員表示的士行業被壟斷，部分由個人持有的的士牌照會透過公司營運模式將的士分更數出租，質疑有委員提出的業界數據未能反映業界實況。他促請政府改革的士行業，以確保的士司機可因的士加價而獲得合理的收入升幅。他又指部分的士司機的駕駛態度欠佳，容易造成交通意外；
- (f) 鄭達鴻委員指的士牌照價錢自 2008 年起上升近一倍，反映的士行業被壟斷的情況嚴重，以致的士司機的收入一直未能達到合理水平。他認為的士營運商應向新入行司機調低的士租金，增加雙方的收入。他表示的士業界的士司機的服務質素未有全面改善的情況下申請加價並不合理，況且的士加價最大的得益者為的士營運商，因此他要求部門全面審視的士加價的申請；以及
- (g) 黎志強委員表示由於的士行業已被的士營運商壟斷，部分的士司機向他反映其收入未能因的士加價而得到合理升幅。他指的士牌照數量一直未有增加，而牌照價格不斷上升，導致的士行業難以吸納新從業員，的士司機服務質素亦未能因的士加價而得到改善。他認為部門應審視的士行業中營運商和的士司機之間的結構關係，以平衡兩方的收入。他詢問「的士服務質素委員會」的成員有否包括的士

業界從業員，又建議改組該委員會以更有效全面改善的士業界的發展。

13. 運輸署王智滔先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方已於 2018 年 1 月改組成立「的士服務質素委員會」，委員會成員包括不同界別人士，如的士業界人士，以討論各項推動改革的策略及措施，提升在現行規管制度下的士的服務質素。經過 2018 年上半年的工作，「的士服務質素委員會」已取得一定進度，並提出一系列建議措施，包括更新的士服務標準及指引、提升現職的士司機服務質素的培訓課程，以及檢視現行有關的士司機各種違規行為的罰則等；
- (b) 署方在規管的士牌照數目時，主要會考慮市民對的士服務的需求、的士業界的經營情況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響，以決定是否增發的士牌照。署方會繼續聆聽多方意見及與的士業界保持溝通，在有需要時採取適當措施。現時政府已發出大約 18 000 個的士牌照，約六成屬個人持有，四成屬公司持有，未見有壟斷情況；以及
- (c) 署方於今年 9 月收到的士業界的加價申請。署方會按一貫準則作審慎考慮。

14. 趙家賢委員代張國昌委員、黎志強委員、梁兆新委員、麥德正委員、古桂耀委員、王振星委員、梁穎敏委員、鄭達鴻委員及徐子見委員讀出聲明：

「本文件提案議員及聯署議員強烈反對市區的士加價，要求運輸署全力把關，並促請運輸及房屋局改革發牌制度、引入競爭、改善司機待遇，打擊車行及炒家壟斷，切實有效地提升的士業服務質素。」

15. 經討論後，委員會請部門備悉委員的意見。

**V. 跟進香港鐵路「四綫故障」事件
要求交代及檢討，並促請當局嚴懲港鐵
(交通及運輸事務委員會文件第 34/18 號)**

16. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任／東區李耀文先生、香港鐵路有限公司(港鐵公司)助理公共關係經理－對外事務劉以欣小姐及車務經理－港島

綫，南港島綫及將軍澳綫謝福深先生出席會議。趙家賢委員介紹第 34/18 號文件。

17. 15 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 洪連杉委員指 2018 年 10 月 16 日港鐵公司出現「四線故障」事件，導致各區交通出現嚴重混亂的情況，而港鐵公司於事故當日未有及時作出有效疏導乘客的安排。他促請港鐵公司盡快徹查事故原因，並提出有效改善措施。他又請政府檢討當交通出現事故時的緊急應變措施及對公共交通營辦商列車服務延誤的相關罰則，並考慮將公共交通營辦商的服務表現與其管理層的年度獎金掛勾；
- (b) 徐子見委員不能接受港鐵公司以四線的信號系統故障為由解釋是次事故原因，認為港鐵公司未有查明當中可能涉及的人為因素。他指港鐵公司在事故當日延遲向公眾通報，又未能有效安排其他公共交通工具疏導乘客，要求港鐵公司改善其應變措施以減低將來出現同類故障時對市民的影響。他又促請部門檢討現行對公共交通營辦商就服務事故的罰則；
- (c) 張國昌委員不滿運輸署未能有效監管港鐵公司的服務，要求港鐵公司在完成事故報告後再向委員會交代報告詳情；
- (d) 李鎮強委員質疑港鐵公司為何會在平日市民上班日子進行系統測試，又未有就可能出現的故障制定緊急應變措施，事故發生後亦未有即時向運輸署作出通報。他不滿港鐵公司安排在週末而非平日推出一次性特別車費安排的補償措施，認為此安排未能向真正受影響的市民作出補償。他希望港鐵公司就此事故作檢討，包括日後慎重選擇系統測試的日子；
- (e) 梁兆新委員指港鐵公司在「四線故障」後未有安排接駁巴士疏導市民，質疑港鐵公司未有協調運輸署及其他公共交通工具營運商作出適當的交通配合，應變措施不足，以致路面交通出現嚴重混亂的情況。他促請港鐵公司和運輸署制定有效方案處理交通突發情況；
- (f) 古桂耀委員不滿港鐵公司在「四線故障」後未有立即採取有效應變措施以疏導受影響市民，以致部分市民因未能準時上班而受到公司處分。他指港鐵公司當日應該安排巴士到各港鐵站接載市民。他又指港鐵公司線路出現故障的情況頻繁，港鐵公司應作出檢討及改善。他詢問港鐵公司會否就事故另外選擇一日平日作出特別車費安

排的補償措施；

- (g) 林心廉委員指港鐵公司近年多次出現線路故障問題，但其危機處理措施一直未如理想，要求港鐵公司作出改善。他認為港鐵公司應選擇在假日期間進行系統測試，避免因可能發生系統故障而影響上班的市民；
- (h) 趙家賢委員表示立法會和區議會屬獨立的民意機構，兩者的角色並不相同，不滿部門和港鐵公司只將呈交予立法會的文件提交予委員會作為回應資料，而未有仔細回應委員文件中的提問。他表示鐵路作為香港主要交通工具，部門和港鐵公司在「四線故障」發生後應認真研究系統及訊號故障的原因，再改善應變措施，尤其是將來會如何協調東區的公共交通網絡，以避免日後出現類似的交通混亂情況；
- (i) 植潔鈴委員要求港鐵公司認真檢討是次故障的原因，並制訂有效措施避免將來有同類事故發生，例如安裝後備系統。她指港鐵公司的補償措施欠缺誠意，大部分受影響的市民未能受惠於港鐵公司於2018年11月3日及4日推出的一次性特別車費安排，要求港鐵公司反省；
- (j) 曾卓兒委員指「四線故障」當日交通十分混亂，港鐵公司又未有即時作出通報，要求港鐵公司下次進行系統測試之前預早通知市民以及制訂有效交通應變措施；
- (k) 黎志強委員表示港鐵公司即使動用其文件所提及的所有巴士資源亦不足以有效疏導當日受「四線故障」影響的市民，詢問港鐵公司有否預備交通工具以應付突發交通需要。另外，他不滿港鐵公司未有仔細回應文件的提問；
- (l) 鄭達鴻委員不滿港鐵公司就「四線故障」所作出的一次性特別車費安排未能補償事故當日受影響的市民，而政府亦未有就該措施作妥當回應。他又不滿港鐵公司提供立法會質詢文件的記錄予委員會作為對是次文件的回應，認為港鐵公司未有尊重東區區議會；
- (m) 楊斯竣委員促請港鐵公司制訂有效的應變機制以防止日後有同類事故發生、安排在平日發放一次性的特別車費補償措施，以及就「四線故障」事故提交報告向市民作出交代。他又建議政府檢討公共交通工具發生事故的懲罰機制；

- (n) 黃建彬委員質問港鐵公司為何未有在發出「紅色警報」後立即安排透過電視和電台向市民發放最新訊息。他促請政府制訂完善機制以監管公共交通工具的營辦商；以及
- (o) 顏尊廉主席指港鐵公司在「四線故障」的應變措施及之後所提出的補償方案未如理想，要求港鐵公司作出檢討，以避免日後出現同類事件。

18. 港鐵公司劉以欣小姐及謝福深先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 10月16日凌晨，荃灣綫新信號系統測試完畢後，成功轉換回現有信號系統。當日早上5時28分，屬非行車時間，車務控制中心接報，港島綫、觀塘綫和荃灣綫的列車（不載客列車）未能收到正常行車訊號，需要以人手控制慢速行駛。公司工程人員隨即進行搶修，工程人員初步嘗試復修但未能成功，故逐一重新啟動各綫的信號系統。公司評估有關情況有可能在行車時間開始時影響以上三條鐵路綫的列車服務，於是在早上5時52分首班列車開出之前通知運輸署緊急事故交通協調中心，並先後發出黃色及紅色警報，要求其他公交營辦商加強服務。經工程人員重啟電腦及完成緊急修復後，在早上9時20分至11時45分先後恢復港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫信號系統，列車務務逐步回復至正常班次。；
- (b) 事故期間，公司透過其手機應用程式、車站和車廂廣播、車站內和路面的指示，及車站入閘機旁的服務資訊顯示屏，通知乘客列車服務受阻，以及提供其他公共交通的資訊，並透過傳媒更新車務資訊。公司增派了人員到相關綫路受影響的車站為乘客提供協助，包括在車站進行人流管理、指示乘客乘搭其他交通工具等
- (c) 一般而言，當鐵路服務局部中斷(例如個別車站沒有列車服務)，港鐵車務控制中心會根據其應變計劃提供免費接駁巴士服務，行走受影響路段接載乘客。相對於鐵路服務，接駁巴士的運載能力始終有限，故只能作有限支援服務。公司曾數次檢視調派接駁巴士的可行性。不過，由於公司可於短時間內調配的接駁巴士最多只有約十輛，而受影響的路綫範圍廣泛，在這情況下或許不能發揮應有效用，因此公司當時決定將其資源集中投放在維持有限度的鐵路服務及復修系統，因而沒有提供接駁巴士服務；
- (d) 當天事故發生後，公司已即時檢視該四條涉事鐵路綫的信號系統，

根據初步觀察及分析，現時，荃灣綫、港島綫、觀塘綫及將軍澳綫的信號系統由兩間供應商提供。由於兩個系統的軟件計數器重置設定不同，導致兩個相連系統於事故早上如常進行互相同步程序時出現不協調情況，使信號系統運作不穩定，即未能發出穩定的行車指令。初步調查結果指，事故是在切換回現有信號系統正常運作了一段時間後才發生，因此並無證據顯示事故與信號系統更新工程及測試有關；

- (e) 公司於事故後已立即採取措施，包括定期監察區間電腦的軟件計數器數值及同步情況，確保運作正常。公司已暫時將荃灣綫、港島綫及觀塘綫的區間電腦連繫隔離，如不幸再發生同類事故，減低多綫同時受影響的機會；
- (f) 公司十分重視 10 月 16 日發生的事故，對當日造成乘客的不便深表歉意。公司已展開詳細調查，調查委員會包括海外的信號專家及本地的鐵路系統專家，希望能盡快找出事故成因，避免同類事件再發生此外，公司也會檢視當日的應變措施、及資訊發放安排，預計於兩個月內向政府提交報告；以及
- (g) 為了答謝受影響乘客的忍耐及合作，公司於 11 月 3 日及 4 日推出一次性的特別車費安排。因考慮到不同因素包括鐵路的運載能力、平日繁忙時間的客量等，公司認為於週末推出特別車費安排會比較適合。公司稍後亦會按港鐵票價調整機制內的「服務表現安排」計算相關的撥款額。

運房局/ 運輸署/
港鐵公司

19. 經討論後，委員會同意繼續跟進此議題。

(會後備註: 港鐵公司的補充資料已於 2018 年 12 月 21 日轉交各委員。)

VI. 要求港鐵解釋及檢討扶手電梯的安全問題

(交通及運輸事務委員會文件第 35/18 號)

20. 顏尊廉主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理－對外事務劉以欣小姐出席會議。李進秋委員及李鎮強委員介紹第 35/18 號文件。

21. 13 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 古桂耀委員質疑港鐵公司表示是次事故源於有外來物卡住扶手梯

下層梯梳位置導致扶手梯停止運作的說法，認為港鐵公司未有認真作出調查。他詢問該外來物如何卡住梯梳，以及梯梳由哪種物料製成。他指港鐵站內扶手電梯不時發生意外，容易造成危險，促請港鐵公司為港島鐵路站內所有扶手電梯進行檢測。他又不滿港鐵公司未有向事故中受傷的市民作出應有的慰問及賠償；

- (b) 李鎮強委員表示事故中受傷的市民仍未痊癒，促請港鐵公司主動協助該市民作出索償申請。他質問港鐵公司如何確保扶手電梯維修和保養的規格合乎水平，以避免再有同類型意外發生；
- (c) 徐子見委員建議港鐵公司致電慰問在事故中受傷的市民；
- (d) 張國昌委員表示市民在港鐵站內受傷的情況普遍，建議港鐵公司主動向受傷市民提供索償表格，並且為市民提供一個安全的乘車環境。他又希望政府加強對港鐵公司的監管；
- (e) 梁兆新委員表示曾經協助在港鐵站內受傷的市民向港鐵公司作出索償申請，然而港鐵公司以受傷市民未能提供意外的詳情及證明文件等原因而未有作出任何賠償。他認為港鐵公司既然已購買第三者責任保險，應該簡化處理乘客的索償申請程序，讓受傷市民得到合理賠償；
- (f) 梁穎敏委員指港鐵公司扶手電梯意外時有發生，有外來物卡住扶手梯的梯梳情況十分普遍，認為其安全裝置未能發揮保護市民免受傷害的作用。她建議港鐵公司調校及改善扶手電梯的安全裝置以避免同類意外再次發生。她另詢問是次事故涉及甚麼外來物；
- (g) 許林慶委員表示曾經協助在港鐵站內受傷的市民向港鐵公司提出索償申請，但港鐵公司在收集有關意外的資料後卻指示市民直接向保險公司提出索償申請。他促請港鐵公司主動向受傷的市民作出賠償；
- (h) 鄭達鴻委員指事故中受傷的市民年事已高，不滿港鐵公司未有就意外向受傷的市民主動作出賠償或慰問，認為港鐵公司未有盡應有的企業責任。他指扶手電梯意外經常發生，詢問港鐵公司能否改善扶手電梯安全裝置的設計，以保障市民安全；
- (i) 丁江浩委員關注港鐵站內扶手電梯的安全問題，促請港鐵公司制訂全面維修保養計劃，包括加強在繁忙的車站進行檢測，以減少意外

發生；

- (j) 趙家賢委員指委員會曾經就港鐵站內扶手電梯「炒梯疏」事件進行討論，而港鐵站內仍然不時發生相關意外。他質疑扶手電梯進行翻新工程時所採用的物料和維修施工質素是否出現問題，希望港鐵公司作出檢討及改善；
- (k) 李進秋委員指受傷市民的家屬向她反映港鐵公司在事故後一直未有作出慰問。她關注港鐵公司於 2018 年扶手電梯的意外率太高，認為港鐵公司因此而未有恰當處理受傷市民的個案；
- (l) 龔栢祥委員認為扶手電梯的感應度太高，以致扶手電梯容易因安全裝置啟動而停止運作，發生意外。他建議港鐵公司成立「扶手電梯關注組」，訂立完善賠償機制，恰當地處理相關意外；以及
- (m) 曾卓兒委員指港鐵站內扶手電梯意外時有發生，促請港鐵公司作出改善及檢討其賠償機制。

22. 港鐵公司劉以欣小姐及謝福深先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 事故當天早上大約 8 時 54 分，柴灣站車站控制室見到有燈號亮著，顯示一條連接車站大堂及 B 出口地面的下行扶手電梯停止運作，車站即時派員到達現場，當時見到扶手電梯停止運作，以及在中間位置見到一名乘客右面頰受傷，職員即時為傷者提供協助，並召喚救護車將傷者送院治理。職員亦圍封有關扶手電梯，並安排承辦商進行詳細的檢查，承辦商在檢查後，發現是有一枚一毫子硬幣卡住扶手電梯的下層梯梳位置而啟動了安全裝置，令扶手電梯停止運作。公司於事故發生後已致電慰問受傷市民的家屬。公司會再向委員了解情況及跟進；
- (b) 公司有購買第三者責任保險，就其營運及業務涉及的事故而引致公司須向第三者承擔法律責任及補償作出承保。公司設有既定程序處理乘客的索償申請，乘客須以書面形式向公司提供意外的詳情及索償金額，並呈交有關的證明文件，以作跟進；
- (c) 為了提供安全、可靠及舒適的鐵路服務，公司每年均投放大量資源進行資產更新和維修，單是去年公司就在這方面投放了超過八十六億元。另外，公司設有嚴謹和完善的維修保養制度，確保鐵路及網絡內的設施，包括車站扶手電梯維持在安全使用狀態。網絡內所有

扶手電梯均需獲得機電工程署的審批方可投入及維持服務。網絡內的扶手電梯每隔約兩星期會由承辦商進行例行檢查和保養，並定期進行檢驗，符合法定要求，確保扶手電梯運作安全及可靠。一般扶手電梯的壽命約為 40 年，公司會於約 25 年左右為扶手電梯進行大型翻新工程。由 2002 年至今，公司一直按扶手電梯的不同狀況進行大型翻新工程；

- (d) 公司會繼續密切監察扶手電梯的保養及維修工作，確保扶手電梯正常運作，讓乘客可以安全使用。公司亦會透過各種渠道向乘客宣傳扶手電梯安全訊息，避免意外發生；以及
- (e) 2018 年 1 月至 9 月期間，港鐵網絡發生的扶手電梯意外共有 422 宗，較去年同期下跌 9.2%。最常見的扶手電梯意外成因包括失平衡、乘客不適及攜帶大型物件。

港鐵公司

- 23. 經討論後，委員會請港鐵公司備悉委員意見。

VII. 要求更換港島線上環至柴灣站的閘機

(交通及運輸事務委員會文件第 36/18 號)

- 24. 梁兆新委員介紹第 36/18 號文件。

- 25. 6 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 梁穎敏委員指港鐵公司曾經以「活板式」閘機佔用空間較大，安裝該款閘機會減少站內閘機的數量，從而影響乘客流量為由而表示港鐵太古站並不適合安裝該款閘機。她留意到現時新建車站均使用「活板式」閘機，而該款閘機所佔空間與「轉盤式」閘機分別不大，詢問港鐵公司「活板式」閘機不同款式的資料，以及現時更換各車站，包括太古站內閘機的可行性；
- (b) 梁兆新委員建議港鐵公司制訂為各鐵路車站更換閘機的長遠計劃，包括訂立優次的準則及時間表；
- (c) 王振星委員指港鐵太古站人流極高，現時「轉盤式」閘機對市民，尤其是攜帶多件物件或輪椅人士等出入均造成不便。他建議港鐵公司在有龐大盈餘的情況下分階段按各車站的需要更換閘機，並制訂更換閘機的具體時間表以提升車站設施；

- (d) 古桂耀委員指「活板式」閘機較方便市民出入，希望港鐵公司分階段為有需要車站更換閘機；
- (e) 趙家賢委員促請港鐵公司制訂更換車站閘機的時間表，並盡快進行相關工程；以及
- (f) 何毅淦副主席表示曾向港鐵公司要求將港鐵杏花邨站的閘機更換為「活板式」閘機，但港鐵公司指會於進行車站翻新工程時才考慮作出更換。他認為「活板式」閘機和「轉盤式」閘機各有好處，建議港鐵公司就市民使用兩款閘機的情況收集數據，以研究不同車站對兩款閘機的需求，並訂立具體計劃更換車站的閘機。他又建議港鐵公司在車站安裝更多不同款式的閘機以迎合不同市民的需要。

26. 港鐵公司劉以欣小姐就委員的意見及提問回應時表示，公司備悉委員意的建議，會轉交有關部門在資產更新時作為參考。公司在今年八月份邀請有興趣的承辦商進行資格預審，為港鐵大規模更換及提升車站內現有的自動收費系統設備，包括出入閘機及售票機，以提升有關設備的功能，這是一個長遠的資產更新計劃。有關資格預審程序現正進行中，預計於明年初展開招標程序。在這次資產更新計劃當中，我們會一併考慮出入閘機的設計及運作模式。

港鐵公司

27. 經討論後，委員會同意有進展時跟進此議題。

VIII. 公共交通及道路安全工作小組第三及第四次會議紀要 (交通及運輸事務委員會文件第 37/18 和 38/18 號)

- 28. 何毅淦副主席介紹文件。
- 29. 李鎮強委員表示文件第 38/18 號中第二段有關委員對第 118 號線的要求，包括要求該線號以康翠臺作為巴士總站。
- 30. 秘書處回應時表示，會議紀要旨在將會議內容以摘要形式作記錄。秘書處備悉委員的意見，並會在撰寫會議紀錄時詳細記錄小組成員的發言內容。

IX. 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會尚待處理的跟進事項進度報告 (交通及運輸事務委員會文件第 39/18 號)

負責者

- (i) (1) 動議：要求政府在鰂魚涌公園加建升降機
- (2) 「人人暢道通行」計劃—為東區三座行人天橋加建升降機設施
 - (i) 橫跨小西灣道近富欣道的行人天橋 (HF163)
 - (ii) 橫跨柴灣道近山翠苑的行人天橋 (HF63)
 - (iii) 橫跨東區走廊近鰂魚涌公園的行人天橋 (HF92 & 92A)
- (3) 「人人暢道通行」計劃為東區公共行人通道加建無障礙通道設施

31. 顏尊廉主席歡迎土木工程拓展署工程管理主任／暢道通行計劃梁嘉言先生及科進顧問(亞洲)有限公司(科進公司)駐地盤工程師葉柱恆先生出席會議。

32. 3位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 王振星委員希望各項「人人暢道通行」計劃下的加建升降機設施工程能夠如期完成；
- (b) 古桂耀委員表示行人天橋結構編號 HF63 橫跨柴灣道近興民邨而非山翠苑，要求部門修正文件的資料；以及
- (c) 趙家賢委員指有市民關注康樂及文化事務署在鰂魚涌公園以加設公廁代替重置牌樓的方案，詢問部門相關工程合約有否對重新重置牌樓設期限及相關細節為何。

33. 土木工程拓展署梁嘉言先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方會修正所有文件上行人天橋結構編號 HF63 的名稱；以及
- (b) 重新重置牌樓在工程合約上是可行的。然而，若相關工程於兩部升降機安裝完畢後才決定重新開展，承建商可按工程合約索償。因此署方盡快就是否會重新重置牌樓作出結論。

土木工程拓展署/
路政署

34. 經討論後，委員會同意繼續跟進議題。

- (ii) 要求港鐵改善柴灣港鐵站內升降機內的通風系統

35. 顏尊廉主席歡迎港鐵公司助理公共關係經理—對外事務劉以欣小姐出席會議。

港鐵公司

36. 委員會同意繼續跟進議題。

(iii) 要求政府調查東區欠缺車位總量
以便制訂和策劃有關東區停車場和車位的政策

37. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／東區 2 關永業先生出席會議。

38. 2 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

(a) 徐子見委員指政策局應該就東區停車場政策制訂長遠規劃。他詢問局方為何未有派代表出席會議；以及

(b) 古桂耀委員表示部門一直未能有效解決東區泊車位不足的問題，要求運輸及房屋局出席下次會議討論議題。

39. 運輸署關永業先生及陳建峰先生回應時表示，署方現時沒有東區欠缺車位總量的資料。署方會繼續在區內覓色合適位置加設停車位，以回應區內需求。此外，在所有新發展項目/重建項目，署方會要求發展商根據《香港規劃標準與準則》提供所需泊車位數目，並以上限為基準。另外，署方現正進行商用車輛泊車顧問研究，以評估地區的供求情況及研究增加商用車輛泊車位的不同方案。署方會適時向委員匯報相關進展。

運房局/ 運輸署

40. 經討論後，委員會同意繼續跟進議題，並邀請運輸及房屋局派代表出席下次會議討論議題。

(iv) 要求增加專線小巴路線(耀東邨、興東邨往西灣河)

41. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任／東區李耀文先生出席會議。

42. 運輸署李耀文先生補充時表示，署方已就增加專線小巴來往耀東邨及鯉景灣進行地區諮詢工作。署方希望能夠在今年第四季落實有關路線。

43. 趙資強委員詢問部門會否從專線小巴 50 號線調撥資源以開辦題述路線。

44. 運輸署李耀文先生回應時表示，小巴公司會於現有車隊中調撥資源開辦題述路線，而開辦題述路線不會影響專線小巴 50 號線的日常運作。

運輸署

45. 經討論後，委員會同意繼續跟進議題。

(v) 要求巴士公司增加東區來往高鐵西九龍站巴士線服務

46. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任／東區李耀文先生、新巴城巴有限公司(新巴城巴)公眾事務經理李建樂先生、經理(策劃)冼志賢先生、九龍巴士有限公司(九巴)車務主任龔詠雋先生及襄理(策劃及發展)黃秀娟女士出席會議。
47. 新巴城巴冼志賢先生補充時表示，公司現正與九巴商討將 110 號線星期日的首班班次提早開出的可行性，公司在有進展時會向委員會匯報。
48. 8 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：
- (a) 林心廉委員表示現時由東區前往高鐵西九龍站需作多次轉乘，而由港鐵九龍站步行前往高鐵西九龍站的路程遙遠，對長者非常不便，要求巴士公司盡快落實開辦由東區直達高鐵西九龍站的巴士服務；
 - (b) 李鎮強委員表示由港鐵九龍站步行前往高鐵西九龍站的路程遙遠，巴士公司所開辦的 W1 號線及其他轉乘優惠並未能為東區居民提供便捷的交通服務，促請巴士公司盡快開辦由東區直達高鐵西九龍站的巴士路線；
 - (c) 植潔鈴委員指普遍前往高鐵西九龍站的市民均會攜帶多件行李，現時市民由東區前往該站需作多次轉乘，要求巴士公司盡快開辦由東區直達高鐵西九龍站的巴士路線；
 - (d) 王志鍾委員指現時東區市民前往高鐵西九龍站需作多次轉乘。他建議巴士公司試行將 110 號線改道前往高鐵西九龍站，並積極向市民宣傳試行計劃，以有效收集相關乘客數據；
 - (e) 梁國鴻委員指現時東區市民前往高鐵西九龍站需時約一小時，質疑香港的交通配套未能有效配合高鐵的發展，要求巴士公司盡快開辦由東區直達高鐵西九龍站的巴士路線；
 - (f) 曾卓兒委員指高鐵西九龍站的使用率非常高，但東區市民前往該站需作多次轉乘，而由港鐵九龍站步行前往高鐵西九龍站的路程遙遠。她建議巴士公司將 110 號線的路線延長至高鐵西九龍站或開辦由東區直達該站的巴士路線以方便市民；
 - (g) 趙資強委員要求巴士公司改善 110 號線的服務，包括加密班次及提早首班班次的服務時間。他批評現時由各區直達高鐵西九龍站的巴

負責者

士服務並不足以應付市民的需要，要求巴士公司盡快開辦由東區直達高鐵西九龍站的巴士路線；以及

- (h) 黃建彬委員表示由港鐵九龍站步行前往高鐵西九龍站的路程遙遠，對前往高鐵西九龍站的市民非常不便。他建議運輸署邀請非專營巴士公司開辦由東區直達高鐵西九龍站的旅遊巴士服務。

49. 運輸署李耀文先生回應時表示，署方備悉委員的意見，並會研究不同方案的可行性，在有進展時向委員會匯報。

運輸署/
新巴城巴/
九巴

50. 經討論後，委員會同意有進展時跟進議題。

(vi) 要求增設柴灣直接來往香港仔的巴士路線

51. 5位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 徐子見委員希望部門加快研究開辦由柴灣直接來往香港仔的巴士路線服務；
- (b) 李鎮強委員表示東區部分地區包括小西灣並沒有鐵路服務，希望部門研究不同的可行方案，包括邀請非專營巴士公司以開辦由柴灣直接來往香港仔的巴士路線服務；
- (c) 古桂耀委員表示港鐵南港島線開通後，巴士公司應將已騰出的巴士資源投放在有需要的地區以服務市民。他促請運輸署和巴士公司考慮開辦由柴灣直接來往香港仔的巴士路線服務；
- (d) 植潔鈴委員表示巴士公司推出的巴士轉乘服務未能切實回應市民的需要，又指小西灣一直未有鐵路配套支援當區居民，要求巴士公司認真考慮開辦由柴灣直接來往香港仔的巴士路線服務；以及
- (e) 梁國鴻委員建議運輸署和巴士公司考慮先在上班和下班時段開辦由柴灣和小西灣直達南區的巴士路線服務。

52. 運輸署李耀文先生回應時表示，署方備悉委員的意見，並會與巴士公司再作研究。

運輸署/
新巴城巴/

53. 經討論後，委員會同意有進展時跟進議題。

負責者

九巴

(vii) 要求增設來往東九龍和港島東的通宵巴士路線

54. 徐子見委員表示 606 號線車程較長，巴士公司所提供有關 606 號線的乘客數據未必能夠切實反映東區市民對來往東九龍和港島東通宵巴士服務的需要，希望巴士公司研究開辦駛經東區海底隧道來往該兩區的通宵巴士服務。

55. 運輸署李耀文先生回應時表示，署方備悉委員的意見，並會就不同方案再作研究。

運輸署/ 新巴城巴
/ 九巴

56. 經討論後，委員會同意有進展時跟進議題。

**(viii) 嚴正要求運輸署正視香港路面交通安全問題
要求署方引入嶄新設備以改善路面交通安全**

路政署/ 運輸署

57. 是項議題為每半年跟進事項，將於 2019 年舉行的第一次會議討論。

(ix) 促請政府交代北角危險品碼頭維修安全情況

58. 委員會備悉土木工程拓展署及運輸署的書面回覆。

土木工程拓展署/
運輸署

59. 委員會同意有進展時跟進議題。

(x) 關注夜間的士超速駕駛的情況

60. 顏尊廉主席歡迎警務處東區交通隊主管陳志成先生及運輸署高級運輸主任/東區李耀文先生出席會議。

61. 4 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

(a) 古桂耀委員表示夜間的士司機超速駕駛的問題嚴重，容易造成交通意外，促請部門加強監管；

(b) 梁兆新委員建議在的士加裝限速器和「黑盒」，以監察的士司機的駕駛情況。他請相關政策局作出跟進；

負責者

- (c) 張國昌委員詢問警方在七月至九月份就超速駕駛所檢控的違例者是否全部均成功入罪及罰則為何；以及
- (d) 徐子見委員促請部門積極研究在的士安裝限速器的可行性，以及落實有關限制駕駛者使用流動通訊裝置的政策。

62. 警務處陳志成先生及運輸署李耀文先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 運輸及房屋局現正就公共交通政策進行綜合研究，當中包括研究在車輛安裝限速器和「黑盒」的可行性。署方在有進展時會再向委員會匯報；以及

警務處

- (b) 警方所提供在七月至九月份反超速駕駛行動中的數字屬檢控數據。

警務處/ 運輸署

63. 委員會同意有進展時跟進議題。

(xi) 要求增建骨灰安置所時，必須做好附近地區的交通配套

64. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／東區 2 關永業先生、路政署區域工程師／北角區甄祺傑先生、房屋署房屋事務經理(港島及離島二)彭德源先生及警務處東區交通隊主管陳志成先生出席會議。

65. 委員會備悉食物及環境衛生局(食衛局)、食物環境衛生署(食環署)、地政總署及建築署的書面回覆。

66. 龔栢祥委員詢問地政總署的工作進展。

67. 運輸署關永業先生回應時表示，署方已向地政總署申請要求房屋署交還有關土地以進行在環翠道加設巴士停車灣和在連城道近歌連臣角道加設巴士及公共小巴停車處的工程。署方會請地政總署在有進展時再向委員會匯報。

食衛局/ 食衛署/
運輸署/ 房屋署/
地政總署/ 警務處

68. 委員會同意有進展時跟進議題。

負責者

/ 路政署/ 建築署

(xii) 要求改善北角區旅遊巴士違例泊車情況－鯽魚涌海裕街臨時巴士停泊區成效檢討

69. 顏尊廉主席歡迎東區民政事務處(民政處)高級行政主任(地區管理)江琦琦女士、行政主任(地區管理)梁健德先生、運輸署高級工程師／東區及一般事務陳建峰先生及工程師／東區 1 梁智華先生出席會議。

70. 3 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 王振星委員詢問前北角邨發展項目內所提供的 30 個公眾旅遊巴士泊位能否應付現時社區的需要；
- (b) 趙資強委員詢問前北角邨發展項目內所提供的 30 個公眾旅遊巴士泊位能否在今年內落成；以及
- (c) 黃建彬委員表示前北角邨發展項目內所提供的 30 個公眾旅遊巴士泊位工程早前一再延期完工，促請發展商務必於今年內完成相關工程。他又希望民政處和運輸署作出協調，安排委員會委員實地視察泊位工程的進度。

71. 運輸署陳建峰先生就委員的意見及提問回應時表示，根據過往半年的數據顯示，前北角邨發展項目內所提供的 30 個公眾旅遊巴士泊位數目足夠應付社區需要。發展商已落實有關泊位可於今年 12 月 31 日全面運作。署方會與發展商安排委員會到相關發展項目進行實地視察。

民政處/ 運輸署

72. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(會後備註: 委員會已於 2018 年 12 月 14 日進行實地視察。)

(xiii) 強烈要求康怡四線小巴盡快增加座位及引入低地台小巴

運輸署

73. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xiv) 要求開辦專線小巴往來筲箕灣區、阿公岩區及東區醫院

運輸署

74. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

負責者

(xv) 改善西灣河東廊橋底西行人東廊的交通安排

運輸署/ 路政署 75. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

- (xvi) (1) 要求解決劏魚涌港鐵站太古坊出口外行人過路線繁忙時間嚴重擠迫問題
(2) 促請港鐵於劏魚涌港鐵站增設行人隧道接駁糖廠街以紓緩擠塞
(3) 要求在太安街以北加建地鐵站出口
(4) 強烈要求於炮台山港鐵站加建直上路面升降機
(5) 強烈要求於太古港鐵站大堂加建升降機直達路面
(6) 方便長者進出太古站搭乘地鐵
(7) 要求港鐵筲箕灣A3 出口增設扶手電梯
(8) 港鐵劏魚涌站增設「付費通道使用核准機」
(9) 建議港鐵北角B1 出口增設扶手電梯
(10) 要求港鐵於西灣河A 出口增設扶手電梯
(11) 要求柴灣港鐵站大堂加裝冷氣
-

路政署 76. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xvii) 要求明園西街至堡壘街行人梯級改善工程儘快上馬

路政署/ 屋宇署 77. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

- (xviii) (1) 要求檢討現時巴士司機的工時指引
(2) 要求全面檢視專營巴士安全性
(3) 關注巴士乘客及路面行人安全
(4) 討論《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》修訂建議衍生的問題

運輸署/ 新巴城巴 / 九巴 78. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xix) 促請巴士公司增設學童乘車優惠

運輸署/ 新巴城巴 / 九巴 79. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

- (xx) (1) 要求隧巴過海後收費與相等路線巴士同價
(2) 要求運輸署重組過海隧道巴士路線
(3) 要求增設巴士「轉乘站」
-

負責者

運輸署/ 新巴城巴 / 九巴 80. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxi) 要求巴士公司提供月票優惠

運輸署/ 新巴城巴 / 九巴 81. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxii) 關注東區欠跨境巴士服務

運輸署/ 新巴城巴 / 九巴 82. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxiii) 關注2016年政府收回東隧專營權後東區的交通狀況促請採取切實措施，避免將擠塞問題引入東區

運輸署 83. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxiv) (1) 強烈要求在東區增加大型車輛停車場
(2) 促請政府增建多層停車場或開放更多用地供停車
(3) 強烈要求在東區增建多層停車場

運房局/ 運輸署/ 地政總署/ 規劃署 84. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxv) 建議善用公共空間在東區走廊橋底(譚公廟道至漁類批發市場)規劃為停車場用途

運輸署/ 地政總署/ 規劃署 85. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxvi) 要求檢視行人路闊度標準與準則及實行人環境改善計劃

運輸署/ 路政署 86. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxvii) 離地「專營的士」會否成為美食車翻版？
為何政府堅持不讓共享經濟模式載客服務合法化？

運房局/ 運輸署 87. 委員會同意在有進展時跟進此議題。

(xxviii) 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〔截至2018年10月〕

路政署

88. 部門未有工程項目匯報。

X. 就行政長官施政報告的三隧分流方案提出建議

(交通及運輸事務委員會文件第 31/18 號)

XI. 反對行政長官施政報告提出調高東隧及紅隧費用以補貼西隧減價的「三隧分流」方案

(交通及運輸事務委員會文件第 32/18 號)

89. 顏尊廉主席表示由於兩份文件均涉及施政報告的三隧分流方案，因此會合併討論。

90. 顏尊廉主席歡迎運輸及房屋局(運房局)首席助理秘書長(運輸)李若愚先生、運輸署總工程師／運輸策劃余天翔先生、高級工程師／運輸策劃馮煜才先生、工程師／運輸策劃黃邦彥先生和工程師／運輸策劃吳基博先生出席會議。林心廉委員介紹文件第 31/18 號。張國昌委員介紹文件第 32/18 號。

91. 13 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 古桂耀委員表示紅磡海底隧道(紅隧)、東區海底隧道(東隧)和西區海底隧道(西隧)在港島和九龍的出入口位置分隔甚遠，質疑駕駛人士未必會因三隧收費差距收窄而改變原定行車路線使用另一條隧道，因此增加紅隧和東隧收費對使用此兩條隧道的駕駛人士不公平。他認同西隧應該調低收費，但不贊成政府以增加補貼駕駛人士使用西隧的方式以達致三隧分流效果；
- (b) 林心廉委員表示三隧服務的地區各有不同，質疑政府顧問報告所提出的方案屬紙上談兵，建議政府先將西隧收費調低至合理水平，檢討成效後再分階段研究調整另外兩條隧道收費的需要。他又建議在三隧的收費站安裝電子付款設施以加快車流；
- (c) 洪連杉委員贊同政府希望透過理順三條海底隧道以紓緩交通擠塞的施政方向，但不同意政府大幅增加紅隧和東隧的收費。他建議政府調低西隧收費，並保持紅隧和東隧現行收費，以及減免公共專營巴士隧道收費以吸引市民轉乘公共交通工具，以達致三隧分流及減低隧道使用率的效果；

- (d) 張國昌委員詢問三隧分流方案有否考慮到高鐵西九龍站、港珠澳大橋及中環及灣仔繞道通車後交通流量轉變帶來的影響。他質疑政府顧問報告的交通模型能否準確推測不同方案對三隧實際交通情況的影響。他詢問局方有否考慮調低海底隧道巴士收費以吸引市民選擇乘搭公共交通工具並減少駕駛私家車來往港島及九龍；
- (e) 梁兆新委員詢問政府進行三隧分流顧問研究時有否考慮中環及灣仔繞道通車後對車流的影響。他質疑政府在報告中提出西隧法定隧道收費資料的目的，又認為調低西隧收費能夠有效達致三隧分流；
- (f) 植潔鈴委員認為政府提出的三隧分流方案將提高紅隧和東隧的收費以補貼西隧因調低收費所帶來的損失，對紅隧和東隧的使用者非常不公平。她建議政府先試行調低西隧收費，檢視其分流效果，再考慮進一步的分流措施。她又質疑顧問報告的準確性；
- (g) 徐子見委員質疑政府顧問報告指其他三隧分流方案會導致東隧和紅隧的交通擠塞問題更嚴重的估算未必能夠反映實況，詢問政府有否認真考慮其他三隧分流方案的可行性；
- (h) 梁穎敏委員詢問政府提出的三隧分流方案有否考慮必須使用紅隧和東隧的市民的經濟負擔能力。她建議政府先調低西隧收費，檢視其對分流的成效後再考慮進一步的分流措施；
- (i) 趙資強委員表示部分使用紅隧和東隧的駕駛人士每天均經過兩隧來往新界西北地區，即使兩隧加價亦難以分流這批隧道使用者。他建議政府調低西隧收費以收窄三隧收費差距，達致分流效果。他又指大幅提高車輛牌費和保險費才有機會能夠有效管制車輛數目；
- (j) 黃建彬委員建議政府分階段推出三隧分流措施，先試行調低西隧收費，再研究調整紅隧和東隧收費的必要性。另外，他擔心中環及灣仔繞道通車後東隧的車流量會大幅增加，促請政府研究三隧分流方案時加以考慮；
- (k) 王志鍾委員建議政府先試行調低西隧收費，再研究調整紅隧和東隧收費的必要性；
- (l) 曾卓兒委員指政府提出的三隧分流方案會連帶影響其他公共交通工具的收費及相關從業員的收入，對社會帶來負面後果，亦未必能

夠達致三隧分流效果。她建議政府先試行調低西隧收費，再研究調整紅隧和東隧收費的必要性；以及

- (m) 何毅淦副主席對政府提出的三隧分流方案有極大保留，又質疑政府指方案每年可節省約 8 億元社會成本的估算。他認為政府多年以來未能有效對香港交通進行規劃，以致市民出行愈來愈費時，促請政府認真檢討並作出改善。

92. 運輸署余天翔先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 顧問公司建立交通數值模型來預測未來交通需求的方法，多年以來行之有效。香港自 70 年代起開始運用策略性的交通模型以規劃大型基建項目。這個模型根據各項社會經濟因素而建立，亦已包括各項策劃中的交通運輸基建。顧問公司在建立交通數值模型時，亦會將所收集的各項數據包括交通數據輸入交通數值模型，以評估不同隧道收費方案的交通需求；
- (b) 政府根據顧問公司所建議的最佳分流方案與西隧營運公司商討。例如，現時私家車使用西隧的最高法定隧道費為 240 元，西隧營運公司可按其商業考慮在最高法定隧道費水平下調整其收費。局方希望與西隧營運公司達成現行之建議，以鎖定西隧在其專營權屆滿之前的收費水平；
- (c) 顧問公司利用交通數值模型分析了不同收費方案後，結果顯示由於某些方案中整體過海交通需求會上升，因此西隧或東隧的車流會有明顯增長，阻塞其他主要交通幹道。局方明白部分隧道使用者未必會因隧道收費調整而改變使用其他隧道，但相信現行建議方案能夠有效縮短整體過海行車時間。建議方案預計在總過海車輛數目相約的情況下減低車輛平均過海時間，預計每年可節省超過 8 億元社會成本；以及
- (d) 根據顧問公司的建議，劃一調整載客的士及非載客的士使用紅隧和東隧的收費，分別為 20 元和 15 元。

93. 委員會請局方備悉委員的意見，並在制訂方案時再作考慮。

XII. 其他事項

負責者

94. 委員會並無其他討論事項。

XIII. 下次會議日期

95. 會議於下午 8 時正結束，下次會議將於 2019 年 1 月 8 日舉行。

東區區議會秘書處

2018 年 12 月