

討論文件

中西區交運會文件第 27/2021 號

巴士路線計劃之困境 - 針對半山區路線 23B 及 103P 線

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。

因 23 線收費較高，巴士公司只在 23 線提供較密班次。乘客只好集中乘搭 23 來往金鐘站或灣仔區轉乘其他交通工具。多年來之服務不足因而使居民被逼接受半山區巴士路線較他區昂貴超過一半之現實。因半山區過海路線 103 往九龍方向車程均相當迂迴，故此半山區登車之乘客較多只將其往竹園方向之服務當作落山往灣仔區的「高價備用路線」，在公共小巴及 40M 服務不足時作為接駁其他交通工具或直達銅鑼灣之「逃生門」。只有九龍往港島方向之班次有較多乘客是由九龍登車直上半山區。

問題：

1. 置富區議員直言居民有意要求增設紅隧線，並建議以 103P 線作試點。既不用新增巴士資源行駛，亦可以增加 103P 之乘客基數，提升路線效率，**為何運輸署不採納南區之意見，安排巴士公司試行延長 103P?**事實上，103P 蒲飛路往紅隧車程只需約 30 分鐘，加上置富往蒲飛路一段，亦只是 40 分鐘，車程並不冗長。置富居民並非沒有選乘 103P 之誘因。
2. 巴士公司曾於 2017-2018 年度路線計劃中提議開辦路線 23X 由蒲飛路單向前往西灣河太康街。當年議員對路線的**主要微言是定價較高**。如略為調減收費則議員會接受增設新線方便居民往港島東上班。為何不考慮修訂方案？

3. 半山區學校林立，有不少學生從東區往半山上學，這亦是 23 於半世紀前開線的理由，惜 23 不能服務鰂魚涌至小西灣一帶。為何巴士公司不考慮向學生提供 23X 特別班次？

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. 維持 103P 線之服務，並按南區（置富）區議員及地區人士之建議，將路線延至置富花園開出。九龍區路線可考慮略為延長至太子站一帶，甚或改往九龍灣商貿區等通勤熱點，以收通勤路線之效。
3. 巴士公司不應只顧削減 23B 線服務。本會期望巴士公司能重新考慮修訂 2017-2018 年度計劃中建議增設之 23X 線。
4. 為照顧學生通學交通需求，除 23X 以西半山居民為服務對象之班次外，建議增設特別班次兩項，分別由柴灣小西灣，以及筲箕灣至鰂魚涌一帶往柏道、羅便臣道(可以高主教書院為尾站)，半山區走線按 23B 路線行走，便利東區中學生往半山區上學。如巴士公司願意作更進取之服務安排，則可再加設往蒲飛路班次以服務香港大學學生。

動議：

本會促請巴士公司停止一面倒削減半山區巴士服務，並考慮新增繁忙時間特別車，方便半山居民及沿線學校學生往返各區。此外，巴士公司應就個別路線永久減班安排諮詢區議會，以便乘客反映意見。

動議人：任嘉兒
和議人：葉錦龍

文件提交人：

任嘉兒 葉錦龍

(秘書處於 2021 年 4 月 19 日收到)

附錄

23X 線於 2017 - 2018 年度路線計劃中之不足

1) 未有正確指出路線之實際用途

運輸署傅定康先生在簡介 23X 路線時，竟以「預計行車時間可節省十分鐘」作推銷。事實上，23X 與 23 只有北角寥寥數站有所重疊。鰂魚涌及西灣河及 23 線未能覆蓋之區域。如議員及地區人士認為加快往北角（西部近炮台山站一帶）車程十數分鐘不值多付兩元車費，其實巴士公司可參考當時 18X 之定線，直接改行東區走廊往北角東部，不經電氣道，然則定線及收費亦會變得較合理。

2) 忽略學生作為潛在客源之角色

計劃中之 23X 只設蒲飛路往西灣河方向，顯然忽略東區往西區學生的需求，特別是半山區同時設有中小學及大學，理應有足夠需求向學生提供直達巴士服務。

議員發言節錄：

c. 甘乃威議員表示贊成增設 23X 號線，他建議增加三個班次，由上午 8 時起每 15 分鐘一班。他指 **23X 號線的車費略嫌過高**，他擔心收費過高會導致該線欠缺競爭力。他亦詢問可否於上環增設 18/18X 的巴士站 #，以方便上環區居民前往東區。

d. 鄭麗琼議員表示贊成增設 23X 號線，她建議服務時段由早上 8 時至 9 時 30 分。她認為 **23X 號線的車資過高**及希望加設由東區返回中西區的服務，以方便下班回家的居民。

i. 梁景裕委員……詢問九巴為何要增設 N737 號線**。他表示 **23X 號線的路線相比港鐵毫無競爭力，因為車費貴及行車時間長**，他建議行車路

線不要經歌頓道，**應利用東區走廊**。他表示 18X 改道後會增長車程，因此反對該建議。他反對刪除 H1 號線……

#（事實上，18 一直有在上環設站。而路線 18X 則已在其發言三年後通過改停上環港澳碼頭並改行中環灣仔繞道直達北角之服務提昇方案。）

**（實為 N373 路線，梁景裕委員沒有誤讀，N737 是會議紀錄筆誤）