**中西區區議會**

**二零一八至一九年度**

**交通及運輸委員會**

**第七次會議紀錄**

**日　期：**二零一九年三月二十八日(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,JP\* |  |
|  |  |  |
|  | 副主席 |  |
|  | 盧懿杏議員, MH | (下午2時37分至7時10分) |
|  |  |  |
|  | 委員 |  |
|  | 陳捷貴議員, BBS, JP | (下午2時36分至7時10分) |
|  | 陳學鋒議員, MH, JP \* |  |
|  | 鄭麗琼議員 | (下午2時37分至7時10分) |
|  | 張國鈞議員, JP | (下午3時11分至7時10分) |
|  | 許智峯議員 | (下午2時32分至7時10分) |
|  | 甘乃威議員, MH | (下午2時32分至5時26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\* |  |
|  | 楊哲安議員 | (下午2時44分至7時7分) |
|  | 葉永成議員, SBS, MH, JP | (下午2時44分至6時21分) |
|  |  |  |
|  | 增選委員 |  |
|  | 馮家亮先生 | (下午2時35分至6時21分) |
|  | 張啟昕女士 | (下午5時24分至7時10分) |
|  | 莫淦森先生\* |  |
|  | 何致宏先生 | (下午2時56分至5時27分) |

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 |
|  |  | |  |
|  | 第6項 | |  |
|  | 吳有雙先生 | | 消防處分區指揮官(港島中) |
|  | 董國強先生 | | 消防處消防區長(港島中) |
|  |  | |  |
|  | 第7項： | |  |
|  | 李明耀先生 | | 香港電車公司營運經理 |
|  | 敖思灝先生 | | 香港電車公司董事總經理 |
|  | 區兆峯先生 | | 運輸署高級運輸主任/中西區 |
|  |  | |  |
|  | 第8項 | |  |
|  | 楊俊榮先生 | | 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1 |
|  | 莫駿希先生 | | 運輸署運輸主任/巴士發展(港島1) |
|  | 黃漢中先生 | | 城巴/新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理 |
|  | 黃嘉俊先生 | | 城巴/新世界第一巴士服務有限公司高級策劃主任 |
|  | 鍾佩怡女士 | | 城巴/新世界第一巴士服務有限公司總公眾事務主任 |
|  | 馬詹唯先生 | | 新世界第一巴士服務有限公司營運經理 |
|  | 黃鑑先生 | | 新世界第一巴士服務有限公司營運壹部經理 |
|  | 黃秀娟女士 | | 九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(交通策劃) |
|  |  | |  |
|  | 第9項 | |  |
|  | 王國良先生 | | 運輸署高級工程師 4/運輸策劃 |
|  | 駱裕發先生 | | 運輸署工程師 10 / 運輸策劃 |
|  |  | |  |
|  | 第10項 | |  |
|  | 麥達成先生 | | 志達交通顧問有限公司 |
|  | 朱家寧女士 | | 志達交通顧問有限公司 |
|  | 譚思維先生 | | 運輸署工程師/中西區2 |
|  |  | |  |
|  | 第11項 | |  |
|  | 馮偉仁先生 | | 運輸署工程師/中西區1 |
|  |  | |  |
|  | 第12項 | |  |
|  | 陳潤儀女士 | | 路政署區域工程師/中區 |
|  | 葉宏宇先生 | | 運輸署工程師/中西區3 |
|  | 楊國聰先生 | | 警務處西區交通隊主管 |
|  |  | |  |
|  | 第13項 | |  |
|  | 馮偉仁先生 | | 運輸署工程師/中西區1 |
|  | 楊國聰先生 | | 警務處西區交通隊主管 |
|  |  | |  |
|  | 第14項 | |  |
|  | 陳潤儀女士 | | 路政署區域工程/中區 |
|  | 葉宏宇先生 | | 運輸署工程師/中西區3 |
|  | 楊國聰先生 | | 警務處西區交通隊主管 |
|  |  | |  |
| **列席者：** |  | |  |
|  | 黃何詠詩女士,JP | | 中西區民政事務專員 |
|  | 楊頴珊女士 | | 中西區民政事務 高級行政主任 (區議會) |
|  | 區兆峯先生 | | 運輸署 高級運輸主任/中西區 |
|  | 馮偉仁先生  譚思維先生  陳潤儀女士 | | 運輸署 工程師/中西區1  運輸署 工程師/中西區2  路政署區域工程/中區 |
|  | 高家樂先生 | | 香港警務處 西區行動主任 |
|  | 溫偉強先生 | | 香港警務處 中區交通隊主管 |
|  | 楊國聰先生 | | 香港警務處 西區交通隊主管 |
|  | 秘書  黃慧欣女士 | | 中西區民政事務處 行政主任(區議會)2 |
|  | | |  |
| **因事缺席者：** | | |
| 李澄幸先生 | |

**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七次會議。

**第1項： 通過會議議程**

1. 主席表示，鑑於議員關注港鐵及電車意外事故跟進工作及日後預防措施，他表示同意今次交通及運輸委員會(交運會)會議上，特別就有關議題作出討論，秘書處曾就有關議題邀請議員提交文件，秘書處在截止日期前收到三份文件，將會在議議程的第6項及7項作合併討論。
2. 主席表示因港鐵公司未能派員出席是次會議，故詢問委員是否同意將港鐵議題順延至下次會議討論。
3. 許智峯議員詢問港鐵公司未能派員出席的原因。他認為即使港鐵未能派員出席，委員亦可在會議上就有項事項表達意見，並希望繼續討論有關議程。
4. 中西區民政事務高級行政主任 (區議會) 楊頴珊女士表示港鐵公司回應指因忙於處理是次意外的跟進事項，故未能出席是項會議。港鐵公司現先向委員會提交書面回覆，並承諾如日後有更詳細資料會向委員會提交。
5. 楊學明議員詢問如順延有關議程至下次會議，可否確保港鐵公司可派員出席下次會議。
6. 主席指其會在得到委員同意後去信運輸及房屋局局長及港鐵公司高層，就港鐵公司未能派員出席是次會議表達強烈不滿及譴責，並強烈要求港鐵公司必須出席6月份舉行的交運會。他詢問委員是否同意以上做法。
7. 許智峯議員建議繼續在是次會議討論港鐵意外事故的議題。
8. 甘乃威議員指其曾向秘書表示強烈反對只予2天時間予委員理解「電子道路收費」文件的安排，認為文件並非緊急。他認同主席取消於會議上討論「電子道路收費」文件的安排，並建議主席如下次有同類情況發生，應遵守會議常規及予委員足夠時間理解文件。
9. 主席表示「電子道路收費」文件將安排於下次區議會會議上討論。
10. 許智峯議員詢問取消於是次會議上討論「電子道路收費」文件的原因。
11. 主席表示他決定取消本次於會議上討論「電子道路收費」的文件。
12. 中西區民政事務專員黃何詠詩女士表示主席及運輸署都同意取消於本次會議上討論「電子道路收費」的文件。
13. 吳兆康議員建議繼續討論港鐵意外事故的議題。
14. 委員會通過會議議程。

**第2項：通過二零一九年一月三十一日交運會第六次會議紀錄**

1. 委員會通過第六次會議紀錄。

**第3項：第六次會議續議事項查察表 (中西區交運會文件第38/2019號)**

(下午2時33分)

1. 委員會備悉文件。

**第4項：主席報告**

(下午2時33分)

1. 主席表示就主要小型交通改善項目及其時間表(截至2019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。。
2. 委員會備悉文件。

**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)」工程項目工程進展及通車後安排簡報**

**(中西區交運會文件第34/2019號)**

(下午2時41分至3時11分)

1. 路政署高級工程師1/中環及灣仔繞道陳大志先生向委員介紹中環及灣仔繞道(下稱繞道)的情況。他表示繞道已於2019年1月20日開通第一階段繞道，亦曾於2月13日的特別會議中向委員會介紹全面開通的安排。他指繞道已於2019年2月24日全面通車。現時，駕駛人士駛出繞道隧道後，可直接經林士街天橋前往西區。此外，他補充繞道餘下的工程，包括以永久路牌取代臨時路牌，以及更新道路標記將會於非交通繁忙時間進行。
2. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
3. 陳學鋒議員認為運輸署及路政署需要調整繞道附近的燈號、繞道內的指示牌及路牌設計。他建議於隧道內的灣仔(北)出口改設虛線，讓駕駛人士無須在進入隧道前選定路線。他續建議將西行上干諾道中天橋的切線位置提前，予駕駛人士及早選擇路線。
4. 陳捷貴議員希望繞道的路牌指示清晰教導駕駛人士利用繞道左線前往金鐘及政府總部。
5. 甘乃威議員建議調教由上環方向前往中環的橋底燈號，以及建議增加橋底右轉至林士街的行車線，以改善該路段的交通擠塞問題。另外，他詢問現時於金融街的臨時安排是否永久安排，如是，他建議將執行臨時安排的位置改建停車場咪錶。他詢問部門是否有措施解決繞道灣仔（北）出口因旅遊巴過多所導致的交通擠塞問題。
6. 鄭麗琼議員詢問運輸署是否有計劃處理已封閉的林士街天橋東行線路段。
7. 楊學明議員表示現時林士街天橋底東行線的交通擠塞問題較繞道通車前嚴重，詢問運輸署是否有措施解決由西區前往中環的交通擠塞問題。
8. 許智峯議員認為繞道的使用量不大，並請運輸署提供使用量數據。他詢問現時繞道的使用量與目標使用量有否出現差距。他希望運輸署可於日後匯報是項議程時匯報繞道使用量的數據。
9. 楊哲安議員建議署方提供清晰的路牌及指示牌教導駕駛人士進入隧道。他希望運輸署考慮將隧道內改設為虛線予駕駛人士轉線駛出灣仔(北)。
10. 馮家亮委員希望部門清洗進入繞道前以黑色油漆臨時遮蓋的道路標記。他認為繞道內前往會展的路牌標誌使駕駛人士感到混亂。他建議於繞道內的路牌上加設前往中半山的提示。
11. 葉永成議員建議再次安排繞道實地視察，以便委員指出繞道問題。他指金融街違泊問題嚴重，建議警方以「拖車」方式拖走違例泊車的車輛，並希望警方嚴加執法。
12. 主席請署方於會後提供現時繞道的車流量，以及比較現時繞道於繁忙及非繁忙時間的使用量與目標使用量有否出現差距。他希望運輸署解決西區的交通擠塞問題，並請警方以「拖車」方式拖走違例泊車的車輛。此外，他希望部門盡快就委員對繞道內關於路牌及道路標記的意見提供解決方案。
13. 路政署高級工程師1/中環及灣仔繞道陳大志先生表示現時工程人員已安排將新舊道路標記不清晰的地方進行重鋪路面，以解決混淆情況，而有關工程需時約數月。
14. 運輸署工程師/中西區馮偉仁先生表示路政署在3月中旬進行交通調查收集的數據，署方正分析有關數據，並正檢視及調整交通燈號時間以應付不同時段的車流。他續指民寶街與民耀街的交通燈控路口交通繁忙，除沿民寶街落橋的東行方向外，亦有很多車輛經民耀街北行或南行進出中環碼頭一帶，署方需時分析該路口在不同時段的交通流量變化，以調校合適的燈號。他指署方會檢視及考慮增加往半山、紅棉道一帶的方向指示標誌，並已安排更換正街一帶的現有的臨時方向指示標誌。另外，他指出署方在通車前已預計金融街近四季酒店一帶的車流量會增加，故署方已在去年12月底在該路段加設雙黃線，禁止車輛在上址停車等候。他續指據署方觀察，繞道開通初期仍有車輛在該處停車等候，甚至違例停泊，因此現時部份金融街右線已被臨時圍封，署方會檢視金融街的道路標記以理順該路段的車流。至於由西區東行前往中環的交通方面，由於干諾道中橋底路段的交通情況在繞道通車後仍未穩定，署方交通燈控制中心的工作人員一直密切監察附近一帶的交通情況，並在有需要時由人手操控交通燈號以紓緩交通擠塞。就將繞道東行近灣仔（北）出口的雙白線更改為虛線的建議，他表示署方會研究。
15. 主席詢問運輸署是否正收集現時繞道的車流量，以及比較現時繞道於繁忙及非繁忙時間的使用量與目標使用量有否出現差距。
16. 運輸署工程師/中西區馮偉仁先生表示署方一直有收集繞道的車流量數據。根據署方的初步數據，繁忙時間東行方向的車流量為約每小時2,000-2,300架次，而繁忙時間西行方向的車流量則為約每小時2,100架次。他續指署方會以收集到的實際車流量數據比較預計車流量，如發現有差異時並會分析原因，及在有需時時制訂交通改善措拖。
17. 主席詢問路政署可否盡快完成重鋪路面工程。
18. 路政署高級工程師1/中環及灣仔繞道陳大志先生表示因重鋪路面工程涉及多個位置，加上需要配合交通情況安排，故需時完成工程，惟工程團隊會積極研究可否將交通安排時間縮短，以盡快完成工程。
19. 葉永成議員補充其有相片證明四季酒店金融街一帶的雙黃線泊滿違例車輛，質疑將該路段劃為雙黃線以打擊違例泊車問題的成效。
20. 陳學鋒議員重申其建議在隧道內的灣仔(北)出口改設虛線，讓駕駛人士可於隧道內選擇路線。
21. 主席詢問警方會否採取「拖車」方式拖走違例泊車的車輛。
22. 香港警務處中區交通隊主管溫偉強先生表示警方會針對有危險及造成實際阻礙情況執行拖車行動，並已一直執行有關行動。他指警方一直就金融街違例泊車問題作出不定時執法，亦加強執法至每日巡視該處平均超過10次，以票控違例車輛。他續指警方已於中環繞道開通初期安排警員管制該帶的交通，並正研究其他可行方法解決違例泊車的問題。
23. 主席詢問運輸署如於現時金融街右線路段設置咪錶，是否更能有效解決該處的違例泊車問題。
24. 運輸署工程師/中西區馮偉仁先生表示金融街的車流量頗高，以及巴士由香港站公共運輸交匯處轉出金融街時需佔用右線的部分空間，故不建議於金融街右線路段設置咪錶。
25. 主席重申希望路政署可盡快完成重鋪路面工程，以及盡快就委員對繞道內的路牌及道路標記之意見提供解決方案。

**第6項：關注港鐵信號故障引致撞車意外,**

**(中西區交運會文件第39/2019號)**

**強烈讉責政府及港鐵維護鐵路安全不力以至出現列車相撞等多次意外**

**(中西區交運會文件第41/2019號)**

(下午3時11分至3時54分)

1. 主席請居民代表葉錦龍先生發言。他認為是次事件是源於舊信號過渡至新信號期間出現問題。他述及鐵路信號系統工程學院於2016年在多倫多舉行的「通訊為本列車控制技術」會議上，有一位主理倫敦4線鐵路系統的總監曾發表一張圖，圖中顯示當香港完成更換「通訊為本列車控制技術系統」後，所有圖中的信號系統紅綠燈將會消失，他擔心此科技會取代車長的角色。此外，他詢問是否如有消息指港鐵在進行新信號系統測試時沒有人監控。再者，他認為港鐵管理不善，並應有責任向公眾解釋。
2. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
3. 楊學明議員對於港鐵公司未能派員出席是次會議表示極度不滿及遺憾。他希望主席能將是項議題的意見轉交運輸及房屋局局長，以責成港鐵公司正視問題並作出改善。他表示不理解為何港鐵公司已運作系統多次才進行實地測試，仍會發生地鐵兩列列車相撞。他表示由於港鐵、運房局及機電工程署沒有代表列席是次會議解釋系統出現的問題，認為是次會議發言徒然。
4. 鄭麗琼議員表示雖然荃灣線由金鐘站至中環站的服務暫停，惟她認為港島線由金鐘至中環的服務未能承接受服務暫停影響的人流，加上，暫停的服務未能於於翌日恢復，帶來很大的不便。此外，她表示當天雖然在上午6時許已有相關路段暫停服務的通知，但仍有市民因事故而遲到，詢問港鐵事故罰款機制如何補償市民，認為港鐵需正視問題。她指港鐵公司應按民主黨提出的方程式賠償1870萬，並表示現時的港鐵事故罰款機制明存實亡。她指動議要求需要有一個獨立委員會公開調查有關事故，希望此動議會獲得各議員的支持。另外，她讚揚消防處在是次事故的救援工作。
5. 陳學鋒議員對於港鐵公司在發生重大事故後不派員出席是次會議表示不滿。他認為議會應該發信致現任港鐵主席、候任港鐵主席及運輸及房屋局局長表達港鐵在本區發生嚴重事故後仍不派員出席及聽取議員意見的不滿。另外，他表示較早前港鐵更換信號系統工程曾導致整個中環站停電，加上金鐘站日後將為「超級轉乘站」，因此對港鐵更換信號系統工程有可能使乘客及列車安全受影響表示憂慮。他要求港鐵公司做到「零意外」，以及要求港鐵於完成意外調查報告後需立即到區議會向各委員交代，聆聽委員意見。他認為應強烈譴責港鐵公司。
6. 葉永成議員對港鐵公司不派員出席是次會議表示非常憤怒，並認為港鐵不尊重中西區區議會。他要求委員會去信運輸及房屋局局長及候任港鐵主席表達遺憾，認為港鐵公司即使於現階段未能就事故解答委員問題，亦應出席會議聽取委員意見。他指市民在是次會議發表的意見亦因港鐵未能派員出席而無法確認其內容是否正確。他並指港鐵即使根據「港鐵事故罰款機制」作出的賠償，也只是將市民的金錢作為賠償。此外，他建議委員會去信港鐵公關總監，認為港鐵公司的公關有責任向議員解釋事故，即使暫時未能明確作出回覆，亦可後補資料，重申他不能接受港鐵公司在發生事故後沒有派員出席是次會議。
7. 莫淦森先生對港鐵於出現事故後不派員出席是次會議表示不滿。此外，他表示地鐵列車應有一個自動保障系統以防止在任何情況下出現列車相撞意外，他指港鐵應有政策定時測試系統是否符合其功用，故他詢問港鐵有否定期檢查系統，若有，發生撞車事故的原因及是否涉及人為失誤或「造假」測試。再者，他表示不能接受是次事故由納稅人賠償。
8. 何致宏先生表示在本次會議中因港鐵沒有派員出席，因此未能得悉調查進度。他詢問政府敦促港鐵的調查進度的情況及罰款公式的計算方法。再者，他指認為是次事故發生後，各方面的應對不足。他表示雖然只是荃灣線中環至金鐘段出現問題，惟所影響的範圍甚廣。他憂慮如發生同樣事故，並影響一個以上的車站時，會導致災難性的後果。因此，他認為政府需要檢討鐵路作為主要公共交通服務的方針。
9. 吳兆康議員指港鐵就沙中線及日常故障的調查不力，質疑是次撞車事件由港鐵進行內部調查的成效。他要求成立一個獨立專家委員會調查是次事件。他詢問事故是因系統問題、測試問題、工程進度過快或其它問題，以及由誰負責。他認為港鐵公司主席馬時亨先生監管港鐵不力，而向傳媒及市民交代的公開資料透明度亦不足，故要求馬先生離任。他希望各持份者不要包庇港鐵及監管部門。他重申希望有成立一個獨立專家委員會主導是次調查，而非由港鐵進行內部調查。
10. 許智峯議員強烈譴責及批評港鐵於出現嚴重列車事故後不派員出席會議，並認為港鐵不尊重區議會及不願承擔接受公眾問責。由於不清楚事故的罰則及調查是否準確，他認為現時機制未能有效管治港鐵。他表示市民並不單希望港鐵公司受到懲罰，而是希望找出責任誰屬及確保日後不會發生同類意外。他表示港鐵不派員出席會議，使委員無法向港鐵公司進行詢問，認為議會需明確表達立場。另外，他不理解有議員於修訂動議中刪除「委託獨立專家調查」及「港鐵年賺百億盈利仍恆常加價卻又恆常意外」的字眼，希望有關委員作出解釋。
11. 張國鈞議員同意吳議員所指不要包庇港鐵，惟他不認為要求現任港鐵主席馬時亨先生離任是處理是次事故的最佳方式。他表示委員十分關注是次事件，原希望港鐵能派員出席是次會議，聽取市民對本次意外及善後安排的意見。他指近年港鐵工程出現災難性問題，而是次意外發生後亦出現公關災難。他希望港鐵公司的公關團隊在意外發生後，可出席會議向市民解答問題及聽取市民的意見。他同意需就是次事件批評港鐵，並建議去信運輸及房屋局局長，反映委員會希望港鐵公司能派員出席會議以聽取委員的意見。
12. 李志恒議員表示委員未能於是次會議向港鐵公司反映就意外後的善後工作之意見，建議委員在其他場合向港鐵公司就如何避免再次發生意外及事後的善後工作進行溝通。此外，他認為各有關部門/機構似乎於事故發生後互相推卸責任，運輸及房屋局及機電工程署作為監管的機構只責成港鐵調查，並沒有向外交化他們作為監管機構，在港鐵進行信號測試時所需採取的準備措施；此外，他不滿港鐵公司在意外後的整體態度，指港鐵只將責任推卸至系統供應商的系統出錯。他補充該系統供應商的系統曾於較早前發生意外，詢問港鐵公司及運輸及房屋局在選擇系統供應商時，有否考慮系統供應商的質素，以及有否在選擇系統供應商上涉及過失。他希望各方面認真調查是次意外，並就如何避免同類事件再次發生，以及減低對市民影響的善後工作進行研究。
13. 陳捷貴議員感謝消防處於是次事故的救援工作。他對港鐵公司在意外後不出席議會的會議表示遺憾。他認為港鐵公司公關部門需在遞交報告前安撫市民。他同意去信港鐵公司譴責其未能派員出席是次會議。
14. 主席對港鐵公司不派員出席是次會議表示不滿。他表示區議會是民意的代表，而港鐵公司不出席是次會議是公關災難。他表示委員會通過去信運輸及房屋局局長、現任和下任的港鐵主席，以就港鐵公司未能派員出席是次會議表達強烈不滿及遺憾。此外，他認為港鐵公司整個管理文化有待改善，建議政府委派工作隊到訪港鐵進行調查，並指現時在董事局的政府代表未能有效地管理港鐵公司。另外，他對港鐵的應變措施不濟表示遺憾。最後，他感謝消防處的工作並邀請消防處簡介當天的救援情況。
15. 消防處分區指揮官(港島中)吳有雙先生感謝議員對消防處工作的肯定。他表示於2019年3月19日上午約7時，消防處派出7輛消防車及33名消防人員(包括坍塌搜救專隊)到達中環站。他表示明白每當集體運輸系統出現嚴重意外，都會對香港整體的交通造成即時影響，令市民生活受阻。為維護重大公眾利益，因此消防人員希望可憑著處理緊急事故的專業知識和經驗去協助鐵路系統回復正常運作。他表示消防處的坍塌搜救專隊較早前曾到海外接受處理鐵路意外的專業訓練，正好為是次意外事件提供適切的支援，讓系統能夠盡快在意外後恢復運作。他指消防人員利用兩個重型油壓積及一個氣墊積，進行了約6小時工作，成功將車廂積起720亳米，讓港鐵人員可以放入特別工具，扶正受損的車廂。他表示經過港鐵及本處人員共同努力，受意外影響的港鐵中環站在3月20日早上恢復通車。
16. 主席表示秘書處就「強烈讉責政府及港鐵維護鐵路安全不力以至出現列車相撞等多次意外」的文件收到動議，其中有議員提出修訂動議及再修訂動議，而根據中西區區議會會議常規第20(1)條，區議會須先就再修訂動議進行表決。
17. 許智峯議員提出規程問題，他詢問按會議常規第46條，議員在討論事項與自己有利益關係時需要作出申報，因此他請主席邀請委員就是否持有港鐵股票作出利益申報。
18. 主席詢問委員是否持有港鐵公司股票，並表示其本人沒有持有港鐵公司股票。
19. 陳捷貴議員表示其持有少量港鐵公司的股票。
20. 楊學明議員認為不需要就是項動議作出申報。
21. 許智峯議員表示若委員持有港鐵公司的股票並收取利息，便涉及利益。
22. 陳學鋒議員表示根據區議會的申報表，若委員手持超過某公司百份之一的股票需要作出申報。
23. 主席表示請委員就下列再修定動議作出表決。經投票後，下列再修定動議不獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修定動議： | 本會強烈譴責政府及港鐵維護鐵路安全不力，以致多次出現列車故障及意外。本會要求當局徹查是次列車相撞的原因，為增加徹查的公正性，避免角色衝突人員主導港鐵調查，本會要求政府立即成立獨立專家小組公開公正徹查是次列車相撞事件，嚴肅追究有關責任，並坦誠地向公眾及議會交代。在徹底查明意外原因及確保意外不會再次發生前，相關新訊號系統工程測試必須停止。本會同時強烈譴責港鐵年賺百億盈利仍恆常加價卻又恆常意外，愧對市民。本會認為港鐵應全面檢視維護鐵路的安全系統、增加維護鐵路的安全資源，並就相撞事件特別補償市民，就一連串意外補償香港市民，包括停止在盈利豐厚的情況下仍不斷無理加價，更應長期減價以補償市民長期不便。本會並敦促政府切勿包庇港鐵，並要求港鐵主席馬時亨提早下台。  (由鄭麗琼議員提出，吳兆康議員和議) |

(5位贊成：鄭麗琼議員，許智峯議員，吳兆康議員，伍凱欣議員，何致宏委員)

(12位反對︰陳捷貴議員，陳財喜議員，陳學鋒議員，張國鈞議員，李志恒議員，盧懿杏議員，楊開永議員，楊學明議員，楊哲安議員，葉永成議員，馮家亮委員，莫淦森委員)

(0位棄權)

1. 主席表示請委員就下列修定動議作出表決。經投票後，下列修定動議獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 修定  動議： | 本會強烈譴責政府及港鐵維護鐵路安全不力，以致多次出現列車故障及意外。本會要求當局徹查是次列車相撞的原因，嚴肅追究有關責任，並坦誠地向公眾交代。  在徹底查明意外原因及確保意外不會再次發生前，相關新訊號系統工程測試必須停止。本會認為港鐵應全面檢視維護鐵路的安全系統、增加維護鐵路的安全資源，並就一連串意外補償香港市民，包括停止在盈利豐厚的情況下仍不斷無理加價。本會並敦促政府切勿包庇港鐵，並要求港鐵主席馬時亨提早下台。  (由莫淦森委員提出，楊開永議員和議) |

(17票贊成：陳捷貴議員，陳財喜議員，陳學鋒議員，鄭麗琼議員，張國鈞議員，許智峯議員，李志恒議員，盧懿杏議員，伍凱欣議員，吳兆康議員，楊開永議員，楊學明議員，楊哲安議員，葉永成議員，馮家亮委員，莫淦森委員，何致宏委員)

(0票反對)

(0票棄權)

1. 主席結束是項文件之討論。

**第7項：確保電車行車安全，以居民為首要**

**(中西區交運會文件第40/2019號)**

(下午3時54分至4時38分)

1. 主席表示香港電車文化保育學會提交的的文件已呈檯供議員參閱。他續請居民代表葉錦龍先生發言。
2. 葉錦龍先生表示他於事故發生後曾與專業人士實地視察電車路軌及就電車車款進行研究。他指是次電車翻側的成因可能因該電車為鋁製新款電車，車身較輕，駕駛時的速度較舊款電車快、因機件故障或車長未有妥善檢查車輛而導致電車翻側意外。此外，根據他的觀察，涉事電車留下的剎車沙痕只有一邊，表示可能有一邊緊急制動沙喉未能順利啟動協助減速。他請電車公司檢查高科技電車的機件有否老化及研究車長是否未能適應新車。他希望電車公司加強車長對不同車種的訓練，車長於考獲及格後才能駕駛該款車種。
3. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
4. 陳學鋒議員認為現時電車的剎車系統過於完善，車長過於依賴剎車系統，導致電車司機駕駛速度過快，什至造成電車出軌。他指電車司機的駕駛態度欠佳，加上電車公司催促車長「追更」等文化，導致電車交通意外不斷發生。他希望電車公司加強教育車長駕駛安全知識，認真檢視及更正電車公司的問題。
5. 葉永成議員希望電車公司盡快向委員會提交一份詳細的調查報告，並盡快作出改善。
6. 陳捷貴議員表示其曾和主席與電車公司代表會面，電車公司表示涉事電車的車身未有因改用鋁金屬而變輕，而在路軌上的防噪音物料亦不會增加電車出軌的風險。他指電車公司初步認為事故與車長培訓問題無關。他建議電車公司在電車加設車速限制裝置及速度顯示器，以提醒司機注意車速，記錄車速亦可用作追究責任。他續指是次意外提醒電車公司應加強員工訓練及監管員工。
7. 楊學明議員指有電車司機反映現時鋁金屬車身的電車感覺較舊電車車身輕。他詢問電車公司有否電車實時監察系統記錄事故發生的情況，以及肇事司機入職時間。他希望電車公司盡力挽留人才，為香港市民提供安全的電車服務。
8. 吳兆康議員詢問電車公司所訂定的電車「交更」時間是否過於緊湊，使電車司機因急於交接而造成超速問題，以及新款電車結構過高會否對電車重心造成影響，構成風險。他希望電車公司大幅增撥資源用作保養維修管理及安裝車速限制裝置。
9. 楊開永議員詢問電車上安裝的「黑盒」有否記載發生事故前的車速記錄。他建議電車公司安裝速度顯示器，以提醒司機注意車速。
10. 鄭麗琼議員詢問是次事故是否與車軌保養及磨蝕有關。
11. 李志恒議員詢問電車公司是次事故是否因司機過勞或急於回廠而出現疏忽的情況。他指雖然電車公司已實施多項措施保障服務質素，但仍然未能避免是次重大意外。他詢問電車公司如何避免再次出現同類意外。
12. 許智峯議員指2017年電車翻側事故後，電車公司曾向內部員工實行速度監察計劃，但後來無故停止了計劃。他詢問電車公司有否在2017年停止計劃後再次推展類似計劃，而運輸署是否知悉此計劃，雙方曾否就此作溝通、電車公司會否考慮安裝速度顯示器，或實施於車長超速時立刻通知控制中心的即時性措施，讓中心得以即時跟進。他續詢問警方有否2017年事故後電車超速的數據，以及是否有加密巡查及撿控電車超速的情況。
13. 何致宏委員請運輸署及電車公司確切交代發生是次事故的原因。他詢問電車公司於2017年中環發生電車翻側事故後再次發生類似事故的原因。
14. 盧懿杏議員認為電車司機培訓不足，以及車長過於依賴剎車系統。他請電車公司在深入調查後將結果提交區議會跟進，以及希望電車公司提升駕駛及服務質素。
15. 主席希望電車公司盡快提交事故調查報告。他詢問運輸署是否需為發生電車事故負上責任。他指早前與電車公司會面時曾要求電車公司在電車加設車速限制裝置及速度顯示器，以提醒司機注意車速，並加強對司機的培訓。他表示運輸署及電車公司可從太平洋廣場之閉路電視估計當時電車行駛速度。他再次促請電車公司盡快遞交事故調查報告。
16. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生表示電車公司一直把營運安全放於首位，而電車公司一直致力監管電車司機。於2017年的電車事故後，電車公司已加緊監督電車司機、安排由雷射槍偵測行車速度、建立龐大的數據庫儲存數據，以及在所有電車上安裝了俗稱「黑盒」的車速紀錄儀，資料包括電車加速及煞車紀錄等會被記錄。他表示明白電車公司的措施仍然不足夠，但公司會盡量完善。他指對現時的電車系統充滿信心，於是次電車事故後，公司會循正確方向改善不足。他補充當完成事故調查報告後，公司會盡力改善及提升服務。此外，他指公司會利用數據及科技，以完善電車服務，並會繼續與電車司機作緊密溝通，提醒車長應有的駕駛態度。他強調是次事故是個別事件，絕大部分司機都盡忠職守。他續表示公司會於完成事故調查報告後，提出適切的方法以改善問題。
17. 主席詢問電車公司會否考慮安裝速度顯示器。
18. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生表示安裝速度警報裝置只屬於長遠計劃其中一個可行方向，公司需作進一步研究。
19. 主席詢問電車公司是否有針對是次事故的短期措施。
20. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生指公司首先會重新審視電車司機的駕駛行為，會開始個別約見面談，另外公司會繼續確保所有機件運作正常。
21. 主席詢問電車公司是否有針對是次事故的中期措施。
22. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生指公司會加強安全組的資源，並會盡快聘請員工主要負責就公司愈來愈多收集回來的數據進行分析及報告。
23. 主席詢問電車公司會否利用數據，提供適切的措施，以便監管電車司機。
24. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生表示公司會更善用數據，吸取是次事故的經驗並作出相應措施。
25. 運輸署高級運輸主任/中西區區兆峯先生表示運輸署已要求電車公司就是次事故提交報告。他指據署方知悉，電車公司現時已為車長提供各類訓練，包括為新入職車長提供8個星期的訓練課程，電車公司亦為現職車長提供復修訓練，以確保車長能提供安全及可靠的服務。他補充電車上安裝了俗稱「黑盒」的車速紀錄儀，署方並會與機電工程署及警方深入了解事件。此外，他指署方知悉電車公司現已停止速度監察計劃。
26. 主席詢問運輸署於2017年發生電車事故後所採取的措施。
27. 運輸署高級運輸主任/中西區區兆峯先生回應指署方於電車事故後已要求電車公司提交電車事故的報告，署方亦會定期與電車公司舉行會議以檢視電車的營運及研究改善方案。
28. 警務處西區交通隊主管楊國聰先生指該路段並非交通黑點，警方在事故當晚檢查路軌時未有發現異物或人為破壞的痕跡，初步調查路軌正常。他表示事故現正由港島總區交通部的意外調查隊從駕駛態度、機件故障等方向進行調查，警方會繼續進行搜證。他補充「黑盒」暫存於警方，但由於稍後需用作呈堂及審訊之用，故現階段未能公開「黑盒」內容。此外，他指警方未有安裝任何儀器或針對性行動為檢測電車速度。他續表示警方交通部道路安全組與電車公司一直保持聯繫並會定期舉行會議。
29. 香港電車有限公司代表李明耀先生回應指新款電車的重量與舊款相約，並未如坊間所指有所參差。他表示公司已將「黑盒」資料交予警方調查。他補充肇事車長已入職8個月，已接受了本公司8個星期的嚴格訓練，並已通過新型電車訓練及考核。
30. 許智峯議員詢問電車公司是否仍在推行速度監察計劃，以及電車公司有否訂定電車司機需於特定時間內返回電車廠。
31. 香港電車有限公司董事總經理敖思灝先生表示許議員所提出的應是「行車速度監察數據」計劃，鑑於公眾對此計劃存有錯誤理解，公司已於2017年電車事故發生後暫停該計劃。他重申「行車速度監察數據」計劃並沒有要求司機加快或減慢車速，當時公司推行該計劃亦只是用作監察電車速度，以便評核電車司機的表現，並為有需要改進的電車司機安排培訓。他指現時公司已聘用神秘乘客作突擊評核，以評核電車司機的表現。他補充電車公司沒有要求司機需於指定時間返回電車廠。
32. 主席表示請委員就下列再修定動議作出表決。經投票後，下列再修定動議2不獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修定動議2： | 鑑於連續發生電車翻側意外，本會強烈讉責政府及電車公司維護電車安全不力，要求電車加設車速限制裝置，以及要求電車公司大幅增撥資源，從機件設計及保養、人手培訓各方面作出改善，確保電車行車安全，以居民安全為首要。  (由吳兆康議員提出，何致宏委員和議) |

(6位贊成：鄭麗琼議員，許智峯議員，甘乃威議員，吳兆康議員，伍凱欣議員，何致宏委員)

(10位反對︰陳捷貴議員，陳財喜議員，陳學鋒議員，張國鈞議員，李志恒議員，盧懿杏議員，楊開永議員，楊學明議員，葉永成議員，莫淦森委員)

(0位棄權)

1. 主席表示請委員就下列再修定動議1作出表決。經投票後，下列修定動議1獲得通過。

|  |  |
| --- | --- |
| 再修定動議1： | 鑑於連續發生電車翻側意外，本會強烈要求政府加強監督電車公司，確保電車行車安全，在電車加設車速限制裝置及速度顯示器，以及要求電車公司從機件設計、保養及人手培訓等各方面作出改善，確保電車行車安全，以居民安全為首要。  (由楊開永議員提出，陳學鋒議員和議) |

(17票贊成：陳捷貴議員，陳財喜議員，陳學鋒議員，鄭麗琼議員，張國鈞議員，許智峯議員，李志恒議員，盧懿杏議員，伍凱欣議員，吳兆康議員，楊開永議員，楊學明議員，楊哲安議員，葉永成議員，馮家亮委員，莫淦森委員，何致宏委員)

(0票反對)

(0票棄權)

1. 主席結束是項文件之討論。

**第8項：2019 - 2020年度中西區巴士路線計劃**

**(中西區交運會文件第25/2019號)**

(下午4時38分至5時26分)

1. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1楊俊榮先生介紹提升服務項目。有關新巴第18號線延長服務時間事宜，署方建議延長星期一至五(公眾假期除外)的服務時間，並在新增服務時段內增派3輛巴士行走，以及上午9時後開出的班次以中環 (港澳碼頭)為總站，延長服務時間可為乘客提供多一條更便捷往來北角及中上環的巴士路線選擇。有關新巴第18號線遷移總站，他指上午7時45分至9時正從北角開出的班次的總站為上環(干諾道中近永和街)，上午9時15分至下午4時正從北角開出的班次的總站為中環 (港澳碼頭)；上午9時55分至下午5時55分往北角的班次會從中環(港澳碼頭)開出；現時下午6時10分至下午6時40分的班次亦會改從中環(港澳碼頭)開出。有關城巴第71號線((南朗山道巴士總站 － 中環(永和街)(循環線))，他指署方建議將此線更改為非循環線，將中環(民吉街巴士總站) 設為總站，以加強路線的穩定性，巴士公司亦會微調服務時間以配合以非循環線模式營運。有關過海隧道巴士第101X號線事宜，署方建議修改下午繁忙時間往觀塘方向的行車路線，改經中上環、太子道東及觀塘道，不停海底隧道收費廣場巴士站，不經九龍灣商貿區及牛頭角道。他補充為配合101X線的改動，現時於下午6時20分由堅尼地城開出的班次提早10分鐘至下午6時10分開出。有關更改港島區內的行車路線，他指署方建議九巴第603A號線往中環方向改經民康街、英皇道及高士威道，並將總站遷移至中環渡輪碼頭、九巴第960B及960X號線改經中環及灣仔繞道，以及建議九巴第968X號線改經中環及灣仔繞道。有關其他途經中西區的路線的提升服務建議，他指署方建議城巴第930A及930X號線改經荃灣西站、更改九巴第934A號線於新界區的行車路線、更改新巴第971號線於九龍區的行車路線，另亦因應乘客需求就第619、619X、948、960C、961P、962C、962S、962E、967、967X、969C、978A、980A、982X及E11S號線增加班次或增設特別班次。有關重組路線建議，他表示署方建議修改第307B號線往上環方向的行車路線，改經寶鄉街、太和、8號幹線及西區海底隧道、班次由2班增加至4班、取消星期六服務，以及修改路線號碼為過海隧道巴士第907B號線。此外，他指署方建議修改307C往灣仔(香港會議展覽中心)方向的行車路線，不經太和以配合過海隧道巴士907B號線(原307B號線)改動、增設2班由金鐘往大埔的下午回程服務。於金鐘開出時間為下午5時55分及6時15分，以及修改路線號碼為過海隧道巴士第907C號線。有關過海隧道巴士第680X及980X號線，署方建議增設兩班特別班次，由金鐘站(東)巴士總站開出經灣仔及西區海底隧道前往烏溪沙站及調整第680X號線往馬鞍山方向下午繁忙時間的班次。開出時間為下午5時40分及6時05分，以及增加第980X號線一至五(公眾假期除外)往灣仔方向上午繁忙時間的班次，並調整第680X號線在星期一至五(公眾假期除外)往中環方向上午繁忙時間的班次。有關署方建議新增途經中西區的路線事宜，新增經西隧過海巴士路線，包括新增屯門(第54區)往來西灣河(太安街)，星期一至五上午7時10分及7時20分由屯門開出，下午6時15分西灣河開出、新增屯門(第54區)往來灣仔北，星期一至五上午7時20分及7時30分由屯門開出，下午6時及6時15分由灣仔開出、新增元朗(新田)往來西灣河(太安街)，星期一至五上午7時10分及7時20分由元朗開出，下午6時15分由西灣河開出、新增荃灣西站前往西灣河(太安街)，星期一至五上午7時30分及7時40分由荃灣西開出，下午6時15分由西灣河開出，以及新增白石角往來灣仔會展，星期一至五上午7時20分由白石角開出，下午6時30分由灣仔開出。有關增設深宵過海巴士路線，包括新增過海隧道巴士第N307號線往來上環及大埔，每日上午5時20分及5時40分由大埔開出，凌晨12時20分及12時40分由中環開出、新增城巴第N930號線往來銅鑼灣、葵涌、大窩口及荃灣(愉景新城)，每日上午上午5時15分及5時35分由荃灣開出，凌晨1時15分及1時35分由銅鑼灣開出、新增九巴第N934號線海巴士往來荃灣及灣仔，每日上午4時45分及5時15分由荃灣開出，凌晨12時30分及1時由灣仔開出，以及新增城巴第962N號線往來銅鑼灣、深井、青龍頭、大欖及屯門置樂花園，每日上午5時20分及5時50分由屯門開出，凌晨12時50分及1時10分由銅鑼灣開出。重整安排項目方面，有關新巴第4X號線(華富(南) 往 中環(干諾道中)(循環線))，為回應地區訴求增設堅尼地城經薄扶林道往瑪麗醫院及南區的巴士服務，並提供更快捷的回程服務，建議修改往華富(南)方向的行車路線改經林士街天橋、干諾道西天橋、石山街及士美菲路前往薄扶林道並經置富，不經皇后大道中、皇后大道西、薄扶林道(介乎皇后大道西至士美菲路一段)等較為擠塞的路段，由中環至華富的車程平均節省約8分鐘，而全日受影響人數約1 300人，佔全線乘客約30%。此外，他於簡報上解釋受4X號線改道影響的乘客可使用相應的巴士替代路線，巴士公司亦提出了新的巴士轉乘計劃，以方便受影響市民。他補充大部分乘客可使用其他巴士路線直接前往目的地，或使用簡報上展示的轉乘優惠於瑪麗醫院轉乘其他巴士路線前往目的地。有關新巴第590號線(海怡半島 － 中環(交易廣場))，他指因應乘客量持續偏低，建議調整服務時間，只在星期一至五(公眾假期除外)繁忙時間提供服務，早上繁忙時間只提供往中環（交易廣場）的服務。建議開出時間為上午6時05分、6時30分、7時正、7時30分、7時50分、8時10分、8時30分及9時正，下午繁忙時間只提供往海怡半島的服務。建議開出時間為下午5時50分、6時10分及6時30分。此外，因應乘客量偏低，建議取消過海隧道巴士第301號線於星期六的服務。
2. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
3. 陳學鋒議員不贊成因應乘客需求增加過海隧道巴士路線班次或增設特別班次。他指現時中西區的交通擠塞問題嚴重，認為如再加特別班次，會增加中西區的交通負荷，及加劇干諾道中天橋底的交通擠塞問題。他詢問運輸署有否方法使巴士不需行經中上環地區。另外，就第101X號線調整行車路線後，巴士不停海底隧道收費廣場巴士站，他建議保留紅磡海底隧道收費廣場巴士站的站點，以便利市民轉乘地鐵。他續表示歡迎修改第4X號線的行車路線，方便市民由中環返來西環，惟他憂慮4X號線的班次會受士美菲路的交通情況影響，以及加重士美菲路的交通擠塞問題。
4. 甘乃威議員表示歡迎增加新巴第18號線日間服務，並詢問運輸署建議上午9時後由北角開出的班次以中環 (港澳碼頭)為總站，而上午9時前由北角開出的班次以上環(干諾道中近永和街) 為總站的原因。他建議第18號線由北角前往上環的巴士全日以港澳碼頭巴士站為總站。他反對第4X號線取消行經皇后大道中及皇后大道西的安排。
5. 楊學明議員要求巴士公司新增第930A號線在早上繁忙時段提供由石塘咀往荃灣的特別班次，以及傍晚時段繁忙時段提供由荃灣往石塘咀的特別班次。另外，就第4X號線取消15個停車站及新增5個停車站一事，他表示憂慮取消部門站點會導致客量不足，並詢問巴士公司會否考慮增加第91、71、7、4號線的巴士班次，以確保水街、西營盤一帶的居民不受第4X號線不經皇后大道中、皇后大道西、薄扶林道(介乎皇后大道西至士美菲路一段)站點的影響。
6. 楊開永議員表示支持第18X號線往堅尼地城方向改為行經中環灣仔繞道路段的安排，並詢問巴士公司未有書面通知議員有關安排的原因，以及運輸署有否就18X號線東行方向經中環灣仔繞道路段的安排作研究。另外，他認為重整4X號線後在堅尼地城地鐵站A出口增加站點可方便市民，惟憂慮該站點的交通情況會影響巴士於站點上落客的空間，建議巴士公司評估有否足夠位置予巴士停靠該車站。
7. 伍凱欣議員指第4X號線擬取消的15個車站大多位於皇后大道西，認為取消位於皇后大道西的車站會對皇后大道中及皇后大道西的乘客造成影響。她詢問部門預計更改第4X號線行駛路線後，會增加多少載客量。她表示現時市民於堅尼地城可乘坐小巴前往南區，質疑更改此巴士路線的必要性。她續詢問運輸署及巴士公司是否有其他方法於不削減中上環市民的巴士服務下，而能同時顧及堅尼地城區居民的巴士服務。
8. 主席同意楊學明議員對第930A號線的意見。他詢問運輸署及巴士公司可否延長第18號線巴士服務路線至筲箕灣。另外，他請運輸署於會後提供過海隧道巴士路線在繁忙時間進出順德中心、干諾道中一帶的數據。他建議在市中心外圍加設站點以紓緩中西區的交通壓力。
9. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1楊俊榮先生指第101X路線現時在紅磡海底隧道收費廣場巴士站落車的乘客大約為每日10人，客量不多，而市民可選擇其他過海巴士線選擇，如第101號線或第104號線。另外，他指現時第4號線及第4X號線的路線大致相同，為使第4號線及第4X號線的定位更清晰，改道計劃下第4號線繼續行駛原本路線；而第4X號線則行駛快線。他表示暫未知4X號線改道後會增加多少載客量。他表示理解委員憂慮取消第4X號線多個車站後，會增加第4號線的負荷，他已積極請巴士公司考慮於繁忙時段增加往返南區方向的第4號線的班次，以應付乘客的需求。他表示署方會考慮委員對4X號線車站站位安排的意見。此外，他請巴士公司回應委員對第18號線的意見。他續指署方備悉委員要求新增930A號線往來石塘咀及荃灣班次的意見，並會請巴士公司考慮其可行性。他補充將於會後提供過海隧道巴士路線行經西隧及干諾道西或干諾道中(行經天橋的路線除外)的數據。
10. 城巴/新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生回應指第101X號線不停海底隧道收費廣場巴士站，可避開紅隧北行巴士站的擠塞交通使前往九龍東的乘客節省乘車時間，而由中西區前往海底隧道收費廣場巴士站的乘客仍可選擇乘坐班次較為頻密的第101號線,或第104號線。另外，有關第4X號線的意見，他回應指已將士美菲道交通情況計算在內，認為在堅尼地城地鐵站A出口增加站點後，對士美菲路的交通影響輕微。就第4X號線取消位於皇后大道西的車站事宜，他表示巴士公司會於有需要時適當調整班次以配合已取消車站的需求。他補充目前乘坐第4X號線的乘客大多前往薄扶林道沿途一帶，調整第4X號線站點後，乘客可轉乘第7號線、第71號線或第9號線從皇后大道中及皇后大道西前往薄扶林道沿途一帶。有關第18號線延長服務時間，他回應指因第18號線於上午9時前的載客量高，如在上午繁忙時間將巴士線延長至港澳碼頭，會增加行車時間及影響現有班次，故於上午9時後才以港澳碼頭巴士站為第18號線的總站。另外，就第18號線可否延長至筲箕灣，他表示乘客如欲由中環或灣仔前往筲箕灣，可選乘更快捷的巴士路線，如第720號線或第722號線。他表示將於會後研究新增第930A號線在早上繁忙時段提供由石塘咀往荃灣的特別班次的建議。此外，他表示會積極考慮第18X號線東行方向行經中環灣仔繞道路段的建議。
11. 甘乃威議員不滿第4X號線取消行經皇后大道中及皇后大道西後，巴士公司未有增加替代巴士的班次。他強烈反對第4X號線取消行經皇后大道中及皇后大道西的安排。
12. 伍凱欣議員反對第4X路線取消位於皇后大道中及皇后大道西的車站。她指如巴士公司希望第4X路線快捷地駛至南區，不應行經置富。
13. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1楊俊榮先生回應指是因應地區訴求而建議第4X號線改道經堅尼地城至置富花園。另外，巴士公司已針對第4X號線改道進行試路測試，由中環前往南區於改道後的行駛時間平均較現時快約8分鐘。另外，就有委員憂慮第4X號線取消位於皇后大道西的車站會對皇后大道中及皇后大道西的乘客造成影響，他指計劃中提及的替代服務的載客量是足夠服務於受影響車站乘車的乘客，同時運輸署已要求巴士公司增加第4號線於下午繁忙時段前往南區的班次，以應付需求。
14. 主席表示巴士公司亦需在早上上班繁忙時間增加第4號線的班次。
15. 城巴/新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生回應指公司於提交方案前已仔細考慮在皇后大道中及皇后大道西削減一條巴士線後，替代路線的載客量是足夠容納於受影響車站乘車的乘客。他表示於落實此計劃後會密切留意情況發展，有需要時會調整班次以應付需求。
16. 主席建議巴士公司就第4X號線改道方案試行3個月，並提交相關報告。
17. 甘乃威議員指巴士公司未有提供第4X號線改道後對受影響乘客提供相應安排及替代路線的數據，故強烈反對試行計劃。
18. 鄭麗琼議員建議調動第30X號線前往置富，以取代第4X號線改經置富。
19. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)1楊俊榮先生表示會於會後補充有關其它替代路線的數據。
20. 主席認為巴士公司需確保第4X號線改道後，對乘客的影響不大，才落實第4X號線的改道方案。
21. 城巴/新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理黃漢中先生回應指如將第30X號線改道行經置富，會對數碼港往來貝沙灣一帶的乘客造成影響。
22. 主席結束是項文件之討論。

**第9項：建議開放位於中西區的現有單車限制區**

**(中西區交運會文件第35/2019號)**

(下午4時38分至5時5分)

1. 運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生表示署方曾委託顧問公司進行研究，檢視本港現有的105個單車限制區，其中21個位於中西區內，檢討過後建議開放其中2個限制區。他續向委員簡介21個位於中西區的單車限制區。他表示顧問公司在研究上述單車限制區時亦有參考外國例子，並採用其中較為保守的設計標準作參考，檢討方法主要考慮了兩項核心安全因素，分別是 (一) 現有單車限制區中的實際行車速度和車流數量，和 (二) 該路段的下坡斜度和下坡長度。他亦以圖表講解顧問公司採用的標準及兩項核心安全因素。
2. 運輸署工程師 10 / 運輸策劃駱裕發先生表示顧問公司以上述核心安全因素檢視了中西區內21個單車限制區後，建議開放其中2個限制區，包括堅尼地道行車天橋近聖若瑟堂－北行及堅尼地道行車天橋近聖若瑟堂－南行。他指在開放上述兩個單車限制區前，署方會移除相關交通標誌，並將相關路段的護欄高度提升，以進一步保障道路使用者的安全。
3. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
4. 鄭麗琼議員詢問單車是否能途徑紅棉道通往半山，以及單車使用者是否只可往來堅尼地道行車天橋近聖若瑟堂北行及南行的範圍。
5. 李志恒議員認為容許單車及機動車在時速較快的路段共同使用，會對道路使用者構成壓力。他指運輸署2017年12月曾在油尖旺區議會討論要求取消油尖旺區部分單車限制區域，他詢問當時油尖旺區議會的取態，以及署方實行計劃後的經驗。他續詢問如油尖旺區議會反對實行計劃，署方安排於中西區區議會討論的原因，以及署方會如何處理因允許單車在馬路上行駛而導致之交通意外及交通擠塞問題。他希望署方慎重考慮開放後的道路安全問題，同時要求署方提供詳細資料。
6. 楊哲安議員支持開放更多道路予單車使用者使用，惟認為建議開放的路段過於陡斜，單車使用者行駛該路段會感到困難。他詢問署方有否估計開放兩個單車限制區可惠及多少市民。他建議署方應針對單車使用者常用路段再作調整、訂立指標檢視措施成效，以及加強向駕駛人士及單車使用者宣傳道路安全的訊息。
7. 張啟昕委員認為運輸署於擬開放的路段加高防護欄，未能有效保護單車使用者。此外，他憂慮其他交通工具因需要閃避單車而引致安全問題，故她建議運輸署研究更多安全措施以有效保障道路使用者。
8. 主席認為運輸署需就開放單車限制區的安全問題、防護欄高度、對駕駛人士的影響及路牌設計作深入研究。他詢問擬開放的路段是否為21個中西區單車限制區中，最適合開放的單車限制區，以及選擇開放該2個路段的原因。
9. 運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生回應，表示署方理解委員憂慮開放單車限制區後會否對其他道路使用者帶來影響，並指署方及顧問公司在建議開放單車限制區前已慎重考慮及研究相關路段的核心安全因素，而擬開放路段現時亦未有顯著的單車流量，該路段及周邊路段3年內涉及1宗單車的輕微意外。另外，顧問公司曾於該路段實地進行車速調查，發現繁忙時段車輛行駛車速約為每小時35公里，而全日交通流量約為4000至5000架次，車流量相對較少，因此認為開放該路段不會對其他道路使用者造成太大影響，在綜合各項考慮後，署方同意顧問公司建議開放上述2個路段，並特此徵詢議會意見。他續指紅棉路上斜路段亦包括在是次研究範圍內，但研究結果顯示該路段的核心安全因素未能合乎開放要求。他亦表示署方理解市民對於開放不同路段的訴求，惟署方必需將道路使用者安全放在首位。他亦回應指署方曾就建議開放油尖旺區內的單車限制區諮詢當區區議會，惟地區諮詢時接獲反對聲音，因此未能落實建議。他指有個別地區議會及地區諮詢均支持建議，就此署方正準備完成一系列前期工作，例如提升護欄、更改交通標誌等。當相關前期工程完成後，才可開放有關單車限制區。他表示署方會繼續跟進相關路段的前期工程進度，待準備工作完成後便會開放相關限制區。
10. 主席詢問運輸署會否考慮設立單車徑。
11. 運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生表示署方在考慮本港市區已發展區的路面密度後認為建設單車徑的可行性低，因此建議市民選擇以公共交通工具作為出行模式。
12. 鄭麗琼議員建議就開放堅尼地道行車天橋近聖若瑟堂北行及南行的2個單車限制區，進行地區諮詢。
13. 李志恒議員詢問運輸署開放單車限制區之目的，以及運輸署是否鼓勵市民使用單車。他請署方說明開放該地段的單車限制區會否對車流造成任何影響，並詢問署方如何保障單車使用者的安全。他認為需要就開放該2個單車限制區進行地區諮詢。他指現階段難以代表持份者決定是否支持方案。
14. 陳學鋒議員表示反對實行是項計劃，認為該路段為轉彎處，難以保障單車使用者的生命安全。
15. 運輸署高級工程師 4/運輸策劃王國良先生回應指政府一貫不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。他亦表示如果議會希望在推行措施前進行地區諮詢，署方亦會應議員要求進行地區諮詢。
16. 主席認為署方必須就開放單車限制區進行地區諮詢，並要求署方將諮詢結果以書面形式向議會提交。
17. 主席結束是項文件之討論。

**第10項：交通研究報告：應否取消堅道西行線禁區**

**(中西區交運會文件第36/2019號)**

**強烈抗議志達交通顧問有限公司的「堅道住戶/持份者交通問卷調查」不符合現時堅道巴士專線的現實，街坊未能作答，更表示本區議會不應支付費用予該公司**

**(中西區交運會文件第37/2019號)**

(下午5時52分至6時31分)

1. 中西區民政事務處行政主任(區議會)2黃慧欣女士表示交運會於2018年3月通過聘請顧問公司就「應否取消堅道西行線禁區」進行研究，涉及金額為228,000元。她指顧問公司現已完成整個研究，並就研究報告向各議員及委員匯報。
2. 志達顧問有限公司麥達成先生向各委員匯報研究的過程及結果。他表示現時上亞厘畢道至醫院道的一段堅道西行線在平日上午7時至下午7時及星期六上午7時至下午1時是一個禁區，除巴士、小巴及有許可證車輛外，其它車輛不得進入。他表示因上述時間現時是一個禁區，因此其它車輛需要繞道前往位於堅道的住宅、商戶及學校。他表示研究過程中分別在平日上午繁忙時間、平日上學繁忙時間及平日下午繁忙時間觀察現時的道路情況，而堅道的車流量在此3個時段不大。他指堅道東行線及已劃為禁區的西行線在上述時間，每小時分別有500至600及200內的車流量。他表示上亞厘畢道、奧卑利街、鴨巴甸街及醫院道與般咸道的交界位的4個路口足夠予上述所提及的車流量經過。此外，他指因衛城道的車輛會在堅道匯合，故近奧卑利街、鴨巴甸街及伊利近街一段車流量會較多，而此路段的上午繁忙時段東行及西行的車流量分別佔可承載量的0.59及0.2。他指現時羅便臣道西行上午的車流量較下午低，而下午時段每小時約有300至600車流量。根據車流量及路口設計等資料，他認為各路口可容納眾多車流量。他表示根據研究資料顯示，若開放堅道西行線，現時由羅便臣道經衛城道及卑利士道向堅道東行的70至130輛車，可直接使用堅道西行線，而西行線的容量是足夠容納有關車流量。再者，他表示現時堅道東行及西行共有8個上落客貨位置，其中東行線有6個位，而西行線只有2個位置，其餘都是只供巴士上落客的位置。他補充由於鴨巴甸街前後有主要的商店，因此貨車大多使用投影片上顯示的3號及5號位置上落客貨，並認為於其他位置新增供上落客貨的位置較為困難。他續指車輛在堅道西行線內上落客貨或會造成交通阻塞，並表示會於稍後交代解決方案。
3. 他續匯報問卷調查事宜，他表示本月初以郵政通函方式郵寄至堅道住宅及商業大廈的郵箱，公司亦派員親身向堅道商戶派發問卷詢問及將問卷傳真至的士聯會。他表示公司共發出超過2000份問卷，並透過不同方式收回119份問卷，當中包括郵寄、傳真、電郵及大廈收集箱，回覆率約為百份之六。根據問卷調查結果顯示，35歲以上的組別各佔總回覆人士的百份之二十，而年輕人士回覆率較低，此外，回覆人士中，有百份之三十二是駕駛人士及百份之七十是堅道的居民。整體而言，有一半回覆人士贊成開放堅道西行線禁區，惟亦有一半回覆人士反對。他表示贊成人士認為開放堅道西行線可方便長者及有需要人士使用私家車或的士上落，以及方便居民使用巴士及小巴以外的交通工具回家。他續指有七成支持開放堅道西行線的市民建議全部時段開放，而三成支持者建議在特定時間維持禁區。就市民群組而言，只有百份之四十四居住在堅道的市民及百份之四十七在堅道工作的市民贊成開放堅道西行線禁區。就堅道商戶而言，有八成商戶贊成開放堅道西行線。此外，他表示回覆人士建議開放堅道西行線予的士及私家車使用，惟因堅道道路狹窄，附近學校或會對學童使用道路時造成危險，故不建議開放予中型及重型的車輛使用。他指開放堅道西行線禁區可方便居民及可疏通羅便臣道的交通。他補充可與部門商討在開放西行線禁區後如何增加位置予車輛上落客貨，他續建議可先試行開放堅道西行線，讓部門觀察其情況及作不同研究，包括研究增設禁區線或禁止重型車輛使用。
4. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
5. 莫淦森先生對開放西行線禁區會導致使用堅道西行線的車輛大幅增加表示憂慮。此外，他表示商戶因希望上落貨，故大部份商戶贊成開放西行線禁區，惟他認為西行線供上落貨的位置有限，並憂慮商戶只顧及上落貨而忽略交通情況。他希望警方就有其他車輛非法駛入西行線加強執法。
6. 馮家亮先生認為顧問公司派發2千多份問卷，只有約百份之六(即119份)問卷收回，質疑較少的回覆比例是否能決定開放堅道西行線的造法可行。此外，他表示現時東行線有很多貨車停泊，憂慮若開放西行線會造成更多貨車停泊，使交通情況更為嚴重。他指現時上學時間有很多家長在堅道停車接送學童，導致有車輛需要前往對面線以超越在道路上停止的車輛。他續詢問警方可否在開放西行線後加強檢控堅道違例停泊。
7. 伍凱欣議員申報其為堅道的居民，並居住在顧問公司使用郵政通函及派發問卷調查的大廈之一，惟至今其所居住的大廈未有收到有關問卷，故她請顧問公司解釋原因。此外，她詢問顧問公司於3月派發的第1輪問卷是否有2星期時間予居民回覆、是否有重覆收取第1輪及第2輪的問卷調查數據，以及是否已完成聚焦小組或將於何時完成。
8. 鄭麗琼議員表示其辦事處亦曾就是項議題進行問卷調查，回覆人數比顧問公司的多，結果顯示有超過7成的居民反對開放堅道巴士專線，因市民已習慣使用堅道巴士專線。她申報其辦事處在堅道134號。此外，她表示顧問公司的調查顯示，贊成及反對的回應各佔一半的結論中肯。她表示現時有居民建議於星期六全日開放西行線，而星期一至五不要開放。她詢問顧問公司將保姆車歸屬於報告內的哪一項車種。再者，她指其提交的文件指有堅道街坊向其反映問卷調查設計欠佳。她希望調查最終報告可提交予運輸署。此外，她表示現時回覆贊成與反對開放堅道西行線的人數參半，因此她建議先試行開放星期六的上午7時至下午1時，以便堅道居民搬遷時使用。另外，她希望警方就的士於堅道西行線非法掉頭問題加強執法。
9. 陳捷貴議員表示於20年前曾進行類似的問卷調查，結果亦是商戶贊成開放禁區而住戶有不同的意見。他指顧問公司只發2000份問卷的數量較少，而只有一百多份問卷回覆是不理想，認為顧問公司需要發更多問卷。他認為於星期六早上試行的做法可行，並建議顧問公司於問卷調查內詢問是否贊成於星期六早上試行。他希望可於平日試行開放予的士約2至3個月，若效果不佳便取消試行。
10. 吳兆康議員質疑發放問卷的數量太少。他詢問顧問公司有關堅道的大型屋苑住戶未能收到問卷的原因、是否已完成召開聚焦小組，以及第1份問卷與第2份問卷是否有重覆統計數據。他希望可將問卷發予更大範圍的市民，以便收集更多意見。
11. 主席表示委員曾向顧問公司反映第1份問卷調查的不足，因此顧問公司已於第2份發送的問卷調查內容上作出改善，並認為回覆率達百份之六屬可接受範圍。
12. 志達顧問有限公司代表麥達成先生表示第1份問卷與第2份問卷的收集數據沒有重覆，剛才匯報的結果是根據第2份問卷所收集的回覆數據。此外，他表示予受訪者問卷調查的回覆時間約有一星期多，在限期後亦收到居民的回覆，因此數據是截至本會議前所收集的數據。再者，他表示有關如何或是否以試行方式開放西行線禁區，需交由運輸署研究，並認為以不同方式試行開放禁區可實際得悉真實情況。此外，他表示是次研究中沒有與居民召開聚焦小組，若委員會認為需要召開，會在稍後時間進行，並歡迎議員提供希望出席人士的名單以供聯絡。他表示問卷是經郵局沿堅道所有大廈，或許有些住戶因已在信箱貼上「不收取郵政通函」而未能收到。
13. 運輸署工程師/中西區2譚思維先生表示署方一直有留意堅道的交通情況，正如今次顧問研究的分析，認為堅道的主要路口及道路容量能應付開放堅道西行線禁區所帶來的車流，惟署方認為堅道西行線的路邊可供停車的上落客貨的設施有限，加上考慮到市民對開放予長車及大型車輛駛入亦有保留，因此署方會考慮是否需先試行放寬限制予個別車種或試行調整禁區時限等。署方亦會考慮相關交通配套，如增設不淮停車限制區等。
14. 鄭麗琼議員表示有的士司機認為堅道不應開放予的士，因開放或會阻礙拯救生命的救傷車行駛。
15. 主席認為即使開放堅道西行線，相關的設施及配套十分重要，包括增設雙黃線、路牌、上落貨位、其它交通安排，以及警方需加強執法。
16. 伍凱欣議員詢問是次匯報是否建基於約120份第2份問卷的回覆結果，她表示顧問公司建基於約120份建議試行一段時間，惟她表示第1份問卷的回覆數量是比第2份多。她詢問結果是否皆建議試行一段時間。此外，她表示其居住的大廈應收到郵政通函，希望顧問公司解釋原因。再者，她詢問顧問公司何時進行聚焦小組。
17. 志達顧問有限公司代表麥達成先生表示第一份的回覆率較高的原因是其派員在一些屋苑作街頭訪問以領取結果，其時發問卷至住宅的回覆率只有百份之二。他回覆指第一次與第二次的問卷調查結果相若。他表示因需得悉出席人士的名單及預約時間，預計於4月進行聚焦小組。
18. 主席希望顧問公司盡快安排聚焦小組。此外，他表示開放堅道西行線前需要很多的配套措施，以及運輸署及警方配合。他表示委員傾向贊成於星期6上午開放，他希望運輸署積極研究各種方案。他表示會待聚焦小組於4月份完成後才決定下一步的工作
19. 主席結束是項文件之討論。

**第11項：關注干諾道中行車線車流過於擁擠問題**

**(中西區交運會文件第27/2019號)**

(下午6時35分至6時46分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 陳學鋒議員詢問保留林士街東行天橋下行斜路並新增1條行車匯入線的時間表及有否臨時措施，並希望盡快落實。
3. 鄭麗琼議員詢問林士街東行天橋下行斜路路段將來會有1條或2條行車線、是否需拆除部分下行斜路路段以連接美化市容地帶，以及該路段是予東行還是西行車輛使用。
4. 楊哲安議員詢問保留林士街東行天橋下行斜路並新增1條行車匯入線的時間表，以及該路段的車速限制。他表示整體支持是項計劃並希望盡快落實。
5. 主席表示支持是項計劃，並詢問運輸署可否盡快落實。
6. 運輸署工程師/中西區1馮偉仁先生表示林士街東行天橋下行斜路屬中環及灣仔繞道(繞道)的工程範圍，現臨時用作工地。他指民祥街行車隧道的車速限制為每小時50公里，而林士街西行天橋的車速限制則為每小時80公里。他補充署方建議新增一條約150米長的行車匯入線，，讓民祥街行車隧道西行的車輛可以不用停車，並在安全情況下切線匯入天橋右邊的行車線。他續補充署方正與路政署進行交通調查收集車流數據，以確定保留林士街東行天橋下行斜路並新增1條行車匯入線，紓緩林士街天橋西行上行斜道和民祥街行車隧道路口於繁忙時段的交通負荷的需要。在確立需要後，路政署會進行交通、工程及環保等各方面的研究，以確定工程可行性及技術細節，由於拆卸林士街天橋東行線往干諾道中的下行斜路是包括在項目的刊憲文件及授權方案中，路政署亦需為修訂方案刊憲，因此，署方初步估算這計劃未能於本年內完成。在計劃完成前，署方會繼續留意附近的交通情況，並在有需要時探討短期改善措施。
7. 主席表示希望運輸署盡快落實建議方案。
8. 陳學鋒議員請運輸署考慮提早將干逽道中西行的2線行車線匯合為1條，以取消必須停車路口。
9. 運輸署工程師/中西區1馮偉仁先生表示因該路段的行車量超過1條行車線的容量，故認為仍需保留干諾道中的2條行車線
10. 主席結束是項文件之討論。

**第12項：強烈要求優化堅尼地城域多利道與西寧街交界附近行人過路處**

**(中西區交運會文件第28/2019號)**

(下午6時46分至6時54分)

1. 主席開放文件討論，陳學鋒議員建議運輸署於域多利道加設偵速攝影機，以提示駕駛人士減慢車速及保障行人安全。此外，他指早前建議於域多利道的油站加設行人過路處仍未有進展。他建議運輸署於域多利道與西寧街交界加裝交通燈以解決該位置的交通擠塞問題，並希望運輸署盡快落實以上建議。
2. 運輸署工程師/中西區3葉宏宇先生表示署方已發出施工令予路政署於該行人過路處進行優化措施，而路政署亦已完成有關工程。他指偵速攝影機評審小組已揀選於域多利道加設偵速攝影機，並由署方交通控制部及警方安排落實，署方會適時將有關進展通知委員會。此外，他補充在堅尼地城西部土地用途檢討計劃中，域多利道與西寧街路口將會因應發展擴闊及設置行人燈號過路處。他續指署方會與土木工程拓展署商討，在加惠民道公共房屋地盤平整工程中的臨時交通安排措施中，於域多利道近西寧街處設置臨時行人燈號。
3. 路政署區域工程師/中區陳潤儀女士表示署方已完成在域多利道近港島西廢物轉運站髹上「慢駛」道路標記及安裝相關交通標誌，及在域多利道近西寧街加裝欄杆及安裝交通標誌的工程。
4. 主席結束是項文件之討論。

**第13項：關注中西區違例泊車問題**

**(中西區交運會文件第29/2019號)**

(下午6時54分至7時9分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 陳捷貴議員希望政府增加停車場及泊車位，以解決區內違例泊車問題。
3. 張國鈞議員希望警方就違例泊車問題加強執法。
4. 鄭麗琼議員希望警方加強執法力度，以打擊違例泊車的問題。
5. 陳學鋒議員指區內公共停車場及泊車位不足，請運輸署考慮利用新科技，例如電子抄牌，以更有效管理交通。他希望運輸署向屋宇署及規劃署反映現時《香港規劃標準與準則》已不合時宜。
6. 許智峯議員指車輛增長幅度大，只靠增加停車場及泊車位未能解決區內違例泊車的問題。他建議增加區內的交通督導員，以增違例泊車的阻嚇性。他希望警方利用科技執法，並詢問運輸署有關推行電子抄牌的時間表。此外，他表示不支持政府減少區內的公共停車場及泊車位的做法。
7. 主席認為需要制定政策控制車輛數量及解決區內停車場和泊車位不足的問題，並表示反對拆卸林士街停車場。
8. 運輸署工程師/中西區1馮偉仁先生表示署方已一直研究於區內加設路旁泊車位，但礙於路面可用空間有限，可增加的路旁泊車位數目有限，署方會繼續在區內尋找適合位置。他指署方亦會要求私人發展商在新發展或重建項目中根據《香港規劃標準與準則》，提供足夠泊車位及上落客貨的設施，以滿足發展需求。此外，他指重建林士街公眾停車場的計劃暫未有時間表。而署方會亦與其他部門協商，在重建天星碼頭公眾停車場及大會堂公眾停車場前，於其他地方提供足夠公眾泊車位，並於重建完成後於附近位置重置公眾泊車位。他補充署方一直就採用新科技以更有效管理交通進行研究，「香港出行易」應用程式內亦有提供實時停車場的車位數據，並提供平台供私人停車場參與計劃並提供實時數據。
9. 警務處西區交通隊主管楊國聰先生表示警方人力資源有限，警方會盡量就違例泊車問題加強執法。他補充西區警區警方於2017年相對2018年向違例司機所發出的定額罰款通知書已增加4成，籍此增加對不負責任司機違例泊車行為的阻嚇性。
10. 主席詢問警方有關區內的拖車數字。
11. 警務處西區交通隊主管楊國聰先生表示警方每月會執行預先安排拖車的打擊違例泊車的行動，並會每次於不同地方執法，以增阻嚇作用。
12. 主席結束是項文件之討論。

**第14項：強烈要求優化堅尼地城石山街(北街至士美菲路一段)**

**行人過路配套設施**

**(中西區交運會文件第30/2019號)**

(下午7時9分至7時15分)

1. 主席開放文件討論，委員的發言重點如下：
2. 張國鈞議員希望於本年年中完成優化堅尼地城石山街(北街至士美菲路一段)之行人過路配套設施。
3. 楊開永議員希望盡快完成優化堅尼地城石山街(北街至士美菲路一段)之行人過路配套設施。他認為雙鏈條的護柱會對違例過馬路的行人造成危險，故反對採用帶雙鏈條的護柱。
4. 陳學鋒議員請路政署及運輸署定期檢查和跟進膠欄杆，並表示反對採用帶雙鏈條的護柱，認為會對跨越帶雙鏈條的護柱的長者造成危險。他要求在上述行人路段採用傳統欄杆並盡快完成安裝。
5. 運輸署工程師/中西區3葉宏宇先生表示已發出施工令予路政署在上述行人路段安裝雙鏈條的新式欄杆。他補充會再考慮委員對安裝鏈條的護柱的意見向有關同事反映。

[會後補充：運輸署在考慮議員們意見後，將會於有關位置安裝傳統直條型欄杆。]

1. 主席結束是項文件之討論。

**第15項：下次會議日期**

(下午7時15分至7時16分)

1. 主席宣布下次交通及運輸委員會的會議日期為2019年6月6日，政府文件截止日期為2019年5月16日，委員文件截止日期為2019年5月22日。
2. 會議於下午7時16分結束。

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 會議紀錄於 | 二零一九年六月六日通過 | |
|  | 主席:陳財喜議員, MH, JP |
|  | 秘書:黃慧欣女士 |

中西區區議會秘書處

二零一九年六月