**中西區區議會**

**二零一四至一五年度**

**交通及運輸委員會**

**第七次會議紀錄**

**日　期：**二零一五年四月十六日(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

鄭麗琼議員\*

副主席

許智峯議員 (下午2時41分至4時55分)

委員

陳捷貴議員, BBS, JP (下午2時30分至5時15分)

陳財喜議員, MH\*

陳浩濂議員 (下午2時31分至5時11分)

陳學鋒議員, MH\*

張國鈞議員, JP (下午2時35分至4時44分)

張翼雄議員 (下午2時36分至會議結束)

葉國謙議員, GBS, JP (下午2時42分至3時25分)

甘乃威議員, MH\*

林懷榮議員 (下午2時30分至3時34分)

李志恒議員 (下午2時48分至會議結束)

盧懿杏議員\*

蕭嘉怡議員\*

吳少強議員, MH, JP (下午2時39分至會議結束)

黃堅成議員\*

葉永成議員, BBS, MH, JP\*

增選委員

陳子鈞先生 (下午2時31分至會議結束)

陳永豪先生\*

李澄幸先生\*

黃世傑先生\*

楊開永先生\*

註： \* 出席整個會議的委員

( ) 委員出席時間

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉賓  第4(i)項 |  |
|  | 焦卓韶先生 | 路政署高級工程師/中環灣仔繞道2 |
|  | 俞慶偉先生 | 艾奕康有限公司駐工地高級工程師 |
|  | 楊偉霖先生 | 禮頓建築(亞洲)有限公司項目經理 |
|  |  |  |
|  | 第4(ii)項 |  |
|  | 吳翰禮先生  趙浩明先生  黃漢中先生  吳健文先生  李建樂先生  黃秀娟女士  周穎雯女士 | 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科  運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科  新巴城巴策劃及車務編排經理  新巴城巴高級策劃主任  新巴城巴公眾事務經理  九巴襄理(策劃及發展)  九巴社區事務高級主任 |
|  |  |  |
|  | 第5項 |  |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署工程師(中西區)3 |
|  | 關東開先生 | 路政署區域工程師/西區 |
|  |  |  |
|  | 第6項 |  |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署工程師(中西區)3 |
|  | 劉榮富先生 | 警務處西區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第7項 |  |
|  | 韋漢國先生 | 運輸署首席技術主任南區及山頂 |
|  | 陳光明先生 | 警務處中區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第8項 |  |
|  | 韋漢國先生 | 運輸署首席技術主任南區及山頂 |
|  | 余國安先生 | 物流及貨櫃車司機工會代表 |
|  |  |  |
|  | 第9項 |  |
|  | 林樹基先生 | 運輸署工程師(中西區)2 |
|  | 陳光明先生 | 警務處中區交通隊主管 |
|  | 潘尚正先生 | 路政署區域工程師/山頂區 |

**列席者：**

周可喬女士, JP 中西區民政事務專員

陳潤民先生 中西區民政事務助理專員

黃明慧女士 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)

徐淑婷女士 運輸署 高級運輸主任/中西區

駱振翀先生 運輸署 工程師/中西區1

林樹基先生 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

吳鐵浩先生 運輸署 工程師/特別職務

韋漢國先生 運輸署 首席技術主任南區及山頂

關東開先生 路政署 區域工程師/西區

林彥匡先生 土木工程拓展署 工程師7(港島發展部1)

陳光明先生 警務處 中區交通隊主管

劉榮富先生 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：**

文志華議員, MH

梁景裕先生 增選委員

陳志明先生 運輸署 高級工程師/中西區

張志偉先生 警務處 中區行動主任

李占安先生 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二零一四至一五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. 主席表示會議議程曾作出修訂，並隨四月十五日發出的第五批文件送交各委員。
2. 委員會通過經修訂的會議議程。

**第2項：通過二零一五年一月二十九日交運會第六次會議紀錄**

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呈枱供各委員參閱。
2. 委員會通過經修訂的第六次會議紀錄。

**第3項：主席報告**

1. 主席感謝城巴、運輸署及警務處中區交通隊於二零一五年四月九日協助，安排單層巴士於干德道實地試行。
2. 就主要小型交通改善項目及其時間表(截至本年三月中)，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4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18/2015號)**  (下午2時32分至2時50分)   1. 路政署高級工程師/中環灣仔繞道2焦卓韶先生簡介路政署過去六個月進行的主要工程，包括已於去年十二月完成的隧道結構，及已大致完工的隧道接駁路結構，其餘三個施工點包括建造天橋、擴闊民寶街天橋、擴闊民耀街和建造耀星街的工程。未來六個月，路政署會繼續建造天橋和擴闊民寶街天橋的工程，擴闊民耀街和建造耀星街，亦會開始建造接連隧道西面出入口的地面道路。臨時交通安排方面，路政署已於去年十二月重開連接民寶街至金融街的路段，接駁民寶街至金融街的臨時路（近四季酒店）預計會在二零一五年六月取消，屆時會設置清晰的路牌指示駕駛者。預計中環交匯處工程會在二零一六年完工，中環灣仔繞道的其餘工程會繼續進行。署方仍努力爭取中環灣仔繞道於二零一七年通車。由於未來仍有很多挑戰及難以準確預計的情況，可能導致工程延誤，署方會繼續聯同顧問工程師及駐工地工程人員緊密監察工程進度，在有需要時採取適當的措施加快工程進度。如果二零一七年通車的目標有變，路政署會儘快通知委員。 2. 就委員於上次會議詢問中環交匯處的綠化工作，焦卓韶先生簡介中環交匯處工程的園境設計，並介紹進行中的種植工作。他指出，中環交匯處一帶行車路旁將會種植不少樹木和灌木，並有不同顏色的植物互相配搭。此外，西面通風大樓的流線形屋頂草坪設計，是中環灣仔繞道項目中一個重要的綠化元素。 3. 主席開放文件討論，委員的提問和意見如下：    1. 甘乃威議員詢問，從國際金融中心停車場往灣仔方向的道路為何要封閉，及有關封路措施是否永久性，如是，會否增加路牌指示駕駛者前往灣仔方向的道路。    2. 陳財喜議員詢問耀星街命名的由來和諮詢情況，及路政署預計會有甚麼原因導致工程延誤。綠化方面，他詢問路政署新種樹木的數目和種類，並建議可多種植杜鵑花。    3. 主席詢問，路政署的綠化方案除綠葉植物，會否有開花的樹木美化環境及供市民觀賞。 4. 焦卓韶先生回應指出，現有的民照街及接連金融街至民照街的支路，與中環灣仔繞道西面出入口的地面道路，兩者位置重疊。故此，該兩段現有道路必須永久封閉。路政署會與運輸署商討是否需要增加路牌指示駕駛者。至於耀星街的命名，將轉交由地政總署於會後作書面回覆。另外，可能導致工程延誤的因素很多，例如不能預計的惡劣天氣及複雜地質等，署方會繼續聯同顧問工程師及駐工地工程人員緊密監察工程進度，在有需要時採取適當的措施加快工程進度。至於新種樹木的數目和種類，路政署會於會後把有關資料交予秘書處。 5. 主席多謝嘉賓出席會議。 | | | | | | |
| **第4項： 常設事項(ii)—配合西港島線通車的公共交通服務之最新修訂重組計劃**  **(中西區交運會文件第19/2015號)**  (下午2時51分至4時23分)   1. 運輸署總運輸主任/巴士及鐵路科吳翰禮先生表示，港鐵西營盤站已於二零一五年三月二十九日啟用，標示西港島線已全面通車。預計使用新鐵路服務的乘客量將會繼續增加。在四月中旬復活節假期後，每天進出西港島線三個新鐵路站的乘客約十七萬人次。香港大學站及堅尼地城站現時每日平均約有十二萬七千人次進出，故使用西營盤站的乘客約有五萬人次。因應西營盤站啟用，中西區居民的出行需求及模式出現進一步轉變，區內專營巴士服務的乘客量持續下降。運輸署表示巴士公司在本年復活節假期完結後，先後於四月十三日及十四日進行巴士服務乘客量調查，並於整理數據後，於四月十五日傍晚將資料透過電郵發放給各委員，有關文件已呈枱(文件第19/2015號附件十三)。因應各巴士路線的乘客量轉變，運輸署與巴士公司亦再檢視重組計劃中各個與中西區相關的方案，並建議作出部分修訂，期望方案可更切合地區的需要。有關路線重組的詳情載於附件一至附件十一。如過往提及，重組計劃內仍未實施的重組項目會在港島線西營盤站啟用後視乎情況逐步實施。因應西營盤站已於三月二十九日啟用，運輸署提供了一個最新的建議實施時間表載於附件十二。巴士公司會在實施各項重組安排前，適時在有關路線的車站、總站和車廂內張貼通告，將調整服務的詳細安排和實施日期通知受影響的乘客。運輸署會繼續密切留意西港島線在全面啟用後中西區乘客的出行需求變化，按實際乘客量轉變和乘客需要，參考一直採用的指引調整各路線的班次，並在需要時調節重組計劃的步伐。 2. 運輸署高級運輸主任/巴士及鐵路科趙浩明先生簡介文件附件一至十二的重組方案： 3. 附件一指出重組城巴第1、5及5X號線，最新修訂包括城巴第5X號線來回方向將維持現有行車路線，即往銅鑼灣方向會繼續途經德輔道西及水街，以至林士街天橋及民寶街。該線並將視乎實際乘客量的改變情況調整班次。城巴第5號線、第5S號線及第5P號線將取消，併入城巴第1及5X號線。城巴第1號線將延長至摩星嶺，並由城巴第1P號線提供跑馬地至中環的服務，替代第5S號線的需求。來往銅鑼灣/天后及中西區的乘客，亦可選用新巴第18P號線、城巴第5X、5B及10號線。 4. 附件二指出將城巴早上繁忙時段輔助服務第5C號線併入城巴第5B號線。 5. 附件三指出將新巴第18號線併入新巴第2、18P和18X號線。經考慮乘客需求及其他替代巴士路線的選擇後，新巴第2號線來回方向均會維持原有行車路線，往西灣河方向於灣仔北會經告士打道及於銅纙灣會經高士威道；而往中環方向會繼續途經告士打道、告士打道（內道）、告士打道及夏慤道。在灣仔北的乘客可到告士打道入境事務大樓外，乘搭新巴第2及18P號線返回北角。同時，新巴第2號線於非繁忙時段的班次將由現時每十五至二十分鐘一班提升至每十五分鐘一班。此外，在最新修訂方案中，新巴第18P號線往北角方向的班次於西區會改經德輔道西、正街、干諾道西、東邊街及干諾道西，並於干諾道西中山紀念公園外增設中途站。同時，新巴第18P號線往北角方向在銅鑼灣/天后一帶亦改經告士打道、高士威道和英皇道，以行走上述區域較核心路段。另外，該線會延長由堅尼地城往北角方向的服務時間，每日尾班車由現時晚上九時延長至晚上十一時。此外，為配合上午繁忙時段由東區往中環方向的乘客需求，在星期一至五上午繁忙時段將新增五班由北角健康中街開出的新巴第18P號線短途特別服務往中環機利文街。 6. 附件四指出城巴第3B號線將併入城巴第12M及新巴第13號線。城巴第3B號線在柏道及羅便臣道一帶的受影響乘客，可使用城巴第12及12M號線、改道後往中環方向的新巴第13號線以及新巴第23號線的服務。至於薄扶林道近寶翠園及香港大學一帶的受影響乘客，可使用新巴第4、4X及城巴第7、40、90B號線及現有專線小巴等服務。 7. 附件五指出由寶馬山至柏道/羅便臣道的新巴第23B號線，往西半山方向的行車路線由行經皇后大道東改為行經軒尼詩道。 8. 附件六指出，在城巴第40M號線併入城巴第40號線後，城巴第40號線往灣仔方向行車路線改經堅道及雪廠街，以維持沿般咸道東段及堅道一帶經中環往灣仔的巴士服務。而城巴第40P號線會由現時三班增加至五班服務，配合南區居民往西半山的上學及上班需求。新巴第13號線往中環方向改道行經羅便臣道東行亦為居民提供多一個選擇。附件第十七頁亦列出城巴第40、12、12M及13號線的轉乘優惠，讓居民有更多選擇。 9. 附件七指出，城巴第43M號線已於二零一四年十二月二十八日取代城巴第M47號線。新巴第43X及46X號線將會取消，而城巴第70號線由中環經香港仔隧道至香港仔的總站將延長至華貴。 10. 附件八指出，考慮堅尼地城站及香港大學站啟用後，新巴第4、4X及城巴第7號線所服務地區居民的出行需求等情況，現建議擱置將新巴第4號線與新巴第4X號線及城巴第7號線合併。新巴第4X號線及城巴第7號線的現有行車路線、服務時間及班次會維持不變。 11. 附件九及附件十指出，隧巴第113號線於香港及九龍的總站將分別移至中環港澳碼頭及黃大仙，而隧巴第104號線於香港島的總站將移至中環港澳碼頭。此外，署方明白區議會對過海路線的關注，會跟進隧巴第101X號線加強服務的安排，並在稍後諮詢，及當有進展會與區議會聯絡。 12. 附件十一指出，隧巴第103P號線上午8時10分的班次將提早至上午8時05分開出。 13. 署方為以上重組方案初步定出實施時間，有關時間表已載於附件十二。 14. 主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 15. 陳學鋒議員表示，18P號線為照顧西營盤居民而延長路線是無可厚非，但在維園附近行走核心路段將會塞車。現時不少西區居民乘搭18P號線是由於它能便捷到達電氣道一帶，故他強烈要求保留18P號線行走避風塘對出的外圍路段。此外，根據運輸署提供的數據，18號線繁忙時段的載客率由73%上升至84%，因此他不同意在現階段改動18號線。隧巴方面，他指出現時101X號線班次過於疏落，如能變為恆常班次，他贊同縮短101號線路程，而非縮短104號線，因現時大部分西區居民過海會選擇104號線而非101號線。而城巴第43M號線營運四個月以來，大部分居民都反映這路線行車時間過長，卻不能到達他們的目的地，而在堅尼地城的車站亦距離地鐵站甚遠，並不方便轉乘，他建議應改善43M號線延長路線至上環。 16. 甘乃威議員表示，他不能接受18號線在載客率上升的情況下取消，區議會在上次的交運會已通過動議，強烈要求保留新巴18號線，但運輸署充耳不聞。不少上環居民反映沒有車輛到灣仔北，例如住在帝后華庭的居民，位處上環和西營盤港鐵站中間，到灣仔北上班並沒有車輛到達。因此議會必須記錄在案，再次要求保留18號線。此外，根據運輸署提供的數據，隧巴第104及113號線的載客率上升，因此不應該縮短兩條路線將其總站由堅尼地城遷移至中環港澳碼頭。而在實施重組計劃的時間方面，他指出現時為應考文憑試月份，不少考生需要乘坐巴士到試場，如突然取消巴士路線，考生或失預算未能赴考，因此需要待文憑試結束後約六月份才可實施重組。 17. 陳捷貴議員表示，在西港島線通車後重組巴士路線，從而更有效運用公共資源的精神應予支持。但部分路線重組未如理想，如西半山的居民並沒有地鐵接駁，原本倚賴的3B號線遭取消，而13號線亦需改動，對西半山居民影響較大。他要求運輸署必須補償蒲飛路一帶居民在3B號線取消後有足夠車輛班次到達中環。此外，他認為45A的小巴路線應增設在般咸道的車站，因該處有西營盤地鐵站，亦有正街的扶手電梯，可增強上半山和下半山的接駁。此外，他建議103P號線應改為全日行走，方便半山居民過海的需要。另外，他詢問23號線載客率上升的車站及其原因。 18. 陳財喜議員指出，上次交運會已通過動議「強烈要求保留新巴18號線」，但運輸署充耳不聞。他指出，區議員每天在地區聆聽居民的訴求，要求保留新巴18號線的理據清晰，議會亦在過去半年不斷提出有關訴求。另外，有關隧巴方面，他指出應將101X號線轉為全日行走，而現階段亦不宜將隧巴104及113號線的總站由堅尼地城移至港澳碼頭。實施重組計劃的時間方面，他指出運輸署早前將小冊子寄給居民，但當中的內容有誤導，他認為運輸署建議的重組計劃時間並不可行，除了文憑試的緣故，議會亦曾要求在通車後三至六個月才實施重組，如現時急速落實，市民或未能適應。 19. 蕭嘉怡議員指出，半山堅道及般咸道一帶的居民並不受惠於港鐵通車。她指出，城巴第40及40M號線在合併前分別有九班和七班班次，她要求在合併後不應縮減班次，她請運輸署交待合併後班次等候的時間改變。此外，她詢問運輸署計算繁忙時段最繁忙半小時平均載客率的方法，她曾親身實地數車，留意到40M號線早上八時半沒有空座位，她詢問運輸署是否連企位也一併計算。在實施重組計劃的時間方面，運輸署建議在五月中旬合併40及40M號線，但她認為在議會未通過重組方案前不應隨便落實。她再次要求服務半山東的巴士班次不可減少，並建議103號線不經銅鑼灣而直接過海。 20. 盧懿杏議員指出，根據運輸署提供的數據，18號線繁忙時段的載客率上升。此外，由於西營盤站奇靈里出口尚未完工，或要待年尾才可使用，位處均益三期及天興一帶的市民暫未受惠於地鐵通車，亦不會使用地鐵到灣仔北，因此只能使用18及18P號線。故此，根據市民的訴求，她強烈要求保留18號線。 21. 張翼雄議員表示，他對最新的重組方案非常失望，並指出取消3B號線、改動13號線及合併40及40M號線對西半山居民影響嚴重，包括堅道及羅便臣道，因該處沒有地鐵，而現時重組計劃亦沒有替代路線。他曾建議如取消3B號線，3B號線的班次可撥入12及12M號線，但現時的方案只有取消而沒有替代或補償西半山居民的巴士班次，因此他堅決反對取消3B號線。此外，13號線由堅道改經羅便臣道，令行走堅道的巴士進一步減少。因此，他不排除與居民到運輸署總部抗議表示不滿。實施重組計劃的時間方面，他表示應在通車後四至六個月才實施，並指出雖然目前12及12M號線的乘客量下降，但一旦3B號線取消，這些路線的乘客量便會上升。如13號線需行經羅便臣道，他認為應同時行走西摩道以回應該處的需求。另外，他與蕭嘉怡議員及陳捷貴議員對103及103P號線持相同意見，要求103P號線改為全日行走，使半山居民可便捷過海。 22. 張國鈞議員表示，巴士公司和運輸署提交的數據並不能說服居民，特別是18號線載客率上升，而18P和18X號線因班次疏落，載客率跌幅亦不明顯，因此可見18字頭的路線有一定需求。此外，根據運輸署提供的數據，隧巴101、104及113號線的載客率均上升，因此難以在數字上升的情況下說服居民修改路線。 23. 黃堅成議員表示，18號線必定不可取消。但他支持18P號線途經正街，並建議18P號線可駛經皇后街後才轉出干諾道西，而不在銅鑼灣駛經皇室堡。此外，他建議101X號線應轉為全日路線，但此特別線現時在過海後並沒有分段收費，維持十一元，他建議所有X字尾的過海快線應在過海後增加分段收費。 24. 葉永成議員表示，半山居民並沒有受惠於西港島線通車，因此在更改途經半山路線時必須審慎檢視，特別要留意40M併入40號線時必須能應付上班上學的需求。此外，他指出18、101X及104號線仍大有需求。雖然在西港島線通車後必須重整巴士路線，但重組方案須回應實際需求。 25. 李志恒議員表示，眾多市民及議會皆一致反對取消18號線，若運輸署一意孤行，是極不尊重議會及漠視市民需求。 26. 楊開永委員表示，18號線、隧巴101、104及113號線的載客率上升，難以說服居民取消或修改有關路線。此外，他反對有關18P號線的修訂路線，因乘車時間過長，影響居民乘搭的意欲。他建議101X號線應轉為全日路線，及不贊同將隧巴第104及113號線的總站由堅尼地城移至中環港澳碼頭。另外，他亦希望運輸署提供小巴路線的數據作出相關討論。 27. 主席表示，所有委員的意見基本上一致，她認為現階段不可改動任何路線。她表示，不少居民包括東區居民都向她反映意見，表示應保留18號線，現時運輸署一意孤行是漠視民意。根據運輸署提供的數據，繁忙時段平均載客率大部分為上升，但為何文件指出「乘客量下降情況」，她請運輸署詳細解釋有關數據。在實地視察和訪問居民的過程中，她留意到23號線在早上一個小時內開了二十三班車，而半山東居民並沒有受惠於西港島線開通，市民向她表示不應取消或更改3B、13及40號線。運輸署早前發放予市民的粉紅色小冊子中亦有眾多錯漏的資料，當中建議南區海怡半島居民乘坐昂貴的A10號線到西區是不能接受，不少市民都向她表達不滿。她指出，早前網上流傳巴士公司於四月二十六日將取消5及18號線，不少市民向她查詢，她請運輸署在會議上必須明確澄清。總結各委員的發言，她要求運輸署在現階段不可取消任何路線。 28. 吳翰禮先生表示，在西港島線開通後，不少在三個新港鐵站出入口附近居住及工作的市民皆改乘港鐵，因此整體上服務該區巴士路線的乘客量均有下降。運輸署提交附件十三的巴士路線乘客量數據中，繁忙時段平均載客率及乘客量下降情況是根據四月十三日及十四日收集的數據，與去年十二月二十八日西港島線開通前的數據比較而計算出來。乘客量是指所有路線的整體載客數目變化，而繁忙時段最繁忙半小時所收集的數據會因應路線不同而在早上或黃昏時段，在最高載客量的地點收集。部分路線在西港島線開通後的載客量有上升，這是由於去年十二月二十八日西港島線開通後，因應載客量下降，部分路線已減少班次，因此該批路線在最繁忙半小時的載客量或有上升，但整體而言，不少路線的乘客量都出現下跌，這方面巴士公司會再作詳細解釋。他重申，因應巴士路線的合併，運輸署已提供合適及方便的替代服務供市民選擇。他回應議員有關各路線的意見如下： 29. 有關18P號線往北角方向路線的建議，運輸署會再與巴士公司商討微調。 30. 有關隧巴104及113號線縮短路線，運輸署會在檢視101X全日服務及作諮詢的時候一併考慮，故此，將暫緩縮短104及113號線的路線。 31. 有關43M號線及其他專線小巴改動的意見，運輸署會繼續與相關營辦商跟進。 32. 有關西半山巴士路線的改動，根據數據顯示，3B號線在西營盤站開通後最繁忙半小時的載客率只剩下33%。他於四月十四日早上繁忙時段在車上視察時亦留意到所乘3B號線巴士上最高峰只有三十六位乘客，最繁忙的路段在羅便臣道近西摩道一帶，在高主教書院開始已是落客路段，可見其載客量非常低，相比通車前，3B號線的載客量跌幅達一半。而署方亦已透過改動13號線及其他轉乘安排提供3B號線的替代服務，以期對乘客的影響減至最低。 33. 有關103P號線轉為全日服務的意見，由於其最繁忙半小時的載客率只有44%，在偏低的載客率下，署方建議先提早早上8時10分的班次以滿足乘客需求，待有關路線的載客率提高後，署方才會再次檢討103及103P號線的實際操作及資源調配。 34. 有關40及40M路線的合併，雖然在合併後將影響羅便臣道的居民，但署方會提供新巴13號線改道及轉乘安排等，以期對乘客的影響減至最低。 35. 有關13號線往中環方向的行車路線安排，運輸署會與巴士公司再研究行經西摩道的可行性。 36. 有關因取消3B號線而增加12及12M號線班次的意見，他指出目前12及12M號線的載客率偏低，而在西營盤站通車後，在般咸道、柏道及卑利士道一段的3B號線乘客已減少。運輸署會在取消3B號線後再檢視12號線班次的載客率才決定是否需要提升其服務水平。 37. 吳翰禮先生續稱，在執行時間方面，部分路線如1、5、5P、5B及5C號線的營運範圍非常貼近新地鐵站，其載客量相比西港島線通車前跌幅接近五成，因此署方認為該批路線的重組應在短期內執行，故建議在四月二十六日實施。署方在實施任何改動前均會在巴士站、總站及巴士車廂內張貼通告，提示乘客有關改動，因此會有充足時間讓現有乘客知悉。而23B號線往西半山方向將改行軒尼詩道亦會在四月二十六日實施。至於重組新巴第2、18、18P及18X號線，署方會再與巴士公司商討優化該重組方案，但由於18及18P號線的整體載客量在西港島線通車後跌幅接近一半，因此署方建議在五月實施重組。 38. 新巴城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生指出，文件上18號線的數據是顯示早上繁忙時段由北角開出的班次到達銅鑼灣百德新街的情況，而在早上繁忙時段德輔道西近皇后街往北角方向的巴士站，18號線只有約20%的載客量。他指出，18號線的班次在香港大學站及堅尼地城站開通後已作調整，因此載客量有改變。整體而言，如綜合18和18P號線，兩條路線的整體最高載客率已由85%下降至81%。如單看18號線，其整體載客率在西港島線通車後的跌幅超過五成，實際人數約為四千三百人，並不足以支持18號線營運。針對18號線的載客率跌幅及早上繁忙時段由北角到中環相對較大的需求，巴士公司將在早上繁忙時段提供18P號線的短途班次。另外，文件上有關104及113號線的數據是顯示巴士在紅磡海底隧道口的載客率，大部分乘客皆是來往九龍區及灣仔中環一帶。而在西區，104及113號線在繁忙時段的載客率分別只有17%及10%。由於在隧道口的載客率偏高，因此減少班次而不縮短路線的建議並不可行。回應蕭嘉怡議員有關40號線的提問，他指出，早上七時半至八時半在華富邨開出的班次大致上為每十分鐘一班，此安排已可回應繁忙時段的需求。回應陳學鋒議員有關縮短101號線路程而非縮短104號線，他指出101號線仍要服務西區至土瓜灣的乘客，因此路段仍單靠巴士服務。而在西區使用104號線到九龍的乘客，則可利用904、905或971號線替代，因此巴士公司認為縮短104號線及保留101號線的路程可減少對乘客的影響。 39. 主席開放第二輪討論： 40. 甘乃威議員詢問巴士公司為何不提交更多有關西區巴士乘客數據的轉變，單憑附件十三的數據，議員不可能支持重組方案，因此他要求巴士公司再次提交數據。此外，他亦不同意在四月二十六日實施重組，因餘下只有十天時間通知受影響的乘客並不足夠。 41. 陳財喜議員要求巴士公司再次提交數據，因每條路線的乘客量都有差別，用單一整體數字代表十多條巴士路線的乘客量變化並不能反映現實。他指出，根據巴士公司代表的回應，可見巴士公司掌握很多數據，但運輸署並沒有要求巴士公司提供有關資料予議會。他建議委員會去信運輸及房屋局局長，表達區議會的立場及意見。 42. 蕭嘉怡議員詢問，運輸署只提供兩頁數據，有否隱瞞其他實況。她要求在六月十一日的交運會前不應作出任何重組。 43. 張翼雄議員認為運輸署提供的數據既不科學也不成熟。運輸署只收集繁忙時段數據，忽略居住在半山年長居民的需要，因他們日常依賴巴士出入，有關數據不能反映全面需求。他詢問運輸署有沒有分開東、西行路線的數據，因兩個方向反映不同的需求。他再次提出，103P號線現時只有兩個班次，因此乘客量才會偏低，故不能以此作準。由於103號線需求很大，如取消103號線，103P號線轉作全日行走，此路線需求將大幅上升。他認為在沒有任何替代方案前，所有路線都不宜改動，特別是3B及12號線。他希望有關意見能清楚向局長傳達。 44. 張國鈞議員表示，運輸署提供的數據並沒有反映事實。如議會根據運輸署現時提供的數據而批准重組方案，是議會失職，因數字反映乘客需求上升。若運輸署沒有提供清晰的數據說服議會，則是運輸署失職。 45. 黃堅成議員表示，運輸署提供隧道口調查的隧巴數據並不能反映西區居民出乘模式的轉變，他認為運輸署應提供在西營盤的隧巴乘客數據才可說服議會。另外，他請運輸署應立即檢討隧巴的分段收費。 46. 陳學鋒議員表示，運輸署及巴士公司應儘快補充更多數據，使區議會能掌握實際情況。在掌握更多數據前，運輸署不應隨便實施重組。必要時，議會可召開非正式會議討論。 47. 主席總結，綜合各委員的意見，在六月十一日前，除非有特別會議商討，否則運輸署不可作任何巴士路線的改動，議會將去信局長清晰表達訴求。 48. 吳翰禮先生回應指出，有關數據是經由調查所得，真實無訛。他指出，隧巴數據一般在隧道口調查，是由於每一個站的乘客都會因應路線改動而受影響，故此，數據必須涵蓋所有使用該巴士路線的乘客，在最高載客量的位置進行調查。運輸署會在稍後補交數據讓議員了解更詳細情況，他重申，部分路線服務與地鐵重疊，其載客量跌幅亦非常明顯，因此該部分路線必須及早進行改動。而署方在實施任何改動前均會作出充分宣傳通知乘客。 49. 主席多謝嘉賓出席會議，並將餘下議程交由副主席主持。 | | | | | | |
| **第5項： 強烈要求採取有效措施解決香港大學站山道出口對出過路處交通安全問題**  **(中西區交運會文件第22/2015號)**  (下午4時23分至4時35分)   1. 副主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 2. 陳學鋒議員指出，由於山道地鐵站對出的右邊有橋墩阻礙視線，在該處過馬路非常危險，過去亦曾發生嚴重的交通意外導致人命傷亡。他建議運輸署考慮在曉山閣附近設置正式的過路處。此外，他指出該處缺少街燈，晚上較為黑暗，過馬路尤其危險。他認為除了加設路牌指示，運輸署應積極考慮改善方案，確保行人安全。 3. 陳財喜議員指出，運輸署應及早消除隱患，他同意陳學鋒議員的建議，取消山道的過路處是可考慮的方案之一。短期而言，運輸署可考慮把停車位置的指示向山上遷移，使車輛及早停下。 4. 黃堅成議員表示，他於三月初曾與運輸署代表實地視察，留意到該處的橋墩阻礙視線，令行人過馬路時易生危險。他詢問運輸署為何要到八月才可加上「望左」及「望右」的道路標記。另外，他指出該處等候過馬路的位置狹窄，在人多的時候，行人會被迫出馬路，長遠而言運輸署應提供更好的改善方案，例如考慮在道路的另一邊加設過路位置及在山道加裝街燈。 5. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士回應，港鐵已在山道口高雅大廈對出加設過路處，運輸署會考慮取消山道地鐵站對出的現有過路處並就此進行諮詢。 6. 路政署區域工程師/西區關東開先生回應，目前山道的石屎路面上鋪有防滑鋼砂，如需改動現有的道路標記，必須先清除防滑鋼砂，而施工過程必須封閉山道一個晚上，因此需實施臨時交通改道措施。路政署會在五月六日舉行的臨時交通改道措施會議提出，與此同時，申請掘路紙需時兩個月，因此路政署在七月才能開展工程，故在八月前才能完成增加道路標記。 7. 陳學鋒議員指出，署方可靈活一點在行人路邊加上「望左」及「望右」的道路標記，而不應留待八月才加設道路標記。短期而言，署方亦應先加設臨時標記提示市民，以防意外發生。 8. 梁卓琳女士回應，加設道路標記須符合標準，但運輸署會先考慮加設其他臨時標記，並同步就取消該過路處進行諮詢。 9. 副主席多謝嘉賓出席會議。   **第6項：關注荷蘭街經常有車輛違例泊車問題**  **(中西區交運會文件第23/2015號)**  (下午4時35分至4時42分)   1. 副主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 2. 張國鈞議員詢問，若加強執法行動後仍不能改善情況，部門有何措施解決問題。 3. 陳學鋒議員指出，荷蘭街車輛雙線違例泊車問題嚴重，他請警方加強執法以提高阻嚇作用。他亦建議運輸署進行諮詢，研究設置咪錶位讓市民合法泊車。他指出，該處並不是指定的上落貨位置，建議運輸署設置咪錶位或設立上落貨位置。 4. 葉永成議員表示，荷蘭街較後位置的右邊可設置咪錶位。現時主要問題是當車輛由卑路乍街右轉入荷蘭街時，荷蘭街左邊非法停泊的車輛妨礙車輛右轉。 5. 警務處西區交通隊主管劉榮富先生表示，按照現時荷蘭街的道路標示，警方只能加強執法及驅趕行動。警方亦已訓示前線警員，對雙線泊車的車輛作出即時檢控而不會酌情處理。 6. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士回應，該處交通不算繁忙，並已設立上、下午繁忙時間禁區。至於雙線違例泊車的問題須由警方執法處理。署方會就設立咪錶泊車位進行諮詢。 7. 副主席多謝嘉賓出席會議。 | | | | | | |
| **第7項：**  **關注重型車輛行駛波老道引起之交通問題 要求擴闊波老道多處窄彎位以舒緩交通(中西區交運會文件第23/2015號)**  **關注波老道上多處地盤，令原本的雙線行車被迫變成單線行車，引致交通嚴重擠塞，居民叫苦連天(中西區交運會文件第24/2015號)**  (下午4時42分至4時55分)   1. 副主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 2. 陳浩濂議員表示，大型車輛應有許可證才可在非繁忙時間行走波老道，但近兩個月經常有大型車輛在早上繁忙時間行走波老道。由於大型車輛轉彎時會越線，遇有校巴同時迎面而至時，便會導致交通擠塞，需半小時甚至四十五分鐘才能疏通，令居民叫苦連天。他詢問警方在過去三個月發出的八張違反“車輛重量限制”及“車輛長度限制”的告票是在哪個月份發出，及警方是否有恆常監察大型車輛違反規則使用波老道的情況。另外，他請警方加強執法，並在繁忙時間於波老道協助指揮交通。此外，他詢問運輸署有否派員監察持有許可證的車輛，告誡有關司機不可在許可時間外行駛，並監察承建商封路的時間及範圍，因市民反映承建商經常提早或延長封路時段。他建議運輸署當承建商多次違規後，署方應考慮懲處或沒收許可證以加強阻嚇作用。他亦詢問運輸署會否與路政署再次研究擴闊波老道的可行性。 3. 主席表示，她收到波老道附近屋苑的投訴信指出，居民在繁忙時間經常遇上交通擠塞，導致出入極為不便。 4. 運輸署首席技術主任/南區及山頂韋漢國先生回應，波老道六號正進行渠務工程，地盤須封閉一條行車線以掘開路面，並獲警方及運輸署批准在非繁忙時段，早上十時至下午三時掘開路面開工。據承建商報告，復活節後部份工程已完成，受影響路段長度已減少三分之一，交通影響因而減少，而整個渠務工程將於六月底完成。此外，運輸署曾與波老道二十一至二十五號住宅重建項目的承建商在三月十七日召開會議，其許可證只可限制重型車輛於早上九時至下午一時三十分，及下午四時至六時行走。如發現承建商違反許可證的規定，運輸署會先警告，後取消許可證。至於有關封路時間的限制，他指出承建商須在每天封路時匯報予警方，並由警方執法。擴闊波老道方面，他早前與陳浩濂議員實地視察後，路政署回覆擴闊工程有困難，但運輸署應議員的要求，會轉介擴闊建議予路政署再作可行性研究。 5. 香港警務處中區交通隊主管陳光明先生回應，警方在過去三個月發出八張車輛違反“車輛重量限制”及“車輛長度限制”的告票分別為一月兩張、二月兩張及三月四張。他指出，警方過去一直有針對超重及超長的車輛作出檢控，波老道是警方打擊行動的其中一個地點。他表示，由於波老道路面較窄而斜，故此，在上學和放學的時段警方都有調派警員監察波老道的交通。因應該處的地盤，警方亦會加強交通巡邏。此外，警方的交通路政組及中區警區皆會監察道路工程，由於現時的工程令波老道變為單線雙程行車，因此工程嚴禁在繁忙時間及上學放學的時段施工。在非繁忙時間，如現場交通過於繁忙，警方亦可要求承建商暫時停工。 6. 副主席多謝嘉賓出席會議，並將餘下議程交由主席主持。 | | | | | | |
| **第8項：**  **關注新的客貨車重量超過三噸，間接令客貨車於半山限制三噸的道路違例超載(中西區交運會文件第26/2015號)**  (下午4時55分至5時13分)   1. 主席表示，根據《中西區區議會常規》第15(1)條，邀請物流及貨櫃車司機工會代表余國安先生出席是次會議，表達意見。 2. 物流及貨櫃車司機工會代表余國安先生表示，現時在中半山有不少道路設有「禁止超過三噸總重量的車輛進入」的交通標誌。他指出，環保署要求貨車司機更換的新型客貨車都已超過三噸載貨量，但運輸署並沒有與時並進更改指示，導致不少車輛在替中半山居民載貨及搬運時遭檢控。業界對此表示極度不滿，並要求運輸署在安全的情況下，放寬中半山部分路面的規定，使業界可在合法的情況下於中半山運載貨物。 3. 主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 4. 黃堅成議員表示，根據現時環保署要求的歐盟環保標準，新型號的貨車都已超過三噸。他請運輸署重新檢視新車的規格及中半山路面的情況，並贊同業界的要求，在安全的情況下，放寬中半山部分路面的重量規定至三點五噸。 5. 陳浩濂議員詢問運輸署，客貨車超出的零點三噸在技術上會否令車輛在中半山行走時構成危險，如否，他建議運輸署放寬規定至三點五噸以解決問題。執法上，他詢問警方發出的112張告票當中，是否全部皆為客貨車，還是有跟大型的車輛違法。他重申，他支持警方執法檢控違例的車輛，尤其是行走在馬己仙峽道和柯士甸山道的重型車輛。因過去曾多次有大型旅遊巴違法使用馬己仙峽道時，在斜路下方或花園道失控而導致嚴重的文通意外，因此大型旅遊巴應該利用司徒拔道上山及落山。 6. 甘乃威議員指出，運輸署在書面回覆中表示，如果議會決議通過放寬半山道路的車輛重量限制，運輸署會作出適當配合。他詢問運輸署在半山限制車輛重量的原因，並指出有關規定不應由議會決定。 7. 陳捷貴議員表示，在放寬車輛重量限制時要小心處理，因放寬規定或會對半山交通流量構成影響。他認為放寬規定不應由議會決定，而須經深入研究後才可實行。 8. 主席詢問，放寬限制是否要經立法會或刊憲處理。 9. 運輸署韋漢國先生回應，運輸署是根據交通流量、路面闊度、斜度及彎度而訂定路面的重量限制。運輸署一直有就路面重量限制進行檢討，而議會的意見會包括在檢討中。 10. 主席開放文件作第二輪討論： 11. 甘乃威議員澄清，文件只是建議放寬重量限制，讓原先可行走的客貨車合法在中半山行走，並非要求放寬限制予更多大型車輛。他詢問運輸署，若議會同意，運輸署是否便會配合，研究放寬重量限制至三點五噸。 12. 陳學鋒議員指出，運輸署的書面回覆表示「超重與否是指使用道路時的總車重」，他詢問警方是根據車輛的載重量還是車輛行走路面時的重量作出檢控。 13. 李志恒議員指出，如果路面可以承受三點三噸的車輛行走，運輸署放寬重量限制並不會增加車輛流量。他請運輸署在會後儘快根據所述原則檢討放寬重量限制的可行性並回覆議會檢討結果。 14. 主席詢問運輸署有關檢討的時間表，並要求運輸署應考慮放寬重量至三點五噸。 15. 警務處陳光明先生回應，警方在過去一年發出的112張告票分別在馬己仙峽道、鴨巴甸街、柯士甸山道、雅賓利道及摩星嶺道進行，告票沒有將受檢控的車輛重量分類。檢控是根據運輸署所訂定的標準，以總重量計算車輛是否超過三噸，即車輛本身的淨重量加上載貨的重量。警方在檢控時可要求車輛到指定地點或用流動裝置量度重量。 16. 韋漢國先生回應，運輸署會就每條道路個別檢討放寬重量限制的可行性，而有關改動須刊憲處理。 17. 主席請運輸署跟進及書面回覆議會檢討的結果，並多謝嘉賓出席會議。 | | | | | | |
| **第9項：**  **要求重新檢視連接堅道及衞城道的紅綠燈行人等候處設計**  **(中西區交運會文件第27/2015號)**  (下午5時14分至5時20分)   1. 主席開放文件討論，委員的提問和意見如下： 2. 張翼雄議員表示，該行人等候處只能容納三至四人，但大部分時間有十多人在該處等候過馬路。他理解要擴闊該行人等候處有一定困難，建議運輸署考慮加長等候處。 3. 主席表示，該處的教會會友指出星期日在該處橫過馬路非常危險，過去警方亦曾將該處列為交通黑點。她請運輸署在安全的情況下擴闊等候處。      1. 運輸署工程師(中西區)2林樹基先生回應，因受現場道路環境限制，加長該行人等候處對問題的幫助不大。運輸署建議將現時該處較古老及佔空間的欄杆拆去，更換上路政署標準欄杆，將鄰近衞城道行車線的一段欄杆拆去，及修改該處的路緣石，以稍為擴闊行人等候範圍。 2. 張翼雄議員建議進行實地視察以商討改善方案。 3. 主席請秘書處在會後安排實地視察並多謝嘉賓出席會議。   **第10項：城西道至士美菲路連接路改善工程試驗計劃的最新進度**  **(中西區交運會文件第21/2015號)**  (下午5時20分至5時27分)   1. 主席表示，交運會曾於二零零九年及二零一一年討論並通過城西道至士美菲路連接路改善工程試驗計劃，並交由地區管理委員會跟進。部門曾就計劃進行多次地區諮詢，收集到不同意見，並遇上工程困難，故直至現在運輸署及路政署才可提出具體安排，並提交最新進度的資料文件。 2. 委員對資料文件的提問如下： 3. 陳學鋒議員指出，有關工程已多次延期，他詢問路政署可否確定在七月底完成管線遷移，並請路政署再三保證可如期完成。如不能如期完工，路政署需向議會交待。      1. 甘乃威議員詢問，運輸署是否已處理該區居民的反對意見。 2. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士回應，地區諮詢的回覆中有九成意見表示贊成工程，約一成的反對意見主要來自一棟大廈，反對意見中包括希望在港鐵西港島線通車後才實施計劃，並建議在部分路段加裝防撞欄。運輸署已回應有關意見並包含在工程建議中。 3. 路政署區域工程師/西區關東開先生指出，路政署在該位置已找到適合安裝交通控制箱的位置，但需電訊商配合遷移管線。據悉電訊商正進行籌備工作並正申請掘路紙，預期可在七月底完成管線遷移工作，他亦再次承諾是次工程會如期完成。 4. 主席多謝嘉賓出席會議。 | | | | | | |
| **第11項：書面問題 - 長者提出有關交通及運輸的意見**  **(中西區交運會書面文件第1/2015號)**  (下午5時27分)   1. 主席表示，部門已就是次會議的書面問題給予書面回覆。請委員閱悉有關文件。 | | | | | | |
| **第12項：續議事項查察表**  **(中西區交運會文件第28/2015號)**  (下午5時27分)   1. 張翼雄議員要求運輸署就干德道試行單層巴士提交報告。 2. 委員會備悉文件。 | | | | | | |
| **第13項：其他事項**  (下午5時31分)   1. 沒有其他事項討論。 | | | | | | |
| **第14項：下次會議日期**  (下午5時31分) | | | | | | |
| 1. 主席宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為二零一五年六月十一日，政府文件截止日期為二零一五年五月二十日，委員文件截止日期為二零一五年五月二十七日。 2. 會議於下午5時31分結束。 | | | | | | |
| 會議紀錄於 | | 二零一五年六月十一日 | | 通過 |
|  | 主席:鄭麗琼議員 | |  | |
|  | 秘書:許諾茵女士 | |  | |

中西區區議會秘書處

二零一五年六月