

2011 - 2012 年度葵青區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度葵青區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2011 - 2012 年度巴士路線發展計劃

2. 2011 - 2012 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、1B、2A 及 2B，供各委員參閱。
3. 2011 - 2012 年度葵青區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加班次、延長/更改路線，及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，為減少由於路線重組計劃對乘客帶來的影響，九巴亦建議調整一些現有路線或增加現有路線的班次，以方便乘客。其中有關本區的巴士路線安排在附件 3 至 7 及附圖 1 至 2 內顯示。

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，因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。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，隨着九龍南線在 2009 年落成啓用，東鐵線和西鐵線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便，各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍。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）的巴士流量及改善巴士廢氣排放等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及

(三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，我們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組服務，減少惡性競爭和服務重疊，以改善道路擠塞的情況及維持一個有效率的公共交通系統。

制定路線發展計劃的原則

5. 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 6-15 段所列舉的原則。

改善服務

6. 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

7. 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

8. 若上文第 7 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。

9. 爲改善環境、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

10. 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

11. 爲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

12. 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

13. 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

14. 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

15. 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。作為參考基準，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。

16. 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

17. 請各委員就 2011 - 2012 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一一年二月

二零一一年度巴士路線發展計劃
以葵青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	現 行			建 議			修 改			
					三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2Q11	31B	石籬 (大隴街) - 奧運站	10	10	1	9		10			-1	1		全線改以空調巴士行走。
3Q11	32M	象山 - 葵芳站 (循環線)	15	15	2	1		3			-2	2		全線改以空調巴士行走。
1Q11	35A	安蔭 - 尖沙咀東	6	5/6	1	17		1	18			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q11	37	葵盛 (中) - 奧運站	10/11	10/11	2	9		1	10		-1	1		加強空調巴士服務。
1Q11	38	葵盛 (東) - 平田	5	4/5	1	24		1	25			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
1Q11	41	長青 - 九龍城碼頭	15	15		10		9				-1		改道行經西九龍快速公路及遷移總站至青衣站。詳情見附件3。
4Q11	41A	長安- 尖沙咀東	7/8	7/8	1	10		11			-1	1		全線改以空調巴士行走。

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	現 行			建 議			修 改			
					三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
4Q11	41M	青衣邨 - 荃灣站	11	11	7			6 1			-1 1			部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
1Q11	42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	4/5	4/5	22			23			1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
1Q11	42C	長亨 - 藍田站	5	5	1	30		1	31		1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
1Q11	43B	長青 - 荃灣西站	8	8	3	7		10			-3	3		全線改以空調巴士行走。
2Q11	43M	長青 - 葵芳站	10	10	1	4		5			-1	1		全線改以空調巴士行走。
1Q11	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	13/14	8			9			1			因應41號改道及遷移總站建議，改善班次以配合乘客的需求。
3Q11	46	麗瑤 - 佐敦(渡華路)	15/16	15/16	6 1			7			-6 6			分階段改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。

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	現 行			建 議			修 改			
					三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
3Q11	61M	友愛 (南) - 荔景 (北)	11/12	6/7	16			16						取消由三聖及荃灣開出的特別班次。車輛將會調回行走友愛(南)與荔景的巴士服務，令班次較穩定。
1Q11	67M	兆康 - 葵芳站	5/6	5/6	19			20			1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q11	260C	友愛 (南) - 葵芳站	-	-	6			6						延長路線至三聖，以取代61M號由三聖及荃灣開出的特別班次。
1Q11	263M	富泰 - 青衣站	16	16	3 5		2 6		-1 1			部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。		
3Q11	264M	天恩 - 青衣站	12/13	12/13	9 2		8 2		-1			改道繞經天慈路，不經天瑞及天耀邨。詳情見附件4。		
1Q11	279X	聯和墟 - 青衣站	9	9	16			17			1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

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	現 行			建 議			修 改			
					三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2Q11	948	長安- 銅鑼灣(天后)	-	-	15			16			1			視乎乘客需求，增設早上繁忙時段由長宏開出948X的特別班次，及晚上增加往青衣的回程班次。取消早上6時45分由天后開出的班次，所有回程班次將延長至長宏。詳情見附件5。
3Q11	E32	葵芳站 - 亞洲國際博覽館	9-13	9-12	12			13			1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一一年度巴士路線發展計劃
途經葵青的新界區路線

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			修 改			
			現 行	建 議	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
3Q11	6	美孚 - 天星碼頭	12	7	1	7		3	14		2	7		6與6A路線合併計劃。6號線由美孚經美荔道延長至荔枝角巴士總站。詳情見附件6。
3Q11	6A	荔枝角 - 天星碼頭	9/10	-	3	8		-	-		-3	-8		6與6A路線合併計劃。詳情見附件6。
2Q11	30	荃威花園 - 長沙灣	15	15		5	2		1	6		-4	4	分階段將部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
2Q11	32	石圍角 - 奧運站	13/14	13/14	1	7			8		-1	1		全線改以空調巴士行走。
1Q11	33A	荃灣 (如心廣場) - 旺角 (柏景灣)	13	13	5	5		2	8		-3	3		加強空調巴士服務。
2Q11	33A	荃灣 (如心廣場) - 旺角 (柏景灣)	13	13	2	8			10		-2	2		全線改以空調巴士行走。
2Q11	36	梨木樹 - 荃灣西站	11	11	2	2			4		-2	2		全線改以空調巴士行走。

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	現行			建議			修改			
					三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
3Q11	36A	梨木樹 - 深水埗(東京街)	15	15	3	2		1	3	1	-2	1	1	加強空調巴士服務及部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
2Q11	36B	梨木樹 - 佐敦(渡華路)	9	9	1	13			14		-1	1		全線改以空調巴士行走。
2Q11	38A	海濱花園 - 美孚	18	18	2	2			4		-2	2		全線改以空調巴士行走。
2Q11	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	14	14	2	12		1	13		-1	1		改道繞經沙咀道以配合乘客的需求，及加強空調巴士服務。
2Q11	66	大興 - 深水埗(欽州街)	15	15	3	4	2	1	6	2	-2	2		加強空調巴士服務。
2Q11	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	6/7	6/7		26			27			1		視乎268B線重組方案的結果，調配車輛增加班次。
2Q11	930	金鐘(東) - 荃灣西站	上午12-20； 下午8-15	上午12-20； 下午10-15		8			8			0		由930號路線抽調兩輛巴士在下午繁忙時間開辦930A的回程路線，經軒尼詩道、盧押道、干諾道中、林士街天橋、德輔道西及西隧後，直往荃灣楊屋道及荃灣西站。 (請參閱附圖1)

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	現 行			建 議			修 改			
					三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
3Q11	A31	荃灣(愉景新城) - 機場(地面運輸中心)	15/20	15/20	7			8			1			荃灣總站由愉景新城巴士總站搬遷至荃灣西站公共運輸交匯處。往機場行車路線：荃灣西站公共運輸交匯處、大河道、沙咀道、大涌道、青山公路、荃景圍、愉景新城巴士總站……返回現時行車路線。 往荃灣行車路線：機場地面運輸中心巴士總站(依現時行車路線)…… 青山公路、西樓角路、美環街、愉景新城巴士總站、荃景圍、青山公路、大涌道、沙咀道、大河道及荃灣西站公共運輸交匯處。 增加巴士站(往機場方向) (1) 荃灣西站公共運輸交匯處 (2) 大涌道近白田壩街 增加巴士站(往荃灣方向) (1) 大涌道近海墘街 (2) 沙咀道滿樂大廈外 (3) 荃灣西站公共運輸交匯處 沒有取消現有巴士站 (請參閱附圖2)
3Q11	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)	8-10	8-10	16			17			1			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q11	N171	長沙灣 - 鴨脷洲邨	20	20	6			6			0			遷移總站至荔枝角。詳情見附件7。

二零一二年巴士路線發展計劃
以葵青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	現 行			建 議			修 改				
					三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層		
2Q12	35A	安蔭 - 尖沙咀東	5/6	5/6	1	18			19			-1	1		全線改以空調巴士行走。
2Q12	37	葵盛(中) - 奧運站	10/11	10/11	1	10			11			-1	1		全線改以空調巴士行走。
3Q12	38	葵盛(東) - 平田	4/5	4/5	1	25			26			-1	1		全線改以空調巴士行走。
2Q12	42	長青 - 順利	13	13	1	9			10			-1	1		全線改以空調巴士行走。
4Q12	42C	長亨 - 藍田站	5	4/5	1	31			32			-1	1		全線改以空調巴士行走。
1Q12	265M	天恆 - 麗瑤	4/5	4/5		25			26				1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一二年度巴士路線發展計劃
途經葵青的新界區路線

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			修 改			
			現行	建議	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2Q12	36A	梨木樹 - 深水埗(東京街)	15	15	1	3	1	4	1	-1	1		全線改以空調巴士行走。	
4Q12	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	14	14	1	13		14		-1	1		全線改以空調巴士行走。	
1Q12	46X	顯徑 - 美孚	4	4		32		33			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
4Q12	68X	洪水橋 - 佐敦(渡華路)	6/7	6		27		28			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
3Q12	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	10	9/10		13		14			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	

九巴服務重組建議 – 第 41 號線

I. 第 41 及 45 號線現時的服務詳情

路線	41	45
終點站	長青—九龍城碼頭	麗瑤—九龍城碼頭
繁忙時段班次	15 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$7.3	\$5.9
服務時間	上午五時二十分至 零晨零時五分	上午五時四十五分至 晚上十一時五十五分
乘客使用量	平均每天約 5,200 名乘客	平均每天約 4,200 名乘客
車輛數目	10 部空調雙層巴士	8 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 第 41 號線改為行走西九龍快速公路來往青衣與南九龍的乘客。
- 建議位於長青邨的總站遷往青衣鐵路站，並更改在青衣的行車路線。
- 往九龍城碼頭：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，連翔路，海輝路，深旺路，櫻桃街，大角咀路，不知名路，大角咀路，亞皆老街，新填地街，旺角道，然後連接現時行車路線。
- 往青衣：現時行車路線，亞皆老街，櫻桃街，海輝路，連翔路，青葵公路，葵青路，青衣路，青康路，涌美路，青衣鄉事會路，楓樹窩路，青敬路。
- 第 41 號線改道後，部份現時由美孚或深水埗一帶前往亞皆老街至九龍城的乘客須改乘 45 號線。因此九巴建議在第 41 號線實施改道的同時調配一部車輛至第 45 號線，並增加班次。

第 41 及 45 號線的建議服務詳情

路線	41	45
終點站	青衣鐵路站—九龍城碼頭	麗瑤—九龍城碼頭
班次(繁忙時間)	15 分鐘	13/14 分鐘
單程收費	\$8.2	\$5.9
服務時間	上午五時二十分至 零晨零時五分	上午五時四十五分至 晚上十一時五十五分
車輛數目	9 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士

III. 建議的好處

- 全程車程較現時減少約 1.6 公里(由 21.8 公里減少至 20.2 公里)。行車時間會由 82 分鐘減少至 69 分鐘。
- 行西九龍快速公路，避免行經繁忙的彌敦道，令班次更穩定。
- 調配一部車輛往第 45 號線，增加服務班次。

IV. 對乘客之影響

- 改道後的第 41 號線提供快捷及直接的巴士服務，來往青衣及九龍之間。(惟乘客需支付較高的車費)。
- 現時來往青衣區內的乘客，如不繼續選乘改道後的第 41 號線，可以乘搭車費較低的第 243M 號線，或視乎乘客的在青衣島內的起點及終點，選擇其他路線如第 249M, 42M, 43A, 43B 號等等。
- 其餘受影響的乘客，可以乘搭以下路線，詳情見下表。

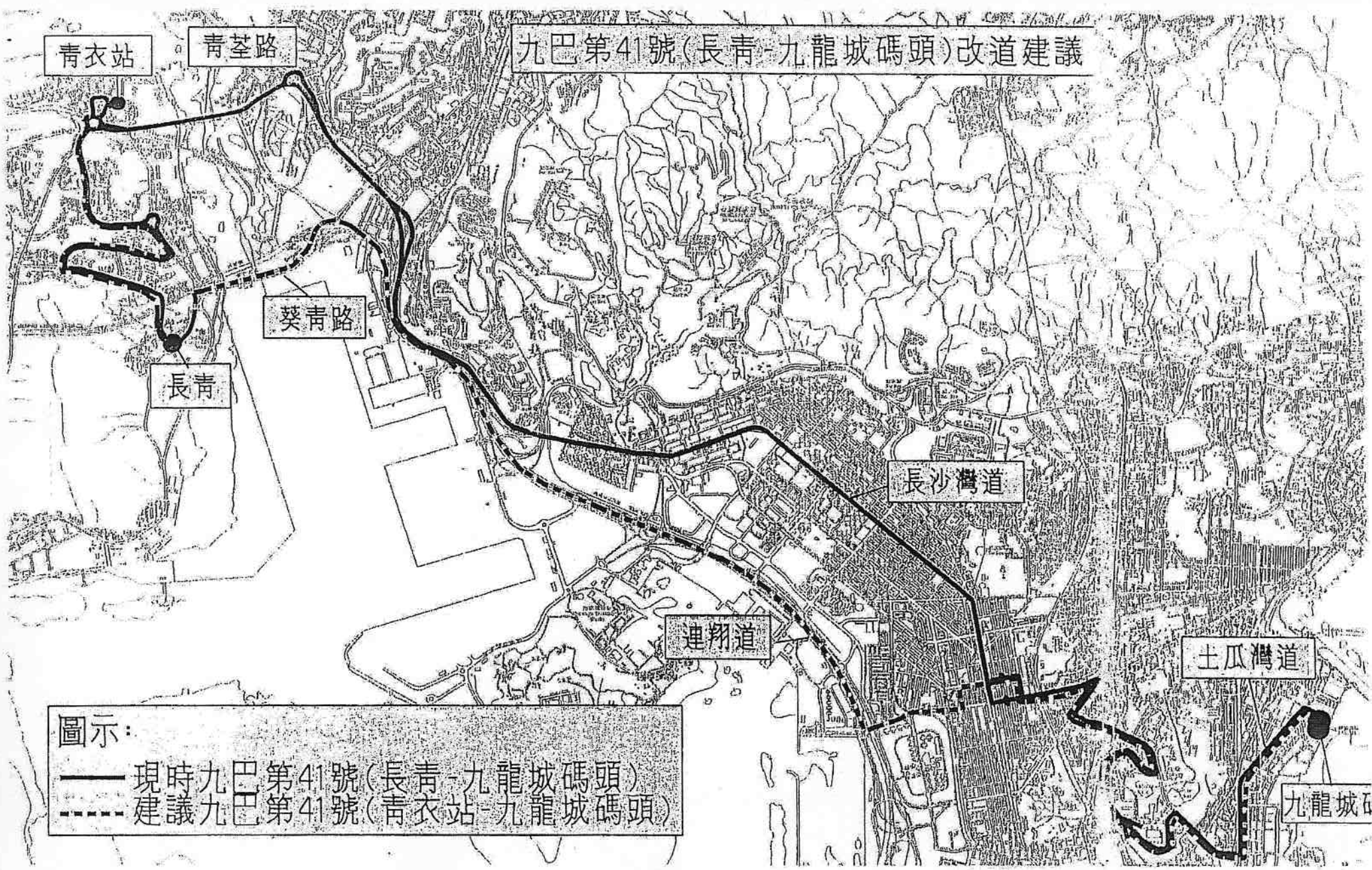
起點/終點	受影響的乘客數目	替代路線	收費	繁忙時間班次	現時的服務情況
青康路<=>葵涌至太子	140	42A	\$5.8	4/5	班次頻密，收費亦較第41號線低。乘客同時亦可選擇第43C號線。
楓樹窩路至青衣鄉事會路 <=> 葵涌至太子	820	41A	\$5.0 / \$4.4 (非空調) \$6.8 / \$5.5 (空調)	7/8	班次及收費水平均較第41號線密及低。
美孚至太子 <=> 亞皆老街至九龍城	1820	45	\$5.9 / \$5.5	15	新增一部車輛以接載來自第41號線的中途乘客。整體服務水平會微輕提升。
葵涌至太子<=> 葵涌至太子	50	33A/37	\$3.7/\$4.4 (非空調) \$4.8/\$5.5(空調)	10-13	現時兩路線的使用率屬一般，現有剩餘載客率足以應付來自第41號線的中途乘客。

- 此外，有小數乘客需要轉乘其他交通工具(約 20 名來往九龍城至亞皆老街<=>葵涌的乘客將需要乘搭其他交通工具如公共小巴；及約 150 名來往青衣涌美路<=>葵涌至太子的乘客將需要步行至青康路或青衣鄉事會路附近之巴士站，乘搭第 41A 或 42A 號線。

V. 路線圖
請參閱附圖。

VI. 目標實施日期
二零一一年第一季

九巴第41號(長青-九龍城碼頭)改道建議



圖示:

- 現時九巴第41號(長青-九龍城碼頭)
- 建議九巴第41號(青衣站-九龍城碼頭)

九巴服務重組建議 – 第 264M 號線

I. 第 264M 號線現時的服務詳情

路線	264M
終點站	天恩邨 – 青衣鐵路站
繁忙時段班次	12/13 分鐘
單程收費	\$9.60
服務時間	上午五時二十分至凌晨零時三十五分
乘客使用量	平均每天約 5,950 名乘客 (七月份)
車輛數目	9 部空調雙層巴士及 2 部空調單層巴士

II. 建議的內容

- 由於現時第 264M 線須行經元朗往大欖隧道，故此大部份天水圍乘客均會使用其他九巴大欖隧道路線(例如第 69M、265M 及 269M 線)前往大欖隧道轉乘第 264M 線。為縮短行車時間及更有效運用資源，建議第 264M 線於天水圍區改行天慈路，毋須再行經天榮路、天湖路、天耀路及天福路。

III. 建議的好處

- 由於行車時間減少，資源的運用將更有效，而行走本路線的巴士數目將可減少一部。如計劃落實，建議將該部巴士調配至第 269D 線。

IV. 對乘客之影響

- 現時每天約 830 人往返青衣、天耀及天瑞的乘客可改乘第 69M 線於大欖隧道轉乘第 264M 線。由於第 69M 線毋須行經元朗市，因此乘客的整體乘車時間不會因此而增加。另外，現時乘搭第 264M 線往返元朗及天水圍之間的短途乘客(約 910 人)，則可改乘第 269D 線或輕鐵等交通工具。

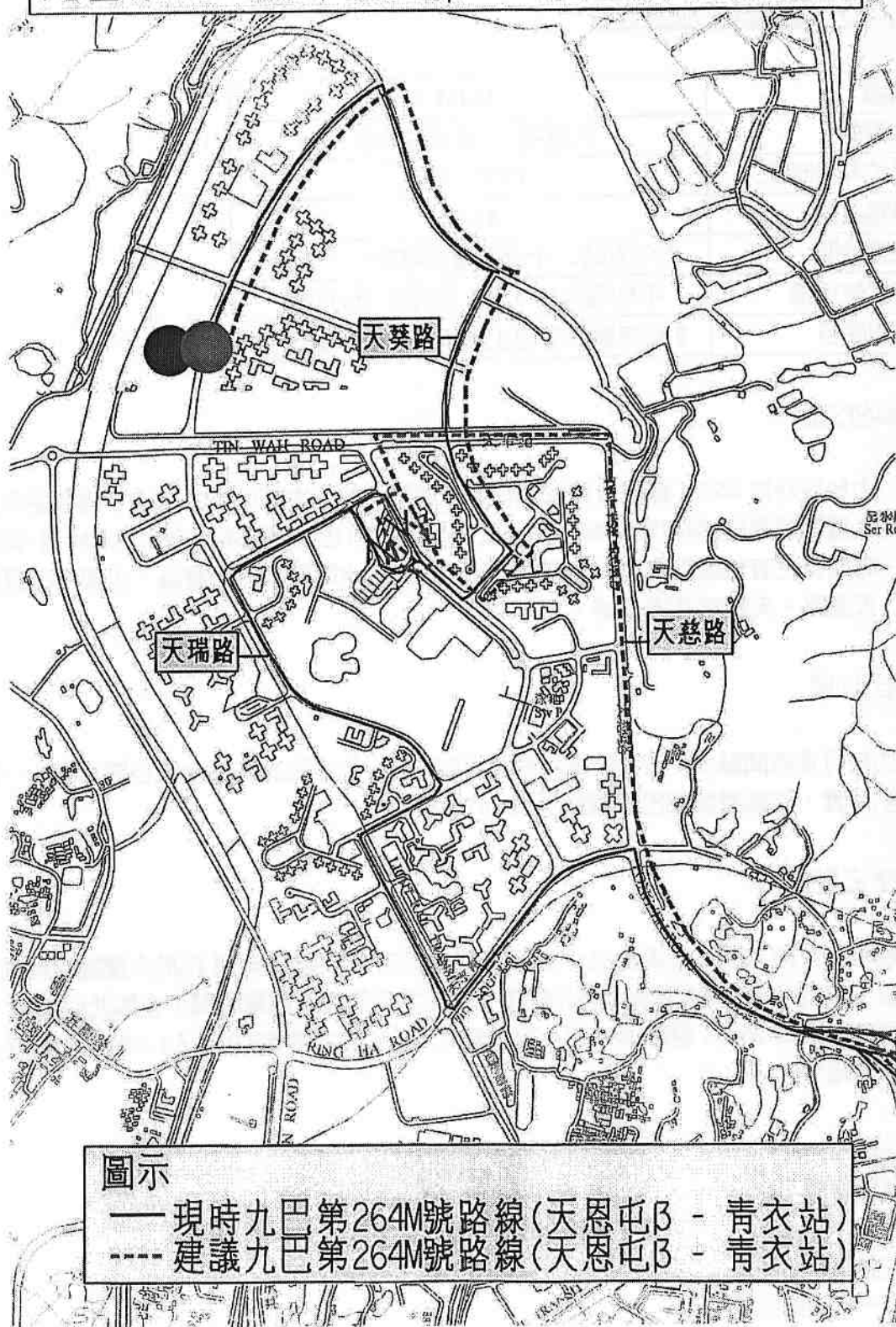
V. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴第264M號(天恩屯 β - 青衣站)改道建議



過海隧道巴士服務重組建議 - 新巴/九巴第 948 號路線

I. 第 948 號路線現時的服務詳情

路線	948	948P
終點站	青衣(長安邨) - 銅鑼灣(天后)	青衣(長安邨) - 銅鑼灣(天后) [經灣仔北]
繁忙時段班次	4-10 分鐘	12 分鐘
單程車費	\$16.00	
服務時間	星期一至五 (公眾假期除外) 長安開： 上午七時二十分至 八時十分 (共 10 班) 翠怡花園開： 上午八時正至 八時十三分(共 3 班) 天后開： 上午六時四十五分及 下午五時三十五分至 下午七時正 (共 7 班) 星期六(公眾假期除外) 長安開： 上午七時三十分至 八時十分 (共 8 班) 翠怡花園開： 上午八時正至 八時十三分 (共 3 班) 天后開： 上午六時四十五分、 中午十二時四十五分及 下午一時零五分 (共 3 班)	星期一至五(公眾假期除外) 長安開： 上午七時四十二分 及七時五十四分 (共 2 班) 星期六(公眾假期除外) 長安開： 上午七時四十四分 及七時五十六分 (共 2 班)
乘客使用量	每天平均約 1,560 名乘客	
車輛數目	15 輛空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 現時第948及948P號線在青衣的主要服務範圍僅限於青衣西路以東之地區；在青衣西路以西的地區如長宏邨、長亨邨或曉峰園等的居民如需來往香港島，他們需透過接駁交通工具才可使用上述路線或其他交通工具往來港島。
- 第948及948P號線在停靠翠怡花園後需繞經涌美路及青康路才離開青衣，對於在青衣邨及青怡花園一帶登車之乘客來說，行車路線頗為迂迴。
- 另一方面，由翠怡花園開出之第948號線特別班次，因與從長安邨開出之第948號線班次非常接近，以致運載力未能充分被使用，乘客使用率只有約六成。
- 現時上午六時四十五分由天后往青衣的第948號線班次，乘客量長期處於偏低水平，平均每班車只有約8名乘客，未能善用資源。

III. 建議的內容

往天后方向：

路線	建議詳情
948X	- 增設2班948號線特別班次，路線編號為第948X號線，於上午七時五十分及八時五十分由長宏邨開往天后； - 第948X號線由長宏邨開出途經寮肚路、青衣西路、楓樹窩路、青衣鄉事會路及青衣大橋，然後返回原有行車路線至信德中心，然後改經民吉街、統一碼頭道及干諾道中，再返回原有行車路線往天后。
948	- 於長安邨開出之各班次，服務時間及行車路線均維持不變； - 取消於上午八時正由翠怡花園開出之特別班次，以便將有關車輛調派至第948X號線提供服務，而上午八時三分及八時十三分的服務安排則維持不變。
948P	- 服務時間及行車路線維持不變。

往青衣方向：

路線	建議詳情
948	- 取消上午六時四十五分由天后開出之班次。 - 由天后開出之班次之終點站由長安邨伸延至長宏邨，在原有路線至長安邨後，第 948 號線會沿担杆山路、担杆山交匯處、楓樹窩路、青衣西路、寮肚路至長宏邨為終點站。 - 視乎乘客需求，延長服務時間。

IV. 對乘客之影響

(1) 上午八時正由翠怡花園開出 948 號線特別班次的乘客

目的地	涉及之乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇之替代服務	車資
由翠怡花園前往天后	20 (1%)	乘搭上午七時五十分由長安邨開出的第948號線或新增設於七時五十分及八時零五十分由長宏邨開出的第948X號線	維持不變

(2) 上午六時四十五分由天后開出 948 號線班次的乘客

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇之替代服務	車資
由天后至中環往 美景花園至楓樹窩路 各站	6 (0.4%)	港鐵轉乘 專線小巴 88A 號線	由\$16.0 減至\$14.5
由天后至中環往 長安邨	2 (0.1%)	港鐵	由\$16.0 減至\$11.5

V. 建議的好處

- 新增設之第948X號線，為青衣西如長宏邨、長亨邨或曉峰園之居民，在繁忙時間提供直接往來港島北岸主要商業區的隧巴服務。
- 第948X號線在翠怡花園站後將直接往青衣橋而不經涌美路、青康路以及中環碼頭，為現時在楓樹窩路及青衣鄉事會路一帶使用第948及第948P路線之乘客額外提供一個更快捷前往港島之選擇，估計可節省最多約15分鐘行車時間；
- 現時每日約有509名乘客在楓樹窩路及青衣鄉事會路一帶使用第948及第948P路線。隨著第948X號線的落實，預計部分第948及第948P號線之乘客會被較直接之第948X號線吸納。第948及第948P號線亦因而有較多的空間接載涌美路及青康路一帶的乘客。故此，雖然途經涌美路及青康路之第948及948P路線班次會由15班微調至14班，但估計在長康、青盛苑、長青、美景花園及藍澄灣一帶將不會出現登車困難之情況；
- 早上繁忙時間的巴士數量、班次和整體載客量將進一步提升，亦可善用現時未有被充分利用之運載力；
- 延長傍晚第948號線之回程路線至長宏邨，既能方便青衣西居民，又不影響現有乘客之行程及；
- 視乎乘客需求，延長傍晚時段服務時間，以配合較遲下班人仕的交通需要。

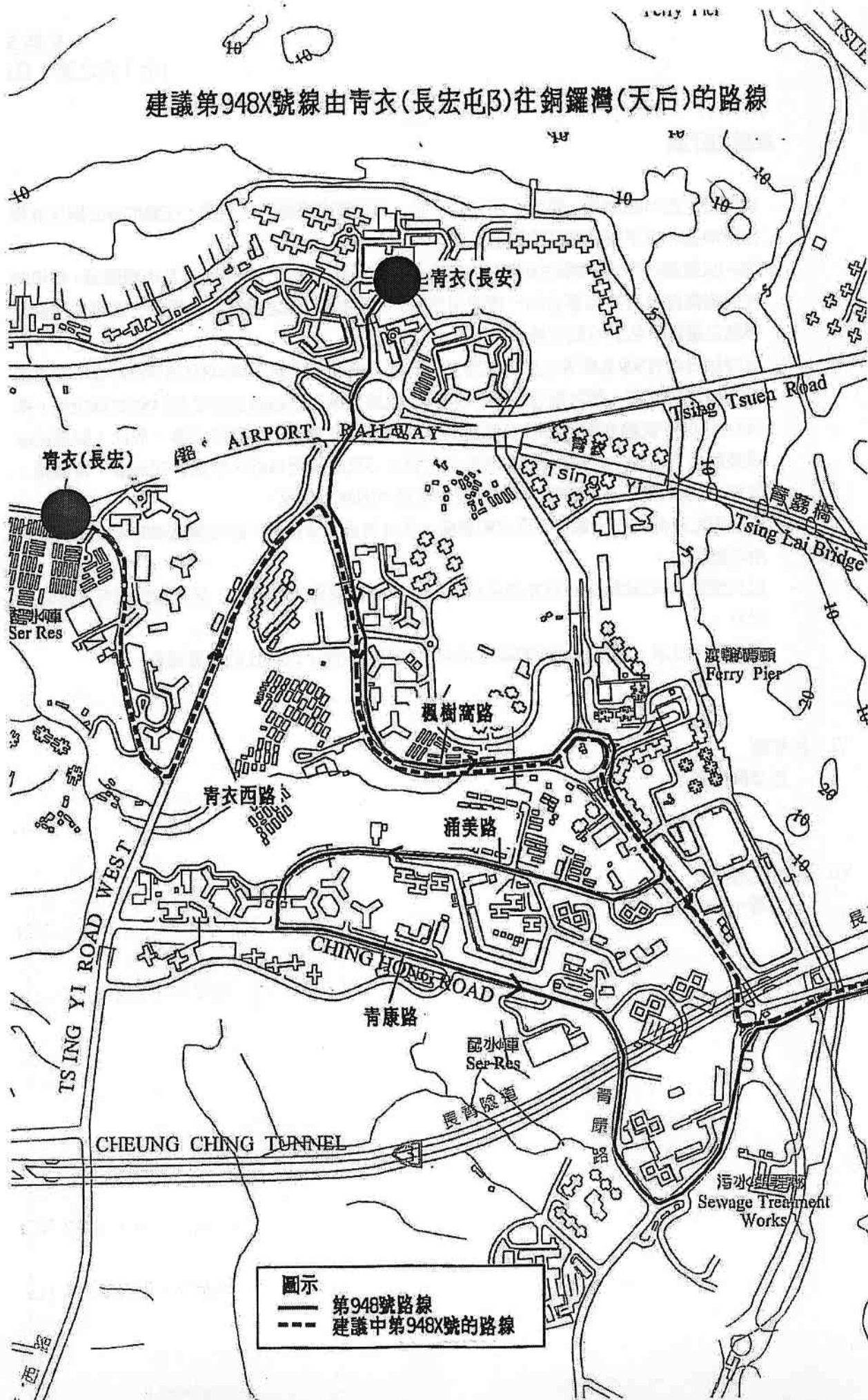
VI. 路線圖

請參閱附圖

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

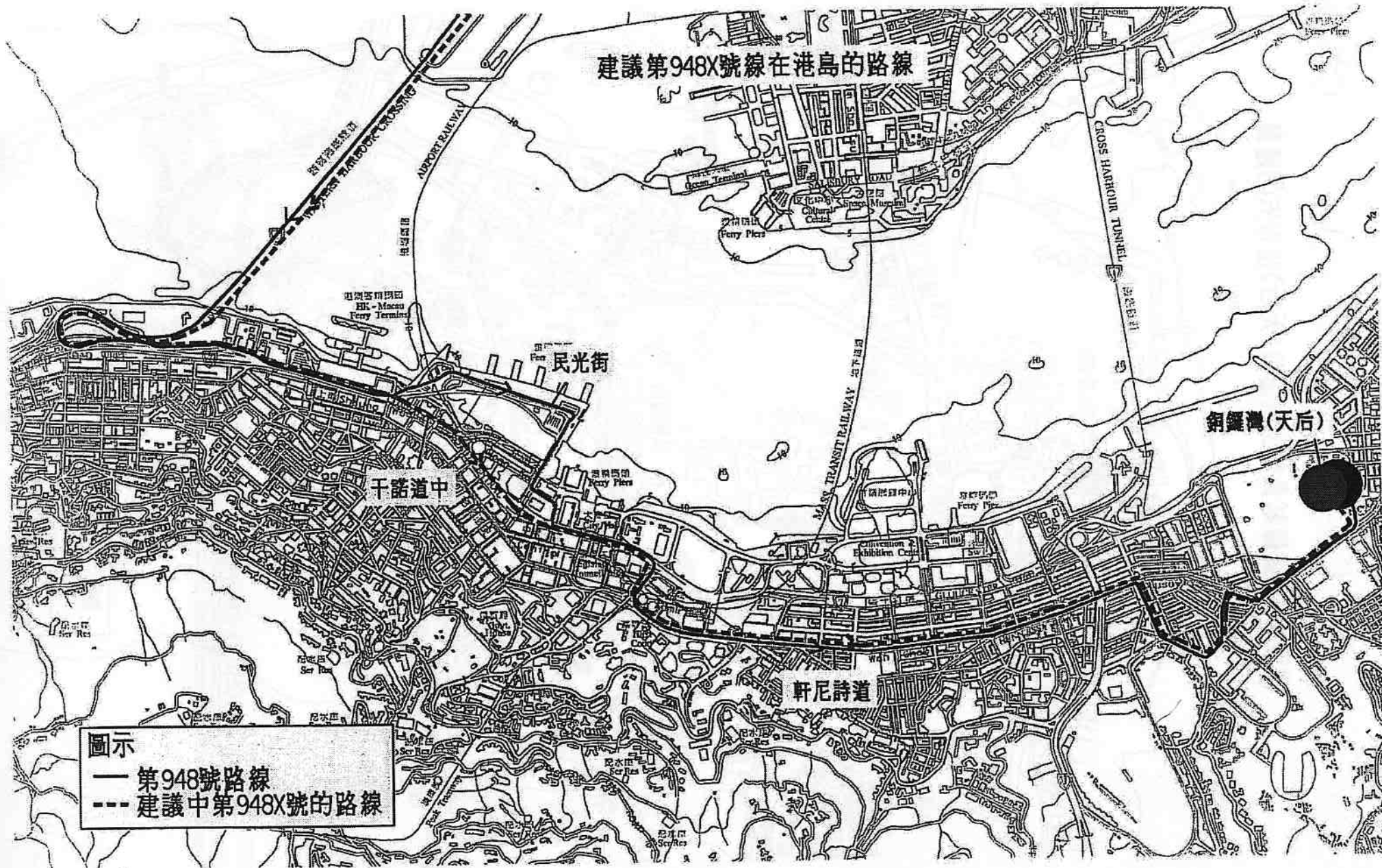
10117 10118



圖示
 — 第948號原有路線
 --- 建議中第948號的路線

第948號原有路線
建議中第948號的路線

建議第948X號線在港島的路線



九巴服務合併建議 - 第 6 及 6A 號線

I. 第 6 及 6A 號線現時服務詳情

	第 6 號線	第 6A 號線
終點站	美孚—天星碼頭	荔枝角—天星碼頭
繁忙時段班次	12 分鐘	9/10 分鐘
單程收費	\$3.2 (非空調)/\$4.4(空調)	\$3.2 (非空調)/\$4.4(空調)
服務時間	上午五時五十五分至 午夜十二時三十分	上午五時三十分至 午夜十二時三十五分
車輛數目	8 部雙層巴士	11 部雙層巴士
現時乘客量	每天約 10,000 人次	每天約 14,000 人次
最高乘客使用率	約 60%	約 60%

II. 建議的內容 (請參閱附圖)

- 第 6 及 6A 號線分別由美孚及荔枝角開出後，均途經彌敦道來往油尖旺區，行車路線絕大部份重疊；
- 由於第 6 及 6A 號線繁忙時段的使用效率不高，而沿途亦有很多替代的公共交通工具，將該兩線合併，可提高其營運效率，避免路線重疊帶來不必要的交通負荷及空氣污染，減少能源耗用量；
- 合併後稱為 6 號線，全線巴士由荔枝角前往天星碼頭；
- 合併後的服務將由 17 部雙層巴士行走，基本時段班次定為 7 分鐘；
- 星期一至六每日早上 7 時至 9 時，會有特別班車每隔 15-20 分鐘由美孚巴士總站開出，而早上 9 時 30 分至下午 2 時由荔枝角開往天星碼頭的班次，將會每隔 30 分鐘繞經美孚巴士總站。

III. 建議的優點

- 現時第 6 及 6A 號線的乘客可繼續使用合併後的巴士服務；
- 合併路線可令行車班次更為平均及穩定；
- 合併令 6 號線的頭班車及尾班車分別延長至上午五時三十分及至午夜十二時三十五分；
- 荔枝角至美孚段的乘客，合併後的班次加密至 7 分鐘；
- 每天減少彌敦道的巴士約 30 班車，改善環境，舒緩交通壓力；
- 有效運用現有資源，建議落實後可節省 2 部巴士。

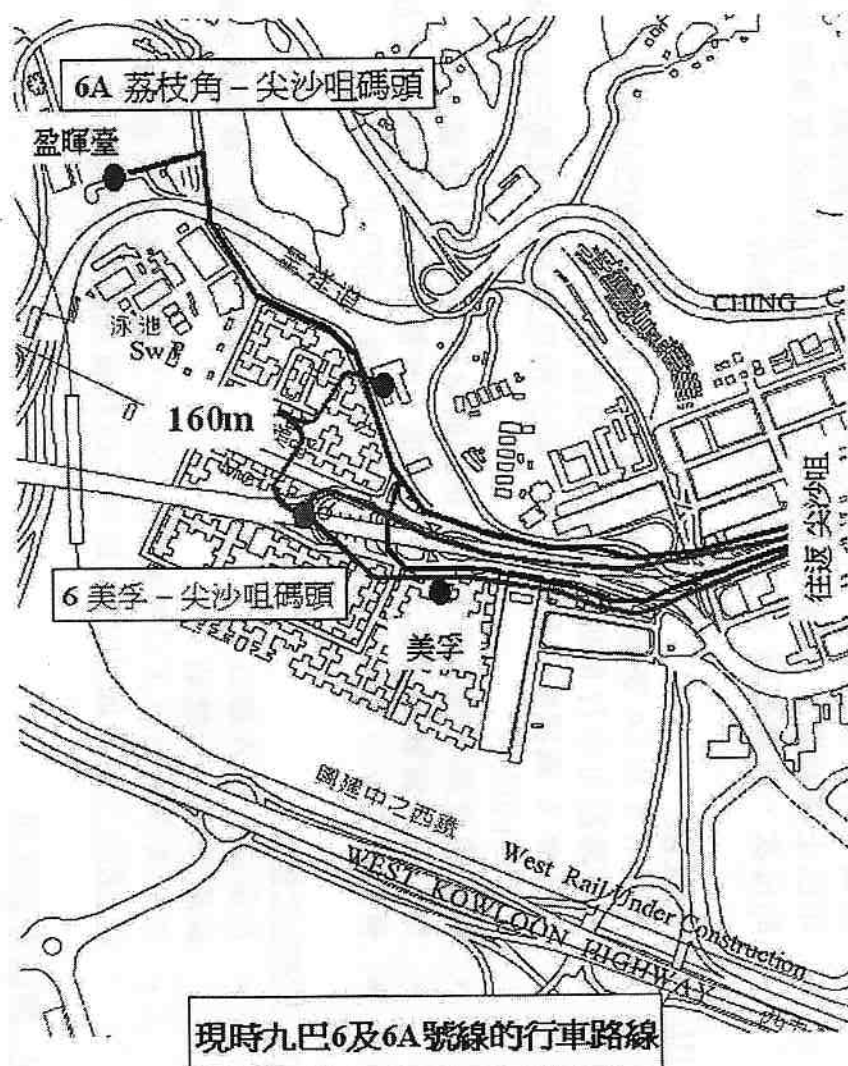
IV. 對乘客之影響

- 在星期一至六每日早上 7 時至下午 2 時以外時間，合併後的路線不會繞經美孚巴士總站。
- 估計美孚總站每天只有約 500 名乘客受影響，該站的乘客須步行約 160 米(或約三數分鐘)往美荔道乘搭由荔枝角開出的班車。

V. 建議實施日期

二零一一年第三季

九巴第6及6A號線合併建議



過海隧道巴士服務改善建議 - 九巴/城巴第 N171 號線**I. 第 N171 號線現時的服務詳情**

路線	N171
終點站	長沙灣至鴨脷洲邨
班次	每 20 分一班
單程收費	\$16.5 (空調)
服務時間	長沙灣開：凌晨 12 時 13 分至早上 5 時 53 分 鴨脷洲邨開：凌晨 12 時 15 分至早上 5 時 55 分
現時乘客量	平均每天約 890 名乘客
平均乘客使用率	47%
車輛數目	6 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 由鴨脷洲邨開出至長沙灣道之後，改經荔枝角道、美荔道、荔灣道、景荔徑，並延長路線至荔枝角巴士總站；
- 回程由荔枝角巴士總站開出，經景荔徑、荔灣道、美荔道、長沙灣道，然後連接原有路線返回鴨脷洲邨；
- 其他服務詳情包括班次、全程收費及車輛數目保持不變。

III. 新增及取消的巴士站

- 取消的巴士站：長沙灣巴士總站
- 新增的巴士站：

往鴨脷洲邨方向：

1. 荔枝角巴士總站
2. 美荔道近荔灣道
3. 美荔道美孚新邨對面
4. 長沙灣道門牌 818 號荔枝角鐵路站

往荔枝角方向：

1. 長沙灣道近長沙灣徑
2. 荔枝角道美孚新邨美孚廣場對出
3. 美荔道近埃克森美孚油站
4. 美荔道近荔灣道
5. 荔枝角巴士總站

IV. 建議的好處

- 方便美孚及荔枝角一帶的乘客可使用 N171 通宵巴士服務往返港島南及灣仔。
- 由於 N171 現時平均載客率只得 47%，延長路線可使車輛資源更加有效運用。

V. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 建議實施日期

二零一一年第二季

荔枝角巴士總站

建議延長隧巴第N171號線至荔枝角

泳池
Swimming Pool

CHING CHEUNG ROAD

荔枝角

Lai Chi Koo

長沙灣巴士總站

美孚

興建中之西鐵

West Rail Under Construction

WEST KOWLOON HIGHWAY

西九龍

● 取消巴士站
▲ 新增巴士站

—— 現行路線
- - - 建議延長路線

往返鴨脷洲

OK ROAD

