

二零一四年一月七日
討論文件



文件 TT 1/2014

沙田區議會
交通及運輸委員會

以區域性模式重組沙田區巴士路線服務的簡要

請委員參閱運輸署提交的“以區域性模式重組沙田區巴士路線服務的簡要”諮詢文件。運輸署的代表將於會上簡介文件的內容及解答委員的詢問。

沙田區議會秘書處
STDC 13/65/45

二零一四年一月

以區域性模式重組沙田區巴士路線服務的簡要

目的

本文件旨在向委員闡釋在二零一四至二零一五年度沙田區的巴士路線發展計劃中，以區域性模式重組巴士路線服務的概念，並諮詢委員對有關計劃的意見。

二零一四至二零一五年度沙田區巴士路線發展計劃

2. 政府一直以來強調“重組巴士路線”對改善巴士服務的營運效率、空氣質素及交通擠塞的重要性，以期為乘客提供更優質的巴士服務。在發展鐵路的同時，政府亦會檢視其他陸路交通服務，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。目前沙田區內部份巴士服務路線與鐵路服務重疊，部分使用量偏低。運輸署認為有需要全面檢討區內的巴士服務，以配合鐵路系統，加強接駁功能及改善轉乘安排，在滿足乘客的交通需要之餘，亦能優化路線、以減低路邊空氣污染。

3. 本年，運輸署建議以“區域性模式”重組沙田區的巴士路線。運輸署計劃將透過重組區內需求偏低巴士路線節省所得的資源，調配到區內需求高或有新需求的巴士路線上，使能更有效地運用資源；同時在區內增設巴士轉乘站及透過推行新的巴士轉乘計劃，使區內不同地方的乘客可利用區內路線接駁至一個更多路線選擇的巴士網絡，前往不同的目的地。運輸署亦希望優化區內短途接駁路線、減少巴士與巴士之間或巴士與鐵路之間的重疊、修改現有前往區外長途服務的行車路線，盡量行走高速路段及減少分站，讓乘客更快到達市區。

4. 請各委員參考夾附的簡報，以了解以“區域性模式”重組沙田區的巴士路線的計劃的基本概念，並請委員就此提供意見。

運輸署

二零一四年一月

以區域性模式重組沙田區巴士 路線服務的簡要

運輸署

2014年1月7日

1. 背景
2. 服務現況
3. 概念介紹 - 「區域性模式」
4. 可改善的範疇

背景

過去十年，沙田區乘客交通模式有重大改變：

- 鐵路發展
 - 東鐵線更方便前往尖東
 - 馬鞍山線
 - 兩鐵合併
 - 西鐵線連接東鐵線
- 道路網擴展
 - 馬鞍山繞道
 - 八號幹線(尖山隧道/青沙公路)

服務現況

- 鐵路、巴士互相重疊
- 部份路線使用率偏低
- 部份路線走線過時及迂迴, 互相重疊
- 新道路網未有善用
- 巴士未能有效協調運作, 增加對環境之污染

鐵路、巴士互相重疊

馬鞍山至尖東巴士服務與鐵路服務的比較



尖東-馬鞍山	巴士	鐵路
時間	82分鐘	36分鐘

- 自馬鞍山線通車後，乘客多使用鐵路於大圍站轉乘往市區
- 巴士路線與鐵路重疊，路線迂迴，由馬鞍山至獅子山隧道需時約40分鐘

部份路線使用率偏低

- 部份路線定線迂迴,繁忙時段用量低
- 大部份區外路線非繁忙時段載客率只有約20-30%
- 互相重疊

部份路線走線過時及迂迴,互相重疊



▶ 九巴接駁路線鐵路的
路線與鐵路服務重疊

沙田-馬鞍山	巴士	鐵路
時間	33-40分鐘	23分鐘

- 自馬鞍山線通車後，乘客多使用鐵路於大圍站轉乘往市區
- 部份區內路線走線過時，與鐵路重疊，接駁鐵路功能式微

新道路網未有善用



巴士未能有效協調運作， 增加對環境之污染

- 低用量路線佔用巴士資源
- 資源未能分配以紓緩用量高線路
- 乘客未能使用快捷、穩定服務
- 路線重疊且班次不協調，乘客候車時間增加

概念介紹 - 「區域性模式」

- 優化長途服務的行車路線，盡量行走高速路段、並大致上以「點到點」的形式提供服務
- 優化短途接駁路線，盡量達至精簡、快捷
- 減省使用率偏低及不必要的巴士路線或班次，減低路面負荷，有需求時加強個別路線服務或開設新路線

概念介紹 - 「區域性模式」

- 改善巴士網絡、提升服務，以及減少擠塞和路邊廢氣排放，令市民受惠
- 改善班次的穩定性及載客能力，從而提升路線服務質素以加強巴士服務對乘客的吸引力

可改善的範疇

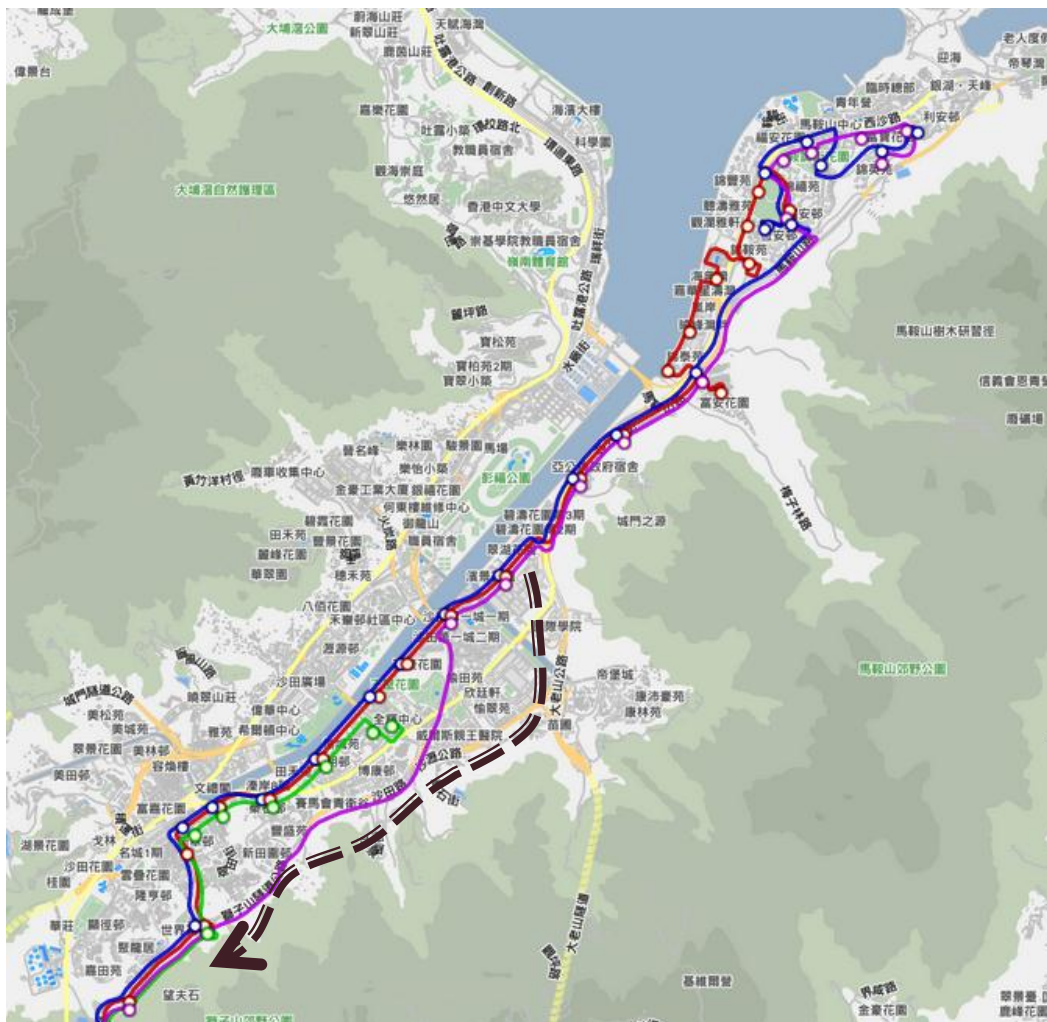
- **強化對外路線服務**，精簡路段或選用新道路網，拉直迂迴的對外路線
- **優化接駁路線服務**，清晰分區服務的角色並理順行車路線，令行走路線更為直接
- 節省低用量巴士資源，**加強接駁轉乘**

可改善的範疇

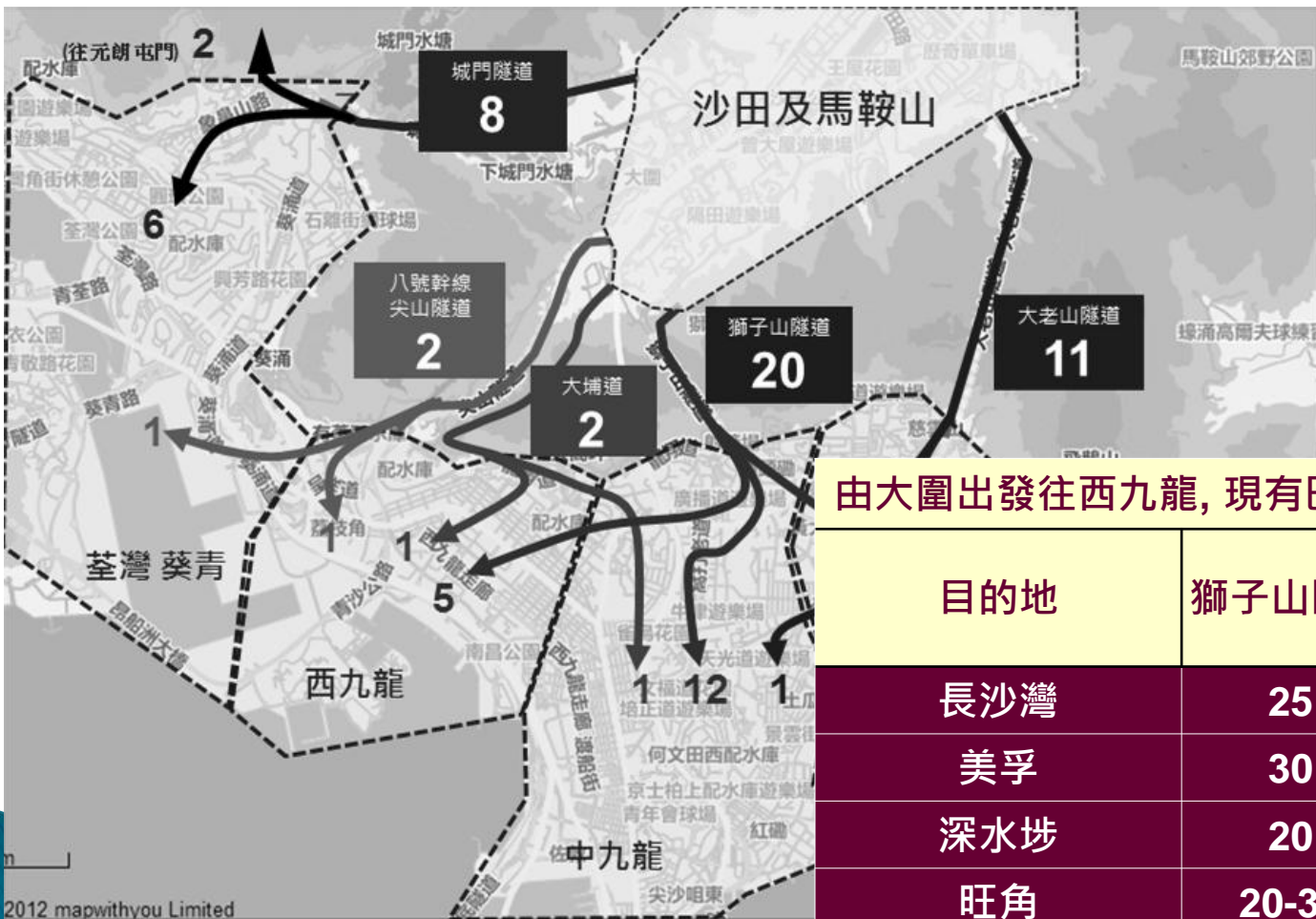
- 加強轉乘配套，增強網絡效益
- 調配部份資源至人口增長地區
- 更合適地運用巴士資源，減低對環境之污染

可改善範疇：拉直迂迴對外路線

- 善用快速公路
- 拉直/加快對外路線



可改善範疇 - 善用新道路網

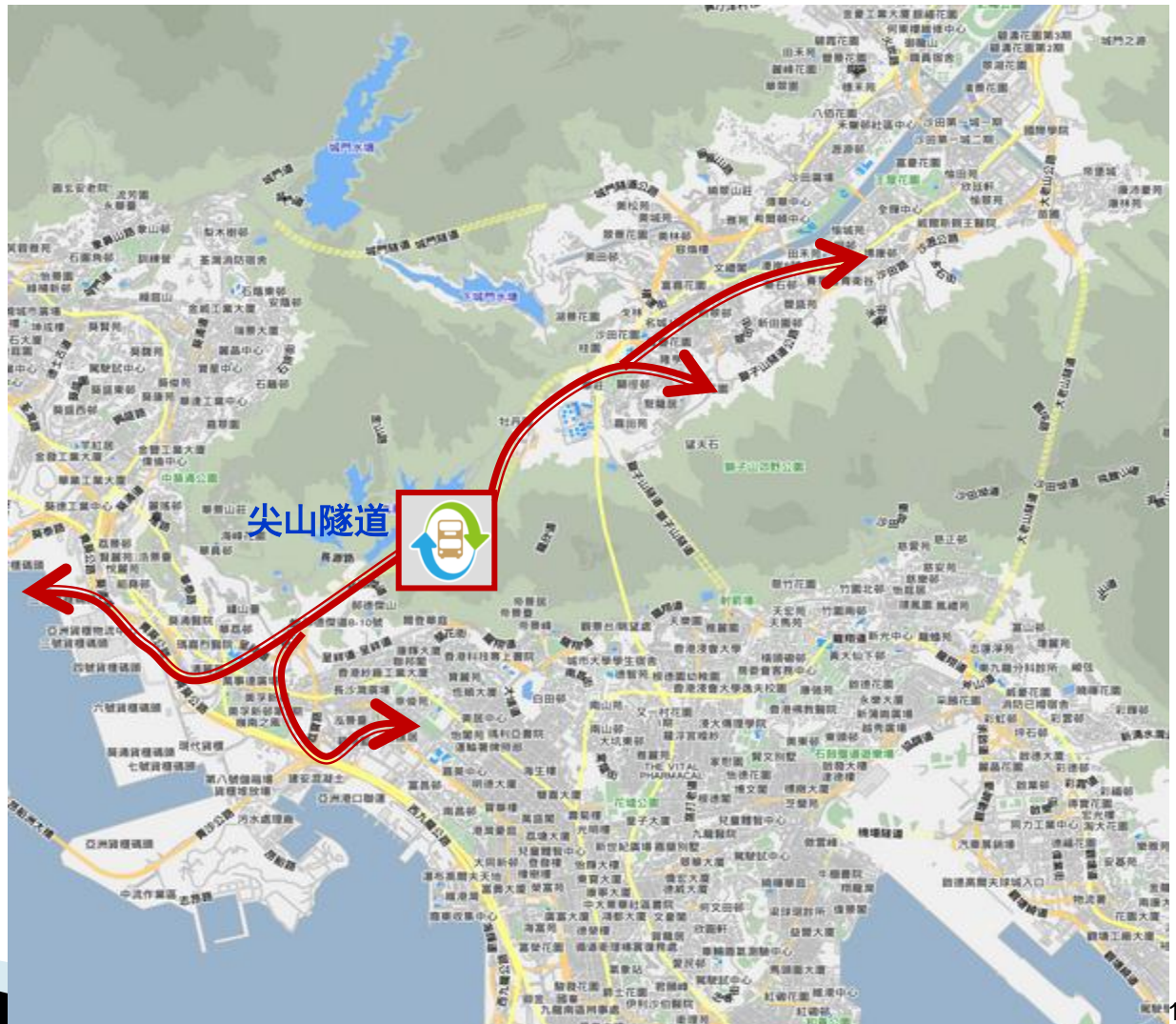


由大圍出發往西九龍, 現有巴士線所需時間 (分鐘)

目的地	獅子山隧道	尖山隧道 (預計)	節省
長沙灣	25	10	15
美孚	30	10	20
深水埗	20	12	8
旺角	20-30	12	8-12
尖沙咀	25-35	15	10-20

可改善範疇：加強轉乘配套, 增強網絡效益

尖山隧道網絡
(現在)



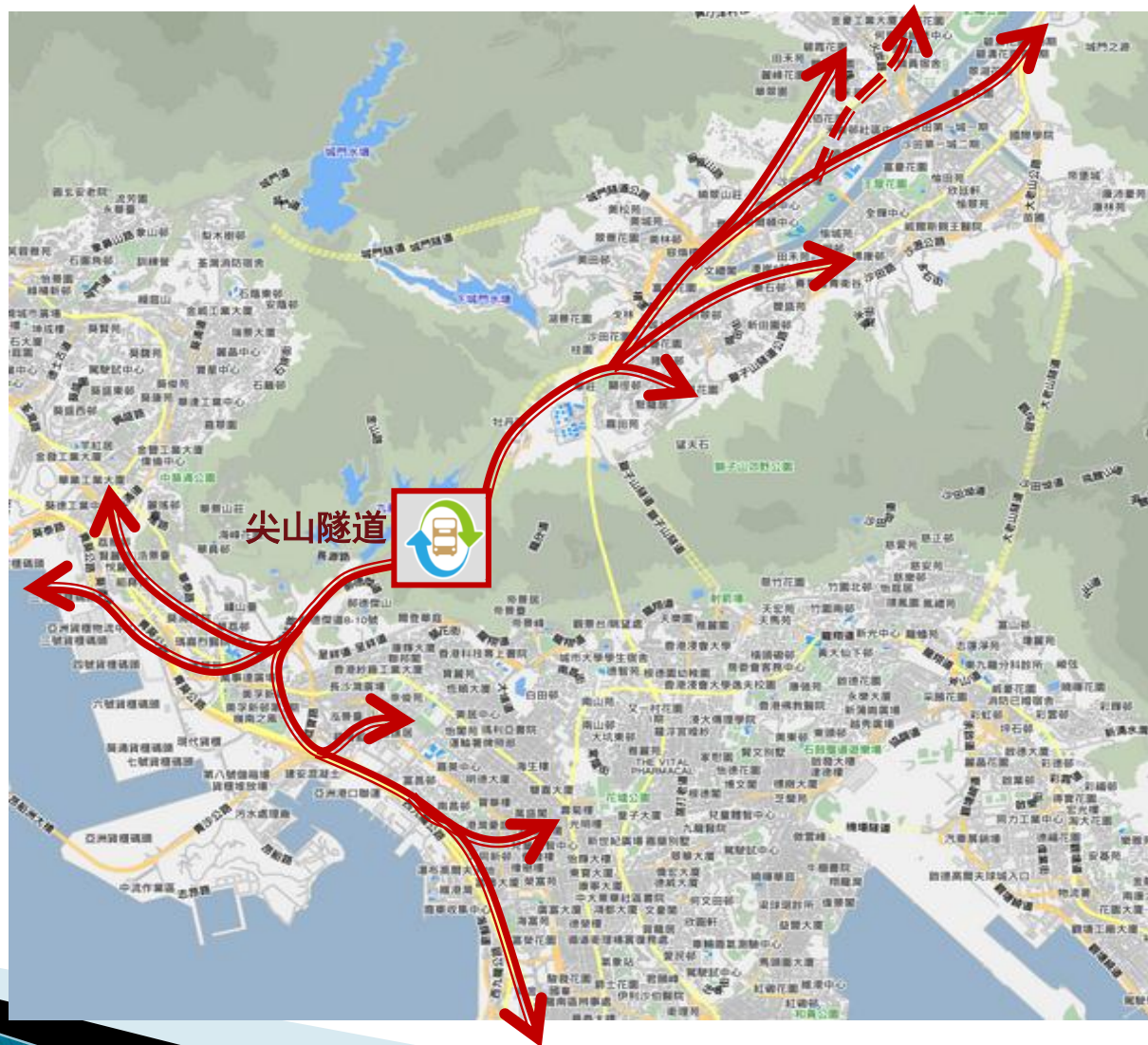
可改善範疇：加強轉乘配套,增強網絡效益

尖山隧道網絡
(可發展)

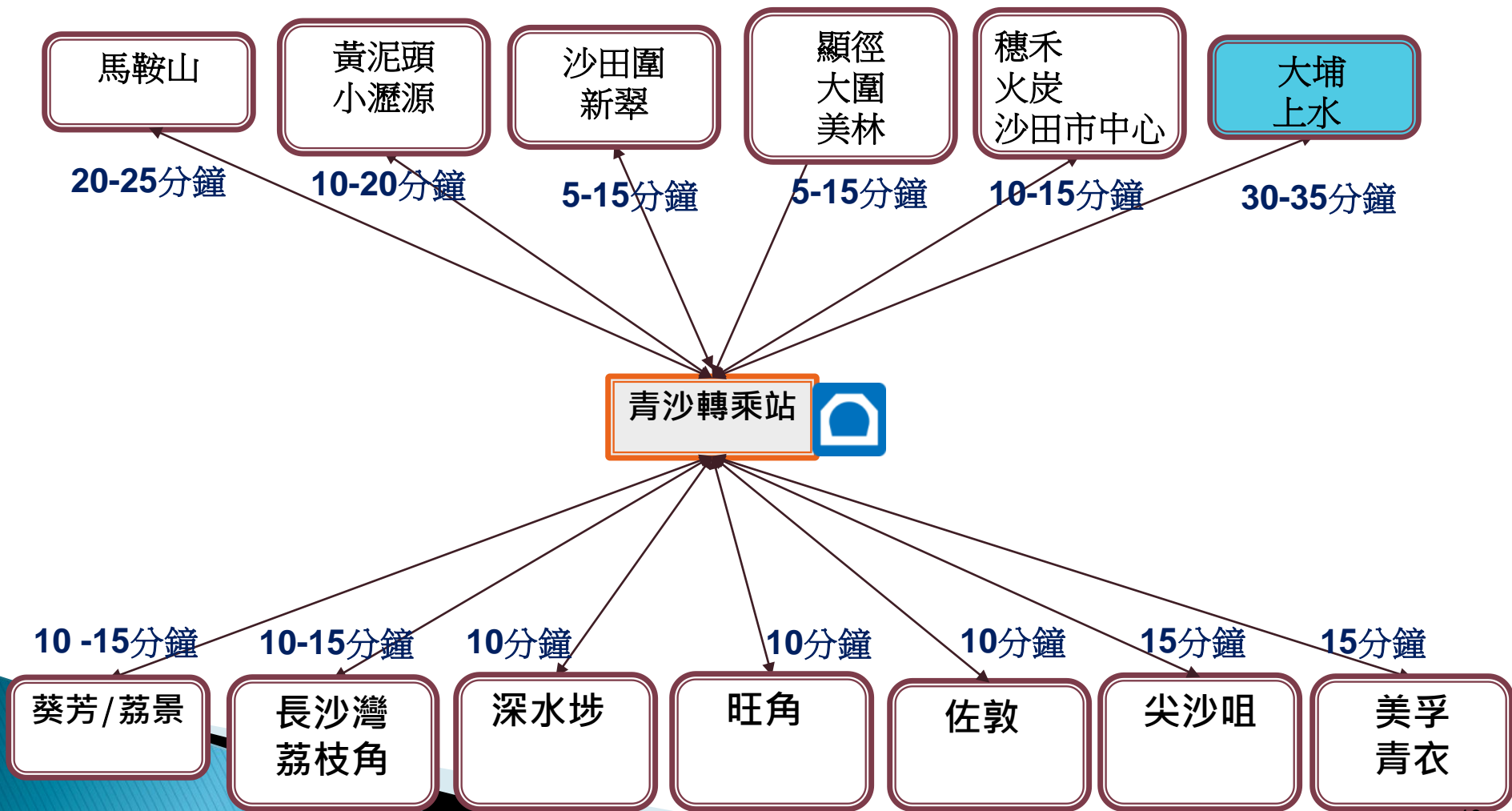
更快捷接駁

九龍 港島

更全面 小區覆蓋



可改善範疇：加強轉乘配套,增強網絡效益



預計能節省的行車時間 (1)

分區	葵芳	美孚	荔枝角, 長沙灣	深水埗	石硤尾		旺角	尖沙咀/佐敦
					石硤尾邨	白田/歌和老街		
火炭及穗禾	-15	-30	-20	-10	-10	-5	-20	-25
沙田市中心	不變	-10	-10	-10	-10	不變	-20	-25
瀝源 禾輦	-5	-15	-10	-5	-5	不變	-20	-20
大圍	-10	-15	-5	-5	不變	不變	-15	-20
美林	-5	-10	-5	-5	不變	不變	-15	-20
顯徑	-5	-10	-5	-5	-5	不變	-10	-10
新翠	-5	-15	-10	-5	-5	不變	-20	-20

預計能節省的行車時間 (2)

分區	葵芳	美孚	荔枝角, 長沙灣	深水埗	石硤尾		旺角	尖沙咀/佐敦
					石硤尾邨	白田/歌和老街		
秦石	-10	-25	-10	-5	-5	-5	-10	-20
新田圍	-10	不變	不變	不變	不變	不變	-5	-10
乙明/ 博康	-10	-20	-10	-5	不變	不變	-10	-20
第一城 石門	-25	-35	-25	-20	-20	不變	-15	-20
翠擁華庭	-10	-20	-15	-5	-5	不變	-20	-20
廣源	-10	-20	-15	-10	-10	-5	-5	-10
馬鞍山	-10	-15	-25	-20	-20	-20	-10	-15

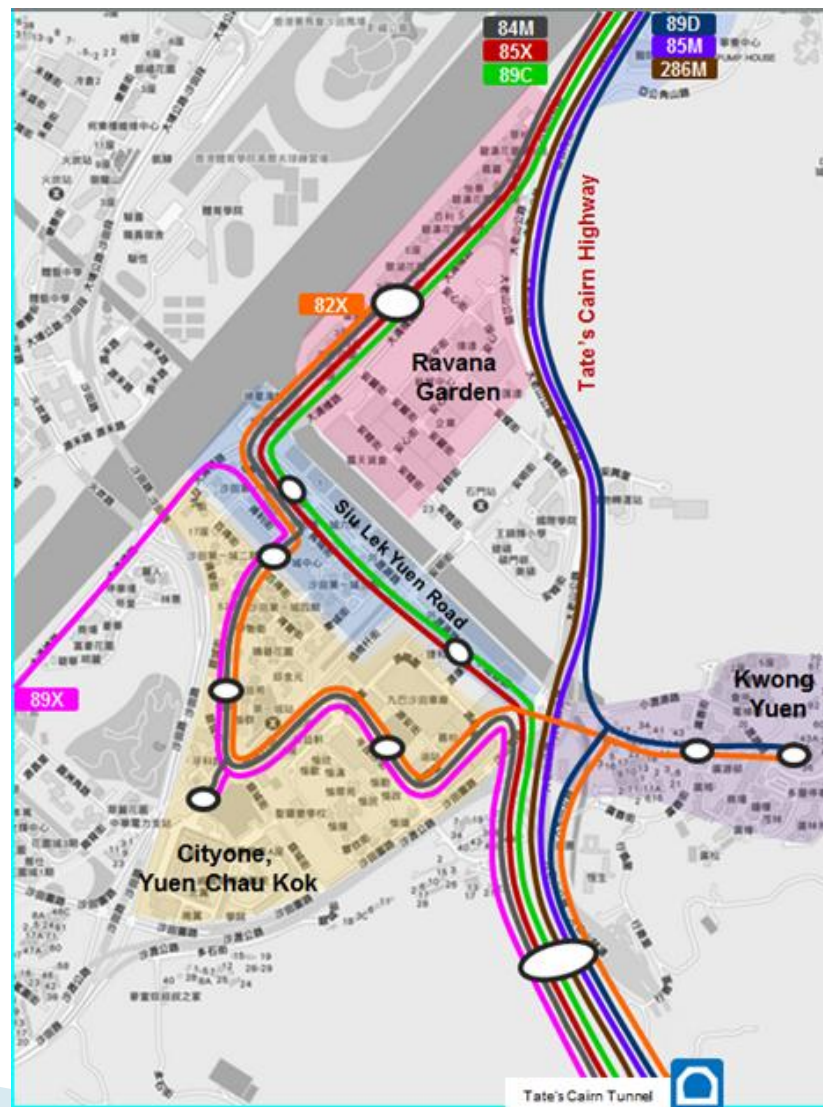
可改善範疇：加強轉乘配套,增強網絡效益

大老山隧道網絡
部份現有路線區內走線迂迴

可改善範疇:

- 拉直並精簡部份區內走線
- 各小區直達轉車站
- 加強轉乘配套
- 提昇轉乘優惠

更快捷 到達市區
更多 轉乘選擇
更全面 小區覆蓋



可改善範疇 - 節省低用量巴士資源 加強接駁轉乘



可發展範疇 - 新增長區域

按人口增長，分階段增強服務



期望為沙田區乘客帶來

- 更多直接快速路線往市區
- 更多區內轉乘配搭
- 透過新增轉車站，增加網絡覆蓋，提昇轉乘優惠，減少候車時間
- 新道路網，往九龍節省約**30%**時間
- 高用量路線班次更頻密

謝謝