

2011 - 2012 年度九龍城區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度九龍城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 1 及 2，供各委員參閱。

3. 2011 - 2012 年度九龍城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，巴士公司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 至附件 13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。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

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. 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

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) 轉乘車站是否有足夠空間容納新增的乘客候車，轉乘其他巴士路線繼續行程；以及
- (iii) 在建議截斷路線的地點附近可否為該巴士線僻作總站。

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) 地區內的發展；
- (二) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
- (三) 未來運輸基建的落成；
- (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) 該項目對巴士公司相關公共交通服務經營者的影響；
- (七) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (八) 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

二零一一年巴士路線發展計劃
九龍城市區及過海路線

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	現行		建議		變動					
					三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層			
2Q/11	2	蘇屋 - 天星碼頭	8/9	8/9	12	15					3			2號線總站由天星碼頭延長至海逸豪園，並與8P號線合併。8P號線將會取消，方案可合共減省2部巴士。(見附件3)
2Q/11	3C	慈雲山(北) - 中港碼頭	9/10	9/10	11	12					1			全線改以空調巴士行走。
4Q/11	5	富山 - 天星碼頭	7	7	16	17	1				1			加強空調巴士服務。
2Q/11	5A	九龍城(盛德街) - 天星碼頭	11/12	11/12	1	4	3				3			全線改以空調巴士行走。
1Q/11	7B	樂富 - 紅磡碼頭	12/13	12/13	6	5					-1	2		更換一部空調雙層巴士為空調單層巴士，以配合乘客需求水平。
2Q/11	8A	黃埔花園 - 尖沙咀(循環線)	8/9	8/9	10	6					-4	-1		2號線總站由天星碼頭延長至海逸豪園，並與8P號線合併。8P號線將會取消，方案可合共減省2部巴士。(見附件3)
2Q/11	10	彩雲 - 大角咀(循環線)	11/12	11/12	7	5					-2	2		更換兩部空調雙層巴士為空調單層巴士，以配合乘客需求水平。
1Q/11	11D	樂富 - 觀塘碼頭	13/14	13/14	2	2	2				1			更換一部雙層巴士為空調單層巴士，以配合乘客需求水平。
4Q/11	11D	樂富 - 觀塘碼頭	13/14	13/14	2	4					1	2		全線改以空調巴士行走。
2Q/11	16	藍田(廣田邨) - 旺角(柏景灣)	6/7	6/7	18	19	3				-1	1		加強空調巴士服務。

二零一一年巴士路線發展計劃
九龍城市區及過海路線

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	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	三軸車輛		空調雙層	空調單層	
3Q/11	16	藍田(廣田邨) - 旺角(柏景灣)	6/7	6/7	3	19		1	21									加強空調巴士服務。
2Q/11	208	廣播道 - 尖沙咀東	10/11	13/14		9				7								調整班次以配合乘客需求。
4Q/11	208	廣播道 - 尖沙咀東	13/14	15/16		7				6								視乎乘客需求情況，再作班次調整。
2Q/11	224X	啓業 - 尖沙咀東(循環線)	10/11	10/11		6			5	1								更換一部空調雙層巴士為空調單層巴士，以配合乘客需求水平。
2Q/11	103	蒲飛路 - 竹園	8-15	8-18		15			15									由103號隧巴路線抽調2部車輛在上午繁忙時間開辦103P號線(蒲飛路往旺角)途經花園道、夏愨道、告士打道、海底隧道、公主道、衛理道及染布房街。(見附件4)
2Q/11	106	小西灣(藍灣半島) - 黃大仙	4-8	5-8		31			31									- 小西灣開往黃大仙的第106P號上午特別班次，由現時3班增加至4班。 - 開辦第106P號上午繁忙時間特別班次(星期一至五(公眾假期除外)，由黃大仙開往太古。(見附件5)

二零一一年巴士路線發展計劃
以九龍城區為終點站的新界路線

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		變動			
					三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調單層	三軸車輛	空調雙層		空調單層
1Q/11	41	長青 - 九龍城碼頭	15	15	10	9	9	9	1	-1		路線不經長沙灣道，並改經西九龍公路、青葵公路、葵青路、楓樹窩路至青衣鐵路站。(見附件6)
1Q/11	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	13/14	8	9	9	9	1			因應41號改道的建議，改善班次以配合原41號線乘客的需求。
3Q/11	80M	穗禾苑 - 九龍塘(沙福道)	15	15	6	4	4	2	-2	2		部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
1Q/11	82M	廣源 - 九龍塘(沙福道)	12/13	12/13	6	4	4	4	-2	2		部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。
3Q/11	85C	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭	13	13	17	15	15	15	-2			特別班次85X(特快服務)改為全日雙向服務；現時85C(全日服務)改為早上繁忙時間特別單向服務往紅磡，路線不變；現時早上繁忙時間特別服務85S維持不變。改善八達通轉乘計劃85X<>75X/84M及新增計劃86K<>85A。(見附件7)
4Q/11	88M	顯徑 - 九龍塘(沙福道)	10	10	2	3	5	5	-2	2		全線改以空調巴士行走。
2Q/11	268B	朗屏站 - 紅磡碼頭	12/13	-	13	4	4	4	-9			改為早上繁忙時段服務由朗屏站開出4班車往紅磡碼頭。(見附件8)
2Q/11	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	12	12	16	16	16	16	0			往天水圍方向於紅磡改行暢運道、都會道及紅磡繞道，以減少因康莊道及漆咸道南交通擠塞而影響班次。

二零一一年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界路線

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		變動			
					三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調雙層		空調單層
1Q/11	38	葵盛(東) - 平田	5	4/5	1	24	1	25	1	1	1	視乎乘客需求, 調配車輛改善班次。
2Q/11	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	12	2	12	1	13	-1	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。
1Q/11	42C	長亨 - 藍田站	5	4/5	1	30	1	31	1	1	1	視乎乘客需求, 調配車輛改善班次。
3Q/11	81C	耀安 - 紅磡站	7/8	7/8	1	24	1	24				特別班次81P(沙田圍-尖沙咀)改道行經八號幹線。(見附件9)
3Q/11	86C	利安 - 長沙灣	12/13	12/13	1	16	1	16				特別班次86P(恒安-深水埗)改道行經八號幹線。(見附件10)
4Q/11	86C	利安 - 長沙灣	12/13	12/13	1	16		17	-1	1		全線改以空調巴士行走。
2Q/11	98D	坑口(北) - 尖沙咀東	4/5	4/5		26		26				開辦由日出康城經清水灣半島及坑口的特別班次(時間待定), 沿現時路線往尖沙咀東。(見附件11)
2Q/11	796X	將軍澳公共運輸交匯處-尖沙咀(東)科學館道	6-20	8-20		15		17		2		第796X號線由將軍澳開往尖沙咀東的班次, 將於馬頭圍道後, 改經浙江街、土瓜灣道、馬頭圍道及德民街。 第796X號線總站在星期一至六上午繁忙時間後、星期日及公眾假期全日, 將由將軍澳公共運輸交匯處延長至日出康城。
	796P	日出康城站公共運輸交匯處往尖沙咀(東)永安中心	-	3班(時間待定)								另開辦第796P號(日出康城往尖沙咀(東))三班上午特別車, 由日出康城經啓德隧道、漆咸道北往尖沙咀東。(見附件12)
2Q/11	N796	將軍澳公共運輸交匯處 - 旺角(循環線)	20-30	20-30		5		5		0		由將軍澳開出的班次, 改經唐明街。(見附件13)

二零一二年巴士路線發展計劃
九龍城市區路線

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	現行		建議		變動				
					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
3Q/12	1A	秀茂坪(中) - 天星碼頭	5	5	1	25		26		-1	1		全線改以空調巴士行走。
3Q/12	5	富山 - 天星碼頭	7	7	1	17		18		-1	1		全線改以空調巴士行走。
1Q/12	8A	黃埔花園 - 尖沙咀(循環線)	8/9	8/9		10	1	8	3		-2	2	如2與8P路線合併計劃未能落實,則8A號線會更換兩部空調雙層巴士為空調單層巴士,以配合乘客需求水平。
1Q/12	9	坪石 - 天星碼頭	11/12	11/12		11		10	1		-1	1	更換一部空調雙層巴士為空調單層巴士,以配合乘客需求水平。
3Q/12	11	鑽石山站 - 九龍站	7/8	7/8	1	13		14		-1	1		全線改以空調巴士行走。
4Q/12	11B	觀塘(翠屏道) - 九龍城碼頭	9/10	9/10	1	8		9		-1	1		全線改以空調巴士行走。
2Q/12	16	藍田(廣田邨) - 旺角(柏景灣)	6/7	6/7	1	21		22		-1	1		全線改以空調巴士行走。
3Q/12	24	啓業 - 旺角(循環線)	14/15	14/15	1		3	1	3	-1	1		全線改以空調巴士行走。

二零一二年巴士路線發展計劃
以九龍城區為終點站或途經九龍城區的新界路線

建議實施日期(季/年)	路線	終站地點	繁忙時段班次(分級)		車輛分配										備註				
			現行	建議	現行		建議				變動								
					三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調雙層	三軸車輛	空調雙層	空調單層						
3Q/12	30X	荃威花園 - 黃埔花園	15	15	1	8													全線改以空調巴士行走。
3Q/12	38	葵盛(東) - 平田	4/5	4/5	1	25					26								全線改以空調巴士行走。
4Q/12	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	12	1	13					14								全線改以空調巴士行走。
2Q/12	42	長青 - 順利	13	13	1	9					10								全線改以空調巴士行走。
4Q/12	42C	長亨 - 藍田站	4/5	4/5	1	31					32								全線改以空調巴士行走。
2Q/12	81C	耀安 - 紅磡站	7/8	7/8	1	24					25								全線改以空調巴士行走。
2Q/12	81M	新田圍 - 九龍塘(沙福道)	15	15	1		3				1								全線改以空調巴士行走。
1Q/12	82M	廣源 - 九龍塘(沙福道)	12/13	12/13		4	4				2								部份車輛改為單層空調巴士行走以配合乘客需求。

九巴服務合併建議 - 第 2 及 8P 號線

I. 現時服務詳情

	第 2 號線	第 8P 號線
終點站	蘇屋 - 尖沙咀碼頭	海逸豪園 - 尖沙咀(循環線)
繁忙時段班次	8/9 分鐘	12/13 分鐘
單程收費	\$4.2	\$3.7
服務時間	早上 5 時 30 分至 午夜 12 時 35 分	早上 6 時正至 晚上 11 時 40 分
車輛數目	12 輛空調雙層巴士	4 輛空調雙層巴士及 1 輛空調單層巴士
現時乘客量	每天約 12,100 人	每天約 2,900 人
繁忙時段乘客使用率	約 66%	約 56%
非繁忙時段乘客使用率	約 44%	約 22%

II. 建議的內容

- 第 2 號線自蘇屋邨進行清拆計劃，每日平均載客量較以往下跌 29%。第 8A 及 8P 號線的載客量自 2006 年起亦錄得 15% 的跌幅。
- 為有效運用資源，建議第 2 號線伸延至海逸豪園及與第 8P 號線合併，從而提供特快服務往來黃埔／油尖旺一帶。
- 就第 8P 號線與第 2 號線合併後，原有第 8P 號線的乘客可改乘第 2 號線前往目的地。至於合併後的服務詳情如下：

	合併後的第 2 號線
終點站	蘇屋 - 海逸豪園
繁忙時段班次	8/9 分鐘
單程收費	\$4.2
服務時間	早上 5 時 30 分 至 午夜 12 時 20 分
車輛數目	15 輛空調雙層巴士

建議行車路線更改如下：

往海逸豪園	往蘇屋
廣利道，東京街，青山道，欽州街，荔枝角道，彌敦道，梳士巴利道，天星碼頭巴士總站，梳士巴利道，紅磡繞道，紅磡道，大環道	大環道，紅磡道，德民街，德安街，黃埔花園巴士總站，德康街，紅磡道，紅磡繞道，梳士巴利道，天星碼頭巴士總站，梳士巴利道，彌敦道，荔枝角道，東京街，保安道，長發街

III. 建議的好處

- 為海逸豪園的居民提供直接往返油尖旺至深水埗區之間的新服務，班次由第 8P 號線的 12/13 分鐘一班加密至第 2 號線的 8/9 分鐘一班。
- 黃埔花園一帶的居民亦多一個選擇前往油尖旺及深水埗區。

IV. 對乘客之影響

- 約 30%原有 8P 號線的乘客，由海逸豪園往尖沙咀方向，需支付較高車費(由現時\$3.7 增加至\$4.2)；
- 除乘搭合併後的 2 號線外，約 16%乘客仍可選擇第 8A 號線(車費為\$3.7)由黃埔花園前往尖沙咀；
- 約 54%乘客由尖沙咀返回黃埔花園及海逸豪園，仍可以\$3.7 乘搭第 2/ 8A 號線，車費不變。

V. 路線圖

請參閱附圖 A。

VI. 建議實施日期

二零一一年第二季

油尖旺	深水埗
油麻地	深水埗
彌敦道	深水埗

油尖旺	深水埗
油麻地	深水埗
彌敦道	深水埗

過海隧道巴士新增服務建議 - 九巴/城巴第 103 號線

I. 新增過海隧道第 103P 號線的詳情

路線	現時情況	建議	
	103	103	103P
起點及終點站	蒲飛路—竹園邨	蒲飛路—竹園邨	蒲飛路 往 旺角
服務時間	全日服務	不變	星期一至六、每天兩班 (公眾假期除外)
繁忙時段班次	8-15 分鐘	8-18 分鐘 (來回方向)	上午 7 時 40 分 上午 8 時 10 分
單程收費	\$9.8	不變	不變
早上繁忙時段最高乘客使用率	蒲飛路開 40% 竹園邨開 60%	-	-
車輛數目	15 部雙層巴士 (城巴 8 部/九巴 7 部)	不變	

註：其他服務詳情保持不變

II. 建議的內容

現時 103 號線的行車路線需繞經金鐘道、軒尼詩道、怡和街、興發街、告士打道後才經海底隧道前往竹園。由於行車路線較為迂迴，其乘客使用量偏低，即使在上午繁忙時段，中半山一帶平均每班車只得 24 名乘客。

為改善這情況，現建議在星期一至六上午繁忙時段開設兩班 103P 號線特別班次，由蒲飛路開出，沿現時 103 的路線駛至花園道天橋後，改經紅棉路、夏慤道、告士打道、菲林明道、海底隧道，公主道及衛理道後，以旺角染布房街作為終點站。因應上述改動，103 號線上午繁忙時段來回方向的班次將由 8-15 分鐘調整為 8-18 分鐘。

III. 建議的好處

- 中半山一帶的乘客可多一選擇，乘 103P 號線由中半山前往旺角。
- 預計前往九龍的車程較 103 號線縮短 15 至 20 分鐘。

IV. 路線圖

請參閱附圖 B

V. 建議實施日期

二零一一年第二季

過海隧道巴士新增服務建議 - 九巴/新巴第 106 號線

I. 第 106 及 106P 號線現時的服務詳情

路線	106	106P
起點及終點站	黃大仙—小西灣(藍灣半島)	小西灣(藍灣半島) 往 黃大仙
繁忙時段班次	4 - 8 分鐘	共 3 班往九龍方向的單向服務
單程收費	\$9.80	\$9.80
服務時間	每日 上午 5 時 35 分至凌晨 12 時正	星期一至五、每天三班 (公眾假期除外): 上午 7 時 12 分; 上午 7 時 40 分; 上午 7 時 55 分
早上繁忙時段最高乘客使用率	56% (小西灣開) 94% (黃大仙開)	79% (小西灣開)
車輛數目	31 部空調雙層巴士 (新巴 17 部/九巴 14 部)	

第 106 及 106P 號線的建議服務詳情

路線	106	106P	
起點及終點站	黃大仙—小西灣 (藍灣半島)	小西灣(藍灣半島) 往 黃大仙	黃大仙 往 太古
服務時間	全日服務	星期一至五、每天四班 (公眾假期除外)	星期一至五、 每天兩班 (公眾假期除外)
繁忙時段班次	5-8 分鐘(黃大仙開) 4-8 分鐘(小西灣開)	班次因應乘客乘車時間編訂	
單程收費	不變		
車輛數目	不變		

II. 建議的背景

- 就過海乘客而言，第 106 號線上午繁忙時段往港島方向的乘客數目比往九龍方向超出約百分之五十，加上鰂魚涌及太古坊一帶迅速的商業發展，前者所佔之乘客比例預料會不斷上升。
- 現時第 106P 號路線只提供往九龍方向之特快服務，以致前往鰂魚涌及太古坊一帶的乘客(佔上午繁忙時間往港島方向約 2 成的乘客)需要較長的車程時間方能抵達上述區域。

III. 建議的內容

- 建議在星期一至五(公眾假期除外)上午繁忙時間增設 2 班第 106P 號線由黃大仙往太古的早上特快服務，以配合乘客需求，達致更妥善的資源運用。
- 上午繁忙時段內，2 班原屬第 106 號線往小西灣(藍灣半島)方向的班次在駛離海底隧道後，改經東區走廊、渣華道及英皇道以康山道康怡廣場(北)外為終點站，並將路線編號改為 106P 以資識別。
- 第 106 號線往港島方向上午繁忙時段高峰期之班次將由 4 - 8 分鐘微調為 5 - 8 分鐘。

IV. 建議的好處

- 每日早上繁忙時間內，為前往鰂魚涌及太古一帶之乘客(估計約有 270 名)額外提供一條更快捷的隧巴服務，車程預計可節省約 10 分鐘。
- 隨著往太古方向的第 106P 號線的落實，預計因大部份前往鰂魚涌及太古一帶之乘客在有關時段內會被較直接之第 106P 號線吸納，令該時段的第 106 號線亦因而有較多的空間接載由九龍往維園至英皇道(健康東街以西)沿線的乘客，達致最佳的乘客分流效果。
- 早上繁忙時間的整體載客量將進一步提升，可善用現時未有被充分利用之運載力。

V. 路線圖

請參閱附圖 C

VI. 建議實施日期

二零一一年第二季

九巴服務重組建議 - 第 41 號線

I. 第 41 及 45 號線現時及建議的服務詳情

第 41 號線	現時	建議
終點站	長青—九龍城碼頭	青衣鐵路站—九龍城碼頭
繁忙時段班次	15 分鐘	不變
單程收費	\$7.3	\$8.2
服務時間	上午五時二十分至 零晨零時五分	不變
乘客使用量	平均每天約 5,200 名乘客	-
車輛數目	10 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士

第 45 號線	現時	建議
終點站	麗瑤—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	\$5.9	不變
服務時間	上午五時四十五分至 晚上十一時五十五分	不變
乘客使用量	平均每天約 4,200 名乘客	-
車輛數目	8 部空調雙層巴士	9 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。

III. 建議的好處

- 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。
- 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，改善 45 號線的班次以配合乘客乘車模式的改變。

IV. 對乘客之影響

- 第 41 號線乘客需支付較高的車費。
- 現時來往青衣區內的乘客，除了可選乘改道後的第 41 號線，可以乘搭車費較低的第 243M 號線，或視乎其行程，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 D

VI. 目標實施日期

二零一一年第一季

九巴服務重整建議 – 第 85C 號線

I. 第 85C 及 85X 號線現時的服務詳情

路線	85C(全日服務)	85X(特別班次)	85S(特別班次)
終點站	馬鞍山市中心 ↔ 紅磡碼頭	馬鞍山市中心 → 紅磡碼頭	耀安 → 紅磡碼頭
班次	13-18 分鐘	早上 7 時 35 分及 7 時 45 分兩班車	早上 8 時正一班車
單程收費	\$7.5(空調)	\$7.5(空調)	\$7.5(空調)
服務時間	星期一至六早上 5 時 30 分至晚上 12 時 15 分	早上 7 時 35 分及 7 時 45 分兩班車	早上 8 時正一班車
乘客使用量	平均每天約 6700 名乘客	平均每天約 140 名乘客	平均每天約 114 名乘客
車輛數目	17 部空調雙層巴士		

II. 建議的內容

- 因應 85C 號線線路迂迴，行車時間長，而馬鞍山／小瀝源來往黃大仙一帶有其他巴士路線可供選擇。為了避免服務重疊，建議將現有 85X 號線（特快服務不經黃大仙及橫頭磡）改為全日服務，而 85C 號線則改為特別班次往紅磡碼頭。特別班次 85S 號線（耀安往紅磡碼頭）則維持不變。
- 85X 號線往紅磡碼頭方向，將途經恆德街、亞公角街、大涌橋路及小瀝源路，然後接回原本行車路線。往馬鞍山市中心方向，依 85C 號線原有路線至太子道西，改經太子道西（東行）、太子道東、彩虹道、蒲崗村道，然後接回 85C 號線原本行車路線。

路線	85C(特別班次)	85X(全日服務)	85S(特別班次)
終點站	馬鞍山市中心 → 紅磡碼頭	馬鞍山市中心 ↔ 紅磡碼頭	耀安 → 紅磡碼頭
路線	維持不變	經大涌橋路及小瀝源路	維持不變
班次	早上 7 時 35 分及 7 時 45 分兩班車	13-18 分鐘	早上 8 時正一班車
單程收費	\$7.5(空調)	\$7.5(空調)	\$7.5(空調)
服務時間	早上 7 時 35 分及 7 時 45 分兩班車	早上 5 時 30 分至晚上 12 時 15 分	早上 8 時正一班車
車輛數目	15 部空調雙層巴士		

轉乘優惠

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
85X (往九龍)	\$6.5/\$7.5	75X (往九龍)	\$8.8	\$3.7	\$8.8 (免去第 2 程車費)	\$6.5/\$7.5
75X (往新界)	\$8.8	85X (往馬鞍山)	\$5.5	\$3.7	\$5.5 (免去第 2 程車費)	\$8.8

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
85X (往九龍)	\$6.5/\$7.5	84M (往九龍)	\$4.6	\$3.7	\$4.6 (免去第 2 程車費)	\$6.5/\$7.5
84M (往馬鞍山)	\$5.6	85X (往馬鞍山)	\$5.5	\$3.7	不變	\$7.4

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
86K (往九龍)	\$5.2	85A (往九龍)	\$5.8	\$0.0	\$3.5	\$7.5
85A (往新界)	\$5.8	86K (往馬鞍山)	\$5.2	\$0.0	\$3.5	\$7.5

III. 建議的好處

由沙田／馬鞍山來往九龍城／土瓜灣／紅磡可節省約 10-15 分鐘行車時間。

IV. 對乘客之影響

- 約 58%現時使用 85C 號線的乘客可使用全日服務的 85X 號線，車費不變；
- 約有 250 位來往小瀝源與黃大仙的乘客可轉搭較低車費的 82X 號線；
- 約有 170 位來往馬鞍山與黃大仙的乘客可轉搭較低車費的 85M 號線；
- 約有 230 位來往亞公角街與黃大仙／橫頭磡，以及小瀝源與橫頭磡的乘客可轉搭較低車費的 84M 號線；
- 約有 40 位由小瀝源往九龍城的乘客可轉搭較低車費的 85A 號線；
- 約有 180 位來往馬鞍山與橫頭磡的乘客需使用 85X \leftrightarrow 84M 八達通轉乘計劃，總車費不變
- 約有 330 位由馬鞍山／亞公角／小瀝源往聯合道的乘客需使用 85X > 75X 八達通轉乘計劃，總車費不變
- 約有 410 位由聯合道往馬鞍山／濱景花園／亞公角的乘客需使用 85A > 86K 八達通轉乘計劃，總車費不變
- 約有 860 位九龍區內乘客可轉搭 3B、11K、12A、21 及 75X。而 3B、11K、12A 及 21 的車費均較 85C 線低。

● 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次	現時的服務情況 / 備注
85M	馬鞍山<>黃大仙	\$6.8	9分鐘	現時85M較85C線頻密，而車費亦較低。 最高半小時的載客率為69%
84M	亞公角街<>黃大仙/橫頭磡 小瀝源<>橫頭磡	\$4.6-\$5.6	15分鐘	現時84M車費較85C線低。 最高半小時的載客率為65%
82X	小瀝源<>黃大仙	\$4.8	11/12分鐘	現時82X較85C線頻密，而車費亦較低。 最高半小時的載客率為68%
3B, 11K, 12A, 21, 75X	九龍區內	\$3.2(普通)至 \$4.2/\$4.4/\$5.5 /\$8.8(空調)	6-11分鐘	3B、11K、12A及21的車費均較85C線低。
85X>75X	馬鞍山/亞公角/小瀝源> 聯合道	\$6.5-\$7.5	85X: 13分鐘 75X: 6分鐘	建議增加優惠的八達通轉乘計劃
85X<>84M	馬鞍山<>橫頭磡	\$7.5	85X: 13分鐘 84M: 15分鐘	建議增加優惠的八達通轉乘計劃
85A>86K	聯合道>馬鞍山/濱景花園/亞公 角	\$7.5	85A: 14分鐘 86K: 9分鐘	建議新增加的八達通轉乘計劃

V. 路線圖

請參閱附圖E

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴服務重整建議 – 第 268B 號線

I. 第 268B 號線現時的服務詳情

路線	268B
終點站	朗屏站 – 紅磡碼頭
班次	12/13 至 20 分鐘一班
單程收費	\$16.5
服務時間	早上 5 時 30 分至凌晨 12 時 50 分
乘客使用量	平均每天約 4,303 名乘客
車輛數目	13 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 自 2009 年港鐵九龍南線通車後，第 268B 號線的乘客量大幅下降近五成。現時本路線早上繁忙時間的載客率僅為 65%。為更有效地運用資源，現建議重整路線，詳情如下：
 - 第 268B 號線將改為繁忙時段服務，在平日早上七時三十分至八時三十分由朗屏站開出，按現時第 268B 號線的行車路線前往紅磡碼頭，每 20 分鐘一班。
 - 第 268B 號線改為繁忙時段服務後，現時行駛第 268B 號線的車輛將會調配至區內其他路線以增強服務。初步建議如下：

路線	車輛數目	計劃
268B	4	保留 4 班早上繁忙時間特別班次，由朗屏站開出，按現時 268B 線行車路線前往紅磡碼頭。
68M	5	新增 68M 線的繁忙時間特別班次(68P)，於平日早上繁忙時間由元朗公園經十八鄉路至荃灣站，而平日晚上繁忙時間則由荃灣站至元朗公園。有關特別路線將可增加十八鄉路一帶的巴士服務。
68X	1	增加班次
268C	2	增加班次
968	1	增加班次
總數	13	

- 現時第 68M 及 268B 號線在早上繁忙時段由元朗公園開出之特別班次將由新增的第 68P 號線取代，而第 968 號線由元朗公園開出的特別班次則維持不變。

III. 建議的好處

- 如建議落實，行走第 268B 號線的巴士將可調派至元朗區其他九巴路線，令資源能更有效地運用。
- 減少行走於彌敦道及元朗大馬路低使用量的路線及班次，改善空氣質素及路面交通情況。

IV. 對乘客之影響

- 第 268B 號線改為繁忙時段服務後，乘客可於大欖隧道轉乘第 269B 號線，詳情如下：

起點/終點	替代路線	收費	乘客數目
元朗 > 紅磡	268B (早上特別班)	\$16.5	290
大欖隧道 <> 紅磡	269B	\$16.5	582
元朗 <> 紅磡	68M/264M/268C <> 269B	\$16.5	3,218
元朗 <> 大欖隧道	68M/68X/264M/268C/269D	\$8.8 - \$16.5	409

V. 目標實施日期

二零一一年第二季

九巴服務重整建議 - 第 81P 號線

I. 第 81P 號線現時的服務詳情

路線	81P
終點站	沙田圍 → 尖沙咀
服務時間/班次	星期一至六 早上 5 時 30 分及 7 時正至 10 時 30 分， (11 班車)
單程收費	\$6.8 (空調)
乘客使用量	平均每天約 620 名乘客
車輛數目	5 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 81P 號線為 81C 號線的短途特別班次，由沙田圍至尖沙咀漆咸道南，其服務範圍與 81C 號線大致相同。
- 建議利用青沙公路提供特快服務往尖沙咀。
- 改道後的 81P 號線詳情如下：

路線	81P
終點站	沙田圍 → 尖沙咀
單程收費	\$7.3 (空調)
服務時間/班次	星期一至六 早上 7 時正至 10 時 30 分(10 班車) 現時早上 5 時 30 分開出的 81P 班次將更改為一班 81C 短途特別班次，早上 5 時 30 分由沙田圍開出。
車輛數目	5 部空調雙層巴士

建議行車路線更改如下：怡成坊、崗背街、沙角街、沙田圍路、大涌橋路、車公廟路、青沙公路、荔寶路、連翔道、匯翔道、廣東道、梳士巴利道、彌敦道。

III. 建議的好處

善用快速公路提供特快服務往尖沙咀，行車時間減省約 15 分鐘。

IV. 對乘客之影響

- 受影響的沙田區乘客仍可乘坐 81C 號線前往窩打老道及彌敦道沿途各站。
- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次	現時的服務情況
81C	沙田圍/大圍>九龍	\$5.0 (非空調) \$6.8 (空調)	10分鐘	最高半小時的載客率約為74%

V. 路線圖

請參閱附圖 F

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴服務重整建議 - 第 86P 號線

I. 第 86P 號線現時的服務詳情

路線	86P
終點站	恆安 — 長沙灣
班次	3 班車
單程收費	\$5.6 (非空調) \$7.8 (空調)
服務時間	星期一至六 早上 7 時 15 分至 7 時 45 分
乘客使用量	平均每天約 140 名乘客
車輛數目	3 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 86P 號線為 86C 號線的短途特別班次，由恆安至長沙灣，其服務範圍與 86C 號線大致相同。
- 建議利用青沙公路提供特快服務往長沙灣。
- 受影響乘客仍可乘坐 86C 號線。

路線	86P
終點站	恆安 — 深水埗 (欽州街)
繁忙時段班次	15 分鐘
單程收費	\$8.2 (空調)
服務時間	星期一至六 早上 7 時 15 分至 7 時 45 分
車輛數目	3 部空調雙層巴士

建議行車路線更改如下：恆錦街、恆康街、馬鞍山路、支路、西沙路、恆德街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、車公廟路、青沙公路、荔寶路、連翔路、興華街西、興華街、荔枝角道、大南西街、長沙灣道、欽州街南行、欽州西街南行、未命名路、欽州西街北行、欽州街北行

III. 建議的好處

善用快速公路提供特快服務往長沙灣，可節省約 15 分鐘行車時間。

IV. 對乘客之影響

- 受影響乘客仍可乘坐 86C 號線前往歌和老街、南昌街、深水埗及長沙灣一帶。
- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間	現時的服務情況
			班次	
86C	馬鞍山/沙田>九龍	\$5.6 (非空調) \$7.8 (空調)	12/13分鐘	最高半小時的載客率約為83%

V. 路線圖

請參閱附圖 G

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴服務改善建議 – 第 98D 號線

I. 第 98D 號線現時的服務詳情

路線	98D
終點站	坑口(北) — 尖沙咀(東)
班次	早上繁忙時間每 4/5 分一班
單程收費	\$8.6 (空調)
服務時間	坑口開：早上 5 時 30 分至下午 11 時 25 分 尖沙咀東開：早上 6 時 30 分至凌晨 12 時 30 分
乘客使用量	平均每天約 13,900 名乘客
車輛數目	26 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 因應日出康城入伙，將一班 98D 早晨特別班(不經寶林)改由日出康城開出，沿康城路、環保大道、迴旋處、昭信路、迴旋處、寶寧路，返回原有行車路線至尖沙咀(東)。其班次開出時間待定，車費則保持不變。

III. 新增及取消的巴士站

新增的巴士站	取消的巴士站
1. 日出康城公共運輸交匯處 2. 環保大道清水灣半島外	1. 坑口(北)巴士總站

IV. 建議的好處

- 為日出康城提供前往尖沙咀東的巴士服務。

V. 對乘客之影響

- 現時 98D 坑口(北)開出的早上特別班次(不經寶林)平均載客率約為 54%，為善用資源及提高載客率，將其中一班車改以日出康城開出，再沿原有路線前往尖沙咀(東)，對現有 98D 線的乘客影響不大。

VI. 路線圖

請參閱附圖 H。

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

服務重組建議 - 新巴第 796X 及 796S 號線

I. 第 796X 及 796S 號線現時的服務詳情

路線	新巴 796X
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 - 紅磡碼頭
繁忙時段班次	6-20分鐘
單程收費	\$7.5
服務時間	每日上午五時二十五分至 凌晨零時三十五分
最高乘客使用率	繁忙時段：73%；非繁忙時段 53%
最低乘客使用率	繁忙時段：24%；非繁忙時段：10%
車輛數目	15部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 隨着日出康城一帶人口不斷增長，居民對往返九龍區巴士服務之需求日益增加；地區團體於過去亦不斷要求提供往返日出康城及市區心臟地帶的巴士服務，藉以減少車程的轉接和乘車時間。
- 第 796X 號線的班次經常因紅磡海底隧道及漆咸道北之交通擠塞而受不同程度之延誤。

III. 建議的內容

為配合日出康城一帶因人口增長而帶來日漸增加之公共交通需求，同時令 796X 路線之班次更為穩定可靠，以及更有效地運用資源以滿足日出康城及清水灣半島一帶居民之乘車需求，現建議：

- 修改第 796X 路線往九龍方向於紅磡區之行車路線；
- 延長第 796X 路線於星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間後、星期日及公眾假期全日至日出康城為終點站；
- 調整第 796X 號線於上午繁忙時間之班次；及
- 開設第 796X 路線特別班次(編號為第 796P 號線)，於星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間提供單向服務，由日出康城經清水灣半島前往尖沙咀東。

詳情如下：

路線	建議詳情
第 796X 號線	<ul style="list-style-type: none"> - 於星期一至六上午繁忙時間後及假日全日，總站將由將軍澳公共運輸交匯處延長至日出康城站公共運輸交匯處。由日出康城站公共運輸交匯處開出之班次，經環保大道、蓬萊徑、蓬萊路、環保大道及寶邑路後返回原線；由尖沙咀開出之班次抵達寶邑路後，將途經環保大道前往日出康城站公共運輸交匯處。 - 往尖沙咀東的所有班次抵達馬頭圍道後，將改經浙江街、土瓜灣道、馬頭圍道及德民街，然後依原有路線繼續前往尖沙咀東。 - 於星期一至六上午繁忙時間班次將由 6-20 分鐘改為 8-20 分鐘以便調撥資源行走特別班次(路線編號為第 796P 號線)由日出康城站公共運輸交匯處開出，經清水灣半島往尖沙咀東。 - 第 796P 號線服務於日出康城站公共運輸交匯處開出後，途經環保大道、蓬萊徑、蓬萊路、環保大道、寶邑路、寶康路、唐明街、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共運輸交匯處、景嶺路、寶順路、將軍澳隧道公路，將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、啓福道、啓德隧道、東九龍走廊、漆咸道北、漆咸道南及梳士巴利道，以永安廣場外的巴士站為終點。

IV. 建議的好處

- 日出康城及清水灣半島一帶之居民將可享用直達巴士服務往來南九龍一帶之商業中心地區。
- 由於第 796P 號線取道啓德隧道及東九龍走廊直達尖沙咀，而且在將軍澳區內採用較直接之路線，因此可提供現時以第 796X 號線前往尖沙咀之乘客一個較快捷之額外選擇，預計有關乘客可節省多達 15 分鐘之車程。
- 預計現時部份乘搭第 796X 號線前往尖沙咀之乘客將會改乘路線較為直接的第 796P 號線，第 796X 號線亦因而有較多的空間接載乘客。故此，第 796X 號線在班次調整後預計亦不會出現登車困難之情況。
- 第 796X 號線往尖沙咀方向改經浙江街、土瓜灣道及馬頭圍道，除可因

避免行經擠塞的漆咸道北而令班次更為穩定和可靠外，於紅磡區內來回方向之路線將變得一致。

- 於觀塘道來回方向巴士停站之次數每日每站將減少約 28 次，有助紓緩該處之交通負荷。
- 透過重新調配資源，可更切合乘客的需求，擴充路線覆蓋範圍，亦可改善營運效益。

V. 對乘客之影響

第 796X 號線

目的地	乘客數目	可選擇的替代服務	替代服務之方便程度	車費改變
於寶邑路寶盈花園多層停車場外之巴士站下車之乘客 (上午九時後)	168 (2%)	改於將軍澳廣場外的巴士站下車	直達服務	不變
於將軍澳站公共運輸交匯處下車之乘客 (上午九時後)	57 (1%)	改於佛教志蓮小學外之車站，或於將軍澳廣場外的巴士站下車	直達服務	不變
於寶邑路將軍澳廣場外之巴士站上車之乘客 (上午九時後)	89 (1%)	改於寶盈花園多層停車場外的巴士站上車	直達服務	不變
於漆咸道北下車之乘客	1166 (17%)	改於馬頭圍道的巴士站下車	直達服務	不變

VI. 路線圖

請參閱附圖 I

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

通宵巴士服務調整建議 - 新巴第 N796 號路線

I. 第 N796 號路線現時的服務詳情

路線	N796
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 - 旺角 (循環線)
班次	20-30 分鐘
單程車費	\$14.8
服務時間	將軍澳站開：每日凌晨十二時至凌晨五時十分
乘客使用率	最高：32% 最低：11%
車隊	5 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

現時第 N796 號線在將軍澳區內的來回行車路線並不一致，祇在往將軍澳方向時才途經人流較多近尚德商場的一段唐明街，往市區方向則途經人流較少的寶邑路，令不少乘客須在深宵時段步行一段距離才可使用本服務往市區，對他們造成不便。

III. 建議的內容

現建議修改第 N796 號線往市區方向的行車路線，改經尚德商場對面的一段唐明街，不經將軍澳中心對面的一段寶邑路，以配合較多居民的需要。

路線	建議詳情
第 N796 號線往旺角方向之所有班次	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修訂將軍澳段的行車路線：依原有路線至寶邑路後，改行唐俊街、唐明街及寶順路後返回原有路線往旺角； ➤ 取消唐賢街將軍澳天主教小學外的分站；及 ➤ 於唐明街尚德商場對面的唐明街增設中途站。

IV. 對乘客的影響

路線	乘車地點	乘客數目	可選擇的替代巴士站
第 N796 號線往旺角之所有班次	在唐賢街將軍澳天主教小學巴士站上落	29 (5%)	改用唐明街尚德商場對面新增的分站(只需約兩分鐘步行時間)。
	在寶邑路將軍澳站對面巴士站上落	0 (0%)	改用將軍澳站公共交通交匯處的巴士站

V. 建議的好處

- 大為縮短尚德一帶往市區的第 N796 號線乘客前往該路線之巴士站的步行距離。

VI. 路線圖

請參閱附圖 J

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

本建議書旨在為尚德一帶居民提供一條更快捷、更舒適的巴士服務，以改善該區的公共交通服務。建議的巴士路線將由尚德巴士站開往市區，途經多條主要道路，為乘客提供更大的便利。此外，建議的巴士服務亦將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。

建議的巴士服務

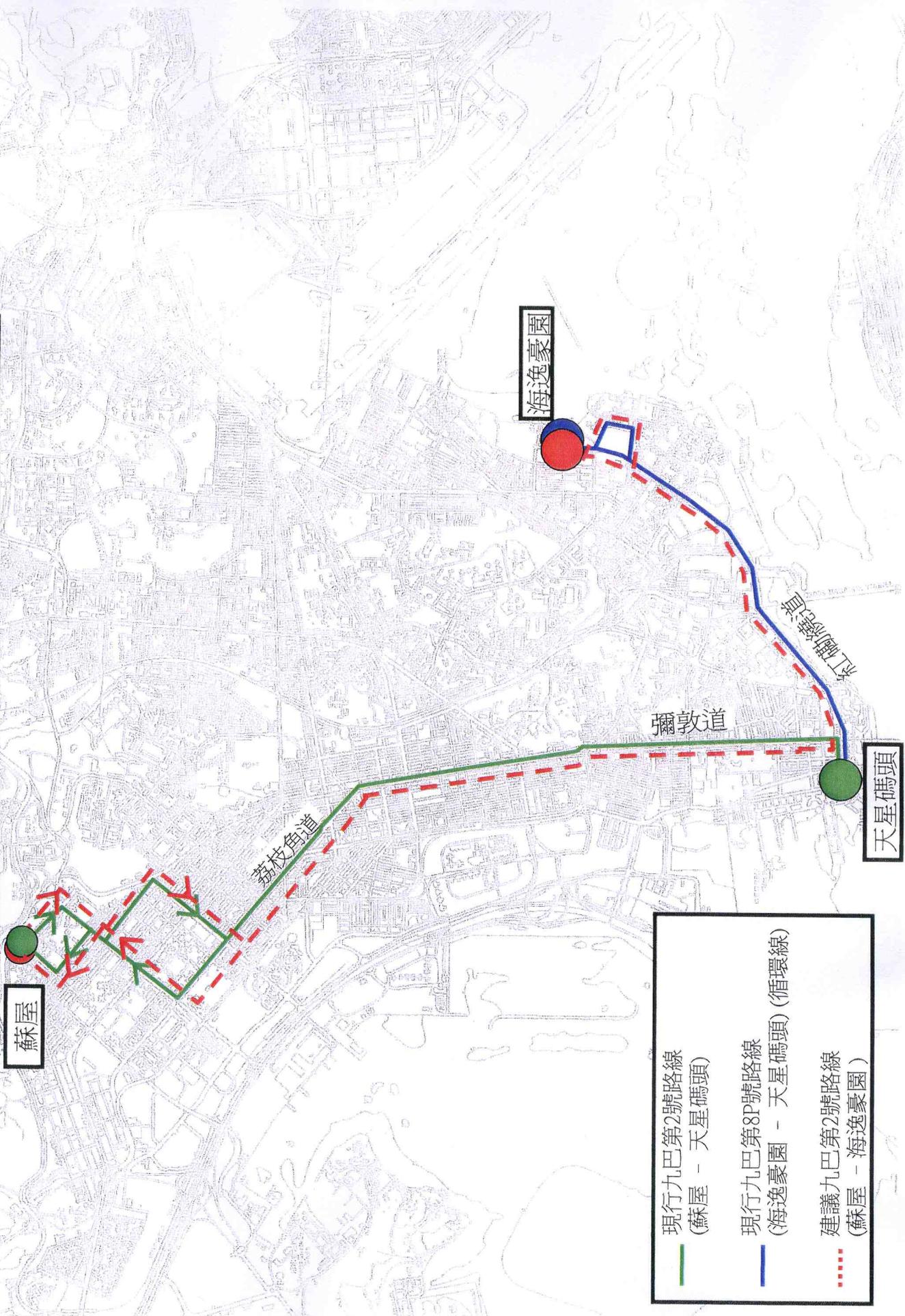
建議的巴士服務將由尚德巴士站開往市區，途經多條主要道路。建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。

對新建議	支持
建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	支持

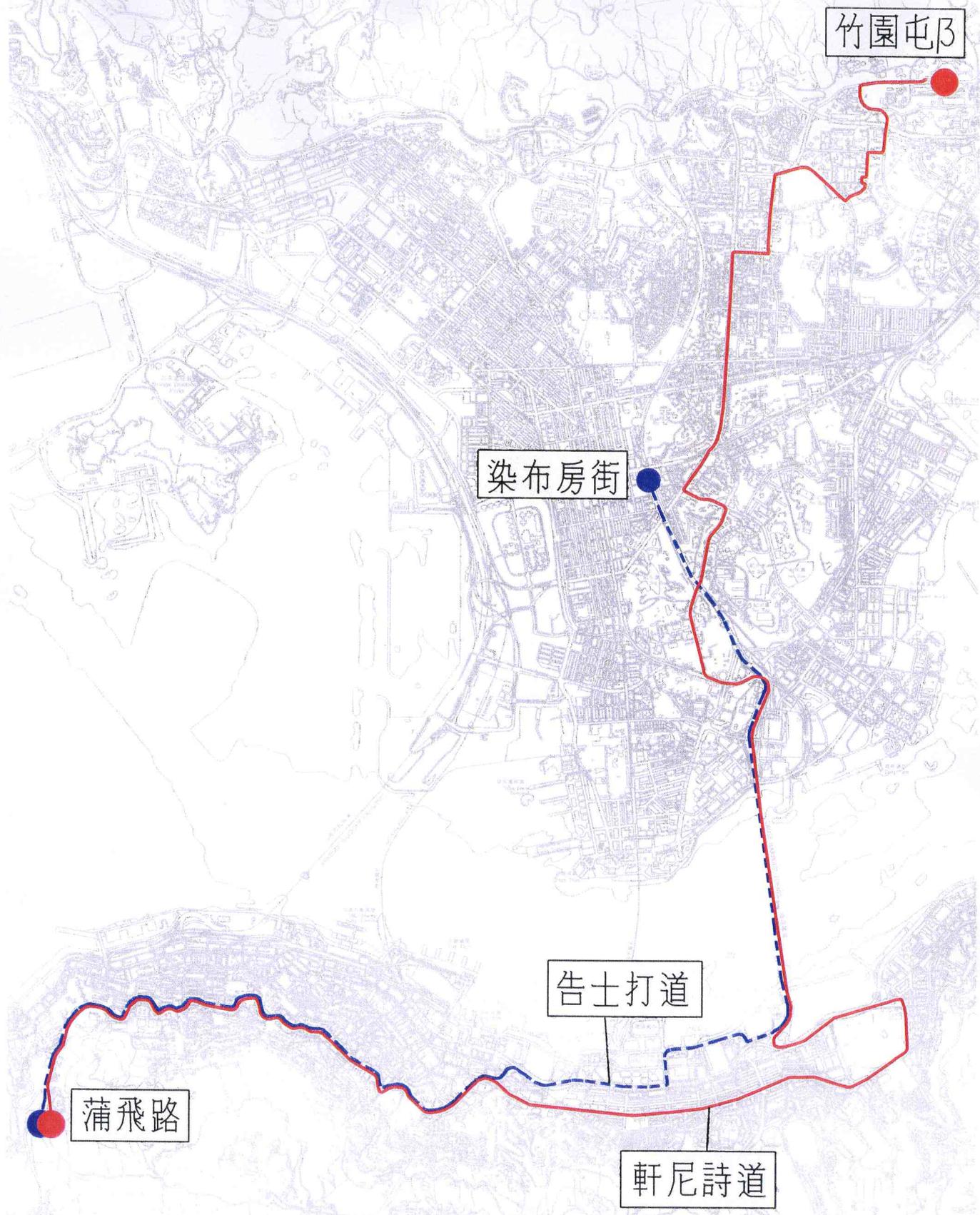
建議的巴士服務

建議的巴士服務	建議的巴士服務	建議的巴士服務	建議的巴士服務
建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。
建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。
建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。	建議的巴士服務將為尚德一帶的商業發展提供更大的支持，並為該區的居民提供更多的就業機會。

建議合併九巴第2及8P號路線

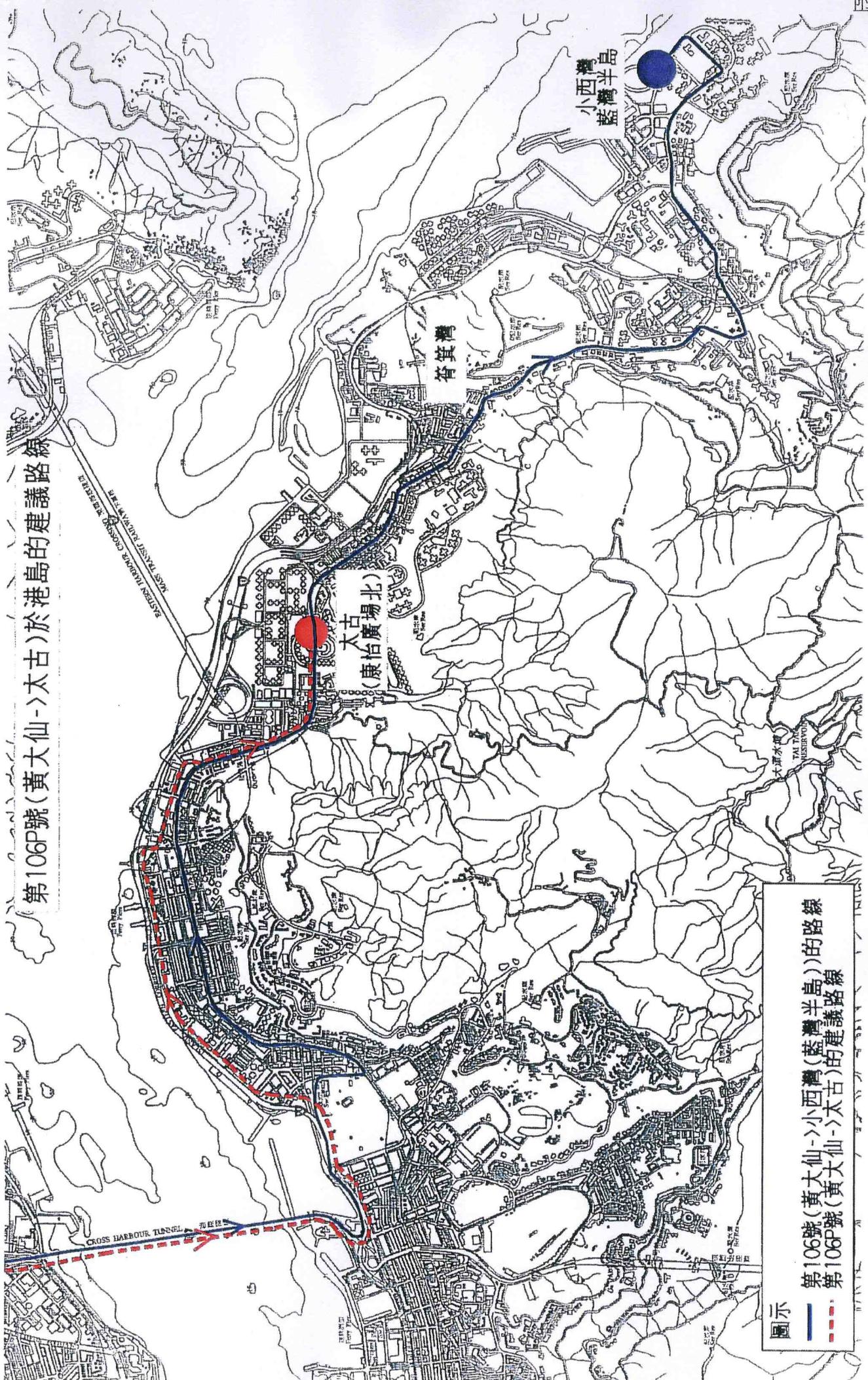


第103號(蒲飛路-竹園屯3)的路線及
第103P號(蒲飛路-旺角(染布房街))的路線



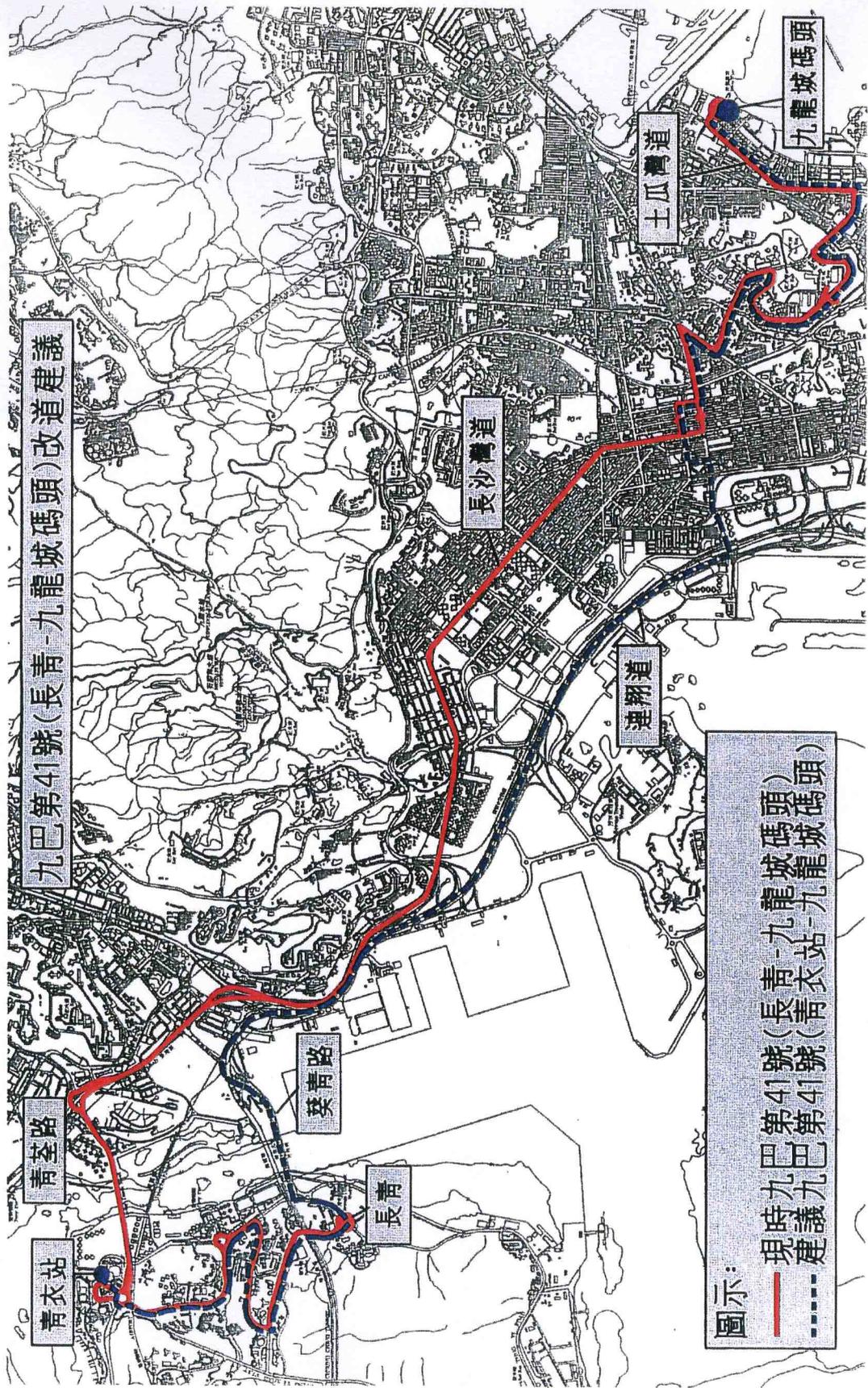
圖示

- 第103號的路線
- - - 第103P號的建議路線

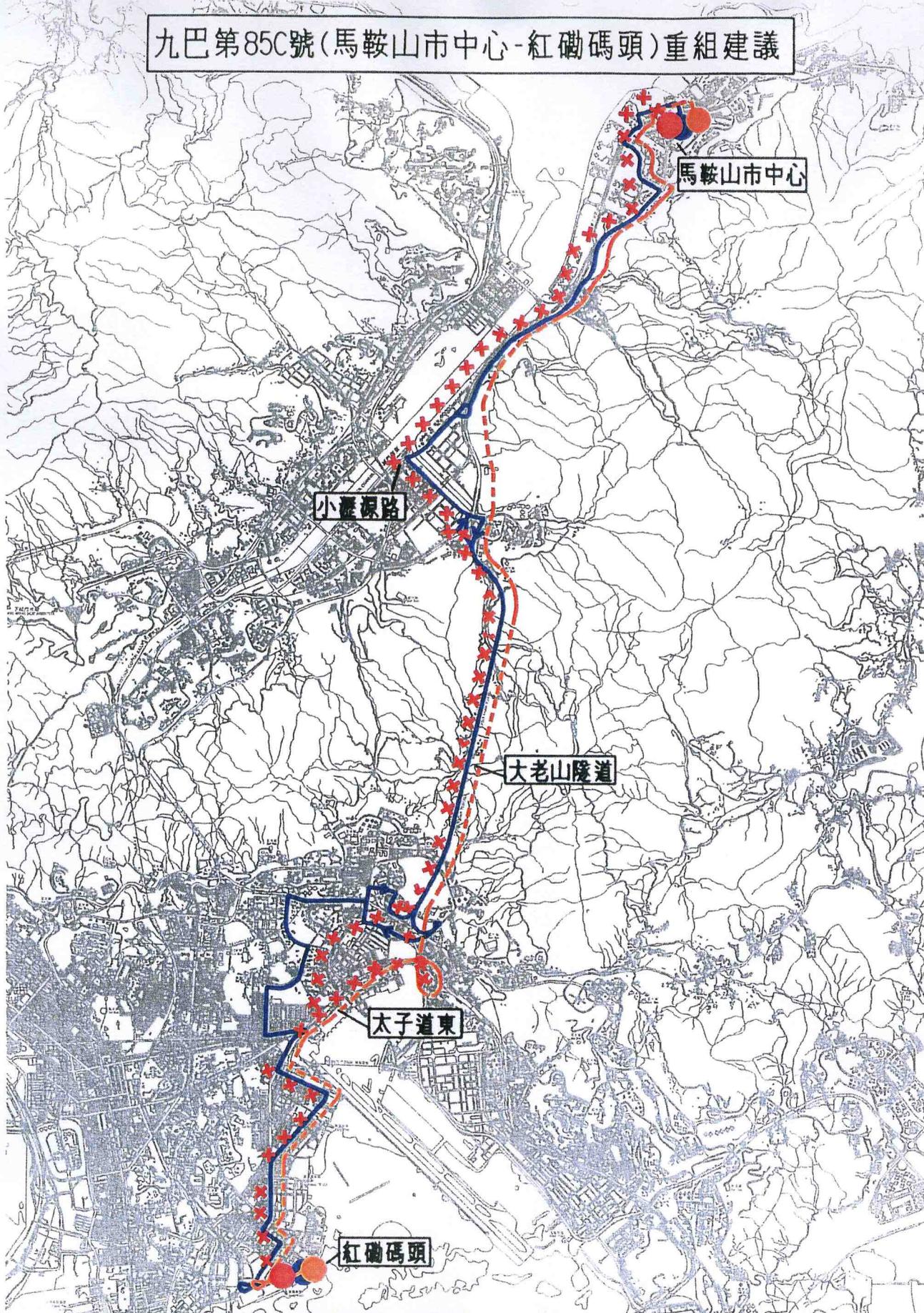


第106P號 (黃大仙->太古) 於港島的建議路線

圖示
 第106號 (黃大仙->小西灣 (藍灣半島)) 的路線
 第106P號 (黃大仙->太古) 的建議路線



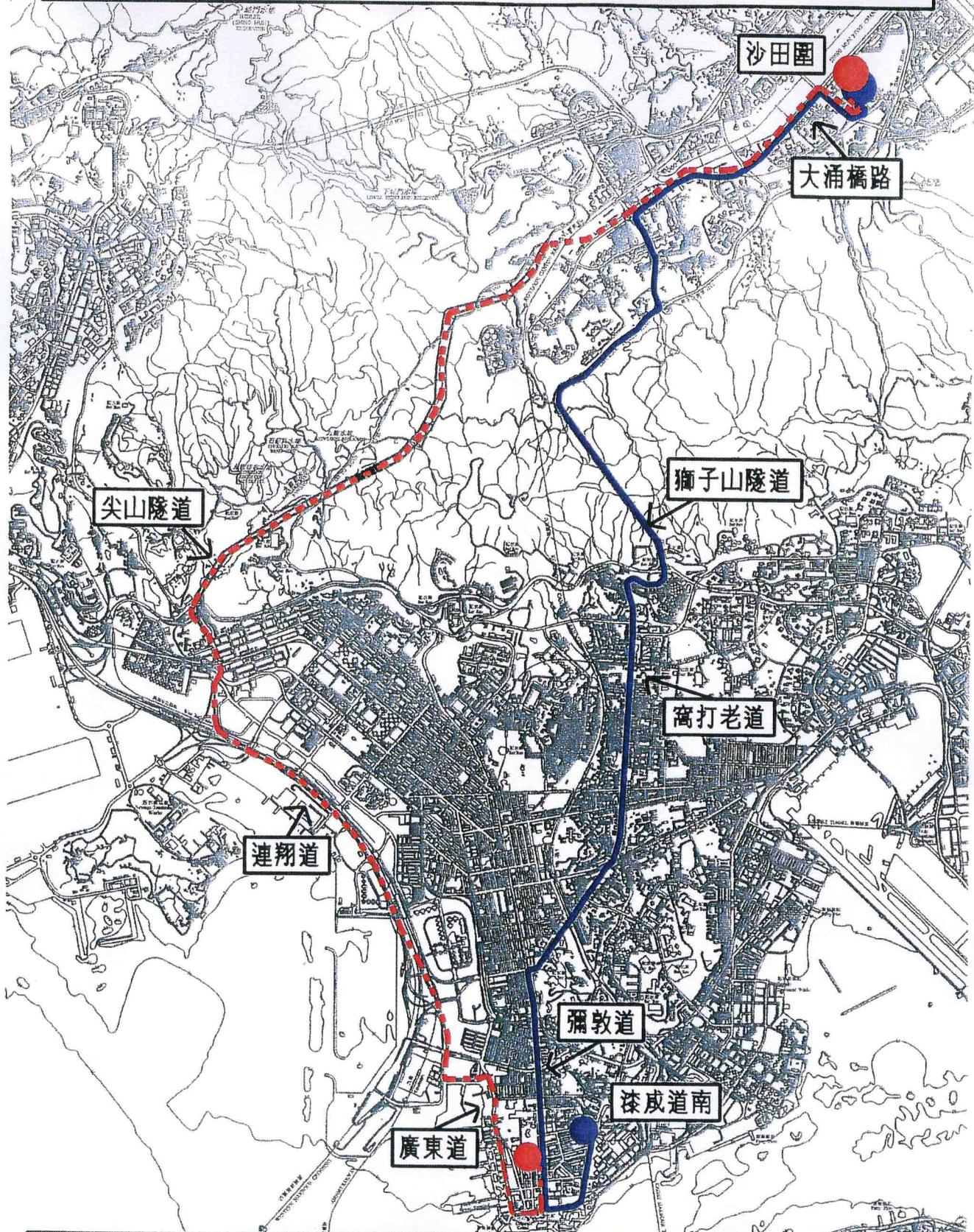
九巴第85C號(馬鞍山市中心-紅磡碼頭)重組建議



圖示

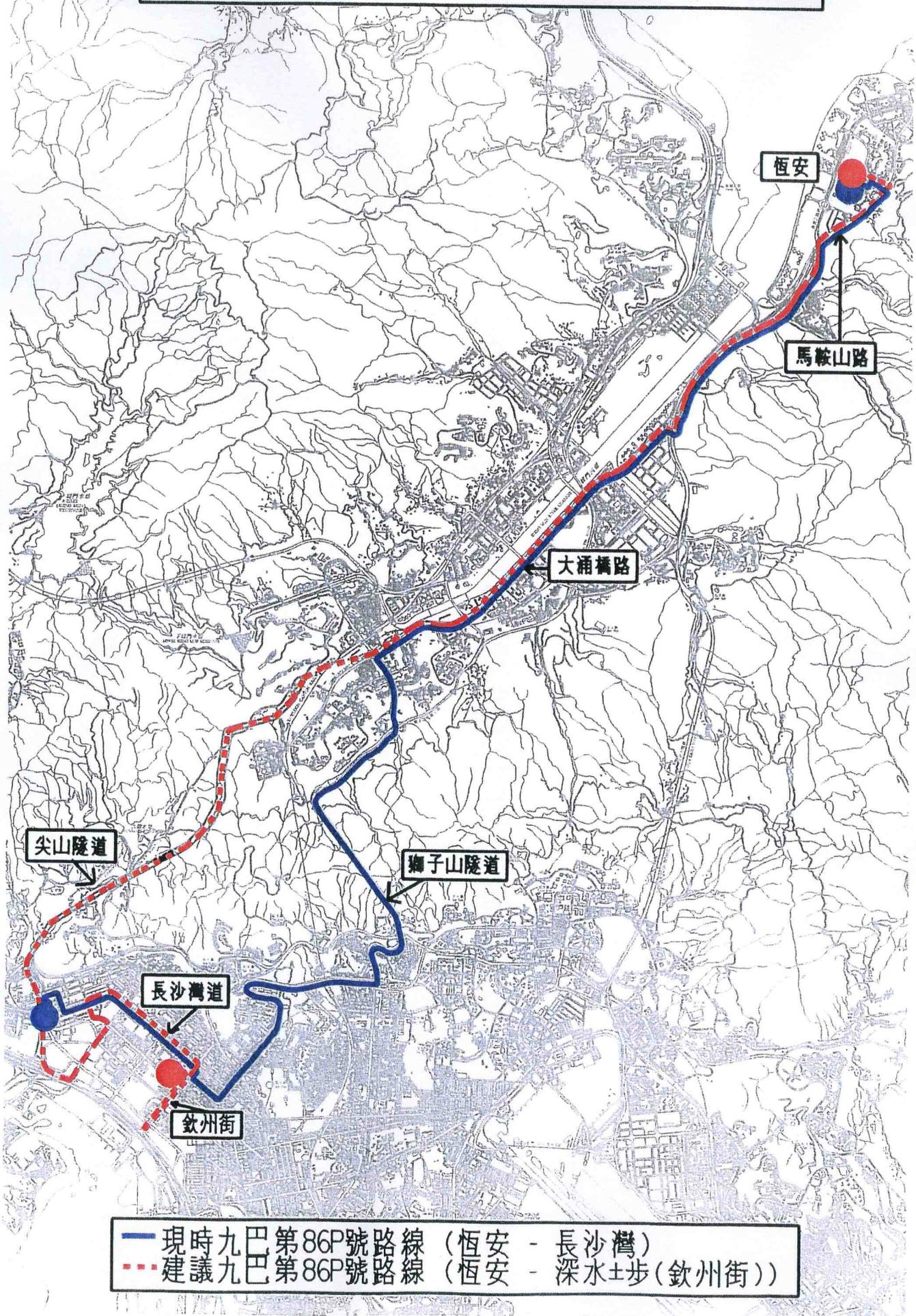
- 現時九巴第85C號路線(馬鞍山市中心-紅磡碼頭)
- - - 現時九巴第85X號路線(馬鞍山市中心-紅磡碼頭)
- × 建議九巴第85X號路線(馬鞍山市中心-紅磡碼頭)

九巴 第81P號路線 (沙田圍 - 尖沙咀(漆咸道南)) 改道建議

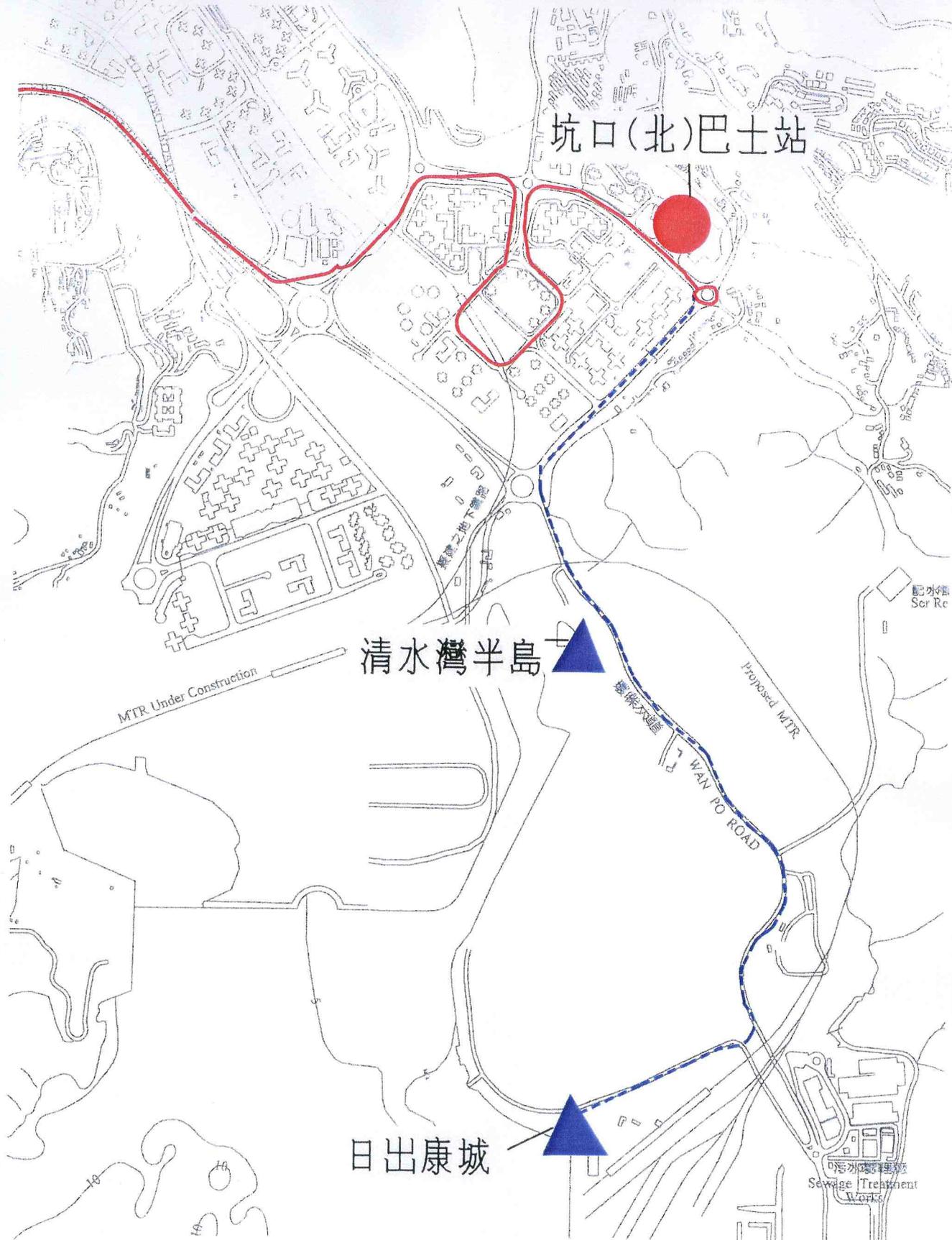


—— 現時九巴第81P號路線 (沙田圍 - 尖沙咀(漆咸道南))
- - - - 建議九巴第81P號路線 (沙田圍 - 尖沙咀(海防道交界))

九巴 第86P號路線 (恆安 - 長沙灣) 改道建議



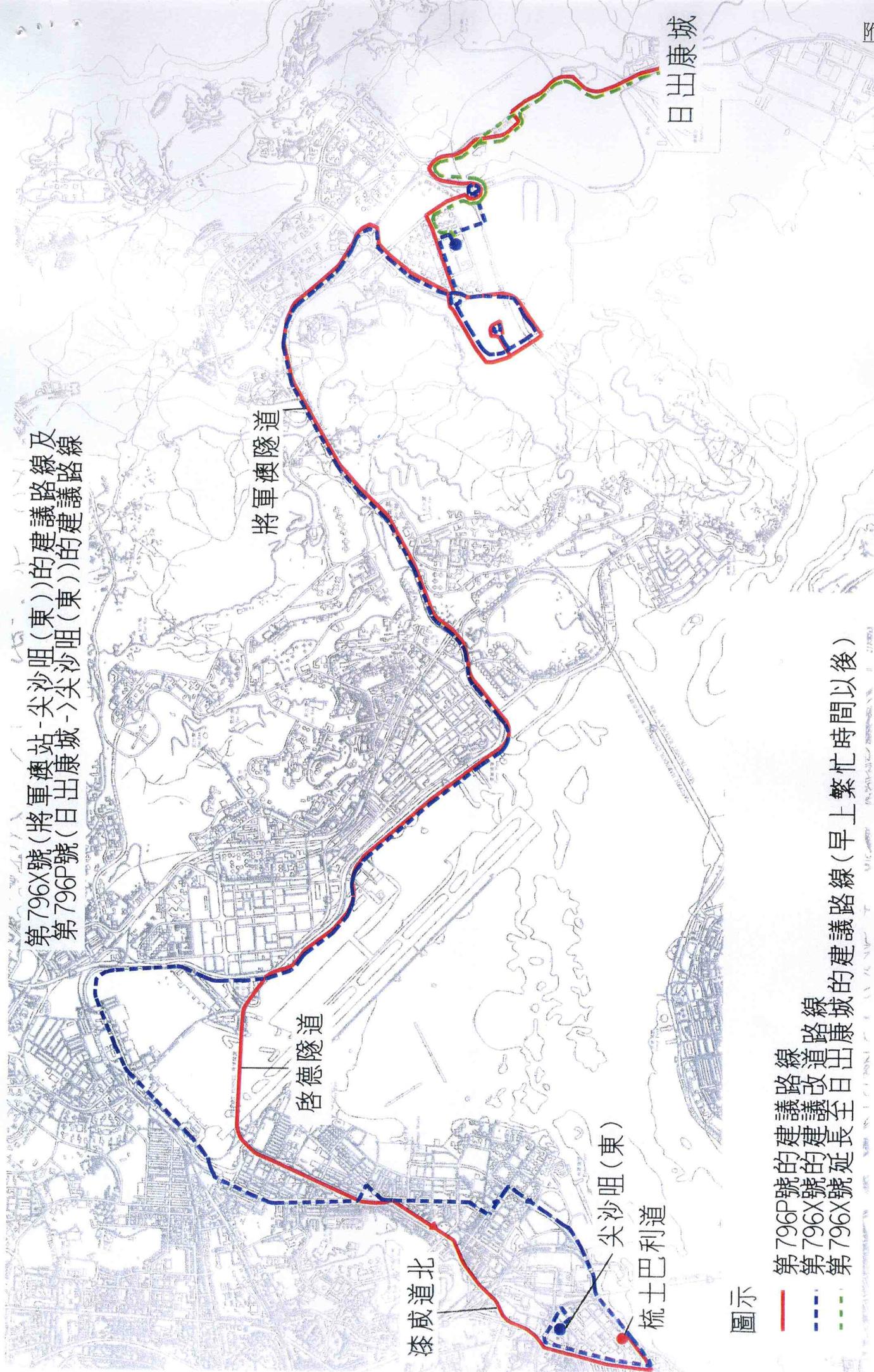
建議第98D號線早晨特別班由日出康城開出



圖示

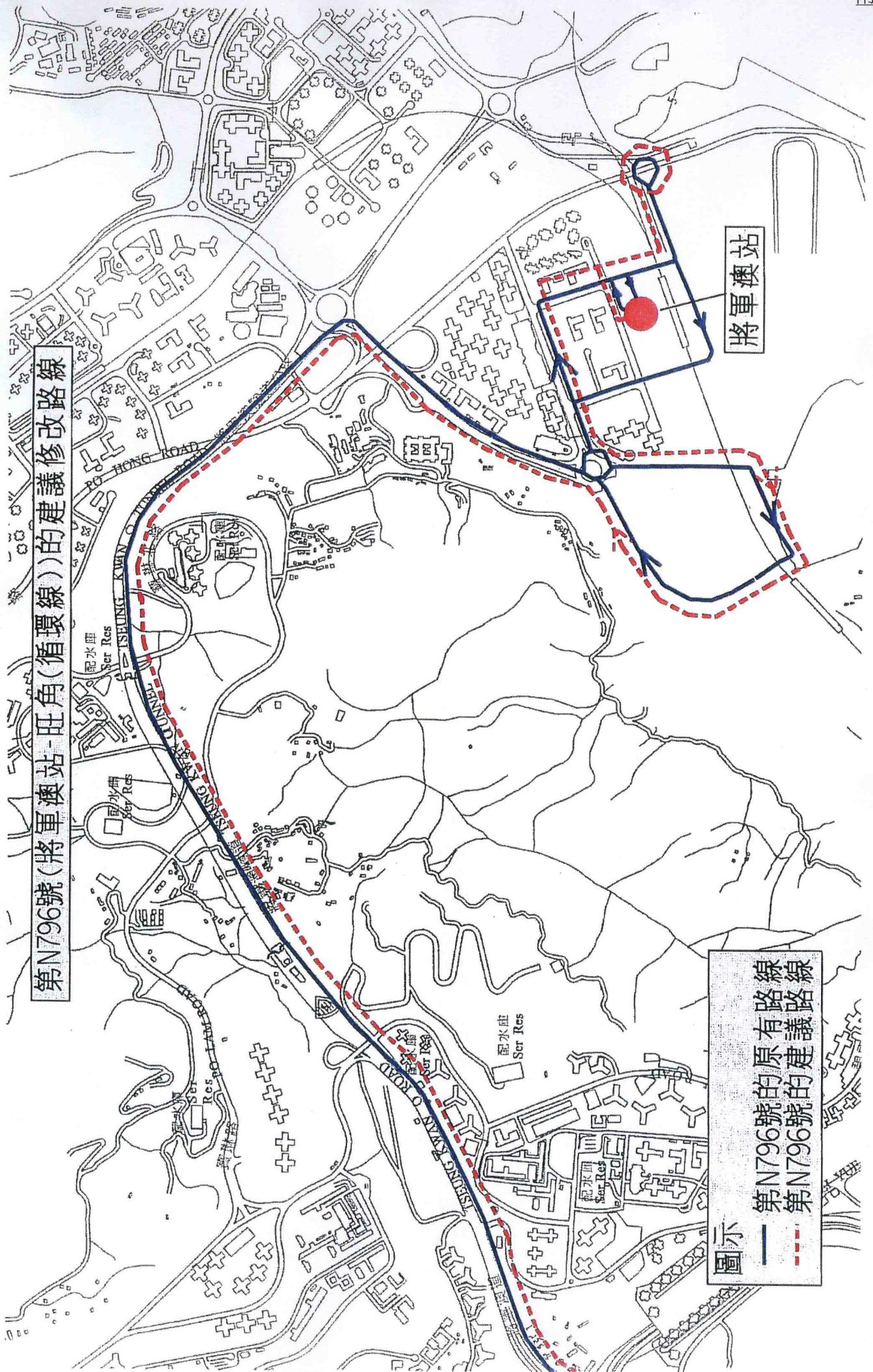
- 現行路線
- - - 建議延長路線
- 取消巴士站
- ▲ 新增巴士站

第796X號(將軍澳站-尖沙咀(東))的建議路線及
第796P號(日出康城->尖沙咀(東))的建議路線



圖示

- 第796X號的建議路線(早上繁忙時間以後)
- - - 第796P號的建議路線(早上繁忙時間以後)
- - - 第796P號的建議路線(早上繁忙時間以後)



第N796號(將軍澳站-旺角(循環線))的建議修改路線

圖示
 — 第N796號的原有路線
 - - - 第N796號的建議路線

將軍澳站