

2011 - 2012 年度大埔區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 -2012 年度大埔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 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、1B 及 2A，供各委員參閱。

3. 2011 - 2012 年度大埔區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如新增特別班次路線、更改路線、增加班次，及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，為減少由於路線重組計劃對乘客帶來的影響，巴士公司亦建議增加現有路線的班次，和增設巴士轉乘計劃，提供優惠收費，以方便乘客。其中有關本區的巴士路線安排在附件 1 及附圖 1 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 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：

- (一) 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；
- (二) 在保護環境的前提下提供公共交通服務，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
- (三) 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

5. 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

6. 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。

(a) 增加班次

7. 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。

(b) 開設新的巴士服務

8. 若上文第 7 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。

9. 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。

制定巴士轉乘計劃

10. 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。

提升服務質素

11. 爲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

12. 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。

(a) 縮減班次

13. 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。

(b) 取消／合併路線

14. 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。

(c) 縮短路線

15. 爲了善用資源，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，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；
- (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。

16. 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：

- (一) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
- (二) 地區內的發展；
- (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。

徵詢意見

17. 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

二零一一年度巴士路線發展計劃
以大埔為終點站的新界區路線

建議實施日期(季/年)	路線	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				修改			
					三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層		三軸車輛	空調雙層	空調單層	
3Q11	71A	富亨 - 大埔墟站	5/6	5/6	3	2		2	3			-1	1		加強空調巴士服務。
3Q11	71A	富亨 - 大埔墟站	5/6	5/6	2	3			5			-2	2		全線改以空調巴士行走。
4Q11	71S	富善邨 - 廣福(循環線)	8	8	2	3			5			-2	2		全線改以空調巴士行走。
2Q11	72A	大圍站 - 大埔工業邨	20	20	2	1	3		3			-2	2		全線改以空調巴士行走。
2Q11	73	太平 - 大埔工業邨	19/21	19/21	8			3	2	3		-5	2	3	替換兩部非空調巴士為雙層空調巴士，及分階段將部份車輛改為單層巴士行走以配合乘客需求。
3Q11	73	太平 - 大埔工業邨	19/21	19/21	3	2	3	1	4	3		-2	2		加強空調巴士服務。
4Q11	73	太平 - 大埔工業邨	19/21	19/21	1	4	3		5	3		-1	1		全線改以空調巴士行走。

建議實施日期(季/年)	路線	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					
					三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層			
3Q11	74A	太和 - 觀塘碼頭	15	15	2	3	4		1	8	-2	4	遷移總站至九龍灣，加強74X號的服務，及全線改以空調巴士行走。詳情請見附件1。
3Q11	74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	3/4	3/4		38		39			1		改善班次以配合74A號遷移總站的建議。
2Q11	307	大埔中心 - 中環(中環渡輪碼頭)	5-15	5-15		27		29			2		增設兩班第307號線早上特別班次，由汀太路開出，經太和及富善往上環(德輔道中近永和街)。請參閱附圖1。
4Q11	307	大埔中心 - 中環(中環渡輪碼頭)	5-15	5-15		29		31			2		視乎乘客需求，第307P號線在早上及下午各增加兩班車。
3Q11	E41	大埔頭 - 亞洲國際博覽館	10-12	10-12		14		15			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一一年度巴士路線發展計劃
途經大埔的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路線	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				修改			
					三軸車	空調雙層	空調單層	三軸車	空調雙層	空調單層		三軸車	空調雙層	空調單層	
2Q11	73A	彩園 - 愉翠苑	22/24	22/24	7	1		1	2	5	-6	1	5	5	加強空調巴士服務，及分階段將部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
4Q11	73A	彩園 - 愉翠苑	22/24	22/24	1	2	5		3	5	-1	1		全線改以空調巴士行走。	

九巴服務重組建議 – 第 74A 號線

I. 第 74A 號線現時的服务詳情

路線	74A
終點站	太和 — 觀塘碼頭
班次	早上繁忙時間每 15 分一班
單程收費	\$7.1 (非空調) \$9.2 (空調)
服務時間	早上 5 時 50 分至晚上 11 時 05 分
乘客使用量	平均每天約 2,000 名乘客
車輛數目	2 部非空調雙層巴士，3 部空調雙層巴士， 4 部空調單層巴士

II. 建議的內容

- 由於現時第 74A 與 74X 號線在觀塘的路線大部分重覆，故此我們建議把第 74A 號線在九龍市區的終點站改往啓業邨，並改道途經九龍灣商業區，以方便大埔區前往該區上班的乘客。
- 更改路線及總站後第 74A 號線的班次將維持不變。
- 改道後的路線：
 - 往啓業方向：寶雅路，汀角路，安慈路，安祥路，寶鄉橋，寶鄉街，廣福道，運頭街，南運路，達運路，運頭塘邨巴士總站，達運路，南運路，大埔道，源禾路，火炭路，大涌橋路，獅子山隧道公路，獅子山隧道，龍翔道，蒲崗村道交匯處，蒲崗村道，彩虹道，彩虹邨通道，太子道東，觀塘道，偉業街，啓祥道，宏光道，常悅道，宏照道
 - 往太和方向：宏照道，常悅道，宏光道，啓祥道，偉業街，觀塘道，龍翔道，斧山道，彩虹道，彩虹臨時巴士總站，彩虹道，斧山道，龍翔道，獅子山隧道，獅子山隧道公路，大涌橋路，火炭路，源禾路，大埔道，南運路，達運路，運頭塘邨巴士總站，達運路，南運路，運頭街，鄉事會街，寶鄉街，寶鄉橋，安祥路，安慈路，汀角路，大埔太和路，寶雅路
- 第 74A 號線建議的服務詳情

路線	74A
終點站	太和 — 啓業邨
班次	早上繁忙時間每 15 分一班
單程收費	\$9.2 (空調)
車輛數目	1 部空調雙層巴士， 8 部空調單層巴士

- 因應以上的改動，我們建議新增第 74A 與 74X 號線之間的巴士轉乘優惠（南行於彩虹邨通道近碧海樓，北行於新蒲崗四美街），方便乘客往返九龍灣/牛頭角/觀塘與沙田/大埔公路。建議的轉乘折扣如下：

轉乘組合	折扣額
74A (往九龍灣) > 74X (往觀塘碼頭)	\$5.5 (即扣除 74X 過大老山隧道後的分段車費)
74X (往大埔中心) > 74A (往太和)	\$8.8 (即扣除 74X 的收費)

- 同時，我們會因應第 74X 號線乘客需求的變化而增加一架巴士行走。

III. 建議的好處

- 為大埔區的乘客提供一條直接的路線往返九龍灣商業區。

IV. 對乘客之影響

- 更改總站至啓業邨後，約 64% 的乘客仍可使用第 74A 號線往來現時的目的地。
- 目前由九龍灣站至觀塘碼頭沿途使用 74A 號路線的乘客，則需要改乘第 74X 號線或使用新增設第 74A 與 74X 號線之間的轉乘。
- 可選擇的替代服務如下：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間班次	現時在建議轉乘位置的載客率
74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	\$8.8	3分鐘	往觀塘方向：最高半小時的載客率約為74%

- 估計受影響而需要直接轉乘第 74X 號線或利用第 74X 與 74A 號線的轉乘的乘客人數約佔總客量的 36%，按方向的分佈如下：
 - 往觀塘碼頭方向：458 (佔該方向全日總乘客人數 1,228 的 37%)
 - 往太和方向：322 (佔該方向全日總乘客人數 933 的 35%)
- 因應以上的改動，我們亦建議增加一輛巴士行走 74X 號路線，以應付由第 74A 號線轉過來的乘客。

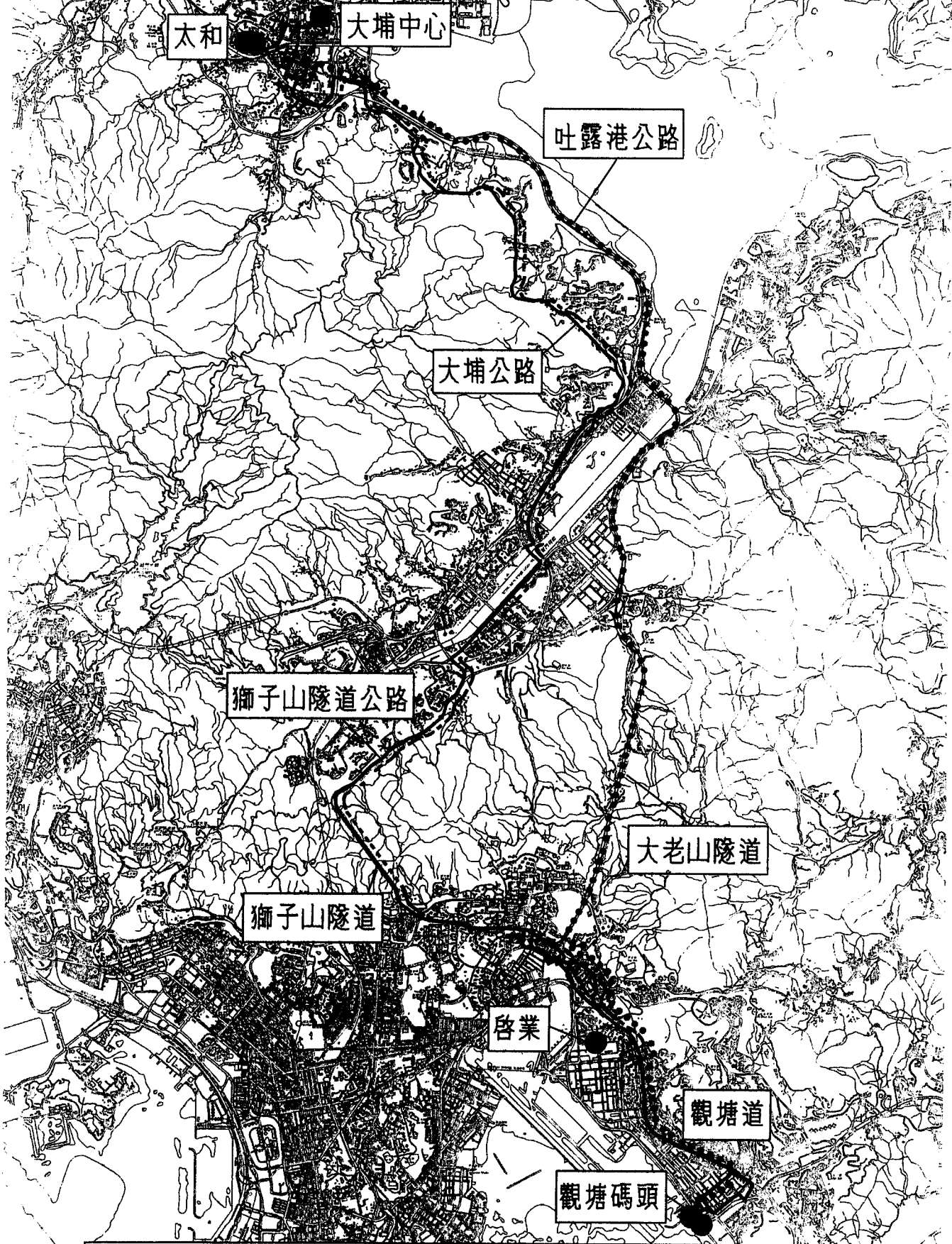
V. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴第74A號(太和-觀塘碼頭)遷移總站建議



圖示	
—	現時九巴第 74A 路線 (太和 - 觀塘碼頭)
.....	建議九巴第 74A 路線 (太和 - 啓業)
x x	現時九巴第 74X 路線 (大埔中心 - 觀塘碼頭)

