

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第十九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(下文簡稱「交運會」)於 2015 年 1 月 8 日第十九次會議所討論的部分事項。有關會議之討論詳情，請參閱將於稍後時間呈交，並需獲交運會通過的會議記錄為準。

「人人暢道通行」計劃匯報有關行人天橋(結構編號：KF106)加建升降機設施的發展

2. 土木工程拓展署表示，曾於 2014 年 2 月 13 日向交運會匯報橫跨紅磡南道近紅磡道行人天橋(結構編號：KF106)加建升降機設施的可行性研究結果及相關的初步工程方案。

3. 運輸及房屋局(下文簡稱「運房局」)於 2014 年 8 月 8 日按道路(工程、使用及賠償)條例(第 370 章)(下文簡稱「條例」)的程序，將題述工程項目刊登憲報。於刊憲期間，政府合共收到約五十五份反對書。

4. 有關反對意見概列如下：

- (i) 有意見認為加建升降機設施會產生噪音，降低行人道上的綠化面積，影響空氣質素，對附近環境造成負面影響；
- (ii) 加建升降機工程設施會產生大量建築廢料；
- (iii) 擬建升降機設施的外牆設計會反射陽光，刺眼及阻礙附近居民

景觀，對居民造成滋擾；另外，升降機使用者的視線亦可進入附近民居，侵犯其私隱；

- (iv) 拆卸斜道及加建升降機後，升降機保養及維修時對居民造成不便；
- (v) 有關工程缺乏公眾諮詢；
- (vi) 意見認為題述行人天橋的使用率低，加建升降機設施工程浪費公帑；及
- (vii) 題述行人天橋應連接至黃埔花園三期平台。

5. 土木工程拓展署的回應綜合如下：

- (i) 施工期間會使用低噪音機械裝備、臨時隔音屏障或蓋罩及隔音布料覆蓋機械設備等。擬建升降機不會產生超過五十五分貝的音量。另外，承建商於施工期間會於工地灑水及覆蓋和圍封物料，以減少工地地面的泥塵及塵土飛揚的情況；而拆卸斜道後騰出的路面空間將會興建更多花槽、種植灌木作綠化用途；
- (ii) 工程所產生的建築廢料將透過回收再用及循環再造，作為建材；
- (iii) 擬建升降機採用局部透視的玻璃混凝土升降機機槽混合設計，大幅減少光線照明、反光效果及外觀對鄰近住戶的負面影響；而有關設計亦可減少透視程度，對居民私隱的影響減至最低；
- (iv) 於升降機保養及維修期間，有需要使用無障礙通道的人仕可使用附近紅磡南路及紅荔道的地面行人過路處；
- (v) 署方已於 2014 年 5 月 2 日向黃埔花園三期及附近大廈的管理處提供公眾諮詢文件，亦於該行人天橋懸掛橫額，進行公眾諮詢；
- (vi) 2012 年 8 月，行政長官回應市民訴求，公佈「人人暢道通行」新政策。市民可於 2012 年 8 月至 10 月期間，透過各種渠道提出需要加建升降機的建議地點。另外，路政署及土木工程拓展署曾於 2013 年 1 月 31 日向交運會匯報「人人暢道通行」計劃開展，委員會亦從市民建議名單中選出優先進行加建升降機工程的行人天橋(結構編號：KF106)。土木工程拓展署於 2014 年 2 月 13 日向交運會匯報工程項目的技術可行性研究結果及初步設計方案，並得到委員會支持；及

(vii) 擴建現有行人天橋伸延至黃埔花園第三期私人屋苑平台的建議並非本工程項目的範疇。

6. 土木工程拓展署作出補充，表示署方已就反對意見作出書面回覆，並已分別進行三次反對工程意見調解會議。目前大部份反對者亦未撤回反對意見。由於工程憲報期內收到反對意見，故根據條例的程序，工程需要由行政會議進行審批，預計運房局將會於 2015 年 8 月提交文件予行政會議審批，工程亦會因此而延遲。

反對縮短 113 號行車路線 要求運輸署提供 113 號線實際乘客量的數據

7. 有委員表示運輸署於西港島線通車後，縮短第 113 號線的行車路線至來往「中環(港澳碼頭)—黃大仙」，而不再行駛至堅尼地城。委員認為運輸署要作出任何路線變更/調整建議時，必須先提供實際乘客量數據才可作討論。在現階段，西港島線及南港島線(東段)通車後的乘客量仍未清晰，單憑估算便單方面決定縮短第 113 號線行車路線，做法無法接受。因此，委員要求運輸署提供第 113 號線的實際乘客量數據及在西港島線通車後三個月內，作出乘客量統計，於掌握實際乘客量轉變的數據後，再諮詢交運會有關巴士重組的方案。

8. 運輸署書面回覆時表示，港島線於 2014 年 12 月 28 日伸延至港島西區，區內的交通工具運載能力大為提升、網絡更為完善，預計區內乘客的乘車模式亦有所轉變，相當數量乘搭專營巴士的乘客會轉乘鐵路。為避免交通資源重疊而引致浪費，及維持專營巴士的營運效益，運輸署制定了公共交通服務重組計劃(下文簡稱「重組計劃」)。

9. 就九龍城區而言，重組計劃中主要相關的為第 113 號線調整路線項目，當中包括縮短其行車路線至來往「中環(港澳碼頭)—黃大仙」，並在西港島線通車後視乎乘客量的改變情況調整班次及新增第 113 號線與隧巴第 101 號線的八達通轉乘優惠安排。

10. 由於港島線的西營盤站尚未啟用，運輸署會在該站使用後，再根據

實際情況安排實施隧巴第 113 號線調整路線項目。換言之，第 113 號線不會於現階段更改行車路線。

11. 另外，運輸署亦知悉九龍城區的議員及居民一直十分關注第 113 號線的路線調整方案，在檢視此方案時，署方考慮了一系列的因素，包括：

- (i) 現時隧巴第 113 號線的大部分客源集中於中上環、灣仔及紅磡等之間，而其行車路線有相當部分與鐵路系統(包括港島線伸延至港島西區)重疊，相信會令客源流失；
- (ii) 由九龍城來往灣仔及中上環的乘客(即全線的大部分乘客)，可繼續使用縮短路線後的第 113 號線服務。而前往西區的一部份乘客，可透過第 113 號線與班次頻密的第 101 號線之新增巴士轉乘安排，以與現時第 113 號線相同的車資，來往九龍東與西區；
- (iii) 由於現時第 101 號線於西區的載客量不高，但班次頻密，故署方相信能應付建議的巴士轉乘安排；及
- (iv) 由彩虹、九龍城或紅磡來往西區的部分受影響乘客，可以直接乘搭第 101 號線(觀塘(裕民坊) — 堅尼地城)。而在彩虹、黃大仙及九龍城來往中區的乘客，亦可乘搭更為直接及頻密的第 111 號線(坪石 — 中環(港澳碼頭))。

12. 在港島線伸延至港島西區前隧巴第 113 號線的載客率約為 70%，而非繁忙時間平均載客率更只有約 30%。目前，署方正密切留意港島線西延後對第 113 號線的乘客量變化，並透過進行實地調查了解其最新營運情況。署方亦會在西營盤站使用後密切跟進第 113 號線的服務情況。

13. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴」)書面回覆時表示，第 113 號線屬九巴及新世界第一巴士服務有限公司(下文簡稱「新巴」)的聯營路線。因配合西港島線的通車，運輸署由 2014 年 7 月至 2015 年 1 月進行三輪地區諮詢，並考慮不同的意見及相關因素後，提出縮短第 113 號線的行車路線，在新安排下將會往來「中環(港澳碼頭) — 黃大仙」，冀提升路線的營運效率。在新安排下，九巴及新巴會提供第 113 號線及第 101 號線的轉乘優惠計劃，乘客可互相轉乘兩條路線，往來九龍東與港島西區，車

資與第 113 號線相同，並不會增加乘客的車費負擔。此外，第 113 號線現時全日最繁忙的一小時為傍晚繁忙時段，而該一小時的載客率約為七成，而每日平均載客率僅約三成。

九龍城區議會秘書處

2015 年 1 月