

元朗南公共交通及居民巴士服務

目的

本文件旨在向委員闡述元朗南公共交通服務及居民巴士服務的最新情況，以及徵詢委員對有關服務建議的意見。

背景

2. 運輸署根據元朗南專營巴士服務的供求情況，在 2016 年上半年曾就元朗南一帶的居民巴士服務作全面的檢視，及後由於(一)專營巴士服務已加強，在非繁忙時段有足夠載客量應付需求；及(二)有多條居民巴士路線與專營巴士相若，本署遂削減區內三條居民巴士路線在下午非繁忙時段的服務。因應有關安排，本署接獲大量居民、地區人士及議員的反對意見。本署一直與相關的持份者保持溝通，解釋審批居民巴士服務的考慮因素，並於去年 9 月與元朗區議會多名議員會面，就調整居民巴士服務交換意見。有居民及議員亦去信申訴專員，要求申訴專員調查本署處理削減三個屋苑的居民巴士服務的事宜有否失當。申訴專員最近已完成相關調查，調查報告指出，運輸署削減三條居民巴士服務的決定符合既定的運輸政策，並無不當。申訴專員建議運輸署就理順元朗南居民巴士服務制定全盤計劃，並就有關計劃諮詢區議會。申訴專員亦建議在審批新辦的居民巴士服務申請時，應考慮鄰近屋苑已批出的居民巴士服務，以評估居民的反應。

3. 本署明白居民及區議會對元朗南公共交通及居民巴士服務的關注，並因應申訴專員的相關調查結果及建議作出檢視。現向本委員會闡述元朗南公共交通服務及居民巴士服務的最新情況，以及本署建議微調審批元朗南新辦居民巴士服務的考慮因素。

運輸政策及運輸署審批居民巴士服務

4. 根據現行運輸政策，政府須透過協調各種公共運輸工具，維持一個平衡的公共運輸系統，以期達致為整體社會提供安全、有效率和符合成本效益的公共運輸服務。政府會優先發展高載客量的集體運輸工具，例如鐵路和專營巴士。對於地少但人口稠密的香港來說，這政策可以減少交通擠塞及汽車排放廢氣，對整體社會有利。居民巴士屬非專營巴士服務，主要在繁忙時段及常規公共運輸服務(例如專營巴士和專線小巴服務)未能滿足乘客需求的情況下，提供接駁往返屋苑至鄰近鐵路站或公共運輸交匯處的補助服務，在公共運輸系統中擔當輔助角色。如捨棄高載客量且服務範圍廣的公共交通服務而容許各屋苑各自使用載客量較低(但仍佔用相當路面)的居民巴士，會對道路交通造成不良的影響，也不利於改善路邊空氣質素。此外，如專營巴士公司因居民巴士已提供服務予絕大部分乘客而不足以支持開辦某地區的路線或不足以進一步加強現有路線的服務水平，甚或需減少服務，定會影響該區的整體公共交通服務配套。

5. 在上述的政策背景下，運輸署在處理新辦的居民巴士服務申請時，一向考慮下列基本原則：

- (一) 擬議居民巴士服務應便利乘客前往鄰近的鐵路站或公共運輸交匯處，從而避免令繁忙市區的擠塞情況惡化；
- (二) 擬議居民巴士服務不應對有關地區的常規公共運輸服務帶來顯著負面影響；
- (三) 擬議居民巴士服務只應在所屬的地區現有或已計劃的公共運輸服務不足以應付需求或只能提供有限度服務的情況下獲准營運；
- (四) 擬議居民巴士服務只應在其所覆蓋的住宅發展項目遠離鐵路站、公共運輸交匯處或主要專營巴士站或專線小巴站，而使用常規公共運輸服務時須多次轉車的情況下獲准營運；以及
- (五) 擬議居民巴士服務不應行走擠塞地區或途經區內繁忙道路，並且不應造成交通擠塞。

元朗南的公共交通及居民巴士服務

6. 現時元朗南(包括元朗公園北路及南路、十八鄉路、公庵路、馬田路與馬棠路一帶)的住宅主要為私人屋苑及鄉村，其分佈載於附件一。元朗南的公共交通服務詳情載於附件二，而目前在元朗南運作的 11 條居民巴士服務(包括 2 條為全日服務、8 條為非全日服務，以及 1 條只在繁忙時間服務)的詳情見附件三。

7. 基於元朗南各住宅發展的步伐和規模不一，而地點亦分散，地區發展初期未能支持開辦專營巴士服務。本署早年按上文第 5 段的原則，批准區內多個屋苑開辦居民巴士服務往返鐵路站/市中心。近兩三年間，元朗南一些較大型的私人屋苑相繼落成，本署認為應提供專營巴士服務行走十八鄉路一帶，以運載力較大的巴士更有效地為居民提供常規公共交通服務，從而減少道路上的車輛數目，保持道路暢通。有關建議亦得到元朗區議會支持。當中包括開辦兩條新巴士路線，並持續加強其服務，以配合乘客需求的改變：

(一) 九巴第 68E 號線(元朗公園總站 - 青衣站)

- 該線於 2013 年 5 月投入服務，讓元朗南的居民可於大欖隧道轉乘站透過巴士轉乘計劃以優惠票價轉乘其他 20 多條巴士路線。
- 由 2014 年 11 月起，該線改經元朗鐵路站及延長至青衣鐵路站。

(二) 九巴第 68F 號線 (元朗公園總站 - 峻巒(循環線))

- 該線於 2015 年 11 月投入服務，以進一步加強元朗南至元朗鐵路站的接駁服務。
- 由 2016 年 5 月起，該線提升至全日服務，每 20 分鐘一班。
- 由 2016 年 10 月起，該線在下午 1 時 40 分至 3 時 40 分期間加強服務至每 15 分鐘一班，以配合元朗南一帶的居民巴士在非繁忙時段削減服務。
- 2016 年 11 月起，該線延伸至峻巒，而服務時間亦延至晚上 11 時。

8. 此外，元朗南的居民現時亦可在早上繁忙時間，乘搭由元朗公園開出分別前往觀塘和銅鑼灣的第 268C 及第 968 號線。除了上述專營巴士外，港鐵接駁巴士 K66(元朗 - 大棠)及 K68(元朗工業邨 - 元朗市)分別途經大棠路和元朗體育路，專線小巴第 39、39A 及 39S¹號線途經公庵路，為鄰近的私人屋苑的居民提供接駁交通服務。

9. 基於元朗南的專營巴士服務近年已逐步加強，本署在 2015 年中批准往來溱柏的居民巴士服務只可在繁忙時間(上午 6 時 30 分至上午 9 時 30 分及下午 5 時至下午 9 時)提供服務，本署亦拒絕響 88 有關提供居民巴士服務的申請。另外，本署在 2016 年初全面檢討元朗南私人屋苑的居民巴士服務，以期在審批個別服務路線續期時，因應常規公共交通服務的改善而適當地理順該區的居民巴士服務。當時，有 11 條居民巴士服務在元朗南運作，其中 5 條為全日服務。經評估後，本署認為由於沒有足夠的公共運輸服務往來欖口村/翹翠峰與西菁街，故欖口村(NR957)和翹翠峰(NR967)的居民巴士仍需維持全日運作。至於三條往來西鐵元朗站的居民巴士服務，即服務蝶翠峰(NR962)、原築(NR964)及尚悅(NR969)的路線，由於與九巴第 68E 及 68F 號線相若，而且巴士服務穩定，在非繁忙時段有足夠的載客量應付需求，乘客也可以透過手機應用程式預測巴士到站時間，方便計劃行程和減省候車時間，而居民往返附近的巴士站亦十分方便，加上調查顯示在非繁忙時段使用有關居民巴士服務的乘客不多，故本署於 2016 年中先後削減該 3 條居民巴士服務在下午乘客量較低時段的班次。

10. 本署認為在現行的運輸政策下，有責任因應公共交通服務的改善，逐步理順元朗南的居民巴士服務，讓其擔當輔助角色。本署在削減三個屋苑的居民巴士服務前，已檢視相關的需求情況，並確保有足夠的替代服務和提供票價優惠措施。事實上，申訴專員在上述(見第 2 段)調查報告中指出，從行政角度而言，運輸署削減三條居民巴士服務時間的決定符合既定的運輸政策，並無不當，做法亦切合因應常規公共交通服務改善和有需要調整及理順現有居民

¹ 專線小巴第 39S 號線於 2016 年 5 月 27 日至 2017 年 5 月 31 日期間以試辦形式營運。

巴士服務這個大方向。申訴專員亦認為元朗站和元朗市中心的上落客地點並非無限，如批准區內所有屋苑開辦居民巴士服務，有可能增加元朗市區的交通擠塞，長遠而言亦非可持續的做法。

審批元朗南新辦的居民巴士服務申請

11. 申訴專員建議本署除了考慮上文第 5 段的因素外，亦應考慮鄰近屋苑已批出的居民巴士服務，以評估居民的反應。

12. 本署現正處理三個有關元朗南居民巴士服務的申請，包括—

- (一) 譽 88 再次申請提供繁忙時段的居民巴士服務，往來元朗站；
- (二) 溱柏再次申請提供全日居民巴士服務，往來屏信街；
- (三) 御景園申請將其非全日居民巴士服務提升為全日服務，往來安信街。

13. 根據本署近期進行的實地調查，九巴第 68E 及 68F 號線的服務穩定。在最繁忙的一個小時內，在乘客最多的地點兩條路線的平均載客率分別為 48% 及 28%，而在非繁忙時段的一個小時內的平均載客率最高分別為 28% 及 36%。因此，上述兩條路線均有足夠的載客量應付居民的交通需求。根據一貫準則，本署實未有足夠理據批准有關申請。但本署採納申訴專員的建議，統一考慮元朗南的居民巴士服務申請，避免讓居民感覺審批標準不一。

14. 本署理解同區的居民容易作出比較。例如溱柏鄰近原築，因原築的居民巴士服務獲續批涵蓋非繁忙時段的居民巴士服務，溱柏的居民難以接受其巴士服務只涵蓋繁忙時段。在這些特殊情況下，本署會考慮申訴專員的建議，把申請人因鄰近屋苑已批出的居民巴士服務而產生的期望列入考慮的因素之列，但批准的前提必須是：在已有足夠公共交通服務的情況下而純粹因申請人的期望獲批的服務(下稱“基準以上的居民巴士服務”)營運後，(一) 該地區的公共交通服務既須根據客量變化作出調整。同時，區內沒有居民巴士服務、或需要常規公共交通服務的居民亦不會因為調整而受影響；及(二) 基準以上的居民巴士服務不會造成交通擠塞。

15. 在元朗南的個案裏，如譽 88 和溱柏的申請獲批以致巴士的載客量受影響而須減少甚至取消服務，區內屋苑或鄉村的居民仍可使用各自居民巴士或其他常規接駁服務(包括專線小巴及港鐵巴士)。因此，沒有個別乘客群組會受影響。同時，區內交通情況亦可容納譽 88 和溱柏申請的新增服務而不會導致交通擠塞。考慮到以上兩點，本署計劃批准上文第 12 段有關譽 88 和溱柏的申請，使其與其他非全日服務的居民巴士路線一致。御景園的居民巴士服務(NR951)自 2001 年開始營運，一直是非全日服務。現時十八鄉路一帶的巴士服務已加強，本署不支持有關申請。

16. 誠如上文所說，批准譽 88 和溱柏的申請將會對元朗南的常規公共交通服務造成負面影響。乘搭九巴第 68E 和 68F 號線的乘客勢將減少，未能有效運用各公共運輸服務的資源。因此，本署有必要在批出上述新申請後，因應日後乘客需求的轉變而重整元朗南一帶的公共交通服務，包括按指引(附件四)調整九巴第 68E 及 68F 號線的服務，例如縮減班次、取消路線，或縮短路線而不途經十八鄉路等，以減少服務重疊及善用巴士資源。

諮詢意見

17. 本署希望委員對文件第 14 至 16 段有關建議居民巴士服務的安排發表意見。

18. 本署必須強調，在元朗南和類似的個案中，建議安排中的兩個元素，即(一)考慮到申請人因鄰近已批出的居民巴士服務而產生的期望而批准基準以上的居民巴士服務；和(二)日後按常規巴士服務調整的指引、根據客量調整巴士服務，皆為整體地區交通規劃的一部分，必須全盤實行，否則只會浪費巴士資源，加劇道路負荷和空氣污染，並不符合社區的最大利益。

19. 本署亦須說明，全港居民巴士服務的客運營業證有效期皆為一年。若地區交通情況或需求發生變化，本署可能在客運營業證持有人申請續證時對批准的服務內容有所更改，甚至取消批准。

20. 如議會支持建議，本署計劃於本年第 2 季對有關建議作出審批，於第 3 季審視元朗南一帶的常規公共交通服務，因應乘客需求的轉變與相關營辦商制定修訂服務的方案。

運輸署

2017 年 3 月

元朗南屋苑分佈圖



元朗南屋苑

附件一

	屋苑	入伙日期
1	柏麗豪園	1997年5月
2	御豪山莊	1999年7月
3	御景園	1997年12月
4	欖口村	原居民村
5	蝶翠峰	2001年9月至2002年12月
6	原築	2009年5月
7	朗晴居	1997年12月
8	朗怡居	2000年7月
9	翹翠峰	2010年2月
10	尚悅	2013年10月
11	溱柏	2014年6月
12	藝典居	1998年5月
13	翠韻華庭	2001年2月
14	華翠豪園	1998年9月
15	御庭居	2000年5月
16	麗昌花園	1990年
17	雍翠豪園	1998年11月
18	譽88	2014年3月

元朗南的公共交通服務

甲、 全日服務

公共交通服務	起點/終點	服務時間	班次
九巴 第68E號線	元朗公園—青衣站	每日上午5.35至 凌晨12.50	每15至30分鐘
九巴 第68F號線	元朗公園—峻巒	每日上午6.30至 晚上11.00	每15至30分鐘
港鐵接駁巴士 第K66號線	大棠—朗屏	每日上午6.00至 晚上11.20	每6至15分鐘
港鐵接駁巴士 第K68號線	元朗工業邨—元朗公園	每日上午6.00至 晚上11.00	每10至15分鐘
專線小巴 第39號線	公庵—元朗(鳳翔路)	每日上午5.20至 晚上11.25	每5至8分鐘
專線小巴 第39A號線	公庵路(木橋頭)—元朗 教育路	每日上午7.30至 下午5.00	每7至20分鐘
專線小巴 第73號線	崇山新村—朗屏站(媽橫 路)	每日上午5.45至 晚上10.30	每10至15分鐘
專線小巴 第604號線	山下村—元朗 (鳳翔路)	每日上午5.45至 晚上9.40	每10至20分鐘

乙、 特別服務

公共交通服務	起點/終點	服務時間	班次
九巴 第268C號線 特別班次	由元朗公園往觀塘碼頭	星期一至五 (公眾假期除外) 上午7.05及7.25	
九巴 第968號線 特別班次	由元朗公園往銅鑼灣(天后)	星期一至六 (公眾假期除外) 上午7.15、7.30、7.40及7.50	
專線小巴 第39S號線	公庵路(溱柏)— 元朗(鳳翔路)	2016年5月27日至2017年5 月31日期間以試辦形式營運 每日上午7.00至10.00及中午 12.00至下午4.00	

元朗南的居民巴士服務
(截至2017年2月底)

	路線 編號	起點/終點	服務時間
1	NR949	柏麗豪園 - 安信街	上午 6 時 30 分至下午 2 時及下午 4 時至下午 11 時
2	NR950	御豪山莊 - 安信街	上午 7 時至下午 1 時 30 分及下午 3 時至下午 8 時 30 分(星期一至五) 上午 8 時至下午 1 時 30 分及下午 3 時至下午 9 時 30 分(星期六、日及公眾假期)
3	NR951	御景園 - 安信街	上午 6 時 30 分至下午 2 時 20 分及下午 4 時 20 分至下午 11 時 10 分(星期一至六) 上午 7 時 30 分至下午 2 時 20 分及下午 4 時 20 分至下午 11 時 30 分(星期日及公眾假期)
4	NR957	欖口村 - 西菁街	上午 6 時 20 分至下午 8 時 30 分 (星期日除外) 上午 6 時 30 分至下午 2 時 (星期日)
5	NR962	蝶翠峰 - 元朗市 (循環線)	上午 5 時 20 分至下午 1 時 30 分及下午 3 時 30 分至下午 11 時 10 分
6	NR964	原築 - 新元朗中心 (循環線)	上午 6 時 30 分至下午 1 時 20 分及下午 3 時 40 分至下午 11 時 20 分
7	NR965	朗晴居 - 新元朗中心 (循環線)	上午 6 時 45 分至下午 1 時 40 分及下午 3 時 20 分至下午 10 時 40 分
8	NR966	朗怡居 - 元朗廣場 (循環線)	上午 6 時 45 分至下午 1 時 40 分及下午 3 時 20 分至下午 10 時 40 分
9	NR967	翹翠峰 - 西菁街 (循環線)	上午 6 時 30 分至下午 10 時 50 分
10	NR969	尚悅 - 新元朗中心 (循環線)	上午 6 時 40 分至下午 2 時及下午 4 時至下午 10 時 40 分(星期一至五) 上午 7 時至下午 2 時及下午 4 時至下午 10 時 40 分(周末及公眾假期)
11	NR971	溱柏 - 屏信街 (循環線)	上午 6 時 30 分至上午 9 時 30 分及下午 5 時至下午 9 時

巴士路線計劃 有關改善及減少巴士服務的指引

本署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考以下第2至11段所臚列的指引內容。

改善服務

2. 基本上本港已發展的主要地區均已有一至多條巴士路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

3. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時及一小時內的載客率分別達100%及85%；或在非繁忙時段的最繁忙一小時內的載客率達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

4. 若上文第3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。

5. 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

6. 一直以來，本署與專營巴士公司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，以及舒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

7. 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

8. 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、班次和服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

9. 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%，本署會考慮減少服務班次。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，包括調配單層巴士代替雙層巴士行走，以便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

10. 如班次不頻密的路線其使用率未能提高(即路線的班次在繁忙及非繁忙時段只分別維持在15分鐘及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

11. 為了善用資源，運輸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，在擬議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；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。

12. 此外，在考慮巴士路線計劃時，本署及專營巴士公司亦會顧及下列因素：

(一) 區內現時及已計劃的公共交通服務；

(二) 區內的發展；

(三) 基本運輸建設的落成；

(四) 該項目對乘客的效益；

(五) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；

(六) 該項目對經營者的影響；

(七) 該項目對其他公共交通服務經營者的影響；

(八) 該項目是否合乎經濟效益；及

(九) 市民的意見及建議。