**中西區區議會**

**二零一六至一七年度**

**交通及運輸委員會**

**第四次會議紀錄**

**日　期：**二零一六年六月十六日(星期四)

**時　間：**下午二時三十分

**地　點：**香港中環統一碼頭道38號

海港政府大樓14樓區議會會議室

**出席者：** 主席

陳財喜議員, MH\*

副主席

陳浩濂議員 (下午3時45分至6時正)

委員

陳捷貴議員, BBS, JP (下午2時40分至6時46分)

陳學鋒議員, MH\*

鄭麗琼議員 (下午2時43分至會議結束)

許智峯議員 (下午2時30分至2時50分,

下午4時46分至會議結束)

甘乃威議員, MH (下午2時30分至5時49分)

李志恒議員 (下午2時30分至3時24分)

盧懿杏議員 (下午2時32分至5時46分)

吳兆康議員\*

蕭嘉怡議員\*

楊開永議員\*

楊學明議員\*

葉永成議員, BBS, MH, JP (下午2時32分至5時30分)

增選委員

梁景裕先生\*

伍凱欣女士 (下午2時30分至5時16分)

吳永恩先生, MH (下午2時32分至4時13分)

蕭震然先生 (下午2時44分至5時16分)

葉錦龍先生 (下午2時36分至會議結束)

註： \* 出席整個會議的委員

( ) 委員出席時間

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉賓第5項 |  |
|  | 周振邦先生 | 路政署 高級工程師3/中環灣仔繞道 |
|  | 梁瀚雲先生 | 路政署 高級工程師1/中環灣仔繞道 |
|  | 俞慶偉先生 | 艾奕康有限公司 駐工地高級工程師 |
|  |  |  |
|  | 第6項 |  |
|  | 吳翰禮先生 | 運輸署 總運輸主任/巴士及鐵路科 |
|  | 李朝傑先生 | 運輸署 高級運輸主任/巴士及鐵路科 |
|  |  |  |
|  | 第7項 |  |
|  | 吳翰禮先生 | 運輸署 總運輸主任/巴士及鐵路科 |
|  | 李朝傑先生 | 運輸署 高級運輸主任/巴士及鐵路科 |
|  | 梁宏昌先生 | 九巴 首席車務主任 |
|  | 黃漢中先生 | 新巴城巴 策劃及車務編排經理 |
|  | 黃嘉俊先生 | 新巴城巴 高級策劃主任 |
|  | 李建樂先生 | 新巴城巴 公眾事務經理 |
|  |  |  |
|  | 第8項 |  |
|  | 方仁傑先生 | Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited行政總裁 |
|  | 李芷蕙女士 | Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited營運總監 |
|  | 李穎詩女士 | 動力國際體育商業顧問有限公司執行董事 |
|  | 林澤仁先生 | 弘達交通顧問有限公司董事 |
|  | 賴永堅先生 | 弘達交通顧問有限公司董事（運輸工程） |
|  | 余嘉敏女士 | 旅遊事務署 高級政務主任（旅遊）2 |
|  | 蔡婷婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 方偉雯女士 | 運輸署 工程師/房屋及策劃2 |
|  | 鍾卓耀先生 | 警務處 特遣小隊督察(執行及管制分區)(港島交通部) |
|  | 譚宗浩先生 | 警務處 公眾活動小隊指揮官2 (中區) |
|  |  |  |
|  | 第9項 |  |
|  | 麥家琪女士 | 運輸署　高級工程師/中西區 |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署　工程師/中西區1 |
|  |  |  |
|  | 第10項 |  |
|  | 李建樂先生 | 新巴城巴 公眾事務經理 |
|  | 蔡婷婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 徐昊榮先生 | 運輸署 運輸主任/中區 |
|  |  |  |
|  | 第11項 |  |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　區域工程師/西區 |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 鄺士陽先生 | 警務處 西區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第12項 |  |
|  | 李明耀先生 | 香港電車有限公司 營運經理 |
|  |  |  |
|  | 第13項 |  |
|  | 蔡婷婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 徐昊榮先生 | 運輸署 運輸主任/中區 |
|  |  |  |
|  | 第14項 |  |
|  | 陳偉傑先生 | 地政總署 高級產業測量師/中區及海濱 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　區域工程師/西區 |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 龍偉鋒先生 | 警務處 中區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第15項 |  |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　區域工程師/西區 |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  |  |  |
|  | 第16項 |  |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 龍偉鋒先生 | 警務處 中區交通隊主管 |
|  |  |  |
| **列席者：** |  |  |
|  | 黃何詠詩女士,JP | 中西區民政事務專員 |
|  | 林冰冰女士 | 中西區民政事務助理專員 |
|  | 卜憬珣女士 | 中西區民政事務處 署理高級行政主任(區議會) |
|  | 余恩恩女士 | 中西區民政事務處 高級行政主任(地區管理) |
|  | 蔡婷婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 麥家琪女士 | 運輸署 高級工程師/中西區 |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 吳鐵浩先生 | 運輸署 工程師/中西區2 |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 曾國榮先生 | 運輸署 首席技術主任南區及山頂 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署 區域工程師/西區 |
|  | 龍偉鋒先生 | 香港警務處 中區交通隊主管 |
|  | 鄺士陽先生 | 香港警務處 西區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 秘書許諾茵女士 | 中西區民政事務處 行政主任(區議會)2 |
|  |  |  |
| **因事缺席者：** |  |
|  | 張國鈞議員, JP |  |
|  | 彭笑珍女士 | 香港警務處 中區行動主任 |
|  | 馮家瑩女士 | 香港警務處 西區行動主任 |

|  |
| --- |
| **歡迎**主席歡迎各委員及政府部門代表出席二零一六至一七年度交通及運輸委員會第四次會議。 |
| **第1項： 通過會議議程**1. 委員會通過會議議程。
 |
| **第2項：通過二零一六年四月七日交運會第三次會議紀錄**1. 主席表示在會前收到陳浩濂議員對會議紀錄的修訂，秘書處已把修訂建議夾附第五批文件供各委員參閱。
2. 委員會通過經修訂的第三次會議紀錄。
 |
| **第3項：續議事項查察表 (中西區交運會文件第40/2016號)**(下午2時31分)1. 委員會備悉文件。
 |
| **第4項：主席報告**1. 主席表示，就主要小型交通改善項目及其時間表(截至本年五月中)，秘書處已於會前將有關報告轉交各位委員參閱，秘書處未有收到委員的意見。
 |
| **第5項：常設事項(i)—中環灣仔繞道和東區走廊連接路中環交匯處工程(中西區交運會文件第29/2016號)**(下午2時31分至2時36分)1. 路政署高級工程師/中環灣仔繞道3周振邦先生簡報中環交匯處過去六個月進行的工程，包括建造連接隧道西面出入口的地面道路、為其鋪設瀝青及道路排水系統及建造天橋上的避車處。在本年五月十四日，耀星街經已通車。未來六個月路政署會繼續進行餘下的工程，包括建造民光街、民照街及金融街一帶的接駁道路、設置高架道路及地面道路的指示牌和進行植樹工作。路政署預期這些工程會於二零一六年年尾完成。而隧道內及連接路亦已移交最後一個工程合約「隧道啟用工程」，並會繼續進行餘下的工程。
2. 主席詢問中環灣仔繞道通車的時間表，及政府會否就延誤追討。
3. 路政署高級工程師1/中環灣仔繞道梁瀚雲先生表示，中環灣仔繞道未能於二零一七年通車，但路政署正積極與承建商商討追回進度的方法，如有進一步資料將會向交運會報告。他指出，工程面對不同的風險，但目前最主要的延誤是由於早前在灣仔發展計劃第二期內發現疑似古物的大型金屬物體，而該部分工程由土木工程拓展署負責，路政署須待土木工程拓展署完成工程並移交工地予路政署進行餘下的工程。
4. 委員沒有其他提問。主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第6項：常設事項(ii)—配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃**(下午2時37分至2時40分)1. 主席表示，由於西港島線通車已有一年多，公共交通服務重組計劃並沒有新進展，故此運輸署沒有文件提交，委員可就議題向運輸署提問。
2. 委員沒有提問。
3. 主席建議在下次會議取消此常設事項，如有需要，委員可就重組計劃內任何巴士路線提交文件個別跟進。沒有委員反對有關安排。
4. 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科吳翰禮先生補充，自二零一五年三月二十九日西港島線全線通車後，中西區居民的出行需求及模式出現明顯轉變，市民可使用便捷的鐵路服務，令巴士的乘客量進一步減少。因應巴士乘客量的轉變，運輸署在二零一五年五月分階段實施重組計劃內的方案，以維持巴士網絡整體營運效率、紓緩交通擠塞及改善路邊空氣質素。署方會繼續透過分區辦事處密切留意區內的公共交通服務，並會因應情況作出適當的服務調整，以配合乘客的需求。
5. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第7項：配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃****(中西區交運會文件第31/2016號)**(下午2時40分至3時45分)1. 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科吳翰禮先生表示，港鐵公司預計南港島線(東段)將於二零一六年年底通車，通車後，港島區的公共交通服務整體運載力將顯著提升，預計南區及中西區乘客的出行模式將會有明顯的轉變。屆時居民將有更多交通工具可選擇，包括港鐵、專營巴士及公共小巴的服務。由於鐵路行車時間較短及班次較穩定，預計將吸引相當部分原先使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路服務。考慮到不少經中西區往來南區的巴士路線在南港島線(東段)通車後會出現乘客流失的情況，運輸署制訂了一系列的公共交通服務重組計劃，以期有效運用巴士資源，維持高效率的公共交通網絡，避免交通資源重疊引致浪費，減少路面交通擠塞和改善路邊空氣質素。
2. 吳翰禮先生續指出，是次會議的諮詢文件提及有關南港島線(東段)各鐵路站的票價和行車時間是運輸署根據港鐵公司現時市區路線的票價模式和行車時間及其曾公布南港島線(東段)部分車站的預計乘車時間推算，南港島線(東段)的實際票價和行車時間將由港鐵公司日後決定及公布，並以該公司公布為準。運輸署期望現階段透過票價和行車時間的推算，可讓受重組計劃影響的乘客更具體和全面了解可供替代的服務資料。運輸署現正諮詢各相關區議會交通及運輸委員會對重組計劃的意見，並期望在本年第三季完成諮詢。在南港島線(東段)通車後，運輸署會聯同巴士公司密切留意各條受影響路線的乘客出行模式轉變，並因應情況分階段實施重組計劃內的方案。運輸署計劃在南港島線(東段)通車後約六個月內落實重組計劃內各項方案。
3. 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科李朝傑先生簡介文件指出，目前南港島線(東段)仍以二零一六年年底通車為目標，南港島線(東段)是一條中型鐵路，全長七公里，由金鐘向南延伸至鴨脷洲，中途包括海洋公園、黃竹坑、利東及海怡半島四個新鐵路站，繁忙時段班次約三分鐘一班，預計金鐘到海洋公園的車程為四分鐘，金鐘到海怡半島的車程為十一分鐘。通車後，南區的公共交通運載能力將大幅提升，預計南港島線(東段)每天可運載約十七萬名乘客，屆時路面的公共交通運載能力將會過剩。由於鐵路行車時間較短及班次較穩定，預計將吸引原先乘搭巴士或小巴的乘客轉乘鐵路服務，因此運輸署需要調整路面的公共交通工具以配合實際需求。在制訂重組計劃時，運輸署會考慮一籃子的因素，包括以鐵路為骨幹、巴士及小巴為輔助服務的整體運輸政策，採取區域性綜觀角度作規劃，為南區區內遠離鐵路站的地區提供接駁服務，及為其他公共交通服務營辦商提供可持續經營的環境。
4. 李朝傑先生續簡介計劃內各巴士組合的重組方案：
	1. 組合1：黃竹坑及深灣

運輸署建議取消城巴第71號線(黃竹坑–中環(永和街))及縮短城巴第75號線(深灣–中環(交易廣場))的服務時間，只在平日上午及下午繁忙時間提供服務。* 1. 組合2：海洋公園

運輸署建議取消城巴第629號線往來金鐘(西)至海洋公園及海洋公園往中環(交易廣場)的服務，以及縮短該線往來中環(天星碼頭)至海洋公園的營運時間及改為單向服務至海洋公園。運輸署並建議取消城巴第629A(海洋公園往中環(交易廣場))及629S號線(金鐘(西)往海洋公園(大樹灣))。* 1. 組合3：鴨脷洲途經薄扶林道

運輸署建議取消新巴第94(利東邨–中環碼頭)及94X號線(利東邨往中環(交易廣場))，並更改新巴第91號線(鴨脷洲邨–中環(中環碼頭))在中區總站的位置，以港澳碼頭為新總站。同時，建議第91號線全日來回方向繞經利東邨，並增加早上繁忙時段的班次。* 1. 組合4：鴨脷洲途經香港仔隧道

運輸署建議縮短城巴第97號線(利東邨–中環(交易廣場))的行車路線及服務時間，只在平日早上繁忙時間往來利東邨和金鐘(東)。在城巴第97號線的服務時間外，城巴第90號線(鴨脷洲邨–中環(交易廣場))來回方向均繞經利東邨，為利東邨居民提供往來中環/金鐘的服務，而90號線將縮短行車路線，全日往來鴨脷洲邨和金鐘(東)。運輸署同時建議取消城巴第90C(鴨脷洲大街往中環(怡和大廈))及新巴第590A號線(海怡半島–金鐘(東))。 * 1. 組合5：鴨脷洲往西半山學校區

運輸署建議合併新巴第93號線(鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道)和新巴第93A號線(利東邨往羅便臣道)，合併後編號為新巴第93號線。合併後的第93號線由鴨脷洲邨開出的兩個班次，將繞經利東邨。* 1. 組合6：赤柱

運輸署建議合併隧巴第973 (赤柱市場–尖沙咀(麼地道))和973P號線(深灣往尖沙咀(麼地道))，合併後隧巴第973號線相應時間內的三個班次會繞經深灣道公共交通總站。此外，運輸署建議縮短新巴第66號線(赤柱(馬坑邨)–中環(交易廣場))的服務時間。* 1. 路線取消

運輸署建議取消城巴第47P號線(堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑)。* 1. 調整班次

因應南港島線(東段)通車後乘客量的轉變，運輸署建議調整八條巴士路線的班次，包括城巴37A、37B、37X、43M、70、90B、新巴590及隧巴971號線。* 1. 待完成此階段區議會諮詢工作後，運輸署及巴士公司會研究收集到的意見及考慮適當地調整重組計劃。運輸署會在南港島線通車的首日，提供接駁新鐵路站的服務，其後，署方會聯同相關巴士公司分階段落實重組計劃內其他方案。
1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 楊開永議員表示，他反對取消城巴第47P號線，因此路線可讓居民直接從西環到華富及香港仔，港鐵並不能取代。
3. 楊學明議員表示，他強烈反對取消城巴第71號線，因現時西營盤、薄扶林道及般咸道的居民可直接乘坐城巴第71號線到黃竹坑，非港鐵沿線的居民將大受影響。此外，他詢問可否保留城巴第629號線由中環至海洋公園大樹灣出口，因不少遊人會從海洋公園正門進入然後使用大樹灣出口離開。
4. 梁景裕委員表示，自西港島線通車後，眾多往來中環、金鐘、灣仔的巴士已被縮減及取消，現時運輸署建議取消城巴第90、97及75號線，將進一步影響往來中環、金鐘及灣仔一帶的運載能力。因此，他強烈要求運輸署增加相應運載力替補。
5. 葉錦龍委員指出，運輸署的重組計劃中，眾多被取消的路線皆途經薄扶林道，是漠視置富、華富、華貴和堅尼地城居民的需要，他對此表示強烈不滿。他指出，在西港島線通車後，不少市民是由於等候巴士時間變長而改乘地鐵。他請巴士公司需確保巴士班次準確及盡快安裝實時報站系統，及確保每個地區皆有一至兩條巴士線供緊急用途。
6. 鄭麗琼議員表示，她反對整份重組計劃的內容。她對運輸署早前取消半山新巴第23A及城巴第3B號線，及縮減城巴第12及新巴第13號線班次表示憤怒，並反對取消71號線，令往來中環、上環、鹹魚欄、薄扶林道、香港大學及黃竹坑一帶的市民不便。
7. 甘乃威議員表示，他不接受這份諮詢文件，運輸署應在南港島線通車後觀察兩至三個月才建議如何重組巴士線。另外，他指出城巴第71及75號線行經薄扶林道，但薄扶林道並沒有地鐵，因此不應取消有關巴士線。他請主席與南區區議會聯繫，合力阻止運輸署沒有汲取西港島線的教訓而推行公共交通服務重組計劃。
8. 陳捷貴議員表示，他認同以鐵路服務為骨幹，但不能犧牲其他交通工具的營運空間。他指出，要改變乘客的乘搭模式需時，因此運輸署不可過於急促實施重組計劃。他指出，現時由黃竹坑到香港大學只需二十分鐘，並且不需要轉車，如改用鐵路，時間不單加長，而且需轉車及等車，所以不宜取消71號線。
9. 陳學鋒議員指出，城巴第47P號線對於要到黃竹坑上班的市民非常重要，運輸署要他們改乘專線小巴第59號並不可行，因現時上班繁忙時間市民需排隊逾半小時才能登上專線小巴第59號。他反對運輸署取消城巴第47P號線，如運輸署一意孤行，他將反對整份重組計劃。
10. 伍凱欣委員表示，即使有地鐵，仍有市民會選乘巴士。她反對整份重組計劃，並要求運輸署維持足夠的交通網絡，讓居民有足夠的乘車選擇。她請運輸署在南港島線通車後進行詳細的調查，了解市民的乘車習慣改變，才可實施重組方案。
11. 吳翰禮先生回應重點如下：
12. 運輸署會在南港島線(東段)通車的首日，提供接駁路線讓南區居民可到達區內新建鐵路站，其後，運輸署會聯同相關巴士公司進行調查，留意各條受影響巴士路線的乘客量及出行模式的變化，才決定重組計劃執行的安排和時間表，及是否需修訂重組計劃內方案的詳情。
13. 就委員提出的意見，他指出由於預計城巴第71號線於黃竹坑會有不少乘客改乘港鐵而導致客量流失，運輸署因而建議重組該路線，但在取消路線後，薄扶林道仍有多條巴士服務，讓市民沿薄扶林道往來南區及港島北岸，包括華富的新巴第4及4X號線沿薄扶林道，並分別行經德輔道西或山道天橋至中上環，而置富有城巴第37B及37X號線經薄扶林道至中上環，香港仔及石排灣亦有城巴第7號線經薄扶林道至中上環。
14. 就取消城巴第47P號線的安排，他指出當南港島線(東段)通車後，由黃竹坑到堅尼地城或香港大學站附近的市民如改乘港鐵將可比現時乘坐城巴第47P號線節省約三十分鐘車程時間，因此運輸署預計該線會有一定乘客流失。而現時在堅尼地城乘車到域多利道的市民可改乘城巴第43M號線或另外兩條專線小巴路線。運輸署會在南港島線(東段)通車後因應城巴第47P號線的乘客量轉變情況才決定是否落實取消該線服務。
15. 取消城巴第71號線的安排與47P號線類似，當南港島線(東段)通車後，城巴第71號線會因居民到黃竹坑站改乘港鐵而導致乘客流失。但運輸署備悉有關意見，並會在南港島線通車後因應城巴第71號線的乘客量轉變情況再檢視有關的重組方案，以配合整體的乘客需求。
16. 在南港島線(東段)通車後，預計乘坐港鐵由金鐘到海洋公園只需四分鐘。就保留城巴第629號線由中環至海洋公園大樹灣的建議，他指出現時城巴第629號線的乘客量已屬偏低，另外，由於海洋公園正進行重建，運輸署會與巴士公司在海洋公園重建後再檢視情況。
17. 就取消部分路線會影響中環、金鐘及灣仔走廊的運載能力，他指出中環經軒尼詩道到天樂里一帶仍有城巴11、新巴25及26號線。根據擬議的重組計劃，運輸署會留意新鐵路線通車後各條受影響路線的乘客出行模式和需求的改變，審視每條主要幹道，包括薄扶林道、中環至金鐘道及灣仔軒尼詩道一帶的乘客需求情況，並會評估整體公共交通運載能力後才分階段落實重組路線方案。
18. 他備悉委員提出對乘客進行意見調查的建議，並指出運輸署會在南港島線(東段)通車前及通車後進行乘客量調查，了解乘客的需求及出行模式轉變的情況。
19. 新巴城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生表示，根據西港島線通車的經驗，不少乘客的乘車習慣由以往一程巴士改為乘搭巴士前往就近鐵路站轉乘港鐵服務。由於南港島線通車後，乘客從西營盤或堅尼地城往來南區可以轉乘港鐵，因此巴士公司估計會有更多的乘客以港鐵取代乘搭城巴第47P及71號線。而現時城巴第71及新巴第91號等路線於南區上車的乘客不少均以香港大學和西營盤為主要目的地，因此巴士公司預計有關路線乘客量流失會非常明顯，剩餘的乘客量未必能支持運作。就往來灣仔及中環的巴士路線的意見，他表示以往來南區及港島北岸的路線去滿足有關短途路段的需求並不是合乎效益的做法。雖然城巴第5B及10號線的班次於港島線西延後曾作調整，但此組合的聯合班次仍維持約五分鐘一班，此外亦有城巴第11、新巴第25及26號線供市民選擇，相信重組後對相關乘客的影響有限。
20. 主席開放文件進行第二輪討論，各委員的發言重點如下：
21. 李志恒議員指出，過去委員會要求在西港島線全線通車後三至六個月後作出觀察及檢討才可調整，結果運輸署在通車後便實施重組計劃。他指出，運輸署由始至終並沒有確認在南港島線(東段)通車後多久才實施重組計劃。他請運輸署必須提交全面的乘客量數字供委員會參考，才可實施重組計劃。
22. 楊開永議員表示，他不同意運輸署及巴士公司只以乘車時間縮短為由進行交通服務重組，卻不提供足夠的配套。他指出，西港島線通車後導致大量市民到堅尼地城轉乘，令該處交通遠超負荷，特別是繁忙時間的23、58及59號專線小巴。如取消城巴47P號線，將進一步加重上述專線小巴路線的負荷。此外，金鐘地鐵站現時已非常繁忙，他不贊同取消有關巴士路線而進一步加重金鐘地鐵站的負荷。
23. 楊學明議員表示，城巴第71號線服務的區域並非西港島線或南港島線(東段)所能覆蓋，因此他強烈要求保留城巴第71號線。他亦強烈反對縮短新巴第91號線至港澳碼頭，因不少南區及中西區的居民會乘坐新巴第91號線至中環碼頭。另外，他請運輸署在九月開學後才進行客量調查，避免在考試及暑假季節進行。
24. 梁景裕委員表示，他估算現時來往中環、金鐘和灣仔軒尼詩道的巴士一小時約有四十七架班次，若取消城巴第75、90和97號線，加上城巴第37A及37B減少班次，將會合共減少每小時十六至十八架巴士，即減少四成。運輸署表示市民可改乘城巴第11號線，但城巴第11號線為單層巴士而且車費較高，因此他強烈要求運輸署在取消路線時要提供足夠的替代服務維持來往中環、金鐘和灣仔的載運力，包括不途經怡和街的巴士路線，避免緊急情況時沒有巴士可到中環和金鐘。
25. 鄭麗琼議員表示，香港仔隧道每天早上間歇性封閉，令部分海怡半島的居民選擇行經薄扶林道的巴士再到香港大學站轉乘地鐵。她指出，有不少南區居民需乘坐新巴第91號到西營盤上班。她重申反對整份重組計劃，並要求運輸署在南港島線通車後三個月才再考慮重組公共交通服務。
26. 葉錦龍委員指出，西港島線通車後，由於運輸署削減巴士班次，加上巴士班次不穩定，才迫令市民轉乘地鐵，因此他認為運輸署不能以預計市民會轉乘地鐵為由而取消巴士服務。他指出，未來的金鐘站面積龐大，由地鐵月台到巴士站轉乘需時，運輸署並未將相關轉乘時間計算在內。他請運輸署在南港島線(東段)通車後六個月才再提出公共交通服務重組計劃。
27. 葉永成議員表示，委員會有需要為區內居民把關，他同意在南港島線(東段)通車後一段時間，觀察實際情況後才決定如何重組。
28. 主席表示，他同樣反對取消城巴第47P、71、新巴第91和93A號線。他指出新巴第93和93A號線服務半山的學生，地鐵未能服務有關地區。他總結指出，委員會不希望運輸署故技重施，他請運輸署在收集意見後，再向交運會提交報告，並進行詳細調查，特別是在薄扶林道一帶市民的乘車模式。他請運輸署稍後提供充足的數據供委員會參考，現階段委員會未能支持重組計劃。
29. 吳翰禮先生重申，西港島線在二零一四年十二月二十八日通車後，運輸署在二零一五年一月二十九日提交重組計劃文件，表列所有相關路線的載客率供委員會參考，而當時並未重組任何中西區巴十路線。及後於二零一五年四月中旬及下旬，運輸署再次向委員會提交文件，分別表列相關巴十路線的載客率及乘客量變化資料。其後，運輸署在二零一五年五月十日和十七日才分兩個階段實施重組計劃的方案。他重申，運輸署不會在南港島線(東段)通車後便立即進行巴士路線重組，而會在通車後觀察市民出行模式和需求的轉變，收集數據供委員會參考，才落實重組方案的安排。他補充，運輸署會選擇在今年九月正常的上班及上學日子進行調查，以收集相關巴士路線的載客率資料。此外，他補充，南港島線(東段)的月台在擴建後金鐘站的最底層，乘客上兩層便能轉乘港島線或荃灣線，與現時港鐵網絡的繁忙時間主要人流方向相反。他亦再次重申，運輸署會視乎通車後的實際情況才決定是否取消城巴第71號線，而在鴨脷洲的市民仍有城巴第90B和新巴第91號線經薄扶林道到中上環。此外，他強調，計劃內有關班次調整的方案會根據《改善及減少巴士服務的指引》而定，運輸署會計算相關巴士路線的載客量是否達至指引內的水平才會進行重組或班次調整。他備悉委員對城巴第47P、新巴第93和93A號線的意見，他指出新巴第93和93A號線現時服務鴨脷洲、海怡半島及利東邨的居民至西半山的學校區，重組計劃只建議將兩條路線合併而非完全取消，運輸署相信在南港島線(東段)通車後會有不少學生轉乘地鐵到西營盤站或香港大學站一帶上學，然而由於部分學校如在羅便臣道的高主教書院遠離港鐵站，因此運輸署只將新巴第93和93A號線合併，以維持巴士服務到半山較遠離港鐵站的地區。最後，他指出在遇到突發事故時，巴士公司及運輸署會緊密聯繫及作出相應臨時交通服務調整及安排。他表示，運輸署會在收集各相關區議會對重組計劃的意見及搜集南港島線(東段)通車前後相關巴十路線的乘客出行模式和需求變化的資料後，再次向委員會提交文件討論。
30. 主席請運輸署在適當時候再次提交文件。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第8項：國際汽聯電動方程式香港電動大獎賽****(中西區交運會文件第33/2016號)**(下午3時46分至5時11分)1. Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited行政總裁方仁傑先生簡介，國際汽聯電動方程式香港電動大獎賽將於本年十月八日及九日舉行，香港站是本年第三季的第一站，將有不少知名車廠加入賽事，賽事秉持能源、環境和娛樂的核心價值。過去舉辦賽事的世界知名城市包括倫敦、柏林、巴黎、莫斯科等，預計香港站賽事將會吸引一百四十三個國際媒體到港，轉播賽事到四大洲不同國家逾九億八千萬觀眾。香港站賽道設於龍和道至民耀街摩天輪一帶，賽事分三種門票，eVillage嘉年華將提供各類的飲食及娛樂設施，適合家庭參與，而主看台將設有約八千個座位，此外亦設有貴賓區。賽道長約兩公里，包括十個彎位及兩個髮夾彎。十月八日將舉行名人賽等賽事，十月九日則舉行主要賽事。賽事將可推廣香港作為娛樂及環保的國際平台。
2. 弘達交通顧問有限公司董事林澤仁先生簡介賽事的交通安排。他指出，中環有充足的公共交通配套舉辦賽事。為保障賽車人員及觀眾安全，大會需沿賽道安裝護欄及其他臨時設施，大部分安裝或拆卸護欄的工程將於平日晚上進行，而局部封路則只在賽事的兩天實施，以期將對道路使用者及附近人士造成的不便減至最低。顧問公司在本年初已開始收集數據，評估安裝及拆卸工程進行期間和比賽當日實施的臨時交通安排的交通影響。受影響的路口及路段，交通流量大致維持合理水平。評估結果已多次進行跨部門諮詢，相關部門認為評估結果合理和可接受。大會及顧問公司亦諮詢了運輸業界，各持份者對相關的臨時交通安排建議回應正面。大會及顧問公司會繼續與相關持份者保持聯絡，並透過不同媒體，確保賽事和交通資訊可以準確及迅速傳播，令市民掌握正確資料，減低對他們造成的不便。
3. 林澤仁先生續介紹安裝臨時設施的時間及範圍。臨時設施的工程將由九月二十六日起，盡量在夜間不影響交通的時段內分階段進行，並預留部分行車線或替代道路，以減少對公眾的影響。賽事結束後便會即晚回復行車，其他的拆卸工程會分階段陸續進行至十月十七日。賽事期間，大會會在十月八日凌晨一時至十月十日早上六時封閉中環新海濱附近的道路，而十月十日為重陽節補假，相信可提供緩衝。封閉的道路包括民光街、民耀街、耀星街、龍和道及民祥街的中間行車線。屆時，民光街將限制車長逾七米以上的車輛進入，巴士除外。介乎民吉街及民輝街的一段民光街會變成雙向行車，供已進入民光街車長不逾七米的車輛掉頭離開。中環碼頭的巴士總站會略為調整，供已進入民光街的巴士經巴士總站往民寶街及金融街離開。民祥街近香港站入口的中央分隔欄，將增建臨時掉頭處，以便車輛掉頭離開往干諾道中，並會與國際金融中心協調調整的士站位置。而信德中心地面的中港道介乎林士街路口一段，將由現時單向東行改為單向西行。由於龍和道會封閉，於愛丁堡廣場、添華道及添美道的車輛將不能進入龍和道，但不會影響大會堂、立法會及政府總部的出入口。龍匯道西行車輛，如不往添美道，須在分域碼頭街前駛上天橋往干諾道中西行離開。大會會設置清晰的指示牌提醒各駕駛人士，亦會與過海隧道管理公司聯絡，安排預早廣播有關的臨時交通改道安排，引導車輛使用干諾道中前往其目的地。賽區內的行人路屆時將封閉成為賽區的一部分，出入口將設於愛丁堡廣場、添馬公園及中環碼頭共四個位置。除賽區外，其他行人路包括通往碼頭的行人天橋及海邊的行人路將會維持開放。在賽區外圍的主要行人集散位置，大會亦會設置清晰的指示牌。他指出，賽事期間所有巴士路線服務並不會減少，但部分巴士站位置會在比賽日調整，建議的臨時巴士站將設於原有巴士站附近，盡量減少對乘客構成的不便。而中環六號碼頭旁的專線小巴站及的士站將會對調。此外，亦有使用民光街及民祥街的部分非專營巴士將受到影響，大會正與有關持份者商討其上落客位置的安排及行車路線的調整。
4. 林澤仁先生續補充賽事前後的臨時交通安排。大會將於九月二十六日起，封閉介乎龍和道及郵政總局間之上落客區進行安裝工程。九月二十九日起，將封閉耀星街西行線，由於耀星街並沒有建築物，因此影響相對輕微。由十月四日起，將會封閉民耀街南行線右轉往國際金融中心二期的路段。由十月五日起，民耀街南行會被禁止左轉往龍和道東行，車輛可改道經耀星街東行。此外，同日龍和道東行線將被禁止右轉往愛丁堡廣場南行線。於十月六日起每天凌晨一時至五時半，將封閉碼頭對出民光街的上落客位置。由九月二十九日起，每晚九時起將封閉介乎民耀街及龍和道間的耀星街東行。於十月六日起每天凌晨一時至五時半，將封閉介乎民寶街及民光街間之民耀街北行。在裝拆工程期間，所有行人過路線及行人天橋將不受影響，部分行人路將會臨時封閉或縮窄至不少於一點五米。大會將繼續與所有持份者溝通，於八月舉行新聞發布會，並透過不同的媒體發放消息，讓市民更清楚了解有關封路措施及交通改道安排。
5. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
6. 陳浩濂議員表示，他支持此盛事在香港舉行。他指出有關封路主要影響中環近海濱一帶，該處周末的交通流量較少，相信影響較輕，他詢問運輸署是否接受有關封路安排。另外他指出，不少到山頂的小巴總站設於國際金融中心對出，他請部門盡早通知居民有關改道安排。
7. 陳學鋒議員表示，他全力支持此盛事在香港舉行，並相信有關交通影響可接受，但他詢問評估是否充分。雖然中環假日的人流較少，但此國際盛事會吸引一定人流到訪，或會有不少人駕私家車前往，他詢問大會是否已與警方商討如何控制交通流量。此外，他亦擔心人流安排，因屆時只有添馬公園及中環碼頭行人天橋兩條通道前往海濱，他請大會交代有關人流及緊急通道的詳細安排。
8. 陳捷貴議員表示，他支持此項盛事。他指出，星期六下午中環仍有一定交通流量，因此他請大會必須盡早作出充分宣傳，減少車輛使用賽事附近的道路。他亦擔心人流的控制，並請大會在現場設置足夠的指示。他指出，由於不是所有市民皆參與此活動，他請大會將影響減至最低，避免影響其他市民享用海濱。
9. 甘乃威議員表示，他支持此項盛事在香港舉行，相信屆時有很多慕名而來的遊人。但他查閱大會的網頁，發現相關交通資訊較少，他希望在巴士公司網頁、運輸署網頁及大會的網頁發布巴士站安排、行人如何進出場區及行車路改道的資料。他指出，賽車道的轉彎位置較危險，他詢問大會及運輸署如何確保圍欄能保障行人安全。此外，他指出大會的eVillage票價為港幣三百元，主看台的票價為港幣二千三百八十元，相信不是一般市民能消費。他詢問大會會否考慮安排部分免費門票補償受賽道影響的中西區居民。
10. 鄭麗琼議員表示，她支持甘乃威議員的建議，大會應考慮安排部分免費門票補償受賽道影響的中西區居民。她詢問巴士公司及有關部門如何通知市民有關巴士及小巴站的臨時改動。根據過往的活動經驗，她留意到大雨後場地佈滿泥濘，她請大會考慮有關安排。此外，她指出其他不會參加賽事的市民仍有享用海濱的權利，並詢問大會如何讓市民從大會堂穿過龍和道到海濱。
11. 蕭嘉怡議員表示，她歡迎此盛事到香港舉行。在聆聽大會的簡介後，她詢問運輸署對有關交通安排的評估、是否有後備方案，及通知市民相關改路的資料是否充足。她認為大會門票昂貴，並詢問大會會否預留免費門票造福弱勢社群。
12. 楊開永議員表示，他歡迎此盛事到香港舉行。他詢問大會如何確保多彎高速的賽道安全。此外，他詢問大會是否有評估詳細的人流及具體數字。他亦希望運輸署盡早通知居民有關公共交通工具改道的安排。
13. 楊學明議員表示，大會應聘用活動大使在現場指示市民到被改動的巴士站位置。另外，他指出從天橋到中環碼頭只有少量空間供市民使用，他請大會盡量縮減要圍封的地方，以騰出足夠公眾空間予市民使用。另外，他相信在場地外會有不少人圍觀，他請大會對人流控制要有充足評估。
14. 吳兆康議員詢問大會會否提供免費的活動供公眾參與，及為何賽區佔地範圍如此龐大，他擔心大會過分設置圍欄會惹起公眾不滿。他詢問大會在外國舉辦賽事時曾收過甚麼投訴，有關投訴會否在香港發生。
15. 梁景裕委員表示，他歡迎賽事到香港舉行。他指出封路後碼頭一帶只有民祥街一個出口到干諾道中，警方應安排警員到場指揮交通疏導車輛，亦要避免到山頂的15號巴士脫班。此外，如封閉龍和道，他請運輸署停用添華道和記大廈對出的交通燈。另外他指出，如繼續開放連接郵政總局和碼頭的行人天橋，或會引致行人在該天橋聚集觀看賽事，他擔心會有過多行人聚集導致危險。
16. 葉錦龍委員表示，他支持此項推動環保的賽事。他詢問大會如何控制人流，如行人在天橋聚集會否超過負荷。此外，他請大會在營利之外提供公眾參與活動，令市民更多了解電動車，政府亦應配合推廣，以減少香港的碳排放。他亦詢問有關賽事會否影響中環的道路安全。
17. 蕭震然委員表示，大會必須與警方充分溝通，做好人流管制的工作，避免在行人天橋造成阻塞。
18. 葉永成議員表示，他非常支持是次世界性的賽事，相信會為香港帶來可觀的收入。他指出，要舉辦此世界性賽事需有一定忍讓。但他同意其他議員的憂慮，有關封路資訊必須提早讓市民知悉，並提醒參加者應盡量使用公共交通工具，大會應妥善管制人流，並提供清晰指引。他理解賽事的運作經費龐大，但期望大會可提供機會予弱勢社群參與。此外，他請大會在賽事完成後盡快恢復及開放道路。他指出，過去在香港舉行的國際盛事皆有不少穿著制服的義工協助向市民提供改路指引，他希望大會亦能有相同安排。
19. 主席表示，大會不應低估是次挑戰。現時初步估算有八萬人參與，但相信會有不少市民在外圍參觀，特別是在行人天橋，必須控制人流避免市民聚集，如需封閉天橋亦要有足夠指示及通知。此外，他希望大會於賽事期間提供專人接聽的熱線供區議會查詢及聯絡。他擔心金融街及民祥街會出現交通擠塞，並請警方必須安排充足的警員協助疏導交通。
20. 許智峯議員表示，他相信市民歡迎賽事於香港舉辦。他詢問大會是否可控制交通流量，及要求盡量縮短封路時間，減少對市民的影響。他請大會解釋圍欄防撞的標準。另外，他詢問為何圍欄封閉的範圍如此闊，需延伸至添馬公園一帶。
21. 方仁傑先生的回應重點如下：
22. 大會正積極與顧問公司及警方研究人流控制的安排，並正研究是否需在行人天橋設置圍板，以保障安全。主看台的位置由國際汽車聯會訂定，符合安全標準。
23. 過去有活動曾於龍和道展示一架方程式賽車，當時吸引四萬五千人免費到場。如是次活動免費參與，相信將有超過十萬人到場，或會造成中環交通癱瘓。他表示，港幣三百元的eVillage嘉年華門票包括兩天入場，兒童票的票價為港幣一百五十元，可使用場內的模擬賽車設施，主看台票價為港幣二千三百八十元。
24. 大會場地不少面積會鋪設草皮，避免大雨造成泥濘。而設於中環海濱活動空間的Emotion Club亦會設置五十米乘一百二十米的帳篷。
25. 大會將於賽前一個月開始，於鄰近商業大廈及公共設施派發傳單，加強宣傳改道及封路措施，並於賽事當天安排二百至三百名義工協助賽事運作，義工將分佈於不同地點，向市民指示改道及巴士站的位置。
26. 場地外圍會免費展示最新型號的電動車。大會亦正與香港的免費電視及大型商場商討轉播賽事，期望能讓更多市民收看賽事，他指出，大會圍封場地旨在保障市民安全，並非禁止市民觀看賽事。
27. 大會正與兩家慈善機構合作，包括公益金及Conservation International，將預留超過一百張門票予兒童及殘疾人仕參與，及將部分門票收益用於大潭一青苔重生計劃。
28. 大會所有圍欄是由國際汽車聯會指定的設計師負責，符合國際標準。現時大會已預備一千一百個混凝土塊，每個重四噸，上面將加上圍欄及由外國進口的特製賽車海綿，以吸收賽車撞向圍欄時造成的衝擊。賽道旁將設置相隔三米的兩層圍欄才到觀眾席，以確保安全。
29. 運輸署工程師／房屋及策劃2方偉雯女士表示，自二零一五年年底，大會已經開始與警方及運輸署溝通。本年初，顧問公司收集平日中環繁忙時間及周末較繁忙時段的車流數據，並評估對附近一帶的交通影響，運輸署認為有關評估符合可接受的水平，而有關評估亦是較保受的估計。就封路導致的交通服務影響，運輸署及大會屆時會向市民及附近主要的受眾發放充足的訊息。而多個行人過路位置將會封閉，大會會提供替代路線及於賽事當日安排充足人手及路牌指示市民。運輸署和警方將會與大會商討如何在主要的交通交匯點安排活動大使，以期達到最佳效果。運輸署亦與顧問公司重點研究車輛從民祥街駛出干諾道中東行的安排，顧問公司將設置臨時交通安排讓民祥街的車輛能優先駛出干諾道中。此外，雖然龍和道將會封閉，但車輛仍可進出添華道，她會與顧問公司研究是否適合於賽事當天取消有關交通燈。
30. 警務處港島交通部執行及管制分區署理總督察鍾卓耀先生表示，警方會保持民光街、民祥街及金融街一帶交通暢順，維持海濱一帶的交通正常運作，駕車人仕可到達主要的建築物及設施，避免影響主要幹道的交通，例如干諾道中。活動及工程進行期間，警方會監察有關位置及附近主要商業區的交通流量。警方會監察大會是否有按計劃進行工程，及其指示是否符合路政署的安全標準。警方會加強打擊中環一帶的違例泊車，維持道路暢通，及於工程期間加強人手以處理突發事故。
31. 警務處公眾活動小隊指揮官2（中區）譚宗浩先生表示，警方已於本年初起與大會商討安排，並將會開始商討詳細的人流管理方案。大會計劃在通往碼頭的行人天橋兩側設置圍板遮擋賽道，亦會在兩旁設置緊急通道，以防行人倚靠天橋欄杆並在天橋上聚集，構成危險。場地會設有四個主要出入口，大會會於賽前清楚通知參與者有關位置及進出方向。與過往的大型活動相同，警方會安排足夠警力，與主辦單位確保活動順利進行。
32. 旅遊事務署高級政務主任（旅遊）2余嘉敏女士表示，旅遊事務署全力支持及推動賽事在香港舉行，因賽事可增加香港的旅遊吸引力。旅遊事務署會繼續促進大會與相關部門的溝通，並會聯同主辦單位及相關政府部門於八月起透過不同渠道向公眾發布有關交通改道及人流管制措施的消息。
33. 主席總結，就委員提出的意見，他請大會於賽事舉行前向委員會提供最後的交通規劃資料作參考。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第9項：擬優化德輔道中的行人過路設施(第一階段) - 初步建議****(中西區交運會文件第30/2016號)**(下午5時12分至5時47分)1. 運輸署高級工程師/中西區麥家琪女士表示，運輸署曾於二零一六年二月十八日交通及運輸委員會第二次會議上提交「擬優化德輔道中(介乎利源東街至摩利臣街)的行人過路設施」文件，建議分兩個階段研究優化德輔道中與鄰近橫街九個路口(介乎利源東街至摩利臣街)的行人過路設施。第一階段將涉及五個路口，而餘下的四個路口會於第一階段完成後展開。優化方案涉及三個範疇，包括：（一）擴闊行人過路處，使每個綠燈過路週期有更多行人能橫過馬路，行人亦有更多等候過路的空間；（二）在未有燈控的行人過路處加裝燈號，提升行人過路的安全；及（三）優化交通標誌的安排以騰出更多空間予行人，改善過路環境。運輸署已就第一階段所涉及的四個路口完成初步研究，包括摩利臣街、急庇利街、林士街及租庇利街。根據初步探井結果，運輸署提出相關改善建議。另外，由於德輔道中與域多利皇后街路口交通較為繁忙，運輸署仍需與路政署研究可行優化方案。
2. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡女士介紹運輸署的優化方案如下：
3. 德輔道中與摩利臣街路口：運輸署會將橫過新街市街的行人過路處改為燈控行人過路處，及擴闊德輔道中以南橫過摩利臣街的行人過路處。由於集水溝將需遷離行人過路處，因此需臨時封閉行車路進行工程。探井結果顯示現時橫過摩利臣街的行人過路處的交通燈附近的地下公用設施密集，遷移交通燈有困難，但在不遷移交通燈的情況下仍有空間盡量擴闊行人過路處。若現場環境許可下，橫過新街市街的行人過路處的現有消防栓也會遷移。另外，西港城對出的新街市街因有工程進行而豎立圍板，運輸署需待其工程完成才可展開橫過新街市街行人過路處的工程。
4. 德輔道中與急庇利街路口：運輸署會擴闊德輔道中以南橫過急庇利街的行人過路處，並將該行人過路處改為以燈號控制。由於需遷移集水溝位置，因此需臨時封閉行車路進行工程。在現場環境許可下，運輸署亦會遷移行人過路處內的現有交通燈控制箱。

[會後補充: 探井結果顯示該行人過路處附近一帶的地下公用設施密集，遷移現有交通燈控制有困難，因此現有交通燈控制將保留在原位。]1. 德輔道中與林士街路口：運輸署會擴闊德輔道中以南橫過林士街的行人過路處。在擴闊此行人過路處時，需臨時封閉行車路/行人路以便遷移集水溝及交通燈。運輸署會嘗試與相關部門了解是否可遷移該處的消防栓。由於金龍中心正進行裝修和豎立了圍板，運輸署需待其裝修工程完成才可展開路口優化工程。
2. 德輔道中與租庇利街路口：運輸署剛完成在德輔道中以南橫過租庇利街的行人過路處和行人路擴闊工程，運輸署是次主要研究擴闊德輔道中以北橫過租庇利街的行人過路處的可行性，但由於該處地下公用設施密集，遷移交通燈有困難，加上租庇利街的交通很繁忙，臨時封閉行車路以便遷移集水溝亦相當困難，運輸署預計有關工程造成的滋擾較大，擴闊此路口的可行性較低。
3. 由於德輔道中與域多利皇后街路口交通較為繁忙，而挖掘探井及將來施工時將需要臨時封閉部分行車路，對交通會有很大影響。此外，現時有多條巴士經德輔道中西行左轉駛入域多利皇后街，由於該處空間有限，試路結果顯示臨時封閉的部分行車路以進行挖掘探井及將來施工會影響巴士轉彎及行人安全。鑑於上述困難，運輸署需要較長時間研究此路口優化工程的可行性，並會在介紹第二階段其餘四個路口的研究結果時一併提出建議。
4. 由於遷移行人過路處內的電車柱非常困難及會影響電車運作，以上所有路口的電車柱將維持原位。
5. 上述初步建議的工程需改動下斜路緣、遷移或加設街道設施、交通燈設備和交通標誌，以及更改道路標記。
6. 麥家琪女士總結，摩利臣街、急庇利街和林士街三個路口的改善工程可行性較高，預期有關工程可在二零一七年第一季陸續展開。當中，德輔道中以南橫過林士街的行人過路處及橫過新街市街的行人過路處受其他工程影響，需與相關工程協調後，才能展開路口優化工程。至於德輔道中以南橫過租庇利街的行人過路處，因地下公用設施密集，加上該處交通非常繁忙，施工所造成的滋擾會較大，因此可行性較低，但運輸署已安排路政署挖掘探井，以研究優化該處的交通標誌的可行性。而運輸署因應域多利皇后街的環境限制及交通情況，繼續與路政署研究優化方案的可行性。

[會後補充: 探井結果顯示租庇利街路口附近一帶的地下公用設施密集，地下未有空間以優化該路口交通標誌的安排。]1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 甘乃威議員表示，摩利臣街該處最需要的過路處並不是橫過新街市街，而是橫過德輔道中電車路。他不贊同在新街市街增加過路處，亦不贊同要封閉道路來進行擴闊摩利臣街過路處的工程。他詢問運輸署會否延長相關過路處行人過路燈的時間，及運輸署會否研究改善禧利街的過路處。他表示，如需延長相關過路處行人過路燈的時間、需在現時交通燈號設定新增一個階段的時間予行人過路及需長時間封閉道路進行工程，他便不同意進行工程。
3. 陳捷貴議員表示，他贊成有關改善工程並認為應盡快進行，但他不同意延長相關過路處行人過路燈的時間。
4. 鄭麗琼議員表示，急庇利街、林士街及租庇利街過路的人不多，她對該處的改善工程有保留。她指出，租庇利街翠華對出橫過德輔道中的路口更有改善必要。
5. 蕭嘉怡議員詢問，運輸署會否研究改善禧利街和永樂街交界及租庇利街翠華對出的過路處。此外，運輸署是否有實際數據指出優化工程進行後可容納多少過路的行人。
6. 葉錦龍委員指出，運輸署上次提交文件時，他已不贊同加設新街市街的行人過路處。他詢問運輸署是否有數據支持優化工程。他認為有關工程浪費資源，並指出運輸署可用相關資源研究是否可將德輔道中變為行人專用區。
7. 許智峯議員表示，他同意優化計劃的精神，贊同應擴闊過路處。但個別路口如新街市街並沒有改善的必要，如因工程導致滋擾，反而得不償失。此外，他詢問在技術上，是否有地下管道便不能遷移燈柱，還是只是會令有關工程變得困難而已。
8. 麥家琪女士表示，研究的大前提是不會因工程而對現時交通造成嚴重影響。就新街市街行人過路處的情況，運輸署希望可改善該處的過路環境及行人安全。運輸署在研究時曾收集人流的數據，雖然新街市街在午飯時段的人流較其他路口少，但此路口有不少長者及推手推車的行人使用，因此在不影響交通的前提下，運輸署提出此建議。但在收集委員的意見後，由於有數位委員皆不贊成橫過新街市街的行人過路處改為燈控行人過路處，運輸署會再研究是否落實工程。另外，運輸署會在第二階段研究德輔道中與禧利街路口的優化方案。最後，她補充，任何工程都會構成滋擾，但運輸署會與路政署商討，盡量縮短工程的時間，以將工程的滋擾減至最低。
9. 盧靜怡女士表示，運輸署的優化內容目標為提升行人的過路安全、改善行人過路環境、增加行人等候過路時的空間，以及擴闊過路處讓每個過路週期有更多行人可橫過馬路。她指出，運輸署現有的方案皆不會在現有交通燈號設定新增一個階段的時間予行人過路，因此不會對交通造成嚴重影響，這亦是運輸署沒有在租庇利街翠華對出加設過路處橫過德輔道中及在摩利臣街對出加設過路處橫過德輔道中的原因。由於在這些繁忙的路口加設上述過路處會大幅度影響交通，在平衡各方面的交通情况下，運輸署未有提出相關工程的建議。
10. 主席總結，委員同意運輸署以上施工的原則，委員亦已就個別路口如新街市街的工程提出意見。他贊同運輸署先處理較容易的工程，並請運輸署與路政署研究工程的細節，將工程構成的影響盡量減少。主席多謝嘉賓出席會議。

[會後補充: 運輸署將會透過民政事務總署，就摩利臣街、急庇利街和林士街的優化方案向當區區議員和有關地區人士進行諮詢。] |
| **第10項：要求改善半山及山頂區現有的公共交通服務****(中西區交運會文件第39/2016號)**(下午5時48分至5時54分)1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 陳浩濂議員表示，市民就有關路線司機的駕車態度、對乘客的態度及車廂清潔皆有意見。他指出，1號小巴是山頂道及馬己仙峽道居民往中環的唯一交通工具，但居民在中途站未能上車的問題嚴重，由於小巴在山頂廣場開出時已滿座，居民在中途站等候逾句鐘也無法上車。另外，28號小巴亦有類似問題，小巴在中環總站開出時已滿座，到中半山的中途站時居民便無法上車。雖然運輸署回覆指小巴的平均服務水平可配合需求，但繁忙時間的服務水平並不足夠。此外，在加列山道的居民乘坐1號小巴必須先前往山頂廣場再下山，居民需付兩程車資，他詢問有關營辦商可否作出技術調整，提供八達通轉乘優惠。
3. 梁景裕委員表示，他請巴士公司盡快推出實時報站系統。另外，他指出有乘客投訴15號巴士有沙，他請巴士公司在調派車輛時應先清理妥當。
4. 運輸署高級運輸主任/中西區蔡婷婷女士表示，運輸署最近與小巴營辦商開會，已督促他們需留意車廂清潔及司機態度。此外，運輸署亦有定期安排神秘顧客及服務調查以監察小巴的服務水平。就1號小巴的班次於繁忙時間總站滿座，導致中半山乘客未能上車的問題，小巴營辦商已靈活調配現有車輛，例如於平日在加列山道因應乘客需求而開出特別班次，以疏導中途站居民下山的需要，運輸署會再跟進調查有關安排是否能有效疏導居民。此外，運輸署亦有為小巴28號於繁忙時間定期做服務調查，她指出，居民於中途站候車較長的時段或於中午非繁忙時段，運輸署已向營運商反映，並會於非繁忙時間進行調查，監察其服務水平。她指出，2號小巴於繁忙時段為二十分鐘一班，她理解舊山頂道沒有點到點的服務到銅鑼灣或北角，運輸署會再研究乘客量，因應需求再作檢討。
5. 主席總結，山頂及半山的公共交通有改善空間，他請運輸署密切留意及檢視情況，在有需要時作出調整。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第11項：要求在行人路合適的位置加裝欄杆確保行人安全****(中西區交運會文件第34/2016號)**(下午5時55分至6時正)1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 楊學明議員表示，廣豐里與屈地街之間一段皇后大道西的南面行人路有需要加裝欄杆，避免長者及孩童走在行車路上，以保安全。
3. 主席表示，現時該路段已部分裝有欄杆，但其他位置仍有加裝欄杆的需要。他詢問運輸署可否再作實地視察研究加裝欄杆的位置及改善方案。
4. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士表示，運輸署已在有關路段的合適位置加裝欄杆，其餘位置因路面較窄或受地下公用設施限制，加設欄杆並不合適。她補充，在行人路上加設欄杆的作用是保護、控制或引導行人，例如在行人路與車路水平差距較大的情況下保護行人、控制行人以免在人流眾多的情況下湧出馬路、引導行人至附近過路處或防止行人於不合適地方胡亂過馬路等，而不是用來處理車輛違例駛上或停泊行人路的問題。違例事宜需要警方執法。
5. 警務處西區交通隊主管鄺士陽先生表示，欄杆是用來分隔行人和車輛，如有車輛違例停泊在行人路上，警方必定執法處理。他補充，如欄杆能有效分隔行人和車輛，保障行人安全，警方亦會建議運輸署考慮加裝欄杆。
6. 主席請運輸署於會後再作實地視察商討，他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第12項：關注電車公司電子顯示屏報站牌事宜****(中西區交運會文件第35/2016號)**(下午6時正至6時04分)1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 楊學明議員表示，早前曾有車站報站系統試用，他希望電車公司能盡快在其他車站裝設報站系統。
3. 主席表示，他請電車公司提供手提電話的實時報站應用程式。
4. 陳學鋒議員表示，電車公司現時有報站程式，但他認為必須在車站安裝系統，方便長者知悉到站時間。
5. 梁景裕委員表示，電車公司的報站應用程式報時並不準確，他請電車公司改善系統。
6. 香港電車有限公司營運經理李明耀先生表示，電車公司已提供網上及手提電話的報站應用程式。電車公司現正就車站的電子顯示屏進行測試，並與供應商積極解決硬件及軟件的問題，故暫未能提供確實的時間表。如試驗成功，電車公司會在其他車站安裝顯示屏。然而，安裝顯示屏涉及一定成本，如需全線安裝顯示屏，電車公司需研究有關開支安排。
7. 主席請電車公司有確實的時間表時通知委員會。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第13項：建議設立循環小巴路線行駛東華醫院-荷李活道-堅道-般咸道****(中西區交運會文件第36/2016號)**(下午6時05分至6時20分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 蕭嘉怡議員表示，早於二零零九年委員會已爭取成立一條行經東華醫院來往中上環及半山一帶的小巴循環路線，及後運輸署就開辦上述專線小巴路線進行公告及邀請服務營運商招標，可惜最後因沒有營運商申辦而被擱置。這些年來她曾接觸小巴營運商，發現營運商並不是沒有興趣開辦上述路線，但由於運輸署所定的車資配合不到營運成本，因此他們沒有申辦。她指出，運輸署書面回覆指市民可選乘26號巴士是不設實際，因從半山經中環轉乘26號巴士需時逾一小時。此外，區內未來將發展青年宿舍及有數項新物業落成，將增加交通需求。目前，西港島線亦未能服務半山居民及東華醫院的使用者，因此不少市民均希望增加上述小巴循環路線至東華醫院，即使要付略高的小巴車資，亦總比乘坐的士便宜。既然運輸署曾就此招標，即表明運輸署亦認同開設此小巴循環路線的需要。她希望運輸署能重新考慮開辦上述專線小巴路線，並釐訂合適的車資重新招標。
3. 梁景裕委員表示，小巴營運的狀況已有改善，近月由於勞工市場沒有早前緊張，聘請車長相對容易，而小巴牌價亦有下降。此外，由於二元乘車優惠已擴展至小巴服務，他相信如有關路線收取較高的車資，亦不會影響長者選乘。過去就西港島線的公共交通服務重組計劃，他亦多次建議運輸署開設從蒲飛路開出的循環路線服務半山居民，因此他請運輸署重新設計有關路線並再次招標。
4. 陳捷貴議員表示，他贊同修訂此小巴路線行經港鐵西營盤C出口，以發揮轉乘港鐵的作用。此外，有見近日檢討報告指小巴可增加至十九座，他相信有關安排立法後，是開辦上述路線的合適時機。
5. 鄭麗琼議員表示，早於二零零零年委員會已建議開設上述路線，因當時不少長者沒有辦法來往堅道明愛中心及東華醫院，但當年同樣是沒有營運商申辦而被擱置。她建議，由於西營盤港鐵站已開通，運輸署可重新修訂此小巴路線行經皇后街再到上環港鐵站。她指出，長者不可能從東華醫院走路上半山，但到東華醫院的的士數量不多，而且不少的士司機會抱怨從東華醫院到堅道的路程太短。因此她請運輸署慎重考慮車資水平並對上述小巴路線重新招標，即使增加到六元，但由於有二元乘車優惠，相信對長者影響不大。
6. 陳學鋒議員表示，有關小巴路線並非26號巴士可取代，因26號巴士行經荷李活道，不是直接在東華醫院外停車。他認同蕭嘉怡議員，如運輸署曾就此招標，即表明運輸署認同開設此小巴循環路線的需要。他也認同梁景裕委員，二元乘車優惠增加營辦商開辦路線的誘因。因此，他希望運輸署就上述小巴路線再次招標。
7. 主席表示，他支持運輸署對上述小巴路線重新招標，因港鐵西港島線通車後，區內交通有新的需要。他亦曾與東華醫院的管理層溝通，他們皆支持增設上述小巴路線。
8. 運輸署高級運輸主任/中西區蔡婷婷女士表示，運輸署就開辦小巴路線的車資有一定的標準，就二零一一年的招標文件顯示，當時有關循環小巴路線為六點三公里的車程，運輸署訂定可收取最高六元一角的車資，營辦商可選擇以較低的車資投標。如現時再次招標，運輸署亦會根據有關車程距離指引及既定機制釐定現時最高的車資。就二元乘車優惠實施後會否有更多長者乘坐有關路線，運輸署需掌握更多的數據來檢視情況。而長期病患者及使用輪椅的人士亦可使用復康巴士的服務。她指出，在與其他的區內小巴營辦商商討後，暫未有計劃更改現行的小巴路線途徑東華醫院，以提供特別班次形式來提供替代服務。
9. 主席開放第二輪討論。各委員的發言重點如下：
10. 鄭麗琼議員表示，復康巴士必需預約，一般只接載殘疾人士來往醫院和院舍，並不能服務長者。她請主席去信運輸署署長再次要求就有關小巴路線進行招標。
11. 蕭嘉怡議員重申，請運輸署再次慎重考慮招標。她指出，小巴營辦商認為六元多的車資並不能營利，而居民曾向她表示可接受更高的車資。她請運輸署重新調整車資和路線並再次招標。她亦贊同去信運輸署署長表達訴求。
12. 葉錦龍委員表示，現時復康巴士的服務並不足夠。此外，他指出小巴應有低地台設計，政府亦應對此提供補貼。
13. 許智峯議員表示，既然一眾委員皆有如此強烈訴求，他請主席去信運輸署署長提出訴求。
14. 主席總結，他會去信運輸署署長表達委員對有關小巴路線重新招標的訴求，並多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第14項：關注區內違例泊車問題及要求增加泊車位事宜****(中西區交運會文件第37/2016號)**(下午6時21分至6時43分)1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員表示，區內公共停車位嚴重不足，西區較高的大廈車位嚴重不足，導致街道佈滿違例停泊的車輛，包括皇后大道西、卑路乍街及科士街等。他詢問運輸署是否可在區內增建停車場以解決問題，或在有足夠停車位前不發新的車牌。
3. 楊開永議員表示，在西港島線通車後，因應重組計劃巴士數目已減少。但由於違例泊車情況未有改善，交通仍然擠塞。他詢問警方是否有持續及具阻嚇性的抄牌行動以解決問題。
4. 楊學明議員表示，車位不足是違例泊車的其中一個成因。他促請部門考慮將區內的空地改為停車場。此外，西區食肆增加，令皇后大道西兩邊路旁晚上泊滿車輛，在高街甚至經常有車輛違例停泊在行人路。他詢問警方是否有不成文規定晚上八時後不抄牌，並請警方應嚴厲執法。
5. 吳兆康議員表示，違例泊車問題嚴重是由於執法不力及規劃不妥善。他詢問部門在賣地時是否設有條款要求發展商提供車位，不單滿足新發展的需求，亦應彌補過往不足的車位。此外，他詢問部門有沒有就區內設置地下停車場作可行性研究。
6. 許智峯議員表示，違例泊車的成因很多，增加停車位並不能阻止所有違例泊車，例如晚上光顧食肆的車輛及在中區等候接載老闆的車輛，因此需多管齊下以解決問題。他指出，短期而言，警方需增加交通督導員以加強執法。中期而言可考慮電子執法及加重罰則。
7. 梁景裕委員表示，不少人以往認為巴士構成交通擠塞，但現在在巴士班次減少後道路仍然擠塞，證明巴士並不是交通擠塞的成因。
8. 葉錦龍委員指出，區內車位不足造成違例泊車問題，顯示政府規劃不足。他請部門借鑒外國經驗，如東京市規定新車必須取得市內的車位租約才可獲發牌。他亦請部門檢討，研究區內可否有更多公共停車位，包括鼓勵私人土地持有人增加車位供應或建設地下停車場等。
9. 蕭嘉怡議員指出，除私家車外，現時送外賣的電單車在不需營運時成群停泊在必列者士街街士門口及士丹頓街，她請部門增加電單車車位，並與有關方面商討應在何處停泊送外賣的電單車，她亦請警方加強檢控。
10. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士表示，由於香港土地資源有限，特別在中西區，政府目前提供泊車位的政策會盡量優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，包括旅遊車、貨車等在整體經濟擔當重要角色的車輛。儘管如此，政府亦會在合適地方提供適量的私家車泊位。就委員提到的私人物業發展，運輸署會根據規劃署的「香港規劃標準與準則」要求發展商提供足夠車位，鑒於在中西區私家車的需求較大，運輸署會選用準則中較高的私家車泊車位數量，在賣地時亦會將泊車位的要求納入賣地條款，發展商必須根據條款提供足夠車位。由於中西區大部分地方已發展，現時主要在西堅尼地城仍有發展空間。在西堅尼地城的發展規劃中，政府已預留位置興建地下公共停車場，提供最少七十個私家車泊位及五十個貨車泊位予公眾使用。天橋底方面，由於區內的天橋底空間較小，未必適合用作貨車停車場。而電單車泊位方面，她指出在合適的交通情況下，運輸署會考慮加設電單車泊位。
11. 警務處中區交通隊主管龍偉鋒先生表示，警方會盡量增撥資源處理違例泊車，警方高層已備悉增加交通督導員的建議，並會向政府反映有關要求。就必列者士街街士的違例泊車問題，他會於會後安排警員處理。
12. 主席開放文件作第二輪討論，各委員的發言重點如下：
13. 吳兆康議員詢問，運輸署有沒有研究設置地下停車場的可行性，及會否將過去沒有評估的舊建築物的停車需求加入新發展物業的條款內。
14. 陳學鋒議員表示，他同意研究發展地下停車場，並詢問堅尼地城除污工程完成後，是否適合興建大型地下停車場。他詢問運輸署是否有時間表。
15. 葉錦龍委員引台灣的例子指出，台灣會就私家地興建地下停車位提供補助，他詢問部門會否考慮有關措施吸引區內私人土地增加停車位的供應。
16. 楊學明議員表示，日本不少公園的地底下皆有停車場，他詢問有關方案在中西區是否可行。
17. 陳捷貴議員表示，他認為區內的貨車泊位不足夠，導致現時豐物道及西營盤晚上的貨車違例停泊嚴重。
18. 梁卓琳女士表示，運輸署在有新發展時會要求發展商根據規劃署的「香港規劃標準與準則」提供足夠停車位。規劃中的西堅尼地城的公眾停車位將設於私人發展的地下停車場內。此外，運輸署會於二零一六至一七年度開展泊車政策檢討，優先考慮及配合商用車輛的需求，並會因應日後的檢討結果研究改善措施。
19. 主席總結，中西區缺少泊車位，他請部門考慮發展地下空間，並給予實際的解決方案。他指出，區議會將於七月與運輸及房屋局局長會面，屆時可再親自向局長反映委員的關注。他並請警方增加交通督導員及繼續嚴厲執法。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第15項：要求擴闊聖類斯中學對出一段皇后大道西行人路及為該段行人路加設上蓋****(中西區交運會文件第38/2016號)**(下午6時44分至6時50分)1. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
2. 楊學明議員表示，該段道路非常狹窄，有逼切需要擴闊道路及加設上蓋。他詢問運輸署是否要收窄行車路才可擴闊行人路，及是否可將兩支電燈柱搬到對面行人路。
3. 主席表示，早年他亦曾提交文件請運輸署改善該處圍欄。他請運輸署盡快擴闊該段行人路。
4. 陳學鋒議員表示，該處斜坡泥釘凸出，如兩人經過需側身才可通過，下雨時雨傘如伸過行人路亦會構成危險，而另一邊行人路晚上汽車違泊嚴重。他請運輸署盡快進行擴闊及講解如何進行工程。
5. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士表示，運輸署要求行車路的最少闊度是五點五米，讓車輛在有需要時可繞過前面車輛以防交通阻塞。由於現時皇后大道西419-419Q號對出的北面行人路部分上方有簷蓬，而該段道路只有約五點五米闊，部分行人路亦為私人土地，因此限制了擴闊該段南面行人路的可行性。而皇后大道西419號對出近廣豐里的一段行車路相對較闊，收窄部分行車路以擴闊南面的行人路較為可行。由於聖類斯中學對出的皇后大道西南面行人路非常狹窄，闊度不足以容納上蓋的結構，因此在此段行人路上加建上蓋的建議並不適合。
6. 路政署區域工程師/西區梁元熹女士表示，路政署會配合運輸署進行有關擴闊工程，並於會後書面回覆遷移路燈的可行性。
7. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第16項：關注中區因司機不守法而引致的交通問題，並要求警方加強執法、運輸署設法推行道路設計改善措施，保障行人過路安全 (中西區交運會文件第40/2016號)**(下午6時50分至7時04分)1. 主席開放文件討論，委員的提問和意見如下：
2. 梁景裕委員指出，運輸署及警務處均就文件上的問題一回應「由有關部門回覆」，他詢問應由哪個政府部門回覆黃格相機的事宜。而就問題四，警方回應過去三年只有四十三次拖車行動，他指警方應有專責拖車的資源，在有需要時便迅速安排拖車。就背景三，他補充意見，希望運輸署可在干諾道中左一左二線適當的位置劃上間斷的雙白線，避免車輛高速連續切線左轉入域多利皇后街或租庇利街。他表示，警務處六月初嚴厲的執法行動非常有效，他從未見到皇后大道中於午飯時段暢通無阻，並希望警方能持續嚴厲執法。他同時詢問警方在六月一日至七日在中西區發出的告票數目及種類。他建議運輸署及警務處應合作成立監控中心，當監察系統留意到有車輛長期非法停泊，便可聯絡警方到場執法。
3. 主席贊同警方應仿效其他國家使用科技協助執法。他指出，拖車是較有阻嚇作用的執法行動，但警方三年只有四十三次拖車，即平均一個月約一次並不足夠。

 1. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡女士表示，由於黃格相機屬執法事宜，因此不屬於運輸署的職權範圍。她曾就此詢問相關部門，有關部門的研究指出，黃格相機執法的科技在海外仍未成熟，因此並沒有在香港試用。而就干諾道中左一左二線劃上雙白線的建議，運輸署曾實地視察，並未留意到有車輛以高速連續切線再左轉入域多利皇后街或租庇利街。此外，如劃上雙白線後，車輛需要改經其他道路前往域多利皇后街、租庇利街和皇后大道中，這一方面會延長行車時間，對駕駛者造成不便，另一方面會加重附近道路及路口的交通負荷。
2. 警務處中區交通隊主管龍偉鋒先生表示，警方六月初嚴厲的執法行動增加公眾自律意識，效果顯著，行動期間，中區警區的票控數字較平日增加約百分之二十五。他表示，拖車並不是懲罰，而是警方處理嚴重交通阻塞時使用的一種措施，因此數字不高。而就干諾道中劃上雙白線的建議，警方亦贊同運輸署的意見。
3. 主席開放文件作第二輪討論。梁景裕委員補充，他並不是建議在干諾道中劃設連續的雙白線，而是希望需要左轉的車輛提早切入左線，使在域多利皇后街或租庇利街橫過馬路的行人可留意到左轉的車輛。此外，他希望跟進黃格相機，並請有關部門提供研究的資料。他亦再次建議警方應在中環放置拖車，在有需要時方便即時行動，並不需待嚴重擠塞時才安排拖車。
4. 主席請民政處協助聯絡研究黃格相機的政府部門看是否確有相關資料。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第17項：其他事項**(下午7時04分)1. 沒有其他事項。
 |
| **第18項：下次會議日期**(下午7時正05分) |
| 1. 主席宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為二零一六年六月十六日，政府文件截止日期為二零一六年五月二十五日，委員文件截止日期為二零一六年五月三十一日。
2. 會議於下午7時正結束。
 |
| 會議紀錄於 | 二零一六年9月8日  | 通過 |
|  | 主席:陳財喜議員, MH |  |
|  | 秘書:許諾茵女士 |  |

中西區區議會秘書處

二零一六年六月