

提出討論

油尖旺區議會
交通及運輸委員會
第 2/2002 號文件

2002 – 2003 年度油尖旺區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2002 年度油尖旺區的巴士路線發展計劃，以及諮詢委員對 2003 年度計劃的意見。

2002 年度巴士路線發展計劃

2. 運輸署曾在 2001 年 1 月 18 日就 2002 年度的巴士路線發展計劃諮詢各委員。經考慮各委員所提供的意見及其他相關因素後，2002 年的巴士發展計劃已經擬定，現列於附件 1，供各委員參考。

3. 2002 年度油尖旺區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

巴士公司建議在本區實施 64 項提升服務的項目，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。

(二) 路線重整的措施及巴士轉乘計劃

為使本區巴士路線更有效率地提供服務及改善彌敦道交通情況，九巴建議在下列路線實施路線重整及巴士轉乘計劃：

- 九巴 6A ⇔ 九巴 2A/6/6C (請參閱附件 1.1)
- 九巴 203 ⇔ 九巴 6/35A (請參閱附件 1.2)
- 九巴 208 ⇔ 九巴 7/81C (請參閱附件 1.3)
- 九巴 224X ⇔ 九巴 215X/219X (請參閱附件 1.4)
- 九巴 32 ⇔ 九巴 31B/36B (請參閱附件 1.5)
- 九巴 72 ⇔ 九巴 31B (請參閱附件 1.6)

2003 年度巴士路線發展計劃

4. 油尖旺區 2003 年度的草擬巴士路線發展計劃現列於附件 2。巴士公司建議在本區實施 18 項提升服務的項目，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。

策劃本巴士路線發展計劃的考慮

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) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，故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。在此前題下，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。我們會盡量採取適當措施，以減輕交通服務對環境造成的影響；及

(三) 我們亦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整服務，減少惡性競爭和服務路線重疊，以減少道路擠塞。

6. 展望未來五年，本港鐵路網絡會不斷擴展，在 2002 至 2007 年年間將有以下六條鐵路落成：

- 地鐵將軍澳支線 (2002 年落成)
- 西鐵 (2003 年落成)
- 馬鞍山鐵路 (2004 年落成)
- 東鐵尖沙咀支線 (2004 年落成)
- 竹篙灣鐵路 (2005 年落成)
- 上水至落馬洲支線 (2007 年落成)

這些新鐵路落成後，全港約有 63% 的人口以及約 71% 的就業人口會在鐵路途經範圍內，可徒步前往鐵路車站，這將大大增加鐵路可服務的地區。另外，新鐵路亦會提供更大的載客量，並提高本港公共交通系統的效率。市民會需要更多的接駁巴士服務前往鐵路車站，而與鐵路重疊的巴士路線需求將會減少。屆時巴士網絡須要重整。

制定路線發展計劃的原則

7. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下的原則：

- (一) 基本上本港主要已發展地區都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。爲了配合人口增長，我們會因應現有巴士服務的乘客量及需求調整班次。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%；或在非繁忙時段在最繁忙的半小時內的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走；
- (二) 如使用率不高的路線，我們會按個別路線的運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施包括調整現有路線、班次及運作時間表；縮短車程及將部份地區的巴士站密度降低至適當的水平等等。個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率少於 85%，我們會考慮減少車輛行走。但接駁鐵路、切合社會需求的路線和繁忙時段班次已低於 15 分鐘的巴士線則會按個別情況考慮。
- (三) 除個別路線調整，我們亦會致力推行重點路線重整方案，例如減少在尖沙咀、中環、灣仔、銅鑼灣和其他繁忙地區行走的巴士，以及更妥善地協調新鐵路落成後的公共交通服務。此等方案除了可以改善巴士網絡整體運作效益，亦對改善香港的環境有幫助，例如有助紓緩這些地區的擠塞情況，車輛廢氣排放以及噪音等問題。
- (四) 如調整現有路線不能滿足需求及沒有可行的替代交通服

務，我們會因應需求考慮加設新巴士線。接駁鐵路或在鐵路範圍以外的新巴士服務將予優先考慮。我們會在方便的地點闢設巴士交匯設施，以減少由「點到點」巴士服務造成的重疊。在批選新的巴士路線時，會特別考慮這些因素。我們亦會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響。我們會盡量在設計路線時避免新長程巴士路線或新路線途經交通繁忙的地區，例如尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等。如新路線必須途經以上地區，巴士公司須減少其他路線途經該區的相等班次。

(五) 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、八達通售票系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位；及

(六) 我們會鼓勵巴士公司在適當及可行的地點，設立更多轉乘鐵路或其他巴士線的計劃，讓乘客可用優惠轉乘票價前往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，善用香港的路面空間及巴士資源以提高巴士網絡的效率。

8. 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) 該項目對其他經營者的影響；
- (八) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (九) 市民的投訴及建議。

將軍澳支線

9. 將軍澳支線第一期將於 2002 年年底前落成啟用。該鐵路將為將軍澳及油塘區的居民，提供一個既環保、又可靠及快捷的集體運輸交通工具。將軍澳支線第一期連接將軍澳的寶琳站及港島的北角站，沿線的 5 個車站分別是坑口站、將軍澳站、調景嶺站、油塘站及鰂魚涌站。屆時，將軍澳新市鎮接近 8 成的人口及油塘地鐵站附近的屋邨居民都能方便地步行至就近的地鐵站使用該支線。

10. 將軍澳支線的啟用會顯著地增加將軍澳支線走廊公共交通的總容量，並且能大大減低由將軍澳往九龍及港島各地的交通時間。和現有的巴士服務比較，往觀塘由 18 分鐘減至 11 分鐘；往旺角由 50 分鐘減至 30 分鐘；往中環由 60 分鐘減至 25 分鐘。根據地鐵有限公司資料，將軍澳支線的車費會很有競爭力，並與地鐵其他路線現行的區域收費結構大致相同。

11. 運輸署預計有大量使用現有其他交通服務的將軍澳及部份觀塘區的乘客將會轉乘該支線。這將會幫助減輕將軍澳隧道的擠塞情況。此外，現時一些前往觀塘線的乘客亦會轉用將軍澳支線，因而一些接駁地鐵站的交通服務的需求亦會改變。

12. 爲了配合這些轉變和提供良好的鐵路接駁服務，運輸署現正制訂計劃，在將軍澳支線通車時，修改在將軍澳支線走廊上行走的巴士及專線小巴服務網絡。有關的計劃可確保公共交通系統有效率及協調得當，並提供完善的接駁服務前往將軍澳支線各車站。運輸署會於短期內，就有關的計劃諮詢貴會及有關的人仕。

其他輔助服務

13. 專線小巴的主要作用是輔助集體運輸工具，在各新市鎮和鄉村提供前往鐵路車站和巴士總站的接駁服務，並在乘客較少而無須提供高載客量的交通工具的地區，或一些以巴士行走並不符合經濟原則或受制於路面情況的地區，爲市民提供服務。

14. 居民巴士服務在本港的公共交通系統中擔當一個輔助的角色，主要作用是紓緩市民在繁忙時間對專營巴士和專線小巴服務的需求。由於大部份的居民巴士服務都途經繁忙的市中心，令這些地區的交通擠塞問題日漸嚴重。隨著本港鐵路網絡的拓展、專營巴士服務的改善及其他各種公共交通工具的發展，居民巴士服務不能不受限制地開辦。爲配合有效協調各種交通工具的運輸政策及紓緩交通擠塞問題：

- 在乘客需求量不足以支持專營巴士服務的地區，優先考慮專線小巴服務，接駁居民前往鐵路車站；
- 居民巴士服務將繼續擔當其輔助的角色，而我們會貫徹實施現時的居民巴士服務的發牌條件及營運上的限制；

- 在服務範圍方面，我們會對前往繁忙地區例如尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等地區的居民巴士服務作出適當的限制；
- 如非必要及缺乏其他公共交通工具的情況下，新增的長途或前往這些繁忙地區的居民巴士服務將不會獲批准開辦；
- 而對於現時在以上地區運作的現有居民巴士服務，運輸署會依據實際需要來考慮是否在其牌照期滿時批准續牌及其有效期應為如何；及
- 如在繁忙時段的專營巴士及專線小巴服務不足以應付乘客需求，我們會考慮在繁忙時間以居民巴士服務提供接駁鐵路服務。

徵詢意見

15. 請各委員參考 2002 年度的巴士路線發展計劃，並就 2003 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零二年一月