

2013 - 2014 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 2013 - 2014 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。

2. 在2013年施政報告中，行政長官強調『重組巴士路線』對改善空氣質素的重要性。在發展鐵路的同時，政府將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。目前巴士服務路線重疊，部分使用量偏低。進行檢討時，我們會以巴士配合鐵路系統，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。

2013 - 2014 年度巴士路線發展計劃

3. 2013 - 2014 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A 及附件 1B，供各委員參閱。

4. 2013 - 2014 年度離島區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合區內人口持續增長，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加車輛數目及班次，以配合乘客需求。另一方面，為更加善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，以切合乘客需求的轉變。有關本區的巴士路線的詳細安排在附件二至十一內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 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) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，要有長遠和全面的規劃。鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成，

是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可釋放周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，我們會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便。我們會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。我們亦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) 清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產，香港路少但人多車多，市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃以作配合。事實上，很多巴士乘客在市區周邊地點已陸續下車，有些路線的巴士在經過繁忙交通走廊前往總站時，載客率會相對較低。如能更妥善地使用巴士資源，當可協助減少行走這些繁忙走廊的巴士數目，從而紓緩交通擠塞及減低路邊空氣污染。

專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在 2011 年排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔該年全港整體車輛的有關總排放量約 6% 和 20%。但在繁忙的交通幹道，專營巴士的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量佔總車輛排放量分別可高達 40%和 70%。在例如旺角、中環及銅鑼灣等地區的繁忙交通幹道，經常有很多行人、居民或在這些地方工作或營業的人來往。減少巴士班次可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾所構成的健康風險，包括減少因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況，以及長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的可能性。而有關的環境效益是與減少巴士班次的程度成正比，因此，每一班次的減少都很重要。如 2013-14 年度的巴士路線發展計劃得以落實，將可令每天在旺角、中環及銅鑼灣的繁忙幹道的巴士班次減少 591 架次，而這些地區的繁忙幹道的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，最高將可分別減少約達 0.3%和 2.3%。有

關措施亦可達至其他環境效益，例如減少噪音滋擾。此外，由於推行重整巴士路線的成本耗費並不會太高，檢討本港空氣質素指標的顧問亦評估此措施為在眾多建議中具最高成本效益的措施。

制定路線發展計劃的原則

6. 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 7-16 段所列舉的原則。

改善服務

7. 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

8. 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

9. 若上文第 8 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。

10. 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

11. 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

12. 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

13. 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

14. 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

15. 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

16. 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。作爲參考基準，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。

17. 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

18. 請各委員就 2013 - 2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年三月