**中西区区议会**

**二零一八至一九年度**

**交通及运输委员会**

**第八次会议纪录**

**日　期：**二零一九年六月六日(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,JP\* |  |
|  |  |  |
|  | 副主席 |  |
|  | 卢懿杏议员, MH | (下午4时07分至7时40分) |
|  |  |  |
|  | 委员 |  |
|  | 陈捷贵议员, BBS, JP | (下午2时36分至5时35分) |
|  | 陈学锋议员, MH, JP \* |  |
|  | 郑丽琼议员 | (下午2时37分至7时40分) |
|  | 张国钧议员, JP | (下午3时02分至7时12分) |
|  | 甘乃威议员, MH\* |  |
|  | 李志恒议员, MH | (下午3时49分至5时25分) |
|  | 吴兆康议员\* |  |
|  | 伍凯欣议员\* |  |
|  | 杨开永议员\* |  |
|  | 杨学明议员 | (下午2时43分至7时40分) |
|  | 杨哲安议员\* |  |
|  | 叶永成议员, SBS, MH, JP | (下午2时36分至4时14分) |
|  |  |  |
|  | 增选委员 |  |
|  | 张启昕女士 | (下午3时50分至7时40分) |
|  | 李澄幸先生 | (下午3时50分至7时40分) |
|  | 莫淦森先生\* |  |

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 |
|  | 郑佩雯女士 | | 路政署高级机电工程师/主要工程 |
|  | 俞庆伟先生 | | 艾奕康有限公司驻工地高级工程师 |
|  | 李巧璇女士 | | 艾奕康有限公司驻工地高级工程师 |
|  | 钱伟文先生 | | 艾奕康有限公司驻工地工程师 |
|  |  | |  |
|  | 第6项 | |  |
|  | 梁嘉谊女士 | | 运输署步行城市策划组,  高级工程师1/步行城市 |
|  | 袁伟祥先生 | | 运输署步行城市策划组,工程师2/步行城市 |
|  | Mr. Paul LENGTHORN | | 莫特麦克唐纳香港有限公司,项目经理 |
|  | 梁健思先生 | | 莫特麦克唐纳香港有限公司,  副项目经理/交通规划师 |
|  | 邓兆基先生 | | 莫特麦克唐纳香港有限公司,首席交通工程师 |
|  | 叶倩雯女士 | | 雅邦规划设计有限公司,副董事/规划师 |
|  |  | |  |
|  | 第7项： | |  |
|  | 黄仲川先生 | | 何黄交通顾问有限公司执行董事 |
|  | 仇启扬先生 | | 何黄交通顾问有限公司合伙人 |
|  | 苏震华先生 | | 何黄交通顾问有限公司首席交通规划师 |
|  | 冯伟仁先生 | | 运输署工程师/中西区**1** |
|  |  | |  |
|  | 第8项 | |  |
|  | 李明耀先生 | | 香港电车公司营运经理 |
|  | 区兆峯先生 | | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  | 杨国聪先生 | | 警务处西区交通队主管 |
|  |  | |  |
|  | 第9项 | |  |
|  | 李炜力先生 | | 路政署区域工程/山顶区 |
|  | 温伟强先生 | | 警务处中区警区指挥官 |
|  | 冯伟仁先生 | | 运输署工程师/中西区1 |
|  |  | |  |
|  | 第10项 | |  |
|  | 区兆峯先生 | | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  | 何伟业先生 | | 机电工程署高级工程师/铁路5 |
|  | 杨文刚先生 | | 机电工程署工程师/铁路5/1 |
|  | 黄港杰先生 | | 港铁公司车务经理-港岛线,南港岛线及将军澳线 |
|  | 刘以欣女士 | | 港铁公司助理公共关系经理 |
|  |  | |  |
|  | 第11项 | |  |
|  | - | | - |
|  |  | |  |
|  | 第12项 | |  |
|  | 李炜力先生 | | 路政署区域工程师/山顶区 |
|  | 林润禧先生 | | 运输署工程师/中西区4 |
|  | 温伟强先生 | | 警务处中区警区指挥官 |
|  |  | |  |
|  | 第13项 | |  |
|  | 叶宏宇先生 | | 运输署工程师/中西区3 |
|  |  | |  |
|  | 第14项 | |  |
|  | 冯伟仁先生 | | 运输署工程师/中西区1 |
|  |  | |  |
|  | 第15项 | |  |
|  | 谭思维先生 | | 运输署工程师/中西区2 |
|  | 温伟强先生 | | 警务处中区警区指挥官 |
|  |  | |  |
|  | 第16项 | |  |
|  | 区兆峯先生 | | 运输署高级运输主任/中西区 |
|  |  | |  |
|  | 第17项 | |  |
|  | 李炜力先生 | | 路政署区域工程师/山顶区 |
|  | 温伟强先生 | | 警务处中区警区指挥官 |
|  | 谭思维先生 | | 运输署工程师/中西区2 |
|  |  | |  |
| **列席者：** |  | |  |
|  | 黄何咏诗女士,JP | | 中西区民政事务专员 |
|  | 杨颕珊女士 | | 中西区民政事务 高级行政主任 (区议会) |
|  | 区兆峯先生 | | 运输署 高级运输主任/中西区 |
|  | 冯伟仁先生  李炜力先生 | | 运输署 工程师/中西区1  路政署区域工程师/山顶区 |
|  | 马子威先生 | | 香港警务处 中区行动主任 |
|  | 高家乐先生 | | 香港警务处 西区行动主任 |
|  | 温伟强先生 | | 香港警务处 中区交通队主管 |
|  | 杨国聪先生 | | 香港警务处 西区交通队主管 |
|  | 秘书  黄慧欣女士 | | 中西区民政事务处 行政主任(区议会)2 |
|  | | |  |
| **因事缺席者：** | | |
| 许智峯议员  冯家亮先生  何致宏先生 | |

**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八次会议。

1. 主席表示秘书处在会前收到吴兆康议员通知，指会在会议上作口头声明。主席指按会议常规第26条，任何在区议会会议上作出的声明与提问，不得与区议会的职务有所抵触。另外，主席指按照会议常规第30条，议员如欲在会议上作书面声明，必须于会议的十个净工作日前，把声明送到秘书。议员如欲在会议上作口头声明，须于会议举行前通知秘书。作口头声明的时间不得超过5分钟。主席表示不会就声明开放响应，并请吴兆康议员读出声明。
2. 吴兆康议员表示6月9日是香港人的重要日子，是真理对抗谎言的日子，是决定香港是否仍是香港的日子。逃犯条例的修订未能确保引导在台湾发生的杀人疑犯，但建制派及政府却不断以此作借口，不理会大律师公会、各界、市民及国际社会的反对，执意推动修订逃犯条例，造就任意拘捕神父、牧师、商人、记者、民主派及任何不顺从内地的人士返回内地，引用陈日君枢机的说话：「若这些人无知仍可原谅，若知情仍继续，则为十分邪恶」。他表示为了香港市民的自由、为了香港市民的安全及为了香港市民和下一代要生活下去的香港，他希望于6月9日下午3时能在铜锣湾维园见到各市民参与。

**第1项： 通过会议议程**

1. 委员会通过会议议程。

**第2项：通过二零一九年三月二十八日交运会第七次会议纪录**

1. 委员会通过第七次会议纪录。

**第3项：第七次会议续议事项查察表(中西区交运会文件第61/2019号)**

(下午2时33分)

1. 委员会备悉文件。

**第4项：主席报告**

(下午2时33分)

1. 主席表示就主要小型交通改善项目及其时间表(截至2019年5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。
2. 委员会备悉文件。

**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)」工程项目工程进展及通车后安排简报**

**(中西区交运会文件第49/2019号)**

(下午2时40分至3时23分)

1. 路政署高级工程师1/中环及湾仔绕道陈大志先生向委员介绍中环及湾仔绕道(下称绕道)的最新情况。他指有关绕道自通车后已完成的工程，包括民宝街、民吉街及干诺道中高架道路东行线的重铺路面及道路标记工程。此外，绕道管道西行线的永久路牌更改工程亦已完成。另外，工程团队已计划于中环数个位置，包括林士街近永安中心、干诺道中近中银大厦、金融街近四季酒店及干诺道中皇后像广场附近，进行重铺路面及道路标记工程。为配合干诺道中高架道路西行线的重铺路面工程，署方将于数天的午夜时分实施临时交通措施。他表示更换交通标志及方向标志的工程将继续于中西区不同地点进行。而于民耀街、耀星街、龙和道及爱丁堡广场的最后阶段道路优化工程亦将会展开。
2. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
3. 陈捷贵议员询问运输署可否保留林士街天桥东行线，予驾驶人士利用旧路东行前往中环、金钟及半山一带。
4. 甘乃威议员询问运输署及路政署会否考虑改用林士街桥底道路予驾驶人士前往中环、金钟及半山一带、会否向驾驶人士建议前往机铁站的替代路线，以及何时完成更换道路标记的工程。
5. 郑丽琼议员表示有报导指中环湾仔绕道空气净化系统有部分用作抽风的风扇组件损坏，询问有关绕道的空气净化系统是否已完成修复。她续询问林士街东行下行斜路天桥路段的处理方案。
6. 杨学明议员询问运输署及路政署有否措施改善由西区前往中区的交通挤塞问题，以及有否措施解决如绕道发生交通意外，对附近路段所带来的交通影响。
7. 吴兆康议员询问路政署为何于空气净化系统出现问题后事隔一个月才对外公布，以及是否有任何考虑。他希望了解重铺路面工程的详情。
8. 杨开永议员询问警方及运输署有否措施改善由西区前往中区的交通挤塞问题、运输署有否统计数字以检讨绕道通车后的成效，以及询问运输署及路政署有关将林士街东行下行斜路天桥路段开放予车辆西行的进度。
9. 杨哲安议员询问运输署及路政署会否落实执行将林士街东行下行斜路天桥路段开放予车辆西行，以及有否相关的时间表。他续建议路政署优化绕道隧道内的路牌。
10. 叶永成议员询问中区交通于绕道通车后挤塞问题更为严重的原因。他指进入隧道前的分叉位于繁忙时间经常出现交通挤塞，询问交通挤塞的原因。他续建议运输署全盘检视绕道通车后的问题。
11. 主席请运输署提供绕道通车后的流量及每个绕路支路的数据。他询问运输署如何解决中区交通挤塞问题。他建议完善配套，如与导航系统作配合，以便应对交通挤塞时的情况。他希望运输署及路政署尽快提供林士街东行下行斜路天桥路段的处理方案。
12. 路政署高级工程师1/中环及湾仔绕道陈大志先生表示会陆续处理临时路牌，并希望于本年内完成大部分更换道路标记的工程。有关重铺路面工程，他指重铺隧道内的路面是旨在避免出现新旧道路标记出现混淆，而工程人员亦没有发现隧道内的路面出现异常情况。
13. 路政署高级机电工程师/主要工程郑佩雯女士表示绕道空气净化系统的有关损坏配件已完成复修，并已于5月2日全面恢复运作。她指署方在得悉空气净化系统出现问题后即责成承办商及顾问公司进行调查，力求事件尽快得到适当处理。当署方全面了解有关损坏的问题，并确定可行的复修方案后，便一并向公众交代，故署方于4月9日向外发放新闻稿。而有关通报机制，她指署方会作出检讨，如再有相类似问题发生时，署方会尽快向市民公布，以释除公众的疑虑。
14. 运输署工程师/中西区1冯伟仁先生表示运输署及路政署初步拟将林士街东行下行斜路天桥路段保留，于西行方向新增一条汇合线，用作民祥街行车隧道接驳林士街天桥西行。他指运输署及路政署正进行交通、工程及环保等各方面的研究，以确定工程可行性及技术细节，由于拆卸林士街天桥东行线往干诺道中的下行斜路是包括在项目的刊宪文件及授权方案中，路政署亦需为修订方案刊宪，署方会于确立工程的可行性及完成刊宪程序后进行相关改善工程。此外，他指因已封闭的林士街东行下行斜路天桥与绕道和林士街天桥西行的连接路重迭，故初步认为保留林士街东行下行斜路天桥路段的原有行车线不可行。另外，有关在5月29日上午约8时于绕道东行方向隧道管道内近北角出口发生交通意外，而在约9时林士街天桥东行方向亦发生另一宗交通意外，他指当时受意外影响，管道内及林士街天桥部分行车线需临时封闭，导致东行线交通挤塞，龙尾一度延至西区海底隧道港岛出口，当意外在约十时半清理后，交通情况已逐渐恢复正常。有关行车数据，他表示署方已经书面提交了3月份绕道的行车数据，分流了干诺道中、夏悫道及告士打道约2成车流。他补充就有关中环海滨一带的交通情况，署方与路政署已于3月中旬进行交通调查，并根据这些交通数据调校及协调中环海滨一带的交通灯号，令东行的车辆可更畅顺地连续驶过这些灯控路口，该处的交通流量很高，署方会密切留意有关交通情况。有关干诺道中地面道路的交通情况，现时繁忙时段地面道路的交通量与绕道通车前相约。就优化绕道隧道内西行方向路牌的建议，他指因管道内有高度限制，管道内的路牌大字及字数都受到限制，并向委员解释现时路牌的设计理念。
15. 主席开放第二轮文件讨论，委员的发言重点如下：
16. 陈捷贵议员建议运输署及路政署保留林士街天桥东行线，并于该路段加装交通灯予驾驶人士于指定时间开放予东行及其他时段西行。
17. 甘乃威议员同意陈捷贵议员的建议。他建议运输署及路政署考虑加装交通灯，并于上午繁忙时段将林士街东行下行斜路天桥路段用作东行；下午繁忙时段改作西行。他希望署方于下次会议汇报以上建议的研究结果。
18. 郑丽琼议员建议运输署及路政署参考半山罗便臣道及干德道的交通设计，善用林士街东行下行斜路天桥路段。
19. 吴兆康议员指于东通风大楼的空气净化系统目前暂停运作期间，署方引用空气监测数据显示，绕道隧道内及东隧道口附近一带的空气质素并没有出现异常情况，他询问「异常」的定义。他续询问路政署未有实时通知公众空气净化系统出现问题的原因，以及是否择日公布及涉及政治考虑而不作公布。
20. 路政署高级机电工程师/主要工程郑佩雯女士表示署方曾就通报机制进行检讨，并认为通报机制有改善空间。她指出署方没有择日公布有关事件，并不涉及任何政治考虑。她补充空气质素并没有出现异常是指空气质素符合环保署香港空气质素指标及行车隧道空气污染管制实务守则的要求。绕道隧道内及东隧道口附近一带的空气质素并没有出现较高的指数，加上通车初时的车流量不多，故情况不会因损坏配件而使空气质素特别变差。
21. 主席指现时绕道的行车量较预计的使用量低，询问运输署出现差异的原因。
22. 运输署工程师/中西区1冯伟仁先生表示如在林士街天桥东行线及绕道和林士街天桥西行的连接路之间加装交通灯，需将林士街天桥的车速降至每小时50公里，会减少交通容量，他并指正因为2条道路重迭，绕道才需要分阶段通车，故初步认为加装交通灯及保留林士街东行下行斜路天桥路段其中一条东行行车线的可行性不大。他补充署方预计绕道开通后可分流干诺道中、夏悫道及告士打道的2成车流量至绕道，实际交通情况与预期相若。根据3月份进行的交通调查，干诺道中及绕道的总车流量较绕道通车前略高，增幅高于预期。他指现时繁忙时段绕道的单向车流量约每小时2千多架次，有助纾缓干诺道中及告士打道的交通情况。
23. 陈捷贵议员指现时林士街天桥的头段及尾段之车速限制为每小时50公里，而中段为每小时80公里，故不同意运输署表示需将整条绕道的车速降至每小时50公里，而认为加装交通灯的做法不可行。他表示绕道开通后未有解决中环交通挤塞问题，认为需加装交通灯以改善中环至半山及金钟一带的交通。他续建议去信运输署署长以表达委员强烈要求于林士街天桥加装交通灯的意见。
24. 主席认为将林士街天桥的车速降至每小时50公里，并加装交通灯的做法可解决中区交通挤塞问题及改善交通情况。他希望运输署认真考虑委员的意见，并同意去信运输署署长以表达委员强烈要求于林士街天桥加装交通灯的意见。

**第6项：构建香港成为「易行城市」-拟议整体策略及中环试点的行人规划方案**

**(中西区交运会文件第50/2019号)**

(下午3时23分至4时56分)

1. 运输署步行城市策划组高级工程师/步行城市1梁嘉谊女士表示2017年1月的施政报告提出步行为香港作为可持续发展城市的重要元素，政府以一个综合及全面的政策推动「香港好‧易行」，提升香港的易行度，鼓励市民「安步当车」，连接「首程」及「尾程」，以减少市民使用交通工具，鼓励市民实践健康生活，促进小区互动，构建长者友善小区及应对气候变化所带来的挑战。署方于2017年12月展开了「提升香港易行度顾问研究」，并于2018年6月至8月完成了第一阶段公众参与活动，收集市民对提升香港整体易行度的初步意见。「香港好‧易行」政策得到参与者的支持，包括提供更便捷的行人连系、重整阻碍行人路的交通标志，并希望顾及行人不同的需要。此外，有专业团体向署方提议于合适地方设置行人专用区，希望提供一个更安全、更舒适的行人环境。综合市民意见及参考外国例子，普遍市民认为应该改变传统以汽车为主的交通运输规划，给予行人更多优先考虑，街道设计应以鼓励步行为本。她补充署方已于2019年6月展开第二阶段的公众参与活动，为期3个月至8月完成，收集市民就「易行城市」整体策略以及于两个试点(深水埗及中环)的行人规划方案的意见。她续指如试行效果良好，署方希望相关措施可逐步推展至香港其他合适地区。她表示署方所建议的措施为一篮子及多元化的，署方对所有意见亦保持开放态度，希望议员及委员可于是次会议或第二阶段的公众参与期间，向署方提供宝贵意见。她指署方将于8月举行工作坊予中环的居民及有关持份者参与。
2. 莫特麦克唐纳香港有限公司副项目经理/交通规划师梁健思先生表示研究团队参考了市民对提升香港整体易行度的不同意见及外国例子后，现建议一套适合于香港作为「易行城市」的整体策略。他指香港是一个集约高密度发展的城市及国际金融及商贸枢纽，它同时拥有丰富及易达的绿色及蓝色自然资源，具备优良的条件，通过适当的规划及设计，成为世界级的易行城市。在「易行香港」策略规划下，选择了中环为易行核心商业区试点，以及选择了深水埗为易行市区试点。他指研究团队建议遵循四大方向提升香港整体的易行度，以达致香港成为世界级的易行城市。在传统的交通规划及道路设计上，过往会优先考虑汽车的需求，而研究团队的交通运输规划建议给予行人更多优先考虑，街道设计亦会以步行为本，并致力达致以下四大目标，包括「行得通」-为市民提供全面的行人网络，照顾所有年龄及不同行动能力的行人；「行得妥」-为市民提供安全的行人道及行人过路处，有效管理车速，以及改善人车争路的问题；「行得爽」-缔造舒适写意充满活力及多元的步行环境；「行得醒」-提供行人导向系统及利用科技提供行程规划信息。他指研究团队建议利用街道的不同功能作行人路规划，传统的行人道规划及设计以服务路面交通为主。行人道作为一个「连系」，让行人有效率及方便地通过。行人道亦可以作为一个「地方」，属于一种城市体验。在制定行人方案时，研究团队考虑了行人道的不同功能，将透过两个试点地区拟备行人规划方案，及实地测试不同措施以提升地区易行度。他补充中环一直是香港重要的金融及商贸中心，拥有丰富历史地标与文化及艺术场地，区内各种商业用途集聚，就业人口、小区人口及游客众多，加上区内交通管理设施及重建计划，将会为区内的出行模式带来变化，研究团队希望可藉此检视区内的易行度及行人环境，加强核心商业区内及与周边小区的连系，鼓励市民选择步行，减少短途汽车的运用。中环行人规划方案包含五个区域改善建议。研究团队考虑到中环区内有不同历史及多元代土地用途，故采纳以下规划意向。有关中环核心区及上环核心区，他指此两区为商贸及零售集中地，研究团队希望透过改善东西走向加强两个核心区的连系。有关文化、历史及娱乐街区及太平山街区，研究团队希望藉此优化南北走向通道，将中环生活及周边小区作更紧密联系。有关与海滨连接，研究团队希望将海滨及蓝色资源融入中环生活当中。他续简介五项主要行人改善的建议。(一)中环核心区: 运输署近年已完成及推展多项在德辅道中的过路及行人设施改善工程。研究团队计划优化行人通道连接至核心区外的停车场，为部分市民提供多一个「泊车步行」的选择，减少车辆进入核心区。初步规划建议进一步优化与周边的联系，包括改善德辅道中/砵甸乍街及德辅道中/林士街的行人过路处，以便更有效疏导行人。此外，研究团队亦建议进一步改善行人导向标示系统，在中环作为试点，为市民提供更多出行信息。(二)上环核心区:在商业区如禧利街、永乐街及高陛街一带，狭窄的行人路，以及繁忙的车流和上落客货活动，导致经常人车争路。研究团队建议透过优化现有的过路设施(文咸东街/孖沙街)及于适当位置扩阔行人路(高升街)，以改善行人网络连接和协调路面空间的使用。另外，研究团队亦建议改善行人导向标示系统，为行人提供出行信息。(三)文化、历史及娱乐街区:研究团队建议改善荷李活道、摆花街、苏豪一带及南北走廊如砵甸乍街，连系大馆、PMQ元创方以及其他主要景点的行人网络，包括局部扩阔荷李活道行人路(维持两条现有行车线)，优化惠灵顿街/砵甸乍街的行人过路处，及提供行人过路平台。另外，研究团队亦建议改善陡斜道路安全，例如于鸭巴甸街(陡斜路面)设置警示道路标记，提示驾驶人士减速及注意道路安全。此外，研究团队建议于士丹顿街/卑利街/伊利近街/嘉咸街加强悠闲式街道的设施，并就上述路段进一步研究周末行人专用街道的可行性及对小区的影响。(四)太平山街区:研究团队建议透过悠闲式街道的设计，包括美化街道、增加行人标示、改善过路设计等，并将太平山街设计为人车共享街道，将行人路及马路设为同一水平，并建议在荷李活道优化行人过路处。(五)与海滨连接:政府致力缔造一个富吸引力、多元和畅达的维港海滨。研究团队建议改善南北走向的行人通道以连接海滨，包括改善过路处及改善行人导向标示系统等等。
3. 运输署步行城市策划组高级工程师/步行城市1梁嘉谊女士介绍整体行人改善措施。她在简报上展示近期完成及将进行的行人路和路口改善工程、无障碍信道设施工程、以及改善分段式过路处的工程。运输署建议分阶段整合或移除合适的交通标志，以腾出更多行人路空间。此外，运输署建议选取合适位置改善车辆出入信道的设计，让行人经过车辆出入口时，行人路面仍然保持原本高度，并建议于短期内实施以上措施。运输署以上提及的措施，再加上中环行人规划方案的5个区域改善建议，希望能够改善中环核心商业区将来的整体步行环境。有关事项计划的短期措施，运输署会进行已落实推展的行人改善工程、于本年年底展开整合或移除交通标志工程，以及于明年展开于合适位置改善车辆出入信道工程。有关中、长期措施，运输署将会探讨五个区域改善建议的技术可行性、制订实施计划及时间表，以及研究于中环推展低速限制区的可行性。运输署于两天前于咨询深水埗区议会时建议于深水埗市集街区试行每小时30公里的低速限制区，并会因应相关试验结果订定推展计划至其他地方。她补充研究团队正收集中环试点地区的交通相关数据，并会就各方面的资料进行研究及分析，如有进一步计划，将会向中西区交通及运输委员会(交运会)作咨询。
4. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
5. 莫淦森委员表示不反对于合适地方扩阔行人路及增加无障碍通道设施，惟反对设置行人专用区的建议。他指忧虑如将士丹顿街及伊利近街划为行人专用区，会为附近居民带来噪音问题。
6. 伍凯欣议员反对于住宅区设立行人专用区。她指是项计划缺乏数据，如对区内的交通影响，以及行人专用区可带来多少人流，故无法评估是项计划实施后对区内居民的影响。此外，她表示运输署没有就计划进行咨询，并指其为当区居民，但没有收到任何咨询，询问是项计划的建议内容有多少为居民意见。她同意扩阔行人路，惟反对建议将士丹顿街及伊利近街划为行人专用区。她认为行人专用区会对居民造成噪音、卫生及治安问题，询问运输署有否考虑行人专用区所带来的影响。
7. 杨开永议员询问可否只执行是项计划的部分建议。他同意扩阔行人路的建议，惟反对设置行人专用区，认为会为居民造成滋扰。他询问如落实设置行人专用区，运输署的管理方法。此外，他希望运输署就中环试行低速限制区的可行性再作研究。
8. 吴兆康议员反对于半山设置行人专用区，认为于士丹顿街及伊利近街设置行人专用区，会增加该带的游客及对附近居民造成影响。他同意改善道路标记及扩阔行人路的建议。他续指打击违例泊车问题已可改善香港的易行度，故反对以改善香港的易行度为由推行是项计划。
9. 张国钧议员询问是项计划首阶段咨询的对象、人数及问卷内容，并请运输署提供咨询期间所收集的负面意见或市民的忧虑，以及所咨询的对象是否包括当区区民。他同意改善道路标记及扩阔行人路的建议。他重申文件内容上曾提及增加停车场数目的数据不正确，并指中西区的停车场数目没有增加。此外，他对低速限制区的建议表示保留，并询问每小时限速30公里可如何为本区交通带来好处。他续请运输署如有具体计划内容，需向交通会再作咨询。
10. 杨学明议员表示支持易行措施的建议，惟反对设置行人专用区，认为运输署无法解决设置行人专用区后的交通问题，并询问政府是否有能力管理行人专用区。
11. 李志恒议员表示不接受于中环设立行人专用区的建议，认为会对行人专用区外的交通造成影响。他建议发展新天桥系统、地下行人信道及扶手电梯系统以解决中环「难行」问题。另外，他请政府增拨资源，尽快改善中环的道路标记及扩阔行人路。他续指其为当区居民，但没有收到任何咨询。他希望运输署就每个扩阔行人路的建议于交运会上与委员讨论。
12. 郑丽琼议员表示有市民对计划建议设置行人专用区表示反对，并指有关计划没有咨询她的意见。她续建议行人专用区设于中环遮打道，并于星期日举办活动。她认为如于太平山街试行人车共享的街道设计概念会对行人造成危险，故反对该建议。她表示除有关与海滨连接的建议外，其他的建议需提供更完备的咨询方案。他续询问是次计划的顾问费用。
13. 甘乃威议员指其为当区居民，但没有收到任何咨询，并询问咨询的详情。他指是项计划鼓励市民「泊车步行」，惟政府拆卸美利道停车场及林士街停车场，使中西区的泊车位数量减少，认为运输署的政策互不配合。他续指如推行电子道路收费，驾驶人士会选择采用荷李活道及鸭巴甸街等道路，有关道路亦为是项计划拟规划作悠闲式的街道，询问运输署有否数据显示届时对相关街道的交通影响。他认为规划悠闲式街道会吸引商户于相关街道开设酒吧，对中上环区的居民造成影响。此外，他指有不少货柜车于高升街上落货，认为于高升街扩阔行人路的建议不可行，询问运输署有否咨询相关商户。
14. 陈捷贵议员对是项计划的构想可提升区内的可达性表示支持。他认为计划应在现有的基础下改善区内易行度，建议完善现有天桥系统及扶手电梯系统。此外，他指运输署没有于是项计划就停车场数目提供进一步数据。他建议运输署需有短、中及长期计划，先作深入咨询后再作讨论。
15. 叶永成议员表示反对设置行人专用区，并希望运输署尽快落实扩阔行人路等提升「易行度」的建议。
16. 陈学锋议员询问运输署是项计划的建议内容是否为捆绑式落实或不落实。他认为运输署需尽快落实计划内所提及的扩阔行人路建议。他表示不支持设置行人专用区的建议，并建议计划包括改善或优化现有扶手电梯系统。
17. 杨哲安议员指问卷内容设计不善。他询问运输署是项计划的建议内容是否为捆绑式落实或不落实，并希望运输署透过第二阶段咨询提供有效的建议措施。
18. 张启昕委员建议计划内容包括解决东边街/第二街交界的行人过路问题，以及正街出现「人车争路」的问题。她忧虑美化太平山街区街道的建议会加快当区旧楼重建，使失去原有街道特色。她询问运输署是项计划的研究方法、有否进行社会影响评估，以及有否评估设置行人专区对街区有多大的社会影响。
19. 运输署步行城市策划组高级工程师/步行城市1梁嘉谊女士表示是项研究除希望将中环构建为易行核心商业区，亦希望为居民提供安全及易行的环境。她指署方希望将是次计划的建议措施分为短、中、长期，故计划非为一次性推出。她表示署方一直进行行人路扩阔及路口改善，以及无障碍信道设施等工程。有关短期措施，她指大部分委员支持分阶段整合或移除交通标志，故会在取得交运会同意后推行。有关中、长期措施，署方会就委员对行人专用区、低速限制区，以及人车共享街道的设计等意见作进一步解释，并希望继续听取委员的意见。有关计划的咨询详情，署方已于2017年12月展开了「提升香港易行度顾问研究」，并于2018年6月至8月完成了第一阶段公众参与活动，收集议员及市民对提升香港整体「易行度」的初步意见，署方邀请了18区的议员参加是项计划的四场工作坊。署方希望于本年6月至8月就初步意见进行更详尽的咨询，是次为署方首次就试点地区计划进行咨询，并会在公众参与活动期间咨询不同区议员及小区持份者的意见。她补充署方会于听取市民对是项计划的中、长期建议后，再制订实施计划及时间表。她强调每一项措施为分开处理。有关委员对行人专用区的意见，她指现时署方建议于士丹顿街、伊利近街、嘉咸街、卑利街一段加强悠闲式街道设施改善本区的步行环境，并会进一步研究在周末设置行人专用区，为于该地区活动的市民及旅客提供更舒适及安全的步行环境。她补充悠闲式街道设施包括扩阔行人路及过路处、收窄行车路，以及人车共享街道的设计。她表示现时就设置行人专用区的建议属研究阶段，署方初步建议拟设置行人专用区的时间为周末(星期六及星期日)中午十二时至下午九时。她续指署方了解计划需要平衡行人、附近居民、上落客货及商户的需要及意见，故希望于是次会议咨询委员的意见，如署方有进一步研究结果，会再咨询交运会。有关行人专用区的管理问题，她表示政府有不同部门负责街道管理事宜。她续表示是项计划不涉及巴士路线，故不会影响市民乘坐公共交通工具。她强调署方希望先利用悠闲式设施改善本区的易行度，并会继续研究行人专用区的可行性。她表示署方未有确实计划于中环推展低速限制区，但会积极研究。她解释署方推行低速限制区的原因，指低速限制区于部份外国城市大范围使用，故署方亦希望将之应用于香港，希望让市民知悉低速限制区可提升行人的易行度及安全度，低速限制区是希望透过保持车速的均匀性，以排除因司机突然加速及减慢车速而加强道路安全，亦可提升驾驶者对周边环境的警觉性。海外研究指出车速及行人于意外时的死亡率有直接关系，当事故时的车速由每小时50公里减至每小时30公里，可减低行人于意外时的死亡率及意外频率，故署方希望先于深水埗试行低速限制区，如效果良好，会将低速限制区推展至其他地方。当制定中环实施低速限制区的确实方案时，会再向交运会咨询。她指署方就中环核心区的主要建议为于德辅道中部分路口进行改善，是项计划目的为平衡行人及驾驶人士的需要，并需就推行是项计划进行详细研究，更进一步改善中环的易行度。她表示署方希望改善上环核心区的南北连系及改善行人从地铁站前往特色市集街的易行度，署方了解高升街东边的行车道较阔，故建议将部分高升街行人路加阔1至2米，并会继续研究以不会阻碍上落货及车辆行驶的需要。她指署方希望于文化、历史及娱乐街区作出最佳方案，以便利所有市民及旅客。有关扩阔荷李活道会否阻碍行车，她表示署方会在不减少交通流量的空间下考虑扩阔行人路。
20. 莫特麦克唐纳香港有限公司首席交通工程师邓兆基先生表示研究采用人车共融等全面街道设计概念，包括美化、绿化，以及交通纾缓措施，以增加街道的易行度。有关太平山街区的初步构思，加强街道悠闲式设计，希望于适当位置扩阔行人路及美化和绿化街道，为行人提供舒适的步行环境。他指「人车共享」为悠闲式街道设计之一，现时为初步阶段检视该街道设计的可行性，其理念为打破传统「人车分隔」设计，运输署选取人多、车少或行车速度较缓慢的地点试行。同时，亦会占位符进行上落客货活动。
21. 运输署步行城市策划组高级工程师/步行城市1梁嘉谊女士就「人车共享街道」进行补充。她指「人车共享街道」将行车道与行人路高度设于同一水平，方便行人在街道两旁过路，设计仍包括行人道及行车道，会以矮柱分隔，而运输署亦已于旺角奶路臣街、北区石湖墟一带有此类的街道设计。有关上坡地区自动扶手电梯连接系统及升降机系统，就磅巷行人扶手电梯系统，路政署于2015年曾咨询区议会及举行公众论坛，由于项目涉及多方面议题，路政署会适时再咨询中西区区议会，并会将委员的意见转交路政署参考。运输署于2017年12月展开就2009年的所订立的上坡电梯系统评审机制进行顾问研究，运输署按新修定机制，为过去数年收到全港114项上坡电梯系统建议，并为符合上坡电梯系统范畴的项目进行初步筛选及详细评分，以制定优次及订定首批推展项目，预计有关研究将于2020年内完成，署方会适时咨询有关议会。她指署方已于2018年12月向立法会交通事务委员会报告评审机制的拟议修定，并于本年5月于交通事务委员会向委员简述最新情况及聆听团体的意见，114项上坡电梯系统建议中有20项属中西区，当中包括延长正街自动扶手电梯。另外，她补充研究团队会就优化现有天桥系统进行研究，署方亦会将东边街、正街的改善建议纳入中、长期的建议内，如署方有进一步研究结果，会再咨询交运会。
22. 主席表示支持整体易行城市概念。他指委员对行人专用区表示关注，认为政府如可妥善管理行人专用区，可重新研究设置行人专用区，并需要咨询当区议员及居民，以及考虑交通及噪音对区内的影响。他补充委员会支持运输署改善中环的道路标记及扩阔行人路的短期建议，并希望运输署于本年内就区内的相关工程项目与当区议员进行沟通。他续询问咨询时间表。
23. 吴兆康议员认为运输署举例北区石湖墟「人车共享街道」的设计，并不适用于中环。他认为运输署需撤回就于半山设置行人专用区的建议。
24. 伍凯欣议员对于太平山街推行「人车共享街道」的设计表示忧虑，认为该带有不少学校及长者中心，如推行「人车共享街道」会对行人造成危险。她询问运输署于太平山街推行「人车共享街道」的设计是否合适。
25. 陈学锋议员不赞成推行低速限制区。
26. 甘乃威议员反对推行低速限制区。他询问运输署没有在计划内提及研究优化现有扶手电梯系统及设置「低排放区」的原因。他建议运输署如拟于本年9月至12月执行有关短期措施，需于本届区议会结束前再作咨询，否则运输署需就有关建议与下届区议员及居民进行沟通。
27. 郑丽琼议员询问运输署如何处理设置行人专用区后的交通问题、有否考虑提供紧急路线予救护车及警车通过，以及为何未有于计划内提及于罗便臣道及干德道增设上坡电梯。她反对于苏豪区设置行人专用区，并希望运输署完善是项计划的咨询工作。
28. 李志恒议员表示反对设置行人专用区、「人车共享街道」设计，以及低速限制区。
29. 主席请运输署提供是项计划的咨询时间表及详细规划，并尽快向交运会提供5个区域的短期措施的具体内容。
30. 主席结束是项文件之讨论。

**第7项：交通研究报告：研究解决中西区泊车位不足问题**

**(中西区交运会文件第51/2019号)**

(下午4时56分至5时58分)

1. 中西区交运会秘书黄慧欣女士报告交运会于2018年9月通过聘请顾问公司就「交通研究：研究解决中西区泊车位不足问题」进行研究，涉及金额为262,500元。顾问公司现已完成整个研究，并就研究报告向各议员及委员进行汇报。
2. 何黄交通顾问有限公司公司执行董事黄仲川先生阐述公司在过去的7至8个月期间进行了资料搜集、交通调查、问卷调查，亦制作了一个泊车需求模型。现向各委员就研究结果进行汇报。
3. 何黄交通顾问有限公司首席交通规划师苏震华先生汇报交通研究报告的结果。他述及交通研究为解决中西区泊车位不足问题。他将就研究目的、调查方法、调查发现的泊车位供求数据及问卷调查结果作简介。他表示是次研究的目的为审视中西区研究范围内，不同时段及不同类型的泊车位使用率，以及评估2018（基准年）和2026年中西区研究范围内不同时段及不同类别的泊车位供求情况，团队会根据所得数据建议切实、可行的方案以解决中西区泊车位不足问题。他续阐述研究方法分为四个阶段：（一）第一阶段为资料搜集。数据搜集包括询问政府部门有关未来的规划数据，以及进行泊车位需求的交通调查及问卷调查；（二）因应调查结果制作泊车位需求模型；（三）根据基准年的数据及预测未来设计年的泊车位供求数据及数据进行空间分析；（四）提出解决中西区泊车位不足问题的可行建议。他续指基准年是2018年，即调查的年份，而此项目的设计年是2026年。团队分别为用车相关及拥车相关的泊车需求作评估。他解释用车相关为车主驾驶车辆外出的泊车需求，又为日间的泊车需求，而拥车相关为夜间的泊车需求。
4. 苏震华先生续指团队将中西区的研究范围细分为三大区域：（一）商业中心区；（二）非商业中心区；（三）山顶区，而调查时段会因应区域区分。调查方法主要为根据现有的泊车位资料，以及实地进行调查。他指团队于特定的时段内巡逻，以纪录泊车数量、地点，以及车辆种类。他重申此项目的题目是解决中西区泊车位不足问题进行交通研究。根据运输署运输策划及设计手册，以下车辆不属停泊车辆：（一）车辆正在移动；（二）车辆是等候中，例如正进行上、落客货；（三）牵涉交通意外的车辆；（四）紧急服务车辆。泊车调查时间是符合运输署制定的手册条文，分为上午、下午及凌晨时段。他续指调查时段会因应区域区分：（一）商业中心区的调查时段为平日上午及下午时间；（二）非商业中心区的调查时段为平日下午及凌晨时间；（三）山顶区的调查时段为星期日的中午时段。此外，他指泊车位需求数据分为三个类别：（一）路旁泊车位停泊数字；（二）停车场停泊数字；（三）路边违例泊车数字。有关泊车位供求方面，他表示将泊车需求数目与泊车位供应数目作比较。就调查所得出的数据，他阐述整个中西区研究范围的泊车位大致足够，除了巴士泊车位，估计大约欠缺70-80个巴士泊车位，调查发现近七成半的巴士违泊。其次，他表示由于调查期间山顶广场正关闭进行装修，可能引致山顶区的泊车需求数据有所偏差。他续指现时货车泊车位供应不足，调查发现近六成的货车违泊。其次，他指出现时最欠缺私家车泊车位的区域为东边街一带。东边街属旧区，因而缺乏室内泊车位；其次为坚尼地城、西营盘一带。有关电单车泊车位，他指出每个区域均欠缺泊车位，各区域的欠缺泊车位数目平均。另外，他指出货车泊车位数字包括货车及非专利巴士日间的泊车情况。他明白货车及非专利巴士平日日间时分都会用于运货，接载乘客、学生，调查得出中西区不少区域均欠缺货车及非专利巴士泊车位，各区域的欠缺泊车位数目平均。他续指夜间私家车泊车位不足的区域主要为西营盘、山道及西边街一带；电单车泊车位不足的区域主要为坚尼地城；货车泊车位不足的区域主要为西营盘；非专利巴士泊车位不足的区域主要为坚尼地城。经调查发现，违例泊车主要集中在西区，如高升街。
5. 苏震华先生表示问卷调查的目的是探讨驾驶者对于中西区泊车位的取态，以及驾驶者对于使用合适科技的取态，团队亦研究驾驶者对泊车换乘的取态及驾驶者对清拆停车场的意见。他述及问卷调查分别在天星码头及林士街停车场进行。根据问卷调查结果，九成受访者均在500米直线范围内到达目的地，当中六成四受访者在300米直线范围内到达目的地。对有关驾驶者对于合适科技取态的调查结果发现，近七成受访者不知道政府有发布林士街停车场及天星码头停车场空置车位的资料。调查结果发现近七成的受访者表示当得悉目的地没有泊车位后不会选择驾驶。有关驾驶人士对采用预订车位的取态，调查结果发现近五成二的受访者表示愿意先付钱预订车位，以确保到达目的地是有车位供应，而近四成的受访者表示不愿意先付钱预订车位，主要原因为车辆是属于公司，或缺乏灵活性。对于愿意预订车位的受访者，他们表示愿意预早一小时预订。就驾驶者对于泊车换乘的取态，调查结果反映可否节省时间是驾驶者决定会否换乘的关键因素。有关清拆林士街停车场事宜，近九成一的受访者表示反对，部分市民表示愿意重建停车场，以扩大停车场空间。就泊车场供求，近九成受访者反映停车位不足。苏震华先生表示团队制作了泊车需求模型以预测未来2026年的泊车位供求。他重申整体而言，除巴士泊车位外，日间泊车位是足够。他表示团队预计未来电单车的泊车位亦开始出现不足情况。有关坚尼地城的日间泊车位，私家车泊车位将在2026年开始出现不足情况；而电单车泊车位则与现时相若；货车及非专营巴士泊车位会继续处于不足情况。夜间泊车位与日间泊车位的情况相若，坚尼地城的私家车及电单车泊车位在2026年将会开始出现不足情况，而货车非专营巴士在夜间主要停泊于西区，因而坚尼地城未来夜间货车及非专营巴士泊车位仍处于不足情况。
6. 就解决泊车位方案，苏震华先生表示解决供求比例失衡问题的方案为：（一）控制需求，即从整体交通模式控制私家车出行需求；（二）增加供应，例如增加及善用泊车设施、推行发展政策吸引发展商增加泊车位供应、泊车相关信息普及化、进行巡查及加强执法力度以减少违泊数字。增加及善用泊车设施为增加现时停车位，并善用现时邻近停车位，吸引驾驶者到邻近停车位泊车。根据调查结果，六成四受访者会考虑选用300米范围内的停车位。他明白中西区非平地区域，行人步行上山坡十分不便，所以提升行人畅达，包括行人隧道、电梯，对善用邻近泊车位相当重要。另外，较旧的发展区域缺乏室内停车场，因而有需要适当增加路旁泊车位，同时平衡路旁汽车上落客货活动。由于非专利巴士及货车的大小相若，非专利巴士可暂泊在货车泊车位的情况出现，可灵活运用非专利巴士、货车的泊车位，以应对泊车位不足问题。有关新增停车场，因香港地面土地不足，他提议探讨发展城市的地下空间及岩洞的可能性。中西区主要有两个岩洞区，分别为薄扶林及摩星岭的策略性岩洞区。他续指可研究在公共休憩空间或大型巴士总站地底建造地下停车场。他强调新增的停车场一定要配合行人的连接性。另外，善用天桥底的土地时亦要考虑出入口位置及行人信道。有关如何可于同一块土地增加泊车位，报告提及增加机械性的双层泊车位及发展智能停车场，从而增加泊车的密度。他表示需留意建造机械性的泊车位或智能停车场时需要考虑机械运送车辆的速度会否增加驾驶者等候泊车及取车时间，以防止设置智能停车场后反而加剧轮候泊车车龙问题。
7. 就物业发展政策，苏震华先生指政府强调一地多用原则。发展物业需跟据规划署《香港规划标准及准则》，目的是满足新发展物业的自身泊车位。长期而言，每个物业的泊车位均应该满足自身的需求，但中、长期内需加设公众泊车位以满足当区泊车需求。另外，他指出可计划引诱发展商增加楼宇面积以增加泊车位，以解决区内泊车位供应不足问题。除增加泊车位供应外，他表示亦可参考增加空置停车位信息，让驾驶人士知悉停车位供应情况，以及利用新型咪表系统实时提供信息予驾驶人士。他指即使优化泊车系统及增加泊车位，仍有部分驾驶者因方便而停泊车辆于路旁，警方仍需加强巡查及执法力度解决违泊问题。他续指中西区电单车泊车位不足的部分原因为弃置电单车，故需要有关部门加强巡查电单车的使用状况，以腾空电单车泊车位。另外，有关控制整体泊车需求，香港曾进行三次的香港整体运输研究，研究中有提及控制汽车交通的需求措施，包括控制汽车拥有量、汽车使用次数，以减少车辆使用。根据运输署交通习惯调查中显示，2011年的平日日间、夜间车辆使用量较2002年的数据少，而拥有车辆但在闲日未有使用私家车的车用户亦有上升趋势，由2002年的18%升至2011年的21%。有车住户买入车辆的目的是与工作相关的数字由2002年的约53%跌至2011年的约45%。现时有车位户的买入车辆的目的多为社交相关。有关无车的住户不购买车辆的原因，百份之三的受访者表示因为难以寻觅泊车位。他表示政府可参考其他邻近城市控制夜间违例泊车的做法，例如日本东京。日本东京早在1962年实行了购车时必须出示「车位证明」的规例，即要求「一车一位」，以解决夜间违例泊车问题。香港近年一直研究在临时空地中兴建临时停车位以满足当时的泊车需要，但当政府收回空地作其他用途时，泊车位缺乏问题会再次衍生。他表示在控制需求时亦需增加行人设施及提高公共交通服务，而中西区现时已有行人网络连接住宅区、商业区，特别是行人扶手电梯、中环的行人天桥网络，都可减少短途路面交通的出行需求。
8. 就公共交通方面，苏震华先生认为增加班次、减低候车时间不一定能解决泊车位不足问题。根据调查结果，有车住户愿意购买私家车的主要原因为居住于较偏远地区、方便及省时、交通服务不足等，故他建议提升舒适度、增加服务范围，以吸引有车住户乘坐交通工具。有关中西区泊车位不足的改善措施，主要为增加供应，方法包括善用现时空置泊车位，透过增加路牌及信息性设施、适度增加路旁泊车位目、规划地下空间，发展策略性岩洞区，在公共休憩空间下开设地下停车场，中西区两个策略性岩洞区为薄扶林及摩星岭，两个地区邻近坚尼地城，因而如在岩洞区加设大型的泊车设施，并配合行人隧道、电梯等吸引驾驶人士使用新增停车场、在适当地方增加泊车位数目，根据调查结果显示，旭龢道及薄扶林游乐场均有违例泊车情况出现，希望在该处增设泊车位后可解决违例泊车问题，并建议在现时的泊车位附近加设新泊车位。他强调现时为概念性方案，需要在推行前再仔细研究。他指核心地区的货车泊车位亦相当缺乏，他明白一般政策不建议在核心地区兴建货车、商用车辆的泊车位，但他强调此研究的宗旨是尽力寻觅地方提供泊车位服务以满足中西区泊车位需求。
9. 苏震华先生续指增加泊车位的主要考虑因素包括现时路旁违例泊车邻近地点；路面阔度；核心商业区不会提供路边泊车位；不建议在核心商业区设置日间的泊车需求供货车长时间停泊，路旁货车泊车位应留予上落货泊车需求；与出入口保持10米距离以保持对道路使用者的安全；连同岩洞区泊车设施，合共新增约300个私家车泊车位。因应中区核心地带有很多违例占用路旁问题，如皇后大道中、租庇利街经常出现违例泊车、违例上落货等问题，他表示曾进行实地勘察，发现停车场是有空置车位，但街上仍然有不少违例泊车车辆，可见中区交通阻塞主要源于路旁汽车活动，包括泊车、路旁等候、上落客货等占用路面空间的情况。他表示虽然警方努力执法，但难以杜绝，因而建议利用科技协助执法。他续指可藉推行电子道路收费，配合对车辆的识别技术，提供泊车优惠以吸引驾驶者使用停车场泊车，以改善路边违例泊车问题。
10. 苏震华先生总结增加泊车位供应的方法为增加路旁泊车位、增加地下空间停车场，以及优化及推行政策；而控制泊车需求的方法为影响交通习惯、增升交通工具的服务，以及控制夜间泊车需求。他续建议加强执法活动、增升泊车信息，以及配合电子道路收费等措施，以舒缓中西区泊车位不足问题。
11. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
12. 陈学锋议员询问问卷调查的样本数量、如何推算2026年的数据及评估方法。另外，他认为在摩星岭的策略性岩洞区增加泊车位的建议并不理想。他指增加泊车位前需移动配水库，存有一定困难，而驾驶者在泊车后需步行15分钟至市区。他建议善用公众休憩用地的地下空间，以解决坚尼地城泊车位不足的问题。他指坚尼地城泊车位不足的主要原因为新增车位远远不及未来人口增加的需求，故建议推动政府修改泊车位供求比例。他指顾问公司没有提及现时新建大厦没有兴建停车场，使货车需占用路旁上落客的问题。此外，他询问顾问公司所指日间泊车位需求是否为时租泊车位；夜间泊车位是否等同月租泊车位。如他的理解正确，他认为应计算现有停车场的日租泊车位与月租泊车位比例。他续指私人楼宇兴建的停车场可能只提供月租泊车位，而非时租泊车位，因而需要透过增设运输署提供的公共停车场，以应付日租泊车位不足问题。
13. 陈捷贵议员建议将是项报告中提及的泊车问题提交至负责部门。他认为市民欢迎地下停车场方案。另外，他建议在报告中加入增设大厦式停车场方案。他续建议在核心区外围及地铁站旁增设停车场，并推行泊车换乘计划。再者，他同意加强于私人物业及公众设施内的泊车位。他认为提供泊车信息重要，并同意利用科技解决泊车位不足问题。就增加路边泊车位，他认为需事前咨询当区议员。他同意报告中提及在他其辖区的几个地点，如旭龢道及薄扶林道，增设泊车位的建议。他建议在现时存有违例泊车问题的地点，如巴丙顿道、列堤顿道、金融街等，增设咪表泊车位。
14. 甘乃威议员询问整体中西区及每区泊车位的实际短缺数字，并建议因应每区的短缺情况，提供相应建议措施。另外，他建议顾问公司先与当区议员商讨具体增加停车位位置及建议。另外，他指坚尼地城小区综合大楼的多层停车场受市民欢迎的原因，只是当区泊车位不足，并非其多层设计。最后，他表示同意增设智能式停车场。
15. 杨学明议员表示很多区内酒店在申请图则时，谎称酒店会兴建地下停车位，事实上则在图则上的地下停车位范围建为酒店大堂，旅游巴停泊于路旁。他指如运输署加强执法，并要求酒店根据图则按原先设计兴建地下停车场，便可腾出多个车位予市民使用。
16. 郑丽琼议员表示图21-24显示货车基准年半山区夜间公众泊车位欠缺数目为5-10个，据她观察，半山区夜间货车泊车需求不大，质疑增设5-10个夜间货车泊车位的必要性，并忧虑运输署会因应报告于半山区的大厦地下外划分夜间货车泊车位。她续建议运输署善用东边街北及中山纪念公园天桥底位置兴建停车场。
17. 杨开永议员表示报告数据显示坚尼地城是区内泊车位不足的重灾区。他解释坚尼地城车位在20年前建成，及后未有新泊车位提供，停车场被不断清拆，新兴建的大厦又不兴建停车场，使泊车位供求比例失衡。他希望政府及运输署研究报告中就改善泊车位不足的建议。他续询问运输署会否推行可行的建议。
18. 杨哲安议员表示欣赏报告细致划分出不同地区，提供不同地区的调查数据。他认为顾问公司订定违泊的定义（驾驶者不在车内，并将车辆停放在路边超过十五分钟）过于狭窄，使违例泊车的车辆未有被计算在内，认为实际情况会较调查报告显示的数据严重。他建议顾问公司于下次进行调查时纪录违例泊车的车牌号码，以得悉是少数车辆频密违例泊车，或是大量车辆间歇性违例泊车，认为对推行改善政策及改变驾驶者行为模式甚有裨益。他表示支持发展智能泊车场及利用科技协助执法。就电单车泊车位不足的问题，他指报告没有阐述电单车类型是属货用电单车或私家电单车，故认为调查报告的数据未能完全反映实况。他续指电单车泊车位并非长时间短缺，因部分提供外送服务的电单车会在中午时停泊电单车停车位，使私用电单车被迫违例停泊在路旁。整体而言，他表示欢迎顾问公司的大方向建议，并希望顾问公司进一步提供更具体的建议内容。
19. 吴兆康议员认为违例泊车的数字不一定能反映当区车位不足的实际数字，他指报告显示上环区是违例泊车的重灾区，惟事实上并非当区居民违例泊车，因而认为违泊数字较低的地区不等于当区的泊车需求较低。另外，他建议在卖地条款规定新楼规划除需满足楼宇原身的车住需求外，亦应增加更多泊车位以应付楼宇附近的泊车需求。其次，他表示中西区并非平地，认为驾驶人士由停车场至目的地之步行距离为500米的估算并不准确。再者，他询问顾问公司建议新泊车位的原则。他反对在摩罗庙街增设新泊车位，认为在规划增设新泊车位时，应考虑人流及车流会否被影响。
20. 主席表示强烈反对清拆林士街停车场，认为清拆林士街停车场对整个中上环的泊车位数量造成影响。他询问整体中西区及每区泊车位的实际短缺数字。此外，他建议顾问公司就增设泊车位的建议位置咨询当区区议员及市民。
21. 何黄交通顾问有限公司首席交通规划师苏震华先生综合响应委员的意见：（一）就问卷调查的样本数量，他响应指团队参照一般问卷调查研究的抽样比率及统计学。根据统计学，有关驾驶者取态调查的问卷抽样最少要有30个受访者，而是次研究是在林士街及天星码头进行，抽样结果为调查份数120份样本。另外，预测2026年泊车需求的方法是制作泊车位需求模型，包括不同参数，如泊车数字、其他规划数据以建立回归分析。当完成校正基准年模型后，会将参数转换成2026年的参数以推算2026年的泊车需求；（二）就薄扶林道泊车位过于偏远的意见，他响应指薄扶林道泊车位、岩洞区加设停车场、公共空间及巴士站地底增设停车场时会配合行人连接，以吸引市民使用新建停车场；（三）就比率问题，此为研究主要针对中西区，因而修改比率会牵涉到全香港的规划标准；（四）就泊车换乘的意见，他表示换乘取态调查结果反映会否节省时间是驾驶者决定会否换乘的关键因素，驾驶者如得悉中西区有空置泊车位，便不会考虑换乘。；（五）有关泊车位不足数字，他指出报告中已细分不同类型的车辆在不同的地区所欠缺的泊车位数目；（六）他明白市民会担心将在其居住大厦下成为夜间货车泊车位，他指出现时建议加设货车泊车位的位置考虑了多方面的因素，包括现时货车违例泊车位置。他强调在实际推行前应与议员商讨建议加设货车泊车位的位置是否合适及符合当区利益，再作出修改；（七）有关计算违例泊车数字的意见，他表示研究团队没有纪录违例车辆的车牌号码，只有纪录车型、地段及时间等信息。如想统计出是少数车辆频密违例泊车或是大量车辆间歇性违例泊车，他认为可配合电子道路收费计划以追踪进入中西区的车辆特性及驾驶者习惯；（八）就有议员反映违泊车辆可能为非当区居民的车辆的意见，他指此现象反映市民愿意到较远地方泊车，亦反映泊车位与目的地的距离；（九）有关新发展项目不兴建公共停车位的意见，他建议在审批新发展项目时建议发展商加设公共泊车位；（十）就议员反映中西区四处斜坡，设定500米直线范围内到达目的地为易行程度与平地不同，他表示新增停车场应配合舒适的行人通道，如西港岛线是配合了室内行人网络以方便市民从香港大学通往西环，因而他认为500米是一个合适的易行距离；（十一）就时租泊车位与月租泊车位需求问题，他解释用车相关为车主驾驶车辆外出的泊车需求，又为日间的泊车需求，而拥车相关为夜间的泊车需求。有关夜间泊车位，他表示考虑了整个中西区的泊车位供应数字，因部份市民夜间不一定以月租方式停泊车辆，可以以时租方式停泊；有关日间泊车位，为考虑公众停车位或时租泊车位供应数字，他明白部份驾驶人士的月租车位在公司附近，在进行调整时发现私家泊车位在日间时空置，亦未能满足其他公众人士的泊车用车需求，故日间泊车位为计算所有公众泊车位，实时租车位。夜间泊车位为计算所有泊车位供应。
22. 就议员提出在巴丙顿道增设泊车位，何黄交通顾问有限公司公司执行董事黄仲川先生补充指研究时发现巴丙顿道的道路较为狭窄，如再增加泊车位，行人及车行道路的阔度会不符合标准。他表示是否增设泊车位的基本准则为增设泊车位后，行人道路需最少为2米，行车路最少为3.5米，设置地点亦考虑现时违泊地点。就岩洞区增设车位，他响应指政府一直研究岩洞用途，此报告可作发展岩洞用途的参考。有关步行区域的准确性，他指调查发现市民从上环地铁站步行至中环方向的人士愿意行多过500米，原因是上环至中环之间有一条舒适的行人天桥连接，反映设施影响需求分布。
23. 就实际增设的停车位数量，何黄交通顾问有限公司首席交通规划师苏震华先生响应指除议员反对的增设位置，可增设约300个泊车位。他强调会再与议员商讨，并作出相应调整。
24. 运输署工程师/中西区1冯伟仁先生响应指报告的调查结果与署方过去的观察大致相同，例如有关商用车辆泊车位(即非专用巴士及货车)短缺问题。他续指署方现正进行「商用车辆泊车顾问研究」，调查全港商用车位供求情况，并制定短、中、长期的措施以应付需求，例如研究在合适的「政府、机构或小区」设施兴建供公众使用的商用车辆停车场。另外，就报告中提及的路旁新增泊车位建议，他表示署方会仔细研究，并积极推行。
25. 主席期望可透过顾问公司的研究报告解决中西区泊车位不足问题，希望真正落实建议方案，尽力争取更多泊车位。他请运输署配合方案，并建议就增设泊车位位置咨询当区区议员及市民。最后，他请顾问公司就是次会议的意见修改报告。
26. 陈学锋议员询问主席此报告是否最终版本，以及会否根据议员的意见作出修订。
27. 主席表示此报告并非最终版本，亦会根据议员是次会议的意见修订报告。
28. 主席结束是项文件之讨论。

**第8项：强烈要求电车公司改善设于行人路边的电车站设计**

**(中西区交运会文件第31/2019号)**

(下午5时58分至6时07分)

1. 副主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 陈学锋议员建议电车公司考虑于电车尾部增加LED显示屏，当电车停于电车站时，显示屏显示「正在上落客」或「请勿紧贴」等提示。他请警方加强于电车意外的交通黑点执法，以减低发生电车意外的机会。
3. 郑丽琼议员建议运输署及电车公司考虑以颜色划分电车地面，提示驾驶人士前方有电车站。她续建议于电车尾部增加指示，如「请勿跟车太贴」，以提醒驾驶人士需注意安全。
4. 香港电车有限公司代表李明耀先生指现时全港有18个没有上盖行人路边电车站，分布在坚尼地城、西环、跑马地、湾仔及筲箕湾等地区。他表示电车公司欢迎任何有助改善乘客候车情况的建议，至于对现有车站设计及结构进行任何改动，需由相关政府部门先进行可行性研究，而电车公司乐意配合具建设性的建议。他补充现时行人路边的电车站外相关行车路段设有黄线及电车站标记，以提醒驾驶人士按现行交通法例，在乘客上落电车时不得超越此标记前行。他续指电车公司在培训车长时，亦特别提醒车长要留意行人路边电车站的情况，尤其有关车站不时有货车或其他车辆停泊，增加路面情况的复杂性，因而对乘客候车和上落电车，以及路面的交通状况需提高警觉及关注。他响应指电车公司已于数年前开始于电车尾部增加停车指示闪灯，以提醒后方驾驶人士注意电车正在停靠车站及上落乘客，而电车公司亦欢迎其他建议。
5. 陈学锋议员希望电车公司透过于电车尾部增加LED显示屏，使后方驾驶人士知悉前方电车正在上落客，并请驾驶人士注意安全。
6. 运输署高级运输主任/中西区区兆峯先生表示备悉委员的建议。
7. 香港电车有限公司代表李明耀先生响应会积极研究陈学锋议员的建议。他指因以颜色划分电车地面的建议涉及道路交通(交通管制)规例，故需请运输署进行研究。
8. 副主席结束是项文件之讨论。

**第9项：要求改善摩利臣街 行人路面常滑倒行人**

**(中西区交运会文件第32/2019号)**

(下午6时07分至6时17分)

1. 副主席请委员就文件作补充，甘乃威议员表示强烈批评及谴责路政署未能有效改善摩利臣街行人路面滑的问题。他指自其提交文件至今一直要求路政署尽快处理路面滑的问题，惟部门只在是次会议数星期前设置少量的防滑钢沙在部分路砖上，而他发现路政署于设置防滑钢沙后仍有行人滑倒。此外，他指在会议一星期前路政署回复指会将摩利臣街的地砖转为上环市政大厦门外的同款地砖，惟他表示其在下雨天实地测试后发现地砖没有防滑作用，因此他反对更换该款地砖。他续询问署方就改善摩利臣街路面的研究详情、署方得出更换地砖以解决地面路滑问题的原因，以及研究期间所遇到的困难。
2. 路政署区域工程师/山顶区李炜力先生表示署方得悉甘议员的意见后，署方的研究拓展部曾到现场实地测试防滑系数，测试结果并不理想，因此建议更换整段行人路砖。他表示在路砖上设置防滑钢沙属临时措拖，并指将于本年7月在该街道展开铺设符合防滑系数的地砖工程。他补充署方在工程完成后会先重新审视防滑系数，再探讨进一步的工作。
3. 甘乃威议员询问路政署需就改善摩利臣街行人路面滑问题研究一年的原因。他指路政署将会更换的地砖未能防滑，询问署方是否有其他办法解决问题。
4. 路政署区域工程师/山顶区李炜力先生表示在完成更换整段行人路砖工程后，署方会安排研究拓展部的同事到现场检视该路段的防滑系数，若结果不理想，署方会考虑进一步的改善工作。
5. 副主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
6. 甘乃威议员建议路政署直接进行下一步的防滑工程，并询问路政署是否有终极防滑工程的建议。
7. 郑丽琼议员表示该路段的行人路非常滑，她询问路政署设置防滑钢沙是否只作试验。此外，她询问署方有否可达至防滑效果的物料。
8. 陈学锋议员建议路政署铺设传统的石屎路。
9. 路政署区域工程师/山顶区李炜力先生表示署方有考虑只铺设石屎，惟因附近地方至西港城是使用地砖铺设路面，为符合周边环境，因此建议使用地砖铺设行人路。他重申重铺的地砖是符合防滑系数。
10. 甘乃威议员表示不接受路政署以符合周边环境为由，铺设现时上环街市外的同款地砖。他指路政署拟更换的路砖是不防滑，认为铺设路砖只需达到防滑效果，并建议署方铺设石屎或防滑钢沙。
11. 副主席询问路政署会否落实处理委员的建议。
12. 路政署区域工程师/山顶区李炜力先生表示会将意见转交至维修组研究，惟他重申铺设的地砖是符合国际的防滑系数，并会于更换地砖工程后，由相关部门测试，以证明所铺设的路砖是符合防滑系数。
13. 副主席结束是项文件之讨论。

**第10项：强烈关注港铁四线同时出现讯号故障，严重影响市民日常生活**

**(中西区交运会文件第52/2019号)**

(下午6时17分至6时40分)

1. 副主席请委员就文件作补充，主席对港铁公司表示未能派员出席上一次会议表示遗憾。他希望港铁公司代表能在是次会议上听取议会的意见。
2. 副主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
3. 陈学锋议员指港铁公司在进行测试时需考虑上班及上学的市民，认为港铁公司应在长假期的晚上进行测试，以减少对市民所造成的影响。他表示如港铁公司在平日晚上测试期间出现问题，便会对市民造成很大的影响。此外，他认为港铁公司在测试讯号前应预先测试软件的应变能力，并指是次发生讯号故障及通知延迟，导致市民于上班时出现混乱，而当天亦没有其他应变配套。他对港铁公司作为香港重要的交通工具之一，但没有自觉性表示遗憾。他希望港铁公司不会再出现讯号故障事故。他重申希望港铁公司选择在长假期的晚上进行讯号测试，而非在繁忙时间进行，并认为港铁公司需在每一次测试前作好应变措施。
4. 郑丽琼议员表示信号故障发生当天，大批市民在月台停留，使市民感到不满。她表示港铁公司为补偿市民受到信号系统试验事故的影响，乘客可于5月11至13日享用「港铁特别车费日」的优惠，惟有市民认为港铁公司所提供的优惠未能补偿事故当天对他们的影响，故市民对此补偿感到不满。她认为测试信号系统应在首班车开出前完成，并希望港铁公司可预先在指定地方作排演，然后再进行实地信号系统测试。
5. 杨学明议员指香港交通运输政策向港铁倾斜，认为港铁公司有责任向公众负责。他指在发生4线同时出现讯号故障后，港铁公司成立了一个高级别检讨委员会调查结果，及后与运输署作详细的检讨，并于本年年中完成。他询问检讨是否已经完成，认为即使未完成调查，亦应将初步或中期报告向议会交代。他希望港铁公司及运输署可在交运会汇报由2018年10月至今的检讨结果。此外，他询问若再次发生信号故障，有关方面会如何作出应变。
6. 主席认为港铁公司不能再发生类似意外。他引述港铁公司回复文件的总结指出「根据现行程序并考虑到事故当时的所有情况，没有安排接驳巴士的决定并非不合理。」，惟他认为当时疏导人流的接驳巴士安排不佳，故不理解港铁公司为何有此总结。此外，他就报告中的3项建议，询问港铁公司有否时间表跟进，以及港铁公司会否向外公布是项报告。
7. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣女士感谢区议会给予港铁机会解释2018年10月16日港岛线、荃湾线、观塘线及将军澳线的事故。她首先向受影响的市民致歉，明白事故对市民造成很大的影响。她表示港铁十分重视本次事故并已成立调查委员会进行调查，并已完成报告。她表示稍后会请黄港杰先生交代事故的起因和跟进工作，并会于稍后交代本年3月18日荃湾线新信号系统试验事故的事宜。
8. 港铁公司车务经理-港岛线、南港岛线及将军澳线黄港杰先生简述去年10月16日的事故。他表示于10月16日约早上5时30分在提供列车服务前，荃湾线、港岛线及观塘线的列车在接收行车指令时出现不稳定的情况，列车需要使用手动模式以慢速行驶。工程人员立刻进行调查，希望可以尽快提供正常列车服务，惟直至服务时间，列车仍需以手动模式运作，港铁已实时按机制通知政府部门，并以不同渠道通知市民有关服务受阻的讯息。他表示经过一轮抢修后，港岛线于上午9时20分回复正常，惟将军澳线在上午10时许出现问题。他表示各线服务于当天上午11时45分逐步回复正常。他对当天的事故对乘客造成不便致歉。此外，他指在本事故后，港铁已成立特别委员会进行调查，有关报告已于去年底对外公布。他续指，4条铁路线涉及2个不同的信号系统，而2个系统各自有软件计数器，当计数器达至其上限数值时便需要重置。事故的主因是2个软件计数器重置安排不同，而该2个系统于当日事故发生时启动了重置。另外，他表示根据调查，确认是次事故成因与新信号系统测试无关，因测试已于凌晨4时许完成并已转回现有系统。他指出，港铁公司已跟进并逐步落实报告中的改善措施，包括执行维护计划，在软件计数器达到相关重置启动点或上限数值前，以人手进行重置，避免同类事件再次发生。此外，他指港铁已设立特别的专责小组，就未来新建及须改动的关键铁路系统，加强系统之间的整合，以提升整体表现。他续指港铁公司会检视及改善发放乘客信息的安排，并加强应变演练。另外，他指现时港铁公司正与运输署进行检讨工作，并已进入最后阶段，如有更新，港铁公司会向交运会交代。他表示，有关的检讨是探讨在较长的延误情况下或全线只能提供有限度服务的情况下，提供交通接驳的可行性。他解释事故当日未有安排接驳巴士的考虑。他指出，在现时的安排下，假如某一段铁路服务中断，港铁公司会按与运输署协议的应变计划提供接驶巴士服务行走受影响路段，希望议员明白港铁公司在安排接驳巴士前需事先与运输署及警方作协调，制定行驶路线，同事亦须有事前训练，熟悉有关路线及安排。惟当天多条铁路线出现问题的情况下，因没有既定的行驶路线，临时安排或会造成混乱。他指当天如对外公布临时接驳巴士的安排，而列车同时提供服务，亦担心会造成混乱。他强调在检讨时会一并考虑以上的情况。
9. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣女士就本年3月18日荃湾线新信号系统试验事故作出补充。她表示，当天荃湾线在非行车时间进行新讯号系统试验期间，在中环站附近有2列无载客列车发生碰撞。港铁公司已成立调查委员就事故进行调查，有关调查仍在进行，如有进一步的数据，会向交运会交代。她亦指港铁公司会全力配合机电工程署就本次事件进行调查。此外，就委员关注讯号系统测试的安排，她表示，有关的信号系统测试是根据国际标准，并以循序渐进的方式进行，包括在实验室的模拟测试及不涉及列车运行的测试，再进而到列车运作测试。至于是次事故的成因，仍有待调查报告结果才能确定。就接驳巴士的安排，她表示当时港岛线仍维持中环站至金钟站的列车服务，因此当时没有提供接驳巴士服务。有关港铁公司的特别车费日的安排，她表示公司考虑到平日繁忙时间乘客众多，如提供额外优惠或会带来额外客量，加重铁路压力，因此港铁公司认为安排于假日推行特别车费日较为合适。她表示会将委员的意见向相关部门反映。
10. 杨学明议员指港铁公司在去年10月表示会与运输署进行应变计划的检讨报告，包括在讯号故障及列车延误时提供接驳巴士的安排，他询问报告是否已完成及会否提交至交运会讨论。
11. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣女士表示公司正与运输署进行检讨，公司需要视乎检讨结果再决定下一步的安排。
12. 杨学明议员表示委员会十分关注港铁服务出现故障时对居民的影响，故希望港铁公司在完成报告后提交至交运会讨论。
13. 主席表示由于下一次的交运会为本届最后一次会议，因此希望港铁公司如未能赶及下次会议进行汇报，便以书面方式向交运会汇报。此外，他认为如港铁公司发生事故后，向乘客提供接驳巴士服务，有助减少市民的不满，故希望港铁公司将提供接驳巴士服务的安排加入应变方案。
14. 港铁公司助理公共关系经理刘以欣女士表示明白委员的意见，并指港铁公司一向有就信号系统测试或事故制定应变安排机制，公司亦会检讨有关应变安排。
15. 副主席结束是项文件之讨论。

**第11项：要求立法会引用特权法彻查沙中线工程问题**

**(中西区交运会文件第53/2019号)**

(下午6时40分至6时50分)

1. 副主席表示秘书处已将运输及房屋局、路政署及港铁公司的响应随第五批文件电邮予各委员参阅，并于会前邀请相关部门代表出席会议，但有关部门表示未能出席。她开放文件作讨论，各委员的发言重点如下：
2. 吴兆康议员表示其及市民要求引用特权法彻查是希望立法会可在公开的情况下进行调查，以便市民进行监察。他表示由行政长官委任的调查委员会职权范围有限，权力受限制，调查委员会只调查个别的月台或工程地点。他表示沙中线的工程问题不限于个别地点，并指出工程在土瓜湾、金钟、湾仔及其他路段的隧道均出现问题，而承建商都是礼顿等知名公司。他指除非建制派议员认为只调查红磡站工程已足够，否则他不理解立法会为何不引用权力及特权法进行调查。他认为特权法可以全面调查沙中线问题，因调查委员会只是厘清事实及改善制度性建议，惟立法会调查可追究责任及调查是否需要作出赔偿。此外，他指因调查委员会职权范围有限，引用特权法彻查沙中线工程问题不一定与调查委员会功能重迭。他表示市民及中西区居民期望可引入特权法调查沙中线，因此他希望各委员支持引用权力及特权法调查沙中线的动议。
3. 郑丽琼议员表示现时沙中线问题，只能依靠专家的判断。她询问政府如何确保沙中线是安全予市民使用。她表示沙中线为重要铁路，故应需在未通车前作调查。此外，她不认同现时调查只检视红磡一段。她续希望各委员支持引用权力及特权法调查沙中线的动议。
4. 张国钧议员表示本文件于去年10月24日提交，故文件没有涵盖沙中线的进展。他表示在是份文件提交后有3位立法会议员就沙中线问题提出动议，要求根据权力及特权法召开专职委员会以调查沙中线的工程。他表示立法会经充份讨论后否决，而根据立法会议事规则第32条，凡立法会已对某一议题作出决定，在同一会期内，不得就该议题再行动议议案，因此立法会在本年度不可能处理本事项。此外，他表示行政长官已委任一位大法官及铁路专家成立调查委员会调查有关事件。就有议员认为需要扩大调查委员会的职权范围，他补充行政长官在本年的2月19日就调查委员会成立后再有事件发生，已扩大调查委员会的职权范围，而大法官亦同意扩大职权范围，并于本年5月27日开展实际聆讯至本年6月19日完结，期间会听取事实的证据。他亦指大法官已于本年的3月26日递交事件的中期报告向社会交代。他指若报告认为有人有过失会被追究。他续指其作为议员，担心在立法会内的调查委员会在未听取事实前已追究责任，因此他认为由大法官成立的调查委员会使香港市民更为信任及支持。
5. 副主席表示即将进入表决程序，秘书署就议题收到动议，并请委员就下列动议作出表决。经投票后，下列动议不获得通过。

|  |  |
| --- | --- |
| 动议： | 本会要求立法会引用《立法会(权力及特权)条例》彻查港铁沙田至中环线工程问题，响应市民对整条沙中线安全状况、工程质量及监督等问题的关注  (由吴兆康议员提出，许智峯议员和议) |

(5票赞成：郑丽琼议员，甘乃威议员，伍凯欣议员，吴兆康议员，张启昕委员)

(12票反对：陈捷贵议员(授权陈财喜议员)，陈财喜议员，陈学锋议员，张国钧议员，李志恒议员(授权杨开永议员)，卢懿杏议员，杨开永议员，杨学明议员，杨哲安议员，叶永成议员(授权陈学峰议员)，李澄幸委员，莫淦森委员)

(0票弃权)

1. 副主席结束是项文件之讨论。

**第12项：强烈关注罗便臣道70号外的车祸，要求改善该段西行罗便臣道，扩阔行人路及加慢驶标记，保障行人的安全**

**(中西区交运会文件第54/2019号)**

(下午6时50分至6时53分)

1. 主席开放文件讨论，郑丽琼议员希望知悉罗便臣道70号外车祸的原因，并请运输署于罗便臣道55号后增设「慢驶」路牌，以提醒驾驶人士于该路段慢驶。
2. 运输署工程师/山顶林润禧先生表示署方已于意外后检视「慢驶」道路标记及相关道路标志，并于罗便臣道来回行车线的合适路面位置加设「慢驶」道路标记，有关工程已在本年第1季完成。他指署方正进行其他相关措施的工程，工程预计于本年底完成，署方会于完成相关措施落成后再检视该段道路。
3. 主席希望运输署可尽快完成相关措施的工程并结束是项文件之讨论。

**第13项：要求西区小区中心对出的电子行人过路发声装置移近行人过路处路口**

**(中西区交运会文件第55/2019号)**

(下午6时53分至6时55分)

1. 主席开放文件讨论，杨学明议员希望运输署将西区小区中心对出的电子行人过路发声装置移近行人过路处路口，以方便使用者。
2. 运输署工程师/中西区3叶宏宇先生表示署方会尽快与路政署一同实地视察，以商讨改善该行人过路发声装置的方案。
3. 主席结束是项文件之讨论。

**第14项：要求西隧管理公司开放部份紧急车辆通道**

**(中西区交运会文件第56/2019号)**

(下午6时55分至7时05分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 吴兆康议员表示一般紧急车辆通道不会完全封闭，并举例住宅区的紧急车辆通道一般会开放予居民使用。他建议西隧管理公司考虑加设栏栅，以免车辆阻塞紧急车辆通道，如有需要，便开放予紧急车辆使用通道。他认为开放部分紧急车辆通道可增加市民的使用空间，并希望西隧管理公司采纳建议。
3. 杨学明议员表示在不影响隧道安全及管理，他支持西隧管理公司开放部份紧急车辆通道，改善海滨长廊行人环境。
4. 郑丽琼议员询问西隧管理公司可否开放部份紧急车辆通道予行人使用。
5. 陈学锋议员表示于西区海底隧道内提供紧急车辆通道应为法例要求，并请运输署作解释。
6. 运输署工程师/中西区1冯伟仁先生表示《西区海底隧道条例》已订定隧道范围。他指署方在2018年7月曾与西隧专营公司、路政署、香港警务处、消防处及中西区民政事务处会面，商讨开放西营盘通风大楼紧急车辆通道予公众使用的可行性，会议的结论为紧急车辆通道必须保留及时刻保持畅通，故不适合开放予公众使用。他续表示知悉委员关注中西区海滨长廊的行人路空间，署方会积极考虑将海滨长廊近中山纪念公园入口处的部分花槽转为行人路，并调整现有梯级及斜台位置，以改善海滨长廊的行人通道。
7. 主席表示即将进入表决程序，秘书署就议题收到动议，其中有议员提出修订动议，根据会议常规20(1)条，区议会需要先处理修订动议进行表决。
8. 杨学明议员指因提出动议的动议人及和议人均没有出席是项议程的会议，询问主席可否就修定动议作出表决。
9. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示根据会议常规第23条，如提出动议的议员缺席，该议员可在获得主席批准后，以书面委托另一个议员代为提出该动议，惟第23条没有指出不可继续就相关的修订动议进行表决。
10. 杨学明议员询问主席是否只可就修定动议作出表决，而不可就动议进行表决。
11. 主席表示是项文件的动议人许智峯议员没有出席会议及没有书面委托另一位议员代为提出该动议。他表示委员可就修定动议进行表决，如修定动议不获通过，他会再作处理。
12. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示如修订动议不获通过，动议将顺延至下次会议处理，主席亦可考虑将是项文件的修订动议及动议顺延至下次会议作表决。
13. 主席表示继续进行修定动议的表决，并请委员就下列修定动议作出表决。经投票后，下列修定动议获得通过。

|  |  |
| --- | --- |
| 修定动议： | 在不影响公众安全及符合香港法规情况下，本会要求西隧管理公司开放部份紧急车辆通道，改善海滨长廊行人环境。  (由杨学明议员提出，卢懿杏议员和议) |

(16位赞成：陈捷贵议员(授权陈财喜议员)，陈财喜议员，陈学锋议员，郑丽琼议员，张国钧议员，李志恒议员(授权杨开永议员)，卢懿杏议员，伍凯欣议员，吴兆康议员，杨开永议员，杨学明议员，杨哲安议员，叶永成议员(授权陈学锋议员)，张启昕委员，李澄幸委员，莫淦森委员)

(0位反对)

(0位弃权)

1. 主席结束是项文件之讨论。

**第15项：要求加强检控上环皇后大道西(介乎文咸东街至皇后街)长期 非法泊车的问题**

**(中西区交运会文件第57/2019号)**

(下午7时06分至7时13分)

1. 主席开放文件讨论，甘乃威议员指皇后大道西(介乎文咸东街至皇后街)其中2条行车线经常于中午12时至下午2时及下午7时至9时期间泊满车辆，货车需利用中在线落货。他指该带经常出现违例泊车问题，询问警务处于该位置的检控数字偏低的原因、警方是否每天安排同事巡查该位置，以及警方有否指示前线警员需实时向违例泊车人士发出告票。他续指如无法解决该位置的违例泊车问题，会要求于指定时间设为不准停车限制区。
2. 警务处中区交通队主管温伟强先生指该位置经常有车辆停泊，主要为上落货货车，而私家车于该位置的停泊数量较上落货货车少。他表示因该位置不是禁区，可予货车适量时间进行上落货，如货车上落货后没有立即离开，警方会作出检控。他续指如私家车并非因上落客而停泊，警方亦会作出检控。他续表示警方会继续派员作不定时的巡查，包括早、中及夜间，并补充警方会严格执行中西区区内的交通执法行动。
3. 甘乃威议员指据他观察，不少私家车于中午12时至下午2时及下午7时至9时期间停泊于该位置，希望警方跟进及加强执法。
4. 警务处中区交通队主管温伟强先生表示警方备悉甘议员的意见，并会于该2段时间加强执法。
5. 主席询问运输署可否研究于该位置增设不准停车限制区。
6. 运输署工程师/中西区2谭思维先生表示该处的大部份路段已设有上午8时至上午10时及下午5时至下午7时不准停车限制区。他指因考虑到附近有不少食肆及商店，如延长不准停车限制区的时间会对商户做成影响，故署方需小心平衡延长不准停车限制区时间对各方的影响。
7. 主席表示如运输署拟延长该处的不准停车限制区时间，需先进行咨询。
8. 主席结束是项文件之讨论。

**第16项：强烈要求优化坚尼地城小巴总站的排队空间及要求解决小巴车长在科士街影线位置停车落客的问题**

**(中西区交运会文件第58/2019号)**

(下午7时13分至7时15分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 陈学锋议员表示文件所指的专线小巴排队情况已解决。
3. 杨开永议员感谢运输署及小巴公司把54M/54S号线和59/58A的车站对调以疏导排队人龙，并希望小巴站站长可协调市民排队。
4. 运输署高级运输主任/中西区区兆峯先生表示署方早前曾与有关议员进行实地视察，并已进行相应的改善方案。此外，署方亦已敦促小巴营运商及小巴站长密切留意乘客的排队情况。
5. 主席结束是项文件之讨论。

**第17项：关注普庆坊、居贤坊、必列者士街及太平山街一带行人过路安全**

**(中西区交运会文件第59/2019号)**

**关注普庆坊学校区交通安全问题**

**(中西区交运会文件第59/2019号附件)**

(下午7时15分至7时37分)

1. 主席开放文件讨论，委员的发言重点如下：
2. 伍凯欣议员引述部门的回复指有市民在咨询期间表示对在太庆大厦外加设栏杆有所保留，她询问部门如何处理反对意见。她指居民的反对原因主要认为加设栏杆会阻碍他们进出大厦及过路至对面街道，因此她询问部门的加设栏杆方案是否有预留空间予居民过马路。此外，她表示普庆坊近磅巷的转弯位有一间咖啡店外的楼梯高了数级，因行人路与行车路高度有一段距离会使人容易在该址跌倒，故询问部门可否在该址加设保护设施。另外，她留意到该楼梯级之间的高度不一，询问该楼梯级是否由政府部门管理。
3. 甘乃威议员询问运输署最近才就普庆坊扩阔行人路及加设栏杆进行咨询的原因、咨询期间收到反对意见的数量，以及询问署方有否具体措施处理学校附近的安全问题。此外，就警方提供在普庆坊、居贤坊、必列者士街及太平山街一带发生意外及检控的数字，他询问数字于2018年显著上升的原因。
4. 陈学锋议员表示其曾在放学时间进行实地视察，看见附近数间学校已派出老师疏导学童，惟过多私家车于学校附近使该带交通阻塞，以及有学童在车与车之间走过，产生危险，因此他认为应于适当的位置加设栏杆。他续指如有市民反对加设栏杆，他询问部门有否考虑其他方法，并建议部门与学校就实行一些拉绳类临时设施，以确保学童只能在指定的路口过马路进行商讨。
5. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示在数月前有议员及学校校长联络其表示有小朋友在车与车之间走出造成意外，因此她与运输署就该带的安全问题再作探讨。她指其在实地视察后同意学校建议加设栏杆，因留意到该址的行人路较斜，学童容易跌出马路，加设栏杆可确保学童的安全。此外，她表示从天主教总堂区学校及圣安多尼学校楼梯往下便是磅巷的掉头位置，由于掉头位置有很多车辆使用，因此亦增加该位置的危险性。她表示在考虑不同的方案后，运输署就加设栏杆方案进行咨询，惟有商铺及居民分别因阻碍其出入及不喜欢加设栏杆而反对。她指运输署希望解决该位置的安全问题及处理居民的反对意见，因此她与运输署商讨数个方案，并于会议前数天与学校代表进行实地视察并向代表们介绍数个改善方案，其中包括在新会商会至太庆大厦一带设置单黄线，于上午7时至9时及下午3时至5时不准停泊、扩阔较斜的行人路段，以及在磅巷的掉头位置加设柱分隔一条道路，让学童往楼梯继续前进，而各代表亦同意运输署提出的方案。她续表示在本次会议聆听议员的意见后，运输署会就方案再进行咨询，若居民的反应并不强烈，会尽快实行方案使在下学年开学前可解决该带的安全问题。
6. 运输署工程师/中西区2谭思维先生介绍运输署的改善方案。他指由于早前的咨询收到约一半的回复意见反对于太庆大厦外加设栏杆，署方的修订方案只建议扩阔太庆大厦外由英皇书院同学会第二校至磅巷的一段行人路。他续指由于有很多学生需经过磅巷上学及放学，因此署方亦建议扩阔磅巷的行人路及加设圆铁柱，让学生有更宽阔及安全的行人环境。此外，他表示署方留意到有很多接载学生的私家车在上学及放学时间停泊在居贤坊及普庆坊两旁，在平衡附近居民的需要后，署方拟于上址加设平日上午7时至9时及下午3时至5时的不淮停车限制区（校巴上落客除外）。他表示署方已预留太庆大厦外位置供私家车上落客。他续指扩阔行人路工程需要较长时间才可完成，因此署方短期会在磅巷附近位置临时加设影线及塑料条路障，希望在下学年开学时为学童提供一个更安全的行人环境。
7. 警务处中区交通组主管温伟强先生表示警方主要针对道路安全执法，并指由于该址是学校区，为确保学生的安全，因此警方在过去一年在该址加强执法。
8. 主席开放第二轮文件讨论，委员的发言重点如下：
9. 甘乃威议员建议在太庆大厦两边门口位置设置24小时禁区。他表示现时私家车经常在磅巷或在普庆大厦附近上落，并有很多车辆在附近停泊，建议加长禁区线，以助学生及路人过马路。他希望运输署考虑在太庆大厦出口至磅巷设置禁区，以及研究在适当的位置预留予家长使用私家车接送学生往返学校。此外，他表示有很多车辆在新会商会对出的行人路上行驶或停泊，故希望署方可于该址加设美观的柱或栏杆。
10. 陈学锋议员指很多车辆都在磅巷掉头，询问如在磅巷附近扩阔行人路及楼梯后，是否有足够的位置予车辆掉头。此外，就署方拟在太庆大厦扩阔行人路，他指太庆大厦的一边行人路上有石级，询问运输署会如何扩阔行人路。另外，他再次建议部门与学校就实行一些拉绳类临时设施，以确保学童只能在指定的路口过马路进行商讨。
11. 伍凯欣议员再次询问该楼梯级是否由政府部门管理。她续询问运输署于扩阔行人路时会否与使行人路与楼梯级达成一致水平。
12. 中西区民政事务专员黄何咏诗女士表示会与运输署就在太庆大厦出口至磅巷设置禁区进行研究。此外，她表示其与学校进行商讨时，曾与校方处理交通问题的职员会面，并量度校巴是否能掉头，她指除非有违例停泊，否则车辅是可以掉头。她续指若柱身延长至较前位置，校车便没有足够位置掉头，并补充将于会后与运输署就在磅巷附近扩阔行人路及楼梯后，是否有足够的位置予车辆掉头进行探讨。
13. 运输署工程师/中西区2谭思维先生表示署方已利用计算机仿真该处的车辆掉头情况，由于现时四方街限制车长超过7米的车辆进入，方案已提供足够的位置予车辆掉头。此外，他表示署方希望在扩阔行人路时尽量将路面修平及减少梯级，惟需视乎该位置的实际地下设施情况才可决定。
14. 甘乃威议员建议运输署于普仁街及普庆坊交界加设双黄线禁区，并提供适当位置予幼儿园校巴停泊。
15. 运输署工程师/中西区2谭思维先生表示署方已于普仁街近医院对出的位置划上禁区。此外，署方已与幼儿园商讨，校车可在较前并没有禁区的位置上落学生。
16. 主席结束是项文件之讨论。

**第18项：书面问题–关注香港大学梅芳街宿舍工程期间**

**地盘车辆出入安排**

**(中西区交运会书面问题第6/2019号)**

(下午7时37分)

1. 主席表示香港大学物业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19项：下次会议日期**

(下午7时37分至7时41分)

1. 中西区民政事务处行政主任(区议会)2黄慧欣女士表示根据常规第34(10)条，除非另获委员会主席同意，区议会辖下委员会每次会议只可提出不多于十项的讨论议题(四份为政府部门提文的文件，而六份为议员提交的文件)，过剩的讨论议题会转以书面问题形式处理。因交运会文件众多，在主席的同意下，于二○一九年七月十八日举行的第九次交运会会议将讨论十份议员文件(轮候议员文件中随后首十份文件，并以每位委员只可于同一会议上提出一份文件为原则)，于最后一次会议(即第九次交运会会议)的议员提交文件截止日期前提交的轮候讨论文件如在上述文件上限下未能讨论，将会转以书面问题形式处理。
2. 主席宣布下次交通及运输委员会的会议日期为2019年7月18日，政府文件截止日期为2019年6月26日，委员文件截止日期为2019年7月3日。
3. 会议于下午7时41分结束。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 会议纪录于 | 二零一九年七月十八日通过 | |
|  | 主席:陈财喜议员, MH, JP |
|  | 秘书:黄慧欣女士 |

中西区区议会秘书处

二零一九年七月