

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第八次會議紀錄

日期：2017年4月24日（星期一）

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>
1. 丁江浩議員	2時30分	會議結束
2. 王志鍾議員	2時30分	會議結束
3. 王振星議員	2時57分	會議結束
4. 王國興議員, BBS, MH	2時30分	6時05分
5. 古桂耀議員	2時30分	會議結束
6. 李鎮強議員	2時30分	會議結束
7. 林心廉議員	2時30分	6時50分
8. 林其東議員	2時30分	會議結束
9. 邵家輝議員	4時05分	6時35分
10. 洪連杉議員	2時30分	會議結束
11. 徐子見議員	2時57分	會議結束
12. 張國昌議員	2時34分	6時50分
13. 梁兆新議員	2時39分	6時30分
14. 梁國鴻議員	2時30分	會議結束
15. 梁穎敏議員	3時18分	會議結束
16. 許林慶議員	2時30分	會議結束
17. 郭偉強議員	4時06分	7時10分
18. 黃建彬議員, BBS, MH, JP	2時30分	7時05分
19. 黃健興議員	4時06分	5時正
20. 楊斯竣議員	2時35分	6時正
21. 趙家賢議員	2時51分	7時20分
22. 趙資強議員	2時30分	會議結束
23. 劉慶揚議員 (副主席)	2時30分	會議結束
24. 鄭志成議員	2時30分	會議結束
25. 黎志強議員	2時34分	會議結束
26. 顏尊廉議員, MH (主席)	2時30分	會議結束
27. 龔栢祥議員, MH	2時30分	會議結束
28. 龔栢祥議員, MH	2時30分	會議結束
29. 許嘉灝先生, BBS, MH (增選委員)	2時30分	會議結束
30. 植潔鈴女士 (增選委員)	2時30分	會議結束

致歉未能出席者

李進秋議員
麥德正議員
蔡素玉議員, BBS, JP
羅榮焜議員, MH

定期列席的政府部門代表

徐卓賢先生	東區民政事務處 東區民政事務助理專員(2)
黃思敏女士	東區民政事務處 高級聯絡主任(2)
華佩儀女士	東區民政事務處 高級行政主任(區議會)
王可欣女士	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
簡悅敏女士	運輸署 工程師／東區 2
甄祺傑先生	路政署 區域工程師／北角區
譚耀華先生	香港警務處 東區交通隊警長
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

李朝傑先生	運輸署 高級運輸主任／巴士及鐵路科
鍾 雯女士	運輸署 運輸主任／巴士及鐵路科
何豐怡女士	運輸署 總運輸主任／特別職務
梁偉雄先生	運輸署 總運輸主任／的士策劃
區兆峯先生	運輸署 高級運輸主任／巴士發展(港島) 2
袁妙珍女士	運輸署 高級運輸主任／渡輪策劃 1
李榕修先生	地政總署 產業測量師／筲箕灣(港島東區地政處)
劉家榮先生	規劃署 城市規劃師／港島 4
李新宇先生	機電工程署 高級工程師／一般法例 2(署理)
梁嘉言先生	土木工程拓展署 工程管理主任／暢道通行計劃
梁池歡先生	土木工程拓展署 高級工程師／維修 2
司徒敏女士	屋宇署 屋宇測量師／斜坡安全 6
冼志賢先生	新巴城巴有限公司 經理(策劃)
李建樂先生	新巴城巴有限公司 公眾事務經理
梁宏昌先生	九龍巴士有限公司 襄理(車務)
葉偉富先生	栢誠(亞洲)有限公司 駐地盤高級工程師
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
易振鵬先生	香港鐵路有限公司 高級經理 — 車站維修
黃港傑先生	香港鐵路有限公司 車站事務經理 — 港島綫及將軍澳綫

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七次會議及特別會議紀錄初稿

2. 委員會確認上述初稿無須修改，並通過上述會議紀錄。

II. 南港島線通車後區內居民出行模式的變化及公共交通服務重組計劃的最新安排

(交通及運輸事務委員會文件第 12/17 號)

3. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科李朝傑先生、運輸主任/巴士及鐵路科鍾雯女士、新巴城巴有限公司(下稱新巴城巴)經理(策劃)冼志賢先生、公眾事務經理李建樂先生和九龍巴士有限公司(下稱九巴)襄理(車務)梁宏昌先生出席會議。運輸署李朝傑先生介紹第 12/17 號文件。

4. 14 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 王志鍾委員詢問巴士公司削減 99 號線的巴士後能騰出的巴士數目，以及將如何重新分配巴士資源；
- (b) 王國興委員詢問南區鐵路開通後，巴士公司重組巴士路線所騰出的資源會否用以改善其他區域的巴士服務網絡。他指東區對巴士服務的需求大，希望巴士公司能夠多投放資源予東區以回應區內市民對巴士服務的訴求；
- (c) 古桂耀委員表示 671 號線於繁忙時段的班次調整為每十五至六十分鐘一班的安排後，班次次數大減，擔心會影響其載客量。他指東區對巴士服務的需求大，建議巴士公司將南區騰出的巴士資源投放予東區；
- (d) 洪連杉委員理解部門就南港島線通車後對巴士服務所作的相應調整，但關注騰出的巴士資源分配，並且希望巴士公司可藉此機會提升東區的巴士服務；
- (e) 楊斯竣委員詢問重組班次後所調減的班次數目、騰出的巴士數目，

負責者

以及調配巴士資源的安排。他又詢問部門會否在非繁忙時段調整 99 號線的班次；

- (f) 許林慶委員表示興東邨和耀東邨的居民對 99 號線巴士需求大，希望了解 99 號線調低班次後所騰出的巴士數目。另外，他要求巴士公司向市民提供更準確的巴士到站時間；
- (g) 趙資強委員表示部門過往取消 2M 號線後，以 99 號線作為循環線服務筲箕灣、耀東邨、興東邨和西灣河的市民，除非部門另安排該循環線的替代方案，否則他不同意部門削減 99 號線的班次；
- (h) 李鎮強委員指 99 號線為居住於興東邨和耀東邨未有鐵路網絡覆蓋的市民提供巴士服務，因此反對削減其班次。他詢問部門會如何按市民需要重新調配巴士資源；
- (i) 梁國鴻委員指 671 號線於非繁忙時段的班次調減至四十五至六十分鐘一班的安排非常不理想，而 671 號線是由南區往九龍唯一途經東區海底隧道的巴士號線，希望部門再審視此重整方案。他詢問 38 號線和 99 號線的班次調整後，每小時各號線提供的班次數目為何。他又詢問如東區區議會和南區區議會就巴士重組方案有不同意見，部門會如何制定最後的重組方案；
- (j) 許嘉灝委員表示由於 99 號線的乘客量下降，部門有需要就此作巴士重組，他建議騰出的巴士資源用以補替由筲箕灣往興東邨和耀東邨的循環巴士服務；
- (k) 趙家賢委員明白南港島線通車後巴士公司因部分巴士號線的載客量下降而需要重組巴士路線，他希望部門向委員提供巴士資源的調配方案，並且在分配巴士資源時考慮提升東區的巴士服務網絡；
- (l) 梁兆新委員表示削減 671 號線的巴士班次會使其載客率下降，建議部門優化該號線，例如在東區海底隧道加設免費轉乘優惠，及檢討路線並削減乘客流量低的車站，以增加該號線的吸引力。他又建議部門縮短 99 號線的行車時間以優化該號線；
- (m) 黎志強委員要求部門向委員提供巴士資源調配的資料。他認為部門現時提出的巴士重組方案只會使該三條巴士號線的乘客量漸漸減低，建議巴士公司優化巴士服務以保持其優勢；以及

負責者

- (n) 張國昌委員希望部門在考慮巴士重組方案時同步提出提升各巴士號線載客量的方法。他又不認同部門在巴士乘客量下降時削減班次的做法。

5. 運輸署李朝傑先生和新巴城巴冼志賢先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方備悉委員就各個建議方案所提出的意見。署方會在實施巴士重組計劃內的全部方案後，與巴士公司研究如何分配巴士資源，以調配予網絡內有需要提升巴士服務的地區中；
- (b) 署方預計落實相關重組方案後，巴士公司可從 38 號線、99 號線和 671 號線中各減省一架巴士。署方會於每年的巴士路線計劃中檢討各區的巴士服務，並提出適切的方案供委員考慮。另外，署方亦備悉委員的意見，並且會參考南港島線通車後相關乘客需求情況和署方現行「改善及減少巴士服務指引」才實施有關重組方案；以及

新巴城巴

- (c) 公司建議 38 號線於早上由南區開出的班次由每小時八班調減至七班，而 99 號線則由每小時五班調減至四班。巴士公司在重組線路後會研究整個巴士網絡的需要，再將資源調配予有需要的區域。另外，公司考慮諮詢期間的意見，現建議 671 號線保留現有途經英皇道的所有車站。

6. 顏尊廉主席請部門和機構代表備悉委員會的意見。

III. 港鐵鰗魚涌站增設「付費通道使用核准機」

(交通及運輸事務委員會文件第 13/17 號)

7. 顏尊廉主席歡迎香港鐵路有限公司(下稱港鐵公司)助理公共關係經理 — 對外事務劉以欣小姐和車站事務經理 — 港島綫及將軍澳綫黃港傑先生出席會議。丁江浩委員介紹第 13/17 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：

負責者

- (a) 丁江浩委員表示付費通道使用核准機(下稱“核准機”)屬利民措施，而且增設核准機並不會對港鐵的開支造成負擔。現時鰂魚涌站 C 出口與另外兩個出口並不相通，若市民選錯出口便需要繞路才能到達目的地，此大堂設計對市民非常不方便。他指美孚站的核准機已開始運作，希望港鐵能夠在鰂魚涌站都加設核准機以提升車站設施；
- (b) 王志鍾委員表示大部分恆常使用鰂魚涌站的市民並不會選錯出口，因此預計港鐵安裝核准機後並不會對車站人流造成太大影響；
- (c) 林心廉委員指鰂魚涌屬商業區，港鐵鰂魚涌站每天人流非常高，但其出入口設計有不足之處，因此希望港鐵公司在車站設置核准機以提升車站設施；
- (d) 植潔鈴委員表示核准機的體積並不是太大，而其使用者預計均是對港鐵鰂魚涌站並不熟悉的市民，因此使用率並不會過高以致影響站內人流。她希望港鐵公司能夠在該站加設核准機以提升車站設施；
- (e) 黃建彬委員表示港鐵鰂魚涌站設東面和西面兩個大堂而兩個大堂並不相通，很多市民均會不留神出錯閘，希望港鐵公司能在該站設置核准機以方便市民；
- (f) 趙資強委員指港鐵鰂魚涌站為轉乘站，站內兩個大堂相距甚遠，市民未必熟悉車站的設計，若行錯方向，便要經路面返回另一邊大堂，非常不方便。他希望港鐵公司能在該站設置核准機以方便市民；
- (g) 趙家賢委員指港鐵鰂魚涌站的兩個大堂並不相連。他希望港鐵公司請客戶服務處的職員協助出錯閘的市民重新入閘，長遠而言進行站內人流測試，再研究在車站設置核准機的可行性；
- (h) 王國興委員表示在港鐵站內設置核准機並不需要太多資源，當中亦不涉及技術困難，希望港鐵公司能盡快在鰂魚涌站安裝核准機以便利市民；
- (i) 徐子見委員希望港鐵公司將核准機的試驗計劃擴展至港鐵鰂魚涌站以方便市民；
- (j) 許嘉灝委員表示港鐵鰂魚涌站的兩個大堂並不相通，站內指示亦不清楚，市民容易走錯方向，希望港鐵公司改善站內的指示牌，以及提升車站設施；以及

負責者

- (k) 楊斯竣委員指港鐵公司在港鐵鰂魚涌站設置核准機能便利不熟悉車站設計的市民。他建議港鐵公司改善車站內的標示，以及請職員為行錯方向的市民提供協助。另外，港鐵公司亦可考慮預備地圖供市民使用。

9. 港鐵公司劉以欣小姐和黃港傑先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 港鐵美孚站內的核准機屬試行措施，公司需留意其使用情況再作檢討，未有計劃於其他車站安裝此設施。公司在車站加裝任何設施，需考慮有關設施會否影響車站人流及緊急情況下疏散乘客的安排。公司近年不斷優化各車站的指示，並於 2012 年在鰂魚涌月台加設大型指示牌，協助乘客前往目的地。公司亦會繼續改善站內的指示牌以回應乘客的需要；以及
- (b) 港鐵鰂魚涌站的兩個付費大堂並不相通，即使在站內加設核准機，走錯出口的乘客需要先返回月台走一段路程才能到達另一大堂，因此在該站加設核准機需考慮有關設施能否為乘客帶來幫助。公司備悉委員的意見，並且會就美孚的核准機試行措施作出檢討。

港鐵公司

10. 經討論後，委員會同意在有進展時跟進此議題。

IV. 要求全面檢視行人路交通標誌杆的數目及位置 **改善整體行人環境**

(交通及運輸事務委員會文件第 14/17 號)

11. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／東區 1 梁智華先生出席會議。林心廉委員介紹第 14/17 號文件。

12. 11 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 許林慶委員表示現時有不少行人路交通標誌杆設於行人路中間，阻礙行人，尤其是輪椅人士，希望部門能加以整合以免行人路受阻；
- (b) 洪連杉委員讚賞部門重整文件提及位於筲箕灣東大街行人路交通標誌杆的效率。他指東區屬舊區，除筲箕灣外很多區域行人路上都豎設既多且亂的標誌杆，希望部門能對東區的標誌杆進行全面檢討及重新作規劃；

負責者

- (c) 林其東委員建議部門在檢視交通標誌杆時能夠同時重整巴士和小巴的標誌杆；
- (d) 林心廉委員讚賞部門正面回應委員對部門檢視行人路交通標誌杆的要求。他希望部門繼續改善東區的行人路環境；
- (e) 李鎮強委員表示現時不少燈柱、巴士杆及交通標誌杆均豎設於行人路中間，有違無障礙通道的理念。他建議部門採用一杆多用的政策以改善行人路面環境；
- (f) 王志鍾委員表示東區有不少行人空間都十分狹窄，而東區的人口，尤其長者人口上升，輪椅使用者的數目亦有增長，希望部門全面檢視行人路上的交通標誌杆以改善整體的行人路面環境；
- (g) 趙家賢委員建議部門考慮在合適的位置將交通標誌設於街道燈柱之上，以一杆多用的方向逐步減少行人路上杆柱的數目；
- (h) 鄭志成委員表示他所屬選區內為駕駛人士而設的交通標誌牌非常阻街，而市民在晚上環境較暗的情況下會容易撞到標誌牌，因此他建議部門為較大型的標誌牌油上鮮艷的顏色；
- (i) 王振星委員詢問部門在承辦商完成相關標誌杆重整工程後的驗收程序，以及部門會否定期巡查區內的交通標誌杆以逐步改善行人路面環境；
- (j) 龔栢祥委員建議部門在檢視交通標誌杆時先諮詢當區區議員以提升效率；以及
- (k) 顏尊廉主席建議部門全面重整行人路交通標誌杆的位置，以及移除沒有用途的舊杆，改善東區的行人路面環境。

13. 運輸署梁智華先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方會不時檢討區內行人路上交通標誌杆的位置和安排，並會定期在區內巡查，有需要時會與路政署商討重組安排。現時署方亦會採用一杆多用的政策以減少行人路上交通標誌杆的數目。署方備悉各

委員意見，並會跟進交通標誌杆的安排，以改善行人路環境。

14. 顏尊廉主席請部門跟進委員的意見。

V. 促請政府增建多層停車場或開放更多用地供停車
(交通及運輸事務委員會文件第 15/17 號)

15. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／東區 2 簡悅敏女士、地政總署產業測量師／筲箕灣(港島東區地政處)李榕修先生和規劃署城市規劃師／港島 4 劉家榮先生出席會議。郭偉強委員介紹第 15/17 號文件。

16. 13 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 趙資強委員表示東區車位不足的問題多年來都未有解決方案。他舉例指渣華道一帶違例泊車問題嚴重，以致區內交通擠塞情況嚴峻，即使警方恆常執法亦未能解決問題。區內臨時停車場亦未能滿足社區的需要。他詢問部門東區私家車和商用車輛的泊車需求數據，並促請部門盡快提供足夠的停車位以應付區內需求；
- (b) 許嘉灝委員表示現時新落成的私人樓宇大多提供停車場供住客使用，但停車位數量未必足夠應付住客需要，而近年政府亦逐步回收臨時停車場以作發展用途，以致停車位，尤其是商用車輛停車位的供應遠遠未能滿足需求，令區內違例泊車問題嚴重。他指警方即使加強對違例泊車的執法，長遠而言，政府亦需作規劃以增加商用大型車輛的停車位以解決問題；
- (c) 許林慶委員表示東區的違例泊車問題嚴重，要求部門善用東區的土地資源設立臨時和永久停車場以解決停車位不足的問題；
- (d) 梁國鴻委員表示東區的違例泊車問題嚴重，希望部門積極尋求解決方案，在區內物色土地設置停車場；
- (e) 徐子見委員詢問部門各區不同類型的車輛停車位數目。他表示現時區內違例泊車以致交通擠塞的問題嚴重，影響道路安全，要求部門針對停車位不足的問題提供具體解決方案；
- (f) 洪連杉委員表示東區的違例泊車問題嚴重，停車位不足以致車位租金昂貴，希望部門全面檢討東區停車位的供求並切實提出具體解決

負責者

方案；

- (g) 黃建彬委員表示東區交通擠塞的問題多年未有解決。他曾經向部門建議善用阿公岩天橋底的位置設置停車場，希望部門認真研究相關建議。他又指筲箕灣的違例泊車問題嚴重，希望部門盡快提出解決方案；
- (h) 林心廉委員指筲箕灣東大街違例泊車問題多年未有解決，希望部門盡快就於阿公岩天橋底設置停車位置的方案進行研究並提出適切方案。他詢問現行法例會否規定新發展項目需要提供停車位置及其數量，以及在政府與私人發展商協調下興建的停車場的管理和車位分配權責問題；
- (i) 李鎮強委員表示渣華道和電氣道常有旅遊巴士違例泊車，愛秩序灣道一帶亦常有泥頭車違泊阻塞道路。他指警方對違例泊車執法並不能夠從根本解決問題，不滿部門研究車位不足的問題多年仍未能提出解決方案；
- (j) 王志鍾委員表示東區違例泊車問題日趨嚴重，以致交通擠塞情況惡化，並且影響緊急車輛執行職務。他指各個部門互相推卸責任，一直未有回應地區的需求，要求部門積極研究解決方案；
- (k) 龔栢祥委員認為政府應加強管制車輛的數目，並且物色合適地段設置停車場以解決停車位長期不足的問題；
- (l) 黎志強委員表示地政總署對有效分配土地資源一事責無旁貸，希望部門積極處理東區停車位不足的問題。他又建議部門興建多層停車場以善用土地資源，以及評估各區的違例泊車問題並將各區分級別，在違例泊車嚴重的區域加強票控，另外盡快加設大型或多層停車位置；以及
- (m) 趙家賢委員指東區公共交通工具和大型車輛的停車位嚴重不足，以致違例泊車問題嚴重。他希望部門長遠而言認真規劃區內停車位置以解決問題。
- (n) 古桂耀委員得悉運輸署有意於豐業街設置停車場，表示該處的交通擠塞問題嚴重，不宜在該位置設置停車場；

17. 運輸署簡悅敏女士、地政總署李榕修先生和規劃署劉家榮先生就委員的

意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方一直十分關注區內大型車輛泊車位供應事宜。就泊車政策方面，政府目前提供泊車位的政策是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。署方現正積極籌備在本財政年度內開展《商用車輛泊車需求研究》，並會因應日後的研究結果，建議長遠改善措施。就中短期措施而言，署方會繼續積極與地政總署保持緊密聯絡以物色區內合適的政府用地作短期租約停車場用途，而現階段正計劃在豐業街和創富道騰空的土地設短期租約臨時停車場。此外，考慮到區內對大型車輛的泊車位需求，署方已要求地政總署在常達街短期租約停車場的標書中加入只給予中型貨車、重型貨車、巴士及小型巴士停泊的條款。在不影響交通順暢、道路安全及其他道路使用者的情況下，署方會在合適的地點加設路旁泊車位，例如夜間路旁商用車輛泊車位，以解決區內對大型車輛的泊車位需求。如有實際可行方案，署方稍後會諮詢有關部門意見及進行地區諮詢；

地政總署

- (b) 當政府決定個別土地的長遠用途後，署方會因應有關土地用途經徵詢相關政府部門後訂定賣地條款。就政府土地用作臨時用途而言，署方會因應運輸署的要求訂出臨時用途和在公開招標的文件中列出相關條件，例如指定提供若干數量的泊車位供某類型車輛停泊。署方今年年初以公開招標形式批出位於愛禮街的臨時公眾收費停車場，因應運輸署要求而在租約條款內要求提供若干數量的泊車位可供旅遊巴士和中型貨車停泊。此外，今年年中為興民街臨時停車場進行公開招標時亦會要求提供若干數量的泊車位供貨車停泊，以回應運輸署的需要；以及

規劃署

- (c) 如運輸署提出要求覓地設置停車場或更新《香港規劃標準與準則》，署方會積極作出配合。

運輸署/ 規劃署/
地政總署

18. 顏尊廉主席請運輸署於會後向委員會補充東區私家車和商用車輛停車位置的數據。經討論後，委員會同意在有進展時跟進此議題。

(會後備註： 運輸署的補充資料已於 2017 年 6 月 26 日送交委員參考。)

VI. 關注港鐵太古站扶手電梯「炒梯梳」事故
要求交待更新工程後的組件及製造商資料、促請停用問題產品
(交通及運輸事務委員會文件第 16/17 號)

19. 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、高級經理 — 車站維修易振鵬先生、車站事務經理 — 港島綫及將軍澳綫黃港傑先生、機電工程署(下稱機電署)高級工程師／一般法例 2(署理)李新宇先生和工程師／一般法例 3/4 張展競先生出席會議。趙家賢委員介紹第 16/17 號文件。

20. 12 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 趙家賢委員詢問港鐵太古站扶手電梯所用的組件及製造商資料。他表示按港鐵公司的資料顯示，港鐵公司的扶手電梯壽命一般超過 40 年，然而港鐵公司會於扶手電梯使用至 25 年左右便會為扶手電梯進行大型翻新。未經翻新的扶手電梯似乎均未有出現「炒梯梳」事故，他質疑翻新工程後的扶手電梯設計、物料及組件的品質可能出現問題。他又指港鐵公司未有具體回應文件的提問，要求港鐵公司再提供相關資料。他詢問機電署有否對扶手電梯的性能進行檢測，以及更新前後扶手電梯的梯梳密度資料；
- (b) 梁穎敏委員表示自 2011 年 12 月至今，多個港鐵站的扶手電梯都出現「炒梯梳」事故，而港鐵公司每次均解釋事故是源於外來物件卡在扶手電梯所致，質疑港鐵公司的解釋並不合理，又不滿港鐵公司未有就扶手電梯的物料和梯梳的密度作出檢討。她進一步要求港鐵公司和機電署認真調查事故原因及向委員作交代。另外，她促請港鐵公司跟進在太古站內康怡和康山出入口加裝升降機的要求以回應市民的需要；
- (c) 梁兆新委員指太古站扶手電梯「炒梯梳」事故之後幾天，同一港鐵車站的扶手電梯亦出現事故，導致兩名市民受傷，而港鐵公司回覆議員查詢時表示事件為意外。他詢問現時有關「炒梯梳」的通報機制、機電署會否就港鐵公司的調查報告作獨立調查並撰寫報告以評估事故，以及署方的巡查機制詳情；
- (d) 張國昌委員詢問題述事故中所發現的外來螺絲屬承辦商或市民所有，又指顧問公司有責任確保承辦商在維修工程後確保扶手電梯的運作正常才開放予公眾使用。他又詢問機電署如何監管港鐵公司的維修工程，以及署方有否擔當顧問公司的角色。另外，他詢問港鐵

公司為維修工程進行招標工作時除考慮報價外，會否評估其物料的質素以揀選合適的承辦商；

- (e) 徐子見委員表示題述「炒梯梳」事故的位置屬繁忙要道，而過往港鐵公司車站內亦發生多次「炒梯梳」事故，事件影響市民對港鐵公司的信心。他希望港鐵公司就文件的提問作具體答覆，向委員交代由 2014 年起至今在港鐵站內「炒梯梳」的事故數字，以及當中涉及完成更新工程後的扶手電梯數目。他詢問港鐵公司如何防止外來物件卡住扶手電梯。他指多個港鐵車站都沒有升降機，手推嬰兒車的市民在沒有選擇下只能使用扶手電梯，促請港鐵公司提升車站設施；
- (f) 洪連杉委員要交港鐵公司定期為扶手電梯進行維修檢查，以確保其機件運作正常，若有意外發生，港鐵公司和機電署必須調查意外成因並向公眾作詳細交代，以釋公眾疑慮；
- (g) 古桂耀委員表示每塊扶手電梯的梯梳應由兩粒螺絲鎖住，而過往意外中曾出現梯梳螺絲爆開的情況。然而，題述事故中涉及幾塊扶手電梯的梯梳被炒起，屬嚴重事故，他質疑安裝梯梳的程序或所用的物料出現問題，並詢問安裝螺絲時會否加入防震的設備防止螺絲鬆脫。他又質疑卡住扶手電梯的螺絲屬扶手電梯而非市民所有；
- (h) 王國興委員促請港鐵公司、機電署和相關業界人士保持良好溝通，並諮詢專業人士對扶手電梯維修的意見。他又要求機電署加強對港鐵公司的監督，並對港鐵公司的意外事故設立懲罰機制。另外，他認為應該加強對市民安全使用扶手電梯的教育；
- (i) 王振星委員表示港鐵公司過往的盈利豐厚，因此市民對其服務質素會有一定的要求。他明白港鐵公司在審批車站扶手電梯的採購合約時需根據公開、公平與公正的程序進行招標，但認為港鐵公司同時亦應在事故發生後對承辦商服務及物料品質的要求相應地作合理調整。他詢問港鐵公司會如何監察承辦商的服務及品質。另外，他建議港鐵公司在每個車站內加設升降機供手推嬰兒車的市民使用，避免嬰兒車卡住梯梳導致意外發生；
- (j) 邵家輝委員詢問現時港鐵站內扶手電梯使用的螺絲的供應商資料，以及有否取得認證以確保其安全性。他要求港鐵公司注意承辦商所用的物料品質以避免意外發生；

負責者

- (k) 黃建彬委員指港鐵公司扶手電梯頻頻出現事故，而其使用率甚高，詢問港鐵公司現時會否對扶手電梯進行定期檢查，以及題述事故中涉及的螺絲所屬何人。他建議機電署加強對扶手電梯的抽查；以及
- (l) 黎志強委員希望港鐵公司解釋題述事故的根本原因，包括螺絲可輕易卡在梯梳的原因及物料的品質是否出現問題。他指扶手電梯「炒梯梳」事故頻密，認為港鐵公司每次均解釋屬意外的說法並不合理。他詢問港鐵公司會否對受影響的市民作出賠償。

21. 機電署李新宇先生、港鐵公司易振鵬先生、黃港傑先生和劉以欣小姐就委員的意見及提問，回應如下：

機電署

- (a) 根據《升降機及自動梯條例》(第 618 章)(《條例》)，自動梯的負責人須在知悉事故後的 24 小時內，以指明表格向署方及當時就該自動梯承辦任何工程的註冊承辦商報告該事故。有關載列的自動梯事故類別包括：(1)有人受傷；(2)自動梯的主要驅動系統發生故障；以及(3)自動梯的任何制動器、梯級鏈、驅動鏈、安全部件或安全設備發生故障。獲通知的註冊自動梯承辦商須安排註冊自動梯工程師調查有關事故，並在獲通知當日後七日內擬備及完成詳盡報告，及向署方提交該報告；
- (b) 署方近年會以風險為本的原則對扶手電梯進行巡查。署方表示扶手電梯發生任何事故時，應該能夠立即透過啟動安全裝置而停止運行，以確保市民安全；
- (c) 署方作為規管部門，並不會擔任私人公司的顧問。署方會定期與業界人士包括升降機和扶手電梯的商會及工人代表進行會面，討論提高服務質素的方案。署方的實務守則已按國際標準要求承辦商所提供的服務及其物料符合相關要求及歐盟認證。署方亦會定期更新實務守則，並且檢視扶手電梯梯梳密度的標準；
- (d) 署方近年已加強向公眾宣傳安全使用扶手電梯的訊息。署方並不建議市民在使用扶手電梯時攜帶大型物件或嬰兒車，以免發生意外；

港鐵公司

- (e) 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的設計、建造、檢驗、測試、運作及維修均需符合《升降機及自動梯條例》，以及升降機及自動梯工程實務守則，並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，並每半年進行一次維修檢驗，符合法定要求，確保扶手電梯運作安全及可靠；
- (f) 港鐵範圍內扶手電梯的設計壽命一般超過 40 年，公司於扶手電梯使用至 25 年左右會為扶手電梯進行大型翻新。現時，公司正陸續為網絡內的一些早年興建的車站內的扶手電梯進行大型翻新。公司在批出車站扶手電梯的採購合約時，會按一貫的公開、公平與公正的程序進行招標，符合世界貿易組織政府採購協定的要求。公司亦確保承辦商所用的物料符合國際標準；
- (g) 公司表示發生扶手電梯事故多數是源於有外來物件包括螺絲、手推車和嬰兒車卡住梯梳。當扶手電梯出現異常情況，安全裝置會立即啟動停止扶手電梯運作，以保障乘客安全。在發生事故後，公司會安排註冊承辦商檢查及維修扶手電梯，確保扶手電梯運作正常後才開放予乘客使用。公司亦會按通報機制就扶手電梯事故向機電署作出通報；
- (h) 公司一直鼓勵攜帶大型物件及嬰兒車的乘客在站內使用升降機，並設有指示引領乘客前往升降機。如站內相關位置沒有升降機，市民可先摺起嬰兒車才乘搭扶手電梯，以免發生意外。公司亦會派員工定期巡查扶手電梯，如發現扶手電梯有外來物件，會立即移除物件，以確保扶手電梯正常運作；
- (i) 為保障公司及乘客的利益，公司已購買第三者責任保險，就其營運及業務涉及的事務，而引致公司須向第三者承擔法律責任及補償作出承保。公司亦設有既定程序處理乘客的索償申請；以及
- (j) 就 2017 年 3 月 13 日晚上約 8 時 40 分，太古站一條連接月台及大堂的上行扶手電梯停止運作，公司已即時派員到場了解，發現該扶手梯最上層位置有梯級及梯梳損壞，職員立即將扶手電梯圍起，並安排承辦商檢查及維修。經詳細檢查後，發現事故是由於有外物螺絲楔於梯梳而引致，並觸動了扶手電梯的安全裝置而停止運行。事

故中沒有乘客受傷，而事件並不是由扶手電梯機件故障引致。

22. 趙家賢委員和王振星委員提出以下動議，並得到黎志強委員、梁兆新委員、張國昌委員、麥德正委員、古桂耀委員、梁穎敏委員和徐子見委員和議：

「東區區議會交通及運輸事務委員會要求機電署就港鐵站內已進行更新工程的扶手電梯(包括其設計、安全系數、組件物料及品質等)展開調查，並促請港鐵全面配合，如發現有問題的製造商產品及組件，應立即停用，以保障乘客安全。」

23. 王國興委員提出以下修訂動議，並得到趙資強委員、許林慶委員、梁國鴻委員和郭偉強委員和議：

「東區區議會交通及運輸事務委員會促請港鐵全面加強扶手電梯的定期維修保養、加強資訊的透明度讓公眾監察。機電工程署必須加大力度對港鐵更新和維修扶手電梯工程的質量及安全的監管，加強督促和懲罰，確保扶手電梯的安全性、保障乘客的安全。」

24. 經表決後，修訂動議在 16 票支持，1 票反對和 5 票棄權下，獲得通過。由於修訂動議已獲得通過，委員會毋須就原動議作出表決。

25. 顏尊廉主席請港鐵公司和機電署備悉委員會的意見。

(會後備註：秘書處已於 2017 年 4 月 28 日將上述修訂動議送交港鐵公司和機電署備悉。)

VII. 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？

(交通及運輸事務委員會文件第 17/17 號)

26. 顏尊廉主席歡迎運輸署總運輸主任／特別職務何豐怡女士和總運輸主任／的士策劃梁偉雄先生出席會議。趙家賢委員介紹第 17/17 號文件。

27. 3 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 梁兆新委員指現時市面上營運的的士服務質素不理想，的士業界以出租的士模式營運，難以監控的士司機的服務態度。他詢問政府長遠而言會否回收的士牌照，並以「專營的士」作替代以改善的士服務；

- (b) 徐子見委員指現行方案中，持有「專營的士」牌照的營辦商需於五年後交出牌照再作競投，詢問競投的詳情。他擔心「專營的士」的收費會持續上升。他又詢問「專營的士」的定位與Uber的分別，以及Uber的合法性。他建議政府多投放資源於無障礙的士服務上讓傷殘人士能夠受惠；以及
- (c) 趙家賢委員希望部門在立法會發表的《公共交通策略研究》報告中能夠吸納委員會的意見，並於諮詢階段到委員會收集意見。

28. 運輸署何豐怡女士就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 政府研究推出「專營的士」，目的是在普通的士以外為乘客提供新的選擇，照顧市民對的士服務的不同需要。署方對在合乎現行法例框架下使用不同平台或科技推出的個人化點對點交通服務持開放態度，惟任何載客取酬的服務必須依法受規管，因為倘若載客取酬的服務可不受規管，則等同任由「白牌車」經營；
- (b) 署方評審「專營的士」的投標時，會以技術和財務兩個範疇考慮投標者的建議方案，當中技術建議為首要考慮，所佔的分數較多，而財務建議只是次要考慮，所佔的分數較少，以確保中標的方案能符合政府定下的服務標準；以及
- (c) 政府自2014年年底起展開《公共交通策略研究》，在研究過程中，一直通過不同渠道聽取議會、業界及公眾的意見，亦曾透過立法會的公聽會收集市民的意見。研究預計至今年年中完成，署方會一併考慮委員會的意見再撰寫綜合報告。

運輸及房屋局 /
運輸署

29. 經討論後，委員會同意在有進展時跟進議題。

VIII. 強烈反對的士加價，要求當局改革發牌制度
引入競爭、改善司機待遇、打破車行炒家壟斷局面！
(交通及運輸事務委員會文件第18/17號)

30. 趙家賢委員介紹第18/17號文件。

31. 6位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 郭偉強委員表示的士牌照炒賣屬市場現象，政府現時不能夠貿然收

回市面上的的士牌照，亦沒有途徑打擊市面車行炒家壟斷的士牌照的問題。現時的士加價是切實有效增加的士司機收入的方法；

- (b) 趙家賢委員表示的士加價後，租車公司會向的士司機收取更高的租車費，因此的士加費並不能讓的士司機直接受惠，最終亦未能夠解決的士行業服務態度惡劣的問題。政府有責任提出務實方案解決市面上的士牌照炒賣以及的士服務質素每況愈下的問題；
- (c) 徐子見委員表示政府自 1998 年起停止批發的士牌照後至今，香港九成的士均由四個的士營運者所擁有，的士市場被壟斷以致的士業的服務下降。他指的士加價後，的士營運者會向的士司機調高租車費用，變相未能改善的士司機的待遇。他詢問 Uber 的合法性，以及乘搭 Uber 的市民會否受到保障；
- (d) 許林慶委員指自己曾經任職的士司機，並不覺得待遇很差，而他身邊任職的士司機的朋友都能維持生計；
- (e) 黎志強委員指的士服務屬公共交通服務而非純為商業行為，政府有責任確保其服務質素。現時的士營運者出租的士時收取不合理租車費壓榨的士司機的行為並不可取，各個政黨有責任為工人發聲；以及
- (f) 王志鍾委員表示近年市民對的士司機服務欠佳的投訴數字上升，的士業界的經營環境越趨艱難，政府應該提出方案提升的士業界的服務水平。

32. 運輸署梁偉雄先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 的士司機與的士車主均為的士業界持份者。的士加價後，的士車主因應的士司機收入增加而調整車租這做法未為無理。按業界一貫做法，的士車主會與的士司機根據加價後司機的收入情況協商是否加租及相應加幅；以及
- (b) 現時全港有超過 18 000 個的士牌照，由約九千個個人或公司車主所持有，當大部分車主的持牌數量均不多，沒有證據顯示有壟斷的情況。

33. 趙家賢委員和張國昌委員提出以下動議，並得到黎志強委員、梁兆新委員、麥德正委員、古桂耀委員、王振星委員、梁穎敏委員和徐子見委員和議：

負責者

「東區區議會交通及運輸事務委員會強烈反對的士加價，要求當局改革發牌制度、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。」

34. 王志鍾委員提出以下修訂動議，並得到羅榮焜委員和林其東委員和議：

「東區區議會交通及運輸事務委員會要求的士加價時，必須致力平衡各方利益和作出廣泛諮詢，改善司機待遇，切實有效地改善的士業界的經營環境，及加強打擊非法載客取酬的不良經營，嚴懲拒載、兜路等業界違規行為，以提升的士業界的服務水平和質素。」

35. 經表決後，修訂動議在 15 票支持，3 票反對和 3 票棄權下，獲得通過。由於修訂動議已獲得通過，委員會毋須就原動議作出表決。

36. 顏尊廉主席請部門備悉委員會的意見。

(會後備註：秘書處已於 2017 年 4 月 28 日送交運輸及房屋局和運輸署。)

IX. 公共交通及道路安全工作小組第六次會議紀要

(交通及運輸事務委員會文件第 19/17 號)

37. 小組主席梁國鴻委員介紹第 19/17 號文件。

38. 委員備悉文件。

X. 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 20/17 號)

- (i) (1) 動議：要求政府在鯽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) 橫跨東區走廊近鯽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

39. 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和栢誠(亞洲)有限公司(下稱栢誠)駐地盤高級工程師葉偉富先生出席會議。

40. 委員會備悉路政署的書面回覆。

41. 4 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 徐子見委員表示「人人暢道通行」計劃自 2012 年推出至今，仍有不少工程尚未完成，工程進度緩慢，詢問署方預計所有工程的完工日期。他又指部分工程選址人流量低，並且已設有無障礙設施，詢問部門在選址前有否進行諮詢工作；
- (b) 古桂耀委員詢問結構編號 HF63 的工程會否如期於 2017 年下旬完工。他又擔心位於斜道的電梯槽會出現積水問題；
- (c) 趙家賢委員指結構編號 HF92 及 HF92A 的工地在雨後可能出現積水，擔心會引致蚊患問題。另外，他希望部門能將簡報分發予委員參考；以及
- (d) 劉慶揚副主席詢問結構編號 HF63 會否預期於 2017 年下旬完工，以及工程中有否遇到任何技術上的困難。

42. 土木工程拓展署梁嘉言先生和栢誠葉偉富先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方在 2012 年開始就「人人暢道通行」計劃進行諮詢，並且於東區區議會交通及運輸事務委員會通過揀選現時進行的三個工程方案。結構編號 HF163，HF63，及 HF92 和 HF92A 的工程分別預計在 2017 年下旬和 2018 年上旬完成；
- (b) 署方會定期在工地噴灑蚊油，承辦商亦會盡量在發現有積水時即時清理以防止蚊患問題；以及
- (c) 承辦商現正於結構編號 HF63 的位置進行挖掘以興建樁帽，但挖掘期間遇到了較大型的地下石塊。由於擔心打碎石塊時會影響附近的水管，現正研究將水管遷移，但預計並不會嚴重影響工程進度。另外，設計升降機位置時已考慮了雨水積聚問題，並進行了相關的風險評估。

土木工程拓展署/
路政署

43. 經討論後，委員會同意繼續跟進此議題。

(會後備註： 土木工程拓展署的簡報已於 2017 年 4 月 27 日送交各委員參考。)

(ii) 建議開辦循環巴士路線行走小西灣(藍灣半島)至東華東院

44. 顏尊廉主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(港島)2 區兆峯先生和新巴城巴公眾事務經理李建樂先生出席會議。

45. 13 位委員就議題發表意見及作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 丁江浩委員指委員會爭取開辦由小西灣至東華東院的巴士路線多年，希望部門盡快落實該巴士線，為市民提供多一個前往東華東院的選擇；
- (b) 王志鍾委員表示 2A 號線為居住在沒有鐵路網絡覆蓋的市民提供服務，現時部門提出抽調 2A 號線以開辦由小西灣往東華東院的建議並不合理。他指南區和西區鐵路通車後，巴士公司理應能騰出巴士資源以完善其他地區的巴士網絡，詢問巴士公司現時對巴士資源重新調配的情況；
- (c) 王振星委員指現時並沒有巴士由東區直往東華東院，詢問部門如委員會不同意部門抽調 2A 號線和 82 號線以開辦 8H 號線的方案，是否會擱置開辦 8H 號線；
- (d) 古桂耀委員認為 2A 號線和 82 號線均有一定的乘客量，不應削減該班次以開辦由東區直往東華東院的巴士線，建議部門和巴士公司從南區調配騰出的資源以支援東區的巴士網絡。他又希望部門盡快落實新巴士路線；
- (e) 李鎮強委員表示如能夠落實開辦 8H 號線，其將會成為唯一由東區往東華東院的巴士線，詢問部門是否必須從 2A 號線和 82 號線抽調巴士資源才能夠開辦 8H 號線；
- (f) 梁國鴻委員指 2A 號線、82 號線和 8H 號線將會有多個重疊的車站，因此部門現時提出從 2A 號線和 82 號線抽調資源開辦 8H 號線的建議實際上並不會對 2A 號線和 82 號線的乘客造成太大影響。他認為若巴士公司能夠從南區調配巴士資源支援東區更為理想。他又詢問部門提出相關轉乘優惠的具體方案；
- (g) 徐子見委員詢問部門為何不能夠提前 8H 號線的首班班次開出時間

以配合東華東院九時正的首輪覆診時間。他指出即使 2A 號線、82 號線和 8H 號線將會有多個重疊的車站，由於 8H 號線的走線較長，其車資可能會較高，因此反對部門提出從 2A 號線和 82 號線抽車的方案。他詢問若委員會反對從 2A 號線和 82 號線抽調資源開辦 8H 號線，部門是否會擱置開辦 8H 號線。他希望部門從市民的需要為出發點考慮 8H 號線的具體細節；

- (h) 趙資強委員表示區議會爭取開辦由東區往東華東院的巴士多年，希望 8H 號線能夠盡快落實。他指出明白 2A 號線、82 號線和 8H 號線會有重疊的車站，但希望若要抽調巴士開辦 8H 號線，部門能提早 8H 號線的首班班次以配合東華東院九時正的首輪覆診時間。他又詢問相關轉乘優惠的具體細節；
- (i) 許林慶委員表示現時 2A 號線脫班的情況嚴重，反對再從 2A 號線抽調巴士開辦 8H 號線。他又指部門建議轉乘的車站離現時位於耀東邨和興東邨的車站較遠，因此認為其建議不切實際。他建議部門從過海巴士或南區騰出的巴士資源中抽調巴士以支援東區的巴士網絡；
- (j) 鄭志成委員表示他爭取開辦由東區直往東華東院的巴士多年，現在部門似乎將能否開辦 8H 號線的決定建基於委員是否同意抽調 2A 號線和 82 號線的意向之上，此安排並不合理。他要求部門另覓巴士資源以開辦 8H 號線；
- (k) 黎志強委員指 8H 號線的主要乘客對象為長者和應診病人，希望部門和巴士公司本著為市民服務的心態積極落實該號線。他指抽調 2A 號線和 82 號線的巴士會影響早上上班的市民，建議部門從過海巴士或南區騰出的巴士資源中抽調巴士以支援東區的巴士網絡。他又詢問相關轉乘優惠的具體細節；
- (l) 龔栢祥委員反對抽調 2A 號線或其他東區巴士號線以開辦 8H 號線。他建議巴士公司另覓資源開辦 8H 號線；以及
- (m) 植潔鈴委員表示委員會已爭取開辦 8H 號線多年，市民亦希望 8H 號線能盡快落實。她指 2A 號線、82 號線和 8H 號線都有重疊的車站，詢問部門現時的建議方案對市民有何影響。

46. 運輸署區兆峯先生和新巴城巴冼志賢先生就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 由於 2A 號線及 82 號線與 8H 號線有多處重疊，由該兩條路線調配車輛是合理的安排，並且調配的六架 2A 號線和 82 號線巴士均會投放於東區的巴士網絡上，希望委員理解巴士公司必需重整巴士路線才能夠開辦 8H 號線；
- (b) 由於 8H 號線的走線較 2A 號線及 82 號線長，因此全程車費會相對較高(\$5.2)，但巴士公司同時會在西行筲箕灣及東行北角開始提供 \$4.1 的分段收費。署方和巴士公司在落實路線後會密切留意對乘客的影響，並在有需要時作適當的調整；

新巴城巴

- (c) 公司建議 8H 號線的車資為 5.2 元，並且會為 8P、2A、8X、2X、8 和 19 號線提供轉乘優惠，乘客轉乘時只需補貼差額；以及
- (d) 公司考慮資源分配後，認為若要開辦 8H 號線，公司需從 2A 號線和 82 號線抽調共六架巴士作出配合。

運輸署/ 新巴城巴 47. 顏尊廉主席表示委員會不同意部門提出的重組方案，希望部門再提出開辦 8H 號線的其他方案，並繼續跟進此議題。

- (iii) (1) 要求解決鯪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) 促請港鐵於鯪魚涌港鐵站增設行人隧道接駁糖廠街以紓緩擠塞

48. 顏尊廉主席歡迎運輸署工程師／東區 2 簡悅敏女士、路政署區域工程師／北角區甄祺傑先生和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。

49. 委員會備悉運輸及房屋局(下稱運房局)和太古地產有限公司(下稱太古地產)的書面回覆。

50. 丁江浩委員表示在太古坊即將落成的兩座新商業大廈預計能容納約六千人，屆時港鐵鯪魚涌站的人流將大增，要求港鐵公司積極考慮加設出入口以應付需要。另外，他認為運房局應該從政策層面提出解決港鐵鯪魚涌站外行人過路線嚴重擠迫問題的方案。

51. 港鐵公司劉以欣小姐回應時表示，公司已在相關出入口加強人流管理措

負責者

施。若相關發展商有意興建行人隧道等設施，公司會盡量作出配合。

運輸署/ 路政署/
港鐵公司/ 太古地產 52. 顏尊廉主席表示，由於交通人流管制不屬運房局的工作範疇，委員會同意取消運房局跟進此項目。經討論後，委員會同意隔次跟進此項目。

(iv) 要求明園西街至堡壘街行人梯級改善工程儘快上馬

53. 顏尊廉主席歡迎路政署區域工程師／北角區甄祺傑先生和屋宇署屋宇測量師／斜坡安全 6 司徒敏女士出席會議。

路政署/ 屋宇署 54. 經討論後，委員會同意隔次跟進此議題。

(v) 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 55. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(vi) (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」

運輸署/新巴城巴/
九巴 56. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(vii) (3) 要求柴灣港鐵站 E 出口增設無障礙通道

57. 委員會備悉啟勝管理服務有限公司的書面回覆。

港鐵公司/啟勝管理
服務有限公司 58. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(vii) (1) 強烈要求於炮台山港鐵站加建直上路面升降機
(2) 急需增設炮台山港鐵站第三及第四個乘客進出口通道
(4) 要求在太安街以北加建地鐵站出口
(5) 要求港鐵筲箕灣 A3 出口增設扶手電梯
(6) 強烈要求於太古港鐵站大堂加建加建升降機直達路面
(7) 方便長者進出太古站搭乘地鐵

港鐵公司 59. 委員會同意在有進展時跟進議題。

負責者

(viii) 強烈要求在東區增加大型車輛停車場

運輸署/ 地政總署 60. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(ix) 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 61. 委員會同意在有進展時跟進議題。

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

東區民政事務處 62. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(xi) 促請政府交代北角危險品碼頭維修安全情況

63. 顏尊廉主席歡迎土木工程拓展署高級工程師／維修 2 梁池歡先生和運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 1 袁妙珍女士出席會議。

64. 土木工程拓展署梁池歡先生向委員介紹碼頭全面維修方案的內容及執行時間表。

土木工程拓展署/
運輸署 65. 經討論後，委員會同意在有進展時跟進此項目。

(xii) 要求政府和巴士公司跟進電動巴士的安全問題

運輸署/環境保護署
/ 新巴城巴 66. 委員會同意在有進展時跟進議題。

(xiii) 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2017年3月〕

67. 部門未有工程項目報告。

XI. 其他事項

68. 委員會並無其他討論事項。

XII. 下次會議日期

69. 會議於下午 8 時正結束。交通及運輸事務委員會第九次會議將於 2017 年 6 月 27 日下午 2 時 30 分舉行。

東區區議會秘書處
2017 年 6 月