

討論文件

中西區交運會文件第 33/2023 號

### 跟進「2023 - 2024 年度中西區巴士路線計劃」落實情況

#### 背景：

較早前運輸署公佈本年度巴士路線計劃，並同意巴士公司提出取消路線 43M 服務，惟並未正面回應上次會議中議員之提問。運輸署取消 40M 往華富路線的同時，城巴所謂「加強 40 往華富班次」的加幅非常之少，只有星期一至五早上七點半前往華富有較為頻密的班次，其餘大部份時段仍維持 20 甚至 30 分鐘方開出一班車，與合併前差別不大。我等相信類似情況會於 43M 及 971 線合併中出現，嚴重影響域多利道沿線持份者，包括沿線居民、西島中學師生、大口環各醫院的職工等日常出入。

本會曾多次強調 971 來回方向繞經華富、華貴及田灣相當迂迴，對南區過海乘客沒有吸引力，亦使行車時間更為不穩定，故此應避免過度合併服務範圍，維持乘客乘搭 971 過海的意欲。取消 43M 之同時，亦不在繁忙時段為域多利道沿線乘客提供補償服務，將無法為市民提供穩定的巴士服務，此問題與客量無關，但運輸署及巴士公司每次回覆均只指出會密切關注客量情況，並未正面回應市民期望巴士公司能提供穩定的巴士班次。本會有需要澄清未就取消 43M 線提出強烈反對是建基於希望運輸署及巴士公司維持於繁忙時間提供非過海巴士服務（例如本會建議提升 47P 線的服務水平）而非要求保留全條 43M 線。

我等曾於七月份乘搭及紀錄 971 線由九龍西返回西區之班次概況。原先 971 線於調查時段內之班次為 18:10、18:35、19:00、19:25 開出，惟結果顯示即使只計算總站開出時間，仍然是每日不盡相同，有部份日子班次由 25 分鐘變為 30 分鐘一班，亦有部份日子即使站長未有拉疏編定開車時間，系統仍顯示班次受阻未能準時抵站（詳情請參考附件）。可見現時的路線長度已令 971 線班次受交通情況有不理想的影響，如再大幅增加於南區繞路的範圍，恐怕脫班情況會更加惡化。

同樣問題亦於 4 號線及 71、71P、48 路線合併中出現，先撇開取消 71

及 71P 減少運載力帶來的負面影響，日間皇后大道西介乎正街至帝后華庭一段擠塞乃經常發生，巴士尚未駛抵南區班次已被打亂，屆時來往華富至黃竹坑一段乘客將無辜受西區塞車牽連，無了期久候 4 號巴士前往黃竹坑。

問題：

1. 運輸署尚未提供 973 線繞經西九文化區前後巴士路線載客數據。
2. 請運輸署提供原訂計劃中，971 線與 43M 線合併後的擬定行車時間表以供參考。
3. 本會理解修改 973 行車路屬試圖改善巴士班次受擠塞影響，但「穩定班次」一說並未回應本會提問：為何巴士公司會認為於尖沙咀碼頭乘搭 973 屬廣東道南端乘客的合理替補？碼頭一帶乘客大可選擇乘搭天星小輪過海，並於中環乘搭多條巴士路線或小巴專線前往薄扶林。既然運輸署及巴士公司認為新港中心分站乘客步行至中港城，以及北京站分站乘客步行至碼頭乘車亦屬合理步程，而方案初心是「穩定班次」，為何不乾脆於九龍公園徑北行近北京道設站（如同城巴 A25 往機場的設站概念）接載現有位於廣東道「北京道」分站乘客了事？
4. 運輸署及巴士公司尚未回應有關落車分段的提問：巴士公司有否考慮繁忙時間乘客眾多時，過海前下車的乘客下車時再次拍卡領取分段回贈會有困難？巴士公司會否安排旗下部份車隊安裝落車門八達通機並固定行駛設有「雙向分段」的巴士路線並增加乘客教育，以減少對乘客的影響？
5. 運輸署尚未回應「971 線已全線使用雙層巴士行走，合併路線後城巴將改派雙層巴士代替單層巴士行駛 971 實屬一紙空文」一說。請問運輸署對其核准的官方資訊與新巴實際提供的服務是否有深入了解？
6. 運輸署及巴士公司尚未回應加派巴士行走不會減少路線冗長增加沿線擠塞導致巴士班次不穩問題。由於 971 途經的旺角區道路交通較繁忙，容易因等候燈位及交通擠塞導致班次間距不穩。一旦擠塞出現，

即使以 100 部巴士行駛 971 線亦不會對港島區短途分段乘客有明顯幫助。本會一直表示關注的乃 971 走線相當長，繁忙時段班次並不穩定，且本會留意到現時 43M 線仍提供服務的情況下，繁忙時間 971 線駛經堅尼地城時仍有可能有乘客需要站立。如在現有三班往黃竹坑 47P 線以外完全不提供非過海巴士服務，域多利道巴士服務如何維持穩定班次及載客量供應？

7. 同上，請問運輸署及巴士公司，如何確保 4 號線取代 48 號線行駛華富至黃竹坑可維持班次穩定？困擾西營盤已久的擠塞問題如何解決？

要求：

1. 請再積極研究修訂重組計劃。本會曾建議研究 5X 及 43M 合併並行駛薄扶林道以提升西區來往南區及灣仔區巴士服務的可行性。如建議可取，則 971 線於南區未必需要雙向繞經田灣及華貴，有助減少車程冗長。
2. 為穩定域多利道巴士班次及保障運載力充足，以免影響域多利道沿線學校及通勤人士，巴士公司應考慮提升路線 47P 至上下午繁忙時間及學校放學時間雙向行駛。此舉因可同時惠及來往香港仔及黃竹坑一帶上課及上班的乘客，可能甚至比直接保留該時段 43M 線服務更符合乘客期望。如提升 47P 服務有困難，則最低限度請維持 43M 於上下午繁忙時間及學校放學時間的服務。
3. 請考慮修訂或撤回 973 線改路方案，以貫徹「穩定班次」的理念。
4. 巴士公司應妥善評估 971 線延長晚間服務時段對 970 及 970X 兩線帶來的潛在負面影響。

文件提交人：

彭家浩

(秘書處於 2023 年 9 月 6 日收到)