**中西区区议会**

**二零一八至一九年度**

**交通及运输委员会**

**第二次会议纪录**

**日　期：**二零一八年四月十二日(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 |  |
|  | 卢懿杏议员, MH\* |  |
|  |  |  |
|  | 委员 |  |
|  | 陈捷贵议员, BBS, JP | (下午2时44分至4时48分) |
|  | 陈学锋议员, MH, JP \* |  |
|  | 郑丽琼议员\* |  |
|  | 张国钧议员, JP | (下午2时42分至2时46分) |
|  |  | (下午4时02分至5时32分) |
|  | 许智峯议员 | (下午2时30分至7时16分), |
|  | 甘乃威议员, MH | (下午2时30分至6时22分) |
|  | 李志恒议员, MH\* |  |
|  | 吴兆康议员\*  |  |
|  | 伍凯欣议员\* |  |
|  | 杨开永议员\* |  |
|  | 杨学明议员\* |  |
|  | 叶永成议员, BBS, MH, JP | (下午2时30分至6时21分) |
|  |  |  |
|  | 增选委员 |  |
|  | 张启昕女士 | (下午2时34分至3时01分) |
|  |  | (下午4时03分至会议结束) |
|  | 冯家亮先生\* |  |
|  | 何致宏先生 | (下午2时57分至6时25分) |
|  | 李文升先生\* |  |
|  | 李澄幸先生\* |  |

注： \* 出席整个会议的委员

( ) 委员出席时间

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 嘉宾 |  |
|  | 第5项 |  |
|  | 陈大志先生 | 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 |
|  | 马汉荣先生 | 土木工程拓展署南拓展处总工程师 |
|  | 黄志良先生 | 土木工程拓展署南拓展处高级工程师 |
|  | 李汉先生 | 土木工程拓展署南拓展处工程师 |
|  | 梁永康先生 | 艾奕康有限公司执行董事 |
|  | 陈汉宁先生 | 艾奕康有限公司驻地盘总工程师 |
|  | 徐雅各布先生 | 艾奕康有限公司驻地盘高级工程师 |
|  |  |  |
|  | 第6项： |  |
|  | 柯芳华女士 | 路政署主要工程管理处高级工程师 |
|  | 杨桂芳女士 | 路政署主要工程管理处工程项目统筹 |
|  | 温伟强先生 | 科进(亚洲)有限公司总监 |
|  | 朱惠敏女士 | 科进(亚洲)有限公司主任 |
|  |  |  |
|  | 第7项 |  |
|  | 何建成先生 | 运输署高级工程师/有盖行人信道 |
|  | 罗浩坚先生 | 运输署工程师/有盖行人信道 |
|  | 万伟强先生 | 路政署工程师 (新界) 4-3 |
|  | 朱家敏女士 | 奥雅纳工程顾问董事 |
|  | 邓思威先生 | 奥雅纳工程顾问主任 |
|  |  |  |
|  | 第8项 |  |
|  | 郭贤霞女士 | 旅游事务署高级经理(旅游)31 |
|  | 李蔓莉女士 | 旅游事务署经理(旅游)31 |
|  | 曾瑛美女士 | 山顶缆车有限公司总经理  |
|  | 陈文华先生 | 山顶缆车有限公司工程及营运总监 |
|  | 关欣瑜女士 | 香港上海大酒店有限公司高级项目助理 |
|  | 卢家荣先生 | 山顶缆车有限公司项目总监 |
|  | 徐卓华女士 | 创智建筑师有限公司总建筑师 |
|  | 朱家敏女士 | 奥雅纳工程顾问董事 – 咨询 |
|  | 曾峰先生 | 凌隽测量师行有限公司董事 |
|  | 谭伟祺先生 | 凌隽测量师行有限公司助理董事 |
|  |  |  |
|  | 第9项 |  |
|  | 吴铁浩先生 | 运输署 工程师/中西区2 |
|  |  |  |
|  | 第10项 |  |
|  | 梁国民先生 | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  | 李建乐先生 | 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 |
|  |  |  |
|  | 第11项 |  |
|  | 赖晓平先生 | 运输署 工程师/中西区1 |
|  |  |  |
|  | 第12项 |  |
|  | 吴铁浩先生 | 运输署工程师/中西区2 |
|  |  |  |
|  | 第13项 |  |
|  | 梁国民先生 | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  |  |  |
|  | 第14项 |  |
|  | 赖晓平先生 | 运输署 工程师/中西区1 |
|  |  |  |
|  | 第15项 |  |
|  | 刘以欣小姐 | 港铁公司助理公共关系经理 |
|  | 胡恒兴先生 | 机电工程署高级工程师/一般法例2 |
|  | 朱锦汉先生 | 机电工程署高级工程师/铁路5(署理) |
|  |  |  |
| **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) |
|  | 梁国民先生 | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 赖晓平先生 | 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 |
|  | 陈润仪女士 | 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 |
|  | 杨国聪先生 | 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：** |  |
|  | 杨哲安议员 |  |

**欢迎**

主席欢迎各委员及政府部门代表出席2018至2019年度交通及运输委员会第二次会议。

**第1项： 通过会议议程**

1. 委员会通过会议议程。

**第2项：通过二零一八年二月一日交运会第一次会议纪录及二零一八年三月一日交运会第二次特别会议纪录**

1. 委员会通过第一次及第二次特别会议纪录。

**第3项：续议事项查察表 (中西区交运会文件第39/2018号)**

(下午2时32分)

1. 委员会备悉文件。

**第4项：主席报告**

(下午2时32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3月中)，秘书处已于会前将有关报告电邮予各位委员参阅，秘书处未有收到委员的意见。另外，委员分别于本年3月29日及4月6日出席了与山顶缆车翻新计划及湾仔至上环行人连通性研究有关的实地视察。
2. 主席表示由于委员递交多份文件，导致轮候时间较长，他建议于下次交运会增加议程项目，以缩短轮候时候。他指会留意其后轮候讨论文件的数量，再视乎需要决定再下一次会议议程。如委员欲就相同议题提交文件，他建议委员间先作协调，考虑作合并讨论。他亦同意委员就紧急议题提出先行讨论的要求。
3. 许智峯议员询问下一次会议将讨论多少份文件及可否公开目前轮候讨论文件的资料，包括由哪位议员及何时提交。他认为此举有助委员协商。
4. 主席关注交运会如公开有关资料后会成为先例，影响其他委员会的做法。另外，在相关委员的同意下，他认为文件讨论的次序可作调动。
5. 叶永成委员认为由于轮候讨论的文件众多，同意加长会议以增加议程，但由于委员会开会日期早已确认，故不同意加开会议。另外，他建议政府部门提交充足的资料及于会议上作精准的补充，提高开会效率。
6. 主席同意于会后向委员补充直到目前交运会所收到文件的资料。另外，他表示下次将讨论十五份文件。

**第5项：常设事项(i) -「中环及湾仔绕道和东区走廊连接路(中环及湾仔绕道)」工程项目工程进展**

**(中西区交运会文件第29/2018号)**

(下午2时39分至2时54分)

1. 路政署高级工程师1/中环湾仔绕道陈大志先生介绍中环及湾仔绕道工程于中环区的情况。他表示合约承建商已接近完成西面通风大楼内部及外部工程，包括安装各个机电系统以及金属顶盖，亦已开始进行相关的顶盖绿化工程。隧道启用工程将会封闭金融街快线以配合余下的西面通风大楼外部工程，并间歇性封闭部分民宝街以装卸工程机械及物料。此外，于4月至5月期间，会于林士街天桥上进行中央分隔栏及防撞栏改装工程，并会于凌晨时份进行更换指示或拆除现有架空标志的工程，为期六至八个晚上。他续指，有关工程已获运输署及警方的同意。为配合有关工程，将会实施临时交通措施。他补充，承建商会提供足够指示予驾驶人士及预先通知市民有关安排。
2. 土木工程拓展署南拓展处总工程师马汉荣先生向委员会介绍湾仔发展计划第二期，湾仔北P2路及相关道路启用的拟议安排。他指出P2路及相关道路预计可于本年6月至7月间完成并启用，并会于稍后向委员会提交有关文件，欢迎委员就有关安排提出意见。他指出有关道路启用后，会提供一条直接道路连接中区及湾仔北一带。
3. 艾奕康有限公司驻地盘高级工程师徐雅各布先生表示现时驾驶人士如从龙和道前往湾仔北一带，须先途经龙和道、分域码头街及港湾道或会议道、博览道、会议展览中心中庭下方已启用的一段P2路等道路。而将启用的一段位于会议展览中心西面的P2路，为双程双线行车，连接龙和道和已启用的P2路段。驾驶人士可使用新的P2路段前往会议展览中心一带。此外， 由于A2路亦会一并启用，所以驾驶人士日后将无须再绕经P2路，可以直接使用A2路由龙和道前往会议展览中心二期一带。他补充，新启用的A2路路旁同时设有行人路，行人可沿现有龙和路的行人路，经新启用的行人路及过路处，前往会议展览中心新翼。而现时龙和道往分域码头街的行人路亦会保留。
4. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
5. 郑丽琼议员询问绕道何时通车。
6. 陈学锋议员指现时车辆由国际金融中心隧道须汇入干诺道中的两条行车线，但由于干诺道中的交通繁忙，因此从隧道出来的车辆未必能畅顺地汇入，导致出现交通挤塞的情况，甚至影响龙和道的交通情况。他询问日后该隧道会否有独立的行车道。他认为既然有关工程将会拆除干诺道中前往中环的天桥，希望部门考虑藉是次工程，一并改善上述问题。
7. 冯家亮委员指中环湾仔绕道仍需近半年才启用。而在启用有关道路前，目前的改道严重影响会议展览中心一带的交通，如博览道没有足够空间供参展览商上落货。他认为该带的交通安排混乱，希望部门留意及研究有何措施可改善现行交通安排。
8. 路政署陈大志先生表示中环湾仔绕道位于中环区的工程相对其他部分工程会较早完成。绕道预计将于今年年底至明年第一季通车。他续指国际金融中心隧道出口附近的一段干诺道中西行桥并不属于绕道工程范围。
9. 运输署工程师/中西区1赖晓平先生表示据了解，中环湾仔绕道工程需要拆卸干诺道中行车天桥的东行部分。他表示会后会向路政署查询可否保留计划拆卸的天桥，以提供空间使国际金融中心对出行车隧道出口车辆可直接驶入干诺道中行车天桥西行的最左线而无须停车。[会后补注：路政署指现时干诺道中天桥东行及西行分别为两个独立结构，有关改动会涉及行车线横越两个结构，工程上未必可行。]
10. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第6项：「人人畅道通行」下一阶段计划为中西区区内两条现有行人天桥（结构编号：HF135 及HF6）加建升降机设施**

**(中西区交运会文件第30/2018号)**

(下午2时54分至3时27分)

1. 路政署主要工程管理处高级工程师柯芳华女士表示路政署曾于2017年4月及9月，就「下一阶段计划」咨询委员会，而委员会亦已于2017年9月的会议上选出两条现有行人天桥，作为该计划的推展项目，分别是横跨罗便臣道近慧豪阁的行人天桥HF135(下称「HF135」); 及横跨坚道近卑利街的行人天桥HF6(下称「HF6」)。去年9月，署方已聘请工程顾问，就上述两条行人天桥的加建升降机工程展开勘测工作。勘测结果显示HF135在技术上是可行的，而HF6在技术上并不可行。署方是次将向委员会汇报HF135的初步设计方案及向委员解释HF6的技术可行性研究的结果。
2. 科进(亚洲)有限公司总监温伟强先生表示HF135现时有两个出口（即A及B出口），分别连接罗便臣道近慧豪阁及近威胜大厦旁的地面行人路。目前建议在A出口近宜新大厦加建一部升降机，因为该处的行人路旁有一个花槽，可将部分花槽拆卸，腾出空间容纳拟建升降机。此外，位于拟建升降机旁的两个现有电单车停泊处需要迁移并改建为行人路，以提供所需的行人路阔度。他预计位于上述花槽内的一棵树木将会受到工程影响，路政署将会与相关部门商讨移植或补种受影响树木的安排。他补充，拟建的升降机将设有机械式抽风设施，以保持升降机内空气流通，为使用者提供合适的环境。他续指曾探讨在B出口附近加建升降机的可行性，但由于该处的罗便臣道行人路较窄，设置升降机将需封闭该处行人路，加上十分贴近民居，因此在B出口加建升降机并不可行。他表示，HF135的初步设计方案若获得委员会支持，路政署将展开详细设计工作，并在完成详细设计后尽快招标，开展建造工程。
3. 温伟强先生表示，已就HF6加建升降机工程进行技术可行性研究，但结果显示该行人天桥受制于行人路空间不足且人流甚多、没有空间收窄道路以进行工程及与周边民居十分接近，以致加建升降机并不可行。他简述以下技术可行性研究结果（一）若于广福楼侧的行人路加建升降机，由于此处的行人路空间不足，无论是施工期间或完成后均需要收窄坚道行车道，以便腾出空间以容纳升降机。坚道是一条单线双向行车道，收窄行车道会导致其中一个方向的行车线永久封闭，将会严重影响交通，因此并不可行;（二）若于坚道79号前加建升降机，将会十分贴近邻近的大厦，该大厦面向升降机的低楼层住户将难以打开窗户，对居民造成严重影响，因此并不可行; （三）若于坚都大厦侧加建升降机，同样面对行人路空间不足，惟有利用现有行人楼梯所在位置加建升降机，但需先将该楼梯地下的一条箱型暗渠迁移，方能在此位置设置升降机，然而，附近并没有足够空间容纳被迁移的暗渠，而且于该位置施工将严重影响交通，故同样不可行; 及（四）若于金庭居侧加建升降机，现有行人路/行人楼梯空间不足，难以容纳升降机，因此并不可行。他补充人流统计数据显示HF6的行人使用量不高，大多数市民利用在离该行人天桥约十五米处的地面过路处横过坚道。
4. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
5. 郑丽琼议员支持于HF135加建升降机。她指目前中环半山自动扶梯22E及23E正进行翻新工程，为居民带来很大不便，故十分支持于行人天桥加建升降机。她指过去兴建升降机工程时间很长，希望是次通过有关建议后，尽快完成有关工程，以方便附近居民前往罗便臣道乘搭巴士。另外，她理解于威胜大厦及坚都大厦外没有空间加建升降机。她曾与部门到摩罗庙交加街实地视察，询问可否将HF6的资源用于摩罗庙交加街的行人天桥。目前摩罗庙交加街没有出口，认为加建升降机后，可方便市民由摩罗庙交加街进入或离开行人天桥系统。
6. 吴兆康议员认为应迁移近宜新大厦行人路受影响的树木，询问研究迁移有关树木的结果。另外，他担心升降机透明的设计会影响附近民居的私隐。在参考政府的其他设计，他建议升降机设计采用垂直绿化设计或磨砂玻璃，既可保障居民私隐，又有绿化元素。此外，他认为文件指于卑利街未能加建升降机对市民影响较为轻微的说法不准确。他指正因没有升降机，所以才较少人使用该天桥，亦因此导致附近的地面过路处人流过多，险象环生。此外，他询问于坚道50号加建升降机的可行性及有关研究进度。
7. 主席希望尽量迁移受影响树木。另外，他就未能于HF6加建升降机表示遗憾，询问署方可否以新技术加建升降机，如于天桥桥面加建升降机，再于升降机旁加建行人路。
8. 路政署柯芳华女士表示如得到委员会支持，路政署会尽快就HF135进行详细设计及其后的招标程序，以期尽快展开建造工程。此外，路政署尚未就迁移或移除受影响的树木有定案，将与相关部门商讨有关细节。另外，她指出无论利用任何技术兴建升降机，亦需在地面提供足够空间容纳升降机。
9. 科进(亚洲)有限公司温伟强先生表示于HF135的拟建升降机采用透光的磨砂玻璃是可行方法，会于详细设计注入有关元素及与相关委员商讨设计细节。他表示会尽量保留有关树木，但须进一步和相关部门商议最适切的安排。至于有委员询问可否在摩罗庙交加街的行人天桥加建升降机，他回应摩罗庙交加街并没有足够空间加建升降机。他指出在研究加建升降机的技术可行性时，需考虑在施工期间及工程完成后对附近行人及交通的影响。他表示摩罗庙交加街的行人路空间不足以容纳升降机，若要加建升降机，完成后需要收窄现有卑利街及摩罗庙交加街的行车道，并不符合现有的道路设计标准。此外，于施工期间，部分卑利街及摩罗庙交加街的行车道将需要完全封闭作为工地，摩罗庙交加街是单线单程行车道，为附近居民必经之路，封闭该行车道并不可行。他亦表示曾探讨于坚道50号浸信会附近的行人天桥加建升降机的可行性，但以目前坚道的交通情况而言，于施工期间全日封闭一条行车线，将对交通造成严重影响，在没有足够的施工空间的限制下，加建升降机并不可行。
10. 吴兆康议员指新兴建公共屋村的升降机亦有采用垂直绿化，认为垂直绿化可弥补附近居民受树木被迁移的影响，亦为政府支持的政策，希望署方考虑于升降机采用垂直绿化设计。此外，他询问署方可否采用新技术以兴建升降机。他认为如加以利用空间，坚道浸信会附近的行人路应足以容纳一部升降机。
11. 科进(亚洲)有限公司温伟强先生表示会研究于详细设计中加入垂直绿化元素。他理解如改动在浸信会附近的行人天桥现有的设计或可腾出空间设置升降机，但在不影响坚道交通的限制下，该工地并没有足够空间放置机械以进行工程，故将无法施工。
12. 主席询问以预制件方式能否解决施工空间不足问题。
13. 科进(亚洲)有限公司温伟强先生表示预制件一般用以建造上盖结构，地基工程未能采用预制件的方式进行。
14. 主席表示委员会支持于HF135加建升降机，希望署方尽快展开工程，并适时向委员会汇报项目进度。他多谢嘉宾出席会议。

**第7项：湾仔至上环行人连通性研究**

**(中西区交运会文件第31/2018号)**

(下午3时27分至4时22分)

1. 运输署高级工程师/有盖行人信道何建成先生表示行政长官在2017年的施政报告中积极推动“香港好．易行”，鼓励市民「以步当车」，减少短途使用机动交通工具，以改善交通挤塞及空气质素，成为香港可持续发展的一部分。运输署因此聘请了顾问公司就湾仔至上环行人连通性进行研究，以提供一条贯通东西的行人通道，改善湾仔至上环的步行网络，以实施施政报告中倡议的令市民「行得通」的施政理念。同时研究改善这条东西行人信道与其他南北信道之间的连接，加强沿缐附近主要景点的连通性，以缔造舒适写意的步行环境。他表示现正就研究的短期、中期和长期方案及建议走线咨询区议会意见。
2. 奥雅纳工程顾问董事朱家敏女士指研究目的是改善港岛北湾仔至上环东西行人信道系统。按现时设计，行人天桥系统共分为四组，包括上环至中环、中环至金钟、金钟至湾仔及湾仔至铜纙湾各段方案的初步连接构思。她指将优化现有天桥系统间的连接，以建立一条连通港岛北湾仔至上环的东西行人通道。同时会研究改善这条东西行人信道与其他南北信道之间的连接，并加强沿缐附近主要景点的连通性。
3. 中山纪念公园至上环段方案
* 中山纪念公园东面的入口设西区食水站，导致该入口不明显，大部分市民均不知道该处为公园东面的主要入口，因此建议扩阔西区食水站旁的公园入口，并加强指示。同时，会研究迁移西区食水站的可行性。
* 建议扩阔西消防街一段海滨长廊，并研究加设上盖或种植树木以提供树荫的可行性，以为行人提供舒适步行环境。
* 长远而言，建议延伸海滨长廊至港澳码头巴士总站重建计划内所规划的一条内部行人通道以连接信德中心。行人可由现有的中上环行人天桥网络沿干诺道中的行人天桥前往至中环民耀街。
1. 中环至金钟段方案
* 建议扩阔及美化德辅道中的行人路。
* 改善近皇后像广场过路设施的连贯性及扩阔行人过路位置。
* 长远而言，建议利用将发展的三号用地的行人系统及相邻的大会堂前的广场通道连接至中环海滨拟议的天桥系统及友邦金融中心。
1. 金钟至湾仔段方案
* 建议扩阔及美化添美道的行人路，并于主要过路处收窄行车线，缩短行人过路距离，藉此鼓励市民多使用地面行人通道由金钟沿香港演艺学院前往柯布连道及湾仔北行人天桥系统，达至分流作用。
* 长远而言，建议以行人天桥连接分域街行人天桥及分域码头街行人天桥。现建议采纳沿告士打道的中央分隔栏，以减少对邻近建筑物景观的影响及避免对将已美化的地面行人通道造成影响。有关走线最西端将连接到夏悫公园，并再连接至金钟行人天桥系统。
1. 湾仔至铜纙湾段方案
* 建议改善波斯富街至坚拿道之间的谢斐道的行人通道。
* 中期方案，建议改善杜老志道与坚拿道之间的谢斐道行人通道。当中包括改善马师道与坚拿道天桥底的通道、改善行人过路设施、扩阔行人路及美化行人路面。
1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 陈捷贵议员认为研究为便民的做法，并表示以步行为主未尝不可，建议部分路段设置自动行人道。他理解安装及保养自动行人道的费用不低，但如海滨一带的行人路较长，可于其中一节安装自动行人道，以鼓励市民多走路。他指目前海滨长廊未能直接接驳信德中心，希望将来能配合港澳码头的发展，尝试连在一起。他询问在信德中心外可否设置如栈道般的走道，认为是最直接的方法连接海滨长廊，并希望今日的建议可尽快落实。
3. 甘乃威议员指有船只于西区食水站取水，因此如须搬迁该食水站，希望部门于附近找寻合适位置，避免影响有关人士。另外，他认为要研究如何连接中区警署及信德中心。他指现时有不少车辆经中景道进入信德中心，交通繁忙，并长期有的士停泊，故建议扩展近信德中心的天桥系统，由信德中心延伸至海边，并横跨中景道，方便行人来往中区警署及信德中心。否则，他建议改善中景道的行人过路处，让行人较容易横过马路。
4. 杨学明议员表示信德中心外的巴士总站十分繁忙，如将海滨一带连在一起，途经的人流将会增加，他不希望因增加人流而导致有意外发生。另外，除了须迁移位于西消防街的食水站外，他建议一并迁移附近的电船棚。此外，他认为只要调整近中山纪念公园的海滨长廊附近的花槽，已有空间扩阔行人路。目前中山纪念公园的入口太窄，希望尽快展开扩阔工程。
5. 许智峯议员认为有关计划有胜于无，并质疑有关工程落成后会有多少人会由上环步行至湾仔。他认为政府须加强行人步行的推广计划及加设清晰的指示牌，并指即使短、中、长期的措施落实后，有关通道仍非一条连贯的通道。他询问如何评估成效及工程所需费用。他不反对政府优化行人过路设施，但认为如上环至湾仔段可使用单车会更吸引，故建议署方一并研究于有关路线加入行人单车共享元素。此外，他希望署方一并研究于上环至金钟设电车行人专用区的可行性。另外，他重申民主党的立场是希望保留中环邮政总局，并表示不赞成政府拆卸中环邮政总局以兴建平台。他续指目前未有善用西隧出风口的行车道。该路段的车流量甚低，建议清拆分隔行人及行车道的围网，改为行人及行车道共享路段及腾出空间扩阔中山公园的入口。
6. 吴兆康议员同意许议员就改善西隧出风口行车道的建议。他指该处的行人路窄，但车流量甚低的行车道却十分宽阔，故希望改善该路段的设计。他表示目前西消防街已较过往宽阔，询问部门是否将进一步扩阔行人路。此外，该行人路与相连的马路有近75厘米的水平差，导致沙尘滚滚，建议在进行扩阔行人路工程时，加设绿化或美观的分隔栏，为行人带来舒适的环境。另外，他希望统一中山公园及海滨行人路路砖的设计。
7. 杨开永议员认为是次建议改善的路段并非连贯的，行人亦需要上落天桥，减低其吸引力。他建议将各天桥系统连接在一起，如连接横跨干诺道中近信德中心与西港城的行人天桥及横跨干诺道西近中山纪念公园的行人天桥。他亦提出改善港澳码头巴士总站休憩处，以腾出空间予行人路，并建议将封闭式的休憩处改为开放式。此外，他建议署方研究如何宣传以增加行人使用经优化的路段，如加设指示牌或加强行人路设计的一致性等。
8. 冯家亮委员表示由港铁站前往中山纪念公园的指示不清晰，希望部门加强指引。此外，他支持在扩阔行人路后考虑让单车使用。他认为是次研究将使用许多资源，希望有关改善方案落成后，可令市民及游客均能根据指示使用相关路段前往不同目的地。
9. 何致宏委员希望部门参考委员的意见，并表示原则上支持有关计划，但提醒部门须小心处理中环邮政总局的用地。此外，他指有市民于西消防街一带海旁进行钓鱼活动，担心拟建的上盖会影响钓鱼活动，希望部门留意。
10. 郑丽琼议员询问中山纪念公园至上环段方案提及的内部行人通道是否港澳码头巴士总站重建计划的一部份。另外，她指除了进行钓鱼活动外，亦有不少市民于海滨一带跑步，故认为须小心处理加建有盖行人通道。她指目前没有清晰指示告知行人步行所需时间，因此建议部门设立指示牌时加入估计步行所需时间及清楚地指出目的地的方向。她亦希望将单车共享计划加入建议当中，藉以推动环保及活力香港，亦可为行人提供舒适的环境。
11. 陈学锋议员表示较早与部门实地视察未能知悉整个计划，经部门讲解后，方才知道计划的全貌。他认为建议过于零碎及欠缺整体规划，按目前建议，行人须由海滨走入干诺道的电车路，再走出海旁，并且需要上落行人天桥。他认为部门应将港岛北的行人路分为海滨长廊及天桥系统。区议会海滨小组与发展局一直研究将整条海滨长廊连在一起，因此认为是次研究应集中研究如何连接中环与湾仔的天桥系统。他建议可从如何连接中区警署及林士街天桥着手，如成功将其连接在一起，行人已可经天桥从上环步行往中环。此外，中环港铁站内许多行人通道为非收费区，十分完善，行人可经港铁的地下通道由环球大厦前往建设银行大厦。他建设署方研究如何将港铁地下通道与美利大厦重建项目及遮打花园附近的天桥连接。另外，他表示目前的路线没有清晰的指示，建议部门考虑于地面以不同颜色标示，指示行人随指定颜色前往不同目的地点。
12. 主席认为建议路线相当迂回，而且似是将零碎的东西拼凑在一起。他建议部门研究将干诺道中近威胜商业大厦的行人天桥与林士街天桥连在一起，完善天桥系统。另外，他认为须加强现时的指示牌及部门应一并研究改善路灯的位置。他指香港夏天炎热，值得研究地下通道，并建议加设洒水系统，为行人提供更舒适的环境。
13. 奥雅纳工程朱家敏女士指一直有与西隧公司联系，并表示会再就扩阔行人路事宜与西隧公司协调及磋商。除了考虑加设上盖外，她表示亦会考虑以绿化、加设围板及改善路差等方式改善行人环境。此外，会要求巴士总站的重建计划发展商提供一条24小时开放的行人通道连接近信德中心的天桥及海边。而短期内，会先研究扩阔近干诺道的行人路，包括清拆附近休憩处的围栏已腾出空间的可行性；及收窄巴士站的出入口让行人过马路时更畅顺。她续指，由于地下有许多管线，而且加建天桥后，天桥会十分接近邻近私人发展的边线，故在干诺道西加建天桥的工程难度甚高。她表示会加强行人指示标志，如加入步行距离等信息。她解释目前计划路段分散，但三及四号用地发展完成后，将加强有关的连贯性，目前的建议是希望在三号及四号用地发展前，先改善目前的行人环境。她补充，在研究过程中，会特别留意中环站的地下通道的连接及相关指示牌等。由于行人路宽度需达8-10米才可成为行人及单车共享道路，否则会有危险，因此在繁忙的上环至湾仔市中心加入单车共享元素将面对很大挑战，但仍会在设计时研究有否其它未来发展项目有合适路段可划作行人单车共享路段，如中环海滨一带。
14. 主席询问是次研究有否具体时间表及会否向委员汇报研究结果。他希望署方会后提供有关时间表。
15. 运输署何建成先生表示在听取委员的意见后，会尽快分析短期方案的可行性及进行详细设计，并于稍后咨询地区人士。由于目前为初步探讨，中及长期建议须再进行详细的可行性研究。当有详细设计时会适时向委员会报告。
16. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第8项：山顶缆车发展计划**

**(中西区交运会文件第32/2018号)**

(下午4时22分至5时20分)

1. 旅游事务署高级经理(旅游)31郭贤霞女士表示行政长官会同行政会议在2015年12月向山顶缆车有限公司（缆车公司）批出由2016至2025年为期十年的山顶缆车经营权。根据《山顶缆车条例》，如缆车公司能令行政长官会同行政会议信纳有关公司具备承担及能力实行改善缆车设施计划，维持山顶缆车作为重要的旅游及消闲设施，则经营权可延续不超过十年。缆车公司早前已向政府提交发展计划，并一并申请第二个为期十年的经营权（即2026至2035年）。按照缆车公司向政府提交的发展计划，缆车公司计划提升山顶缆车的系统，以增加载客量及改善两个总站的排队安排。山顶缆车作为旅游及消闲设施，政府期望缆车公司继续提供安全且优质的服务，务求为旅客提供更佳山顶旅游体验。为使委员对有关计划有充分认识，故邀请了缆车公司向委员讲解计划。
2. 山顶缆车有限公司总经理曾瑛美女士表示缆车公司早于2012年已聘请顾问公司进行发展计划的研究。于2013年曾向政府提出有关建议，惟因于2015年才取得山顶缆车为期十年的经营权(即2016至2025年)，故于2016年才正式提出山顶缆车发展计划。她指过去十多个月曾与不同政策局/政府部门商讨计划的细节，采纳各方意见后，曾多番修改有关计划。
3. 山顶缆车有限公司项目总监卢家荣先生表示山顶缆车面对的关键问题为目前在高峯时段乘客等候时间长达两小时。他指缆车已服务超过130年。多年来，山顶缆车已从一种重要的交通工具转变为世界知名的游客设施。他介绍山顶缆车的历史及技术数据如速度及路轨长度等，并指现有的缆车于1989年起提供服务，至今约29年。他续指对上一次升级工程于1989年完工，最大改变分别为山顶缆车系统由手动控制转变为自动操作微型处理器控制系统及载客量增至120名乘客。
4. 卢先生续指目前缆车站出现排队问题，现时站内可容纳约420人排队，但往往于站外附近天桥下有近450人排队。他简介建议的发展计划可带来以下效益，包括载客量可由120人增至210人，继而减少超过八成的等候时间及按现时人流量，彻底减除在上下站外的排队人龙；扩建下站以提供可容纳1300人的有盖及空调候车区；改善伤健人士进出山顶缆车的安排。他指建议发展计划将进一步提升山顶缆车的形象，有助维持山顶缆车作为重要的旅游及康乐设施。然而，受地理环境限制，是次发展计划将包括将伸延花园道缆车站及将月台建于上坡约70米处；更换新拖曳系统和缆索；扩阔入口以改善目前入口不明显问题，并开放空间展示有代表性的公众艺术品；迁移排队及售票处的位置等。
5. 此外，卢先生指会于梅夫人妇女会与缆车径间加设上盖。梅夫人妇女会曾表示担心新设计会带来光污染及私隐问题。为避免造成光污染，缆车公司将会把照明系统设于地面。此外，缆车公司亦会在分界处种植树木以保障梅夫人妇女会的私隐。另外，山顶缆车发展计划将需要使用两片未被使用或分配的政府土地，包括位于缆车轨道旁近梅夫人妇女会和缆车径的土地；以及第三片用作扩展现有缆车交汇处的未被使用或分配的政府土地。他指规划署没有就缆车公司希望使用有关用地作扩展缆车交汇处提出反对。缆车公司将会保留或用半成熟的树木代替沿缆车径的现有树木，最终决定需把混凝土行人路掘开后，评估现有树木的健康、稳固程度和根部的状况而定。此外，有关计划将改善伤健人士进出下站的安排，如全新缆车为无梯级设计及有较宽车门；于站内设置斜路及装设轮椅升降台。他补充缆车公司已开始与邻近可能受有关工程影响的持份者联系沟通，包括：梅夫人妇女会、世界自然基金会、圣若瑟书院等。
6. 卢先生表示在咨询各方后，并得到第二个十年经营权、相关土地的使用权及相关政府部门的批准后，预期缆车发展计划工程的施工期于2018年年底展开。工程将分为两期，第一期施工包括整修部分缆车径及于缆车径与缆车轨道之间建造月台。之后，缆车服务将短暂停止，其后会以临时服务计划营运12至15个月。缆车公司正积极与各方讨论临时服务计划细节。当中临时排队的安排受到各政府部门的关注，目前仍有一个细节尚待解决，缆车公司会再与康乐及文化事务署(康文署)、警务处、路政署及消防处商讨，以确保乘客于安全位置排队。他补充上站将不涉及使用额外土地，只会进行翻新工程及迁移售票处以提供更多空间。他总结翻新后将不会出现排队人龙。交通影响评估报告显示在工程期间或山顶缆车发展计划工程后，对交通并没有不良影响，而运输署原则上对评估报告没有异议。
7. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
8. 陈捷贵议员认为山顶缆车是值得支持的交通工具，但过去不论是位于花园道还是山顶的缆车站，乘客候车时间甚长，而且排队环境不理想。他原则上赞成有关发展计划，但须视乎该计划会否对其他持份者造成太大影响。如持份者接受有关计划，他便不会作出反对。此外，他要求将是次更换的组件保留，并安排于展示廊展出，让市民可以知道缆车的发展。
9. 张国钧议员支持山顶缆车的发展。他询问缆车公司采取了何措施及安排以消除康文署对其临时服务及排队计划的疑虑，并询问康文署是否知悉及接受缆车公司所作出的调整。另外，他询问缆车公司是否已向政府申请了使用两幅未被使用或分配的政府土地。他续询问在行政长官会同行政会议未批准缆车公司第二个十年经营权申请前，有关发展计划是否将不会开展。
10. 许智峯议员表示现有经营权尚余七年，而缆车公司欲申请多十年经营权。他认为十七年的经营权相当长，因此市民应该要知道缆车公司的资本投资、承担额、融资方案及是否需要政府注资。此外，他询问缆车公司是否已申请使用未被使用或分配的政府土地及相关地价。另外，他询问是次计划除了加大车厢外，还有何其他措施以增加营运效益，解决乘客等候时间及排队环境不理想问题。他认为如缆车公司欲再获十年的经营权，应增加投资成本，如加设多条缆车线。
11. 甘乃威议员询问缆车公司欲使用的政府地的确实位置及树木分别会被砍伐及取代的数量。另外，他询问有何部分已被古物古迹办事处评级及将如何处理有关古迹，他希望知道有关安排。他认为如因有关计划影响古迹，市民将不会接受。他希望是次计划一并处理缆车站的排队问题。
12. 叶永成议员提醒缆车公司的发展计划勿只满足目前的需求。此外，他指山顶缆车为香港人的集体回忆，希望缆车公司重视历史的储存，将富历史意义的物品好好收藏。
13. 郑丽琼议员表示游客现时排队上缆车的时间很长。她多年前曾建议增设预约系统，让游客无须排队。此外，她提醒缆车公司须将缆车暂停使用的信息通知所有相关单位，包括旅行社。此外，她关心古迹问题，希望缆车公司的计划须满足古物古迹办事处及其他持份者如梅夫人妇女会及世界自然基金会的要求。她续询问缆车公司欲使用的未被使用或分配政府土地的位置及完成发展计划后，会否缩短乘搭缆车的时间。
14. 张启昕委员询问缆车公司欲使用的未被使用或分配政府土地的位置、有关申请使用政府土地的程序及相关时间表。她询问有关申请是否需要获城市规划委员会通过。另外，她指梅夫人妇女会为法定古迹，虽然目前法例只要求保育建筑物，但她认为附近的氛围，如树木亦值得保留。她希望尽量保留受影响的树木。
15. 冯家亮委员询问缆车公司如何预计有关计划可以减少旅客排队时间近八成。此外，他希望缆车公司提升有关计划的透明度，并询问整个计划涉及的金额。他担心缆车公司将是次计划的投资成本转嫁至旅客。
16. 伍凯欣议员表示香港公园近壁球中心有古树名木，故询问缆车公司除了与古物古迹办事处商讨如何保育附近的建筑物外，还有何措施以加强于工程期间保护附近受影响树木。
17. 主席表示文件没有提供未来十年乘搭山顶缆车的预计人次，认为有关数据十分重要。此外，他提醒缆车公司须进行不同层次的压力测验，希望缆车公司提供相关资料。他询问缆车公司如人流超乎预期将有何应变措施，并指现时排队时间甚长，旅客或会感到辛苦，询问缆车公司有否设关爱座或胶椅予有需要人士或研究派筹机制，让旅客于指定时间才前往缆车站乘搭缆车。
18. 旅游事务署郭贤霞女士表示有关于临时服务计划期间的排队安排，旅游事务署曾与康文署及缆车公司进行实地视察，并已将康文署的意见转交缆车公司。目前缆车公司仍需时就其建议方案作调整，供相关部门包括康文署考虑，暂时尚未有定案。此外，就土地的额外费用问题，当时政府与缆车公司在商讨第一个为期十年的经营权问题时，缆车公司曾向政府就第二个为期十年的经营权将涉及使用额外土地作出查询，当时政府在不影响行政长官会同行政会议日后的决定的前提下，向缆车公司表明下列立场，包括如发展计划最终落实，而第二个为期十年的经营权亦批给缆车公司，则第一及第二个为期十年的经营权需要缴付的费用，除了涵盖现有轨道，亦包括因发展计划而需要的额外政府土地，因此缆车公司无须缴付额外费用。政府在批拨土地时，会以维持山顶缆车作为重要的旅游及消闲设施为基础，连同土地的相关政策及供应，以及发展计划经证实的真确需要来考虑。
19. 山顶缆车有限公司曾瑛美女士表示缆车公司每年会交出营运收入的12%予政府作经营权费用。而缆车公司正与政府商讨第二个十年经营权所需的费用。另外，于是次计划中有就未来需求作估算，包括以过往十年及二十年平均增长做估算。她指自2003年内地放宽来港旅游的限制后，游客人数有显著的增长，故根据过往十年及二十年平均增长做估算已相当具代表性。此外， 1989年推出新缆车后，首年乘客数字有特别的增长，在人次推算时亦有一并考虑有关因素。她指曾考虑以派筹形式改善排队问题，惟因花园道附近没有太多地方供游客消磨时间所以没作此安排。为此，缆车公司将于短期内推出新的票务系统，包括在网上销售指定时间车票的功能，以改善人流安排。
20. 奥雅纳工程顾问董事朱家敏女士表示曾就山顶缆车进行人流模拟，包括分析不同时期的人流的增长。
21. 山顶缆车有限公司卢家荣先生以图像指出该两片未被使用或分配的政府土地，包括位于缆车轨道旁近梅夫人妇女会和缆车径的土地。他表示有关土地申请无须得到城市规划委员会审批，而该土地种有七棵树木，如现有树木的健康、稳固程度和根部的状况理想，缆车公司希望可以保留有关树木，并以设计配合有关树木原址保留。他续指，缆车公司目前尚未取得该地的使用权，并仍在与相关部门商讨申请使用有关土地的细则。有关程序需时，目标希望能于本年年底完成有关程序、取得第二个十年经营权及获相关部门同意动工。
22. 旅游事务署郭贤霞女士补充政府在批发土地时，会以维持山顶缆车作为重要的旅游及消闲设施为基础，连同土地的相关政策及供应，以及发展计划经证实的真确需要等因素一并考虑。至于缆车公司所指，申请程序需时，她解释因为发展计划工程涵盖许多范畴，包括基建、土木及道路工程等，而政府有责任以最适合的方式批出额外土地，确保缆车公司在合理及合法下安全运作，以保障公众安全。她预计于今年年中就发展计划咨询立法会，之后向行政长官会同行政会议提交就缆车公司为期第二个十年的经营权及其发展计划申请。
23. 主席希望缆车公司将是次计划对旅客的影响减至最低，并缩短施工期。
24. 许智峯议员询问缆车公司欲使用的未批用地总面积。他亦询问使用土地安排的性质，是以长期或短期租约，或以换地形式。他请缆车公司提供每年收入12%的平均数及询问缆车公司的总投资额。
25. 旅游事务署郭贤霞女士表示每年12%的方案是于2015年政府与缆车公司在商讨经营权时所达成的协议。当时邀请了顾问进行研究，订明缆车公司要缴付的土地费用是根据缆车公司总营运收入的12%来计算，按年收费。她表示将于会后提供相关数据。她补充，由于目前仍为研究阶段，对使用土地的方式尚未有定案，一切须待行政长官会同行政会议作最后决定。
26. 山顶缆车有限公司曾瑛美女士指出有关公司每年营运收入为公开资料。缆车公司有估计未来每一年的收入，并将有关资料提交给政府。她指预计投资额约6.8亿，目前正准备投标文件，故暂时未能确定需要更多资金。
27. 许智峯议员表示由于今天未有上述要求的资料，故暂未能支持有关计划。
28. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第9项：要求在第二街与正街交界的第二街西行马路上加设行人过路设施**

**(中西区交运会文件第13/2018号)**

(下午5时20分至5时44分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 李志恒议员指文件第三张附图显示过路处的地面印有「望左」及「望右」的道路标记，但没有行人参考线，因此不理解为何运输署的响应指有关路口已有足够的交通设施。此外，有关路口于繁忙时段车流不绝，行人难以横过马路。根据2006年正街扶手电梯研究的数据，每日经过该路口的人次超过一万，最高峰人次达三万。自港岛线通车后，人流或减少。他续指现时该路口没有设交通灯，因此出现人车争路的情况，加上有些长者以为只要向驾驶人士举手示意，司机便会让行人先过。根据警方提供的数据，每年于上述地点发生的交通意外约十多宗，故他认为有需要安装交通灯以保障行人的安全。
3. 杨学明议员认为西港岛线通车后，使用该路口的人流不减反增，因为行人须经过该路口前往港铁站。他续指，正街的扶手电梯启用后，吸引了更多人流使用该扶手电梯以前往第三街。此外，警方回复指一年约有二十宗交通意外，导致意外的其中一个原因为行人乱过马路。他指若行人要等到没有车辆才过马路，即使等候超过一小时也不会有这个机会。如不使用该处横过马路，行人须先前往第三街，经过街市，再使用连接正街及西营盘街市的行人天桥以横过正街。他希望运输署于上述路口增设行人过马路的辅助设施。
4. 张启昕委员表示早于2015年已与运输署到场视察，并要求署方加设斑马线及黄灯。运输署曾表示交通及行人流量未达到设置行人过路设施的流量。她续指该处车流不绝，行人只可待小巴停车上落客时或在车辆间的空隙过马路。她询问为何运输署认为该路口没有设置行人过路处的需要。
5. 陈学锋议员指近西营盘港铁站出口的路口交通情况相当混乱及危险，认为有需要增设过路设施以限制车辆转向。他认为近缙城岸的交通相对简单，行人较容易察觉来车。他认为需要到现场视察以商讨如何改善该处的交通。
6. 运输署工程师/中西区2吴铁浩先生表示行人参考线一般会设有下斜路缘、凹凸纹地砖及在马路上划上「望左」及「望右」的道路标记。他指早前已安排同事到场视察，确认上述行人参考线完好。如委员发现有损毁情况，运输署会再派员到场视察，并联络路政署尽快安排维修。现有的行人参考线已属行人过路设施，就是否需要更变此路口的过路设施至灯号控制过路处或加设斑马线，运输署需要考虑使用该路口的人流与车流。他指运输署未有此路口最新的人车流量数据，运输署会尽快安排进行估算，以检视此路口的人车流量是否有显著的改变。此外，他希望委员能向运输署提供此路口最高峰人流的时段，以便搜集数据。
7. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
8. 李志恒议员指自2006年已就有关事宜作讨论，而每年均发生十多宗交通意外，询问有关路口是否交通黑点。他亦询问为何运输署认为有关路口人流不足而不加设过路灯。他理解加设斑马线或会妨碍交通，但认为加设交通灯可确保行人可安全地横过马路。他询问运输署人流高达三万是否仍未达到加设交通灯的标准。此外，他认为任何日子及时间进行人流调查，结果均足以支持加设交通灯，因此认为无须讨论是否需要加设交通灯，反而应讨论新增的交通灯应设的位置。
9. 甘乃威议员认为运输署的代表不了解实际情况，他指该路口于任何时间均非常繁忙。来自东边街及医院道的车辆均会驶入第二街，因此车流甚多；加上附近有街市，故交通情况混乱。他认为地区议员掌握地区民情，并将有关交通混乱情况转达运输署，希望运输署作出跟进。他指即使运输署即日同意加设交通灯，有关工程至少要等半年才能完成。
10. 叶永成议员指该路口交通繁忙，加上附近有街市，并曾发生多次意外。他指委员因有相关数据及观察才提交文件，故认为运输署收到委员的文件后，应要实地视察以了解现场交通情况。
11. 杨学明议员指该处每年均有二十多宗意外，但仍未界定为交通黑点，询问定为交通黑点的准则。他建议运输署于早上8时30分至9时30分进行人流调查。
12. 张启昕委员指运输署于地上印有「望左」及「望右」的道路标记无助行人横过马路。再者，车流甚多，车辆会阻挡行人望到地面的标记。她认为目前行人于该路口难以有适当时机过马路，因此询问运输署可否加设协助行人过马路的设施。
13. 主席表示自西港岛线通车后，使用该路口的人流激增。他希望运输署展开人流调查。
14. 运输署吴铁浩先生表示运输署曾派员于上述路口进行人车流量调查。他理解行人过马路困难，运输署会先研究是否有其他措施可改善行人过马路的环境，再考虑是否加设交通灯。例如他留意到附近的行人路可能有扩阔的空间。他表示欢迎委员就该处的繁忙时段提供意见，并会重新检视人车流量数据，同时研究是否有措施可改善行人过路环境。此外，他表示要先进行人车流量调查后，才能决定加设交通灯是否合适。他续指会尽快安排进行有关调查，并会稍后向委员公布有关人流数据。
15. 香港警务处西区交通队主管杨国聪先生表示今早曾到场视察，认为现场环境于文件中第三张附图的情况十分相似。他指要界定为交通黑点，须符合下列三个条件其中之一，包括 i) 过去一年涉及六宗行人受伤的交通意外；ii) 过去一年涉及九宗有人受伤的交通意外；iii) 过去一年涉及死亡的交通意外。在过去五年之内，发生了2宗或以上涉及死亡的交通意外。
16. 叶永成议员希望运输署提供增设交通灯工程的时间表。他认为委员会提出交通问题，运输署应尽快响应，并给予时间表。他表示若运输署人手不足，委员会可向运输署署长或运输及房屋局局长反映。他要求向运输署就加设交通灯事宜设期限。
17. 杨学明议员亦要求向运输署就加设交通灯事宜设期限。此外，他欢迎运输署扩阔行人路的建议，惟他担心会吸引更多行人使用该过路处。在知道交通黑点的定义后，他不希望有关路口成为交通黑点。
18. 主席请运输署会后提供加设交通灯事宜的时间表。另外，他表示会去信运输署署长，要求署方正视有关路口的交通安全问题。主席多谢嘉宾出席会议。

**第10项：改善邨巴与巴士乘客的排队情况**

**(中西区交运会文件第33/2018号)**

 (下午5时54分至6时20分)

1. 主席认为目前干诺道中、爱丁堡广场一带排队的位置不理想，询问巴士公司如何加派员工于繁忙时间维持排队秩序及如何分布该带的巴士站避免混乱情况。另外，他询问邨巴承办商会否采用实时报站系统以方便乘客。
2. 运输署高级运输主任/中西区梁国民先生表示根据运输署的调查显示，大部分邨巴为居民巴士或过境非专营巴士。他指，据观察有关非专营巴士在到站接载乘客后会实时离开，而前往元朗或屯门的邨巴只服务该屋村的居民，目前排队的秩序尚算良好。目前没有法例要求邨巴承办商需设置实时报站系统，而根据署方的调查，于平日繁忙时段内约有二十多班往屯门、元朗的邨巴，最高乘客量为60人。他曾实地视察，认为该些邨巴对干诺道中及爱丁堡广场交通挤塞的情况影响不算严重。在警方协助下，于环球中心对外位置上落乘客的车辆已减少。该路段只有申请了许可证的邨巴上落乘客，并不会与专营巴士争用巴士站。他续指，巴士公司亦已派出员工协助维持乘客的排队秩序。总括而言，虽然附近行人路空间有限，但目前排队情况尚算可接受。他表示署方会与巴士公司继续紧密联系。
3. 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表示新巴城巴有二十多条路线在干诺道中砵典乍街设有巴士站，但不是所有路线均提供全日的服务。他指该站于下午6时至7时最为繁忙，新巴980X、城巴930系列、962系列及981P号线等，均集中在下午繁忙时段提供班次频密的特快服务，以方便在中环下班的乘客。由于路线的行车时间会因路面情况有所不同，公司难以准确控制各路线在抵达中途站的时间，但在编排班次时，目的地相近的巴士路线会尽量安排班次平均地从总站开出。此外，在人手情况许可下，会安排前线员工于下午繁忙时段在干诺道中砵典乍街巴士站，协调巴士埋站疏导交通。他认为排队情况秩序尚算良好，并表示会密切留意有关情况。他补充，巴士公司每日安排的一至两名员工主要是协调巴士出入巴士站，而非管理乘客排队秩序，故目前人手已足够。
4. 陈学锋议员询问运输署曾否考虑将邨巴站集中在一起，避免与专营巴士站设于同一地方。他指现时环球大厦外交通情况混乱，虽然警方已协助指挥交通，但候车乘客实在太多。他建议将邨巴站迁移至永安集团大厦或中国农业银行外的避车处。
5. 主席补充数年前曾提出类似建议。
6. 运输署梁国民先生表示会积极考虑有关建议。他指最近曾与新界区的同事审视目前邨巴的运作，运输署会研究重新分配邨巴站的可行性。他指环球大厦外的邨巴站使用率最高，运输署会研究将该邨巴站向西递移。他补充，在收到非专营巴士营办商申请续期或加设上落客站的申请时，交通工程部会考虑是否有需要更改上落客站的位置，或建议合并邨巴站及分散邨巴站的置。他感谢陈议员的建议，并表示会积极考虑向西迁移环球大厦外的邨巴站，以避免妨碍专营巴士上落乘客。

**第11项：要求上环新街市街设立不准停车禁区**

**(中西区交运会文件第34/2018号)**

 (下午5时20分至5时44分)

1. 甘乃威议员表示运输署回复中只提及有商户反对于于上午7时至午夜12时于新街市街设立不准停车限制区(限制区)的建议，但没有提及有超过150名康威花园的住户支持上述建议。当运输署就新街市街于上午7时至晚上7时设立限制区进行咨询时，有更多市民希望维持设上午7时至午夜12时的不准停车限制区的安排。另外，他准备了数张相片以展示晚上7时30分左右新街市街的交通情况。他补充，他要求的是于新街市街路口「S」位设限制区，而非将整条新街市街改为限制区。他认为运输署建议设置的限制区应延长至路口，近交通灯的位置。他询问运输署在得到委员会的支持后，需时多久才可实施有关安排。
2. 运输署工程师/中西区1赖晓平先生表示运输署原则上同意在新街市街增设不准停车限制区。他续指运输署于本年4月4日在民政处的协调下，会见了相关的居民及商户代表。会议上，运输署表示增设不准停车限制区可以改善目前新街市街的交通情况，而有关建议获附近居民支持。当时有商户代表表示增设不准停车限制区会严重影响上落客货，但亦有商户表示支持该建议。支持的商户认为即使设置不准停车限制区后，仍有其他替代位置可供上落客货，而有关影响并非不可接受。在平衡各因素后，运输署认为于新街市街增设上午7时至下午7时不准停车限制区可平衡各方的需要，如委员没有其他意见，运输署会随即通知反对商户及联络路政署以尽快落实有关安排。
3. 主席邀请早前申请发言的公众人士发言两分钟，有关发言重点如下：
4. 康威花园法团主席胡兆佳先生表示代表康威花园一千六百多名住户发声，强烈要求运输署维持于上午7时至午夜12时于新街市街设立禁区。他指新街市街曾发生两宗意外，包括地盘的风煤樽漏气意外及海港酒家的火警，两次意外皆因新街市街交通阻塞问题，导致消防人员须先疏导交通，才可前往事发现场救火。他认为有关阻塞会威胁康威花园住户的生命及财产，若延误三至四分钟救援甚至或会导致人命伤亡。
5. 北园代表钟振钦先生表示作为商户，他支持于新街市街设立上午7时至午夜12时禁区。他认同如可在其商店外上落客货的确更方便，但目前上落货活动阻塞行人路，甚至在其商店外产生噪音。他指自2008年起已讨论设立有关禁区，但一直没有实施。为了令新街市街的交通更畅顺，他支持于新街市街设立上午7时至午夜12时禁区。
6. 海港酒家代表林泽钟先生表示代表新街市街行人及车辆的使用者发声。他指目前该行人路非常危险，因为经常有大型车型于新街市街路口倒车，而且经常有并排停车的情况出现。有关情况已维持了很长时间。他认为运输署不应容许上述情况发生。此外，附近即将有酒店落成，将吸引更多人流前往新街市街。如有游客不幸于新街市街发生意外，香港旅游之都的盛名将受损。他希望于新街市街实施24小时的禁区，但认为甘议员设立上午7时至午夜12时禁区的建议仍可接受，惟不接受运输署最后建议设置上午7时至下午7时禁区的方案。他指新街市街与德辅道中连接，交通繁忙，运输署不应容许车辆于德辅道中倒车及并排泊车。如新街市街发生交通意外，他认为运输署责无旁贷。
7. 运输署工程师/中西区1赖晓平先生表示上次4月4日的会议是以增设上午7时至下午7时不准停车限制区作讨论基础。于是次会议上已聆听了委员、住户及商户希望增设上午7时至午夜12时不准停车限制区的意见。虽然设立上午7时至午夜12时不准停车限制区的影响性较大，但他将重新审视有关方案的可行性。
8. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
9. 叶永成议员表示有关议题已讨论多时，并曾多次向中区警区反映。他指有商户的车辆为方便上落货不单违例泊车、逆线泊车，甚至占用行人路。上述情况不单影响行人，更阻碍车辆驶入新街市街。他指委员会已多次反映有关交通情况，询问运输署为何仍要作多番咨询。他相信在座15名议员均支持有关方案，希望运输署积极跟进。
10. 陈学锋议员表示指新街市街是死胡同，在运输署及消防角度新街市街为紧急车辆通道，因此不能任由车辆违例泊车。他指该处经常遍地垃圾。他认为运输署无须担心位于新街市街的回收商上落货位置不足问题，因为于文咸东街有避车处可供有关商户处进行上落货活动。
11. 郑丽琼议员表示连商户不介意设置限制区，可见商户均认为忍无可忍，故她希望运输署尽快落实上午7时至午夜12时不准停车限制区的安排。
12. 李志恒议员表示部门不应因为少部分人反对，而妄顾该区住户的安全。他希望部门贴近民意，尽快落实上午7时至午夜12时的不准停车限制区安排。他认为运输署应研究当有关安排落实后，如何协助商户上落货。
13. 杨学明议员希望运输署提供落实有关安排的时间表。他认为运输署指稍后会到场拍摄现场情况照片的响应不负责任，因为运输署应一早搜集有关资料。
14. 许智峯议员表示为康威花园的住户，并曾多次因交通阻塞问题而迟到。他认为有关交通问题情况严重，希望运输署在考虑是否设置限制区时，将该道路为死胡同及消防通道列入考虑，并加大其比重。他希望尽快落实有关禁区安排。
15. 伍凯欣议员表示商户于永乐街依然可上落客货，而且新街市街为死胡同。再者一般商户营业时间至晚上7时，而于晚上7时至午夜12时大部分商店已休息，受影响商户较日间少，故她表示不理解为何运输署同意于早上7时至晚上7时较多商户营业的时间实施限制区的安排，而不同意将有关禁区安排伸延至午夜12时。
16. 甘乃威议员同意伍议员的观点。此外，他重申现时即使商户有上落客货的需要，仍可于新街市街其他位置进行。他只要求于新街市街路口「S」位设限制区。他续指，即使运输署同意实施早上7时至午夜12时的禁区安排仍不足够，有关安排须延伸到新街市街的路口，近交通灯的位置，否则车辆将会停泊在路口。他补充，为了让电讯盈科的大型车辆可进入其大楼，运输署将不准7米长车辆进入的标志设于新街市街中段。他建议将该标志设于路口，如电讯盈科需要使用长度达7米以上的车辆，可另外申请通行证。
17. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士感谢委员提出意见。她指于地区管理委员会亦曾讨论有关议题。她曾目睹有车辆逆线泊车，构成危险。她于2016年曾联同警方及食物环境卫生署代表进行实地视察，并要求该处的回收商将其存放回收品的铁笼放置于适当位置，否则将严厉执法。情况曾一度改善，但不足以改善交通环境。她指回收商于附近仍有其他空间进行上落货活动，故运输署提出实施早上7时至晚上7时的限制区安排。她续指，部门一定要按程序进行咨询，而运输署收到不止一个商户就实施不准停车限制区安排作出反对，包括西港城及位于新街市街的商户。她同意实施有关安排后，商户仍有足够的位置进行上落货活动，因此部门须与反对的持分者会面，向他们解释新街市街路口「S」位的重要性及其他可供上落货的位置。她同意既然禁区安排实施至晚上7时影响可接受，延伸至午夜12时未必不可行。她表示会与运输署跟进有关事宜，希望尽快落实有关安排。
18. 甘乃威议员表示委员会立场一致，而专员亦支持落实早上7时至午夜12时的限制区安排，因此建议去信运输署署长以反映委员会的要求及希望署方提供落实有关安排的时间表。他要求于三个月内要实施禁区安排。
19. 叶永成议员重申只是要求于新街市街路口「S」位，近交通灯位置落实早上7时至午夜12时限制区的安排，其他位置仍可供商户上落货。
20. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士补充因为4月4日的会议是以增设上午7时至下午7时不准停车限制区作讨论基础，如今天委员会要求落实早上7时至午夜12时的不准停车限制区安排，程序上部门须先确定已通知相关的居民及商户有关安排，。由于过程需时数星期，加上或有需要再次与受影响持份者会面，故她表示需要至少两个月时间以实施有关安排。
21. 主席表示希望运输署提供落实限制区安排的时间表。主席多谢嘉宾出席会议。

**第12项：关注中环鸭巴甸街斜路安全问题**

**(中西区交运会文件第35/2018号)**

 (下午6时20分至6时44分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 杨学明议员表示鸭巴甸街十分陡峭。虽然坚道/鸭巴甸街的路口设有车辆载重限制，重量超过3吨的车辆不准由坚道驶入鸭巴甸街，但由结志街驶入鸭巴甸街不设此限制。他估计意外的涉事大型车辆是于结志街驶入鸭巴甸街的。他指较早时鸭巴甸街有两个牌档，行人途经牌档时，须走出马路以绕过有关牌档，十分危险。此外，元创方吸引了许多人流使用鸭巴甸街。他希望运输署及路政署汲取是次意外的教训，尽快研究改善鸭巴甸街的交通安全问题。此外，由于鸭巴甸街陡峭，行车有潜在危险。虽然路政署已加设防滑钢沙，但在天雨的影响下，防滑钢沙未能发挥其功效，甚至会更滑。他询问该两个牌档是否已永久地搬迁。
3. 李志恒议员表示鸭巴甸街除了陡峭外，亦十分狭窄。他指经常有大型车辆停泊于鸭巴甸街。由于鸭巴甸街道路较窄，其他车辆如需绕经停泊在路边的大型车辆是十分困难及危险，因此询问部门会否考虑于鸭巴甸街设不准停车限制区或于较繁忙时间设不准停车限制区。
4. 许智峯议员表示鸭巴甸街近年有多个大型工程，加上设回收店，故驶经鸭巴甸街的大型车辆甚多。不少市民曾就鸭巴甸街人车争路的情况向他作出投诉。他询问相关部门除了铺设防滑钢沙外，还有何具体措施改善鸭巴甸街的交通情况。
5. 杨开永议员指鸭巴甸街曾发生数次意外，并认为鸭巴甸街道路斜度大的问题难以解决。虽然于坚道进入鸭巴甸街设有重量限制，但其他道路进入则没有此限，他询问部门会否考虑加设有关限制。另外，近莲香楼的路口游客甚多，但没有过路处，他询问部门如何保障行人在该路口的安全。
6. 陈学锋议员认为大型车辆于鸭巴甸街行驶十分危险。据他所知，大型车辆使用鼓式煞车，如机器过热容易发生意外，山顶区亦曾多次因此发生意外。他认为鸭巴甸街陡峭对大型车辆的剎车系统或会造成负担，因此应限制使用鸭巴甸街车辆的重量及长度，避免意外发生。他理解鸭巴甸街为主要通道，但既然于山顶区可实施车辆重量及长度限制，于鸭巴甸街亦同样可行。如有需要，他建议商户向运输署申请许可证。此外，目前来自惠灵顿街口的车辆有优先直驶的权利，而来自鸭巴甸街的车辆需要先让，但于鸭巴甸街的车辆有机会未能留意到惠灵顿街的来车，故他建议运输署研究先让鸭巴甸街的车辆左转进入惠灵顿街，避免车辆要紧急剎车而发生意外。他亦建议在发生意外的牌档外，加装大型反光标志，让驾驶人士预早留意前方须左转。
7. 郑丽琼议员指在交通畅顺时，车辆从坚道经鸭巴甸街前往上环是十分便捷。她询问扩阔史丹顿街、荷里活街、歌赋街、九如坊及惠灵顿街行人过路处，以腾出更多空间让行人等候过马路的可行性。她指曾有市民曾提议于鸭巴甸街安装栏杆，但由于鸭巴甸街行人路过窄，故她理解不可行。她询问运输署在鸭巴甸街的牌档已经迁移下，将如何改善行人路的环境及安全过马路。另外，她希望部门一并处理回收商大型车辆停泊问题。
8. 吴兆康议员表示鸭巴甸街的路斜又窄，十分危险。元创方外常有游客站出马路拍照，加上他们不熟悉该处的交通，险象环生。他希望运输署除了加设更多提示标志外，考虑加阔行人过路处，尤其是近元创方的路口。
9. 主席表示鸭巴甸街十分陡峭，不适合重三吨或以上的车辆行驶，故希望运输署积极考虑落实有关措施。他认为如有需要可申请许可证。
10. 运输署工程师/中西区2吴铁浩先生表示鸭巴甸街没有太多空间让运输署扩阔行人路及行车路。他指鸭巴甸街的行人路平均不超过1.2米。由于空间不足，如加设栏杆后，行人可使用的空间将会更少。此外，亦要考虑商户有上落货的需要。他表示运输署十分希望增加措施以保障行人的安全，惟因面对种种限制，如运输署曾研究设立禁区限制超过特定重量的车辆不准驶入，但因鸭巴甸街是让荷李活道及结志街的车辆离开该区的主要通道，如设立禁区，牵涉范围甚广，尤其是对嘉咸街街市一带的商户。此外，设立禁区后，他估计需有大量的车辆申请许可证，情况并不理想，最终鸭巴甸街的使用情况亦会与现状差别不大。他表示如有需要，可先研究于繁忙时间于鸭巴甸街设立限制区限制车辆上落货，但预计会受到商户的反对。运输署会积极加强提示措施，希望短期内有助改善鸭巴甸街的交通情况。
11. 主席希望运输署尽快加设提醒标志。他不同意运输署指设限制区后，署方会收到大量许可证申请的响应。他认为商户可申请许可证或使用较小型的车辆，但有机会增加商户的营运成本。他询问运输署有否行驶鸭巴甸街车辆重量的数据。他估计三吨以上途经鸭巴甸街的车辆约占所有车辆一成，并认为减少三吨以上的车辆进入鸭巴甸街已有助减低风险。
12. 主席开放第二轮文件讨论，委员的发言重点如下：
13. 杨学明议员不同意运输署的说法。他指如大型车辆须要申请许可证才可使用鸭巴甸街，驶经鸭巴甸的大型车辆数量一定会减少。
14. 陈学锋议员表示商户因方便而使用长型车辆，但却忽略地区的安全。他认为商户可将货物分拆至多辆中型或小型车辆，惟会增加营运成本，但增加成本以换取安全的行人过路环境是值得的。他建议运输署可研究于结志街加设使用车辆的长度及重量限制，有需要时商户再申请特别许可证。
15. 吴兆康议员指元创方附近一段鸭巴甸街的行人路因元创方访客众多，加上鸭巴甸街的行人路上有两个牌档，以致不时有行人走出马路，险象环生。加上新闻博览馆即将开幕，将会吸引更多人流。他询问运输署会否到场视察及有何改善措施。
16. 主席补充有关牌档经已拆除。
17. 运输署吴铁浩先生表示会与路政署研究荷李活道的行人路是否有扩阔的空间，但指就决定是否进行扩阔工程须考虑有关工程会否影响荷李活道的交通。他指运输署就于鸭巴甸街设立上落货限制区或于部分路段设长度或重量限制（禁区）持开放态度。运输署会密切留意鸭巴甸街的情况，并继续研究改善鸭巴甸街的交通安全的措施。他会先着手研究于鸭巴甸街的部分路段设立禁区的可行性，并会尽快向委员会提交结果。
18. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示一向十分关注鸭巴甸街的交通安全问题。她指曾在地区管理委员会跟进有关事宜，并曾看见有市民因鸭巴甸街的行人路太窄，而于马路上推婴儿车。现时，因已于有关路段张贴警告标志提醒市民注意交通安全，上述情况已减少出现。她表示会与运输署一并跟进鸭巴甸街的交通安全环境，包括研究扩阔行人路，以期于下一次会议向委员会报告进度。

**第13项：要求改善部分中环的小巴服务**

**(中西区交运会文件第36/2018号)**

 (下午6时44分至7时16分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 许智峯议员表示于文件中曾要求邀请相关的小巴承办商出席会议，根据运输署的回复得知有关承办商是因经营困难及欠缺司机等才出现脱班问题。他认为如有关承办商不出席会议，委员将无法知道承办商所面对的实施情况。他询问运输署是否可代承办商响应经营问题及有否邀请小巴承办商出席会议。另外，他指运输署收到的小巴脱班的投诉自2015年的42宗增至2017年的64宗，认为情况严重，询问运输署对比其他小巴线，市民就途径半山专线小巴作出的投诉是否较多。此外，他询问署方曾发出多少封警告信予相关小巴承办商、与相关小巴承办商会面次数及相关承办商曾采取何措施反映运输署监管不力。他续指运输署无须建议小巴承办商适时调整司机的薪酬、福利及待遇。他询问运输署如小巴承办商表现持续未有改善，署方将有何措施惩处承办商，会否考虑终止其营运权。他亦询问署方目前有否曾终止表现未如现想承办商的营运权。他指曾实地视察，并留意到小巴站候车乘客甚多，有部分路线更未被巴士服务涵盖，故市民没有替代方案。
3. 吴兆康议员表示干德道是其中一个例子未被专营巴士服务覆盖的。他曾收到市民投诉指小巴去到中途站已满座，加上班次不稳问题，认为情况严重，故曾联络相关小巴承办商，但相关承办商没有积极跟进。他希望运输署跟进，并严正处理。
4. 冯家亮委员表示半山除了面对小巴满座问题外，亦出现小巴没有于小巴站上落客，导致许多居民不清楚何处才是正确的候车位置。他指有许多问题未能由运输署代小巴承办商响应，故应该邀请小巴承办商出席会议。此外，他建议灵活调动班次，避免脱班问题。
5. 杨学明议员询问如承办商表现不理想，而运输署计划收回小巴承办商的营运权时，期间运输署有何措施令有关小巴服务不受影响。他指虽然署方收到的投诉只有约四十至六十多宗，但认为实际上有更多乘客面对脱班问题，但没有作出投诉。他指既然运输署收到如此多的投诉，运输署将如何监管小巴承办商的表现。他建议透过计分形式以选择承办商。
6. 郑丽琼议员希望小巴承办商灵活地调配于四季酒店的小巴服务。此外，因为巴士服务未有涵盖干德道，而可前往干德道的扶手电梯又正进行翻新工程，故她希望相关路线可服务干德道居民。她曾去信运输署要求增加3号及3号小巴的班次。她补充希望藉提交文件邀请小巴承办商出席会议，以了解承办商所面对的经营困难。
7. 陈学锋议员指目前出现的情况是运输署将有关服务外判予小巴承办商，但未能有效地监管。他询问运输署可否恒常地进行实地视察，以监察小巴的服务水平。他指除了小巴，专营巴士亦出现同样情况，认为运输署作为监管公营交通的部门，有责任监管承办商有否按合约提供服务。他认为目前的机制不健全，希望运输署改善现行的监管机制，并恒常地实地视察以确保承办商提供的服务合乎投标的要求，藉此减低市民对公共服务的投诉。
8. 主席表示市民对小巴服务的投诉愈来愈多，包括脱班问题。他希望与小巴承办商会面。另外，他认为运输署就监察小巴服务责无旁贷，请运输署提供市民就中西区小巴作出的投诉数字及询问运输署曾采取何措施以监察小巴承办商。
9. 运输署高级运输主任/中西区梁国民先生表示按文件要求曾邀请相关小巴承办商出席是次会议，惟有关承办商以不同原因婉拒。他指因最低工资、经营成本上升及西港岛线和南港岛线通车对小巴承办商造成经营环境困难，运输署因此曾与小巴承办商调整路线以期增加小巴的生存空间。另外，运输署会以签发客运营业证的年期监管专线小巴营办商的表现，并会透过实地观察、实况调查、要求营办商提交营运记录等进行跟进工作，按小巴承办商的营运表现、服务表现、车辆质素及服务质素如收到的投诉、小巴车厢的清洁情况及服务班次等计算分数，如承办商的分数未达标，运输署在续发营业证时，会给予该营业证较短的时限。一般而言，如小巴承办商的表现合乎理想，运输署会发出两年半的营业证；如不理想，运输署只会发出一年至一年半的期限的营业证。小巴承办商在营业证有效期间须积极改善服务，否则运输署有机会在中期评核时再发出更短的续期期限或终止向该小巴承办商发出营业证。如运输署认为某小巴承办商的服务相当不理想，运输署会要求营办商提供书面解释、向该承办商发出提示信、警告信或与该承办商会面。运输署在考虑是否终止向某承办商发出营业证时，必须考虑有关小巴服务如因没有承办商承接而终止时，会否对市民带来更大的不方便及有否另一间小巴承办商可承接该小巴服务，达到无缝交接，否则有关路线有机会因服务中断而对乘客造成影响。此外，因为干德道没有其他替代交通工具，加上扶手电梯正进行翻新工程。他表示会特别留意干德道的情况。他续表示署方于工程展开初期曾留意3号小巴仍有空间向干德道居民提供服务，运输署会继续密切留意有关情况。运输署就委员希望与小巴承办商会面持开放态度，并可作安排，希望有助小巴承办商将其面对的困难与委员交流。
10. 主席开放第二轮文件讨论，委员的发言重点如下：
11. 许智峯议员对小巴承办商未有出席会议表示不满，并询问秘书为何要透过运输署邀请小巴承办商出席会议，但却可直接邀请电车及巴士公司代表出席。此外，他询问运输署近年来曾发出多少封警告信及曾否考虑采取任何惩处机制。他认为由于小巴承办商没有出席会议，因此无从得知承办商服务水平未如现想之原因。另外，他询问运输署近年向各相关小巴承办商发出营业证的年期。他认为如某小巴承办商表现不理想，一定要重新招标，而是否能做到无缝衔接则是技术性问题。
12. 吴兆康议员认为干德道3号小巴饱和情况严重，希望运输署积极跟进3号小巴的问题，如记录实际班次，以了解有否出现脱班问题；以及相关停站问题等。此外，他询问运输署如何鼓励小巴承办商更换19座小巴。
13. 杨学明议员指小巴司机责任重大，因为道路使用者及乘客的生命交托在他们身上，小巴司机需要有足够的精神及体力去驾驶，故希望加强小巴司机的待遇，避免小巴司机因过劳而导致意外。
14. 运输署梁国民先生表示于会后向委员会补充发出警告信的数据。他指运输署就不同承办商发出的客运营业证限期不一，有一年，亦有一年半。由于文件未有提及相关问题，他将稍后向委员会补充向各承办商发出客运营业证限期的资料。他指有不少的小巴服务详情表列明只要是非禁区，小巴便可停泊上落客。(会后补充：本署在最近向景益有限公司续发客运营业证的年期为两年，怡信专线小巴有限公司为两年半，新昌运输（香港）有限公司为两年四个月。由2015年至2017年本署分别向该三间营办商发出要求提供书面解释及就其脱班情况发出的提示信及警告信数目如下：)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 要求营办商提供书面解释 | 向营办商发出提示信或警告信 |
| 2015 | 56 | 3 |
| 2016 | 61 | 2 |
| 2017 | 91 | 2 |

1. 主席认为运输署发出一年半或两年半限期的客运营业证的做法相当宽松，需要修改，并建议缩短期限至半年至一年。如观察期间，承办商未有改善服务，运输署应尽快重新招标。他认为目前运输署的机制不管用，需要检讨。
2. 运输署梁国民先生表示如只发出一年的客运营业已表示该承办商表现相当差劣。他指在一年期限内运输署不单没有足够时间观察及要求有关承办商改善服务水平，即使运输署随即展开招标准备工作，亦未必有足够时间。他指招标过程需时，而且不一定有公司承接。如没有承办商投标，便未能提供有关服务。因此，运输署须考虑有关服务会否因此受影响。 他表示运输署于未来将更紧密监察有关承办商的运作。
3. 中西区民政事务处行政主任(区议会)2黄筱静女士表示秘书处一直透过运输署邀请小巴承办商出席会议。她续表示秘书处按惯常做法会应委员要求邀请不同团体出席会议，但如有关团体不愿出席会议，秘书处无法强行要求他们出席。
4. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示一般而言，秘书处会透过运输署联络有关公司的联络人以邀请他们出席会议。但个别公司，如电车公司，秘书处曾透过运输署认识该公司的联络人，秘书处或可直接联络有关负责人。是次秘书处已按许议员的要求，透过运输署邀请小巴公司出席会议，而小巴公司回复表示不出席会议。.
5. 许智峯议员建议秘书处透过运输署或资料搜集取得小巴承办商联络人资料，自行邀请承办商出席会议。他认为透过此做法，委员可向秘书处取得相关记录，得悉小巴承办商如何回复秘书处的邀请。
6. 主席表示希望运输署于会后安排委员与承办商会面。主席多谢嘉宾出席会议。

**第14项：强烈要求褓姆车设置安全带立法事宜**

**(中西区交运会文件第37/2018号)**

 (下午5时20分至5时44分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 郑丽琼议员指有家长向她反映褓姆车没有安装安全带，并就此表示忧虑。该家长亦向她查询可否就褓姆车没有安装安全带作出投诉。经翻查法例后，她发现现时并没有相关法例，因此提交文件，希望日后可就褓姆车设置安全带立法。她续表示幼童乘褓姆车时，没有家长在身边，亦不会保护自己，故希望加强褓姆车的安全设备。
3. 杨学明议员认同郑议员的意见，认为有需要为褓姆车设置安全带立法。他指早上幼童乘搭校巴时，仍然睡眼惺忪，担心在没有安全带的情况下，如不幸发生意外，伤亡会更惨重。他指虽然目前没有相关法例，但由于幼童不懂得照顾自己，故希望运输署研究发出指引予校车承办商，防止意外发生。
4. 吴兆康议员表示有许多公共交通工具规定乘客须佩戴安全带*。*由于幼童乘搭褓姆车时，没有家长在身边，因此更有必要立法规管褓姆车须设置安全带。
5. 冯家亮委员表示于西方国家如英国及新西兰，对保障儿童安全的执法十分严格，如幼童乘搭私家车时，必须使用安全座车及佩戴安全带。他认为本港在保障儿童乘车安全及执行相关法例的力度不足，希望部门严格执行相关法例。
6. 主席表示支持相关立法。而在立法前，他认为可先发出指引，将保障儿童安全的讯息传递至校车承办商。
7. 运输署工程师/中西区1赖晓平先生表示明白委员的忧虑，并已将委员的意见转交道路安全及标准研究部的同事。他补充，现时法例规定所有在2009年5月1日或以后登记的学生服务車辆，必须装设「保护式座椅」。「保护式座椅」能为学童提供被动式的保护。海外研究已证明，「保护式座椅」能有效地保护学童。他表示虽然安全带能够在交通意外中提供保护，但学童或会因为不懂得自行解开安全带，而未能在有需要时迅速離开車辆。另一方面，跟车保母亦难以确保所有学童在任何时间都正确地佩戴安全带。此外，运输署实施了多项措施以保障学童乘車安全，如规定所有学生服务车辆在接载幼儿园或小学生时，必须有跟车保母。同时，运输署亦有发出《学童乘搭校車的安全指引》予业界及在定期会议，向业界传达安全信息。

**第15项：关注港鐡西营盘站A及C出口扶手电梯及升降机的维修工程进度(中西区交运会文件第38/2018号)**

 (下午7时21分至7时32分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 杨学明议员表示收到居民投诉港铁西营盘站A出口的扶手电梯经常进行维修，而有关告示没有说明维修需时多久及性质，令市民失预算。他认为电梯维修工程长达约20天并不合理，加上A出口的路段较斜，长者如使用楼梯会十分吃力，故电梯暂停使用为居民带来很大不便。
3. 杨开永议员建议在其中一条扶手电梯维修期间，将另一条可使用的电梯设为上行，因居民如果要向上走楼梯，会感到较吃力，因此希望港铁公司弹性处理电梯上下行的安排，务求方便市民。他认为港铁公司应加强相关指示及安排职员指示乘客。
4. 李志恒议员指市民十分关注升降机及扶手电梯的安全，惟政府在监管有关维修事宜上相当被动，如升降机或自动梯的负责人须在知悉发生事故后的24小时内，以书面通知部门的做法。他认为机电工程署应主动抽查全港升降机及扶手电梯的安全性。市民对升降机及扶手电梯的安全要求十分高。如发生事故，相关负责人应实时通知机电工程署。此外，署方应清楚了解升降机及扶手电梯暂停使用及维修事宜，他希望部门加强监管升降机及扶手电梯的检查，以确保升降机及扶手电梯可安全使用。
5. 主席询问机电工程有否服务承诺。他认为部门如收到事故报告，应积极了解事故原因。此外，他询问港铁公司有否足够人手为所有港铁站进行电梯维修。如有需要，他希望港铁考虑增加人手，以提升维修电梯的效率。
6. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣小姐解释去年9月西营盘站A出入口的扶手电梯维修工程时间较长的因由。她指当时承办商检查扶手电梯时，发现有一个体积较大的组件需要从扶手电梯上拆除以运送到工场复修。由于相关复修工作相对复杂，为审慎起见及为免影响其他邻近扶手电梯的运作，有关工程需安排于非行车时间进行。有关扶手电梯于同年10月4日恢复运作。期间，港铁公司已调较邻近扶手电梯为上行，并张贴告示及安排职员指示乘客使用邻近扶手电梯、楼梯及升降机出入车站。此外，她指会将委员希望扶手电梯暂停使用的告示加入更多信息及调整扶手电梯上下行的意见向车站同事反映。她补充，港铁公司有一套严紧的维修及保养制度，以确保铁路及网络内的设施包括车站的升降机及扶手电梯维持安全的使用状态。而港铁公司网络内所有升降机及扶手电梯均由政府认可的注册承办商负责提供、安装、维修及进行定期检查。网络内的升降机及扶手电梯每隔约两星期会由承办商进行例行检查和保养，并定期进行检验，以符合法定要求，确保有关设施运作安全及可靠。她表示如港铁公司职员知悉于网络内的升降机及扶手电梯有事故发生或需要维修时，会实时通知前线同事去了解现场情况，并围封现场。同时，亦会安排承办商检查有关设施。
7. 机电工程署高级工程师/一般法例2胡恒兴先生表示香港约有六万六千多部升降机及九千多部扶手电梯。以去年为例，与扶手电梯有关的意外有四百多宗，大部分是乘客行为引致的，只有八宗涉及机件故障。而与升降机有关的意外有一千六百多宗，大部分是乘客行为引致的，只有十九宗是因为机件故障而导致的。他补充，法例要求升降机及扶手电梯的负责人需于发生事故后24小时内通知机电工程署，但如遇上较严重事故，警方或消防署亦会通报机电署，故署方往往在意外发生后短时间内已到场了解情况，调查有关意外是否与机件故障或人为疏忽有关。如遇上重大事故，署方将会作出深入调查。
8. 主席多谢嘉宾出席会议。

**第16项：书面问题–波老道窄弯的交通隐忧**

 **(中西区交运会书面问题第4/2018号)**

(下午7时32分)

1. 主席表示有关部门已就是次会议的书面问题给予书面回复。请委员阅悉有关文件。

**第17项：书面问题–跟进外卖公司电单车违例驾驶及停泊的问题**

 **(中西区交运会书面问题第4/2018号)**

(下午7时32分)

1. 主席表示警务处已就是次会议的书面问题给予书面回复。请委员阅悉有关文件

**第18项：其他事项**

(下午7时32分)

1. 郑丽琼议员表示在较早前通过会议纪录时忽略了会议纪录中一些内容，希望修订会议纪录第17页「23B号的小巴班次」修订为「3号」，因现时没有23B小巴行驶；以及在第6页(m)「娱乐巷」为「娱乐行」。
2. 杨学明议员表示在会议初段许议员希望本委员会每次讨论15份文件，而本次会议讨论10份文件已讨论至下午约7时30分。他表示许议员多次在讨论完他提交的文件便离去，认为增加议程对其他委员造成不公，因委员在会议后仍有其他公务，如出席居民会议。他希望其他委员就许议员提早离席的情况下，是否仍须需按其要求讨论15份文件提出意见。
3. 陈学锋议员同意杨学明议员的说法，并询问主席将如何处理。他指许议员希望延长会议却不在场，故建议若许议员不在席，会议便结束。
4. 主席表示须有足够的法定人数才能开始或继续会议。此外，提交文件的委员须在席才能就有关文件进行讨论。
5. 李志恒议员希望主席参考过往会议经验，衡量于一次交运会会议能否讨论众多事项，并建议将相关议题合并。再者，他认为主席须考虑是否需要预留45分钟时间讨论每一份政府部门提交的文件，他认为若部门能提供足够数据可减少简介文件的时间。
6. 杨学明议员认为充份的讨论是必须的，惟不应因一位提早离开会议的委员要求而延长会议。他认为要求其他委员、政府部门及民政处同事延长出席会议以满足一位不在席委员的要求并不公平。他因许议员先行离开会议而不接受他提出增加会议议程的建议，并请主席作出裁决。
7. 主席表示不能控制议员是否留座，并将转达杨学明议员的意见予许议员。
8. 陈学锋议员建议于会议的尾段才讨论许议员提交的文件。
9. 主席表示会劝喻许议员出席会议。他续宣布下次交通及运输委员会的会议日期为2018年6月7日，政府文件截止日期为2018年5月16日，委员文件截止日期为2018年5月23日。
10. 会议于下午7时39分结束。

|  |  |
| --- | --- |
| 会议纪录于 | 二零一八年六月七日 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

二零一八年六月