

2006 - 2007 年度元朗區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 - 2007 年度元朗區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2006 - 2007 年度巴士路線發展計劃

2. 2006 - 2007 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1 及 2，供各委員參閱。

3. 2006 - 2007 年度元朗區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

九巴建議在本區實施 10 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

- 附件 3 內顯示第 51 號線(錦田 - 荃灣(如心廣場))因應乘客需求偏低而減車的建議。
- 附圖 1 內顯示第 68X 號線(元朗(東) - 佐敦(匯翔道))會

視乎洪水橋洪元路巴士站設施的施工進度，將總站遷往洪水橋的建議。此方案已於 2005 年的元朗區議會交通及運輸委員會會議上作討論。

- 附圖 2內顯示第 269D 號線(天富 - 瀝源)來回改行五號幹線(石圍角及柴灣角)的建議。
- 附件 4內顯示第 N968 號線(銅鑼灣(天后) - 元朗(西))(附圖 3a 及 3b)及第 N969 號線(天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓台))(附圖 4a 至 4d)會視乎中環港澳碼頭總站位置的安排，位於港島的終點站將由銅鑼灣遷往中環(港澳碼頭)，及來回改行紅磡海底隧道的建議。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 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。在此前提下，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。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交

通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量、改善巴士廢氣排放素質及增闢行人專區等，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重疊，以改善道路擠塞的情況。

5. 過去數年，本港鐵路網絡不斷擴展，包括 02 年底投入服務的地鐵將軍澳支線、03 年底投入服務的九廣西鐵、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山鐵路、剛於 05 年 8 月開始運作的迪士尼線，以及於 05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線。上述鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須作出有效的協調及重整服務以維持一個有效率的公共交通系統。展望未來數年，我們預計有兩條新鐵路路線相繼落成，包括：

- 上水至落馬洲支線 (2007 年落成)
- 九龍南環線 (2009 年落成)

這些新鐵路路線會進一步提高本港公共交通系統的效率及載客量。隨着新鐵路的落成啓用，市民對接駁至鐵路車站的公共交通服務需求將會增加，對與鐵路重疊的巴士路線的需求則會減少。

6. 此外，在過去兩年，巴士行業的運作成本不斷上升。例如和 2004 年初比較，巴士公司的燃油價格上升了約百分之五十，而支付的隧道通行費上升了約百分之七等。爲了節省資源以減低成本上漲對票價的壓力，一些使用率較低或重疊的巴士服務亦需要重整或修改。

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。爲了配合人口變遷，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) 我們會按個別使用率不高的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%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於30%，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或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) 除個別路線的調整，我們亦會致力推行重點路線重整方案。個別方案會因應相關地區的情況，利用可行方法，包括減少班次、路線分流、縮短、合併或取消客量少的路線等，以減少在繁忙交通走廊上行走的巴士數目。有關方案除了可以更妥善地協調新鐵路及巴士網絡整體運作效益，

亦對改善環境有直接幫助。在繁忙地區如九龍彌敦道及港島中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣等，由於巴士路線集中，交通擠塞及環境污染問題需要正視。路線重整計劃會適當地減少巴士流量，改善這些地區的交通擠塞情況，減少車輛廢氣及噪音排放。我們亦會同時推行其他措施，例如配合行人專用區及其他環境改善項目的推行，以更全面地改善環境。

- (四) 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，讓乘客可享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，以及減少服務重疊造成的擠塞及環境問題。
- (五) 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。在批選新的巴士路線時，我們亦會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響，並盡量避免開設長程巴士路線或途經交通繁忙地區的路線，例如旺角、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。
- (六) 為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。

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

9. 請各委員就 2006 - 2007 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零六年二月

二零零六年度巴士路線發展計劃
以元朗為終點站的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行		建議		修改		備註
			現行	建議	兩軸 車輛	三軸 車輛	兩軸 車輛	三軸 車輛	兩軸 車輛	三軸 車輛	
6/06	51	錦田 - 荃灣 (如心廣場)	20	35/40			5				因應乘客需求偏低而減車(附件3)
6/06	68X	元朗(東) - 佐敦(匯翔道)	4	4			26				視乎洪水橋洪元路巴士站設施的施工進度，總站遷往洪水橋(附圖1)
8/06	68X	洪水橋 - 佐敦(匯翔道)	4	4			26		1		因應元朗市入伙情況，調配車輛改善班次
4/06	269D	天富 - 瀝源	8	8			16				改道行經五號幹線(石圍角及柴灣角)(附圖2)
8/06	269D	天富 - 瀝源	8	8			16		1		因應天水圍北入伙情況，改善班次
9/06	276	天慈 - 上水	5/6	5			10		1		視乎乘客需求，改善班次
10/06	276A	太平 - 天恆邨	4/5	4/5			27		1		視乎乘客需求，改善班次
10/06	276A	太平 - 天恆邨	4/5	4/5			28		1		因應天水圍北入伙情況，調配車輛改善第276B號線的班次
12/06	276A	太平 - 天恆邨	4/5	4			29		1		因應天水圍北入伙情況，改善班次
4/06	N968	銅鑼灣(天后) - 元朗(西)	20/22	20/22			6				視乎中環港澳碼頭總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)，及來回改行紅磡海底隧道。(附件4、附圖3a及3b)
4/06	N969	天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓台)	30	30			6				視乎中環港澳碼頭總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣(摩頓台)遷往中環(港澳碼頭)，及來回改行紅磡海底隧道。(附件4、附圖4a至4d)
Q3/06	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	8/10	8/10			22		1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零零七年度巴士路線發展計劃
以元朗為終點站的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行			建議			修改			備註
			現行	建議	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	
6/07	265B	天恆邨 - 旺角(柏景灣)	5/6	5/6			23	1		24	1		1	因應天水圍北入伙情況，調配車輛改善班次
2/07	277	朗屏邨 - 落馬洲公共運輸交匯處	13	11			5			6			1	視乎乘客需求，改善班次

二零零七年度巴士路線發展計劃
途經元朗的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行			建議			修改			備註
			現行	建議	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	兩軸 車輛	三軸 車輛	空調 雙層	
2/07	279X	聯和墟 - 青衣機鐵 站	9/10	9			15			16			1	視乎上水第36區(吳屋村)入伙情況及過境乘客需求增加，改善班次

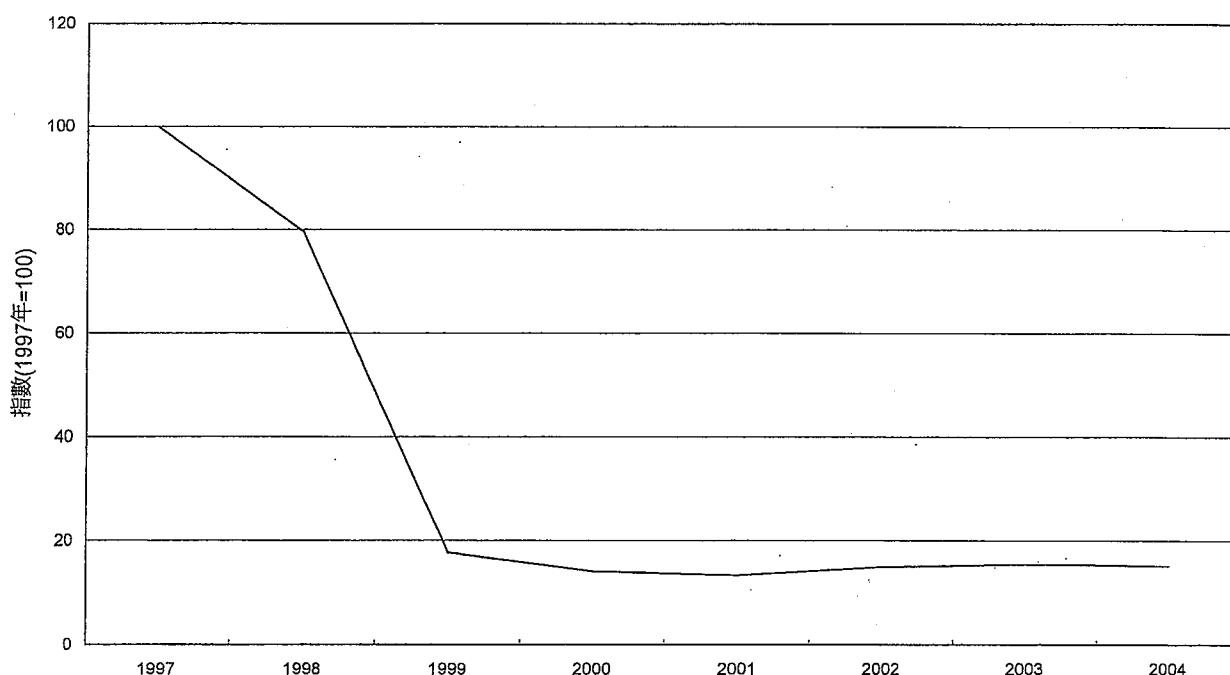
九巴服務調整建議 - 第 51 號線

1. 第 51 號線現時服務詳情表列如下：

終點站	錦田 - 荃灣（如心廣場）
單程車費	\$7.6 (空調)
繁忙時間班次	20 分鐘
車隊	5 輛單層空調巴士

2. 第 51 號線主要服務乘客往返錦田、八鄉、荃錦公路及荃灣一帶。路線行經蜿蜒起伏、路窄彎多的荃錦公路，需調派設有特別裝置的巴士行走，行車及服務水平因而時有受阻而影響乘客。但自從 1998 年 10 月起開辦第 251M 號線經大欖隧道（及轉車站）接連錦田八鄉與荃灣，實際上取代了第 51 號路線的角色，乘客對該服務之需求因而大大降低。比對開辦第 251M 號線前後的時期（1997 及 1999），可見第 51 號線之客量下跌逾八成，而客量至今仍持續偏低（見附圖）。最近一次乘客調查顯示，在最繁忙的一小時內該線之最高載客率只約為 55%。

第51號線之客量趨勢圖



3. 第 51 號線沿線既已有第 251M 號線及其他專線小巴提供服務，而按現時之資料，沿荃錦公路一帶在可見未來並沒有大型的發展計劃。故此九巴預計乘客對此服務之需求將不會顯著增加。

4. 基於上述背景及各因素，九巴提出下列方案供各位考慮：

方案一 取消路線

方案二 縮減班次

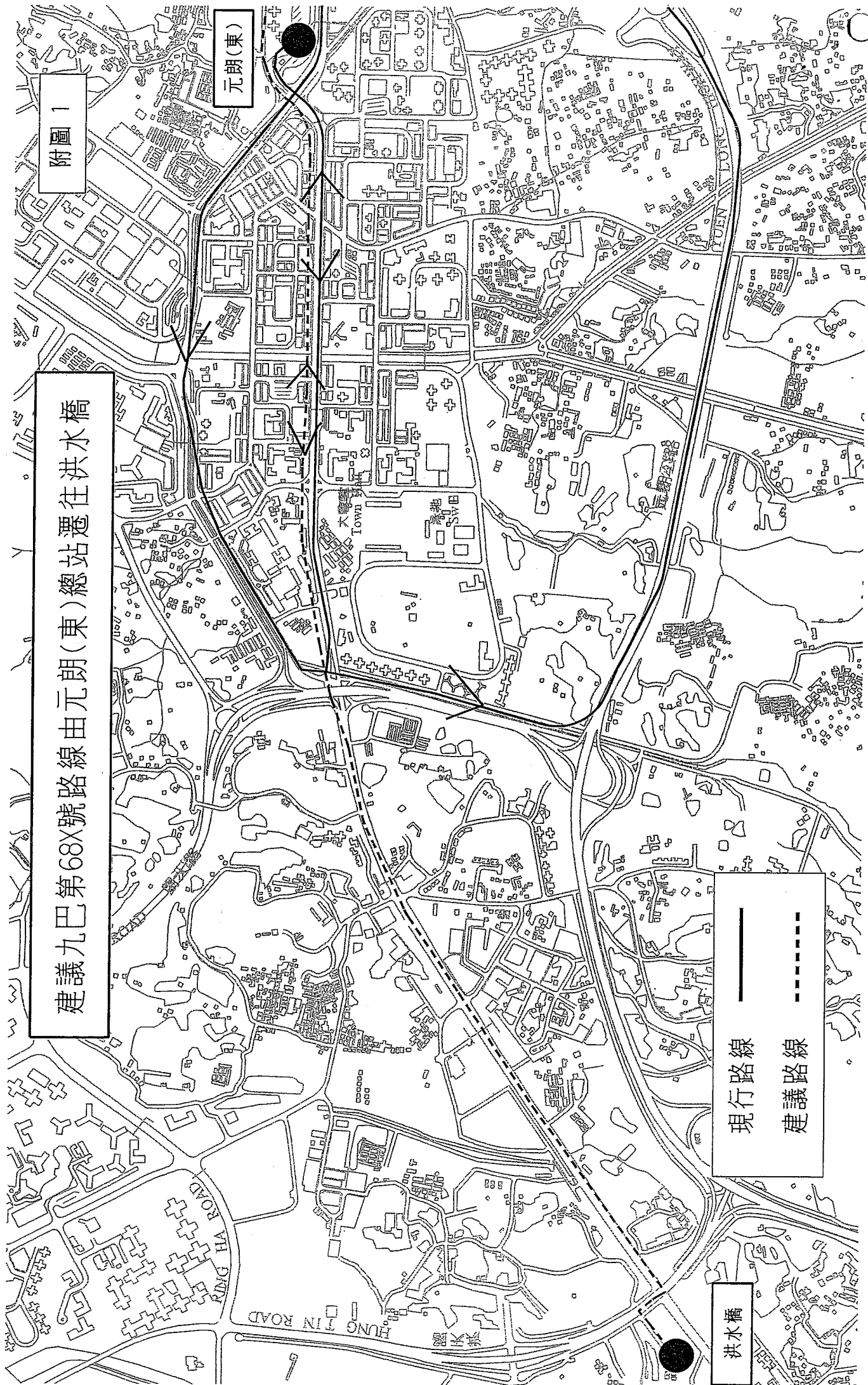
方案	對乘客之影響
一 取消路線	● 所有乘客需改乘其他交通工具。 ● 絕大部份乘客可直接改乘第 251M 號線(約 250 人次)或專線小巴(約 320 人次)。 ● 我們有見此方案對乘客影響較大，並不易為乘客接受，故希望各議員，委員考慮接納方案二。
二 縮減班次	● 繁忙時間班次由 20 分鐘一班下調至 35 分鐘一班 (以 3 輛單層空調巴士行走)。 ● 班次下調後，估計部分乘客改搭其他服務，而在最繁忙的一小時內第 51 號線之最高載客率只會由 55%上升至約 71%。

附圖 1

洪水橋

現行路線

建議路線



附圖 2

建議九巴第269D號路線改行五號幹線

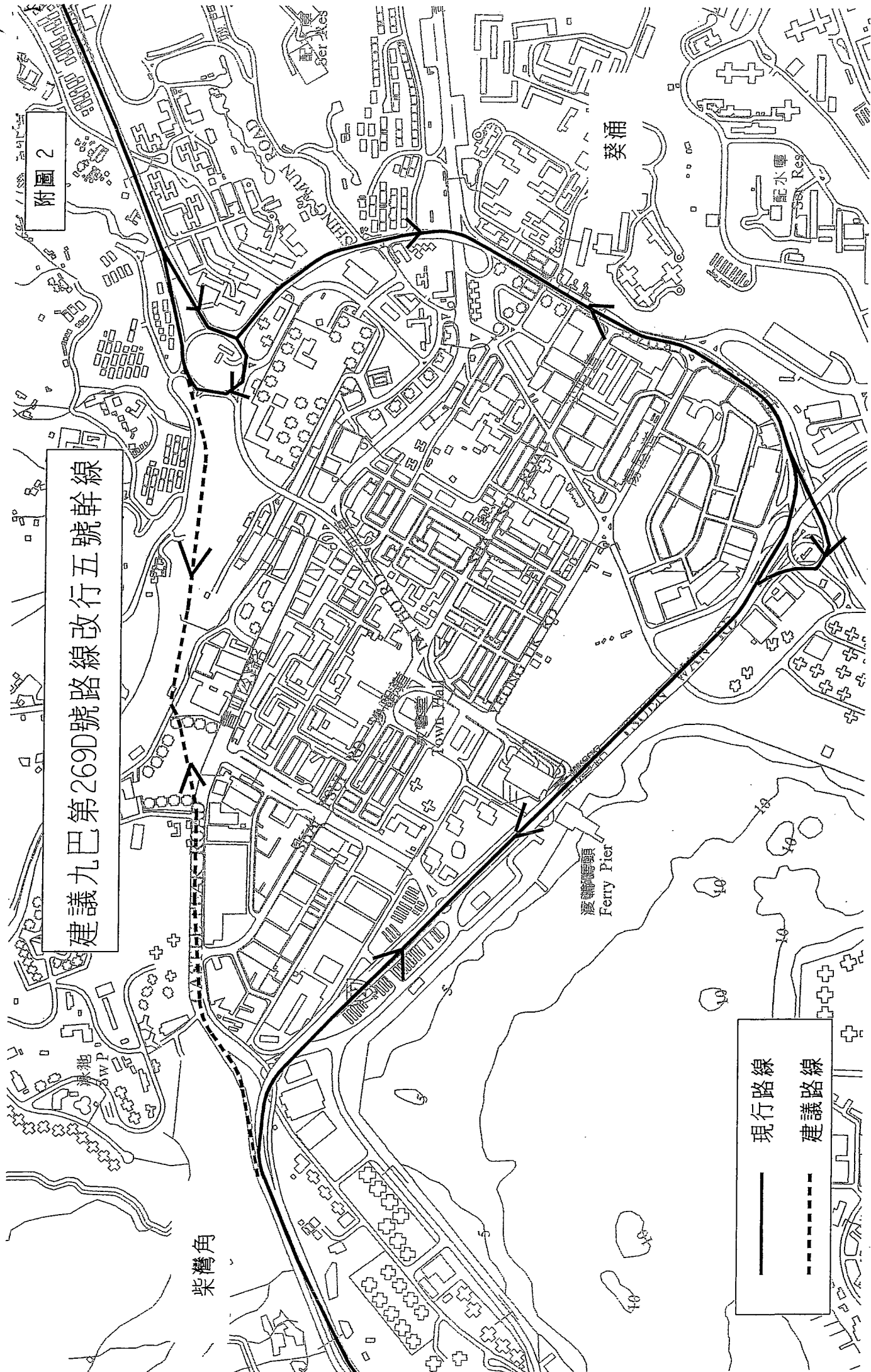
柴灣角

渡輪碼頭
Ferry Pier

葵涌

—— 現行路線

- - - 建議路線



巴士路線重整計劃
第 N968 及 N969 號線

1. 建議

為提高巴士服務營運效率，現建議重整九巴第 N968 號線及城巴第 N969 號線。是項建議為重整巴士第 N962、N968 及 N969 號線由西區海底隧道，改經紅磡海底隧道計劃的一部分。

2. 現時路線的運作

2.1 第 N968 及 N969 號線分別提供往來銅鑼灣與元朗/天水圍市中心的通宵過海隧道巴士服務，其主要路線途經灣仔、中環、西區海底隧道、西九龍公路、長青隧道、大欖隧道及元朗公路；

2.2 目前，上述路線的絕大部份乘客均為往來銅鑼灣/灣仔及元朗/天水圍，而使用位於西隧收費廣場的中途站之乘客數目非常稀少，根據乘客量資料顯示，現時每晚上述路線合共約只有 15 名乘客使用該中途站；及

2.3 第 N968 及 N969 號線的平均載客率持續偏低，分別只有 20%及 13%，故上述路線皆是長期於嚴重虧蝕情況下經營；另方面，西區海底隧道收費亦已被大幅度增加，導致整體營運效益更進一步被調低。

3. 路線重整建議

路線重整包括下列各項：

路線	目的地	重整內容
N968	銅鑼灣 (天后) - 元朗 (西)	- 來回方向改經紅磡海底隧道、加士居道天橋、西九龍走廊、葵涌道、荃灣路至大欖隧道(不經西區海底隧道)； - 視乎總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣 (天后)改為中環(港澳碼頭)； - 介乎銅鑼灣與中環路段的沿線停站位置將與現時安排大致相若；及 - 全程行車時間將會大致維持不變。

路線	目的地	重整內容
N969	銅鑼灣 (摩頓台) - 天水圍市中心	- 來回方向改經紅磡海底隧道、加士居道天橋、渡船街往西九龍公路(不經西區海底隧道)； - 位於港島的終點站由銅鑼灣 (摩頓台)改為中環(港澳碼頭)； - 介乎銅鑼灣與中環路段的沿線停站位置將與現時安排大致相若；及 - 全程行車時間將會維持不變。

有關現時及重整後行車路線，可參照附圖 3a、3b 及附圖 4a 至 4d。

4. 計劃的好處

- 4.1 雖然重整後的整體行車時間大致相同，但現時大部分（即在銅鑼灣/灣仔上落）的乘客可因此節省行車時間，估計約 5-10 分鐘不等；
- 4.2 由於第 N968 及 N969 號線行車路線重整後會改經紅磡海底隧道，而該處亦有其他的通宵交通服務途經，可為乘客帶來方便；及
- 4.3 改善第 N968 及 N969 號線的營運效率。

5. 計劃對乘客的影響

路線重整後，由於全程行車時間將會維持不變，而介乎銅鑼灣與中環之間的路段的沿線停站位置亦會與現時安排大致相若，故計劃並不會對現有乘客構成重大影響。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月

建議隧巴第N968號路線由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)(一)

附圖 3a



現行路線

建議路線

建議隧巴第N968號路線由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)(二)

附圖 3b

香港新界

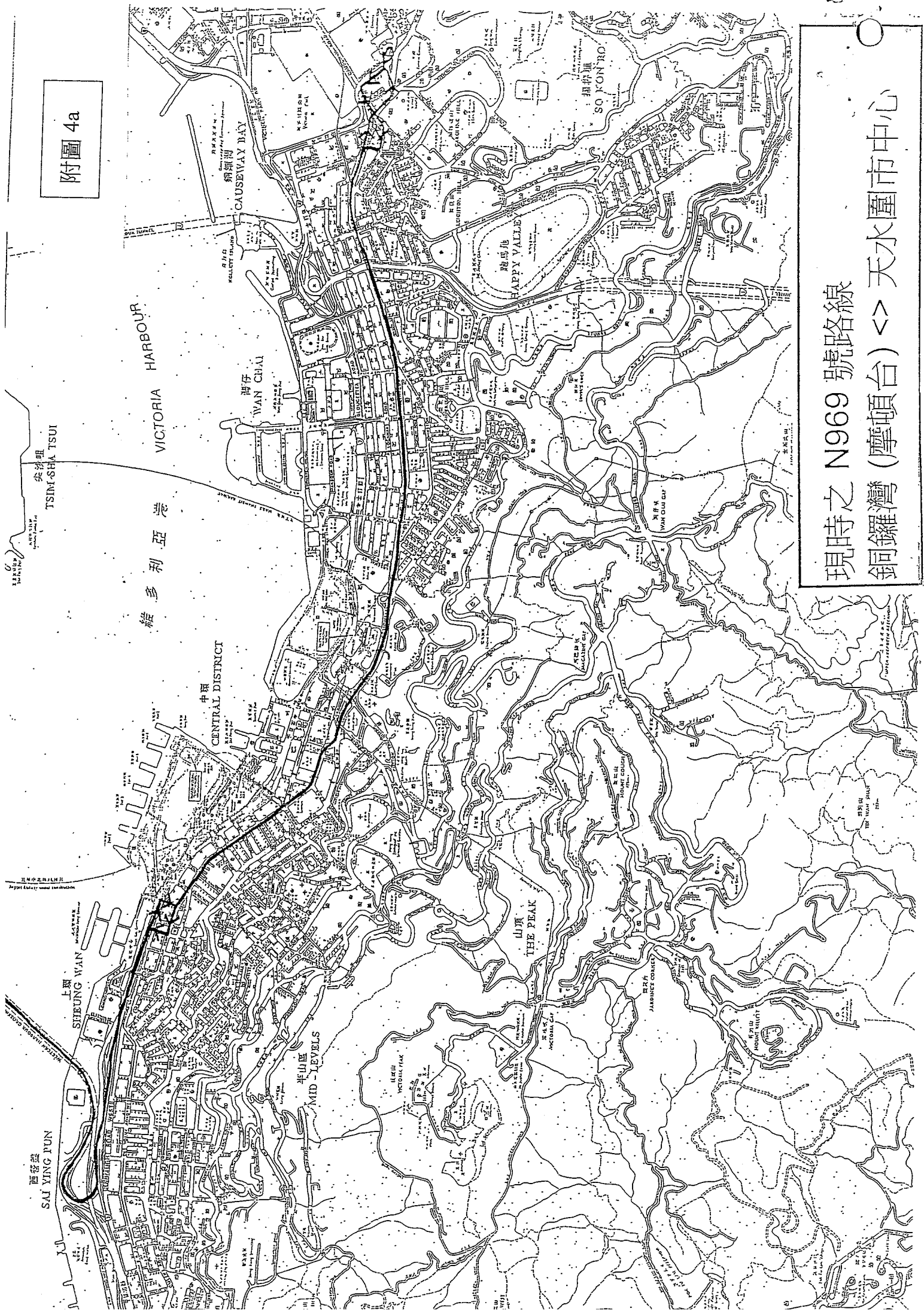
港澳客輪碼頭
HK - Macau
Ferry Terminal

——
現行路線

建議路線

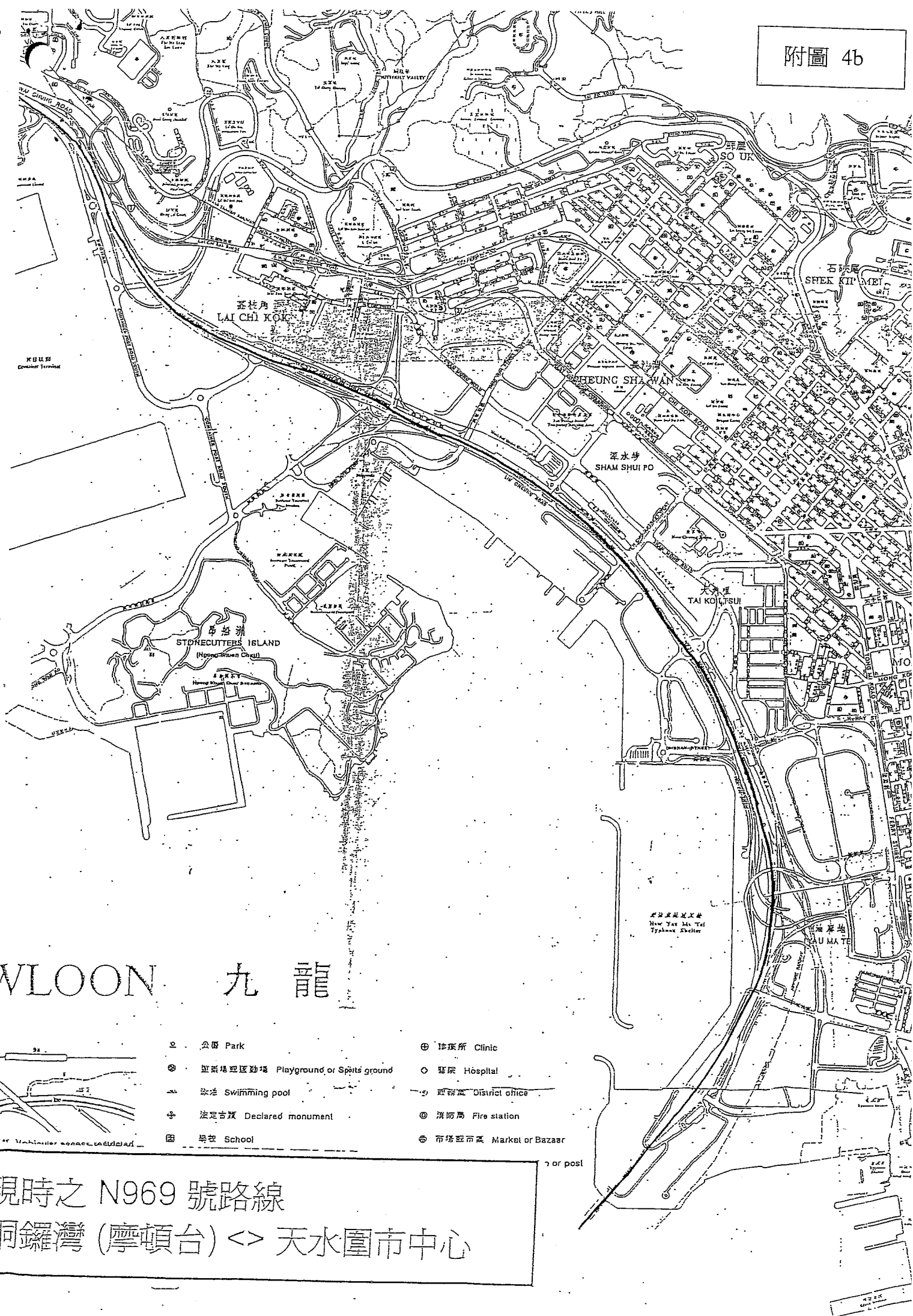
WESTERN



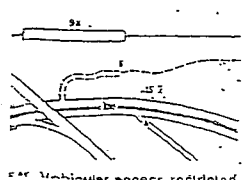


附圖 4a

現時之 N969 號路線
銅鑼灣 (摩頓台) <> 天水圍市中心

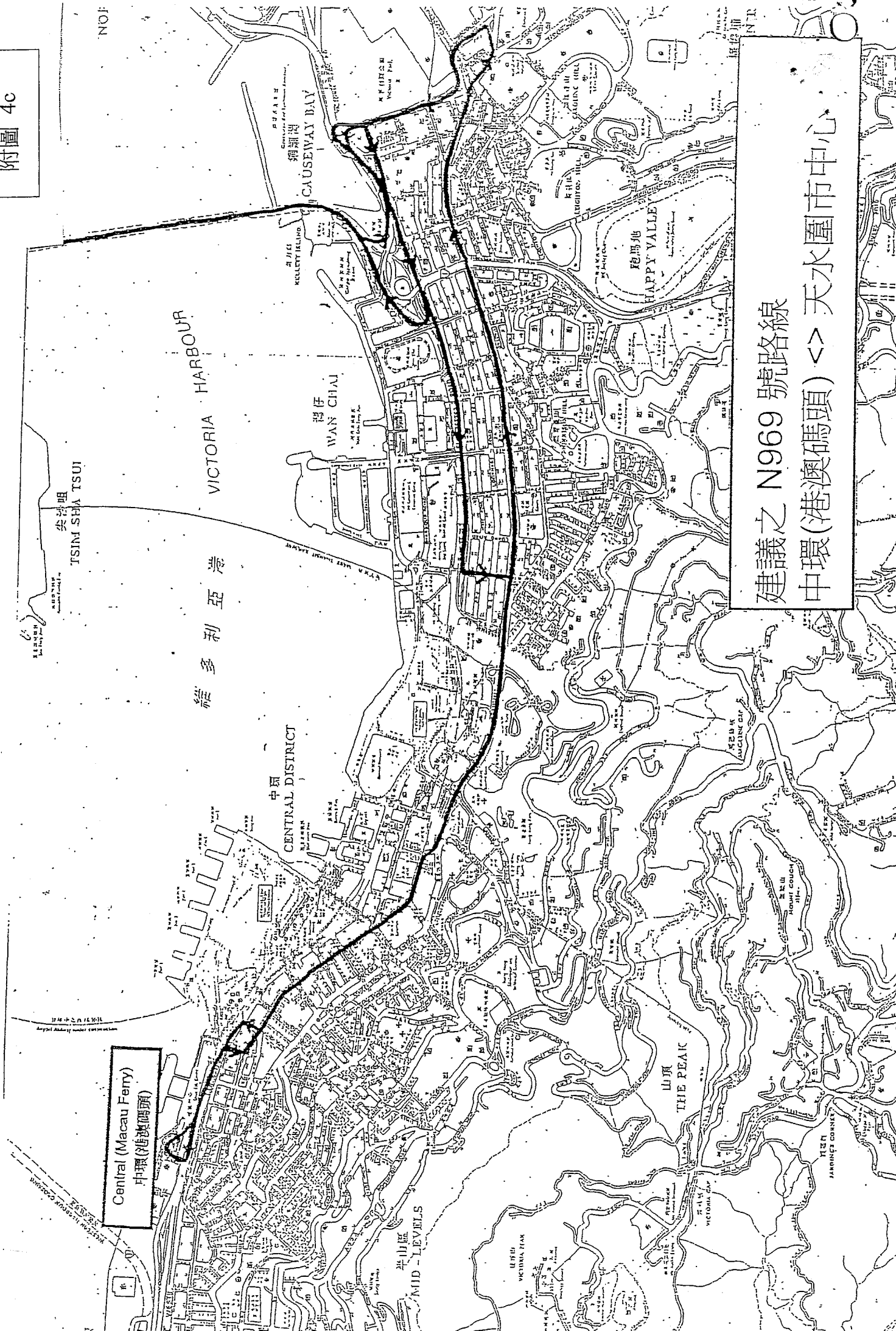


VLOON 九龍



- | | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| ○ 公園 Park | ⊕ 診所 Clinic |
| ⊙ 遊樂場或運動場 Playground or Sports ground | ○ 醫院 Hospital |
| ∞ 泳池 Swimming pool | — 區辦事處 District office |
| ✦ 法定古蹟 Declared monument | ⊕ 消防局 Fire station |
| ⊙ 學校 School | ⊕ 市場或市集 Market or Bazaar |

現時之 N969 號路線
銅鑼灣 (摩頓台) <> 天水圍市中心



Central (Macau Ferry)
中環(港澳碼頭)

建議之 N969 號路線
中環(港澳碼頭) <> 天水圍市中心

