

CB(1)1857/12-13(02)

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



**Transport and
Housing Bureau**
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)L 2/4/113
來函檔號 YOUR REF.:

電話Tel. No.: 3509 8155
傳真Fax No.: 2104 7274

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書處秘書長
劉素儀女士
[傳真：2978 7569]

劉女士：

北區巴士路線重組

就貴處來信，轉達張超雄議員、范國威議員，以及清河交通關注組對北區巴士路線重組表達的意見，繼本局早前的簡單回覆，現作詳盡回覆。

巴士路線重組是行政長官在本年一月發表的《施政報告》中的一項施政重點。在過去半年，政府加大力度重組巴士路線，在提升公共交通網絡效率，紓緩道路擠塞，減輕票價壓力之餘，亦能改善路邊空氣質素。這政策方向得到社會的支持。運輸署會在致力改善香港整體交通管理及改善路邊空氣質素之前提下，就涉及個別路線的安排，繼續和地區人士保持溝通。本局支持署方的工作。

事實上，處理巴士路線發展計劃及重組巴士路線一直是運輸署每年恆常工作。運輸署十多年前已為專營巴士服務的規劃制訂了一套客觀、公開的指引，當中包括客觀指標如繁忙及非繁忙時段的載客率，以及「非量化」因素，如是否有合適的替代公共

交通服務、減少排放廢氣效益如何等，詳情見附件。運輸署每年都會參照指引制定優化巴士網絡的方案，而實施前會諮詢區議會的意見。

爲了令重組建議更能為區內帶來整體交通和環境效益，運輸署以「區域性模式」推動巴士路線重組。在此模式下，運輸署及巴士公司全方位考慮地區的整體交通配套，取代原來按個別路線作重組的安排。就北區而言，通過「區域性模式」，區內的短途接駁路線將更有效率地為乘客提供來往上水鐵路站公共運輸交匯處及粉嶺華明巴士總站的服務，方便乘客於該處轉乘區外服務；同時，乘客可使用精簡後的路線或新增的長途服務，更快捷地到達市區。整個計劃在滿足乘客的交通需要之餘，亦能優化網絡以及擴大北區巴士網絡的覆蓋範圍，令整個北區的巴士乘客受惠。

運輸署就北區試行以「區域性模式」重組巴士路線作了充分諮詢。自今年一月底開始，署方已諮詢北區區議會交通及運輸委員會(下稱「委員會」)，並於二月底出席由委員會轄下的北區巴士路線發展計劃工作小組(下稱「工作小組」)籌辦的公眾諮詢會，收集了委員及地區人士對北區巴士服務的意見。之後，署方於三月至七月期間五次透過委員會或工作小組的會議，與各委員商討建議細節，其間多次因應委員及市民的訴求，與巴士公司調整相關項目以更切合乘客需求。在整個諮詢過程中，北區居民普遍向署方反映了九巴第70X號線(上水總站-觀塘(翠屏道))現行服務的不足，包括行車路線迂迴、沿途太多上落客站(由上水至觀塘沿途經過40多個巴士站)、行車時間太長(長達一個半小時)、與其他巴士路線部份路段重疊等。這些亦是導致該路線的載客率長期偏低的原因。署方在二月底舉行公眾諮詢會時，有北區居民建議精簡第70X號線及提供轉乘優惠，以便乘客可以快捷地往來北區及九龍東。

就此，經衡量乘客需求及資源的有效運用，運輸署及巴士公司將會取消第70X號線，並將減省的資源用以加強277X號線(聯和墟—藍田鐵路站)的服務及開辦277P號線全日單方向來往上水、粉嶺及九龍東，和開辦277E號線在繁忙時間單方向來往上水與藍田鐵路站的服務。當中277P號線和277E號線將於清河邨設立分站，屆時清河邨居民可更快地前往九龍東，相對現時乘坐70X號

線(上水總站-觀塘(翠屏道))，行車時間預計可以節省約15至25分鐘。

除了上述的277P及277E號線，在重組方案下，將新增另外兩條以上水區作為總站的巴士服務，包括前往港島東的繁忙時間過海巴士服務，以及前往九龍西的270B號線。

在全盤考慮重組方案的各項建議後，北區的「區域性模式」方案在本月初獲得委員會的支持。運輸署會繼續密切監察各項服務在重整後的情況，並會在有需要時調節服務水平以配合乘客需求。運輸署及巴士公司會參照北區的經驗，根據上述的既定指引及其他相關因素，全盤考慮其他地區的可行重組方案，在進行地區諮詢後，分批在其他地區逐步落實區域性重組。

運輸及房屋局局長

(俞安妮 代行)

2013年7月24日

副本送：運輸署署長 (經辦人：關翠蘭女士)

巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引

改善服務

(I) 增加班次

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%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。調配從其他重組項目減省下來的車輛會獲優先考慮。

(II) 開設新的巴士服務

若單以增加班次不足以應付需求，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服務路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，運輸署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。

減少服務

當局的政策目標是在可持續發展的環境下提供安全、有效率和可靠的運輸系統。使用率偏低的專營巴士路線會不時重組，以提高巴士運作的效率，同時照顧乘客的需求和配合區內的運作環境，紓緩交通擠塞和減少路旁廢氣排放量。有關的指引載列各種宜推行重組措施（例如調整服務班次和時間表、取消／合併路線、縮短行車路線等）的情況。

(III) 減少途經繁忙幹道的巴士架次

市區活動頻繁，導致嚴重的環境和交通問題。運輸署致力透過各項刪減巴士服務和重組巴士路線等措施以減少行走繁忙幹道的巴士架次和停站次數。如因新增的巴士路線或加強巴

士服務而無可避免地須引入巴士途經繁忙幹道，巴士服務營辦商必須等量減少途經該地區其他路線的巴士架次，以免令該等繁忙幹道的交通和環境狀況惡化。

(IV) 縮減班次

如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率低於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，運輸署會考慮減少有關路線的巴士數目。

接駁鐵路的路線、切合社會需求的路線（例如行走偏遠地區或乘客主要為長者的巴士路線），而又沒有替代服務可供選擇，或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上的巴士路線則會按個別情況考慮。

(V) 取消／合併路線

對使用率低而又未能提高其使用率的個別班次的路線（即該路線的班次在繁忙時段已維持在 15 分鐘，而非繁忙時段已維持在 30 分鐘，其在最繁忙一小時內的載客率仍低於 50%），運輸署會在諮詢有關的巴士營辦商後，考慮建議取消該等路線或將該等路線與其他路線合併。

(VI) 縮短行車路線

爲了善用資源，運輸署會與相關巴士服務營辦商檢討縮短行車路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短行車路線的建議時，運輸署會考慮受影響乘客的數目是否過多（即在被刪減路段最繁忙一小時間內的載客率不應超過 20% 至 30%）、路旁是否有足夠空間容納受影響乘客以便他們轉乘其他巴士路線，以及是否有地方供更改後的路線設置終點站。

重組巴士服務的考慮因素

在制訂重組路線的建議時，特別是會採取變動較大的措施時，運輸署會作出適當考慮，確保顧及乘客的利益，並盡量減低對他們的影響。運輸署會考慮的因素包括：

- (a) 擬予以取消的服務的性質：對於使用率持續偏低但屬於切合社會需求的服務（即行走偏遠地區或乘客主要為長者的服務的巴士路線），而又沒有合理的替代服務可供選擇，運輸署會考慮採取其他改善服務的方法，例如引入載客量較少的車輛行走、提供替代服務，例如開設替代的專線小巴路線等；
- (b) 是否有合理的替代服務：在建議取消服務時，運輸署須採取措施，盡可能確保受影響的乘客能獲得合理的替代服務。運輸署會審慎評估替代服務的載客量是否足夠吸納使用原來路線的乘客、牽涉轉車的次數和便利程度、與現有服務相比的總行車時間（包括轉車所需時間和在車上的時間）等因素，以評估替代服務的合理性；
- (c) 可供選擇的最佳替代服務的票價：替代服務與現有服務相比的總票價會予以評估，如總票價不高於擬取消服務的票價，運輸署會正面考慮取消有關路線。運輸署亦會要求有關的巴士營辦商，按實際情況盡可能提供票價寬減，例如轉乘優惠、分段收費、長者優惠及其他優惠，吸引受影響的乘客改用替代服務，從而利便重組建議的推行；
- (d) 運輸操作上的考慮因素：擬議的服務重組不應對乘客造成不必要的乘車困難，也不應產生運作問題。須轉車的乘客數目及是否有足夠地方供轉乘用途等因素，皆會予以審慎評估。在適當的情況下，運輸署會把所節省車輛用作改善同一地區的服務；
- (e) 重組服務的建議對巴士車長的影響：會考慮的因素包括受重組服務建議影響的巴士車長數目，及有關的巴士公司可否透過自然流失或其他方式吸納冗餘的車長，以免嚴重影響員工關係；以及
- (f) 重組服務帶來的環境效益：在諮詢公眾的文件內會列明重組服務帶來的環境效益，例如減少排放的廢氣、在繁忙幹道減少的巴士架次等，供市民備悉。