

2021年2月19日

葵青區議會交通及運輸委員會第一次會議

(議題：要求運輸署回應「瑪嘉烈醫院荔景大樓擴建計劃」相關交通跟進事項)

就有關題述事宜，本署回覆如下：

1 & 2. 擴闊荔崗街和荔枝嶺路及擴闊路面後引入巴士行走荔景大樓一帶

現時荔崗街和荔枝嶺路均為雙線雙程的道路，道路旁的斜坡和發展局限擴闊相關道路的空間。部份路口如荔崗街/荔枝嶺路、荔枝嶺路/念祖街及荔枝嶺路/華瑤路都位於山路，如要進行擴闊工程以供巴士行駛，其工程將須提高路口的垂直斜度，造成安全隱患。本署因此未能支持擴闊荔崗街和荔枝嶺路以供巴士行駛。

3 & 4. 引入上坡電梯或升降機塔連接荔崗街至荔枝嶺路及連接荔崗街至荔景山路

運輸署於2017年12月展開顧問研究，檢討及改善上坡電梯系統建議的評審機制。政府於2019年11月13日向立法會相關小組委員會匯報新修訂的評審機制並獲得同意。及後研究顧問按有關評審機制為過去收到共114項上坡電梯系統的建議進行初審、篩選及制定優次。

新修訂的上坡電梯系統評審機制會先通過初步篩選，以剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議，再從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分，因而擬定建議對地區的市民有明確的效益及認受性，同時具備成本效益。詳細的評審機制可參考本署透過葵青區區議會交通及運輸委員會秘書處傳閱文件第47/2020號內的附件一。

總括而言，就「社會效益」方面，主要是考慮有關建議能否惠及最多市民，為大眾提供較快捷方便的步行路線。因此，我們會就受惠人數及對象、可否盡快落實及便利成效三個因素作評分。就受惠人數及對象的因素而言，研究顧問已評估上坡電梯系統建議的現有或附近行人設施的人流及公共交通工具的乘客量，並已考慮

上坡電梯系統建議周邊的發展計劃及預計的人口變化，以及推算市民在擬議上坡電梯系統啟用後的出行模式及分流情況的轉變。至於「成本效益」方面，我們則會按上坡電梯系統建議的預計使用者人均項目成本（即預計項目成本除以預計使用者人數）作比較。

研究顧問已根據新修訂的評審機制下的「社會效益」和「成本效益」方面評估位於葵青區內的上坡電梯系統建議，並認為由青山公路-葵涌段至華星街(編號：NTW10) 和由大白田街近金石樓至石蔭路(編號：NTW11)的上坡電梯系統建議較具效益。例如，根據顧問研究的評估結果，上述兩項建議的預計每日使用人次超過6000人，較區內其他建議高。而且它們受惠範圍內年屆 65 歲或以上的人口比例亦比較高，超過百分之二十。經傳閱題述文件後，區議會秘書處已確認此兩項上坡電梯系統建議得到絕對多數議員支持而獲得通過。

就議員查詢的四項在荔景一帶的上坡電梯系統建議，即(1)由荔崗街至荔枝嶺路(編號：NTW04)、(2)由麗祖路、念祖街至荔崗街(編號：NTW05)、(3)由麗祖路至荔景山路(編號：NTW06) 以及 (4)由麗祖路近啓謙樓至敬祖路(編號：NTW09)，當中編號 NTW06的建議為2009年訂立的原有評審機制下已排名的18項上坡電梯系統項目之一，即「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」，並正按工務工程程序推展。至於另外三項建議(即NTW04、NTW05及NTW09)，顧問已根據新修訂的評審機制評估建議。經評分及排名後，該三項建議未能被納入首批推展項目。我們已備悉你的關注及意見，並會連同其他未被納入首批推展項目的建議和新收到的建議適時再進行評審及跟進。

5. 預留小巴線，提供更多小巴服務以加強連結葵青區各地點

現時，荔崗街共有5條專線小巴路線，包括第46M（荔崗街－荔景站）、90M（荔崗街－美孚站）、91A（荔崗街－葵芳站），91（荔崗街－荃灣）和411號線（荔崗街－深水埗）。就交通網絡而言，現有的專線小巴路線已經涵蓋荔崗街鄰近的三

個港鐵站(荔景站、美孚站及葵芳站)，及主要地區(荃灣及深水埗)，提供充分的交通服務網絡予荔崗街一帶的乘客，包括瑪嘉烈醫院荔景大樓的乘客。

因應瑪嘉烈醫院荔景大樓擴建計劃，本署已就醫管局提交的交通影響評估提供意見。本署會檢視荔景大樓擴建計劃，以及其他區內的新發展所帶來的乘客需求變化，並適時與專線小巴營辦商考慮調整現有的專線小巴服務，以應付該區的乘客需求。同時，本署亦會與醫管局密切聯繫，要求他們提交及適時更新有關醫院的職員及訪客的交通需求、模式及安排，以期本署能協調營辦商，提供有效率的公共交通服務。

運輸署

2021年2月