

2011 - 2012 年度離島區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度離島區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2011 - 2012 年度巴士路線發展計劃

2. 2011 - 2012 年度的離島區巴士路線發展計劃已經擬定，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加班次及延長 / 更改路線等，以配合乘客需求。其中有關本區的巴士路線安排現列於附件 I，供各委員參閱。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

3. 我們會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

(a) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，因此政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，隨着九龍南線在 2009 年落成啓用，東鐵線和西鐵線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便，各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍。我們提倡充分運用鐵路，以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，並

會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色。至於其他公共交通工具，在整個運輸系統內，將繼續發揮輔助性的功能，與鐵路和專營巴士服務相輔相承；

- (b) 在保護環境的前提下提供公共運輸服務，以確保香港能夠持續發展。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量及改善巴士廢氣排放等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及
- (c) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，我們會進一步改善公共交通系統網絡，有效協調各種公共交通工具，並配合需求情況而重組服務，減少惡性競爭和服務重疊，以改善道路擠塞的情況及維持一個有效率的公共交通系統。

制定路線發展計劃的原則

4. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時主要考慮以下第6-15段所列舉的原則。

改善服務

5. 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，我們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。

(一) 增加班次

6. 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%，我們會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時，我們會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

(二) 開設新的巴士服務

7. 若上文第 6 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，我們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，我們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。

8. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，運輸署一直致力(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。

(三) 制定巴士轉乘計劃

9. 一直以來，我們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。

(四) 提升服務質素

10. 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

11. 對於使用率不高的巴士路線，我們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。

(一) 縮減班次

12. 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%，我們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。

(二) 取消／合併路線

13. 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%)，我們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。

(三) 縮短路線

14. 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 -

- (a) 受影響乘客的數目不應過多。作為參考基準，運輸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；
- (b) 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
- (c) 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。

15. 此外，在考慮巴士路線發展計劃時，運輸署及專營巴士公司亦會顧及下列因素：

- (a) 本區現時及已計劃的公共運輸服務；

- (b) 地區內的發展；
- (c) 基本運輸建設的落成；
- (d) 該項目對乘客的效益；
- (e) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；
- (f) 該項目對經營者的影響；
- (g) 該項目對其他公共運輸服務經營者的影響；
- (h) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (i) 市民的意見及建議。

徵詢意見

16. 請各委員就 2011 - 2012 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一一年三月

2011至2012年度離島區巴士路線發展計劃

提升服務項目

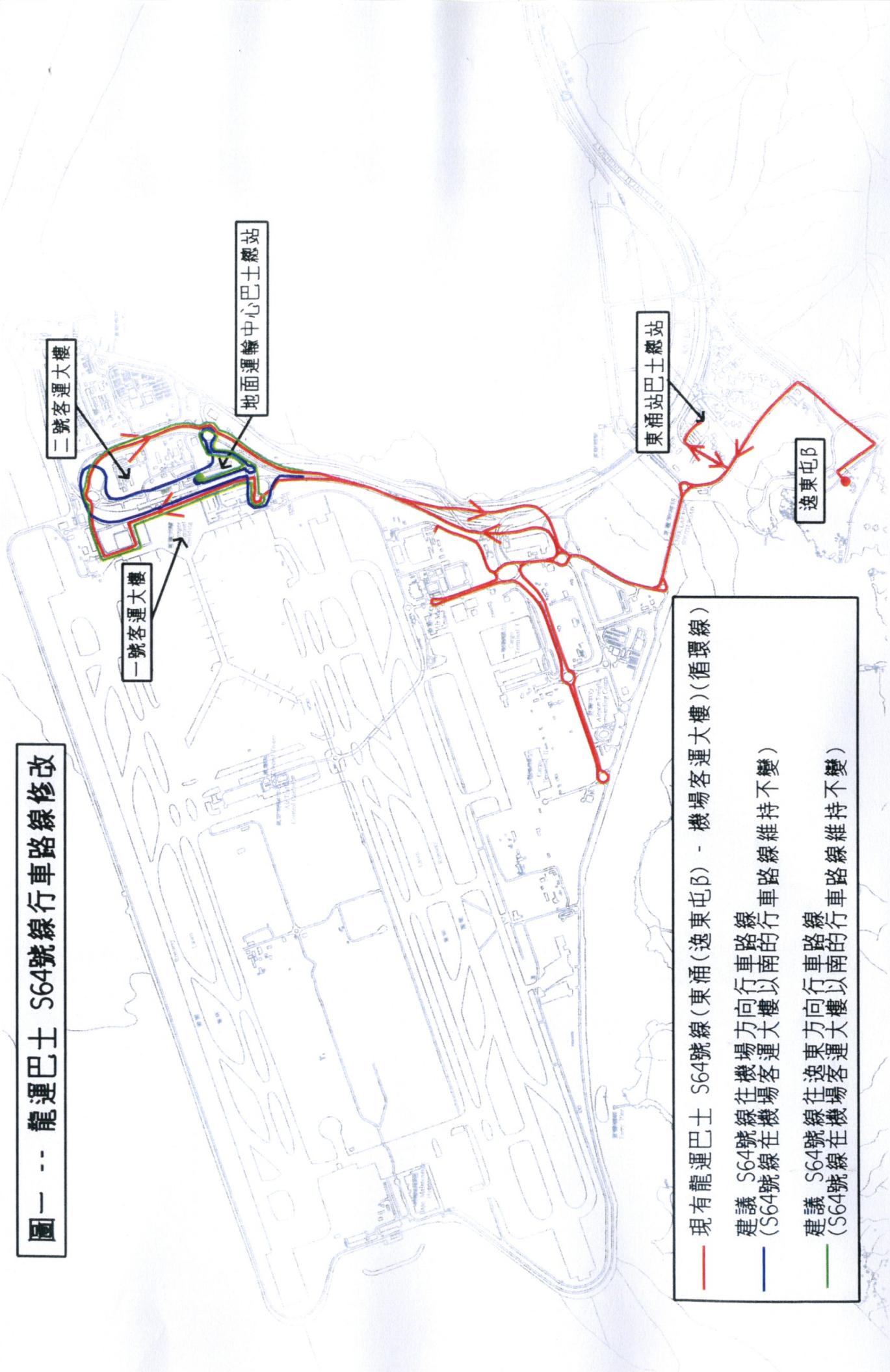
建議實施日期	巴士公司	路線編號	終站地點	繁忙時段班次(分鐘)	車輛分配						備註:	
					現行	建議	現行	雙層	單層	雙層	單層	
2Q11	龍運	S64	東涌(近東邨) - 機場客運大樓(經東涌站巴士總站)(循環線)	6-12 6-12	0	7	0	8	0	0	+1	爲穩定班次，S64號線由循環線模式運作更改為往返逸東邨及客運大樓兩個總站。往機場班次改道，由暢達路改經暢創路及二號S64P號線及下午4班由超級一號貨運站往逸東邨的特別班次的服務則會維持運作。
3Q11	龍運	A31	荃灣(愉景新城) - 機場(地面運輸中心)	15/20 15/20	0	7	0	8	0	0	+1	荃灣總站由愉景新城巴士總站搬遷至荃灣西站公共運輸交匯處。 往機場行車路線：荃灣西站公共運輸交匯處、大河道、沙咀道、大涌道、青山公路、荃景圍、愉景新城巴士總站.....返回現時行車路線。 往荃灣行車路線：機場地面運輸中心巴士總站(依現時行車路線)... ...青山公路、西樓角路、美環街、愉景街、大河道及荃灣西站公共運輸交匯處。 增加巴士站(往機場方向) (1) 荃灣西站公共運輸交匯處 (2) 大涌道近白田壩街
3Q11	龍運	E32	葵芳站 - 亞洲國際博覽館	9-13 9-12	0	12	0	13	0	0	+1	增加巴士站(往荃灣方向) (1) 大涌道近海囉街 (2) 沙咀道滿樂大廈外 (3) 荃灣西站公共運輸交匯處 沒有取消現有巴士站 (詳情請參閱附圖二)
3Q11	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	9-12 9-12	0	28	0	29	0	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q11	龍運	E41	大埔頭 - 亞洲國際博覽館	10-12 10-12	0	14	0	15	0	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q11	龍運	E42	沙田(仁康) - 機場(地面運輸中心)	8-10 8-10	0	16	0	17	0	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

2011至2012年度離島區巴士路線發展計劃

提升服務項目

建議實施日期	巴士公司	路線編號	終站地點	繁忙時段班次(分鐘)	車輛分配						備註		
					現行	建議	現行	建議	現行	建議	修改		
3Q11	龍運	S1	東涌站巴士總站 - 亞洲國際博覽館 (經客運大樓)(循環線)	7/8	5/6	0	3	0	4	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
4Q11	城巴(專營二部)	E22P	油塘臨時巴士總站 - 亞洲國際博覽館	星期一至五(公眾假期除外)每天10班車	0	6	0	6	0	0	0	油塘總站由油塘臨時巴士總站搬遷至油塘邨(第四期)公共運輸交匯處。 往返亞洲國際博覽館/東涌行車路線：油塘邨(第四期)公共運輸交匯處、高超道……返回現時行車路線。(只限第E22P及N26號線) 往返油塘行車路線：亞洲國際博覽館/東涌/迪士尼樂園(依現時行車路線)……高超道及油塘邨(第四期)公共運輸交匯處。	
4Q11	城巴(專營二部)	N26	油塘臨時巴士總站 - 東涌站巴士總站	每天4班車	0	3	0	3	0	0	0	增加巴士站(往返油塘方向) (1) 油塘臨時巴士總站(詳情請參閱附圖三)	
4Q11	城巴(專營二部)	R22	迪士尼樂園公共運輸交匯處 - 往油塘臨時巴士總站	每天2班車	0	2	0	2	0	0	0	(1) 油塘臨時巴士總站(往返油塘方向)	
3Q12	龍運	A41P	馬鞍山(耀安) - 機場(地面運輸中心)	30	20/30	0	6	0	7	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
3Q12	龍運	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	10	9/10	0	13	0	14	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
3Q12	龍運	E33P	兆康站 - 機場(地面運輸中心)	星期一至六每天10班車	0	6	0	7	0	0	+1	視乎乘客需求，星期一至六早上調配車輛增加一班車由兆康站開往機場。星期日及公眾假期8班車	
3Q12	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	星期日及公眾假期8班車	9-12	9-11	0	29	0	30	0	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q12	新大嶼山	38/38P	逸東邨 - 東涌站巴士總站(循環線)	2/3	2/3	17	0	18	0	+1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	

圖一-- 龍運巴士 S64號線行車路線修改



愉景新城

圖二 搬遷至全總站公共運輸交匯處
議灣(西)站 建荃

荃灣(西)站

如心廣場

現有龍龍巴A31(愉景新城-機場)總站及行車路線
建新議增巴士站



