

中西區區議會
二零零四至零五年度
交通及運輸委員會第十三次會議報告
(二零零五年十二月八日)

(一)	<p>商戶及住戶反對在雲咸街 13-27 號設立 24 小時禁區的事宜</p> <p>委員關注雲咸街 13-27 號設立 24 小時禁區後，會阻礙貨車上落客貨，對附近一帶居民及商戶造成不便。委員不滿運輸署實施禁區計劃前並沒有充份進行諮詢。運輸署在會上建議以試驗形式於非繁忙時段(早上 10 時至下午 4 時)放寬其中路段作為貨車上落客之用。經討論後，委員認為上址於中午時間非常繁忙，放寬禁區路段反而會引致嚴重交通擠塞，故反對運輸署的建議，並要求運輸署與附近商戶及住戶再行商討放寬時段。</p>
(二)	<p>要求在繁忙時段加開由西環 開出的 13 號專線小巴班次</p> <p>委員指出，早上繁忙時間於西環 乘搭 13 號專線小巴時，往往因小巴接近滿座而需等候較長時間才成功登車，要求增加小巴班次。運輸署解釋，13 號小巴由西環 開出，以循環線方式運作往來西營盤，由於西環 是總站，乘客登車應較中途站為易，運輸署表示會與營辦商商討，以增加車輛或靈活調配班次的方式，方便中途站登車的乘客。</p>
(三)	<p>關注政府訂定巴士可加可減機制 爭取為中短程乘客即時減票價一成</p> <p>委員非常關注環境運輸及工務局較早前公佈的巴士「可加可減」機制，尤其相連的巴士車費減價措施，並不滿當局未有派代表出席會議，簡介方案內容及聽取委員的意見。經討論後，委員會同意去信環境運輸及工務局局長，要求當局派員出席下一次交通及運輸委員會會議，再次討論有關議題。</p>
(四)	<p>要求改善巴士上斜的噪音 減低對柏道及羅便臣道半山區一帶居民的滋擾</p> <p>委員要求巴士公司改用低噪音的巴士，行走柏道及羅便臣道，以減低巴士聲浪對附近居民造成的滋擾。環境保護署回應說，根據香港法例第 374 章《道路交通條例》第 24(1)條，凡於 1996 年 8 月 1 日之後首次登記的車輛，均須符合噪音管制標準。新巴及城巴表示已調配較新型號的巴士行走半山的路段，而且每部巴士均會進行每月檢查，以確保巴士性能正常。經討論後，巴士公司同意提醒車長必須柔順地操控巴士，以盡量減低巴士行走時所發出的聲浪。</p>

(五)	<p>關注在正街興建扶手電梯進展及與地鐵西營盤站出入口的配合</p> <p>委員詢問各部門代表有關在正街興建扶手電梯的進展，並關注電梯位置與地鐵西港島線西營盤站出入口的配合。地鐵公司表示，剛於二零零五年十月才開始進行西港島線的初步設計和環境影響評估，尚未落實有關在般含道和東邊街交界入口和高速電梯的詳情。運輸署回應說，正街行人扶手電梯的第一期工程，即連接般咸道至第三街的一段，現正進行詳細設計工作，並計劃於 2007 年 10 月向立法會申請撥款，工程預計於 2010 年年初完成。</p> <p>經討論後，委員會同意去信環境運輸及工務局、市區重建局及地鐵公司，要求有關部門及機構作出協調，使西港島線西營盤站出入口位置能夠連接至第一街及第二街。</p>
(六)	<p>關注砵典乍街重建項目建築車輛出入對石板街古蹟及行人安全的影響</p> <p>委員不滿有關政府部門不反對發展商的建議，在石板街上興建一條臨時鐵橋以供其建築車輛出入地盤之用，認為建議對石板街古蹟及行人的安全均造成嚴重影響。運輸署回應說，由於現時的地理限制，建築車輛由荷李活道經石板街進入該地盤乃唯一可行的方法，故該署原則上不反對讓建築車輛駛經石板街進入地盤。經討論後，委員一致反對在石板街上鋪設任何形式的臨時行車道，要求部門及發展商探討其他可行方法，並應先諮詢委員會意見。</p>
(七)	<p>關注堅道 99 號至 113 號對出凹位及巴士站經常被其他車輛停泊阻塞交通</p> <p>委員表示堅道 99 號至 113 號對出停車灣及巴士站經常被其他車輛停泊，令尾隨的車輛不能停泊，尤其發生於早上七時至九時繁忙時間，因而阻塞交通，希望有關部門加強執法。警務處回覆表示，針對該時段的違例情況，處方已加派人員在上址巡邏及加強檢控工作。運輸署補充說，已去信相關商會及工會，呼籲其會員司機不要在該停車灣內停車等候。</p>
(八)	<p>關於來往山頂及中環的 1 號專線小巴的服務質素</p> <p>委員反映居民意見說，1 號專線小巴由龍匯道專線小巴總站遷往香港站公共運輸交匯處後，在繁忙時間的班次嚴重不足，詢問運輸署有否進行相關研究及評估。運輸署表示，該署曾到大會堂外的小巴站進行客量調查，結果發現，該小巴線的平均班次為 5.4 分鐘，平均載客率為 76%，雖然個別班次在離開該中途站時的載客率達 100%，但未能登車的乘客可以成功登上下一班車。此外，營辦商為應付搬遷小巴總站後增多的車程，已於遷站初期增加兩架小巴行駛 1 號線，營辦商正積極考慮再增加小巴行駛該小巴線以應付乘客需求。</p>