

討論文件

中西區交運會文件第 26/2021 號

巴士路線計劃之困境 - 針對特快路線 5X

背景：

自港島綫西延段通車以來，服務西區之路面交通服務乘客錄得比預期大之跌幅，乃因過去之巴士服務與市民期望不相稱所致。

本來，藉鐵路通車進行重組，節省鐵路駁接用車及改善路線加快車程提升乘客體驗乃美事一樁，對各方皆有裨益，可惜巴士公司在過去數年制訂方案時，忽略重組方案細節對乘客帶來之影響，終導致民間反對聲音四起，大量重組方案未能通過。5X 線是其中一個例子。城巴曾於 2014 及 2016 兩次提議 5X 加快車程，方向完全正確，但兩次都因為細節出錯而無法通過方案。

1. 2014 年港島綫西延重組計劃時，城巴曾建議 5X 過西祥街直達中環，5、5C、5P、5S 同時取消。如巴士公司在面對石塘咀議員聲音時不採取消極態度直接收回方案，而是 將 5、5C、5P 及 5S 線之部份用車，改為石塘咀日富里來往銅鑼灣，以讓 5X 城西道上橋方案有補償，則居民及議員代表很大機會接納提議之餘，亦可減少 5X 乘客流失，甚至可減少無辜株連他區（如屬灣仔區之大坑）。但巴士公司策劃部未有嘗試為乘客設想，盡力減少對乘客之不良影響，一味盲目削減服務，實屬失職！
2. 2016 年巴士路線發展計劃中，城巴建議 5X 往堅尼地城不停金鐘、匯豐總行及雪廠街，改行夏慤道天橋加快車程。就乘客數據而言，5X 線於金鐘上落甚少，續停金鐘的確窒礙灣仔區之大多數乘客享用特快服務，但如果不作任何補償直接跳過金鐘，的確會引起上班族反彈。如巴士公司能考慮於 下午繁忙時間提供特別班次服務金鐘上班族特快返回堅尼地城（例如以 10 號線名義提供特別班次 10X，由皇后大道東開往堅尼地城，同時惠及合和中心一帶乘客），方案很可能獲得接納！

18P 線是其中一個例子。新巴已於 2015 年停駛 43X，減少堅尼地城至灣仔之服務。本來 18 及 18P 線略為調減班次已能適量節省資源，但新巴仍然執意在中西區與東區均強烈反對之下再行削減 18 線服務，終致今日亂局。

另外，新巴於 2016-2017 年度計劃中曾建議 18X 線延長至小西灣，但因建議走線會忽略鰂魚涌及西灣河而被反對。其後新巴試辦之濃縮版計劃—88X，由小西灣直達西區受到乘客歡迎，最後成功增設傍晚返回東區之班次並加班。可惜，西區居民並未受惠於 88X 線之增設。

問題：

1. 巴士公司未有在提出方案時妥善地將受影響人次減至最低，運輸署明顯把關不力。請問運輸署為何未有留意巴士公司之資源調配，並建議巴士公司略為修訂方案，以將受影響人次減至最低？
2. 請巴士公司解釋 2014 及 2016 兩次 5X 線提速方案中，為何未有對受影響乘客作出適切補償，換取議員同意對乘客有利之改動。
3. 由於市區重建，西區並無大幅度人口減少，未來公民邨地皮（「加惠民道公營房屋發展計劃」）亦會為西區帶來新增人口。因公民邨距離地鐵站相當遠，且西區車位極為緊張，居民不會全部乘搭鐵路或駕車出入。此外，現時西寧街一帶居民出入極不方便，只能步行長距離往地鐵站或乘搭極慢的巴士往灣仔區。因此，除削減服務節流外，請巴士公司針對西區提出開源方案。如每年之巴士路線計劃均未見開源計劃，便利乘客選乘巴士，巴士公司與乘客之間的溝通餘地將會進一步收窄。
4. 因城巴 5P 線被取消，而 43M 亦未延長至中環以讓 5X 改行中環灣仔繞道直達灣仔北，西寧街一帶沒有前往入境處一帶商廈之巴士服務作補償。因此，會否考慮將 18P 全日所有班次或其部份班次遷移至堅尼地城（西寧街）總站開出？
5. 為何 2016-2017 年，巴士公司有信心讓 18X 每日朝七晚八（假期則朝九晚八）來往堅尼地城及小西灣，但到了今天卻一班早上去程及一班下午回程都不願意向西區居民提供？巴士公司解釋因需求偏低而暫

不考慮 88X 增設以西區居民為主要服務對象之班次。難道當年 18X 的計劃只是亂寫，未有對來往小西灣乘客數量作周詳考慮？

6. 承上題，如當年計劃並非亂寫一通，則**西區早上往小西灣及小西灣下午往西區應能支持至少數班直達班次**，而 780/788 號線與西區路線間之轉乘計劃的覆蓋面亦有增加空間，吸引市民選乘巴士來往東西兩區。；巴士公司堅拒試辦 88X 以西區居民為主要服務對象之班次，則我等只能歸納為「**巴士公司在 2016-2017 年針對 18X 之計劃是亂寫一通**」。如此一來，恕本會各委員未能相信本年度針對 18 系路線（尤其是 18P 縮減至只在早上繁忙時間服務）之計劃是有助於提升路線效率及乘客選乘意欲，故此我等更加沒有支持 18P 削減服務的理由。

要求：

1. 停止削減巴士服務，並檢討巴士公司經營方針及現有服務漏洞。勿將所有雞蛋放在同一籃內，例如單靠機場「A」線、長途過海線等維持公司利潤。平衡各區乘客需要，盡量平衡地從各區賺取符合該區人口比例之利潤方為萬全之策。
2. 積極研究修訂港島綫西延重組計劃，以及 2016-2017 年度巴士路線計劃中之 5X 改道建議，為原計劃中被忽略之乘客提供補償，以完成對 5X 路線發展有利之提速方案，增加堅尼地城居民乘搭巴士之意欲。我等特別希望提醒巴士公司，為 5X 線提速並非只有 5X 線會受惠於乘客增長，亦會**直接影響居民來往不同目的地之交通工具取向**。居民**日常生活中有越多乘搭巴士之誘因，將會提升其對 5X 以外其他巴士路線之興趣**，從而改善地區巴士服務生態。
3. 巴士公司應考慮提供 5X 由摩星嶺開出之特別班次，接載居民往灣仔區上班，以及照顧學生放學後前往灣仔區補習或消遣之需求。
4. 大致將 18 及 18P 還原至 2015 年 5 月 10 日前之服務狀態，**即將 18P 線往北角還原至水街直出干諾道西，以及將 18 線總站遷回石塘咀並提供全日服務**。晚上八時後，可將 18 線延至堅尼地城開出取代 18P 線往北角之班次，而 18 線北角往石塘咀則停駛，只提供 18P 線北角往堅尼地城特快服務，北角往上環受影響乘客可改乘 2、619 等路線。另 18P 線往北角可加停水街，並維持中山公園設站，以讓**不欲乘搭 18「陪兜」中區之西營盤乘客移玉至水街或中山公園登車**。

5. 18X 線應延長服務時間，提供晚間服務。假日頭班車亦應考慮提早。
6. 巴士公司應回應上年提出之訴求，試辦 88X 早上往小西灣及下午往堅尼地城服務，並增加轉乘計劃涵蓋之路線，加以宣傳，方便市民選用便捷巴士服務。
7. 巴士公司應提供 18P 及 904 由西寧街總站開出的班次，方便居民往東區或長沙灣上班。

動議：

本會強烈反對 18P 大幅削減至星期一至五繁忙時間服務，超過五千人次受影響屬不可接受，西區不需要更多車輛駛入德輔道中的慢線！新巴必須立即撤回方案，並按照文件提出之需求重新制訂重組方案，盡快提交區議會審議。

動議人：黃健菁

和議人：彭家浩

文件提交人：

黃健菁

(秘書處於 2021 年 4 月 19 日收到)

附錄

2014 年港島綫西延時 5X 提速失敗原因

2013 年第十一次交運會：當時建議取消 5、5C、5P、5S，5X 不經石塘咀

(a) **陳學鋒議員**承認運輸署在諮詢過程中……海底隧道增設轉乘優惠。他支持 5X 號線的重組方案，認為有關改動能增加巴士服務的競爭力。他表示 904 號線……

2014 年第二次交運會：當時建議取消 5、5C、5S，5X 不經石塘咀，5P 改經正街往灣仔

(a) **陳學鋒議員**認為 5P 號線只在早上繁忙時段提供服務並不足以應付石塘咀與西營盤居民的需求，署方應增設其他全日行駛的巴士服務，讓西營盤居民在失去 5X 號線後仍能快捷地來往中環。

(e) **陳財喜議員**指委員於現階段難以接受署方提出的時間表……協助宣傳重組計劃。他反對署方取消 18 號線，並要求 5X 號線行經石塘咀一帶及保留 104 或 113 號線的行車路線，以滿足當區居民的交通需求。

分析：從上述言論可得知，5X 改動對堅尼地城有利，時任堅摩區議員陳學鋒對方案表示支持，但由於石塘咀區居民利益受損而沒有獲得任何補償，致使時任石塘咀區議員陳財喜提出反對，故最後為「保障各方利益」，他亦未能放行 5X 提速。可見**石塘咀沒有合理補償是 5X 線未能改動之原因**。

2016 年 5X 往堅尼地城提速失敗原因

2016 年第三交運會：當時建議 5X 不經金鐘往堅尼地城

(b) **陳學鋒議員**表示，他反對削減 3A……他亦反對 5X 號線的改道建議，因不少市民在**中環的中國銀行總行至渣打銀行總行一帶下班使用該路線回西區**，更改路線會迫使該批市民只能使用地鐵，對此他有保留。

(j) **梁景裕委員**表示，他對個別路線與其他委員持不同意見。他支持 5X 號線及 18X 號線的調整方案，因現時這兩條路線的競爭力很低，乘客量少，他支持**5X 號線削減金鐘的中途站，以改善路線的競爭力**。

(k) **葉錦龍委員**指出，M47 號線原先服務華富至金鐘……另外，他詢問**5X 號線在調整路線後，會否在金鐘海富中心外設中途站**。

梁景裕委員是巴士公司員工(其曾於二零一四年第四次交運會會議申報自己為來往中環至山頂 15 號巴士兼職車長)，有前線營運經驗。從上述言論可得知，前線員工認同 5X 不經金鐘對提升路線吸引力有利，但由於由居民角度而言，5X 不經金鐘會影響通勤人士，故時任堅摩區議員陳學鋒對方案表示反對，而時任增選委員、現任石塘咀區議員、交運會主席葉錦龍則提出反建議，暨盡量在容許提速之前提下減少受影響乘客，可見**照顧通勤乘客需要是 5X 線未能改動之主因**，但由於通勤乘客集中在繁忙時段乘車，其餘時段需求甚少，故 5X 主要乘客來源(灣仔區)須陪兜匯豐電車路，是 5X 繼未能擺脫石塘咀以外，衰落的另一原因。

為何 18P 線會於 2015 年起繞經正街？

2013 年第十一次交運會：當時建議取消 18，18P 改經皇室堡(不經西營盤)

(f) **盧懿杏議員**對運輸署積極聽取市民意見的態度表示欣賞。她反對運輸署取消 18 號線，**令西營盤的居民無法前往灣仔北**，擔心單靠原有的巴士路線未能應付西營盤居民於繁忙時段的交通需求，故促請署方最低限度保留 18 號線於繁忙時段的服務。

(h) **黃堅成議員**指運輸署的修訂建議只將半山由巴士重組的重災區變為災區，並將重災區遷移至西營盤。他表示，將 18 號線合併至 18P 號線，但 18P 號線卻不經西營盤一帶，令西營盤居民只能乘搭緩慢的 10 號線前往東區。他表示，居民由均益大廈步行至該區最近的港鐵站入口奇靈里，再前往列車月台約需 10 分鐘，已經足夠讓巴士乘客登車並到達灣仔，因此不同意港鐵服務可以解決該區居民的交通需要。

2014 年第一次交運會：當時建議取消 18，18P 改經皇室堡（不經西營盤），5P 繁忙時間服務由堅尼地城泳池（歌連臣街站）開出，經正街、中環碼頭往灣仔

(b) **甘乃威議員**強調委員對有關重組計劃的文件進行討論並不代表委員通過該份文件，反對運輸署每次對文件小修小補，測試委員對重組計劃的底線。他指 5P 及 104 號線改道後並不經正街及皇后街一帶，而且 5 及 18 號線的巴士服務將被取消，令上環及西營盤變成受重組計劃影響的重災區。他表示，除非運輸署能提供其他替代交通工具予上環及西營盤區居民使用，否則他反對署方取消 5 及 18 號線。

(k) **黃堅成議員**指 18X 號線的車資過高，質疑巴士公司及運輸署為了維持 A12 號線的客量而拒絕將 18X 號線的車資與路程相近的 702 號線**看齊。他表示，修訂建議將 18 號線合併至 18P 號線，但 18P 號線卻不經西營盤及上環一帶，令西營盤居民只能乘搭行車路線較長的 10 號線前往北角。他建議署方保留 18 號或重組 18P 號線的路線，讓西營盤的居民亦可以使用該條路線。

**黃議員所指路線實為新巴 720 線（來往西灣河嘉亨灣至中環港澳碼頭）。新巴 702 另有其線，屬九龍市區路線，來往長沙灣（海麗邨）及九龍塘（又一城）。

2014 年第一次交運會：當時建議取消 18，18P 改經皇室堡（不經西營盤），5P 繁忙時間服務由堅尼地城開出，經正街、中環碼頭往灣仔

(i) 黃堅成議員建議署方立即延長 18P 號線東行方向的服務時間至晚上 11 時。此外，他估計會有居民選擇乘搭巴士，省卻步行至港鐵站後再前往列車月台的時間，但交通服務重組後石塘咀及西營盤一帶的居民將失去 18 號線，18P 號線亦不會途經有關路段，迫使居民只能乘搭地鐵或選乘緩慢的 10 號巴士前往北角。他認為現時 101 號線的班次過密，建議巴士公司從 101 號線抽調部份巴士服務 104 號線。