

2011 - 2012 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 2011 - 2012 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。

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 年度深水埗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，為更加善用巴士資源以切合乘客需求的轉變，以及為改善在繁忙地區，如旺角及尖沙咀等的交通情況和行人環境，巴士公司建議在本區實施路線重組計劃。為減少由於路線重組計劃對乘客帶來的影響，巴士公司亦建議增設巴士轉乘計劃，提供優惠收費，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 11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. 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

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. 為了善用資源，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

二零一一年三月

二零一一年巴士路線發展計劃
深水埗市區及過海路線

附件1(A)(第1頁/共1頁)

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	三軸車輛	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	空調雙層		
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)	
3Q/11	6	美孚 - 天星碼頭	11/12	7	1	7		17		-1	10	6號線由美孚經美荔道延長至荔枝角巴士總站，並與6A號線合併，全線改以空調巴士行走。6A號線將會取消，方案可合共減省2部巴士。(見附件4)	
3Q/11	6A	荔枝角 - 天星碼頭	9/10	-	3	8				-3	-8		
2Q/11	8A	黃埔花園 - 矢沙咀 (循環線)	8/9	8/9	10	1	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	203	又一村 - 矢沙咀東(循環線)	12	8/9		7		4			-3	路線縮短為又一村至旺角道，全程車費減低至\$3.3。(見附件5)	
2Q/11	118	小西灣(南灣半島) - 深水埗(東京街)	5	4/5	39		40		1			視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
3Q/11	171	海怡半島 - 荔枝角	5	4/5	29		30		1			視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
2Q/11	914X	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	4班	4班	4		4		0			往港島銅鑼灣方向改經龍和道。(見附件6)	
2Q/11	N171	長沙灣 - 鴨脷洲	20	20	6		6		0			總站由長沙灣延長至荔枝角。(見附件7)	

二零一一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	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
2Q/11	30	荃威花園 - 長沙灣	15	15	5	2	1	6	-4	-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。
3Q/11	36A	梨木樹公共運輸交匯處 - 深水埗(東京街)	15	15	3	2	1	3	1	-2	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。
2Q/11	38A	海濱花園 - 美孚	18	18	2	2	4		-2	-2		全線改以空調巴士行走。
2Q/11	66	大興 - 深水埗(欽州街)	15	15	3	4	2	1	6	2	2	加強空調巴士服務。
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8)
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。

二零一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	三軸車輛	空調雙層單	空調雙層車輛	空調雙層單	三軸車輛	空調雙層單		
2Q/11	31B	石籬(大龍街) - 奧運站	10	10	1	9		10		-1	1	全線改以空調巴士行走。
2Q/11	32	石壘角 - 奧運站	16	16	1	7		8		-1	1	全線改以空調巴士行走。
1Q/11	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。
2Q/11	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。
1Q/11	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。
2Q/11	36B	梨木樹公共運輸交匯處 - 佐敦(渡華路)	9	9	1	13		14		-1	1	全線改以空調巴士行走。
2Q/11	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。
1Q/11	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。
2Q/11	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	12	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。
1Q/11	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。(見附件9)
4Q/11	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。

二零一一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	三軸 車輛	空調 雙層 車	空調 單層 車	空調 雙層 車	空調 單層 車	空調 雙層 車	
1Q/11	42A	長亭 - 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。
1Q/11	42C	長亭 - 藍田站	5	4/5	1	30	1	31		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
1Q/11	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	13/14	8		9		1	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。
3Q/11	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。
1Q/11	67X	兆康 - 旺角東站	6/7	6/7	15		16		1	1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q/11	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	6/7	6/7	26		27		1	1	視乎268B線重組方案的結果，調配車輛增加班次。
3Q/11	87A	博康 - 旺角(柏景灣)	15	15	10					-10	重組巴士路線，改為新巴士路線第287X號(博康-佐敦)、經八號幹線)。改善八達通轉乘計劃[86A⇒87B。(見附件10)
3Q/11	258D	寶田 - 藍田站	7	7	17		17			2	由260P調配已車輛增加特別班次由山景開出。(見附件11)
2Q/11	268C	朗屏站 - 觀塘碼頭	5/6	5	20			22		2	視乎268B重組方案的結果，調配車輛增加班次。
1Q/11	269C	天水圍市中心 - 觀塘碼頭	4/5	4/5	28		29		1	1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q/11	287X	博康 - 佐敦(循環線)	15	15			10		10	10	視乎重組巴士路線87A方案的結果，開辦新巴士路線第287X號召經八號幹線來往博康及佐敦。(見附件10)

二零一二年巴士路線發展計劃
深水埗市區路線

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	三軸車輛 空調雙層	三軸車輛 空調單層	空調雙層	空調單層		
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。

二零一二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	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/12	36A	梨木樹公共運輸交匯處 - 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。
1Q/12	46X	顯徑 - 美孚		4	4		32		33		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
4Q/12	66	大興 - 深水埗(欽州街)		15	15	1	6	2	7	2	-1	全線改以空調巴士行走。
3Q/12	72	太和 - 長沙灣	12/13	12/13	2	8			10		-2	全線改以空調巴士行走。
2Q/12	86	黃泥頭 - 美孚		12	12	1	11		12		-1	全線改以空調巴士行走。

二零一二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	三軸 空調 車輛	三軸 空調 車輛	空調 單層	空調 雙層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層
3Q/12	30X	荃威花園 - 莊埔花園	15	15	1	8		9		-1	1	
2Q/12	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。
2Q/12	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。
3Q/12	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。
4Q/12	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	12	1	13		14		-1	1	全線改以空調巴士行走。
2Q/12	42	長青 - 順利	13	13	1	9		10		-1	1	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		-1	1	全線改以空調巴士行走。
4Q/12	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。
4Q/12	268C	朗屏站 - 觀塘碼頭		5	5	22		23		1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

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

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	美孚一天星碼頭	荔枝角一天星碼頭
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 午夜十二時二十五分	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. 路線圖

請參閱附圖 B。

VI. 建議實施日期

二零一一年第三季

九巴服務重組建議 – 第 203 號線

I. 第 203 號線現時的服務詳情 及 重組建議

203 號線	現時的服務詳情	重組建議
終點站	又一村至尖沙咀東 (循環線)	又一村至旺角道 (循環線)
繁忙時段班次	12 分鐘	8/9 分鐘
單程收費	\$7.0	\$3.3
服務時間	早上 6 時正至晚上 11 時 15 分	早上 6 時正至晚上 11 時 45 分
車輛數目	7 部空調單層巴士	4 部空調單層巴士
現時乘客量	每天約 1,700 人	-
繁忙時段乘客使用率	約 40%	-
非繁忙時段乘客使用率	約 47%	-

II. 建議的內容

- 由於 203 號線在彌敦道由旺角至尖沙咀的最高乘客使用率只得約 30%，因此建議這路線仍保持在又一村總站開出，但將行車路線縮短至旺角道。
- 行車路線由達之路起至彌敦道保持不變，至旺角時左轉入旺角道，返回原有行車路線前往又一村。

III. 建議的優點

- 203 號線乘客車費可即時由 \$7 減低至 \$3.3；
- 合併後的班次加密至每 8/9 分鐘一班；
- 每天可減少約 140 班巴士行走彌敦道，有助紓緩彌敦道之交通壓力及改善環境，並更有效運用路面空間及巴士資源。

IV. 對乘客之影響

- 近四成乘客不受影響，仍可乘搭 203 號線往返原本目的地；
- 近兩成半彌敦道沿途的乘客可改乘其他替代路線往返油尖區；
- 其餘三成乘客可利用新增設的八達通轉乘優惠(空調巴士減 \$3.7/非空調巴士減 \$2.8)，轉乘九巴第 1 及 1A 號線往返油尖區。這些轉乘路線及乘客的總車費如下：

路線	往尖沙咀方向	往又一村方向
1	總車費 \$4.6	總車費 \$5.0
1A	總車費 \$4.6 至 \$4.9	總車費 \$4.4 至 \$6.2
建議轉乘地點	太子道西(近拔萃男書院)	通菜街(近旺角警署)

- 與其他巴士路線的轉乘計劃仍在研究中。

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

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴隧道第 914X 號路線

I. 隧巴第 914X 號路線現時的服務詳情

路線	914X
終點站	海麗邨 → 銅鑼灣(天后)
單程車費	\$9.30
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午七時十分至八時三十五分(共 4 班)
車輛數目	4 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

現時隧巴第 914X 號線途經干諾道中，由於交易廣場至大會堂的一段干諾道中的交通非常繁忙，影響該線的行車時間及引致班次的延誤，令前往灣仔(北)以至天后各站的乘客難以掌握到達時間。此外，雖然在中環怡和大廈外巴士站上落的乘客不多，但因交通繁忙，令巴士停站時間增長。

III. 建議的內容

因應上述原因，建議將第 914X 號線在中環改經龍和道，以避免行經繁忙路段及改善行車時間的穩定性。

路線	建議詳情
第 914X 號線往 銅鑼灣(天后)方 向之所有班次	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修訂中環段之行車路線：依原有路線至民吉街後，改行民祥街、龍和道、添華道、夏慤道、添美道及龍匯道後返回原有路線往天后； ➤ 取消干諾道中怡和大廈外往天后方向的分站；及 ➤ 於民祥街國際金融中心商場外增設中途站。

IV. 對乘客之影響

路線	目的地	乘客數目	可選擇的替代巴士站
第 914X 號線往銅鑼灣 (天后)之所有班次	干諾道中怡和 大廈	16 (10%)	(一) 改乘第 914 號線直接前 往，或 (二) 改用民祥街國際金融中 心商場外新增的分站

V. 建議的好處

- 乘搭第 914X 號線前往灣仔(北)以至天后各站的乘客，其行車時間估計可節省超過 5 分鐘，每日約有 55 名(33%)乘客受惠。
- 新設於民祥街國際金融中心商場外之巴士站，可縮短以該處或中環碼頭一帶為最終目的地之乘客下車後之步行距離。
- 行車路線改動後，第 914X 號線可避免途經干諾道中最為繁忙之路段，減少上午繁忙時段該路段的巴士數量以及在怡和大廈外巴士停站次數，這不但可令乘客更容易掌握旅程時間，亦可紓緩途經介乎民祥街與愛丁堡廣場之一段中環干諾道中的交通。

VI. 路線圖

請參閱附圖 D

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

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 E

VI. 建議實施日期

二零一年第二季

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：恒錦街、恒康街、馬鞍山路、支路、西沙路、恒德街、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 班次	現時的服務情況
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 F

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

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 G

VI. 目標實施日期

二零一一年第一季

九巴服務重整建議 – 第 87A 號線

I. 第 87A 號線現時的服務詳情

路線	87A
終點站	博康 — 旺角（柏景灣）
班次	14-17 分鐘
單程收費	\$5.8 (空調)
服務時間	早上 5 時 40 分至午夜 12 時正
乘客使用量	平均每天約 5510 名乘客
車輛數目	10 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 87A 號線與 86A、86C 及 87B 號線有不同程度的重疊，上述各路線均行經沙田圍、大圍及南昌街。所以，建議利用青沙公路，更改 87A 號線的路線往九龍南，從而提供特快服務往佐敦/旺角一帶。
- 受影響乘客可乘坐其他類近巴士路線如 86A、86C、87B 或利用建議增加現有八達通轉乘計劃 86A↔87B 的優惠。至於改道後的服務詳情如下：

路線	287X
終點站	博康 — 佐敦 (循環線)
繁忙時段班次	15 分鐘
單程收費	\$6.4 (空調)
服務時間	早上 5 時 40 分至午夜 12 時正
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議行車路線更改如下：逸泰街、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、臨時 D1A 路、佐敦道) *、彌敦道、亞皆老街、櫻桃街、海輝道、連翔道、青沙公路、車公廟路、大涌橋路、沙角街、逸泰街。

*視乎高鐵站工程及相關改路工程，路線待確實

八達通轉乘計劃

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
86A (往九龍)	\$5.8 (空調)	87B (往九龍)	\$5.8 (空調)	\$3.7 (空調)	\$5.8 (空調)	\$5.8 (空調)
87B (往沙田)	\$5.8 (空調)	86A (往沙田)	\$5.8 (空調)	\$3.7 (空調)	\$5.8 (空調)	\$5.8 (空調)

III. 建議的好處

善用快速公路提供特快服務往佐敦／西九龍。由沙田圍／大圍往旺角，可節省約 10 分鐘行車時間；由旺角往沙田，善用公路略過深水埗，更可節省約 20-25 分鐘行車時間。

IV. 對乘客之影響

- 約 42%現時 87A 號線，來往沙田圍／大圍與旺角／大角咀的乘客可選擇改乘 287X 號線，減少行車時間（惟需支付較高的車費）；
- 約 530 位乘客來往深水埗（荔枝角道一帶）與沙田圍需使用 86A↔87B 八達通轉乘計劃，總車費不變；
- 約 1,420 位乘客來往沙田圍／大圍與南昌街可以使用 86A 號線，車費不變；
- 約 1,190 位乘客來往大圍與深水埗／南昌街，以及南昌街與旺角／大角咀，可以使用 87B 號線，車費不變
- 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
86A	沙田圍/大圍↔南昌街	\$5.8(空調)	15分鐘	最高半小時的載客率約為73%
87B	大圍↔深水埗/南昌街 南昌街↔旺角/大角咀	\$5.8(空調)	13分鐘	最高半小時的載客率約為71%
86A↔ 87B	深水埗↔沙田圍	\$5.8(空調)	同上	建議增加優惠的八達通轉乘計劃

V. 路線圖

請參閱附圖 H。

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴服務重整建議 – 第 260P 號線

I. 第 260P 號線現時的服務詳情

路線	260P
終點站	山景往旺角
班次	星期一至六早上 7:25 及 7:40 兩班 (公眾假期除外)
單程收費	\$13.3
服務時間	7 時 25 分及 7 時 40 分
乘客使用量	7:25: 36 人 (29%)、 7:40: 25 人 (19%)
車輛數目	兩班

II. 建議的內容

- 自 2009 年港鐵九龍南線通車後，不少前往尖沙咀的乘客改乘鐵路，令本特別班次的使用量持續下降，現時本路線的整體載客量不足三成。
- 鑑於現時本線使用率偏低，加上其服務範圍已有替代的巴士路線(例如 58X, 66X 及 260X)前往旺角及尖沙咀。為更有效地運用資源，建議將本路線更改為第 258D 號線的特別班次，由山景邨開出前往藍田站。

III. 建議的好處

- 如建議落實，將可增加前往東九龍的服務水平，亦能更有效地運用資源。
- 減少行走於彌敦道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

- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費
260X	屯門 ⇄ 尖沙咀	\$13.3
58X / 66X	屯門 ⇄ 旺角	\$11.3

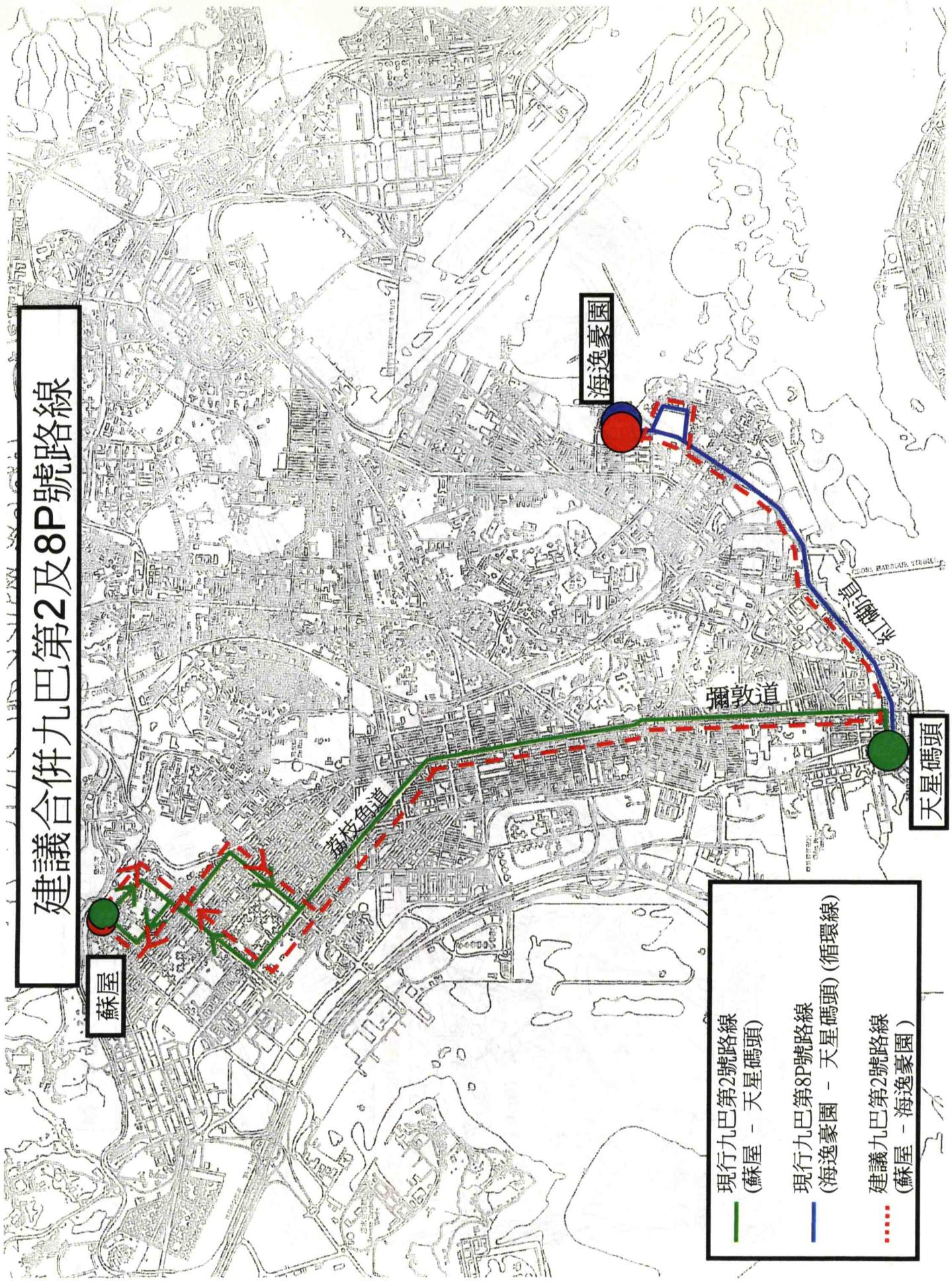
V. 路線圖

請參閱附圖 I

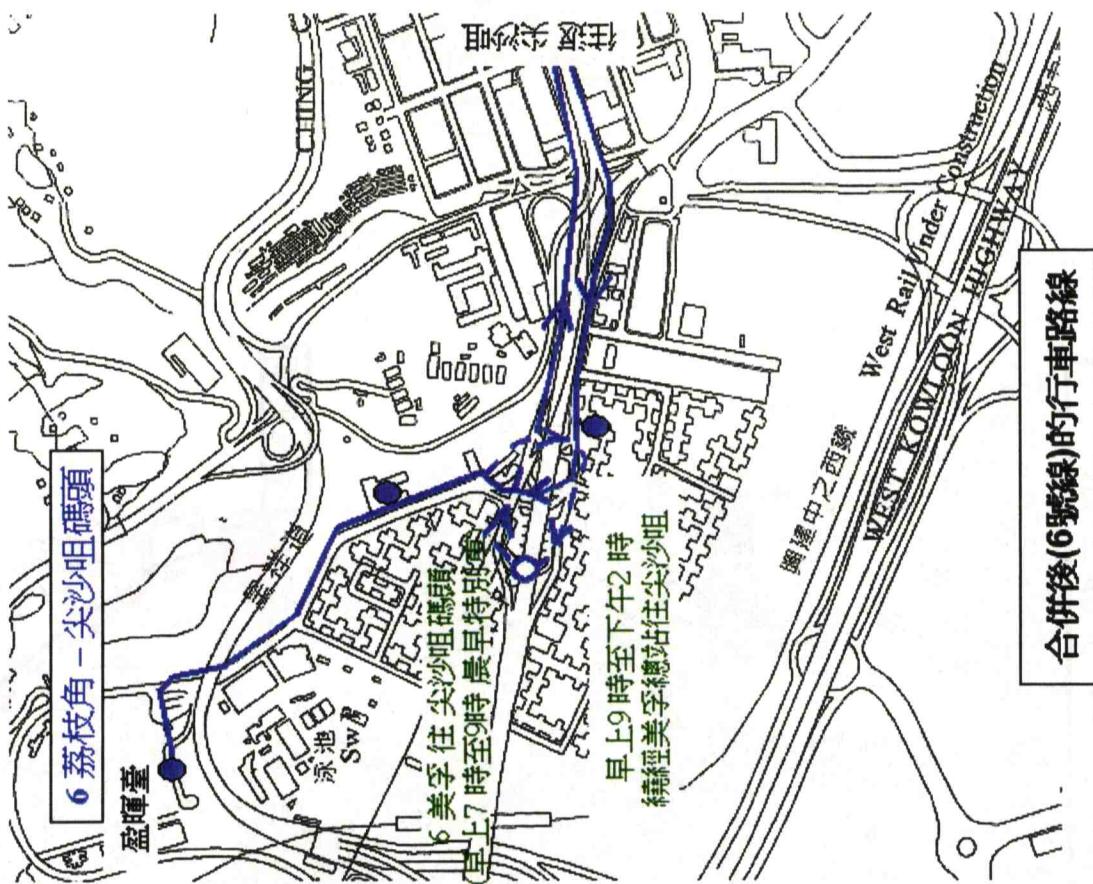
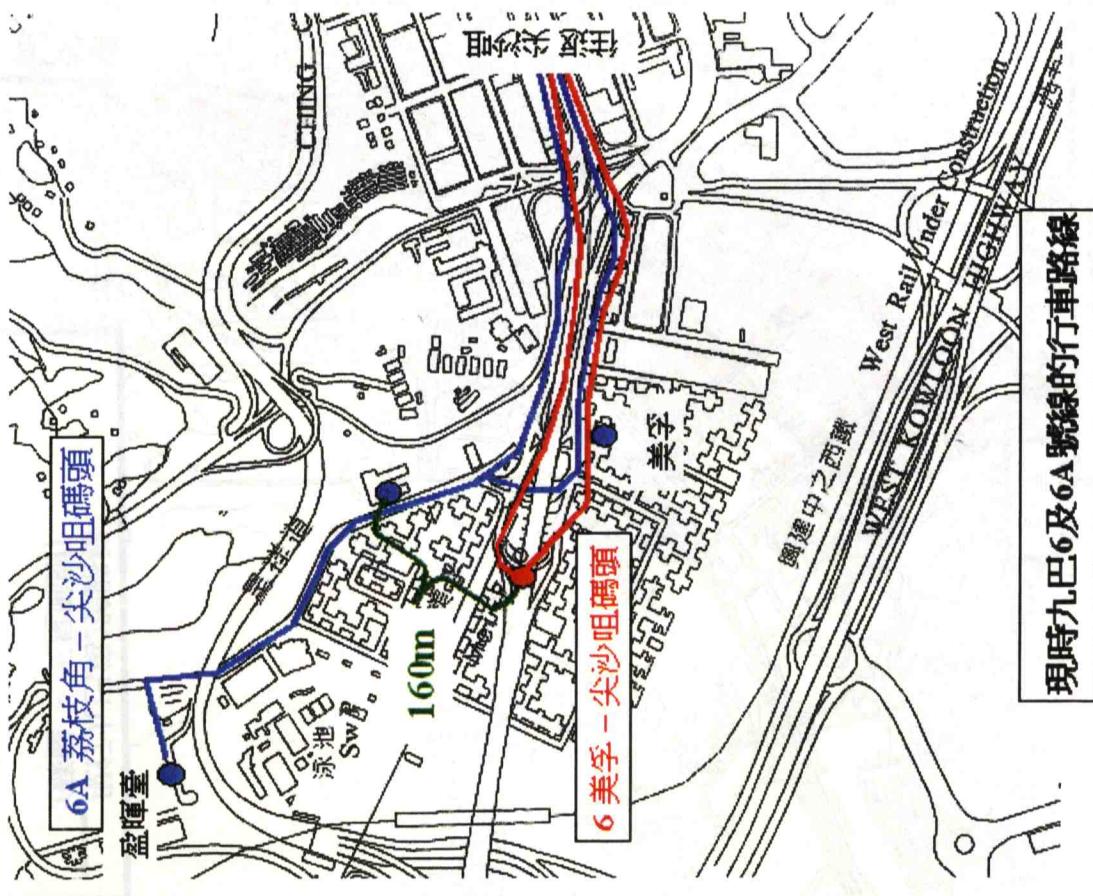
VI. 目標實施日期

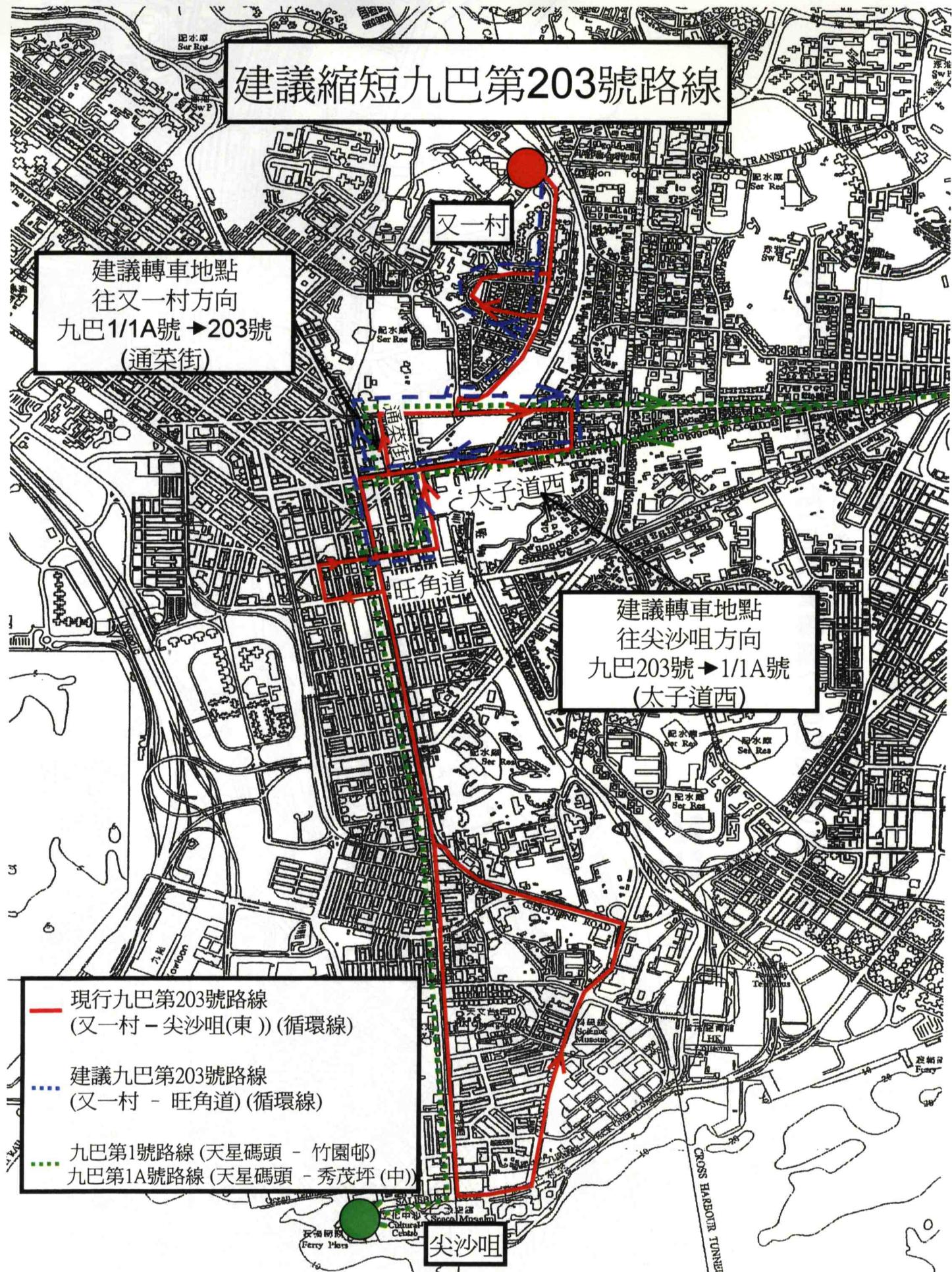
二零一一年第三季

建議合併九巴第2及8P號路線

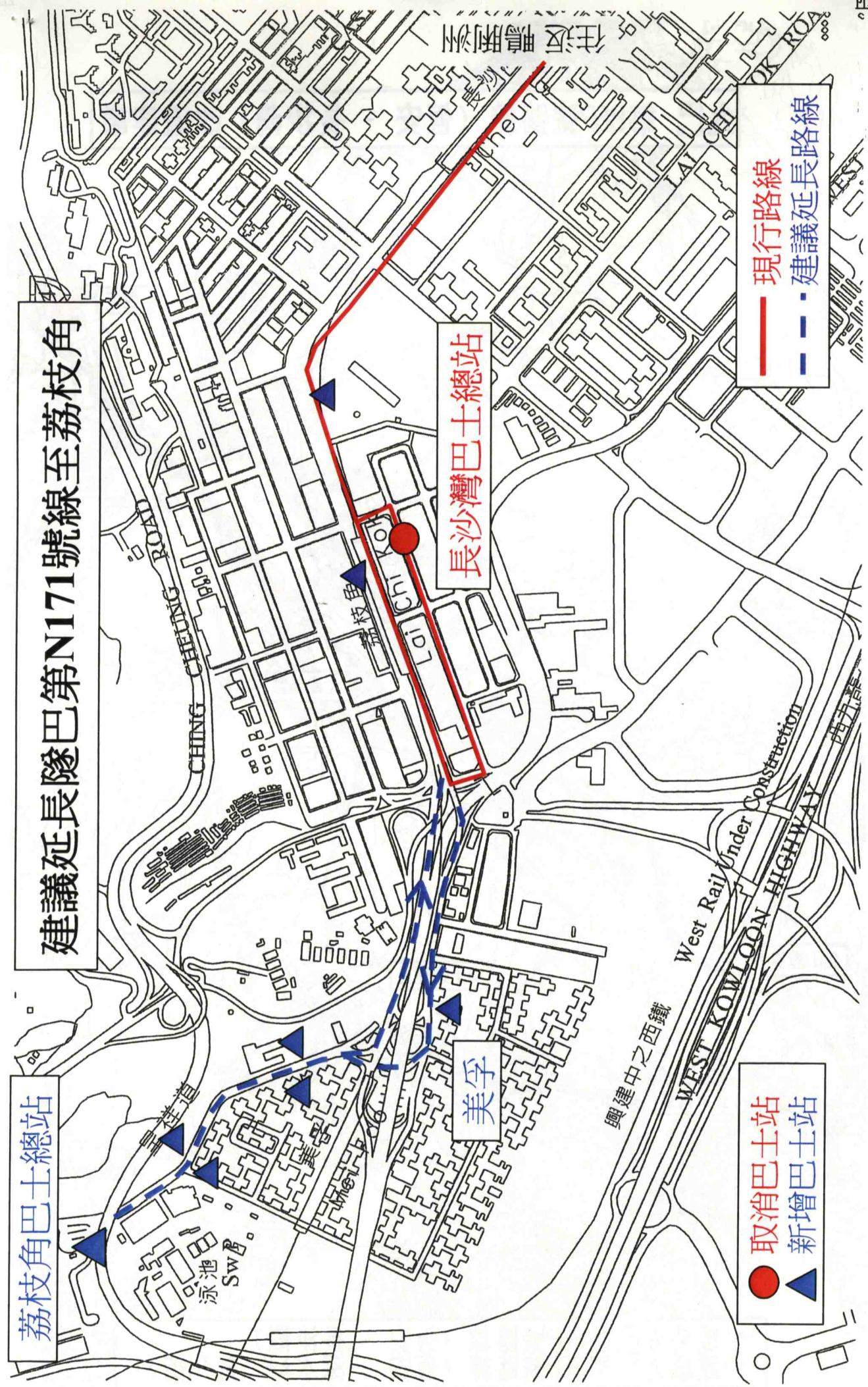


九巴第6及6A號線合併建議

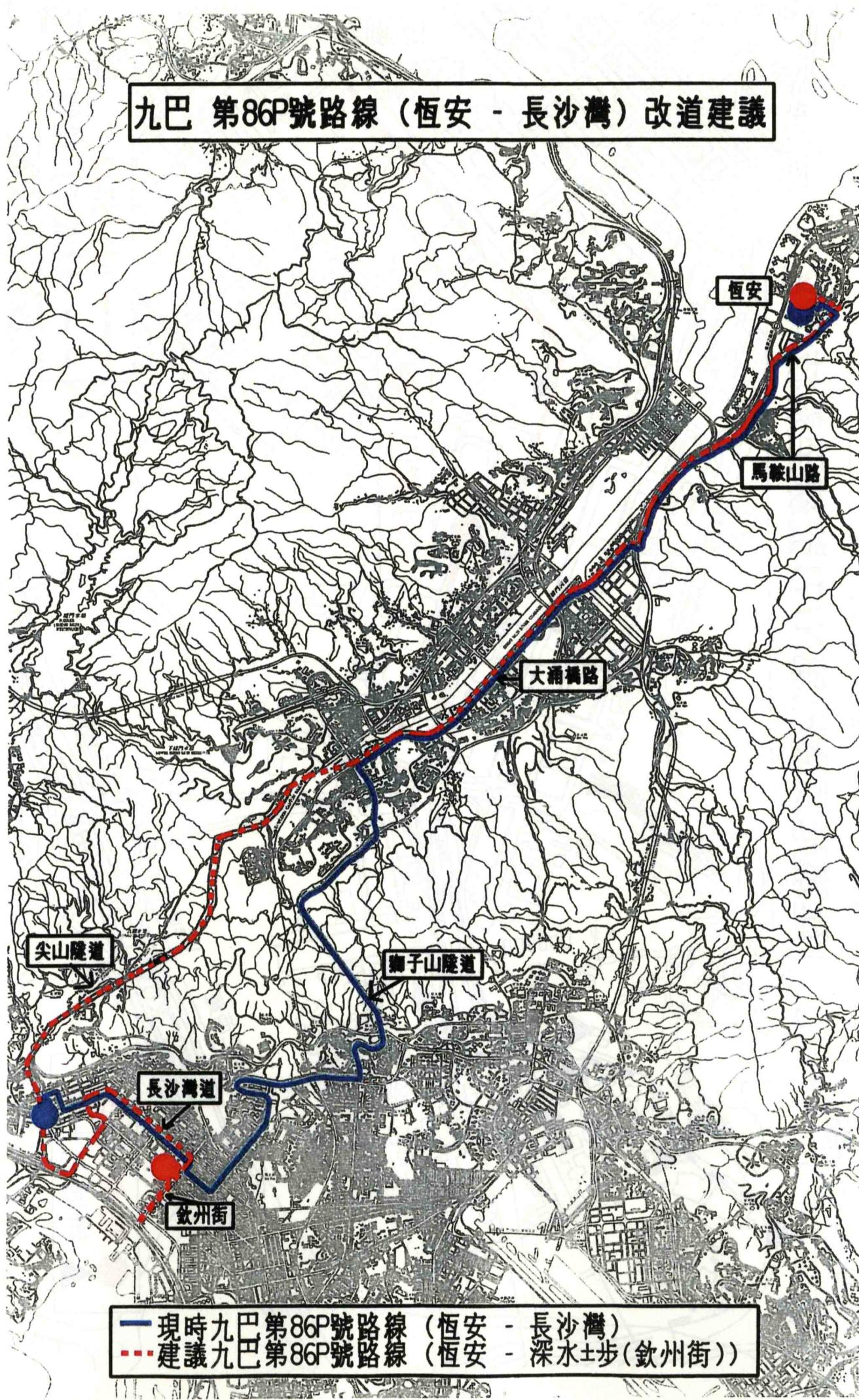




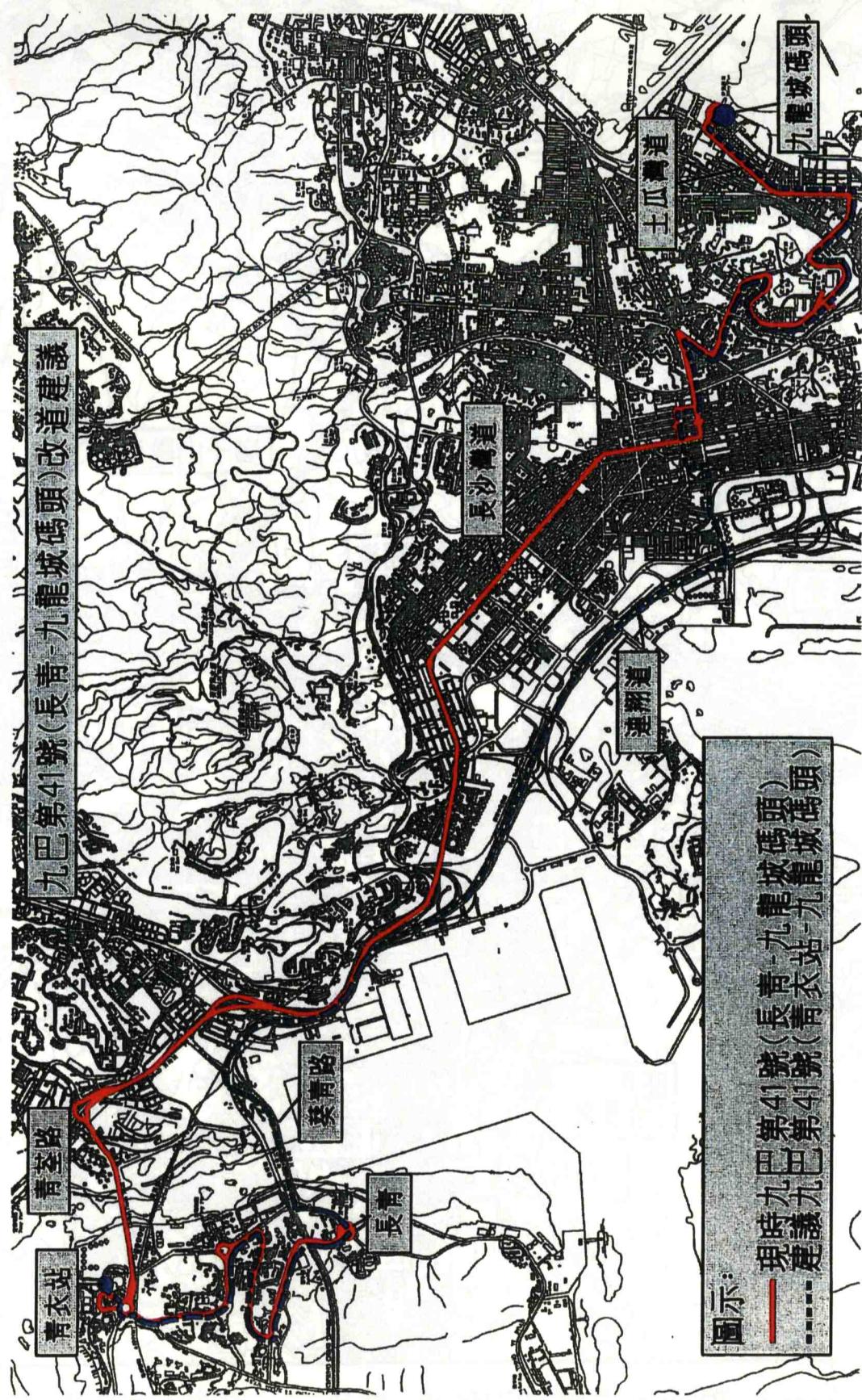




九巴 第86P號路線（恒安 - 長沙灣）改道建議



—現時九巴第86P號路線（恒安 - 長沙灣）
 ---建議九巴第86P號路線（恒安 - 深水步(欽州街)）



建議九巴 第 287X(博康 - 佐敦)(循環線)

