**中西區區議會**

**二零一八至一九年度**

**交通及運輸委員會**

**第二次會議紀錄**

**日　期：**二零一八年四月十二日(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 |  |
|  | 盧懿杏議員, MH\* |  |
|  |  |  |
|  | 委員 |  |
|  | 陳捷貴議員, BBS, JP | (下午2時44分至4時48分) |
|  | 陳學鋒議員, MH, JP \* |  |
|  | 鄭麗琼議員\* |  |
|  | 張國鈞議員, JP | (下午2時42分至2時46分) |
|  |  | (下午4時02分至5時32分) |
|  | 許智峯議員 | (下午2時30分至7時16分), |
|  | 甘乃威議員, MH | (下午2時30分至6時22分) |
|  | 李志恒議員, MH\* |  |
|  | 吳兆康議員\* |  |
|  | 伍凱欣議員\* |  |
|  | 楊開永議員\* |  |
|  | 楊學明議員\* |  |
|  | 葉永成議員, BBS, MH, JP | (下午2時30分至6時21分) |
|  |  |  |
|  | 增選委員 |  |
|  | 張啟昕女士 | (下午2時34分至3時01分) |
|  |  | (下午4時03分至會議結束) |
|  | 馮家亮先生\* |  |
|  | 何致宏先生 | (下午2時57分至6時25分) |
|  | 李文陞先生\* |  |
|  | 李澄幸先生\* |  |

註： \* 出席整個會議的委員

( ) 委員出席時間

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | | 嘉賓 |  |
|  | | 第5項 |  |
|  | | 陳大志先生 | 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 |
|  | | 馬漢榮先生 | 土木工程拓展署南拓展處總工程師 |
|  | | 黃志良先生 | 土木工程拓展署南拓展處高級工程師 |
|  | | 李漢先生 | 土木工程拓展署南拓展處工程師 |
|  | | 梁永康先生 | 艾奕康有限公司執行董事 |
|  | | 陳漢寧先生 | 艾奕康有限公司駐地盤總工程師 |
|  | | 徐雅各先生 | 艾奕康有限公司駐地盤高級工程師 |
|  | |  |  |
|  | | 第6項： |  |
|  | | 柯芳華女士 | 路政署主要工程管理處高級工程師 |
|  | | 楊桂芳女士 | 路政署主要工程管理處工程項目統籌 |
|  | | 溫偉強先生 | 科進(亞洲)有限公司總監 |
|  | | 朱惠敏女士 | 科進(亞洲)有限公司主任 |
|  | |  |  |
|  | | 第7項 |  |
|  | | 何建成先生 | 運輸署高級工程師/有蓋行人通道 |
|  | | 羅浩堅先生 | 運輸署工程師/有蓋行人通道 |
|  | | 萬偉強先生 | 路政署工程師 (新界) 4-3 |
|  | | 朱家敏女士 | 奧雅納工程顧問董事 |
|  | | 鄧思威先生 | 奧雅納工程顧問主任 |
|  | |  |  |
|  | | 第8項 |  |
|  | | 郭賢霞女士 | 旅遊事務署高級經理(旅遊)31 |
|  | | 李蔓莉女士 | 旅遊事務署經理(旅遊)31 |
|  | | 曾瑛美女士 | 山頂纜車有限公司總經理 |
|  | | 陳文華先生 | 山頂纜車有限公司工程及營運總監 |
|  | | 關欣瑜女士 | 香港上海大酒店有限公司高級項目助理 |
|  | | 盧家榮先生 | 山頂纜車有限公司項目總監 |
|  | | 徐卓華女士 | 創智建築師有限公司總建築師 |
|  | | 朱家敏女士 | 奧雅納工程顧問董事 – 諮詢 |
|  | | 曾峰先生 | 凌雋測量師行有限公司董事 |
|  | | 譚偉祺先生 | 凌雋測量師行有限公司助理董事 |
|  | |  |  |
|  | | 第9項 |  |
|  | | 吳鐵浩先生 | 運輸署 工程師/中西區2 |
|  | |  |  |
|  | | 第10項 |  |
|  | | 梁國民先生 | 運輸署高級運輸主任/中西區 |
|  | | 李建樂先生 | 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司公眾事務經理 |
|  | |  |  |
|  | | 第11項 |  |
|  | | 賴曉平先生 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | |  |  |
|  | | 第12項 |  |
|  | | 吳鐵浩先生 | 運輸署工程師/中西區2 |
|  | |  |  |
|  | | 第13項 |  |
|  | | 梁國民先生 | 運輸署高級運輸主任/中西區 |
|  | |  |  |
|  | | 第14項 |  |
|  | | 賴曉平先生 | 運輸署 工程師/中西區1 |
|  | |  |  |
|  | | 第15項 |  |
|  | | 劉以欣小姐 | 港鐵公司助理公共關係經理 |
|  | | 胡恒興先生 | 機電工程署高級工程師/一般法例2 |
|  | | 朱錦漢先生 | 機電工程署高級工程師/鐵路5(署理) |
|  | |  |  |
| **列席者：** | |  |  |
|  | | 黃何詠詩女士,JP | 中西區民政事務專員 |
|  | | 王雪兒女士 | 中西區民政事務助理專員 |
|  | | 楊穎珊女士 | 中西區民政事務處 高級行政主任(區議會) |
|  | | 梁國民先生 | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | | 賴曉平先生 | 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 |
|  | | 陳潤儀女士 | 路政署 區域工程師/中區 |
|  | | 溫偉強先生 | 香港警務處 中區交通隊主管 |
|  | | 吳美媚女士 | 香港警務處 西區行動主任 |
|  | | 楊國聰先生 | 香港警務處 西區交通隊主管 |
|  | |  |  |
|  | | 秘書  黃筱靜女士 | 中西區民政事務處 行政主任(區議會)2 |
| **因事缺席者：** | | |  |
|  | 楊哲安議員 | |  |

**歡迎**

主席歡迎各委員及政府部門代表出席2018至2019年度交通及運輸委員會第二次會議。

**第1項： 通過會議議程**

1. 委員會通過會議議程。

**第2項：通過二零一八年二月一日交運會第一次會議紀錄及二零一八年三月一日交運會第二次特別會議紀錄**

1. 委員會通過第一次及第二次特別會議紀錄。

**第3項：續議事項查察表 (中西區交運會文件第39/2018號)**

(下午2時32分)

1. 委員會備悉文件。

**第4項：主席報告**

(下午2時32分)

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3月中)，秘書處已於會前將有關報告電郵予各位委員參閱，秘書處未有收到委員的意見。另外，委員分別於本年3月29日及4月6日出席了與山頂纜車翻新計劃及灣仔至上環行人連通性研究有關的實地視察。
2. 主席表示由於委員遞交多份文件，導致輪候時間較長，他建議於下次交運會增加議程項目，以縮短輪候時候。他指會留意其後輪候討論文件的數量，再視乎需要決定再下一次會議議程。如委員欲就相同議題提交文件，他建議委員間先作協調，考慮作合併討論。他亦同意委員就緊急議題提出先行討論的要求。
3. 許智峯議員詢問下一次會議將討論多少份文件及可否公開目前輪候討論文件的資料，包括由哪位議員及何時提交。他認為此舉有助委員協商。
4. 主席關注交運會如公開有關資料後會成為先例，影響其他委員會的做法。另外，在相關委員的同意下，他認為文件討論的次序可作調動。
5. 葉永成委員認為由於輪候討論的文件眾多，同意加長會議以增加議程，但由於委員會開會日期早已確認，故不同意加開會議。另外，他建議政府部門提交充足的資料及於會議上作精準的補充，提高開會效率。
6. 主席同意於會後向委員補充直到目前交運會所收到文件的資料。另外，他表示下次將討論十五份文件。

**第5項：常設事項(i) -「中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(中環及灣仔繞道)」工程項目工程進展**

**(中西區交運會文件第29/2018號)**

(下午2時39分至2時54分)

1. 路政署高級工程師1/中環灣仔繞道陳大志先生介紹中環及灣仔繞道工程於中環區的情況。他表示合約承建商已接近完成西面通風大樓內部及外部工程，包括安裝各個機電系統以及金屬頂蓋，亦已開始進行相關的頂蓋綠化工程。隧道啟用工程將會封閉金融街快線以配合餘下的西面通風大樓外部工程，並間歇性封閉部分民寶街以裝卸工程機械及物料。此外，於4月至5月期間，會於林士街天橋上進行中央分隔欄及防撞欄改裝工程，並會於凌晨時份進行更換指示或拆除現有架空標誌的工程，為期六至八個晚上。他續指，有關工程已獲運輸署及警方的同意。為配合有關工程，將會實施臨時交通措施。他補充，承建商會提供足夠指示予駕駛人士及預先通知市民有關安排。
2. 土木工程拓展署南拓展處總工程師馬漢榮先生向委員會介紹灣仔發展計劃第二期，灣仔北P2路及相關道路啟用的擬議安排。他指出P2路及相關道路預計可於本年6月至7月間完成並啟用，並會於稍後向委員會提交有關文件，歡迎委員就有關安排提出意見。他指出有關道路啟用後，會提供一條直接道路連接中區及灣仔北一帶。
3. 艾奕康有限公司駐地盤高級工程師徐雅各先生表示現時駕駛人士如從龍和道前往灣仔北一帶，須先途經龍和道、分域碼頭街及港灣道或會議道、博覽道、會議展覽中心中庭下方已啟用的一段P2路等道路。而將啟用的一段位於會議展覽中心西面的P2路，為雙程雙線行車，連接龍和道和已啓用的P2路段。駕駛人士可使用新的P2路段前往會議展覽中心一帶。此外， 由於A2路亦會一併啟用，所以駕駛人士日後將無須再繞經P2路，可以直接使用A2路由龍和道前往會議展覽中心二期一帶。他補充，新啟用的A2路路旁同時設有行人路，行人可沿現有龍和路的行人路，經新啟用的行人路及過路處，前往會議展覽中心新翼。而現時龍和道往分域碼頭街的行人路亦會保留。
4. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
5. 鄭麗琼議員詢問繞道何時通車。
6. 陳學鋒議員指現時車輛由國際金融中心隧道須匯入干諾道中的兩條行車線，但由於干諾道中的交通繁忙，因此從隧道出來的車輛未必能暢順地匯入，導致出現交通擠塞的情況，甚至影響龍和道的交通情況。他詢問日後該隧道會否有獨立的行車道。他認為既然有關工程將會拆除干諾道中前往中環的天橋，希望部門考慮藉是次工程，一併改善上述問題。
7. 馮家亮委員指中環灣仔繞道仍需近半年才啟用。而在啟用有關道路前，目前的改道嚴重影響會議展覽中心一帶的交通，如博覽道沒有足夠空間供參展覽商上落貨。他認為該帶的交通安排混亂，希望部門留意及研究有何措施可改善現行交通安排。
8. 路政署陳大志先生表示中環灣仔繞道位於中環區的工程相對其他部分工程會較早完成。繞道預計將於今年年底至明年第一季通車。他續指國際金融中心隧道出口附近的一段干諾道中西行橋並不屬於繞道工程範圍。
9. 運輸署工程師/中西區1賴曉平先生表示據了解，中環灣仔繞道工程需要拆卸干諾道中行車天橋的東行部分。他表示會後會向路政署查詢可否保留計劃拆卸的天橋，以提供空間使國際金融中心對出行車隧道出口車輛可直接駛入干諾道中行車天橋西行的最左線而無須停車。[會後補註：路政署指現時干諾道中天橋東行及西行分別為兩個獨立結構，有關改動會涉及行車線橫越兩個結構，工程上未必可行。]
10. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第6項：「人人暢道通行」下一階段計劃為中西區區內兩條現有行人天橋（結構編號：HF135 及HF6）加建升降機設施**

**(中西區交運會文件第30/2018號)**

(下午2時54分至3時27分)

1. 路政署主要工程管理處高級工程師柯芳華女士表示路政署曾於2017年4月及9月，就「下一階段計劃」諮詢委員會，而委員會亦已於2017年9月的會議上選出兩條現有行人天橋，作為該計劃的推展項目，分別是橫跨羅便臣道近慧豪閣的行人天橋HF135(下稱「HF135」); 及橫跨堅道近卑利街的行人天橋HF6(下稱「HF6」)。去年9月，署方已聘請工程顧問，就上述兩條行人天橋的加建升降機工程展開勘測工作。勘測結果顯示HF135在技術上是可行的，而HF6在技術上並不可行。署方是次將向委員會匯報HF135的初步設計方案及向委員解釋HF6的技術可行性研究的結果。
2. 科進(亞洲)有限公司總監溫偉強先生表示HF135現時有兩個出口（即A及B出口），分別連接羅便臣道近慧豪閣及近威勝大廈旁的地面行人路。目前建議在A出口近宜新大廈加建一部升降機，因為該處的行人路旁有一個花槽，可將部分花槽拆卸，騰出空間容納擬建升降機。此外，位於擬建升降機旁的兩個現有電單車停泊處需要遷移並改建為行人路，以提供所需的行人路闊度。他預計位於上述花槽內的一棵樹木將會受到工程影響，路政署將會與相關部門商討移植或補種受影響樹木的安排。他補充，擬建的升降機將設有機械式抽風設施，以保持升降機內空氣流通，為使用者提供合適的環境。他續指曾探討在B出口附近加建升降機的可行性，但由於該處的羅便臣道行人路較窄，設置升降機將需封閉該處行人路，加上十分貼近民居，因此在B出口加建升降機並不可行。他表示，HF135的初步設計方案若獲得委員會支持，路政署將展開詳細設計工作，並在完成詳細設計後盡快招標，開展建造工程。
3. 溫偉強先生表示，已就HF6加建升降機工程進行技術可行性研究，但結果顯示該行人天橋受制於行人路空間不足且人流甚多、沒有空間收窄道路以進行工程及與周邊民居十分接近，以致加建升降機並不可行。他簡述以下技術可行性研究結果（一）若於廣福樓側的行人路加建升降機，由於此處的行人路空間不足，無論是施工期間或完成後均需要收窄堅道行車道，以便騰出空間以容納升降機。堅道是一條單線雙向行車道，收窄行車道會導致其中一個方向的行車線永久封閉，將會嚴重影響交通，因此並不可行;（二）若於堅道79號前加建升降機，將會十分貼近鄰近的大廈，該大廈面向升降機的低樓層住戶將難以打開窗戶，對居民造成嚴重影響，因此並不可行; （三）若於堅都大廈側加建升降機，同樣面對行人路空間不足，惟有利用現有行人樓梯所在位置加建升降機，但需先將該樓梯地下的一條箱型暗渠遷移，方能在此位置設置升降機，然而，附近並沒有足夠空間容納被遷移的暗渠，而且於該位置施工將嚴重影響交通，故同樣不可行; 及（四）若於金庭居側加建升降機，現有行人路/行人樓梯空間不足，難以容納升降機，因此並不可行。他補充人流統計數據顯示HF6的行人使用量不高，大多數市民利用在離該行人天橋約十五米處的地面過路處橫過堅道。
4. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
5. 鄭麗琼議員支持於HF135加建升降機。她指目前中環半山自動扶梯22E及23E正進行翻新工程，為居民帶來很大不便，故十分支持於行人天橋加建升降機。她指過去興建升降機工程時間很長，希望是次通過有關建議後，盡快完成有關工程，以方便附近居民前往羅便臣道乘搭巴士。另外，她理解於威勝大廈及堅都大廈外沒有空間加建升降機。她曾與部門到摩羅廟交加街實地視察，詢問可否將HF6的資源用於摩羅廟交加街的行人天橋。目前摩羅廟交加街沒有出口，認為加建升降機後，可方便市民由摩羅廟交加街進入或離開行人天橋系統。
6. 吳兆康議員認為應遷移近宜新大廈行人路受影響的樹木，詢問研究遷移有關樹木的結果。另外，他擔心升降機透明的設計會影響附近民居的私隱。在參考政府的其他設計，他建議升降機設計採用垂直綠化設計或磨砂玻璃，既可保障居民私隱，又有綠化元素。此外，他認為文件指於卑利街未能加建升降機對市民影響較為輕微的說法不準確。他指正因沒有升降機，所以才較少人使用該天橋，亦因此導致附近的地面過路處人流過多，險象環生。此外，他詢問於堅道50號加建升降機的可行性及有關研究進度。
7. 主席希望盡量遷移受影響樹木。另外，他就未能於HF6加建升降機表示遺憾，詢問署方可否以新技術加建升降機，如於天橋橋面加建升降機，再於升降機旁加建行人路。
8. 路政署柯芳華女士表示如得到委員會支持，路政署會盡快就HF135進行詳細設計及其後的招標程序，以期盡快展開建造工程。此外，路政署尚未就遷移或移除受影響的樹木有定案，將與相關部門商討有關細節。另外，她指出無論利用任何技術興建升降機，亦需在地面提供足夠空間容納升降機。
9. 科進(亞洲)有限公司溫偉強先生表示於HF135的擬建升降機採用透光的磨砂玻璃是可行方法，會於詳細設計注入有關元素及與相關委員商討設計細節。他表示會盡量保留有關樹木，但須進一步和相關部門商議最適切的安排。至於有委員詢問可否在摩羅廟交加街的行人天橋加建升降機，他回應摩羅廟交加街並沒有足夠空間加建升降機。他指出在研究加建升降機的技術可行性時，需考慮在施工期間及工程完成後對附近行人及交通的影響。他表示摩羅廟交加街的行人路空間不足以容納升降機，若要加建升降機，完成後需要收窄現有卑利街及摩羅廟交加街的行車道，並不符合現有的道路設計標準。此外，於施工期間，部分卑利街及摩羅廟交加街的行車道將需要完全封閉作為工地，摩羅廟交加街是單線單程行車道，為附近居民必經之路，封閉該行車道並不可行。他亦表示曾探討於堅道50號浸信會附近的行人天橋加建升降機的可行性，但以目前堅道的交通情況而言，於施工期間全日封閉一條行車線，將對交通造成嚴重影響，在沒有足夠的施工空間的限制下，加建升降機並不可行。
10. 吳兆康議員指新興建公共屋村的升降機亦有採用垂直綠化，認為垂直綠化可彌補附近居民受樹木被遷移的影響，亦為政府支持的政策，希望署方考慮於升降機採用垂直綠化設計。此外，他詢問署方可否採用新技術以興建升降機。他認為如加以利用空間，堅道浸信會附近的行人路應足以容納一部升降機。
11. 科進(亞洲)有限公司溫偉強先生表示會研究於詳細設計中加入垂直綠化元素。他理解如改動在浸信會附近的行人天橋現有的設計或可騰出空間設置升降機，但在不影響堅道交通的限制下，該工地並沒有足夠空間放置機械以進行工程，故將無法施工。
12. 主席詢問以預製件方式能否解決施工空間不足問題。
13. 科進(亞洲)有限公司溫偉強先生表示預製件一般用以建造上蓋結構，地基工程未能採用預製件的方式進行。
14. 主席表示委員會支持於HF135加建升降機，希望署方盡快展開工程，並適時向委員會匯報項目進度。他多謝嘉賓出席會議。

**第7項：灣仔至上環行人連通性研究**

**(中西區交運會文件第31/2018號)**

(下午3時27分至4時22分)

1. 運輸署高級工程師/有蓋行人通道何建成先生表示行政長官在2017年的施政報告中積極推動“香港好．易行”，鼓勵市民「以步當車」，減少短途使用機動交通工具，以改善交通擠塞及空氣質素，成為香港可持續發展的一部分。運輸署因此聘請了顧問公司就灣仔至上環行人連通性進行研究，以提供一條貫通東西的行人通道，改善灣仔至上環的步行網絡，以實施施政報告中倡議的令市民「行得通」的施政理念。同時研究改善這條東西行人通道與其他南北通道之間的連接，加強沿缐附近主要景點的連通性，以締造舒適寫意的步行環境。他表示現正就研究的短期、中期和長期方案及建議走線諮詢區議會意見。
2. 奧雅納工程顧問董事朱家敏女士指研究目的是改善港島北灣仔至上環東西行人通道系統。按現時設計，行人天橋系統共分為四組，包括上環至中環、中環至金鐘、金鐘至灣仔及灣仔至銅纙灣各段方案的初步連接構思。她指將優化現有天橋系統間的連接，以建立一條連通港島北灣仔至上環的東西行人通道。同時會研究改善這條東西行人通道與其他南北通道之間的連接，並加強沿缐附近主要景點的連通性。
3. 中山紀念公園至上環段方案

* 中山紀念公園東面的入口設西區食水站，導致該入口不明顯，大部分市民均不知道該處為公園東面的主要入口，因此建議擴闊西區食水站旁的公園入口，並加強指示。同時，會研究遷移西區食水站的可行性。
* 建議擴闊西消防街一段海濱長廊，並研究加設上蓋或種植樹木以提供樹蔭的可行性，以為行人提供舒適步行環境。
* 長遠而言，建議延伸海濱長廊至港澳碼頭巴士總站重建計劃內所規劃的一條內部行人通道以連接信德中心。行人可由現有的中上環行人天橋網絡沿干諾道中的行人天橋前往至中環民耀街。

1. 中環至金鐘段方案

* 建議擴闊及美化德輔道中的行人路。
* 改善近皇后像廣場過路設施的連貫性及擴闊行人過路位置。
* 長遠而言，建議利用將發展的三號用地的行人系統及相鄰的大會堂前的廣場通道連接至中環海濱擬議的天橋系統及友邦金融中心。

1. 金鐘至灣仔段方案

* 建議擴闊及美化添美道的行人路，並於主要過路處收窄行車線，縮短行人過路距離，藉此鼓勵市民多使用地面行人通道由金鐘沿香港演藝學院前往柯布連道及灣仔北行人天橋系統，達至分流作用。
* 長遠而言，建議以行人天橋連接分域街行人天橋及分域碼頭街行人天橋。現建議採納沿告士打道的中央分隔欄，以減少對鄰近建築物景觀的影響及避免對將已美化的地面行人通道造成影響。有關走線最西端將連接到夏慤公園，並再連接至金鐘行人天橋系統。

1. 灣仔至銅纙灣段方案

* 建議改善波斯富街至堅拿道之間的謝斐道的行人通道。
* 中期方案，建議改善杜老誌道與堅拿道之間的謝斐道行人通道。當中包括改善馬師道與堅拿道天橋底的通道、改善行人過路設施、擴闊行人路及美化行人路面。

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 陳捷貴議員認為研究為便民的做法，並表示以步行為主未嘗不可，建議部分路段設置自動行人道。他理解安裝及保養自動行人道的費用不低，但如海濱一帶的行人路較長，可於其中一節安裝自動行人道，以鼓勵市民多走路。他指目前海濱長廊未能直接接駁信德中心，希望將來能配合港澳碼頭的發展，嘗試連在一起。他詢問在信德中心外可否設置如棧道般的走道，認為是最直接的方法連接海濱長廊，並希望今日的建議可盡快落實。
3. 甘乃威議員指有船隻於西區食水站取水，因此如須搬遷該食水站，希望部門於附近找尋合適位置，避免影響有關人士。另外，他認為要研究如何連接中區警署及信德中心。他指現時有不少車輛經中景道進入信德中心，交通繁忙，並長期有的士停泊，故建議擴展近信德中心的天橋系統，由信德中心延伸至海邊，並橫跨中景道，方便行人來往中區警署及信德中心。否則，他建議改善中景道的行人過路處，讓行人較容易橫過馬路。
4. 楊學明議員表示信德中心外的巴士總站十分繁忙，如將海濱一帶連在一起，途經的人流將會增加，他不希望因增加人流而導致有意外發生。另外，除了須遷移位於西消防街的食水站外，他建議一併遷移附近的電船棚。此外，他認為只要調整近中山紀念公園的海濱長廊附近的花槽，已有空間擴闊行人路。目前中山紀念公園的入口太窄，希望盡快展開擴闊工程。
5. 許智峯議員認為有關計劃有勝於無，並質疑有關工程落成後會有多少人會由上環步行至灣仔。他認為政府須加強行人步行的推廣計劃及加設清晰的指示牌，並指即使短、中、長期的措施落實後，有關通道仍非一條連貫的通道。他詢問如何評估成效及工程所需費用。他不反對政府優化行人過路設施，但認為如上環至灣仔段可使用單車會更吸引，故建議署方一併研究於有關路線加入行人單車共享元素。此外，他希望署方一併研究於上環至金鐘設電車行人專用區的可行性。另外，他重申民主黨的立場是希望保留中環郵政總局，並表示不贊成政府拆卸中環郵政總局以興建平台。他續指目前未有善用西隧出風口的行車道。該路段的車流量甚低，建議清拆分隔行人及行車道的圍網，改為行人及行車道共用路段及騰出空間擴闊中山公園的入口。
6. 吳兆康議員同意許議員就改善西隧出風口行車道的建議。他指該處的行人路窄，但車流量甚低的行車道卻十分寬闊，故希望改善該路段的設計。他表示目前西消防街已較過往寬闊，詢問部門是否將進一步擴闊行人路。此外，該行人路與相連的馬路有近75厘米的水平差，導致沙塵滾滾，建議在進行擴闊行人路工程時，加設綠化或美觀的分隔欄，為行人帶來舒適的環境。另外，他希望統一中山公園及海濱行人路路磚的設計。
7. 楊開永議員認為是次建議改善的路段並非連貫的，行人亦需要上落天橋，減低其吸引力。他建議將各天橋系統連接在一起，如連接橫跨干諾道中近信德中心與西港城的行人天橋及橫跨干諾道西近中山紀念公園的行人天橋。他亦提出改善港澳碼頭巴士總站休憩處，以騰出空間予行人路，並建議將封閉式的休憩處改為開放式。此外，他建議署方研究如何宣傳以增加行人使用經優化的路段，如加設指示牌或加強行人路設計的一致性等。
8. 馮家亮委員表示由港鐵站前往中山紀念公園的指示不清晰，希望部門加強指引。此外，他支持在擴闊行人路後考慮讓單車使用。他認為是次研究將使用許多資源，希望有關改善方案落成後，可令市民及遊客均能根據指示使用相關路段前往不同目的地。
9. 何致宏委員希望部門參考委員的意見，並表示原則上支持有關計劃，但提醒部門須小心處理中環郵政總局的用地。此外，他指有市民於西消防街一帶海旁進行釣魚活動，擔心擬建的上蓋會影響釣魚活動，希望部門留意。
10. 鄭麗琼議員詢問中山紀念公園至上環段方案提及的內部行人通道是否港澳碼頭巴士總站重建計劃的一部份。另外，她指除了進行釣魚活動外，亦有不少市民於海濱一帶跑步，故認為須小心處理加建有蓋行人通道。她指目前沒有清晰指示告知行人步行所需時間，因此建議部門設立指示牌時加入估計步行所需時間及清楚地指出目的地的方向。她亦希望將單車共享計劃加入建議當中，藉以推動環保及活力香港，亦可為行人提供舒適的環境。
11. 陳學鋒議員表示較早與部門實地視察未能知悉整個計劃，經部門講解後，方才知道計劃的全貌。他認為建議過於零碎及欠缺整體規劃，按目前建議，行人須由海濱走入干諾道的電車路，再走出海旁，並且需要上落行人天橋。他認為部門應將港島北的行人路分為海濱長廊及天橋系統。區議會海濱小組與發展局一直研究將整條海濱長廊連在一起，因此認為是次研究應集中研究如何連接中環與灣仔的天橋系統。他建議可從如何連接中區警署及林士街天橋著手，如成功將其連接在一起，行人已可經天橋從上環步行往中環。此外，中環港鐵站內許多行人通道為非收費區，十分完善，行人可經港鐵的地下通道由環球大廈前往建設銀行大廈。他建設署方研究如何將港鐵地下通道與美利大廈重建項目及遮打花園附近的天橋連接。另外，他表示目前的路線沒有清晰的指示，建議部門考慮於地面以不同顏色標示，指示行人隨指定顏色前往不同目的地點。
12. 主席認為建議路線相當迂迴，而且似是將零碎的東西拼湊在一起。他建議部門研究將干諾道中近威勝商業大廈的行人天橋與林士街天橋連在一起，完善天橋系統。另外，他認為須加強現時的指示牌及部門應一併研究改善路燈的位置。他指香港夏天炎熱，值得研究地下通道，並建議加設灑水系統，為行人提供更舒適的環境。
13. 奧雅納工程朱家敏女士指一直有與西隧公司聯繫，並表示會再就擴闊行人路事宜與西隧公司協調及磋商。除了考慮加設上蓋外，她表示亦會考慮以綠化、加設圍板及改善路差等方式改善行人環境。此外，會要求巴士總站的重建計劃發展商提供一條24小時開放的行人通道連接近信德中心的天橋及海邊。而短期內，會先研究擴闊近干諾道的行人路，包括清拆附近休憩處的圍欄已騰出空間的可行性；及收窄巴士站的出入口讓行人過馬路時更暢順。她續指，由於地下有許多管線，而且加建天橋後，天橋會十分接近鄰近私人發展的邊線，故在干諾道西加建天橋的工程難度甚高。她表示會加強行人指示標誌，如加入步行距離等資訊。她解釋目前計劃路段分散，但三及四號用地發展完成後，將加強有關的連貫性，目前的建議是希望在三號及四號用地發展前，先改善目前的行人環境。她補充，在研究過程中，會特別留意中環站的地下通道的連接及相關指示牌等。由於行人路寬度需達8-10米才可成為行人及單車共享道路，否則會有危險，因此在繁忙的上環至灣仔市中心加入單車共享元素將面對很大挑戰，但仍會在設計時研究有否其它未來發展項目有合適路段可劃作行人單車共享路段，如中環海濱一帶。
14. 主席詢問是次研究有否具體時間表及會否向委員匯報研究結果。他希望署方會後提供有關時間表。
15. 運輸署何建成先生表示在聽取委員的意見後，會盡快分析短期方案的可行性及進行詳細設計，並於稍後諮詢地區人士。由於目前為初步探討，中及長期建議須再進行詳細的可行性研究。當有詳細設計時會適時向委員會報告。
16. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第8項：山頂纜車發展計劃**

**(中西區交運會文件第32/2018號)**

(下午4時22分至5時20分)

1. 旅遊事務署高級經理(旅遊)31郭賢霞女士表示行政長官會同行政會議在2015年12月向山頂纜車有限公司（纜車公司）批出由2016至2025年為期十年的山頂纜車經營權。根據《山頂纜車條例》，如纜車公司能令行政長官會同行政會議信納有關公司具備承擔及能力實行改善纜車設施計劃，維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施，則經營權可延續不超過十年。纜車公司早前已向政府提交發展計劃，並一併申請第二個為期十年的經營權（即2026至2035年）。按照纜車公司向政府提交的發展計劃，纜車公司計劃提升山頂纜車的系统，以增加載客量及改善兩個總站的排隊安排。山頂纜車作為旅遊及消閒設施，政府期望纜車公司繼續提供安全且優質的服務，務求為旅客提供更佳山頂旅遊體驗。為使委員對有關計劃有充分認識，故邀請了纜車公司向委員講解計劃。
2. 山頂纜車有限公司總經理曾瑛美女士表示纜車公司早於2012年已聘請顧問公司進行發展計劃的研究。於2013年曾向政府提出有關建議，惟因於2015年才取得山頂纜車為期十年的經營權(即2016至2025年)，故於2016年才正式提出山頂纜車發展計劃。她指過去十多個月曾與不同政策局/政府部門商討計劃的細節，採納各方意見後，曾多番修改有關計劃。
3. 山頂纜車有限公司項目總監盧家榮先生表示山頂纜車面對的關鍵問題為目前在高峯時段乘客等候時間長達兩小時。他指纜車已服務超過130年。多年來，山頂纜車已從一種重要的交通工具轉變為世界知名的遊客設施。他介紹山頂纜車的歷史及技術數據如速度及路軌長度等，並指現有的纜車於1989年起提供服務，至今約29年。他續指對上一次升級工程於1989年完工，最大改變分別為山頂纜車系統由手動控制轉變為自動操作微型處理器控制系統及載客量增至120名乘客。
4. 盧先生續指目前纜車站出現排隊問題，現時站內可容納約420人排隊，但往往於站外附近天橋下有近450人排隊。他簡介建議的發展計劃可帶來以下效益，包括載客量可由120人增至210人，繼而減少超過八成的等候時間及按現時人流量，徹底減除在上下站外的排隊人龍；擴建下站以提供可容納1300人的有蓋及空調候車區；改善傷健人士進出山頂纜車的安排。他指建議發展計劃將進一步提升山頂纜車的形象，有助維持山頂纜車作為重要的旅遊及康樂設施。然而，受地理環境限制，是次發展計劃將包括將伸延花園道纜車站及將月台建於上坡約70米處；更換新拖曳系統和纜索；擴闊入口以改善目前入口不明顯問題，並開放空間展示有代表性的公眾藝術品；遷移排隊及售票處的位置等。
5. 此外，盧先生指會於梅夫人婦女會與纜車徑間加設上蓋。梅夫人婦女會曾表示擔心新設計會帶來光污染及私隱問題。為避免造成光污染，纜車公司將會把照明系統設於地面。此外，纜車公司亦會在分界處種植樹木以保障梅夫人婦女會的私隱。另外，山頂纜車發展計劃將需要使用兩片未被使用或分配的政府土地，包括位於纜車軌道旁近梅夫人婦女會和纜車徑的土地；以及第三片用作擴展現有纜車交匯處的未被使用或分配的政府土地。他指規劃署沒有就纜車公司希望使用有關用地作擴展纜車交匯處提出反對。纜車公司將會保留或用半成熟的樹木代替沿纜車徑的現有樹木，最終決定需把混凝土行人路掘開後，評估現有樹木的健康、穩固程度和根部的狀況而定。此外，有關計劃將改善傷健人士進出下站的安排，如全新纜車為無梯級設計及有較寬車門；於站內設置斜路及裝設輪椅升降台。他補充纜車公司已開始與鄰近可能受有關工程影響的持份者聯繫溝通，包括：梅夫人婦女會、世界自然基金會、聖若瑟書院等。
6. 盧先生表示在諮詢各方後，並得到第二個十年經營權、相關土地的使用權及相關政府部門的批准後，預期纜車發展計劃工程的施工期於2018年年底展開。工程將分為兩期，第一期施工包括整修部分纜車徑及於纜車徑與纜車軌道之間建造月台。之後，纜車服務將短暫停止，其後會以臨時服務計劃營運12至15個月。纜車公司正積極與各方討論臨時服務計劃細節。當中臨時排隊的安排受到各政府部門的關注，目前仍有一個細節尚待解決，纜車公司會再與康樂及文化事務署(康文署)、警務處、路政署及消防處商討，以確保乘客於安全位置排隊。他補充上站將不涉及使用額外土地，只會進行翻新工程及遷移售票處以提供更多空間。他總結翻新後將不會出現排隊人龍。交通影響評估報告顯示在工程期間或山頂纜車發展計劃工程後，對交通並沒有不良影響，而運輸署原則上對評估報告沒有異議。
7. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
8. 陳捷貴議員認為山頂纜車是值得支持的交通工具，但過去不論是位於花園道還是山頂的纜車站，乘客候車時間甚長，而且排隊環境不理想。他原則上贊成有關發展計劃，但須視乎該計劃會否對其他持份者造成太大影響。如持份者接受有關計劃，他便不會作出反對。此外，他要求將是次更換的組件保留，並安排於展示廊展出，讓市民可以知道纜車的發展。
9. 張國鈞議員支持山頂纜車的發展。他詢問纜車公司採取了何措施及安排以消除康文署對其臨時服務及排隊計劃的疑慮，並詢問康文署是否知悉及接受纜車公司所作出的調整。另外，他詢問纜車公司是否已向政府申請了使用兩幅未被使用或分配的政府土地。他續詢問在行政長官會同行政會議未批准纜車公司第二個十年經營權申請前，有關發展計劃是否將不會開展。
10. 許智峯議員表示現有經營權尚餘七年，而纜車公司欲申請多十年經營權。他認為十七年的經營權相當長，因此市民應該要知道纜車公司的資本投資、承擔額、融資方案及是否需要政府注資。此外，他詢問纜車公司是否已申請使用未被使用或分配的政府土地及相關地價。另外，他詢問是次計劃除了加大車廂外，還有何其他措施以增加營運效益，解決乘客等候時間及排隊環境不理想問題。他認為如纜車公司欲再獲十年的經營權，應增加投資成本，如加設多條纜車線。
11. 甘乃威議員詢問纜車公司欲使用的政府地的確實位置及樹木分別會被砍伐及取代的數量。另外，他詢問有何部分已被古物古蹟辦事處評級及將如何處理有關古蹟，他希望知道有關安排。他認為如因有關計劃影響古蹟，市民將不會接受。他希望是次計劃一併處理纜車站的排隊問題。
12. 葉永成議員提醒纜車公司的發展計劃勿只滿足目前的需求。此外，他指山頂纜車為香港人的集體回憶，希望纜車公司重視歷史的儲存，將富歷史意義的物品好好收藏。
13. 鄭麗琼議員表示遊客現時排隊上纜車的時間很長。她多年前曾建議增設預約系統，讓遊客無須排隊。此外，她提醒纜車公司須將纜車暫停使用的資訊通知所有相關單位，包括旅行社。此外，她關心古蹟問題，希望纜車公司的計劃須滿足古物古蹟辦事處及其他持份者如梅夫人婦女會及世界自然基金會的要求。她續詢問纜車公司欲使用的未被使用或分配政府土地的位置及完成發展計劃後，會否縮短乘搭纜車的時間。
14. 張啟昕委員詢問纜車公司欲使用的未被使用或分配政府土地的位置、有關申請使用政府土地的程序及相關時間表。她詢問有關申請是否需要獲城市規劃委員會通過。另外，她指梅夫人婦女會為法定古蹟，雖然目前法例只要求保育建築物，但她認為附近的氛圍，如樹木亦值得保留。她希望盡量保留受影響的樹木。
15. 馮家亮委員詢問纜車公司如何預計有關計劃可以減少旅客排隊時間近八成。此外，他希望纜車公司提升有關計劃的透明度，並詢問整個計劃涉及的金額。他擔心纜車公司將是次計劃的投資成本轉嫁至旅客。
16. 伍凱欣議員表示香港公園近壁球中心有古樹名木，故詢問纜車公司除了與古物古蹟辦事處商討如何保育附近的建築物外，還有何措施以加強於工程期間保護附近受影響樹木。
17. 主席表示文件沒有提供未來十年乘搭山頂纜車的預計人次，認為有關數據十分重要。此外，他提醒纜車公司須進行不同層次的壓力測驗，希望纜車公司提供相關資料。他詢問纜車公司如人流超乎預期將有何應變措施，並指現時排隊時間甚長，旅客或會感到辛苦，詢問纜車公司有否設關愛座或膠椅予有需要人士或研究派籌機制，讓旅客於指定時間才前往纜車站乘搭纜車。
18. 旅遊事務署郭賢霞女士表示有關於臨時服務計劃期間的排隊安排，旅遊事務署曾與康文署及纜車公司進行實地視察，並已將康文署的意見轉交纜車公司。目前纜車公司仍需時就其建議方案作調整，供相關部門包括康文署考慮，暫時尚未有定案。此外，就土地的額外費用問題，當時政府與纜車公司在商討第一個為期十年的經營權問題時，纜車公司曾向政府就第二個為期十年的經營權將涉及使用額外土地作出查詢，當時政府在不影響行政長官會同行政會議日後的決定的前提下，向纜車公司表明下列立場，包括如發展計劃最終落實，而第二個為期十年的經營權亦批給纜車公司，則第一及第二個為期十年的經營權需要繳付的費用，除了涵蓋現有軌道，亦包括因發展計劃而需要的額外政府土地，因此纜車公司無須繳付額外費用。政府在批撥土地時，會以維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施為基礎，連同土地的相關政策及供應，以及發展計劃經証實的真確需要來考慮。
19. 山頂纜車有限公司曾瑛美女士表示纜車公司每年會交出營運收入的12%予政府作經營權費用。而纜車公司正與政府商討第二個十年經營權所需的費用。另外，於是次計劃中有就未來需求作估算，包括以過往十年及二十年平均增長做估算。她指自2003年內地放寬來港旅遊的限制後，遊客人數有顯著的增長，故根據過往十年及二十年平均增長做估算已相當具代表性。此外， 1989年推出新纜車後，首年乘客數字有特別的增長，在人次推算時亦有一併考慮有關因素。她指曾考慮以派籌形式改善排隊問題，惟因花園道附近沒有太多地方供遊客消磨時間所以沒作此安排。為此，纜車公司將於短期內推出新的票務系統，包括在網上銷售指定時間車票的功能，以改善人流安排。
20. 奧雅納工程顧問董事朱家敏女士表示曾就山頂纜車進行人流模擬，包括分析不同時期的人流的增長。
21. 山頂纜車有限公司盧家榮先生以圖像指出該兩片未被使用或分配的政府土地，包括位於纜車軌道旁近梅夫人婦女會和纜車徑的土地。他表示有關土地申請無須得到城市規劃委員會審批，而該土地種有七棵樹木，如現有樹木的健康、穩固程度和根部的狀況理想，纜車公司希望可以保留有關樹木，並以設計配合有關樹木原址保留。他續指，纜車公司目前尚未取得該地的使用權，並仍在與相關部門商討申請使用有關土地的細則。有關程序需時，目標希望能於本年年底完成有關程序、取得第二個十年經營權及獲相關部門同意動工。
22. 旅遊事務署郭賢霞女士補充政府在批發土地時，會以維持山頂纜車作為重要的旅遊及消閒設施為基礎，連同土地的相關政策及供應，以及發展計劃經証實的真確需要等因素一併考慮。至於纜車公司所指，申請程序需時，她解釋因為發展計劃工程涵蓋許多範疇，包括基建、土木及道路工程等，而政府有責任以最適合的方式批出額外土地，確保纜車公司在合理及合法下安全運作，以保障公眾安全。她預計於今年年中就發展計劃諮詢立法會，之後向行政長官會同行政會議提交就纜車公司為期第二個十年的經營權及其發展計劃申請。
23. 主席希望纜車公司將是次計劃對旅客的影響減至最低，並縮短施工期。
24. 許智峯議員詢問纜車公司欲使用的未批用地總面積。他亦詢問使用土地安排的性質，是以長期或短期租約，或以換地形式。他請纜車公司提供每年收入12%的平均數及詢問纜車公司的總投資額。
25. 旅遊事務署郭賢霞女士表示每年12%的方案是於2015年政府與纜車公司在商討經營權時所達成的協議。當時邀請了顧問進行研究，訂明纜車公司要繳付的土地費用是根據纜車公司總營運收入的12%來計算，按年收費。她表示將於會後提供相關數據。她補充，由於目前仍為研究階段，對使用土地的方式尚未有定案，一切須待行政長官會同行政會議作最後決定。
26. 山頂纜車有限公司曾瑛美女士指出有關公司每年營運收入為公開資料。纜車公司有估計未來每一年的收入，並將有關資料提交給政府。她指預計投資額約6.8億，目前正準備投標文件，故暫時未能確定需要更多資金。
27. 許智峯議員表示由於今天未有上述要求的資料，故暫未能支持有關計劃。
28. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第9項：要求在第二街與正街交界的第二街西行馬路上加設行人過路設施**

**(中西區交運會文件第13/2018號)**

(下午5時20分至5時44分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 李志恒議員指文件第三張附圖顯示過路處的地面印有「望左」及「望右」的道路標記，但沒有行人輔助線，因此不理解為何運輸署的回應指有關路口已有足夠的交通設施。此外，有關路口於繁忙時段車流不絕，行人難以橫過馬路。根據2006年正街扶手電梯研究的數據，每日經過該路口的人次超過一萬，最高峰人次達三萬。自港島綫通車後，人流或減少。他續指現時該路口沒有設交通燈，因此出現人車爭路的情況，加上有些長者以為只要向駕駛人士舉手示意，司機便會讓行人先過。根據警方提供的數據，每年於上述地點發生的交通意外約十多宗，故他認為有需要安裝交通燈以保障行人的安全。
3. 楊學明議員認為西港島綫通車後，使用該路口的人流不減反增，因為行人須經過該路口前往港鐵站。他續指，正街的扶手電梯啟用後，吸引了更多人流使用該扶手電梯以前往第三街。此外，警方回覆指一年約有二十宗交通意外，導致意外的其中一個原因為行人亂過馬路。他指若行人要等到沒有車輛才過馬路，即使等候超過一小時也不會有這個機會。如不使用該處橫過馬路，行人須先前往第三街，經過街市，再使用連接正街及西營盤街市的行人天橋以橫過正街。他希望運輸署於上述路口增設行人過馬路的輔助設施。
4. 張啟昕委員表示早於2015年已與運輸署到場視察，並要求署方加設斑馬線及黃燈。運輸署曾表示交通及行人流量未達到設置行人過路設施的流量。她續指該處車流不絕，行人只可待小巴停車上落客時或在車輛間的空隙過馬路。她詢問為何運輸署認為該路口沒有設置行人過路處的需要。
5. 陳學鋒議員指近西營盤港鐵站出口的路口交通情況相當混亂及危險，認為有需要增設過路設施以限制車輛轉向。他認為近縉城岸的交通相對簡單，行人較容易察覺來車。他認為需要到現場視察以商討如何改善該處的交通。
6. 運輸署工程師/中西區2吳鐵浩先生表示[行人輔助線](javascript:void(0);)一般會設有下斜路緣、[凹凸紋地磚](javascript:void(0);)及在馬路上劃上「望左」及「望右」的道路標記。他指早前已安排同事到場視察，確認上述行人輔助線完好。如委員發現有損毀情況，運輸署會再派員到場視察，並聯絡路政署盡快安排維修。現有的行人輔助線已屬行人過路設施，就是否需要更變此路口的過路設施至燈號控制過路處或加設斑馬線，運輸署需要考慮使用該路口的人流與車流。他指運輸署未有此路口最新的人車流量數據，運輸署會盡快安排進行估算，以檢視此路口的人車流量是否有顯著的改變。此外，他希望委員能向運輸署提供此路口最高峰人流的時段，以便搜集數據。
7. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
8. 李志恒議員指自2006年已就有關事宜作討論，而每年均發生十多宗交通意外，詢問有關路口是否交通黑點。他亦詢問為何運輸署認為有關路口人流不足而不加設過路燈。他理解加設斑馬線或會妨礙交通，但認為加設交通燈可確保行人可安全地橫過馬路。他詢問運輸署人流高達三萬是否仍未達到加設交通燈的標準。此外，他認為任何日子及時間進行人流調查，結果均足以支持加設交通燈，因此認為無須討論是否需要加設交通燈，反而應討論新增的交通燈應設的位置。
9. 甘乃威議員認為運輸署的代表不了解實際情況，他指該路口於任何時間均非常繁忙。來自東邊街及醫院道的車輛均會駛入第二街，因此車流甚多；加上附近有街市，故交通情況混亂。他認為地區議員掌握地區民情，並將有關交通混亂情況轉達運輸署，希望運輸署作出跟進。他指即使運輸署即日同意加設交通燈，有關工程至少要等半年才能完成。
10. 葉永成議員指該路口交通繁忙，加上附近有街市，並曾發生多次意外。他指委員因有相關數據及觀察才提交文件，故認為運輸署收到委員的文件後，應要實地視察以了解現場交通情況。
11. 楊學明議員指該處每年均有二十多宗意外，但仍未界定為交通黑點，詢問定為交通黑點的準則。他建議運輸署於早上8時30分至9時30分進行人流調查。
12. 張啟昕委員指運輸署於地上印有「望左」及「望右」的道路標記無助行人橫過馬路。再者，車流甚多，車輛會阻擋行人望到地面的標記。她認為目前行人於該路口難以有適當時機過馬路，因此詢問運輸署可否加設協助行人過馬路的設施。
13. 主席表示自西港島綫通車後，使用該路口的人流激增。他希望運輸署展開人流調查。
14. 運輸署吳鐵浩先生表示運輸署曾派員於上述路口進行人車流量調查。他理解行人過馬路困難，運輸署會先研究是否有其他措施可改善行人過馬路的環境，再考慮是否加設交通燈。例如他留意到附近的行人路可能有擴闊的空間。他表示歡迎委員就該處的繁忙時段提供意見，並會重新檢視人車流量數據，同時研究是否有措施可改善行人過路環境。此外，他表示要先進行人車流量調查後，才能決定加設交通燈是否合適。他續指會盡快安排進行有關調查，並會稍後向委員公佈有關人流數據。
15. 香港警務處西區交通隊主管楊國聰先生表示今早曾到場視察，認為現場環境於文件中第三張附圖的情況十分相似。他指要界定為交通黑點，須符合下列三個條件其中之一，包括 i) 過去一年涉及六宗行人受傷的交通意外；ii) 過去一年涉及九宗有人受傷的交通意外；iii) 過去一年涉及死亡的交通意外。在過去五年之內，發生了2宗或以上涉及死亡的交通意外。
16. 葉永成議員希望運輸署提供增設交通燈工程的時間表。他認為委員會提出交通問題，運輸署應盡快回應，並給予時間表。他表示若運輸署人手不足，委員會可向運輸署署長或運輸及房屋局局長反映。他要求向運輸署就加設交通燈事宜設期限。
17. 楊學明議員亦要求向運輸署就加設交通燈事宜設期限。此外，他歡迎運輸署擴闊行人路的建議，惟他擔心會吸引更多行人使用該過路處。在知道交通黑點的定義後，他不希望有關路口成為交通黑點。
18. 主席請運輸署會後提供加設交通燈事宜的時間表。另外，他表示會去信運輸署署長，要求署方正視有關路口的交通安全問題。主席多謝嘉賓出席會議。

**第10項：改善邨巴與巴士乘客的排隊情況**

**(中西區交運會文件第33/2018號)**

(下午5時54分至6時20分)

1. 主席認為目前干諾道中、愛丁堡廣場一帶排隊的位置不理想，詢問巴士公司如何加派員工於繁忙時間維持排隊秩序及如何分佈該帶的巴士站避免混亂情況。另外，他詢問邨巴承辦商會否採用實時報站系統以方便乘客。
2. 運輸署高級運輸主任/中西區梁國民先生表示根據運輸署的調查顯示，大部分邨巴為居民巴士或過境非專營巴士。他指，據觀察有關非專營巴士在到站接載乘客後會即時離開，而前往元朗或屯門的邨巴只服務該屋村的居民，目前排隊的秩序尚算良好。目前沒有法例要求邨巴承辦商需設置實時報站系統，而根據署方的調查，於平日繁忙時段內約有二十多班往屯門、元朗的邨巴，最高乘客量為60人。他曾實地視察，認為該些邨巴對干諾道中及愛丁堡廣場交通擠塞的情況影響不算嚴重。在警方協助下，於環球中心對外位置上落乘客的車輛已減少。該路段只有申請了許可證的邨巴上落乘客，並不會與專營巴士爭用巴士站。他續指，巴士公司亦已派出員工協助維持乘客的排隊秩序。總括而言，雖然附近行人路空間有限，但目前排隊情況尚算可接受。他表示署方會與巴士公司繼續緊密聯繫。
3. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司公眾事務經理李建樂先生表示新巴城巴有二十多條路線在干諾道中砵典乍街設有巴士站，但不是所有路線均提供全日的服務。他指該站於下午6時至7時最為繁忙，新巴980X、城巴930系列、962系列及981P號線等，均集中在下午繁忙時段提供班次頻密的特快服務，以方便在中環下班的乘客。由於路線的行車時間會因路面情況有所不同，公司難以準確控制各路線在抵達中途站的時間，但在編排班次時，目的地相近的巴士路線會儘量安排班次平均地從總站開出。此外，在人手情況許可下，會安排前線員工於下午繁忙時段在干諾道中砵典乍街巴士站，協調巴士埋站疏導交通。他認為排隊情況秩序尚算良好，並表示會密切留意有關情況。他補充，巴士公司每日安排的一至兩名員工主要是協調巴士出入巴士站，而非管理乘客排隊秩序，故目前人手已足夠。
4. 陳學鋒議員詢問運輸署曾否考慮將邨巴站集中在一起，避免與專營巴士站設於同一地方。他指現時環球大廈外交通情況混亂，雖然警方已協助指揮交通，但候車乘客實在太多。他建議將邨巴站遷移至永安集團大廈或中國農業銀行外的避車處。
5. 主席補充數年前曾提出類似建議。
6. 運輸署梁國民先生表示會積極考慮有關建議。他指最近曾與新界區的同事審視目前邨巴的運作，運輸署會研究重新分配邨巴站的可行性。他指環球大廈外的邨巴站使用率最高，運輸署會研究將該邨巴站向西遞移。他補充，在收到非專營巴士營辦商申請續期或加設上落客站的申請時，交通工程部會考慮是否有需要更改上落客站的位置，或建議合併邨巴站及分散邨巴站的置。他感謝陳議員的建議，並表示會積極考慮向西遷移環球大廈外的邨巴站，以避免妨礙專營巴士上落乘客。

**第11項：要求上環新街市街設立不准停車禁區**

**(中西區交運會文件第34/2018號)**

(下午5時20分至5時44分)

1. 甘乃威議員表示運輸署回覆中只提及有商戶反對於於上午7時至午夜12時於新街市街設立不准停車限制區(限制區)的建議，但沒有提及有超過150名康威花園的住戶支持上述建議。當運輸署就新街市街於上午7時至晚上7時設立限制區進行諮詢時，有更多市民希望維持設上午7時至午夜12時的不准停車限制區的安排。另外，他準備了數張相片以展示晚上7時30分左右新街市街的交通情況。他補充，他要求的是於新街市街路口「S」位設限制區，而非將整條新街市街改為限制區。他認為運輸署建議設置的限制區應延長至路口，近交通燈的位置。他詢問運輸署在得到委員會的支持後，需時多久才可實施有關安排。
2. 運輸署工程師/中西區1賴曉平先生表示運輸署原則上同意在新街市街增設不准停車限制區。他續指運輸署於本年4月4日在民政處的協調下，會見了相關的居民及商戶代表。會議上，運輸署表示增設不准停車限制區可以改善目前新街市街的交通情況，而有關建議獲附近居民支持。當時有商戶代表表示增設不准停車限制區會嚴重影響上落客貨，但亦有商戶表示支持該建議。支持的商戶認為即使設置不准停車限制區後，仍有其他替代位置可供上落客貨，而有關影響並非不可接受。在平衡各因素後，運輸署認為於新街市街增設上午7時至下午7時不准停車限制區可平衡各方的需要，如委員沒有其他意見，運輸署會隨即通知反對商戶及聯絡路政署以儘快落實有關安排。
3. 主席邀請早前申請發言的公眾人士發言兩分鐘，有關發言重點如下：
4. 康威花園法團主席胡兆佳先生表示代表康威花園一千六百多名住戶發聲，強烈要求運輸署維持於上午7時至午夜12時於新街市街設立禁區。他指新街市街曾發生兩宗意外，包括地盤的風煤樽漏氣意外及海港酒家的火警，兩次意外皆因新街市街交通阻塞問題，導致消防人員須先疏導交通，才可前往事發現場救火。他認為有關阻塞會威脅康威花園住戶的生命及財產，若延誤三至四分鐘救援甚至或會導致人命傷亡。
5. 北園代表鐘振欽先生表示作為商戶，他支持於新街市街設立上午7時至午夜12時禁區。他認同如可在其商店外上落客貨的確更方便，但目前上落貨活動阻塞行人路，甚至在其商店外產生噪音。他指自2008年起已討論設立有關禁區，但一直沒有實施。為了令新街市街的交通更暢順，他支持於新街市街設立上午7時至午夜12時禁區。
6. 海港酒家代表林澤鍾先生表示代表新街市街行人及車輛的使用者發聲。他指目前該行人路非常危險，因為經常有大型車型於新街市街路口倒車，而且經常有並排停車的情況出現。有關情況已維持了很長時間。他認為運輸署不應容許上述情況發生。此外，附近即將有酒店落成，將吸引更多人流前往新街市街。如有遊客不幸於新街市街發生意外，香港旅遊之都的盛名將受損。他希望於新街市街實施24小時的禁區，但認為甘議員設立上午7時至午夜12時禁區的建議仍可接受，惟不接受運輸署最後建議設置上午7時至下午7時禁區的方案。他指新街市街與德輔道中連接，交通繁忙，運輸署不應容許車輛於德輔道中倒車及並排泊車。如新街市街發生交通意外，他認為運輸署責無旁貸。
7. 運輸署工程師/中西區1賴曉平先生表示上次4月4日的會議是以增設上午7時至下午7時不准停車限制區作討論基礎。於是次會議上已聆聽了委員、住戶及商戶希望增設上午7時至午夜12時不准停車限制區的意見。雖然設立上午7時至午夜12時不准停車限制區的影響性較大，但他將重新審視有關方案的可行性。
8. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
9. 葉永成議員表示有關議題已討論多時，並曾多次向中區警區反映。他指有商戶的車輛為方便上落貨不單違例泊車、逆線泊車，甚至佔用行人路。上述情況不單影響行人，更阻礙車輛駛入新街市街。他指委員會已多次反映有關交通情況，詢問運輸署為何仍要作多番諮詢。他相信在座15名議員均支持有關方案，希望運輸署積極跟進。
10. 陳學鋒議員表示指新街市街是死胡同，在運輸署及消防角度新街市街為緊急車輛通道，因此不能任由車輛違例泊車。他指該處經常遍地垃圾。他認為運輸署無須擔心位於新街市街的回收商上落貨位置不足問題，因為於文咸東街有避車處可供有關商戶處進行上落貨活動。
11. 鄭麗琼議員表示連商戶不介意設置限制區，可見商戶均認為忍無可忍，故她希望運輸署盡快落實上午7時至午夜12時不准停車限制區的安排。
12. 李志恒議員表示部門不應因為少部分人反對，而妄顧該區住戶的安全。他希望部門貼近民意，盡快落實上午7時至午夜12時的不准停車限制區安排。他認為運輸署應研究當有關安排落實後，如何協助商戶上落貨。
13. 楊學明議員希望運輸署提供落實有關安排的時間表。他認為運輸署指稍後會到場拍攝現場情況照片的回應不負責任，因為運輸署應一早搜集有關資料。
14. 許智峯議員表示為康威花園的住戶，並曾多次因交通阻塞問題而遲到。他認為有關交通問題情況嚴重，希望運輸署在考慮是否設置限制區時，將該道路為死胡同及消防通道列入考慮，並加大其比重。他希望盡快落實有關禁區安排。
15. 伍凱欣議員表示商戶於永樂街依然可上落客貨，而且新街市街為死胡同。再者一般商戶營業時間至晚上7時，而於晚上7時至午夜12時大部分商店已休息，受影響商戶較日間少，故她表示不理解為何運輸署同意於早上7時至晚上7時較多商戶營業的時間實施限制區的安排，而不同意將有關禁區安排伸延至午夜12時。
16. 甘乃威議員同意伍議員的觀點。此外，他重申現時即使商戶有上落客貨的需要，仍可於新街市街其他位置進行。他只要求於新街市街路口「S」位設限制區。他續指，即使運輸署同意實施早上7時至午夜12時的禁區安排仍不足夠，有關安排須延伸到新街市街的路口，近交通燈的位置，否則車輛將會停泊在路口。他補充，為了讓電訊盈科的大型車輛可進入其大樓，運輸署將不准7米長車輛進入的標誌設於新街市街中段。他建議將該標誌設於路口，如電訊盈科需要使用長度達7米以上的車輛，可另外申請通行証。
17. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士感謝委員提出意見。她指於地區管理委員會亦曾討論有關議題。她曾目睹有車輛逆線泊車，構成危險。她於2016年曾聯同警方及食物環境衞生署代表進行實地視察，並要求該處的回收商將其存放回收品的鐵籠放置於適當位置，否則將嚴厲執法。情況曾一度改善，但不足以改善交通環境。她指回收商於附近仍有其他空間進行上落貨活動，故運輸署提出實施早上7時至晚上7時的限制區安排。她續指，部門一定要按程序進行諮詢，而運輸署收到不止一個商戶就實施不准停車限制區安排作出反對，包括西港城及位於新街市街的商戶。她同意實施有關安排後，商戶仍有足夠的位置進行上落貨活動，因此部門須與反對的持分者會面，向他們解釋新街市街路口「S」位的重要性及其他可供上落貨的位置。她同意既然禁區安排實施至晚上7時影響可接受，延伸至午夜12時未必不可行。她表示會與運輸署跟進有關事宜，希望盡快落實有關安排。
18. 甘乃威議員表示委員會立場一致，而專員亦支持落實早上7時至午夜12時的限制區安排，因此建議去信運輸署署長以反映委員會的要求及希望署方提供落實有關安排的時間表。他要求於三個月內要實施禁區安排。
19. 葉永成議員重申只是要求於新街市街路口「S」位，近交通燈位置落實早上7時至午夜12時限制區的安排，其他位置仍可供商戶上落貨。
20. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士補充因為4月4日的會議是以增設上午7時至下午7時不准停車限制區作討論基礎，如今天委員會要求落實早上7時至午夜12時的不准停車限制區安排，程序上部門須先確定已通知相關的居民及商戶有關安排，。由於過程需時數星期，加上或有需要再次與受影響持份者會面，故她表示需要至少兩個月時間以實施有關安排。
21. 主席表示希望運輸署提供落實限制區安排的時間表。主席多謝嘉賓出席會議。

**第12項：關注中環鴨巴甸街斜路安全問題**

**(中西區交運會文件第35/2018號)**

(下午6時20分至6時44分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 楊學明議員表示鴨巴甸街十分陡峭。雖然堅道/鴨巴甸街的路口設有車輛載重限制，重量超過3噸的車輛不准由堅道駛入鴨巴甸街，但由結志街駛入鴨巴甸街不設此限制。他估計意外的涉事大型車輛是於結志街駛入鴨巴甸街的。他指較早時鴨巴甸街有兩個牌檔，行人途經牌檔時，須走出馬路以繞過有關牌檔，十分危險。此外，元創方吸引了許多人流使用鴨巴甸街。他希望運輸署及路政署汲取是次意外的教訓，盡快研究改善鴨巴甸街的交通安全問題。此外，由於鴨巴甸街陡峭，行車有潛在危險。雖然路政署已加設防滑鋼沙，但在天雨的影響下，防滑鋼沙未能發揮其功效，甚至會更滑。他詢問該兩個牌檔是否已永久地搬遷。
3. 李志恒議員表示鴨巴甸街除了陡峭外，亦十分狹窄。他指經常有大型車輛停泊於鴨巴甸街。由於鴨巴甸街道路較窄，其他車輛如需繞經停泊在路邊的大型車輛是十分困難及危險，因此詢問部門會否考慮於鴨巴甸街設不准停車限制區或於較繁忙時間設不准停車限制區。
4. 許智峯議員表示鴨巴甸街近年有多個大型工程，加上設回收店，故駛經鴨巴甸街的大型車輛甚多。不少市民曾就鴨巴甸街人車爭路的情況向他作出投訴。他詢問相關部門除了鋪設防滑鋼沙外，還有何具體措施改善鴨巴甸街的交通情況。
5. 楊開永議員指鴨巴甸街曾發生數次意外，並認為鴨巴甸街道路斜度大的問題難以解決。雖然於堅道進入鴨巴甸街設有重量限制，但其他道路進入則沒有此限，他詢問部門會否考慮加設有關限制。另外，近蓮香樓的路口遊客甚多，但沒有過路處，他詢問部門如何保障行人在該路口的安全。
6. 陳學鋒議員認為大型車輛於鴨巴甸街行駛十分危險。據他所知，大型車輛使用鼓式煞車，如機器過熱容易發生意外，山頂區亦曾多次因此發生意外。他認為鴨巴甸街陡峭對大型車輛的剎車系統或會造成負擔，因此應限制使用鴨巴甸街車輛的重量及長度，避免意外發生。他理解鴨巴甸街為主要通道，但既然於山頂區可實施車輛重量及長度限制，於鴨巴甸街亦同樣可行。如有需要，他建議商戶向運輸署申請許可證。此外，目前來自威靈頓街口的車輛有優先直駛的權利，而來自鴨巴甸街的車輛需要先讓，但於鴨巴甸街的車輛有機會未能留意到威靈頓街的來車，故他建議運輸署研究先讓鴨巴甸街的車輛左轉進入威靈頓街，避免車輛要緊急剎車而發生意外。他亦建議在發生意外的牌檔外，加裝大型反光標誌，讓駕駛人士預早留意前方須左轉。
7. 鄭麗琼議員指在交通暢順時，車輛從堅道經鴨巴甸街前往上環是十分便捷。她詢問擴闊史丹頓街、荷里活街、歌賦街、九如坊及威靈頓街行人過路處，以騰出更多空間讓行人等候過馬路的可行性。她指曾有市民曾提議於鴨巴甸街安裝欄杆，但由於鴨巴甸街行人路過窄，故她理解不可行。她詢問運輸署在鴨巴甸街的牌檔已經遷移下，將如何改善行人路的環境及安全過馬路。另外，她希望部門一併處理回收商大型車輛停泊問題。
8. 吳兆康議員表示鴨巴甸街的路斜又窄，十分危險。元創方外常有遊客站出馬路拍照，加上他們不熟悉該處的交通，險象環生。他希望運輸署除了加設更多提示標誌外，考慮加闊行人過路處，尤其是近元創方的路口。
9. 主席表示鴨巴甸街十分陡峭，不適合重三噸或以上的車輛行駛，故希望運輸署積極考慮落實有關措施。他認為如有需要可申請許可證。
10. 運輸署工程師/中西區2吳鐵浩先生表示鴨巴甸街沒有太多空間讓運輸署擴闊行人路及行車路。他指鴨巴甸街的行人路平均不超過1.2米。由於空間不足，如加設欄杆後，行人可使用的空間將會更少。此外，亦要考慮商戶有上落貨的需要。他表示運輸署十分希望增加措施以保障行人的安全，惟因面對種種限制，如運輸署曾研究設立禁區限制超過特定重量的車輛不准駛入，但因鴨巴甸街是讓荷李活道及結志街的車輛離開該區的主要通道，如設立禁區，牽涉範圍甚廣，尤其是對嘉咸街街市一帶的商戶。此外，設立禁區後，他估計需有大量的車輛申請許可證，情況並不理想，最終鴨巴甸街的使用情況亦會與現狀差別不大。他表示如有需要，可先研究於繁忙時間於鴨巴甸街設立限制區限制車輛上落貨，但預計會受到商戶的反對。運輸署會積極加強提示措施，希望短期內有助改善鴨巴甸街的交通情況。
11. 主席希望運輸署盡快加設提醒標誌。他不同意運輸署指設限制區後，署方會收到大量許可證申請的回應。他認為商戶可申請許可證或使用較小型的車輛，但有機會增加商戶的營運成本。他詢問運輸署有否行駛鴨巴甸街車輛重量的數據。他估計三噸以上途經鴨巴甸街的車輛約佔所有車輛一成，並認為減少三噸以上的車輛進入鴨巴甸街已有助減低風險。
12. 主席開放第二輪文件討論，委員的發言重點如下：
13. 楊學明議員不同意運輸署的說法。他指如大型車輛須要申請許可證才可使用鴨巴甸街，駛經鴨巴甸的大型車輛數量一定會減少。
14. 陳學鋒議員表示商戶因方便而使用長型車輛，但卻忽略地區的安全。他認為商戶可將貨物分拆至多輛中型或小型車輛，惟會增加營運成本，但增加成本以換取安全的行人過路環境是值得的。他建議運輸署可研究於結志街加設使用車輛的長度及重量限制，有需要時商戶再申請特別許可證。
15. 吳兆康議員指元創方附近一段鴨巴甸街的行人路因元創方訪客眾多，加上鴨巴甸街的行人路上有兩個牌檔，以致不時有行人走出馬路，險象環生。加上新聞博覽館即將開幕，將會吸引更多人流。他詢問運輸署會否到場視察及有何改善措施。
16. 主席補充有關牌檔經已拆除。
17. 運輸署吳鐵浩先生表示會與路政署研究荷李活道的行人路是否有擴闊的空間，但指就決定是否進行擴闊工程須考慮有關工程會否影響荷李活道的交通。他指運輸署就於鴨巴甸街設立上落貨限制區或於部分路段設長度或重量限制（禁區）持開放態度。運輸署會密切留意鴨巴甸街的情況，並繼續研究改善鴨巴甸街的交通安全的措施。他會先著手研究於鴨巴甸街的部分路段設立禁區的可行性，並會盡快向委員會提交結果。
18. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士表示一向十分關注鴨巴甸街的交通安全問題。她指曾在地區管理委員會跟進有關事宜，並曾看見有市民因鴨巴甸街的行人路太窄，而於馬路上推嬰兒車。現時，因已於有關路段張貼警告標誌提醒市民注意交通安全，上述情況已減少出現。她表示會與運輸署一併跟進鴨巴甸街的交通安全環境，包括研究擴闊行人路，以期於下一次會議向委員會報告進度。

**第13項：要求改善部分中環的小巴服務**

**(中西區交運會文件第36/2018號)**

(下午6時44分至7時16分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 許智峯議員表示於文件中曾要求邀請相關的小巴承辦商出席會議，根據運輸署的回覆得知有關承辦商是因經營困難及欠缺司機等才出現脫班問題。他認為如有關承辦商不出席會議，委員將無法知道承辦商所面對的實施情況。他詢問運輸署是否可代承辦商回應經營問題及有否邀請小巴承辦商出席會議。另外，他指運輸署收到的小巴脫班的投訴自2015年的42宗增至2017年的64宗，認為情況嚴重，詢問運輸署對比其他小巴線，市民就途徑半山專線小巴作出的投訴是否較多。此外，他詢問署方曾發出多少封警告信予相關小巴承辦商、與相關小巴承辦商會面次數及相關承辦商曾採取何措施反映運輸署監管不力。他續指運輸署無須建議小巴承辦商適時調整司機的薪酬、福利及待遇。他詢問運輸署如小巴承辦商表現持續未有改善，署方將有何措施懲處承辦商，會否考慮終止其營運權。他亦詢問署方目前有否曾終止表現未如現想承辦商的營運權。他指曾實地視察，並留意到小巴站候車乘客甚多，有部分路線更未被巴士服務涵蓋，故市民沒有替代方案。
3. 吳兆康議員表示干德道是其中一個例子未被專營巴士服務覆蓋的。他曾收到市民投訴指小巴去到中途站已滿座，加上班次不穩問題，認為情況嚴重，故曾聯絡相關小巴承辦商，但相關承辦商沒有積極跟進。他希望運輸署跟進，並嚴正處理。
4. 馮家亮委員表示半山除了面對小巴滿座問題外，亦出現小巴沒有於小巴站上落客，導致許多居民不清楚何處才是正確的候車位置。他指有許多問題未能由運輸署代小巴承辦商回應，故應該邀請小巴承辦商出席會議。此外，他建議靈活調動班次，避免脫班問題。
5. 楊學明議員詢問如承辦商表現不理想，而運輸署計劃收回小巴承辦商的營運權時，期間運輸署有何措施令有關小巴服務不受影響。他指雖然署方收到的投訴只有約四十至六十多宗，但認為實際上有更多乘客面對脫班問題，但沒有作出投訴。他指既然運輸署收到如此多的投訴，運輸署將如何監管小巴承辦商的表現。他建議透過計分形式以選擇承辦商。
6. 鄭麗琼議員希望小巴承辦商靈活地調配於四季酒店的小巴服務。此外，因為巴士服務未有涵蓋干德道，而可前往干德道的扶手電梯又正進行翻新工程，故她希望相關路線可服務干德道居民。她曾去信運輸署要求增加3號及3號小巴的班次。她補充希望藉提交文件邀請小巴承辦商出席會議，以了解承辦商所面對的經營困難。
7. 陳學鋒議員指目前出現的情況是運輸署將有關服務外判予小巴承辦商，但未能有效地監管。他詢問運輸署可否恆常地進行實地視察，以監察小巴的服務水平。他指除了小巴，專營巴士亦出現同樣情況，認為運輸署作為監管公營交通的部門，有責任監管承辦商有否按合約提供服務。他認為目前的機制不健全，希望運輸署改善現行的監管機制，並恆常地實地視察以確保承辦商提供的服務合乎投標的要求，藉此減低市民對公共服務的投訴。
8. 主席表示市民對小巴服務的投訴愈來愈多，包括脫班問題。他希望與小巴承辦商會面。另外，他認為運輸署就監察小巴服務責無旁貸，請運輸署提供市民就中西區小巴作出的投訴數字及詢問運輸署曾採取何措施以監察小巴承辦商。
9. 運輸署高級運輸主任/中西區梁國民先生表示按文件要求曾邀請相關小巴承辦商出席是次會議，惟有關承辦商以不同原因婉拒。他指因最低工資、經營成本上升及西港島綫和南港島綫通車對小巴承辦商造成經營環境困難，運輸署因此曾與小巴承辦商調整路線以期增加小巴的生存空間。另外，運輸署會以簽發客運營業證的年期監管專線小巴營辦商的表現，並會透過實地觀察、實況調查、要求營辦商提交營運記錄等進行跟進工作，按小巴承辦商的營運表現、服務表現、車輛質素及服務質素如收到的投訴、小巴車廂的清潔情況及服務班次等計算分數，如承辦商的分數未達標，運輸署在續發營業証時，會給予該營業証較短的時限。一般而言，如小巴承辦商的表現合乎理想，運輸署會發出兩年半的營業証；如不理想，運輸署只會發出一年至一年半的期限的營業証。小巴承辦商在營業証有效期間須積極改善服務，否則運輸署有機會在中期評核時再發出更短的續期期限或終止向該小巴承辦商發出營業証。如運輸署認為某小巴承辦商的服務相當不理想，運輸署會要求營辦商提供書面解釋、向該承辦商發出提示信、警告信或與該承辦商會面。運輸署在考慮是否終止向某承辦商發出營業証時，必須考慮有關小巴服務如因沒有承辦商承接而終止時，會否對市民帶來更大的不方便及有否另一間小巴承辦商可承接該小巴服務，達到無縫交接，否則有關路線有機會因服務中斷而對乘客造成影響。此外，因為干德道沒有其他替代交通工具，加上扶手電梯正進行翻新工程。他表示會特別留意干德道的情況。他續表示署方於工程展開初期曾留意3號小巴仍有空間向干德道居民提供服務，運輸署會繼續密切留意有關情況。運輸署就委員希望與小巴承辦商會面持開放態度，並可作安排，希望有助小巴承辦商將其面對的困難與委員交流。
10. 主席開放第二輪文件討論，委員的發言重點如下：
11. 許智峯議員對小巴承辦商未有出席會議表示不滿，並詢問秘書為何要透過運輸署邀請小巴承辦商出席會議，但卻可直接邀請電車及巴士公司代表出席。此外，他詢問運輸署近年來曾發出多少封警告信及曾否考慮採取任何懲處機制。他認為由於小巴承辦商沒有出席會議，因此無從得知承辦商服務水平未如現想之原因。另外，他詢問運輸署近年向各相關小巴承辦商發出營業証的年期。他認為如某小巴承辦商表現不理想，一定要重新招標，而是否能做到無縫銜接則是技術性問題。
12. 吳兆康議員認為干德道3號小巴飽和情況嚴重，希望運輸署積極跟進3號小巴的問題，如記錄實際班次，以了解有否出現脫班問題；以及相關停站問題等。此外，他詢問運輸署如何鼓勵小巴承辦商更換19座小巴。
13. 楊學明議員指小巴司機責任重大，因為道路使用者及乘客的生命交託在他們身上，小巴司機需要有足夠的精神及體力去駕駛，故希望加強小巴司機的待遇，避免小巴司機因過勞而導致意外。
14. 運輸署梁國民先生表示於會後向委員會補充發出警告信的數據。他指運輸署就不同承辦商發出的客運營業証限期不一，有一年，亦有一年半。由於文件未有提及相關問題，他將稍後向委員會補充向各承辦商發出客運營業証限期的資料。他指有不少的小巴服務詳情表列明只要是非禁區，小巴便可停泊上落客。(會後補充：本署在最近向景益有限公司續發客運營業証的年期為兩年，怡信專線小巴有限公司為兩年半，新昌運輸（香港）有限公司為兩年四個月。由2015年至2017年本署分別向該三間營辦商發出要求提供書面解釋及就其脫班情況發出的提示信及警告信數目如下：)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 要求營辦商提供書面解釋 | 向營辦商發出提示信或警告信 |
| 2015 | 56 | 3 |
| 2016 | 61 | 2 |
| 2017 | 91 | 2 |

1. 主席認為運輸署發出一年半或兩年半限期的客運營業証的做法相當寬鬆，需要修改，並建議縮短期限至半年至一年。如觀察期間，承辦商未有改善服務，運輸署應盡快重新招標。他認為目前運輸署的機制不管用，需要檢討。
2. 運輸署梁國民先生表示如只發出一年的客運營業已表示該承辦商表現相當差劣。他指在一年期限內運輸署不單沒有足夠時間觀察及要求有關承辦商改善服務水平，即使運輸署隨即展開招標準備工作，亦未必有足夠時間。他指招標過程需時，而且不一定有公司承接。如沒有承辦商投標，便未能提供有關服務。因此，運輸署須考慮有關服務會否因此受影響。 他表示運輸署於未來將更緊密監察有關承辦商的運作。
3. 中西區民政事務處行政主任(區議會)2黃筱靜女士表示秘書處一直透過運輸署邀請小巴承辦商出席會議。她續表示秘書處按慣常做法會應委員要求邀請不同團體出席會議，但如有關團體不願出席會議，秘書處無法強行要求他們出席。
4. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士表示一般而言，秘書處會透過運輸署聯絡有關公司的聯絡人以邀請他們出席會議。但個別公司，如電車公司，秘書處曾透過運輸署認識該公司的聯絡人，秘書處或可直接聯絡有關負責人。是次秘書處已按許議員的要求，透過運輸署邀請小巴公司出席會議，而小巴公司回覆表示不出席會議。.
5. 許智峯議員建議秘書處透過運輸署或資料搜集取得小巴承辦商聯絡人資料，自行邀請承辦商出席會議。他認為透過此做法，委員可向秘書處取得相關記錄，得悉小巴承辦商如何回覆秘書處的邀請。
6. 主席表示希望運輸署於會後安排委員與承辦商會面。主席多謝嘉賓出席會議。

**第14項：強烈要求褓姆車設置安全帶立法事宜**

**(中西區交運會文件第37/2018號)**

(下午5時20分至5時44分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 鄭麗琼議員指有家長向她反映褓姆車沒有安裝安全帶，並就此表示憂慮。該家長亦向她查詢可否就褓姆車沒有安裝安全帶作出投訴。經翻查法例後，她發現現時並沒有相關法例，因此提交文件，希望日後可就褓姆車設置安全帶立法。她續表示幼童乘褓姆車時，沒有家長在身邊，亦不會保護自己，故希望加強褓姆車的安全設備。
3. 楊學明議員認同鄭議員的意見，認為有需要為褓姆車設置安全帶立法。他指早上幼童乘搭校巴時，仍然睡眼惺忪，擔心在沒有安全帶的情況下，如不幸發生意外，傷亡會更慘重。他指雖然目前沒有相關法例，但由於幼童不懂得照顧自己，故希望運輸署研究發出指引予校車承辦商，防止意外發生。
4. 吳兆康議員表示有許多公共交通工具規定乘客須佩戴安全帶*。*由於幼童乘搭褓姆車時，沒有家長在身邊，因此更有必要立法規管褓姆車須設置安全帶。
5. 馮家亮委員表示於西方國家如英國及紐西蘭，對保障兒童安全的執法十分嚴格，如幼童乘搭私家車時，必須使用安全座車及佩戴安全帶。他認為本港在保障兒童乘車安全及執行相關法例的力度不足，希望部門嚴格執行相關法例。
6. 主席表示支持相關立法。而在立法前，他認為可先發出指引，將保障兒童安全的訊息傳遞至校車承辦商。
7. 運輸署工程師/中西區1賴曉平先生表示明白委員的憂慮，並已將委員的意見轉交道路安全及標準研究部的同事。他補充，現時法例規定所有在2009年5月1日或以後登記的學生服務車輛，必須裝設「保護式座椅」。「保護式座椅」能為學童提供被動式的保護。海外研究已証明，「保護式座椅」能有效地保護學童。他表示雖然安全帶能夠在交通意外中提供保護，但學童或會因為不懂得自行解開安全帶，而未能在有需要時迅速離開車輛。另一方面，跟車保母亦難以確保所有學童在任何時間都正確地佩戴安全帶。此外，運輸署實施了多項措施以保障學童乘車安全，如規定所有學生服務車輛在接載幼稚園或小學生時，必須有跟車保母。同時，運輸署亦有發出《學童乘搭校車的安全指引》予業界及在定期會議，向業界傳達安全信息。

**第15項：關注港鐡西營盤站A及C出口扶手電梯及升降機的維修工程進度(中西區交運會文件第38/2018號)**

(下午7時21分至7時32分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 楊學明議員表示收到居民投訴港鐵西營盤站A出口的扶手電梯經常進行維修，而有關告示沒有說明維修需時多久及性質，令市民失預算。他認為電梯維修工程長達約20天並不合理，加上A出口的路段較斜，長者如使用樓梯會十分吃力，故電梯暫停使用為居民帶來很大不便。
3. 楊開永議員建議在其中一條扶手電梯維修期間，將另一條可使用的電梯設為上行，因居民如果要向上走樓梯，會感到較吃力，因此希望港鐵公司彈性處理電梯上下行的安排，務求方便市民。他認為港鐵公司應加強相關指示及安排職員指示乘客。
4. 李志恒議員指市民十分關注升降機及扶手電梯的安全，惟政府在監管有關維修事宜上相當被動，如升降機或自動梯的負責人須在知悉發生事故後的24小時內，以書面通知部門的做法。他認為機電工程署應主動抽查全港升降機及扶手電梯的安全性。市民對升降機及扶手電梯的安全要求十分高。如發生事故，相關負責人應即時通知機電工程署。此外，署方應清楚了解升降機及扶手電梯暫停使用及維修事宜，他希望部門加強監管升降機及扶手電梯的檢查，以確保升降機及扶手電梯可安全使用。
5. 主席詢問機電工程有否服務承諾。他認為部門如收到事故報告，應積極了解事故原因。此外，他詢問港鐵公司有否足夠人手為所有港鐵站進行電梯維修。如有需要，他希望港鐵考慮增加人手，以提升維修電梯的效率。
6. 港鐵公司助理公共關係經理劉以欣小姐解釋去年9月西營盤站A出入口的扶手電梯維修工程時間較長的因由。她指當時承辦商檢查扶手電梯時，發現有一個體積較大的組件需要從扶手電梯上拆除以運送到工場復修。由於相關復修工作相對複雜，為審慎起見及為免影響其他鄰近扶手電梯的運作，有關工程需安排於非行車時間進行。有關扶手電梯於同年10月4日恢復運作。期間，港鐵公司已調較鄰近扶手電梯為上行，並張貼告示及安排職員指示乘客使用鄰近扶手電梯、樓梯及升降機出入車站。此外，她指會將委員希望扶手電梯暫停使用的告示加入更多資訊及調整扶手電梯上下行的意見向車站同事反映。她補充，港鐵公司有一套嚴緊的維修及保養制度，以確保鐵路及網絡內的設施包括車站的升降機及扶手電梯維持安全的使用狀態。而港鐵公司網絡內所有升降機及扶手電梯均由政府認可的註冊承辦商負責提供、安裝、維修及進行定期檢查。網絡內的升降機及扶手電梯每隔約兩星期會由承辦商進行例行檢查和保養，並定期進行檢驗，以符合法定要求，確保有關設施運作安全及可靠。她表示如港鐵公司職員知悉於網絡內的升降機及扶手電梯有事故發生或需要維修時，會即時通知前線同事去了解現場情況，並圍封現場。同時，亦會安排承辦商檢查有關設施。
7. 機電工程署高級工程師/一般法例2胡恒興先生表示香港約有六萬六千多部升降機及九千多部扶手電梯。以去年爲例，與扶手電梯有關的意外有四百多宗，大部分是乘客行為引致的，只有八宗涉及機件故障。而與升降機有關的意外有一千六百多宗，大部分是乘客行為引致的，只有十九宗是因為機件故障而導致的。他補充，法例要求升降機及扶手電梯的負責人需於發生事故後24小時內通知機電工程署，但如遇上較嚴重事故，警方或消防署亦會通報機電署，故署方往往在意外發生後短時間内已到場了解情況，調查有關意外是否與機件故障或人為疏忽有關。如遇上重大事故，署方將會作出深入調查。
8. 主席多謝嘉賓出席會議。

**第16項：書面問題–波老道窄彎的交通隱憂**

**(中西區交運會書面問題第4/2018號)**

(下午7時32分)

1. 主席表示有關部門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17項：書面問題–跟進外賣公司電單車違例駕駛及停泊的問題**

**(中西區交運會書面問題第4/2018號)**

(下午7時32分)

1. 主席表示警務處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18項：其他事項**

(下午7時32分)

1. 鄭麗琼議員表示在較早前通過會議紀錄時忽略了會議紀錄中一些內容，希望修訂會議紀錄第17頁「23B號的小巴班次」修訂為「3號」，因現時沒有23B小巴行駛；以及在第6頁(m)「娛樂巷」為「娛樂行」。
2. 楊學明議員表示在會議初段許議員希望本委員會每次討論15份文件，而本次會議討論10份文件已討論至下午約7時30分。他表示許議員多次在討論完他提交的文件便離去，認為增加議程對其他委員造成不公，因委員在會議後仍有其他公務，如出席居民會議。他希望其他委員就許議員提早離席的情況下，是否仍須需按其要求討論15份文件提出意見。
3. 陳學鋒議員同意楊學明議員的說法，並詢問主席將如何處理。他指許議員希望延長會議卻不在場，故建議若許議員不在席，會議便結束。
4. 主席表示須有足夠的法定人數才能開始或繼續會議。此外，提交文件的委員須在席才能就有關文件進行討論。
5. 李志恒議員希望主席參考過往會議經驗，衡量於一次交運會會議能否討論眾多事項，並建議將相關議題合併。再者，他認為主席須考慮是否需要預留45分鐘時間討論每一份政府部門提交的文件，他認為若部門能提供足夠資料可減少簡介文件的時間。
6. 楊學明議員認為充份的討論是必須的，惟不應因一位提早離開會議的委員要求而延長會議。他認為要求其他委員、政府部門及民政處同事延長出席會議以滿足一位不在席委員的要求並不公平。他因許議員先行離開會議而不接受他提出增加會議議程的建議，並請主席作出裁決。
7. 主席表示不能控制議員是否留座，並將轉達楊學明議員的意見予許議員。
8. 陳學鋒議員建議於會議的尾段才討論許議員提交的文件。
9. 主席表示會勸喻許議員出席會議。他續宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為2018年6月7日，政府文件截止日期為2018年5月16日，委員文件截止日期為2018年5月23日。
10. 會議於下午7時39分結束。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 會議紀錄於 | 二零一八年六月七日 通過 | |
|  | 主席:陳財喜議員, MH |
|  | 秘書:黃筱靜女士 |

中西區區議會秘書處

二零一八年六月