

討論文件

中西區交運會文件第 28/2021 號

巴士路線計劃之困境 - 針對過海路線 101 及 104

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。101/104/113 線是其中一個例子。運輸署曾於港島綫西延通車重組計劃提出 101X 加強服務，為西區提供較快捷過海服務。加快車程方向正確，可惜，細節之不周詳使方案無法獲得足夠支持通過。

問題：

1. 來往堅尼地城至彩虹之 113 線主要客源為中環及灣仔南皇后大道東一帶來往九龍城，與 103 線之重疊不多。為何在首輪方案中會建議取消 113？運輸署以為西區是 113 線最主要服務對象？
2. 請巴士公司解釋 2015 年提議 101X 線提升至全日服務時，為何堅持以 104 及 113 縮短作交換？104 及 113 與 101X 接近沒有關係！為何不考慮修改 101 線服務作代替？

要求：

1. 積極研究加快西區經紅隧巴士服務，例如以試辦形式，抽調早上往九龍，以及下午至晚上（特別是在 641 服務時段之內）之部份 101 號線班次改行干諾道中、告士打道，為來往西區乘客提供較快捷服務。
2. 加強 101X 線服務，方便乘客來往九龍灣商貿區通勤，並將 101X 線重新加停紅磡海底隧道往港島及不改行中環金鐘電車路往觀塘，以免以路線提速、加快回車、減少擠塞為現今重組目標的策略「開倒車」。

3. 我們明白項目 (2) 中提及 101 線部份班次改行告士打道將使灣仔區往九龍班次減少，但灣仔區事實上仍有相當多服務來往紅磡至觀塘一帶而無須轉車，包括 111、115、619、641 等。雖然如此，我等亦希望向灣仔區提供一點補償。為提供更全面巴士服務予灣仔區居民，我等希望探討抽調至少幾班 104 頭班車至早上十時往白田之班次過金鐘後改行皇后大道東／灣仔道往九龍而不經灣仔北之可行性，以向灣仔南居民試行提供直達油麻地、旺角核心地段之巴士服務，增加路線客源。相關時段由灣仔北往九龍之服務可由項目 (2) 所述，101 改行告士打道之特快班次代替，及／或由巴士公司增設 301 灣仔北往紅磡收費廣場之特別車取代。由於灣仔北一帶均為商廈及康樂設施，基本上沒有常住人口，預料不會對灣仔區居民構成重大影響。
4. 為來往九龍東及新界東的乘客提供較廣泛轉乘優惠，範例可見文件後頁附錄。

動議：

巴士公司應正視冗長巴士路線影響營運效率的問題，以應對屯馬綫二期及南北綫通車後之乘客期望轉變，並透過充份照顧受影響乘客的路線重組以提升行車效率，減少交通擠塞對服務及乘客選乘意欲的影響。

動議人：黃永志

和議人：彭家浩、葉錦龍

文件提交人：

黃永志 彭家浩 葉錦龍

(秘書處於 2021 年 4 月 21 日收到)

附錄

建議可提供之轉乘優惠例子

港島西來往將軍澳／藍田／觀塘／九龍灣商貿區

港島西來往九龍／港島東	九龍／港島東來往藍田／將軍澳
18P／18X	690／694
904／905／905A／905P	98C／296C／796C
970／970X／971／973／X970	98D／796X／796P
	A22（往藍田）