

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(I) 巴士服務 - 脫班情況			
(一)	<p>要求巴士公司提供 8 號及 81 號巴士脫班具體數據及立即解決脫班問題 (26.02.2014)</p> <p>強烈要求運輸署解決新巴 81 路線脫班情況 (22.05.2013)</p> <p>強烈要求新巴改善 81 號巴士路線服務班次及繁忙時間必須使用雙層巴士 (03.05.2012)</p>	<p>為監察新巴 8 號線(柴灣(杏花邨) - 灣仔碼頭)及新巴 81 號線(柴灣(興華邨) - 勵德邨)的實際服務情況,本署再度派員到多個巴士站進行實地調查。於康民街巴士站(往灣仔方向)及灣仔碼頭(往杏花邨方向)對新巴 8 號線進行的實地調查結果顯示,於上午及晚上時段錄得平均班次為約 11 及 12 分鐘,服務正常。</p> <p>為監察新巴 81 號線的服務情況,本署派員到勵德邨邨榮樓外、英皇道港運城對面、英皇道惠安苑外(往柴灣方向)、英皇道新時代廣場(往勵德邨巴士總站方向)的巴士站對新巴 81 號線進行實地調查,期間錄得上午、下午及晚上時段平均班次為約 17 至 18 分鐘,巴士公司有調配雙層巴士行走而所有乘客均可登上第一班到達的巴士,服務正常及可應付需求。巴士公司亦繼續在資源許可下於非繁忙時間在勵德邨巴士總站安排後備巴士候命,以便在有突發事故而該線服務時可在短時間內作出車輛調配,以減少對乘客的影響。</p> <p>上述兩條巴士路線於今年 7 月及 8 月的脫班率均低於百份之五。本署已與巴士公司舉行會議,提醒巴士公司需按照規定班次向乘客提供服務及提醒站長及外勤人員必須密切留意實際運作及乘客候車情況,在有需要時適時調整服務以應乘客需求。本署會繼續密切監察上述路線的服務。</p>	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
	<p>要求巴士公司提供 8 號及 81 號巴士脫班具體數據及立即解決脫班問題 (26.02.2014)</p> <p>強烈要求運輸署解決新巴 81 路線脫班情況 (22.05.2013)</p> <p>強烈要求新巴改善 81 號巴士路線服務班次及繁忙時間必須使用雙層巴士 (03.05.2012)</p>	<p>我們已備悉有關意見。根據 8 及 81 號線最近的客量紀錄，在正常交通、天氣及人手情況下，班次大致能依原編時間表運作。巴士的行車及停站時間，受客量多少或當日天氣及路面交通情況如突發事故或路面擠塞等外在因素影響，導致班次或未能依原定時間表抵達各站及開出。公司會因應當時的實際情況，在有需要時調配車輛及調節班次以應付突發情況，以盡量減少對乘客的影響。</p> <p>我們已備悉有關意見。根據 81 號線最近的客量紀錄，在正常交通、天氣及人手情況下，班次大致能依原編時間表運作。惟巴士的行車及停站時間，受客量多少或當日天氣及路面交通情況如突發事故或路面擠塞等外在因素影響，導致班次或未能依原定時間表抵達各站及開出。公司會因應當時的實際情況，在有需要時調配車輛及調節班次以應付突發情況，以盡量減少對乘客的影響。</p> <p>我們已備悉有關意見。現時 81 號線已盡量以雙層巴士服務乘客，在早上 8 時至 9 時共有 5 班車開出，其中 4 班使用雙層巴士，整體上符合路線的規範和客量需求。根據該線最近的客量紀錄，即使在繁忙時段內以單層巴士行走該路線，由勵德邨開至摩頓台的客量亦不多於 55 位乘客（在非繁忙時段內會更少）。</p>	<p>新巴</p>

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(二)	強烈要求解決城巴 25A 經常脫班情況	為監察城巴 25A 號線的實際服務情況，本署再次派員到摩頓台、寶馬山公共運輸交匯處及軒尼詩道灣仔消防局外站進行實地調查，期間錄得上午繁忙時段、下午及晚上時段平均班次為約 9 及 10 分鐘一班，未有乘客留後的情況，而城巴亦有因應實際乘客量調配雙層巴士替代原有行走的單層巴士提高載客量加強服務，服務可應付需求。此線於今年 7 月及 8 月的脫班率為百份之五或以下。本署已與巴士公司舉行會議，提醒巴士公司需按照規定時間表行車及督促外勤人員密切留意此線的運作情況，在有需要時適時調整服務以應需求。本署會繼續密切監察此線的運作。	運輸署
	(17.10.2013)	我們已備悉有關意見。25A 號線接載勵德邨居民下山的全日班次數目較路線重組前的 25C 號線高出一倍，班次服務更頻密。惟巴士的行車及停站時間，受客量多少或當日天氣及路面交通情況如突發事故或路面擠塞（尤其是途經的軒尼詩道及怡和街常有遊行活動）等外在因素影響，導致班次或未能依原定時間表抵達各站及開出。公司會因應當時的實際情況，在有需要時調配車輛及調節班次以應付突發情況，以盡量減少對乘客的影響。	城巴
(三)	<p>強烈要求運輸署解決新巴 26 路線脫班情況</p> <p>強烈要求解決新巴 26 號巴士經常脫班情況</p> <p>(18.09.2013)</p>	為監察新巴 26 號線的實際服務情況，本署再派員到勵德邨邨榮樓外及摩頓台（往荷里活道方向）及勵德邨德全樓對面（往勵德邨巴士總站方向）的巴士站進行實地調查，期間錄得上午及晚上繁忙時段平均班次分別為約 10 分鐘及 12 分鐘，服務大致正常。此線今年 7 月及 8 月的脫班率均低於百份之五。本署已提醒巴士公司需按照規定時間表行車及提醒勵德邨巴士總站站長及外勤人員密切留意此線的實際運作情況，在有需要時適時調整服務以應需求。本署會繼續密切監察此線的服務。	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		<p>我們已備悉有關意見。根據 26 號線最近的客量紀錄，在正常交通、天氣及人手情況下，班次大致能依原編時間表運作。惟巴士的行車及停站時間，受客量多少或當日天氣及路面交通情況如突發事故或路面擠塞等外在因素影響，導致班次或未能依原定時間表抵達各站及開出。公司會因應當時的實際情況，在有需要時調配車輛及調節班次以應付突發情況，以盡量減少對乘客的影響。</p>	新巴
(II) 巴士服務 - 其他改善建議			
(四)	<p>關注耀東邨到柴灣的公共交通工具不足 (30.07.2014)</p>	<p>本署於新學期開課後一直密切監察專線小巴第 65 線的服務及乘客需求。為加強專線小巴第 65 號線的服務水平，除了於星期一至五上午 7 時 30 分、7 時 40 分、7 時 50 分及 8 時四班由耀興道耀東商場對面的中途站開出往東區醫院的特別班次外，營辦商由本年 8 月 18 日起試行於星期一至星期五(學校及公眾假期除外)上午 7 時 50 分及上午 8 時 15 分提供額外兩班由耀興道興東邨中途站開出前往東區醫院的特別班次，為期三個月，以疏導耀東邨及興東邨兩個中途站的乘客。</p>	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
	<p>關注耀東邨到柴灣的公共交通工具不足</p> <p>(30.07.2014)</p>	<p>為監察專線小巴第 65 線於加強服務後的服務水平，本署於 9 月 3 日(星期三)派員到耀興道耀東商場對面的中途站(往東區醫院方向)進行實地調查。調查結果顯示此路線於早上 6 時 30 分至早上 10 時 30 分的平均班次為約 4 分鐘，乘客平均候車時間為約 5 分鐘。早上 7 時至 8 時為早上最高載客量時段，小巴於接載乘客後的平均載客率為約九成，乘客平均候車時間為約 5 分鐘。而於早上 8 時至 9 時的平均載客率為約七成半，乘客平均候車時間為約 4 分鐘，現時的服務水平可滿足乘客需求。此外，本署亦於 9 月 6 日(星期六)早上 6 時 30 分至早上 10 時 30 分派員再次到上述的中途站進行調查，期間錄得平均班次為約 4 分半鐘，所有乘客均可登上第一輛到站小巴，乘客平均候車時間為約 3 分鐘，平均載客率為約三成。早上 8 時至 9 時最高載客量時段平均載客率亦只有約四成，乘客平均候車時間為約兩分鐘。根據以上的調查結果，現時的專線小巴服務水平可應付乘客需求。本署會繼續密切監察此線的服務。</p> <p>另一方面，本署亦已再要求巴士公司研究第 82S 號線調整開出時間的可行性。</p>	運輸署
		<p>我們已備悉有關意見。現時 82S 號線已於星期一至五(公眾假期及學校假期除外)上午提供往返耀東邨與小西灣的服務，根據客量調查，該線往小西灣方向的最高載客率僅介乎約 17% 至 66%，反映現有服務水平已能滿足乘客需求。</p> <p>除乘搭 82S 號線外，乘客亦可使用 77 或 99 號線(往筲箕灣方向)與 82 號線、85 號線(往小西灣方向)及 81 號線(往興華邨方向)的八達通轉乘優惠，由耀東邨前往柴灣或小西灣一帶。我們會密切監察上述各路線的運作及客量需求，適時再作檢討。</p>	新巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(五)	關注 14 號巴士路線混亂 (30.07.2014)	<p>為讓乘客能選擇合適的班次，新巴在新巴網頁、新巴第 14 號線的總站及中途站展示班次的路線、車站位置及時間表，同時並於巴士車頭之目的地顯示屏或擋風玻璃上展示該班次的路線，以清晰提示候車乘客。為進一步改善有關安排，本署已要求新巴於車頭之目的地顯示屏或擋風玻璃上所展示的資料清晰展示目的地及途經地標(例如：赤柱廣場/赤柱炮台/赤柱監獄)及於巴士錢箱牌提供展示牌。巴士公司亦已向此線車長發出通告提醒他們需作上述安排。</p>	運輸署
		<p>我們已備悉有關意見。新巴 14 號線提供來往西灣河（嘉亨灣）及赤柱炮台（閘口）的循環線服務，在不同時段安排特別班次途經不同地區或路段，以應付沿途地區的乘客需求。為讓乘客能選擇合適的班次，我們在公司網頁、14 號線的總站及中途站均展示了班次的路線、車站位置及時間表。另外，行走 14 號線的巴士在車頭之目的地顯示屏或擋風玻璃上亦會展示該班次的路線，提示候車乘客。我們正研究進一步改善上述於車頭之目的地顯示屏或擋風玻璃上所展示的資料。</p>	新巴
(六)	<p>要求關注城巴 314 巴士服務 (30.07.2014)</p>	<p>此路線的服務重組計劃透過 2013/14 年度巴士路線發展計劃諮詢相關區議會後，由原定取消服務修訂為每年 6 月至 9 月泳季服務提供服務。本署已要求巴士公司作出相應的配合以便乘客往返東區及赤柱，包括提供新巴第 82 號線(小西灣(藍灣半島)-北角碼頭)與新巴第 14 號線(西灣河-赤柱)(循環線)的八達通轉乘優惠計劃。就此路線於本年的服務安排，經本署要求後城巴延長於本年度提供服務的時期至本年 9 月 28 日(星期日)。本署已再發出交通通告通知乘客服務安排及已去信要求城巴於下一年度 6 月至 9 月期間提供此路線的服務。</p>	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		314 號線服務至本年 9 月 28 日。在其他日子，市民可選乘於柴灣港鐵站開出的專線小巴 16M 及 16X 號線前往赤柱，亦可享用新巴 82 號線與 14 號線的八達通轉乘優惠，由小西灣前往赤柱。	城巴
(七)	要求優化 110 巴士服務時間 (27.05.2014)	本署十分重視天后及北角區乘客對隧巴服務的需求，一直持續密切監察隧巴第 110 號線的服務水平及乘客需求。本署再度與巴士公司檢視此路線的整體服務水平及最新載客率後，巴士公司已於本年 7 月 28 日起進一步加強第 110 號線於早上繁忙時段前往天后及北角的服務，於平日早上繁忙時段加開三班由海底隧道收費廣場經天后前往北角渣華道的特別班次，即上午 8 時 25 分、8 時 35 分、8 時 55 分、9 時及 9 時 15 分合共提供五班特別班次，根據本署於九月中對此線於早上 7 時 30 分至 9 時 30 分及下午 5 時至 8 時繁忙時間進行調查的結果顯示，平均載客率分別為約五成半及五成，服務足以應付需求。本署已再去信要求巴士公司考慮成員提出有關延長服務時間的建議並會繼續監察此線的運作及乘客需求，適時與巴士公司檢討服務並在有需要時作出進一步改善。	運輸署
		我們已備悉有關意見。110 號線由新巴及九巴聯合營運，逢星期日及公眾假期從筲箕灣開出的服務時間為上午九時至晚上八時，從尖沙咀（麼地道）開出的服務時間為上午十時十分至晚上八時十分。根據最近的營運紀錄，110 號線於假日頭班車及新巴時段尾班車的載客率為兩成或以下，反映該線現有服務水平已能滿足客量需求。若延長於假日的服務時間，將會導致服務重疊及客源分散。鑑於上述原因，我們需維持現有服務時間安排。	新巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		<p>在制定行走筲箕灣至尖沙咀東(麼地道)的 110 循環線服務時間表時，我們須視乎乘客需求而作出安排，並由運輸署按既定指引審批。</p> <p>根據 110 線的客量調查，尾班車乘客率低於一成，未達加強巴士服務的既定指引。我們認為現階段的服務足以應付需求，而我們會密切留意 110 線的客量變化，如有需要會再作檢討。</p>	九巴
(八)	<p>要求九巴 108 路線加密班次及延長服務時間 (17.10.2013)</p>	<p>本署於進行調查期間此線於早上及下午繁忙時段的服務可配合乘客需求。本署已提醒巴士公司需按照規定班次提供服務及提醒外勤人員繼續密切留意此線的運作情況，在有需要時適時調整服務以應需求。由於九龍盛德街總站及寶馬山總站尾班車的載客率現時均處於低水平，平均載客率持續不足三成，故此現階段未有計劃延長服務時間。</p> <p>在制訂行走寶馬山至九龍城的 108 線服務時間表時，我們須視乎乘客的需求而作出安排，並須經運輸署按既定指引審批。</p> <p>根據 108 線的客量調查，尾班車乘客率遠低於三成，未達加強巴士服務的既定指引。我們認為現階段的服務足以應付需求，而我們會密切留意 108 線的客量變化，如有需要會再作檢討。</p>	<p>運輸署</p> <p>九巴</p>

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(九)	<p>強烈要求還我天后廟道居民乘坐公共交通權</p> <p>(17.10.2013)</p>	<p>有關新巴 25 號線往中環方向行車路線改道經天后廟道及銅鑼灣道的建議將影響現時每日約 550 名使用炮台山道金文泰中學外、英皇道康澤花園外、英皇道近清風街天橋及告士打道近百德新街巴士站的乘客，約此路線佔總乘客人數兩成，因此本署不贊成有關回復行走天后廟道及銅鑼灣道的建議。</p> <p>天后廟道的乘客可使用以下巴士服務:-</p> <p>(一) 天后廟道 1 至 70 號的乘客可步行至英皇道乘坐多條巴士線；</p> <p>(二) 威景臺及高瞻台一帶的居民可步行到鄰近的炮台山道金文泰中學外巴士站，新巴第 25 號線在改道後在該處加設了巴士站;及</p> <p>巴士公司於寶馬山校園徑提供了新巴第 25 號線免費轉乘城巴第 25A 號線，及於炮台山站提供了新巴第 25 號線免費轉乘新巴第 2A 號線，進一步方便居民前往銅鑼灣／灣仔碼頭／會展一帶。由於新巴第 25 號線提供循環線服務，天后廟道下段的乘客可在維景臺/威景臺外的巴士站，以原有車費乘搭往寶馬山方向的班次經寶馬山前往銅鑼灣、灣仔、金鐘及中環等目的地。我們明白車程較長，但對長者及行動不便人士仍是一個可取的巴士服務選擇。</p>	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		<p>我們已備悉有關意見。為切合乘客的使用巴士服務的模式，兩巴於本年度有關寶馬山的巴士路線發展計劃中，建議合併城巴 25A 及 25C 號線，集中乘客及資源在一條主路線上，乘客可以受惠於更頻密和平均的班次服務。同時，新巴 25 號線往中環方向改經炮台山道及清風街天橋，為寶馬山的乘客提供更直接快捷的選擇前往中環。</p> <p>乘客如需由天后廟道前往銅鑼灣、灣仔及中環，除可步行約五分鐘前往英皇道乘搭其他班次更頻密的路線（如新巴 2A 及城巴 10 號線等）外，亦可於天后廟道維景臺外及威景臺對面乘搭新巴 25 號線，巴士會先經寶馬山然後經炮台山道及清風街天橋前往銅鑼灣、灣仔及中環，整體旅程所需的時間與路線重整前相若。</p>	新巴城巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(十)	<p>強烈要求 19 號巴士經康翠臺站，解決康翠臺巴士嚴重不足問題</p> <p>(18.09.2013)</p>	<p>有關成員提出三個城巴第 19 號線改道經康民街巴士總站的建議方案對城巴第 19 號線及使用城巴第 8X 線(小西灣-跑馬地(下))與此線聯合班次的現有乘客影響評估顯示，三個方案均需取消現有的巴士站而影響每日介乎 520 名至 8,500 名現時使用有關巴士站的第 8X 及 19 號線聯合班次的乘客。此外，亦會影響每日介乎 4,300 名至 23,000 名現時使用第 8X 及 19 號線聯合班次的乘客，故本署經審慎研究後未能支持有關建議。</p> <p><u>(一)來回方向於柴灣道駛入康民街巴士總站，往跑馬地方向的班次因需右轉入康民街而需取消興華邨裕興樓巴士站</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 單程行車時間增加約 4 至 5 分鐘，受影響的第 19 線乘客每日超過 4000 名 - 受上述第 19 號線延長行車時間及班次延遲抵站影響，沿線受影響使用第 8X 及 19 號線聯合班次的乘客每日約 23,000 名 - 需取消興華邨裕興樓巴士站而受影響第 8X 及 19 號線乘客每日為約 520 名 <p><u>(二)經柴灣港鐵站及工廠區駛經康民街巴士總站轉出柴灣道，取消環翠道一段的路線及分站(環翠邨、興華邨卓華樓、豐興樓及裕興樓巴士站)，以縮短因駛經康民街巴士總站而增加的行車時間</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 單程行車時間減少約 1.5 分鐘 - 來回方向需取消興華邨、環翠邨及柴灣道南行近康民街共 8 個巴士站，受影響的乘客每日超過 4,500 名 - 受影響使用第 8X 及 19 號線聯合班次的乘客每日超過 5,400 名 	運輸署

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		<p>(三)途經柴灣港鐵站及工廠區駛經康民街巴士總站駛經柴灣道迴旋處及東廊，取消柴灣道一段的路線及分站(興華邨、興民邨、山翠苑、筲箕灣東官立中學及阿公岩道巴士站)以縮短因駛經康民街巴士總站而增加的行車時間</p> <ul style="list-style-type: none"> - 單程行車時間減少約 4 至 5 分鐘 - 來回方向需取消興華邨、環翠邨及柴灣道沿途(包括東區醫院站)共 18 個巴士站，受影響的乘客每日超過 8,500 名 - 受影響使用第 8X 及 19 號線聯合班次的乘客每日超過 4,300 名 <p>我們已詳細研究成員提出的三個有關城巴 19 號線改道經康民街巴士總站的方案，評估顯示在三個方案之下因取消巴士站而受影響的乘客有 520 至 8,500 名，而因城巴 8X 及 19 號線聯合班次受影響的乘客則有 4,300 至 23,000 名，經審慎考慮後我們需維持現有安排。</p>	<p>運輸署</p> <p>城巴</p>
(十一)	<p>有關城巴 8X 及 19 號線班次重疊事宜 (23.07.2013)</p>	<p>為監察聯合班次運作情況，本署再安排派員於上午繁忙時段、下午及晚上繁忙時段實地調查城巴 8X(小西灣(藍灣半島) - 跑馬地(下))及 19 號線(小西灣(藍灣半島) - 大坑道)的服務，期間錄得它們的聯合班次主要介乎約 2 至 14 分鐘一班。本署已於 9 月與巴士公司舉行會議，期間已再提醒巴士公司需按照規定時間表提供服務及指示站長及全體外勤人員必須密切留意它們的運作情況，在有需要時適時調整服務以應乘客需求。本署會繼續密切監察它們的服務。</p>	<p>運輸署</p>

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
		<p>我們已備悉有關意見。在 19 號線延長至小西灣後，我們已制定了 8X 及 19 號線的聯合班次，以調控兩條路線在總站開出的時間，並已因應實際運作情況進行研究及調整，以進一步減少班次重疊之情況。</p> <p>根據我們的營運紀錄，上述路線偶爾出現班次重疊之情況，主要是由於 8X 及 19 號線行經英皇道及跑馬地一帶，容易受到銅鑼灣的路面交通所影響，引致各班次到達中途站的時間與原先編定班次出現差異。而且在日常運作中，巴士的行車及停站時間，亦會受客量多少及當日路面交通情況等外在因素影響，導致巴士跟前後班次的距離不平均。</p> <p>我們已指示前線人員密切留意兩線的實際運作情況，在需要時適時調整服務以回應乘客所需。</p>	城巴
(十二)	<p>要求 2X 巴士路線免費轉乘 722 巴士路線 (27.05.2014)</p>	<p>本署已向巴士公司反映成員提出有關增設新巴 2X 號線轉乘新巴 722 號線車費優惠的建議。我們鼓勵專營巴士公司因應營運情況提供轉乘車費優惠，為乘客提供更多服務選擇及減輕車費開支，從而減少開設路線重疊的點對點路線，減輕對交通和環境的影響並提升整體的巴士服務及資源運用的效率。</p> <p>新巴 722 號線由中環碼頭開出，經灣仔往耀東，乘客可於灣仔各分站直接乘搭而毋須轉乘。此外，722 號線屬行走東區走廊的特快路線，公司以盡量縮短其行車時間及對乘客之吸引程度作考慮。若擴展相關轉乘安排至該線，或會引致不少乘客於太安街轉乘該線往耀東，令車程延長，並可能會加重太安街巴士站的負荷。現時新巴城巴已提供第 2X 號線免費轉乘第 2A、77 及 99 號線服務，平均候車時間僅約 3 至 4 分鐘。經考慮上述各項情況及為減低對 722 號線現有乘客的影響，公司會維持現有轉乘安排。</p>	<p>運輸署</p> <p>新巴城巴</p>

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(十三)	要求 77、99、2A 巴士路線提供免費轉乘 18X 巴士路線 (18.09.2013)	本署已向巴士公司反映成員提出有關增設新巴 2A 及城巴 77 及 99 號線轉乘新巴 18X 號線車費優惠的建議。我們鼓勵專營巴士公司因應營運情況提供轉乘車費優惠，為乘客提供更多服務選擇及減輕車費開支，從而減少開設路線重疊的點對點路線，減輕對交通和環境的影響並提升整體的巴士服務及資源運用的效率。	運輸署
		我們已備悉有關意見。現時，18X 號線的車資已低於政府車費等級表所建議的金額。過去數年，公司各項營運成本不斷上升，包括工資及零件價格上升、燃油價格反覆高企及隧道加費，再加上鐵路競爭，令公司經營環境愈趨嚴峻。我們須以審慎的商業原則提供優質公共巴士服務，以維持整體營運效益。基於上述考慮，公司會維持現有的收費安排。	新巴
(十四)	要求 82 號巴士路線回程取消常安街、安業街之巴士上落客站 (18.12.2013)	柴灣東巴士總站及安業街合明工廠大廈兩個巴士站現時每天有約 560 名乘客使用，當中於上午 7 時至上午 9 時兩小時的上班繁忙時段內有超過 220 名乘客下車。如全日取消這這兩個巴士站，將對上述於上午繁忙時段使用巴士站上班的乘客構成一定影響，故此必須小心考慮地區人士的意見。	運輸署
		我們已備悉有關意見。根據 82 號線最近的客量紀錄，於常安街及安業街分站下車的乘客每日分別約有三百多及二百多人，顯示受影響的乘客不多，故我們不反對全日取消常安街及安業街巴士站的建議。惟對 82 號線部分時間駛經上述兩站及於前中華巴士公司車廠外增設分站之建議有所保留，因乘客可能難以適應，而乘客於前中華巴士公司車廠外步行至工廠區只需 1 分鐘。	新巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(十五)	要求城巴 41A 在於勵德邨巴士總站內增設上落客點 (17.10.2013)	就日前與成員及巴士公司代表到勵德邨巴士總站就城巴 41A 線往北角方向的班次駛入此巴士總站的建議進行實地視察期間，成員提出削短分隔兩條巴士線之間的乘客候車月台及左方行人路以擴闊巴士總站以供城巴 41A 線設立分站的建議，本署已進行詳細研究。由於受限於現有結構及斜坡，故未能擴建此巴士總站以提供額外的巴士停車處及乘客客車月台。	運輸署
		我們已備悉有關意見。由於該站的空間有限，只有 2 條巴士車坑，而現時已有 2 條新巴全日路線 26、81 及特別班次 81A 以勵德邨作為總站，再沒有額外車坑可供其他路線的巴士上落乘客，此外，路線 26、81 於勵德邨巴士總站的客量很低，故此我們會維持現有安排。	城巴
(十六)	關注小西灣 788 早上 9 時前於富景花園停站上客 (10.11.2008)	因應成員提出把部份現時使用該巴士停車灣的巴士路線站點向後搬遷以減少提早城巴 788 號線巴士站服務的時間對該巴士停車灣及乘客候車空間的影響的建議，本署已擬訂巴士站圖則(見附件)及要求巴士公司因應現時使用富景花園巴士站的巴士線班次及乘客人數擬訂巴士站方案供成員提出意見。	運輸署
		789 號線已於 2013 年 5 月開始，由藍灣半島開出的班次提前於 08:30 起途經富景花園。惟 788 號線除了行經東區走廊外，更會受中環嚴重交阻影響其行車時間，故我們一直對此線的建議更為審慎。因應成員提出把部份使用該巴士停車灣的路線向後搬遷，以減少提早 788 號線因加停該站，對該巴士停車灣及乘客候車空間的影響，我們已收到運輸署的圖則，並已向議會提交巴士線停站安排的方案。	新巴城巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(III) 巴士站設施			
(十七)	要求於柴灣道近樂翠臺(近東區醫院)位置興建巴士站上蓋 (18.12.2013)	本署已諮詢相關政府部門對巴士公司提出的巴士站乘客候車上蓋的意見。由於巴士公司建議上蓋的枝柱及廣告板與現有的柴灣道行人路的混凝土護牆非常接近，如根據該方案設置巴士站上蓋，巴士站上蓋與現有護土牆將會形成一條窄道，影響人流。本署已請巴士公司重新檢視設計，以避免巴士站上蓋與現有混凝土護牆形成窄道。此外，工務部門回覆表示巴士公司需進行試行挖掘以確定豎立上蓋支柱的可行性及會否對水務設施構成影響。	運輸署
		本公司承辦商已於七月初就柴灣道近樂翠臺興建巴士站上蓋事宜向運輸署提出申請，以供署方及有關政府部門審批。	新巴
(十八)	太古城中心對開加建巴士站上蓋 (16.07.2012)	巴士站上蓋的位置位於私人地段範圍內。就巴士公司及私人地段持有者對巴士站上蓋設計及廣告箱所提出的不同意見，本署已再與雙方聯繫及協調，包括向私人地段持有者提供巴士公司提供的上蓋設計圖則與參考要求再作考慮及有關於上蓋廣告箱展示慈善團體廣告而非商業廣告的建議再請雙方考慮，以為乘客提供候車上蓋的目標斡旋。	運輸署
		兩巴正積極與運輸署及有關機構商討於所述地點興建巴士站上蓋之設計，惟暫未能與有關機構達成共識。	新巴城巴

東區區議會交通及運輸事務委員會轄下公共交通聯絡小組
尚待處理的跟進事項
跟進報告

編號	事項 (提出事項的日期)	工作進度	負責單位
(IV) 小巴服務			
(十九)	要求延長港島專線小巴 65A 線服務時間 (30.07.2014)	本署已派員調查專線小巴 65A 號線於延長服務時間後的乘客需求，期間錄得新增班次的平均載客量低於三成。我們會繼續監察其服務及乘客需求，在有需要時與營辦商檢討有關服務安排。	運輸署
(二十)	康怡四線綠色專線小巴 (32、32A、33 及 33M) 營運問題 (03.05.2012)	繼本署於月前與營辦商舉行會議，營辦商已於本年 8 月開始調升司機薪金及加強司機招聘工作。本署已於 9 月對所有路線的服務再度進行全面調查，期間服務班次大致正常。本署已再提醒營辦商需按照規定時間表向乘客提供服務及提醒站長密切留意它們的實際運作及乘客候車情況，在有需要時適時調整服務以應乘客需求及盡量減少沿途站點乘客的候車時間。本署會繼續密切監察它們的運作。	運輸署
(二十一)	強烈要求寶馬山區增加小 巴 25 班次 (23.11.2010)	根據專線小巴第 25 號線營辦商 9 月中旬的營運記錄顯示，此線於平日早上繁忙時間的平均班次為 3 分鐘一班，每約 20 分鐘由寶馬山總站開出一班空載車輛往雲景道接載乘客；而下午繁忙的平均班次為 4 分鐘，並安排每兩個由寶馬山開出的班次，便開出一個班次預留 6 個座位給雲景道一帶的乘客。本署已要求專線小巴營辦商繼續試行往雲景道的特別班次，並確實執行有關特別班次抵達雲景道才開始接載乘客的安排，同時並繼續密切留意此線於繁忙時段的運作情況，在有需要時適時調整服務，以疏導候車乘客。本署會繼續監察此線的服務。	運輸署