第七屆中西區區議會轄下
交通運輸委員會
第三次會議紀錄

日　　期： 2024 年 6 月 13 日(星期四)

時　　間： 上午 10 時

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

戴弘博先生	香港電車有限公司 董事總經理
李明耀先生	香港電車有限公司 營運及服務總監
傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區

第 4 項

王嘉熙先生	中西區民政事務處 高級行政主任 (地區管理)
邵曦慧女士	中西區民政事務處 行政主任 (區議會)3
吳秀慧女士	地政總署 首席產業主任/港島西及南/土地管制及契約執行(港島西及南區地政處)
黃振威先生	地政總署 首席產業主任/港島西及南/土地管制 1(港島西及南區地政處)
曾裔研女士	地政總署 高級產業測量師/西(港島西及南區地政處)
高國權先生	香港警務處 中區警區活動管理組高級督察
梁永賢先生	香港警務處 中區警區交通隊警署警長
黃慧萍女士	香港警務處 署任西區警區行動主任
楊國聰先生	香港警務處 西區警區交通隊主管
羅世楠先生	運輸署 工程師/中西區 1
鄭治偉先生	運輸署 工程師/中西區 3
盧俊匡先生	運輸署 工程師/山頂
何漢棟先生	路政署 區域工程師/西區

第 5 項

葉俊渝女士	康樂及文化事務署 中西區副康樂事務經理 1
羅世楠先生	運輸署 工程師/中西區 1
鄭治偉先生	運輸署 工程師/中西區 3
盧俊匡先生	運輸署 工程師/山頂

第 6 項

傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區
羅世楠先生	運輸署 工程師/中西區 1
鄭治偉先生	運輸署 工程師/中西區 3
盧俊匡先生	運輸署 工程師/山頂

第 7 項

羅世楠先生	運輸署 工程師/中西區 1
鄭治偉先生	運輸署 工程師/中西區 3
盧俊匡先生	運輸署 工程師/山頂

第 8 項

傅定康先生	運輸署 高級運輸主任/中西區

列席者：

廖婉婷女士	中西區民政事務助理專員
張幗瑩女士	中西區民政事務處 高級行政主任(區議會)

秘書：

程惠鍶女士	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）

1. 第七屆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 2024 年 4 月 18 日交運會第二次會議紀錄

（上午 10 時 02 分至 10 時 03 分）

2. 由於委員沒有意見，主席宣布通過會議紀錄。

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 5 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：關注中西區電車候車問題
(中西區交運會文件第 16/2024 號)

（上午 10 時 05 分至 10 時 24 分）

4. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

(i) 現時很多遊客都希望乘搭電車從中環前往堅尼地城，雖然文件中曾提及半小時內已有 17 至 18 輛電車途徑相關車站，並認為班次密度足夠應付遊客及居民的需求。但委員質疑報告中的 18 輛電車當中有多少會前往堅尼地城。建議香港電車有限公司(電車公司)日後加開班次時能考慮未來需求，將更多電車的總站設置在堅尼地城；

(ii) 過往電車公司曾於電車站位置提供 QR 碼(二維碼)讓乘客適時獲取未來幾班電車的到達時間和終點站信息。有委員留意到最近 QR 碼系統似乎被下架並進行更新，期待電車公司

考慮重新引入該系統，或在電車站加設屏幕，顯示電車到達時間，方便乘客計劃出行；

(iii) 有委員表示經常有內地旅客或遊學團以乘坐電車作為其中一個旅遊體驗，建議電車公司於暑假期間留意客流量。若電車車長發現某些站點擠擁，應儘快通知總部加強服務，適時調配車輛到堅尼地城等熱門站點。此外，亦有委員提出電車站的排隊秩序混亂，建議部門重新規劃電車站，以保障候車乘客的安全；

(iv) 電車乃香港獨特的交通工具，希望電車公司可以透過資訊科技例如手機應用程式令更多人能提早預測等候時間，以方便乘客安排行程，亦能適當疏導電車站候車的人流。鼓勵電車公司繼續發展旅遊業，如推廣電車沿線一些未被發掘的景點；

(v) 現時有不少電車已安裝電子版的響號，有委員認為可以參考三藩市電車的做法，繼續保留傳統的「叮叮」響號，以吸引遊客「打卡」；及

(vi) 現時電車的付款方式種類繁多，有委員認為現時乘客付款的速度相對過往以現金付款的方式為慢，建議公司檢討付款方式以加快上落客的時間。

5. 對於委員的建議，電車公司有以下回應：

(i) 根據委員提供的資料，照片中的乘客正等待往東行的電車，即是前往市區如灣仔、銅鑼灣及東區。因此公司認為委員於五月初觀察到的車站情況與堅尼地城成為新興旅遊景點並沒有直接關係。另外，公司亦表示現時有近半數往西行的電車開往堅尼地城，若增加前往堅尼地城的電車班次，導致回車時間延長，變相令其他地區班次減少。電車公司會致力平衡各路線的班次和時間，以滿足乘客的出行需求；

(ii) 電車公司亦開展名為 Smart Ding Ding「智慧叮叮」的項目，以改進通知乘客和調節線路的方式。目前正在路線上安裝 RFID（無線射頻辨識）的標籤及在車頂上安裝 RFID 閱讀器，此裝置能精準地確認所有電車的實時位置。目前電車公

司的 165 輛電車中有 110 輛已安裝此裝置，並預計在年底前完成該項目。當所有設備都安裝完畢，公司將推出全新電車手機應用程式，加強乘客信息；

(iii) 電車公司代表同意近年的遊客數量有明顯增長，尤其是來自內地的遊客。事實上，電車公司正積極展開推廣工作，以吸引更多遊客乘搭香港電車。電車公司亦參與香港旅遊發展局的代表團到北京推廣電車及沿途的景點。電車公司備悉委員對電車的意見，會嘗試實時留意電車的乘坐率，稽查人員亦會和司機適時溝通，注意乘搭電車的人流；

(iv) 電車公司代表同意堅尼地城是個吸引遊客的地區，因此若現場出現任何問題或交通阻塞的情況，也會盡力與警方溝通合作，迅速回應各種情況；

(v) 電車公司代表表示支持要增加空間疏導等候電車的乘客，惟電車沿線的公共空間牽涉不同部門及持分者，需要深入研究才可以在硬件上改善等候區和上落客區；

(vi) 最近有司機表示即使電車有位置，遊客仍不願意上車，因為他們希望爭取坐在電車的上層車頭位置以方便「打卡」，因此電車公司仍在適應並盡量配合遊客及本地乘客的需求；

(vii) 今年電車公司每天的載客量只有 14 到 15 萬，遠低於 2019 年疫情前的水平；及

(viii) 電車公司已備悉委員保留「叮叮」響鞍聲的意見。現時，電車一直繼續沿用叮叮提示聲，亦同時備有與其他汽車相似的響號，用以警示附近車輛盡可能減少碰撞，確保乘客的安全。

第 4 項：關注中西區區內棄置車輛問題

(中西區交通會文件第 20/2024 號)

（上午 10 時 25 分至 10 時 54 分）

6. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

(i) 建議部門設立恆常小組，每個季度巡視區內的廢棄電單車。由於現時很多電單車停泊位都不收費，因此區內的廢棄電單車主要棄置於後巷或電單車的停泊位。倘若沒有車牌或行車證，相信已是明顯的廢置車輛，建議部門可以積極跟進；

(ii) 據了解，政府部門主要跟進公共後巷的廢置車輛，但卻對一些位於私人土地的廢置車輛置若罔聞，而私人大廈也不願意負責處理，導致問題日益嚴重。有委員甚至收到市民投訴，表示部分廢置電單車涉嫌成為非法交易的作案地點。建議部門重新審視現時處理方案，以防止罪案發生；

(iii) 有委員詢問有否嘗試追回車主清理廢置車輛的罰款，以增強阻嚇性；

(iv) 根據部門的回覆，即使部門已積極進行聯合行動並在 16 個地點中清理 19 輛廢置車輛，惟委員於會前的簡單巡查仍發現有大量的廢置車輛。不但阻塞道路，亦引發衛生問題，更有可能成為犯罪的溫床；

(v) 運輸處在兩年前曾提出修例，若車輛超過兩年沒有登記即取消該車輛的牌照。建議部門可以按登記資歷追查車主，並要求車主負上應有的責任；

(vi) 政府大型的停車場亦有棄置車輛的情況，有委員希望了解部門如何處理並提供相關數字以供參考；

(vii) 有委員詢問為何非公共道路需要進行蒐證檢控，而公共道路則可以直接採取一系列的聯合行動；

(viii) 有委員詢問中西區收到的棄置車輛投訴是否主要有關電單車，而私家車是否有同樣的情況；

(ix) 部門表示執法前需要貼通告告知車主強制移走車輛的限期。有委員詢問通常限期有多長時間；及

(x) 每次的聯合行動都需要召集不同的部門，有委員認為需要協調多個部門令行動的效率相對減低，建議部門可以考慮精簡行動，以提升效率。

7. 香港警務處代表有以下回應：

(i) 根據過往經驗，有些毒品案件的確會利用私家車或電單車的尾箱作為毒品工具儲存的地方。若部門收到情報有人涉嫌利用這些車輛進行非法活動，部門會將案件轉交給特別職務隊跟進。部門亦已備悉意見，會加強監察廢置車輛的位置；

(ii) 警方會定期進行巡邏，若發現有明顯的廢置車輛，會主動處理並通知相關部門。現時警方主要有三個途徑供市民提供資料，包括電子報案室、1823 熱線及交通投訴組。若收到市民投訴，一般由中西區民政事務處（民政處）協調各個部門進行聯合行動，而警方主要查核廢置車輛的情況和位置，並根據車牌或底盤號碼調查該車輛是否在通緝名單上。若車輛涉嫌用作非法交易的工具，亦會將其個案轉介至刑事部門。警方絕對鼓勵議員及市民見疑即報；及

(iii) 有關非法佔用車位方面，車輛只要佔用車位超過 24 小時即屬違法。若警方 24 小時後巡查，發現車輛被移動過，則不符合法例中可以執法的定義。

8. 民政處代表有以下回應：

(i) 根據紀錄，民政處於上年聯同運輸署、地政總署、路政署以及香港警務處一共進行了三次的聯合行動，並於今年加強有關安排，截至五月份已進行三次聯合行動。民政處會繼續按需要加強清理行動，積極跟進區內棄置車輛的問題；

(ii) 民政處近年收到的棄置車輛投訴均涉及廢棄電單車，若棄置地點位於私人地段，民政處會通知相關管理處或地段持有人，並鼓勵他們積極跟進；及

(iii) 民政處已備悉委員對聯合行動恆常化的建議，稍後會與其他部門進行研究。

9. 運輸署代表有以下回應：

(i) 運輸署一直積極配合地政總署的搜證及檢控工作，包括就個別個案根據地政總署的要求，提供棄置車輛的車輛登記細節證明書及登記車主的資料，並於現場確認棄置車輛的底盤號碼等，以便地政總署考慮及進行檢控程序。地政總署亦於 2023 年 5 月根據運輸署提供的車輛底盤號碼及車主資料，成功檢控一名非法棄置車輛的車主；

(ii) 運輸署正進行修例工作，收緊車輛登記及領牌規定，讓登記車主負上應有責任，妥善處理其名下不再希望擁有的車輛，務求從源頭入手，改善棄置車輛問題。

現時，任何在道路上使用的車輛，必須先向運輸署登記，並按照法例要求展示有效的車輛牌照，否則即屬違法。登記車主如欲放棄名下車輛，須根據《道路交通（車輛登記及領牌）規例》（第 374E 章）第 20 條，將該車輛拆散、銷毀或永久送離香港後，在 15 天內向運輸署申請取消登記。如已登記車輛兩年未有續領車輛牌照，署方可根據第 374E 章第 15 條，在向登記車主發出書面通知的 15 天後，取消該車輛的登記。車輛登記被取消後，必須經過檢驗合格，重新登記及領牌，方可再在路上使用，以確保道路安全。

部分不負責任的車主，會在車輛因長期未領牌而登記被取消後將之棄置，以避免付費予拆車公司作妥善處理並向運輸署取消登記。有見及此，政府將修改車輛登記及領牌相關法例，以堵塞漏洞。新法例將要求已滿兩年未有領牌車輛的登記車主，必須在指定時間內為車輛續牌或將其拆毀／永久送離香港後向運輸署取消登記，或因特殊原因而向運輸署申請並獲得上述要求豁免，否則即屬違法。

運輸署計劃於今年內提交立法修訂建議，並在通過相關法例修訂及完成系統更新後，於明年實施新安排；及

(iii) 有關政府停車場棄置車輛的相關數字，則會與會後補充。

[會後備註：秘書處已於 2024 年 7 月 15 日將運輸署的書面回覆電郵予各委員。]

10. 地政總署代表表示當部門接獲投訴或經其他政府部門轉介個案，會適時清理在未批租政府土地上的棄置車輛，如有足夠證據會考慮進行檢控。另外，在公共道路棄置車輛的跨部門聯合清理行動及相關工作會經由民政處統籌及協調處理。

[會後備註：秘書處已於 2024 年 7 月 15 日將地政總署的書面回覆電郵予各委員。]

第 5 項：有關要求中山公園停車場增加泊車位及在中西區興建智能停車場之事宜 (中西區交運會文件第 19/2024 號)

（上午 10 時 55 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) 中山紀念公園設施齊備，經常有居民偕同家人和寵物到公園，因此通常會使用私家車以方便出行，惟中山紀念公園的車位供不應求。雖明白現時停車場的下方是一些地下公用設施，委員認為可以考慮興建一個結構相對簡單的兩層智能停車場，儘量選擇較輕的物料，相信能減低耗電量。建議部門可以積極研究此方案，善用土地，貫徹一地多用的原則，興建兩層或以上的智能停車場，以長遠容納更多車輛；

(ii) 中山紀念公園位於中西區海濱長廊的中心點，也可謂四通八達。因此不少活動如明年即將舉行的全民運動會，都會選址在公園，加上豐物道日後將改建西營盤海濱公園，相信會吸引更多家庭乘坐私家車前往。惟中山紀念公園車位不足，且附近沒有其他收費停車場，建議部門需要提前部署及重新規劃，增加更多車位，特別是大型車輛的停泊位置，以應付需求；

(iii) 有委員建議可以於體育館外增設「咪錶位」(停車收費錶)，以增加車位供應；

(iv) 停車場雖然已經按時間分段收費，但有委員認為收費模式過於寬鬆，導致不少用場人士停泊車輛超過兩個小時。建議可以調整收費模式，避免車主長時間停泊；

(v) 有委員留意到體育館的停車場由5月1日到7月31日因工程而暫停開放。惟七月正值暑假，使用車位的人士只會有增無減。建議部門考慮盡量縮短工程時間，配合市民的需求；

(vi) 有委員詢問公園約50個車位中，是否包括四個不提供給公眾使用的小巴泊車位；

(vii) 希望部門可以提供現時停車場的使用率，供委員參考及對比早晚的泊車率；及

(viii) 有委員詢問有關中港道聯用綜合大樓計劃現時的進度。

12. 運輸署代表有以下回應：

(i) 中山紀念公園停車場屬於康樂及文化事務署管轄範圍，而運輸署就議題一直與康文署積極進行溝通；

(ii) 就增加路旁泊車位而言，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，但亦明白部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府在整體發展容許的情況下，透過一系列短期和中長期措施提供適量的泊車位，當中包括在合適的路旁地點劃設泊車位；

(iii) 中港道聯用綜合大樓的計劃由於牽涉不同部門及程序，署方暫未有確實的推展時間表及詳情。就發展項目中能否增加停車位的事宜，部門會按「一地多用」原則積極與相關部門商討設置供公眾使用的停車位的可行性；及

(iv) 署方會積極考慮委員提出增加「咪錶位」(路旁泊車位)的建議，在評估道路交通情況、車輛出入、路面容納能力等因素後於合適的路旁地點增設泊車位。

13. 康文署代表有以下回應：

(i) 康文署在中西區康樂事務辦事處轄下中山紀念公園及中山紀念公園體育館設有停車場，分別提供 38 個及 15 個收費停車位供市民使用；

(ii) 康文署未有計劃將中山紀念公園停車場改建為智能停車場或提供自動泊車系統。署方已備悉委員的建議，初步亦了解上述過位置，由於停車場位置位處在部分地下公用設施上，包括渠務專用範圍，以及西區海底隧道管道位置。在改建現有設施時，康文署需要考量一籃子因素，包括可供使用的土地的空間是否足夠、用地是否存在地下公用設施而影響其負重能力、配套設備及資源等，倘若停車場上再進行興建，有可能會造成影響。署方會適時繼續與相關部門聯繫，以檢視其可行性；及

(iii) 康文署一直致力為市民提供優質的設施，並會適時進行設施優化工程。就此，署方在本年 5 月至 7 月暫時關閉中山紀念公園體育館外停車場以更換地台磚和翻新外牆油漆。署方體育館的工程主要是在更新合約時，一併更換地台磚，而整個體育館外牆也會重新上漆。部門備悉委員對上述工程的關注，並會繼續與跟建築署等相關工程部門緊密聯絡研究，以確保停車場能儘量令如期重新開放予市民使用。

第 6 項：關注中西區道路三噸重量限制問題
(中西區交通會文件第 15/2024 號)
（上午 11 時 15 分至 11 時 29 分）

14. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

(i) 山頂居民屢次反映，新能源車輛本身重量僅約兩噸，但運輸署所發出的行車證卻標示為三噸，使車主無法使用有三噸限制的馬己仙峽道前往山頂住所。希望部門可以解釋計算車輛噸數限制的方法，供委員參考。同時建議署方考慮放寬新能源私家車的噸數限制；

(ii) 有委員詢問市面上較常見超過三噸的車款；

(iii) 有委員詢問當年設立三噸限制的原因，到底是用於限制重型車輛的出入，還是道路本身不能負荷三噸以上的重量；及

(iv) 現時越來越多新型車款，尤其是電動車輛的重量都超過三噸。政府一直推動環保政策、綠色減排等，而使用新能源車輛就正符合發展的大趨勢。山頂區卻還有很多地方設有三噸限制，大大降低市民使用新能源汽車的動力。因此部門應未雨綢繆，盡快進行研究，適時修改道路條例，以跟上社會的發展。

15. 運輸署代表有以下回應：

(i) 每一個車款或廠商在車輛的構造上都有獨特的設計，運輸署亦有專責小組負責驗車和檢查廠商的車輛。根據交通道路條例，車輛牌照中的總重量限制包括所裝載的乘客及貨物；

(ii) 中西區道路的建造年代較久遠，而且依山而建，有部份行車路狹窄及彎路較多，並不適宜大型車輛使用。因此運輸署有需要透過實施交通管制，如車輛重量限制，以管制大型車輛使用有關道路的情況。現時，中西區總計有五個路段設有三噸車輛重量限制，而在過往 20 年來這些措施對於限制重型車輛亦行之有效。部門會繼續留意車輛重量及設計，並適時檢視現有的交通管理措施；及

(iii) 在運輸署登記的車輛名稱未必跟市面上的發售名稱一致，而且同一系列的車款亦有不同的型號。根據資料，常見超過三噸的新能源私家車款主要是 Maxus(上汽大通)的 MIFA 9，而 Maxus MIFA 9 當中一款名為 Elite 的版本則不超過三噸。另外，Tesla(特斯拉)的 Model X 車款中一些特別配置也令車輛重量超過三噸。

第 7 項：要求運輸署盡快在中西區對「對角行人過路處」進行測試
(中西區交運會文件第 17/2024 號)
（上午 11 時 30 分至 11 時 39 分）

16. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

(i) 有委員想了解設立對角行人過路處，是否需要符合道路本身的一些先決條件。而中西區會否有機會成為下一個試驗點；

(ii) 中西區當中有很多人車擠擁的十字路口如砵典乍街和德輔道中交界、皇后大道西和水街交界及士美菲路和卑路乍街交界等，有委員建議增設對角行人過路處，讓市民可以既方便又安全並更有效率地過路，並方便長者過路；及

(iii) 有委員詢問對角行人過路處中間會否設置安全島。

17. 運輸署代表有以下回應：

(i) 香港的燈控路口大都較為繁忙，交通燈號設置的首要任務，是要在路口上有限的空間及時間內有效疏導不同方向的車流和人流，讓各道路使用者可以安全有序通過路口，並減少交通延誤及擠塞。其中，燈控路口的車輛通行能力尤其重要，如果路口的車輛通行能力出現不足夠情況，等候通過路口的車輛就會累積並出現車龍，再加上中西區路口與路口之間的距離大都比較近，車龍容易蔓延至其它路口，觸發區域性交通擠塞；

(ii) 在路口實施「對角行人過路處」必須要在路口安排一個所有方向車流都同時停止讓路給行人，同時又能讓行人有足夠時間橫過整條「對角行人過路處」的綠色人像時段；

(iii) 另外，由於對角過路的距離比傳統過路處的距離長，再加上路口中心位置不能設立供行人短暫停留的安全島，所以「對角行人過路處」所需的綠色人像（亮定+閃動）燈號時間一般會較傳統過路處的長，這種安排無可避免地會減少路口的車輛通行時間，因此我們需要小心評估路口的車輛通行能力會否受影響；

(iv) 同時，除路面行人過路處外，現時區內亦設有行人天橋等的過路設施供行人使用；

(v) 基於上述考慮及中西區現時交通情況，為平衡車輛及行人的通行需要，署方認為保持現時的過路安排較為合適；

(vi) 然而，為改善行人環境，方便行人橫過馬路，現時在中環皇后大道中一帶的主要燈號路口的行人過路線亦已經加闊至覆蓋整個路口；及

(vii) 運輸署會觀察位於沙田和尖沙咀的兩個試驗路口的運作情況約六至九個月，仔細考慮行人及駕駛者使用設施的適應情況和轉變，並適時檢討及調整對角行人過路處的設計，以改善道路使用者的使用體驗及獲取更多試驗數據；之後會因應試點結果考慮未來方向。

第 8 項：有關增加來往中環至葛量洪醫院盧方小寶眼科中心巴士路線交通安排建議

(中西區交運會文件第 18/2024 號)

（上午 11 時 40 分至 11 時 58 分）

18. 多位委員就有關問題提出意見，意見整合如下：

(i) 現時第 59X 號線小巴只有提供去程由堅尼地城前往葛量洪醫院，卻未能提供回程服務。而中西區居民現時往返葛量洪醫院是需要換乘小巴或巴士，過程比較曲折。希望部門和小巴公司可以體諒有需要覆診的長者，考慮文件中委員所提出的路線調整，並增加班次服務，為長者帶來便利；

(ii) 有委員詢問過去五年部門收到多少宗有關第 59X 號線小巴的查詢以及相關投訴；

(iii) 有市民反映並建議部門可以增設一條巴士路線，途經各個主要的醫院，如東華醫院、瑪麗醫院以及葛量洪醫院。現在居民前往醫院主要靠專線小巴，惟小巴位置較窄，並不適合輪椅人士乘坐。若能提供一條途徑醫院的巴士路線，必定可以惠及更多有需要人士；及

(iv) 雖然葛量洪醫院外的路較窄，未必適合巴士通過，但曾有人測試以單層巴士前往葛量洪醫院，經過盧方小寶眼科中心下山，就可以形成一個循環線。加上日後葛量洪醫院重建，將來或能擴寬出入路口，方便巴士出入。希望此建議可以讓巴士公司作為參考，並考慮為有需要人士增設此路線。

19. 運輸署代表有以下回應：

(i) 運輸署正就委員所提出的要求，積極與小巴公司探討增加第 59X 號線的班次；

(ii) 署方一直與小巴公司商討增設回程班次的問題，由於早上覆診的時段通常比較集中，而回程時間卻不同，導致回程的客流量較不集中。因此，現時各種轉乘的安排已大致能滿足乘客需求。無論如何，署方會繼續與小巴公司探討進一步改善服務的方法；及

(iii) 有關委員提出途徑幾個主要醫院的路線，署方亦初步進行審視。考慮到沿途的路面設計所限，巴士未必能直達所有相關醫院。以東華醫院為例，由於普仁街或新街較為狹窄，即使新增巴士路線亦只能途徑附近的荷李活道，而乘客依舊需要走一小段路才能到達醫院。無論如何，署方已備悉有關意見。

[會後備註：秘書處已於 2024 年 7 月 15 日將城巴有限公司的書面回覆電郵予各委員。]

第 9 項：其他事項

（下午 11 時 58 分至 11 時 59 分）

20. 主席表示沒有其他事項。

第 10 項：下次會議日期

（下午 11 時 59 分）

21. 主席宣布下次交通運輸委員會的會議日期為 2024 年 8 月 1 日，而文件截交日期為 2024 年 7 月 17 日。

22. 會議於中午 12 時結束。

會議紀錄於 2024 年 8 月 1 日 通過

主席: 楊哲安議員

秘書: 程惠鍶女士

中西區區議會秘書處
2024 年 8 月