

運輸署新界運輸管理部
西貢區議會交通及運輸委員會

<u>二〇一二年第五次會議討論事項的跟進情況</u> (截至 9 月 14 日)	
段落	討論事項的跟進情況
第五次會議 第 275-284 段	<p><u>要求運輸署改善坑口站公共運輸交匯處候車空間，並要求101M專線小巴於繁忙時段增加班次及維持候車市民秩序和人身安全</u></p> <p>運輸署於本年8月30日下午12時至下午1時，就新界專線小巴第101M號線的服務，在坑口站進行調查。調查結果顯示該線於上述時段共開出16班車，即平均少於4分鐘一班車，平均載客率為77%。運輸署亦與有關營辦商聯絡，要求他須因應交通情況及乘客需求，靈活調配車輛，並派員密切監察和管理乘客排隊候車的秩序。</p>
第五次會議 第 285-288 段	<p><u>建議小巴110號延長服務時間至深宵時分</u></p> <p>運輸署於本年8月17日，曾就新界專線小巴第110號線的最後三班車，即晚上11時、11時15分及11時30分，進行了登車調查。調查結果顯示該三班車全程分別有10、6及4名乘客。運輸署亦有徵詢有關營辦商對調整服務時間的意見，營辦商認為現時午夜時分的乘客量不足，故暫時未有打算延長該線服務。運輸署及有關營辦商會繼續密切注視該線的需求。</p>
第五次會議 第 289-295 段	<p><u>要求運輸署批准增加公共小巴座位數目，改善小巴服務</u></p> <p>政府當局已詳細考慮調整公共小巴載客上限的建議。鑑於香港行之有效的公共運輸策略，是以集體運輸工具(即鐵路和巴士)為主，而小巴及其他運輸工具則發揮輔助作用。考慮到現有多元化的公共運輸系統內的整體運載能力已足以應付乘客的需求；鐵路網絡正不斷擴展；有關建議對其他公共交通行業可能造成的影響；以及公共小巴業界內外對增加公共小巴的乘客座位數目並未有統一的立場，當局認為應該維持現行公共小巴的乘客座位數目不變。</p>
第五次會議 第 296-299 段	<p><u>要求改善92號巴士誤班情況</u></p> <p>運輸署於本年7月3日早上7時30分至9時30分，就九巴第92號線的服務，於清水灣道井欄樹進行的調查。結果顯示，該線於上述時段共開出7班車前往鑽石山，平均班次為每14.5分鐘一班，與現時規定班次15/20分鐘一班大致相若。運輸署及九巴會繼續密切注視該線的服務。</p>
第五次會議 第 301-304 段	<p><u>強烈要求調整(由壁屋開始往九龍方向)各線巴士與小巴自齊，設分段收費，統一車資收費至\$3.8</u></p> <p>運輸署已就將建議轉介九巴考慮。九巴回覆指在釐定各線巴士票價及決定是否設立分段收費時，須考慮多方面因素，包括車輛種類、服務地區、服務類別、</p>

二〇一二年第五次會議討論事項的跟進情況
(截至9月14日)

段落	討論事項的跟進情況
	<p>路程距離、服務時段、乘客的乘車模式、路線的財務表現、市場營運環境、相類似巴士路線及其他交通工具的收費，並會依據政府批准的收費標準去一釐定路線的車費。由於每條路線的類型及行車里數各有異同，所以對上述每個因素的考慮亦有所不同。此外，九巴亦面對油價、工資、隧道費、購買巴士及零件支出等營運成本持續上升的壓力。基於成本考慮，九巴未能採納有關建議。運輸署已備悉委員的要求，待有適當機會再與九巴跟進。</p>
<p>第五次會議 第 305-309 段</p>	<p><u>要求於將軍澳隧道(往將軍澳)九龍入口外收費廣場增設巴士站點，並推出隧道路線八達通轉乘優惠計劃，方便居民</u></p> <p>在設置巴士轉乘站時，須考慮該處路面是否有足夠空間設置有關設施，及是否能提供一個安全及舒適的乘客候車環境，轉乘站對途經隧道的交通流量的影響，巴士埋站及離站的安全性等。</p> <p>委員的建議已再次轉介運輸署有關分部及工程師考慮。鑑於地理上的限制，將軍澳隧道收費廣場一帶並無足夠空間設置巴士轉乘站，而巴士在收費廣場停車上落乘客亦會影響該處的交通流量，尤以繁忙時間更會導致交通擠塞。為此，運輸署未能接納有關建議。</p>
<p>第五次會議 第 320-323 段</p>	<p><u>要求運輸署於寶琳公共交通交匯處重設過海的士站</u></p> <p>就重設寶琳公共交通交匯處內過海的士站一事，運輸署經再三考慮後，並不支持再重設該過海的士站的建議。</p>
<p>第五次會議 第 125-135 段</p>	<p><u>要求新巴797M路線恢復停站於清水灣半島及延長至全日服務</u></p> <p>運輸署於本年8月13日早上7時至9時，就新巴797M號線的服務，於將軍澳站公共運輸交匯處進行調查。結果顯示該線於上述時段的四班車當中，有三班車是以單層巴士行走，總共載客人次為178人，平均載客率為58.2%。有鑑於使用量仍然偏低，暫時不會調整該線服務。運輸署及新巴會繼續密切注視該線的服務。</p>
<p>第五次會議 第 140-153 段</p>	<p><u>要求政府研究於將軍澳合適地點設立過海的士站</u></p> <p>就於調景嶺公共運輸交匯處設置過海的士站的建議，運輸署經已諮詢的士業界的意見。的士業界反對有關建議，認為該處鮮有過海的士同業等候乘客，設置過海的士站的話，會浪費路面資源。</p>
<p>第五次會議 第 154-158 段</p>	<p><u>改善寶邑路的將軍澳廣場巴士站工程 (加設巴士站上蓋及「候車分隔線」)</u></p> <p>新巴已備悉委員的意見。現時寶邑路地底一帶滿佈涉及多個機構的地下公共設施，包括電力及水務喉管。而經巴士站上蓋承建商評估後，由於有關水務喉管接近路邊，故承建商沒有足夠位置將上蓋的柱腳置於路邊地底，因此，新巴未</p>

二〇一二年第五次會議討論事項的跟進情況

(截至 9 月 14 日)

段落	討論事項的跟進情況
	能於有關位置興建柱位在前面之上蓋款式。
第五次會議 第 343-368 段	<p><u>查詢將軍澳區內巴士站加設上蓋進度</u></p> <p>有關資料經西貢區議會秘書處供委員參閱。</p>
第五次會議 第 310-312 段	<p><u>要求運輸署撤回《2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃》(SKDC(TT)文件第 23/12 號)盡快優化後再提交本會討論</u></p> <p><u>運輸署意圖單方面落實調整2012-13年度西貢區的巴士路線發展計劃，漠視議會訴求，要求運輸署署長正視及改善</u></p> <p>在本年 4 月 26 日的西貢區議會交通及運輸委員會上，運輸署介紹了 2012-2013 年度西貢區的巴士路線發展計劃，並已聽取了各委員的意見。在考慮各相關區議會的意見後，運輸署綜合了該計劃中建議落實及調整的項目，當中包括的隧巴 690、692 及 694 號線優化後的方案，並於 7 月上旬經區議會分發給各委員。</p> <p>在歸納計劃中建議落實及調整的項目時，運輸署已充分考慮了西貢區議會及居民的意見，舉例說，我們理解委員對取消隧巴 690 及 692 號線的方案有保留，故我們與巴士公司再作研究，經商討後，已對有關方案作出調整，並再透過區議會秘書處收集委員意見。</p> <p>謝謝各委員對巴士路線發展計劃的關注和意見，令運輸署可集思廣益，就建議作出適當調整。</p>
第五次會議 第 159-175 段	<p><u>2012-2013 年度西貢區巴士路線發展計劃</u></p> <p><u>反對削減行走 796C 巴士路線之車輛數目</u></p> <p><u>要求運輸署及巴士公司擱置取消第 690 及 692 巴士路線計劃</u></p> <p><u>反對取消將軍澳過海巴士服務</u></p> <p><u>反對取消過海巴士路線 690、690P、692、692P 及縮減 694 服務</u></p> <p><u>反對取消將軍澳區來往中環區 690 及 692 過海巴士線</u></p> <p><u>反對取消將軍澳區過海巴士服務，並要求運輸署活化區內過海巴士路線</u></p> <p>有關隧巴第692號的服務調整建議，運輸署考慮了各委員的意見及經與巴士公司商討後，會對有關方案作出調整。</p> <p>就新巴第796C號線縮短行車路線的建議，因應收集到的意見，運輸署會與巴士公司再作研究，有修訂方案時，會再作諮詢。</p> <p>謝謝各委員對巴士路線發展計劃的關注和意見。</p>
第五次會議 第 176-185 段	<p><u>建議 A29 機場巴士線伸延至將軍澳南</u></p> <p><u>E22A 回復 A29 線開通前的班次服務</u></p>

**二〇一二年第五次會議討論事項的跟進情況
(截至 9 月 14 日)**

段落	討論事項的跟進情況
	<p>就城巴第 A29 號線於繁忙時間班次繞經國泰城的建議，運輸署經諮詢地區人士及團體包括路線途經的相關屋苑業委會的意見。諮詢結果顯示，地區人士及團體認為第 A29 號線是往機場的快線，旨在縮短居民往返機場的行車時間，而收費亦較第 E22A 號線為高，若更改第 A29 號線的行車路線至繞經國泰城，則失卻其縮短行車時間的原意，亦對繳付了較昂貴車費乘搭第 A29 號線的乘客不公平。另外，亦有反建議指第 A29 號線往機場方向可先往機場，然後才往國泰城，而往將軍澳方向則先往國泰城，再返回機場客運大樓接載乘客。運輸署經研究各方意見，考慮到資源分配和有關路線的收費，及避免行車路線過分重疊，決定維持現有行車路線不變。</p>
<p>第五次會議 第 186-199 段</p>	<p><u>反對專線小巴線 18 號停止運作</u> <u>要求運輸署維持新界專線小巴 18 號服務</u></p> <p>新界專線小巴第 18 號線及其同組別路線第 108M 號線(維景灣畔 - 藍田站)已於 9 月 1 日停止服務，當中部分的資源亦於同日調配至第 108A 號線(坑口(北)-彩明公共運輸交匯處)，而第 108A 號線的班次亦由 10/12 分鐘一班，加強至 6/8 分鐘一班。</p>
<p>第五次會議 第 203-204 段</p>	<p><u>要求增設全日服務的將軍澳往來荃灣巴士線</u> <u>要求開辦將軍澳至荃灣巴士服務途經翠林邨及康盛花園</u> <u>要求加開巴士線由日出康城經將軍澳往荃灣</u></p> <p>運輸署備悉委員的訴求，並正在研究是項建議。在研究時，除了考慮為乘客提供直接的巴士服務來往這兩個地區，同時亦要顧及資源是否有效地運用，因此，運輸署正在調查將軍澳及荃灣區是否有足夠的客量支持開辦一條全日往來荃灣與將軍澳的新巴士路線。如果有進一步消息，會向委員匯報。</p>
<p>第五次會議 第 329-332 段</p>	<p><u>要求政府正視巴士公司出售二手巴士予姊妹公司再繼續使用因而造成的環境污染問題</u></p> <p>九巴曾向龍運購買的巴士，其廢氣排放標準、規格及設施均符合規定，且已全部加裝微粒過濾器，將其微粒排放水平提升至歐盟第四或第五代水平。</p>
<p>第五次會議 第 333-338 段</p>	<p><u>要求運輸署與專利巴士公司研究，安排更多巴士線實施分段收費，減輕乘客負擔，及提升巴士服務的競爭力</u></p> <p>運輸署已備悉委員的要求，待有適當機會再與巴士公司跟進。</p>
<p>第五次會議 第 339-342 段</p>	<p><u>要求運輸署盡快於本港行車隧道增設八達通繳費系統</u></p> <p>運輸署已備悉委員的意見，並正小心研究其可行性。</p>