

東區區議會轄下
交通及運輸事務委員會
特別會議紀錄

日期：2017年3月28日（星期二）

時間：下午2時30分

地點：東區區議會會議室

<u>出席委員</u>	<u>出席時間(下午)</u>	<u>離席時間(下午)</u>
丁江浩議員	3時10分	會議結束
王志鍾議員	2時30分	會議結束
王振星議員	2時40分	5時25分
王國興議員, BBS, MH	2時35分	4時30分
古桂耀議員	2時30分	會議結束
何毅淦議員	2時30分	會議結束
李進秋議員	2時30分	會議結束
李鎮強議員	2時30分	會議結束
林心廉議員	2時30分	會議結束
林其東議員	2時30分	會議結束
邵家輝議員	2時30分	5時正
洪連杉議員	3時40分	4時30分
徐子見議員	2時40分	會議結束
張國昌議員	2時32分	會議結束
梁兆新議員	2時30分	會議結束
梁國鴻議員	2時30分	會議結束
梁穎敏議員	2時45分	4時45分
許林慶議員	2時30分	會議結束
郭偉強議員	2時30分	4時50分
麥德正議員	2時35分	會議結束
黃建彬議員, BBS, MH, JP	2時30分	3時16分
楊斯竣議員	5時15分	會議結束
趙家賢議員	2時30分	會議結束
趙資強議員	2時30分	會議結束
劉慶揚議員 (副主席)	2時30分	會議結束
蔡素玉議員, BBS, JP	2時35分	4時15分
鄭志成議員	2時30分	4時50分
顏尊廉議員, MH (主席)	2時30分	會議結束
羅榮焜議員, MH	2時45分	4時30分
龔栢祥議員, MH	2時30分	4時50分

許嘉灝先生, BBS, MH(增選委員)	3 時 15 分	會議結束
植潔鈴女士(增選委員)	2 時 30 分	會議結束

致歉未能出席者

黃健興議員
黎志強議員

定期列席的政府部門代表

徐卓賢先生	東區民政事務處 東區民政事務助理專員(2)
黃思敏女士	東區民政事務處 高級聯絡主任(2)
李淑嫻女士	東區民政事務處 署理高級行政主任(區議會)
王可欣女士	運輸署 高級運輸主任／東區
陳羽珊女士(秘書)	東區民政事務處 一級行政主任(區議會)3

應邀出席的部門及機構代表

區兆峯先生	運輸署 高級運輸主任／巴士發展(港島) 2
冼佳慧女士	運輸署 高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務
梁俊謙先生	運輸署 運輸主任／巴士發展(港島) 2
冼志賢先生	新巴城巴有限公司 經理(策劃)
吳健文先生	新巴城巴有限公司 總策劃主任
袁志偉先生	新巴有限公司 助理營運經理
何珮嫻小姐	城巴有限公司 營運壹部經理(交通)
李建樂先生	新巴城巴有限公司 公眾事務經理
梁宏昌先生	九龍巴士有限公司 襄理(車務)
黃秀娟小姐	九龍巴士有限公司 襄理(策劃及發展)

歡迎辭

顏尊廉主席歡迎各委員、政府部門代表和機構代表出席會議。

2. 顏尊廉主席表示，委員會已於 2017 年 2 月 21 日的第七次交通及運輸事務委員會的會議上向各委員提及將會安排是次特別會議討論「2017-2018 年度巴士路線計劃」。

- I. 2017-2018 年度東區巴士路線計劃
(交通及運輸事務委員會文件第 8/17 號)
- II. 要求調低隧道巴士過海後的分段收費
(交通及運輸事務委員會文件第 9/17 號)
- III. 強烈要求政府盡早實施隧巴過海後減費計劃
(交通及運輸事務委員會文件第 10/17 號)
- IV. 東區區議會轄下交通及運輸事務委員會尚待處理的跟進事項進度報告
(交通及運輸事務委員會文件第 11/17 號)

3. 顏尊廉 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(港島)2 區兆峯先生、高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務冼佳慧女士、運輸主任／巴士發展(港島)2 梁俊謙先生、新巴城巴有限公司(下稱“新巴城巴”)經理(策劃)冼志賢先生、新巴城巴總策劃主任吳健文先生、新巴助理營運經理袁志偉先生、城巴營運壹部經理(交通)何珮嫻小姐、新巴城巴公眾事務經理李建樂先生、九龍巴士有限公司(下稱“九巴”)襄理(車務)梁宏昌先生和襄理(策劃及發展)黃秀娟小姐出席會議。

4. 顏尊廉 主席表示由於四份文件內容均涉及巴士路線計劃事宜，委員會將合併討論，並分三個部份逐一討論。

第一部份 – 改善及減少巴士服務

5. 顏尊廉 主席請委員逐一討論各路線的建議。

第 41A 號線

6. 邵家輝 委員表示運輸署提出的巴士路線改動能夠減低寶馬山道交通擠塞對巴士班次的影響，而受影響的乘客，包括賽西湖商場外至豐林閣外之分站的乘客改往最近的車站乘車只需步行多約一分鐘，因此不反對運輸署的建議。他希望運輸署往後在考慮巴士路線計劃時能夠繼續與當區議員保持雙向溝通。

7. 顏尊廉 主席請運輸署備悉委員會的意見。

第 118 和 118A 號線

8. 8 位委員發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

(a) 李鎮強 委員表示康民街附近並沒有鐵路服務，該帶的居民一直依賴

負責者

巴士服務作為出入的公共交通工具，對巴士服務需求大。他指將 118 號線康民街特別班次開出首班巴士的時間提早五分鐘，以及延長巴士車程繞經興華邨的改動會影響市民上班的時間，因此反對運輸署對 118 號線提出的改動建議；

- (b) 李進秋 委員表示很多康翠臺、樂翠臺和高威閣的居民都會乘搭 118 號線康民街特別班次上班，運輸署提出延長巴士繞經路線的建議對乘搭該號線的市民影響很大，而建議繞經的路段已有 118 號線服務該處的市民，因此反對運輸署提出的改動建議；
- (c) 趙資強 委員認為有關康民街特別班次路線加設車站的建議，會變相跟 118 號線的恆常路線重疊，違背了設立特別班次的原意，巴士公司可能會流失乘搭 118 號線康民街特別班次的乘客，因此反對運輸署提出的改動建議；
- (d) 古桂耀 委員表示 118 號線康民街特別班次每天只於繁忙時段設兩班班次，運輸署的建議會延長該號線的車程，而所增設的車站跟 118 號線重疊，此安排並不合理。他又指運輸署多年來未有回應市民要求增加 118P 號線班次的意見，希望運輸署能夠在重整巴士路線時多了解市民需要；
- (e) 黃建彬 委員表示運輸署在考慮巴士重整計劃時應該以市民的利益為依歸，積極回應市民對巴士服務的需要，聆聽區議會的意見提升巴士的服務；
- (f) 羅榮焜 委員表示增設康民街特別班次的目的是為了向市民提供快捷的途徑上班，反對巴士公司延長其路線漠視市民的需要。他指巴士提供點到點的公共交通服務，廣受市民歡迎，因此巴士公司在考慮巴士重整計劃時應以整體巴士發展方向作原則，並且利用其點到點的優勢提升其服務；
- (g) 徐子見 委員詢問 118 號線現時所提供的 38 部雙層巴士的分配，以及康民街特別班次的乘客數據。他指以現時運輸署提供的資料，他不贊成運輸署對該號線的改動建議；以及
- (h) 許林慶 委員不理解巴士公司將 118 號線康民街特別班次由特快路線改組成慢線的原因，認為巴士公司在重組巴士路線時不應只以成本效益為宗旨。

9. 運輸署 區兆峯 先生和新巴城巴代表就委員的意見及提問，回應如下：

負責者

運輸署

- (a) 署方備悉委員的意見，會跟巴士公司研究重組建議，以及整合其他區議會的意見再決定重組方案；
- (b) 118 號線康民街兩班特別班次的載客率分別為 56% 和 36%；以及

新巴城巴

- (c) 巴士公司會於會後補充 118 號線的車輛資料。

(會後備註：現時城巴及九巴於早上繁忙時段共安排 38 部雙層巴士行走 118 號線系列，當中 22 部行走由小西灣開出 118 號線班次、2 部行走由康翠臺開出 118 號線班次、及 14 部行走由小西灣開出 118P 號線。)

10. 李進秋 委員代表李鎮強委員、郭偉強委員、趙資強委員、何毅淦委員、許林慶委員、梁國鴻委員、王國興委員、黃建彬委員、洪連杉委員、劉慶揚委員、顏尊廉委員、王志鍾委員、林心廉委員、丁江浩委員、鄭志成委員、黃健興委員、楊斯竣委員、邵家輝委員、羅榮焜委員、林其東委員、蔡素玉委員就議題發表口頭聲明，內容如下：

「反對調整第 118 號線(康翠臺)巴士線特別班次行車路線

康翠臺巴士總站位於山邊，此總站的巴士路線嚴重不足，居民苦不堪言。現行 118 號特別班次(康翠臺巴士站開出)行之有效，廣受居民歡迎。就巴士公司提出延長此路線，居民非常反對，所建議之方案畫蛇添足，如此路線一旦延長肯定影響眾多居民，就此我們嚴重反對運輸署建議延長 118 號線(康翠臺)巴士線特別班次行車路線。」

11. 顏尊廉 主席總結時表示，委員會不同意運輸署和巴士公司就 118 號線的改動建議，請運輸署備悉委員的反對意見。

新增過海巴士路線

12. 12 位委員發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 林心廉 委員贊成開辦新過海路線為市民提供點到點的巴士服務。然而，他希望巴士公司同時積極回應委員會對東區巴士服務的需求，

負責者

有效地分配資源以提升東區的巴士服務；

- (b) 王國興 委員建議巴士公司將新過海巴士路線的覆蓋點延長至柴灣；
- (c) 古桂耀 委員詢問由九龍城往西灣河的路線會否與 106 號線的巴士站重疊，以及巴士公司會否在現有路線抽調巴士開辦新路線。他建議巴士公司將新過海巴士路線的覆蓋點延長至柴灣；
- (d) 李進秋 委員希望運輸署和巴士公司將新過海巴士路線的覆蓋點延長至柴灣，以服務未有鐵路網絡覆蓋的地區，如東區醫院；
- (e) 梁國鴻 委員贊成增設過海巴士路線貫穿新界和香港島，但希望運輸署將新過海巴士路線的覆蓋點延長至柴灣以貫穿整個東區；
- (f) 梁兆新 委員表示九龍城將來會有更多新發展，希望巴士公司除了在繁忙時段提供巴士服務往東區，亦可以提供由東區往返的回程路線讓巴士服務更全面；
- (g) 許林慶 委員希望巴士公司能夠將新增過海巴士路線延長至東區其他區域如筲箕灣和柴灣一帶；
- (h) 趙資強 委員希望巴士公司將新增過海巴士路線延長以服務更多東區居民；
- (i) 徐子見 委員指由九龍城往西灣河的路線車程達一個小時，詢問當中的車站有否與 106 號線重疊；
- (j) 植潔鈴 委員希望巴士公司能夠為新增過海路線提供由東區往返的回程線讓巴士服務更全面，以及將巴士路線延長至小西灣和柴灣一帶以服務更多東區居民；
- (k) 龔栢祥 委員表示新威園一帶常有巴士違例泊車的情況，將元朗往東區的巴士終點站設於新威園會使巴士違泊問題更嚴重，建議巴士公司將其終點站延長至西灣河，並將由九龍城開往東區的巴士終站延長至柴灣；以及
- (l) 丁江浩 委員希望巴士公司能夠為新增過海路線提供由東區往返的回程線，讓巴士服務更全面。

13. 運輸署 區兆峯 先生就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方現階段正諮詢相關區議會有關方案。署方在增設新巴士路線時，會考慮市民的需要以及配合各區的經濟活動和發展，並且會考慮委員會所提供的意見。署方收集各委員的意見後，會邀請巴士公司為兩條新增過海巴士路線投標。至於資源調配方面，署方在遴選投標公司時會再作考慮；
- (b) 由九龍城開往西灣河的路線駛經東區海底隧道往香港島，全程 60 分鐘，以過海巴士路線而言不算太長，而 106 號線駛經紅磡海底隧道往香港島，兩條路線大致上沒有重疊；以及
- (c) 署方表示就元朗開往東區的方案，新威園站只屬落車巴士站，與其他中途站的作用分別不大，預計不會為該站帶來擠塞的情況。

14. 顏尊廉 主席總結時表示，委員會歡迎運輸署增設過海巴士路線以服務更多東區市民，希望運輸署備悉委員的意見並在進行招標時參考委員的意見。

第 77A 號線

15. 6 位委員發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 郭偉強 委員表示下午繁忙時段位於銅鑼灣一帶輪候 77 號巴士的乘客非常多，不同意巴士公司抽調 77 號線的巴士另設 77A 號線，增加乘客的候車時間。另外，運輸署提出的 77A 號線跟現行的 99 號線亦重疊，因此他不同意運輸署的建議；
- (b) 許林慶 委員表示 77 號線的到站時間經常延誤，因此不同意由 77 號線抽調巴士另開辦 77A 號線；
- (c) 梁國鴻 委員表示下午繁忙時段位於銅鑼灣和軒尼詩道輪候 77 號巴士往南區的乘客眾多，不同意抽調 77 號線的巴士另設 77A 號線；
- (d) 趙資強 委員表示運輸署從 77 號線抽調巴士設 77A 號線的建議會增加下午繁忙時段乘客的候車時間，因此不同意運輸署的建議；
- (e) 王志鍾 委員不同意巴士公司抽調 77 號線的巴士另設 77A 號線；以及

負責者

- (f) 趙家賢 委員指運輸署的建議改動會對 77 號線乘客造成影響。他詢問預期受影響的乘客數目為何。

16. 運輸署 區兆峯 先生和新巴城巴的代表就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方備悉委員會的意見，並且會跟巴士公司研究後再作評估；以及

新巴城巴

- (b) 巴士公司會於會後補充 77 號線受影響乘客的數據。

(會後備註： 預計每日約有 110 人次於下午繁忙時段由銅鑼灣往南區受 77 號線調整班次所影響。)

17. 顏尊廉 主席請運輸署和巴士公司備悉委員的反對意見。

第 23X 號線

18. 2 位委員發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 王振星 委員歡迎運輸署的建議，但認為單程收費九元太高，詢問運輸署會否設分段收費；以及
- (b) 趙家賢 委員認為運輸署的建議能方便由中西區往東區上班的市民。他認為此號線的單程收費太高，要求巴士公司設分段收費以增加此號線的競爭力。

19. 運輸署 區兆峯 先生回應時表示，署方會跟巴士公司研究分段收費的可行性。

20. 顏尊廉 主席總結時表示，委員會原則上同意運輸署的建議方案，但希望巴士公司備悉委員對收費的意見。

第 38 號線

21. 梁國鴻 委員表示在現時建議方案下，在黃竹坑道受影響落車的乘客多達

負責者

460 人，希望巴士公司考慮撤回此方案。

22. 運輸署 區兆峯 先生和新巴城巴的代表就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

(a) 署方表示此建議主要影響在黃竹坑道下車的乘客；以及

新巴城巴

(b) 巴士公司表示建議方案另設有 592 號線和 77 號線的替代方案以減低路線重組對乘客的影響。

23. 顏尊廉 主席請運輸署和巴士公司備悉委員的意見。

第 682 號線

24. 2 位委員發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

(a) 古桂耀 委員建議運輸署改動 682 號線往東區的車程，不用於民康街和英皇道設車站，以避開該帶的交通擠塞，縮短行車時間；以及

(b) 趙資強 委員建議巴士公司增加上午七時至九時由港島開出的巴士班次。

25. 運輸署 區兆峯 先生回應時表示，署方備悉委員的意見及要求巴士公司考慮。

26. 顏尊廉 主席請運輸署備悉委員會的意見。

第 969C 號線

27. 梁國鴻 委員希望運輸署能夠將 969C 號線的終點站延長至筲箕灣。

28. 運輸署 區兆峯 先生回應時表示，署方備悉委員的意見及要求巴士公司考慮。

29. 顏尊廉 主席請運輸署備悉委員會的意見。

第 106P、619、682B、960X、968X 及 NA11 號線

30. 委員會同意運輸署增加班次的建議。

第 18X 號線

31. 趙家賢 委員認為現時 18X 號線的單程收費偏高，希望運輸署和巴士公司研究下調收費的可行性。
32. 運輸署 區兆峯 先生回應時表示，署方已備悉委員會對 18X 號線的意見。
33. 顏尊廉 主席請運輸署備悉委員會的意見。

第二部份 - 隧巴路線在過海後提供新分段收費的試驗計劃

34. 林心廉 委員和 梁國鴻 委員分別介紹第 9/17 和 10/17 號文件。
35. 21 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：
- (a) 王國興 委員指出他自 2014 年已對隧道巴士(下稱“隧巴”)過海後減費進行研究，並且要求政府推出相關減費措施。然而，政府於 2015 年才考慮試驗相關減費計劃，並至今才諮詢區議會，他對此表示遺憾。他表示按現時所提出的計劃，隧巴過海後到路線後段的車站才設分段收費，未有切實回應市民的要求。他指長者現在可以每程兩元的優惠票價乘搭巴士(下稱“兩元優惠”)，因此運輸署所指隧巴過海後立即減費會阻延車輛運轉並不合理。他要求所有隧巴過海後立即設分段收費；
- (b) 王振星 委員要求運輸署在推行第一階段試驗計劃後，盡快進行檢討並提早推行第二及第三階段試驗計劃。他詢問運輸署會否在第一階段試驗計劃將分段收費站由太康街提前至過海後較早的車站以更有效收集試行數據以及再調低分段收費的車資；
- (c) 丁江浩 委員指現時運輸署提出的試驗計劃未有涵蓋所有過海隧巴的巴士路線。他不理解運輸署將分段收費的界線設於太康街的原因，要求所有隧巴過海後立即設分段收費，劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費；
- (d) 古桂耀 委員表示區議會自 2009 年起已提出要求調低隧巴過海後的

分段收費。他要求所有隧巴過海後立即設分段收費，以善用巴士資源讓更多市民受惠；

- (e) 王志鍾 委員要求所有隧巴過海後立即設分段收費，劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費。他認為運輸署表示相關要求會導致隧巴過海後頻頻停站以致行車時間延長的說法並不合理，詢問運輸署是否已進行研究以支持其理據；
- (f) 林心廉 委員表示現時隧巴過海後仍然需要停站，因此運輸署表示劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費會導致隧巴過海後頻頻停站以致行車時間延長的說法並不合理。他認為所有隧巴過海後立即設分段收費的安排能更有效地善用資源營運巴士網絡，既可減少市民候車的時間，亦有助解決巴士脫班的問題，讓更多市民受惠；
- (g) 徐子見 委員表示區議會已向運輸署爭取過海隧巴收費與港島巴士同程同價多年，不理解運輸署現在提出在東區接近尾站太康街才設分段收費的因由。他希望運輸署有效監督巴士服務的公共資源，並且要求所有隧巴過海後立即設分段收費；
- (h) 梁國鴻 委員不滿運輸署提出隧巴過海後在太康街才設分段收費，認為此建議未有回應市民的需要。他指政府推出兩元優惠下巴士公司的盈利大增，要求所有隧巴過海後立即設分段收費；
- (i) 梁兆新 委員詢問第二和第三階段試驗計劃的詳情，以及為何將分段收費的巴士站設於太康街。他要求所有隧巴過海後立即設分段收費；
- (j) 梁穎敏 委員表示現時隧巴過海後仍需停站，因此隧巴過海後收費與港島巴士同程同價並不會增加停站的頻率，不同意運輸署指相關措施會造成交通擠塞，亦不理解運輸署將分段收費站設於太康街的原因。她建議運輸署提早設分段收費站以減輕港島巴士號線的載客壓力。她詢問巴士公司有否就試行計劃收集巴士路線的運作數據；
- (k) 趙家賢 委員表示區議會自 2009 年起開始爭取過海後隧巴收費與港島巴士同程同價，歡迎運輸署今年落實試驗計劃。他希望運輸署能在實行試驗計劃後盡快進行檢討及收集成效數據，在第二階段試驗計劃將分段收費站由太康街提早兩個巴士站改設於船塢里。他希望經過試行和檢討後，運輸署最終能夠落實所有隧巴過海後立即設分段收費的建議；

負責者

- (l) 麥德正 委員建議運輸署在試驗計劃初期將分段收費站推前兩個巴士站以更有效地測試試驗計劃的成效。他認為運輸署理應盡快落實劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費的政策；
- (m) 郭偉強 委員表示隧巴過海後的收費與港島巴士同程同價的政策必定會廣受市民歡迎，而且有助善用巴士資源，能收減排之效。他認為運輸署指相關要求會導致隧巴過海後頻頻停站以致行車時間延長的說法並不合理，當中可能是涉及要處理巴士公司之間利益分配的根本問題，希望運輸署能夠積極解決相關政策所牽涉的技術困難，回應委員會的要求落實所有隧巴過海後立即設分段收費的政策。他又認為運輸署應監察兩元優惠下巴士公司隧巴路線的載客量和所賺取的額外盈利。他希望運輸署為監察公共交通資源用得其所做足把關工作；
- (n) 羅榮焜 委員認為現時運輸署所提出的試驗計劃並不合理，而當中提出隧巴過海後與港島巴士收費同程同價會導致因隧巴頻頻停站而交通受阻的理據難以令人信服。他不贊成運輸署推行現時提出的方案；
- (o) 龔栢祥 委員指自從政府推出兩元優惠後，政府為長者乘搭巴士的補貼額龐大，巴士公司從中獲利不少，認為巴士公司應積極回應市民對隧巴過海後與港島巴士收費同程同價的訴求。他希望運輸署認真處理相關政策所涉及的技术困難，包括巴士公司之間利益分配不均的問題，盡快落實有關安排。另外，他要求運輸署比較現時提出的試驗計劃和劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的建議的細節內容作參考；
- (p) 許嘉灝 委員表示運輸署現時提出的試行計劃不切實際。他認為政府推出的兩元優惠已有效為巴士乘客分流，要求所有隧巴過海後立即設分段收費，使更多市民受惠；
- (q) 植潔鈴 委員指運輸署在文件回應中表示劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費的政策會導致隧巴過海後頻頻停站以致行車時間延長的說法並不合理，希望運輸署和巴士公司積極考慮委員會的意見；
- (r) 趙資強 委員指現時在兩元優惠下，隧巴過海後幾乎每個站都要停站載客，詢問運輸署有否數據顯示當中所涉及的巴士停站時間。他指

區議會已爭取劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的收費的政策多年，認為運輸署表示相關政策會導致隧巴過海後頻頻停站以致行車時間延長的說法並不合理。他不贊成運輸署現時提出的建議方案，要求所有隧巴過海後立即設分段收費；

- (s) 許林慶 委員詢問為何隧巴不是在過海後立即下調分段收費。他希望運輸署在制定政策時以市民的利益為依歸，推出利民的政策；
- (t) 李鎮強 委員表示隧巴過海後與港島巴士收費同程同價的政策有助善用巴士資源，縮短市民的候車時間同時減少市民對巴士服務的投訴，以及讓巴士公司騰出資源為東區提供更全面的巴士服務。他要求所有隧巴過海後盡快下調分段收費以回應市民的需要。他詢問運輸署評估試驗計劃的時間表；以及
- (u) 劉慶揚 副主席要求運輸署推出劃一過海隧巴與港島相同路線巴士的試驗計劃，以評估試驗計劃會否導致交通擠塞，然後才落實長遠政策。

36. 運輸署 冼佳慧 女士就委員的意見及提問，回應如下：

- (a) 署方表示不同類型的巴士路線有不同的服務對象，過海隧巴主要的服務對象為過海的乘客，並在過海後盡快完成行程以接載往相反方向過海的乘客，因此隧巴路線與地區路線的收費維持一定差距以達乘客分流的作用。有鑑於委員會和市民的訴求，運輸署跟三間巴士公司研究後決定推出現時的試驗計劃，巴士公司主要以「統一劃界」的方法，在各相關地區合適地點，劃界作為所有途經隧巴路線的新分段收費的起點。由於每條隧巴路線的終點站不同，因此受惠巴士站的數目亦有不同。現時建議新分段收費的票價及起點主要考慮因素為離開繁忙和經常交通擠塞的路段，及隧巴路線和非隧巴路線的乘客需求模式後擬定，並已平衡了隧巴路線運作的影響。署方提出巴士停站載客的時間往往比落客所需的時間長，因此隧巴過海後即與地區路線劃一收費將會延長隧巴的行車時間，影響乘搭隧巴的乘客。制定此試驗計劃時亦必須確保過海隧巴和地區路線的運作不會受太大影響，因此選擇在隧巴離開繁忙路段後在太康街設分段收費的界線。署方與巴士公司在推行試驗計劃後會適時進行評估以及研究可有優化計劃的空間；以及
- (b) 現時所有 65 歲長者乘搭巴士均享有半價優惠，在兩元優惠下，政府會向巴士公司為長者補貼半價優惠後的車資跟兩元之間的差額。

37. 顏尊廉 主席總結時表示，委員會原則上同意運輸署推出隧巴路線在過海後提供新分段收費的試驗計劃，並希望運輸署續步落實將分段收費的車站設於過海後的第一個巴士站。委員會請運輸署推出試驗計劃後盡快進行檢討並向委員會匯報結果。委員會同意在有進展時跟進議題。

第三部份 – 建議開辦循環巴士路線行走小西灣(藍灣半島)至東華東院

38. 15 位委員就議題發表意見和作出提問，內容摘錄如下：

- (a) 鄭志成 委員指他所屬選區的市民期盼運輸署能盡快落實 8H 號線，詢問運輸署推行 8H 號線的時間表；
- (b) 許林慶 委員詢問 8H 號線的全程行車時間。他表示 2A 號線的脫班情況嚴重，反對從 2A 號線抽調巴士支援新增號線；
- (c) 麥德正 委員不同意從 2A 號線抽調巴士支援新增號線。他詢問運輸署增設由筲箕灣往東華東院巴士服務和將 8X 號線的終站延長至東華東院的可行性，以及推出 8H 號線的時間表；
- (d) 李鎮強 委員詢問運輸署推行 8H 號線的時間表，以及其班次的密度。另外，他建議運輸署開辦由小西灣直達東華東院的特快路線；
- (e) 梁國鴻 委員同意運輸署安排 8H 號線和 5B 號線共用 5B 號線的總站，但擔心巴士繞經邊寧頓街時會因交通擠塞而延誤車程。他反對運輸署從 82 號線和 2A 號線抽調巴士開辦 8H 號線。他希望運輸署能配合東華東院上午的診症時間提早 8H 號線的首班班次服務時間。另外，他建議運輸署開辦由小西灣直達東華東院的特快路線；
- (f) 古桂耀 委員詢問運輸署推行 8H 號線的時間表。他表示運輸署現時建議的 8H 號線車程太長，而且首班班次的服務時間未能配合東華東院上午的應診時間，擔心若開辦後運輸署會因乘客量不足削減其班次。他反對從 2A 號線和 82 號線抽調巴士支援新增號線，建議巴士公司從南區抽調因南港島線開通而騰出的巴士資源以配合運輸署開辦 8H 號線；
- (g) 王志鍾 委員反對從 2A 號線抽調巴士支援新增號線。他表示預計大部分 8H 號線的乘客均為長者，當中亦包括有腳患和眼疾的市民，而在進行試路時又發現雙層巴士經過某些路段時會碰到路旁的樹

負責者

木，因此建議以單層巴士為此號線提供服務；

- (h) 丁江浩 委員表示 8H 號線車程達一個半小時，詢問巴士公司能否研究其他方案如提供轉乘優惠以服務東區市民。他希望巴士公司在設計巴士服務時能夠考慮東華東院早上的應診時間，並在設計巴士路線時避過如禮頓道等交通擠塞嚴重的路段；
- (i) 趙資強 委員希望 8H 號線的首班班次能配合東華東院上午九時正的應診時間。他表示此號線的主要服務對象為長者，要求巴士公司使用低地台巴士行走路線。他反對從 2A 號線抽調巴士支援新增號線；
- (j) 龔栢祥 委員表示 8H 號線車程達一個半小時，未必能夠回應早上到東華東院應診市民的需要。他建議巴士公司在北角提供轉乘優惠以更有效地善用巴士資源；
- (k) 趙家賢 委員表示抽調 2A 號線的資源以開辦 8H 號線會影響 2A 號線的乘客，希望巴士公司另覓資源開辦新線；
- (l) 徐子見 委員反對從 2A 號線抽調巴士支援新增號線。他建議巴士公司利用南港島線重組的契機調撥資源支援新增路線。另外，他希望巴士公司以雙層和低地台巴士服務此號線的乘客；
- (m) 林心廉 委員要求運輸署調整 8H 號線的服務時間以適切回應市民的需要，以及盡快試行路線再評估此號線的成效；
- (n) 劉慶揚 副主席詢問運輸署推行 8H 號線的時間表。他希望運輸署調整 8H 號線的服務時間以配合東華東院上午的應診時段。他反對巴士公司從 2A 和 82 號線抽調巴士開辦新線；
- (o) 顏尊廉 主席表示現時運輸署提出的 8H 號線車程達一個半小時，並且未能配合東華東院上午的應診時段，因此建議巴士公司開辦往返東華東院的短程循環線，並配合轉乘優惠以更有效地善用巴士資源，讓更多市民受惠。

39. 運輸署 區兆峯 先生和新巴城巴的代表就委員的意見及提問，回應如下：

運輸署

- (a) 署方表示現時建議開辦的 8H 號線與現行的 2A 號線和 82 號線有多

負責者

個重疊的車站，因此開辦該號線必須要從現有的 2A 號線和 82 號線抽調資源以保持營運效益。8H 號線的車程為約 80 分鐘，每班班次相隔 30 分鐘，以雙層和低地台巴士提供服務；

- (b) 署方會研究委員提出開辦往返東華東院的短程循環線和提供轉乘優惠的建議，研究優化現行建議方案的可行性；
- (c) 署方正評估南港島線通車後的巴士服務數據，現時未有南港島的巴士重組方案的結果；

新巴城巴

- (d) 現時巴士公司所建議的路線，即巴士駛經邊寧頓街往東華東院的巴士總站為最直接的行車路線；以及
- (e) 按現時的建議方案，8H 號線將由小西灣開往東華東院，由於建議行車路線會跟 2A 號線和 82 號線重疊，因此可以成為該兩條線路的輔助線。巴士公司預計從 2A 號線抽調巴士後，其班次於下午繁忙時段會由相隔六至九分鐘調減至七至十分鐘。巴士公司會跟運輸署研究委員會的意見再向委員會匯報新增路線的發展。

40. 經討論後，委員會請運輸署優化現行建議的方案，並於下次會議向委員會匯報 8H 號線的細節再作討論。

V. 下次會議日期

41. 會議於下午 5 時 35 分結束。交通及運輸事務委員會第八次會議定於 2017 年 4 月 24 日(星期一)下午 2 時 30 分舉行。

東區區議會秘書處
2017 年 4 月