

附件二

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，舒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

為了善用資源，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，運輸署會把所節省的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。
