**中西區區議會**

**二零一六至一七年度**

**交通及運輸委員會**

**第七次會議紀錄**

**日　期：**二零一七年二月二十三日(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5時55分至6時29分) |
|  |  |  |
|  | 委員 |  |
|  | 陳捷貴議員, BBS, JP | (下午2時30分至6時13分) |
|  | 陳學鋒議員, MH\* |  |
|  | 鄭麗琼議員\* |  |
|  | 張國鈞議員, JP | (下午2時46分至2時57分) |
|  | 許智峯議員 | (下午3時33分至5時29分) |
|  | 甘乃威議員, MH\* |  |
|  | 李志恒議員, MH | (下午2時33分至5時52分) |
|  | 吳兆康議員 | (下午2時30分至6時40分) |
|  | 蕭嘉怡議員 | (下午2時30分至6時26分) |
|  | 楊開永議員\* |  |
|  | 楊學明議員 | (下午2時30分至7時00分) |
|  | 葉永成議員, BBS, MH, JP\* |  |
|  |  |  |
|  | 增選委員 |  |
|  | 梁景裕先生\* |  |
|  | 葉錦龍先生\* |  |
|  | 伍凱欣女士 | (下午2時30分至6時10分) |

註： \* 出席整個會議的委員

( ) 委員出席時間

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉賓 |  |
|  | 第5項 |  |
|  | 龔慧嫻女士 | 路政署 工程師 7/中環灣仔繞道 |
|  | 黃鎮健先生 | 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 |  |
|  | 傅定康先生  黃漢中先生  黃嘉俊先生  李建樂先生  馬詹唯先生  黃鑑先生  黃秀娟女士  梁宏昌先生 | 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1  新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司  策劃及車務編排經理  新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司  高級策劃主任  新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司  公眾事務經理  新世界第一巴士服務有限公司 營運經理  城巴有限公司營運 壹部經理  九龍巴士(一九三三)有限公司 襄理(策劃及發展)  九龍巴士(一九三三)有限公司 襄理(車務) |
|  |  |  |
|  | 第7項 |  |
|  | 陳志明先生  利世鏗先生  曾憲文先生 | 運輸署 高級工程師/特別職務  運輸署 工程師/特別職務1  路政署 高級工程師/行人通道上蓋2 |
|  |  |  |
|  | 第8項 |  |
|  | 麥家琪女士  盧靜怡女士 | 運輸署 高級工程師/中西區  運輸署 工程師/中西區1 |
|  |  |  |
|  | 第9項 |  |
|  | 區頴恩女士  朱浩先生  莫英傑先生  馮嘉豪先生  王寶龍先生  黎同琛先生  鍾浩璋先生  凌振鹏先生 | 發展局 首席助理秘書長(海港)  發展局 助理秘書長(海港)1  發展局 項目經理(海港)  發展局 工程師(海港)  周林建築師事務所(香港)有限公司  黃鄭顧問工程師有限公司  萬利仕(亞洲) 顧問有限公司  巴馬丹拿機電工程顧問有限公司 |
|  | 第10項 |  |
|  | 曹敏兒女士  溫偉強先生 | 運輸署 首席技術主任南區及山頂  警務處 中區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第11項 |  |
|  | 梁國民先生 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 李建樂先生  馬詹唯先生 | 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司  公眾事務經理  新世界第一巴士服務有限公司 營運經理 |
|  | 第12項 |  |
|  | 盧文俊先生  黃媛姿女士  楊國聰先生  張愛華女士  溫偉強先生  盧靜怡女士  甘乙宏先生  許稼農先生 | 警務處 高級督察 (道路管理組)  (執行及管制分區)(港島交通部)  警務處 港島交通部道路安全主任  (調查及支援組)  警務處 道路安全組警長  警務處 道路安全組警長  警務處 中區交通隊主管  運輸署 工程師/中西區1  路政署 區域工程師/中區  食物環境衞生署 衞生總督察1 |
|  |  |  |
|  | 第13項 |  |
|  | 梁國民先生  梁彥文先生  溫偉強先生  陳慶勇先生  梁明浩先生  李雨華先生  謝福深先生  劉以欣小姐 | 運輸署 高級運輸主任/中西區  警務處 警民關係主任 (中區)  警務處 中區交通隊主管  消防處 港島中區指揮官  消防處 中區消防局局長  機電工程署 高級工程師/鐵路4  港鐵公司 車務經理–港島綫及將軍澳綫  港鐵公司 助理公共關係經理 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **列席者：** |  | |  | |
|  | 黃何詠詩女士,JP | | 中西區民政事務專員 | |
|  | 王雪兒女士 | | 中西區民政事務助理專員 | |
|  | 楊穎珊女士 | | 中西區民政事務處 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) | |
|  | 梁國民先生 | | 運輸署 高級運輸主任/中西區 | |
|  | 盧靜怡女士 | | 運輸署 工程師/中西區1 | |
|  | 葉宏宇先生 | | 運輸署 工程師/中西區3 | |
|  | 曹敏兒女士 | | 運輸署 首席技術主任南區及山頂 | |
|  | 甘乙宏先生 | | 路政署 區域工程師/中區 | |
|  | 溫偉強先生 | | 香港警務處 中區交通隊主管 | |
|  | 吳美媚女士 | | 香港警務處 西區行動主任 | |
|  | 鄺士陽先生 | | 香港警務處 西區交通隊主管 | |
|  |  | |  | |
|  | 秘書  黃筱靜女士 | | 中西區民政事務處 行政主任(區議會)2 | |
|  |  | |  | |
| **因事缺席者：** | | |  | |
|  | 盧懿杏議員  吳永恩先生, MH  蕭震然先生 | |  | |
|  | 李明麗女士 | | 香港警務處 中區行動主任 | |
|  | 吳鐵浩先生 | | 運輸署 工程師/中西區2 | |
|  | |  | |

|  |
| --- |
| **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七次會議。 |
| **第1項： 通過會議議程**   1. 委員會通過會議議程。 |
| **第2項：通過二零一六年十一月十日交運會第六次會議紀錄**   1. 委員會通過交運會第六次會議紀錄。 |
| **第3項：續議事項查察表 (中西區交運會文件第15/2017號)**  (下午2時36分)   1. 委員會備悉文件。   **第4項：主席報告**  (下午2時37分)   1. 主席表示，就主要小型交通改善項目及其時間表(截至本年一月尾)，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。 2. 主席指出，委員會於早前曾先後到在行人通道加建上蓋的選址及必列者士街、第二街及第三街一帶實地視察。 |

**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4/2017號)**

(下午2時37分至2時40分)

1. 路政署工程師 7/中環灣仔繞道龔慧嫻女士簡報中環交匯處過去六個月進行的工程，包括於民光街、民照街及金融街一帶建造連接隧道西面出入口的地面道路及新建標誌架，並於干諾道中天橋(東行)進行改建標誌架工程。未來六個月路政署會繼續進行民光街、民照街及金融街一帶建造連接隧道西面出入口地面道路的工程。她表示，未來一年，該工程並沒有新的大型臨時改道措施，現有的臨時交通改道措施將逐步交給隧道啟用工程管理。
2. 她續指，中環及灣仔繞道項目位於中環一段的隧道工程已移交最後一個合約「隧道啟用工程」繼續進行餘下的工程。根據現時預計，繞道將於二零一八年年底至二零一九年第一季通車。
3. 主席詢問現時工程的進度有沒有落後及可否準時完成工程。
4. 路政署高級工程師1/中環灣仔繞道黃鎮健先生表示，繞道預計將於二零一八年年底至二零一九年第一季通車，餘下工程正朝著此目標推展。
5. 委員沒有其他提問。主席多謝嘉賓出席會議。

**第6項：2017-2018年度中西區巴士路線計劃**

**(中西區交運會文件第5/2017號)**

(下午2時40分至4時06分)

1. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1傅定康先生表示，為免阻礙路面交通及希望巴士公司善用資源，每年運輸署會與巴士公司商討優化巴士服務。
2. 運輸署傅定康先生簡介路線如下：

**主要途經中西區巴士路線計劃**

1. 新巴23X號線：為半山居民提供直達港島東的服務。新巴會在上午8時正及8時20分新增兩班特別班次，由蒲飛路開出，以西灣河為總站。全程車資9元，預計行車時間可節省十分鐘。
2. 新巴18X路線：部分往筲箕灣方向的班次改經德輔道中及英皇道，不經東區走廊。
3. 新巴18路線：取消18號線下午由上環開往北角的3班班次，並將車輛調配到第18X號線。
4. 城巴40路線：改為提供單向服務由華富(北)開出往灣仔(香港會議展覽中心)及不經置富道。
5. 城巴40M路線：往華富（北）方向的行車路線，改由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出，經軒尼詩道及金鐘道後，由紅棉路前往堅道，取代繞經擠塞的中環皇后大道中、德己立街及擺花街。去年收到委員意見，故將尾班車延至晚上9時。
6. 新巴H1 路線：建議上午10時30分由中環渡輪碼頭開出的班次不經荷里活道，改經灣仔街市、油麻地果欄及旺角花墟一帶，路線編號改為H 1A。另外，建議將下午5時30分至晚上8時30分由中環碼頭開出的班次改經彌敦道，更改路線編號為H2及取消下午5時正由中環渡輪碼頭開出的夜景班次。
7. 新巴3A路線：現時3A號線乘客量偏低，為更有效地運用資源，建議取消於上午7時45分及下午3時15分往中環的班次。
8. 城巴/ 九巴103P號路線：由於每個班次乘客量少於三成，建議取消上午繁忙時間特別班次。

**途經中西區的巴士路線**

1. 九巴/ 新巴980A號線：建議於早上繁忙時段增加兩班前往灣仔的特別班次。
2. 九巴/ 新巴104號線：建議修改104號線的行車路線，不經旺角道，改經荔枝角道、太子道西，以避開旺角最繁忙的路段。
3. 城巴930/930X號線：建議增加班次，方便於港島區上班的市民。
4. 城巴969B號線：建議於上午及下午繁忙時段增加班次。
5. 城巴E11S號線：於東涌路段會改道。
6. 城巴969C號線：建議於上午繁忙時段增加新路線服務及延長傍晚繁忙時段天水圍的路段。
7. 619、641、930A、930X、962S及NA11號線：會根據指引，當有關路線乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將會增加班次。
8. 各委員就以上路線的發言重點如下：
9. 陳捷貴議員表示支持增加23X號線的班次。另外，他建議只取消一班103P號線的班次，並保留乘客量較高的班次，他續詢問將103P號線的班次改為8時20分開出，會否有助增加乘客量。
10. 陳學鋒議員表示是次計劃未見涵蓋委員會一向爭取的通宵巴士服務，他要求運輸署正視西區沒有通宵巴士服務的問題。他希望運輸署考慮增設西區前往葛量洪眼科醫院的巴士服務，以方便長者及剛完成眼科手術的病人。他不同意18X號線駛經德輔道中，因為會增加行車時間，從而削弱18X號線的競爭力。他亦反對取消3A號線的班次，他指3A號線應作為服務性質，不應以客量多寡而刪減班次。現時只有54號線小巴途經摩星嶺道，然而，往往於瑪麗醫院，小巴已滿坐。他認為取消了3A號線會加重54號小巴的負擔，而且無法提供與3A號線相約的服務水平。另外，他詢問可否增加101X號線上午的班次。他續指，現時要在正街以後的路段才可享有過海優惠，無法有效地發揮過海優惠的協同效應，他希望運輸署考慮過海後的車資一律改為港島巴士的價錢。
11. 甘乃威議員表示贊成增設23X號線，他建議增加三個班次，由上午8時起每15分鐘一班。他指23X號線的車費略嫌過高，他擔心收費過高會導致該線欠缺競爭力。他亦詢問可否於上環增設18／18X的巴士站，以方便上環區居民前往東區。
12. 鄭麗琼議員表示贊成增設23X號線，她建議服務時段由早上8時至9時30分。她認為23X號線的車資過高及希望加設由東區返回中西區的服務，以方便下班回家的居民。她反對40／40M 尾班車於晚上九時開出，她希望延至晚上10時。她指由於40號線不再駛經德己立街，她希望運輸署可向乘搭12、12M 及13號線並於堅島轉乘40號線的乘客提供轉乘優惠。
13. 蕭嘉怡議員強烈要求維持40號線現有的服務及詢問若40號線不再途經擺花街及德己立街，多少乘客會受影響及於德己立街及擺花街候車時間會增加多少。她強烈反對取消103P號線，她詢問取消103P號班次後，候車時間較未取消前長多少。她建議8時05分的班次改早至7時50分，以方便學童。她指半山居民並不受惠於西營盤站通車，然而，不少半山的巴士線卻被刪減或削減班次。
14. 楊開永議員表示反對更改18X路線，因為改道後，該線不再是快線，因而減低其競爭力。另外，他指委員會已爭取過海分段收費一段日子，他對現時要到正街才將車費改為港島區巴士收費的安排表示失望，他希望過海後可以劃一收費，給予市民多個選擇。他指委員會一向爭取的巴士路線未有涵蓋至是次計劃當中，包括西區夜間巴士、連接堅尼地城及南區的巴士路線及西區前往葛量洪醫院的巴士服務。
15. 楊學明議員表示不希望18X變成一條慢線，他希望過海巴士在灣仔站後便調整價錢至港島區巴士的收費及於早上繁忙時間增設930A號線，由西營盤前往荃灣及葵涌一帶及於下午繁忙時間提供回程班次。他亦希望巴士公司盡快提供夜間巴士服務予西區居民。
16. 吳兆康議員表示贊成增設23X號線巴士，他希望服務時間延長至早上10時及增設下午繁忙時段回程的服務。他指堅島亦有同樣需求，他希望增設多一條巴士路線由堅道開出前往港島東。他反對削減40及40M號線的班次，他指半山區遠離西營盤站，未能受惠於西營盤站通車，因此希望巴士公司及運輸署不要削減班次。他續詢問巴士公司為何不開放巴士相關數據，讓委員會及市民可以監察及向巴士公司提供改善建議。
17. 梁景裕委員指干諾道中東行於早上繁忙時段超乎負荷，他建議運輸署考慮運用西隧巴士站的轉乘能力。他續指，現時港澳碼頭於早上繁忙時間已超出負荷，無法容納更多的區外線巴士進站。他詢問九巴為何要增設N737號線。他表示23X號線的路線相比港鐵毫無競爭力，因為車費貴及行車時間長，他建議行車路線不要經歌頓道，應利用東區走廊。他表示18X 改道後會增長車程，因此反對該建議。他反對刪除H1號線下午5時的班次，並建議HI號線除經廟街外，還可考慮途經維港。他詢問南港島線巴士重組的計劃為何沒有於會上討論。
18. 葉錦龍委員表示取消103P號線會影響半山的交通配套。他指市民不會因西港島線通車，而不乘坐巴士，他認為巴士與港鐵是相輔相成，因此，他不同意西港島線通車後，便刪減巴士線。他指有市民向他反映九巴及城巴的客戶服務無法向市民解釋904號線的班次的情況，他希望巴士公司跟進。他表示中西區必須有夜間巴士服務。
19. 運輸署傅定康先生的回應重點如下:
20. 運輸署會與巴士公司研究增設23X號線班次的可行性。根據車費等級表，該線9元收費未有超出上限，運輸署備悉委員就車費的意見。
21. 40號線尾班車於晚上9時開出，到達瑪麗醫院時，大約9時15分，假若探訪病人的市民未能趕及40號線的尾班車，可改乘40M號線。
22. 103P號線兩個班次的乘客量相約，最高載客率是23%，使用量低，更改開出巴士的時間未必有助增加乘客量。候車時間會延長，隨到站實時系統啟用，可減低市民候車時間。
23. 分段收費為試驗性質，現為第一階段，就決定以何站作界線，有以下原則，包括避開繁忙商貿區及經常交通擠塞的路段、避免隧巴上落乘客大增，因而加長行車時間及統一劃界。
24. 運輸署備悉H1號線的意見。
25. 主席希望日後有更多半山的巴士服務及反對刪除103P號線及18/18X號線的安排。
26. 新巴城巴公眾事務經理李建樂先生回應重點如下：
27. 23X號線的收費是根據政府車費等級表而制定的，作為特快線，公司認為23X號線是具競爭力的，惟已備悉委員的意見，會與運輸署再討論。
28. 有關客戶服務部未能解釋904號線的班次情況，他表示會先了解有關事宜，會後回覆。
29. 巴士路線計劃中各項建議中已列出相關數據以供參考。公司提出各項建議時，均會參照運輸署的指引，如加密班次的指引為繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達百分之一百，以及在該繁忙時段最繁忙的半小時所在的一小時內的載客率達百分之八十五。因此，文件中各項調整班次建議所列的數據是巴士的載客率。
30. 有關港鐵南港島線(東段)通車後的相關巴士路線計劃，他了解署方將於稍後與委員會溝通。
31. 新巴城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生回應重點如下：
32. 於傍晚乘搭18X號線的乘客主要是由東區返回西區，巴士路線計劃中往堅尼地城方向的服務沒有變動，改動的是於傍晚時間由西區前往東區的路線。根據巴士公司的數據，傍晚在西區上車的乘客只有約10名，使用量十分低，改道後，預計有大約200名乘客受惠。他指18X號線的行車時間超過一小時，港鐵西港島線通車後，巴士已失去快線的優勢，無法與港鐵競爭。由於避免因客量過低而取消，因此希望透過增加上車點而提高使用量。18X號線於改道後，在林士街會設有巴士站，服務上環的市民。
33. 40號線的尾班車晚上9時由華富邨開出，大約9時15分到達瑪麗醫院，距離醫院探訪結束時間8時正近一小時，相信能應付到醫院探訪的市民的需要，並估計受更改尾班車時間影響的乘客約20人。
34. 受40M號線改道影響，由蘭桂坊前往半山的乘客可改乘其他的巴士線如12、12M或13號線，候車時間會由過往的4分鐘增至6分鐘，估計受影響乘客約240人。巴士公司會考慮於擺花街增設轉乘12/12M號線的優惠，以減低對乘客的影響。
35. 103P號線的載量一向都十分低，在西港島線通車後，乘客量下滑了一半，現時的載客量仍持續下滑。該巴士線的服務時間已在西港島線通車後更改了一次，然而乘客量並沒有因此而上升。
36. 備悉委員對中西區夜間巴士的意見，會與運輸署再商討。
37. 已備悉及會研究委員提出增加23X號線的班次，提供傍晚回程班次和增加堅道開出班次的意見。
38. 3A號線曾於去年諮詢各委員的意見，並於今年的計劃中作修訂。新建議只取消上午7時45分及下午3時15分往中環的班次，受影響的乘客量只有個位數字。根據實地視察的結果，綠色小巴54號線於相關時段仍有充足的座位接載受影響的乘客。
39. 備悉希望H1號線途經更多景點的意見，他指下午5時的載客量是十分低，為更有效運用資源，因此建議取消下午5時的班次。
40. 九巴襄理(策劃及發展)黃秀娟女士補充，建議新增經西隧的巴士服務主要是服務新界區遠離港鐵站的居民，滿足當區居民的需求，班次大概20分鐘至30分鐘一班，不會對中西區的交通造成太大負擔。
41. 新巴營運經理馬詹唯先生補充，方案中的18X號線於中環起會有分段收費往東區。他續指，取消H1號線下午5時的班次後，乘客仍可於皇后像廣場乘車。
42. 主席開放第二輪討論，各委員的發言重點如下：
43. 鄭麗琼議員詢問會否有手機程式讓23X號線的候車乘客得悉巴士即將到站。她續指，經過多年的縮減，現時已經沒有巴士服務由半山區前往上環，她希望運輸署及巴士公司考慮增設相關服務。
44. 葉錦龍委員表示有市民向他反映星期六904號線網上的班次與實際班次並不相符，他希望巴士公司跟進。他續指18X號線改道後會無法發揮快線的優勢，他指與其改道，不如提供5號線的巴士服務。他詢問巴士公司為何乘客量下跌，不是積極與港鐵公司競爭，反而考慮刪減班次。他指乘客量下跌是因為巴士的班次不準確，加上沒有足夠的乘車資訊予市民。他指實時資訊應該公開讓所有人都可以應用。
45. 梁景裕委員表示新增9字為首的巴士路線會增加上環及干諾道中的交通負荷，他詢問有何長遠的方法將港澳碼頭站的巴士分流，他指有部分巴士線無須途經港澳碼頭站。他重申，建議運輸署多加利用西區隧道口巴士站作分流之用，以減少停泊於港澳碼頭站的巴士。
46. 吳兆康議員建議可以於堅道試行18X號線，以收集數據。他指蘭桂芳前往半山的候車時間井並非如巴士公司所言，只需4分鐘，他希望巴士公司保留班次及開放巴士數據。
47. 蕭嘉怡議員表示，德己立街及擺花街往半山的候車時間不止4分鐘，她平均候車時間是10分鐘，她詢問是4分鐘的數據是實地視察統計的結果還是經系統計算所得出的。她重申，半山居民並不受惠於港鐵。她指若削減班次後，半山居民並沒有更多選擇，希望巴士公司以半山的居民角度去考慮是否削減班次。
48. 陳學鋒議員指43M號線有一定人流，而23號線小巴供不應求，他希望運輸署及巴士公司研究如何增強南區前往堅尼地城的服務。
49. 運輸署傅定康先生的回應重點如下:
50. 城巴已就八條路線試行實時抵站系統。運輸署備悉委員對18X號線變成流水線的意見，他指18X號線的改動只針對傍晚時候由西區前往東區的班次，由東區下班返回西區的居民不會受改動所影響。
51. 103P附近的居民可轉乘103號線，103號線涵蓋了大部分103P的路線。
52. 備悉新增由南區前往堅尼地城的巴士服務及開放巴士數據的意見。
53. 新巴城巴李建樂先生指預計二零一八年內實時抵站查詢服務會覆蓋新巴城巴所有路線。由於開發實時資訊系統需要龐大的投資及經常性開支，費用由公司承擔，加上實時資訊具備商業價值，因此不會免費供第三方開發者使用。
54. 新巴城巴黃漢中先生回應，候車時間是根據有關路線所編定的行車班次及每條路線所服務的時段所計算出來。他補充去年曾提出優化18X號線的方案，改行東區走廊以提高競爭力，惟該方案不獲支持。他續指，巴士公司盡量不提出取消巴士班次，希望以另一方式，包括改動路線，以提高客量。
55. 主席表示希望運輸署或巴士公司就議員的論述於會後提交整體的回應。主席多謝嘉賓出席會議。

**第7項：在行人通道加建上蓋**

**(中西區交運會文件第6/2017號)**

(下午4時06分至5時26分)

1. 運輸署工程師特別職務1利世鏗先生表示較早前曾邀請委員會就在行人通道加建上蓋提出合適的選址。運輸署共收到八個建議，當中有三個附合施政報告的倡議，即連接現有的公共運輸交匯處或鐵路站。運輸署已就該三個選址作初步評估，包括建議長度、現時行人路闊度及於早上7至9時平均每小時行人的流量。
2. 運輸署利世鏗先生續簡介各方案：
   1. 方案二：由學士臺、桃李臺對出一段的薄扶林道，西向東行通往香港大學港鐵站C1方向的一段行人路

方案二的建議長度為366米，現時行人路約1.8至3.7米闊，早上7時至9時不包括長者的平均每小時行人流量為720人，而長者人數為40人。技術評估顯示走線上有大樹、大型交通標誌、消防栓、消防入水制、噴水入水制、電錶箱、信箱及汽車出入口。而且，部分土地涉及非運輸署管理和路政署維修的土地。

* 1. 方案五：於堅尼地城蒲飛徑加設擋雨上蓋。

方案五的建議長度為119米，現時行人路約2.3至4.6米闊，早上7時至9時不包括長者的平均每小時行人流量為151人，而長者人數為9人。技術評估顯示走線上有很多窗戶通風口、大廈行人出入口、火警出路、電錶箱、變電站出入口等私人擁有的設施。若採用此走線，日後須與私人業權商討細節。

* 1. 方案六：由山市街雅福台對出至堅尼地城站B出口的一段石山街。

方案六的建議長度為134米，現時行人路約2.2至2.9米闊，早上7時至9時不包括長者的平均每小時行人流量為1073人，而長者人數為182人。技術評估顯示走線上有消防栓、交通燈、壁畫、汽車出入口、樹木及擋土牆等等。

1. 運輸署利世鏗先生希望委員就上述建議選定一個方案以進行研究。
2. 主席表示，委員會曾與相關部門實地視察選址，他希望在會議上就三條走線方案給予優次排序。主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
3. 陳學鋒議員表示，委員會只去了學士臺及薄扶林道實地視察，沒有去蒲飛徑，但他大概知道蒲飛徑的情況。整體而言，他較支持雅福台的方案，因為該選址的人流較多，而且為前往港鐵站的主要通道，直接受惠的市民較多，工程亦相對簡單。他希望運輸署講解選定一條走線後的程序及相關時間表。
4. 陳捷貴議員表示，三條選址他均支持。相對而言，學士臺及雅福台的人流較多。他指出薄扶林道有許多樹，他希望一旦採用該址，要避免砍伐樹木，因此，新建的上蓋或許要分段。他補充，雅福台的選址則需留意路上的燈柱。
5. 楊開永議員表示，蒲飛徑上有學校及屋苑，行人流量不算太少，他希望委員會可以一併討論他的建議。他想了解運輸署接下來的程序。
6. 甘乃威議員詢問如何取得這些選址。另外，他曾在地區設施管理委員會指出有網友對行人通道加建上蓋有意見，他詢問會否先進行諮詢再作決定。他指上次於區內興建升降機，及後有市民反映相關位置並沒有需要加建升降機，他認為浪費了金錢，故詢問是次會否進行社區諮詢。他認為一切要小心處理，避免出現大白象工程。
7. 鄭麗琼議員詢問是否由運輸署撥款以建造上蓋。她反對於學士臺至港鐵站C1出口的整條薄扶林道加建上蓋，她認為沒有需要。她希望諮詢學士臺一帶的居民及香港大學學生的意見。另外，她希望進行公眾諮詢，並提供造價予市民參考。她亦詢問是否今天選定了一條選址便會著手加建。
8. 許智峯議員提出，加建上蓋後或會令本來就窄的路段更為狹窄，更不開揚，甚至為行人帶來不便，尤其對推嬰兒車或手推車的市民。他指如為了要實行政策而無論如何都要於區內選一條通道加建上蓋，他表示有保留。他認為上次「行人暢道通行」是一個失敗的例子。他補充，若真的要就此三條走線選出一條，必須汲取上次教訓，諮詢附近居民並提供相關造價。
9. 葉錦龍委員表示，若非為增選委員，他不會知道區議會會就地區工程作出討論及決定。他提出，除了上述三條選址，區內會否有其他更合適的選址。他詢問會否廣泛性地諮詢居民的意見。
10. 葉永成議員表示，運輸署諮詢委員會的過程很清晰，透過諮詢文件邀請議員提出建議。他相信議員會關心區內的事務及發展。他指，由學士臺步行至港鐵站的路段沒有斜度，然而，當下雨時或陽光猛烈時，長者或推嬰兒車的市民會走得相當辛苦，若加建上蓋可提供一條較舒適的通道予居民。他指，只要對民生有利的，不管是哪一個選址他都會同意。他相信政府在工程進行前一定會諮詢公眾。
11. 運輸署交通工程(港島)部高級工程師/特別職務陳志明先生表示，為配合二零一六年《施政報告》現邀請全港十八區就加建行人通道上蓋提出建議，目的是希望透過區議員對區內情況的了解，從而提議一條合適的行人通道加建上蓋。當區議會選定走線方案後，路政署會聘請顧問公司先研究排在首位的方案的可行性，若排在首位的方案出現不可克服問題，會隨即研究排在第二位的方案，如此類推，以盡量爭取時間。其後，會再向區議會解釋該方案詳情及聽取委員意見，而是項計劃亦需要刊憲程序。在刊憲前，亦會進行諮詢及聽取受影響群眾的意見，然後才落實相關方案。他補充，政府會因應報告預計所需的造價從而申請撥款。如造價少於三千萬，會以丁項工程去申請撥款，若多於三千萬，則會以甲項工程進行。價錢估算，會視乎設計及地下設施等不同因素影響。設計亦會盡量不影響現有樹木，而提供一條舒適，並切合市民需要的行人通道上蓋。
12. 路政署高級工程師/行人通道上蓋2曾憲文先生表示，方案二的樹木較多，在設計上難度會相對較高。他指，預計最快年尾顧問公司可提交勘測報告。
13. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士指，早前於交運會會上運輸署曾向委員介紹此計劃。其後，秘書處邀請所有委員就此提出建議，並基於議員提出的建議，經路政署初步評估後得出三個選址。秘書處為了令委員更了解選址的情況，亦安排了委員實地視察。她表示，部門會一方面聽取市民意見，另一方面做可行性研究，以加快諮詢及討論。
14. 主席表示，相信各議員是透過平時的觀察及與市民交流而得出上述建議，他希望各委員能於是次會上就上述建議排優次。主席開放第二輪發言。
15. 甘乃威議員表示，查看記錄後，秘書處的確曾邀請委員提出意見，並安排了實地視察。但他指不知道其他委員提出了什麼意見，及以何原則及程序選取了最後的三個方案。他補充，即使就該三個方案選其一，他希望能汲取上次升降機的經驗，他建議就三條選址諮詢居民，並於下次會議再就市民的意見作決定。他對三條選址均表示不反對，惟希望可以聽取更多附民居民的意見。
16. 李志恒議員表示，翻看二零一六年九月八日的會議記錄後，部門當日清楚解釋整件事的程序。他建議節錄當日的會議記錄，及提供所有委員提出的意見及意見不獲採納的原因。他指在有限資訊下，難以即時提供意見，他希望聽取更多市民的意見。他不認為此工程是大白象工程，他希望委員不要盲目反對政府提出的工程。
17. 許智峯議員表示希望尊重市民的意見，他認為是次諮詢跟足了既有的程序，並沒有出現情程序不公的情況。他表示若收集意見後能盡早告知委員所有建議更佳。他補充，希望部門勿將政府刊憲當作諮詢市民的意見。他建議既然已按照既有的程序選定了三條選址，他希望民政署能協助進行諮詢，寄信予附近立案法團及商店，諮詢市民的意見。他希望工程完成後市民的評價是正面的。他補充，倘若沒有比刊憲更廣泛的諮詢，他反對有關工程。
18. 葉錦龍委員表示，他曾向秘書處索取有關簡報，希望清楚了解有關文件。他希望市民可以及早知道政府的工程計劃。
19. 陳學鋒議員指議員要向要對市民負責，若日後工程成大白象工程，提出方案的委員須向市民交代。他認為議員有責任諮詢選民，他相信提出建議的委員已諮詢了當區居民。他補充，即是如此，政府亦可就此工程再作諮詢。
20. 葉永成議員表示，區議會的工作是透明的，此計劃現時仍是初步階段，他認為諮詢市民的意見是議員的責任，他亦同意諮詢附近的居民。此外，他表示不同意為了加建上蓋而要砍伐樹木。他重申即使不是他提出的建議，他支持三條選址中最利民的方案。
21. 甘乃威議員表示，不論是否當區議員，也有責任監察工程。假若興建的行人通道上蓋沒達到擋雨或擋風的效果，委員將會遭市民批評。由於市民會監察工程，因此對每一個步驟，包括選址和設計均需要小心處理。
22. 葉錦龍委員提出可否有更多諮詢。他擔心市民會誤以為刊憲已經是定案。他希望在是次工程在較前期時，諮詢市民的意見。
23. 何專員表示同意要確保用公帑興建的設施要能利民。她補充，二零一六年九月八日運輸署曾向委員會解釋合符標準的準則，包括行人流量、接駁公共交通設施或是否有足夠闊度。她建議運輸署就不符合要求的選址解釋原因，秘書處會於會後向委員補充相關資料。
24. 運輸署陳志明先生表示，是項計劃是需要刊憲，而在有初步設計及刊憲前都會諮詢受影響市民。他補充，收到的方案中，只有三條符合施政報告的倡議，因此運輸署就該三條選址提供技術評估資料。而其餘五個不符合的選址，當中有三條並沒有連接公共交通運輸處及鐵路站，而另外兩條則因為並非路政署及運輸署管理，因此在是次計劃未能涵蓋。他指現時每區只計劃於一條現有行人通道加建上蓋，待區議會提供選址後，路政署會聘請顧問公司作勘察研究，研究該選址的可行性，同時亦會諮詢受影響居民。
25. 主席表示希望能於今天達成共識，就三條選址排優次，讓相關部門繼續進行下一步研究。主席表示傾向支持堅尼地城站外加建上蓋，因為該處人流較多。
26. 李志恒議員表示今天無法提出意見，他建議民政署就該三個方案諮詢市民的意見，或安排委員到現場了解及比較各方案。他反對今天單憑現有資料選出一個方案，因為一旦於今天作了決定，部門只會就排在首位的方案做研究，不會再考慮其他方案。
27. 運輸署陳志明先生回應，現計劃只會就首條選出的方案作研究，因此難以就未有計劃實行的選址進行諮詢。
28. 主席開放第三輪討論，各委員的發言重點如下：
29. 楊學明議員表示擔心即使再安排委員現場視察，亦難以保證所有委員會出席。他指負責任的議員即使未有安排實地視察，議員亦會自行到選址了解。
30. 許智峯議員認為重點並非在於有沒有實地視察各選址，而是有沒有諮詢市民意見。他建議，先就三條選址諮詢受影響居民，他同意於工程較早期透過民政署諮詢市民意見，並於下次會議再根據市民的意見排優次。
31. 葉錦龍委員表示希望公帑可以用得其所，他建議部門向各委員補充提供不符合要求的選址及諮詢附近居民對三個選址的意見。
32. 甘乃威議員不同意運輸署指因未有計劃開展工程，因而不會進行諮詢。他詢問為何不能先做諮詢。另外，他要求部門提供不獲採用的選址，因為要讓市民知道議員曾提出建議，惟不符合準則。他建議盡快進行諮詢，於下次會議再作決定。
33. 陳學鋒議員希望路政署能提供初步的設計以方便民政署及議員諮詢市民意見。他詢問路政署是否可以整合上次實地視察議員提出的意見並加入設計當中。他指中西區過往的重點工程項目有依照程序進行。他希望路政署能提供更多資料以作諮詢之用。
34. 何專員表示是次會議希望初步諮詢委員的意見，運輸署及民政署亦計劃諮詢居民。她重申，運輸署預計在區議會就選址排了優次後，便會諮詢受影響居民。她補充，運輸署準備的簡報有就五條不符合要求的選址向各委員解釋原因，而秘書處亦曾於實地視察時將羅列所有委員選址的資料文件派發予出席的委員。她指秘書處將於會後補發該資料文件給所有委員。她建議不論今天是否就三條選址作優次之分，民政署亦可以就三條選址進行諮詢。
35. 運輸署陳志明先生表示現計劃只會興建一條行人通上蓋，當區議會選了優次後，便會投放資源於排在首位的選址，包括進行諮詢及初步設計。
36. 主席建議運輸署集中資源去研究排在首位方案的可行性，而民政署則同步就另外兩個方案諮詢市民意見。
37. 何專員表示，進行諮詢時，諮詢文件可清楚指明最終只會就一條通道加建上蓋。她建議運輸署可先就排在首位的選址設計上蓋，與此同時，民政署就三個選址諮詢居民的意見。
38. 主席開放第三輪討論，各委員的發言重點如下：
39. 葉永成議員建議委員會應該先選定一條，部門就排在首位的選址作可行性研究，待有初步設計，再討論是否接納該設計。由於研究報告有機會顯示該選址並不合適，因此他建議各委員先提出意見，就三條選址排優次。
40. 甘乃威議員表示如果沒有就三條選址先做諮詢，他反對於今天就三條選址排優次之分。
41. 葉錦龍委員詢問部門是否只可就一條選址作設計。他建議諮詢市民對選址的意見。
42. 李志恒議員表示，部門希望委員會就三條選址排優次之分，並就排在首位的選址設計，其後就該設計諮詢市民﹔而他或部分議員則是希望先就三條選址收集市民的意見，再根據市民的意見排優次，他指諮詢方向截然不同。他希望盡快諮詢市民意見，再排優次之分。否則，他無法於今天作出建議。
43. 主席表示不會要求委員會於今天表決，但他希望委員會可就三條選址的優次達共識。他指可先就三個選址排優次，同步進行諮詢，並在地區諮詢的文件表明委員會的傾向性，否則部門很難展開接下來的工作。
44. 路政署曾憲文先生表示，原本預期收到委員會的意見後，會聘請顧問公司盡快為一條選址做勘測研究，才能較有效地確定設計模樣，再向委員介紹。根據現時資源，難以在短時間內提交三個準確設計，需要較長的時間。
45. 主席開放最後一輪討論，各委員的發言重點如下：
46. 李志恒議員表示，他希望部門就選址提供初步設計及造價估算。他指今天未能代表市民的意見就三條選址提出意見。
47. 陳捷貴議員建議，由部門提供三個簡單的設計圖作廣泛性諮詢。他同意委員會要有個共識，就三條選址排優次。他建議在諮詢文件中提及委員會就三條選址的傾向性，但須表明會考慮市民的意見作最後決定。
48. 主席指先於委員會排優次，並同步做諮詢。他提議以人流數目做基準，人流數目最多的是張國鈞議員的意見，排於次位的是葉永成議員的建議。
49. 葉永成議員建議先於委員會上就三條選址排優次，以讓部門先開展下一步程序，同時進行諮詢。
50. 葉錦龍議員表示，若決定了優次，諮詢收集的意見便會不準確。他不同意路政署及運輸署指就未有計劃加建上蓋的選址諮詢民意是浪費資源。他認為透過諮詢收集的市民的意見，並不會浪費。
51. 甘乃威議員表示，他反對今天就三條選址定優次。他要求先就三條選址作諮詢，再定優次。
52. 鄭麗琼議員表示同意甘議員的意見。
53. 李志恒議員表示同意甘議員的意見。
54. 吳兆康議員表示同意甘議員的意見。
55. 許智峯議員表示同意甘議員的意見。
56. 伍凱欣委員表示同意甘議員的意見。
57. 葉錦龍議員表示同意甘議員的意見。
58. 主席總結，現先以行人流量作為基準排優次，同步請民政署就各選址諮詢市民意見。主席多謝嘉賓出席會議。

**第8項：擬優化德輔道中的行人過路設施– 第一階段的跟進及部份第二階段的初步建議**

**(中西區交運會文件第7/2017號)**

(下午5時26分至5時55分)

1. 運輸署高級工程師/中西區麥家琪女士表示去年二月已向議員提出將會研究如何優化德輔道中的行人過路設施，並於去年六月向議員報告四個路口的研究結果，除了租庇利街路口因現場環境的限制及優化該處的行人過路設施的可行性低外，運輸署已就其餘三個路口(包括摩利臣街、急庇利街及林士街路口)提出了方案。她表示路政署已於二零一六年年底大致完成摩利臣街路口的優化工程。而急庇利街路口及林士街路口的優化工程，路政署預計將於二零一七年年中完成。是次會議集中向各委員介紹域多利皇后街、禧利街及機利文街路口初步的建議。
2. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡女士指域多利皇后街路口現時有三邊行人過路處，現建議擴闊兩邊行人過路處(包括橫過域多利皇后街(中環街市及集友銀行之間)及橫過德輔道中(中環街市及恆生總行之間)，並將域多利皇后街(干諾道中及德輔道中之間)東邊行車線的行車方向更改為只准左轉。運輸署曾考慮擴闊集友銀行外的行人路，但試行發現影響巴士轉彎及行駛，因此沒有採納建議。運輸署亦曾考慮擴闊橫過域多利皇后街(恆生總行及盈置大廈之間)的行人路，但挖掘探井後發現地底公用設施密集，因此沒有採納建議。機利文街的路口現時有兩邊行人過路處，因為橫過德輔道中的一邊的行人過路處與電車站緊接，因此未能擴闊，現建議擴闊橫過機利文街的一邊的行人過路處，並在大生銀行大廈對出近電車站旁的行人島上加設圍欄，引導市民於安全的地方等候橫過馬路。至於禧利街路口，現時有三邊行人過路處，因為橫過德輔道中的一邊(金融商業大廈和錦牲大廈之間)的行人過路處與電車站緊接，因此未能擴闊，現建議擴闊橫過禧利街兩邊的行人過路處。上述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。如有需要，路政署會先透過挖掘探井，從而評估上述方案的技術可行性。挖掘探井及工程進行期間，需要臨時封閉行車路和/或行人路，路政署會陸續將提交臨時的交通安排和申請挖掘准許證。
3. 她續表示，上述工程有機會遇到技術上困難及環境限制，例如擴闊行人路時可能需要臨時封閉行車路以遷移集水溝，由於區內交通相當繁忙，臨時封閉行車路未必可行。她又指，如現場環境許可，運輸署會盡量將街道設施、交通燈設備和交通標誌等遷移至行人過路處外，以免阻塞行人過路，由於地底公用設施密集，遷移街道設施、交通燈設備和交通標誌等至行人過路處外未必可行。就上述困難及環境限制，路政署會研究方案的可行性及相關安排。 其次，由於搬移電車柱相當艱難，因此即使擴闊了行人路，現有電車柱仍會豎立於原來的位置。
4. 運輸署麥家琪女士表示，希望於會上收集議員的意見，稍後會進行地區諮詢，希望於2017年年底陸續開展工程。
5. 主席請委員提問和發表意見。各委員的發言重點如下：
6. 陳學鋒議員表示，域多利皇后街改為只許左轉無法解決問題，現時無法轉左是由於巴士上落客阻塞，運輸署應考慮遷移巴士站或將巴士站合併。
7. 甘乃威議員認為於域多利皇后街車輛無法左轉，因此，運輸署取消車輛直行，改為只許左轉並不能解決問題。他詢問為何是次研究沒有包括禧利街及永樂街交界的行人過路處，他指該處是最多意外發生及最多人流前往港鐵站的地點，他指上次已經要求運輸署就該地點進行研究。
8. 李志恒議員表示運輸署有需要研究禧利街及永樂街交界人車爭路的問題。他續指，禧利街的兩條行車線已經很窄，他詢問運輸署如何在保持兩條行車線的情況下，仍能擴闊行人路，他指現時大型車輛轉彎時或會碰到行人。他提議禧利街由雙線行車改為單線行車，並加長綠燈時間以疏導車輛。他曾建議禁止車輛從德輔道中右轉入禧利街，因為該處太窄，大型車輛轉彎時會駛上行人路，市民需要向後移以騰出空間讓大型車輛先過。他希望運輸署考慮以上兩個建議。
9. 蕭嘉怡議員表示，德輔道中近中國銀行的行人路，每當有巴士轉彎時，行人需後退以讓巴士先過。她認同有擴闊行人路的需要，但擔心擴闊行人路後，巴士沒有足夠空間轉彎，她希望運輸署能提供專業意見以取捨兩者。她認為禧利街及永樂街交界非常危險，她希望可以列入研究項目當中。
10. 鄭麗琼議員詢問行人路擴闊後是否有助疏導行人流量。
11. 梁景裕委員不同意有委員指巴士於域多利皇后街無法左轉。據他觀察，現時未能左轉的原因是德輔道中的交通燈未能互相配合，當車流量較多時便會出現堵塞的情況，加上有很多貨車佔用巴士站上落貨，導致巴士須在中線上落乘客，間接造成擠塞。他建議遷移104號線的巴士站，以解決因上落客造成的交通擠塞問題。另外，他建議擴闊德輔道中及域多利皇后街交界的安全島。
12. 運輸署麥家琪女士回應，擴闊行人過路處的目的是讓更多行人可於同一次綠燈時間橫過馬路。運輸署在研究是否有需要擴闊過路處時已派員實地視察，並盡量平衡車流及人流需要。至於域多利皇后街路口巴士轉彎的問題，運輸署曾與巴士公司實地視察，並進行巴士試行，結果顯示如擴闊集友銀行外的行人路會影響巴士轉彎及對等候過馬路的行人構成危險，因此不建議擴闊集友銀行外的行人路。至於禧利街及永樂街交界行人過路處的問題，她表示會稍後審視。
13. 運輸署盧靜怡女士回應，就域多利皇后街路口，由於德輔道中左轉域多利皇后街的車流高，故建議將域多利皇后街東邊行車線行車方向更改為只准左轉。她指運輸署正與巴士公司商討，研究避免巴士由德輔道中右轉入禧利街的可行性。至於議員提出把禧利街由雙線行車改為單線行車的建議，由於禧利街的車流高，她認為並不適合。
14. 主席開放第二輪討論，各委員的發言重點如下：
15. 甘乃威議員表示，他翻查記錄，委員曾兩度要求運輸署研究優化禧利街及永樂街的路口。惟運輸署的回覆均為備悉，他希望運輸署提出確實時間表。
16. 運輸署盧靜怡女士回應，就禧利街及永樂街路口的交通問題，運輸署稍後會於地區管理委員會向委員匯報研究進度。
17. 主席請部門先易後難，盡快開展工程。主席多謝嘉賓出席會議。

**第9項：中環新海濱三號用地未來發展 - 行人連接網絡及臨時行人道路安排**

**(中西區交運會文件第8/2017號)**

(下午5時55分至6時38分)

1. 發展局首席助理秘書長(海港)區頴恩女士介紹有關文件，重點如下：
2. 項目背景︰三號用地為規劃署於二零一一年完成的《中環新海濱城市設計研究》（下稱「研究」）範圍內的八塊主要用地之一。「研究」建議三號用地進行綜合發展，主要作辦公室和零售的商業用途，並提供園景行人平台、公眾休憩用地和其他配套設施。該用地發展商須按《城市規劃條例》在建築工程開展前擬備總綱發展藍圖呈交予城規會核准。為對發展商作出全面指引，政府擬備了一份規劃大綱，列明該用地的主要發展參數和規劃及設計要求。中西區區議會於二零一六年十月曾就該大綱提出了意見，規劃署在考慮議員的意見後，對規劃大綱擬稿作出適當的修訂。經修訂的規劃大綱於二零一六年十二月已得到城規會轄下都會規劃小組委員會核准。發展局於去年四月委託顧問研究擬議行人網絡內的連接的技術可行性。結果確認建造有關連接技術上可行，並就有關連接建議具體走線，由未來發展商落實。
3. 地面連接：南北方向由康樂廣場連接中環碼頭及以東西方向連接怡和大廈、交易廣場、國際金融中心二期、大會堂建築群及未來四號用地的地面行人通道都會保留。行人可以繼續以龍和道和耀星街兩邊行人路以東西方向貫通三號用地。政府預計未來發展可在用地的東面提供一條新的貫通南北的地面行人連接，方便市民前往中環碼頭一帶。
4. 高架連接：該用地內須設一個橫跨龍和道和耀星街連貫無間的園景平台，並沿南北方向提供一條至少闊六米暢通無阻的行人通道，連接康樂廣場和中環碼頭。園景平台亦須預留接駁口連接中環新海濱一、二號及提供高架通道連接毗鄰發展，包括怡和大廈、交易廣場、國際金融中心二期及中環碼頭。發展商須建造一條新天橋以連接三號用地及國際金融中心二期。
5. 地下通道：現時貫穿干諾道中連接皇后像廣場及用地位置的行人隧道將予以保留。發展商須建造及管理一條經干諾道中連接港鐵中環站及三號用地地下發展的新通道。
6. 臨時天橋：三號用地若按現時設計概念發展，現時連接康樂廣場和中環碼頭的臨時行人天橋須分期拆除。為維持現時行人連接，發展商在建造過程中必須提供能容納現時行人流量的新臨時行人天橋，並提供無障礙措施。技術研究建議由發展商在現時民耀街東面建造臨時天橋作為替代連接，由於該建議連接與現時天橋的距離接近，並可保持現有天橋的連接點，有助保持通往海濱以及中環碼頭的行人連接性和暢達性，並可減低對行人造成的影響。任何施工期間的臨時行人通道須由發展商設計、建造、管理及保養，並全日二十四小時供公眾使用。
7. 實施安排：為符合以上要求，發展商需要在未來為三號用地發展呈交總綱發展藍圖中一併提交一份綜合多層行人網絡圖，有關總綱發展藍圖包括行人網絡設計將會在城規會核准前交由相關政府部門審視。城規會亦會邀請公眾給予意見。相關地契亦會加入條款要求發展商在完成發展後必須全日二十四小時維持這些行人通道暢通無阻，以供公眾使用。
8. 封閉現時道路：根據擬訂規劃大綱時參照的概念建築設計，現時天星停車場和周邊愛丁堡廣場將會主要發展為地面公眾休憩用地和行人道路。此外，發展商亦額外發展兩幅位於三號用地北面及東南面界線以外的土地為公眾休憩用地其中用地北面的公眾休憩用地會連接中環碼頭，並取代民光街現址的交通設施，成為未來海濱長廊的一部分。現時的旅遊巴停車位、的士站和上落客設施會在三號用地以北重置。有關民光街路段會在交通設施重置後封閉。東南面的休憩用地則與大會堂和展城館前方的露天廣場連接，相關的愛丁堡廣場部分路段會在三號用地龍和道以北部分發展完成，龍和道以南部分發展時封閉。
9. 她表示當局會考慮議員的意見，對有關行人連接的走線作出適當的修訂，然後根據《道路（工程、使用及補償）條例》的相關規定刊憲。
10. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
11. 甘乃威議員詢問發展局如何確保發展商二十四小時開放公眾通道及公眾通道不會被商戶佔用以作營商用途。另外，他詢問該臨時天橋會否設有行人輸送帶，以方便市民由中區前往碼頭。
12. 鄭麗琼議員詢問郵政總局的用地是否會一併售出予發展商及皇后廣場對出的空地有何用途。她詢問該平台是否二十四小時開放，及是否會逐步清拆現有的行人天橋以興建一條新的臨時天橋以連接怡和大廈。她詢問預計興建此計劃需時多久及六米闊的行人通道旁會否有商店。她建議加設行人輸送帶。
13. 吳兆康議員表示反對拆卸郵政總局，他指優化行人設施的同時，應可以保留郵政總局。他指拆卸郵政總局後，新建的商業大樓會影響現時中環的景觀及密度。他續指，計劃中有許多通路均由私人管理，他詢問由私人管理會否加設許多限制，如禁止街頭表演，扼殺民間活動。
14. 葉錦龍委員詢問為何沒有提供構想圖及清拆天橋的詳細情況，他詢問清拆大會堂後，該停車場將於何處重置。他表示現時的計劃無需拆卸郵政總局亦可實行。
15. 陳學鋒議員指現時只靠國際金融中心的天橋前往碼頭，該天橋人流很多，亦有人擺賣，他詢問發展局有何短期措施改善該天橋人流問題。他不同意建造地面過路處，他指中環車流很多，中環灣仔繞道落成後車流會更多，地面的行人過路處會阻礙交通流暢度，他建議多加利用行人天橋及平台，以騰出地面予車輛。他希望發展局重新研究是否有需要建造地面連接。
16. 發展局區頴恩女士回應，現時天星碼頭的停車場能提供三百八十個車位及三十七個電單車車位，審視對整個區交通影響及停車的設施，建議在三號用地內重置天星碼頭部分車位，並確立會於整個未來發展內提供三百二十五個公眾停車位及三十個電單車車位。此外，根據「香港規劃標準與準則」的規定，三號用地總會提供約五百二十個輔助泊車位支援未來辦公室及零售用途。其中用以支援零售設施的部分輔助停車位一般可開放予公眾使用。
17. 她續指整個中環新海濱規劃經歷了一段很長的研究過程並經過兩階段廣泛的公眾參與活動。最後建議的設計概念採納了最多市民同意的方案，有關公眾休憩用地和行人網絡亦已滿足海港規劃原則的要求，盡量希望提供高質素的公共休憩空間和多層、便捷的行人通道予市民享用。在地契要求下，發展商須二十四小時開放公眾休憩用地。發展局有就私人發展內公眾休憩用地的設計和管理發出指引，列明用地內發展商業用途的限制。她指，現時建議的行人網絡中，會盡量希望保留地面連接，而在南北方向會提供架空連接橫跨兩條現有道路。規劃大綱亦建議於不同層數連接毗鄰現有或未來發展並在可行情況下在行人通道上增設行人輸送帶。她相信於園景平台增設有關行人輸送帶的可行性較大。她補充，有關園景平台日後會取代現有臨時天橋，保持現時南北方向的行人連接。
18. 主席開放第二輪討論，各委員的發言重點如下：
19. 鄭麗琼議員詢問該平台是露天的還是會上蓋。她續詢問何時會賣地及預計整個發展計劃何時興建完成。
20. 葉錦龍委員詢問公共空間在私人管理下，會否影響市民使用的權利，及為何公眾空間一定要由私人管理，為何不由政府或海濱管理局管理。
21. 吳兆康議員詢問該公眾地方會否被過度管理，而阻止街頭表演或民間活動。他認為保留街道對城市發展很是重要。他續指十年前的諮詢沒有提及拆卸郵政總局，他反對根據該諮詢拆卸郵政總局。
22. 發展局區頴恩女士回應，整個中環新海濱總共有八個用地，各有不同的用途，當中三號用地建議用作綜合發展，主要包括辦公室和零售用途。政府在三號用地的規劃大綱中要求加入大量公眾休憩用地。根據《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》，政府要求發展商建造及營運的公眾休憩用地，在地契中會列明須二十四小時開放予公眾使用。政府希望市民與有關部門共同監察發展商是否依照指引開放有關空間予公眾。有關指引亦列明容許非商業性質的免費活動。如有計劃進行商業活動，則需要發展商在提交總綱發展藍圖時加入具體建議，並須得到城規會核准。
23. 主席開放第三輪討論，發言重點如下。
24. 葉錦龍委員指發展局曾答應原地重置天星碼頭，但現卻提出於十號碼頭重置。另外，他曾租借起動九龍東計劃的場地，但發展局拒絕，原因是有金錢交易，他指即使非商業活動亦須收回成本。他建議由海濱管理局管理公共空間。
25. 吳兆康議員詢問是否可於公眾空間進行示威、遊行或請願，會否因私人管理而有過份的限制。
26. 發展局區頴恩女士回應，就葉錦龍委員提出有關租用九龍東場地的事宜，可於會後由起動九龍東辦事處另行作出回覆。有關與行人網絡有關的工程和封閉道路安排在諮詢區議會後，會根據《道路（工程、使用及補償）條例》的相關要求刊憲，待有關程序完成後，政府會適時將三號用地推出市場。她續補充，有關《私人發展公眾休憩空間設計及管理指引》適用於新建成的私人商業及住宅項目，三號用地的安排亦一樣。
27. 主席多謝嘉賓出席。

**第10項：關注重型車輛於波老道行駛引起之交通安全及擠塞問題**

**(中西區交運會文件第9/2017號)**

(下午6時39分至6時46)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 梁景裕委員指學校上課及下課時段波老道的交通相當混亂，加上波老道路窄，又多大型車輛出入，他詢問運輸署及路政署有何改善措施。他指曾實地視察，理解擴闊波老道路面並不可行，他希望路政署與運輸署研究如何解決問題。他續指該路上常有沙石，會導致大型車輛發生意外，或令前車將沙石濺至後方來車，他希望食環署可以作出跟進，清理路面的沙石。他詢問警方針對波老道違反重量限制及行車時間限制的車輛發出的票控數字是多少。他指接獲市民有關於波老道違反重量限制及行車時間限制的投訴，他質疑是否警方執法不力，因而大型車輛的司機願意挺而走險違反時間限制進出波老道。他希望警方加強於波老道巡查。
3. 警務處中區交通隊主管溫偉強先生表示警方十分關注學童安全的問題。日前，警方曾與學校、校巴營運商及運輸署商討如何停泊校巴及警方如何作出協調。就此，警方在上學的日子，最少有兩個固定時段在學校附近進行交通管制，並特別針對波老道。警方最近三個月接獲24宗針對校巴於放學時段影響路面交通的投訴。他補充，警方若發現道路出現沙石導致有潛在危險，警方會主動要求食環署清理，避免發生交通意外。警方在波老道執行交通管制時，若發現大型車輛駛入波老道，必定會查問該車輛是否有由運輸署發出的許可證，否則，會作出檢控。警方亦會不定期於該址巡查。
4. 運輸署首席技術主任南區及山頂曹敏兒女士指運輸署已將波老道劃為禁止4噸或以上車輛進入(巴士例外)之道路，有關措施已可減少重型車輛使用波老道。
5. 梁景裕委員補充，如果有關車輛取得由運輸署發出的許可證，但違反許可證的規條，他希望運輸署考慮撤銷該許可證。
6. 運輸署曹敏兒女士指運輸署會與警方緊密聯繫，加強相關檢控，若發現有違反許可證的規條，可轉介運輸署，運輸署會作出跟進了解相關情況。
7. 警務處溫偉強先生表示警方會加強人手於波老道執法。
8. 主席希望警方加強執法及密切留意波老道的情況。主席多謝嘉賓出席會議。

**第11項：要求改善26號巴士的服務**

**(中西區交運會文件第10/2017號)**

(下午6時46分至6時54分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 甘乃威議員指運輸署的回覆中提及有個別班次未能按照規定的班次提供服務，他詢問運輸署有多少班次出現此情況及可否提供確實的數據。另外，他詢問會否於下午時段進行實地調查，因為他接獲的投訴是於下午發生的。他續詢問實時到站系統將於二零一八年何月起提供服務及於巴士站會否設有實時報站顯示屏。
3. 運輸署高級運輸主任/中西區梁國民先生回應，運輸署不時透過實地調查及視察以監察巴士路線的服務水平。最近早上繁忙時段的調查發現新巴第26號線班次不穩，運輸署會持續監察巴士脫班情況，若發現個別班次未能依規定的班次提供服務，運輸署會於不同時間進行實地調查。就運輸署最近三個月在上午繁忙時段對該線進行調查發現有二天分別有兩個班次及三個班次出現脫班的情況，運輸署因此要求巴士公司解釋脫班的原因及提交改善措施。巴士公司回覆指班次不穩主要受到沿路交通擠塞所影響。
4. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生指，根據營運紀錄，26號線大致按原定時間準時開出，然而，由於26號線途徑軒尼詩道、金鐘道及中環等繁忙路段，在個別日子如維園舉行工展會及年宵市場時，班次會因路面擠塞受影響。巴士公司會持續觀察班次表現，並適時調動班次。他續指，新巴城巴會於二零一八年內提供所有路線的實時抵站時間查詢服務，由於仍在籌備相關工作，若有新的消息會再公佈。新巴城巴計劃在所有路線的實時抵站系統完成後，在全港二百多個設有上蓋及電力的巴士站加設實時抵站顯示屏，其餘的考慮因素包括主要是乘客上車的巴士站、有較多的候車乘客及地理環境可行。
5. 主席開放第二輪討論，委員的發言重點如下：
6. 甘乃威議員指只有一條巴士路線會途經荷里活道，巴士脫班情況會導致乘客量下降，他表示於繁忙時間有兩至三個班次脫班是不可接受，他希望運輸署繼續監察巴士脫班的情況，並定期實地調查巴士是否有脫班的情況。
7. 主席請運輸署繼續監察巴士路線的服務水平。
8. 運輸署高級運輸主任/中西區梁國民先生補充會繼續在不同時段安排調查及視察，以監察該線的服務水平。
9. 新世界第一巴士服務有限公司營運經理馬詹唯先生補充，根據營運紀錄，26號線的服務水平表現不俗，他指即使26號線巴士準時於總站開出，因為路線較長，兩個班次的間距會因路面情況而改變。他表示巴士公司會繼續留意26號線服務的情況。
10. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第12項：消除交通隱患**

**(中西區交運會文件第11/2017號)**

(下午6時54分至7時08分)

1. 主席表示去年二月近海港政府大樓發生了一宗致命的交通意外。他指每天都有許多人前往該垃圾站，險象橫生。警方亦關注該處的安全問題。他詢問運輸署有何方案去改善該址交通安全問題。
2. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡小姐表示，根據食物環境衛生署提供的數資料，橫過干諾道中來回民吉街垃圾站最高峰每小時人流約六十人。干諾道中近民吉街垃圾站附近設有行人天橋，而行人天橋亦附設升降機，市民可以使用行人天橋安全地橫過干諾道中，從交通角度而言，該處理論上是不需要增設地面行人過路處。但鑑於中西區區議會、食物環境衞生署及警務處建議在干諾道中增設行人過路設施，以便推垃圾車的人前往民吉街垃圾站，經平衡該處交通及行人的需求，運輸署初步提出改善方案，建議於干諾道中及林士街路口加增燈號控制行人過路處，但此建議會影響和延誤干諾道中的交通，前往該垃圾站市民亦需繞路。同時，由於該段干諾道中有多個現場環境限制，運輸署正安排路政署挖掘探井，了解相關地點的地下公用設施，以研究初步建議的可行性。
3. 警務處高級督察 (道路管理組) (執行及管制分區)(港島交通部) 盧文俊先生指警方初步不反對此建議，在工程完成後，警方會繼續密切留意是否仍出現市民非法橫過馬路的情況，如情況未有改善，或會與食環署商討禁止行人推手推車前往該垃圾站，只允許垃圾車使用此垃圾站，然而此舉須另覓新的垃圾站以解決現時市民對垃圾站的需求。
4. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士補充，在干諾道中增設過路處會影響上址交通，加上影響行人視線，行人看不見迎面來車，會有潛在危險。她建議細節可於地區管理委員會詳細討論。
5. 食物環境衞生署衞生總督察1許稼農先生回應，食環署已回覆運輸署，並同意該建議。
6. 主席開放文件討論，各委員的發言重點如下：
7. 陳學鋒議員認為運輸署的建議可取，但他擔心市民不願推著沉重的垃圾車繞路，為了方便，而依舊直接橫過馬路，不使用該過路處。
8. 鄭麗琼議員詢問該過路處是否平路。
9. 甘乃威議員同意陳學鋒議員的意見，他指於干諾道中設過路處會影響該址的交通流量，但在沒有更好的建議下，他同意採納該方案，若新增的過路處未能發揮功用，屆時再研究如何解決此問題。
10. 楊開永議員表示干諾道中的交通流量很高，但市民的生命安全更為重要，他希望運輸署評估該建議會否嚴重影響干諾道中的交通流量。若有需要，他建議搬遷該垃圾站。
11. 葉錦龍委員表示市民或會貪方便直接橫過馬路，但政府仍有責任提供一條安全的過路處予市民，縱使此方案需作一些繞路。他認為無須搬遷垃圾站，反而需教導市民遵守交通規則。
12. 葉永成議員表示難以增設過路處讓行人直接橫過干諾道中，他指雖然現時的建議未必最好，但為了市民的安全，可先試行此建議。
13. 何專員同意委員的意見，市民或會取易捨難，直接橫過馬路，但她指在新的建議下，市民只需較直接橫過馬路向前多走一小段路，便可安全地橫過馬路，此建議已是相對較可行的方案。她表示會加強教育公眾安全地橫過馬路。
14. 主席表示交通安全最重要，他希望食環署派發宣揚道路安全意識的宣傳單張予收集垃圾的工人。
15. 葉錦龍委員建議該址使用按掣式的交通燈號，如有需要，才會轉為行人綠燈，他認為可以減低對交通影響。
16. 運輸署盧靜怡女士指干諾道中有多個現場環境限制，如停車場的出入口、[高身[中央分隔欄](javascript:void(0);)](javascript:void(0);)、天橋的柱等，以上因素會影響設置燈號控制行人過路處的位置，加上為了盡量減少對交通的影響，現時建議的位置較為理想，初步方案的燈號設計亦會配合干諾道中的車輛停頓，從而減低對干諾道中交通的影響。但她補充，此過路處仍需要更多時間作研究。

**第13項：關注港鐵火警事件**

**(中西區交運會文件第12/2017號)**

(下午7時08分至7時29分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員讚揚警務處、消防處及港鐵公司於當天作出了合適的安排，迅速地解決問題。惟當天的訊息相當混亂，他希望部門及港鐵公司研究如何準確地發佈訊息，避免流言影響救援工作。他指知道港鐵公司有相關的演練，但據他所知，演練沒有市民參與，他詢問消防處有否要求相關演練要包括市民的參與，以確保乘客及港鐵職員有足夠的應變能力。
3. 葉錦龍委員表示是次事件相當不幸，但是次意外突顯了港鐵職員及市民防火安全認知不足。他指有片段顯示港鐵職員使用滅火筒時沒有拔出安全針，他詢問港鐵公司培訓職員的情況及有關應變措施會否更公開透明。他不同意在每節車廂加裝閉路電視，他認為沒有必要，而且會涉及私隱問題。
4. 鄭麗琼議員建議港鐵公司邀請乘客參與火警演習。
5. 主席建議港鐵增強防火設施，如月台灑水器。他亦提出加強職員的訓練及突發事件的演練。他希望警方加強港鐵警區的巡邏，他不同意在港鐵站加入安檢程序。他詢問警方及港鐵公司會否加強在站內抽查可疑人士，以加強阻嚇性。他指最近在港鐵站內看到警察的頻率上升。
6. 港鐵公司助理公共關係經理劉以欣小姐表示，備悉及感謝議員的意見，她強調安全是港鐵公司的第一考慮和首要任務。她指在任何交通運輸系統中，如發生任何事故，最重要是迅速、有效、有秩序及安全地疏散乘客。港鐵公司一直和警方保持緊密聯繫，在緊急情況下，港鐵公司亦會立即通知警方，互相配合和跟進。平時會就不同的緊急情況設有既定的應變預案，並定期舉行演練。在是次事故當中，港鐵公司迅速及有秩序地疏散乘客，並將影響減至最低。
7. 港鐵公司車務經理–港島綫及將軍澳綫謝福深先生指於二零一七年二月十日晚上大約七時許，一列由金鐘站開往尖沙咀站的荃灣綫列車，途中車長得悉車廂內有煙。車長即時按應有程序通知車務控制中心，繼續把列車駛向尖沙咀站，同時作出車廂廣播。車務控制中心即時通知車站，隨後通知警方及消防處，整個過程應變迅速。他續指，根據閉路電視的片段，在列車抵達尖沙咀站前，職員已到達月台戒備。列車到站後，職員即時安排車上乘客離開車廂，隨後有乘客及職員使用滅火筒將火救熄。車站亦透過顯示屏以及廣播於月台及大堂，通知乘客疏散安排。從閉路電視的片段可見，疏散時的秩序大致良好，在幾分鐘內，大部分乘客已經離開月台層，其他自行留在月台的乘客，在勸喻下，短時間內亦已離開月台層。
8. 他補充，港鐵公司已制定車務守則及安全守則，涵蓋了不同的事件包括火警的應變程序。港鐵職員都熟習這些應變手則及應變程序。若不幸發生事故，港鐵職員會按性質或嚴重程度啟動不同的應變程序，車長及車站職員會與車務控制中心保持緊密的溝通，車務控制中心會作出協調，有需要時會調動列車或人手等。港鐵公司亦會盡快通知相關政府部門，如運輸署、機電工程署、警務處及消防處。他續指，港鐵公司有為職員安排定期訓練，車站職員在入職時的訓練以及一些重溫課程中，均包括消防訓練、車站疏散及使用滅火筒等等的訓練。港鐵每年會與警務處及消防處進行最少十二次的演習，以模擬緊急或重大事故，測試疏散及緊急應變程序。最近一次的大型演習於二零一六年十一月舉行，當時有二千人參與，包括車長、車站職員及公眾人士。港鐵公司會視乎情況，進一步加強或加密相關的演練。就議員提及事發當日港鐵職員使用滅火筒的情況，他表示，當時同事接過滅火筒後，因為車廂太大煙，故後退到一個可以清楚望到滅火筒的地方，拔去安全針後再救火。他補充，港鐵的車廂是由防燃物料製造，並配備各項安全裝置，包括滅火筒、通風窗、與職員聯絡的緊急通話系統、車廂廣播系統及緊急逃生門等，月台亦有滅火筒、消防系統及廣播系統等。
9. 港鐵公司助理公共關係經理劉以欣小姐補充，當天港鐵公司透過不同的渠道，向乘客及市民發放資訊。她續補充，事發時，涉事列車的車長在到尖沙咀站前已透過廣播系統通知乘客到站後離開車廂。尖沙咀站在列車到站後亦發出廣播，表明該列車不會載客。列車到站後，車站職員透過廣播及乘客資訊顯示屏通知乘客車站出現緊急事故，而大堂及月台的職員亦指示乘客離開車站，同時，港鐵公司亦即時透過智能手機程式向乘客發放車務訊息，通知乘客尖沙咀站發生事故及列車不停尖沙咀站。
10. 她表示，港鐵公司一向有進行公眾教育的工作，如透過小冊子「日日安全搭港鐵」教育乘客使用港鐵設施的安全指引及緊急逃生資訊等，該小冊子可於港鐵車站索取或上網瀏覽。她續指，因應二零零四年列車上的火警事故，港鐵公司已採取不同的改善及加強公眾教育及處理事故的措施，並邀請公眾人士參與由港鐵、警方及消防聯合舉辦的恆常演練。港鐵公司將成立一個高級別檢討委員會，全方位檢討是次事件的處理。
11. 主席開放第二輪討論，委員的發言重點如下。
12. 葉永成議員指金鐘站擴展後，人流更多，車站亦深入地底，港鐵公司須全面檢視及優化緊急情況的應變機制，並加強職員的應變能力及各部門的配合。
13. 主席希望港鐵公司認真及深入地檢討現有應變機制。他指港鐵站人流愈來愈多，一旦發生事故，後果不堪設想。
14. 葉錦龍委員表示，公眾不清楚站內的走火通道，尤其金鐘站及西港島線的站深入地底，他詢問港鐵公司有何方法教育乘客站內的逃生通道。
15. 港鐵公司謝福深先生回應，當車站需要緊急疏散，港鐵職員會啟動車站疏散模式，站內設備會自動配合，包括閃動的「出口」標誌、顯示屏及車站廣播會發放疏散訊息等，現場亦會有車站職員指示乘客離開車站。
16. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第14項：下次會議日期**

(下午7時29分至7時30分)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. 主席宣布由於沒有足夠的法定人數參與會議，主席宣佈流會，未完成的議程將於下次會議討論。 2. 會議於下午7時30分結束。 | | | | | |
| 會議紀錄於 | | 二零一七年四月六日 | | 通過 |
|  | 主席:陳財喜議員, MH | |  | |
|  | 秘書:黃筱靜女士 | |  | |

中西區區議會秘書處

二零一七年四月