

2020 - 2021 年度離島區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2020 - 2021 年度離島區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

策劃本區巴士路線計劃的考慮因素

2. 專營巴士是路面的主要集體載客運輸工具，其載客量高，服務具一定靈活性。運輸署因應地區發展、人口變遷、運輸建設的落成、區內現時及已計劃的公共交通服務等，持續優化現有的巴士服務網絡，並為發展中及新發展地區規劃適當的巴士路線及調整服務，配合市民的出行需求。

2020 - 2021 年度巴士路線計劃

3. 為因應乘客需求，以及配合地區的發展及基礎建設等，本署經過往與地區人士及專營巴士公司商討後，擬定 2020-2021 年度的巴士路線計劃。有關離島區巴士路線計劃的建議方案載於附表 1A 及 1B，詳細建議安排載於附件 1 至附件 21。

4. 本署及專營巴士公司在制定路線計劃時，參考以下調整巴士服務的指引:-

配合需求

5. 為了配合人口變遷，本署會因應現有巴士服務的乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開辦新的巴士服務。

(一) 增加班次

6. 個別路線如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%，本署和專營巴士公司會考慮增加班次。除參考載客率的指標外，本署亦會顧及為乘客提供舒適的乘車環境，尤其是較長途的巴士路線。

(二) 開設服務

7. 本署會因應個別地區的社區發展及人口增長，考慮開辦新巴士服務。鑒於不少已發展地區的道路網絡已相當擠塞，開辦服務前往擠塞的地區或行經繁忙道路時不但加重交通負荷，亦可能會增加新巴士線的行車時間，減低其營運效率。因此，本署在考慮開辦新巴士服務時，會盡量避免行走市區繁忙地點的繁忙路段。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該些路段，專營巴士公司須盡量減少其他巴士路線途經該些路段的巴士架次。

(三) 轉乘計劃

8. 一直以來，本署與專營巴士公司會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。

重整服務

9. 對於使用率不高的巴士路線，本署會不時與專營巴士公司審視路線，從而按它們的實際運作情況推行各種措施以提高效率，包括調整現有路線的班次和服務時間，或縮短、合併和取消巴士路線等。

(一) 縮減班次

10. 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%，本署及專營巴士公司會考慮減少服務班次。但在某些情況下，例如該路線是為切合該地區的實際出行需要而沒有其他可替代服務(包括使用巴士轉乘)，又或路線的班次在繁忙時段已定於 15 分鐘或以上及在非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上，本署與專營巴士公司則會按個別情況考慮，包括先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。

(二) 取消／合併路線

11. 為令到資源使用得宜，如班次非頻密的路線其使用率不高(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 分鐘或以上，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。

(三) 縮短路線

12. 為了善用資源，運輸署亦會與專營巴士公司不時審視個別路線的乘客量，例如大部分乘客是否已在中途下車，以探討縮短路線的可行性。作為參考基準，本署會檢視在最繁忙的一小時內，該路線在擬議終結的地點的載客率是否低於 20%至 30%，以決定縮短路線與否。此外，本署會檢視路線沿途是否有路旁空間可設立轉乘的設施，以方便乘客轉乘其他巴士到達目的地。

13. 除了參考上述第 5 至 12 段所羅列的指引和因素外，本署會按情況考慮整體的公共交通服務網絡，從宏觀的角度去檢視巴士服務，令區內的路線能發揮最大的互補作用。過去，假如個別方案會有利於精簡迂迴的行車路線及改善服務班次等，例如在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，本署會探討重整巴士服務的空間，透過重新整合區內的巴士路線，更有效運用巴士資源，提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，好讓市民享有便捷服務之餘，亦令巴士服務可持續發展。

徵詢意見

14. 歡迎委員就 2020 - 2021 年度離島區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零二零年二月