

二零一零年一月二十二日
討論文件

立法會交通事務委員會及環境事務委員會 重組巴士路線以改善空氣質素

目的

本文件載述專營巴士服務重組工作的背景、規劃原則與指引，以及推展重組工作的建議未來路向。

背景

2. 當局的政策是在可持續發展的環境下提供安全、高效率和可靠的運輸系統。為配合這項政策，我們協調各種公共交通服務，務求更配合需求，並盡量減少惡性競爭和服務重疊。鑑於香港道路資源有限，我們優先發展鐵路這種既環保又可靠和具效率的集體運輸工具。同時，我們維持各交通機構之間的良性競爭，以確保乘客有選擇機會。專營巴士在運輸系統中亦擔當重要角色，在鐵路未能直達的地方，專營巴士的角色尤為顯著。在這背景下，我們需要不時因應運輸環境的轉變重組巴士服務，以維持持續發展。

重組巴士服務

3. 巴士服務重組是一項持續進行的工作，以達至相關目標，即根據乘客需求的轉變和配合新運輸基建的啓用，重組巴士服務，藉此配合乘客需求、紓緩交通擠塞和減少路邊廢氣排放，同時提高巴士的營運效率。

(a) *巴士服務需求下降*

4. 新建鐵路在過去數年相繼投入運作，不但增加公共運輸系統的載客量，亦為乘客提供更多選擇。專營巴士服務的平均每日乘客量因此而減少，由二零零二年的 430 萬人次減至二零零九年九月的 380 萬人次。

(b) 交通擠塞

5. 香港路少車多，繁忙的交通走廊經常出現擠塞情況。繁忙地區多個主要路段的容車量已達到飽和。在二零零八年，繁忙時段專營巴士的數目佔德輔道中車輛總流量約 30%，高士威道約 21%，彌敦道約 32%。由於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。

環境效益

6. 專營巴士在 2008 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 11%。但在繁忙的交通幹道，專營巴士的廢氣排放量佔總車輛廢氣排放量可高達 40%。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。減少巴士班次是一種有效的辦法來減少這些地區的路邊空氣污染，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跟減少巴士班次的程度成正比。舉例來說，若減少巴士於繁忙幹道上行駛的班次 10%，與 2008 年相比，這些幹道的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，將可分別減少約達 2%和 4%。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。

規劃原則與指引

7. 多年來，運輸署為專營巴士服務的規劃制定了一套原則與指引(規劃原則與指引)，並會不時因應可持續發展及不斷提升服務的新措施，檢討這些規劃原則與指引。運輸署並會透過每年的巴士路線發展計劃諮詢，向區議會講解有關的規劃原則與指引。

減少服務

8. 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

9. 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。

(b) 取消／合併路線

10. 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

11. 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。

改善服務

12. 另一方面，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

13. 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

14. 若上文第 13 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。

15. 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

16. 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。

巴士服務重組的工作

17. 二零零四年至二零零九年九月，多條新建鐵路先後投入服務，為市民提供更多運輸服務的選擇。在該段期間，我們因應巴士乘客需求的轉變，取消 46 條巴士路線、縮短 19 條路線，並減

少 84 條路線的班次。同期，我們亦開設 20 條新路線及增加 86 條路線的班次，以加強往來鐵路車站的接駁巴士服務，及配合新的乘客需求。這些重組工作令現役專營巴士的數目減少，由二零零四年年初的 6,179 輛減至二零零九年九月的 5,793 輛。

18. 此外，一九九九年至二零零九年九月期間，巴士服務重組的工作令每日駛經中環的巴士數目減少超過 3,000 架次、銅鑼灣怡和街減約 2,000 架次、彌敦道減約 1,600 架次。同期，上述繁忙幹道於繁忙時間的巴士停車次數每小時減少約 4 800 次。

19. 近年實施各項服務重組計劃，令很多巴士路線的服務量逐漸變得較為疏落。在現有的 570 條專營巴士路線當中，約 14% 路線在繁忙時段內平均 15 分鐘以上才開出一班，有 59% 路線在非繁忙時段內平均 15 分鐘以上才開出一班。

20. 如要推行政府與巴士服務營辦商議定的服務重組建議，必須要獲得社區的支持。在二零零七年至二零零九年九月三年期間，我們曾經建議取消 24 條巴士路線和減低另外 81 條路線的服務水平，並就該等建議諮詢區內人士。雖然該等建議具備運輸理據，惟其中 59 項建議遭到有關區議會反對。反對的主要理由如下：

- (a) 不贊成以鐵路作為運輸系統骨幹的政策；
- (b) 沒有直接的替代公共運輸服務。即使有替代服務，也應向乘客提供巴士服務以供選擇；
- (c) 乘客如要轉乘不同交通工具或路線才到達目的地，可能要繳付較高車費；
- (d) 服務班次縮減或乘客須轉乘不同交通工具或路線，都會構成更多不便及增加全程所需時間；以及
- (e) 對於長期使用的路線，即使乘客需求已減少，仍不同意減少服務。

21. 值得注意的是，其中 15 個遭到反對的個案，其巴士路線與鐵路重疊，27 個個案的路線行走繁忙走廊，26 個個案的路線為長途路線。此外，就上文第 20(c)段而言，事實上需要轉乘其他交通工具或路線的乘客，在大多數的情況下會獲提供票價優惠。

未來的巴士路線發展計劃

22. 我們會繼續根據規劃原則與指引來規劃巴士服務，並會向乘客解釋當局需要重組巴士服務以利便香港持續發展。我們會在切實可行的範圍內盡量解決受任何重組建議影響的市民所提出的關注事項。

23. 一如往年，我們會在二零一零年一月底開始就未來的巴士路線發展計劃諮詢區議會。

24. 請委員留意本文件的內容。

運輸署
環境保護署
二零一零年一月