**中西區區議會**

**二零一六至一七年度**

**交通及運輸委員會**

**第三次會議紀錄**

**日　期：**二零一六年四月七日(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

陳財喜議員, MH\*

副主席

陳浩濂議員 (下午5時43分至會議結束)

委員

陳捷貴議員, BBS, JP\*

陳學鋒議員, MH (下午2時30分至6時54分)

張國鈞議員, JP (下午2時30分至4時16分)

許智峯議員 (下午2時30分至4時37分,

 下午6時54分至會議結束)

甘乃威議員, MH (下午2時30分至5時38分)

李志恒議員 (下午2時30分至6時54分)

盧懿杏議員 (下午2時36分至會議結束)

吳兆康議員\*

蕭嘉怡議員 (下午2時30分至5時47分)

楊開永議員\*

楊學明議員\*

葉永成議員, BBS, MH, JP\*

增選委員

梁景裕先生\*

伍凱欣女士 (下午2時30分至4時37分)

吳永恩先生,MH (下午2時30分至5時12分)

蕭震然先生 (下午2時41分至會議結束)

葉錦龍先生\*

註： \* 出席整個會議的委員

( ) 委員出席時間

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉賓第4項 |  |
|  | 周振邦先生 | 路政署 高級工程師3/中環灣仔繞道 |
|  | 梁瀚雲先生 | 路政署 高級工程師1/中環灣仔繞道 |
|  | 俞慶偉先生 | 艾奕康有限公司 駐工地高級工程師 |
|  |  |  |
|  | 第5項 |  |
|  | 蔡綺琳女士 | 運輸署 高級運輸主任/巴士發展(港島)1 |
|  | 黃漢中先生 | 新巴城巴 策劃及車務編排經理 |
|  | 黃嘉俊先生 | 新巴城巴 高級策劃主任 |
|  | 李建樂先生 | 新巴城巴 公眾事務經理 |
|  | 馬詹唯先生 | 新巴 營運經理 |
|  | 黃鑑先生 | 城巴 營運壹部經理 |
|  | 張立基先生 | 九巴 社區事務經理 |
|  | 黃秀娟女士 | 九巴 襄理(策劃及發展) |
|  |  |  |
|  | 第6項 |  |
|  | 徐淑婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 李建樂先生 | 新巴城巴 公眾事務經理 |
|  |  |  |
|  | 第7項 |  |
|  | 韋漢國先生 | 運輸署 首席技術主任南區及山頂 |
|  | 孫樹賢先生 | 警務處 中區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第8項 |  |
|  | 李明耀先生 | 香港電車有限公司 營運經理 |
|  | 伍英偉先生 | 土木工程拓展署 高級工程師 |
|  | 利啟泰先生 | 土木工程拓展署 工程師 |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 甘乙宏先生 | 路政署 區域工程師/中區 |
|  |  |  |
|  | 第9項 |  |
|  | 李明耀先生 | 香港電車有限公司 營運經理 |
|  | 鄺士陽先生 | 警務處 西區交通隊主管 |
|  | 徐淑婷女士 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  |  |  |
|  | 第10項 |  |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 鄺士陽先生 | 警務處 西區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | 第11項 |  |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 鄺士陽先生 | 警務處 西區交通隊主管 |
|  |  |  |
|  | 第12項 |  |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 梁卓琳女士 | 運輸署 工程師/中西區3 |
|  | 鄺士陽先生 | 警務處 西區交通隊主管 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署 區域工程師/西區 |
|  |  |  |
|  | 第13項 |  |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 吳鐵浩先生 | 運輸署 工程師/中西區2 |
|  | 孫樹賢先生 | 警務處 中區交通隊主管 |
|  |  |  |
| **列席者：** |  |  |
|  | 黃何詠詩女士,JP | 中西區民政事務專員 |
|  | 林冰冰女士 | 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 |
|  | 盧靜怡女士 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | 吳鐵浩先生 | 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 |
|  | 韋漢國先生 | 運輸署 首席技術主任南區及山頂 |
|  | 梁元熹女士 | 路政署 區域工程師/西區 |
|  | 孫樹賢先生 | 香港警務處 中區交通隊主管 |
|  | 鄺士陽先生 | 香港警務處 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：** |  |
|  | 鄭麗琼議員 |  |
|  | 陳志明先生 | 運輸署 高級工程師/中西區 |
|  | 彭笑珍女士 | 香港警務處 中區行動主任 |
|  | 馮家瑩女士 | 香港警務處 西區行動主任 |

|  |
| --- |
| **歡迎**主席歡迎各委員及政府部門代表出席二零一六至一七年度交通及運輸委員會第三次會議。 |
| **第1項： 通過會議議程**1. 主席表示會議議程曾作出修訂，並已呈枱供委員參閱。
2. 委員會通過經修訂的會議議程。
 |
| **第2項：通過二零一六年二月十八日交運會第二次會議紀錄**1. 主席表示在會前收到陳浩濂議員及鄭麗琼議員對會議紀錄的修訂，秘書處已把修訂建議夾附第三批文件及呈枱供各委員參閱。
2. 委員會通過經修訂的第二次會議紀錄。
 |
| **第3項：主席報告**1. 主席表示，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。
2. 主席表示，跟進第二次會議的討論，他於本年二月二十五日聯同幾位交運會委員與運輸署及警務處代表實地視察域多利皇后街的交通情況，當天觀察到的交通問題已呈枱供各位參閱，並已要求有關部門跟進。
 |
| **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16/2016號)**(下午2時31分至2時36分)1. 路政署高級工程師/中環灣仔繞道3周振邦先生簡報中環交匯處過去六個月進行了的工程，例如建造連接隧道西面出入口的地面道路及擴闊行車天橋。現時天橋的主體結構已完成，中環交匯處亦已進入最後施工階段。未來六個月路政署會繼續進行餘下的工程，包括建造民光街、民照街及金融街一帶的接駁道路，路政署預期這些工程會於二零一六年第四季完成。
2. 梁景裕委員詢問，雖然中環灣仔繞道東面工程受阻，但如西面的工程能按時完成，路政署是否能局部開放中環灣仔繞道供公眾使用。
3. 路政署高級工程師1/中環灣仔繞道梁瀚雲先生表示，路政署曾於本年三月二十九日就局部開放中環灣仔繞道的建議提供書面回覆，經研究後，局部開放的建議並不可行，因多項機電纜線設施包括通風系統、照明系統及消防系統都須經由「灣仔發展計劃第二期」工程範圍內受延誤影響的繞道隧道管道接駁至位於北角油街的擬建行政大樓，作中央管控和監察。勉強於受影響的管道內鋪設臨時機電設施，將影響隧道運作和行車安全。
4. 委員沒有其他提問。主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第5項：****常設事項(ii) —配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃****2016-2017年度中西區巴士路線計劃****(中西區交運會文件第9/2016號（修訂）)**(下午2時37分至4時36分)1. 主席建議將路線分批檢視，如委員有意見及提問可逐一討論。

**提升服務項目(港島區路線)**1. 高級運輸主任/巴士發展(港島)1蔡綺琳女士表示，為配合城巴第12號線縮減班次的方案，城巴第12M號線將會以一部雙層巴士替代一部單層巴士行走。
2. 楊學明議員表示，12M號線的載客量已飽和，他建議協調12A及12M的巴士以提升服務。
3. 新巴城巴策劃及車務編排經理黃漢中先生表示，12M號線其中一部單層巴士會以雙層巴士替代，將可增加載客量。而12M號線和12A號線在半山服務地區並不相同，因此協調班次並不能解決12M號線載客量飽和的問題。

**提升服務項目(過海隧道路線)**1. 蔡綺琳女士簡介路線如下：
2. 城巴第NA11號線：建議增設第NA11號線來往北角渡輪碼頭及機場。
3. 城巴第E11A號線：當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
4. 九巴第373及673號線：巴士公司將調撥資源以加強978及673號線的服務，及將港島總站由中環碼頭遷往香港站，上午及下午班次均繞經康樂園。而星期六的服務將調整為上午及下午各開兩班，並加強673號線為全日服務，將其總站遷往香港站。
5. 九巴第373(978A)號線：當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加978A號線一個班次，並加強978及978B號線的服務。
6. 城巴/九巴第681P號線：於上午繁忙時段將兩班第681P號線改經青沙公路及西區海底隧道往金鐘，該兩班車更改路線編號為981P。而於下午繁忙時段亦增設兩班特別班次取道西區海底隧道及青沙公路由金鐘往耀安，同樣命名為981P。
7. 九巴第934(934A)號線：建議增加第934A號線一個上午繁忙時段的班次及新增兩個下午繁忙時段的班次。
8. 九巴第960(960P)號線：配合乘客需求，建議增加上午繁忙時段特別班次，由洪水橋往灣仔北的特別班次由四班增至六班。
9. 城巴第967號線：往金鐘方向的班次，改經西消防街。
10. 城巴第969號線：往銅鑼灣方向的班次，改經西消防街。
11. 九巴/新巴第980X號線：建議增設第980X號線，經西隧往返烏溪沙及金鐘，提供特快過海服務。
12. 城巴/九巴第982X號線：當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
13. 九巴第603(603P)號線：建議延長第603P號線的起點至中環渡輪碼頭，並改經馬師道及鴻興道，不經銅鑼灣直接經東區走廊前往藍田。
14. 九巴/新巴第905及905P號線：建議由第905號線調配巴士資源，增設特別班次第905P號線往灣仔港灣道。
15. 九巴/新巴第948號線：建議延長星期六往港島方向的服務時間，並新增星期六下午回程、星期日及公眾假期上午及下午時段單向服務。同時建議修改新增服務時段往港島的行車路線，以服務更多青衣區的居民。
16. 城巴/九巴第982X號線：當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
17. 城巴第E11S號線：當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
18. 城巴第962E號線：增設兩班第962號線的特別班次來往掃管笏及太古/鰂魚涌，路線編號為962E。
19. 各委員就以上路線的發言重點如下：
20. 梁景裕委員請運輸署擴闊NA11號線的服務範圍至港島西區。此外，他詢問為何巴士公司有資源增加673號線，而新增的路線會否加重中環的路面負荷。他亦希望巴士公司儘快將行經東隧及大老山隧道的巴士改行西隧及尖山隧道到北區，因現時觀塘的交通已不勝負荷，令在中區及灣仔工作的市民需兩個小時才能返回北區。
21. 葉錦龍委員詢問，為何不延長A11號線的服務時間，而要增設車費較貴的NA11號線。另外，他詢問由905號線調配巴士資源至905P號線，會否令服務彌敦道的905號線巴士減少。
22. 楊學明議員詢問，為何新增兩班905P號線後，905號線的服務水平由五至十二分鐘變為七至十二分鐘一班，他詢問是否可維持905號線五至十二分鐘的服務水平。
23. 主席同意楊學明議員的意見，因現時有市民認為905號線的候車時間太長，如905號線的班次時間延長至七至十二分鐘一班，將進一步影響服務水平。他詢問可否保持在五分鐘一班。
24. 黃漢中先生回應重點如下：
25. 深夜A12號線已能服務北角及西區的居民，而NA11號線作為通宵路線已可覆蓋港島區的主要地點，他備悉擴闊服務至西區的建議。
26. NA11號線會於大約凌晨一時及凌晨四時許開出，屬於通宵路線的服務時間。
27. 905號線的改動只涉及上午繁忙時間由荔枝角開出的兩班班次，巴士公司選擇抽調該線資源以開設905P號線，以便現時在大角咀一帶使用905號線的市民毋須行至奧海城便可直接乘坐905P號線巴士前往西區，經評估後，暫時亦毋須增加905號線的資源。至於在灣仔開出的班次則不受影響。巴士公司會在落實方案後再評估實際需要，他備悉將服務增至五分鐘一班的意見。
28. 九巴襄理(策劃及發展)黃秀娟女士回覆，巴士公司會密切留意來往上水及中環的乘客量，並會留意東隧塞車影響巴士服務的情況。

**巴士服務重整安排項目(港島區路線)**1. 蔡綺琳女士簡介路線如下：
2. 新巴第3A號線：建議改為只於上課日服務及調整開出時間。
3. 城巴第5X號線：建議往堅尼地城方向班次經過近修頓球場的一段軒尼詩道後，改經盧押道、告士打道、夏慤道及干諾道中。
4. 城巴第12號線：建議因應乘客量偏低而縮減班次。
5. 新巴第13號線：建議因應乘客量偏低而縮減班次。
6. 新巴第18X號線：建議延長至小西灣，及改經筲箕灣至北角間的一段東區走廊，不經筲箕灣道及英皇道，並於太古城和筲箕灣設站。
7. 新巴第23及23B號線：建議調整第23號線班次以配合第23B號線延長至蒲飛路；第23B號線則延長至蒲飛路，來回方向改經怡和街，不經禮頓道，並改為只於星期一至五的上課日提供服務，取消上午八時五十五分由寶馬山開出的班次及於下午由柏道開出的班次，並以三部雙層巴士替代三部單層巴士行走。
8. 新巴第30X號線：建議調整上午繁忙時段的班次。
9. 城巴第40及40M號線：建議第40號線改為提供單向服務由華富(北)開出往灣仔(香港會議展覽中心)及不經置富道，並調整其服務時間及班次。而第40M號線的總站由金鐘(政府總部)遷移至灣仔北臨時公共運輸交匯處，來回方向均繞經置富道。而往華富(北)方向的行車路線，改由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出，經軒尼詩道及金鐘道後，由紅棉路前往堅道，不經皇后大道中、德己立街及擺花街，並調整其服務時間及班次。
10. 城巴第43M號線：建議縮短路線至往來田灣邨及堅尼地城(西祥街)，及因應乘客量偏低，全線使用單層巴士行走。
11. 各委員就以上路線的發言重點如下：
12. 主席表示，縱然行車時間或可縮短，但他反對5X號線及18X號線的改道建議，令市民不能在原來路線的車站上落。
13. 陳學鋒議員表示，他反對削減3A號線的班次，因現時54M小巴改道後，削減3A號線會令摩星嶺道聖嘉勒女書院一帶完全沒有巴士服務。他亦反對5X號線的改道建議，因不少市民在中環的中國銀行總行至渣打銀行總行一帶下班使用該路線回西區，更改路線會迫使該批市民只能使用地鐵，對此他有保留。他亦指出，很多居民反對43M號線的改動令石塘咀居民沒有車輛前往南區，此外，他請運輸署盡快將堅尼地城地鐵站外的43M巴士站遷至近地鐵站口。
14. 陳捷貴議員反對削減13號線班次，因港鐵西延後對半山居民沒有益處，巴士公司更應該增加班次接駁上半山與下半山的服務，這亦是13號線的作用。現時專線小巴45A號線經常滿座，正正反映了半山居民對接駁地鐵的交通需求。他亦希望13號線延長路線至上環，使區內的交通接駁更為完善，以服務整個中西區的市民。他贊同23B號線延長至蒲飛路，但不同意削減23號線的班次，並反對40號線縮減服務時間。
15. 蕭嘉怡議員表示，港鐵西延後，中半山居民並沒有因此受惠。她反對40號線縮減服務時間至晚上七時，因七時以後仍有很多下班及下課的市民，或到瑪麗醫院探訪後回家的市民需使用該路線。另外，她希望可將12號線或13號線延長路線至上環信德中心或林士街，她同時反對削減12號線及13號線的班次。此外，半山居民只能使用103號線過海，但該路線在銅鑼灣繞行多處，她希望巴士公司調整103號線的路線以提升此路線的吸引力。
16. 楊開永議員表示，43M號線在西堅尼地城的路線有改善，但對西營盤居民卻會構成不便，他反對削減43M號線的班次。此外，他同意陳學鋒議員的意見，應將堅尼地城地鐵站外的43M巴士站遷往接近地鐵站口，並建議在石山街增加中途站。
17. 楊學明議員表示，他反對削減3A號線的班次，亦反對18X號線更改路線並延長至小西灣，令路線加價及班次變疏落，並影響西區到鰂魚涌上班的市民不能乘搭此路線。他亦反對削減23號線班次，因有學生反映在下午三時十五分到四時十五分未能登車，他希望巴士公司增加該段時間的班次。他贊同蕭嘉怡議員就40號線提出的反對意見，並反對修改43M號線，他建設應回復M47號線或延伸43M號線至山道，以服務石塘咀的市民。
18. 吳兆康議員對巴士公司削減多條路線的班次表示非常不滿，包括12、13、23、23B及40號線。他指出，等巴士時間越長，市民便越少乘坐，巴士公司便以此為理據減少甚至取消服務。他反對40號線縮減服務時間至晚上七時，因晚上七時後仍有很多市民使用該路線。他亦要求12號線或13號線延長路線至上環，以滿足半山居民到上環的需求。港鐵西延後，半山堅道及羅便臣道的居民並沒有因此受惠，但半山的巴士服務卻遭削減，就此半山居民表示強烈不滿。他指出，巴士專營權除保障巴士公司的盈利，巴士公司亦有責任保留沒有盈利的路線以滿足市民的需要。他詢問，如今天交運會通過動議反對削減巴士服務，運輸署及巴士公司會否繼續削減巴士服務。
19. 許智峯議員表示，巴士路線重組方案只是巴士公司賺盡的方案，犧牲了市民的利益。他指出，12號線及13號線削減班次後，市民需候車半小時並不合理，並且完全忽略居民的需要。他認同其他議員提出，12號線或13號線應延伸服務至上環。此外，他反對40號線縮減服務時間。
20. 盧懿杏議員表示，她贊同其他議員的意見。另外，她詢問為何A12號線在早上的繁忙時間是20至60分鐘一班，並指出早上繁忙時間A12在水街已滿座，如班次不夠密，居民只能乘坐車費昂貴的18X號線。居民認為18X號線應保持原有路線及車費以服務西營盤及石塘咀的街坊。她贊同陳學鋒議員反對5X號線的改道建議，並希望能加設高樂花園的中途站以服務西營盤的居民。
21. 梁景裕委員表示，他對個別路線與其他委員持不同意見。他支持5X號線及18X號線的調整方案，因現時這兩條路線的競爭力很低，乘客量少，他支持5X號線削減金鐘的中途站，以改善路線的競爭力。他指出，18X號線延長至小西灣及只停大站的快線服務是創新的建議，有一定吸引力，但實行此方案時，巴士公司應補充繁忙時間由西區至鰂魚涌及太古坊一帶的替代服務以滿足上班市民的需要。此外，他贊同簡化43M號線在堅尼地城的路線，但他認為如能節省行車時間，便不應縮減班次，甚至應該加密班次，將中途站移近堅尼地城地鐵站出口，吸引更多市民乘搭。
22. 葉錦龍委員指出，M47號線原先服務華富至金鐘，但改為43M號線後，服務進一步由石塘咀縮短至堅尼地城，令石塘咀及西環二萬多位市民不能使用此路線。他指出，運輸署不應只為巴士公司的盈利服務，而要考慮市民乘車便利。他亦指出，市民乘坐18X號線由堅尼地城到灣仔要付九元車費，這對短途的乘客並不公平。另外，他詢問5X號線在調整路線後，會否在金鐘海富中心外設中途站。
23. 伍凱欣委員表示，港鐵西延後，半山居民並沒有因此受惠，但半山的巴士服務卻不斷遭削減，就此她表示極度不滿。她指出，12號線及13號線削減班次後，市民需候車半小時並不合理，並會減少市民使用12號線及13號線，變相削減巴士公司的盈利，因此她不理解為何巴士公司有此建議。此外，她建議12號線或13號線應延伸服務至上環，並請運輸署試車，提供客觀的數據研究是否可延長服務至上環。她亦反對40號線縮減服務時間至晚上七時，因40號線是服務羅便臣道的主要路線，而改為單向的建議將減少居民乘車的選擇。
24. 李志恒議員贊同將18X號線延伸至小西灣，但由於原有的18X號線亦有一定乘客需求，因此他建議將18X號線部分時間行走原有路線，或將其分為兩條路線，以滿足乘客的實際需求。
25. 蔡綺琳女士回應重點如下：
26. 為配合第5X號線服務的改動，巴士公司會新增城巴第5B號線與第5X號線的轉乘優惠，乘客可乘坐第5B號線轉乘第5X號線前往目的地。
27. 由於在西區堅尼地城「連接城西道至士美菲路試驗計劃-第二階段」的交通改道措施將於今年第三季實施，故此運輸署已就早前提交的｢2016-2017年度巴士路線計劃｣當中的城巴第43M號線的方案提供了補充資料，供委員參閱。城巴第43M號線的方案在西區的行車路線調整至經西祥街，而該方案亦建議在石山街近堅尼地城地鐵站增設中途站，方便乘客轉乘地鐵。
28. 黃漢中先生回應重點如下：
29. 現時5X號線西行方向近八成的乘客都在銅鑼灣和灣仔上車，通過現時建議的改動，可令大部分西行的乘客受惠。而改動後，在中環交易廣場對面的中途站將會保留供中環的乘客使用。在此方案下，5X號線並不會在金鐘海富中心設中途站，因加設此站會令巴士需取道琳寶徑返回干諾道中，增加不少行車時間，違背縮短行車時間的原意。就高樂花園增加中途站的建議，由於18P號線已在高樂花園設有中途站，因此巴士公司不會在相同位置增加5X號線的中途站，避免角色重叠。
30. 18X號線現時的路線與港鐵完全重疊，在一五年六月，其客量較港島線西延前已下跌超過一半，為避免取消路線，巴士公司建議加快18X號線的行車時間，及將路線延伸至沒有地鐵覆蓋的地區如小西灣，以期增加此路線的客量。
31. 現時13號線接近一半的乘客是來往中環至堅道、柏道及般咸道一帶，他們同時可利用12M及12號線前往相同的地方，而乘坐13號線到旭龢道的乘客並不多。而巴士公司曾在兩年前增加12號線的車輛及擴大服務範圍至擺花街一帶，但其載客量並沒有改善。就13、12M及12號線來往中環擺花街及半山的巴士服務，在重組方案下整體而言現時大約八成的班次將予維持，加上12M號線的其中一輛巴士會由單層轉為雙層，因此對乘客的影響十分輕微。就延長12或13號線至上環的建議，巴士公司曾評估此改動可帶來的乘客量並不足以維持運作，因以往3B號線由畢打街至上環一段的乘客只佔總乘客量一成多，而12及13號線在半山服務的範圍較3B號線小，因此巴士公司預計12或13號線由畢打街至上環路段的乘客數目比3B號線更少。
32. 就有意見反對減少23號線的班次，他指出，在蒲飛路及怡和街之間，23B及23號線的路線完全相同，因此將來23號線的乘客亦可使用23B號線，故整體而言，由西半山至銅鑼灣的服務水平將與現時相若。
33. 現時40號線在晚上七時後至尾班車時段的使用量較低，由華富及薄扶林一帶回半山柏道及羅便臣道只有四十一位乘客，重組後，該批乘客可改乘以40M號線轉乘12M號線的安排返回該處。而同一時段由柏道及羅便臣道至金鐘及灣仔只有約110位乘客，當中超過一半是到金鐘為止，該批乘客在重組後亦可選乘12M號線，而到灣仔的乘客可在金鐘選用930號線轉乘優惠到灣仔北，或直接在半山選乘23號線。
34. 自港鐵西港島線通車後，乘客的乘車模式轉變，不少以往在中環乘坐3A號線到摩星嶺的乘客，現已改為在堅尼地城轉乘其他交通工具到摩星嶺，現時早上兩班由中環至摩星嶺的3A號線，每班班次只有約三十五位乘客，因此即使合併兩班班次仍有足夠座位載客。而放學時間摩星嶺開出三班班次在摩星嶺的使用量，三時十五分的班次近乎沒有乘客，三時五十分的班次約有七十位乘客，而四時十五分的只有約十位乘客，由於乘客量不足以維持服務，因此巴士公司只會保留三時五十分的班次。
35. 43M號線在重整路線後只影響山道的中途站，其他服務範圍並不受影響。對於有建議將車站移近地鐵站，他指出新的石山街車站距離堅尼地城地鐵站B出口只有約二十米，將會更方便乘客轉乘地鐵。
36. A12號線現時維持二十至二十五分鐘一班，但由於早上抵港航班較疏落，加上自從西港島線通車後，由西區至東區的巴士需求減少，因此建議調整A12號線的班次水平。由於上午繁忙時間的定義是七時至十時，建議中上午九時前A12號線每小時開出一班，而上午九時後會變回二十至二十五分鐘一班，因此附表上列出上午繁忙時間的班次為二十至六十分鐘一班。
37. 就103號線的改善建議，他指出巴士公司已將103P號線的第二班班次提早開出，但客量並無改善，可見半山乘客對103號線的需求很低。
38. 主席就以上路線開放第二輪討論，各委員的發言重點如下：
39. 楊學明議員指出，巴士公司將18X號線延伸至小西灣，但又表示A12號線由西區至東區的服務需求下降，這說法互相矛盾。他認為18X號線九元車資過高，並不能接受。此外，他認為A12號線班次每小時一班並不足夠，以早上抵港航班疏落為由而減少班次的解釋亦牽強。另外，他指出早上八時半有一特別班次的10號線於均益三期開出，駛至東邊街才載客，他建議該班次應於均益三期便開始載客以服務早上上班的居民。
40. 陳學鋒議員表示，相信巴士公司3A號線的數字是西港島線通車前，當時54M行走堅尼地城到域多利道及摩星嶺道到瑪麗醫院，後來便沒有再經摩星嶺道。如現時3A號線亦不行走，摩星嶺道便只剩下下山的54號線，但54號線經常滿座，在摩星嶺道的居民只能坐的士，而聖嘉勒女書院的學生走路半小時至堅尼地城亦不安全，因此他反對縮減3A號線。
41. 陳捷貴議員不同意巴士公司以3B號線乘客的乘車模式來評估13號線到上環的乘客量，因3B號線蒲飛路的乘客可選乘其他巴士到上環。他認為半山居民有到上環的需要，請巴士公司再次研究延長13號線到上環。
42. 蕭嘉怡議員不贊同因乘客量不足而否定延長12或13號線到上環，此外，她認為縮減班次令一至兩成乘客受影響亦不是一個少數目，加上候車時間變得很長，因此她反對縮減12及13號線的班次，並要求巴士公司先試行延伸路線至上環，然後再評估可行性。此外，她認為巴士公司提供40號線在晚上七時後的乘客數目並不少，巴士公司應將部分盈利補貼沒有鐵路覆蓋的範圍以滿足市民需要。
43. 吳兆康議員重申，巴士公司的專營權要求巴士提供服務予市民。他詢問運輸署，在今天討論後，會否運用權力阻止巴士公司削減服務，使巴士公司履行專營權中的責任，及回應市民對運輸署及巴士公司的期望。
44. 葉錦龍委員指出，巴士公司應考慮如何讓太古廣場及中銀總行一帶上班的市民有機會乘坐5X號線。而43M號線調整後不能覆蓋石塘咀，他認為這對需要來往華富與西營盤或石塘咀的市民不公平。他亦重申，18X號線的車費太貴。
45. 主席指出，在居民大會上不少市民反映他們需要乘坐43M號線來往石塘咀及南區，因此他對是項調整表示反對。他總結，各議員對上述十一條港島路線都有不少反對意見，因此他會去信運輸署署長，表達議員反對的意見。他亦不同意因部份區域已有鐵路覆蓋便刪除巴士服務，並指出鐵路和巴士提供兩種不同的服務，應相輔相乘，互相協調。
46. 蔡綺琳女士回應，運輸署正就「2016-2017年度巴士路線計劃」中的各項建議諮詢各相關區議會。在聆聽各委員會的意見後，運輸署會一併與巴士公司檢討各項建議的細節。

**巴士服務重整安排項目(過海隧道路線)**1. 蔡綺琳女士簡介路線如下：
2. 城巴第A12號線：因應乘客量偏低，建議調整早上繁忙時間由機場開出的班次至20-60分鐘一班。
3. 九巴/新巴第111(111P)號線：建議調整第111P號線的行車路線，不再行經彩虹道，以節省行車時間。
4. 九巴/城巴第621號線及九巴/新巴第641號線：因應乘客量偏低，建議合併第621及641號線於星期一至五下午繁忙時間往九龍方向之服務。
5. 九巴/新巴第692P號線：因應乘客量持續偏低，建議調整星期一至五服務為上午兩班，星期六取消服務。
6. 九巴/新巴第914號線：因應乘客量偏低，建議第914號線調整班次，並同時調整第914及914X號線往銅鑼灣方向的行車路線，改經西貢街而不經佐敦道，以節省行車時間。
7. 城巴第930及930X號線：第930號線在第930X號線提供服務期間，於荃灣的終點站改為荃灣西站公共運輸交匯處，往灣仔方向的班次會改經大河道與聯仁街之間的一段楊屋道，並會調整往灣仔方向的班次服務時間。而第930X號線則建議來回方向延長服務時間及每天提供服務。同時，該路線往灣仔北方向的班次於灣仔改經港灣道及杜老誌道，來回方向的班次於荃灣改經沙咀道和聯仁街。
8. 新巴第970X及971號線：取消由田灣開出的第970X號線特別班次以配合第971號線總站遷往田灣，而第971號線將縮短路線至田灣邨。
9. 九巴/新巴第904號線：建議在深水埗的總站由荔枝角巴士總站遷往深水埗(欽州街)巴士總站，並調整行車路線，往港島方向改經西九龍走廊，往深水埗方向改經荔枝角道，同時調整服務時間。
10. 各委員就以上路線的發言重點如下：
11. 主席表示，他收到部分市民的意見指904號線的改動為他們構成不便，因部分市民需乘車到荔枝角巴士總站。此外，他指出以上十一條過海路線共削減十二架車輛。他請運輸署在削減路線之餘亦應考慮增加新的路線，例如行走西隧到新界西及九龍東的路線，現在運輸署只削減路線及班次，對中西區居民並不公平。
12. 楊開永議員表示，在居民諮詢會上，不少市民反映904號線需候車半小時甚至一小時，脫班情況嚴重，因此他反對削減904號線班次的安排。
13. 楊學明議員表示，在居民諮詢會上，市民反映971號線縮短行車路線卻維持相同的班次是取巧的做法，他認為在車輛數目沒有減少的情況下，班次應該更為頻密。同樣情況亦適用於904號線，現時904號線脫班嚴重，但縮短行車路線後卻要削減班次，情況並不理想。
14. 梁景裕委員表示，在西港島線通車後，904號線的乘客量下降，他建議巴士公司在變更路線時可考慮不在九龍設總站，將904號線變為特快的循環線運作，在西隧後到東京街到西廊再回旺角，或延伸路線至美孚，並與905號線互相提供轉乘及分流的安排。
15. 葉錦龍委員表示，巴士公司一方面削減A12號線，但另一方面將車資昂貴的18X號線延伸至小西灣是自相矛盾。他亦反對將904號線縮短至深水埗，縱然乘客可於西隧出口轉乘905號線，但905號線在上班繁忙時間經常滿座，轉乘並不可行。此外，他亦指出不少市民反對970X和971號線的調整。
16. 陳學鋒議員對縮短904號線的路線及削減班次表示強烈反對，他指出現時904號線脫班嚴重，每次皆需候車三十至五十分鐘。
17. 蔡綺琳女士回應，就委員對第904號線現時班次安排方面的意見，運輸署會與巴士公司作適當跟進。她亦備悉委員對該路線調整方案的意見，並會與巴士公司一併檢視及作適當考慮。
18. 黃漢中先生回應重點如下：
19. 他同意主席所述，巴士和鐵路所提供的服務對象並不相同，但巴士公司亦需平衡乘客的利益及巴士公司作為營辦商需維持的營辦效率，因應市場變動而作出調整。
20. 就縮短904號線的建議，他表示超過七成半的乘客皆以太子或深水埗為目的地，只有約兩成乘客會到長沙灣或荔枝角，巴士公司已為該批乘客提供905號線的轉乘優惠，加上905號線班次頻密，適合作為接駁路線。就有意見指905號線滿座的情況對轉乘乘客不便，他指出由於905號線本身不少乘客在通過西隧後在較接近該處的車站均已下車，因此他相信對於904號線轉乘的乘客並不構成困難。
21. 他指出，縮短971號線後並沒有增加班次，是藉此提高該路線的班次穩定性。
22. 他指出A12號線由北角到柴灣是採用一般各站停車的慢線形式行車，與18X號線提供的點對點快線服務並不相同，因此兩者重組的理念並沒有互相矛盾。他補充，早上繁忙時間班次的變更只影響由機場出發的班次，由港島出發的班次並不受影響。此外，其他A線巴士早上在機場出發的使用率均偏低，部分路線甚至到早上大約九時後才開始提供服務。
23. 巴士公司職員曾在下午三時半至四時半到摩星嶺實地視察，在學校門口共有五位乘客及六架專線小巴54號線經過，當中只有其中一班小巴滿座令乘客未能登車。因此現時巴士的調整方案已兼顧與小巴的配合。
24. 主席總結，他請運輸署與巴士公司考慮各委員的意見，並於下次交運會前提交商討結果。此外，他將去信運輸署，表達委員對巴士計劃的反對意見及不滿，因當中有許多問題由兩年前已開始累積，他不希望民怨爆發，並請運輸署給予確實回覆。
25. 蔡綺琳女士回應，運輸署仍在就「2016-2017年度巴士路線計劃」的方案諮詢各相關區議會。運輸署已備悉各委員的意見，並會與巴士公司一併商討。運輸署會繼續與相關區議會保持溝通。
26. 主席表示，文件共收到四項動議，四項動議皆分別有修訂動議及再修訂動議。根據議事規則，如果有再修訂動議，會先表決再修訂動議，除非再修訂動議不獲通過，才會表決修訂動議及原動議。他請各委員就四項動議逐一進行表決。

**第一項動議**1. 主席請委員就再修訂動議一作出表決。經投票後，下列再修訂動議一不獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修訂動議一： | 中西區區議會強烈反對城巴40號巴士服務時間在晚上七時後停止服務，反對削減晚上七時後沒有40號巴士服務半山，要求維持現有的服務。(由伍凱欣委員提出，鄭麗琼議員及許智峯議員和議) |

(7票贊成：甘乃威議員，鄭麗琼議員(授權甘乃威議員)，吳兆康議員，許智峯議員，梁景裕委員，葉錦龍委員，伍凱欣委員)(12票反對：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，盧懿杏議員，吳永恩委員，蕭震然委員) (0票棄權)1. 主席請委員就修訂動議一作出表決。經投票後，下列修訂動議一獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 修訂動議一： | 中西區區議會強烈反對縮減40號巴士服務時間由上午6時到晚上7時，要求維持現有服務時間，確保半山區居民夜間仍有適度的巴士服務。(由蕭嘉怡議員提出，楊學明議員和議) |

(15票贊成：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，吳兆康議員，許智峯議員，盧懿杏議員，梁景裕委員，吳永恩委員，蕭震然委員)(0票反對)(0票棄權)**第二項動議**1. 主席請委員就再修訂動議二作出表決。經投票後，下列再修訂動議二不獲通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修訂動議二： | 中西區區議會強烈反對城巴縮減12號巴士服務由3架減為2架車輛服務半山居民，要求維持原有3架車輛的12號巴士服務半山居民，令等候12號巴士時間少於30分鐘。(由伍凱欣委員提出，鄭麗琼議員及許智峯議員和議) |

(6票贊成：甘乃威議員，鄭麗琼議員(授權甘乃威議員)，吳兆康議員，許智峯議員，葉錦龍委員，伍凱欣委員)(12票反對：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，盧懿杏議員，吳永恩委員，蕭震然委員)(1票棄權：梁景裕委員)1. 主席請委員就修訂動議二作出表決。經投票後，下列修訂動議二獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 修訂動議二： | 中西區區議會強烈反對縮減12號巴士服務由3架車輛減為2架車輛，要求維持現有車輛服務，確保半山區居民仍有適度的巴士服務。(由蕭嘉怡議員提出，楊學明議員和議) |

(15票贊成：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，吳兆康議員，許智峯議員，盧懿杏議員，梁景裕委員，吳永恩委員，蕭震然委員)(0票反對)(0票棄權)**第三項動議**1. 主席請委員就再修訂動議三作出表決。經投票後，下列再修訂動議三不獲通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修訂動議三： | 中西區區議會強烈反對縮減新巴13號巴士服務由5架車輛減為4架車輛，要求維持原有5架車輛的13號巴士服務半山居民，令等候13號巴士時間少於20分鐘。(由伍凱欣委員提出，鄭麗琼議員及許智峯議員和議) |

(6票贊成：甘乃威議員，鄭麗琼議員(授權甘乃威議員)，吳兆康議員，許智峯議員，葉錦龍委員，伍凱欣委員)(12票反對：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，盧懿杏議員，吳永恩委員，蕭震然委員)(0票棄權)1. 主席請委員就修訂動議三作出表決。經投票後，下列修訂動議三獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 修訂動議三： | 中西區區議會強烈反對縮減13號巴士服務由5架車輛減為4架車輛，要求維持現有車輛服務，確保半山區居民仍有適度的巴士服務。(由蕭嘉怡議員提出，楊學明議員和議) |

(15票贊成：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，吳兆康議員，許智峯議員，盧懿杏議員，梁景裕委員，吳永恩委員，蕭震然委員)(0票反對)(0票棄權)**第四項動議**1. 主席請委員就再修訂動議四作出表決。經投票後，下列再修訂動議四不獲通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修訂動議四： | 中西區區議會強烈要求城巴12號或新巴13號延伸巴士服務至信德中心或林士街巴士總站，令巴士擴濶覆蓋上環範圍，方便半山居民往返上環，並要求立即試車。(由伍凱欣委員提出，鄭麗琼議員及許智峯議員和議) |

(6票贊成：甘乃威議員，鄭麗琼議員(授權甘乃威議員)，吳兆康議員，許智峯議員，葉錦龍委員，伍凱欣委員)(12票反對：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，盧懿杏議員，吳永恩委員，蕭震然委員) (0票棄權)1. 主席請委員就修訂動議四作出表決。經投票後，下列修訂動議四獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 修訂動議四： | 強烈要求城巴12號或新巴13號巴士延伸服務至林士街巴士站，擴濶巴士線服務範圍。(由陳捷貴議員提出，蕭嘉怡議員和議) |

(14票贊成：陳財喜議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，吳兆康議員，許智峯議員，盧懿杏議員，吳永恩委員，蕭震然委員)(0票反對)(1票棄權：梁景裕委員)1. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第6項：關注城巴機場快線A10事宜****(中西區交運會文件第19/2016號)** (下午4時38分至4時45分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員讚賞於A10全線改以雙層巴士行走的安排，他請運輸署密切留意情況，在有需要時要加密班次。
3. 陳捷貴議員詢問，A10號線改以雙層巴士行走後，會否延長行車時間。
4. 楊開永議員讚賞巴士公司改以雙層巴士行走A10號線，及網上抵站時間查詢服務準確。他希望抵站時間查詢可覆蓋更多巴士路線。
5. 梁景裕委員表示，單、雙層巴士的行駛速度一樣，在高速公路上最快只可行走每小時七十公里。他詢問，港珠澳大橋的香港口岸公共交通服務安排正進行諮詢，當中提及機場巴士屆時需多行走五分鐘繞經口岸，但對於A10號線現時一小時四十分鐘的車程再增加五分鐘的安排他有保留。此外，他指出現時部分行走A10號線的巴士並非有較佳配置的機場巴士，他詢問巴士公司有沒有統計A10號線使用的車型，並請巴士公司盡量減少使用普通巴士的配置收取豪華路線巴士的車資。
6. 葉錦龍委員指出，巴士公司用普通巴士的配置收取豪華路線巴士的車資對乘客並不公平。他詢問巴士公司是否有相關數據統計A10號線使用的車型。
7. 運輸署高級運輸主任/中西區徐淑婷女士表示，是次A10號線全線改以雙層巴士行走並不影響其車資、班次及營運時間。而有關港珠澳大橋的香港口岸公共交通服務安排，她手上未有資料暫未能回覆。
8. 新巴城巴公眾事務經理李建樂先生表示，單、雙層巴士的行駛速度一樣。而實時抵站時間查詢於二零一二年開始於機場巴士(“A”)線提供服務，在城巴（專營權一）的新專營權於六月開始後，城巴會於未來兩年將抵站時間查詢擴展至城巴（專營權一）的巴士路線。據他了解，港珠澳大橋的香港口岸公共交通服務安排正在進行諮詢及收集意見。他指出，城巴現有六十多輛配置真皮座椅及行李架等設施的城巴機場快線巴士，但為配合機場博覽館的活動或遇上機場個別高峰期帶來的額外人流，城巴便需動用其他普通巴士的資源行走機場路線應付。就是次A10全線改以雙層巴士行走，巴士公司正等待署方審批，並會訂購新的雙層巴士替代現有的單層巴士，但新車輛將於今年底至明年初才投入服務，在新巴士投入服務前，巴士公司會調配設有行李架的雙層巴士行走A10號線。
9. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第8項：金鐘道電車專線軌道綠化事宜(中西區交運會文件第18/2016號)**(下午4時46分至5時03分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員指出，世界各地如日本和廣州都有綠化的電車軌道，綠化電車軌道能有效改善路面溫度、空氣質素及景觀等。他詢問電車公司，除了經濟效益，有否評估綠化電車軌道為社區帶來的好處，有關計劃對空氣及環境的改善裨益會否超越工程開支。此外，他希望政府部門可為綠化電車軌道提供資助。
3. 葉錦龍委員詢問，除了在金鐘道綠化電車專用軌道，電車公司會否考慮在接近民居的位置試行綠化。他指出，試行的成本較低，如市民感受到綠化帶來的好處，亦會向政府施壓。他建議電車公司在西營盤的電車軌道一併試行綠化軌道和新的路軌塗層消音技術。
4. 葉永成議員對綠化電車專用軌道表示支持。
5. 楊學明議員表示，金鐘道電車專用軌道是最適合進行綠化的路段。此外，在石塘咀的電車總站附近曾進行間歇式灑水消音措施，此措施可為草地帶來水源，相信也是試行綠化的合適地點。
6. 楊開永議員表示，電車公司回覆綠化計劃需斥資八千至九千萬港元，他思疑其他城市在進行類似綠化計劃時是否亦需此龐大金額，他請電車公司參考其他國家電車軌道綠化的安排。
7. 主席表示，在外國類似的綠化計劃一般是由政府跟進，要電車公司斥資數千萬進行綠化則較為困難。但他請電車公司先在一小段軌道試行綠化，如效果良好，議會便可向政府施壓進行綠化。
8. 香港電車有限公司營運經理李明耀先生表示，電車公司曾於二零一二年與土木工程拓展署商討在電車軌道進行綠化，當時估計需斥資八千至九千萬港元。此外，公司亦曾計劃在金鐘道一段三十六米長的電車專用軌道試行，但後來估計成本較高，因此需擱置計劃。在評估試行地點時，電車公司曾考慮金鐘道以外的地點，但仍以金鐘道最為合適。他重申，電車公司的資源有限，如此龐大的工程，必須得到政府長遠的協助才能開展。
9. 土木工程拓展署高級工程師伍英偉先生指出，土木工程拓展署曾於二零零五年及二零零六年與當年的電車公司討論綠化電車軌道。在二零零九年新的電車公司接手後，土木工程拓展署於二零零九年九月及二零一零年七月亦去信新的電車公司要求重新審視綠化的建議，但當時並沒有收到電車公司的回覆。而在二零零六年後，土木工程拓展署並沒有再參與政府和電車公司之間綠化的討論。至於政府資助方面，發展局綠化、園境及樹木管理組已書面回覆，私營企業及其相關工程，原則上須由該公司自行安排資金及實施，土木工程拓展署作為工務部門並沒有其他補充。
10. 主席開放第二輪討論。各委員的發言重點如下：
11. 主席詢問電車公司，如不能試行三十六米的電車軌道，可否試行十五米的軌道。而財政方面，電車公司可否引入私人機構贊助。
12. 葉錦龍委員詢問，為何土木工程拓展署在二零零五年建議當年的電車公司綠化電車軌道，但現時電車公司自行研究後政府卻不就綠化提供任何金錢資助，他詢問政府由始至終是否只打算提出建議而不會提供資助。此外，他詢問電車路軌的路權誰屬，電車公司可否將路權退回政府再向政府租用，使政府承擔在政府道路上的綠化。他亦贊同可考慮由私人機構贊助。
13. 伍英偉先生表示，二零零五年土木工程拓展署向電車公司提出綠化的建議，鼓勵電車公司試行，與現時的立場一致。至於資助事宜，發展局已給予回覆。
14. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡女士回覆，電車路的路面維修屬香港電車有限公司負責，她沒有其他補充。
15. 李明耀先生表示，引入贊助是新的概念，他將會帶回電車公司商討。而香港土地擁有權屬於香港政府，電車公司在專營權內有路軌的使用權，但由於綠化涉及長遠的保養開支，在進行綠化前，電車公司必須得到政府在道路綠化政策上的肯定，才能有進一步的進展。
16. 主席總結，他會以交運會名義去信發展局局長，請政府促成電車軌道綠化一事。他亦請電車公司同時考慮由私人贊助綠化的方案。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第9項：****要求減低電車路軌發出噪音****(中西區交運會文件第22/2016號)** **關注電車軌轉彎/接駁位噪音事宜****(中西區交運會文件第22/2016號附件)**(下午5時04分至5時19分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 甘乃威議員詢問，電車公司何時才會完成研究。另外，電車公司指出新的技術可令工程時間縮短50%，人手可減省75%，這會否令新技術在財務上更可行。他指出，居民經常投訴電車在西港城摩利臣街一帶轉彎發出噪音，電車公司會否考慮在該處加設消音措施。
3. 陳學鋒議員指出，電車在堅尼地城由吉席街、爹核士街、卑路乍街、加多近街再轉入吉席街，一共經過四個九十度急彎，每晚皆發出高噪音。他詢問電車公司可否一併在堅尼地城試行新技術以減少噪音。
4. 楊學明議員表示，電車在朝光街一段廢棄路軌的接駁位經常有裂縫，導致噪音嚴重，滋擾居民。他不理解為何警方回覆收到的投訴數字為零。他亦請電車公司在該處加設消音措施試行新技術。
5. 盧懿杏議員同意楊學明議員的意見，她指出朝光街天興大廈及偉景閣常有居民投訴電車噪音，她請電車公司跟進該處的問題。
6. 葉錦龍委員指出，朝光街的緊急路軌日久失修，接駁位每年都需更換，因此他請電車公司在下次更換時在該處使用新技術。另外，他不理解為何政府資助巴士公司購買電動巴士，卻沒有資助電車公司使用新路軌技術。
7. 陳捷貴議員表示，政府應考慮為電車公司就使用新的技術提供資助。
8. 主席指出，石塘咀總站的噪音問題反映後，電車公司已增設灑水消音措施，但當水量不足時，噪音問題便會重現。他請電車公司重新檢視現時灑水消音措施是否有效。此外，他建議電車公司在適當時間邀請交運會視察新的路軌塗層技術，並於其他位置應用新技術。
9. 香港電車有限公司營運經理李明耀先生的回應重點如下：
10. 電車公司使用新的路軌塗層技術的投資成本將增加50%，因此如要大規模更換，公司需進一步研究短時間的財務負擔安排。目前，新技術仍在測試中，電車公司仍需收集數據觀察新技術的實際成效。
11. 就西港城的電車噪音問題，由於電車公司早前只收到德輔道西及堅尼地城的投訴，因此電車公司需再就西港城的情況進行研究。
12. 堅尼地城的灑水消音措施已實施一段時間，並且有一定成效，電車公司會再檢視在不同月份的灑水量是否足夠。
13. 朝光街路軌的接駁位曾於二零一四年更換，電車公司會再次檢視該段緊急路軌的狀況。
14. 雖然新技術仍在試驗階段，他會與公司商討安排議員參觀新的路軌塗層技術。
15. 電車公司先在筲箕灣試行新的路軌塗層技術，這是由於筲箕灣沒有灑水消音措施，電車公司亦會考慮在堅尼地城試行新技術。（會後更正：電車公司先在筲箕灣試行新的路軌塗層技術，這是由於筲箕灣的U型灣位半俓比較小及孤度大。電車公司亦會考慮在堅尼地城試行新技術。）
16. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第10項：有關士美菲路／科士街行人過路處安全島事宜****(中西區交運會文件第20/2016號)**(下午5時20分至5時31分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員表示，士美菲路／科士街行人過路處在港鐵開通後每天都險象環生，他曾與運輸署代表多次實地視察，但情況並沒有改善，他希望警方可加強執法。他曾目睹有小巴於晚上在士美菲路下行時，於安全島交通柱中間違法越線轉入小巴站，他請運輸署盡快改善該過路處的設計，並提供工程時間表。此外，他指出經常有行人貪方便使用堅尼地城港鐵站C出口對出的小巴泊車位位置橫過馬路，但該處夜間非常漆黑，加上兩邊常有違例停泊的車輛，駕駛者未必能看到橫過馬路的市民，導致險象環生。他請運輸署盡快在該處增加欄杆，阻止行人胡亂橫過馬路，並請警方進一步加強執法阻止車輛違泊。
3. 楊開永議員表示，在港鐵開通後該安全島人流變得非常高。但過路處位於斜路上，對老人或使用輪椅的人士不便。他請署方研究安全島位置是否合適及提出改善方案減少危險。此外，就運輸署建議在嘉輝花園對出位置加設消防閘，由於現時觀龍樓外已有消防閘，他詢問會否重複，運輸署會否與屋邨協調，及新裝置的消防閘由哪一方負責。
4. 主席詢問運輸署會否研究協調過路處交通燈的時間。
5. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士回應，現場觀察到有行人利用交通圓柱之間的空隙橫過士美菲路以來往堅尼地城港鐵站。為了行人安全，運輸署已計劃延長現時的中央分隔欄及加建欄杆以取代現時的交通圓柱。由於地型所限，而該過路處位置是最為方便市民，因此運輸署暫未有研究搬遷安全島。另外，由於觀察到很多行人利用嘉輝花園附近對出的空隙橫過士美菲路，運輸署計劃在該處設置緊急消防閘，並會與觀龍樓管理一方協調在工程完成後會否拆除原有的消防閘。運輸署已就建議正在諮詢其他政府部門及公眾的意見，並會於稍後補充工程的時間表。就協調過路處交通燈的時間，她會轉交交通燈組的同事跟進。
6. 警務處西區交通隊主管鄺士陽先生回應，警方會透過教育、宣傳和執法，提升駕駛者及道路使用者使用道路的安全意識，令市民遵守交通規則。
7. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第11項：強烈要求採取有效措施解決區內酒店旅遊巴違例停泊問題(中西區交運會文件第21/2016號)**(下午5時32分至5時56分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 葉錦龍委員指出，在水街、皇后大道西、東邊街的酒店外旅遊巴違例停泊情況嚴重，即使酒店內有屋宇署規定的停車位，但旅遊巴並不會駛進酒店供乘客上落，酒店亦不會指示旅遊巴進出。雖然屋宇署及運輸署回覆酒店的設計符合規格，卻部門並沒有執法及管理。他指出，西港島線通車後區內酒店數目將會增加，如部門不加強執法，交通擠塞會日益嚴重。因此，他請警方加強執法，而其他相關部門亦應勸籲酒店經營者適當使用停車空間以改善情況。此外，他詢問如酒店牌照由民政事務總署發出，可否在數次警告不果後，民政事務總署便不再發牌予有關酒店。
3. 梁景裕委員表示，部門的書面回覆空泛。除了文件所述的酒店，皇后大道西另一酒店外亦經常有旅遊巴違例停泊，導致皇后大道西正街至東邊街一帶交通擠塞，他請警方加強執法。他指出，水街旅遊巴違泊的情況對遊客及行人皆構成危險，的士不時會在水街及德輔道西停車上落客，他詢問警方是否有該處的交通意外數字。
4. 楊學明議員表示，在華大盛品酒店外，旅遊巴靠右停泊，在左邊開門，乘客拿著行李在馬路中央行走，這情況每天都發生。此外，東邊街的華麗海景酒店、西邊街的華麗都會酒店、上環宜必思酒店地下都有停車位，但部分酒店將停車位裝飾成為酒店大堂一部分，亦有酒店擺放錐形路標禁止車輛駛進，令旅遊巴只能在路邊上落客，影響交通安全。他指出酒店將原有停車位的空間改變用途已屬違法，但屋宇署及運輸署竟回覆不能執法，他認為是部門執法不力。他補充，上屆區議會亦曾商討有關問題，當時部門跟進後，東邊街的酒店曾移走錐形路標讓旅遊巴駛進車輛轉盤平台，但約兩個月後便固態復萌。他詢問警方可否補充該位置的檢控數字，並詢問如沒有雙黃線，警方可否提出檢控。
5. 李志恒議員指出，酒店地下的停車空間是車輛轉盤平台，在設計時已預留供旅遊巴進入上落客，然後轉動轉盤供車輛駛離酒店。但現時皇后大道西兩間酒店都封閉轉盤平台不予車輛使用。他曾與運輸署代表到華麗海景酒店外視察，但運輸署並沒有任何跟進行動，他詢問警方是否容許旅遊巴在馬路中心讓遊客上落。他指出這不單是運輸署及警方管理交通的問題，亦是部門管理酒店的問題。此外，他詢問是否可利用梅芳街供該酒店上落客使用。
6. 陳學鋒議員表示，在批核圖則時，地區人士曾因交通問題反對興建酒店，但發展商表示有設計車輛轉盤平台解決上落客的問題。然而，酒店在實際運作上並沒有使用車輛轉盤平台，就此他認為屋宇署應有權執法，因酒店並沒有利用停車空間進行停車的用途，他建議交運會去信屋宇署及發展局，表達對屋宇署既沒有執法，又不派代表出席會議的關注。此外，他詢問警方為何容許旅遊巴在馬路中心上落客。
7. 陳捷貴議員贊同其他議員指出的問題嚴重，他認為各政府部門互相推卸責任，沒有正視問題。
8. 葉永成議員要求警方加強執法，遇有上述情況即票控旅遊巴司機，令司機與酒店商討並解決問題。
9. 警務處西區交通隊主管鄺士陽先生回應，若旅遊巴上落客則門的方向不能配合行人路上落客，該責任在旅遊巴司機，因法例上司機必須提供安全的情況供其乘客上落，警方如遇到上述情況定必責無旁貸執法。警方會不定時巡邏，除特殊情況予以警告，前線執法人員會票控危險的上落客情況。此外，警方會透過宣傳、教育和執法，提高駕駛人士及行人對道路安全的意識。但他補充，隨著西區不斷發展，上落貨和上落客的需求增加，警方需平衡營商環境或持分者，在適當的情況供司機上落貨或上落客。
10. 運輸署工程師/中西區3梁卓琳女士表示，現時任何新申請興建的酒店必須依照《香港規劃標準與準則》的指引，在設計時提供上落客的設施。但由於運輸署負責公共道路交通，因此沒有權力管制酒店必須使用酒店內的內部運輸設施。但運輸署會因應道路的交通狀況，在適當的情況採取相應的交通措施。
11. 主席同意去信發展局及屋宇署表示隱患仍然存在，希望部門正視，他亦請警方加強執法，及請運輸署考慮增加管制措施，例如在水街增加雙黃線。他同時請運輸署去信酒店業界，提醒酒店管理人員正視問題。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第12項：關注德輔道西交通意外問題及要求部門立即採取有效措施解決車輛非法調頭事宜(中西區交運會文件第23/2016號)**(下午5時57分至6時23分)1. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
2. 盧懿杏議員表示，即使運輸署已加設雙白線，仍未能有效阻止車輛在德輔道西非法調頭，她希望運輸署可加裝膠柱阻止車輛調頭。此外，她指出在西區警署外經常有車輛非法左轉，她建議署方在該處加設禁止左轉的路牌。
3. 楊學明議員表示，他記憶所及，該處已有兩次致命交通意外，他促請部門研究意外成因，並實施有效措施，避免再有意外傷亡。
4. 李志恒議員表示，交運會於二零一四年底就當時的致命意外討論德輔道西非法調頭的問題，議員曾提出眾多建議，但運輸署並沒有實施有效的改善措施。他促請運輸署認真考慮，例如在路中心加設圍欄阻止調頭，避免再有意外傷亡。另外，他同意盧懿杏議員指出德輔道西非法左轉進入西邊街的問題嚴重，在德輔道西行車燈號為綠燈時，西邊街的行人過路燈亦是綠燈，如車輛非法左轉便會危害行人安全。他詢問運輸署會否考慮將交通燈移前遠離路口，或在地上劃上「只准向前」的箭咀，以提醒駕駛人士。
5. 陳學鋒議員指出，警方曾於二零一三年至二零一六年三月就德輔道西非法調頭發出185張定額罰款通知書，顯示該處是非法調頭黑點，他不理解為何部門視若無睹，不實施有效措施阻止非法調頭，他認為從加了雙白線後問題仍存在，可見雙白線並不能解決問題，運輸署應加設膠柱或欄杆阻止車輛非法調頭，他請運輸署交代加裝膠柱的時間表。
6. 葉永成議員同意其他議員提出加裝膠柱的建議以阻止車輛非法調頭。
7. 主席同意其他議員提出加裝膠柱的建議以阻止車輛非法調頭，他請運輸署儘快提交時間表及具體加裝膠柱的位置。
8. 運輸署工程師/中西區1盧靜怡女士表示，運輸署在二零一四年交運會討論非法調頭的問題後已在德輔道西的合適路段加設雙白線，有關工程亦已完成。根據警方調查，二零一四年的意外成因是非法調頭，但二零一六年一月的意外並非由非法調頭所致。她指出，根據運輸署的設計守則，加裝膠柱只屬臨時措施，用以分隔狹窄路面的迎頭車輛，並不會作為阻止車輛調頭的長遠措施。此外，如加裝膠柱後，膠柱被撞歪，會對電車行駛構成危險。
9. 主席開放第二輪討論。各委員的發言重點如下：
10. 陳學鋒議員強烈反對運輸署以上述理由不加裝膠柱，他指出人命可貴，運輸署必須採取有效措施防止車輛非法調頭。他請交運會去信運輸署署長表達訴求。
11. 楊學明議員詢問，運輸署是否只擔心膠柱被撞歪，而不擔心再有人命傷亡。此外，他指出朝光街該段的德輔道西曾加裝膠柱，他不理解為何現時在威利麻街一帶的德輔道西不能加裝膠柱。
12. 李志恒議員指出，運輸署應改變思維，不應只按既定本子辦事，而漠視實際需要。他指出，加裝膠柱的建議在第一次人命傷亡後已經提出及討論。他詢問運輸署是否為了原則便可犧牲市民的生命安全。如加裝膠柱不可行，運輸署是否可擺放錐形路標或固定的欄杆，以阻止車輛非法調頭。
13. 葉錦龍委員表示，除運輸署有責任，警方亦應加強宣傳，及不定時加強執法和巡邏，提高阻嚇作用。
14. 蕭震然委員詢問，運輸署加裝膠柱的設計守則是否只是內部文件或慣例，如運輸署考慮加裝膠柱的因素並非必須條件，市民可向政府提出要求刪除。他請運輸署提交有關守則予委員會，委員會可在法律層面處理行政層面未能處理的事情。
15. 陳捷貴議員表示，如運輸署認為加裝膠柱並不可行，可提出其他解決問題的方法。他指出，部分駕駛者或會貪方便，亦有部分駕駛者可能不知道駛回頭的方法，因此他請運輸署加設道路標示指示駕駛者。
16. 盧靜怡女士重申，二零一六年一月發生的交通意外並非由非法調頭所致。在二零一四年的意外發生後，運輸署亦有正視問題並加設雙白線。她會再檢視其他可改善問題的措施然後書面回覆。
17. 主席總結，交運會於兩年前已提議加裝膠柱，運輸署卻未有施行，但非法調頭的隱患至今仍未消除。既然其他地區亦有設置臨時膠柱，膠柱被撞歪並不能成為推搪的理由。他表示，加裝膠柱是是次交運會的共識，他將去信運輸署署長表達委員強烈的訴求，請運輸署認真考慮加裝膠柱或提供其他改善措施。他多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第13項：關注中區塞車問題****(中西區交運會文件第24/2016號)**(下午6時24分至6時52分)1. 主席表示，中環違例泊車及塞車情況嚴重，在增加罰款及實施電子道路收費計劃前，仍需考慮其他方法解決中環的塞車問題，除了加強檢控外，增加拖車或許是其中一個方法。他指出，現時一般需等候三十至四十五分鐘拖車才駛至事發地點，他以星加玻為例，在繁忙地段會設置拖車隨時候命，十五分鐘內便可拖走車輛。他詢問警方是否有中區的拖車數字。
2. 警務處中區交通隊主管孫樹賢先生回應，警方書面回覆過去三年中區違例泊車的檢控數字反映問題嚴重，警方會繼續加強執法，阻嚇違例泊車的情況，並會加強教育宣傳。他指出，大部分違例停泊車輛的司機都在車輛中，而沒有司機的違例泊車，警方一般會盡量聯絡司機盡快駛離車輛，但當構成嚴重擠塞時，警方會作出適當的行動包括拖車。警方在違例泊車的問題上責無旁貸，並會繼續加強執法。他指出，警方並沒有正式的中區拖車統計數字，文件書面回覆中的數字是港島總區合共的拖車數字。
3. 主席開放文件討論。各委員的發言重點如下：
4. 葉錦龍委員詢問，中區塞車問題由來已久，他詢問警方會否對任何車輛包括政府車輛嚴厲執法。此外，他指出中區警區及西區警區交界的皇后大道中經常擠塞，但兩個警區皆推卸責任不願處理。他表示，除了實施電子道路收費，亦曾有建議將德輔道中劃為行人專用區，並可借機重組分流中區主要道路，或有助解決中區塞車的問題。最後，增加泊車位亦有助解決中區塞車問題。
5. 梁景裕委員指出，2015年警方在中區共發出4,305張告票，即平均每天只有十一張告票，他認為這數目太少。但他留意到近來警方有加強在中區執法，他詢問是否因為電子道路收費計劃諮詢或其他特別行動，使警方加強執法。除了違泊，他詢問警方會否就車輛在十字路口的黃格區內違例停車執法。他同時詢問運輸署，現時是否有為中環而設的交通控制中心掌握各道路的實時交通狀況，如交通阻塞是由違例泊車所致，運輸署便可即時通知警方執法。
6. 陳捷貴議員表示，提出文件是希望政府就短、中及長期提供解決方法。他希望政府正視車位數目及泊車需要，提供在進入市區前供車輛停泊的地方，並要求從整體規劃來解決問題。
7. 陳浩濂議員指出，違例泊車是導致中環交通擠塞的主因。在平日辦公時間，皇后大道中及遮打道等道路，三條行車線上有兩條經常是被違例泊車佔據，砵典乍街及雪廠街兩條行車線上亦經常有一條是被違例泊車佔據，違例泊車使中環的交通系統使用效率被降低至只有一半或以下。但據他所見，警方經常視而不見，大部分時間都沒有執法檢控違泊的車輛，或只作口頭警告，勸籲車輛駛離而沒有票控。他認為這做法只會縱容司機，令他們感到違例停泊並不須承擔任何後果，從而繼續違例停泊。此外，如警方只作口頭警告，司機在駛開車輛後會再次返回原來的位置，變相增加道路車輛的流量。他對警方未能有效執法表示失望。根據回覆，2015年警方在中區主要道路上共發出4,305張告票，即平均每天只有十一張告票，他認為這數目荒謬，加上警方亦經常以酌情權為由不予以票控。然而中環是香港的核心地帶，政府甚至要考慮投放過億元進行電子道路收費，但警方卻沒有做好最基本的執法工作。他希望警方能在是次會議承諾加強執法，打擊違例泊車。
8. 陳學鋒議員指出，如警方不嚴正執法，便不能解決中環違例泊車的問題。他指出戲院里外經常有雙線泊車，他亦曾目睹有車輛在置地廣場外違例停泊，違例停泊的司機甚至無視其他車輛響號，直至後來車輛的司機下車跟他理論才將車輛駛離，這正是因為警方沒有執法所致。他詢問警方為何不安排更多的警察或交通督導員解決中環的交通問題。
9. 吳兆康議員表示，皇后大道中經常有大量車輛違例停泊，即使特首亦曾涉嫌在該處的禁區違例下車，他質疑警方是否有決心執法並解決問題。警方長年執法不彰，令現時在中環違例停泊成為很多司機根深蒂固的習慣。就政府計劃在中環推行電子道路收費卻沒有嚴厲執法，他對警方執法不力表示不滿。
10. 葉永成議員表示，車位不足是導致中環塞車的成因之一。他希望政府在長遠發展中可考慮興建地下停車場等措施以解決問題。
11. 主席表示，文件的動議希望政府能提交整體解決中區塞車問題的方案，包括加強執法、增加停車位及增加拖車等。
12. 運輸署工程師/中西區2吳鐵浩先生回應，違例泊車的問題牽連甚廣，不單是運輸署需要處理，亦需在整體規劃上作出配合。運輸署現階段未有完整的解決方案，會於會後補充資料。在違例泊車一事上，運輸署與警方一直緊密合作，包括舉行定期會議商討交通黑點及違例泊車的問題。
13. 孫樹賢先生回應，任何車輛即使是政府車輛違例停泊，警方都會執法。而就個別違例行為，包括在黃格區內違例停車、衝紅燈、沒有佩戴安全帶等，警方不時都有相應的針對性執法行動。而交通督導員亦有被指派在中區的交通流量黑點執法。此外，文件回覆的檢控數字只是針對中環四個交通擠塞的路段，警方並未有統計整個中環違例泊車的檢控數字，因此實際的檢控數字應更大。他重申，警方致力執法使道路暢通，並不希望交通擠塞耽誤任何市民的時間。在發出告票前，警方會先進行暢通道路，及視乎違泊車輛對後來車輛的影響而作出適當的行動。他指出，票控並不一定能解決問題，因根據執法指引，警方在發出告票後兩小時才能對相同的車輛發出告票，司機在收到告票後便更安心繼續違例停泊。當然，如警方認為違例停泊導致嚴重的交通擠塞，警方可進行拖車行動。
14. 陳浩濂議員對警方的回應表示失望。他指出，警方的回應等同會容忍違泊的行為而不予以票控，這只會縱容違泊的行為。警方必須改變態度，如警方不根治因司機違泊而不須承受後果的文化，中區塞車問題便不會得到改善。他希望警方高層能改變交通執法的策略和思維。
15. 主席請委員就下列動議作出表決。經投票後，下列動議獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 動議： | 本會要求有關部門盡快向本會提交整體解決中區塞車問題的方案，包括增加資源進行拖車行動。(由陳財喜議員提出，陳學鋒議員及陳捷貴議員和議) |

(16票贊成：陳財喜議員，陳浩濂議員，葉永成議員，陳學鋒議員，陳捷貴議員，李志恒議員，蕭嘉怡議員(授權陳學鋒議員)，張國鈞議員(授權陳學鋒議員)，楊開永議員，楊學明議員，吳兆康議員，許智峯議員(授權吳兆康議員)，盧懿杏議員，梁景裕委員，葉錦龍委員，蕭震然委員)(0票反對)(0票棄權)1. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第7項：關注重型車輛(建築車輛及校巴)於波老道行駛引起之安全及交通問題(中西區交運會文件第17/2016號)**(下午6時53分至6時59分)（秘書處補充：由於陳浩濂議員作為文件的唯一提交人在會議較早前並不在席上。在沒有委員反對下，主席將議程第七項延後討論。）1. 主席開放文件討論。陳浩濂議員表示，波老道路面狹窄多彎，建築車輛及校巴行駛時容易產生危險。如有重型車輛沒有依照許可證違規使用道路，他請部門必須執法及沒收許可證。他指出，在波老道學校上學及放學時段交通繁忙，警方應派員指揮交通。該處交通意外次數頻密，平均每月皆有車輛碰撞的意外，阻塞整條波老道，需逾一小時才能回復暢通，而波老道是該處唯一下山道路，如遇有緊急事故，救援車輛亦不能進出。因此，他請部門正視問題，並長遠研究在波老道較窄的彎路作微型的擴闊，就算少至一尺至一尺半的額外闊度，亦有助於減少意外發生。
2. 警務處中區交通隊主管孫樹賢先生表示，中區交通組十分關注波老道的交通情況，並不時派員於上午七時及下午三時作定期巡查，遇有違例情況亦必定執法。區內的學校聯絡主任亦會與波老道的學校緊密聯繫，定期召開會議討論上述擠塞的問題。
3. 運輸署首席技術主任南區及山頂韋漢國先生表示，警方已清楚交代如何維持波老道的交通。他指出，除校巴以外，波老道現時禁止四噸或以上車輛進入，建築車輛需申請許可證才可進入，以運輸署就建築車輛的申請有數目限制及時段限制，以減少車輛擠塞的情況。另外，運輸署亦會不定期與校方、警方及校巴營辦商溝通，安排校巴分段時間上落。他指出，年前曾與陳浩濂議員和路政署代表進行實地視察，當時已指出波老道的地理限制，擴闊路面空間並不可行如有需要，他可與議員再到現場視察及商討。
4. 陳浩濂議員同意運輸署限制進入波老道的建築車輛的數目及時段，但他認為警方未能有效執法。他指出，現時每半小時都有兩至三架建築車輛進入波老道，一天合共數十架次的建築車輛進出，他詢問這些建築車輛有否違反許可證的條款或並非持有許可證的車輛，此外，他留意到波老道路口有員工派證予司機，當車輛離開時便收回。他詢問許可證是否可以轉讓予不同車輛使用，令數張許可證可提供予數十輛建築車輛使用。另外，他請警方每天派員定時到波老道執法及指揮，以減輕交通混亂的情況。
5. 主席多謝嘉賓出席會議。
 |
| **第14項：書面問題 - 充份發揮西營盤地鐵站C出口升降機的雙門作用(中西區交運會書面問題第2/2016號)** (下午6時59分)1. 主席表示，港鐵公司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15項：續議事項查察表** **(中西區交運會文件第25/2016號)** (下午6時59分)1. 委員會備悉文件。
 |
| **第16項：其他事項**(下午6時59分)1. 沒有其他事項。
 |
| **第17項：下次會議日期**(下午7時正) |
| 1. 主席宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為二零一六年六月十六日，政府文件截止日期為二零一六年五月二十五日，委員文件截止日期為二零一六年五月三十一日。
2. 會議於下午7時正結束。
 |
| 會議紀錄於 | 二零一六年六月十六日 | 通過 |
|  | 主席:陳財喜議員, MH |  |
|  | 秘書:許諾茵女士 |  |

中西區區議會秘書處

二零一六年四月