

香港特別行政區
第七屆灣仔區議會轄下
交通運輸委員會
第八次會議紀錄

日期：2025年4月8日(星期二)
時間：下午3時
地點：香港軒尼詩道130號修頓中心21樓
灣仔民政事務處區議會會議室

| <u>出席者</u> | <u>出席時間</u> | <u>離席時間</u> |
|--------------------|-------------|-------------|
| <u>主席</u> | | |
| 林偉江議員，MH | 下午3:00 | 下午4:18 |
| <u>副主席</u> | | |
| 孫道弘議員，JP | 下午3:00 | 下午4:18 |
| <u>區議員</u> (依筆劃排序) | | |
| 吳澤森議員 | 下午3:00 | 下午4:18 |
| 李文龍議員，MH | 下午3:00 | 下午4:18 |
| 李碧儀議員，MH | 下午3:00 | 下午4:18 |
| 林偉文議員 | 下午3:12 | 下午4:18 |
| 周錦威議員，BBS, MH | 下午3:00 | 下午4:18 |
| 莫繡安議員 | 下午3:00 | 下午4:18 |
| 穆家駿議員 | 下午3:00 | 下午4:18 |
| <u>增選委員</u> | | |
| 黃秋鑫先生 | 下午3:00 | 下午4:18 |

核心政府部門代表

| | |
|-------|------------------|
| 張皓壹先生 | 民政事務總署灣仔民政事務助理專員 |
| 歐陽亮先生 | 警務處灣仔警區交通隊主管 |
| 譚耀華先生 | 警務處東區警區交通隊副主管 |
| 鄧施諾女士 | 路政署區域工程師/灣仔區 |

| | |
|-------|--------------------------|
| 鄧加月女士 | 運輸署工程師/灣仔1 |
| 陳昆緯先生 | 運輸署工程師/灣仔2 |
| 黃俊文先生 | 運輸署工程師/灣仔3 |
| 黃柏濂先生 | 運輸署工程師/特別職務 |
| 梁凱琪女士 | 運輸署高級運輸主任/灣仔 |
| 曾惠怡女士 | 地政總署高級產業測量師/港島東2 |
| 鄭小萍女士 | 地政總署首席產業主任/港島東/土地管制及契約執行 |

運輸署及巴士公司代表(出席第5項議程討論事項)

| | |
|-------|--------------------------|
| 楊柳江先生 | 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)2 |
| 劉馨文女士 | 運輸署運輸主任/巴士發展(港島2) |
| 郭鎮源先生 | 城巴有限公司營運經理(港島) |
| 黃嘉俊先生 | 城巴有限公司經理(策劃) |
| 曾健鋒先生 | 城巴有限公司高級企業傳訊主任 |
| 王新裕先生 | 城巴有限公司策劃主任 |
| 陳栢康先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務) |
| 禰嘉豪先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務) |
| 李曜生先生 | 九龍巴士(一九三三)有限公司主任(車務支援) |

秘書

| | |
|-------|---------------------|
| 尤恬兒女士 | 民政事務總署行政主任(區議會)4/灣仔 |
|-------|---------------------|

開會詞

主席歡迎委員及政府部門代表出席第七屆灣仔區議會轄下交通運輸委員會第八次會議。

第1項：通過灣仔區議會轄下交通運輸委員會第七次會議紀錄

2. 主席表示，秘書處在是次會議前沒有收到委員提交修訂建議。
3. 經李文龍議員動議，莫繡安議員和議，第七次會議紀錄獲得通過。

第 2 項： 灣仔區主要臨時交通措施概覽
(交通運輸委員會文件第 6/2025 號)

4. 運輸署高級運輸主任/灣仔梁凱琪女士簡介第 6/2025 號文件。
5. 委員沒有提問，主席請委員備悉上述文件。

第 3 項： 運輸署/路政署過去兩個月在灣仔區內完成、正在施工或規劃中的主要小型交通改善工程項目及時間表
(交通運輸委員會文件第 7/2025 號)

6. 運輸署工程師/灣仔 3 黃俊文先生和路政署區域工程師/灣仔區鄧施諾女士簡介第 7/2025 號文件。
7. 委員沒有提問，主席請委員備悉上述文件。

第 4 項： 灣仔區交通運輸工程概覽
(交通運輸委員會文件第 8/2025 號)

8. 路政署區域工程師/灣仔區鄧施諾女士簡介第 8/2025 號文件。
9. 委員沒有提問，主席請委員備悉上述文件。

第 5 項： 二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃
(交通運輸委員會文件第 9/2025 號)

10. 主席歡迎下列人士出席會議：

運輸署

高級運輸主任/巴士發展(港島)2 楊柳江先生
運輸主任/巴士發展(港島) 劉馨文女士

城巴有限公司

營運經理(港島) 郭鎮源先生
經理(策劃) 黃嘉俊先生
高級企業傳訊主任 曾健鋒先生
策劃主任 王新裕先生

九龍巴士(一九三三)有限公司

助理經理(車務) 陳栢康先生

助理經理(公共事務)
主任(車務支援)

禰嘉豪先生
李曜生先生

11. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(港島)2 楊柳江先生向委員會匯報「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」，並邀請委員就有關計劃提出意見。

12. 委員的提問綜合如下：

- (i) 早前第 1 號線的終點站由堅尼地城縮短至中環(港澳碼頭)，有市民認為是次延長第 1M 號線的終點站至中環(港澳碼頭)的最終目的，是要取消第 1 號線的服務，提問延長第 1M 號線的路線的原因為何，如是否有載客量較低等數據的考量；
- (ii) 現時行經跑馬地的巴士路線，如第 1 號線的脫班情況嚴重。第 1M 號線的路程相對較短，可預見的交通問題相較其他巴士路線少，服務相對穩定。若第 1M 號線的終點站延長至中環(港澳碼頭)，巴士公司有否採取相應措施，以確保服務穩定性；
- (iii) 有不少居民反映仍有前往西區的需要，期望第 1 號線恢復駛經堅尼地城。雖然城巴因應第 1 號線的服務重整，新增免費轉乘第 5B 號線和第 10 號線往摩星嶺或堅尼地城的優惠，但乘車時間會因轉乘而增加 20 至 30 分鐘。因此，委員請城巴確保第 5B 號線和第 10 號線班次到達轉乘地點的時間能銜接第 1 號線班次的到站時間，以減少候車時間；
- (iv) 現時第 1 號線的候車時間較長，而第 1M 號線與第 1 號線在灣仔至中環的行車路線大致重疊，加上該路段的交通擠塞嚴重，因此關注第 1M 號線延長路線後，會延長兩條巴士路線的候車時間；
- (v) 第 1M 號線和第 1 號線的單程收費分別為 7.5 元和 4.8 元，將來會否統一兩條路線的收費為 4.8 元；或為第 1M 號線往來灣仔和跑馬地的路段增加分段收費，使兩條巴士路線在此路段的收費一致，藉此分流乘客到第

1M 號線；

- (vi) 高士威道的交通經常擠塞，倘若第 18 號線往北角方向的班次不再駛經永興街，改經高士威道前往英皇道，可能導致此路線的脫班情況更嚴重。委員提問改經高士威道的原因，是否因為原先駛經永興街的路段載客率低；
- (vii) 第 980X 號線部份班次的終點站由烏溪沙站延長至十四鄉，行車時間將因此增加約 10 分鐘。巴士公司會否於延長行車路線後，維持班次或增加車輛數目。如果班次維持不變，會否調整開車時間；
- (viii) 巴士公司會否將建議取消的第 104 號線特別班次納入常規班次；
- (ix) 因應第 905 號線介乎中環至會展站之間行車路段平均載客率偏低，運輸署和巴士公司建議縮短行車路線，並改以中環(民吉街)為終點站。然而，委員觀察到在中環站上車前往灣仔的乘客為數不少，提問為何取消此行車路段。要求運輸署和巴士公司提供擬議取消路段的載客率；
- (x) 如果乘坐第 8X 號線的乘客由跑馬地出發前往太古城方向，可在維多利亞公園轉乘其他巴士，而當中只有第 2A 號線提供免費轉乘優惠，提議為其他前往太古城方向的巴士，例如第 2X 號線、第 77 號線增設轉乘優惠；
- (xi) 運輸署和巴士公司有否因應「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」的服務調整，制定相應措施以提升班次的穩定性，例如增加或縮減班次和車輛；
- (xii) 巴士公司如何通知乘客服務重整後的乘車安排；
- (xiii) 區內巴士路線是否有俗稱「鬼車」的情況出現，譬如某些巴士班次顯示於巴士公司的流動應用程式或巴士站的顯示屏上，但實際上卻沒有該巴士出現，在計算載客率時，是否有減去屬「鬼車」的班次；

- (xiv) 如同一時間有兩架巴士開出，巴士公司在此情況下如何計算載客率；
- (xv) 區內有巴士路線在繁忙時段的班次脫班，其後在非繁忙時段補回在繁忙時段沒有開出的訂定班次。請運輸署於下次會議提供區內巴士路線的服務承諾，以及是否有脫班的具體情況；及
- (xvi) 就是次「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」，整體而言，巴士公司是否有空間增加轉乘優惠和實施分段收費。

13. 運輸署/巴士發展(港島)2 楊柳江先生綜合回應如下：

- (i) 延長第 1M 號線的終點站至中環(港澳碼頭)的主要目的不是為了取消第 1 號線的服務，而是向跑馬地和黃泥涌峽道的居民提供多一個更快直達中上環一帶的選擇；
- (ii) 因應第 1M 號線的路線延長，車輛數目亦會相應由 5 部增加至 7 部，以維持現有的服務班次；
- (iii) 備悉委員要求確保第 1 號線到達轉乘地點的時間，能夠銜接第 10 號線和第 5B 號線的到站時間。巴士公司現正審視有關巴士路線的時間表，以確保配合新設的轉乘安排；
- (iv) 第 18 號線的擬議改動主要包括兩方面。第一，不再行經德輔道西近正街一帶的繁忙路段，有助節省行車時間。第二，改經高士威道，為前往銅鑼灣中心地段的乘客提供更直接的巴士服務。因此，第 18 號線的行車時間在兩項改動的互相抵消下，與現時沒有太大分別；
- (v) 現建議將第 980X 號線部份班次編為特別班次，有關班次的終點站由烏溪沙延長至十四鄉。現時由烏溪沙開出的 10 個班次，其中 4 個班次會改為由十四鄉開出的特別班次；至於現時由金鐘開出至烏溪沙的 8 個班次，其中 4 個班次改為以十四鄉作終點站的特別班次。經

評估後，車輛數目無需作出變更；

- (vi) 政府一向鼓勵各專營巴士公司在確保能夠維持適切及有效率的公共交通服務情況下，因應其營運情況及社會經濟環境，為乘客提供更多的票價優惠，以減輕市民的交通費用負擔。然而，基於自由營商的精神，提供票價優惠屬個別公共運輸服務營辦商的商業決定。該署備悉委員就第 8X 號線提供更多前往太古城轉乘優惠，和就第 1 號線增加分段收費的建議；
- (vii) 該署將於會後補充因應是次巴士路線計劃的整體車輛數目變動、區內巴士路線的服務承諾和脫班情況；及
- (viii) 該署透過比較服務詳情表時間表上的班次和實際開出的班次，來計算脫班情況。巴士公司會根據實際載客情況計算載客率，不會將未曾開出的班次視為已開出的班次。

[會後補註：運輸署於 2025 年 5 月 13 日就委員於會議上的提問提供補充資料(見附件)。]

14. 城巴有限公司經理(策劃)黃嘉俊先生綜合回應如下：

- (i) 第 1M 號線約三至四成的乘客，為前往金鐘至中環一帶的跑馬地居民，因此城巴向運輸署建議延長該路線的終點站至中環(港澳碼頭)，向跑馬地居民提供更多一個更快前往中環一帶的選擇。第 1 號線的服務將維持不變；
- (ii) 第 1M 號線延長至中環(港澳碼頭)後，將行經灣仔北岸，即告士打道等路段，其行車時間會因此較第 1 號線快約 5 分鐘。第 1M 號線的車輛數目亦由 5 部增加至 7 部，以維持服務水平；
- (iii) 正如運輸署代表表示，第 18 號線的行車時間在兩項擬議改動下此消彼長，因此整體行車時間不會有太大分別。兩項擬議改動的目的，是為西區居民提供更快的方式前往銅鑼灣。城巴備悉委員對於高士威道在服務

調整後可能加劇交通擠塞的關注，並會密切監察落實調整後的情況；

- (iv) 營運部會密切所有巴士路線，包括第 980X 號線的行駛情況。如有事故發生，城巴會聯絡控制中心，適時作出車務調動安排，配合乘客需求；
- (v) 超過百分之八十五的第 905 號線乘客往來九龍至中上環一帶，而該路線介乎會展至中環的行車路段平均載客率持續偏低，僅為個位數百分比。為配合擬議的路線修改，將為第 905 號線新增轉乘優惠，包括第 1 號線、第 5B 號線、第 914 號線等路線，供受影響乘客使用；
- (vi) 有關第 8X 號線的轉乘優惠，乘客除了可免費轉乘第 2A 號線外，還可免費轉乘第 2 號線和第 81 號線前往太古城一帶，轉乘地點為維多利亞公園，詳情可參考城巴網頁；
- (vii) 就整體車輛數目的變化，因應部分路線的延長，例如第 1M 號線將額外增加兩部車輛，以確保班次穩定性。至於委員關注的其他路線，例如第 18 號線和第 980X 號線，城巴會密切監察改動後的乘客需求和班次情況，必要時會調整資源配置和車輛數量，以應對乘客的需求變化；
- (viii) 城巴透過在其手機應用程式更新相關路線頁面的資訊和在受影響的車站張貼通告，提醒乘客路線改動的資訊；
- (ix) 澄清不存在「鬼車」的情況，在計算載客率時，只會將實際有開出的班次納入計算；
- (x) 如巴士沒有按應用程式顯示的到站時間到達，可能是報站系統出現故障。如委員發現有類似情況，可在會後向他們提供相關資料，以便進行調查；及

- (xi) 城巴的服務承諾是按照班次時間表列出的班次提供服務。路面狀況、車長臨時缺勤及車輛故障等因素均會影響班次的準繩率，呼籲議員和市民就個別脫班情況通知巴士公司。城巴會就每宗個案進行詳細調查，採取相應改善措施及向公眾交代原因。

15. 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務)禰嘉豪先生和主任(車務支援)李曜生先生綜合回應如下：

- (i) 第 980X 號線在延長路線後，上午和下午的班次數目均會維持不變。由十四鄉開出巴士的時間會因應路線延長進行調整，以確保巴士到達烏溪沙的時間與現時相近；
- (ii) 九巴會密切留意第 104 號線取消特別班次後的載客量，然後審視是否需要調配資源，確保巴士服務配合乘客需求；
- (iii) 九巴透過網站公告和在受影響的車站張貼通告，提醒乘客有關路線改動的資訊；及
- (iv) 正如運輸署和城巴表示，現時第 905 號線介乎中環至灣仔的路段載客量較低，因此建議將該路線縮短至中環。乘客可以選擇現有的其他巴士路線，如第 914 號線、第 104 號線，以及利用新增的轉乘優惠，往返灣仔及第 905 號線沿線的不同地點。

16. 委員沒有其他提問，主席宣布是項議程討論完畢，並請運輸署和巴士公司代表先行離席。

第 6 項： 其他事項

17. 委員的意見和提問綜合如下：

- (i) 有市民反映現時行人過路處的新型輔助裝置發出紅光，對鄰近居民構成一定程度的滋擾；
- (ii) 巴士轉彎時車廂內的聲量過大，對市民造成滋擾；

- (iii) 有單車和滑板車在行人路行駛，包括銅鑼灣道、禮頓道、軒尼詩道、駱克道、高士威道等；
- (iv) 有顧客於個別食肆外排隊阻塞行人路，受影響的位置包括軒尼詩道、耀華街；
- (v) 接送學生車輛在肇輝臺附近停留導致交通擠塞；
- (vi) 摩理臣山道、堅拿道、禮頓道和體育道交匯處不時有交通意外發生；
- (vii) 香港大球場附近道路每逢有大型活動舉行，通常在下
午五時開始封路，有居民提議對於一些規模較小的活
動，是否可以考慮延遲封路時間；
- (viii) 有市民反映銅鑼灣消防局轉入興發街的路段狹窄，導
致行人有時不得已需走上馬路。提議在該處增設欄杆
和標示牌，以保障行人安全；
- (ix) 有不少學習駕駛人士在藍塘道與成和道交界處上駕駛
課，導致該處交通擠塞。提議運輸署考慮繞道箕璉坊前
往蟠龍道，然後左轉駛回冬青道，以改善交通擠塞；及
- (x) 大坑道天橋部分路面凹陷，仍有積水情況。

18. 運輸署高級運輸主任/灣仔梁凱琪女士綜合回應如下：

- (i) 一般而言，巴士在轉彎或快速行駛時發出的聲音，是為了
提示車長或需減慢車速，以防止意外發生。如發現個別車
輛發出的聲量過大或不尋常，委員可將情況告知署方，署
方會轉介至有關巴士公司跟進，讓巴士公司為有關車輛進
行詳細檢查；及
- (ii) 有關大球場活動的封路安排，署方會與警方協調封路的範
圍和時間，評估是否有空間作出調整。

19. 運輸署工程師/灣仔 1 鄧加月女士、工程師/灣仔 2 陳昆緯先生和工程師/特別職務黃柏濂先生綜合回應如下：

- (i) 會將委員就有關安裝在行人過路處的輔助過路設施發出紅光的提問和意見，轉介至運輸署相關組別跟進；

[會後補註：運輸署於 2025 年 4 月 24 日提供補充資料指，該署已聘請香港大學的專業學術團隊，評估輔助裝置在提升行人安全方面的成效，例如行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況。有關評估預計於本年第三季完成。]

- (ii) 銅鑼灣消防局轉入興發街的行人路原本已經較為狹窄，若再增設欄杆和指示牌，會進一步佔用行人路空間，導致行人通行不便。惟署方理解公眾及議員的關注，因此正準備相關的擬議交通措施並會展開地區諮詢；
- (iii) 署方會與駕駛學校研究委員就學車路線的提議是否可行；及
- (iv) 署方早前已在體育道和黃泥涌道的路口施行優化工程，包括於去年年底在路面增設黃色橫條道路標記。現時該處劃有雙白線、「慢駛」道路標記、「十五米前停車」交通標誌。署方會與警方檢視現有的交通標誌是否足夠和清晰，並會繼續提醒駕駛者注意周圍環境和交通指示。

20. 警務處灣仔警區交通隊主管歐陽亮先生綜合回應如下：

- (i) 警方就近日一宗單車由柯布連道行人天橋衝往地面行人路的意外，加強巡查區內單車和滑板車在行人路行駛的情況，暫時未見有類似情況發生。如發現區內有以上非法行為，警方會致力打擊和嚴厲執法；
- (ii) 就排隊等候進入食肆的人群阻塞行人路的情況，警方會向有關食肆作出勸喻，並與之商討如何優化排隊輪

候的安排；

- (iii) 警方會到肇輝臺附近就堵塞交通的車輛加強執法，並與學校討論制定分段接送學童的時間表，以及改以其他方式接送學童的可能性；
- (iv) 交通部執行及管制組現時均會於每星期的不同時段派員到摩理臣山道、堅拿道、禮頓道和體育道的交匯處，包括提醒道路使用者注意安全和加強執法；及
- (v) 會將委員就有關延遲香港大球場封路時間的提議，轉介至交通總部跟進。

21. 路政署區域工程師/灣仔區鄧施諾女士回應指，會將大坑道天橋路面積水的情況轉介至相關組別跟進。

第 7 項：下次會議日期

22. 主席宣布下次會議於 2025 年 6 月 10 日(星期二)下午 3 時正舉行。

23. 議事完畢，會議於下午 4 時 18 分結束。

灣仔區議會秘書處

2025 年 5 月

運輸署於 2025 年 5 月 13 日就委員於會議上的提問提供的補充資料

| 委員的提問和意見 | 要求運輸署於會議後提供的補充資料及回應 | 運輸署回應 |
|--|--|--|
| 1. 關注區內有巴士路線出現脫班情況，當中列舉包括第 1 號線和第 18 號線 | <ul style="list-style-type: none"> 運輸署需提供區內巴士路線的服務承諾，以及是否有脫班的具體情況 | <p>巴士脫班是指個別巴士路線的實際行走班次少於運輸署就該路線的服務詳情表內所訂明的班次數目。專營巴士公司會以四個時段計算脫班率(即早上繁忙時段、傍晚繁忙時段、兩個繁忙時段之間的時段，以及傍晚繁忙時段以後的時段)，若每個時段所錄得的實際班次數目與該時段在服務詳情表規定班次數目不符，即屬脫班。換言之，即使在另一個時段補回沒有行走的班次，也不會被視為補回原有時段的班次。</p> |
| 2. 關注區內有巴士路線在繁忙時段的班次脫班，其後在非繁忙時段補回在繁忙時段沒有開出的訂定班 | <ul style="list-style-type: none"> 按運輸署的日常監察，區內巴士路線是否有出現「鬼車」的情況。如有，在計算載客率時，是否有減去屬「鬼車」的班次 | <p>運輸署一向非常關注專營巴士服務的穩定性，恆常地透過各個渠道，包括審核專營巴士公司的營運報表、實地調查，以及乘客投訴或建議等，以密切監察專營巴士公司有否出現脫班的情況。</p> |
| 3. 關注區內巴士路線是否有俗稱「鬼車」的情況出現，譬如某些巴士班次顯示於巴士公司的流動應用程式或巴士站的顯示屏上，但實際上卻沒有該巴士出現 | <ul style="list-style-type: none"> 如同一時間有兩架巴士開出，巴士公司在此情況下如何計算載客率 | <p>本署一直密切監察灣仔區內巴士路線的服務，就委員關注的城巴第 1 及 18 號線，本署曾於 2024 年下半年合共進行了 5 次實地調查。調查結果顯示，相關巴士路線的班次大致符合服務詳情表的規定，服務大致正常。</p> <p>在專營巴士的日常運作中，部分路線於繁忙時間會出現中途站的乘客較難登車或輪候時間長的情況，巴士公司會視乎需求安排額外特別班次於中途站起載，以加快疏導乘客。此外，如巴士服務受突發事故影響(例如因交通阻塞而未能按原定時間開出)，巴士公司會盡量調配車輛作出類似應變，以減少事故對乘客造成的影響。在計算有關載客率時，所有載客營運車輛的乘客量及相關車輛的可載客量均會納入在載客率的計算之內。</p> |
| 4. 整體而言，就是次「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」，巴士公司是否有空間增加轉乘優惠和實施分段收費，當中包括但不限於建議第 1M 號線在延長行駛路線後實施分段收費 | <ul style="list-style-type: none"> 運輸署需提供因應「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」優化轉乘優惠和分段收費計劃的具體詳情 運輸署和巴士公司有否因應「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」的服務調整，制定相應措施以提升班次的穩定性，例如增加或縮減班次和車輛 | <p>在現行機制下，運輸署每年都會因應地區發展、人口變遷、運輸建設的落成、區內現時及已計劃的公共交通服務等，透過巴士路線計劃持續優化現有的巴士服務網絡，並為發展中及新發展地區規劃適當的巴士路線及調整服務。一方面希望能更配合市民的出行需求，另一方面可更有效運用資源，令巴士服務可持續發展。</p> <p>運輸署及巴士公司於「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」建議共 16 項巴士服務調整。若相關建議得以落實，整體而言，繁忙時段的車輛分配會增加一輛雙層巴士以及新增共四項八達通轉乘優惠。詳情可參閱「二零二五至二零二六年度灣仔區巴士路線計劃」(會議文件第 9/2025 號)的附表、附件四及附件七。</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>政府一向鼓勵專營巴士公司在確保能夠維持適切及有效率的公共交通服務情況下，因應其營運情況及社會經濟環境，提供不同的票價優惠。然而，基於自由營商的精神，提供票價優惠，例如分段收費、巴士轉乘優惠、小童半價優惠等屬個別公共交通營辦商的商業決定。雖然如此，運輸署會繼續鼓勵巴士公司盡可能提供更多轉乘優惠及分段收費，以減低市民的公共交通開支。</p> |
|--|--|--|