

中西區區議會
二零二四至二五年度
交通運輸委員會

第二次會議紀錄

日期：二〇二四年四月十八日(星期四)

時間：上午三時三十分

地點：香港中環統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 14 樓
中西區區議會會議室

出席者：

主席

楊哲安議員

副主席

楊開永議員

委員

王倩雯博士

吳然議員

呂鴻賓議員

李志恒議員,MH

邱松慶議員,MH

金玲議員,MH

施永泰議員

胡汶軒議員

張嘉恩議員

楊學明議員,MH

葉永成議員,SBS,BBS,MH,JP

葉亦楠議員,JP

趙華娟議員,MH

劉天正議員

羅錦輝議員

嘉賓名單：

第 3 項

傅定康先生
馮詩朗小姐

運輸署 高級運輸主任/中西區
香港鐵路有限公司 經理 - 對外事務

第 4 項

傅定康先生
馮詩朗小姐

運輸署 高級運輸主任/中西區
香港鐵路有限公司 經理 - 對外事務

第 5 項

何漢棟先生
羅世楠先生
高國權先生

路政署 區域工程師/西區
運輸署 工程師/中西區 1
香港警務處 中區警區活動管理組主管

第 6 項

陳建峰先生
陳鳳平女士

運輸署 高級工程師/步行城市 4
運輸署 工程師 9/步行城市

第 7 項

黃福寧先生
梁日喬先生

機電工程署 高級工程師/運輸工程 D
運輸署 高級運輸主任/運輸設施管理 1

第 8 項

劉恩怡女士
廖學怡女士
梁孫偉先生
黃霆軒先生
黃嘉俊先生
鍾佩怡小姐
曾健鋒先生
王新裕先生
楊永賢先生
黃秀娟女士

運輸署 高級運輸主任/巴士發展(港島)1
運輸署 運輸主任/巴士發展(港島)1
城巴有限公司 營運及工程主管(港島)
城巴有限公司 營運經理(港島)
城巴有限公司 經理(策劃)
城巴有限公司 企業傳訊經理
城巴有限公司 高級企業傳訊主任
城巴有限公司 策劃主任
九龍巴士(一九三三)有限公司 助理經理(車務)
九龍巴士(一九三三)有限公司 助理經理(車務支援)

第 9 項

傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區
梁孫偉先生	城巴有限公司 營運及工程主管(港島)
黃霆軒先生	城巴有限公司 營運經理(港島)
黃嘉俊先生	城巴有限公司 經理(策劃)
鍾佩怡小姐	城巴有限公司 企業傳訊經理
曾健鋒先生	城巴有限公司 高級企業傳訊主任
王新裕先生	城巴有限公司 策劃主任

第 10 項

傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區
-------	----------------

列席者：

謝穎嘉女士	中西區民政事務助理專員
張嫻瑩女士	中西區民政事務處 高級行政主任(區議會)

秘書：

程惠鋁女士	中西區民政事務處 行政主任(區議會)2
-------	---------------------

歡迎

(上午 10 時至 10 時 02 分)

中西區區議會轄下交通運輸委員會主席歡迎各委員出席。主席提醒委員留意在有需要時作適當的利益申報。

第 1 項：通過二零二四年二月一日交運會第一次會議紀錄

(上午 10 時 02 分至 10 時 03 分)

2. 由於委員沒有意見，主席宣布通過會議議程。

第 2 項：主席報告

(上午 10 時 03 分至 10 時 04 分)

3. 主席表示主要交通改善工程項目及時間表(截至 2024 年 3 月尾)已於會前轉交各委員參閱，秘書處未有收到委員的意見。

討論事項

第 3 項：要求於港鐵堅尼地城站內加設入閘機事宜

(中西區交運會文件第 2/2024 號)

(上午 10 時 04 分至 10 時 13 分)

4. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：
 - (i) 有委員表示早上繁忙時間港鐵堅尼地城站內入閘機經常出現擠塞情況，但將來重建的公營房屋如嘉惠民道或西環邨等預計落成後有將近幾千戶新居民，加上交椅洲填海工程預料會接駁至堅尼地城站，相信日後的人流會大幅增加。因此希望港鐵可以未雨綢繆，增加出入閘機以應付未來的需求；
 - (ii) 有委員詢問港鐵公司有關數據的統計方式，亦希望港鐵可以提供 C 出口高峰期的人流數據，例如每分鐘等候的人數供委員參考；

- (iii) 入閘機的付款方式相信對疏導人群有一定的影響，留意到新一代的入閘機有多種付款方式如八達通、信用卡、二維碼，但暫時並不是所有入閘機都有同樣的付款方式，導致有些市民要尋找特定入閘機，從而加劇了繁忙時間擠塞的問題。

5. 香港鐵路有限公司代表表示港鐵公司一直有密切留意乘客需求，不時就車站設施及服務作出檢討。對於委員建議港鐵堅尼地城站 C 出入口加設出入閘機，港鐵有以下回應：

- (i) 港鐵車站出入閘機數量及運作模式是根據公司車站環境、乘客乘車模式及人流變化制訂，以配合乘客需要。目前堅尼地城站大堂 C 出入口一共設有八部出入閘機，當中有四部閘機供乘客入站，另外四部則讓乘客出站。此外，在 A、B 出入口及客戶中心旁邊，亦分別設有多部出入閘機給乘客使用。根據車站的觀察，現時相關安排足夠應付照顧乘客的需要，而過去車站亦未有接獲出入閘機使用情況的相關投訴。關於委員建議想增設閘機的意見，港鐵再次備悉並會密切留意客流情況，會不時就車站的設施及服務作檢討；
- (ii) 港鐵正陸續進行閘機更換計劃，而堅尼地城站的客戶中心旁邊的兩部閘機正是新設施，可以提供二維碼、信用卡等的付款方式；
- (iii) 根據觀察，港鐵車站職員基本上會在繁忙時間於閘機出入口協助乘客維持秩序，並會向有需要的乘客提供協助。

第 4 項：要求改善港鐵西營盤及香港大學站升降機服務不足問題
(中西區交運會文件第 9/2024 號)
(上午 10 時 13 分至 10 時 28 分)

6. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 有委員表示經常接獲居民反映，指港鐵西營盤及香港大學站靠近大學校區，故於繁忙上課時間時，站內經常有大量學生排隊使用升降機。然而站內升降機數量有限且升降服務緩慢，更因為系統節省能源的技術，經常出現四部電梯中只有一部在運作，導致居民需等候多時才可使用升降機，更會出現人龍情況，造成諸多不便。加上他日交椅洲工程有計劃以香港大學站作為其中一個分流點，日後的人流只會有增無減，建議港鐵考慮進行系統調整，提升升降機的效能和效率，疏導繁忙時間於 A1 及 B 出口的人流並預備應付日後的需求；
- (ii) 有委員觀察到西營盤站 C 出口特別擁擠，而本身出口的設計是一邊讓乘客排隊乘搭升降機往地面出口，另一面則讓乘客離開升降機往入閘方向走。設計的原意是理想的，可總有市民為方便在反方向的電梯門離開，情況依舊混亂。因此建議港鐵可以加派職員提供適當的指導，特別是般咸道出入口安排人流的出入方向，甚至可以考慮委派職員控制升降機，相信可以縮短流程；
- (iii) 近日有遊客特地到訪香港大學「打卡」，尤其是靠近 C 出口的香港大學牌匾。建議港鐵加設路牌指示遊客牌匾位置，並提供足夠的位置讓遊客排隊，疏導人流情況。

7. 香港鐵路有限公司代表表示港鐵公司一直有密切留意乘客需求，不時就車站設施及服務做出檢討。對於委員建議港鐵香港大學站 A2 出入口升降機服務不足的事宜，港鐵有以下回應：

- (i) 目前香港大學站 A1 及 A2 出入口，各有四部升降機連接車站大堂及香港大學，而當中 A1 出入口的升降機，中間亦會連接薄扶林道出入口。此外，C 出入口亦有四部升降機連接車站大堂及香港大學站的另一個出入口，即百周年校園的出入口。而根據車站觀察，繁忙時段或乘客量較高時段，車站已經分別在 A1、A2、C 出入口加派職員去協助維持秩序，

車站亦會貼出排隊指示在當眼處，而車站大堂亦安排廣播，提醒及提示乘客可以改用 A1 或 C 出入口來往大堂及地面。港鐵會繼續密切留意該站的客流情況，儘量確保車站運作正常和暢順。港鐵亦會與不同持分者，包括香港大學校方，保持溝通，互相配合，並會繼續留意車站情況，維持良好秩序；

- (ii) 西營盤站方面，C 出入口般咸道一共有四部升降機，連結車站大堂和地面。目前根據車站觀察，繁忙時段或客量較高時段，用 C 出入口升降機排隊時間大約需要三至四分鐘，整體秩序良好。港鐵備悉對升降機服務的意見，亦會密切留意該站的客流情況，有需要時會儘量採取客流管理措施，包括加強職員指示乘客有序排隊，確保車站運作順暢。

第 5 項：關注域多利皇后街違例泊車阻塞交通問題

(中西區交運會文件第 11/2024 號)

(上午 10 時 28 分至 10 時 41 分)

- 8. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：
 - (i) 中環街市違泊嚴重，雖然是雙黃線，但每日有不下數十輛大型車輛於該處長期停泊或上落貨物，甚至有廢品回收車長期將雜物放置在停泊處，令雙層巴士難以轉彎，嚴重阻塞交通。建議擴闊斑馬線以疏導人流，希望政府部門跟進；
 - (ii) 有委員表示同意警方加強執法，除了從根本改善道路設計外，短期內部門亦可參考警方在灣仔和西灣河放置抄牌機械人或攝錄機拍攝違法黑點，建議同時加派交通督導員，長期駐守主要的違泊黑點，加強執法，相信此舉對駕駛者有一定的阻嚇作用；
 - (iii) 由於中環街市地下大部分都是食肆，因此聚集了不少市民和遊客，導致中環街市出口經常人頭湧湧，場景危險。建議部門考慮擴闊行人過路處和調整交通燈號的時間以應付在繁忙時間大批市民同時過馬路的情況，提高效率亦疏導馬路擠塞。

9. 警務處代表表示中區警方一直有採用視像錄影執法，打擊違例泊車或交通阻塞的問題，而現時主要應用於皇后大道中一帶的位置。警方了解委員的意見，並會考慮在高峰期或嚴重擠塞的時段於域多利皇后街進行視像錄影執法，希望提升阻嚇作用；此外，面對違例泊車，警方除了執法外，亦會教育駕駛者應有的駕駛態度及公德心，希望從教育角度改善問題。

10. 運輸署代表認同應同時在執法和道路設計上解決問題，因此運輸署除了與警方在執法方面繼續保持溝通，亦會積極研究擴闊行人過路處的建議。如有初步方案，會透過中西區民政事務處向公眾及相關持份者進行諮詢。

第 6 項：要求加快於堅尼地城港鐵站興建上坡系統接駁至蒲飛徑

(中西區交運會文件第 3/2024 號)

(上午 10 時 41 分至 11 時 14 分)

11. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 多年前已開始收到居民反映，希望在蒲飛徑加設一條扶手電梯方便出入。但直到現時仍沒有扶手電梯直達，居民出入需經過長樓梯或斜坡，對他們造成極大不便。亦有居民反映曾因天雨路滑於斜坡跌倒受傷。希望部門可以積極跟進並推進項目；
- (ii) 由於西區急速發展，包括香港大學的新校園、嘉惠民道及西環邨的落成，預計該區人口會大幅增長。加上人口老化，相信對無障礙設施的需求只會有增無減；
- (iii) 建議部門參考過往跟港鐵合作興建扶手電梯的項目，與香港大學合作，由香港大學斥資興建，並由政府負責後期維修保養；
- (iv) 有委員認為部門不應只著眼於成本，應考慮未來扶手電梯能帶來的長遠經濟效益。而政府為居民提供惠民的設施，不應單純計算成本效益。希望部門可以計劃得更長遠、更周全，並以居民的便捷為首要的考慮；
- (v) 有委員希望部門提供有關工程的詳細資料供參考及了解，包括：
 - a. 單向和雙向的扶手電梯從成本效益方面的具

- 體數據，譬如單向或雙向需要投資的成本；
- b. 除了成本效益外，會否有其他因素影響；
 - c. 考慮項目優次的審核條件；
 - d. 倘若轉成雙向的扶手電梯，會令該項目的優次排名下跌多少，而下跌的原因為何；
 - e. 確切扶手電梯工程的時間表，若採用單向系統，工程需時多長。若採用雙向系統，工程會比單向系統延長多少；
 - f. 現時此扶手電梯項目在 114 個項目裏的排行名次；以及
 - g. 日後扶手電梯的營運是何人負責，如何確保各方面的機件維修。

12. 運輸署代表有以下回應：

- (i) 在新修訂評審機制下，上坡電梯系統建議需要先通過初步篩選，以剔除明顯不可行或缺實據的建議，再從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分。就「社會效益」方面，我們會主要考慮受惠人數及對象、可否盡快落實及便利成效等因素。至於「成本效益」方面，我們則會按上坡電梯系統建議的預計使用者人均項目成本（即預計項目成本除以預計使用者人數）作比較。在計算預計使用者人數時，部門亦會考慮附近的新發展項目所產生的人流。經評審過去收到的建議後，11 項較具明確效益的上坡電梯系統建議獲優先推展，當中包括由蒲飛路沿蒲飛徑至士美菲路的上坡電梯系統建議；
- (ii) 為以劃一客觀標準作比較，在進行評審時，會以最基本的系統配置(普遍為一條單程自動扶梯或一部升降機)為各項目進行評審；
- (iii) 若將蒲飛徑項目改為雙向扶手電梯系統及將項目接駁至堅尼地城港鐵站，工程需要涉及更多斜坡鞏固及大型的結構去支撐扶手電梯。這樣令建造成本大幅上升，導致成本效益下降，而該項目就不會是首 11 個優先項目。因此部門建議興建單向扶手電梯，沿蒲飛徑到堅尼地城地鐵站，並會加設上蓋，令市民出行更舒適；

- (iv) 有關委員詢問過往三年接獲多少居民反映對蒲飛徑加設上坡系統的意見，部門接獲五宗有關查詢；
- (v) 由於蒲飛徑位置涉及較複雜的土力工程事宜，部門會繼續跟路政署溝通合作，為項目進行初步可行性研究。目前政府正有序推展按新修訂的上坡電梯系統建議評審機制所選出的優先項目。政府會持續審視如何更有效運用公共資源及增加工程開支的效益，並因應最新的發展，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

第 7 項：關注中環至半山自動扶梯系統經常暫停服務

(中西區交運會文件第 6/2024 號)

(上午 11 時 14 分至 11 時 37 分)

13. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 有委員表示部門的書面回覆未能回答問題，希望部門可以補充更多扶梯系統暫停服務的相關資料，或提供更詳細的表格列明故障日期、時間、維修狀況及原因等，讓委員有更多資料分析及推動更清晰的討論；
- (ii) 運輸署及機電工程署表示扶手電梯緊急情況下會張貼告示通知市民，惟委員認為通報措施未必足夠，建議部門可以利用網上或社交平台等，提供實時公布。亦有委員提議於扶手電梯附近加設顯示屏通報市民扶手電梯的運作情況，讓市民有更多資訊提早規劃路線；
- (iii) 有委員認為扶手電梯第一段的前段比較斜，對市民特別是老人家造成一定的危險性。建議部門可以參考國外的電梯，加設智能化的感應系統，根據人流及客量調整扶手電梯速度，並監測扶手電梯的速度、斜度等數據，供部門監察及維修使用；
- (iv) 有委員希望部門解釋書面回覆上的 99.17%可用性的計算方法；
- (v) 建議部門就扶手電梯的清潔及維修時間進行適當的調動，儘量避免於繁忙時間進行維修，並提前通知市民維修的時

段，以便市民規劃行程；

- (vi) 希望部門可以定期監察維修的進度，並考慮在未來招標時加入賞罰機制或 KPI 的要求，如維修服務承諾時間等，鼓勵承辦商積極按時維修，提高維修效率；
- (vii) 曾有市民不小心踢到扶手電梯令電梯短時間內故障，除了派承辦商維修以外，部門會否有更多措施防止扶手電梯因行人的碰撞而暫停運作；

14. 機電工程署代表表示 99.17%的數字是透過數學公式計算得出，假設電梯每天運作 18 小時，以 18 作為基礎分母；再以 18 小時減去故障的時數，就等於分子，計算出來就是可用率。因為過往故障停頓的時間通常於 30 分鐘內就完成了，因此會得出 99.17%比較高的可用率。至於其他數據，將會於會後補充。此外，部門現時的通告，主要通知市民有關已計劃的維修工程。至於突發情況的處理，現時亦有管理團隊駐守現場，一般在 30 分鐘內會到達現場觀察情況，並於短時間內恢復扶手電梯的運作。

[會後備註：秘書處已於 2024 年 5 月 20 日收到機電工程署的書面回覆並於 2024 年 5 月 23 日電郵予各委員。]

第 8 項：2024 - 2025 年度中西區巴士路線計劃

(中西區交運會文件第 5/2024 號)

(上午 11 時 37 分至 12 時 27 分)

15. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 有委員聯合進行中西區監察巴士班次及服務行動，覆蓋範圍由堅尼地城到中環半山，調查結果如下：
 - a. 巴士路線包括第 1、5、10、12、13、101、104 號線經常出現同時到站的情況，若市民不幸錯過，就要重新等待超過 20 分鐘。建議部門與巴士公司考慮重新規劃及重組班次時間，優化巴士服務；
 - b. 第 971 號線有明顯脫班情況；而第 10 號線則出現「幽靈車」的情況，資料顯示當日九時十分有班次，但莫名其妙的消失，建議部門及巴士公司積極跟進；

- c. 第 12M、40、40M 號線繁忙時間只有約半小時一班的班次，相對疏落，建議加密班次；
 - d. 第 12、12M、13、23、40 號線發現實際到達時間與手機程式上的預測時間距離頗大，建議巴士公司提升應用程式以讓乘客獲取更準確的實時班次資訊；
 - e. 第 101 號線班次較密，但由於價錢較貴，市民寧願選擇等待較便宜的第 10 號線也不願乘搭 101 號線。建議巴士公司考慮提供過海後的分段收費，以鼓勵市民乘搭 101 號線前往堅尼地城；
- (ii) 最新的巴士路線計劃提議以第 5B 號線代替第 1 號線，但建議部門加密第 5B 號線班次到 15-20 分鐘一班，以彌補縮短第 1 號線行車路線的不足。倘若要乘客在港澳碼頭站轉乘巴士到跑馬地，變相鼓勵市民乘搭更方便的地鐵；
 - (iii) 建議提早第 12 和 12M 號線的首班時間並延長該路線繁忙時段的班次直至早上十時；
 - (iv) 由於周末仍有不少中西區居民前往中環，建議加密第 40M 號線於假日的班次，以應付需求；此外，第 40 及 40M 號線路線尾段重疊，建議重組第 40M 號線不途經軍器廠街而改道至軒尼詩道，相信能方便中西區及灣仔南北的居民；
 - (v) 重組後第 A12 號線將縮短並不再途徑西區，惟近日收到不少居民反映希望保留該路線。事實上，第 A12 號線繞經西區的時間只有約五分鐘，對整體車程影響不大。若堅持縮短班次，無疑會促使市民選擇乘搭港鐵。因此委員建議維持第 A12 號線於西區的服務，倘若最終因營運效率需要縮短車程，希望巴士公司可以另外加密第 A10 號線的班次作為替代，以減少對市民的影響；
 - (vi) 希望爭取第 1 號線途經堅尼地城站再返回跑馬地；
 - (vii) 建議繁忙時段特別班次第 23B、40P、93A、93C 號線的服務延長至金鐘站，以方便出市區通勤的市民；
 - (viii) 建議巴士公司重新規劃轉乘巴士的班次時間，儘量讓市民能完美銜接轉乘的巴士；

- (ix) 建議提升巴士資訊的通知或宣傳，讓居民更快了解到部門及巴士公司的最新安排；
- (x) 由於跑馬地賽馬日會吸引不同本地、內地及外地的人士參與盛事，因此建議保留從堅尼地城到跑馬地的路線；
- (xi) 過海第 373 號線的第一班次從下午五時半開始，但建議將第一班次延後一點，配合大部分市民的出行模式；此外，有委員認為載客量減少也牽涉路線總行車時間，由於紅磡海底隧道經常擠塞，無疑增加行車時間，建議第 373 號線改道至西區海底隧道，以提高吸引力。

16. 運輸署代表表示一直有密切監察巴士公司的班次及服務，巴士公司亦會盡量在班次開出時間上作適當安排，惟巴士到站的時間會受不同因素影響，包括總站位置、沿途交通情況、乘客上落巴士的情況等，因此班次到達中途站的間距有時或會不平均。運輸署會繼續透過不同渠道密切監察巴士公司的班次及服務；而今年的巴士路線計劃將整合巴士公司的資源，透過調整路線務求令不同巴士線能發揮互補作用，不同居民可選擇不同路線前往目的地，更有效運用資源。此外，不少委員關注第 A12 號線的路線修改方案，部門一直和巴士公司密切留意機場巴士路線客量回升的情況，在疫情復常後班次亦一直逐漸增加。而根據部門早前的調查，現時第 A10 號線仍有足夠的剩餘載客量以應付將來的需求，部門亦會繼續留意第 A10 號線的客量情況，適時會要求巴士公司加密班次，配合居民的需要。

17. 有關委員對巴士路線計劃的建議，城巴有限公司代表有以下回應：

- (i) 自 2014 年港鐵南港島線開通後，以及東鐵線過海段於 2022 年開通後，服務中西區的巴士線客量大幅度下滑，個別路線客量跌幅高達七成，期間班次曾進行調整，但服務中西區至灣仔、銅鑼灣一帶的北岸路線，於西區的平均載客量只有約一至兩成，而在繁忙時間亦只有三至四成，情況並不理想，因此公司期望透過調整路線，改善道路狀況及巴士路線的營運效益，因而制定出調整第 1 及 5B 號線服務範圍的建議。城巴亦有關注乘客的出行模式，在調整路線後，第 5B 及 10 號線仍然能維持現有的班次水平。城巴亦會繼續觀察情況並適時進行檢討；
- (ii) 有關摩星嶺的服務，第 1 號線早上繁忙時間班次目前為 15-20 分鐘一班，而第 5B 號線班次則為約 25 分鐘一班。在繁忙時間後，第 5B 號線於日間大部分時段班次則維持 8-10 分

鐘一班。因此相比第 1 號線，摩星嶺的居民日後可乘搭第 5B 號線到中環及金鐘一帶，而且班次在大部份時段都比第 1 號線更頻密。同時，在調整路線後西區居民仍可乘坐第 5B 或 10 號線轉乘第 1 號線到跑馬地，而價錢跟現時維持不變。城巴已備悉委員的意見，並會適時檢討安排。

- (iii) 現時第 A10 號線全日最高的載客量為約三至四成，因此預計未來重組後，第 A10 號線仍有足夠運載能力應付機場往來西區的乘客需求。雖然文件中提及第 A12 號線改道後車程能縮短約五分鐘，但由於第 A10 號線途徑的西區較繁忙的路段，包括德輔道西、水街等，根據營運紀錄部分班次在西區實際所需用的時間超過五分鐘；此外，委員曾建議於繁忙時間增加第 A12 號線經西區到機場的班次，以方便到機場通勤的居民，經研究後在最新安排下，第 A12 號線早上及下午會各有三班途經國泰城的特別班次，會繼續途經西環。
- (iv) 城巴代表亦感謝委員在各個路段對巴士服務的詳細研究，而委員對其他路線，包括 12、12M、13、40M 號線等等的意見，例如加設分站、路線走線、增加路線覆蓋範圍等，城巴已備悉，適時再會與運輸署討論及考慮。

18. 九龍巴士(一九三三)有限公司代表亦補充除第 373 號線以外，現時亦有為往來中環及上水的居民提供第 673 號線的全日服務。九巴同時備悉委員對第 373 號線的意見，並會適時檢討服務安排。

第 9 項：有關中西區巴士及小巴出現班次不足問題

(中西區交運會文件第 10/2024 號)

(下午 12 時 27 分至 12 時 43 分)

19. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 委員表示留意到一些專線小巴班次相當不穩定，亦收到居民反映指第 10 及 31 號線小巴，即使是繁忙時段，到站的預計時間跟實際時間相差將近 30-40 分鐘，情況並不理想；此外，第 3 號線小巴班次疏落，而且班次亦不穩定，希望專線小巴提升服務，訂立時間表，並建議部門監察小巴的運作時間；

- (ii) 第 13 號線小巴出現班次不足及脫班的情況，雖然運輸署曾進行實地考察，並表示班次大致符合編定的時間表，仍然希望部門可以繼續觀察，並建議加密第 13 號線的班次到 20-30 分鐘一班，亦應付乘客的需求；
- (iii) 有委員建議提升小巴班次的應用程式，為居民提供更準確的實時匯報系統，並避免出現「鬼小巴」的情況；

20. 有關委員對議題的建議，運輸署代表有以下回應：

- (i) 委員提及的小巴預報系統是以香港出行易中央提供資訊發放給市民或乘客，若車輛已經總站開出，程式會透過 GPS 實時的數據提供車輛到各個中途站的時間。然而小巴由總站開出的時間涉及上一班次回到總站的時間，因此有機會出現延遲開車的情況。署方會繼續與承辦商商討技術上可行的改善方案，盡力為市民提供更準確的班次時間；
- (ii) 署方亦留意到第 13 號線小巴的載客量一直偏低，但日後嘉惠民道和西環邨重建後，會根據該區居民新的出行模式，按需要提升並加密該小巴路線的班次；
- (iii) 有關港島專線小巴第 3 號線的承辦商亦面對聘請司機的難處。因此，承辦商已申請運輸業輸入勞工計劃，希望透過計劃補充人力。現時已安排司機來港，至於何時可以正式開工涉及考牌及訓練質素。署方會繼續監察並跟進承辦商聘請司機的情況；
- (iv) 有關第 22 號線班次不穩定問題，由於小巴從南區開出，加上中途有頻繁的上落客，以致到達堅道的時間都不盡相同。署方會將意見帶回並與負責南區的同事監察並研究現時的服務水平。

21. 城巴有限公司代表表示，城巴官方的手機應用程式已為乘客提供有關班次的更多資訊，包括班次如遇上道路阻塞時，會在顯示班次的到站時間旁作特別提示；每個班次亦會顯示巴士離站點的距離等。城巴代表亦表示，若市民或委員察覺有班次不穩定情況，歡迎隨時向城巴反映，以便公司跟進調查。

第 10 項：要求增設小巴專線接載半山及離島居民到中西區內醫院，途經半山、中上環、區內醫院、中環碼頭及金鐘地鐵站

(中西區交運會文件第 7/2024 號)

(下午 12 時 43 分至 12 時 52 分)

22. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

- (i) 有委員表示中半山地區沒有公共交通直達東華醫院，需轉乘多重交通工具才可到達，加上該地段公共交通班次不足，對居民，特別是行動不方便的人士，造成極大不便。建議部門研究設立循環小巴行經東華醫院、荷李活道、般咸道及堅道，方便居民上落半山及使用東華醫院服務；
- (ii) 運輸署於文件中提及曾於 2011、2018、2019 及 2020 年就專線小巴服務進行招標但均未有營辦商提交計劃書。委員詢問署方具體未能成功招標的原因，並建議署方跟小巴公司溝通，改善措施，鼓勵更多承辦商積極參與招標；
- (iii) 有委員認為除了營利角度，增設小巴路線為居民服務乃社會責任，希望署方為有需要的居民著想，爭取一個更方便的小巴路線。

23. 運輸署代表表示文件中提及的四次招標，以 2020 年的路線為例，除了經東華醫院外，路線亦會途經半山醫院道、中環及金鐘，再回到東華醫院。此循環線車程約六公里，而當時最高可以收取的價錢為\$9.4，以現時的车費上限為\$10。初步估算，若招標要求的路線需要 15-30 分鐘完成，承辦商就需要投入約三輛小巴去營運。倘若想延長路線並維持班次密度，則需要承辦商投入更多車輛。但此舉會令營運成本增加，以 2022/2023 年為例，每一天每輛小巴營運的成本約 2500 元，三輛小巴則約 7500 元，四輛就高達 10000 元。簡單計算的話，每輛小巴於營運時間內每小時需要接載 14 名乘客，才可以達到收支平衡，這亦是署方和承辦商面對的難處。無論如何，運輸署會繼續與大家有緊密的溝通。

第 11 項：其他事項

(下午 12 時 52 分至 12 時 53 分)

24. 主席表示沒有其他事項。

第 12 項：下次會議日期

(下午 12 時 53 分)

25. 主席宣布下次交通運輸委員會的會議日期為 2024 年 6 月 13 日，而文件截交日期為 2024 年 5 月 28 日。

26. 會議於下午 12 時 54 分結束。

會議紀錄於 二〇二四年六月十三日 通過

主席: 楊哲安議員

秘書: 程惠鋸女士

中西區區議會秘書處

二〇二四年六月