

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一〇年第一次特別會議記錄

日期：二〇一〇年二月二十六日(星期五)

時間：上午十時正

地點：西貢區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
陳國旗先生 (主席)	上午十時正	下午十二時四十分
劉偉章先生 (副主席)	上午十時正	下午十二時四十分
陳權軍先生	上午十時正	下午十二時四十分
周賢明先生, MH	上午十時正	下午十二時四十分
張國強先生	上午十時正	下午十二時四十分
范國威先生	上午十時正	下午十二時四十分
方國珊女士	上午十時正	下午十二時四十分
邱戊秀先生	上午十時正	上午十一時二十五分
何觀順先生	上午十時正	下午十二時四十分
林少忠先生	上午十時正	下午十二時四十分
梁 里先生	上午十時正	下午十二時四十分
凌文海先生, MH	上午十時十分	下午十二時四十分
吳雪山先生	上午十時正	下午十二時四十分
柯耀林先生	上午十時正	上午十一時二十五分
成漢強先生, BBS, MH	上午十時正	下午十二時七分
溫悅昌先生, MH	上午十時正	下午十二時四十分
歐陽浩崑先生	上午十時正	下午十二時四十分
張溢良先生, MH	上午十時正	下午十二時四十分
鍾錦麟先生	上午十時正	上午十一時五十分
高永聯先生	上午十時正	下午十二時四十分
林俊嘉先生	上午十時正	下午十二時四十分
梁樂深先生	上午十時零五分	下午十二時四十分
彭賜強先生	上午十時正	下午十二時四十分
曾天送先生	上午十時正	下午十二時四十分
溫超文先生	上午十時正	下午十二時四十分
黃華舜先生	上午十時正	下午十二時四十分
余漢倫先生	上午十時零七分	下午十二時四十分
羅偉欣女士 (秘書)	西貢民政事務處行政主任(區議會)2	

列席者

冼寶琮女士	西貢民政事務處聯絡主任主管(將軍澳)南
楊康材先生	西貢民政事務處高級行政主任(區議會)
梁毅成先生	西貢民政事務處一級行政主任(區議會)
吳錦嫻女士	運輸署高級運輸主任/西貢
劉建國先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
譚樂忻女士	運輸署運輸主任/巴士發展(港島 2)
胡銘基先生	九龍巴士(1933)有限公司策劃及發展部經理
林世樹先生	九龍巴士(1933)有限公司高級車務主任
曾啓亮先生	城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司策劃及發展經理
魏子民先生	新世界第一巴士服務有限公司營運經理
馬詹唯先生	新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理
龔樹人先生	城巴有限公司營運經理

2. 主席歡迎各位委員、部門和巴士公司代表出席交通及運輸委員會(下稱「委員會」)特別會議。
3. 主席請委員在會議舉行期間，手提電話改用震動提示，避免影響會議進行。
4. 主席報告，溫悅球先生、陳繼偉先生、何民傑先生、陸平才先生、譚領律先生、唐永年先生和鍾恩緒先生因事未能出席是次會議，並已於會前向秘書處請假。主席表示，任何委員如未能出席會議，必須在該次會議舉行前，通知秘書處缺席的原因，以便委員會考慮是否同意缺席的申請。
5. 委員一致通過上述七位委員的缺席申請。
6. 主席表示，爲了讓會議有效率地進行，每位委員就某一議題參與討論或辯論的最高次數爲兩次，每次發言的時限爲兩分鐘。

(一) 二〇一〇年第一次會議記錄(節錄)

7. 主席表示，秘書處已向各委員發出與是次特別會議有關的二〇一〇年第一次會議記錄(節錄)，並請各委員備悉。委員倘若對會議記錄有任何修訂建議，請通知秘書處。委員會將會在二〇一〇年第二次會議上通過整份二〇一〇年第一次會議記錄。

(二) 討論及續議事項

2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃 (上次會議記錄第 15 - 50 段)

8. 主席歡迎以下政府部門和巴士公司代表出席會議，續議上述議題：

- 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)劉建國先生；
- 運輸署運輸主任/巴士發展(港島 2)譚樂忻女士；
- 九龍巴士(1933)有限公司策劃及發展部經理胡銘基先生；
- 九龍巴士(1933)有限公司高級車務主任林世樹先生；
- 城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司策劃及發展經理曾啓亮先生；
- 新世界第一巴士服務有限公司營運經理魏子民先生；
- 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理馬詹唯先生；以及
- 城巴有限公司營運經理龔樹人先生。

9. 劉建國先生報告如下：

- (a) 運輸署現時正就 2010-2011 年度西貢區巴士路線發展計劃(下稱「巴士路線發展計劃」)諮詢各區議會的意見，預計在本年年中或第三季才能夠落實巴士路線發展計劃中的各項建議，並向各區議會作出回覆；
- (b) 該署現時正就修改隧道巴士第 690、692 和 694 號線的服務時間建議作出考慮；
- (c) 知悉委員會支持開辦往來將軍澳至沙田的第 798 號線和普遍支持重組機場服務第 E22A、E22B 和 E22P 號線的建議；以及
- (d) 知悉委員會支持延長第 796X 號線服務至尖沙咀東部的建議，而該署需要就有關建議同時諮詢油尖旺區和九龍城區議會的意見。

10. 譚樂忻女士報告如下：

- (a) 由於仍需要就開辦第 798 號線的建議諮詢其他相關的區議會，因此運輸署在現階段會收集意見和審慎研究各項意見；以及
- (b) 雖然委員會反對取消第 796B 和 797M 號線的建議，但該兩條路線的載客率持續下降。截止二〇〇九年十二月，第 797M 號線的載客率每日平均只有約 700 人，較上述文件中提供的 840 人還要少。

11. 方國珊女士申報她是日出康城首都的業主，並提出以下意見：

- (a) 認為日出康城的對外公共交通服務不足，區內沒有直接前往坑口和將軍澳港鐵站的交通服務，再加上區內不設街市，因此反對取消第 797M 號線和削減第 298E 號線班次的建議，並且指出該兩條路線為日出康城居民、清水灣半島居民和將軍澳工業邨員工經常乘搭的巴士路線；

- (b) 建議優化第 797M 號線的行車路線，並且建議第 298E 號線提供分段收費和調低現時的車資由 4.4 元至 3.6 元；
- (c) 運輸署現正就往來康城站公共運輸交匯處至將軍澳工業邨(駿昌街)的新專線小巴路線(下稱「新專線小巴路線」)進行招標工作，預計新路線將於本年年中或以後才投入服務。但該路線的日間服務只往來日出康城至將軍澳工業邨，晚間才提供前往調景嶺和將軍澳港鐵站的服務，因此要求新專線小巴路線在日間同時途經調景嶺；
- (d) 日出康城的居民在二〇一〇年二月九日召開的居民大會上，提出以下建議：
 - 第 298E 號線提供全日服務和增加班次；
 - 第 797M 號線服務延伸至調景嶺和維持現有班次；
 - 提供前往東九龍的公共交通服務；以及
- (e) 調景嶺區居民支持延長第 796X 號線服務至尖沙咀東部的建議，而且九龍城區議會普遍支持有關建議。

12. 張國強先生對增設第 798 號線和取消 797M 號線的建議，提出以下意見：

- (a) 民主黨西貢黨團歡迎運輸署開辦第 798 號線；
- (b) 現時在將軍澳區出發和在觀塘轉乘巴士路線前往沙田的乘客，車資約為 10 元以下，甚至低至 7.2 元，而在將軍澳區乘搭香港鐵路有限公司(下稱「港鐵」)前往沙田的車資約為 8 元，因此要求把第 798 號線的車資訂為 9 元或以下；
- (c) 認為第 798 號線的建議班次較為疏落，因此要求新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)在該路線投入服務後進行檢討。假如乘客量達到指定水平的話，可考慮增加班次；以及
- (d) 建議新巴合併第 796S 和 797M 號線和提供轉乘優惠，而合併後的路線可往來日出康城至大角咀，相信建議能令居民得益，而且可以避免同時取消兩條路線。

13. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 認為運輸署現時只按照原有承諾，建議延長第 796X 號線服務至尖沙咀東部。由於該路線現時位於紅磡碼頭巴士總站的車站將會因應延長路線的建議而取消，因此建議運輸署考慮在該巴士總站附近設立替代車站，為受影響的乘客提供服務；
- (b) 新巴服務重組建議 - 增設第 798 號線、取消第 796B 和 797M 號線：
 - 認為翠林邨和康盛花園的居民未能直接乘搭擬開辦的第 798 號線，因此建議運輸署長遠可考慮分拆該路線為兩條路線。路線一的終點站可設在翠林邨或康盛花園，巴士在途經寶林邨、寶豐路和寶康路後直接前往沙田。路線二的終點站可設在調景嶺，巴士在途經坑口和寶順路後直接前往沙田；

- 建議調低第 798 號線的車資、增設轉乘優惠和增加班次，並且要求運輸署不要因應開辦第 798 號線而取消現時只在繁忙時間提供服務的相關居民巴士路線；
- 認為新巴可以在其他區域的路線中抽調兩部巴士，以開辦第 798 號線，而毋須只在將軍澳區的路線中抽調巴士開辦該路線；
- 要求運輸署待新專線小巴路線投入服務後，才取消第 797M 號線；以及
- 建議延長第 796B 號線服務至大角咀。

14. 梁樂深先生反映翠林邨、康盛花園和景明苑居民的意見，詳情如下：

- (a) 要求維持第 690 號線的原有服務，否則居民沒有直接前往港島區的公共交通服務。乘客因而需要乘搭專線小巴及轉乘港鐵，而且長者對轉乘安排感到繁複；
- (b) 居民普遍支持第 E22A 號線的終點站遷往康盛花園，並且要求盡快落實有關建議，以便為他們提供全日前往香港國際機場(下稱「機場」)的巴士服務；以及
- (c) 要求第 798 號線途經上述三個屋苑。

15. 邱戊秀先生提出以下意見：

- (a) 查詢第 92 號線出現班次失準問題的跟進情況；以及
- (b) 建議盡快安排兩至三部巴士試辦第 798 號線，以了解乘客量與增設來回程分段收費優惠。

16. 林少忠先生表示，曾諮詢區內居民對巴士路線發展計劃的意見，詳情如下：

- (a) 第 690 號線為康盛花園和景明苑居民直接前往港島區的唯一隧道巴士路線，因此要求運輸署維持該路線的原有服務；
- (b) 居民普遍支持第 E22A 號線的終點站設在康盛花園，並且要求第 N29 號線可途經康盛花園和翠林邨；以及
- (c) 認為第 798 號線的行車路線較長，因此建議分拆該路線為兩條路線，終點站可分別設於康盛花園及日出康城。

17. 梁里先生提出以下意見：

- (a) 反對運輸署同時削減第 690、692 和 694 號線在非繁忙時段的服務，並且指出第 690 號線為翠林邨、康盛花園和景明苑居民前往港島區的直接巴士路線，而第 694 號線主要服務將軍澳南區居民；
- (b) 委員曾在二〇一〇年第一次會議上，建議運輸署和巴士公司考慮合併第 690 和 692 號線，並且由九龍巴士(1933)有限公司(下稱「九巴」)和新巴共同營運該條合併路線，以維持原有服務。此外，委員也指出第 690、692 和 694 號線的收費可能偏高，因此建議運輸署和巴士公司考慮透過調整收費以增加乘客量；

- (c) 贊成開辦第 798 號線；以及
- (d) 要求運輸署考慮安排現時只在將軍澳北區提供服務的九巴路線同時在調景嶺區提供服務，例如延長第 296M 號線服務至調景嶺區。

18. 黃華舜先生提出以下意見：

- (a) 支持張國強先生、周賢明先生和梁里先生的意見；
- (b) 認為委員會應該爭取更多資源，考慮環保因素和為巴士公司及專線小巴營辦商提供良性的競爭環境，從而為居民提供更多公共交通服務；
- (c) 要求運輸署不要繼續以分區方式(將軍澳南區和北區)處理將軍澳區的巴士服務，否則未能照顧日出康城居民對公共交通服務的需要，並且建議新增設的公共交通服務可在日出康城作起點；
- (d) 認為運輸署必須待新專線小巴路線投入服務後，才取消現有巴士路線；
- (e) 認為巴士公司不應只從商業角度去提供服務，必須履行其企業公民責任和盡量協助新社區發展公共交通；
- (f) 要求盡快開辦第 798 號線及建議分拆第 798 號線為兩條路線，相信可避免區內行車時間較長的問題；以及
- (g) 反對削減第 298E 號線的班次，並且要求延長服務時間和在厚德邨街市門外設站。

19. 主席查詢第 798 號線能否在大老山隧道分站提供轉乘優惠和分段收費優惠。

20. 劉建國先生回應如下：

- (a) 會再次為第 298E 號線的乘客量進行調查，以了解最新的乘客量。同時考慮維持該路線的原有班次及延長服務時間的可行性，因此暫時不會按照上述文件的建議，在本年第一季削減該路線的班次。此外，該署也會建議巴士公司考慮為第 298E 號線提供轉乘優惠和分段收費，以提升該路線的吸引力；
- (b) 需時考慮增加前往大角咀的巴士路線的建議，現階段未能作出回覆；
- (c) 新巴服務重組建議 - 增設第 798 號線、取消第 796B 和 797M 號線：
 - 將與巴士公司研究調低第 798 號線的全程車資的可行性；
 - 待該路線的乘客量能符合巴士路線發展計劃的相關原則時，例如增加車輛行走、增加班次或擴大服務範圍等，運輸署將考慮分拆路線的建議和進行相應的跟進工作；
 - 較難落實在康盛花園設終點站的建議；
- (d) 將與巴士公司檢討第 690、692 和 694 號線的建議服務時間表，並且會特別考慮港鐵沿線服務範圍以外地區的特別情況；

- (e) 由於搬遷第 E22A 號線的終點站至康盛花園的建議會延長行車路線，因此需要再詳細考慮有關建議；
- (f) 由於第 N29 號線途經康盛花園和翠林邨的建議涉及改道、巴士在深宵時分行駛時所產生的聲音和沿途寧靜環境的協調問題，因此該署需要再詳細考慮有關建議；以及
- (g) 將與巴士公司研究在制定未來巴士路線發展計劃的網絡時，以日出康城作為巴士路線的起點的可行性。

21. 林世樹先生回應如下：

- (a) 根據第 92 號線在二〇一〇年一月至二月的行車記錄顯示，曾發生兩次壞巴士事故，以致早上由鑽石山港鐵站開往西貢的班次，由原來的 15 分鐘延長至 20 分鐘。九巴已即時安排後備巴士提供服務；以及
- (b) 九巴也會提醒職員在事故發生後，即時進行應變工作，以減低事故對乘客造成的影響。

22. 曾啓亮先生回應如下：

- (a) 第 690、692 和 694 號線的乘客量只集中在早上和下午繁忙時段，而且大部分將軍澳區居民需要乘搭港鐵前往港島區。新巴因應政府的環保政策而提出削減上述路線在非繁忙時段的班次，建議中上午和下午繁忙時段的服務時間，約為 3 小時，預計大部分乘客可以繼續乘搭該三條路線；新巴將會因應翠林邨、康盛花園和景明苑的特殊情況而就取消非繁忙時段班次的建議再作考慮；
- (b) 計劃在紅磡灣增設兩個第 796X 號線的分站，並且認為對部分乘客而言，新分站可能較現時的紅磡碼頭巴士總站更切合需要；
- (c) 根據現時巴士路線發展計劃的原則，重組路線節省下來的車輛，用於開辦新巴士路線或增加服務水平，因此新巴從網絡的其他路線中抽調兩部巴士行走延長行車路線後的第 796X 號線，並不是購置新巴士來實行延長路線的建議；
- (d) 新巴服務重組建議 - 增設第 798 號線、取消第 796B 和 797M 號線：
 - 重申新巴建議待新專線小巴路線投入服務後，才取消第 797M 和 798B 號線，並且調配有關資源以開辦第 798 號線，相信日出康城的對外公共交通服務不會因建議取消的第 797M 和 798B 號線而中斷；
 - 第 798 號線的建議班次約為 20 分鐘一班，延長行車路線會影響班次和乘客量；
 - 新巴現時在沙田區只提供隧道巴士服務，而途經大老山隧道分站只有第 682 號線(往來柴灣至馬鞍山利安邨)，因此建議提供第 798 號線轉乘第 682 號線的優惠；

- 第 682 號線的乘客現時在大老山隧道分站前往馬鞍山的車資為 5.7 元，第 798 號線的全程收費建議訂為 10 元。因此建議第 798 號線的乘客在大老山隧道分站轉乘第 682 號線前往馬鞍山，可享有轉乘優惠(3.7 元)，因此由將軍澳往馬鞍山的全程收費為 12 元；以及
- 建議第 798 號線(往將軍澳方向)在途經將軍澳隧道後，由寶林至調景嶺的分段收費為 4.5 元。

23. 魏子民先生回應如下：

- (a) 現時第 796X 號線的終點站設在紅磡碼頭巴士總站，而兩個新分站將設於紅磡道近德民街西南面，相信新分站的位置能切合乘客的需要。運輸署現時正審批有關建議；
- (b) 第 797M 號線的最新乘客量仍持續下跌，未見上升的跡象，相信日出康城的居民沒有選搭該路線；以及
- (c) 請委員考慮資源調配的安排，以便落實開辦第 798 號線的建議。

24. 主席提出以下意見：

- (a) 建議新巴為在大老山隧道分站乘搭第 798 號線往沙田方向的乘客，並且在將軍澳隧道後車站乘搭該路線前往將軍澳區的乘客，均提供尾程優惠，車資訂為 3.7 元；
- (b) 現時由大埔區出發的乘客，需要在觀塘轉乘其他路線前往將軍澳。假如第 798 號線在大老山隧道分站設轉乘優惠的話，預計由北區或大埔區前往將軍澳的乘客將會選搭該路線，相信會增加乘客量和為乘客帶來方便；以及
- (c) 相信待第 798 號線的巴士數量提升至第 98C 號線的 27 部時，乘客在大老山隧道分站轉乘第 798 號線，較在觀塘轉乘其他路線往將軍澳方便。

25. 曾啓亮先生回應如下：

- (a) 第 798 號線的轉乘優惠只應用於轉乘新巴的路線，即第 682 號線；
- (b) 假如第 798 號線(往沙田方向)不設轉乘優惠的話，乘客需要支付第 798 號線的全程車資(10 元)和第 682 號線的分段車資(5.7 元)，合共 15.7 元，但設有轉乘優惠的話，車資只合共 12 元；以及
- (c) 新巴和城巴有限公司(下稱「城巴」)在新界區的服務只覆蓋至馬鞍山。假如需要為北區或大埔區的乘客提供轉乘服務的話，需要與九巴共同提供轉乘優惠，而且當中牽涉較複雜的安排，因此需要就建議再作考慮。

26. 劉建國先生回應如下：

- (a) 認為由大埔區出發的乘客，在觀塘轉乘其他巴士路線前往將軍澳較在大老山隧道分站容易，因為途經觀塘的巴士路線的班次較頻密，相反第 798 號線的建議班次為 20 分鐘一班；以及

- (b) 建議在會後把第 798 號線的建議轉乘優惠及其他巴士路線在觀塘的轉乘優惠組合與分段收費等資料詳列於資料表中，並夾附在會議記錄內，供委員會參閱。

(會後註：運輸署補充第 798 號線的轉乘優惠和分段收費資料已詳列於第 22(d)段，而全港巴士轉乘優惠計劃的總表，可參閱以下網址：)

[http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_274/bbi%20schemes%20\(20091231\)_c.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_274/bbi%20schemes%20(20091231)_c.pdf)

27. 柯耀林先生提出以下意見：

- (a) 靈實醫院的職員建議第 296A 和 296M 號線在上下班時段途經靈實醫院；
- (b) 查詢運輸署將於何時就委員提出的建議作出回覆；以及
- (c) 擔心運輸署將來會繼續削減區內的資源以提供新增設服務，因此查詢增派車輛提供服務的指引詳情。

28. 歐陽浩崑先生提出以下意見：

- (a) 委員在是次會議上提出的大部分意見均已在上次會議上提出，而且委員會召開是次會議的目的是專題討論巴士路線發展計劃和避免影響日常會議的進度，但運輸署代表只表示已聽取委員的建議，未能就委員的意見作出即時回應，因此對該署的回覆表示不滿，而且認為是浪費時間；
- (b) 認為新巴有責任增加第 797M 號線的乘客量，因此對新巴代表回應指第 797M 號線的乘客量偏低而建議取消該條路線，並且由專線小巴營辦商提供有關服務的建議，表示疑惑。他曾在兩年多前指出新巴在將軍澳南區的服務質素較差，因此建議新巴放棄在將軍澳南區提供服務，而由九巴提供有關服務，但當時新巴未有考慮有關建議；
- (c) 認為第 298E 號線的服務範圍與第 797M 號線相若，均提供接駁港鐵站的服務，但唯獨第 298E 號線可以繼續經營，因此認為新巴應該檢討第 797M 號線的服務範圍，同時研究更改該路線為區內的循環路線，相信可以令該路線得以繼續營運；
- (d) 建議巴士公司安排營運狀態不佳的巴士路線，接載日出康城和將軍澳工業邨的乘客乘搭其轄下的路線，並提供轉乘優惠，以吸引港鐵乘客乘搭該公司的路線；
- (e) 認為港鐵服務未能應付實際需要，這與鐵路設計欠完善有關，並且舉例指出由將軍澳前往旺角/沙田/尖沙咀需途經多個車站，令車程增加，以致不及直達旺角的巴士路線快；以及
- (f) 運輸署一直以環保理由而表示巴士路線應避免與港鐵服務重疊，但往來堅尼地城至觀塘(裕民坊)的第 101 號線則與港鐵路線完全重疊，但運輸署未有取消有關路線。

29. 范國威先生就開辦第 798 號線的建議，提出以下意見：

- (a) 認為第 798 號線的全程車資仍有下調空間，並且舉例指出乘客在將軍澳區乘搭其他巴士路線或港鐵服務前往沙田或馬鞍山的車資均低於第 798 號線，詳情如下：
 - 乘客在尚德乘搭第 296A 號線(4.4 元)和在觀塘轉乘第 89X 號線(6.5 元)，可享有 3.7 元的轉乘優惠，因此全程車資為 7.2 元；
 - 乘客在坑口乘搭第 98A 號線(5.2 元)和在觀塘轉乘第 89X 號線(6.5 元)，可享有 3.7 元的轉乘優惠，因此全程車資為 8 元；
 - 乘客在調景嶺站乘搭港鐵前往沙田至馬鞍山的車資，約為 8.8 至 9.1 元；以及
- (b) 第 798 號線的全程行車時間為 65 分鐘，但在將軍澳區內的行車時間已佔 15 至 20 分鐘，擔心有關安排未能吸引乘客選搭該路線，因此要求運輸署考慮分拆該路線為兩條路線的建議。

30. 吳雪山先生曾諮詢地區團體和地區領袖對巴士路線發展計劃的意見，並提出以下意見：

- (a) 贊成開辦第 798 號線，並且要求新巴在大老山隧道分站增設分段收費、轉乘優惠和尾程優惠，以節省乘客的開支；
- (b) 贊成延長第 796X 號線服務至尖沙咀東部；
- (c) 要求運輸署在新專線小巴路線尚未投入服務前，不要取消第 797M 和 796B 號線；
- (d) 委員會曾建議第 796B 號線途經九龍灣 Megabox，惟新巴不但沒有試行有關建議，並且指該路線的乘客量偏低而建議取消該路線，因此建議新巴考慮放棄在將軍澳區提供服務，並且交由專線小巴營辦商提供有關服務；
- (e) 建議開辦直接前往機場的「A」線巴士服務，讓將軍澳區的乘客可以在一小時到達機場；
- (f) 要求維持第 690 和 692 號線的原有服務；以及
- (g) 建議第 296D 路線途經將軍澳南區。

31. 林俊嘉先生提出以下意見：

- (a) 指出將軍澳區的人口正不斷上升，因此運輸署除了開辦新路線外，也可以優化現有路線，例如第 98D 號線；
- (b) 由坑口開出的第 98D 號線，早上繁忙時間(即上午七時至上午九時)的班次除了行經原來路線前往尖沙咀東部外，也設有不途經寶林區的特別班次。原來路線的班次經常在坑口至寶林段滿座。由康盛花園開出第 98P 號線，每日有一班車直接前往尖沙咀東部；
- (c) 建議開辦一條由日出康城開出的第 98D 號線特別路線，經清水灣半島和坑口前往尖沙咀東部，而另一條行車路線由康盛花園開出，相信大部分將軍澳居民可透過有關服務前往尖沙咀東部。此外，他也建議在下午

繁忙時間，開辦由尖沙咀東部直接前往坑口或日出康城的特別班次；

- (d) 建議新巴研究第 797M 號線的乘客量在日出康城入住人口逐漸增加時，竟然乘客量出現下降和無法維持原有乘客量的原因，並且認為乘客量下跌的原因可能與新巴的服務質素有關；以及
- (e) 認為日出康城的對外公共交通服務不足。

32. 鍾錦麟先生提出以下意見：

- (a) 查詢新巴能否提供跨巴士公司的轉乘優惠和當中牽涉的技術問題；
- (b) 建議新巴採用城門隧道轉車站的安排，讓第 798 號線的乘客免費轉乘第 682 號線前往馬鞍山；
- (c) 查詢由馬鞍山前往將軍澳的轉乘安排，包括車資能否與由將軍澳前往馬鞍山的車資相若，而且乘客在支付第 682 號線的全程車資(13.4 元)後，再轉乘第 798 號線時，新巴會否退回差額；
- (d) 建議第 798 號線分拆為兩條行車路線，既可縮短行車時間又可讓乘客易於登車；以及
- (e) 要求運輸署分別提供第 690、692 和 694 號線在平日非繁忙時間和星期日及公眾假期的乘客量。

33. 余漢倫先生提出以下意見：

- (a) 要求運輸署回應能否調動資源，把人口下降區域而對巴士需求減低的資源，轉投放到人口正不斷上升的將軍澳區，相信有助增加本區的巴士服務；
- (b) 認為港鐵的票價(11.2 元)較第 690、692 和 694 號線(13.4 元)具競爭力，令該三條路線的乘客量偏低，因此要求運輸署回應該三條路線的收費安排；
- (c) 第 798 號線的全程行車時間為 65 分鐘，無論是車程及車資均與港鐵相若，居民可能最終只會選搭港鐵服務，因此建議分拆第 798 號線為兩條行車路線；以及
- (d) 日出康城於去年年中才開始入伙，相信該屋苑的人口必定會繼續上升，因此建議暫時擱置取消第 797M 號線的建議，以便了解該路線的乘客量變化。

34. 劉建國先生回應如下：

- (a) 運輸署必須經過仔細考慮，才可決定是否增加巴士服務的資源；
- (b) 新巴透過小心分配資源，把港島區重組或取消路線後而節省下來的其中兩部巴士，調往行走第 796X 號線。屯門和元朗區亦會因應南環綫通車，作出相類似的巴士調動安排；
- (c) 將與巴士公司研究延長第 296M 號線服務至調景嶺區的可行性，並且研究第 296A 和 296M 號線在上下班時間途經靈實醫院的可行性；
- (d) 運輸署需要待諮詢各個區議會轄下的交通及運輸委員會對巴士路線發展計劃的意見後，才落實各項建議，屆時會向各個委員會匯報各項

建議的最終決定，以及是否還有新的建議。預計諮詢工作將於本年四月左右完成；

- (e) 認為第 798 號線與港鐵服務相比，亦有其直達沙田的優勢；
- (f) 待新專線小巴路線投入服務後，才考慮取消第 797M 號線；
- (g) 將研究第 296D 號線途經將軍澳南區的建議；以及
- (h) 運輸署及巴士公司一直有為第 797M 號線進行調查。由於該路線的部分乘客在將軍澳南綫通車後已改乘港鐵，再加上管業公司安排多部穿梭巴士，免費接載居民前往康城港鐵站，第 797M 號線的乘客因而嚴重流失，乘客量持續下跌。

35. 胡銘基先生回應如下：

- (a) 九巴在二〇一〇年一月二十六日在將軍澳隧道出口就第 98P 路線進行乘客量調查，結果顯示乘客量約為八乘半，巴士已座滿，而部分乘客則需要站立；以及
- (b) 將與運輸署研究開辦往來日出康城至尖沙咀東部並途經清水灣半島的特別班次的可行性，而九巴也需要考慮現有資源能否作出相應安排。

36. 曾啓亮先生回應如下：

- (a) 處理轉乘優惠的電腦系統：
 - 轉乘優惠計劃必須配合八達通系統，乘客在轉乘第二程設轉乘優惠的巴士路線時，八達通系統將扣減優惠額；
 - 新巴和城巴的電腦系統中，最高的轉乘優惠額為免收第二程車資，即只收取首程車資；
 - 現有系統未能提供回贈車資的安排，當中牽涉更新系統和開發新軟件等工作；
 - 新巴和城巴的現有電腦系統記憶體有限，而且餘下的記憶體空間已不多，因此未能大量執行複雜的收費和優惠安排，故此只建議在第 798 號線提供單向的分段收費；
 - 至於往沙田方向提供雙向分段收費方面，由於需要佔用較多電腦系統的記憶體空間，因此在技術上存在問題；
 - 新巴和城巴需要就提供轉乘優惠的建議，同時考慮財政承受能力；
- (b) 新巴服務重組建議 - 增設第 798 號線、取消第 796B 和 797M 號線：
 - 新巴現時約有七百部巴士，當中的六百九十多部已安排行走不同路線，而餘下的小部分巴士也用作後備車，進行維修及年度檢查，因此只能從低需求量的港島路線中抽調巴士，落實延長路線的建議。新巴也需要就有關安排諮詢相關的區議會；
 - 由於將軍澳區居民為第 798 號線的主要客源，因此建議在將軍澳區的路線中抽調資源以開辦第 798 號線；

- 曾提出改善第 797M 和 796B 號線乘客量的不同建議，但由於康城港鐵站的啓用和居民改變了乘車模式，因此一直無法改善該兩條路線的乘客量；
- 新巴在釐訂第 798 號線的票價時，已參考其車資收費表。現時建議的車資(10 元)已低於相同行車里數的路線；以及
- 建議向委員會提交第 798 號線轉乘其他路線的收費表。

37. 方國珊女士提出以下意見：

- (a) 現時由港鐵提供的免費巴士服務是由日出康城的管理費支付的，因此要求保留第 797M 號線；以及
- (b) 認為巴士為環保的公共交通工具和建議巴士公司選用歐盟五型巴士。

38. 周賢明先生提出以下意見：

- (a) 第 298E 號線提供轉乘優惠，因此有較多乘客乘搭，遂建議新巴優化第 797M 號線和提供轉乘優惠；
- (b) 第 792M 號線一般在早上繁忙時間，在途經尚德邨的車站後滿座。此外，假如學校在鄧肇堅運動場舉行運動會的話，該路線也會滿座，但相信有關情況會隨著將軍澳運動場開放而有所改善；
- (c) 建議第 690、692 和 694 號線在東區海底隧道提供轉乘優惠，相信有助增加該三條路線的乘客量，而不需要取消非繁忙時段的班次，並且建議頭班車的服務時間由現時上午六時提前至上午五時三十分；
- (d) 建議延長第 694 號線的服務時間，由現時晚上七時三十分至晚上九時；以及
- (e) 建議待第 690、692 和 694 號線試行提供轉乘優惠或降低車資後，才考慮取消非繁忙時段的服務。

39. 林少忠先生申報他是景明苑的居民，並且提出以下意見：

- (a) 新巴以產生噪音為理由而不考慮第 N29 號線經寶琳北路的建議，但現時第 N293 號線也途經寶琳北路；
- (b) 翠林邨、景明苑和康盛花園的居民在深宵時分，需要先乘坐的士前往寶林，其後再轉乘機場巴士路線，因此要求新巴考慮第 N29 號線也途經寶琳北路；
- (c) 翠林邨、景明苑和康盛花園的居民一般會乘搭第 98A 號線前往觀塘，再轉乘其他路線前往沙田。假如乘客乘搭第 798 號線和專線小巴返回翠林邨、景明苑或康盛花園的話，總車資約為 13 元左右，因此第 798 號線未能惠及有關居民，相信他們可能會乘搭原有公共交通服務前往沙田；以及
- (d) 指出第 98P 號線在早上七時五十分提供一班由康盛花園開出的特別班次，但回程則未見有關安排。居民曾要求第 26R 號線的服務時間

由下午六時延長至下午六時三十分，爲此要求第 98P 號線在下午繁忙時間開設前往康盛花園的特別班次。

40. 陳權軍先生提出以下意見：

- (a) 公共交通服務對新發展地區至爲重要。假如運輸署未能提供替代的公共交通服務的話，便不贊成取消現有服務；
- (b) 認爲重組巴士路線可減少在道路上行駛的車輛；
- (c) 要求運輸署再次研究第 798 號線的車程，以改善車程較長(65 分鐘)的問題；
- (d) 認爲將軍澳區的公共交通服務四通八達，因此需要考慮交通工具在行駛時可能產生的噪音、環境污染和交通擠塞等問題；以及
- (e) 假如建議開辦的第 798 號線能讓居民直接前往目的地的話，車資略爲貴一元至數角也值得的。

41. 劉建國先生回應如下：

- (a) 巴士公司按照其收費標準訂定票價；
- (b) 建議新巴盡量配合學校的要求，在學校舉辦特別活動時例如運動會，增加第 792M 號線的班次，以接載師生前往鄧肇堅運動場；
- (c) 指出部分隧道巴士已提供轉乘優惠，但運輸署仍會要求巴士公司考慮在東區海底隧道提供更多轉乘優惠；
- (d) 建議城巴考慮在寶琳北路下山路段增設第 N29 號線(往將軍澳方向)的分站，並且指出部分市民曾因噪音問題而反對在斜路段增設深宵巴士路線的分站；
- (e) 要求九巴考慮第 98P 號線在下班時間增設特別班次；
- (f) 指出部分區議會例如油尖旺區議會曾要求取消途經繁忙地區的部分巴士路線，並且指出各個區議會對巴士路線發展計劃的建議及安排，均有不同意見；
- (g) 現時的巴士路線發展計劃未有提出合併第 796S 和 797M 號線的建議，而且延長行車路線至大角咀的建議與該兩條路線的服務範圍不同；以及
- (h) 該署將密切留意日出康城的入伙情況，也會把有關數據轉交巴士公司參考，以便計劃該區的巴士服務。

42. 魏子民先生回應如下：

- (a) 知悉第 792M 號線只在早上上課時間往西貢方向的班次會滿座；以及
- (b) 部分學校在西貢舉辦特別活動前，會要求新巴增派第 792M 號線接載師生，而該公司一般會因應學校預算的乘客數量和建議的服務時間，作出相應的安排。但由於學校建議的時間一般正值繁忙時間，因此該公司未必能夠按照要求提供所需服務。

43. 曾啓亮先生回應如下：

- (a) 上述文件中提供第 690、692 和 694 號線的乘客量為平日的乘客量，平日的乘客量較假日和周日多；
- (b) 油尖旺區、中西區和灣仔區的市民經常投訴空載的巴士在道路上行走，因此新巴在提出各項建議時，需要盡量平衡各區的需要；
- (c) 新巴服務重組建議 - 增設第 798 號線、取消第 796B 和 797M 號線：
 - 第 798 號線建議以 7 部巴士行走才可以維持班次為每 20 分鐘一班。假如分拆該路線為兩條行車路線的話，只以 7 部巴士提供服務是無法提供合理的服務水平；
 - 雖然第 798 號線在將軍澳區內的行車路線較長，但可以服務更多區內居民，而且該路線在離開將軍澳後只途經快速公路，例如觀塘繞道，便可直達沙田市中心；
 - 第 798 號線的全程行車時間為 65 分鐘。乘客如果在將軍澳區中途站登車的話，預計前往沙田市中心的實際時間將少於 65 分鐘；以及
 - 將來可按照第 798 號線的乘客量和乘客需求而改善服務水平。

44. 胡銘基先生表示，九巴不贊成第 298E 號線在重華路厚德商場外的巴士站設站，詳情如下：

- (a) 第 298E 號線的乘客量自康城港鐵站啓用後，下降約百分之五十，而且在繁忙時間進行的乘客量調查顯示，最高乘客量也大幅度下降，因此九巴才因應運輸署的指引而提出削減班次的建議；
- (b) 第 298E 號線以坑口站公共運輸交匯處為終點站，全程行車時間為 29 分鐘。假如來回程均途經重華路厚德商場外的話，行車路線會變得迂迴，行車時間額外增加約 6 分鐘，而繁忙時段的班次會由現時的 9 分鐘增加至 11 分鐘；
- (c) 重華路厚德商場外的巴士站較為繁忙，而且巴士彎的長度有限；以及
- (d) 厚德商場與坑口站公共運輸交匯處相距不遠，步行時間約為 5 分鐘。

45. 吳錦嫻女士補充運輸署在制定巴士路線和調整巴士服務的考慮因素：

- (a) 運輸署一直按照鐵路優先的政策，並且以巴士和專線小巴提供輔助服務，也會在保護環境的前提下提供公共交通服務；
- (b) 認為委員會在討論巴士路線發展計劃時，必須同時考慮鐵路服務。由於鐵路服務為定綫服務，因此運輸署會協調巴士和專線小巴提供配合服務，務求令資源得以妥善利用及達到改善環境的效果；
- (c) 該署會因應市民對巴士服務的需求而考慮加強服務及增設新服務，為此也在是次巴士路線發展計劃中，提出開辦第 798 號線的建議。此外，該署會考慮取消一些需求量低和有其他替代服務的巴士路線，因為這些路線繼續存在，將無助改善噪音問題和令資源無法得到適當的運用；

- (d) 運輸署在過去數年未有更改巴士路線發展計劃的原則，除了重組巴士路線和調配資源外，也會因應情況而考慮增加班次或增設新巴士路線，甚或考慮取消乘客量低的路線；
- (e) 認為鐵路投入服務後，巴士路線的乘客量必定有所改變，而乘客量流失也是無可避免的；
- (f) 巴士公司和運輸署在康城港鐵站啓用前後，均不時對巴士路線的乘客量進行調查，以了解新的公共運輸服務對整體公共交通網絡和乘客量變化所造成的影響；
- (g) 運輸署在考慮巴士公司提出取消巴士路線的建議時，除了考慮該路線的乘客量外，也會關注是否有其他替代服務；
- (h) 該署希望透過調配現有資源，而不用增加巴士數量的情況下，提供新的服務，也會因應情況考慮增加資源以提供服務；
- (i) 運輸署與新巴在過往數年已實施多項優化將軍澳南區巴士路線的措施，例如精簡第 797M、796B、796C 和 796X 號線的在區內的行車路線，以吸引更多乘客乘搭，惟有些路線如第 797M 號的乘客量仍然偏低；
- (j) 由於有大量工人前往將軍澳第 86 區的日出康城地盤上班，因此第 797M 號線的乘客量曾一度出現增長。但自港鐵將軍澳支綫通車後，工人改為乘搭港鐵至康城站，令第 797M 號線的乘客量再次下跌；以及
- (k) 運輸署一直留意巴士路線的乘客量變化，而事實上乘客量的多少是取決於乘客對巴士和鐵路服務的選擇。

46. 何觀順先生提出以下意見：

- (a) 由於居民爭取開辦往來沙田至將軍澳的巴士路線達十年，因此建議運輸署盡快開辦第 798 號線，並且待乘客量達到分拆路線的水平時，隨即考慮分拆該路線為兩條路線；
- (b) 由於將軍澳運動場已啓用，相信乘搭第 792M 號線前往鄧肇堅運動場的師生人數必定減少，預計新巴無需要再提供特別服務；
- (c) 反映部分校長指巴士公司未有應學校要求，在特別日子增派巴士接載師生，因此要求巴士公司作出回應；以及
- (d) 要求巴士公司不時檢討現有服務，避免未能掌握環境改變及作出適當的服務安排。

47. 高永聯先生提出以下意見：

- (a) 要求運輸署盡快開辦第 798 號線，但反對該署以取消第 796B 和 797M 號線而節省下來的資源以開辦第 798 號線；以及
- (b) 建議優化第 797M 號線的行車路線，並仿倣第 296M 號線的營運安排，讓第 797M 號線同時在將軍澳南區和北區以循環路線型式提供服務。

48. 曾啓亮先生回應如下：

- (a) 由於大部分將軍澳工業邨的租戶已為其員工提供員工巴士服務，並且作為員工福利之一，因此第 797M 號線的乘客量自投入服務起，一直維持在低水平。雖然該路線的乘客量曾一度因為有大量工人前往日出康城地盤上班而上升，但隨著工程竣工，令乘客量再次回復低水平；以及
- (b) 新巴現時因應將軍澳南區部分線路的低乘客量而調配有關資源，以提供其他更合適的服務。但該公司將來仍會因應將軍澳南區的未來發展，特別是日出康城的人口增長和居民對公共交通服務的需要，考慮為該區提供其他巴士服務。

49. 魏子民先生回應如下：

- (a) 雖然新巴曾多次優化第 797M 號線的服務、行車路線及提供轉乘旗下路線的優惠，但乘客量始終未有上升，相信與乘客類型的轉變有關；
- (b) 延長行車路線會涉及資源調配的問題，而且需要面對不能預計的乘客量；
- (c) 由於第 101 號線途經未有港鐵服務的地方，例如土瓜灣和九龍城等，故此在修訂和發展服務和行車路線時，會考慮人口數據、人口分佈和港鐵網絡等因素；以及
- (d) 新巴會考慮將軍澳區居民的要求而考慮提供一條途經九龍灣的巴士路線的可行性。

50. 主席總結時表示：

- (a) 認為運輸署和巴士公司在制定巴士路線發展計劃應具前瞻性，投放更多資源和平衡地調配資源，而不是只提出削減巴士路線的建議；
- (b) 委員會支持延長第 796X 號線服務至尖沙咀東部、支持開辦往來將軍澳至沙田的第 798 號線，並且希望盡快落實兩項建議；
- (c) 建議運輸署分拆第 798 號線為兩條行車路線，開放該兩條路線供其他巴士公司經營，讓乘客有更多選擇。他擔心新巴會再次建議取消其他巴士路線以開辦第 798 號線的分線；
- (d) 要求新巴進一步考慮在第 798 號線提供轉乘優惠和尾程優惠；
- (e) 委員會對取消第 797M 和 796B 號線的建議有保留；
- (f) 認為運輸署可考慮同時在沙田區和將軍澳區抽調資源以開辦第 798 號線。假如只抽調將軍澳區的資源的話，會出現不公平的現象；
- (g) 不滿新巴安排其他區域的兩部巴士行走第 796X 號線，但只利用將軍澳區的現有資源開辦第 798 號線，因此要求運輸署為本區爭取更多資源，以加強區內的公共交通服務；以及
- (h) 要求運輸署和巴士公司慎重考慮各項由委員提出的意見。

要求新巴路線和專線小巴路線延長至日出康城及將軍澳工業邨

(上次會議記錄第 51 - 63 段)

51. 吳錦嫻女士報告運輸署在二〇一〇年為日出康城提供的新公共交通服務，詳情如下：
- (a) 該署正就新專線小巴路線進行招標工作，已有專線小巴營辦商提交標書。待遴選委員會完成相關的跟進工作後，才公布招標結果；以及
 - (b) 指出九巴在是次巴士路線發展計劃中，建議把第 98S 號線的特別班次延長至日出康城，提供上下午繁忙時段各四班車。乘客可乘搭特別班次經太子道，前往旺角。
52. 譚樂忻女士表示，運輸署已聽取委員對延長新巴路線至日出康城及將軍澳工業邨的意見，並且在制定未來的巴士路線發展計劃時，也會留意該兩個地方的乘客量和乘客需求。
53. 黃華舜先生提出以下意見：
- (a) 指出方國珊女士在會上呈閱的文件中，提供日出康城居民在居民大會上提出的意見，當中包括延長第 796S 號線服務至日出康城；
 - (b) 要求運輸署積極考慮延長第 796S 號線服務至日出康城；以及
 - (c) 建議委員互相配合，為社區和居民提供服務。
54. 方國珊女士提出以下意見：
- (a) 日出康城居民在居民大會上提出的意見已在會上呈閱；
 - (b) 日出康城的居民擔心延長第 796S 號線服務至日出康城，會對清水灣半島居民造成影響，特別是有關建議會增加行車時間；
 - (c) 日出康城的居民要求增加前往觀塘、尖沙咀和西九龍的巴士路線；
 - (d) 要求各公共交通服務的營辦商優化現有路線，為日出康城提供接駁服務；
 - (e) 將軍澳工業邨內的公共交通服務不足，例如電視廣播有限公司和香港飛機有限公司的員工，主要乘搭巴士服務，因此把原動議修訂為「要求新巴路線和專線小巴路線延長至日出康城及將軍澳工業邨」；以及
 - (f) 將軍澳工業邨的員工擔心待新專線小巴路線投入服務後，運輸署會取消現有的員工巴士服務。
55. 劉建國先生回應如下：
- (a) 指出委員會在討論巴士路線發展計劃時，曾多次就上述議題和「要求增加巴士路線從康城至大角咀」議題提出意見；以及
 - (b) 運輸署在現階段主要收集委員會的意見，因此未能作出即時回應，但會按照巴士路線發展計劃的原則與巴士公司商討委員會的建議，並且會向委員會作出回覆。

56. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 九巴已建議延長第 98S 號線服務至日出康城，認為有關建議能讓運輸署及巴士公司更了解日出康城居民對巴士服務的需求。假如乘客量出現增長的話，運輸署將與巴士公司研究為日出康城居民提供其他巴士服務；以及
- (b) 假如上述建議的諮詢工作完成後，並無收到其他區議會的反對意見，運輸署將落實有關建議，也會密切留意乘客量，相信乘客量可反映日出康城居民對巴士服務的實際需求。

要求增加巴士路線從康城至大角咀（上次會議記錄第 64 - 83 段）

57. 上述議題已同時在續議事項第 55 段討論。

要求九巴提早 690 線往中環方向假日頭班車的服務時間（上次會議記錄第 84 - 86 段）

58. 吳錦嫻女士表示，相信九巴考慮到第 690 號線在星期六、日和公眾假期的乘客量較星期一至五少，才安排不同的頭班車時間。

59. 林世樹先生回應如下：

- (a) 第 690 號線是由九巴與城巴共同營運，因此需要先與城巴研究上述建議的可行性和參考最新的乘客量數據，才可以作出決定；
- (b) 上述路線星期一至六由康盛花園開出的頭班車為上午六時，星期日和公眾假期為上午六時五十五分，有關安排在該路線投入服務初期已採用；
- (c) 星期一至六由康盛花園開出的首三班車的乘客量為 40 名乘客，而星期日和公眾假期的首三班車的乘客量更少，只有 20 名乘客；以及
- (d) 假如星期日和公眾假期的頭班車服務時間由現時的上六時五十五分提前至上午六時的話，預計會增加營運成本，因此九巴在現階段對上述建議有保留。

要求九巴於寶琳北路(近翠林邨)增設 95M 分站（上次會議記錄第 87 - 98 段）

60. 吳錦嫻女士回應如下：

- (a) 位於寶琳北路翠林邨對面的巴士站在早上較為繁忙。運輸署在一年內，多次收到乘客投訴指上述巴士站的排隊安排混亂，故此曾與專線小巴營辦商商討並落實分隔巴士及專線小巴乘客的排隊安排。她擔心第 95M 號線也在該分站設站的話，除了令輪候入站的巴士和專線小巴形成

車龍，也會令車站的排隊秩序更為混亂；

- (b) 指出在上述分站乘搭第 98C、98A 和 93K 號線的乘客數量已相當多，而且為上述分站和行人路進行擴建工程的可行性較低，因此運輸署對上述建議有保留；以及
- (c) 認為翠林邨居民在翠林巴士總站等候第 95M 號線較為方便及舒適，並且指出在康盛花園巴士總站等候第 95M 號線的乘客實際較寶琳北路分站等候的人數為多。

61. 林世樹先生回應如下：

- (a) 現時寶琳北路分站的長度只有 25 米，而九巴共有 7 條日間路線在該站設分站，而專線小巴路線也有 4 條；以及
- (b) 九巴曾在二〇〇九年向運輸署反映上述分站的秩序混亂。為免對其他道路使用者和乘客造成不便和產生安全問題，因此九巴認為翠林邨居民在翠林巴士總站乘搭第 95M 號線較為合適。

62. 周賢明先生表示，曾建議九巴考慮安排第 95M 號線在非繁忙時段的班次停上述分站，並且認為建議是可行的和要求九巴就上述建議再作考慮。

63. 梁樂深先生提出以下意見：

- (a) 認為上述建議有一定的民意基礎；以及
- (b) 第 98A 和 93A 號線在非繁忙時段的班次較為疏落，因此該兩條路線的乘客也會在康盛花園外的分站改為乘搭第 95M 號線。他認為第 95M 號線在寶琳北路增設分站，特別在非繁忙時段是有需要的，因此要求運輸署和九巴考慮上述建議。

64. 方國珊女士支持上述建議，並提出以下意見：

- (a) 認為翠林邨、景明苑和康盛花園的居民只可以乘搭數條巴士路線前往寶林區，因此待興建往來康盛花園至寶林區的扶手電梯的建議尚未落實前，巴士公司應該繼續優化現有巴士路線，方便居民前往寶林區；以及
- (b) 建議增加第 98P 號線的特別班次，為康盛花園的居民提供服務。

65. 林少忠先生申報他是景明苑居民，並提出以下意見：

- (a) 居民現時可在翠林巴士總站乘搭第 95M 號線，因此上述建議會令服務重疊。茅公仔村和康盛花園巴士總站已分別設第 95M 號線的分站，供有關居民使用；
- (b) 支持運輸署和巴士公司的意見，認為可善用資源；以及
- (c) 假如從翠林巴士總站開出的第 95M 號線，需要在寶琳北路分站停站，而巴士在翠琳路左轉入寶琳北路後，同時有多部巴士或專線小巴輪候入站，將嚴重影響翠琳路的交通狀況及對居民造成影響。

66. 曾天送先生提出以下意見：

- (a) 居民反映前往藍田的第 93M 號線只在早上提供服務；以及
- (b) 前往藍田的專線小巴很少在馬遊塘村站接載乘客，特別在巴士同時抵站時，因此要求專線小巴仍未滿座時，在馬遊塘村接載居民。

67. 吳錦嫻女士表示，將與專線小巴營辦商跟進專線小巴停站的情況，並且表示如果專線小巴仍未滿座時，必須停站接載乘客。

(三) 散會時間

68. 會議於下午十二時四十分結束。

西貢區議會
交通及運輸委員會
二〇一〇年三月