

九龍城區議會轄下
交通及運輸委員會

反對運輸署屯馬綫調整計劃

要求重新規劃區內服務並進行直接公眾諮詢

運輸署於六月初，屯馬綫宣布通車後，倉卒提出《配合屯馬綫全面開通的公共交通服務調整計劃》（《計劃》），打算大規模削減九龍城區路面公共交通服務。我等同意屯馬綫通車是重組區內交通服務的良機，然而《計劃》內容絕非重組，理據非常薄弱，對依賴路面公共交通服務以及遠離港鐵站的居民非常不公。我等強烈反對《計劃》，並針對《計劃》內的建議有以下意見：

方案內容	反對意見
取消 11 號線	<ol style="list-style-type: none">11 號線覆蓋多條鐵路線，包括屯馬綫、荃灣綫及觀塘綫。由土瓜灣站前往佐敦站需要轉車兩次，難以理解何為「與屯馬綫服務範圍接近完全重疊」。相比之下，九巴 5A 號線來往尖沙咀及啟德，服務範圍與屯馬綫更加重疊，客量亦更低，運輸署及巴士公司做法完全違反常理。11 號線是九龍城區以至新蒲崗居民賴以前往伊利莎伯醫院的重要甚至唯一服務，運輸署及巴士公司貿然取消，必定重蹈於觀塘綫延綫通車後取消 212 而漠視長者需要的覆轍，影響日常出入，我等必定反對相關建議。若果運輸署及巴士公司認為 11 號線效率過低，應該考慮將與其服務範圍接近的路線進行重整，而非直接取消但不作補償。
取消 85B 線	<ol style="list-style-type: none">縱使我等同意 85B 與 85 號線明顯重疊，有重新規劃的需要，然而經我等於六月中進行的客量調查所見，85 繁忙時段客量可達 80% 以上，若取消 85B 而不將部分 85B 車輛調至 85，85 可能無法承載。取消 85B 必須提早 85 的頭班車，避免需要使用 85B 頭班車的乘客無車可搭
將 5C 車輛調至 5X 作半全日服務	<ol style="list-style-type: none">5C 是下路班次較為頻密而街坊十分依賴的巴士路線。下路遠離港鐵站，大幅削減下路服務班次而不作任何補償是完全不能接受的，我等必定反對相關建議。

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 5X 現時已為繁忙時段服務，加強 5X 至半全日服務理應只會影響非繁忙時段 5C 的班次，運輸署及巴士公司提出要削減 5C 班次，做法亦違反常理。 3. 若運輸署及巴士公司認為 5C 服務未能善用資源，理應連同服務範圍較重疊的 3B、21 以至其他由尖沙咀往中九龍的路線，例如 5、5A 作整體重組，而非單單削減 5C 班次了事，令街坊只能同時使用多條班次疏落的路線，影響出入便利。
<p>將 15 車輛調至 15X 作半全日服務</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15X 的行車路線的確能方便紅磡及土瓜灣居民前往東九龍，然而《計劃》中的 15X 由紅磡站出發的頭班車是下午一時。區內街坊不單無法於早上繁忙時段乘坐 15X 往東九龍通勤，15 班次卻同時被大幅削減，做法不能接受。 2. 15X 現時已為繁忙時段服務，加強 15X 至半全日服務理應只會影響非繁忙時段 15 的班次，運輸署及巴士公司提出要削減 15 班次，做法亦違反常理。

我等認為，《計劃》內容十分粗疏，完全未有了解區內居民需求，貿然集中縮班減車，漠視區內居民一直希望得到的新服務。因此，我等要求運輸署及巴士公司撤回現時的《配合屯馬線全面開通的公共交通服務調整計劃》，停止盲目減班收車。運輸署及巴士公司應先舉行直接公眾參與活動，讓運輸署及巴士公司可以更充分了解居民需要，然後積極考慮重新規劃區內路線，或適當地將路線合併或於特定時段內分拆，以改善服務效率。

謹此要求運輸署及九巴於會議前作出書面回應，並出席會議討論上述議題。

九龍城區議員

任國棟、郭天立、曾健超 聯啟

2021 年 9 月 1 日