

二零一六年七月五日  
資料文件



文件 TT 40/2016

沙田區議會  
交通及運輸委員會

配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃

請委員參閱運輸署提交有關“配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃”的資料文件。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/65/45

二零一六年六月

沙田區區議會  
交通及運輸委員會

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。本文件旨在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，並供委員備悉。

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 and 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的轉變，預計有切實需要和有較大空間來調整和重組受影響地區的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)。

### 重組計劃

8. 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。運輸署建議視乎南港島線(東段)通車後，下列途經沙田區的專營巴士路線乘客量的流失情況，並依照附件 3 所夾附的指引來調減其班次水平：

| 路線編號   | 起點 - 終點     |
|--------|-------------|
| 隧巴 170 | 華富(中) - 沙田站 |

### 實施安排

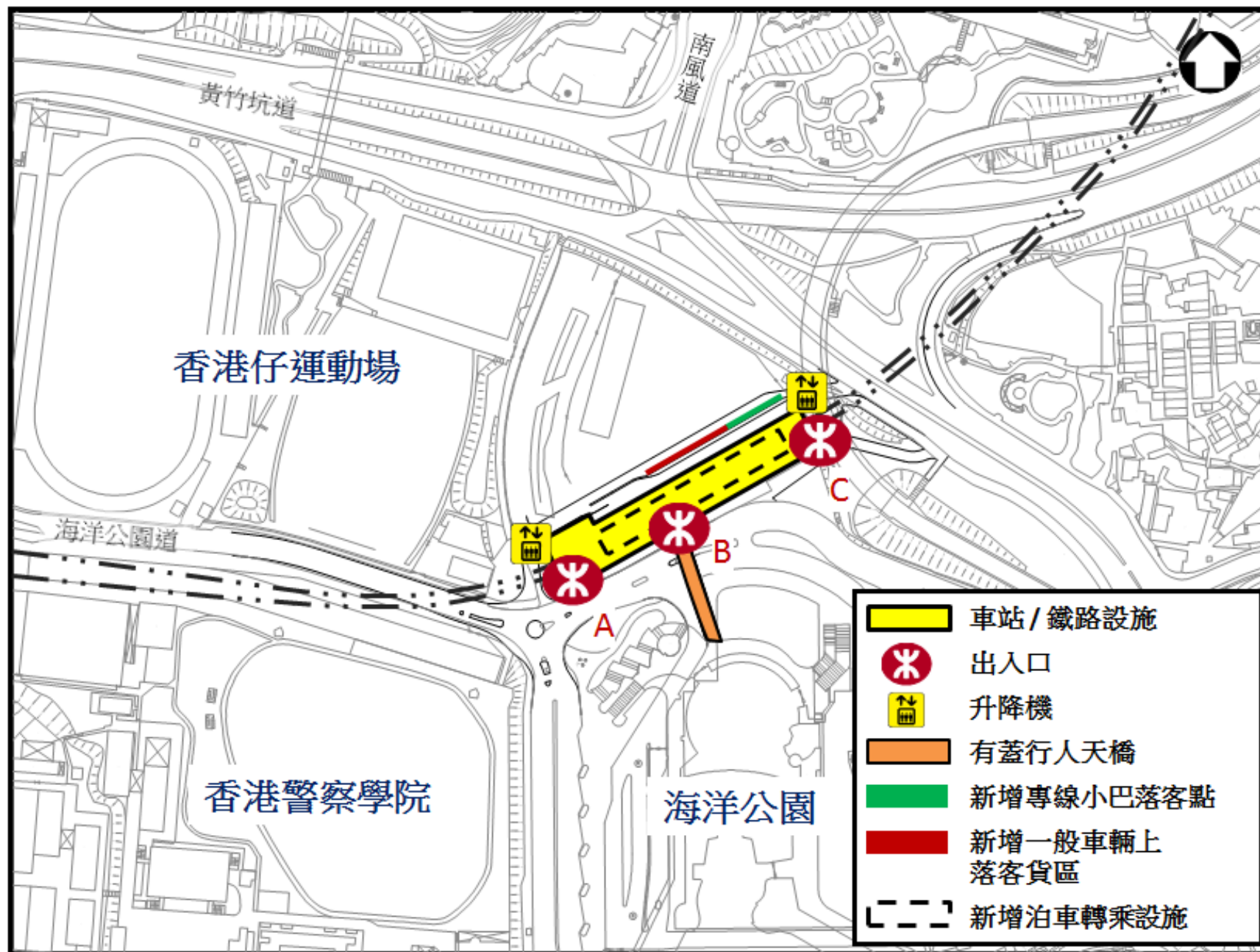
9. 運輸署會聯同相關巴士公司，密切留意新鐵路線通車後各條受影響路線的乘客出行模式和需求的改變，並因應情況分階段實施重組計劃。在實施各項方案前，有關巴士公司會在總站和中途站張貼通告，將新服務安排的詳情通知受影響的乘客。運輸署計劃在南港島線(東段)通車後約六個月內，落實重組計劃內各項方案。

運輸署  
2016 年 5 月

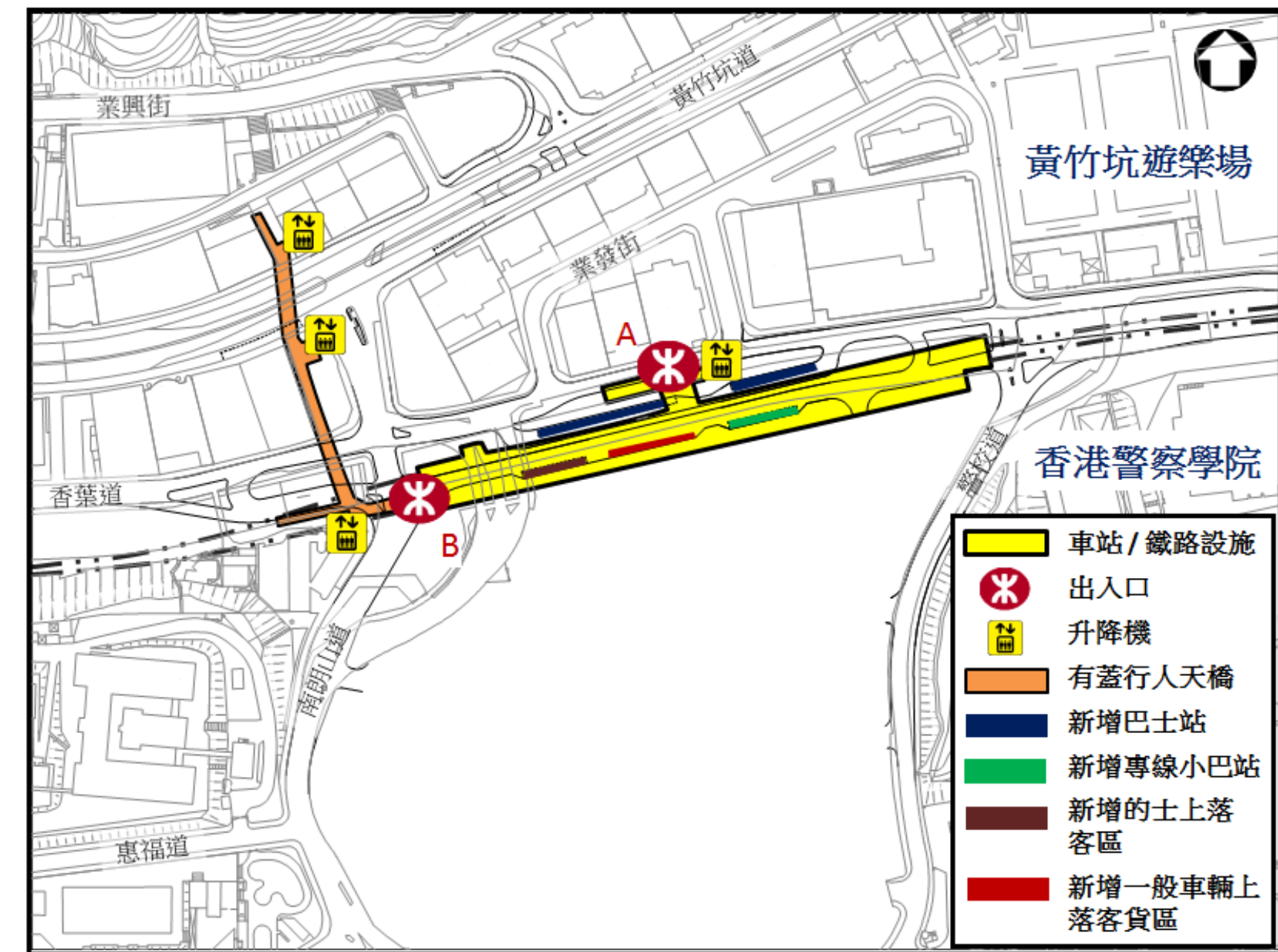
# 南港島線(東段)



# 連接海洋公園鐵路站與鄰近地區的行人連接系統及新增的公共運輸設施



連接黃竹坑鐵路站與鄰近地區的行人連接系統及新增的公共運輸設施



## 運輸署制定改善及減少巴士服務的指引

### 改善服務

1. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具(例如專線小巴)提供服務。為了配合人口變遷，本署會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務。

#### (a) 增加班次

2. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，本署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時，本署會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

#### (b) 開設新的巴士服務

3. 若上文第 2 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，本署會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，本署會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

4. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，本署一直致力(透過取消、合併和縮短路線以及縮減班次)減少行走繁忙走廊的巴士架次和停站次數。如新巴士路線或現有路線經加強服務後無可避免地須途經繁忙地區，巴士服務營辦商須減少其他路線途經該區的相等巴士架次。

#### (c) 制定巴士轉乘計劃

5. 一直以來，本署與巴士服務營辦商在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率，以及紓緩因巴士服務重疊而引起的交通擠塞和環境問題。

#### (d) 提升服務質素



6. 為了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備已包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位。

### 減少服務

7. 對於使用率不高的巴士路線，本署會按它們的實際運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等。

#### (a) 縮減班次

8. 如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，本署會考慮減少行走的車輛。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上及非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上的巴士線則會按個別情況考慮，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

#### (b) 取消／合併路線

9. 如個別班次不頻密的路線未能提高使用率(即儘管個別路線班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘，及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘，而該路線在最繁忙的一小時內的載客率仍少於 50%)，本署會在評估乘客所受影響及研究替代服務(包括該替代服務的服務水平及車費)後，考慮建議取消該等路線或與其他路線合併。

#### (c) 縮短路線

10. 為了善用資源，本署會與有關巴士服務營辦商檢討縮短路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短路線的建議時，以下因素會納入考慮之列-

- (i) 受影響乘客的數目不應過多。作為參考基準，本署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬截斷路線的地點載客率不超過 20% 至 30% 的巴士路線；
- (ii) 是否有路旁空間可容納有關乘客，以便他們轉乘其他巴士到達目的地；以及
- (iii) 在建議截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。