**中西区区议会**

**二零一六至一七年度**

**交通及运输委员会**

**第七次会议纪录**

**日　期：**二零一七年二月二十三日(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5时55分至6时29分) |
|  |  |  |
|  | 委员 |  |
|  | 陈捷贵议员, BBS, JP | (下午2时30分至6时13分) |
|  | 陈学锋议员, MH\* |  |
|  | 郑丽琼议员\* |  |
|  | 张国钧议员, JP | (下午2时46分至2时57分) |
|  | 许智峰议员 | (下午3时33分至5时29分) |
|  | 甘乃威议员, MH\* |  |
|  | 李志恒议员, MH | (下午2时33分至5时52分) |
|  | 吴兆康议员 | (下午2时30分至6时40分) |
|  | 萧嘉怡议员 | (下午2时30分至6时26分) |
|  | 杨开永议员\* |  |
|  | 杨学明议员 | (下午2时30分至7时00分) |
|  | 叶永成议员, BBS, MH, JP\* |  |
|  |  |  |
|  | 增选委员 |  |
|  | 梁景裕先生\* |  |
|  | 叶锦龙先生\* |  |
|  | 伍凯欣女士 | (下午2时30分至6时10分) |

注： \* 出席整个会议的委员

( ) 委员出席时间

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉宾 |  |
|  | 第5项 |  |
|  | 龚慧娴女士 | 路政署 工程师 7/中环湾仔绕道 |
|  | 黄镇健先生 | 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 |  |
|  | 傅定康先生  黄汉中先生  黄嘉俊先生  李建乐先生  马詹唯先生  黄鉴先生  黄秀娟女士  梁宏昌先生 | 运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1  新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司  策划及车务编排经理  新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司  高级策划主任  新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司  公众事务经理  新世界第一巴士服务有限公司 营运经理  城巴有限公司营运 壹部经理  九龙巴士(一九三三)有限公司 襄理(策划及发展)  九龙巴士(一九三三)有限公司 襄理(车务) |
|  |  |  |
|  | 第7项 |  |
|  | 陈志明先生  利世铿先生  曾宪文先生 | 运输署 高级工程师/特别职务  运输署 工程师/特别职务1  路政署 高级工程师/行人通道上盖2 |
|  |  |  |
|  | 第8项 |  |
|  | 麦家琪女士  卢静怡女士 | 运输署 高级工程师/中西区  运输署 工程师/中西区1 |
|  |  |  |
|  | 第9项 |  |
|  | 区颕恩女士  朱浩先生  莫英杰先生  冯嘉豪先生  王宝龙先生  黎同琛先生  钟浩璋先生  凌振鹏先生 | 发展局 首席助理秘书长(海港)  发展局 助理秘书长(海港)1  发展局 项目经理(海港)  发展局 工程师(海港)  周林建筑师事务所(香港)有限公司  黄郑顾问工程师有限公司  万利仕(亚洲) 顾问有限公司  巴马丹拿机电工程顾问有限公司 |
|  | 第10项 |  |
|  | 曹敏儿女士  温伟强先生 | 运输署 首席技术主任南区及山顶  警务处 中区交通队主管 |
|  |  |  |
|  | 第11项 |  |
|  | 梁国民先生 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 李建乐先生  马詹唯先生 | 新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司  公众事务经理  新世界第一巴士服务有限公司 营运经理 |
|  | 第12项 |  |
|  | 卢文俊先生  黄媛姿女士  杨国聪先生  张爱华女士  温伟强先生  卢静怡女士  甘乙宏先生  许稼农先生 | 警务处 高级督察 (道路管理组)  (执行及管制分区)(港岛交通部)  警务处 港岛交通部道路安全主任  (调查及支援组)  警务处 道路安全组警长  警务处 道路安全组警长  警务处 中区交通队主管  运输署 工程师/中西区1  路政署 区域工程师/中区  食物环境卫生署 卫生总督察1 |
|  |  |  |
|  | 第13项 |  |
|  | 梁国民先生  梁彦文先生  温伟强先生  陈庆勇先生  梁明浩先生  李雨华先生  谢福深先生  刘以欣小姐 | 运输署 高级运输主任/中西区  警务处 警民关系主任 (中区)  警务处 中区交通队主管  消防处 港岛中区指挥官  消防处 中区消防局局长  机电工程署 高级工程师/铁路4  港铁公司 车务经理–港岛线及将军澳线  港铁公司 助理公共关系经理 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **列席者：** |  | |  | |
|  | 黄何咏诗女士,JP | | 中西区民政事务专员 | |
|  | 王雪儿女士 | | 中西区民政事务助理专员 | |
|  | 杨颖珊女士 | | 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) | |
|  | 梁国民先生 | | 运输署 高级运输主任/中西区 | |
|  | 卢静怡女士 | | 运输署 工程师/中西区1 | |
|  | 叶宏宇先生 | | 运输署 工程师/中西区3 | |
|  | 曹敏儿女士 | | 运输署 首席技术主任南区及山顶 | |
|  | 甘乙宏先生 | | 路政署 区域工程师/中区 | |
|  | 温伟强先生 | | 香港警务处 中区交通队主管 | |
|  | 吴美媚女士 | | 香港警务处 西区行动主任 | |
|  | 邝士阳先生 | | 香港警务处 西区交通队主管 | |
|  |  | |  | |
|  | 秘书  黄筱静女士 | | 中西区民政事务处 行政主任(区议会)2 | |
|  |  | |  | |
| **因事缺席者：** | | |  | |
|  | 卢懿杏议员  吴永恩先生, MH  萧震然先生 | |  | |
|  | 李明丽女士 | | 香港警务处 中区行动主任 | |
|  | 吴铁浩先生 | | 运输署 工程师/中西区2 | |
|  | |  | |

|  |
| --- |
| **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七次会议。 |
| **第1项： 通过会议议程**   1. 委员会通过会议议程。 |
| **第2项：通过二零一六年十一月十日交运会第六次会议纪录**   1. 委员会通过交运会第六次会议纪录。 |
| **第3项：续议事项查察表 (中西区交运会文件第15/2017号)**  (下午2时36分)   1. 委员会备悉文件。   **第4项：主席报告**  (下午2时37分)   1. 主席表示，就主要小型交通改善项目及其时间表(截至本年一月尾)，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。 2. 主席指出，委员会于早前曾先后到在行人通道加建上盖的选址及必列者士街、第二街及第三街一带实地视察。 |

**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4/2017号)**

(下午2时37分至2时40分)

1. 路政署工程师 7/中环湾仔绕道龚慧娴女士简报中环交汇处过去六个月进行的工程，包括于民光街、民照街及金融街一带建造连接隧道西面出入口的地面道路及新建标志架，并于干诺道中天桥(东行)进行改建标志架工程。未来六个月路政署会继续进行民光街、民照街及金融街一带建造连接隧道西面出入口地面道路的工程。她表示，未来一年，该工程并没有新的大型临时改道措施，现有的临时交通改道措施将逐步交给隧道启用工程管理。
2. 她续指，中环及湾仔绕道项目位于中环一段的隧道工程已移交最后一个合约「隧道启用工程」继续进行余下的工程。根据现时预计，绕道将于二零一八年年底至二零一九年第一季通车。
3. 主席询问现时工程的进度有没有落后及可否准时完成工程。
4. 路政署高级工程师1/中环湾仔绕道黄镇健先生表示，绕道预计将于二零一八年年底至二零一九年第一季通车，余下工程正朝着此目标推展。
5. 委员没有其他提问。主席多谢嘉宾出席会议。

**第6项：2017-2018年度中西区巴士路线计划**

**(中西区交运会文件第5/2017号)**

(下午2时40分至4时06分)

1. 运输署高级运输主任/巴士发展(港岛)1傅定康先生表示，为免阻碍路面交通及希望巴士公司善用资源，每年运输署会与巴士公司商讨优化巴士服务。
2. 运输署傅定康先生简介路线如下：

**主要途经中西区巴士路线计划**

1. 新巴23X号线：为半山居民提供直达港岛东的服务。新巴会在上午8时正及8时20分新增两班特别班次，由蒲飞路开出，以西湾河为总站。全程车资9元，预计行车时间可节省十分钟。
2. 新巴18X路线：部分往筲箕湾方向的班次改经德辅道中及英皇道，不经东区走廊。
3. 新巴18路线：取消18号线下午由上环开往北角的3班班次，并将车辆调配到第18X号线。
4. 城巴40路线：改为提供单向服务由华富(北)开出往湾仔(香港会议展览中心)及不经置富道。
5. 城巴40M路线：往华富（北）方向的行车路线，改由湾仔北临时公共运输交汇处开出，经轩尼诗道及金钟道后，由红棉路前往坚道，取代绕经挤塞的中环皇后大道中、德己立街及摆花街。去年收到委员意见，故将尾班车延至晚上9时。
6. 新巴H1 路线：建议上午10时30分由中环渡轮码头开出的班次不经荷里活道，改经湾仔街市、油麻地果栏及旺角花墟一带，路线编号改为H 1A。另外，建议将下午5时30分至晚上8时30分由中环码头开出的班次改经弥敦道，更改路线编号为H2及取消下午5时正由中环渡轮码头开出的夜景班次。
7. 新巴3A路线：现时3A号线乘客量偏低，为更有效地运用资源，建议取消于上午7时45分及下午3时15分往中环的班次。
8. 城巴/ 九巴103P号路线：由于每个班次乘客量少于三成，建议取消上午繁忙时间特别班次。

**途经中西区的巴士路线**

1. 九巴/ 新巴980A号线：建议于早上繁忙时段增加两班前往湾仔的特别班次。
2. 九巴/ 新巴104号线：建议修改104号线的行车路线，不经旺角道，改经荔枝角道、太子道西，以避开旺角最繁忙的路段。
3. 城巴930/930X号线：建议增加班次，方便于港岛区上班的市民。
4. 城巴969B号线：建议于上午及下午繁忙时段增加班次。
5. 城巴E11S号线：于东涌路段会改道。
6. 城巴969C号线：建议于上午繁忙时段增加新路线服务及延长傍晚繁忙时段天水围的路段。
7. 619、641、930A、930X、962S及NA11号线：会根据指引，当有关路线乘客量符合改善巴士服务的指引，巴士公司将会增加班次。
8. 各委员就以上路线的发言重点如下：
9. 陈捷贵议员表示支持增加23X号线的班次。另外，他建议只取消一班103P号线的班次，并保留乘客量较高的班次，他续询问将103P号线的班次改为8时20分开出，会否有助增加乘客量。
10. 陈学锋议员表示是次计划未见涵盖委员会一向争取的通宵巴士服务，他要求运输署正视西区没有通宵巴士服务的问题。他希望运输署考虑增设西区前往葛量洪眼科医院的巴士服务，以方便长者及刚完成眼科手术的病人。他不同意18X号线驶经德辅道中，因为会增加行车时间，从而削弱18X号线的竞争力。他亦反对取消3A号线的班次，他指3A号线应作为服务性质，不应以客量多寡而删减班次。现时只有54号线小巴途经摩星岭道，然而，往往于玛丽医院，小巴已满坐。他认为取消了3A号线会加重54号小巴的负担，而且无法提供与3A号线相约的服务水平。另外，他询问可否增加101X号线上午的班次。他续指，现时要在正街以后的路段才可享有过海优惠，无法有效地发挥过海优惠的协同效应，他希望运输署考虑过海后的车资一律改为港岛巴士的价钱。
11. 甘乃威议员表示赞成增设23X号线，他建议增加三个班次，由上午8时起每15分钟一班。他指23X号线的车费略嫌过高，他担心收费过高会导致该线欠缺竞争力。他亦询问可否于上环增设18／18X的巴士站，以方便上环区居民前往东区。
12. 郑丽琼议员表示赞成增设23X号线，她建议服务时段由早上8时至9时30分。她认为23X号线的车资过高及希望加设由东区返回中西区的服务，以方便下班回家的居民。她反对40／40M 尾班车于晚上九时开出，她希望延至晚上10时。她指由于40号线不再驶经德己立街，她希望运输署可向乘搭12、12M 及13号线并于坚岛转乘40号线的乘客提供转乘优惠。
13. 萧嘉怡议员强烈要求维持40号线现有的服务及询问若40号线不再途经摆花街及德己立街，多少乘客会受影响及于德己立街及摆花街候车时间会增加多少。她强烈反对取消103P号线，她询问取消103P号班次后，候车时间较未取消前长多少。她建议8时05分的班次改早至7时50分，以方便学童。她指半山居民并不受惠于西营盘站通车，然而，不少半山的巴士线却被删减或削减班次。
14. 杨开永议员表示反对更改18X路线，因为改道后，该线不再是快线，因而减低其竞争力。另外，他指委员会已争取过海分段收费一段日子，他对现时要到正街才将车费改为港岛区巴士收费的安排表示失望，他希望过海后可以划一收费，给予市民多个选择。他指委员会一向争取的巴士路线未有涵盖至是次计划当中，包括西区夜间巴士、连接坚尼地城及南区的巴士路线及西区前往葛量洪医院的巴士服务。
15. 杨学明议员表示不希望18X变成一条慢线，他希望过海巴士在湾仔站后便调整价钱至港岛区巴士的收费及于早上繁忙时间增设930A号线，由西营盘前往荃湾及葵涌一带及于下午繁忙时间提供回程班次。他亦希望巴士公司尽快提供夜间巴士服务予西区居民。
16. 吴兆康议员表示赞成增设23X号线巴士，他希望服务时间延长至早上10时及增设下午繁忙时段回程的服务。他指坚岛亦有同样需求，他希望增设多一条巴士路线由坚道开出前往港岛东。他反对削减40及40M号线的班次，他指半山区远离西营盘站，未能受惠于西营盘站通车，因此希望巴士公司及运输署不要削减班次。他续询问巴士公司为何不开放巴士相关数据，让委员会及市民可以监察及向巴士公司提供改善建议。
17. 梁景裕委员指干诺道中东行于早上繁忙时段超乎负荷，他建议运输署考虑运用西隧巴士站的转乘能力。他续指，现时港澳码头于早上繁忙时间已超出负荷，无法容纳更多的区外线巴士进站。他询问九巴为何要增设N737号线。他表示23X号线的路线相比港铁毫无竞争力，因为车费贵及行车时间长，他建议行车路线不要经歌顿道，应利用东区走廊。他表示18X 改道后会增长车程，因此反对该建议。他反对删除H1号线下午5时的班次，并建议HI号线除经庙街外，还可考虑途经维港。他询问南港岛线巴士重组的计划为何没有于会上讨论。
18. 叶锦龙委员表示取消103P号线会影响半山的交通配套。他指市民不会因西港岛线通车，而不乘坐巴士，他认为巴士与港铁是相辅相成，因此，他不同意西港岛线通车后，便删减巴士线。他指有市民向他反映九巴及城巴的客户服务无法向市民解释904号线的班次的情况，他希望巴士公司跟进。他表示中西区必须有夜间巴士服务。
19. 运输署傅定康先生的回应重点如下:
20. 运输署会与巴士公司研究增设23X号线班次的可行性。根据车费等级表，该线9元收费未有超出上限，运输署备悉委员就车费的意见。
21. 40号线尾班车于晚上9时开出，到达玛丽医院时，大约9时15分，假若探访病人的市民未能赶及40号线的尾班车，可改乘40M号线。
22. 103P号线两个班次的乘客量相约，最高载客率是23%，使用量低，更改开出巴士的时间未必有助增加乘客量。候车时间会延长，随到站实时系统启用，可减低市民候车时间。
23. 分段收费为试验性质，现为第一阶段，就决定以何站作界线，有以下原则，包括避开繁忙商贸区及经常交通挤塞的路段、避免隧巴上落乘客大增，因而加长行车时间及统一划界。
24. 运输署备悉H1号线的意见。
25. 主席希望日后有更多半山的巴士服务及反对删除103P号线及18/18X号线的安排。
26. 新巴城巴公众事务经理李建乐先生回应重点如下：
27. 23X号线的收费是根据政府车费等级表而制定的，作为特快线，公司认为23X号线是具竞争力的，惟已备悉委员的意见，会与运输署再讨论。
28. 有关客户服务部未能解释904号线的班次情况，他表示会先了解有关事宜，会后回复。
29. 巴士路线计划中各项建议中已列出相关数据以供参考。公司提出各项建议时，均会参照运输署的指引，如加密班次的指引为繁忙时段最繁忙的半小时内的载客率达百分之一百，以及在该繁忙时段最繁忙的半小时所在的一小时内的载客率达百分之八十五。因此，文件中各项调整班次建议所列的数据是巴士的载客率。
30. 有关港铁南港岛线(东段)通车后的相关巴士路线计划，他了解署方将于稍后与委员会沟通。
31. 新巴城巴策划及车务编排经理黄汉中先生回应重点如下：
32. 于傍晚乘搭18X号线的乘客主要是由东区返回西区，巴士路线计划中往坚尼地城方向的服务没有变动，改动的是于傍晚时间由西区前往东区的路线。根据巴士公司的数据，傍晚在西区上车的乘客只有约10名，使用量十分低，改道后，预计有大约200名乘客受惠。他指18X号线的行车时间超过一小时，港铁西港岛线通车后，巴士已失去快线的优势，无法与港铁竞争。由于避免因客量过低而取消，因此希望透过增加上车点而提高使用量。18X号线于改道后，在林士街会设有巴士站，服务上环的市民。
33. 40号线的尾班车晚上9时由华富村开出，大约9时15分到达玛丽医院，距离医院探访结束时间8时正近一小时，相信能应付到医院探访的市民的需要，并估计受更改尾班车时间影响的乘客约20人。
34. 受40M号线改道影响，由兰桂坊前往半山的乘客可改乘其他的巴士线如12、12M或13号线，候车时间会由过往的4分钟增至6分钟，估计受影响乘客约240人。巴士公司会考虑于摆花街增设转乘12/12M号线的优惠，以减低对乘客的影响。
35. 103P号线的载量一向都十分低，在西港岛线通车后，乘客量下滑了一半，现时的载客量仍持续下滑。该巴士线的服务时间已在西港岛线通车后更改了一次，然而乘客量并没有因此而上升。
36. 备悉委员对中西区夜间巴士的意见，会与运输署再商讨。
37. 已备悉及会研究委员提出增加23X号线的班次，提供傍晚回程班次和增加坚道开出班次的意见。
38. 3A号线曾于去年咨询各委员的意见，并于今年的计划中作修订。新建议只取消上午7时45分及下午3时15分往中环的班次，受影响的乘客量只有个位数字。根据实地视察的结果，绿色小巴54号线于相关时段仍有充足的座位接载受影响的乘客。
39. 备悉希望H1号线途经更多景点的意见，他指下午5时的载客量是十分低，为更有效运用资源，因此建议取消下午5时的班次。
40. 九巴襄理(策划及发展)黄秀娟女士补充，建议新增经西隧的巴士服务主要是服务新界区远离港铁站的居民，满足当区居民的需求，班次大概20分钟至30分钟一班，不会对中西区的交通造成太大负担。
41. 新巴营运经理马詹唯先生补充，方案中的18X号线于中环起会有分段收费往东区。他续指，取消H1号线下午5时的班次后，乘客仍可于皇后像广场乘车。
42. 主席开放第二轮讨论，各委员的发言重点如下：
43. 郑丽琼议员询问会否有手机程式让23X号线的候车乘客得悉巴士即将到站。她续指，经过多年的缩减，现时已经没有巴士服务由半山区前往上环，她希望运输署及巴士公司考虑增设相关服务。
44. 叶锦龙委员表示有市民向他反映星期六904号线网上的班次与实际班次并不相符，他希望巴士公司跟进。他续指18X号线改道后会无法发挥快线的优势，他指与其改道，不如提供5号线的巴士服务。他询问巴士公司为何乘客量下跌，不是积极与港铁公司竞争，反而考虑删减班次。他指乘客量下跌是因为巴士的班次不准确，加上没有足够的乘车资讯予市民。他指实时资讯应该公开让所有人都可以应用。
45. 梁景裕委员表示新增9字为首的巴士路线会增加上环及干诺道中的交通负荷，他询问有何长远的方法将港澳码头站的巴士分流，他指有部分巴士线无须途经港澳码头站。他重申，建议运输署多加利用西区隧道口巴士站作分流之用，以减少停泊于港澳码头站的巴士。
46. 吴兆康议员建议可以于坚道试行18X号线，以收集数据。他指兰桂芳前往半山的候车时间井并非如巴士公司所言，只需4分钟，他希望巴士公司保留班次及开放巴士数据。
47. 萧嘉怡议员表示，德己立街及摆花街往半山的候车时间不止4分钟，她平均候车时间是10分钟，她询问是4分钟的数据是实地视察统计的结果还是经系统计算所得出的。她重申，半山居民并不受惠于港铁。她指若削减班次后，半山居民并没有更多选择，希望巴士公司以半山的居民角度去考虑是否削减班次。
48. 陈学锋议员指43M号线有一定人流，而23号线小巴供不应求，他希望运输署及巴士公司研究如何增强南区前往坚尼地城的服务。
49. 运输署傅定康先生的回应重点如下:
50. 城巴已就八条路线试行实时抵站系统。运输署备悉委员对18X号线变成流水线的意见，他指18X号线的改动只针对傍晚时候由西区前往东区的班次，由东区下班返回西区的居民不会受改动所影响。
51. 103P附近的居民可转乘103号线，103号线涵盖了大部分103P的路线。
52. 备悉新增由南区前往坚尼地城的巴士服务及开放巴士数据的意见。
53. 新巴城巴李建乐先生指预计二零一八年内实时抵站查询服务会覆盖新巴城巴所有路线。由于开发实时资讯系统需要庞大的投资及经常性开支，费用由公司承担，加上实时资讯具备商业价值，因此不会免费供第三方开发者使用。
54. 新巴城巴黄汉中先生回应，候车时间是根据有关路线所编定的行车班次及每条路线所服务的时段所计算出来。他补充去年曾提出优化18X号线的方案，改行东区走廊以提高竞争力，惟该方案不获支持。他续指，巴士公司尽量不提出取消巴士班次，希望以另一方式，包括改动路线，以提高客量。
55. 主席表示希望运输署或巴士公司就议员的论述于会后提交整体的回应。主席多谢嘉宾出席会议。

**第7项：在行人通道加建上盖**

**(中西区交运会文件第6/2017号)**

(下午4时06分至5时26分)

1. 运输署工程师特别职务1利世铿先生表示较早前曾邀请委员会就在行人通道加建上盖提出合适的选址。运输署共收到八个建议，当中有三个附合施政报告的倡议，即连接现有的公共运输交汇处或铁路站。运输署已就该三个选址作初步评估，包括建议长度、现时行人路阔度及于早上7至9时平均每小时行人的流量。
2. 运输署利世铿先生续简介各方案：
   1. 方案二：由学士台、桃李台对出一段的薄扶林道，西向东行通往香港大学港铁站C1方向的一段行人路

方案二的建议长度为366米，现时行人路约1.8至3.7米阔，早上7时至9时不包括长者的平均每小时行人流量为720人，而长者人数为40人。技术评估显示走线上有大树、大型交通标志、消防栓、消防入水制、喷水入水制、电表箱、信箱及汽车出入口。而且，部分土地涉及非运输署管理和路政署维修的土地。

* 1. 方案五：于坚尼地城蒲飞径加设挡雨上盖。

方案五的建议长度为119米，现时行人路约2.3至4.6米阔，早上7时至9时不包括长者的平均每小时行人流量为151人，而长者人数为9人。技术评估显示走线上有很多窗户通风口、大厦行人出入口、火警出路、电表箱、变电站出入口等私人拥有的设施。若采用此走线，日后须与私人业权商讨细节。

* 1. 方案六：由山市街雅福台对出至坚尼地城站B出口的一段石山街。

方案六的建议长度为134米，现时行人路约2.2至2.9米阔，早上7时至9时不包括长者的平均每小时行人流量为1073人，而长者人数为182人。技术评估显示走线上有消防栓、交通灯、壁画、汽车出入口、树木及挡土墙等等。

1. 运输署利世铿先生希望委员就上述建议选定一个方案以进行研究。
2. 主席表示，委员会曾与相关部门实地视察选址，他希望在会议上就三条走线方案给予优次排序。主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
3. 陈学锋议员表示，委员会只去了学士台及薄扶林道实地视察，没有去蒲飞径，但他大概知道蒲飞径的情况。整体而言，他较支持雅福台的方案，因为该选址的人流较多，而且为前往港铁站的主要通道，直接受惠的市民较多，工程亦相对简单。他希望运输署讲解选定一条走线后的程序及相关时间表。
4. 陈捷贵议员表示，三条选址他均支持。相对而言，学士台及雅福台的人流较多。他指出薄扶林道有许多树，他希望一旦采用该址，要避免砍伐树木，因此，新建的上盖或许要分段。他补充，雅福台的选址则需留意路上的灯柱。
5. 杨开永议员表示，蒲飞径上有学校及屋苑，行人流量不算太少，他希望委员会可以一并讨论他的建议。他想了解运输署接下来的程序。
6. 甘乃威议员询问如何取得这些选址。另外，他曾在地区设施管理委员会指出有网友对行人通道加建上盖有意见，他询问会否先进行咨询再作决定。他指上次于区内兴建升降机，及后有市民反映相关位置并没有需要加建升降机，他认为浪费了金钱，故询问是次会否进行社区咨询。他认为一切要小心处理，避免出现大白象工程。
7. 郑丽琼议员询问是否由运输署拨款以建造上盖。她反对于学士台至港铁站C1出口的整条薄扶林道加建上盖，她认为没有需要。她希望咨询学士台一带的居民及香港大学学生的意见。另外，她希望进行公众咨询，并提供造价予市民参考。她亦询问是否今天选定了一条选址便会着手加建。
8. 许智峰议员提出，加建上盖后或会令本来就窄的路段更为狭窄，更不开扬，甚至为行人带来不便，尤其对推婴儿车或手推车的市民。他指如为了要实行政策而无论如何都要于区内选一条通道加建上盖，他表示有保留。他认为上次「行人畅道通行」是一个失败的例子。他补充，若真的要就此三条走线选出一条，必须汲取上次教训，咨询附近居民并提供相关造价。
9. 叶锦龙委员表示，若非为增选委员，他不会知道区议会会就地区工程作出讨论及决定。他提出，除了上述三条选址，区内会否有其他更合适的选址。他询问会否广泛性地咨询居民的意见。
10. 叶永成议员表示，运输署咨询委员会的过程很清晰，透过咨询文件邀请议员提出建议。他相信议员会关心区内的事务及发展。他指，由学士台步行至港铁站的路段没有斜度，然而，当下雨时或阳光猛烈时，长者或推婴儿车的市民会走得相当辛苦，若加建上盖可提供一条较舒适的通道予居民。他指，只要对民生有利的，不管是哪一个选址他都会同意。他相信政府在工程进行前一定会咨询公众。
11. 运输署交通工程(港岛)部高级工程师/特别职务陈志明先生表示，为配合二零一六年《施政报告》现邀请全港十八区就加建行人通道上盖提出建议，目的是希望透过区议员对区内情况的了解，从而提议一条合适的行人通道加建上盖。当区议会选定走线方案后，路政署会聘请顾问公司先研究排在首位的方案的可行性，若排在首位的方案出现不可克服问题，会随即研究排在第二位的方案，如此类推，以尽量争取时间。其后，会再向区议会解释该方案详情及听取委员意见，而是项计划亦需要刊宪程序。在刊宪前，亦会进行咨询及听取受影响群众的意见，然后才落实相关方案。他补充，政府会因应报告预计所需的造价从而申请拨款。如造价少于三千万，会以丁项工程去申请拨款，若多于三千万，则会以甲项工程进行。价钱估算，会视乎设计及地下设施等不同因素影响。设计亦会尽量不影响现有树木，而提供一条舒适，并切合市民需要的行人通道上盖。
12. 路政署高级工程师/行人通道上盖2曾宪文先生表示，方案二的树木较多，在设计上难度会相对较高。他指，预计最快年尾顾问公司可提交勘测报告。
13. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士指，早前于交运会会上运输署曾向委员介绍此计划。其后，秘书处邀请所有委员就此提出建议，并基于议员提出的建议，经路政署初步评估后得出三个选址。秘书处为了令委员更了解选址的情况，亦安排了委员实地视察。她表示，部门会一方面听取市民意见，另一方面做可行性研究，以加快咨询及讨论。
14. 主席表示，相信各议员是透过平时的观察及与市民交流而得出上述建议，他希望各委员能于是次会上就上述建议排优次。主席开放第二轮发言。
15. 甘乃威议员表示，查看记录后，秘书处的确曾邀请委员提出意见，并安排了实地视察。但他指不知道其他委员提出了什么意见，及以何原则及程序选取了最后的三个方案。他补充，即使就该三个方案选其一，他希望能汲取上次升降机的经验，他建议就三条选址咨询居民，并于下次会议再就市民的意见作决定。他对三条选址均表示不反对，惟希望可以听取更多附民居民的意见。
16. 李志恒议员表示，翻看二零一六年九月八日的会议记录后，部门当日清楚解释整件事的程序。他建议节录当日的会议记录，及提供所有委员提出的意见及意见不获采纳的原因。他指在有限资讯下，难以即时提供意见，他希望听取更多市民的意见。他不认为此工程是大白象工程，他希望委员不要盲目反对政府提出的工程。
17. 许智峰议员表示希望尊重市民的意见，他认为是次咨询跟足了既有的程序，并没有出现情程序不公的情况。他表示若收集意见后能尽早告知委员所有建议更佳。他补充，希望部门勿将政府刊宪当作咨询市民的意见。他建议既然已按照既有的程序选定了三条选址，他希望民政署能协助进行咨询，寄信予附近立案法团及商店，咨询市民的意见。他希望工程完成后市民的评价是正面的。他补充，倘若没有比刊宪更广泛的咨询，他反对有关工程。
18. 叶锦龙委员表示，他曾向秘书处索取有关简报，希望清楚了解有关文件。他希望市民可以及早知道政府的工程计划。
19. 陈学锋议员指议员要向要对市民负责，若日后工程成大白象工程，提出方案的委员须向市民交代。他认为议员有责任咨询选民，他相信提出建议的委员已咨询了当区居民。他补充，即是如此，政府亦可就此工程再作咨询。
20. 叶永成议员表示，区议会的工作是透明的，此计划现时仍是初步阶段，他认为咨询市民的意见是议员的责任，他亦同意咨询附近的居民。此外，他表示不同意为了加建上盖而要砍伐树木。他重申即使不是他提出的建议，他支持三条选址中最利民的方案。
21. 甘乃威议员表示，不论是否当区议员，也有责任监察工程。假若兴建的行人通道上盖没达到挡雨或挡风的效果，委员将会遭市民批评。由于市民会监察工程，因此对每一个步骤，包括选址和设计均需要小心处理。
22. 叶锦龙委员提出可否有更多咨询。他担心市民会误以为刊宪已经是定案。他希望在是次工程在较前期时，咨询市民的意见。
23. 何专员表示同意要确保用公帑兴建的设施要能利民。她补充，二零一六年九月八日运输署曾向委员会解释合符标准的准则，包括行人流量、接驳公共交通设施或是否有足够阔度。她建议运输署就不符合要求的选址解释原因，秘书处会于会后向委员补充相关资料。
24. 运输署陈志明先生表示，是项计划是需要刊宪，而在有初步设计及刊宪前都会咨询受影响市民。他补充，收到的方案中，只有三条符合施政报告的倡议，因此运输署就该三条选址提供技术评估资料。而其余五个不符合的选址，当中有三条并没有连接公共交通运输处及铁路站，而另外两条则因为并非路政署及运输署管理，因此在是次计划未能涵盖。他指现时每区只计划于一条现有行人通道加建上盖，待区议会提供选址后，路政署会聘请顾问公司作勘察研究，研究该选址的可行性，同时亦会咨询受影响居民。
25. 主席表示希望能于今天达成共识，就三条选址排优次，让相关部门继续进行下一步研究。主席表示倾向支持坚尼地城站外加建上盖，因为该处人流较多。
26. 李志恒议员表示今天无法提出意见，他建议民政署就该三个方案咨询市民的意见，或安排委员到现场了解及比较各方案。他反对今天单凭现有资料选出一个方案，因为一旦于今天作了决定，部门只会就排在首位的方案做研究，不会再考虑其他方案。
27. 运输署陈志明先生回应，现计划只会就首条选出的方案作研究，因此难以就未有计划实行的选址进行咨询。
28. 主席开放第三轮讨论，各委员的发言重点如下：
29. 杨学明议员表示担心即使再安排委员现场视察，亦难以保证所有委员会出席。他指负责任的议员即使未有安排实地视察，议员亦会自行到选址了解。
30. 许智峰议员认为重点并非在于有没有实地视察各选址，而是有没有咨询市民意见。他建议，先就三条选址咨询受影响居民，他同意于工程较早期透过民政署咨询市民意见，并于下次会议再根据市民的意见排优次。
31. 叶锦龙委员表示希望公帑可以用得其所，他建议部门向各委员补充提供不符合要求的选址及咨询附近居民对三个选址的意见。
32. 甘乃威议员不同意运输署指因未有计划开展工程，因而不会进行咨询。他询问为何不能先做咨询。另外，他要求部门提供不获采用的选址，因为要让市民知道议员曾提出建议，惟不符合准则。他建议尽快进行咨询，于下次会议再作决定。
33. 陈学锋议员希望路政署能提供初步的设计以方便民政署及议员咨询市民意见。他询问路政署是否可以整合上次实地视察议员提出的意见并加入设计当中。他指中西区过往的重点工程项目有依照程序进行。他希望路政署能提供更多资料以作咨询之用。
34. 何专员表示是次会议希望初步咨询委员的意见，运输署及民政署亦计划咨询居民。她重申，运输署预计在区议会就选址排了优次后，便会咨询受影响居民。她补充，运输署准备的简报有就五条不符合要求的选址向各委员解释原因，而秘书处亦曾于实地视察时将罗列所有委员选址的资料文件派发予出席的委员。她指秘书处将于会后补发该资料文件给所有委员。她建议不论今天是否就三条选址作优次之分，民政署亦可以就三条选址进行咨询。
35. 运输署陈志明先生表示现计划只会兴建一条行人通上盖，当区议会选了优次后，便会投放资源于排在首位的选址，包括进行咨询及初步设计。
36. 主席建议运输署集中资源去研究排在首位方案的可行性，而民政署则同步就另外两个方案咨询市民意见。
37. 何专员表示，进行咨询时，咨询文件可清楚指明最终只会就一条通道加建上盖。她建议运输署可先就排在首位的选址设计上盖，与此同时，民政署就三个选址咨询居民的意见。
38. 主席开放第三轮讨论，各委员的发言重点如下：
39. 叶永成议员建议委员会应该先选定一条，部门就排在首位的选址作可行性研究，待有初步设计，再讨论是否接纳该设计。由于研究报告有机会显示该选址并不合适，因此他建议各委员先提出意见，就三条选址排优次。
40. 甘乃威议员表示如果没有就三条选址先做咨询，他反对于今天就三条选址排优次之分。
41. 叶锦龙委员询问部门是否只可就一条选址作设计。他建议咨询市民对选址的意见。
42. 李志恒议员表示，部门希望委员会就三条选址排优次之分，并就排在首位的选址设计，其后就该设计咨询市民﹔而他或部分议员则是希望先就三条选址收集市民的意见，再根据市民的意见排优次，他指咨询方向截然不同。他希望尽快咨询市民意见，再排优次之分。否则，他无法于今天作出建议。
43. 主席表示不会要求委员会于今天表决，但他希望委员会可就三条选址的优次达共识。他指可先就三个选址排优次，同步进行咨询，并在地区咨询的文件表明委员会的倾向性，否则部门很难展开接下来的工作。
44. 路政署曾宪文先生表示，原本预期收到委员会的意见后，会聘请顾问公司尽快为一条选址做勘测研究，才能较有效地确定设计模样，再向委员介绍。根据现时资源，难以在短时间内提交三个准确设计，需要较长的时间。
45. 主席开放最后一轮讨论，各委员的发言重点如下：
46. 李志恒议员表示，他希望部门就选址提供初步设计及造价估算。他指今天未能代表市民的意见就三条选址提出意见。
47. 陈捷贵议员建议，由部门提供三个简单的设计图作广泛性咨询。他同意委员会要有个共识，就三条选址排优次。他建议在咨询文件中提及委员会就三条选址的倾向性，但须表明会考虑市民的意见作最后决定。
48. 主席指先于委员会排优次，并同步做咨询。他提议以人流数目做基准，人流数目最多的是张国钧议员的意见，排于次位的是叶永成议员的建议。
49. 叶永成议员建议先于委员会上就三条选址排优次，以让部门先开展下一步程序，同时进行咨询。
50. 叶锦龙议员表示，若决定了优次，咨询收集的意见便会不准确。他不同意路政署及运输署指就未有计划加建上盖的选址咨询民意是浪费资源。他认为透过咨询收集的市民的意见，并不会浪费。
51. 甘乃威议员表示，他反对今天就三条选址定优次。他要求先就三条选址作咨询，再定优次。
52. 郑丽琼议员表示同意甘议员的意见。
53. 李志恒议员表示同意甘议员的意见。
54. 吴兆康议员表示同意甘议员的意见。
55. 许智峰议员表示同意甘议员的意见。
56. 伍凯欣委员表示同意甘议员的意见。
57. 叶锦龙议员表示同意甘议员的意见。
58. 主席总结，现先以行人流量作为基准排优次，同步请民政署就各选址咨询市民意见。主席多谢嘉宾出席会议。

**第8项：拟优化德辅道中的行人过路设施– 第一阶段的跟进及部份第二阶段的初步建议**

**(中西区交运会文件第7/2017号)**

(下午5时26分至5时55分)

1. 运输署高级工程师/中西区麦家琪女士表示去年二月已向议员提出将会研究如何优化德辅道中的行人过路设施，并于去年六月向议员报告四个路口的研究结果，除了租庇利街路口因现场环境的限制及优化该处的行人过路设施的可行性低外，运输署已就其余三个路口(包括摩利臣街、急庇利街及林士街路口)提出了方案。她表示路政署已于二零一六年年底大致完成摩利臣街路口的优化工程。而急庇利街路口及林士街路口的优化工程，路政署预计将于二零一七年年中完成。是次会议集中向各委员介绍域多利皇后街、禧利街及机利文街路口初步的建议。
2. 运输署工程师/中西区1卢静怡女士指域多利皇后街路口现时有三边行人过路处，现建议扩阔两边行人过路处(包括横过域多利皇后街(中环街市及集友银行之间)及横过德辅道中(中环街市及恒生总行之间)，并将域多利皇后街(干诺道中及德辅道中之间)东边行车线的行车方向更改为只准左转。运输署曾考虑扩阔集友银行外的行人路，但试行发现影响巴士转弯及行驶，因此没有采纳建议。运输署亦曾考虑扩阔横过域多利皇后街(恒生总行及盈置大厦之间)的行人路，但挖掘探井后发现地底公用设施密集，因此没有采纳建议。机利文街的路口现时有两边行人过路处，因为横过德辅道中的一边的行人过路处与电车站紧接，因此未能扩阔，现建议扩阔横过机利文街的一边的行人过路处，并在大生银行大厦对出近电车站旁的行人岛上加设围栏，引导市民于安全的地方等候横过马路。至于禧利街路口，现时有三边行人过路处，因为横过德辅道中的一边(金融商业大厦和锦牲大厦之间)的行人过路处与电车站紧接，因此未能扩阔，现建议扩阔横过禧利街两边的行人过路处。上述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。如有需要，路政署会先透过挖掘探井，从而评估上述方案的技术可行性。挖掘探井及工程进行期间，需要临时封闭行车路和/或行人路，路政署会陆续将提交临时的交通安排和申请挖掘准许证。
3. 她续表示，上述工程有机会遇到技术上困难及环境限制，例如扩阔行人路时可能需要临时封闭行车路以迁移集水沟，由于区内交通相当繁忙，临时封闭行车路未必可行。她又指，如现场环境许可，运输署会尽量将街道设施、交通灯设备和交通标志等迁移至行人过路处外，以免阻塞行人过路，由于地底公用设施密集，迁移街道设施、交通灯设备和交通标志等至行人过路处外未必可行。就上述困难及环境限制，路政署会研究方案的可行性及相关安排。 其次，由于搬移电车柱相当艰难，因此即使扩阔了行人路，现有电车柱仍会竖立于原来的位置。
4. 运输署麦家琪女士表示，希望于会上收集议员的意见，稍后会进行地区咨询，希望于2017年年底陆续开展工程。
5. 主席请委员提问和发表意见。各委员的发言重点如下：
6. 陈学锋议员表示，域多利皇后街改为只许左转无法解决问题，现时无法转左是由于巴士上落客阻塞，运输署应考虑迁移巴士站或将巴士站合并。
7. 甘乃威议员认为于域多利皇后街车辆无法左转，因此，运输署取消车辆直行，改为只许左转并不能解决问题。他询问为何是次研究没有包括禧利街及永乐街交界的行人过路处，他指该处是最多意外发生及最多人流前往港铁站的地点，他指上次已经要求运输署就该地点进行研究。
8. 李志恒议员表示运输署有需要研究禧利街及永乐街交界人车争路的问题。他续指，禧利街的两条行车线已经很窄，他询问运输署如何在保持两条行车线的情况下，仍能扩阔行人路，他指现时大型车辆转弯时或会碰到行人。他提议禧利街由双线行车改为单线行车，并加长绿灯时间以疏导车辆。他曾建议禁止车辆从德辅道中右转入禧利街，因为该处太窄，大型车辆转弯时会驶上行人路，市民需要向后移以腾出空间让大型车辆先过。他希望运输署考虑以上两个建议。
9. 萧嘉怡议员表示，德辅道中近中国银行的行人路，每当有巴士转弯时，行人需后退以让巴士先过。她认同有扩阔行人路的需要，但担心扩阔行人路后，巴士没有足够空间转弯，她希望运输署能提供专业意见以取舍两者。她认为禧利街及永乐街交界非常危险，她希望可以列入研究项目当中。
10. 郑丽琼议员询问行人路扩阔后是否有助疏导行人流量。
11. 梁景裕委员不同意有委员指巴士于域多利皇后街无法左转。据他观察，现时未能左转的原因是德辅道中的交通灯未能互相配合，当车流量较多时便会出现堵塞的情况，加上有很多货车占用巴士站上落货，导致巴士须在中线上落乘客，间接造成挤塞。他建议迁移104号线的巴士站，以解决因上落客造成的交通挤塞问题。另外，他建议扩阔德辅道中及域多利皇后街交界的安全岛。
12. 运输署麦家琪女士回应，扩阔行人过路处的目的是让更多行人可于同一次绿灯时间横过马路。运输署在研究是否有需要扩阔过路处时已派员实地视察，并尽量平衡车流及人流需要。至于域多利皇后街路口巴士转弯的问题，运输署曾与巴士公司实地视察，并进行巴士试行，结果显示如扩阔集友银行外的行人路会影响巴士转弯及对等候过马路的行人构成危险，因此不建议扩阔集友银行外的行人路。至于禧利街及永乐街交界行人过路处的问题，她表示会稍后审视。
13. 运输署卢静怡女士回应，就域多利皇后街路口，由于德辅道中左转域多利皇后街的车流高，故建议将域多利皇后街东边行车线行车方向更改为只准左转。她指运输署正与巴士公司商讨，研究避免巴士由德辅道中右转入禧利街的可行性。至于议员提出把禧利街由双线行车改为单线行车的建议，由于禧利街的车流高，她认为并不适合。
14. 主席开放第二轮讨论，各委员的发言重点如下：
15. 甘乃威议员表示，他翻查记录，委员曾两度要求运输署研究优化禧利街及永乐街的路口。惟运输署的回复均为备悉，他希望运输署提出确实时间表。
16. 运输署卢静怡女士回应，就禧利街及永乐街路口的交通问题，运输署稍后会于地区管理委员会向委员汇报研究进度。
17. 主席请部门先易后难，尽快开展工程。主席多谢嘉宾出席会议。

**第9项：中环新海滨三号用地未来发展 - 行人连接网络及临时行人道路安排**

**(中西区交运会文件第8/2017号)**

(下午5时55分至6时38分)

1. 发展局首席助理秘书长(海港)区颕恩女士介绍有关文件，重点如下：
2. 项目背景︰三号用地为规划署于二零一一年完成的《中环新海滨城市设计研究》（下称「研究」）范围内的八块主要用地之一。「研究」建议三号用地进行综合发展，主要作办公室和零售的商业用途，并提供园景行人平台、公众休憩用地和其他配套设施。该用地发展商须按《城市规划条例》在建筑工程开展前拟备总纲发展蓝图呈交予城规会核准。为对发展商作出全面指引，政府拟备了一份规划大纲，列明该用地的主要发展参数和规划及设计要求。中西区区议会于二零一六年十月曾就该大纲提出了意见，规划署在考虑议员的意见后，对规划大纲拟稿作出适当的修订。经修订的规划大纲于二零一六年十二月已得到城规会辖下都会规划小组委员会核准。发展局于去年四月委托顾问研究拟议行人网络内的连接的技术可行性。结果确认建造有关连接技术上可行，并就有关连接建议具体走线，由未来发展商落实。
3. 地面连接：南北方向由康乐广场连接中环码头及以东西方向连接怡和大厦、交易广场、国际金融中心二期、大会堂建筑群及未来四号用地的地面行人通道都会保留。行人可以继续以龙和道和耀星街两边行人路以东西方向贯通三号用地。政府预计未来发展可在用地的东面提供一条新的贯通南北的地面行人连接，方便市民前往中环码头一带。
4. 高架连接：该用地内须设一个横跨龙和道和耀星街连贯无间的园景平台，并沿南北方向提供一条至少阔六米畅通无阻的行人通道，连接康乐广场和中环码头。园景平台亦须预留接驳口连接中环新海滨一、二号及提供高架通道连接毗邻发展，包括怡和大厦、交易广场、国际金融中心二期及中环码头。发展商须建造一条新天桥以连接三号用地及国际金融中心二期。
5. 地下通道：现时贯穿干诺道中连接皇后像广场及用地位置的行人隧道将予以保留。发展商须建造及管理一条经干诺道中连接港铁中环站及三号用地地下发展的新通道。
6. 临时天桥：三号用地若按现时设计概念发展，现时连接康乐广场和中环码头的临时行人天桥须分期拆除。为维持现时行人连接，发展商在建造过程中必须提供能容纳现时行人流量的新临时行人天桥，并提供无障碍措施。技术研究建议由发展商在现时民耀街东面建造临时天桥作为替代连接，由于该建议连接与现时天桥的距离接近，并可保持现有天桥的连接点，有助保持通往海滨以及中环码头的行人连接性和畅达性，并可减低对行人造成的影响。任何施工期间的临时行人通道须由发展商设计、建造、管理及保养，并全日二十四小时供公众使用。
7. 实施安排：为符合以上要求，发展商需要在未来为三号用地发展呈交总纲发展蓝图中一并提交一份综合多层行人网络图，有关总纲发展蓝图包括行人网络设计将会在城规会核准前交由相关政府部门审视。城规会亦会邀请公众给予意见。相关地契亦会加入条款要求发展商在完成发展后必须全日二十四小时维持这些行人通道畅通无阻，以供公众使用。
8. 封闭现时道路：根据拟订规划大纲时参照的概念建筑设计，现时天星停车场和周边爱丁堡广场将会主要发展为地面公众休憩用地和行人道路。此外，发展商亦额外发展两幅位于三号用地北面及东南面界线以外的土地为公众休憩用地其中用地北面的公众休憩用地会连接中环码头，并取代民光街现址的交通设施，成为未来海滨长廊的一部分。现时的旅游巴停车位、的士站和上落客设施会在三号用地以北重置。有关民光街路段会在交通设施重置后封闭。东南面的休憩用地则与大会堂和展城馆前方的露天广场连接，相关的爱丁堡广场部分路段会在三号用地龙和道以北部分发展完成，龙和道以南部分发展时封闭。
9. 她表示当局会考虑议员的意见，对有关行人连接的走线作出适当的修订，然后根据《道路（工程、使用及补偿）条例》的相关规定刊宪。
10. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
11. 甘乃威议员询问发展局如何确保发展商二十四小时开放公众通道及公众通道不会被商户占用以作营商用途。另外，他询问该临时天桥会否设有行人输送带，以方便市民由中区前往码头。
12. 郑丽琼议员询问邮政总局的用地是否会一并售出予发展商及皇后广场对出的空地有何用途。她询问该平台是否二十四小时开放，及是否会逐步清拆现有的行人天桥以兴建一条新的临时天桥以连接怡和大厦。她询问预计兴建此计划需时多久及六米阔的行人通道旁会否有商店。她建议加设行人输送带。
13. 吴兆康议员表示反对拆卸邮政总局，他指优化行人设施的同时，应可以保留邮政总局。他指拆卸邮政总局后，新建的商业大楼会影响现时中环的景观及密度。他续指，计划中有许多通路均由私人管理，他询问由私人管理会否加设许多限制，如禁止街头表演，扼杀民间活动。
14. 叶锦龙委员询问为何没有提供构想图及清拆天桥的详细情况，他询问清拆大会堂后，该停车场将于何处重置。他表示现时的计划无需拆卸邮政总局亦可实行。
15. 陈学锋议员指现时只靠国际金融中心的天桥前往码头，该天桥人流很多，亦有人摆卖，他询问发展局有何短期措施改善该天桥人流问题。他不同意建造地面过路处，他指中环车流很多，中环湾仔绕道落成后车流会更多，地面的行人过路处会阻碍交通流畅度，他建议多加利用行人天桥及平台，以腾出地面予车辆。他希望发展局重新研究是否有需要建造地面连接。
16. 发展局区颕恩女士回应，现时天星码头的停车场能提供三百八十个车位及三十七个电单车车位，审视对整个区交通影响及停车的设施，建议在三号用地内重置天星码头部分车位，并确立会于整个未来发展内提供三百二十五个公众停车位及三十个电单车车位。此外，根据「香港规划标准与准则」的规定，三号用地总会提供约五百二十个辅助泊车位支援未来办公室及零售用途。其中用以支援零售设施的部分辅助停车位一般可开放予公众使用。
17. 她续指整个中环新海滨规划经历了一段很长的研究过程并经过两阶段广泛的公众参与活动。最后建议的设计概念采纳了最多市民同意的方案，有关公众休憩用地和行人网络亦已满足海港规划原则的要求，尽量希望提供高质素的公共休憩空间和多层、便捷的行人通道予市民享用。在地契要求下，发展商须二十四小时开放公众休憩用地。发展局有就私人发展内公众休憩用地的设计和管理发出指引，列明用地内发展商业用途的限制。她指，现时建议的行人网络中，会尽量希望保留地面连接，而在南北方向会提供架空连接横跨两条现有道路。规划大纲亦建议于不同层数连接毗邻现有或未来发展并在可行情况下在行人通道上增设行人输送带。她相信于园景平台增设有关行人输送带的可行性较大。她补充，有关园景平台日后会取代现有临时天桥，保持现时南北方向的行人连接。
18. 主席开放第二轮讨论，各委员的发言重点如下：
19. 郑丽琼议员询问该平台是露天的还是会上盖。她续询问何时会卖地及预计整个发展计划何时兴建完成。
20. 叶锦龙委员询问公共空间在私人管理下，会否影响市民使用的权利，及为何公众空间一定要由私人管理，为何不由政府或海滨管理局管理。
21. 吴兆康议员询问该公众地方会否被过度管理，而阻止街头表演或民间活动。他认为保留街道对城市发展很是重要。他续指十年前的咨询没有提及拆卸邮政总局，他反对根据该咨询拆卸邮政总局。
22. 发展局区颕恩女士回应，整个中环新海滨总共有八个用地，各有不同的用途，当中三号用地建议用作综合发展，主要包括办公室和零售用途。政府在三号用地的规划大纲中要求加入大量公众休憩用地。根据《私人发展公众休憩空间设计及管理指引》，政府要求发展商建造及营运的公众休憩用地，在地契中会列明须二十四小时开放予公众使用。政府希望市民与有关部门共同监察发展商是否依照指引开放有关空间予公众。有关指引亦列明容许非商业性质的免费活动。如有计划进行商业活动，则需要发展商在提交总纲发展蓝图时加入具体建议，并须得到城规会核准。
23. 主席开放第三轮讨论，发言重点如下。
24. 叶锦龙委员指发展局曾答应原地重置天星码头，但现却提出于十号码头重置。另外，他曾租借起动九龙东计划的场地，但发展局拒绝，原因是有金钱交易，他指即使非商业活动亦须收回成本。他建议由海滨管理局管理公共空间。
25. 吴兆康议员询问是否可于公众空间进行示威、游行或请愿，会否因私人管理而有过份的限制。
26. 发展局区颕恩女士回应，就叶锦龙委员提出有关租用九龙东场地的事宜，可于会后由起动九龙东办事处另行作出回复。有关与行人网络有关的工程和封闭道路安排在咨询区议会后，会根据《道路（工程、使用及补偿）条例》的相关要求刊宪，待有关程序完成后，政府会适时将三号用地推出市场。她续补充，有关《私人发展公众休憩空间设计及管理指引》适用于新建成的私人商业及住宅项目，三号用地的安排亦一样。
27. 主席多谢嘉宾出席。

**第10项：关注重型车辆于波老道行驶引起之交通安全及挤塞问题**

**(中西区交运会文件第9/2017号)**

(下午6时39分至6时46)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 梁景裕委员指学校上课及下课时段波老道的交通相当混乱，加上波老道路窄，又多大型车辆出入，他询问运输署及路政署有何改善措施。他指曾实地视察，理解扩阔波老道路面并不可行，他希望路政署与运输署研究如何解决问题。他续指该路上常有沙石，会导致大型车辆发生意外，或令前车将沙石溅至后方来车，他希望食环署可以作出跟进，清理路面的沙石。他询问警方针对波老道违反重量限制及行车时间限制的车辆发出的票控数字是多少。他指接获市民有关于波老道违反重量限制及行车时间限制的投诉，他质疑是否警方执法不力，因而大型车辆的司机愿意挺而走险违反时间限制进出波老道。他希望警方加强于波老道巡查。
3. 警务处中区交通队主管温伟强先生表示警方十分关注学童安全的问题。日前，警方曾与学校、校巴营运商及运输署商讨如何停泊校巴及警方如何作出协调。就此，警方在上学的日子，最少有两个固定时段在学校附近进行交通管制，并特别针对波老道。警方最近三个月接获24宗针对校巴于放学时段影响路面交通的投诉。他补充，警方若发现道路出现沙石导致有潜在危险，警方会主动要求食环署清理，避免发生交通意外。警方在波老道执行交通管制时，若发现大型车辆驶入波老道，必定会查问该车辆是否有由运输署发出的许可证，否则，会作出检控。警方亦会不定期于该址巡查。
4. 运输署首席技术主任南区及山顶曹敏儿女士指运输署已将波老道划为禁止4吨或以上车辆进入(巴士例外)之道路，有关措施已可减少重型车辆使用波老道。
5. 梁景裕委员补充，如果有关车辆取得由运输署发出的许可证，但违反许可证的规条，他希望运输署考虑撤销该许可证。
6. 运输署曹敏儿女士指运输署会与警方紧密联系，加强相关检控，若发现有违反许可证的规条，可转介运输署，运输署会作出跟进了解相关情况。
7. 警务处温伟强先生表示警方会加强人手于波老道执法。
8. 主席希望警方加强执法及密切留意波老道的情况。主席多谢嘉宾出席会议。

**第11项：要求改善26号巴士的服务**

**(中西区交运会文件第10/2017号)**

(下午6时46分至6时54分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 甘乃威议员指运输署的回复中提及有个别班次未能按照规定的班次提供服务，他询问运输署有多少班次出现此情况及可否提供确实的数据。另外，他询问会否于下午时段进行实地调查，因为他接获的投诉是于下午发生的。他续询问实时到站系统将于二零一八年何月起提供服务及于巴士站会否设有实时报站显示屏。
3. 运输署高级运输主任/中西区梁国民先生回应，运输署不时透过实地调查及视察以监察巴士路线的服务水平。最近早上繁忙时段的调查发现新巴第26号线班次不稳，运输署会持续监察巴士脱班情况，若发现个别班次未能依规定的班次提供服务，运输署会于不同时间进行实地调查。就运输署最近三个月在上午繁忙时段对该线进行调查发现有二天分别有两个班次及三个班次出现脱班的情况，运输署因此要求巴士公司解释脱班的原因及提交改善措施。巴士公司回复指班次不稳主要受到沿路交通挤塞所影响。
4. 新世界第一巴士服务有限公司及城巴有限公司公众事务经理李建乐先生指，根据营运纪录，26号线大致按原定时间准时开出，然而，由于26号线途径轩尼诗道、金钟道及中环等繁忙路段，在个别日子如维园举行工展会及年宵市场时，班次会因路面挤塞受影响。巴士公司会持续观察班次表现，并适时调动班次。他续指，新巴城巴会于二零一八年内提供所有路线的实时抵站时间查询服务，由于仍在筹备相关工作，若有新的消息会再公布。新巴城巴计划在所有路线的实时抵站系统完成后，在全港二百多个设有上盖及电力的巴士站加设实时抵站显示屏，其余的考虑因素包括主要是乘客上车的巴士站、有较多的候车乘客及地理环境可行。
5. 主席开放第二轮讨论，委员的发言重点如下：
6. 甘乃威议员指只有一条巴士路线会途经荷里活道，巴士脱班情况会导致乘客量下降，他表示于繁忙时间有两至三个班次脱班是不可接受，他希望运输署继续监察巴士脱班的情况，并定期实地调查巴士是否有脱班的情况。
7. 主席请运输署继续监察巴士路线的服务水平。
8. 运输署高级运输主任/中西区梁国民先生补充会继续在不同时段安排调查及视察，以监察该线的服务水平。
9. 新世界第一巴士服务有限公司营运经理马詹唯先生补充，根据营运纪录，26号线的服务水平表现不俗，他指即使26号线巴士准时于总站开出，因为路线较长，两个班次的间距会因路面情况而改变。他表示巴士公司会继续留意26号线服务的情况。
10. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第12项：消除交通隐患**

**(中西区交运会文件第11/2017号)**

(下午6时54分至7时08分)

1. 主席表示去年二月近海港政府大楼发生了一宗致命的交通意外。他指每天都有许多人前往该垃圾站，险象横生。警方亦关注该处的安全问题。他询问运输署有何方案去改善该址交通安全问题。
2. 运输署工程师/中西区1卢静怡小姐表示，根据食物环境卫生署提供的数资料，横过干诺道中来回民吉街垃圾站最高峰每小时人流约六十人。干诺道中近民吉街垃圾站附近设有行人天桥，而行人天桥亦附设升降机，市民可以使用行人天桥安全地横过干诺道中，从交通角度而言，该处理论上是不需要增设地面行人过路处。但鉴于中西区区议会、食物环境卫生署及警务处建议在干诺道中增设行人过路设施，以便推垃圾车的人前往民吉街垃圾站，经平衡该处交通及行人的需求，运输署初步提出改善方案，建议于干诺道中及林士街路口加增灯号控制行人过路处，但此建议会影响和延误干诺道中的交通，前往该垃圾站市民亦需绕路。同时，由于该段干诺道中有多个现场环境限制，运输署正安排路政署挖掘探井，了解相关地点的地下公用设施，以研究初步建议的可行性。
3. 警务处高级督察 (道路管理组) (执行及管制分区)(港岛交通部) 卢文俊先生指警方初步不反对此建议，在工程完成后，警方会继续密切留意是否仍出现市民非法横过马路的情况，如情况未有改善，或会与食环署商讨禁止行人推手推车前往该垃圾站，只允许垃圾车使用此垃圾站，然而此举须另觅新的垃圾站以解决现时市民对垃圾站的需求。
4. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士补充，在干诺道中增设过路处会影响上址交通，加上影响行人视线，行人看不见迎面来车，会有潜在危险。她建议细节可于地区管理委员会详细讨论。
5. 食物环境卫生署卫生总督察1许稼农先生回应，食环署已回复运输署，并同意该建议。
6. 主席开放文件讨论，各委员的发言重点如下：
7. 陈学锋议员认为运输署的建议可取，但他担心市民不愿推着沉重的垃圾车绕路，为了方便，而依旧直接横过马路，不使用该过路处。
8. 郑丽琼议员询问该过路处是否平路。
9. 甘乃威议员同意陈学锋议员的意见，他指于干诺道中设过路处会影响该址的交通流量，但在没有更好的建议下，他同意采纳该方案，若新增的过路处未能发挥功用，届时再研究如何解决此问题。
10. 杨开永议员表示干诺道中的交通流量很高，但市民的生命安全更为重要，他希望运输署评估该建议会否严重影响干诺道中的交通流量。若有需要，他建议搬迁该垃圾站。
11. 叶锦龙委员表示市民或会贪方便直接横过马路，但政府仍有责任提供一条安全的过路处予市民，纵使此方案需作一些绕路。他认为无须搬迁垃圾站，反而需教导市民遵守交通规则。
12. 叶永成议员表示难以增设过路处让行人直接横过干诺道中，他指虽然现时的建议未必最好，但为了市民的安全，可先试行此建议。
13. 何专员同意委员的意见，市民或会取易舍难，直接横过马路，但她指在新的建议下，市民只需较直接横过马路向前多走一小段路，便可安全地横过马路，此建议已是相对较可行的方案。她表示会加强教育公众安全地横过马路。
14. 主席表示交通安全最重要，他希望食环署派发宣扬道路安全意识的宣传单张予收集垃圾的工人。
15. 叶锦龙委员建议该址使用按掣式的交通灯号，如有需要，才会转为行人绿灯，他认为可以减低对交通影响。
16. 运输署卢静怡女士指干诺道中有多个现场环境限制，如停车场的出入口、[高身[中央分隔欄](javascript:void(0);)](javascript:void(0);)、天桥的柱等，以上因素会影响设置灯号控制行人过路处的位置，加上为了尽量减少对交通的影响，现时建议的位置较为理想，初步方案的灯号设计亦会配合干诺道中的车辆停顿，从而减低对干诺道中交通的影响。但她补充，此过路处仍需要更多时间作研究。

**第13项：关注港铁火警事件**

**(中西区交运会文件第12/2017号)**

(下午7时08分至7时29分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 陈学锋议员赞扬警务处、消防处及港铁公司于当天作出了合适的安排，迅速地解决问题。惟当天的讯息相当混乱，他希望部门及港铁公司研究如何准确地发布讯息，避免流言影响救援工作。他指知道港铁公司有相关的演练，但据他所知，演练没有市民参与，他询问消防处有否要求相关演练要包括市民的参与，以确保乘客及港铁职员有足够的应变能力。
3. 叶锦龙委员表示是次事件相当不幸，但是次意外突显了港铁职员及市民防火安全认知不足。他指有片段显示港铁职员使用灭火筒时没有拔出安全针，他询问港铁公司培训职员的情况及有关应变措施会否更公开透明。他不同意在每节车厢加装闭路电视，他认为没有必要，而且会涉及私隐问题。
4. 郑丽琼议员建议港铁公司邀请乘客参与火警演习。
5. 主席建议港铁增强防火设施，如月台洒水器。他亦提出加强职员的训练及突发事件的演练。他希望警方加强港铁警区的巡逻，他不同意在港铁站加入安检程序。他询问警方及港铁公司会否加强在站内抽查可疑人士，以加强阻吓性。他指最近在港铁站内看到警察的频率上升。
6. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣小姐表示，备悉及感谢议员的意见，她强调安全是港铁公司的第一考虑和首要任务。她指在任何交通运输系统中，如发生任何事故，最重要是迅速、有效、有秩序及安全地疏散乘客。港铁公司一直和警方保持紧密联系，在紧急情况下，港铁公司亦会立即通知警方，互相配合和跟进。平时会就不同的紧急情况设有既定的应变预案，并定期举行演练。在是次事故当中，港铁公司迅速及有秩序地疏散乘客，并将影响减至最低。
7. 港铁公司车务经理–港岛线及将军澳线谢福深先生指于二零一七年二月十日晚上大约七时许，一列由金钟站开往尖沙咀站的荃湾线列车，途中车长得悉车厢内有烟。车长即时按应有程序通知车务控制中心，继续把列车驶向尖沙咀站，同时作出车厢广播。车务控制中心即时通知车站，随后通知警方及消防处，整个过程应变迅速。他续指，根据闭路电视的片段，在列车抵达尖沙咀站前，职员已到达月台戒备。列车到站后，职员即时安排车上乘客离开车厢，随后有乘客及职员使用灭火筒将火救熄。车站亦透过显示屏以及广播于月台及大堂，通知乘客疏散安排。从闭路电视的片段可见，疏散时的秩序大致良好，在几分钟内，大部分乘客已经离开月台层，其他自行留在月台的乘客，在劝喻下，短时间内亦已离开月台层。
8. 他补充，港铁公司已制定车务守则及安全守则，涵盖了不同的事件包括火警的应变程序。港铁职员都熟习这些应变手则及应变程序。若不幸发生事故，港铁职员会按性质或严重程度启动不同的应变程序，车长及车站职员会与车务控制中心保持紧密的沟通，车务控制中心会作出协调，有需要时会调动列车或人手等。港铁公司亦会尽快通知相关政府部门，如运输署、机电工程署、警务处及消防处。他续指，港铁公司有为职员安排定期训练，车站职员在入职时的训练以及一些重温课程中，均包括消防训练、车站疏散及使用灭火筒等等的训练。港铁每年会与警务处及消防处进行最少十二次的演习，以模拟紧急或重大事故，测试疏散及紧急应变程序。最近一次的大型演习于二零一六年十一月举行，当时有二千人参与，包括车长、车站职员及公众人士。港铁公司会视乎情况，进一步加强或加密相关的演练。就议员提及事发当日港铁职员使用灭火筒的情况，他表示，当时同事接过灭火筒后，因为车厢太大烟，故后退到一个可以清楚望到灭火筒的地方，拔去安全针后再救火。他补充，港铁的车厢是由防燃物料制造，并配备各项安全装置，包括灭火筒、通风窗、与职员联络的紧急通话系统、车厢广播系统及紧急逃生门等，月台亦有灭火筒、消防系统及广播系统等。
9. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣小姐补充，当天港铁公司透过不同的渠道，向乘客及市民发放资讯。她续补充，事发时，涉事列车的车长在到尖沙咀站前已透过广播系统通知乘客到站后离开车厢。尖沙咀站在列车到站后亦发出广播，表明该列车不会载客。列车到站后，车站职员透过广播及乘客资讯显示屏通知乘客车站出现紧急事故，而大堂及月台的职员亦指示乘客离开车站，同时，港铁公司亦即时透过智能手机程式向乘客发放车务讯息，通知乘客尖沙咀站发生事故及列车不停尖沙咀站。
10. 她表示，港铁公司一向有进行公众教育的工作，如透过小册子「日日安全搭港铁」教育乘客使用港铁设施的安全指引及紧急逃生资讯等，该小册子可于港铁车站索取或上网浏览。她续指，因应二零零四年列车上的火警事故，港铁公司已采取不同的改善及加强公众教育及处理事故的措施，并邀请公众人士参与由港铁、警方及消防联合举办的恒常演练。港铁公司将成立一个高级别检讨委员会，全方位检讨是次事件的处理。
11. 主席开放第二轮讨论，委员的发言重点如下。
12. 叶永成议员指金钟站扩展后，人流更多，车站亦深入地底，港铁公司须全面检视及优化紧急情况的应变机制，并加强职员的应变能力及各部门的配合。
13. 主席希望港铁公司认真及深入地检讨现有应变机制。他指港铁站人流愈来愈多，一旦发生事故，后果不堪设想。
14. 叶锦龙委员表示，公众不清楚站内的走火通道，尤其金钟站及西港岛线的站深入地底，他询问港铁公司有何方法教育乘客站内的逃生通道。
15. 港铁公司谢福深先生回应，当车站需要紧急疏散，港铁职员会启动车站疏散模式，站内设备会自动配合，包括闪动的「出口」标志、显示屏及车站广播会发放疏散讯息等，现场亦会有车站职员指示乘客离开车站。
16. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第14项：下次会议日期**

(下午7时29分至7时30分)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. 主席宣布由于没有足够的法定人数参与会议，主席宣布流会，未完成的议程将于下次会议讨论。 2. 会议于下午7时30分结束。 | | | | | |
| 会议纪录于 | | 二零一七年四月六日 | | 通过 |
|  | 主席:陈财喜议员, MH | |  | |
|  | 秘书:黄筱静女士 | |  | |

中西区区议会秘书处

二零一七年四月