

中西区区议会  
二零二四至二五年度  
交通运输委员会

第二次会议纪录

日期：二〇二四年四月十八日(星期四)

时间：上午三时三十分

地点：香港中环统一码头道 38 号  
海港政府大楼 14 楼  
中西区区议会会议室

出席者：

主席

杨哲安议员

副主席

杨开永议员

委员

王倩雯博士

吴然议员

吕鸿宾议员

李志恒议员,MH

丘松庆议员,MH

金玲议员,MH

施永泰议员

胡汶轩议员

张嘉恩议员

杨学明议员,MH

叶永成议员,SBS,BBS,MH,JP

叶亦楠议员,JP

赵华娟议员,MH

刘天正议员

罗锦辉议员

## 嘉宾名单：

### 第 3 项

傅定康先生  
冯诗朗小姐

运输署 高级运输主任/中西区  
香港铁路有限公司 经理 - 对外事务

### 第 4 项

傅定康先生  
冯诗朗小姐

运输署 高级运输主任/中西区  
香港铁路有限公司 经理 - 对外事务

### 第 5 项

何汉栋先生  
罗世楠先生  
高国权先生

路政署 区域工程师/西区  
运输署 工程师/中西区 1  
香港警务处 中区警区活动管理组主管

### 第 6 项

陈建峰先生  
陈凤平女士

运输署 高级工程师/步行城市 4  
运输署 工程师 9/步行城市

### 第 7 项

黄福宁先生  
梁日乔先生

机电工程署 高级工程师/运输工程 D  
运输署 高级运输主任/运输设施管理 1

### 第 8 项

刘恩怡女士  
廖学怡女士  
梁孙伟先生  
黄霆轩先生  
黄嘉俊先生  
钟佩怡小姐  
曾健锋先生  
王新裕先生  
杨永贤先生  
黄秀娟女士

运输署 高级运输主任/巴士发展(港岛)1  
运输署 运输主任/巴士发展(港岛)1  
城巴有限公司 营运及工程主管(港岛)  
城巴有限公司 营运经理(港岛)  
城巴有限公司 经理(策划)  
城巴有限公司 企业传讯经理  
城巴有限公司 高级企业传讯主任  
城巴有限公司 策划主任  
九龙巴士(一九三三)有限公司 助理经理(车务)  
九龙巴士(一九三三)有限公司 助理经理(车务支援)

### **第 9 项**

傅定康先生	运输署 高级运输主任/中西区
梁孙伟先生	城巴有限公司 营运及工程主管(港岛)
黄霆轩先生	城巴有限公司 营运经理(港岛)
黄嘉俊先生	城巴有限公司 经理(策划)
钟佩怡小姐	城巴有限公司 企业传讯经理
曾健锋先生	城巴有限公司 高级企业传讯主任
王新裕先生	城巴有限公司 策划主任

### **第 10 项**

傅定康先生	运输署 高级运输主任/中西区
-------	----------------

### **列席者:**

谢颖嘉女士	中西区民政事务助理专员
张帼莹女士	中西区民政事务处 高级行政主任(区议会)

### **秘书:**

程惠锶女士	中西区民政事务处 行政主任(区议会)2
-------	---------------------

## 欢迎

(上午 10 时至 10 时 02 分)

中西区区议会辖下交通运输委员会主席欢迎各委员出席。主席提醒委员留意在有需要时作适当的利益申报。

## 第 1 项：通过二零二四年二月一日交运会第一次会议纪录

(上午 10 时 02 分至 10 时 03 分)

2. 由于委员没有意见，主席宣布通过会议议程。

## 第 2 项：主席报告

(上午 10 时 03 分至 10 时 04 分)

3. 主席表示主要交通改善工程项目及时间表(截至 2024 年 3 月尾)已于会前转交各委员参阅，秘书处未有收到委员的意见。

## 讨论事项

### 第 3 项：要求于港铁坚尼地城站内加设入闸机事宜

(中西区交运会文件第 2/2024 号)

(上午 10 时 04 分至 10 时 13 分)

4. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 有委员表示早上繁忙时间港铁坚尼地城站内入闸机经常出现挤塞情况，但将来重建的公营房屋如嘉惠民道或西环邨等预计落成后有将近几千户新居民，加上交椅洲填海工程预料会接驳至坚尼地城站，相信日后的人流会大幅增加。因此希望港铁可以未雨绸缪，增加出入闸机以应付未来的需求；
- (ii) 有委员询问港铁公司有关数据的统计方式，亦希望港铁可以提供 C 出口高峰期的人流数据，例如每分钟等候的人数供委员参考；

- (iii) 入闸机的付款方式相信对疏导人群有一定的影响，留意到新一代的入闸机有多种付款方式如八达通、信用卡、二维码，但暂时并不是所有入闸机都有同样的付款方式，导致有些市民要寻找特定入闸机，从而加剧了繁忙时间挤塞的问题。

5. 香港铁路有限公司代表表示港铁公司一直有密切留意乘客需求，不时就车站设施及服务作出检讨。对于委员建议港铁坚尼地城站 C 出入口加设出入闸机，港铁有以下回应：

- (i) 港铁车站出入闸机数量及运作模式是根据公司车站环境、乘客乘车模式及人流变化制订，以配合乘客需要。目前坚尼地城站大堂 C 出入口一共设有八部出入闸机，当中有四部闸机供乘客进站，另外四部则让乘客出站。此外，在 A、B 出入口及客户中心旁边，亦分别设有多部出入闸机给乘客使用。根据车站的观察，现时相关安排足够应付照顾乘客的需要，而过去车站亦未有接获出入闸机使用情况的相关投诉。关于委员建议想增设闸机的意见，港铁再次备悉并会密切留意客流情况，会不时就车站的设施及服务作检讨；
- (ii) 港铁正陆续进行闸机更换计划，而坚尼地城站的客户中心旁边的两部闸机正是新设施，可以提供二维码、信用卡等的付款方式；
- (iii) 根据观察，港铁车站职员基本上会在繁忙时间于闸机出入口协助乘客维持秩序，并会向有需要的乘客提供协助。

#### 第 4 项：要求改善港铁西营盘及香港大学站升降机服务不足问题

(中西区交运会文件第 9/2024 号)

(上午 10 时 13 分至 10 时 28 分)

6. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 有委员表示经常接获居民反映，指港铁西营盘及香港大学站靠近大学校区，故于繁忙上课时间时，站内经常有大量学生排队使用升降机。然而站内升降机数量有限且升降服务缓慢，更因为系统节省能源的技术，经常出现四部电梯中只有一部在运作，导致居民需等候多时才可使用升降机，更会出现人龙情况，造成诸多不便。加上他日交椅洲工程有计划以香港大学站作为其中一个分流点，日后的人流只会有增无减，建议港铁考虑进行系统调整，提升升降机的效能和效率，疏导繁忙时间于 A1 及 B 出口的人流并预备应付日后的需求；
- (ii) 有委员观察到西营盘站 C 出口特别拥挤，而本身出口的设计是一边让乘客排队乘搭升降机往地面出口，另一面则让乘客离开升降机往入闸方向走。设计的原意是理想的，可总有市民为方便在反方向的电梯门离开，情况依旧混乱。因此建议港铁可以加派职员提供适当的指导，特别是般咸道出入口安排人流的出入方向，甚至可以考虑委派职员控制升降机，相信可以缩短流程；
- (iii) 近日有游客特地到访香港大学「打卡」，尤其是靠近 C 出口的香港大学牌匾。建议港铁加设路牌指示游客牌匾位置，并提供足够的位置让游客排队，疏导人流情况。

7. 香港铁路有限公司代表表示港铁公司一直有密切留意乘客需求，不时就车站设施及服务做出检讨。对于委员建议港铁香港大学站 A2 出入口升降机服务不足的事宜，港铁有以下回应：

- (i) 目前香港大学站 A1 及 A2 出入口，各有四部升降机连接车站大堂及香港大学，而当中 A1 出入口的升降机，中间亦会连接薄扶林道出入口。此外，C 出入口亦有四部升降机连接车站大堂及香港大学站的另一个出入口，即百周年校园的出入口。而根据车站观察，繁忙时段或乘客量较高时段，车站已经分别在 A1、A2、C 出入口加派职员去协助维持秩序，

车站亦会贴出排队指示在当眼处，而车站大堂亦安排广播，提醒及提示乘客可以改用 A1 或 C 出入口来往大堂及地面。港铁会继续密切留意该站的客流情况，尽量确保车站运作正常和畅顺。港铁亦会与不同持分者，包括香港大校方，保持沟通，互相配合，并会继续留意车站情况，维持良好秩序；

- (ii) 西营盘站方面，C 出入口般咸道一共有四部升降机，连结车站大堂和地面。目前根据车站观察，繁忙时段或客量较高时段，用 C 出入口升降机排队时间大约需要三至四分钟，整体秩序良好。港铁备悉对升降机服务的意见，亦会密切留意该站的客流情况，有需要时会尽量采取客流管理措施，包括加强职员指示乘客有序排队，确保车站运作顺畅。

#### **第 5 项：关注域多利皇后街违例泊车阻塞交通问题**

**(中西区交运会文件第 11/2024 号)**

(上午 10 时 28 分至 10 时 41 分)

8. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 中环街市违泊严重，虽然是双黄线，但每日有不下数十辆大型车辆于该处长期停泊或上落货物，甚至有废品回收车长期将杂物放置在停泊处，令双层巴士难以转弯，严重阻塞交通。建议扩阔斑马线以疏导人流，希望政府部门跟进；
- (ii) 有委员表示同意警方加强执法，除了从根本改善道路设计外，短期内部门亦可参考警方在湾仔和西湾河放置抄牌机械人或摄录机拍摄违法黑点，建议同时加派交通督导员，长期驻守主要的违泊黑点，加强执法，相信此举对驾驶者有一定的阻吓作用；
- (iii) 由于中环街市地下大部分都是食肆，因此聚集了不少市民和游客，导致中环街市出口经常人头涌涌，场景危险。建议部门考虑扩阔行人过路处和调整交通灯号的时间以应付在繁忙时间大批市民同时过马路的情况，提高效率亦疏导马路挤塞。

9. 警务处代表表示中区警方一直有采用视像录影执法，打击违例泊车或交通阻塞的问题，而现时主要应用于皇后大道中一带的位置。警方了解委员的意见，并会考虑在高峰期或严重挤塞的时段于域多利皇后街进行视像录影执法，希望提升阻吓作用；此外，面对违例泊车，警方除了执法外，亦会教育驾驶者应有的驾驶态度及公德心，希望从教育角度改善问题。

10. 运输署代表认同应同时在执法和道路设计上解决问题，因此运输署除了与警方在执法方面继续保持沟通，亦会积极研究扩阔行人过路处的建议。如有初步方案，会透过中西区民政事务处向公众及相关持份者进行咨询。

### **第 6 项：要求加快于坚尼地城港铁站兴建上坡系统接驳至蒲飞径**

**(中西区交运会文件第 3/2024 号)**

(上午 10 时 41 分至 11 时 14 分)

11. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 多年前已开始收到居民反映，希望在蒲飞径加设一条扶手电梯方便出入。但直到现时仍没有扶手电梯直达，居民出入需经过长楼梯或斜坡，对他们造成极大不便。亦有居民反映曾因天雨路滑于斜坡跌倒受伤。希望部门可以积极跟进并推进项目；
- (ii) 由于西区急速发展，包括香港大学的新校园、嘉惠民道及西环邨的落成，预计该区人口会大幅增长。加上人口老化，相信对无障碍设施的需求只会有增无减；
- (iii) 建议部门参考过往跟港铁合作兴建扶手电梯的项目，与香港大学合作，由香港大学斥资兴建，并由政府负责后期维修保养；
- (iv) 有委员认为部门不应只着眼于成本，应考虑未来扶手电梯能带来的长远经济效益。而政府为居民提供惠民的设施，不应单纯计算成本效益。希望部门可以计划得更长远、更周全，并以居民的便捷为首要的考虑；
- (v) 有委员希望部门提供有关工程的详细资料供参考及了解，包括：
  - a. 单向和双向的扶手电梯从成本效益方面的具

- 体数据，譬如单向或双向需要投资的成本；
- b. 除了成本效益外，会否有其他因素影响；
  - c. 考虑项目优次的审核条件；
  - d. 倘若转成双向的扶手电梯，会令该项目的优次排名下跌多少，而下跌的原因为何；
  - e. 确切扶手电梯工程的时间表，若采用单向系统，工程需时多长。若采用双向系统，工程会比单向系统延长多少；
  - f. 现时此扶手电梯项目在 114 个项目里的排行名次；以及
  - g. 日后扶手电梯的营运是何人负责，如何确保各方面的机件维修。

12. 运输署代表有以下回应：

- (i) 在新修订评审机制下，上坡电梯系统建议需要先通过初步筛选，以剔除明显不可行或缺实施理据的建议，再从「社会效益」及「成本效益」两方面进行独立评分。就「社会效益」方面，我们会主要考虑受惠人数及对象、可否尽快落实及便利成效等因素。至于「成本效益」方面，我们则会按上坡电梯系统建议的预计使用者人均项目成本（即预计项目成本除以预计使用者人数）作比较。在计算预计使用者人数时，部门亦会考虑附近的新发展项目所产生的人流。经评审过去收到的建议后，11 项较具明确效益的上坡电梯系统建议获优先推展，当中包括由蒲飞路沿蒲飞径至士美菲路的上坡电梯系统建议；
- (ii) 为以划一客观标准作比较，在进行评审时，会以最基本的系统配置（普遍为一条单程自动扶梯或一部升降机）为各项目进行评审；
- (iii) 若将蒲飞径项目改为双向扶手电梯系统及将项目接驳至坚尼地城港铁站，工程需要涉及更多斜坡巩固及大型的结构去支撑扶手电梯。这样令建造成本大幅上升，导致成本效益下降，而该项目就不会是首 11 个优先项目。因此部门建议兴建单向扶手电梯，沿蒲飞径到坚尼地城地铁站，并会加设上盖，令市民出行更舒适；

- (iv) 有关委员询问过往三年接获多少居民反映对蒲飞径加设上坡系统的意见，部门接获五宗有关查询；
- (v) 由于蒲飞径位置涉及较复杂的土力工程事宜，部门会继续跟路政署沟通合作，为项目进行初步可行性研究。目前政府正有序推展按新修订的上坡电梯系统建议评审机制所选出的优先项目。政府会持续审视如何更有效运用公共资源及增加工程开支的效益，并因应最新的发展，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

### **第 7 项：关注中环至半山自动扶梯系统经常暂停服务**

**(中西区交运会文件第 6/2024 号)**

(上午 11 时 14 分至 11 时 37 分)

13. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 有委员表示部门的书面回复未能回答问题，希望部门可以补充更多扶梯系统暂停服务的相关资料，或提供更详细的表格列明故障日期、时间、维修状况及原因等，让委员有更多资料分析及推动更清晰的讨论；
- (ii) 运输署及机电工程署表示扶手电梯紧急情况下会张贴告示通知市民，惟委员认为通报措施未必足够，建议部门可以利用网上或社交平台等，提供实时公布。亦有委员提议于扶手电梯附近加设显示屏通报市民扶手电梯的运作情况，让市民有更多资讯提早规划路线；
- (iii) 有委员认为扶手电梯第一段的前段比较斜，对市民特别是老人家造成一定的危险性。建议部门可以参考国外的电梯，加设智能化的感应系统，根据人流及容量调整扶手电梯速度，并监测扶手电梯的速度、斜度等数据，供部门监察及维修使用；
- (iv) 有委员希望部门解释书面回复上的 99.17%可用性的计算方法；
- (v) 建议部门就扶手电梯的清洁及维修时间进行适当的调动，尽量避免于繁忙时间进行维修，并提前通知市民维修的时

段，以便市民规划行程；

- (vi) 希望部门可以定期监察维修的进度，并考虑在未来招标时加入赏罚机制或 KPI 的要求，如维修服务承诺时间等，鼓励承办商积极按时维修，提高维修效率；
- (vii) 曾有市民不小心踢到扶手电梯令电梯短时间内故障，除了派承办商维修以外，部门会否有更多措施防止扶手电梯因行人的碰撞而暂停运作；

14. 机电工程署代表表示 99.17% 的数字是透过数学公式计算得出，假设电梯每天运作 18 小时，以 18 作为基础分母；再以 18 小时减去故障的时数，就等于分子，计算出来就是可用率。因为过往故障停顿的时间通常于 30 分钟内就完成，因此会得出 99.17% 比较高的可用率。至于其他数据，将会于会后补充。此外，部门现时的通告，主要通知市民有关已计划的维修工程。至于突发情况的处理，现时亦有管理团队驻守现场，一般在 30 分钟内会到达现场观察情况，并于短时间内恢复扶手电梯的运作。

[会后备注：秘书处已于 2024 年 5 月 20 日收到机电工程署的书面回复并于 2024 年 5 月 23 日电邮予各委员。]

### **第 8 项：2024 - 2025 年度中西区巴士路线计划**

**(中西区交运会文件第 5/2024 号)**

(上午 11 时 37 分至 12 时 27 分)

15. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 有委员联合进行中西区监察巴士班次及服务行动，覆盖范围由坚尼地城到中环半山，调查结果如下：
  - a. 巴士路线包括第 1、5、10、12、13、101、104 号线经常出现同时到站的情况，若市民不幸错过，就要重新等待超过 20 分钟。建议部门与巴士公司考虑重新规划及重组班次时间，优化巴士服务；
  - b. 第 971 号线有明显脱班情况；而第 10 号线则出现「幽灵车」的情况，资料显示当日九时十分有班次，但莫名其妙的消失，建议部门及巴士公司积极跟进；

- c. 第 12M、40、40M 号线繁忙时间只有约半小时一班的班次，相对疏落，建议加密班次；
  - d. 第 12、12M、13、23、40 号线发现实际到达时间与手机程式上的预测时间距离颇大，建议巴士公司提升应用程式以让乘客获取更准确的实时班次资讯；
  - e. 第 101 号线班次较密，但由于价钱较贵，市民宁愿选择等待较便宜的第 10 号线也不愿乘搭 101 号线。建议巴士公司考虑提供过海后的分段收费，以鼓励市民乘搭 101 号线前往坚尼地城；
- (ii) 最新的巴士路线计划提议以第 5B 号线代替第 1 号线，但建议部门加密第 5B 号线班次到 15-20 分钟一班，以弥补缩短第 1 号线行车路线的不足。倘若要乘客在港澳码头站转乘巴士到跑马地，变相鼓励市民乘搭更方便的地铁；
  - (iii) 建议提早第 12 和 12M 号线的首班时间并延长该路线繁忙时段的班次直至早上十时；
  - (iv) 由于周末仍有不少中西区居民前往中环，建议加密第 40M 号线于假日的班次，以应付需求；此外，第 40 及 40M 号线路线尾段重迭，建议重组第 40M 号线不途经军器厂街而改道至轩尼诗道，相信能方便中西区及湾仔南北的居民；
  - (v) 重组后第 A12 号线将缩短并不再途径西区，惟近日收到不少居民反映希望保留该路线。事实上，第 A12 号线绕经西区的时间只有约五分钟，对整体车程影响不大。若坚持缩短班次，无疑会促使市民选择乘搭港铁。因此委员建议维持第 A12 号线于西区的服务，倘若最终因营运效率需要缩短车程，希望巴士公司可以另外加密第 A10 号线的班次作为替代，以减少对市民的影响；
  - (vi) 希望争取第 1 号线途经坚尼地城站再返回跑马地；
  - (vii) 建议繁忙时段特别班次第 23B、40P、93A、93C 号线的服务延长至金钟站，以方便出市区通勤的市民；
  - (viii) 建议巴士公司重新规划转乘巴士的班次时间，尽量让市民能完美衔接转乘的巴士；

- (ix) 建议提升巴士资讯的通知或宣传，让居民更快了解到部门及巴士公司的最新安排；
- (x) 由于跑马地赛马日会吸引不同本地、内地及外地的人士参与盛事，因此建议保留从坚尼地城到跑马地的路线；
- (xi) 过海第 373 号线的第一班次从下午五时半开始，但建议将第一班次延后一点，配合大部分市民的出行模式；此外，有委员认为载客量减少也牵涉路线总行车时间，由于红磡海底隧道经常挤塞，无疑增加行车时间，建议第 373 号线改道至西区海底隧道，以提高吸引力。

16. 运输署代表表示一直有密切监察巴士公司的班次及服务，巴士公司亦会尽量在班次开出时间上作适当安排，惟巴士到站的时间会受不同因素影响，包括总站位置、沿途交通情况、乘客上落巴士的情况等，因此班次到达中途站的间距有时或会不平均。运输署会继续透过不同渠道密切监察巴士公司的班次及服务；而今年的巴士路线计划将整合巴士公司的资源，透过调整路线务求令不同巴士线能发挥互补作用，不同居民可选择不同路线前往目的地，更有效运用资源。此外，不少委员关注第 A12 号线的路线修改方案，部门一直和巴士公司密切留意机场巴士路线客量回升的情况，在疫情复常后班次亦一直逐渐增加。而根据部门早前的调查，现时第 A10 号线仍有足够的剩余载客量以应付将来的需求，部门亦会继续留意第 A10 号线的客量情况，适时会要求巴士公司加密班次，配合居民的需要。

17. 有关委员对巴士路线计划的建议，城巴有限公司代表有以下回应：

- (i) 自 2014 年港铁南港岛线开通后，以及东铁线过海段于 2022 年开通后，服务中西区的巴士线客量大幅度下滑，个别路线客量跌幅高达七成，期间班次曾进行调整，但服务中西区至湾仔、铜锣湾一带的北岸路线，于西区的平均载客量只有约一至两成，而在繁忙时间亦只有三至四成，情况并不理想，因此公司期望透过调整路线，改善道路状况及巴士路线的营运效益，因而制定出调整第 1 及 5B 号线服务范围的建议。城巴亦有关关注乘客的出行模式，在调整路线后，第 5B 及 10 号线仍然能维持现有的班次水平。城巴亦会继续观察情况并适时进行检讨；
- (ii) 有关摩星岭的服务，第 1 号线早上繁忙时间班次目前为 15-20 分钟一班，而第 5B 号线班次则为约 25 分钟一班。在繁忙时间后，第 5B 号线于日间大部分时段班次则维持 8-10 分

钟一班。因此相比第 1 号线，摩星岭的居民日后可乘搭第 5B 号线到中环及金钟一带，而且班次在大部份时段都比第 1 号线更频密。同时，在调整路线后西区居民仍可乘坐第 5B 或 10 号线转乘第 1 号线到跑马地，而价钱跟现时维持不变。城巴已备悉委员的意见，并会适时检讨安排。

- (iii) 现时第 A10 号线全日最高的载客量为约三至四成，因此预计未来重组后，第 A10 号线仍有足够运载能力应付机场往来西区的乘客需求。虽然文件中提及第 A12 号线改道后车程能缩短约五分钟，但由于第 A10 号线途径的西区较繁忙的路段，包括德辅道西、水街等，根据营运纪录部分班次在西区实际所需用的时间超过五分钟；此外，委员曾建议于繁忙时间增加第 A12 号线经西区到机场的班次，以方便到机场通勤的居民，经研究后在最新安排下，第 A12 号线早上及下午会各有三班途经国泰城的特别班次，会继续途经西环。
- (iv) 城巴代表亦感谢委员在各个路段对巴士服务的详细研究，而委员对其他路线，包括 12、12M、13、40M 号线等等的意见，例如加设分站、路线走线、增加路线覆盖范围等，城巴已备悉，适时再会与运输署讨论及考虑。

18. 九龙巴士(一九三三)有限公司代表亦补充除第 373 号线以外，现时亦有为往来中环及上水的居民提供第 673 号线的全日服务。九巴同时备悉委员对第 373 号线的意见，并会适时检讨服务安排。

### **第 9 项：有关中西区巴士及小巴出现班次不足问题**

**(中西区交运会文件第 10/2024 号)**

(下午 12 时 27 分至 12 时 43 分)

19. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 委员表示留意到一些专线小巴班次相当不稳定，亦收到居民反映指第 10 及 31 号线小巴，即使是繁忙时段，到站的预计时间跟实际时间相差将近 30-40 分钟，情况并不理想；此外，第 3 号线小巴班次疏落，而且班次亦不稳定，希望专线小巴提升服务，订立时间表，并建议部门监察小巴的运作时间；

- (ii) 第 13 号线小巴出现班次不足及脱班的情况，虽然运输署曾进行实地考察，并表示班次大致符合编定的时间表，仍然希望部门可以继续观察，并建议加密第 13 号线的班次到 20-30 分钟一班，亦应付乘客的需求；
- (iii) 有委员建议提升小巴班次的应用程式，为居民提供更准确的实时汇报系统，并避免出现「鬼小巴」的情况；

20. 有关委员对议题的建议，运输署代表有以下回应：

- (i) 委员提及的小巴预报系统是以香港出行易中央提供资讯发放给市民或乘客，若车辆已经总站开出，程式会透过 GPS 实时的数据提供车辆到各个中途站的时间。然而小巴由总站开出的时间涉及上一班次回到总站的时间，因此有机会出现延迟开车的情况。署方会继续与承办商商讨技术上可行的改善方案，尽力为市民提供更准确的班次时间；
- (ii) 署方亦留意到第 13 号线小巴的载客量一直偏低，但日后嘉惠民道和西环村重建后，会根据该区居民新的出行模式，按需要提升并加密该小巴路线的班次；
- (iii) 有关港岛专线小巴第 3 号线的承办商亦面对聘请司机的难处。因此，承办商已申请运输业输入劳工计划，希望透过计划补充人力。现时已安排司机来港，至于何时可以正式开工涉及考牌及训练质素。署方会继续监察并跟进承办商聘请司机的情况；
- (iv) 有关第 22 号线班次不稳定问题，由于小巴从南区开出，加上中途有频繁的上落客，以致到达坚道的时间都不尽相同。署方会将意见带回并与负责南区的同事监察并研究现时的服务水平。

21. 城巴有限公司代表表示，城巴官方的手机应用程式已为乘客提供有关班次的更多资讯，包括班次如遇上道路阻塞时，会在显示班次的到站时间旁作特别提示；每个班次亦会显示巴士离站点的距离等。城巴代表亦表示，若市民或委员察觉有班次不稳定情况，欢迎随时向城巴反映，以便公司跟进调查。

**第 10 项：要求增设小巴专线接载半山及离岛居民到中西区内医院，途经半山、中上环、区内医院、中环码头及金钟地铁站**

(中西区交运会文件第 7/2024 号)

(下午 12 时 43 分至 12 时 52 分)

22. 多位委员就有关问题提出意见，意见整合如下：

- (i) 有委员表示中半山地区没有公共交通直达东华医院，需转乘多重交通工具才可到达，加上该地段公共交通班次不足，对居民，特别是行动不方便的人士，造成极大不便。建议部门研究设立循环小巴行经东华医院、荷李活道、般咸道及坚道，方便居民上落半山及使用东华医院服务；
- (ii) 运输署于文件中提及曾于 2011、2018、2019 及 2020 年就专线小巴服务进行招标但均未有营办商提交计划书。委员询问署方具体未能成功招标的原因，并建议署方跟小巴公司沟通，改善措施，鼓励更多承办商积极参与招标；
- (iii) 有委员认为除了营利角度，增设小巴路线为居民服务乃社会责任，希望署方为有需要的居民着想，争取一个更方便的小巴路线。

23. 运输署代表表示文件中提及的四次招标，以 2020 年的路线为例，除了经东华医院外，路线亦会途经半山医院道、中环及金钟，再回到东华医院。此循环线车程约六公里，而当时最高可以收取的价钱为\$9.4，以现时的车费上限为\$10。初步估算，若招标要求的路线需要 15-30 分钟完成，承办商就需要投入约三辆小巴去营运。倘若想延长路线并维持班次密度，则需要承办商投入更多车辆。但此举会令营运成本增加，以 2022/2023 年为例，每一天每辆小巴营运的成本约 2500 元，三辆小巴则约 7500 元，四辆就高达 10000 元。简单计算的话，每辆小巴于营运时间内每小时需要接载 14 名乘客，才可以达到收支平衡，这亦是署方和承办商面对的难处。无论如何，运输署会继续与大家有紧密的沟通。

**第 11 项：其他事项**

(下午 12 时 52 分至 12 时 53 分)

24. 主席表示没有其他事项。

**第 12 项：下次会议日期**

(下午 12 时 53 分)

25. 主席宣布下次交通运输委员会的会议日期为 2024 年 6 月 13 日，而文件截交日期为 2024 年 5 月 28 日。

26. 会议于下午 12 时 54 分结束。

会议纪录于 二〇二四年六月十三日 通过

主席: 杨哲安议员

秘书: 程惠锶女士

中西区区议会秘书处

二〇二四年六月