

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1444/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2010年1月22日(星期五)
時 間： 上午9時45分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 張學明議員, GBS, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉健儀議員, GBS, JP
李鳳英議員, BBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
梁國雄議員
甘乃威議員, MH
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

其他出席議員： 陳克勤議員
葉國謙議員, GBS, JP

缺席委員： 劉江華議員, JP
石禮謙議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生,JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
廖李可期女士

運輸署助理署長／市區
盧劍聰先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員：高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 通過會議紀要

(立法會CB(1)922/09-10號文——2009年10月23日
件 會議的紀要)

2009年10月23日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)805/09-10(01)號——政府當局就76TI
文件 號工程計劃
——屯門公路
巴士轉乘站提供
的文件

立法會CB(1)838/09-10(01)號——一位市民就道路
文件 安全事宜提交的
意見書

立法會CB(1)838/09-10(02)號——一位市民就香港
文件 興業建議容許的
士和巴士行走愉

景灣事宜提交的
另一份意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述文件。
3. 劉健儀議員提及政府當局就76TI號工程計劃——屯門公路巴士轉乘站提供的文件(立法會CB(1)805/09-10(01)號文件)。她表示雖然欣賞政府當局致力在巴士轉乘站附近提供位置，以供使用其他交通工具的乘客上落，但認為文件所建議的位置並不方便，實非合適之選。她要求政府當局諮詢有關的區議會，以便物色更佳的位置，藉以鼓勵市民於巴士轉乘站使用巴士服務。林健鋒議員補充說，為免因車輛等候而造成擠塞，此等上落客位置應妥善管理。至於偏遠的新市鎮，當局則應提供泊車轉乘設施而不是上落客位置。主席要求政府當局跟進委員的看法和意見。

III 訂於2010年2月26日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會CB(1)905/09-10(01)號——待議事項一覽表文件
立法會CB(1)905/09-10(02)號——跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2010年2月26日(星期五)上午8時30分舉行的下次例會上討論下列事項——
 - (a) 為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立評審制度；
 - (b) 匯報違例駕駛記分制下新安排的成效；及
 - (c) 建議在運輸署巴士及鐵路科開設一個常額首席運輸主任職位。
5. 委員亦同意將以下3個項目加入事務委員會的待議事項一覽表——
 - (a) 與石油氣加氣有關的的士故障；
 - (b) 透過分級發牌制度規管電單車；及

(c) 駕駛者濫用藥物。

6. 應劉健儀議員的建議，委員又同意在2010年3月討論"私人駕駛教師執照"。

IV 改善行人環境

(立法會 CB(1)905/09-10(03)號文件 —— 政府當局就改善行人環境提供的文件

立法會 CB(1)924/09-10號文件 —— 立法會秘書處擬備有關改善行人環境的背景資料簡介

立法會 CB(1)963/09-10(01)號文件 —— 有關改善行人環境的電腦投影片介紹資料)

行人環境改善計劃的管理和規劃

7. 林健鋒議員認為擴闊和綠化行人路以便實行人環境改善計劃的做法可取，但亦需要預防有人從高空向行人專用區擲下腐蝕性液體和物件的事件發生。他詢問當局有何措施減低這種危險。運輸及房屋局副局長在回應時解釋，行人專用區的管理由多個政府部門(尤其是民政事務總署)負責。警方亦已積極調查這些事件，並加強在有關地方巡邏。政府當局察悉，就是發生這些事件，市民仍普遍歡迎關設行人專用區。

8. 林健鋒議員特別提到有人投訴在關設行人專用區後因人流和商業活動增加而造成噪音滋擾，並促請政府當局在實行人環境改善計劃時，在行人、居民和舖戶之間的利益取得平衡。運輸及房屋局副局長指出，雖然有關執法機關已在行人專用區加強巡邏和執法，但解決噪音問題的關鍵在於市民的合作。運輸及房屋局副局長又指出，實行人環境改善計劃需要封閉道路，通常會對起卸貨物活動造成不便，因而引起受影響舖戶的關注。當局在尋求支持擴大或實施這樣的行人環境改善計劃時，經常需要克服這方面所構成的重大障礙。

9. 李鳳英議員特別提到有行人天橋的自動扶梯沒有運作，並認為當局應確保行人天橋的自動扶梯妥善運作和維修保養，以確保行人天橋能適當地發揮功能，為市民，特別是殘疾人士和長者提供方便。運輸署助理署長／市區在回應時表示，所提及的個案屬個別事件，有關的自動扶梯可能是出現故障或正進行維修保養。他承諾將這方面的關注提請有關部門注意。

10. 陳偉業議員支持實行人環境改善計劃，以便提供更多休憩用地供市民享用。他表示實行人環境改善計劃可能會吸引市民在附近樓宇開設樓上咖啡室、書店或髮廊，並建議政府當局在規劃行人環境改善計劃時顧及這些可能的發展，以及研究是否需要放寬在附近處所容許進行的活動類別的限制，以便在實行人環境改善計劃後，可因應合理的改劃用途地帶要求，更改有關的土地用途地帶或土地用途。運輸及房屋局副局長在回應時表示會將陳議員的意見轉交有關政策局及部門考慮。

11. 陳偉業議員亦提出以下建議，供政府當局考慮 ——

- (a) 當局應妥善設計和管理行人專用街道，以防止無牌小販在路上擺賣及推廣活動導致街道擠塞；及
- (b) 當局應撤銷興建行人天橋的撥款上限，以確保在有需要時可提供足夠資源，確保在主要地區妥善設計及興建行人天橋。

就銅鑼灣擬議行人隧道系統提出的意見和關注

提供地下商店

12. 副主席提及2009-2010年度施政報告所載的有關政策措施，即"銅鑼灣的行人隧道系統會預留合適位置，連接港鐵車站大堂及沿途大型商場"，並對連接港鐵銅鑼灣站與維多利亞公園以及銅鑼灣中心地帶和銅鑼灣與跑馬地交界一帶的繁忙街道的擬建行人隧道一般只闊6米，以及擬建行人隧道不大可能容納類似日本和台灣的地下商店表示失望。他詢問把

擬建隧道擴闊至10米或甚至12米在技術上是否可行。林健鋒議員和張宇人議員認同他的意見。林議員尤其認為，鑒於地下商店街對於盡量減低人車爭路情況的積極作用，當局應在切實可行範圍內於銅鑼灣興建地下商店街。

13. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局亦希望盡量擴闊擬建行人隧道，以便與銅鑼灣購物區和地面人流融合起來。然而，有關的顧問研究指出這樣做有困難。儘管如此，政府當局會在切實可行範圍內致力確保連接沿途的大型商場。運輸署助理署長／市區補充說，經考慮沿線的可用地下範圍和現有建築物造成的建築上的限制後，6米闊已是擬建行人隧道多數路段的闊度上限。事實上，銅鑼灣街道一般較為狹窄，地面街道大多亦只闊7至10米。

政府當局

14. 副主席要求政府當局提供有關銅鑼灣地下狀況的更多詳細資料，當中應顯示記利佐治街至禮頓道之間可容納地下商店的地點。運輸署助理署長／市區同意提供有關詳情，但強調政府當局其實已仔細探討擴闊擬建隧道的可行性。結果顯示可增加的隧道闊度有限。不過，在擬建隧道系統若干位置裝設不會影響人流動的自動售賣機和自動櫃員機是可行的。

走線方案

15. 張宇人議員認為，政府當局一方面建議啟超道至黃泥涌道的擬議隧道伸延段應採納經過勿地臣街的方案，另一方面卻又基於勿地臣街兩旁均有建築物，而且街道太狹窄，建議暫時擱置在勿地臣街進行建造工程，做法不能接受。他關注到根據政府當局目前所述，在有關建築物重建前，該處只可容納一條闊3米的行人隧道。張議員指出擬議行人隧道伸延段整段因而可能需時多年才完工，他質疑政府當局為何當初建議採納上述走線方案。他亦詢問當局可否研究其他走線方案，例如經波斯富街的方案。依他之見，灣仔區議會如知悉上述情況，可能會選擇其他走線方案。此外，鑒於當局在決定不在跑馬地設港鐵站時曾承諾興建擬議行人隧道伸延段，把銅鑼灣與跑馬地連接起來，故應盡早興建該隧道。

16. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局曾研究其他走線方案，但基於各種原因，即使並非不可行，亦會在技術上有各種困難，例如現時在堅拿道地底設有大型暗渠及沿波斯富街有電車線。因此，雖然經過勿地臣街的走線方案下行人隧道只闊3米，未必足以減低一旦出現嚴重擠塞和混亂時可能出現的危險，但該方案仍是最可行的方案。他向委員保證，政府當局明白市民希望將擬議行人隧道系統伸延至跑馬地附近，而當局事實上亦已認真研究其他走線方案。

17. 應王國興議員的要求，運輸署助理署長／市區向委員簡介啟超道至黃泥涌道的擬議隧道伸延段曾考慮的4個走線方案的詳情，以及決定推展哪個方案的考慮因素，即人流、對行人的吸引力、建造／工程上的限制、交通影響和施工期間可能造成的滋擾。委員察悉勿地臣街的人流最多，每小時達6 000人，其次是波斯富街和其他兩個走線方案(人流只有每小時3 000人或更少)。政府當局因而選擇勿地臣街的方案，並會在進行詳細的技術可行性研究時進一步探討能否擴闊該段至多於3米。他亦解釋灣仔區議會即使知悉上述闊度限制，但仍然支持勿地臣街方案，並曾促請政府當局繼續探討克服有關限制的方法。運輸署助理署長／市區在回應王國興議員時表示，政府當局亦正重新考慮經過波斯富街的方案，研究上文提及的電車線限制能否克服。

18. 王國興議員要求將他的意見記錄在案，即若真的興建闊3或4米的行人隧道，這樣的隧道將毫無作用。他認為政府當局應重新考慮，不要興建如此狹窄的隧道。

其他意見和關注

19. 甘乃威議員察悉羅素街將提供分別設有升降機和自動扶梯的路面出入口，他關注到這些設施會令有關行人路縮窄，而在新年倒數活動時，毗鄰的時代廣場可能會有大量人流聚集。運輸署助理署長／市區在回應時表示，雖然行人路會縮窄，但擬議的行人隧道完成後，時代廣場地面的擠塞情況預期將會改善。儘管如此，他承諾在進行擬議行人隧道的詳細設計時，考慮甘議員提出的關注。

20. 甘乃威議員詢問，銅鑼灣的擬議行人隧道系統的不同隧道段是否會全部在同一時間興建，運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局將採取分階段模式，先興建維多利亞公園至羅素街的行人隧道，以避免該段隧道會因為勿地臣街段的闊度限制而受到拖延。

就旺角擬建行人天橋提出的意見和關注

公眾諮詢

21. 李鳳英議員察悉推行旺角行人環境改善工程需時超過兩年，她促請政府當局妥善評估建造工程帶來的影響和採取相關的緩減措施，以確保市民能夠接受。她特別警告，興建行人天橋經旺角區中心地帶把兩個港鐵車站(旺角站和旺角東站)與大角咀附近連接起來的建議(下稱"擬議行人天橋")，將會影響居民和私人物業，並強調有需要進行充分公眾諮詢。

22. 運輸及房屋局副局長和運輸署助理署長／市區在回應時表示，根據他們的記憶，在現有旺角道行人天橋動工興建時，市民並無提出強烈反對意見。油尖旺區議會和有關的分區委員會委員亦普遍支持興建擬議行人天橋。儘管如此，政府當局承諾會充分諮詢市民，並制訂有效的紓緩措施以減低擬議行人天橋在施工時的影響。

23. 主席說，為了有足夠時間進行討論，他會把會議延長15分鐘。

24. 李鳳英議員促請政府當局真心誠意回應市民的關注，並就基建項目的詳情進行全面諮詢，以確保工程項目順利落實。葉偉明議員認同她的意見，並以朗豪坊為例，指出朗豪坊與旺角的環境格格不入，若在動工興建前充分徵詢居民意見，他們理應會提出反對。然而，劉健儀議員認為朗豪坊廣受青年人歡迎，事實上亦有助活化旺角區。

25. 運輸及房屋局副局長在回應時向委員保證，鑒於擬議行人天橋的規模，當局將會進行足夠的公眾諮詢。他補充說，興建擬議行人天橋事宜將根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊登憲報，

任何人如受道路計劃的建議工程或使用事宜影響，可在刊憲後60天內提出反對。

26. 葉偉明議員並不放心，並指出市民極少留意憲報公告的內容。為避免引起爭拗，政府當局應積極諮詢有關各方。運輸及房屋局副局長重申，政府當局會緊記有需要在有關道路工程刊憲前後積極諮詢受影響各方，包括附近的商舖。事實上，政府當局已就擬議行人天橋諮詢油尖旺區議會及地區人士，而他們的初步反應是積極的。

擬議行人天橋的影響

27. 葉偉明議員關注到擬議行人天橋的地基會佔用天橋下部分道路，令路面縮窄，這樣可能會減少道路的容車量和影響空氣質素。劉健儀議員就沿亞皆老街的擬建行人天橋表達類似的意見。運輸署助理署長／市區在回應時表示，在天橋下的道路進行綠化和街道美化或有助減低上述影響，而他們的初步調查顯示，交通流量不會受到過度影響。他向委員保證，當局會在進行天橋的詳細設計時，考慮他們的意見。

28. 劉健儀議員雖然支持把現有旺角道行人天橋和旺角東站直接連接起來的建議，但卻非常關注興建擬議亞皆老街行人天橋對原本已擠塞的亞皆老街造成的影響。依她之見，連接朗豪坊與旺角站和旺角中心的現有行人隧道應予伸延，這樣便無需興建行人天橋。她促請政府當局考慮採用隧道而非天橋方案。

29. 運輸及房屋局副局長和運輸署助理署長／市區在回應時表示，當局在諮詢期間曾小心考慮不同的方案，包括上述的隧道方案。油尖旺區議會多數議員認為，由於已存在旺角道行人天橋，擴展現有天橋系統的方案是合適的，其建造和維修保養費用亦將較隧道為低。運輸署助理署長／市區向委員保證，政府當局會制訂有效的臨時交通管理措施，力求盡量減低施工期間造成的滋擾。當局亦會採用分階段的做法，並會首先興建擬議亞皆老街行人天橋塘尾道至朗豪坊一段，餘下朗豪坊至洗衣街段則會待擬建中九龍幹線依期通車後將車輛從亞皆老街分流至該幹線時才動工，務求盡量減低上述滋擾。

V 其他事項

30. 議事完畢，會議於上午10時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年3月26日