**中西区区议会**

**二零一四至一五年度**

**交通及运输委员会**

**第九次会议纪录**

**日　期：**二零一五年七月三十日(星期四)

**时　间：**下午二时四十分

**地　点：**香港中环统一码头道38号

海港政府大楼14楼区议会会议室

**出席者：** 主席

郑丽琼议员\*

副主席

许智峰议员\*

委员

陈捷贵议员, BBS, JP\*

陈财喜议员, MH\*

陈浩濂议员 (下午2时40分至3时42分,

下午4时52分至5时15分)

陈学锋议员, MH\*

张国钧议员, JP (下午2时40分至2时41分)

张翼雄议员\*

叶国谦议员, GBS, JP\*

甘乃威议员, MH (下午2时40分至5时20分)

李志恒议员 (下午2时40分至3时16分,

下午4时50分至会议结束)

卢懿杏议员\*

萧嘉怡议员\*

文志华议员, MH (下午3时49分至会议结束)

吴少强议员, MH, JP\*

黄坚成议员\*

叶永成议员, BBS, MH, JP\*

增选委员

陈永豪先生\*

李澄幸先生\*

黄世杰先生\*

杨开永先生\*

注： \* 出席整个会议的委员

( ) 委员出席时间

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉宾  第4(i)项 |  |
|  | 焦卓韶先生 | 路政署高级工程师/中环湾仔绕道2 |
|  | 俞庆伟先生 | 艾奕康有限公司驻工地高级工程师 |
|  | 刘伟登先生 | 礼顿建筑(亚洲)有限公司项目建筑经理 |
|  |  |  |
|  | 第4(ii)项 |  |
|  | 吴翰礼先生  赵浩明先生  冼志贤先生  吴健文先生  李建乐先生  周颖雯女士 | 运输署总运输主任/巴士及铁路科  运输署高级运输主任/巴士及铁路科  新巴城巴经理(策划)  新巴城巴高级策划主任  新巴城巴公众事务经理  九巴社区事务高级主任 |
|  |  |  |
|  | 第5项 |  |
|  | 骆振翀先生 | 运输署工程师/中西区1 |
|  | 徐淑婷女士 | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  | 袁志伟先生 | 新巴总营运主任 |
|  |  |  |
|  | 第6项 |  |
|  | 林树基先生 | 运输署工程师/中西区2 |
|  | 谢俊兴先生, BBS | 艺穗会行政总监及创办人 |
|  |  |  |
|  | 第7项 |  |
|  | 吴铁浩先生 | 运输署工程师/特别职务 |
|  | 刘荣富先生 | 香港警务处西区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 第8项 |  |
|  | 梁卓琳女士 | 运输署工程师/中西区3 |
|  | 刘荣富先生 | 香港警务处西区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 第9项 |  |
|  | 康桂森先生 | 路政署高级工程师2/畅道通行 |
|  | 袁佩姗女士 | 路政署工程师4/畅道通行 |
|  | 梁嘉言先生 | 土木工程拓展署工程管理主任1/畅道通行工程 |
|  |  |  |
|  | 第10项 |  |
|  | 林树基先生 | 运输署工程师/中西区2 |
|  | 龙伟锋先生 | 香港警务处中区交通队主管 |
|  | 林少明先生 | 士丹顿街47号及伊利近街7-13号业主立案法团主席 |
|  |  |  |
|  | 第11项 |  |
|  | 张子洋先生 | 运输署高级运输主任/运输设施管理 |
|  | 莫伟贤先生 | 机电工程署高级工程师/工程策划6 |
|  | 梁兴东先生 | 机电工程署机电工程师/工程策划6/3 |
|  | 康桂森先生 | 路政署高级工程师2/畅道通行 |
|  | 张咏欣女士 | 路政署助理工程师2/畅道通行 |
|  |  |  |
|  | 第12项 |  |
|  | 林树基先生 | 运输署工程师/中西区2 |
|  | 龙伟锋先生 | 香港警务处中区交通队主管 |
|  |  |  |
|  |  |  |

**列席者：**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 周可乔女士, JP | 中西区民政事务专员 |
|  | 林冰冰女士 | 中西区民政事务助理专员 |
|  | 黄明慧女士 | 中西区民政事务处 高级行政主任(区议会) |
|  | 余恩恩女士 | 中西区民政事务处 高级行政主任(地区管理) |
|  | 徐淑婷女士 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 骆振翀先生 | 运输署 工程师/中西区1 |
|  | 林树基先生 | 运输署 工程师/中西区2 |
|  | 梁卓琳女士 | 运输署 工程师/中西区3 |
|  | 吴铁浩先生 | 运输署 工程师/特别职务 |
|  | 罗启贵先生 | 路政署 高级区域工程师/港岛西北部 |
|  | 黄兆华先生 | 土木工程拓展署 高级工程师11(港岛发展部1) |
|  | 龙伟锋先生 | 香港警务处 中区交通队主管 |
|  | 刘荣富先生 | 香港警务处 西区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 秘书 |  |
|  | 许诺茵女士 | 中西区民政事务处 行政主任(区议会)2 |

**因事缺席者：**

林怀荣议员

梁景裕先生 增选委员

陈子钧先生 增选委员

陈志明先生 运输署 高级工程师/中西区

韦汉国先生 运输署 首席技术主任南区及山顶

彭笑珍女士 香港警务处 中区行动主任

冯家莹女士 香港警务处 西区行动主任

**欢迎**

主席欢迎各委员及政府部门代表出席二零一四至一五年度交通及运输委员会第九次会议。

**第1项： 通过会议议程**

1. 委员会通过会议议程。

**第2项：通过二零一五年六月十一日交运会第八次会议纪录**

1. 主席表示在会前收到陈浩濂议员对会议纪录的修订，秘书处已把修订建议夹附第四批文件供各委员参阅。
2. 委员会通过经修订的第八次会议纪录。

**第3项：主席报告**

1. 就主要小型交通改善项目及其时间表(截至本年7月中)，秘书处已于会前将有关报告转交各位委员参阅，秘书处未有收到委员的意见。

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **第4(i)项：常设事项—中环湾仔绕道和东区走廊连接路中环交汇处工程**  **(中西区交运会文件第48/2015号)**  (下午2时44分至2时55分)   1. 路政署高级工程师/中环湾仔绕道2焦卓韶先生简介路政署过去六个月进行的主要工程，包括扩阔民耀街和建造耀星街，而已完成的隧道接驳路结构亦已转交隧道启用工程合约施工，以继续进行中环湾仔绕道的余下工程。此外，亦包括建造天桥及扩阔民宝街天桥，以上两个地点的天桥结构已完成，稍后隧道接驳路延伸向西边接驳中环地面道路的工程亦会陆续展开。未来六个月路政署会继续扩阔天桥、建造地面道路以接连隧道西面出入口及扩阔民耀街和建造耀星街，预计中环交汇处工程会在二零一六年完工，中环湾仔绕道的其余工程会继续进行。但未来仍有很多挑战及难以准确预计的情况，可能导致中环湾仔绕道工程延误，正如上次会议所述，就湾仔发展计划第二期工程范围内发现大型金属物体一事，目前土木工程拓展署正在评估受影响的情况，待土木工程拓展署完成评估后，路政署会尽快评估事件对中环湾仔绕道工程的影响，路政署现时估计，二零一七年通车的目标会有较高的延后风险。路政署会继续与土木工程拓展署紧密联系，适时采取措施，尽量减低事件对绕道工程的影响，以期绕道尽早通车。 2. 主席开放文件讨论。陈财喜议员请路政署详述事件的影响，并询问路政署有何措施可加快工程。此外，他询问扩阔天桥的详细情况，及两条天桥可否互相连接。 3. 焦先生回应，目前土木工程拓展署正在评估事件对湾仔发展计划第二期工程的影响，有关影响或会涉及湾仔发展计划第二期工程内的中环湾仔绕道隧道结构。有关部分的中环湾仔绕道隧道结构是由路政署委托土木工程拓展署在湾仔发展计划第二期工程合约内建造，在土木工程拓展署完成隧道结构后，路政署会在该段隧道内进行后期工程，包括铺设路面、安装隧道面板、安装机电设备、进行各项系统测试，例如通风系统、照明系统、交通运输控制系统等。因此，待土木工程拓展署完成评估，并确定隧道结构完工的日期后，路政署才能评估事件对中环湾仔绕道工程的影响，以及各项后期工程当如何配合，使绕道尽早通车。至于现时扩阔的天桥，将会接驳隧道西面出口，而另一边建造天桥的位置是向东行进入隧道的通道，两条天桥分属不同驾车方向，不会互相连接。每条天桥各有两条行车线，新建的天桥长约一百一十米，而扩阔的天桥长度少于二百米。 4. 主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第4(ii)项：常设事项—配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划 -**  **建议调整城巴第40和40M号线服务(修订方案)**  **(中西区交运会文件第49/2015号)**  (下午2时55分至3时55分)   1. 运输署总运输主任/巴士及铁路科吴翰礼先生表示，就配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划，运输署早前曾提交调整城巴第40号线和40M号线行车路线和服务水平的建议，亦因此牵动新巴第13号线及城巴40P号线的行车服务安排。在综合各方的意见后，运输署在是次会议提交新修订方案。 2. 运输署高级运输主任/巴士及铁路科赵浩明先生表示，在西港岛线通车后，城巴第40和40M号的乘客量流失严重，分别下跌35%和30%，因此有切实需要重组该两线的服务安排。他指出，过去运输署曾建议合并城巴第40和40M号线，并因而改动新巴第13号线及城巴40P号线。在是次最新的修订方案中，运输署将保持新巴第13号线现时行经卫城道的路线不变，及保持现时城巴40P号线三班车的服务安排不变。同时，运输署建议修改城巴第40M号线的服务安排，湾仔区的终点站由“金钟(政府总部)”迁移至“湾仔北临时公共运输交汇处”，南区的总站不变。往南区/西半山方向会改经置富，由湾仔北临时公共运输交汇处开出后，会改经会议道、菲林明道、轩尼诗道、金钟道、红棉路、坚尼地道、上亚厘毕道及坚道，并不会进入皇后大道中及德己立街。至于往金钟/湾仔方向，在南区会改经置富，在半山会保持行经坚道东行线。服务时间及班次方面，将维持现有服务时间，班次将调整为星期一至五15至20分钟一班及星期六、日及公众假期15至30分钟一班。而城巴第40号线将会改为由南区往湾仔区的单向服务，由华富北开出后，不经置富，而在西半山将继续途经罗便臣道东行，维持南区往罗便臣道以及罗便臣道往金钟及湾仔的服务，其湾仔区的终点站将由“湾仔北临时公共运输交汇处”迁移至菲林明道“香港会议展览中心”外，南区的总站维持不变。该路线由华富开出的服务时间将调整为每日上午6时至下午6时。班次将调整为星期一至五20分钟一班、星期六20至30分钟一班及星期日及公众假期30分钟一班。有关上述路线调整后的服务详情及新增的巴士转乘优惠安排已详列在文件的附件。 3. 主席表示，虽然文件只包括城巴第40和40M号线的服务调整，但她建议委员可同时就「配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划」内的其他服务建议一并提出意见。主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下：    1. 黄坚成议员表示，他反对40号线服务时间至下午六时，因六时后是下班的繁忙时间，他建议维持原有的服务时间。此外，他不接受运输署在没有得到公众充分的共识下坚持搬迁104号线和113号线的总站至上环，并指出巴士服务不应只计算客量和营运成本。另外，他重申101X号线必须提供过海分段收费，否则他反对101X号线转为全日服务。    2. 张翼雄议员表示，委员会在上次会议已通过动议，谴责运输署取消3B号线。他不理解为何运输署在此前提下仍继续削减半山的巴士服务，作为半山的区议员，他无法向区内居民交代。他指出，40号线对区内及罗便臣道的居民而言是重要的巴士路线，在其他巴士路线配套不足的情况下，将40号线转为单向行车及缩减其服务时间，会令居民晚上没有巴士回家。他强烈反对运输署在没有充分咨询下草率作此决定，如运输署坚持推行，他请署方考虑他动议内的建议，包括有限度复办3B号线、延长12M号线的服务时间、于交易广场增加13号线分站、40号线减班之班次须全数或大部分合并至40M号线、40M号线往华富方向改经菲林明道、轩尼诗道及金钟再进入中环及研究于罗便臣道加设由东至西行巴士服务路线。此外，他指出巴士公司的专营权并不是要让巴士公司赚尽，新界很多遍远村落巴士的载客量不高，巴士公司亦要维持服务，他表示，削减半山巴士服务对半山居民不公平，即使个别巴士路线载客量只有三成，亦应提供服务予市民。此外，他建议重组计划暂缓五个月，直至新一届区议会会期开始，届时运输署可再次提交数据作讨论。    3. 萧嘉怡议员表示，她反对运输署的建议，亦不同意将40号线转为单向行车，因半山一带的居民并不受惠于港铁，而在缩减路线的情况下，运输署并没有任何替代方案供半山居民使用。    4. 卢懿杏议员表示，她反对40及40M号线的新安排，因半山一带的居民并不受惠于港铁，连西营盘的居民也投诉有关安排。此外，她反对搬迁104号线和113号线的总站至上环。另外，有市民向她反映现时繁忙时间巴士班次较西港岛线通车前少，她请巴士公司增加班次以维持良好的服务水平。    5. 陈财喜议员指出，运输署多次漠视区议会的意见及动议。他表示，仍有西区市民使用104号线和113号线，搬迁104号线和113号线的总站至上环将会对西区市民造成不便，亦是运输署漠视市民需求的缺失。    6. 陈捷贵议员表示，他不反对在交易广场增加13号线分站，但其总站必须维持在大会堂。此外，小巴45A号线应发挥接驳上半山和下半山的功能，他建议45A号线可试行一个月驶进般咸道地铁站出口处然后调头，以观察交通情况。他请运输署积极研究有关建议。    7. 甘乃威议员反对40及40M号线的改动，原因正如其他委员所述，他不再详谈。此外，他亦反对运输署缩减104号线和113号线的行车路线，有关路线的总站应维持在坚尼地城。    8. 陈学锋议员指出，运输署早前就101X号线全日服务及104号线和113号线缩短行车路线作捆绑咨询，不少市民反映应延长101X号线的服务时间。此外，他曾建议运输署缩短101号线以代替缩短104号线和113号线，因101号线与101X号线重迭，而其主要的客量在中环、湾仔和土瓜湾。由于101号线的班次较多，此安排亦可减轻西区的交通负担，同时增拨资源行走101X号线。另外，因现时小巴第23号线或54号线并不能接载轮椅使用者，他要求运输署有限度恢复新巴第43X号线，令一众要到玛丽医院覆诊的长者及使用轮椅的市民可乘43X号线到玛丽医院。他重申，委员已多次提出城巴第43M号线的行走路线迂回，并没有实际功用，他建议让43M号线改道至上环，帮助在域多利道的居民直达上环。此外，他询问新巴第18P号线的总站何时会迁移至西宁街。    9. 叶永成议员表示，半山居民并没有受惠于西港岛线，即使西区居民受惠于西港岛线，不少长者仍会选乘巴士，避免行走港铁较长的出口通道，因此他认为巴士公司应维持基本的服务予市民选乘，并再次要求运输署不应在现时删减巴士线，而应在西营盘站奇灵里出口启用后才向委员会提交建议检讨巴士服务。    10. 许智峰议员表示，他反对运输署这份文件及整个「配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划」，并同时谴责运输署整个重组计划咨询的过程及手法。他指出，委员过去多次提出问题及通过动议，运输署一概没有回应，在议会内外及司法复核过程中，运输署及巴士公司并未就削减及合并巴士路线提供科学及确切的理据，委员亦没有理据去支持重组计划内任何一项建议。他询问，运输署是为巴士公司还是为市民服务。    11. 吴少强议员指出，运输署在蒙混议会，欺骗市民。在每次开会后，运输署皆漠视议会的意见及动议，一意孤行，对此他表示非常不满。    12. 杨开永委员表示，他反对搬迁104号线和113号线的总站至上环，因会减少西区居民的选择。他请运输署尽快落实101X号线全天行走，并建议延长101X号线的服务时间至晚上十一时。此外，他指出重组方案实施后，繁忙时间的巴士班次严重不足，令居民候车时间加长。正如上次会议所述，他经常看到1、5B和10号线在繁忙时间有两班相同路线的巴士同时到站，他希望巴士公司调整班次，让相近路线的巴士每隔数分钟才开出，缩减市民等候的时间。    13. 主席表示，有团体向她递交超过七百个市民签名，反对搬迁104号线和113号线的总站至上环，她请运输署必须维持两个巴士总站于坚尼地城。此外，她询问巴士公司可否透过智能电话的应用程式预报巴士到站时间，令重组计划实施后，在巴士班次疏落的情况下，市民更易掌握乘车时间。她亦请运输署恢复3B号线在半山行走循环路线，协助半山居民可乘巴士到达上环。她同时反对文件内将40号线服务时间缩短至下午六时。她指出，现时45A号小巴在第一街的候车乘客众多，她希望45A号小巴增加班次，并于该处加设小巴候车亭。此外，她指出在重组计划实施后，半山居民乘车更加困难，来往干德道的3号及3A号小巴乘客众多，需等候四十五分钟才能乘车。她多次提出建议，在干诺道中增加12号巴士的中途站，但运输署及巴士公司皆否定建议，原因是增加中途站会增加行车时间而令巴士脱班，她询问为何巴士公司不能增加班次改善脱班问题。她同时批评运输署是在蒙混议会，欺骗市民，在过去两年咨询的时间，运输署皆漠视委员会的意见，她请运输署积极回应及考虑委员的意见。 4. 吴翰礼先生表示： 5. 「配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划」是配合整体的公共运输政策而制定。在西港岛线通车后，由于西区的人口变化不大，现时每天进出西港岛线三个铁路站合共十七万人次，可见不少原来使用路面公共交通工具的乘客已转乘便捷的铁路服务，因此有需要重整各专营巴士及专线小巴服务，令整体运输网络效率提升，以维持公共交通工具合理收费，并舒缓交通挤塞的情况。现时不少西区的巴士路线都会使用港岛北岸最繁忙的路段，包括皇后大道中、德辅道中和干诺道中等，如能合适调整巴士班次，将能有效改善中西区交通挤塞的情况，同时改善路边的空气质素，此亦为本重组计划的目标。 6. 过去两年，运输署多次咨询区议会的意见，亦曾因此数度修订重组计划，例如搁置取消巴士13号线，可见巴士公司及运输署亦有因应各委员的意见适时调整计划内的建议方案。 7. 因应西港岛线通车，区内市民的出行模式已有改变，区内巴士的乘客量明显下跌，例如西半山的专营巴士服务乘客量平均已下跌约四成，个别路线如3B号线甚至跌逾五成，因此有需要作出巴士路线整合。在整合之余，巴士公司亦提供替代服务，例如行走原先路线的替代服务或转乘安排，以期对乘客的影响减至最低。 8. 署方原先计划将40及40M号线合并，但在聆听委员的意见及顾及罗便臣道一带居民的需求后，署方与巴士公司检视通车后的载客情况，改为提供现有的修订方案，将两条路线保留，但将40号线转为单向服务及缩短营运时间，而在40号线的营运时间以外亦有相应的替代服务，减省对乘客造成的不便。委员曾就上述修订方案及其引伸的其他路线改动给予意见，署方亦已积极考虑并将有关建议融合于是次修订方案，包括保持现时13号线的行车路线不变及将40M号线的终点站由“金钟政府总部”迁移至“湾仔北临时公共运输交汇处”等。 9. 运输署于本年七月曾向各委员咨询101X号线转为全日服务的意见，有关文件内已提及，提升101X号线的资源将由104号线及113号线搬迁总站至上环后提取，署方正在整理委员及其他相关区议会对有关方案表达的意见，并会小心处理。他再次重申，由于西港岛线通车，西区的整体公共交通载运量已提升，路面公共交通工具因而显著流失乘客量。由于使用104号线或113号线由坚尼地城至九龙区白田或彩虹的总站的乘客数量不多，大部分乘客都是由上环或湾仔过海到九龙的目的地，因此署方才建议缩短有关巴士路线。然而，署方会仔细考虑各方意见，并于稍后会通知委员最终方案。 10. 一贯以来，署方会用循序渐进的方式推行快线服务，101X号线亦正依此方向，先在上、下午繁忙时间提供服务，而逐步延长服务时间是根据地区需要，并配合巴士资源才能推行。现时上午七时至晚上七时的建议是由于此段时间能集中服务有需要的市民，在有关路线乘客需求模式渐趋成熟后，署方才会考虑将路线延长至晚上七时后。署方会先一并检视101X号线、104号线及113号线的服务，才决定延长101X号线的可行性。 11. 此外，他指出专线小巴45A号线的营办商已因应西港岛线通车而延长服务时间，同时亦已加密班次配合西半山居民到西营盘站转乘铁路的需要。但营办商察觉若小巴从西营盘站Ｃ出口外的停车湾驶出时会横跨般咸道的东西行线才能往柏道南行线，因此担心有关改动会阻碍繁忙时间的交通。但署方会继续与营办商商讨路线的安排，以期在不影响现有乘客的情况下，有效地提供委员建议的短线服务。 12. 就复办巴士3B号线，他重申在西港岛线通车后，3B号线的载客量下跌一半，在繁忙时间的平均载客率只有三成多，而由西半山往返上环的乘客量全日更不足九十人，即平均每班巴士只有少于一人，要在如此低的使用量下提供服务会影响营运效率，署方会再与巴士公司商讨调校替代服务。 13. 另外，署方曾检视将12号线的路线延长至上环，但此方案会延长其行车时间，并会影响大部分现时12号线往返中环的乘客，因现时超过八成的12号线乘客皆在德辅道中置地广场下车，在没有足够载客量支持加密班次的情况下，如延长路线至上环只会令其班次缩减。此外，就有委员提出西区部分巴士路线的班次不协调的情况，巴士公司已作出调节，令巴士到达中途站时有更好的协调。 14. 新巴城巴经理(策划)冼志贤先生简介40及40M号线修订方案的理念。他指出，现时该两条路线东行方向的分别是一条路线行经坚道，另一条路线行经罗便臣道，在维持大部分现有服务的情况下，巴士公司只缩减40号线的服务时间至晚上六时，因为根据最新的调查数据，在晚上六时后使用40号线由罗便臣道到湾仔的乘客只有约九十人，使用量不高。在建议的40号线服务时间以外，受影响的罗便臣道乘客可乘搭新巴第23号线，或利用其他巴士转乘优惠前往湾仔。而40M号线的西行方向，由于现时由金钟政府总部至皇后大道中的使用量不高，因此巴士公司建议40M号线改行现时40号线行经的路段，以服务原来40号线西行的乘客。乘客于中环兰桂坊仍可使用12M号线及13号线到半山。运输署现时就104号线及113号线的重组建议进行咨询，他指出，在西港岛线通车后，在西区使用104号线及113号线的乘客量下跌三成。对于有委员提议缩短101号线，他指出101X号线在九龙与101号线重迭的服务范围只有红磡海底隧道和观塘市中心，因此建议会影响现有101号线的乘客，但巴士公司会再仔细研究有关建议。另外，就延长13号线行程至交易广场的建议，他指出此改动会影响13号线的行车班次，因此巴士公司需再仔细研究。最后，他表示巴士公司已开始安排迁移18P巴士总站至西宁街的工作。 15. 主席请委员就三项动议逐一进行表决： 16. 经表决后，委员会通过由张翼雄议员提出及吴少强议员和议的动议一：  |  |  | | --- | --- | | **动议一：** | 本议会对运输署在没有充分咨询本议会及受影响居民的情况下（尤其是半山居民），强行推出调整城巴第40和40M号线（修订方案）（2015年7月），即取消40号由湾仔北至华富的东向西行服务及把全线服务时间由朝6晩11改为朝6晚6，而又没有提供替代方案，以弥补居民失去有关服务之决定及措施，予以强烈谴责，并要求重新咨询受影响居民及重新修订方案再提交区议会讨论！ |   (21票赞成：郑丽琼议员，许智峰议员，叶永成议员，陈学锋议员，叶国谦议员，甘乃威议员，陈捷贵议员，陈财喜议员，李志恒议员(授权吴少强议员)，文志华议员(授权叶永成议员)，萧嘉怡议员，卢懿杏议员，张翼雄议员，张国钧议员(授权陈学锋议员)，吴少强议员，黄坚成议员，陈子钧委员(授权卢懿杏议员)，陈永豪委员，李澄幸委员，黄世杰委员及杨开永委员)  (0票反对)  (0票弃权)   1. 经表决后，委员会通过由张翼雄议员提出及吴少强议员和议的动议二：  |  |  | | --- | --- | | **动议二：** | 运输署须确保 40及40M 巴士线原有服务及其资源予以保留，继续服务半山居民。如署方最终无理强行根据其2015年7月的修订方案调整该线服务，运输署须采取以下措施，以弥补因取消原有巴士服务对半山居民之影响：   1. 署方早前强行取消了的3B巴士线须予以复办，并改以有限度服务形式运作。应于周一至五维持上下午繁忙时间的服务(建议服务时为06:00-10:00，以及15:15-20:30)。鉴于半山区于周末及公众假期巴士疏落的关系，恢复了的3B于周六周日及公众假期的服务时间须改为06:00-21:00，取消21：00之后之班次，在有限度服务的情况下将巴士公司的损失以及对半山区居民及乘客带来的影响和不便减至最少，务求继续维持最基本的服务； 2. 金钟及中环往来半山之主力巴士线12M须延长平日下午繁忙时间的班次至19：30(原为18：50) ，并于上下午繁忙时间班次(甚至日间大部份时间)一半用车改派双层车行走本线，以起清客作用及配合上升的客量； 3. 巴士路线13号往中环方向在半山区的行车路线须维持不变，并于交易广场设分站，方便乘客前往香港站及中环码头，增加客量； 4. 路线40号减班之班次须全数或大部分合并至路线40M号，以维持40M平日及周六平均每10-12分钟一班车(上下午繁忙时间为8-10分钟一班)，周日及公众假期每12-15分钟一班车； 5. 路线40M(总站迁至湾仔北临时公共运输交汇处)往华富方向改经菲林明道，轩尼诗道及金钟 (跟40号看齐) 再进入中环(返回原线)，以解决该线客量进一步流失的问题；及 6. 署方须尽快研究于罗便臣道加设由东至西行巴士服务路线之可行性，以方便罗便臣道居民返回半山居所。 |   (21票赞成：郑丽琼议员，许智峰议员，叶永成议员，陈学锋议员，叶国谦议员，甘乃威议员，陈捷贵议员，陈财喜议员，李志恒议员(授权吴少强议员)，文志华议员，萧嘉怡议员，卢懿杏议员，张翼雄议员，张国钧议员(授权陈学锋议员)，吴少强议员，黄坚成议员，陈子钧委员(授权卢懿杏议员)，陈永豪委员，李澄幸委员，黄世杰委员及杨开永委员)  (0票反对)  (0票弃权)   1. 经表决后，委员会通过由郑丽琼议员提出及黄坚成议员和议的动议三：  |  |  | | --- | --- | | **动议三：** | 强烈反对运输署计划城巴第40号线由华富开出的东行服务调整为上午6时至晚上6时，要求维持服务不变。 |   (21票赞成：郑丽琼议员，许智峰议员，叶永成议员，陈学锋议员，叶国谦议员，甘乃威议员，陈捷贵议员，陈财喜议员，李志恒议员(授权吴少强议员)，文志华议员，萧嘉怡议员，卢懿杏议员，张翼雄议员，张国钧议员(授权陈学锋议员)，吴少强议员，黄坚成议员，陈子钧委员(授权卢懿杏议员)，陈永豪委员，李澄幸委员，黄世杰委员及杨开永委员)  (0票反对)  (0票弃权)   1. 主席多谢嘉宾出席会议，并将余下议程交由副主席主持。 | | | | | | |
| **第5项：拟于干诺道中东行慢线（怡和大厦及大会堂对开路段）加设专利巴士线**  **(中西区交运会文件第50/2015号)**  (下午3时55分至4时18分)   1. 运输署工程师/中西区1骆振翀先生表示，署方建议将干诺道中东行怡和大厦及大会堂对开的慢线划为专利巴士线，以提升专营巴士的营运效率及服务水平。建议的专利巴士线分为两段。运输署希望征询区议会的初步意见，才决定下一步咨询的细节。 2. 副主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 3. 陈财喜议员询问，运输署会否延长建议中怡和大厦对出的专利巴士线。他欢迎运输署是次建议的巴士线，并询问会否在毕打街考虑设立相同的巴士线。 4. 陈捷贵议员表示，他不赞同设立专利巴士线的建议，因巴士只占该路段十分之一的交通用量，却占三分一的行车线，他认为这并不符合充分使用道路的原则。此外，该处有大会堂停车场，设立专利巴士线会阻碍其他车辆转入停车场。当中环湾仔绕道通车后，他会赞成有关安排。 5. 叶国谦议员指出，不少的士都要驶近怡和大厦。此外，建议中的专利巴士线较短，作用不大。他指出，现时巴士要驶近巴士站并没有困难，因此他不赞同设立专利巴士线的建议。 6. 陈学锋议员表示，他不理解为何运输署要设立如此短的专利巴士线，也看不到其用处，甚至只会令交通更混乱。 7. 黄坚成议员表示对有关建议有保留。此外，文件指出这项为专营巴士公司的建议，他指出，议会亦曾建议开设新的小巴路线以弥补半山巴士缩减服务的不足，但运输署并没有考虑。他表示，运输署只会考虑专营巴士公司的意见而忽略市民的意见。 8. 吴少强议员表示，大会堂外建议的七十米专利巴士线内的巴士站只有两架巴士停泊的空间，他询问运输署会否容许巴士双线停泊。他指出，若根据建议，从怡和大厦起车辆会在短距离由三线转为两线再转为单线行车，此外，从毕打街隧道出来东行的车辆亦难以驶进红棉路上半山，他认为有关建议只会令中环交通挤塞的情况更严重。 9. 主席表示，建议中大会堂外的专利巴士线只能供巴士进出巴士站，并不能令巴士行走更畅顺。她认为要仔细考虑有关建议及措施，确保设立巴士线能令行车更畅顺才应实行。 10. 副主席请运输署详细描述，如设立有关巴士线，车辆的流向及巴士到站的安排会令交通更畅顺还是更阻塞。 11. 骆振翀先生回应，建议的专利巴士线分为两段，主要是让干诺道中东行（由怡和大厦至大会堂段）能维持两条行车线行车。此外，从爱丁堡广场出来亦需预留两条行车线予车辆左转入干诺道中。他指出，是次建议的专利巴士线可令专营巴士进出巴士站更畅顺，亦可让不用进站的专营巴士有一条较畅顺的行车线使用。当有关建议实施后，除专利巴士外的所有车辆须使用余下的两条行车线，交通流量将由设计流量的约60%增加至设计流量的约80%，但交通情况尚可接受。他指出，造成有关路段塞车的原因很多，例如前面道路挤塞并牵连此段道路。从数字上看，建议的专利巴士线并不会令道路更挤塞，但详细情况运输署可再作深入研究。 12. 运输署高级运输主任/中西区徐淑婷女士表示，建议的专利巴士线时间为每日上午7时至下午8时，此时段现有约一千九百班次的巴士途经，大部分巴士班次均需进入怡和大厦外的巴士站或大会堂外的巴士站，如在两个巴士站对出设立专利巴士线可令巴士进出巴士站更畅顺，令整体巴士运作更稳定。 13. 新巴总营运主任袁志伟先生表示，现在每天约有一千九百班次的巴士途经该路段，服务约十一万人次，此数字为巴士公司估算在该路段巴士车厢内的乘客数目。若实施建议，受惠的人数或会远超此数目，包括其他在中途站候车的乘客亦会受惠。根据行车数据分析，在交通畅顺的情况下，从怡和大厦到金钟力宝中心外行车只需约三分钟，然而，在上午或下午繁忙时间，交通挤塞会令巴士行车时间上升至九分钟，甚至十多分钟。巴士公司在检讨中发现，巴士在怡和大厦外及大会堂外的巴士站在繁忙时间进出困难，因其他道路使用者未必会让线予巴士驶离巴士站。如设置专利巴士线，便可令巴士更容易出入巴士站，缩减等候进站的巴士车龙，从而提升整体巴士营运效率，让乘客受益。 14. 副主席开放文件作第二轮讨论，委员的提问和意见如下： 15. 文志华议员表示，在聆听运输署及巴士公司的解释后，他不同意加设专利巴士线的建议。他指出，现时不少驾驶者除了需要转入大会堂的停车场外，一般不会行走慢线。若设置专利巴士线后，如巴士线前预留的空间不足，或会对需要转入大会堂停车场的车辆更大影响，车辆或需在中线等待才能驶进慢线，导致中线的交通阻塞。他指出，现时巴士进出巴士站的阻碍并不全是由私家车造成，部分是由于巴士司机在驶进巴士站时没有按次序等候而导致阻塞，此外，部分巴士司机亦在离站后立即切入中线，阻碍于慢线行驶的巴士。因此，他认为如巴士司机不改善驾驶态度，加设专利巴士线只会令阻塞的情况更严重。 16. 叶国谦议员坚决反对运输署是次设立专利巴士线的建议。他指出，干诺道中的交通挤塞是由于红磡海底隧道及跑马地塞车延伸而造成。在现有路面有限的情况下再限制车辆可使用的范围，只会令交通挤塞的情况更严重。 17. 陈学锋议员表示，建议会令大会堂外的巴士站成为樽颈位置，该处前方已有交通灯管制，如再收窄，令双线行车变为单线行车，只会令其他车辆阻塞巴士进入专利巴士线，令交通情况变得更恶劣。 18. 骆振翀先生表示，运输署在收集委员的意见后会再仔细考虑及研究有关建议。 19. 副主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第6项：中环下亚厘毕道的交通改善建议**  **(中西区交运会文件第54/2015号)**  (下午4时18分至4时34分)   1. 主席根据《中西区区议会常规》第15(1)条，同意艺穗会行政总监及创办人谢俊兴先生出席是次会议。 2. 谢俊兴先生表示，艺穗会是中西区文化地标，为市民提供各种艺术活动，同时支持本地文化发展，是本地的非牟利艺术机构。艺穗会最初向政府借用牛奶公司荒废多年的旧址，经过十一次的修复工程，在二零零一年获政府颁发文物奖，现时艺穗会会址属一级古迹文物，每天到访人次不少，但交通和塞车问题皆影响艺穗会的正常运作。艺穗会内的餐厅须每天上落货，表演及展览活动须进出布景及音响器材，艺穗会亦须定时抽走污水。现时下亚厘毕道每天泊满车辆，很多接载老板的车辆都会惯性停泊于此，而云咸街路旁有铁栏及划设双黄线，但艺穗会每天上落货及抽走污水都需于云咸街进行。早前，他曾与陈财喜议员、运输署及民政处的代表到上址进行视察并商讨解决方案，建议加长下亚厘毕道的双黄线至艺穗会正门前，但保留空间予的士及客货车上落，并建议警方于繁忙时间在该处增派人手执法。此外，他建议在云咸街开放铁栏予艺穗会上落货，因云咸街车流较下亚厘毕道少，因此在云咸街上落货对交通的影响相对较小。 3. 副主席开放文件讨论。陈财喜议员表示，现时下亚厘毕道交通非常不理想，他曾请警方执法，并希望延长双黄线以改善情况。他同时指出，不少接载老板的车辆在该处停车没有熄匙，加重空气污染。他询问警方过去的检控数字，并询问运输署有何改善建议，包括是否可扩大下亚厘毕道及己连拿利交界的「黄格线」。 4. 运输署工程师/中西区2林树基先生表示，运输署一直有检视该处的交通情况。他指出，下亚厘毕道路旁其中一段是二十四小时上落客货限制区，而另一段是繁忙时段上落客货限制区，因此只余约十米路旁倘未有任何上落客货限制措施。如没有车辆违例停泊，对上落客货并不构成影响。由于下亚厘毕道有不少乘客需要上落，因此他认为将繁忙时段上落客货限制区转为二十四小时上落客货限制区并不理想，现时的安排较为妥当。 5. 警务处中区交通队主管龙伟锋先生表示，过去一年警方于上址共检控441辆车辆。警方赞同运输署在该处双黄线的安排，他指出，由于中区的商业和旅游活动繁忙，如将整条道路划为双黄线并不符合现实需要。他举例，信德中心外已增加警力执法，但车辆无视双黄线停泊的问题依然严重。因此他不认同延长下亚厘毕道的双黄线能有效解决问题。 6. 陈财喜议员批评运输署并没有正视问题。他要求运输署应延长双黄线以解决问题，并建议提供特别许可证予艺穗会于双黄线上落货。此外，除了考虑将整条下亚厘毕道改为二十四小时上落客货限制区，亦可考虑保留一小段路面为没有任何上落客货限制措施供上落客货使用。 7. 林树基先生表示，过去并没有任何例子批出特别许可证予个别商户于二十四小时上落客货限制区上落客货。他指出，临时交通安排可让个别工程于二十四小时上落客货限制区上落客货，但如这是每天恒常的措施，便不能作为临时交通安排处理。他表示，即使将没有任何上落客货限制措施的路段由现时十米延长至十五米，并将余下所有路段转为二十四小时上落客货限制区，车辆亦未必不停泊在该路段。他表示，如区议会有任何共识，可提交意见予运输署再作详细研究及咨询。 8. 副主席建议委员于会后与运输署再作跟进，并多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第7项：强烈要求立即采取有效措施解决德辅道西经常有车辆非法调头事宜(中西区交运会文件第55/2015号)**  (下午4时34分至4时50分)   1. 副主席开放文件讨论。陈学锋议员表示，区议会在去年十一月已讨论有关议题，但运输署一直未有行动。他指出，过去已发生人命伤亡，他不理解运输署为何不能增设胶柱，避免车辆在德辅道西胡乱调头。 2. 运输署工程师/特别职务吴铁浩先生回应，胶柱或会因其他原因导致歪曲，对电车行驶造成障碍，严重则会令胶柱倒卧于电车轨上，堵塞电车行驶。运输署需与电车公司详细商讨技术是否可行，才能进一步研究加装胶柱的建议。 3. 香港警务处西区交通队主管刘荣富先生表示，警方每天均有警员及巡逻车在德辅道西巡逻，如发现有车辆违例调头，警方会作出检控。警方已训示前线人员加强留意及检控有关违例车辆。 4. 副主席开放文件作第二轮讨论，委员的提问和意见如下：    1. 陈学锋议员指出，如胶柱会歪曲，可考虑改用铁柱。运输署如不思考办法改善情况，车辆便会继续胡乱调头并产生交通意外。    2. 吴少强议员表示，运输署的回复令人费解。他举例在花园道下山方向亦已安装胶柱，而且他从未见到有车辆把胶柱撞歪。即使胶柱会被撞歪，电车司机亦可看到，并不会强行驶过。他询问安装胶柱是运输署的责任还是电车公司的责任，为何运输署要先征询电车公司意见。他指出，西湾河亦有路段安装胶柱防止车辆胡乱调头。此外，运输署应先考虑加设双白线防止车辆胡乱调头。    3. 文志华议员指出，如不作出任何改善措施，德辅道西交通问题所引致的危险便一直存在。他赞同应先加设双白线，亦认同胶柱或会引致其他问题，因此部门可考虑加装矮壆。他指出，既然花园道如此狭窄亦可安装胶柱，德辅道西相对有更多空间，安装胶柱应不成问题。他询问，有关议题在去年的会议已提出，为何运输署至今才咨询电车公司。    4. 叶国谦议员表示，虽然警方的检控数字很低，有关路段仍然发生严重的交通意外，因此必须要正视及解决。他认为即使胶柱会歪曲，但所造成的不便亦不及再次发生人命伤亡的交通意外，更何况胶柱歪曲的情况不常发生。他指出，不能单凭警方执法来防止车辆胡乱调头，运输署必须积极提出解决方案，如胶柱会歪倒亦可考虑改用铁柱。    5. 张翼雄议员询问运输署加设双白线是否可行。 5. 吴铁浩先生回应，运输署已安排在德辅道西划设双白线，将分别在七月底和九月底前完工，届时整段德辅道西都划有双白线。他指出，导致胶柱歪曲的原因很多，例如商户的手推车，但署方并没有否定加装胶柱的可行性。由于其影响会涉及电车运作，因此他会积极与电车公司商讨，检视有关措施会否影响电车运行，如电车公司没有反对及经运输署研究后认为方案可行，署方会尽快试行安装胶柱。 6. 副主席多谢嘉宾出席会议，并将余下议程交由主席主持。   **第8项：有关科士街违例泊车问题 (中西区交运会文件第56/2015号)**  (下午4时50分至5时01分)   1. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 2. 陈学锋议员表示，在港铁坚尼地城站启用后，科士街人流增加，前端是红色小巴站，其余位置有的士、校巴及货车停泊，另一边则有不少食肆，即使划了双黄线亦有车辆违例停泊。而回收站外亦常摆放回收的纸砖，令科士街交通挤塞。他指出，科士街篮球场到科士街行人路的楼梯处特别狭窄，运输署应先加阔该处的行人路，避免行人要行出马路。而整段科士街并没有任何正规的行人过路设施，不少行人要在车与车之间的缝隙过马路，险象环生。因此他请运输署在扩阔行人路时亦一并考虑加设行人过路设施。 3. 杨开永委员表示，科士街三线行车，但由于车辆违例停泊，现时只余下一条行车线供车辆行驶。在科士街头近港铁站的位置，车辆可从士美菲路两边的行驶方向转入科士街，但在转弯处经常有车辆停泊，令两边同时转弯的车辆需争一条行车线。此外，在科士街的另一端亦经常有车辆违例停泊，令巴士不能转弯。因此他请运输署及警方提出改善措施。 4. 运输署工程师/中西区3梁卓琳女士回应，运输署正在检讨科士街的公共交通服务设施。现时近爹核士街的路口有一个不明显的行人过路处，由于该处有小巴站，运输署计划扩阔该处行人路以改善行人过路时的视线。在士美菲路北行转入科士街的位置，运输署已计划将该处转为二十四小时禁区，并已交给路政署施工。至于科士街篮球场到科士街行人路的楼梯处的扩阔建议，将会在检讨科士街的公共交通服务设施时一并考虑。      1. 香港警务处西区交通队主管刘荣富先生表示，警方有留意科士街违例停泊的情况，于二零一五年首五个月在该处共发出386张违例停泊告票，并已训示前线人员，如违例停泊车辆阻塞交通，除票控外亦会在必要时拖走该车辆，以维持交通畅顺并阻吓违例停泊车辆的驾驶人士。 2. 主席开放文件作第二轮讨论，委员的提问和意见如下： 3. 叶国谦议员表示，运输署应检讨小巴站的位置，因该处与港铁站出入口相近，现时已成为主要的道路。而且很多小巴只是在该处停泊，运输署应考虑提供其他地方供小巴使用。 4. 陈学锋议员表示，现时不少车辆都无视双黄线而违例停泊。此外，该处两家车房将迁出并改作食肆，他估计届时违例停泊的情况会更加严重。他建议在该处摆放警方专用的拖车以起阻吓作用。 5. 刘荣富先生表示，警方已训示前线人员加强巡查，特别是晚上时段，并继续密切留意有关情况。 6. 梁卓琳女士回应，运输署已在检讨巴士站及小巴站的位置，会考虑将巴士站移近港铁站，并建议巴士使用爹核士街转出卑路乍街，以代替使用加多近街。      1. 主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第9项：关注「人人畅道通行」计划进度 (中西区交运会文件第57/2015号)**  (下午5时01分至5时19分)   1. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 2. 萧嘉怡议员请部门详细介绍各工程的进度及时间表，特别是水坑口街及横跨干诺道中近信德中心与西港城的行人天桥。      1. 陈浩濂议员询问，在「人人畅道通行」计划下，中西区有关工程的实施进度与其他地区的比较。另外，他询问部门有甚么机制排列工程的先后次序。 2. 张翼雄议员表示，他曾动议在罗便臣道与摩罗庙交加街兴建升降机，让居民在中环半山电梯更新工程期间可使用升降机。有关动议已获区议会通过，他请部门提供该项工程的进度。 3. 李志恒议员询问部门各工程的预计完工日期。 4. 叶国谦议员指出，既然各工程已在申请掘路许可证，他请部门明确回复各工程的完工日期。 5. 陈捷贵议员请部门提供各工程的完工日期及设计资料。此外，他指出横跨薄扶林道近香港大学的天桥可减少兴建一边的升降机，因港铁已完成有关项目，但他要求另一边的升降机必须加装冷气。 6. 甘乃威议员表示，西港城的行人天桥升降机进度令人失望，因有关工程开展已超过一年，但仍未有完工日期，此外，有市民建议如有关工程已完成一边的升降机，可否先开放已完成的部分供市民使用。 7. 叶永成议员表示，各升降机工程经长时间商讨后，一直只闻楼梯响，他希望部门能尽快施工并完成工程。 8. 路政署高级工程师2/畅道通行康桂森先生回应： 9. 路政署一直在「原有计划」下为现有缺乏无障碍设施的行人天桥及隧道加设无障碍设施。在中西区内有九个工程项目已开展，当中六个项目在二零一三年十二月已经开展，另外三个项目亦于二零一四年二月开展，当中包括横跨干诺道中近信德中心与西港城的行人天桥（结构编号：HF118及118A）。政府在二零一二年推行「人人畅道通行」计划新政策，并曾邀请市民提供建议为现有公共行人通道加设升降机的位置。在二零一三年初，路政署联同土木工程拓展署征询各区议会的意见，并邀请各区议会就区内市民建议项目制定优先次序，各区议会亦已选出三个项目作优先推行。 10. 回应个别项目的进度，他表示为横跨干諾道西至中山纪念公园的行人天桥（结构编号：HF142）加建升降机的工程在二零一五年五月已开展，现在正进行前期工作，包括安排临时交通改道和申请掘路许可证等。 11. 目前路政署正面对不少挑战，就横跨干诺道中近信德中心与西港城的行人天桥来说，因干诺道中地底有众多的地下设施，工程人员需联络各地下设施所属的部门及机构以检视及商讨有关设施迁移的安排，在探土工程及地下公共设施改道完成后，才可为主体工程腾出空间建造升降机地基。如能克服地下公共设施改道的困难，升降机主体工程由地基工程至完工，一般而言约需十五个月。现时部门和顾问公司及承建商正积极处理在闹市中迁移众多地下设施的安排。 12. 至于为横跨干諾道西至中山纪念公园的行人天桥（结构编号：HF142）加建升降机的项目，根据合约，承建商须在二零一七年底完工。但合约内有条款处理工程受不同因素影响进度的情况，如因其他不可预计的问题如天雨等影响工程进度，合约完工日期便会相应延迟。而为横跨干诺道中近信德中心与西港城的行人天桥（结构编号：HF118及118A）加建升降机的项目预计最早可在二零一七年中完工。 13. 至于在摩罗庙街加建升降机属于新的建议，涉及为上坡地区与横过马路的高架行人道加建升降机，因此需时让有关部门审视，包括有关「人人畅道通行」计划所涵盖的范围。由于部门现正处理每区三个优先项目及「原有计划」下加建无障碍设施的工程，全港合共超过二百多个项目，当局将于首批优先项目顺利推展后，视乎工程的进度、建造业市场的承受能力、部门的资源等，才能再次考虑其他建议。 14. 路政署工程师4/畅道通行袁佩姗女士回应，横跨薄扶林道近香港大学的天桥（结构编号：HF81）涉及回收私人土地的程序，现时正准备刊宪，收地后才能正式开展工程。   [会后补充：就陈捷贵议员担心升降机受夕照影响而温度过热，路政署作以下补充：在设计升降机时，除了考虑使用者的舒适度，同时亦顾及保护环境、节约能源及减低碳排放方面的政策，所以新建造的升降机将会尽量采用较节能及环保的机械式通风系统。升降机的设计亦作出调整以提高使用者舒适度，包括在升降机外墙安装抽气扇及大面积的百叶窗以抽走升降机槽的热空气，及会直接从百叶窗把新鲜空气抽入升降机机厢。新的设计亦提高了换风率，令升降机机厢的空气流通。此外，升降机外墙会采用适当比例的混凝土墙身和节能的低辐射玻璃物料。这设计既能有效阻隔太阳光的热能，亦可减低升降机槽内的温度。]   1. 土木工程拓展署工程管理主任1/畅道通行工程梁嘉言先生回应，有关横跨水坑口街近摩罗下街的行人天桥（结构编号：HF46）加建升降机的工程，土木工程拓展署已完成工程的详细设计，并正为工程合约招标。在完成审核标书后，如一切顺利，预计工程可在二零一五年底展开，于二零一七年底或二零一八年初完成。      1. 主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第10项：要求正视苏豪区非法泊车问题和对居民造成的滋扰及危险**  **(中西区交运会文件第58/2015号)**  (下午5时19分至5时33分)   1. 主席根据《中西区区议会常规》第15(1)条，同意士丹顿街47号及伊利近街7-13号业主立案法团主席林少明先生出席是次会议。 2. 林少明先生表示，他经常联络警方到苏豪区检控违泊车辆，据他了解，由晚上十时至早上八时，警方有酌情权不作出检控。因此，部分警员在晚上九时多到达后，检控数辆车辆后便不会再作检控。但违泊的车辆会阻碍街坊或收集垃圾的手推车出入。他指出，警员到达后或会判断违泊的车辆并没有阻碍行车路而不作出检控，但附近酒吧的顾客不时会拿着酒杯站在车路上，阻碍的士上落或前进，并因此响按，对附近居民造成滋扰。他指出，如警方不检控违泊的车辆，整条街道便会泊满车辆，阻碍居民出入。因此他希望警方回应及加强执法。 3. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 4. 许智峰议员表示，中环苏豪区违例停泊问题并非一朝一夕，特别在荷李活道元创方启用后，长期为其附近的街道带来额外车流量及更严重的违例停泊问题。此外，他留意到警方执法成效不彰，他请警方回应是否已全力执法。他指出，中环入夜后，苏豪住宅区一带变得热闹，噪音对居民造成滋扰，而违例泊车亦导致交通阻塞，车辆于深夜时分响按，令居民无法作息。违例泊车亦导致人车争路，加上苏豪区的道路没有行人过路处，行人过路时便会被违例停泊的车辆阻碍视线，导致财物损毁和人命伤亡的交通意外。他手上持有林先生给警务处及警察投诉科的多封信件，但一直以来警方都没有给予让人满意的回复，亦看不到警方未来执法的情况会有所改善。因此，他希望在是次会议提出苏豪区违泊问题急需改善的要求，并建议部门重新检视苏豪区一带的交通管制措施，包括单黄线和双黄线的安排、道路上可合法停车的位置、罚则和设置特别管制区以改善情况。 5. 主席指出，伊利近街标明「前往此区者不在此限」，但不少车辆在深夜时分非法使用伊利近街驶往士丹顿街。她指出，警方的回复显示过去一年在苏豪区共发出14,370张告票，情况严重，她请警方回应有关情况。 6. 陈财喜议员询问警方会否考虑以拖车拖走违泊的车辆，以增加阻吓作用。此外，部门会否考虑在苏豪区设立行人专用区。 7. 警务处中区交通队主管龙伟锋先生表示，警方过去一年在苏豪区发出14,370张告票，是冠绝中区的数目，可见警方已出尽全力执法检控。他回应，在过去一年，中区苏豪区内的交通意外涉及财物损毁数目为432宗，占整个中区37%，涉及有人受伤的交通意外数目为68宗，占整个中区超过10%。由于该处有大量商户，人流和车流皆十分密集，需要上落客和上落货的车辆亦十分多，因此警方执法时必须行使酌情权。他举例，一辆五点五吨的货车需时十五至三十分钟上落货，假如警方驱赶货车，货车会在驶离以后再次回到原址卸货，这只会加重道路负担。但对于无故违例停泊的车辆，或遇有市民投诉违泊车辆阻碍通道，警方必会立即票控，亦因此才会有一年一万多张票控的数目。 8. 运输署工程师/中西区2林树基先生表示，区内大部份建筑物及楼宇并没有泊车位及上落客货设施，由于区内环境因素及上落客货需要，除路道交界位置设有禁止上落客货范围和时段，其余路旁均没有设置上落客货范围和时段，因此需驾驶者自律。就在苏豪区设立行人专用区的建议事宜，有关的交通措施建议会影响车辆出入及居民回家的需要，因此必须小心处理。 9. 主席开放文件作第二轮讨论，委员的提问和意见如下： 10. 许智峰议员询问，警方在晚上十时至早上八时是否不会作出检控，及警方是否已全力执法。此外，苏豪区的交通意外导致财物损毁数字较其他地区为高，他询问运输署会否就此重新检视苏豪区一带的交通管制措施。 11. 张翼雄议员指出，在苏豪区设立行人专用区并不可行，因该处是不少半山居民回家的行车路线，亦是从中环中心上坚道的唯一道路。 12. 龙伟锋先生回应，警方在晚上十时后至翌日早上八时有特别措施针对违例泊车，须由一名警长级以上人员作出指示才可票控。但由于苏豪区的违例泊车问题严重，中区指挥官已特别指示警员在苏豪区指定的街道不需根据有关指引执法。因此，他重申，中区警署在任何时间收到市民投诉苏豪区指定的街道都可票控违泊而造成阻塞的车辆。 13. 主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第11项：**  **争取半山中环行人电梯寻找空间加设升降机，令半山居民于电梯明年开始进行“更新＂工程的六年时间，可以有全条电梯上落半山中环**  **(中西区交运会文件第59/2015号)**  (下午5时33分至5时46分)   1. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 2. 张翼雄议员指出，「关注中西区上山行人扶手电梯发展工作小组」已多次讨论，更新19E、20E及21E三段的扶手电梯需半年时间，在此期间半山居民不能使用扶手电梯来往摩罗庙街及罗便臣道，长者需行走百多级梯级上落罗便臣道极为不便。他明白扶手电梯有需要进行更新工程，然而，部门一直没有提出替代方案，弥补居民没有电梯使用的不便，他对此深表遗憾。他询问部门可否提供接驳小巴的服务，接载有需要的长者上落摩罗庙街及罗便臣道。 3. 主席表示，她曾出席居民咨询会，当中有支持及反对的意见，居民最大关注是如何回家。此外，运输署在巴士重组计划中已取消3B号线，令半山居民没有交通工具回家。因此她询问部门可否优先处理卑利街上罗便臣道兴建电梯的建议作为替代方案。 4. 运输署高级运输主任/运输设施管理张子洋先生表示，在过往的会议中，运输署已清楚解释加设升降机并不在更新工程拨款范围内，故未能在更新工程中加建升降机。他表示，接驳小巴服务的载客量有限，未必能满足所有使用者需求，故此，在工程进行后，运输署会密切监察有关公共交通工具的需求量，在需要时作出调整。运输署亦会加强资讯发布，让市民可及早规划行程以减低工程的影响。 5. 路政署高级工程师2/畅道通行康桂森先生表示，由于在卑利街/摩罗庙交加街兴建电梯属于新的建议，涉及为上坡地区与横过马路的高架行人道加建升降机，因此需时让有关部门审视，包括有关「人人畅道通行计划」所涵盖的范围。路政署现正全力进行「人人畅道通行计划」中二百多项的加建项目，因此，其他的建议需在优先项目推行后，视乎工程进度、区议会的意见、市场的承受力及部门资源等再作考虑。 6. 主席开放第二轮讨论，委员的提问和意见如下： 7. 张翼雄议员指出，接驳小巴的服务对行动不便的长者非常重要，因为由摩罗庙街经摩罗庙交加街至罗便臣道一共横跨三条马路，如安排一辆小巴行驶循环线只需约三分钟。他对于运输署在没有替代方案下硬推更新工程表示不能接受，并希望于会后能再与运输署商讨安排接驳小巴的详情，并要求去信运输署署长以表达议会的关注。 8. 李志恒议员表示，本会过去多次讨论有关问题，但政府部门一直没有解决方案，亦不主动思考解决问题的方法，只是消极让居民在工程期间行楼梯，或在中环乘车上半山。他预料工程一旦开展，必会怨声载道。他指出，既然现在已预计会有扰民的问题，部门应积极考虑解决方案。如没有解决方案，是否可拖延工程，直至有解决方案才招标。 9. 主席询问，部门可否将接驳小巴的服务加入更新工程招标的要求中。 10. 张子洋先生表示，运输署自二零一三年与区议会商讨后，一直明白议会要求提出折衷的方法令更新工程的影响减至最低。至于开办接驳小巴服务是委员今天才提出的新建议，在过往并没有作出讨论。他表示，运输署现行政策鼓励市民使用公共交通工具，因此，在电梯停用期间，部门鼓励市民先使用公共交通工具作替代，运输署亦会在工程开展后，密切监察有关公共交通工具的需求量，并会适时作出调整。运输署并不是要硬推更新工程，但由于上山行人扶手电梯系统已超过经济效益年期，并远超其负荷，因此有迫切需要按计划进行更新工程。 11. 主席总结，交运会将去信运输署署长以表达区议会对更新工程的关注，并请运输署积极考虑安排接驳小巴的建议及提供书面回复。她多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第12项：关注私家车违规使用坚道巴士专线**  **(中西区交运会文件第60/2015号)**  (下午5时46分至5时52分)   1. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下： 2. 黄坚成议员表示，他与不少市民都经常看见私家车违规驶进坚道巴士专线。他询问在坚道巴士专线开放前，部门有何方法防止车辆违规使用坚道巴士专线。 3. 张翼雄议员指出上次交运会已通过动议，要求运输署研究开放坚道巴士专线，并先开放予的士试行，但运输署至今仍没有明确答复。 4. 陈捷贵议员请运输署进行咨询时扩大范围，包括半山所有受影响的居民、组织及区议员，特别是明爱坚道社区中心。 5. 运输署工程师/中西区2林树基先生表示，由于西港岛线已启用，而公共交通服务重组计划的方案亦正分阶段进行。就是否开放坚道西行巴士线予其他车辆使用的事宜，运输署正继续收集有关资料及数据，预计检讨工作可望在二零一五年底进行。目前而言，运输署并不打算分开车辆类型和时段开放坚道巴士专线，若届时一并开放予所有车辆使用，将会增加禁区等措施控制交通。 6. 警务处中区交通队主管龙伟锋先生表示，过去三年，警方共检控2,282辆违规驶入坚道巴士专线的车辆，过去一年亦收到18宗车辆违规使用坚道巴士专线的投诉。警务人员已不定时在上述地方进行交通执法行动并票控有关违例的车辆及司机，警方亦会密切注意违例的情况，并适时票控违例车辆。 7. 主席多谢嘉宾出席会议。 | | | | | | |
| **第13项：续议事项查察表**  **(中西区交运会文件第61/2015号)**  (下午5时52分)   1. 委员会备悉文件。 | | | | | | |
| **第14项：其他事项**  (下午5时53分)   1. 没有其他事项讨论。 | | | | | | |
| 1. 会议于下午5时53分结束。 | | | | | | |
| 会议纪录于 | | 二零一五年九月二十三日 | | 通过 |
|  | 主席:郑丽琼议员 | |  | |
|  | 秘书:许诺茵女士 | |  | |

中西区区议会秘书处

二零一五年九月