

九龍城交運會文件第 09/15 號

九龍城區議會交通及運輸事務委員會  
2015 年 1 月 8 日(星期四)

**議員提問：**

反對縮短 113 號行車路線，要求運輸署提供 113 號實際乘客量的數據

**運輸署回應：**

有關議員的上述提問，本署謹覆如下：

配合港島線西延線通車的公共交通服務重組計劃

2. 港島線於 2014 年 12 月 28 日伸延至港島西區，區內的公共交通工具運載能力大為提升、網絡更為完善，預計區內乘客的乘車模式亦有所轉變，相當數量專營巴士的乘客會轉乘鐵路。

3. 為避免交通資源重疊而引致浪費，及維持專營巴士的營運效益，運輸署制定了公共交通服務重組計劃(下稱“重組計劃”)。除了增加接駁新鐵路站的服務外，重組計劃亦整合部分重疊的服務、調整班次和理順迂迴的走線，在確保乘客仍有合適的替代公共交通服務下，能提升巴士網絡的效率、紓緩交通擠塞和改善路邊空氣質素。

隧巴第 113 號線縮短行車路線的方案

4. 就九龍城區而言，重組計劃中主要相關的為隧巴第 113 號線調整路線項目，有關詳情如下：

隧巴第 113 號線(彩虹 - 堅尼地城)：

- 縮短該線的行車路線至來往「中環(港澳碼頭) - 黃大仙」，並在西港島線通車後視乎乘客量的改變情況調整該線班次；及
- 新增該線與隧巴第 101 號線的八達通轉乘優惠安排。

5. 由於港島線的西營盤站還未啟用，運輸署會在該站使用後，再根據情況安排實施隧巴第 113 號線調整路線項目，換言之，該線不會於現階段更改行車路線。

6. 運輸署知悉九龍城區各位議員及居民，一直十分關注第 113 號線的路線調整方案。在檢視此方案時，我們亦考慮了一系列的因素：

- i. 現時隧巴第 113 號線的大部分客源集中於中上環、灣仔及紅磡等之間，而其行車路線有相當部分與鐵路系統(包括港島線伸延至港島西區)重疊，相信會令客源流失。
- ii. 由九龍城來往灣仔及中上環的乘客(即全線的大部分乘客)，可繼續使用縮短路線後的第 113 號線服務。而前往西區的一部分乘客，可透過該線與班次頻密的第 101 號線之新增巴士轉乘安排，以與現時第 113 號線相同的車資，往來九龍東與西區。
- iii. 由於現時第 101 號線在西區的載客量不高，而該線的班次亦頻密，相信能應付建議的巴士轉乘安排。運輸署及巴士公司會於重組計劃實施後，密切跟進該線的服務情況。
- iv. 此外，由彩虹、九龍城或紅磡來往西區的部分受影響乘客，可以直接乘搭以上提及的第 101 號線(觀塘(裕民坊)-堅尼地城)。而在彩虹、黃大仙及九龍城來往中區的乘客，亦可乘搭更為直接和頻密的第 111 號線(坪石-中環(港澳碼頭))。

7. 在港島線伸延至港島西區前隧巴第 113 號線的繁忙時間平均載客率約為 70%，而非繁忙時間平均載客率更只有約 30%。目前，我們正密切留意港島線西延後對該線乘客量的變化，並透過進行實地調查了解該線的最新營運情況。我們亦會在西營盤站使用後密切跟進該巴士線的服務情況。

8. 我們理解議員對調整巴士服務行車路線的關注，亦明白重組巴士服務對部分現有乘客帶來不便。然而，我們認為在善用巴士資源的原則下，上述的方案已考慮到議員的意見及平衡各方的需求，盡量將影響減至最低。在平衡整體乘客利益、善用資源、改善道路擠塞及空氣質素等的考慮因素下，我們希望大家可理解有關的方案。

**運輸署**

**2015 年 1 月**