

西貢區議會交通及運輸委員會轄下
西貢區巴士及小巴路線工作小組
二零二一年第一次會議 (2021 年 4 月 19 日)

**運輸署回應西貢區巴士路線工作小組二零二零年第一次會議
與巴士相關的跟進情況**

- (1) 要求計劃中的烏溪沙至康盛花園和石門至彩明公共運輸交匯處巴士線提供全日服務

要求城巴擬設立 A28 號線簡化路線，縮短行車時間及加密班次

要求九巴開辦連接寶琳及坑口，途經將軍澳隧道往返觀塘的全日巴士線

計劃中的來往烏溪沙至康盛花園和石門至彩明公共運輸交匯處巴士路線為繁忙時間特別服務，本署會於日後路線開辦後密切留意有關路線的乘客需求，並會適時與巴士公司研究調整服務的可行性。

而就其他的路線建議，本署會繼續與巴士公司留意乘客需求的變化，以及將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)其後投入運作後乘客乘車習慣的轉變，以適時研究調整及優化現時巴士服務可行性。

- (2) 要求盡快於南圍巴士站(出九龍方向)加建上蓋

本署已於 2021 年 4 月批准九巴於南圍巴士站興建巴士站上蓋的申請。在一般情況下，有關專營巴士公司在取得本署的批准後，便可隨即向路政署申請挖掘准許證以展開興建巴士站上蓋工程。

- (3) 要求在平日繁忙時間，開設來往西貢與港島的巴士線

在考慮新增巴士服務的建議時，本署會審視地區發展、現有公共交通服務的供應量、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，本署鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，透過轉乘計劃亦可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率。

現時，西貢鄉郊的乘客可選乘九巴第 92 號線(西貢— 鑽石山站)或專線小巴第 1A 號線(西貢— 彩虹(新蒲崗))於彩虹站轉乘第 111 號線(彩虹站—中環(港澳碼頭))前往港島西一帶或第 606 號線(彩雲—小西灣(藍灣半島))前往港島東一帶。為善用資源，本署未有計劃增設西貢鄉郊往來港島的巴士服務。本署會繼續密切留意西貢鄉郊一帶的乘客需求，並會繼續監察上述公共交通的服務情況，適時與公共交通服務營辦商商討調整有關服務的可行性。

<p>(4) 要求九巴 91S 線加強服務</p> <p>要求九巴 91S 線更改終點站為將軍澳隧道轉乘站，並由原先的單程路線更改為來回路線，於早上及傍晚繁忙時段為居民提供恆常服務</p> <p>本署備悉有關要求九巴第 91S 號線更改終點站至將軍澳隧道轉乘站的意見，並正審視有關方案，積極研究調整有關服務的可行性。</p> <p>就有關希望增設九巴第 91S 號線傍晚繁忙時段回程服務的建議，本署亦已備悉有關意見，並會繼續留意乘客對巴士服務需求的變化，適時與巴士公司商討調整有關服務的可行性。</p>
<p>(5) 查詢 92 和 94 號巴士路線的詳細班次資料</p> <p>請參閱 SKDC(BMRWG)文件第 4/20 號及本署於 2020 年 12 月 21 日向西貢區議會交通及運輸委員轄下西貢區巴士及小巴路線工作小組發出的補充資料信函。</p>
<p>(6) 查詢西貢假日巴士路線 99R 及 289R 載客量</p> <p>根據本署於 2021 年 4 月 11 日下午 4 時至 6 時就九巴第 99R 號線(大學站—西貢北(西貢警署))進行的跟車調查，該線往大學站方向的最高載客路段為西徑至樟木頭帝琴，最高載客率則為 21%。</p> <p>本署亦就九巴第 289R 號線於 2021 年 4 月 4 日下午 3 時至 4 時就該線往沙田方向班次進行的跟車調查。該線的最高載客點為樟木頭帝琴灣，最高載客率為 32%。</p>
<p>(7) 搬遷第 796X 號線環保大道領都巴士站</p> <p>本署備悉委員要求將第 796X 號線(往將軍澳工業邨方向)設於環保大道領都對面的巴士站向北移至近石角路與環保大道交界，以便乘客使用位於環保大道近石角路的行人過路設施。</p> <p>現時在有關地方設置的巴士站為一個臨時的交通措施，我們正積極與工程師研究有關建議的可行性。</p>
<p>(8) 要求 296A 號巴士線於調景嶺設站</p> <p>現時調景嶺一帶的乘客可選乘港鐵來往觀塘區。此外，隨著將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向其後投入運作後，調景嶺一帶的乘客亦可乘搭新巴新巴第 796C 號線(清水灣半島-蘇屋)、第 796C 號線(清水灣半島-蘇屋)、第 796P 號線(康城站公共運輸交匯處—尖沙咀東)及第 796X 號線(將軍澳工業邨/將軍澳站—尖沙咀東)，然後於將軍澳隧道巴士轉乘站轉乘新巴第 797 號線(康城站公共運輸交匯處—九龍灣(循環線))往返觀塘區。</p> <p>現時九巴第 296A 號線提供尚德往牛頭角(循環線)的服務，班次是</p>

每 6 至 12 分鐘一班。如將第 296A 號線來回均繞經調景嶺並設站，該線的行車距離預計會增加約 3 公里，行車時間預計增加約 8 至 10 分鐘。絕大部分乘客會因距離及行車時間增加而受到影響。

儘管如此，本署會繼續監察上述各巴士路線的服務情況，適時與巴士公司研究調整有關巴士服務的可行性，以便利調景嶺一帶的居民。

(9) 要求開辦將軍澳南至觀塘的巴士路線，以接駁前往各區路線

現時，將軍澳南一帶的乘客已可選乘港鐵來往觀塘區。此外，隨著將軍澳隧道巴士轉乘站(九龍方向) 其後投入運作後，將軍澳南的乘客亦可乘搭新巴新巴第 796C 號線(清水灣半島-蘇屋)、第 796P 號線(康城站公共運輸交匯處—尖沙咀東)或第 796X 號線(將軍澳工業邨/將軍澳站—尖沙咀東)，然後於將軍澳隧道巴士轉乘站轉乘新巴第 797 號線(康城站公共運輸交匯處—九龍灣(循環線))往返觀塘區。

同時，為將軍澳南的乘客提供便捷服務前往觀塘商貿區、九龍灣商貿區及新蒲崗工商貿區，本署亦於 2021-22 年度巴士路線計劃中建議於星期一至五(公眾假期除外)上午繁忙時間增設一個特別班次由將軍澳站公共運輸交匯處往新蒲崗(爵祿街)，經至善街、唐賢街、調景嶺、偉業街、九龍灣商貿區及龍翔道。

本署會繼續監察上述各巴士路線的服務情況，適時與巴士公司研究調整有關巴士服務的可行性，以便利將軍澳南一帶的居民。

(10) 要求保留及加密日出康城往來 PopCorn 的穿梭巴士服務

來往將軍澳站公共運輸交匯處至日出康城首都/領都的非專營巴士服務(合約式出租服務)已於 2021 年 1 月 1 日停辦。

根據現有客運營業證條件，營辦任何合約式出租服務，只要往返相同起點及目的地地區，而在 30 天內不論是接續或間歇營運的日數超過兩天，即須在服務開辦前先行取得運輸署署長的書面批准。至於擬開辦的合約式出租服務的有效期，以及服務的詳情，則由租用者與營辦商雙方訂立。若本署收到相關合約式出租服務的申請，會按既定的程序處理及考慮有關申請。

(11) 建議增設過海巴士 690X 特快線往來港島區至將軍澳

要求隧巴第 690 號線恢復非繁忙時間班次至每 20 分鐘一班

現時位於康盛花園、景明苑及翠林邨一帶的居民，可選乘過海巴士路線第 690 號線(康盛花園—中環(交易廣場))及第 690P 號線(康盛花園—中環(交易廣場))前往港島區。

根據本署在本年 3 月 26 日就過海巴士第 690 號線的服務進行的實地調查，該線於上午繁忙時間在東區海底隧道收費廣場(往中環方

向)及在下午繁忙時間於英皇道港運城(往康盛花園方向)的平均載客率分別約為 44% 及 54%。此外，本署亦就過海巴士第 690P 號線於本年 2 月 25 日於上午繁忙時間在寶康公園(往中環方向)的服務情況作出調查。調查結果顯示於第 690P 號線於上午繁忙時間的平均載客率為 48%。上述調查結果反映第 690 號線及第 690P 號線的服務水平足以配合客量需求。

本署理解乘客希望巴士公司可以提供更多的點對點巴士路線，然而香港的道路資源有限，故必須善用現有的路面及公共交通系統網絡，並有效地協調各種交通工具，以減少惡性競爭、服務路線重疊和道路擠塞。因此，本署鼓勵市民乘搭現有的公共交通工具，利用現時所提供的轉乘安排，以期善用資源，從而減少服務重疊所造成的交通擠塞和環境問題。

儘管如此，本署亦已備悉有關意見，並會繼續留意乘客對巴士服務需求的變化，適時與巴士公司研究調整及優化有關巴士服務的可行性。

(12) 要求本會重設坑口來往港島巴士路線，減輕對其他交通工具的負擔，方便居民生活

在考慮新增巴士服務的建議時，本署會審視地區發展、現有公共交通服務的供應量、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，本署鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，透過轉乘計劃亦可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率。

現時坑口一帶的居民除可乘搭港鐵前往港島區外，亦可先乘坐新巴第 694 號線(調景嶺站 - 小西灣邨)前往港島區。

本署會繼續密切留意區內的乘客需求變化，以及監察上述公共交通的服務情況，適時與公共交通服務營辦商商討調整有關服務的可行性。

(13) 要求坑口區增設巴士線直經將軍澳隧道以便居民進出將軍澳一帶

隨著將軍澳隧道巴士轉乘站(九龍方向)其後投入運作後，坑口一帶的居民若需前往將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)，除可以於早上繁忙時段乘搭第 98D 號線特別班次(坑口(北)/康城站公共運輸交匯處—尖沙咀東))由坑口直達將軍澳隧道巴士轉乘站外，亦可以乘搭第 98A 號線特別班次(坑口(北)—觀塘站)、98B 號線(康城站公共運輸交匯處—觀塘站)、297 號線(坑口(北)—紅磡(紅鸞道))或新巴第 798 號線(調景嶺站—火炭(駿洋邨))前往轉乘站。雖然路線會途經寶琳一帶，但於善用巴士資源的前提下已為市民提供相對便捷的途徑前往轉乘站。本署相信將軍澳區的巴士服務將會得到進一步提升。

本署已備悉有關希望坑口區可增設巴士線直經將軍澳隧道的意見，並會繼續密切留意區內的乘客需求變化，以及監察上述巴士服務情況，適時與巴士公司商討調整有關服務的可行性。

(14) 要求政府開辦巴士線往來將軍澳至屯門公路轉車站，並提供相關轉乘優惠

在考慮新增巴士服務的建議時，本署會審視地區發展、現有公共交通服務的供應量、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，本署鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，透過轉乘計劃亦可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率。

現時由將軍澳前往屯門公路轉車站的乘客，除乘搭港鐵外，亦可選乘九巴第 98 號線(將軍澳工業邨-牛頭角站(循環線))、98A 號線(坑口(北)—牛頭角站(循環線))或第 296A 號線(尚德—牛頭角站(循環線))前往觀塘道，再轉乘九巴第 258D 號線(屯門(寶田邨)—藍田站)或 259D 號線(屯門(龍門居)—鯉魚門邨)前往屯門公路轉車站，乘客透過上述轉乘可於第二程車費享有\$4.2 的轉乘優惠。

為善用資源，本署鼓勵乘客透過現有的轉乘安排於觀塘道轉乘巴士往來將軍澳及屯門。儘管如此，本署已備悉有關的意見，並會密切留意將軍澳區的乘客需求轉變，在有需要時會與巴士公司研究開設新服務的可行性。

(15) 要求開辦巴士路線途經大欖隧道往來將軍澳及元朗

在考慮新增巴士服務的建議時，本署會審視地區發展、現有公共交通服務的供應量、乘客需求、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，本署鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，透過轉乘計劃亦可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率。

現時由將軍澳前往元朗的乘客，除乘搭港鐵外，亦可選乘九巴第 98 號線(將軍澳工業邨-牛頭角站(循環線))、第 98A 號線(坑口(北)—牛頭角站(循環線))或第 296A 號線(尚德—牛頭角站(循環線))前往觀塘道，再轉乘九巴第 268C 號線(朗屏站—觀塘碼頭)前往元朗，乘客透過上述轉乘可於第二程車費享有\$4.2 的轉乘優惠。另一方面，乘客亦可乘搭九巴第 290 號線(彩明—荃灣西站)、290A 號線(彩明—荃灣西站)或第 290X 號線(康城站公共運輸交匯處—荃灣西站)，於龍翔道轉乘九巴第 268C 號線前往元朗，乘客透過上述轉乘可於第二程車費享有\$5.0 的轉乘優惠。

為善用資源，本署鼓勵乘客透過現有的轉乘安排於觀塘道或龍翔道轉乘巴士往來將軍澳及元朗。儘管如此，本署已備悉有關的意見，並會密切留意將軍澳區的乘客需求轉變，在有需要時會與巴士公司研究開設新服務的可行性。

(16) 要求增設往來長沙灣及將軍澳的通宵巴士路線

一般而言，居民對深宵公共交通服務的需求較日間低，甚至因為車輛行車時所發出的聲量影響他們休息而不希望有深宵公共交通服務在其居所附近行駛。因此，在計劃巴士服務時，深宵巴士服務會較日間巴士服務為少，並主要在各區乘客需求較集中和對附近民居影響較少的主要幹道上行駛。

在日間時段，將軍澳已有足夠的巴士路線讓乘客於上/下班時段來往長沙灣工商貿區從事商業活動。而在深宵時，需要由長沙灣工商貿區來往將軍澳巴士服務的需求顯著減少，加上長沙灣一帶民居較多，開辦深宵巴士路線會對附近居所造成影響，故本署經考慮後，暫時未有計劃增設往來長沙灣及將軍澳的點對點通宵巴士服務。

現時於深宵時段由長沙灣前往將軍澳的乘客，可選乘第 N118 號線(長沙灣(深旺道) — 小西灣(藍灣半島)、第 N122 號線(美孚 — 筲箕灣)或第 N171 號線(荔枝角 — 鴨脷洲邨)等前往彌敦道，再轉乘第 N293 號線(尚德 — 旺角東站)或第 N796 號線(將軍澳站 — 尖沙咀)前往將軍澳。

為善用資源，本署鼓勵乘客透過現有的轉乘安排於彌敦道轉乘巴士往來將軍澳及長沙灣。儘管如此，本署已備悉有關開設新通宵服務的意見，並會密切留意將軍澳區的乘客需求轉變，在有需要時會與巴士公司研究開設新服務的可行性。

(17) 查詢將軍澳來往觀塘巴士線的載客率

繼本署於 2020 年 11 月西貢區議會交通及運輸委員會會上呈閱文件(三)，就九巴第 93M 號線(彩明 — 寶林)、九巴第 98A 號線(坑口(北) — 觀塘站)及新巴第 796S 號線(將軍澳站 — 牛頭角站)的服務實地調查的結果如下—

路線	調查地點	調查日期及時間	調查期間 平日 繁忙時段 平均載客 率	調查期間 平日 非繁忙時 段 平均載客 率	調查期間 假日 平均載客 率
九巴第 93M 號線 (彩明 — 寶林)	寶林北路	25/11/2020 上午 6 時 30 分 至 9 時 30 分	13%	不適用	不適用
九巴第 98A 號線 (坑口(北) — 觀塘 站)	坑口(北)	27/11/2020 上午 7 時至 8 時	3%	不適用	不適用
新巴第 796S 號線 (將軍澳站 — 牛頭 角站)	健明邨	27/11/2020 上午 5 時 30 分 至 8 時 30 分	15%	不適用	不適用

現時，調景嶺及將軍澳南一帶的乘客可選乘港鐵來往觀塘區。此外，隨著將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)其後投入運作後，調景嶺及將軍澳南一帶的乘客亦可乘搭新巴第 796C 號線(清水灣半島-蘇屋)、第 796P 號線(康城站公共運輸交匯處—尖沙咀東)及第 796X 號線(將軍澳工業邨/將軍澳站—尖沙咀東)，然後於將軍澳隧道巴士轉乘站轉乘新巴第 797 號線(康城站公共運輸交匯處—九龍灣(循環線))往返觀塘區。

(18) 要求運輸署儘早規劃及落實行走將軍澳隧道及將藍隧道巴士路線的安排，更有效地疏導區內交通

為配合將軍澳-藍田隧道及相關運輸基礎設施的啟用，運輸署正研究優化有關設施一帶的專營巴士服務及網絡，並審視相關巴士路線行走將軍澳-藍田隧道的營運效率。運輸署會適時就有關巴士路線的調整安排向區議會匯報。

(19) 要求運輸署新增經調景嶺巴士/小巴路線

現時調景嶺一帶的乘客可以乘搭港鐵由調景嶺往來市區，另一方面，現時在繁忙時段已有多條途經將軍澳隧道的巴士路線往來調景嶺及東九龍(藍田及九龍灣等)、西九龍(九龍城、油尖旺、深水埗及長沙灣等)、新界東(沙田)及港島東(西灣河及小西灣等)，顯示目前接駁調景嶺及將軍澳隧道巴士轉乘站的巴士服務有足夠的覆蓋範圍。

本署相信隨著將軍澳隧道巴士轉乘站(九龍方向)其後投入運作後，將軍澳區的巴士服務網絡將會得到進一步提升。運輸署會密切留意區內的乘客需求變化，以及監察上述公共交通的服務情況，適時與公共交通服務營辦商商討調整有關服務的可行性。

(20) 要求運輸署及新巴加密 798A 班次 要求新巴 798A 及 798B 路線延長至香港中文大學及香港科學園

本署理解乘客希望巴士公司可以提供更多的點對點巴士路線，然而香港的道路資源有限，故必須善用現有的路面及公共交通系統網絡，並有效地協調各種交通工具，以減少惡性競爭、服務路線重疊和道路擠塞。因此，政府鼓勵市民乘搭現有的公共交通工具，利用現時所提供的轉乘安排，以期善用資源，從而減少服務重疊所造成的交通擠塞和環境問題。

現時由將軍澳前往香港中文大學的乘客，可乘港鐵至大學站，或選乘新巴第 798 號線(調景嶺站—火炭(駿洋邨))、798A 號線(康盛花園—沙田站)或 798B 號線(康城站公共運輸交匯處—沙田站)，然後於沙田站轉乘專線小巴第 27 號線(沙田站—香港科學園)或第 28S 號線(白石角(天賦海灣)—沙田(白鶴汀街)(循環線))前往香港中文大學及香港科學園。因此，本署鼓勵乘客透過現有的轉乘安排前往目的地。

現時，新巴第 798A 及 798B 號線均為方便乘客由將軍澳直接前往沙田市中心的繁忙時間特別服務。若延長新巴第 798A 及 798B 路線至香港中文大學及香港科學園將會增加其行車時間，而該延長亦與有關路線現時的定位有差異。

同時，為配合乘客需求，本署亦於 2021-22 年度巴士路線計劃中建議於繁忙時間開辦新巴士路線來往康盛花園及大埔工業邨，並會途經香港科學園。

儘管如此，本署已備悉有關的意見，並會密切留意乘客對巴士服務需求的變化，在有需要時會與巴士公司研究調整服務的可行性。

(21) 要求九巴 88 號路線延伸至寶琳北路

請參閱 SKDC(TTC)文件第 415/20 號。

(22) 要求運輸署展開安達臣石礦場發展區的公共交通服務研究，整合途經寶琳路交通服務，以便利將軍澳居民的需要

請參閱 SKDC(BMRWG)文件第 7/21 號。

(23) 建議於寶寧路近厚德邨德富樓來回的新巴巴士站增設巴士站上蓋

請參閱 SKDC(TTC)文件第 419/20 號。

(24) 要求九巴正視巴士站欄杆石座對候車乘客及行人構成的安全隱患

九巴已完成以在地面劃設排隊標記取代寶林邨寶仁樓巴士站的排隊欄杆，並會逐步適切地在區內巴士站繼續有關安排。