

(資料文件)

九龍城區議會轄下
交通及運輸事務委員會
第八次會議工作進度報告

主旨

本文件旨在概述九龍城區議會轄下交通及運輸事務委員會(下文簡稱「交運會」)於 2017 年 3 月 2 日第八次會議所討論的部分事項。有關會議之討論詳情以最後獲交運會通過的會議記錄為準。

觀塘線延線公共交通服務重組計劃的最新安排

2. 運輸署表示，參考該署最新的調查結果，及考慮委員對重組計劃曾提出的意見後，修訂重組計劃中相關建議方案如下：(1) 取消九巴 212 號線(黃埔花園－長沙灣(深旺道))；(2) 擱置縮短九巴 7B 號線(紅磡碼頭－樂富)行車路線的建議方案；以及(3) 依照「改善及減少巴士服務的指引」中調減班次的基準，分階段調減乘客需求不高的巴士路線的班次水平。

3. 委員贊成保留九巴 7B 號線原有的行車路線，但對建議取消九巴 212 號線有保留。有委員認為運輸署提出以九巴 30X 號線代替九巴 212 號線，但對於不能受惠於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(下稱「2 元乘車優惠計劃」)的乘客而言，九巴 30X 號線的車資比九巴 212 號線昂貴。縱使受惠於「2 元乘車優惠計劃」的乘客不受影響，但車費的差額由政府以公帑補貼，變相令巴士公司獲利，故此促請運輸署考慮實施九巴 30X 號線雙向分段收費，以及安排單層巴士行走九巴 212 號線。而且，由黃埔乘搭港鐵前往伊利沙伯醫院，乘客需在油麻地轉乘列車前往佐敦，未能照顧長者及行動不便人士的需要。他們建議運輸署考慮由小巴營辦商或其他營辦商接辦九巴 212 號線的服務。

4. 亦有委員認為農曆新年期間，市民的出行模式有所改變，調查數據或因而出現偏差，質疑運輸署的調查能否反映現實情況，並認為 2016 年 1 月至 3 月的數據不能與 2017 年 1 月至 2 月的數據相比，建議運輸署在普通日子蒐集數據，並以同等時段的數據作比較。

5. 運輸署表示，自觀塘線延線通車以來，該署一直與區議會保持溝通，期望議員支持重組方案，將現有巴士網絡的資源調撥至有需要的地方，例如在區內新發展的地區加強巴士服務，以配合社區發展，以及分階段在區內設有上蓋的巴士站加設實時巴士到站資訊顯示屏和座椅等乘客設施。

6. 運輸署在 2016 年 11 月蒐集受影響巴士路線的乘客需求變化數據，並於 2016 年 12 月 19 日把數據呈交至交運會，供各議員省覽，同時提出修訂重組計劃方案。經聽取議員的意見後，該署在 2017 年 1 月至 2 月再次蒐集有關數據，並察覺乘客出行模式和需求已趨穩定。由於乘客的出行模式或因農曆新年假期而有所改變，該署在農曆新年假期的前後(即分別由 2017 年 1 月 10 日至 20 日和 2017 年 2 月 6 日，即農曆新年公眾假期後的上班和上學日子，進行調查，以力求蒐集所得的數據持平和客觀。

7. 根據 2017 年 2 月中旬的調查顯示，九巴 212 號線在最繁忙的一小時於最高載客點的平均載客率為 19.5%。若與觀塘線延線通車前比較，該線的乘客量下跌近七成。倘若改以單層巴士行走該線，預計平均載客率不足四成，將仍然符合現行指引中取消路線的準則(在最繁忙的一小時內的載客率少於 50%)。

8. 運輸署亦表示並未收到有關專線小巴營辦商表示有意接辦九巴 212 號線的信件。惟按照初步評估，現時有 9 部雙層巴士行走九巴 212 號線，每部巴士載客量(連坐位及企位)約 130 人，以每輛公共小巴 16 個座位來計算，一部雙層巴士可供載客量為一部專線小巴的 8 倍，因此有關專線小巴營辦商必需派出龐大的公共小巴數目才能維持現時九巴 212 號線的需求和服務水平。此外，九巴 212 號線的行車里程為 8.1 公里，按照現時專線小巴的收費表，小巴營辦商最高可收取的單程車費為 10.2 元，高於現時九巴 212 號線車費為 5.1 元。上述初步資料可供參考，讓議員評估專線小巴是否為合

適和可行的替代服務。

9. 至於雙向分段收費建議，運輸署指出，九巴 30X 號線屬於較長途路線，如實施有關建議，將吸引更多短途乘客使用，會增加中途上落乘客的次數及停車時間，延長其行車時間，容易導致該線服務不穩，影響長途乘客使用該線的意欲。此外，以現時的技術而言，倘若實施雙向分段收費，乘客在中途站下車時，必須走到巴士前方的八達通讀卡器再次拍卡確認，以確保乘客付足車資和防止濫用，對巴士的日常營運有影響。

九龍城區議會秘書處

2017 年 3 月