**中西区区议会**

**二零一六至一七年度**

**交通及运输委员会**

**第四次会议纪录**

**日　期：**二零一六年六月十六日(星期四)

**时　间：**下午二时三十分

**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

陈财喜议员, MH\*

副主席

陈浩濂议员 (下午3时45分至6时正)

委员

陈捷贵议员, BBS, JP (下午2时40分至6时46分)

陈学锋议员, MH\*

郑丽琼议员 (下午2时43分至会议结束)

许智峰议员 (下午2时30分至2时50分,

下午4时46分至会议结束)

甘乃威议员, MH (下午2时30分至5时49分)

李志恒议员 (下午2时30分至3时24分)

卢懿杏议员 (下午2时32分至5时46分)

吴兆康议员\*

萧嘉怡议员\*

杨开永议员\*

杨学明议员\*

叶永成议员, BBS, MH, JP (下午2时32分至5时30分)

增选委员

梁景裕先生\*

伍凯欣女士 (下午2时30分至5时16分)

吴永恩先生, MH (下午2时32分至4时13分)

萧震然先生 (下午2时44分至5时16分)

叶锦龙先生 (下午2时36分至会议结束)

注： \* 出席整个会议的委员

( ) 委员出席时间

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉宾第5项 |  |
|  | 周振邦先生 | 路政署 高级工程师3/中环湾仔绕道 |
|  | 梁瀚云先生 | 路政署 高级工程师1/中环湾仔绕道 |
|  | 俞庆伟先生 | 艾奕康有限公司 驻工地高级工程师 |
|  |  |  |
|  | 第6项 |  |
|  | 吴翰礼先生 | 运输署 总运输主任/巴士及铁路科 |
|  | 李朝杰先生 | 运输署 高级运输主任/巴士及铁路科 |
|  |  |  |
|  | 第7项 |  |
|  | 吴翰礼先生 | 运输署 总运输主任/巴士及铁路科 |
|  | 李朝杰先生 | 运输署 高级运输主任/巴士及铁路科 |
|  | 梁宏昌先生 | 九巴 首席车务主任 |
|  | 黄汉中先生 | 新巴城巴 策划及车务编排经理 |
|  | 黄嘉俊先生 | 新巴城巴 高级策划主任 |
|  | 李建乐先生 | 新巴城巴 公众事务经理 |
|  |  |  |
|  | 第8项 |  |
|  | 方仁杰先生 | Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited行政总裁 |
|  | 李芷蕙女士 | Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited营运总监 |
|  | 李颖诗女士 | 动力国际体育商业顾问有限公司执行董事 |
|  | 林泽仁先生 | 弘达交通顾问有限公司董事 |
|  | 赖永坚先生 | 弘达交通顾问有限公司董事（运输工程） |
|  | 余嘉敏女士 | 旅游事务署 高级政务主任（旅游）2 |
|  | 蔡婷婷女士 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 方伟雯女士 | 运输署 工程师/房屋及策划2 |
|  | 钟卓耀先生 | 警务处 特遣小队督察(执行及管制分区)(港岛交通部) |
|  | 谭宗浩先生 | 警务处 公众活动小队指挥官2 (中区) |
|  |  |  |
|  | 第9项 |  |
|  | 麦家琪女士 | 运输署　高级工程师/中西区 |
|  | 卢静怡女士 | 运输署　工程师/中西区1 |
|  |  |  |
|  | 第10项 |  |
|  | 李建乐先生 | 新巴城巴 公众事务经理 |
|  | 蔡婷婷女士 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 徐昊荣先生 | 运输署 运输主任/中区 |
|  |  |  |
|  | 第11项 |  |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　区域工程师/西区 |
|  | 梁卓琳女士 | 运输署 工程师/中西区3 |
|  | 邝士阳先生 | 警务处 西区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 第12项 |  |
|  | 李明耀先生 | 香港电车有限公司 营运经理 |
|  |  |  |
|  | 第13项 |  |
|  | 蔡婷婷女士 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 徐昊荣先生 | 运输署 运输主任/中区 |
|  |  |  |
|  | 第14项 |  |
|  | 陈伟杰先生 | 地政总署 高级产业测量师/中区及海滨 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　区域工程师/西区 |
|  | 梁卓琳女士 | 运输署 工程师/中西区3 |
|  | 龙伟锋先生 | 警务处 中区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 第15项 |  |
|  | 梁元熹女士 | 路政署　区域工程师/西区 |
|  | 梁卓琳女士 | 运输署 工程师/中西区3 |
|  |  |  |
|  | 第16项 |  |
|  | 卢静怡女士 | 运输署 工程师/中西区1 |
|  | 龙伟锋先生 | 警务处 中区交通队主管 |
|  |  |  |
| **列席者：** |  |  |
|  | 黄何咏诗女士,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 |
|  | 卜憬珣女士 | 中西区民政事务处 署理高级行政主任(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) |
|  | 蔡婷婷女士 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 麦家琪女士 | 运输署 高级工程师/中西区 |
|  | 卢静怡女士 | 运输署 工程师/中西区1 |
|  | 吴铁浩先生 | 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 |
|  | 曾国荣先生 | 运输署 首席技术主任南区及山顶 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署 区域工程师/西区 |
|  | 龙伟锋先生 | 香港警务处 中区交通队主管 |
|  | 邝士阳先生 | 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：** |  |
|  | 张国钧议员, JP |  |
|  | 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二零一六至一七年度交通及运输委员会第四次会议。 |
| **第1项： 通过会议议程**1. 委员会通过会议议程。
 |
| **第2项：通过二零一六年四月七日交运会第三次会议纪录**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五批文件供各委员参阅。
2. 委员会通过经修订的第三次会议纪录。
 |
| **第3项：续议事项查察表 (中西区交运会文件第40/2016号)**(下午2时31分)1. 委员会备悉文件。
 |
| **第4项：主席报告**1. 主席表示，就主要小型交通改善项目及其时间表(截至本年五月中)，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5项：常设事项(i)—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29/2016号)**(下午2时31分至2时36分)1. 路政署高级工程师/中环湾仔绕道3周振邦先生简报中环交汇处过去六个月进行的工程，包括建造连接隧道西面出入口的地面道路、为其铺设沥青及道路排水系统及建造天桥上的避车处。在本年五月十四日，耀星街经已通车。未来六个月路政署会继续进行余下的工程，包括建造民光街、民照街及金融街一带的接驳道路、设置高架道路及地面道路的指示牌和进行植树工作。路政署预期这些工程会于二零一六年年尾完成。而隧道内及连接路亦已移交最后一个工程合约「隧道启用工程」，并会继续进行余下的工程。
2. 主席询问中环湾仔绕道通车的时间表，及政府会否就延误追讨。
3. 路政署高级工程师1/中环湾仔绕道梁瀚云先生表示，中环湾仔绕道未能于二零一七年通车，但路政署正积极与承建商商讨追回进度的方法，如有进一步资料将会向交运会报告。他指出，工程面对不同的风险，但目前最主要的延误是由于早前在湾仔发展计划第二期内发现疑似古物的大型金属物体，而该部分工程由土木工程拓展署负责，路政署须待土木工程拓展署完成工程并移交工地予路政署进行余下的工程。
4. 委员没有其他提问。主席多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第6项：常设事项(ii)—配合西港岛线通车的公共交通服务重组计划**(下午2时37分至2时40分)1. 主席表示，由于西港岛线通车已有一年多，公共交通服务重组计划并没有新进展，故此运输署没有文件提交，委员可就议题向运输署提问。
2. 委员没有提问。
3. 主席建议在下次会议取消此常设事项，如有需要，委员可就重组计划内任何巴士路线提交文件个别跟进。没有委员反对有关安排。
4. 运输署总运输主任/巴士及铁路科吴翰礼先生补充，自二零一五年三月二十九日西港岛线全线通车后，中西区居民的出行需求及模式出现明显转变，市民可使用便捷的铁路服务，令巴士的乘客量进一步减少。因应巴士乘客量的转变，运输署在二零一五年五月分阶段实施重组计划内的方案，以维持巴士网络整体营运效率、纾缓交通挤塞及改善路边空气质素。署方会继续透过分区办事处密切留意区内的公共交通服务，并会因应情况作出适当的服务调整，以配合乘客的需求。
5. 主席多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第7项：配合南港岛线(东段)通车的公共交通服务重组计划****(中西区交运会文件第31/2016号)**(下午2时40分至3时45分)1. 运输署总运输主任/巴士及铁路科吴翰礼先生表示，港铁公司预计南港岛线(东段)将于二零一六年年底通车，通车后，港岛区的公共交通服务整体运载力将显著提升，预计南区及中西区乘客的出行模式将会有明显的转变。届时居民将有更多交通工具可选择，包括港铁、专营巴士及公共小巴的服务。由于铁路行車时间较短及班次较稳定，预计将吸引相当部分原先使用路面交通工具的乘客转乘铁路服务。考虑到不少经中西区往来南区的巴士路线在南港岛线(东段)通车后会出现乘客流失的情况，运输署制订了一系列的公共交通服务重组计划，以期有效运用巴士资源，维持高效率的公共交通网络，避免交通资源重迭引致浪费，减少路面交通挤塞和改善路边空气质素。
2. 吴翰礼先生续指出，是次会议的咨询文件提及有关南港岛线(东段)各铁路站的票价和行车时间是运输署根据港铁公司现时市区路线的票价模式和行车时间及其曾公布南港岛线(东段)部分车站的预计乘车时间推算，南港岛线(东段)的实际票价和行车时间将由港铁公司日后决定及公布，并以该公司公布为准。运输署期望现阶段透过票价和行车时间的推算，可让受重组计划影响的乘客更具体和全面了解可供替代的服务资料。运输署现正咨询各相关区议会交通及运输委员会对重组计划的意见，并期望在本年第三季完成咨询。在南港岛线(东段)通车后，运输署会联同巴士公司密切留意各条受影响路线的乘客出行模式转变，并因应情况分阶段实施重组计划内的方案。运输署计划在南港岛线(东段)通车后约六个月内落实重组计划内各项方案。
3. 运输署高级运输主任/巴士及铁路科李朝杰先生简介文件指出，目前南港岛线(东段)仍以二零一六年年底通车为目标，南港岛线(东段)是一条中型铁路，全长七公里，由金钟向南延伸至鸭脷洲，中途包括海洋公园、黄竹坑、利东及海怡半岛四个新铁路站，繁忙时段班次约三分钟一班，预计金钟到海洋公园的车程为四分钟，金钟到海怡半岛的车程为十一分钟。通车后，南区的公共交通运载能力将大幅提升，预计南港岛线(东段)每天可运载约十七万名乘客，届时路面的公共交通运载能力将会过剩。由于铁路行車时间较短及班次较稳定，预计将吸引原先乘搭巴士或小巴的乘客转乘铁路服务，因此运输署需要调整路面的公共交通工具以配合实际需求。在制订重组计划时，运输署会考虑一篮子的因素，包括以铁路为骨干、巴士及小巴为辅助服务的整体运输政策，采取区域性综观角度作规划，为南区区内远离铁路站的地区提供接驳服务，及为其他公共交通服务营办商提供可持续经营的环境。
4. 李朝杰先生续简介计划内各巴士组合的重组方案：
	1. 组合1：黄竹坑及深湾

运输署建议取消城巴第71号线(黄竹坑–中环(永和街))及缩短城巴第75号线(深湾–中环(交易广场))的服务时间，只在平日上午及下午繁忙时间提供服务。* 1. 组合2：海洋公园

运输署建议取消城巴第629号线往来金钟(西)至海洋公园及海洋公园往中环(交易广场)的服务，以及缩短该线往来中环(天星码头)至海洋公园的营运时间及改为单向服务至海洋公园。运输署并建议取消城巴第629A(海洋公园往中环(交易广场))及629S号线(金钟(西)往海洋公园(大树湾))。* 1. 组合3：鸭脷洲途经薄扶林道

运输署建议取消新巴第94(利东村–中环码头)及94X号线(利东村往中环(交易广场))，并更改新巴第91号线(鸭脷洲村–中环(中环码头))在中区总站的位置，以港澳码头为新总站。同时，建议第91号线全日来回方向绕经利东村，并增加早上繁忙时段的班次。* 1. 组合4：鸭脷洲途经香港仔隧道

运输署建议缩短城巴第97号线(利东村–中环(交易广场))的行车路线及服务时间，只在平日早上繁忙时间往来利东村和金钟(东)。在城巴第97号线的服务时间外，城巴第90号线(鸭脷洲村–中环(交易广场))来回方向均绕经利东村，为利东村居民提供往来中环/金钟的服务，而90号线将缩短行车路线，全日往来鸭脷洲村和金钟(东)。运输署同时建议取消城巴第90C(鸭脷洲大街往中环(怡和大厦))及新巴第590A号线(海怡半岛–金钟(东))。 * 1. 组合5：鸭脷洲往西半山学校区

运输署建议合并新巴第93号线(鸭脷洲村/海怡半岛往罗便臣道)和新巴第93A号线(利东村往罗便臣道)，合并后编号为新巴第93号线。合并后的第93号线由鸭脷洲村开出的两个班次，将绕经利东村。* 1. 组合6：赤柱

运输署建议合并隧巴第973 (赤柱市场–尖沙咀(么地道))和973P号线(深湾往尖沙咀(么地道))，合并后隧巴第973号线相应时间内的三个班次会绕经深湾道公共交通总站。此外，运输署建议缩短新巴第66号线(赤柱(马坑村)–中环(交易广场))的服务时间。* 1. 路线取消

运输署建议取消城巴第47P号线(坚尼地城(卑路乍湾)往黄竹坑)。* 1. 调整班次

因应南港岛线(东段)通车后乘客量的转变，运输署建议调整八条巴士路线的班次，包括城巴37A、37B、37X、43M、70、90B、新巴590及隧巴971号线。* 1. 待完成此阶段区议会咨询工作后，运输署及巴士公司会研究收集到的意见及考虑适当地调整重组计划。运输署会在南港岛线通车的首日，提供接驳新铁路站的服务，其后，署方会联同相关巴士公司分阶段落实重组计划内其他方案。
1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 杨开永议员表示，他反对取消城巴第47P号线，因此路线可让居民直接从西环到华富及香港仔，港铁并不能取代。
3. 杨学明议员表示，他强烈反对取消城巴第71号线，因现时西营盘、薄扶林道及般咸道的居民可直接乘坐城巴第71号线到黄竹坑，非港铁沿线的居民将大受影响。此外，他询问可否保留城巴第629号线由中环至海洋公园大树湾出口，因不少游人会从海洋公园正门进入然后使用大树湾出口离开。
4. 梁景裕委员表示，自西港岛线通车后，众多往来中环、金钟、湾仔的巴士已被缩减及取消，现时运输署建议取消城巴第90、97及75号线，将进一步影响往来中环、金钟及湾仔一带的运载能力。因此，他强烈要求运输署增加相应运载力替补。
5. 叶锦龙委员指出，运输署的重组计划中，众多被取消的路线皆途经薄扶林道，是漠视置富、华富、华贵和坚尼地城居民的需要，他对此表示强烈不满。他指出，在西港岛线通车后，不少市民是由于等候巴士时间变长而改乘地铁。他请巴士公司需确保巴士班次准确及尽快安装实时报站系统，及确保每个地区皆有一至两条巴士线供紧急用途。
6. 郑丽琼议员表示，她反对整份重组计划的内容。她对运输署早前取消半山新巴第23A及城巴第3B号线，及缩减城巴第12及新巴第13号线班次表示愤怒，并反对取消71号线，令往来中环、上环、咸鱼栏、薄扶林道、香港大学及黄竹坑一带的市民不便。
7. 甘乃威议员表示，他不接受这份咨询文件，运输署应在南港岛线通车后观察两至三个月才建议如何重组巴士线。另外，他指出城巴第71及75号线行经薄扶林道，但薄扶林道并没有地铁，因此不应取消有关巴士线。他请主席与南区区议会联系，合力阻止运输署没有汲取西港岛线的教训而推行公共交通服务重组计划。
8. 陈捷贵议员表示，他认同以铁路服务为骨干，但不能牺牲其他交通工具的营运空间。他指出，要改变乘客的乘搭模式需时，因此运输署不可过于急促实施重组计划。他指出，现时由黄竹坑到香港大学只需二十分钟，并且不需要转车，如改用铁路，时间不单加长，而且需转车及等车，所以不宜取消71号线。
9. 陈学锋议员指出，城巴第47P号线对于要到黄竹坑上班的市民非常重要，运输署要他们改乘专线小巴第59号并不可行，因现时上班繁忙时间市民需排队逾半小时才能登上专线小巴第59号。他反对运输署取消城巴第47P号线，如运输署一意孤行，他将反对整份重组计划。
10. 伍凯欣委员表示，即使有地铁，仍有市民会选乘巴士。她反对整份重组计划，并要求运输署维持足够的交通网络，让居民有足够的乘车选择。她请运输署在南港岛线通车后进行详细的调查，了解市民的乘车习惯改变，才可实施重组方案。
11. 吴翰礼先生回应重点如下：
12. 运输署会在南港岛线(东段)通车的首日，提供接驳路线让南区居民可到达区内新建铁路站，其后，运输署会联同相关巴士公司进行调查，留意各条受影响巴士路线的乘客量及出行模式的变化，才决定重组计划执行的安排和时间表，及是否需修订重组计划内方案的详情。
13. 就委员提出的意见，他指出由于预计城巴第71号线于黄竹坑会有不少乘客改乘港铁而导致客量流失，运输署因而建议重组该路线，但在取消路线后，薄扶林道仍有多条巴士服务，让市民沿薄扶林道往来南区及港岛北岸，包括华富的新巴第4及4X号线沿薄扶林道，并分别行经德辅道西或山道天桥至中上环，而置富有城巴第37B及37X号线经薄扶林道至中上环，香港仔及石排湾亦有城巴第7号线经薄扶林道至中上环。
14. 就取消城巴第47P号线的安排，他指出当南港岛线(东段)通车后，由黄竹坑到坚尼地城或香港大学站附近的市民如改乘港铁将可比现时乘坐城巴第47P号线节省约三十分钟车程时间，因此运输署预计该线会有一定乘客流失。而现时在坚尼地城乘车到域多利道的市民可改乘城巴第43M号线或另外两条专线小巴路线。运输署会在南港岛线(东段)通车后因应城巴第47P号线的乘客量转变情况才决定是否落实取消该线服务。
15. 取消城巴第71号线的安排与47P号线类似，当南港岛线(东段)通车后，城巴第71号线会因居民到黄竹坑站改乘港铁而导致乘客流失。但运输署备悉有关意见，并会在南港岛线通车后因应城巴第71号线的乘客量转变情况再检视有关的重组方案，以配合整体的乘客需求。
16. 在南港岛线(东段)通车后，预计乘坐港铁由金钟到海洋公园只需四分钟。就保留城巴第629号线由中环至海洋公园大树湾的建议，他指出现时城巴第629号线的乘客量已属偏低，另外，由于海洋公园正进行重建，运输署会与巴士公司在海洋公园重建后再检视情况。
17. 就取消部分路线会影响中环、金钟及湾仔走廊的运载能力，他指出中环经轩尼诗道到天乐里一带仍有城巴11、新巴25及26号线。根据拟议的重组计划，运输署会留意新铁路线通车后各条受影响路线的乘客出行模式和需求的改变，审视每条主要干道，包括薄扶林道、中环至金钟道及湾仔轩尼诗道一带的乘客需求情况，并会评估整体公共交通运载能力后才分阶段落实重组路线方案。
18. 他备悉委员提出对乘客进行意见调查的建议，并指出运输署会在南港岛线(东段)通车前及通车后进行乘客量调查，了解乘客的需求及出行模式转变的情况。
19. 新巴城巴策划及车务编排经理黄汉中先生表示，根据西港岛线通车的经验，不少乘客的乘车习惯由以往一程巴士改为乘搭巴士前往就近铁路站转乘港铁服务。由于南港岛线通车后，乘客从西营盘或坚尼地城往来南区可以转乘港铁，因此巴士公司估计会有更多的乘客以港铁取代乘搭城巴第47P及71号线。而现时城巴第71及新巴第91号等路线于南区上车的乘客不少均以香港大学和西营盘为主要目的地，因此巴士公司预计有关路线乘客量流失会非常明显，剩余的乘客量未必能支持运作。就往来湾仔及中环的巴士路线的意见，他表示以往来南区及港岛北岸的路线去满足有关短途路段的需求并不是合乎效益的做法。虽然城巴第5B及10号线的班次于港岛线西延后曾作调整，但此组合的联合班次仍维持约五分钟一班，此外亦有城巴第11、新巴第25及26号线供市民选择，相信重组后对相关乘客的影响有限。
20. 主席开放文件进行第二轮讨论，各委员的发言重点如下：
21. 李志恒议员指出，过去委员会要求在西港岛线全线通车后三至六个月后作出观察及检讨才可调整，结果运输署在通车后便实施重组计划。他指出，运输署由始至终并没有确认在南港岛线(东段)通车后多久才实施重组计划。他请运输署必须提交全面的乘客量数字供委员会参考，才可实施重组计划。
22. 杨开永议员表示，他不同意运输署及巴士公司只以乘车时间缩短为由进行交通服务重组，却不提供足够的配套。他指出，西港岛线通车后导致大量市民到坚尼地城转乘，令该处交通远超负荷，特别是繁忙时间的23、58及59号专线小巴。如取消城巴47P号线，将进一步加重上述专线小巴路线的负荷。此外，金钟地铁站现时已非常繁忙，他不赞同取消有关巴士路线而进一步加重金钟地铁站的负荷。
23. 杨学明议员表示，城巴第71号线服务的区域并非西港岛线或南港岛线(东段)所能覆盖，因此他强烈要求保留城巴第71号线。他亦强烈反对缩短新巴第91号线至港澳码头，因不少南区及中西区的居民会乘坐新巴第91号线至中环码头。另外，他请运输署在九月开学后才进行客量调查，避免在考试及暑假季节进行。
24. 梁景裕委员表示，他估算现时来往中环、金钟和湾仔轩尼诗道的巴士一小时约有四十七架班次，若取消城巴第75、90和97号线，加上城巴第37A及37B减少班次，将会合共减少每小时十六至十八架巴士，即减少四成。运输署表示市民可改乘城巴第11号线，但城巴第11号线为单层巴士而且车费较高，因此他强烈要求运输署在取消路线时要提供足够的替代服务维持来往中环、金钟和湾仔的载运力，包括不途经怡和街的巴士路线，避免紧急情况时没有巴士可到中环和金钟。
25. 郑丽琼议员表示，香港仔隧道每天早上间歇性封闭，令部分海怡半岛的居民选择行经薄扶林道的巴士再到香港大学站转乘地铁。她指出，有不少南区居民需乘坐新巴第91号到西营盘上班。她重申反对整份重组计划，并要求运输署在南港岛线通车后三个月才再考虑重组公共交通服务。
26. 叶锦龙委员指出，西港岛线通车后，由于运输署削减巴士班次，加上巴士班次不稳定，才迫令市民转乘地铁，因此他认为运输署不能以预计市民会转乘地铁为由而取消巴士服务。他指出，未来的金钟站面积庞大，由地铁月台到巴士站转乘需时，运输署并未将相关转乘时间计算在内。他请运输署在南港岛线(东段)通车后六个月才再提出公共交通服务重组计划。
27. 叶永成议员表示，委员会有需要为区内居民把关，他同意在南港岛线(东段)通车后一段时间，观察实际情况后才决定如何重组。
28. 主席表示，他同样反对取消城巴第47P、71、新巴第91和93A号线。他指出新巴第93和93A号线服务半山的学生，地铁未能服务有关地区。他总结指出，委员会不希望运输署故技重施，他请运输署在收集意见后，再向交运会提交报告，并进行详细调查，特别是在薄扶林道一带市民的乘车模式。他请运输署稍后提供充足的数据供委员会参考，现阶段委员会未能支持重组计划。
29. 吴翰礼先生重申，西港岛线在二零一四年十二月二十八日通车后，运输署在二零一五年一月二十九日提交重组计划文件，表列所有相关路线的载客率供委员会参考，而当时并未重组任何中西区巴十路线。及后于二零一五年四月中旬及下旬，运输署再次向委员会提交文件，分别表列相关巴十路线的载客率及乘客量变化资料。其后，运输署在二零一五年五月十日和十七日才分两个阶段实施重组计划的方案。他重申，运输署不会在南港岛线(东段)通车后便立即进行巴士路线重组，而会在通车后观察市民出行模式和需求的转变，收集数据供委员会参考，才落实重组方案的安排。他补充，运输署会选择在今年九月正常的上班及上学日子进行调查，以收集相关巴士路线的载客率资料。此外，他补充，南港岛线(东段)的月台在扩建后金钟站的最底层，乘客上两层便能转乘港岛线或荃湾线，与现时港铁网络的繁忙时间主要人流方向相反。他亦再次重申，运输署会视乎通车后的实际情况才决定是否取消城巴第71号线，而在鸭脷洲的市民仍有城巴第90B和新巴第91号线经薄扶林道到中上环。此外，他强调，计划内有关班次调整的方案会根据《改善及减少巴士服务的指引》而定，运输署会计算相关巴士路线的载客量是否达至指引内的水平才会进行重组或班次调整。他备悉委员对城巴第47P、新巴第93和93A号线的意见，他指出新巴第93和93A号线现时服务鸭脷洲、海怡半岛及利东村的居民至西半山的学校区，重组计划只建议将两条路线合并而非完全取消，运输署相信在南港岛线(东段)通车后会有不少学生转乘地铁到西营盘站或香港大学站一带上学，然而由于部分学校如在罗便臣道的高主教书院远离港铁站，因此运输署只将新巴第93和93A号线合并，以维持巴士服务到半山较远离港铁站的地区。最后，他指出在遇到突发事故时，巴士公司及运输署会紧密联系及作出相应临时交通服务调整及安排。他表示，运输署会在收集各相关区议会对重组计划的意见及搜集南港岛线(东段)通车前后相关巴十路线的乘客出行模式和需求变化的资料后，再次向委员会提交文件讨论。
30. 主席请运输署在适当时候再次提交文件。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第8项：国际汽联电动方程式香港电动大奖赛****(中西区交运会文件第33/2016号)**(下午3时46分至5时11分)1. Formula Electric Racing (Hong Kong) Limited行政总裁方仁杰先生简介，国际汽联电动方程式香港电动大奖赛将于本年十月八日及九日举行，香港站是本年第三季的第一站，将有不少知名车厂加入赛事，赛事秉持能源、环境和娱乐的核心价值。过去举办赛事的世界知名城市包括伦敦、柏林、巴黎、莫斯科等，预计香港站赛事将会吸引一百四十三个国际媒体到港，转播赛事到四大洲不同国家逾九亿八千万观众。香港站赛道设于龙和道至民耀街摩天轮一带，赛事分三种门票，eVillage嘉年华将提供各类的饮食及娱乐设施，适合家庭参与，而主看台将设有约八千个座位，此外亦设有贵宾区。赛道长约两公里，包括十个弯位及两个发夹弯。十月八日将举行名人赛等赛事，十月九日则举行主要赛事。赛事将可推广香港作为娱乐及环保的国际平台。
2. 弘达交通顾问有限公司董事林泽仁先生简介赛事的交通安排。他指出，中环有充足的公共交通配套举办赛事。为保障赛车人员及观众安全，大会需沿赛道安装护栏及其他临时设施，大部分安装或拆卸护栏的工程将于平日晚上进行，而局部封路则只在赛事的两天实施，以期将对道路使用者及附近人士造成的不便减至最低。顾问公司在本年初已开始收集数据，评估安装及拆卸工程进行期间和比赛当日实施的临时交通安排的交通影响。受影响的路口及路段，交通流量大致维持合理水平。评估结果已多次进行跨部门咨询，相关部门认为评估结果合理和可接受。大会及顾问公司亦咨询了运输业界，各持份者对相关的临时交通安排建议回应正面。大会及顾问公司会继续与相关持份者保持联络，并透过不同媒体，确保赛事和交通资讯可以准确及迅速传播，令市民掌握正确资料，减低对他们造成的不便。
3. 林泽仁先生续介绍安装临时设施的时间及范围。临时设施的工程将由九月二十六日起，尽量在夜间不影响交通的时段内分阶段进行，并预留部分行车线或替代道路，以减少对公众的影响。赛事结束后便会即晚回复行车，其他的拆卸工程会分阶段陆续进行至十月十七日。赛事期间，大会会在十月八日凌晨一时至十月十日早上六时封闭中环新海滨附近的道路，而十月十日为重阳节补假，相信可提供缓冲。封闭的道路包括民光街、民耀街、耀星街、龙和道及民祥街的中间行车线。届时，民光街将限制车长逾七米以上的车辆进入，巴士除外。介乎民吉街及民辉街的一段民光街会变成双向行车，供已进入民光街车长不逾七米的车辆掉头离开。中环码头的巴士总站会略为调整，供已进入民光街的巴士经巴士总站往民宝街及金融街离开。民祥街近香港站入口的中央分隔栏，将增建临时掉头处，以便车辆掉头离开往干诺道中，并会与国际金融中心协调调整的士站位置。而信德中心地面的中港道介乎林士街路口一段，将由现时单向东行改为单向西行。由于龙和道会封闭，于爱丁堡广场、添华道及添美道的车辆将不能进入龙和道，但不会影响大会堂、立法会及政府总部的出入口。龙汇道西行车辆，如不往添美道，须在分域码头街前驶上天桥往干诺道中西行离开。大会会设置清晰的指示牌提醒各驾驶人士，亦会与过海隧道管理公司联络，安排预早广播有关的临时交通改道安排，引导车辆使用干诺道中前往其目的地。赛区内的行人路届时将封闭成为赛区的一部分，出入口将设于爱丁堡广场、添马公园及中环码头共四个位置。除赛区外，其他行人路包括通往码头的行人天桥及海边的行人路将会维持开放。在赛区外围的主要行人集散位置，大会亦会设置清晰的指示牌。他指出，赛事期间所有巴士路线服务并不会减少，但部分巴士站位置会在比赛日调整，建议的临时巴士站将设于原有巴士站附近，尽量减少对乘客构成的不便。而中环六号码头旁的专线小巴站及的士站将会对调。此外，亦有使用民光街及民祥街的部分非专营巴士将受到影响，大会正与有关持份者商讨其上落客位置的安排及行车路线的调整。
4. 林泽仁先生续补充赛事前后的临时交通安排。大会将于九月二十六日起，封闭介乎龙和道及邮政总局间之上落客区进行安装工程。九月二十九日起，将封闭耀星街西行线，由于耀星街并没有建筑物，因此影响相对轻微。由十月四日起，将会封闭民耀街南行线右转往国际金融中心二期的路段。由十月五日起，民耀街南行会被禁止左转往龙和道东行，车辆可改道经耀星街东行。此外，同日龙和道东行线将被禁止右转往爱丁堡广场南行线。于十月六日起每天凌晨一时至五时半，将封闭码头对出民光街的上落客位置。由九月二十九日起，每晚九时起将封闭介乎民耀街及龙和道间的耀星街东行。于十月六日起每天凌晨一时至五时半，将封闭介乎民宝街及民光街间之民耀街北行。在装拆工程期间，所有行人过路线及行人天桥将不受影响，部分行人路将会临时封闭或缩窄至不少于一点五米。大会将继续与所有持份者沟通，于八月举行新闻发布会，并透过不同的媒体发放消息，让市民更清楚了解有关封路措施及交通改道安排。
5. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
6. 陈浩濂议员表示，他支持此盛事在香港举行。他指出有关封路主要影响中环近海滨一带，该处周末的交通流量较少，相信影响较轻，他询问运输署是否接受有关封路安排。另外他指出，不少到山顶的小巴总站设于国际金融中心对出，他请部门尽早通知居民有关改道安排。
7. 陈学锋议员表示，他全力支持此盛事在香港举行，并相信有关交通影响可接受，但他询问评估是否充分。虽然中环假日的人流较少，但此国际盛事会吸引一定人流到访，或会有不少人驾私家车前往，他询问大会是否已与警方商讨如何控制交通流量。此外，他亦担心人流安排，因届时只有添马公园及中环码头行人天桥两条通道前往海滨，他请大会交代有关人流及紧急通道的详细安排。
8. 陈捷贵议员表示，他支持此项盛事。他指出，星期六下午中环仍有一定交通流量，因此他请大会必须尽早作出充分宣传，减少车辆使用赛事附近的道路。他亦担心人流的控制，并请大会在现场设置足够的指示。他指出，由于不是所有市民皆参与此活动，他请大会将影响减至最低，避免影响其他市民享用海滨。
9. 甘乃威议员表示，他支持此项盛事在香港举行，相信届时有很多慕名而来的游人。但他查阅大会的网页，发现相关交通资讯较少，他希望在巴士公司网页、运输署网页及大会的网页发布巴士站安排、行人如何进出场区及行车路改道的资料。他指出，赛车道的转弯位置较危险，他询问大会及运输署如何确保围栏能保障行人安全。此外，他指出大会的eVillage票价为港币三百元，主看台的票价为港币二千三百八十元，相信不是一般市民能消费。他询问大会会否考虑安排部分免费门票补偿受赛道影响的中西区居民。
10. 郑丽琼议员表示，她支持甘乃威议员的建议，大会应考虑安排部分免费门票补偿受赛道影响的中西区居民。她询问巴士公司及有关部门如何通知市民有关巴士及小巴站的临时改动。根据过往的活动经验，她留意到大雨后场地布满泥泞，她请大会考虑有关安排。此外，她指出其他不会参加赛事的市民仍有享用海滨的权利，并询问大会如何让市民从大会堂穿过龙和道到海滨。
11. 萧嘉怡议员表示，她欢迎此盛事到香港举行。在聆听大会的简介后，她询问运输署对有关交通安排的评估、是否有后备方案，及通知市民相关改路的资料是否充足。她认为大会门票昂贵，并询问大会会否预留免费门票造福弱势社群。
12. 杨开永议员表示，他欢迎此盛事到香港举行。他询问大会如何确保多弯高速的赛道安全。此外，他询问大会是否有评估详细的人流及具体数字。他亦希望运输署尽早通知居民有关公共交通工具改道的安排。
13. 杨学明议员表示，大会应聘用活动大使在现场指示市民到被改动的巴士站位置。另外，他指出从天桥到中环码头只有少量空间供市民使用，他请大会尽量缩减要围封的地方，以腾出足够公众空间予市民使用。另外，他相信在场地外会有不少人围观，他请大会对人流控制要有充足评估。
14. 吴兆康议员询问大会会否提供免费的活动供公众参与，及为何赛区占地范围如此庞大，他担心大会过分设置围栏会惹起公众不满。他询问大会在外国举办赛事时曾收过甚么投诉，有关投诉会否在香港发生。
15. 梁景裕委员表示，他欢迎赛事到香港举行。他指出封路后码头一带只有民祥街一个出口到干诺道中，警方应安排警员到场指挥交通疏导车辆，亦要避免到山顶的15号巴士脱班。此外，如封闭龙和道，他请运输署停用添华道和记大厦对出的交通灯。另外他指出，如继续开放连接邮政总局和码头的行人天桥，或会引致行人在该天桥聚集观看赛事，他担心会有过多行人聚集导致危险。
16. 叶锦龙委员表示，他支持此项推动环保的赛事。他询问大会如何控制人流，如行人在天桥聚集会否超过负荷。此外，他请大会在营利之外提供公众参与活动，令市民更多了解电动车，政府亦应配合推广，以减少香港的碳排放。他亦询问有关赛事会否影响中环的道路安全。
17. 萧震然委员表示，大会必须与警方充分沟通，做好人流管制的工作，避免在行人天桥造成阻塞。
18. 叶永成议员表示，他非常支持是次世界性的赛事，相信会为香港带来可观的收入。他指出，要举办此世界性赛事需有一定忍让。但他同意其他议员的忧虑，有关封路资讯必须提早让市民知悉，并提醒参加者应尽量使用公共交通工具，大会应妥善管制人流，并提供清晰指引。他理解赛事的运作经费庞大，但期望大会可提供机会予弱势社群参与。此外，他请大会在赛事完成后尽快恢复及开放道路。他指出，过去在香港举行的国际盛事皆有不少穿着制服的义工协助向市民提供改路指引，他希望大会亦能有相同安排。
19. 主席表示，大会不应低估是次挑战。现时初步估算有八万人参与，但相信会有不少市民在外围参观，特别是在行人天桥，必须控制人流避免市民聚集，如需封闭天桥亦要有足够指示及通知。此外，他希望大会于赛事期间提供专人接听的热线供区议会查询及联络。他担心金融街及民祥街会出现交通挤塞，并请警方必须安排充足的警员协助疏导交通。
20. 许智峰议员表示，他相信市民欢迎赛事于香港举办。他询问大会是否可控制交通流量，及要求尽量缩短封路时间，减少对市民的影响。他请大会解释围栏防撞的标准。另外，他询问为何围栏封闭的范围如此阔，需延伸至添马公园一带。
21. 方仁杰先生的回应重点如下：
22. 大会正积极与顾问公司及警方研究人流控制的安排，并正研究是否需在行人天桥设置围板，以保障安全。主看台的位置由国际汽车联会订定，符合安全标准。
23. 过去有活动曾于龙和道展示一架方程式赛车，当时吸引四万五千人免费到场。如是次活动免费参与，相信将有超过十万人到场，或会造成中环交通瘫痪。他表示，港币三百元的eVillage嘉年华门票包括两天入场，儿童票的票价为港币一百五十元，可使用场内的模拟赛车设施，主看台票价为港币二千三百八十元。
24. 大会场地不少面积会铺设草皮，避免大雨造成泥泞。而设于中环海滨活动空间的Emotion Club亦会设置五十米乘一百二十米的帐篷。
25. 大会将于赛前一个月开始，于邻近商业大厦及公共设施派发传单，加强宣传改道及封路措施，并于赛事当天安排二百至三百名义工协助赛事运作，义工将分布于不同地点，向市民指示改道及巴士站的位置。
26. 场地外围会免费展示最新型号的电动车。大会亦正与香港的免费电视及大型商场商讨转播赛事，期望能让更多市民收看赛事，他指出，大会围封场地旨在保障市民安全，并非禁止市民观看赛事。
27. 大会正与两家慈善机构合作，包括公益金及Conservation International，将预留超过一百张门票予儿童及残疾人仕参与，及将部分门票收益用于大潭一青苔重生计划。
28. 大会所有围栏是由国际汽车联会指定的设计师负责，符合国际标准。现时大会已预备一千一百个混凝土块，每个重四吨，上面将加上围栏及由外国进口的特制赛车海绵，以吸收赛车撞向围栏时造成的冲击。赛道旁将设置相隔三米的两层围栏才到观众席，以确保安全。
29. 运输署工程师／房屋及策划2方伟雯女士表示，自二零一五年年底，大会已经开始与警方及运输署沟通。本年初，顾问公司收集平日中环繁忙时间及周末较繁忙时段的车流数据，并评估对附近一带的交通影响，运输署认为有关评估符合可接受的水平，而有关评估亦是较保受的估计。就封路导致的交通服务影响，运输署及大会届时会向市民及附近主要的受众发放充足的讯息。而多个行人过路位置将会封闭，大会会提供替代路线及于赛事当日安排充足人手及路牌指示市民。运输署和警方将会与大会商讨如何在主要的交通交汇点安排活动大使，以期达到最佳效果。运输署亦与顾问公司重点研究车辆从民祥街驶出干诺道中东行的安排，顾问公司将设置临时交通安排让民祥街的车辆能优先驶出干诺道中。此外，虽然龙和道将会封闭，但车辆仍可进出添华道，她会与顾问公司研究是否适合于赛事当天取消有关交通灯。
30. 警务处港岛交通部执行及管制分区署理总督察钟卓耀先生表示，警方会保持民光街、民祥街及金融街一带交通畅顺，维持海滨一带的交通正常运作，驾车人仕可到达主要的建筑物及设施，避免影响主要干道的交通，例如干诺道中。活动及工程进行期间，警方会监察有关位置及附近主要商业区的交通流量。警方会监察大会是否有按计划进行工程，及其指示是否符合路政署的安全标准。警方会加强打击中环一带的违例泊车，维持道路畅通，及于工程期间加强人手以处理突发事故。
31. 警务处公众活动小队指挥官2（中区）谭宗浩先生表示，警方已于本年初起与大会商讨安排，并将会开始商讨详细的人流管理方案。大会计划在通往码头的行人天桥两侧设置围板遮挡赛道，亦会在两旁设置紧急通道，以防行人倚靠天桥栏杆并在天桥上聚集，构成危险。场地会设有四个主要出入口，大会会于赛前清楚通知参与者有关位置及进出方向。与过往的大型活动相同，警方会安排足够警力，与主办单位确保活动顺利进行。
32. 旅游事务署高级政务主任（旅游）2余嘉敏女士表示，旅游事务署全力支持及推动赛事在香港举行，因赛事可增加香港的旅游吸引力。旅游事务署会继续促进大会与相关部门的沟通，并会联同主办单位及相关政府部门于八月起透过不同渠道向公众发布有关交通改道及人流管制措施的消息。
33. 主席总结，就委员提出的意见，他请大会于赛事举行前向委员会提供最后的交通规划资料作参考。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第9项：拟优化德辅道中的行人过路设施(第一阶段) - 初步建议****(中西区交运会文件第30/2016号)**(下午5时12分至5时47分)1. 运输署高级工程师/中西区麦家琪女士表示，运输署曾于二零一六年二月十八日交通及运输委员会第二次会议上提交「拟优化德辅道中(介乎利源东街至摩利臣街)的行人过路设施」文件，建议分两个阶段研究优化德辅道中与邻近横街九个路口(介乎利源东街至摩利臣街)的行人过路设施。第一阶段将涉及五个路口，而余下的四个路口会于第一阶段完成后展开。优化方案涉及三个范畴，包括：（一）扩阔行人过路处，使每个绿灯过路周期有更多行人能横过马路，行人亦有更多等候过路的空间；（二）在未有灯控的行人过路处加装灯号，提升行人过路的安全；及（三）优化交通标志的安排以腾出更多空间予行人，改善过路环境。运输署已就第一阶段所涉及的四个路口完成初步研究，包括摩利臣街、急庇利街、林士街及租庇利街。根据初步探井结果，运输署提出相关改善建议。另外，由于德辅道中与域多利皇后街路口交通较为繁忙，运输署仍需与路政署研究可行优化方案。
2. 运输署工程师/中西区1卢静怡女士介绍运输署的优化方案如下：
3. 德辅道中与摩利臣街路口：运输署会将横过新街市街的行人过路处改为灯控行人过路处，及扩阔德辅道中以南横过摩利臣街的行人过路处。由于集水沟将需迁离行人过路处，因此需临时封闭行车路进行工程。探井结果显示现时横过摩利臣街的行人过路处的交通灯附近的地下公用设施密集，迁移交通灯有困难，但在不迁移交通灯的情况下仍有空间尽量扩阔行人过路处。若现场环境许可下，横过新街市街的行人过路处的现有消防栓也会迁移。另外，西港城对出的新街市街因有工程进行而竖立围板，运输署需待其工程完成才可展开横过新街市街行人过路处的工程。
4. 德辅道中与急庇利街路口：运输署会扩阔德辅道中以南横过急庇利街的行人过路处，并将该行人过路处改为以灯号控制。由于需迁移集水沟位置，因此需临时封闭行车路进行工程。在现场环境许可下，运输署亦会迁移行人过路处内的现有交通灯控制箱。

[会后补充: 探井结果显示该行人过路处附近一带的地下公用设施密集，迁移现有交通灯控制有困难，因此现有交通灯控制将保留在原位。]1. 德辅道中与林士街路口：运输署会扩阔德辅道中以南横过林士街的行人过路处。在扩阔此行人过路处时，需临时封闭行车路/行人路以便迁移集水沟及交通灯。运输署会尝试与相关部门了解是否可迁移该处的消防栓。由于金龙中心正进行装修和竖立了围板，运输署需待其装修工程完成才可展开路口优化工程。
2. 德辅道中与租庇利街路口：运输署刚完成在德辅道中以南横过租庇利街的行人过路处和行人路扩阔工程，运输署是次主要研究扩阔德辅道中以北横过租庇利街的行人过路处的可行性，但由于该处地下公用设施密集，迁移交通灯有困难，加上租庇利街的交通很繁忙，临时封闭行车路以便迁移集水沟亦相当困难，运输署预计有关工程造成的滋扰较大，扩阔此路口的可行性较低。
3. 由于德辅道中与域多利皇后街路口交通较为繁忙，而挖掘探井及将来施工时将需要临时封闭部分行车路，对交通会有很大影响。此外，现时有多条巴士经德辅道中西行左转驶入域多利皇后街，由于该处空间有限，试路结果显示临时封闭的部分行车路以进行挖掘探井及将来施工会影响巴士转弯及行人安全。鉴于上述困难，运输署需要较长时间研究此路口优化工程的可行性，并会在介绍第二阶段其余四个路口的研究结果时一并提出建议。
4. 由于迁移行人过路处内的电车柱非常困难及会影响电车运作，以上所有路口的电车柱将维持原位。
5. 上述初步建议的工程需改动下斜路缘、迁移或加设街道设施、交通灯设备和交通标志，以及更改道路标记。
6. 麦家琪女士总结，摩利臣街、急庇利街和林士街三个路口的改善工程可行性较高，预期有关工程可在二零一七年第一季陆续展开。当中，德辅道中以南横过林士街的行人过路处及横过新街市街的行人过路处受其他工程影响，需与相关工程协调后，才能展开路口优化工程。至于德辅道中以南横过租庇利街的行人过路处，因地下公用设施密集，加上该处交通非常繁忙，施工所造成的滋扰会较大，因此可行性较低，但运输署已安排路政署挖掘探井，以研究优化该处的交通标志的可行性。而运输署因应域多利皇后街的环境限制及交通情况，继续与路政署研究优化方案的可行性。

[会后补充: 探井结果显示租庇利街路口附近一带的地下公用设施密集，地下未有空间以优化该路口交通标志的安排。]1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 甘乃威议员表示，摩利臣街该处最需要的过路处并不是横过新街市街，而是横过德辅道中电车路。他不赞同在新街市街增加过路处，亦不赞同要封闭道路来进行扩阔摩利臣街过路处的工程。他询问运输署会否延长相关过路处行人过路灯的时间，及运输署会否研究改善禧利街的过路处。他表示，如需延长相关过路处行人过路灯的时间、需在现时交通灯号设定新增一个阶段的时间予行人过路及需长时间封闭道路进行工程，他便不同意进行工程。
3. 陈捷贵议员表示，他赞成有关改善工程并认为应尽快进行，但他不同意延长相关过路处行人过路灯的时间。
4. 郑丽琼议员表示，急庇利街、林士街及租庇利街过路的人不多，她对该处的改善工程有保留。她指出，租庇利街翠华对出横过德辅道中的路口更有改善必要。
5. 萧嘉怡议员询问，运输署会否研究改善禧利街和永乐街交界及租庇利街翠华对出的过路处。此外，运输署是否有实际数据指出优化工程进行后可容纳多少过路的行人。
6. 叶锦龙委员指出，运输署上次提交文件时，他已不赞同加设新街市街的行人过路处。他询问运输署是否有数据支持优化工程。他认为有关工程浪费资源，并指出运输署可用相关资源研究是否可将德辅道中变为行人专用区。
7. 许智峯议员表示，他同意优化计划的精神，赞同应扩阔过路处。但个别路口如新街市街并没有改善的必要，如因工程导致滋扰，反而得不偿失。此外，他询问在技术上，是否有地下管道便不能迁移灯柱，还是只是会令有关工程变得困难而已。
8. 麦家琪女士表示，研究的大前提是不会因工程而对现时交通造成严重影响。就新街市街行人过路处的情况，运输署希望可改善该处的过路环境及行人安全。运输署在研究时曾收集人流的数据，虽然新街市街在午饭时段的人流较其他路口少，但此路口有不少长者及推手推车的行人使用，因此在不影响交通的前提下，运输署提出此建议。但在收集委员的意见后，由于有数位委员皆不赞成横过新街市街的行人过路处改为灯控行人过路处，运输署会再研究是否落实工程。另外，运输署会在第二阶段研究德辅道中与禧利街路口的优化方案。最后，她补充，任何工程都会构成滋扰，但运输署会与路政署商讨，尽量缩短工程的时间，以将工程的滋扰减至最低。
9. 卢静怡女士表示，运输署的优化内容目标为提升行人的过路安全、改善行人过路环境、增加行人等候过路时的空间，以及扩阔过路处让每个过路周期有更多行人可横过马路。她指出，运输署现有的方案皆不会在现有交通灯号设定新增一个阶段的时间予行人过路，因此不会对交通造成严重影响，这亦是运输署没有在租庇利街翠华对出加设过路处横过德辅道中及在摩利臣街对出加设过路处横过德辅道中的原因。由于在这些繁忙的路口加设上述过路处会大幅度影响交通，在平衡各方面的交通情况下，运输署未有提出相关工程的建议。
10. 主席总结，委员同意运输署以上施工的原则，委员亦已就个别路口如新街市街的工程提出意见。他赞同运输署先处理较容易的工程，并请运输署与路政署研究工程的细节，将工程构成的影响尽量减少。主席多谢嘉宾出席会议。

[会后补充: 运输署将会透过民政事务总署，就摩利臣街、急庇利街和林士街的优化方案向当区区议员和有关地区人士进行咨询。] |
| **第10项：要求改善半山及山顶区现有的公共交通服务****(中西区交运会文件第39/2016号)**(下午5时48分至5时54分)1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 陈浩濂议员表示，市民就有关路线司机的驾车态度、对乘客的态度及车厢清洁皆有意见。他指出，1号小巴是山顶道及马己仙峡道居民往中环的唯一交通工具，但居民在中途站未能上车的问题严重，由于小巴在山顶广场开出时已满座，居民在中途站等候逾句钟也无法上车。另外，28号小巴亦有类似问题，小巴在中环总站开出时已满座，到中半山的中途站时居民便无法上车。虽然运输署回复指小巴的平均服务水平可配合需求，但繁忙时间的服务水平并不足够。此外，在加列山道的居民乘坐1号小巴必须先前往山顶广场再下山，居民需付两程车资，他询问有关营办商可否作出技术调整，提供八达通转乘优惠。
3. 梁景裕委员表示，他请巴士公司尽快推出实时报站系统。另外，他指出有乘客投诉15号巴士有沙，他请巴士公司在调派车辆时应先清理妥当。
4. 运输署高级运输主任/中西区蔡婷婷女士表示，运输署最近与小巴营办商开会，已督促他们需留意车厢清洁及司机态度。此外，运输署亦有定期安排神秘顾客及服务调查以监察小巴的服务水平。就1号小巴的班次于繁忙时间总站满座，导致中半山乘客未能上车的问题，小巴营办商已灵活调配现有车辆，例如于平日在加列山道因应乘客需求而开出特别班次，以疏导中途站居民下山的需要，运输署会再跟进调查有关安排是否能有效疏导居民。此外，运输署亦有为小巴28号于繁忙时间定期做服务调查，她指出，居民于中途站候车较长的时段或于中午非繁忙时段，运输署已向营运商反映，并会于非繁忙时间进行调查，监察其服务水平。她指出，2号小巴于繁忙时段为二十分钟一班，她理解旧山顶道没有点到点的服务到铜锣湾或北角，运输署会再研究乘客量，因应需求再作检讨。
5. 主席总结，山顶及半山的公共交通有改善空间，他请运输署密切留意及检视情况，在有需要时作出调整。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第11项：要求在行人路合适的位置加装栏杆确保行人安全****(中西区交运会文件第34/2016号)**(下午5时55分至6时正)1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 杨学明议员表示，广丰里与屈地街之间一段皇后大道西的南面行人路有需要加装栏杆，避免长者及孩童走在行车路上，以保安全。
3. 主席表示，现时该路段已部分装有栏杆，但其他位置仍有加装栏杆的需要。他询问运输署可否再作实地视察研究加装栏杆的位置及改善方案。
4. 运输署工程师/中西区3梁卓琳女士表示，运输署已在有关路段的合适位置加装栏杆，其余位置因路面较窄或受地下公用设施限制，加设栏杆并不合适。她补充，在行人路上加设栏杆的作用是保护、控制或引导行人，例如在行人路与车路水平差距较大的情况下保护行人、控制行人以免在人流众多的情况下涌出马路、引导行人至附近过路处或防止行人于不合适地方胡乱过马路等，而不是用来处理车辆违例驶上或停泊行人路的问题。违例事宜需要警方执法。
5. 警务处西区交通队主管邝士阳先生表示，栏杆是用来分隔行人和车辆，如有车辆违例停泊在行人路上，警方必定执法处理。他补充，如栏杆能有效分隔行人和车辆，保障行人安全，警方亦会建议运输署考虑加装栏杆。
6. 主席请运输署于会后再作实地视察商讨，他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第12项：关注电车公司电子显示屏报站牌事宜****(中西区交运会文件第35/2016号)**(下午6时正至6时04分)1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 杨学明议员表示，早前曾有车站报站系统试用，他希望电车公司能尽快在其他车站装设报站系统。
3. 主席表示，他请电车公司提供手提电话的实时报站应用程式。
4. 陈学锋议员表示，电车公司现时有报站程式，但他认为必须在车站安装系统，方便长者知悉到站时间。
5. 梁景裕委员表示，电车公司的报站应用程式报时并不准确，他请电车公司改善系统。
6. 香港电车有限公司营运经理李明耀先生表示，电车公司已提供网上及手提电话的报站应用程式。电车公司现正就车站的电子显示屏进行测试，并与供应商积极解决硬件及软件的问题，故暂未能提供确实的时间表。如试验成功，电车公司会在其他车站安装显示屏。然而，安装显示屏涉及一定成本，如需全线安装显示屏，电车公司需研究有关开支安排。
7. 主席请电车公司有确实的时间表时通知委员会。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第13项：建议设立循环小巴路线行驶东华医院-荷李活道-坚道-般咸道****(中西区交运会文件第36/2016号)**(下午6时05分至6时20分)1. 主席开放文件讨论。各委员的发言重点如下：
2. 萧嘉怡议员表示，早于二零零九年委员会已争取成立一条行经东华医院来往中上环及半山一带的小巴循环路线，及后运输署就开办上述专线小巴路线进行公告及邀请服务营运商招标，可惜最后因没有营运商申办而被搁置。这些年来她曾接触小巴营运商，发现营运商并不是没有兴趣开办上述路线，但由于运输署所定的车资配合不到营运成本，因此他们没有申办。她指出，运输署书面回复指市民可选乘26号巴士是不设实际，因从半山经中环转乘26号巴士需时逾一小时。此外，区内未来将发展青年宿舍及有数项新物业落成，将增加交通需求。目前，西港岛线亦未能服务半山居民及东华医院的使用者，因此不少市民均希望增加上述小巴循环路线至东华医院，即使要付略高的小巴车资，亦总比乘坐的士便宜。既然运输署曾就此招标，即表明运输署亦认同开设此小巴循环路线的需要。她希望运输署能重新考虑开办上述专线小巴路线，并厘订合适的车资重新招标。
3. 梁景裕委员表示，小巴营运的状况已有改善，近月由于劳工市场没有早前紧张，聘请车长相对容易，而小巴牌价亦有下降。此外，由于二元乘车优惠已扩展至小巴服务，他相信如有关路线收取较高的车资，亦不会影响长者选乘。过去就西港岛线的公共交通服务重组计划，他亦多次建议运输署开设从蒲飞路开出的循环路线服务半山居民，因此他请运输署重新设计有关路线并再次招标。
4. 陈捷贵议员表示，他赞同修订此小巴路线行经港铁西营盘C出口，以发挥转乘港铁的作用。此外，有见近日检讨报告指小巴可增加至十九座，他相信有关安排立法后，是开办上述路线的合适时机。
5. 郑丽琼议员表示，早于二零零零年委员会已建议开设上述路线，因当时不少长者没有办法来往坚道明爱中心及东华医院，但当年同样是没有营运商申办而被搁置。她建议，由于西营盘港铁站已开通，运输署可重新修订此小巴路线行经皇后街再到上环港铁站。她指出，长者不可能从东华医院走路上半山，但到东华医院的的士数量不多，而且不少的士司机会抱怨从东华医院到坚道的路程太短。因此她请运输署慎重考虑车资水平并对上述小巴路线重新招标，即使增加到六元，但由于有二元乘车优惠，相信对长者影响不大。
6. 陈学锋议员表示，有关小巴路线并非26号巴士可取代，因26号巴士行经荷李活道，不是直接在东华医院外停车。他认同萧嘉怡议员，如运输署曾就此招标，即表明运输署认同开设此小巴循环路线的需要。他也认同梁景裕委员，二元乘车优惠增加营办商开办路线的诱因。因此，他希望运输署就上述小巴路线再次招标。
7. 主席表示，他支持运输署对上述小巴路线重新招标，因港铁西港岛线通车后，区内交通有新的需要。他亦曾与东华医院的管理层沟通，他们皆支持增设上述小巴路线。
8. 运输署高级运输主任/中西区蔡婷婷女士表示，运输署就开办小巴路线的车资有一定的标准，就二零一一年的招标文件显示，当时有关循环小巴路线为六点三公里的车程，运输署订定可收取最高六元一角的车资，营办商可选择以较低的车资投标。如现时再次招标，运输署亦会根据有关车程距离指引及既定机制厘定现时最高的车资。就二元乘车优惠实施后会否有更多长者乘坐有关路线，运输署需掌握更多的数据来检视情况。而长期病患者及使用轮椅的人士亦可使用复康巴士的服务。她指出，在与其他的区内小巴营办商商讨后，暂未有计划更改现行的小巴路线途径东华医院，以提供特别班次形式来提供替代服务。
9. 主席开放第二轮讨论。各委员的发言重点如下：
10. 郑丽琼议员表示，复康巴士必需预约，一般只接载残疾人士来往医院和院舍，并不能服务长者。她请主席去信运输署署长再次要求就有关小巴路线进行招标。
11. 萧嘉怡议员重申，请运输署再次慎重考虑招标。她指出，小巴营办商认为六元多的车资并不能营利，而居民曾向她表示可接受更高的车资。她请运输署重新调整车资和路线并再次招标。她亦赞同去信运输署署长表达诉求。
12. 叶锦龙委员表示，现时复康巴士的服务并不足够。此外，他指出小巴应有低地台设计，政府亦应对此提供补贴。
13. 许智峰议员表示，既然一众委员皆有如此强烈诉求，他请主席去信运输署署长提出诉求。
14. 主席总结，他会去信运输署署长表达委员对有关小巴路线重新招标的诉求，并多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第14项：关注区内违例泊车问题及要求增加泊车位事宜****(中西区交运会文件第37/2016号)**(下午6时21分至6时43分)1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 陈学锋议员表示，区内公共停车位严重不足，西区较高的大厦车位严重不足，导致街道布满违例停泊的车辆，包括皇后大道西、卑路乍街及科士街等。他询问运输署是否可在区内增建停车场以解决问题，或在有足够停车位前不发新的车牌。
3. 杨开永议员表示，在西港岛线通车后，因应重组计划巴士数目已减少。但由于违例泊车情况未有改善，交通仍然挤塞。他询问警方是否有持续及具阻吓性的抄牌行动以解决问题。
4. 杨学明议员表示，车位不足是违例泊车的其中一个成因。他促请部门考虑将区内的空地改为停车场。此外，西区食肆增加，令皇后大道西两边路旁晚上泊满车辆，在高街甚至经常有车辆违例停泊在行人路。他询问警方是否有不成文规定晚上八时后不抄牌，并请警方应严厉执法。
5. 吴兆康议员表示，违例泊车问题严重是由于执法不力及规划不妥善。他询问部门在卖地时是否设有条款要求发展商提供车位，不单满足新发展的需求，亦应弥补过往不足的车位。此外，他询问部门有没有就区内设置地下停车场作可行性研究。
6. 许智峰议员表示，违例泊车的成因很多，增加停车位并不能阻止所有违例泊车，例如晚上光顾食肆的车辆及在中区等候接载老板的车辆，因此需多管齐下以解决问题。他指出，短期而言，警方需增加交通督导员以加强执法。中期而言可考虑电子执法及加重罚则。
7. 梁景裕委员表示，不少人以往认为巴士构成交通挤塞，但现在在巴士班次减少后道路仍然挤塞，证明巴士并不是交通挤塞的成因。
8. 叶锦龙委员指出，区内车位不足造成违例泊车问题，显示政府规划不足。他请部门借鉴外国经验，如东京市规定新车必须取得市内的车位租约才可获发牌。他亦请部门检讨，研究区内可否有更多公共停车位，包括鼓励私人土地持有人增加车位供应或建设地下停车场等。
9. 萧嘉怡议员指出，除私家车外，现时送外卖的电单车在不需营运时成群停泊在必列者士街街士门口及士丹顿街，她请部门增加电单车车位，并与有关方面商讨应在何处停泊送外卖的电单车，她亦请警方加强检控。
10. 运输署工程师/中西区3梁卓琳女士表示，由于香港土地资源有限，特别在中西区，政府目前提供泊车位的政策会尽量优先考虑及配合商用车辆的泊车需求，包括旅游车、货车等在整体经济担当重要角色的车辆。尽管如此，政府亦会在合适地方提供适量的私家车泊位。就委员提到的私人物业发展，运输署会根据规划署的「香港规划标准与准则」要求发展商提供足够车位，鉴于在中西区私家车的需求较大，运输署会选用准则中较高的私家车泊车位数量，在卖地时亦会将泊车位的要求纳入卖地条款，发展商必须根据条款提供足够车位。由于中西区大部分地方已发展，现时主要在西坚尼地城仍有发展空间。在西坚尼地城的发展规划中，政府已预留位置兴建地下公共停车场，提供最少七十个私家车泊位及五十个货车泊位予公众使用。天桥底方面，由于区内的天桥底空间较小，未必适合用作货车停车场。而电单车泊位方面，她指出在合适的交通情况下，运输署会考虑加设电单车泊位。
11. 警务处中区交通队主管龙伟锋先生表示，警方会尽量增拨资源处理违例泊车，警方高层已备悉增加交通督导员的建议，并会向政府反映有关要求。就必列者士街街士的违例泊车问题，他会于会后安排警员处理。
12. 主席开放文件作第二轮讨论，各委员的发言重点如下：
13. 吴兆康议员询问，运输署有没有研究设置地下停车场的可行性，及会否将过去没有评估的旧建筑物的停车需求加入新发展物业的条款内。
14. 陈学锋议员表示，他同意研究发展地下停车场，并询问坚尼地城除污工程完成后，是否适合兴建大型地下停车场。他询问运输署是否有时间表。
15. 叶锦龙委员引台湾的例子指出，台湾会就私家地兴建地下停车位提供补助，他询问部门会否考虑有关措施吸引区内私人土地增加停车位的供应。
16. 杨学明议员表示，日本不少公园的地底下皆有停车场，他询问有关方案在中西区是否可行。
17. 陈捷贵议员表示，他认为区内的货车泊位不足够，导致现时丰物道及西营盘晚上的货车违例停泊严重。
18. 梁卓琳女士表示，运输署在有新发展时会要求发展商根据规划署的「香港规划标准与准则」提供足够停车位。规划中的西坚尼地城的公众停车位将设于私人发展的地下停车场内。此外，运输署会于二零一六至一七年度开展泊车政策检讨，优先考虑及配合商用车辆的需求，并会因应日后的检讨结果研究改善措施。
19. 主席总结，中西区缺少泊车位，他请部门考虑发展地下空间，并给予实际的解决方案。他指出，区议会将于七月与运输及房屋局局长会面，届时可再亲自向局长反映委员的关注。他并请警方增加交通督导员及继续严厉执法。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第15项：要求扩阔圣类斯中学对出一段皇后大道西行人路及为该段行人路加设上盖****(中西区交运会文件第38/2016号)**(下午6时44分至6时50分)1. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
2. 杨学明议员表示，该段道路非常狭窄，有逼切需要扩阔道路及加设上盖。他询问运输署是否要收窄行车路才可扩阔行人路，及是否可将两支电灯柱搬到对面行人路。
3. 主席表示，早年他亦曾提交文件请运输署改善该处围栏。他请运输署尽快扩阔该段行人路。
4. 陈学锋议员表示，该处斜坡泥钉凸出，如两人经过需侧身才可通过，下雨时雨伞如伸过行人路亦会构成危险，而另一边行人路晚上汽车违泊严重。他请运输署尽快进行扩阔及讲解如何进行工程。
5. 运输署工程师/中西区3梁卓琳女士表示，运输署要求行车路的最少阔度是五点五米，让车辆在有需要时可绕过前面车辆以防交通阻塞。由于现时皇后大道西419-419Q号对出的北面行人路部分上方有檐蓬，而该段道路只有约五点五米阔，部分行人路亦为私人土地，因此限制了扩阔该段南面行人路的可行性。而皇后大道西419号对出近广丰里的一段行车路相对较阔，收窄部分行车路以扩阔南面的行人路较为可行。由于圣类斯中学对出的皇后大道西南面行人路非常狭窄，阔度不足以容纳上盖的结构，因此在此段行人路上加建上盖的建议并不适合。
6. 路政署区域工程师/西区梁元熹女士表示，路政署会配合运输署进行有关扩阔工程，并于会后书面回复迁移路灯的可行性。
7. 主席多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第16项：关注中区因司机不守法而引致的交通问题，并要求警方加强执法、运输署设法推行道路设计改善措施，保障行人过路安全 (中西区交运会文件第40/2016号)**(下午6时50分至7时04分)1. 主席开放文件讨论，委员的提问和意见如下：
2. 梁景裕委员指出，运输署及警务处均就文件上的问题一回应「由有关部门回复」，他询问应由哪个政府部门回复黄格相机的事宜。而就问题四，警方回应过去三年只有四十三次拖车行动，他指警方应有专责拖车的资源，在有需要时便迅速安排拖车。就背景三，他补充意见，希望运输署可在干诺道中左一左二线适当的位置划上间断的双白线，避免车辆高速连续切线左转入域多利皇后街或租庇利街。他表示，警务处六月初严厉的执法行动非常有效，他从未见到皇后大道中于午饭时段畅通无阻，并希望警方能持续严厉执法。他同时询问警方在六月一日至七日在中西区发出的告票数目及种类。他建议运输署及警务处应合作成立监控中心，当监察系统留意到有车辆长期非法停泊，便可联络警方到场执法。
3. 主席赞同警方应仿效其他国家使用科技协助执法。他指出，拖车是较有阻吓作用的执法行动，但警方三年只有四十三次拖车，即平均一个月约一次并不足够。

 1. 运输署工程师/中西区1卢静怡女士表示，由于黄格相机属执法事宜，因此不属于运输署的职权范围。她曾就此询问相关部门，有关部门的研究指出，黄格相机执法的科技在海外仍未成熟，因此并没有在香港试用。而就干诺道中左一左二线划上双白线的建议，运输署曾实地视察，并未留意到有车辆以高速连续切线再左转入域多利皇后街或租庇利街。此外，如划上双白线后，车辆需要改经其他道路前往域多利皇后街、租庇利街和皇后大道中，这一方面会延长行车时间，对驾驶者造成不便，另一方面会加重附近道路及路口的交通负荷。
2. 警务处中区交通队主管龙伟锋先生表示，警方六月初严厉的执法行动增加公众自律意识，效果显著，行动期间，中区警区的票控数字较平日增加约百分之二十五。他表示，拖车并不是惩罚，而是警方处理严重交通阻塞时使用的一种措施，因此数字不高。而就干诺道中划上双白线的建议，警方亦赞同运输署的意见。
3. 主席开放文件作第二轮讨论。梁景裕委员补充，他并不是建议在干诺道中划设连续的双白线，而是希望需要左转的车辆提早切入左线，使在域多利皇后街或租庇利街横过马路的行人可留意到左转的车辆。此外，他希望跟进黄格相机，并请有关部门提供研究的资料。他亦再次建议警方应在中环放置拖车，在有需要时方便即时行动，并不需待严重挤塞时才安排拖车。
4. 主席请民政处协助联络研究黄格相机的政府部门看是否确有相关资料。他多谢嘉宾出席会议。
 |
| **第17项：其他事项**(下午7时04分)1. 没有其他事项。
 |
| **第18项：下次会议日期**(下午7时正05分) |
| 1. 主席宣布下次交通及运输委员会的会议日期为二零一六年六月十六日，政府文件截止日期为二零一六年五月二十五日，委员文件截止日期为二零一六年五月三十一日。
2. 会议于下午7时正结束。
 |
| 会议纪录于 | 二零一六年9月8日  | 通过 |
|  | 主席:陈财喜议员, MH |  |
|  | 秘书:许诺茵女士 |  |

中西区区议会秘书处

二零一六年六月