

二零一三年二月六日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第一次會議(二零一三年)

2013-2014 年度葵青區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013-2014 年度葵青區巴士路線發展計劃，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，現詳列於附件 1A、附件 1B 及 附件 2，供各委員參閱。

4. 2013-2014 年度葵青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 3-14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。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，佔這些繁忙幹道的巴士班次約1%，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。

除了旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道外，葵青區亦有近千輛巴士於超過90條巴士路線服務該區居民。因此，為改善居民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，我們必須重組巴士路線，減少巴士排放。

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

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。

(c) 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。

(d) 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

二零一三年二月

二零一三年度巴士路線發展計劃
以葵青區為終點站的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配				備註
			現行	建議	現行	現行	建議	修改	
			空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2013年第一季	31M	石籬(梨貝街)-葵芳站	6	6	10	11	1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年第二季	32B	荃灣西站公共運輸交匯處-象山(循環線)	15	--	3	0	-3		因第32B號乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第32B號線。並與第36號線合併，詳情請參閱附件3。
	36	梨木樹公共交通交匯處-荃灣西站公共運輸交匯處	14	12	4	5	1		
2013年第二季	33A	荃灣(如心廣場)-旺角(柏景灣)	14/15	15	10	8	-2		第33A號線改道行經西九龍快速公路及修改為荃灣(如心廣場)至旺角循環線。因應第33A號線的改道，第37號線遷移終點站至葵涌。詳情請參閱附件4。
2013年第四季	37	葵盛(中)-奧運站	10	10	10	12	2		因應的改道，遷移終點站至葵涌。
	35A	安蔭-尖沙咀東	6	5	19	20	1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年第一季	41	長青-九龍城碼頭	15	15	10	8	-2		改道行經西九龍快速公路及修改為長安至紅磡循環線。詳情請參閱附件5。
	45	麗瑤-九龍城碼頭	15	15	8	9	1		因應第41號線改道，調配車輛改善班次以配合乘客需求
2013年第二季	41A	長安-尖沙咀東	7/8	7	11	10	-1		改道行經西九龍快速公路。詳情請參閱附件6。
	44	青衣邨-旺角東站	10	12	17	17	0		因應第41A的改道，在早上及下午繁忙時間，非44P號線運作時間，44號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以替補41A號線往西九龍的服務。
2013年第二季	42A	長亨-佐敦(渡華路)	4/5	4	23	24	1		因應第43C號線修改為繁忙時段單向服務，建議第42A號線於非繁忙時段調配車輛改善班次。
	43C	長康-大角咀(維港灣)	10	10	9	9	0		調整為只於繁忙時段提供單向服務，以配合乘客需求。詳情請參閱附件7。
2013年第二季	46P	顯徑-荔景(北)	10/20	10/15	6	6	0		因第46P與第46S號線合併，修改為美田至葵芳港鐵站循環線，於早上及下午繁忙時段提供服務，第46S號線將會取消。詳情請參閱附件8。
	46S	大圍站公共運輸交匯處-荔景(北)	10/15	--	9	0	-9		
2013年第二季	234S	深井(碧堤半島)-青衣站	--	--	2	0	-2		因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第234S號線(早上7.20及7.50共兩班車)。詳情請參閱附件9。
2013年第一季	248M	長宏-青衣站	8	6	3	4	1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

2013年 第三季	336	梨木樹公共交通交匯處 - 上環	15	15	3	3	3	0	0	為增強荃灣東，東北葵與港島北的聯繫，建議加強336號線之服務。路線將改行西區海底隧道並延長至銅鑼灣一帶，更改路線編號為936號，並於星期一至五增加早上兩班往港島及晚上三班往梨木樹的班次。詳情請參閱附件10。
2013年 第二季	N237	美孚 - 葵盛(循環線)	20	--	3	3	0	-3	-3	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第N237號線。詳情請參閱附件11。
2013年第三 季	948	銅鑼灣(天后) - 長宏	4-10 兩班特 別班次	4-10 兩班特 別班次	12	12	12	0	0	1. 建議星期一至星期五往青衣長宏方向的服務時間延長至凌晨12時正。 2. 取消星期六下午12時45分及下午1時05分由銅鑼灣(天后)開出的班次。 3. 取消星期六4班特別班次：包括兩班由長安邨開出及所有由翠怡花園開出的班次。 詳情請參閱附件12。

二零一三年度巴士路線發展計劃
途經葵青區的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配				備註		
			現行	建議	現行 空調 雙層	現行 空調 單層	建議 空調 雙層	建議 空調 單層		修改 空調 單層	
2013年 第一季	30	荃威花園 - 長沙灣	15/20	20	4	2	4	0	0	-2	修改為港鐵荃灣西站至美孚循環線，詳情請參閱附件13。
2013年 第一季	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4	23		26		0		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第一季	260C	友愛(南) - 葵芳站	15	15	6		6		0		調整星期六班次，以配合乘客需求。
2013年 第三季	930	荃灣(愉景新城)巴士總站 - 灣仔碼頭	12/20	12/20	10		10		0		為免行經交通擠塞路段，往荃灣方向建議改道德輔道中及永和街往士嘉運中，詳情請參閱附件14。

二零一四年度巴士路線發展計劃
途經葵青區的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
			現行	建議	現行		建議		修改		
			空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014年 第一季	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	26	6	27		1				視乎乘客需求, 調配車輛改善班次。
2014年 第一季	248P	駿景園 - 荃灣西站公共運輸交匯處	2	-	0		-2				因應乘客量持續偏低, 為更有效地運用資源, 建議取消第248P號線。
2014年 第一季	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	12	9/13	13		1				視乎乘客需求, 調配車輛改善班次。
2014年 第三季	E42	沙田(博康邨) - 機場(地面運輸中心)	17	7/9	18		1				視乎乘客需求, 調配車輛改善班次。

九巴服務重組建議 – 合併第36及32B號線

第 32B 號線現時的服務詳情

路線	32B	36
終點站	荃灣西鐵路站 至 象山 (循環線)	梨木樹 – 荃灣西鐵路站
繁忙時間班次	15分鐘一班	14分鐘一班
單程收費	\$3.9	\$3.9
服務時間	早上5時40分至早上0時00分	早上5時30分至早上0時25分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約2,200名乘客) ● 最繁忙一小時內的載客率52% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約38% 	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約7,700名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率85% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約67%
車輛數目	3部空調巴士	4部空調巴士

建議的內容

- 象山邨，石圍角邨，梨木樹邨及附近地區在未來數年並沒有大型發展計劃。人口數目及組成將不會有明顯改變。
- 除了巴士服務，附近亦有路線重疊之公共小巴或專線小巴提供來往荃灣市中心之服務。
- 為善用資源，現我們建議合併第 32B 及 36 號線以強化巴士服務。
- 部份 32B 號線的車輛將調撥至 36 號線以提昇整體服務水平。

路線	36
終點站	梨木樹 – 荃灣西鐵路站
班次(繁忙時間)	12分鐘一班
單程收費	\$3.9
服務時間	早上5時30分至早上0時25分
車輛數目	5部空調巴士

- 合併後行車距離與現時相約，車費亦將維持不變。

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力。

對乘客之影響

- 所有32B號線之乘客可改乘合併後，班次更頻密之36號線(由15分鐘一班加密至12分鐘一班)。由象山邨往荃灣方向乘客的行車時間會輕微增加3分鐘(由現時21分鐘增加至24分鐘)。
- 由石圍角邨往荃灣方向乘客的行車時間會增加17分鐘(由現時15分鐘增加至32分鐘)。乘客可以改乘班次更頻密之43X號線往荃灣西鐵路站。九巴第43X號線往荃灣西鐵路站方向的分段收費(城門隧道收費站後)將由現時\$5.2下調至\$3.9，即32B號線之收費水平。超過1,200名乘客可以受惠 (880名原32B號線乘客及395名現43X/43P號線乘客)。
- 所有 36 號線之乘客可改乘合併後，班次更頻密之 36 號線(由 14 分鐘一班加密至 12 分鐘一班)。由青山道大窩口鐵路站至國瑞道各分站上車前往梨木樹方向的乘客(457 人)可利用新增之八達通轉乘優惠轉乘指定的其他九巴服務：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
235 => 36M	乘客以八達通咭乘搭235號線(往安蔭方向)，並於指定時限內轉乘36M號線(梨木樹方向)，即可享受第二程路線車資優惠。第二程車資折扣優惠為\$3.6(即免費轉乘第二程路線)。	乘客可於昌榮路新豐中心對開分站轉乘指定路線	與現時同價

- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間班次	現時的服務情況
43X	耀安 - 荃灣西鐵路站	\$3.9 (往荃灣西鐵路站方向的分段收費(城門隧道收費站後)將由現時\$5.2下調至32B號線之水平)	5/6	班次更頻密。在最繁忙時段由二坡圳路分站前往荃灣西鐵路站之最高載客率為64%，現時服務水平足以接載象山邨及石圍角邨前往荃灣西鐵路站之乘客。

目標實施日期

二零一三年第二季

