

2013 - 2014 年度深水埗區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013 -2014 年度深水埗區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在 2013 年施政報告中，行政長官強調『重組巴士路線』對改善空氣質素的重要性。在發展鐵路的同時，政府將檢視其他陸路交通服務，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。目前巴士服務路線重疊，部分使用量偏低。進行檢討時，我們會以巴士配合鐵路系統，加強接駁功能及改善轉乘安排，在滿足乘客的交通需要之餘，亦能優化路線、以減低路邊空氣污染。

2013 - 2014 年度巴士路線發展計劃

3. 2013-2014 年度深水埗區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、附件 1B、附件 1C、附件 1D、附件 2A 及附件 2B，供各委員參閱。

4. 2013-2014 年度深水埗區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合區內人口持續增長，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加車輛數目及班次，以配合乘客需求。另一方面，為更加善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，以切合乘客需求的轉變。有關本區的巴士路線的詳細安排在附錄 1 至 13 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

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) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，要有長遠和全面的規劃。鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成，是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可釋放周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠

的公共交通及運輸規劃上，我們會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便。我們會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。我們亦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) 清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產，香港路少但人多車多，市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。為了令香港的可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃以作配合。事實上，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，從而紓緩交通擠塞及減低路邊空氣污染。

雖然香港的整體空氣質素過去持續改善，但路邊空氣質素卻因車輛排放的二氧化氮增加而惡化，空氣污染指數在路邊超標的日數，由2006年的57天增加至2012年的145天。世界衛生組織去年亦証實柴油車的排放會致癌。環境保護署因此會積極改善路邊空氣質素，致力減少商業柴油車、石油氣的士和小巴，以及專營巴士的排放。

專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在2011年排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該年全港車輛總排放量約20%和6%。在繁忙的交通幹道，專營巴士排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該路段車輛總排放量更可高達70%和40%。在旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道，經常有大量行人和居民在這些地方工作或來往。減少巴士排放可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾所構成的健康風險，包括減少長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的可能性，以及因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況。政府希望藉着重組巴士路線，盡量減少巴士排放以改善路邊空氣質素。

除了旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道外，深水埗區亦有超過100條巴士路線服務該區居民。因此，為改善居民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，我們必須重組巴士路線，減少巴士排放。

雖然各區的巴士路線重組計劃均有所不同，因而個別地區所獲的環境效益亦可能有所分別，但如果所有地區都聯手進行巴士重組計劃，其累積環境效益定必可觀，亦有助改善空氣質素。居民的受惠不止於自己工作及居住的地區，當前往繁忙幹道時亦可受惠於這些地區的環境改善。

制定路線發展計劃的原則

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時主要考慮以下第 7-16 段所列舉的原則。

改善服務

7. 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。為了配合人口變遷，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

8. 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

9. 若上文第 8 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。

10. 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

11. 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。

提升服務質素

12. 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。

減少服務

13. 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

14. 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，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

(b) 取消／合併路線

15. 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

16. 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。

17. 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

18. 請各委員就 2013 - 2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年三月

二零一三年巴士路線發展計劃
深水埗區市區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2013年 第二季	1A	中秀茂坪 - 尖沙咀碼頭	5/6	5	25	0	26	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	2C	又一邨 - 尖沙咀(循環線)	15	9/10	0	5	0	9	0	4	第203與2C號線合併。為配合重組建議，新增第2C號與第1號/第1A號線的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附錄
2013年 第二季	6	荔枝角 - 尖沙咀碼頭	9/10	9/10	17	0	17	0	0	0	將現時在上午繁忙時間由美孚巴士總站開出的特別班次改道行經西九龍走廊，改名為第6X號。詳情請參閱
2013年 第二季	203	又一邨 - 尖沙咀(循環線)	12-14	-	0	6	0	0	0	-6	第203與2C號線合併。為配合重組建議，新增第2C號與第1號/第1A號線的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附錄

二零一三年巴士路線發展計劃
以深水埗區為終點站的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2013年 第一季	30	荃威花園 - 長沙灣	15/20	20	4	2	4	0	0	-2	改為港鐵荃灣西站至美孚循環線，詳情請參閱附錄3。
2013年 第三季	46P	顯徑 - 荔景（北）	10/20	10/15	32	0	32	0	0	0	第46P與第46S號線合併，修改為美田至葵芳港鐵站循環線，於早上及下午繁忙時段提供服務，第46S號線將會取消。視乎乘客需求，調配車輛改善46X的班次。詳情請參閱附錄4。
2013年 第三季	46S	大圍站公共運輸交匯處 - 荔景（北）	10/15	--							
2013年 第三季	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4							
2013年 第三季	796C	將軍澳站公共交通交匯處 - 深水埗 (東京街)	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	1. 路線延長至清水灣半島，以替代第796S號線。 2. 因應東京街至蘇屋一段乘客量低，在深水埗區的終點站由東京街改為蘇屋。 詳情請參閱附錄5。
2013年 第二季	N237	美孚 - 葵盛(循環線)	20	--	0	3	0	0	0	-3	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第N237號線。詳情請參閱附錄6。

二零一三年巴士路線發展計劃
途經深水埗區的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2013年 第三季	-	坑口(北) - 荃灣(如心廣場)	-	30	-	-	-	-	-	-	因應取消第692號線，增設來往將軍澳與荃灣的新巴士路線。詳情請參閱附錄7。
2013年 第二季	30X	荃威花園 - 黃埔花園	15	15	9	0	11	0	2	0	第30X號線改道行經西九龍走廊以改善行車時間，並與第230X號線合併。第230X號線的車輛將投放於營運第30X號線。詳情請參閱附錄8。
2013年 第二季	33A	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)	14/15	15	10	0	8	0	-2	0	第33A號線改道行經西九龍快速公路及修改為荃灣(如心廣場)至旺角的循環路線。詳情請參閱附錄9。
2013年 第四季	35A	安蔭 - 尖沙咀東	6	5	19	0	20	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	37	葵盛(中) - 奧運站	10	10	10	0	12	0	2	0	因應第33A號線改道建議，第37號線遷移終點站至葵涌邨。詳情請參閱附錄9。
2013年 第一季	41	長青 - 九龍城碼頭	15	15	10	0	8	0	-2	0	第41號線改道行經西九龍快速公路及修改為長安至紅磡循環線。因應第41號線改道，第45號線調配車輛改善班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附錄10。
2013年 第一季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	15	8	0	9	0	1	0	
2013年 第二季	41A	長安 - 尖沙咀東	7/8	7	11	0	10	0	-1	0	第41A號線改道行經西九龍快速公路。因應上述改道建議，在早上及下午繁忙時間，非44P號線運作時段間，44號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以替補41A號線往西九龍的服務。詳情請參閱附錄11。
2013年 第二季	44	青衣邨 - 旺角東站	10	12	17	0	17	0	0	0	
2013年 第二季	42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	4/5	4	23	0	24	0	1	0	第43C號線調整為只於繁忙時段提供單向服務，以配合乘客需求。因應上述建議，第42A號線於非繁忙時段調配車輛改善班次。詳情請參閱附錄12。
2013年 第二季	43C	長康 - 大角咀(維港灣)	10	10	9	0	9	0	0	0	
2013年 第二季	230X	荃威花園 - 黃埔花園	早上三班	--	3	0	0	0	-3	0	第230X與30X號線合併。詳情請參閱附錄8。

二零一三年巴士路線發展計劃
深水埗區過海路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2013年 第三季	102	美孚 - 筲箕灣	4-10	4-10	33	0	35	0	2	0	因應118號線往小西灣方向路線改道不經北角，加強早上繁忙時間往筲箕灣方向的服務。詳情請參閱附錄13。
2013年 第三季	118	小西灣(藍灣半島) - 深水埗 (東京街)	4-8	4-8	39	0	37	0	-2	0	往小西灣方向，由維園道至民光街一段改行東區走廊而不行經歌頓道、電器道、渣華道及民光街。詳情請參閱附錄13。
2013年 第三季	118	小西灣(藍灣半島) - 深水埗 (東京街)	4-8	4-8	37	0	38	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第四季	905	荔枝角 - 灣仔碼頭	3-8	3-7	22	0	23	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第三季	970	數碼港 - 蘇屋	5-12	4-12	21	0	23	0	2	0	視乎乘客需求及在有車輛資源的情況下增加班次。
2013年 第三季	970X	香港仔 - 蘇屋	6-15	5-15	16	0	17	0	1	0	視乎乘客需求及在有車輛資源的情況下增加班次。

二零一四年巴士路線發展計劃
深水埗區市區及過海路線

建議實施 日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014 年第	1A	中秀茂坪 - 尖沙咀碼頭	5	4/5	26	0	27	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2014 年第	2A	樂華 - 美孚	7/8	7	18	0	19	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一四年巴士路線發展計劃
以深水埗區為終點站或途經深水埗區的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014年 第一季	238X	海濱花園 - 中港碼頭	9	9	12	0	13	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛增加班次。

九巴服務重組建議 – 合併第2C及203號線

第2C及 203號線號線現時的服務詳情

路線	2C	203
終點站	又一村巴士總站 往 尖沙咀 (循環線)	又一村巴士總站 往 尖沙咀東 (循環線)
繁忙時間班次	15分鐘	12/14分鐘
單程收費	\$4.7	\$7.7
服務時間	早上5時30分 - 晚上11時30分	早上6時00分 - 晚上11時15分
乘客使用量	● 平均每天約1,900名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 36% ● 非繁忙時段載客率 32%	● 平均每天約1,700名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 40% ● 非繁忙時段載客率 32%
車輛數目	5部空調單層巴士	6輛空調單層巴士

建議的內容

- 由於第2C號與203號線服務範圍重疊，而第203號線的載客率偏低，為改善巴士網絡及善用資源，建議取消第203號線，與第2C號線合併。
- 建議行車路線更改如下：
麼地道，漆咸道南，梳士巴利道，彌敦道，加士居道，衛理道，窩打老道，染布房街，聯運街，彌街，洗衣街，太子道西，通菜街，界限街，大坑東道，達之路，桃源街，龍珠街，大坑東道，南山邨道，大坑西街，大坑東道，大坑東巴士總站，大坑東道，界限街，勵德街，太子道西，洗衣街，亞皆老街，染布房街，窩打老道，衛理道，加士居道，佐敦道，彌敦道，梳士巴利道。
- 就第2C號與第203號合併後，受影響乘客可改乘合併後第2C號線前往目的地。合併後的服務詳情如下：

路線	合併後的第2C號線
終點站	尖沙咀東(麼地道) 往 又一村 (循環線)
繁忙時段班次	9/10 分鐘
單程車費	\$4.7
服務時間	早上5時30分 - 晚上11時30分
車輛數目	9輛空調單層巴士

- 九巴會提供轉乘優惠折扣予使用八達通2C號的乘客免費轉乘九巴第1及1A號線。

建議的好處

- 原有2C及203 號線乘客可享有更頻密班次，由每15分鐘及12分鐘一班增強至每9/10分鐘一班。
- 乘搭第203號往來旺角及尖沙咀的乘客車費將可由\$7.7下調至\$4.7，節省\$3.0。如乘客選擇以轉乘第1及1A號線往來旺角至尖沙咀，其總車資亦較現時乘搭第203號的車資更便宜。
- 第2C號與第203號合併後，每日可減少約140班巴士服務行走彌敦道，有助紓緩彌敦道之交通擠塞情況及空氣污染問題，並可善用路面空間、巴士資源和減少燃油消耗。

對乘客之影響

受影響乘客可選擇合併後的第2C號線或轉乘其他巴士路線，詳情如下：

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
又一村至 旺角市中心	654	路線2C	\$4.7
又一村至 油麻地	170	第2C號線轉乘第1/1A號線 往尖沙咀方向 (轉乘地點:太子道西近拔萃男書院) 2C號 => 1/1A號 往又一村方向 (轉乘地點:通菜街近旺角警署) 1/1A號 => 2C號	\$4.7 \$5.5-6.9
又一村至 尖沙咀/佐敦	348	路線2C	\$4.7
往來彌敦道	428	往來彌敦道各九巴路線 (如第1/1A/2/6號線)	\$4.7 - \$4.9

路線圖

請參閱附圖A

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務建議 – 第6X號線

第6號線現時的服務詳情

路線	6
終點站	荔枝角 – 尖沙咀碼頭
繁忙時間班次	9/10分鐘
單程收費	\$4.9
服務時間	早上5時30分 – 晚上12時35分
乘客使用量	● 平均每天約20,000名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 76% ● 非繁忙時段載客率 42%
車輛數目	17輛空調雙層巴士

建議的內容

- 第6與第6A號線於二零一一年七月十七日合併後，第6號線在星期一至六早上繁忙時間會有8個特別班次由美孚總站開出(7時正、7時20分、7時40分、7時55分、8時10分、8時25分、8時40分及9時正)。
- 為回應乘客開辦快捷巴士服務的要求，現建議將於早上繁忙時段由美孚巴士總站開出的8個特別班次改為行經西九龍走廊往尖沙咀，另名為第6X號線，方便乘客識別。
- 而現時由荔枝角總站開出繞經美孚巴士總站的班次(即早上9時17分至下午3時57分期間每20/30分鐘一班和星期日及公眾假期早上6時57分至下午3時57分期間每30分鐘一班繞經美孚巴士總站的班次)將維持不變。
- 建議第6X號線服務詳情如下：

路線	6X
終點站	美孚 至 尖沙咀
繁忙時間班次	15/20分鐘一班
單程收費	\$6.9
服務時間	早上7時 至 9時 (共8班)
行車路線	美孚巴士總站、長沙灣道、荔枝角道、西九龍走廊、渡船街、九龍公園徑、梳士巴利道及彌敦道。

建議的好處

- 為美孚居民提供一條快捷前往尖沙咀的巴士服務。
- 預計由美孚往尖沙咀的行車時間只需30分鐘。乘客由美孚往尖沙咀的時間將大幅縮減20分鐘。

對乘客之影響

- 約110多名(約0.5%)現時使用由美孚巴士總站往尖沙咀班次的乘客可步行至美荔道或長沙灣道近美荔道的分站乘搭第6號線，或乘搭第6X號線直達尖沙咀。
- 青山道沿線280多名的乘客(約1.5%)可繼續乘搭第6號線的正常班次。有關班次的剩餘載客量足夠照顧受影響乘客的需求。

路線圖

請參閱附圖B

建議實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 – 第 30 號線改道

第 30 號線現時的服務詳情

路線	30
終點站	荃威花園 – 長沙灣
班次 (繁忙時間)	15/20 分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	早上 5 時 50 分至午夜 12 時正
乘客使用量	● 平均每天約2,900名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率62% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約41%
車輛數目	4 部空調雙層巴士及 2 部空調單層巴士

建議的內容

- 第 30 號線縮短改為以荃灣西鐵路站作總站以騰出空間給第 39A 號線停泊
- 第 30 號線改為循環線由荃灣西鐵路站前往美孚
- 全程行車距離及行車時間將縮減 2.6 公里及 25 分鐘
- 建議更改後的第30號線服務詳情如下：

路線	30
終點站	荃灣西鐵路站至美孚 (循環線)
繁忙時間班次	20 分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	早上 5 時 50 分至午夜 12 時正
車輛數目	4 部空調雙層巴士
行車路線	大河道，沙咀道，德士古道，荃富街，關門口街，青山道，葵涌道，葵益路，興芳道，葵福路，荔景山路，聯接街，麗祖路，麗瑤巴士總站，麗祖路，聯接街，荔景山路，敬祖路，荔景山路，葵涌交匯處，葵涌道，荔枝角道，美荔道，荔灣道，荔景山路，敬祖路，荔景山路，聯接街，麗祖路，麗瑤巴士總站，麗祖路，聯接街，荔景山路，葵福路，葵芳鐵路站，葵義路，葵富路，興芳道，葵興鐵路站通道，葵興路，和塘咀街，葵涌道，青山道及大河道

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力

對乘客之影響

- 約 55% (1,690 人)乘客可繼續選乘第 30 號線；
- 約 13% (390 人)乘客可選乘收費較平的第 39M 號線或改道後的 39A 號線；
- 約 4% (122 人)乘客可選乘其他九巴服務如第 45 號線，第 46 號線或第 30X 號線等；
- 約 27% (840 人)乘客可利用新增的八達通巴士轉乘計劃前往目的地：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
39A ⇔ 30	乘客以八達通咭乘搭 39A 號線(改道後之路線，詳情請參閱相關文件)，並於指定時限內轉乘 30 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠最高為\$4.1。
39A ⇔ 234X	乘客以八達通咭乘搭 39A 號線(改道後之路線，詳情請參閱相關文件)，並於指定時限內轉乘 234X 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠最高為\$6.5。

路線圖

請參閱附圖 C

目標實施日期

二零一三年第一季

九巴服務重組建議 – 第46X、46P及46S號綫重組

第46X、46P及46S號綫現時的服務詳情

路線		46X	46P (46X號綫 傍晚特別班次)	46S (46X號綫 早上特別班次)
起訖站		顯徑—美孚	顯徑—荔景(北)	大圍鐵路站→荔景(北)
繁忙時間 班次		4-5分鐘	10-20分鐘	10-15分鐘
單程收費		\$7.7	\$7.7	\$7.7
服務時間		顯徑開： 早上5時30分至 晚上12時05分 美孚開： 早上5時30分至 晚上12時20分	顯徑開： 下午4時正至 下午7時40分 荔景(北)開： 下午4時50分至 晚上8時30分	大圍鐵路站開： 早上7時正至 早上9時10分
乘客使用 量		- 最繁忙一小時內的乘客率：90% - 非繁忙時段乘客率：49%	- 平均每天約1,300名乘客 - 最繁忙一小時內的乘客率：70%	- 平均每天約700名乘客 - 最繁忙一小時內的乘客率：55%
車輛 數目	早上	23輛空調雙層巴士	不適用	9輛空調雙層巴士
	傍晚	26輛空調雙層巴士	6輛空調雙層巴士	不適用

建議的內容

- 因應區內人口轉變，以及精簡路線網絡，建議將第46P及46S兩條特別班次合併。
- 詳情如下：

路線		46X	46P (46X號綫繁忙時段特別班次)
起訖 站	早上	顯徑—美孚	美田→葵芳鐵路站
	傍晚		美田—葵芳鐵路站(循環綫)
繁忙時段班次		4 分鐘	10-15 分鐘
單程收費		\$7.7	\$7.7
服務時間		顯徑開： 早上5時30分至晚上12時05分 美孚開： 早上5時30分至晚上12時20分	美田開： 早上6時50分至上午9時30分 下午4時30分至晚上8時正
車輛數目		26輛空調雙層巴士	6輛空調雙層巴士

- 行車路線如下：

第46X號線

- ◇ 行車路線不變

第46P號線

- ◇ 由美田往葵芳鐵路站（早上服務時段）

美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、大圍道、城門隧道公路、城門隧道、象鼻山路、和宜合交匯處、和宜合道、昌榮路、昌榮路迴旋處、葵涌道、葵富路、葵仁路、葵義路、葵芳鐵路站巴士總站

- ◇ 由美田往葵芳鐵路站（循環線）（傍晚服務時段）

美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、大圍道、城門隧道公路、城門隧道、象鼻山路、和宜合交匯處、和宜合道、昌榮路、昌榮路迴旋處、葵涌道、葵富路、葵仁路、葵義路、葵芳鐵路站巴士總站、葵義路、葵富路、葵涌道、昌榮路迴旋處、昌榮路、和宜合道、和宜合交匯處、象鼻山路、城門隧道、城門隧道公路、大圍道、美田路、迴旋處、美田路、美輝街、香粉寮街、美田邨通道。

建議的好處

- 集中資源，改善第46X主路線的班次
- 因應乘客意見，提供由沙田直接前往葵芳鐵路站的服務
- 延長特別班次行經美田邨、美城苑一帶的服務時間

對乘客之影響

- 受影響乘客仍可以乘坐第46X號線

路線圖

請參閱附圖D

目標實施日期

二零一三年第三季

新巴服務重整建議 - 重整第 796C 號線服務

第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C
終點站	將軍澳站公共交通交匯處 - 深水埗 (東京街)
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	\$7.9
服務時間	由將軍澳站公共交通交匯處開出： 每日上午五時三十分至晚上十一時三十分 由深水埗(東京街)開出： 每日上午六時十五分至凌晨十二時十五分
上午繁忙時間 平均載客率	將軍澳公共交通交匯處開出：31% 深水埗(東京街)開出：10%
下午繁忙時間 平均載客率	將軍澳公共交通交匯處開出：26% 深水埗(東京街)開出：54%
車輛數目	10輛空調雙層巴士

建議的背景

- 自取道大南西街、明愛醫院、發祥街、長發街及興華西街來往海麗邨及青山道永隆街的專線小巴第 44S 號線在 2011 年 11 月投入服務後，令乘搭第 796C 號線往來海麗及青山道西的乘客量顯著下降，由蘇屋(長發街)往深水埗(東京街)方向及由深水埗(東京街)往蘇屋(長發街)之每小時最低載客率更低至分別為 0%及 1.2%。
- 另一方面，市民在平日非繁忙時間需要往來清水灣半島及旺角/深水埗需透過轉乘方可抵達目的地。
- 此外，往來牛頭角及清水灣半島的第 796S 號線由於與港鐵服務及專線小巴第 109M 號線(清水灣半島-坑口)的服務大致重疊，第 796S 號線載客率長期均處於偏低水平。

建議的內容

- 因應第 796S 號線改為只來往將軍澳站與牛頭角站之間和改善往來清水灣半島及旺角/深水埗的巴士服務，現建議第 796C 號線在將軍澳的總站伸延至清水灣半島，第 796C 號線設於深水埗區的終點站亦會同時遷移至蘇屋。

- 有關服務詳情如下：

路線	796C		
終點站	清水灣半島 - 蘇屋		
行車路線	由清水灣半島往蘇屋：經蓬萊路、環保大道、迴旋處、寶邑路、迴旋處、寶邑路、唐俊街、將軍澳站公共交通交匯處、唐德街、唐賢街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、彩明街、迴旋處、彩明街、景嶺路、迴旋處、寶順路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、太子道東、太子道西、亞皆老街、彌敦道、長沙灣道、白楊街、大埔道、元州街、東京街、保安道及長發街。 蘇屋往清水灣半島：經廣利道、長發街、保安道、興華街、青山道、大埔道、白楊街、長沙灣道、彌敦道、旺角道、洗衣街、亞皆老街、太子道西、太子道東、觀塘繞道、將軍澳道、將軍澳隧道、將軍澳隧道公路、支路、寶順路、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、寶邑路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、環保大道、蓬萊徑及蓬萊路		
全程收費	\$7.90		
服務時間	由清水灣半島開出： 每日上午五時三十分至晚上十一時三十分 由蘇屋開出： 每日上午六時十五分至凌晨十二時十五分		
班次	12-20 分鐘		
行車時間	70 分鐘	車輛數目	10 輛空調雙層巴士

建議的好處

- 市民全日均可享有便捷的巴士服務往返清水灣半島及旺角/深水埗一帶；來往旺角/深水埗及清水灣半島的車費較轉乘現有公共交通服務節省\$4.0。
- 透過擴展服務予清水灣半島之居民及減少行駛低載客率之路段，第 796C 號線之資源能更有效運用。
- 現時第 796C 號線途經位於長沙灣之大南西街及青山道，由於附近屬工廠區，經常有大量貨車集結於馬路上裝卸貨物，交通經常受阻。因此，更改第 796C 號線之終點站至蘇屋，可避免行駛以上乘客使用率低但交通經常受阻的路段，減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，提升班次之穩定性。

- 往來將軍澳及深水埗(東京街)之乘客可使用現時第 796C 號線與第 701/702 號線的八達通免費轉乘優惠。由於第 701 號線在深水埗(東京街)與旺角之間採用的路徑較第 796C 號線直接，預計由將軍澳往深水埗及深水埗往將軍澳方向之總車程(連候車時間)平均預計可分別節省約 11 分鐘及 6 分鐘，最高更可分別節省約 14 分鐘及 13 分鐘。

對乘客之影響

路線 796C

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
將軍澳至亞皆老街往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	127 (5.6%)	第 796C 號線> 第 701 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
彌敦道至大埔道往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	13 (0.6%)	第 796C 號線> 第 702 號線	\$4.6 (維持不變)
元州街至保安道往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	67 (3.0%)	第 702 號線	\$4.6 降低至\$3.7
興華街往深旺道、深水埗(東京街)之乘客	14(0.6%)	九巴第 36A 號線	\$5.5
興華街往興華街西之乘客	18(0.8%)	九巴第 6C 號線	\$4.9
深水埗(東京街)、深旺道上車往大埔道、太子、亞皆老街及將軍澳之乘客	138 (5.1%)	第 702 號線> 第 796C 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
青山道 (長沙灣)往將軍澳之乘客	133 (4.9%)	港鐵	\$8.9
青山道 (長沙灣)往深水埗、太子、旺角、亞皆老街及太子道東之乘客	50 (1.8%)	九巴第 2A 、6、 6D 號線	\$4.9/\$5.5
興華街西、深水埗(東京街)、深旺道上車往青山道 永隆街至寶血醫院之乘客	11 (0.4%)	第 702 號線	\$3.7
興華街西、深水埗(東京街)、深旺道上車往青山道汝洲街西至昌華街之乘客	10 (0.4%)	九巴第 36A 號線	\$5.5
興華街西往青山道(近荔枝角站)之乘客	1(0.1%)	小巴第 44A 號線	\$3.4 下調至\$3.3

路線圖

請參閱附圖 E

建議實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 –第 N237 號線

第 N237 號線現時的服務詳情

路線	N237
終點站	美孚 至 葵盛 (循環線)
繁忙時間班次	20分鐘
單程收費	\$8.7
服務時間	早上1時至5時
乘客使用量	● 平均每天約121名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客量78名乘客 (載客率18%) ● 平均每個班次約16名乘客
車輛數目	3部空調單層巴士

建議的內容

- 因應第 N237 號線乘客量持續偏低及為善用資源，因此建議取消該線的服務。

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力

對乘客之影響

- 所有第N237號線之乘客可轉乘其他交通服務如公共小巴或的士等

目標實施日期

二零一三年第二季

新增將軍澳至荃灣的巴士服務

建議的背景

- 現時，使用鐵路服務往返將軍澳至荃灣中間涉及多次轉線，乘客覺得頗為不便，區內有要求新增巴士服務來往將軍澳至荃灣。與此同時，由於隧巴第 692(坑口(北)-中環(交易廣場))及 692P 號線(調景嶺站-小西灣邨)的行車路線與港鐵服務大致重疊，加上乘搭港鐵往來將軍澳及中區比第 692 及 692P 號線較為快捷及方便，令隧巴第 692 及 692P 號線的乘客量持續處於偏低水平。全日平均載客率約為 22%，最低載客率更只有 3%，資源運用嚴重欠缺效益。

建議的內容

- 為更有效地運用現有巴士資源及進一步提高整體營運效益，現建議取消第 692 及 692P 號線，同時將減省的巴士資源改為投放在開辦一條全日巴士服務來往將軍澳至荃灣。擬新增將軍澳至荃灣的巴士服務的詳情如下：

起訖站	坑口(北) - 荃灣(如心廣場)
行車路線	<u>坑口(北)往荃灣(如心廣場)：</u> 坑口(北)巴士總站、寶寧路、常寧路、重華路、培成路、常寧路、寶寧路、寶順路、唐明街、寶康路、寶豐路、寶琳北路、寶琳路、秀茂坪道、順安道、利安道、新清水灣道、龍翔道、呈祥道、葵涌道、青山公路、大河道及如心廣場巴士總站。 <u>荃灣(如心廣場)往坑口(北)：</u> 如心廣場巴士總站、大河道、青山公路、葵涌道、呈祥道、龍翔道、新清水灣道、順清街、順景街、利安道、順安道、秀茂坪道、寶琳路、寶琳北路、寶豐路、寶康路、唐明街、寶順路、寶寧路、常寧路、重華路、培成路、常寧路、寶寧路及坑口(北)巴士總站。
繁忙時段班次	30 分鐘
服務時間	早上六時至晚上十一時

建議的好處

- 現有的巴士資源將撥作開辦一條全日巴士服務來往將軍澳至荃灣，擴大現時將軍澳區巴士的服務範圍，並同時提升營運效益，減低因為資源使用不當所引起的票價壓力。

- 取消第 692 及 692P 號線可減輕低載客率巴士在繁忙地區如中環、灣仔、銅鑼灣及北角等造成的不必要交通負荷，亦可改善路邊的空氣質素，配合環保。

路線圖

請參閱附圖 F

建議實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第 30X 號線改經西九龍走廊及與第 230X 號線合併

第 30X 號線及第 230X 號線現時的服務詳情

路線	30X	230X
終點站	荃威花園—黃埔花園	荃威花園往黃埔花園
繁忙時間班次	15 分鐘	星期一至六 早上繁忙時段 3 班車
單程收費	\$8.5	\$9.2
服務時間	早上 6 時 至 凌晨零時	早上 7 時 40 分、7 時 55 分及 8 時 10 分
乘客使用量	● 平均每天約 8,555 名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 71% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 56%	● 平均每天約 279 名乘客 ● 平均每班車的載客率 70%
車輛數目	9 部空調雙層巴士	3 部空調雙層巴士

建議的內容

- 第 30X 號線改經西九龍走廊以改善行車時間，全程行車時間將由 75 分鐘縮減至 65 分鐘。
- 第 30X 號線的編定車輛數目會由 9 部減至 8 部，同時將第 230X 的車輛資源併入 30X 號線內，因此第 30X 號線最終由 9 部加至 11 部。
- 第 30X 號線改道後，所有來往荃灣及西九龍的乘客可以利用八達通轉乘計劃乘搭第 234X、6C、6F 或 212 號線。

建議的好處

- 改道後縮減行車時間以提升荃灣來往南九龍的服務水平。
- 乘客來往荃灣與南九龍的行車時間估計將縮短 16 分鐘，班次將更穩定。

對乘客之影響

- 所有第 230X 號線之乘客(276 人)可以較低車資(平\$0.7)使用改道後之第 30X 號線。
- 荃景圍的居民可利用巴士直接前往南九龍及尖沙咀一帶。
- 超過 45%的現有第 30X 號線之乘客可縮減行車時間約 10 分鐘。
- 來往九龍地區的乘客(1,115 人，佔 12%)可以使用其他巴士服務如第 6C、6F、12A 及 212 號線等。

路線	起點/終點	收費	繁忙時間	較第 30X 號線 可節省
6C	荔枝角 ⇄ 加 士居道 - 黃埔 花園	\$5.5	5/6	少付最多\$3.0
6F		\$4.7	13/14	少付最多\$3.8
12A		\$4.9	7/8	少付最多\$3.6
212		\$4.9	8	少付最多\$3.6

- 來往荃灣及荔枝角至太子的乘客需要利用新增的八達通轉乘計劃前往目的地。乘客(1,269 人，佔 14%)可於荃灣大涌道分站同站轉乘第 234X 號線。為方便更多荃灣居民使用特快路線，荃灣西(灣景花園及麗城花園一帶)的乘客可以利用新增的第 30X 號線與第 34M 號線的轉乘計劃。荃灣來往加士居道至蕪湖街一帶的乘客(1,115 人，佔 12%)可利用新增的 30X⇄6C、6F、212 轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
30X > 234X	乘客以八達通咭乘搭第 30X 號線(往九龍方向)，並於指定時限內轉乘第 234X 號線 (往九龍方向)，第二程路線可享受\$8.5 折扣優惠。
234X > 30X	乘客以八達通咭乘搭第 234X 號線(往新界方向)，並於指定時限內轉乘第 30X 號線 (往新界方向)，第二程路線可享受\$6.1/\$8.5 折扣優惠。
30X⇄34M	乘客以八達通咭乘搭第 30X 號線，並於指定時限內轉乘第 34M 號線，第二程路線可享受 \$3.7 折扣優惠。
30X⇄6C、6F、212	乘客以八達通咭乘搭第 30X 號線，並於指定時限內轉乘第 6C、6F 或 212 號線，第二程路線可享受 \$4.7-\$5.5 折扣優惠。

路線圖

請參閱附圖 G

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 –第33A號線改行快速公路及第37號線伸延至葵涌邨第33A及37號線現時的服務詳情

路線	33A	37
終點站	荃灣(如心廣場) – 旺角(柏景灣)	葵盛(中) – 奧運鐵路站
繁忙時間班次	14/15分鐘	10分鐘
單程收費	\$6.1	\$5.5
服務時間	早上5時40分 – 晚上12時15分	早上5時30分 – 晚上12時25分
乘客使用量	● 平均每天約6,000名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 61% ● 非繁忙時段載客率 50%	● 平均每天約7,930名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 64% ● 非繁忙時段載客率 43%
車輛數目	10輛空調雙層巴士	10輛空調雙層巴士

建議的內容

- 葵涌邨重建完成後，雖然人口上升，但乘客量的變化並未能符合增加巴士服務指引。在早上繁忙時段，第33A號線的最高載客率約為61%。
- 葵涌邨位處大窩口及葵興鐵路站之間，自連接大窩口邨及大窩口鐵路站之升降機系統完成後，葵涌邨居民乘搭鐵路服務更方便。
- 為改善資源運用及葵涌邨一帶居民提供適切的巴士服務，九巴過往曾提出多項巴士服務重組建議，包括改道以減低途經旺角交通黑點對行車時不穩的影響，轉用載客量較低的車輛以維持班次，縮減班次，縮短路線以提供接駁服務等。但各項建議均不獲接納。
- 現建議調整第33A號線成為一特快路線，為荃灣楊屋道及葵涌邨一帶的居民提供一直接服務前往南九龍的路線。同時，將該線改為循環線服務，以減低路線改道對現有乘客的影響。
- 建議更改服務如下：

路線	33A
終點站	荃灣(如心廣場) – 旺角 (循環線)
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$6.8
服務時間	早上5時40分 – 晚上12時15分
車輛數目	8輛空調雙層巴士
行車路線	大河道，楊屋道，德士古道，大窩口道，上角街，大窩口道，禾塘咀街，葵興路，興芳路，葵青交匯處，荃灣路，葵涌道，荔枝角道，西九龍走廊，太子道西，荔枝角道，彌敦道，旺角道，洗衣街，亞皆老街，櫻桃街，海泓道，柏景灣巴士總站，海泓道，櫻桃街，大角咀道，未命名路，櫻桃街，西九龍走廊，

	荔枝角道，葵涌道，荃灣路，葵青交匯處，興芳路，葵興鐵路站通道，葵興路，禾塘咀街，大窩口道，上角街，大窩口道，德士古道，楊屋道及大河道。
--	---

- 九巴會提供八達通轉乘優惠折扣予第33A號線改道後需轉乘其他九巴路線之乘客。
- 為減低對33A號線乘客之影響，建議同時將37號線總站遷移至葵涌邨。建議行車路線更改如下：
 - ◇ 往奧運鐵路站方向：大窩口道，葵盛圍，葵聯路，葵盛圍，大窩口道，興芳路，荃灣路，葵涌道，長沙灣道，彌敦道，旺角道，西洋菜街，亞皆老街，櫻桃街，海景街
 - ◇ 往葵涌邨方向：深旺道，櫻桃街，大角咀道，未命名路，櫻桃街，亞皆老街，新填地街，旺角道，彌敦道，荔枝角道，黃竹街，汝州街，欽州街，長沙灣道，葵涌道，葵富路，興芳路，大窩口道，葵盛圍，葵聯路，葵盛圍，大窩口道

路線	37
終點站	葵涌邨 – 奧運鐵路站
繁忙時間班次	10分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	早上5時30分 – 晚上12時25分
車輛數目	12輛空調雙層巴士

建議的好處

- 更有效運用現有資源
- 為荃灣楊屋道至葵涌邨的乘客提供較直接巴士服務前往南九龍的巴士服務。由葵涌邨前往旺角的行車時間將由約39分鐘減至29分鐘。
- 第33A號線及第37號線之繁忙時段班次將維持現時水平。
- 第37號線將為高盛臺的居民提供往返九龍的直接服務。

對乘客之影響

- 約1,100名第33A號線乘客可以繼續選擇乘搭原線直達南九龍；
- 來往葵涌至西九龍的第33A號線乘客 (約1,300人) 可以改乘第37號線(往九龍方向-\$0.5; 往新界方向收費不變)；
- 約280名來往荃灣至葵涌的乘客可選擇第43號線(往葵涌方向-\$1.6; 往荃灣方向-\$0.8)。

- 由荃灣/葵涌往葵涌道至旺角的乘客 (約3,300人) 可以利用新增的八達通轉乘計劃乘搭第43號線並轉乘第37號線或第33A號線並轉乘第6號線。

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
43<=> 37	乘客以八達通咭乘搭第 43 號線，並於指定時限內轉乘第 37 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$4.5。	乘客可於葵芳分站轉乘指定路線	-\$0.6 或同價
6<=>33A	乘客以八達通咭乘搭第 33A 號線，並於指定時限內轉乘第 6 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$4.9。	乘客可於美孚分站轉乘指定路線	-\$0.8 或同價

- 為方便葵盛居民利用特快路線第33A號線，新增下列八達通轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
37M<=> 33A	乘客以八達通咭乘搭第 37M 號線，並於指定時限內轉乘第 33A 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$3.7。	乘客可於葵興或葵涌各分站轉乘指定路線	葵盛居民可免費接駁至新增特快路線第 33A 號線

- 第37號線改道後行車路程增加約2公里，並超越現時收費等級表上限，全程車費將由\$5.5上調至\$6.1。為減低對乘客影響，往奧運鐵路站方向將於葵盛圍新增分段收費\$5.5。
- 由於部份第33A號線乘客會改乘第37號線；同時部份第37號線乘客會選擇特快路線第33A號線。在增加一部巴士行走後，預計第37號線最繁忙一小時內的載客率會由64%提高至約83%。

路線圖

請參閱附圖H

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 -第 41 號線改行西九龍快速公路

第 41 號線現時的服務詳情

路線	41
終點站	長青—九龍城碼頭
繁忙時間班次	15 分鐘
單程收費	\$8.0
服務時間	早上 5 時 20 分至 零時 05 分
乘客使用量	● 平均每天約5,756名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率65% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約29%
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的內容

- 建議將第 41 號線改為行走西九龍快速公路以服務青衣來往旺角及何文田一帶的乘客。
- 經過去年的相關區議會諮詢，九巴回應各議員的意見，微調改道方案。建議行車路線如下：
 - ✧ 青敬路，楓樹窩路，青衣鄉事會路，涌美路，青康路，青衣路，葵青路，青葵公路，西九龍快速公路，連翔道，東京街西，通州街，西九龍走廊，太子道西，荔枝角道，上海街，旺角道，洗衣街，亞皆老街，窩打老道，培正道，佛光街，忠孝街，佛光街，和衷街，漆咸道北，蕪湖街，馬頭圍道，佛光街，忠孝街，佛光街，培正道，窩打老道，亞皆老街，櫻桃街，海輝道，連翔道，葵青路，青衣路，青康路，涌美路，青衣鄉事會路，楓樹窩路及青敬路。
- 全程行車較現時減少約 4.2 公里(由 21.8 公里減少至 17.6 公里)，同時行車時間亦會由 82 分鐘縮減至 66 分鐘。
- 第 41 號線改道後，部份現時由美孚及深水埗一帶前往亞皆老街至九龍城的乘客需改乘第 45 號線。因此九巴建議在第 41 號線實施改道的同時調撥一部車輛至第 45 號線，加強服務。詳情如下：

路線	41	45
終點站	長安-紅磡(循環線)	麗瑤—九龍城碼頭
班次(繁忙時間)	15 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$8.0	\$6.6
服務時間	5 時 20 分至零時 05 分	5 時 45 分至 23 時 55 分
車輛數目	8 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士 (現時為 8 部)

建議的好處

- 第 41 號線改行西九龍快速公路及西九龍走廊後，將成為連接青衣至旺角的特快巴士路線。乘客由青衣來往旺角的時間將大幅縮減 17 分鐘。由青衣南來往旺角的行車時間預計只需要約 16 至 17 分鐘。
- 改道後除了可縮減行車時間，亦同時令來往的班次更加穩定。
- 來往青衣至西九龍一帶的乘客可以改乘其他九巴服務，如第 41A 號 (長安-尖沙咀東)、第 42A 號 (長亨-佐敦(渡華路)、第 43C 號(長康-維港灣)及第 44 號(青衣邨-旺角東站)。各線之車費均較第 41 號為低 (\$6.1 至 \$7.5 不等)，同時班次亦較繁密(繁忙時段班次為 4/5 至 12 分鐘一班)。
- 來往美孚至九龍城的乘客可以選用較低車費及改善班次的第 45 號線，繁忙時間班次由 15 分鐘一班增加至 13/14 分鐘一班。視乎九龍區的上落地點，這些乘客亦可乘搭第 6C 號 (美孚-九龍城碼頭)或第 6F 號 (麗閣-九龍城碼頭) 來往九龍城，或第 18 號 (南昌站-愛民(循環線))來往何民田。

對乘客之影響

- 來往青衣至旺角的乘客可以縮短行車時間(減少 17 分鐘)。
- 第 41 號線約 53%的乘客將可改乘其他九巴路線。乘客需支付的車資將會減少 \$0.5 至 \$1.9 元不等。
- 約 6% (374 名) 的乘客需要利用新增的八達通轉乘優惠轉乘指定的其他九巴服務：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	節省車費
44/42A 轉乘 6C/6F	乘客以八達通咭乘搭 42A 或 44 號線，並於指定時限內轉乘第 6C 號或第 6F 號，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠可高達 \$5.5。	較現時低 \$1.5-\$1.9

- 可選擇的替代服務如下：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間班次	現時的服務情況
6C	美孚 - 九龍城碼頭	\$5.5	5/6	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
6F	麗閣 - 九龍城碼頭	\$4.7	13/14	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
18	南昌鐵路站 - 愛民	\$4.7	11	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
41A	長安 - 尖沙咀東	\$7.5	7/8	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	\$6.5	4/5	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
43C	長康 - 維港灣	\$6.5	8	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
44	青衣邨 - 旺角東鐵路站	\$6.1	12	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
45	麗瑤 - 九龍城碼頭	\$6.6	15	現時繁忙時段載客率約 61%。在增加班次後，服務水平足以接載原 41 號線的乘客(九龍段於美孚至長灣灣一帶往何民田的乘客)。

路線圖

請參閱附圖 I

目標實施日期

二零一三年第一季

九巴服務重組建議 – 第 41A 號線改行快速公路

第 41A 號線現時的服務詳情

路線	41A
終點站	長安 – 尖沙咀東
繁忙時間班次	7/8 分鐘
單程收費	\$7.5
服務時間	早上 5 時 45 分 至 凌晨零時 10 分
乘客使用量	● 平均每天約 7,815 名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 60% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 43%
車輛數目	11 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第 41A 號線與 44 號線由青衣至旺角的一段行車路線重疊。
- 為善用資源，九巴建議將第 41A 號線改行快速公路，以強化該線為青衣居民提供直接來往南九龍之服務。前往西九龍一帶的乘客可以改乘第 44 號線。
- 在早上及下午繁忙時間，非 44P 號線運作時段期間，第 44 號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以替補第 41A 號線往西九龍的服務。由於行車時間將會增加約 6 分鐘，非繁忙時間班次將由現時 10 分鐘一班輕微下調至 12 分鐘一班。

路線	41A
終點站	長安 – 尖沙咀東
班次(繁忙時間)	7 分鐘
單程收費	\$8.5
服務時間	早上 5 時 45 分 至 凌晨零時 10 分
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的好處

- 來往青衣北及旺角一帶乘客的行車時間將縮短至 17 分鐘。

對乘客之影響

- 來往青衣北、青衣中及西九龍之間的第 41A 號線乘客可改乘第 44 號線或使用新增的八達通轉乘優惠乘搭第 44M 轉乘第 44 號線 (約 3,240 人，佔 35%)；
- 青衣北及青衣中的居民可以乘搭第 41A 號線前往九龍南 (約 4,588 人，佔 49%)，出行時間將縮短 17 分鐘；
- 第 41A 號線的車費將輕微上調至\$8.1 (約 4,588 人，佔 49%)；
- 新增設的轉乘優惠如下：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
44M ⇔ 44	乘客以八達通咭乘搭第 44M 號線，並於指定時限內轉乘第 44 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為\$4.5。

- 部份乘搭第 41A 號線的九龍市區乘客可以利用其他九龍市區路線如第 6、44 或 35A 號線(約 1,290 人，佔 14%)：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
6	荔枝角 - 尖沙咀碼頭	\$4.9	9/10
35A	安蔭 - 尖沙咀東	\$7.4	6
41	長青 - 九龍城碼頭	\$8.0	15
44	青衣邨 - 旺角東鐵路站	\$6.1	12
44M	長安 - 葵涌邨	\$4.5	8

路線圖

請參閱附圖 J

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 – 第 43C 號線更改服務性質

第 43C 號線現時的服務詳情

路線	43C
終點站	長康 – 大角咀(維港灣)
繁忙時間班次	10 分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間	5 時 35 分 至 凌晨零時 10 分
乘客使用量	● 平均每天約3,978名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率65% (早上往九龍方向)，78%(晚上往青衣方向) ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約21% (往九龍方向)，43%(往青衣方向)
車輛數目	9 部空調雙層巴士

建議的內容

- 第 42A 與第 43C 號線由青衣南至太子一段的行車路線重疊。
- 為善用資源，九巴建議將第 43C 號線改為繁忙時段單向服務 (早上 7 時至 9 時往九龍方向及下午 5 時至 7 時往青衣方向)。
- 在非第 43C 號線服務時段將加派資源強化第 42A 號線之服務。非繁忙時段班次將由現時 9/10 分鐘一班加密至 8 分鐘一班。

建議的好處

- 第 43C 號線在早上及下午繁忙時段能發揮疏導青衣南來往西九龍及南九龍乘客的作用。
- 第 42A 號線服務在非繁忙時段能集中資源，為乘客提供更頻密及穩定的班次。

對乘客之影響

- 在非第 43C 號線服務時段的乘客可以利用其他九巴服務如第 42A、33A 及 37 號線等來往葵涌/青衣至西九龍、旺角及大角咀一帶。

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
42A	長亨 – 佐敦(渡華路)	\$6.5	4/5
33A	荃灣(如心廣場) – 旺角(柏景灣)	\$6.1	13
37	葵盛(中) – 奧運鐵路站	\$5.5	10

路線圖

請參閱附圖 K

目標實施日期

二零一三年第二季

過海隧道巴士服務重整建議 - 第 102 及 118 號線

現時的服務詳情

路線	118	
終點站	小西灣(藍灣半島)－深水埗(東京街)	
繁忙時段班次	上午繁忙時段：4-8 分鐘 下午繁忙時段：3-8 分鐘	
單程車費	\$9.8	
服務時間	由小西灣(藍灣半島) 開出： <u>逢星期一至六</u> 上午六時零二分至午夜十二時 <u>逢星期日及公眾假期</u> 上午六時零五分至午夜十二時	由深水埗(東京街) 開出： <u>逢星期一至六</u> 上午六時零五分至午夜十二時 <u>逢星期日及公眾假期</u> 上午六時零五分至午夜十二時
繁忙時段載客率	<u>由小西灣(藍灣半島) 開出：</u> 上午繁忙時段： 最高：80% 最低：49% 下午繁忙時段： 最高：63% 最低：34%	<u>由深水埗(東京街) 開出：</u> 上午繁忙時段： 最高：89% 最低：31% 下午繁忙時段： 最高：80% 最低：54%
車輛數目	118 與 118P 號線： 21 輛雙層空調巴士 (城巴) 18 輛雙層空調巴士 (九巴)	

建議的背景

- 現時第 118 號線往九龍方向不經北角，往港島方向則途經天后至北角的一段歌頓道、電器道及渣華道經東區走廊前往柴灣及小西灣。由於大部份從西九龍往天后至北角的乘客除第 118 號線外，亦可選擇第 102 及 112 號線，而第 8X 號線亦同樣提供了從天后至北角經東區走廊往柴灣至小西灣的服務，以致第 118 號線的資源並未善用。
- 另一方面，運輸署及巴士公司過往曾多次接獲市民建議要求提供更便捷的過海隧道巴士服務。

建議的內容

- 現建議修訂第 118 號線往小西灣方向的行車路線不停北角，並同時加強第 102 號線於早上繁忙時段的班次予以配合。

第 118 號線

- ✧ 更改第 118 號線往小西灣方向的行車路線，於紅磡海底隧道後直接取道東區走廊前往柴灣，不再途經歌頓道、電氣道、渣華道及民康街。
- ✧ 第 118 號線往深水埗方向的行車路線及班次將維持不變。

第 102 號線

- ✧ 第 102 號線於早上繁忙時段將增加兩輛雙層巴士行駛，加密在該時段往筲箕灣方向的班次，以配合因第118號線改道在西九龍往天后至北角的額外乘客需求。

建議的好處

- 第 118 號線往港島方向改經銅鑼灣至筲箕灣的一段東區走廊，由九龍往柴灣/小西灣的乘客可節省約10分鐘的行車時間，估計每日約有8,400名現有乘客能夠直接受惠。

對乘客之影響

第 118 號路線 (港島方向)

目的地	乘客數目 (佔全線乘客百分比)	可選擇替代服務	車資
深水埗至油麻地 往 天后至北角	2049 (8.0%)	第 102 號線	\$9.8/9.3 (不變)
紅隧收費廣場 往 天后至北角	1664 (6.5%)	第 102/110 號線	\$9.3 (不變)
天后至北角 往 柴灣至小西灣	1092 (4.3%)	城巴第 8X 號線	\$5.7 減至 \$4.4/4.0

預計最高載客率

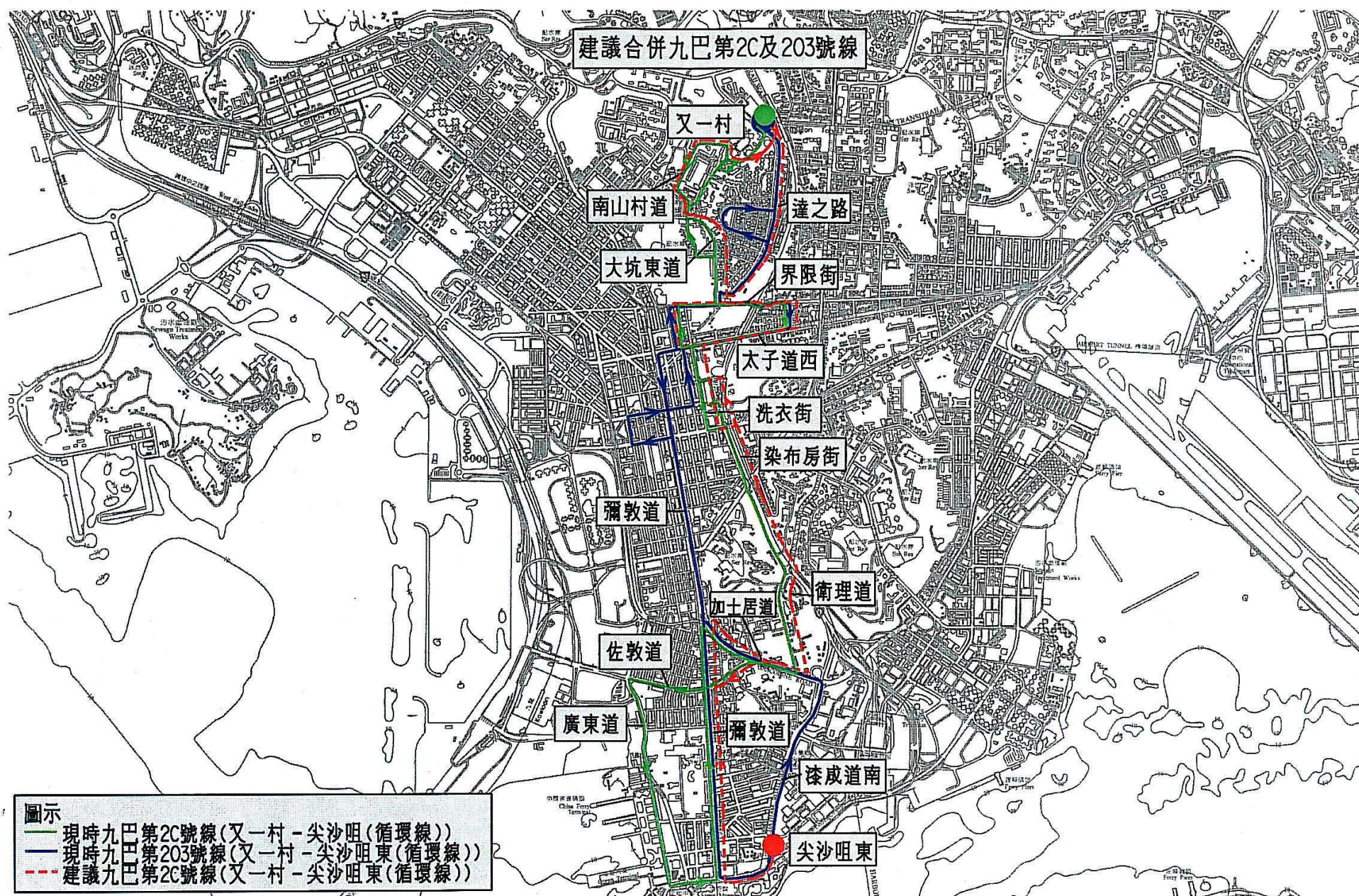
路線	方向	現時最高載客率	預計最高載客率
8X	往小西灣	64%	72%
102	往筲箕灣	74%	93% (加密班次後)
102	往美孚	91%	91%

路線圖

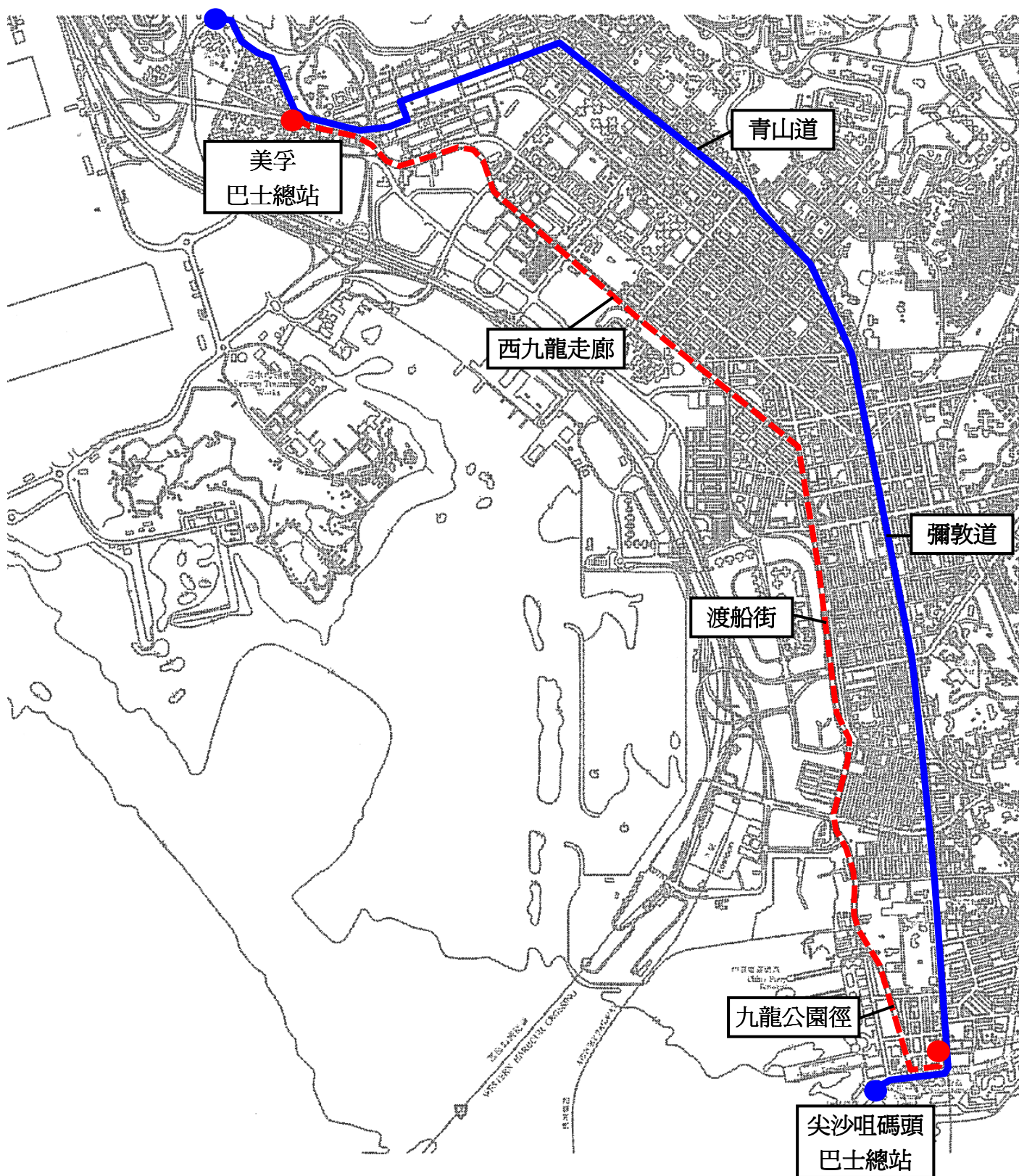
請參閱附圖 L

建議實施日期

二零一三年第三季

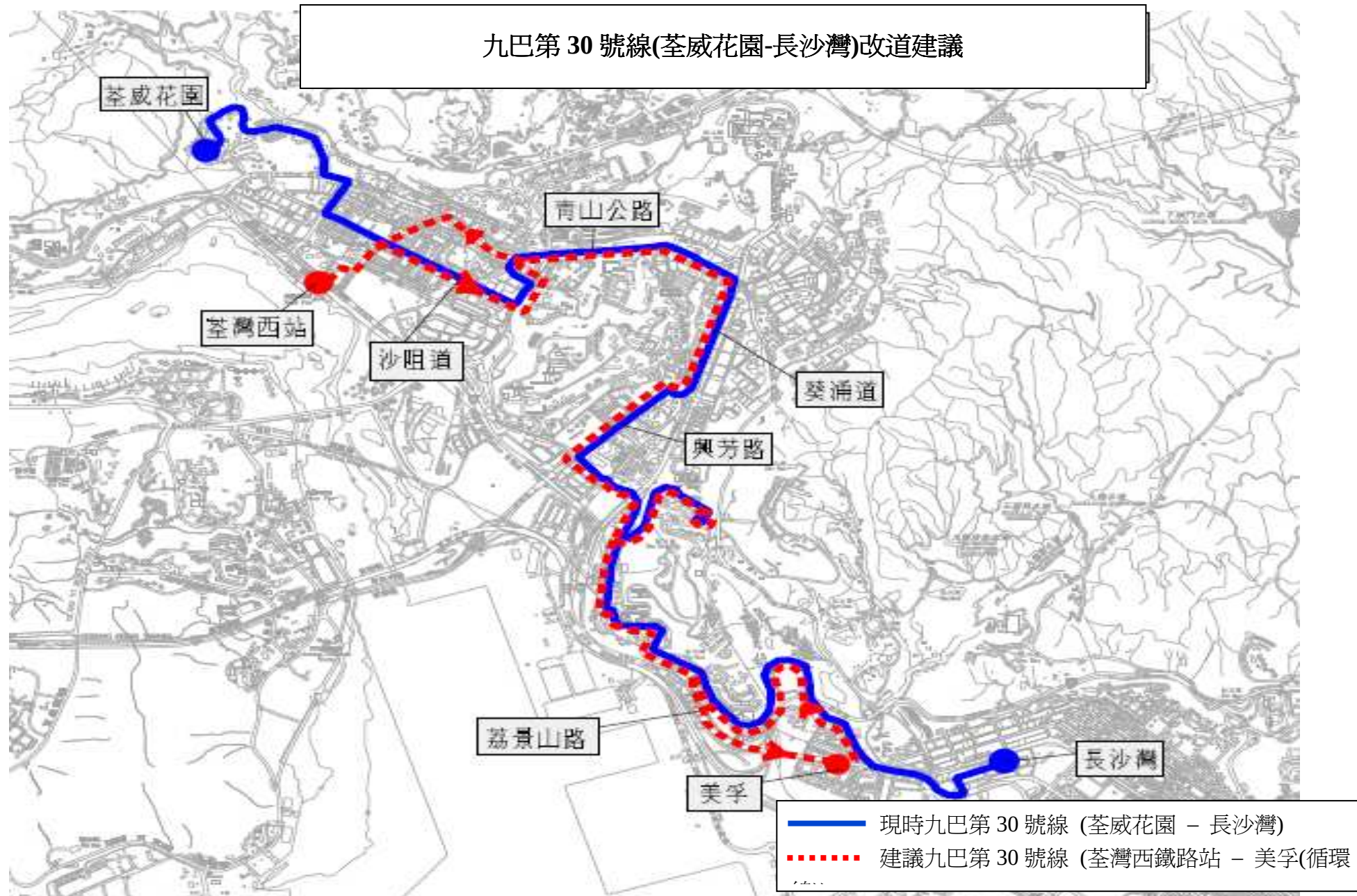


九巴第 6 號線特別班次改為行經西九龍走廊建議

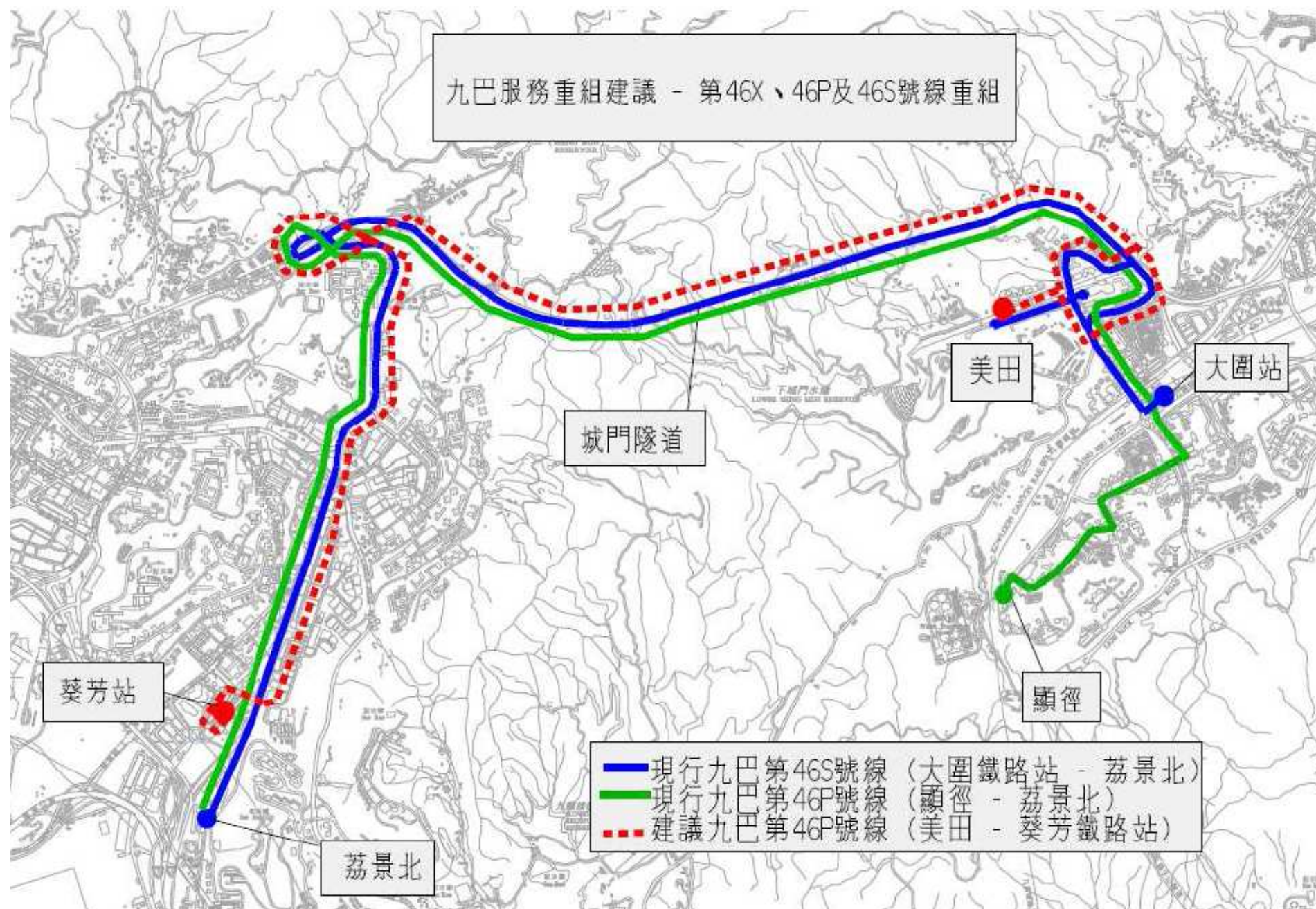


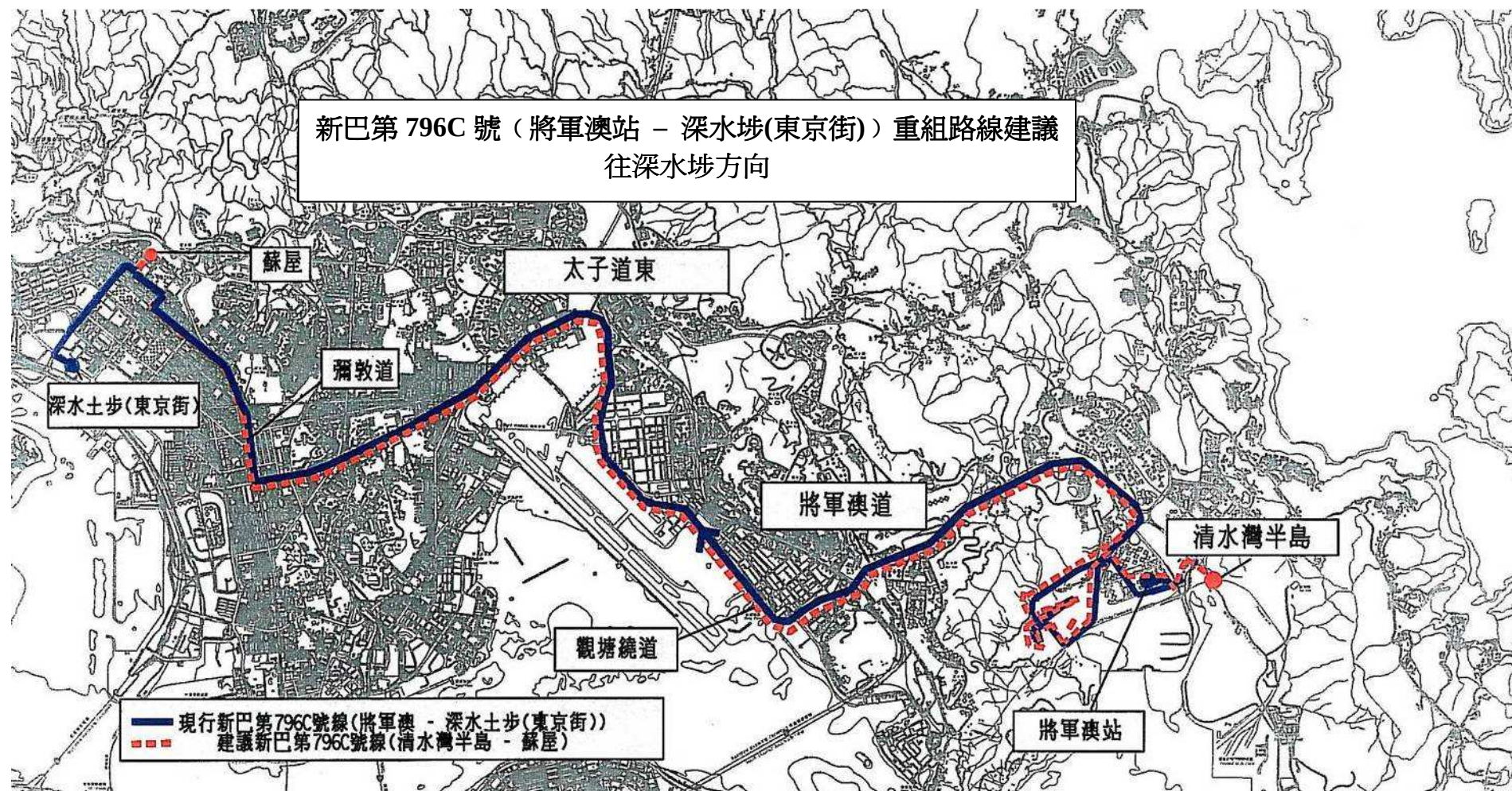
- 現時第 6 號線 (荔枝角 - 尖沙咀碼頭)
- - - 建議第 6X 號線 (美孚 往 尖沙咀)

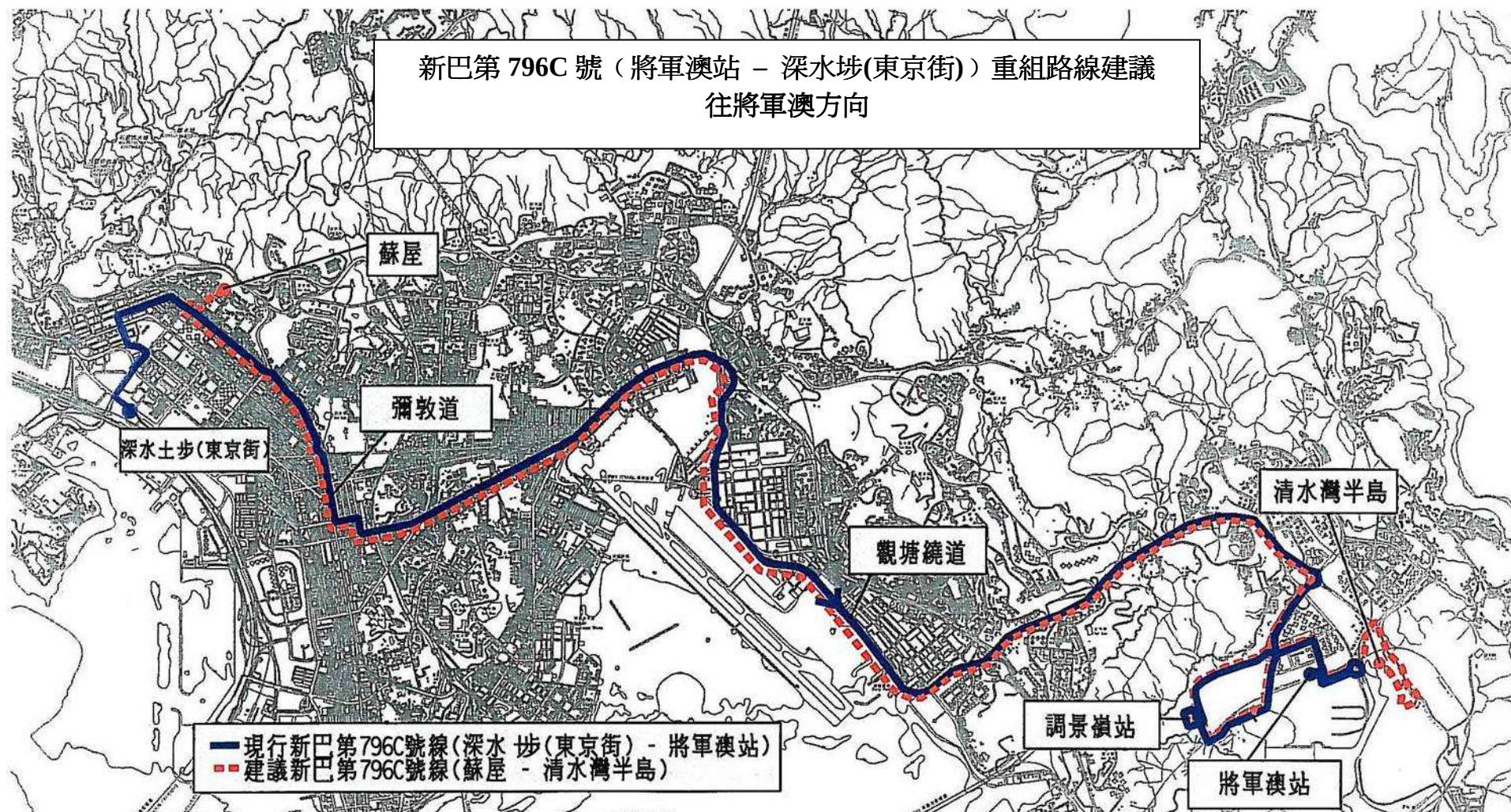
九巴第 30 號線(荃威花園-長沙灣)改道建議



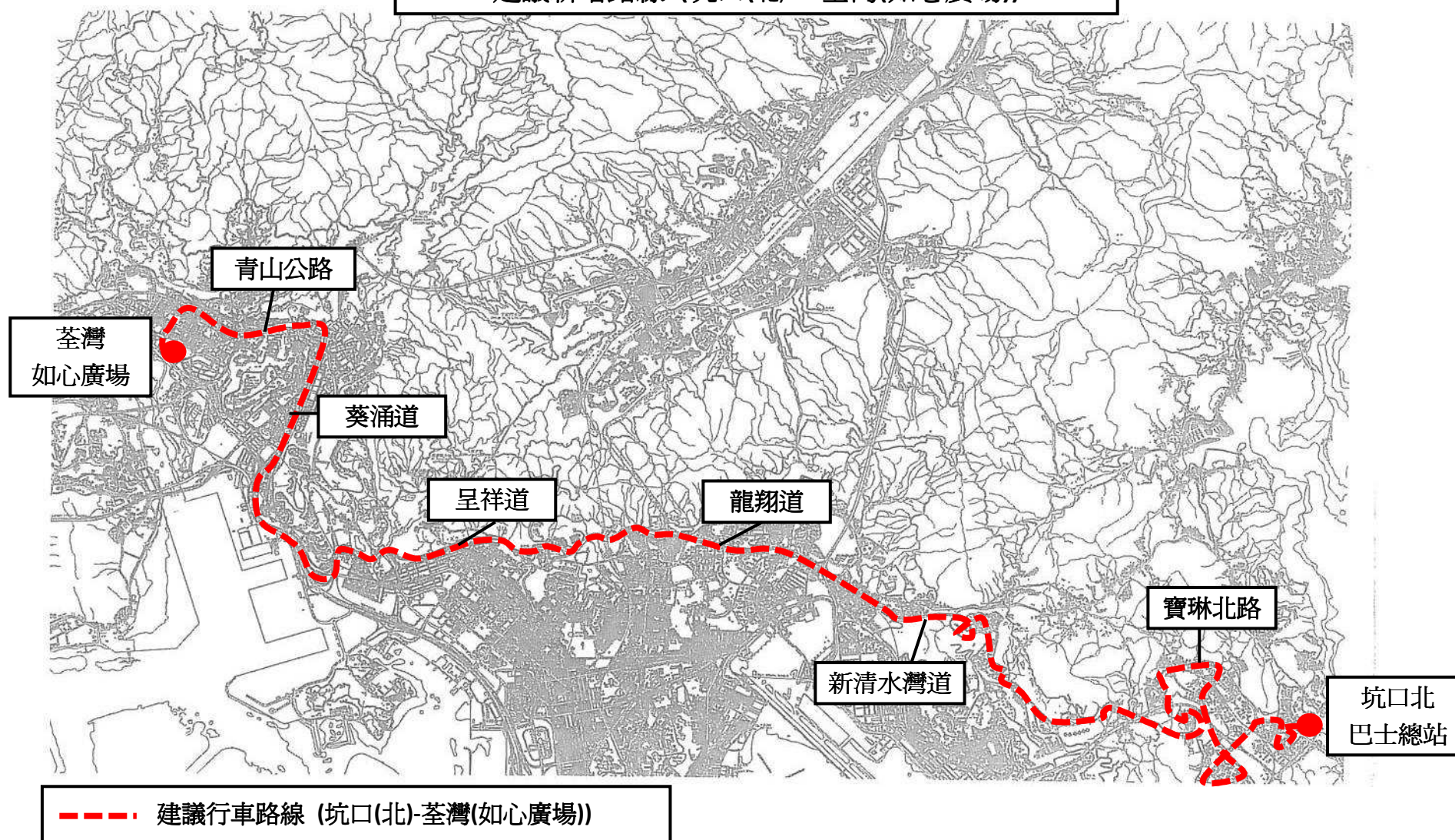
附圖D



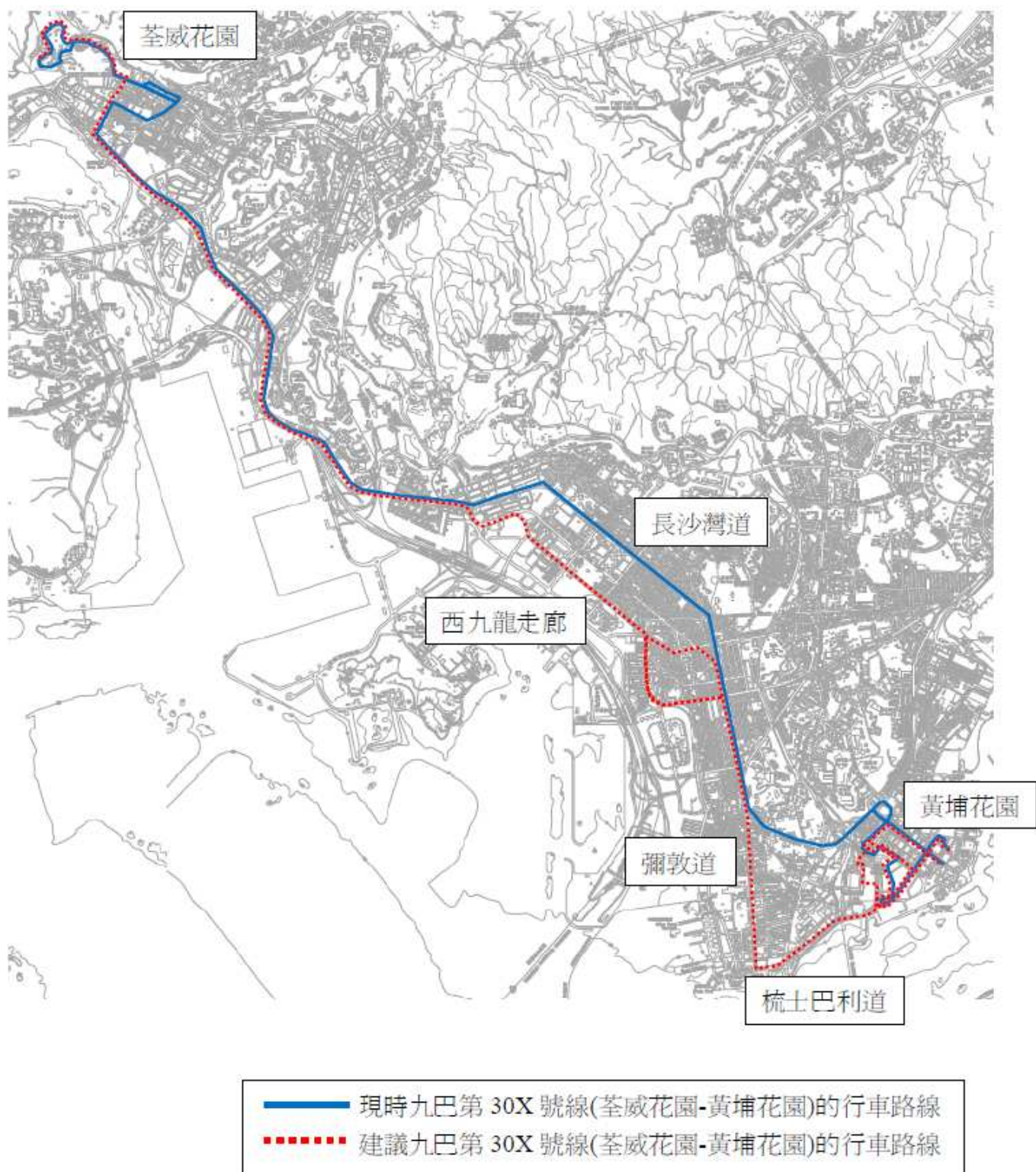


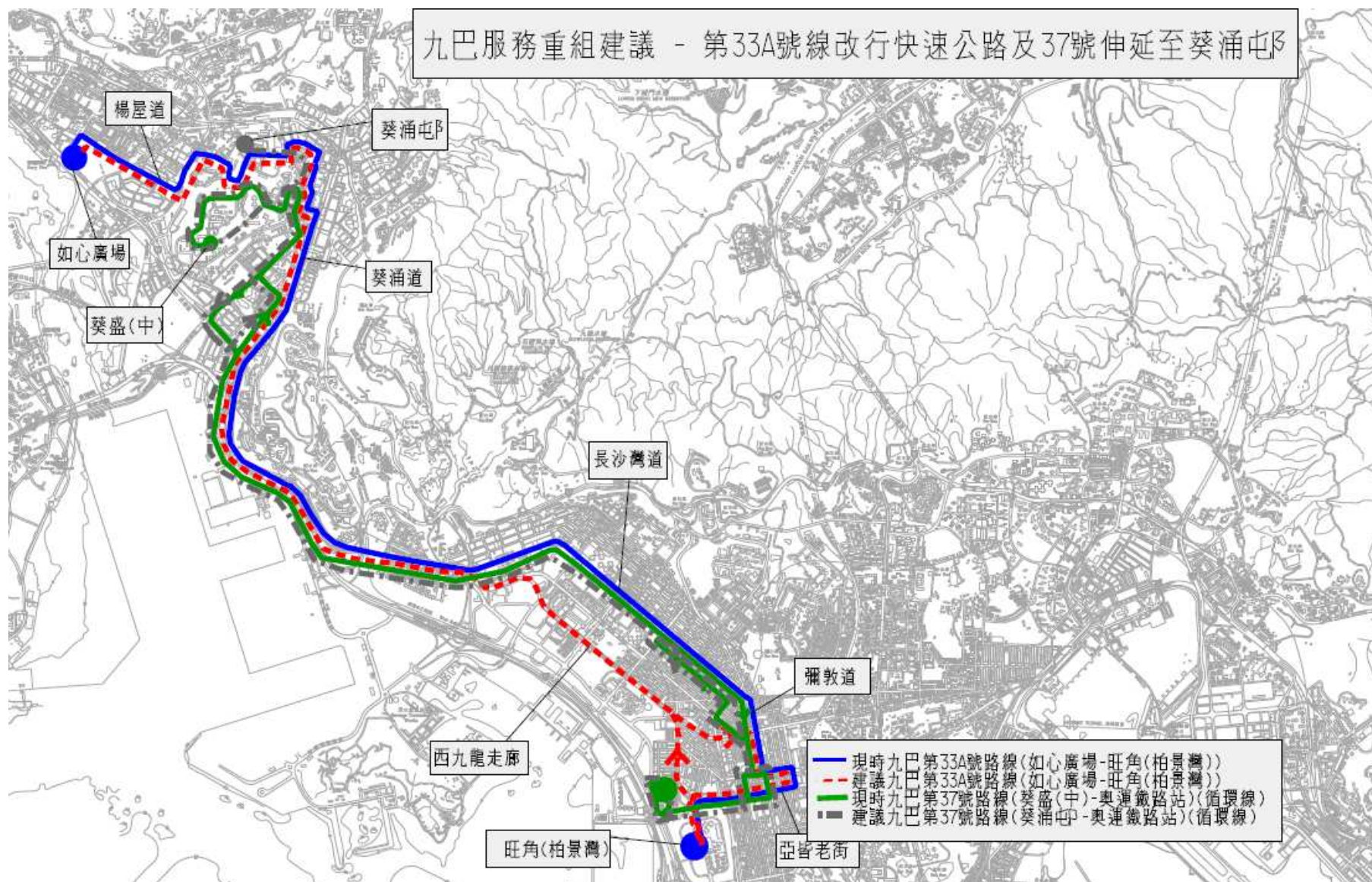


建議新增路線 (坑口(北) - 荃灣(如心廣場))

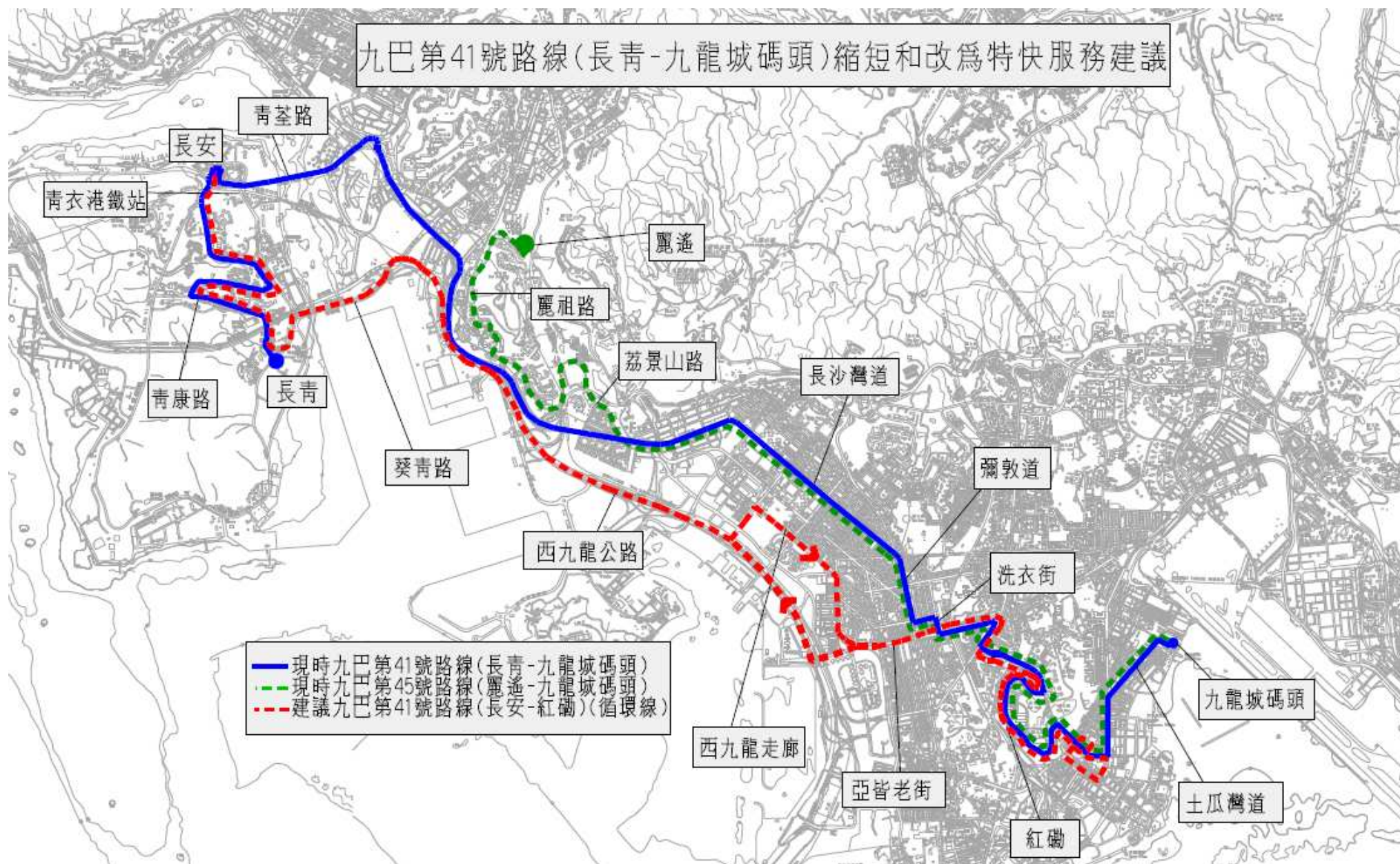


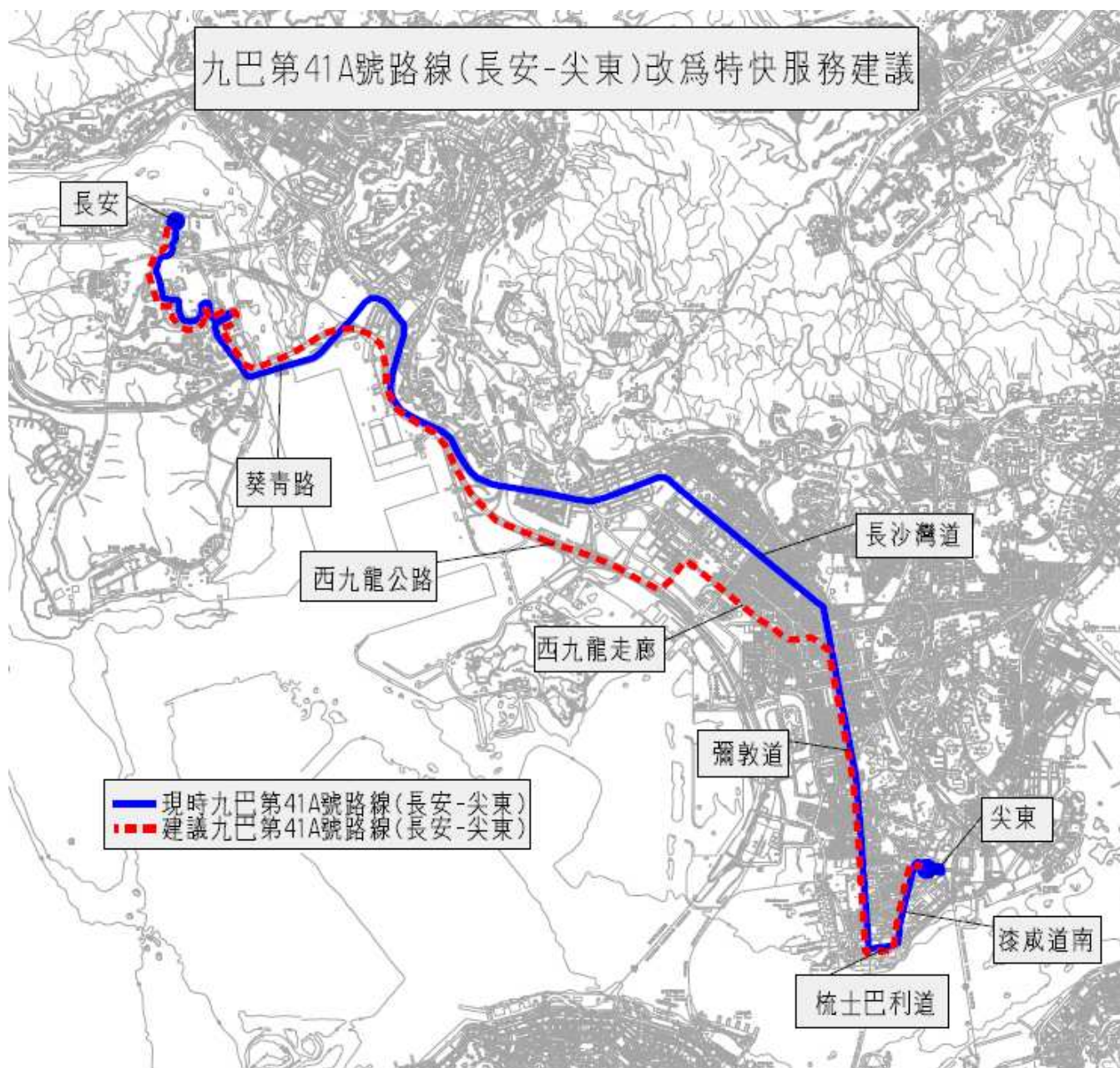
九巴第 30X 號線(荃威花園-黃埔花園)改道建議

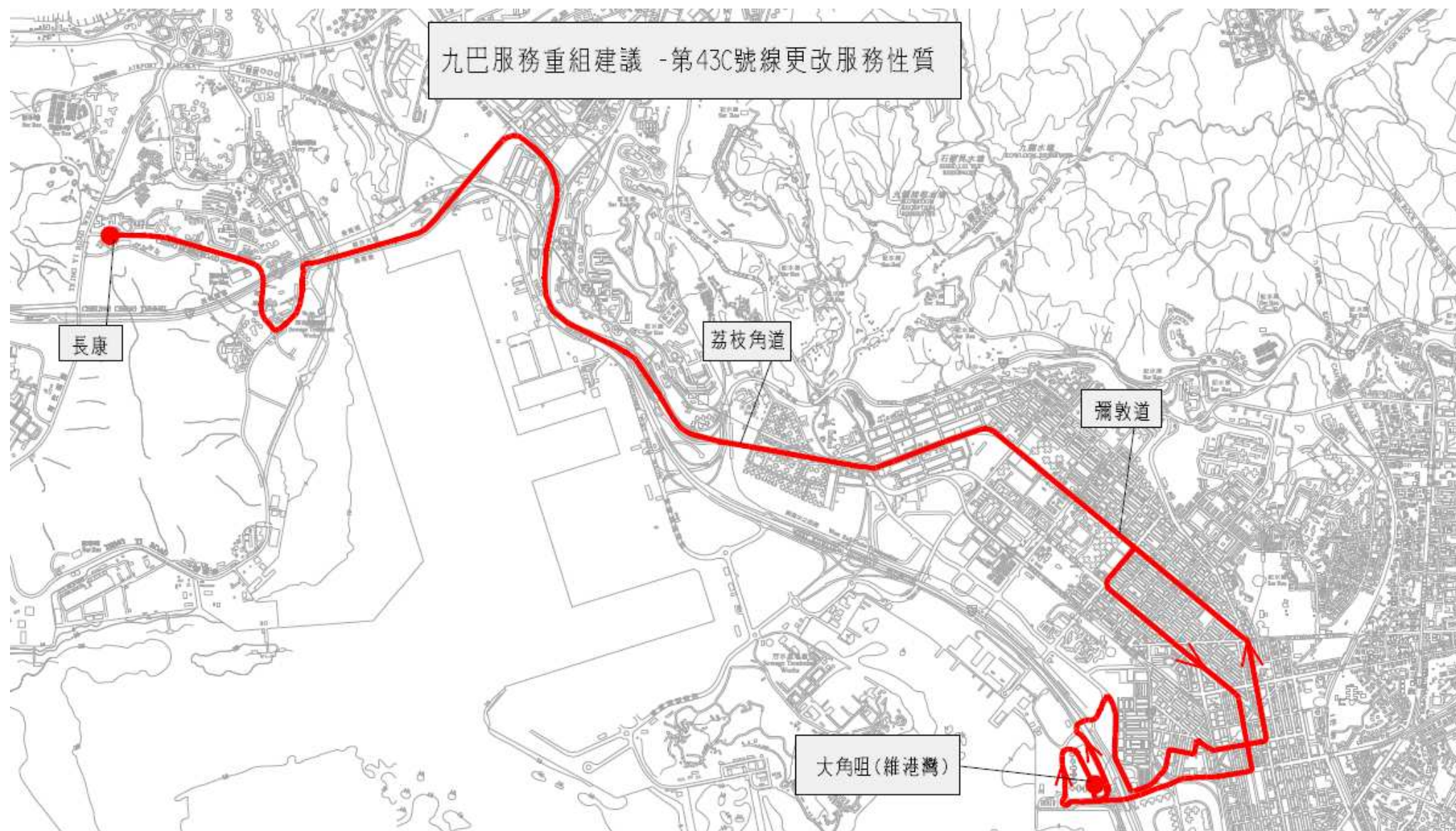




九巴第41號路線(長青-九龍城碼頭)縮短和改爲特快服務建議







附圖L

城巴/九巴過海路線118號(深水土步(東京街)至小西灣(藍灣半島))

