

致：西貢區議會
交通及運輸委員會
主席及全體委員

二零二一年五月十三日(星期四)

西貢區議會交通及運輸委員會上提出的動議

要求運輸署正視將軍澳南巴士路線發展不平衡，修訂巴士路線計劃新辦路線，推動巴士公司推出雙向分段收費，以配合將軍澳南居民的交通需要

背景：

1998 年至 2010 年的巴士路線發展

將軍澳南的最早期規劃始於九十年代，以唐明街為界的第一批屋苑，包括尚德邨、寶明苑、廣明苑、富康花園、唐明苑於 1998-1999 年相繼入伙，九巴先後開辦了 296A、296C、296D 三條俗稱「邨巴線」，來往觀塘、深水埗及尖沙咀，另有隧巴路線 693、694、區內路線 296 號線（即及後的 296M 號線）。

運輸署在同一時間改變公共交通政策，開放專營巴士市場，引入更多競爭者營運不同路線。運輸署在 1999 年邀請專營巴士公司競投兩組分別為將軍澳南及天水圍北新發展區服務的巴士路線經營權，最後由新巴投得將軍澳南多條路線的經營權，來往尚德一帶及調景嶺至藍田、牛頭角、深水埗、旺角、九龍塘，包括最早期路線 796X、796M 等路線的總站設於唐德街（現時酒店正門對出位置）及寶盈花園。

其後，在 2000 年往後的十年內發展向南擴張，沿唐德街、環保大道及調景嶺的發展項目陸續興建及落成，包括將軍澳中心、將軍澳廣場、寶盈花園、彩明苑、清水灣半島等私人屋苑或公營房屋項目陸續落成，新巴營運的路線正式進駐調景嶺、清水灣半島，同時也因應服務需求而調整不同路線服務，包括 796A、796B、796R、796S 號線都暫停或大幅調減服務；而九巴的服務據點仍然留在尚德。

其中區內交通有較大變化的時間點是 2002 年及 2010 年，分別是地鐵通車和開辦將軍澳至沙田巴士線。2002 年地鐵將軍澳綫通車，相對大的改動包括隧巴 693 號線與坑口區的隧巴 691 合併成 692 號線，來往中環至尚德、坑口，以及巴士班次大幅縮減，例如尚德至牛頭角站的 296A 號線由最早期的 2-3 分鐘一班車，削減至現時最頻密的 6-8 分鐘一班車。

在 2010 年，原有來往將軍澳南途經龍翔道至又一城的 796B 號線因客量稀少而停辦。同日起新巴開辦新路線 798 號線，來往調景嶺站至火炭，為首條前往新界的跨區巴士線，也令到新巴服務首次全面踏進寶琳及坑口。

2010 年至今的巴士路線發展

由 2010 年至今的十年時間，將軍澳繼續向南發展，包括寶邑路、至善街、日出康城的學校、私人屋苑、公屋、居屋相繼落成入伙。新巴於區內不斷拓展服務，包括日出康城、至善街等地方，例如 796C、796X、796E、796P 號線於 2017 年起繞經至善街往來清水灣半島/日出康城及市區。

九巴方面，在過往的一段時間，除了於 2017 年開辦 296P 號線，作為 296C 號線的特別班次，並且於今年延長至荔枝角商貿區，區內的主要據點仍然留在尚德。在將軍澳南的唯一破口僅在 2015 年，成功開辦彩明總站至荃灣西站的路線，即 290 及 290A，並於 2017 年開辦途經全段寶邑路的 290X 號線。

另外，九巴及新巴聯營的隧巴路線 692 及 692P 號線也因為「客量不足」而分別於 2013 年及 2018 年遭停辦，將軍澳南僅有往灣仔、中環一帶的隧巴都徹底消失，只剩下一條繞經全將軍澳往小西灣的 694 號線，直到今年 5 月 1 日起藉啟用將軍澳隧道巴士轉乘站而增設的 690 號線跨公司轉乘優惠才可望暫時解決將軍澳南的過海路線需要。

路線發展不平衡引伸不同問題

上述的歷史演變，似乎揭示影響將軍澳南及調景嶺交通網絡的主要政策因素是運輸署開放投標將軍澳南及調景嶺多條巴士路線，而新巴又成功投得這些路線的營辦權，改變整區的巴士路線網絡發展。

過往二十年的將軍澳南巴士服務發展歷史，可見將軍澳南整體的巴士路線發展長期處於不平衡的狀態，巴士服務彷彿以尚德為界（參考附件一的地圖）。九巴一邊為尚德一帶居民提供近乎邨巴形式服務（296A、296C、296D 及 296P 號線），新巴就因著將軍澳南、調景嶺、日出康城的發展而不斷延展服務，令居民覺得路線「兜路」，甚至減低居民乘搭巴士的意慾。

例如新巴 796X 號線由將軍澳工業邨開出後，需要經環保大道、至善街（將軍澳南）、尚德、調景嶺才前往將軍澳隧道，令部份將軍澳南居民認為走線迂迴；新巴 796P 號線日出康城開出後，需要先繞經將軍澳南、調景嶺、尚德才前往尖沙咀，而尚德至彌敦道一段與九巴 296D 號線完全相同。

將軍澳隧道轉車站無法讓居民更方便

將軍澳隧道巴士轉乘站（將軍澳方向）於 2020 年 10 月啟用後，因未有跨公司轉乘優惠，路線發展不平衡再次成為了一個重要問題。將軍澳南及調景嶺的居民因為區內未有九巴直上將軍澳隧道的路線，而得物無所用，轉乘網絡僅局限於新巴。過往本會都多次提出不同意見，例如爭取九巴 296A、296D、296M 等路線進入將軍澳南及調

景嶺，或者爭取九巴以新資源開辦其它服務，嘗試改變將軍澳南及調景嶺的巴士服務格局，遺憾運輸署多年來未有正視相關問題。

另外，路線發展不平衡令將軍澳南及調景嶺居民無法於觀塘道轉乘其他路線。目前日出康城、尚德、坑口/寶琳分別可以乘搭九巴 98、98A、296A 號線前往觀塘道，轉乘多條九巴路線並享有轉乘優惠，居民能夠以合理車費前往多個目的地；惟將軍澳南、調景嶺卻未有相關服務，新巴及城巴路線的目的地覆蓋仍然較少，又欠缺跨公司轉乘優惠，局限了將軍澳南居民的交通選擇。相關例子可以參考附件二。

巴士路線計劃擬議路線未有改變現況

根據《2021-2022 年度巴士路線計劃》，涉及將軍澳南的主要建議包括 797 號線特別班次及開辦 795X 號線，未有採納更多本會的建議。其中，新巴擬開辦 797 號線特別班次，由將軍澳南前往新蒲崗，惟此路線未有與九巴的跨公司轉乘優惠，無助乘客於龍翔道轉車，未有協助居民解決路線發展不平衡引伸問題。

擬開辦的 795X 號線提供來往將軍澳南至油麻地、旺角、美孚及荔枝角商貿區的繁忙時間服務，惟將軍澳南路段走線與現有 796C 號線相同，無法改善路線迂迴及「藍塘傲」一帶欠缺巴士服務的問題，無助將軍澳南居民改善交通服務及善用將軍澳隧道巴士轉乘站。

因應現況提出的建議

有見及目前將軍澳南及調景嶺巴士路線網絡發展的不平衡，本會要求運輸署全面檢視及重整將軍澳南的巴士服務，並提出以下建議：

1. 協調九巴應以新資源，開辦將軍澳南及調景嶺至觀塘道的服務，以便居民於將軍澳隧道轉車站及觀塘道轉車，為將軍澳南與調景嶺居民提供平衡的巴士服務網絡；
2. 協調三間巴士公司於將軍澳隧道轉車站來回方向增設「八達通回贈機」，乘客於將軍澳隧道轉車站下車後可以拍卡領取回贈，只收取「將軍澳至轉車站」或「市區至轉車站」一段的車費，再讓乘客轉乘其它巴士公司的路線，藉此方法變相提供跨公司轉乘優惠；
3. 協調三間巴士公司提供更多跨公司轉乘優惠，例如新巴 797 號線延伸服務後，於彩虹邨、龍翔道、彩虹道一帶增設與九巴往新界區路線的轉乘優惠；
4. 研究擬設的新巴 795X 號線參考 797 號線特別班次走線，改經藍塘傲一段唐賢街，以令將軍澳南居民更便捷地前往將軍澳隧道轉車站或市區，避免重蹈 796 系列路線迂迴的問題。

動議措辭：「要求運輸署正視將軍澳南巴士路線發展不平衡，修訂巴士路線計劃新辦路線，推動巴士公司推出雙向分段收費，以配合將軍澳南居民的交通需要」

動議人：



黎煒棠

和議人：



秦海城



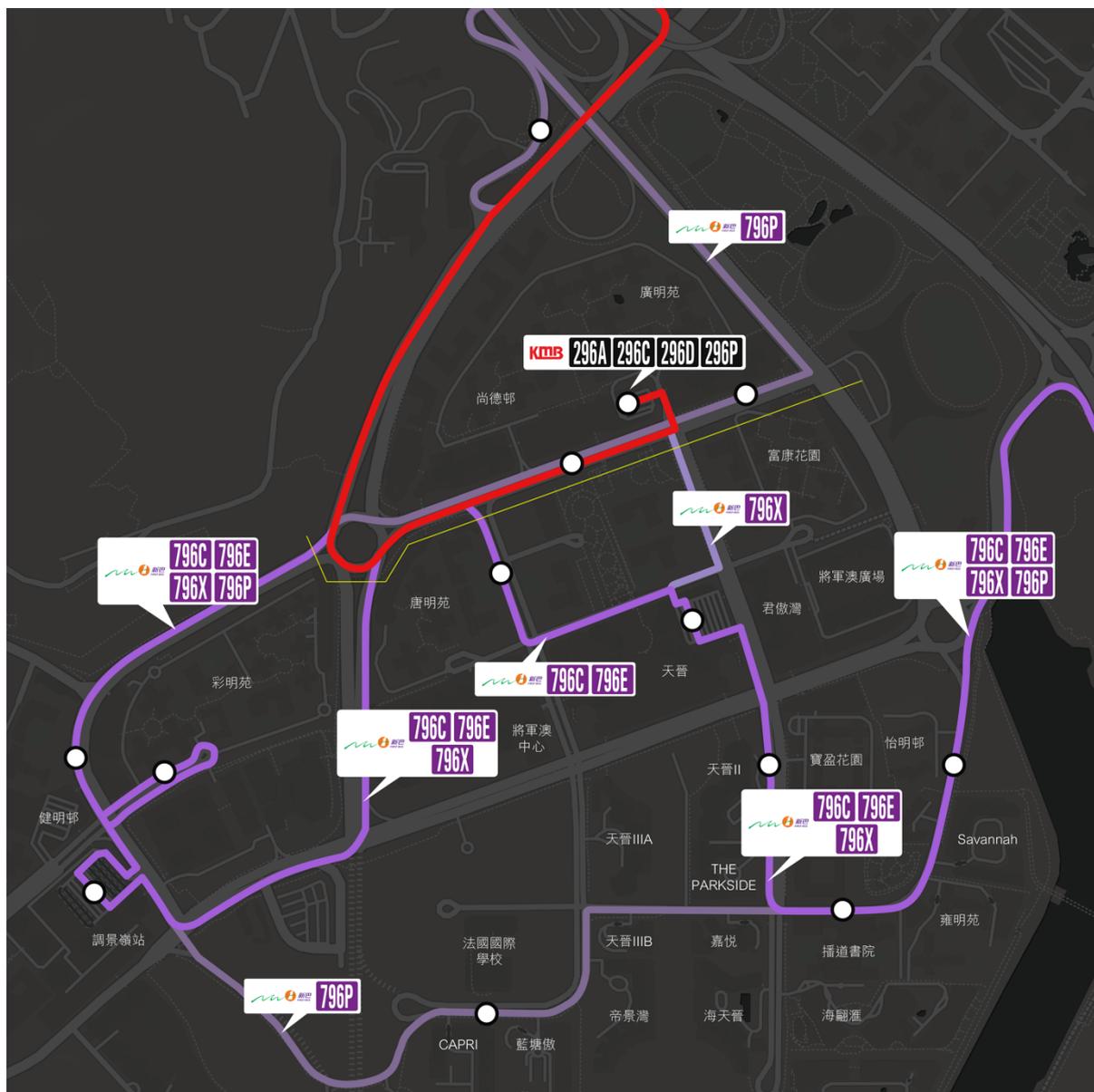
呂文光



林少忠

二零二一年四月二十八日

九巴及新巴路線走線圖



將軍澳南的巴士路線發展長期處於不平衡的狀態，巴士服務彷彿以尚德為界。九巴的 296 系列路線主要服務尚德；新巴的 796 系列路線同時服務將軍澳南、尚德、調景嶺

巴士路線轉乘組合示例

(假設新巴 797 號線已按路線計劃延長至龍翔道及車費以現時車費計算)

示例 1

目的地：元朗市

出發地點	第一程路線	轉車站	第二程路線	轉乘優惠	總車費
尚德	296A (\$5.4)	創紀之城	268C (\$19.3)	\$4.2	\$20.5
坑口/寶琳	98A (\$6.5)	創紀之城	268C (\$19.3)	\$4.2	\$21.6
日出康城	98 (\$7.6)	創紀之城	268C (\$19.3)	\$4.2	\$22.7
將軍澳南/ 調景嶺	290 / 290X (\$11.3)	紅萼樓	268C (\$19.3)	\$5.0	\$25.6
將軍澳南/ 調景嶺	797 特別班 (\$8.6)	鑽石山站	268C (\$19.3)	沒有	\$27.9

示例 2

目的地：何文田

出發地點	第一程路線	轉車站	第二程路線	轉乘優惠	總車費
尚德	296A (\$5.4)	創紀之城	17 (\$6.2)	\$4.2	\$7.4
坑口/寶琳	98A (\$6.5)	創紀之城	17 (\$6.2)	\$4.2	\$8.5
日出康城	98 (\$7.6)	創紀之城	17 (\$6.2)	\$4.2	\$9.6
將軍澳南/ 調景嶺	796C (\$9.0)	九龍城	17 (\$6.2)	沒有	\$15.2

分析：將軍澳南、調景嶺未有九巴經將軍澳隧道往觀塘服務，而九巴 290 系列路線於行車時間未有優勢及可轉乘路線局限往新界路線，新巴路線又欠缺跨公司轉乘優惠，限制了將軍澳南居民的交通選擇及需要繳付較高的交通費用