

中西區區議會  
二零零六至零七年度  
交通及運輸委員會第一次會議報告  
(二零零六年二月十六日)

(一)	<p><b>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</b></p> <p>委員詢問巴士可加可減機制的票價調整計算方法及巴士公司計劃提供的票價優惠。環境運輸及工務局代表回應說，行政長官會同行政會議已於本年一月十日批准巴士票價調整採用新的「經修訂的考慮多方面因素做法」，以便巴士票價因應當前經濟情況作相應調整。可加可減機制並不設追溯期，有關安排將於實施後三年再作檢討。此外，各巴士公司同意於新票價調整安排實施後推出多項即日來回的回程折扣優惠。</p> <p>經討論後，委員要求當局密切監察新票價調整安排的成效，日後若推出任何新措施，須先諮詢委員會意見。</p>
(二)	<p><b>2006-2007 年度中西區巴士路線發展計劃</b></p> <p>運輸署向委員會提交 2006 至 2007 年度中西區巴士路線發展計劃，當中包括多項巴士路線重整、取消及提升服務的建議。委員對各項建議深表關注，尤其多條 N 線通宵巴士路線的變更及取消 40M 巴士路線。運輸署及巴士公司代表同意就委員的意見作會後跟進，共同商討最適切的路線發展計劃，以切合區內乘客的需要。委員會通過下列兩項動議：</p> <p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈要求將 N11 號通宵巴士終站遷往堅尼地城，經西環、石塘咀、西營盤、上環、中環、灣仔、銅鑼灣、紅隧及佐敦往機場，並設立港島往來九龍的分段收費。」及</p> <p>「強烈反對政府取消 40M 的巴士路線削減半山及中環的居民乘搭公共巴士服務。」</p>
(三)	<p><b>租庇利街右轉入德輔道中交通意外事件</b></p> <p>委員要求運輸署於租庇利街南行轉入德輔道中交界處西行線加設行人過路燈，改善該處缺乏行人過路設施的問題。運輸署代表指出，德輔道中與租庇利街交通燈控制路口的東、南及北面均設有交通燈行人過路處，而西面則設有行人輔助線。由於德輔道中為一條繁忙幹道，若把路口西面的行人輔助線改為交通燈行人過路處，將會對該道路的交通流量造成負面影響，引致交通擠塞，故運輸署暫不擬在西面加設行人過路燈。經討論後，委員會通過以下動議：</p> <p>「強烈要求在租庇利街南行轉入德輔道中交界處的西行線加設行人過路燈。」</p>

(四)	<p><u>德輔道西交通擠塞問題</u></p> <p>委員指出，德輔道西香港商業中心對出轉彎位、豐業大廈對出巴士站附近以及西安里家安大廈對出馬路，經常有公共小巴、的士甚至貨車停泊等候，堵塞行車線並造成交通擠塞，希望有關部門正視。警務處代表回應說，由於德輔道西為西區一條主要道路，而且兩旁店舖林立，縱使運輸署已於上址設立很多禁區禁止上落貨及上落客，仍供不應求。該處一直關注司機違例停泊及等候的情況，並已加強巡邏上述地點及檢控違法者。運輸署代表補充，西安里對出行人過路設施兩旁應設有「禁止停車限制區」，該署已要求承建商重新劃上雙黃線，現時上址交通情況已有改善。</p>
(五)	<p><u>監管小巴內設無線電收發器</u></p> <p>委員關注現時部分小巴內設有無線電收發器，不少司機一邊駕駛一邊透過無線電進行對話，對車上乘客的安全構成威脅，並詢問現時有否法例規管有關行為。電訊管理局的代表指出，根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)第 42 條規定，任何司機在他所駕駛的汽車移動時，不得以他本人手持的方式使用任何其他電訊設備或附件。有關規定也適用於小巴上裝設的無線電收發器。運輸署代表則補充，該署正透過教育、監管及執法多方面規管小巴司機在行車時使用上述設備。</p>
(六)	<p><u>中山紀念公園的未來發展</u></p> <p>委員詢問運輸署如何改善中山紀念公園的行人過路及交通等配套設施，並希望了解最新的規劃詳情。運輸署代表指出，現時干諾道西前往中山紀念公園設有天橋，唯行人流量並不多。另公園外的巴士站，計劃於本年三月初供四條巴士線使用。經討論後，委員要求運輸署向康樂及文化事務署索取中山紀念公園的詳細設計圖，以便跟進相關交通配套措施的規劃。運輸署同意與康樂及文化事務署商討交通配套規劃後，諮詢委員會各委員的意見。</p>
(七)	<p><u>強烈反對專線小巴 9、12 及 13 號增加票價</u></p> <p>委員對專線小巴 9、12 及 13 號增加票價表示不滿，要求運輸署解釋支持小巴營辦商申請加價的原因及現時上述小巴線的營運情況。運輸署代表回應說，三條專線小巴線自 1998 年調整票價至今已有八年，由於小巴乘客量減少及營運成本增加，營辦商故申請調整票價三角至五角。該署考慮市民的接受程度及小巴的營運情況後，同意有關申請，但調整加價幅度為二角至三角。經討論後，委員會通過下列四項動議：</p> <p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈反對專線小巴 9 號線加價。」</p> <p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈反對專線小巴 12 號線加價。」</p>

	<p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈反對專線小巴 13 號線加價。」</p> <p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署以公開競投方式招攬新的營辦商經營專線小巴 9、12、13 號路線。」</p>
(八)	<p><u>電車噪音及路軌維修</u></p> <p>委員反映有市民投訴電車不時發出噪音，而且電車路軌有裂痕，要求改善。電車公司代表回應說，一直密切注視有關問題，並已透過一系列措施減低電車發出的聲浪，當中包括定期打磨路軌及更換路軌、安裝試驗性路軌定時灑水系統及訓示司機經過轉彎路段時減慢車速，以減低車轆與路軌因磨擦而產生的聲浪。經討論後，委員會通過以下動議：</p> <p>「本會要求電車公司檢查相關設施(包括路軌)確保減低電車在行進的噪音。」</p>
(九)	<p><u>關注上環地鐵站的空氣悶熱情況</u></p> <p>委員對上環地鐵站內的空氣流量、氣溫及空氣質素等問題深表關注，並希望了解地鐵公司就有關方面的監控工作。委員對地鐵公司未有派員出席會議表示遺憾。經討論後，委員決定將有關事項押後至下一次會議再作討論，並以區議會主席名義去信地鐵公司，希望該公司重視區議會的功能，積極聽取相關委員會的意見，以及派員出席下一次交運會會議協助討論。</p>
(十)	<p><u>要求皇崗至灣仔直通巴士在信德中心設中途站</u></p> <p>委員建議來往皇崗至灣仔直通巴士線回程時於上環信德中心設落客點，方便中西區居民，以免乘客須於灣仔終點站轉乘交通工具返回中上環。運輸署代表解釋，現時該路線在灣仔終點站已接近滿座，若在其他地點增設中途站，不但未能增加班次以滿足乘客需求，而且巴士路線因而須途經中西區繁忙路段，影響服務穩定性，故該署並不贊成加設中途站，但會研究巴士回程時於中西區增設落客點的可行性。</p>
(十一)	<p><u>要求改善半山卑利士路右轉入般咸道的行車流量</u></p> <p>委員表示，現時由於醫院道與般咸道交界的交通燈綠燈訊號時間較短，影響東行車輛的流量，同時令卑利士道通往般咸道的車輛須於該交界處久候方能右轉般咸道，委員希望運輸署檢討上述兩個交界點的交通燈訊號。運輸署代表指出，已派員實地視察了解，並根據該處交通情況，調校燈號時間，以改善路口的交通情況。經討論後，委員認為該處交通情況未有顯著改善，要求運輸署密切監察並於會後提交有關交通流量的數據，如有需要，可再次調校燈號時間。</p>