

**離島區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**文件 T&TC 34/2016 號**

**配合南港島線(東段)通車的**  
**公共交通服務重組計劃**

**目的**

港鐵公司預計南港島線(東段)將於 2016 年年底通車。本文件旨向委員介紹就配合南港島線(東段)通車而建議實施的公共交通服務重組計劃(簡稱「重組計劃」)最新修訂方案，及諮詢委員對修訂後的重組計劃的意見。

**交通政策目標**

2. 現行的公共交通服務旨在提供安全、可靠、高效率和環保的交通運輸系統，以滿足市民在經濟、社會和康樂活動方面的需要，並促進香港的持續發展。政府的政策是以鐵路為公共運輸系統的骨幹，而專營巴士會與鐵路服務相輔相成，提供往來鐵路站的接駁服務和跨區巴士路線，以及在尚未有鐵路直達的地區仍繼續提供主要的公共交通服務。而其他公共交通工具，將會繼續輔助鐵路和專營巴士。

3. 運輸署一直致力協調各項公共交通服務的安排，以提高整體運輸網路的效率、避免交通資源重疊而引致浪費，紓緩交通擠塞，和改善路邊空氣質素。在新鐵路投入服務前，運輸署會評估有關新鐵路項目啓用後對其他路面公共交通服務的影響，並制定一系列公共交通服務重組方案。在重組方案中，除了增加接駁新鐵路站與周邊地區的巴士和專線小巴路線外，亦建議調整與新鐵路重疊和乘客量流失嚴重的巴士和專線小巴服務，包括調減班次、取消或合併路線、縮短或修改行車路線等；並會將剩餘的車輛調配至其他需求較高的路線上，以適當地調整各條路線的服務水平，來維持整體路面公共交通網絡的效率。運輸署亦會維持一些可供乘客選擇的替代服務，讓他們除可使用鐵路服務外，仍可選乘一些專營巴士及專線小巴服務。與此同時，經重整後的巴士和專線小巴路線會較少重疊及更為直接。在實施有關重組方案前，運輸署會諮詢受影響的區議會和相關持份者的意見，並會因應地區人士的意見，適當地修訂相關方案。

## 南港島線(東段)

4. 南港島線(東段)全長約7公里，為一條中型鐵路及採用全自動列車控制系統，由現時金鐘站伸延至新建的海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站，**附件1**展示南港島線(東段)的路線。在南港島線(東段)於2016年年底通車後，南區的公共交通服務整體運載力將顯著提升，區內居民可選擇更便捷的鐵路服務前往全港各區，所需的交通時間亦將大為減低。根據港鐵公司的資料，乘客日後由海怡半島站往來金鐘站，車程只需約11分鐘。

5. 在興建南港島線(東段)同時，政府亦委托港鐵公司提供接駁新建鐵路站的設施，讓居民能便捷地前往上述鐵路站乘搭鐵路服務。這些設施包括：

### 海洋公園鐵路站

- (i) 提供新泊車轉乘設施，可供停泊71部私家車；和
- (ii) 在該設施北面提供一個長約23米的專線小巴落客點。

### 黃竹坑鐵路站

- (i) 在A出入口外(即香葉道)建造兩個巴士停車處、一個專線小巴停車處、一個的士站和一個一般車輛上落客貨區；和
- (ii) 在B出入口外(即南朗山道)建造新的有蓋行人天橋連接鄰近的工業區。

上述設施的位置圖載於**附件2**。

6. 預計當南港島線(東段)通車後，乘客出行的模式將會有明顯的轉變。部分現時以專營巴士、專線小巴或其他路面交通工具轉乘港鐵的居民，日後將可步行至新鐵路站直接使用鐵路網絡。再者，鐵路較短及穩定的行車時間也會吸引相當部分原來使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路服務。由於乘客的出行模式和需求將會有很大轉變，預計有切實需要和有較大空間來調整和重組區內巴士和專線小巴的服務安排。

## 制訂重組計劃的考慮因素

7. 在制訂重組計劃時，運輸署會考慮一籃子的因素，當中包括：

- (i) 上文第 2 段所述的整體運輸政策；
- (ii) 通過重組及改善公共交通服務和加強各項服務之間的協調，維持高效率的公共交通網絡，以切合乘客需求的轉變；
- (iii) 公共交通工具之間須維持良性競爭，為乘客提供合理的選擇；
- (iv) 維持營運及財務上可行的專營巴士和專線小巴服務網絡；
- (v) 提供便利接駁新鐵路站的服務和行人設施，以便利乘客；
- (vi) 減少路面交通擠塞和廢氣排放，長遠改善環境；及
- (vii) 運輸署制定改善及減少巴士服務的指引(附件 3)。

8. 除了考慮南港島線(東段)啓用對居民帶來的效益及參考第 7 段所述各項考慮因素外，運輸署會從整個地區的交通服務網絡著手，採取區域性綜觀角度去檢視和重組巴士和專線小巴的服務，令路線重組能發揮最大的互補作用，將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令市民整體受惠。由於重組服務的方案是以地區整體公共交通服務網絡為基礎，因此，個別巴士路線的重組方案或未能完全依照附件 3夾附的指引內容。

### **重組計劃**

9. 為配合南港島線(東段)通車，運輸署於 2013 年 7 月已就重組計劃展開諮詢工作，並於 2014 年 5 月向委員提交修訂建議方案。期後，運輸署與相關巴士公司再檢討及修訂有關建議方案。最新涉及離島區的修訂重組建議包括：

#### **(I) 服務重組**

##### **黃竹坑及深灣 (組合 1) - 附件 4**

- (i) 縮短城巴第 75 號線(深灣-中環(交易廣場))的服務時間，只在平日上午及下午繁忙時間提供服務。

##### **海洋公園 (組合 2) - 附件 5**

- (i) 取消城巴第 629 號線往來金鐘(西)至海洋公園及海洋公園往中環(交易廣場)的服務，以及縮短該線往來中環(天星碼頭)至海洋公

園的營運時間，每日在上午時段提供五班途經中環(交易廣場)及金鐘，前往海洋公園的定點班次。

- (ii) 取消城巴第 629A(海洋公園往中環(交易廣場))。

#### 鴨脷洲途經薄扶林道 (組合 3) - 附件 6

- (i) 取消新巴第 94(利東邨 – 中環碼頭)及 94X 號線(利東邨往中環(交易廣場))。
- (ii) 更改新巴第 91 號線(鴨脷洲邨-中環(中環碼頭))在中區總站位置，並以港澳碼頭為新總站。同時，建議全日來回方向繞經利東邨，並增加早上繁忙時段的班次。

#### 鴨脷洲途經香港仔隧道 (組合 4) - 附件 7

- (i) 取消城巴第 90C(鴨脷洲大街往中環(怡和大厦))。
- (ii) 縮短城巴第 90 號線(鴨脷洲邨-中環(交易廣場))的行車路線，全日往來鴨脷洲邨和金鐘(東)。另外，在城巴第 97 號線的服務時間外，城巴第 90 號線來回方向均繞經利東邨，為利東邨居民提供往來中環/金鐘的服務。
- (iii) 縮短城巴第 97 號線(利東邨-中環(交易廣場))的行車路線及服務時間，只在平日早上繁忙時間往來利東邨和金鐘(東)。

#### 赤柱 (組合 5) - 附件 8

- (i) 縮短新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨)-中環(交易廣場))的服務時間，於星期一至五(公眾假期除外)上午 7 時正至 8 時 45 分及下午 4 時 30 分至 6 時 20 分提供服務。

#### (II) 班次調整 - 附件 9

- (i) 因應南港島線(東段)通車後的乘客量的轉變，調整 5 條巴士路線的班次。

附件 4 至 9 載述上述的建議方案詳情。

### 實施安排

10. 運輸署會聯同相關巴士公司，密切留意新鐵路線通車後各條受影響路線的乘客出行模式和需求的改變，並因應情況分階段實施重組計劃。在實施各項方案前，有關巴士公司會在總站和

中途站張貼通告，將新服務安排的詳情通知受影響的乘客。運輸署計劃在南港島線(東段)通車後約六個月內，落實重組計劃內各項方案。

### 徵詢意見

11. 歡迎委員就上文第 9 段所載述建議的最新修訂重組計劃提出意見。

運輸署  
2016 年 5 月