

2011 - 2012 年度黃大仙區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 -2012 年度黃大仙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 年度黃大仙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，如新增路線、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 10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) 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
黃大仙市區及過海路線

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	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	
2Q/11	3C	慈雲山(北) - 中港碼頭	9/10	9/10	1	11			12		-1	1		全線改以空調巴士行走。
4Q/11	5	富山 - 天星碼頭	7	7	2	16		1	17		-1	1		加強空調巴士服務。
1Q/11	7B	樂富 - 紅磡碼頭	12/13	12/13		6	1		5	2		-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。
2Q/11	7M	樂富 - 竹園邨(循環線)	10	10	1		1			2	-1		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。全線改以空調巴士行走。
2Q/11	10	彩雲 - 大角咀(循環線)	11/12	11/12		7	3		5	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。
4Q/11	11C	竹園邨 - 秀茂坪(上)	9/10	9/10	1	10			11		-1	1		全線改以空調巴士行走。
1Q/11	11D	樂富 - 觀塘碼頭	13/14	13/14	3	2		2	2	1	-1		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	2	1		4	1	-2	2		全線改以空調巴士行走。
3Q/11	14D	油塘 - 彩虹	-	-					2			2		開辦第14D號線在上午及下午特別時段途經油塘、藍田、秀茂坪、順利及彩虹。(見附件3)
3Q/11	15A	平田 - 慈雲山(北)	14-18	18-20		10			8			-2		調配車輛以開辦第14D號線。(見附件3)

二零一一年巴士路線發展計劃
黃大仙市區及過海路線

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	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	
2Q/11	16	藍田 (廣田邨) - 旺角 (柏景灣)	6/7	6/7	4	18		3	19		-1	1		加強空調巴士服務。
3Q/11	16	藍田 (廣田邨) - 旺角 (柏景灣)	6/7	6/7	3	19		1	21		-2	2		加強空調巴士服務。
2Q/11	103	蒲飛路 – 竹園	8-15	8-18		15			15			0		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、夏慤道、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			0		- 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
途經黃大仙的新界區路線

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	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		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	42C	長亨 - 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。
3Q/11	74A	太和 - 觀塘碼頭	15	15	2	3	4		1	8	-2	-2	4	遷移總站至九龍灣，加強74X號的服務，及全線改以空調巴士行走。(見附件6)。
3Q/11	74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	3/4	3/4		38			39			1		改善班次以配合74A號遷移總站的建議。
2Q/11	80	美林 - 觀塘碼頭	4/5	4/5	1	27			28		-1	1		全線改以空調巴士行走。
3Q/11	85C	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭	13	13		17			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)。
2Q/11	89C	恒安 - 觀塘 (翠屏道)	10/15	10/15		15			15					為配合欣安邨落成入伙，89C路線將改道行經欣安邨。

二零一一年巴士路線發展計劃
途經黃大仙的新界區路線

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	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	
3Q/11	258D	寶田 - 藍田站	7	7		17			17					由260P調配車輛增加特別班次由山景開出。(見附件8)。
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		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q/11	277X	聯和墟 - 平田	3/4	3/4		28			29			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
4Q/11	277X	聯和墟 - 平田	3/4	3/4		29			30			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q/11	796X	將軍澳公共運輸交匯處-尖沙咀(東)(康宏廣場)	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9)
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10)

二零一二年巴士路線發展計劃
黃大仙市區路線

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	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/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	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	2		2		1	3	-2	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
以黃大仙為終點站及途經黃大仙的新界區路線

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	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	
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。
1Q/12	80	美林 - 觀塘碼頭	4/5	4/5		28			29			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。
1Q/12	286M	馬鞍山市中心 - 鑽石山站 (循環線)	10	10		7			4	3		-3	3	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。

九巴服務重組建議 – 第 14D 及 15A 號線

I. 第 15A 號線現時及建議的服務詳情

第 15A 號線	現時的服務詳情	建議的服務詳情
終點站	平田—慈雲山(北)	平田—慈雲山(北)
繁忙時段班次	14-18 分鐘	18-20 分鐘
非繁忙時段班次	16-25 分鐘	20-27 分鐘
單程收費(空調)	\$5.0	不變
服務時間	上午 5 時 50 分至午夜 12 時 15 分	不變
車輛數目	10 部空調雙層巴士	8 部空調雙層巴士
現時乘客量	每天約 3,800 人次	-
繁忙時段乘客使用率	59%	79%
非繁忙時段乘客使用率	29%	40%

II. 建議的背景

第 15A 號線乘客量持續偏低，繁忙時段載客率為 59%。為有效運用資源，建議從第 15A 號線調配 2 部空調雙層巴士，以開辦一條新的巴士線(第 14D 號線)來往油塘及彩虹，為油塘、藍田、秀茂坪、四順至彩虹一帶的居民提供早上及下午特別時段服務。

III. 建議的內容

第 14D 號線的服務詳情如下：

第 14D 號線	油塘 — 彩虹
建議單程收費(空調)	\$5.0
服務時間	星期一至五(學校假期除外)，上下午各兩班 油塘及彩虹開出：早上 7 時 10 分 (實質時間有待確定) 油塘及彩虹開出：下午 4 時 30 分 (實質時間有待確定)
車輛數目	2 部空調雙層巴士

建議行車路線如下：

油塘總站開出	彩虹總站開出
欣榮街、茶果嶺道、高超道、鯉魚門道、啓田道、德田街、連德道、秀茂坪道、曉光街、秀明道、秀茂坪道、順安道、利安道、新清水灣道、清水灣道、龍翔道、斧山道、彩虹巴士總站。	太子道東、清水灣道、新清水灣道、利安道、順安道、秀茂坪道、秀明道、曉光街、秀茂坪道、連德道、德田街、啓田道、鯉魚門道、高超道、欣榮街。

IV. 建議的優點

- 每日早上及下午特別時段，提供連貫多個屋苑（包括油塘、藍田、秀茂坪、順利、順天、彩雲、彩虹）之間的巴士服務。
- 從乘客量偏低及使用率一向不高的路線調配資源開辦一條需求更殷切的路線，能有效運用路面空間及巴士資源。

V. 對乘客之影響

- 現時第 15A 號線的繁忙時段最高載客率為 59%，微調班次後該線仍有足夠載客空間吸納原來的乘客。

VI. 路線圖

請參閱附圖 A。

VII. 目標實施日期

二零一一年第三季

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

	現時情況	建議	
路線	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，達致更佳的乘客分流效果。
- 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 74A 號線

I. 第 74A 號線現時的服務詳情

路線	74A
終點站	太和 — 觀塘碼頭
班次	早上繁忙時間每 15 分一班
單程收費	\$7.1 (非空調) / \$9.2 (空調)
服務時間	早上 5 時 50 分至晚上 11 時 05 分
乘客使用量	平均每天約 2,000 名乘客
車輛數目	2 部非空調雙層巴士，3 部空調雙層巴士， 4 部空調單層巴士

II. 建議的內容

- 由於現時第 74A 與 74X 號線在觀塘的路線大部分重覆，故此我們建議把第 74A 號線在九龍市區的終點站改往啓業邨，並改道途經九龍灣商業區，以方便大埔區前往該區上班的乘客。
- 更改路線及總站後第 74A 號線的班次將維持不變。
- 改道後的路線：
 - 往啓業方向：寶雅路，汀角路，安慈路，安祥路，寶鄉橋，寶鄉街，廣福道，運頭街，南運路，達運路，運頭塘邨巴士總站，達運路，南運路，大埔道，源禾路，火炭路，大涌橋路，獅子山隧道公路，獅子山隧道，龍翔道，蒲崗村道交匯處，蒲崗村道，彩虹道，彩虹邨通道，太子道東，觀塘道，偉業街，啓祥道，宏光道，常悅道，宏照道
 - 往太和方向：宏照道，常悅道，宏光道，啓祥道，偉業街，觀塘道，龍翔道，斧山道，彩虹道，彩虹臨時巴士總站，彩虹道，斧山道，龍翔道，獅子山隧道，獅子山隧道公路，大涌橋路，火炭路，源禾路，大埔道，南運路，達運路，運頭塘邨巴士總站，達運路，南運路，運頭街，鄉事會街，寶鄉街，寶鄉橋，安祥路，安慈路，汀角路，大埔太和路，寶雅路

● 第 74A 號線建議的服務詳情

路線	74A
終點站	太和 — 啓業邨
班次	早上繁忙時間每 15 分一班
單程收費	\$9.2 (空調)
車輛數目	1 部空調雙層巴士， 8 部空調單層巴士

- 因應以上的改動，我們建議新增第 74A 與 74X 號線之間的巴士轉乘優惠（南行於彩虹邨通道近碧海樓，北行於新蒲崗四美街），方便乘客往返九龍灣/牛頭角/觀塘與沙田/大埔公路。建議的轉乘折扣如下：

轉乘組合	折扣額
74A (往九龍灣) > 74X (往觀塘碼頭)	\$5.5 (即扣除 74X 過大老山隧道後的分段車費)
74X (往大埔中心) > 74A (往太和)	\$8.8 (即扣除 74X 的收費)

- 同時，我們會因應第 74X 號線乘客需求的變化而增加一架巴士行走。

III. 建議的好處

- 為大埔區的乘客提供一條直接的路線往返九龍灣商業區。

IV. 對乘客之影響

- 更改總站至啓業邨後，約 64% 的乘客仍可使用第 74A 號線往來現時的目的地。
- 目前由九龍灣站至觀塘碼頭沿途使用 74A 號路線的乘客，則需要改乘第 74X 號線或使用新增設第 74A 與 74X 號線之間的轉乘。
- 可選擇的替代服務如下：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次	現時在建議轉乘位置的載客率
74X	大埔中心 – 觀塘碼頭	\$8.8	3分鐘	往觀塘方向：最高半小時的載客率約為74%

- 估計受影響而需要直接轉乘第 74X 號線或利用第 74X 與 74A 號線的轉乘的乘客人數約佔總客量的 36%，按方向的分佈如下：
 - 往觀塘碼頭方向：458 (佔該方向全日總乘客人數 1,228 的 37%)
 - 往太和方向：322 (佔該方向全日總乘客人數 933 的 35%)
- 因應以上的改動，我們亦建議增加一輛巴士行走 74X 號路線，以應付由第 74A 號線轉過來的乘客。

V. 路線圖

請參閱附圖 D。

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

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 <=> 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 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 F

VI. 目標實施日期

二零一一年第三季

服務重組建議 - 新巴第 796X 號線

I. 第 796X 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 - 尖沙咀(東)(康宏廣場)
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：

- 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 3 班單向服務，由日出康城經清水灣半島前往尖沙咀東。
- 延長第 796X 號線於星期一至六(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。
- 修改第 796X 路線往九龍方向於紅磡區之行車路線。
- 調整第 796X 號線於上午繁忙時間之班次及第 796S 號線之行車路線及班次，以便將資源調撥至第 796P 號線以及延長第 796X 路線。

詳情如下:

路線	建議詳情
第 796X 號線	- 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	- 於星期一至六上午繁忙時間開設 3 班特別班次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。 - 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 G

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	➤ 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。

V. 路線圖

請參閱附圖 H

VI. 建議實施日期

二零一一年 第二季

第14D號(油塘-彩虹)的建議路線



圖示

— 第14D號的建議路線

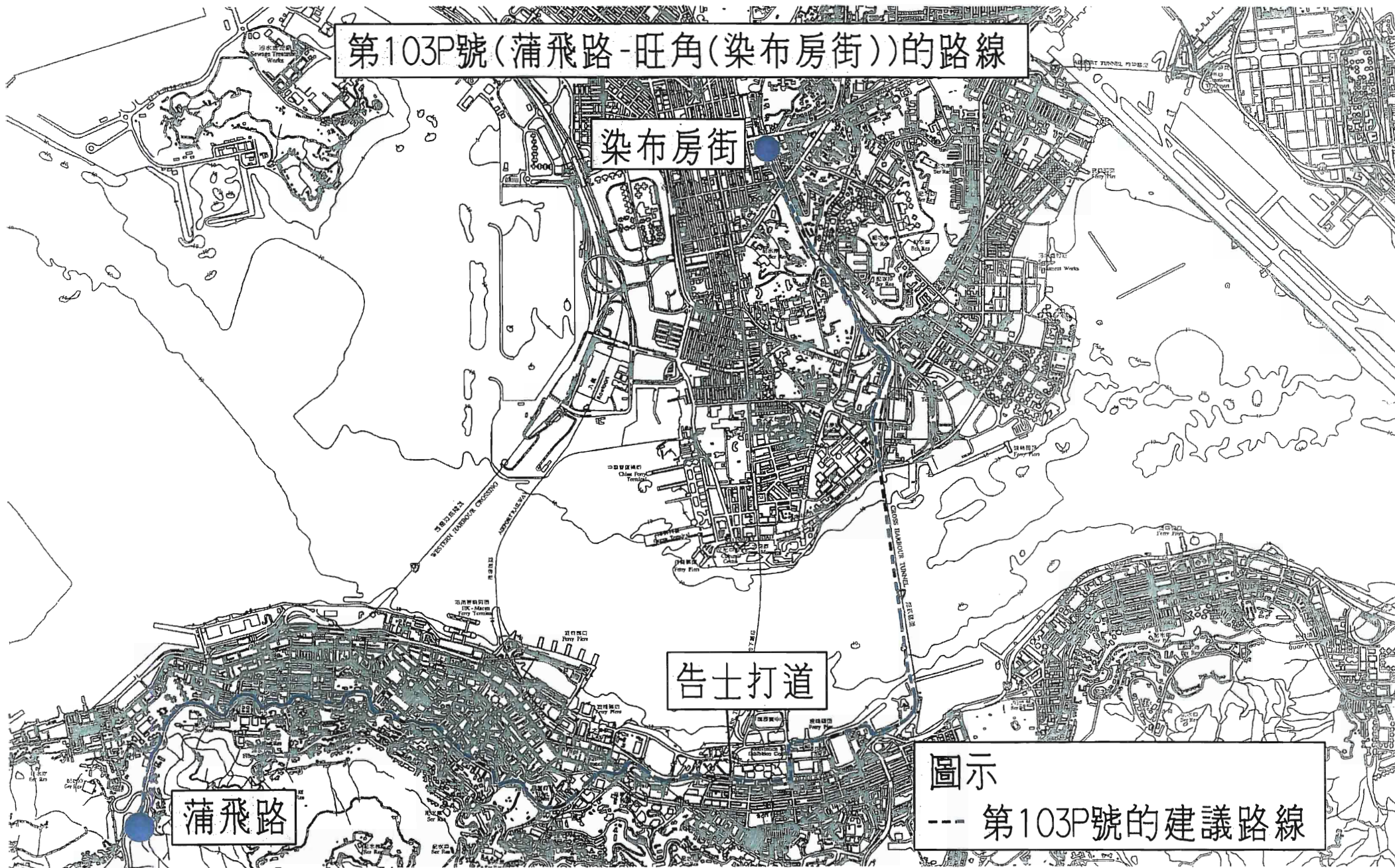
第103P號(蒲飛路-旺角(染布房街))的路線

染布房街

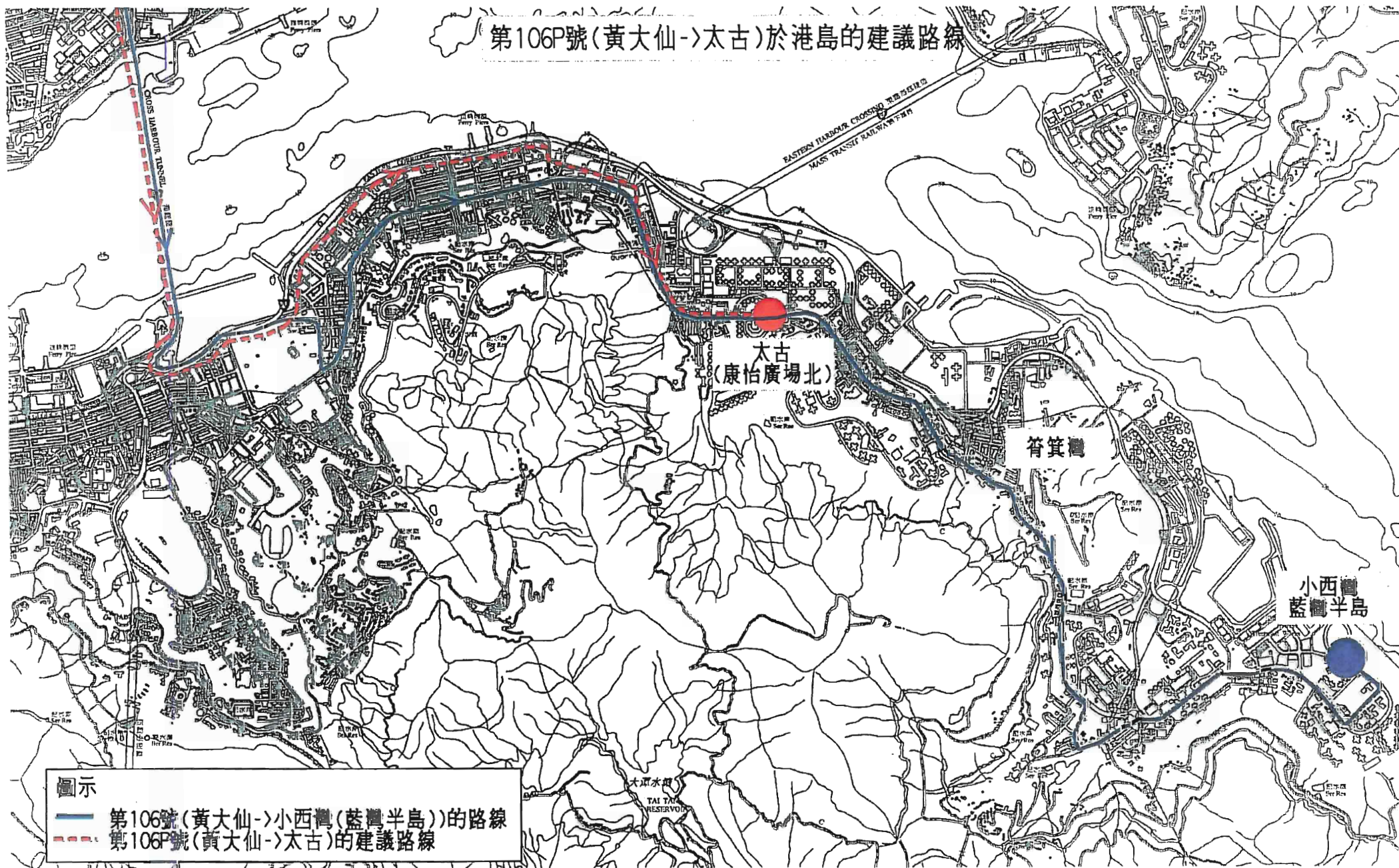
告士打道

蒲飛路

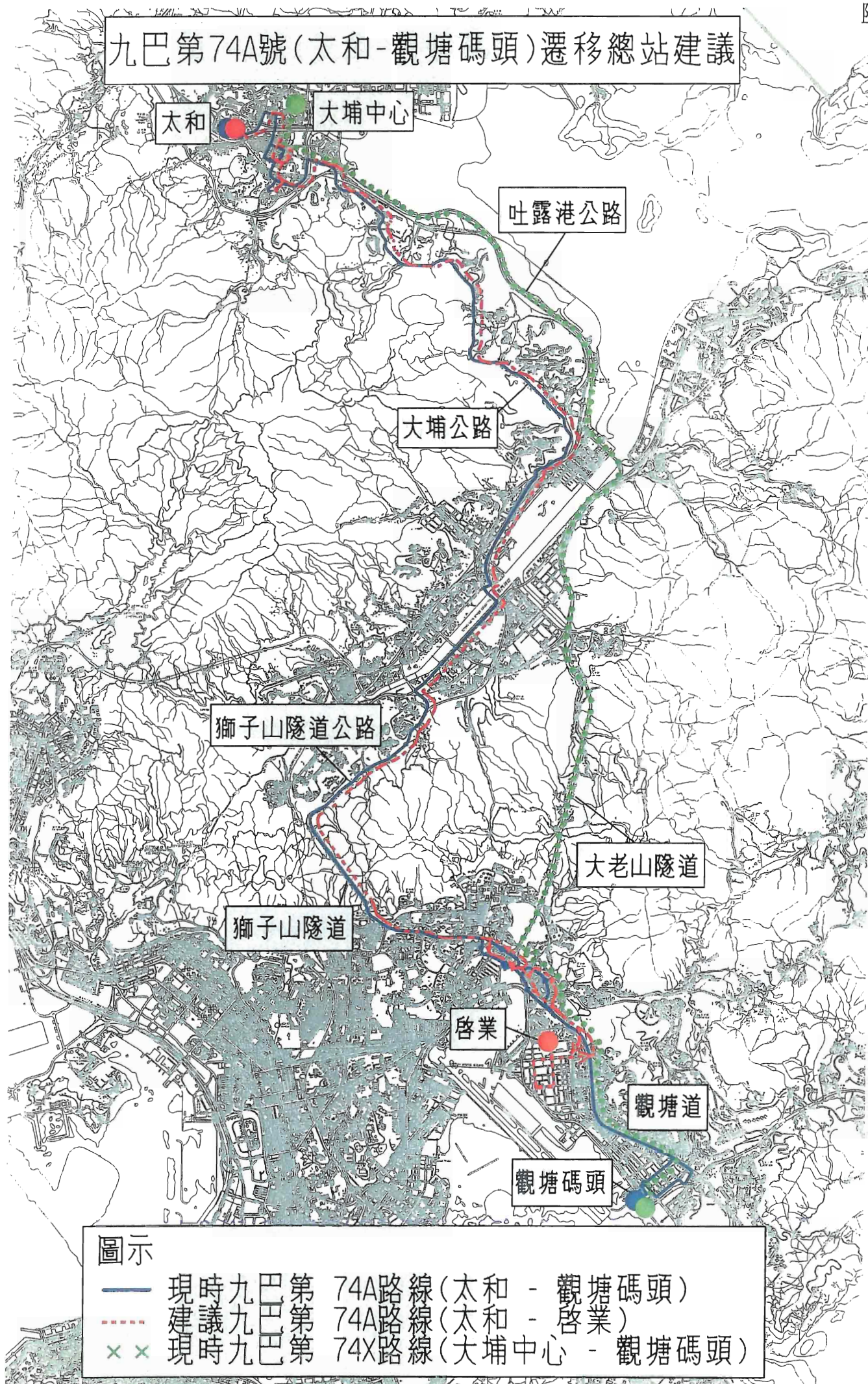
圖示
--- 第103P號的建議路線



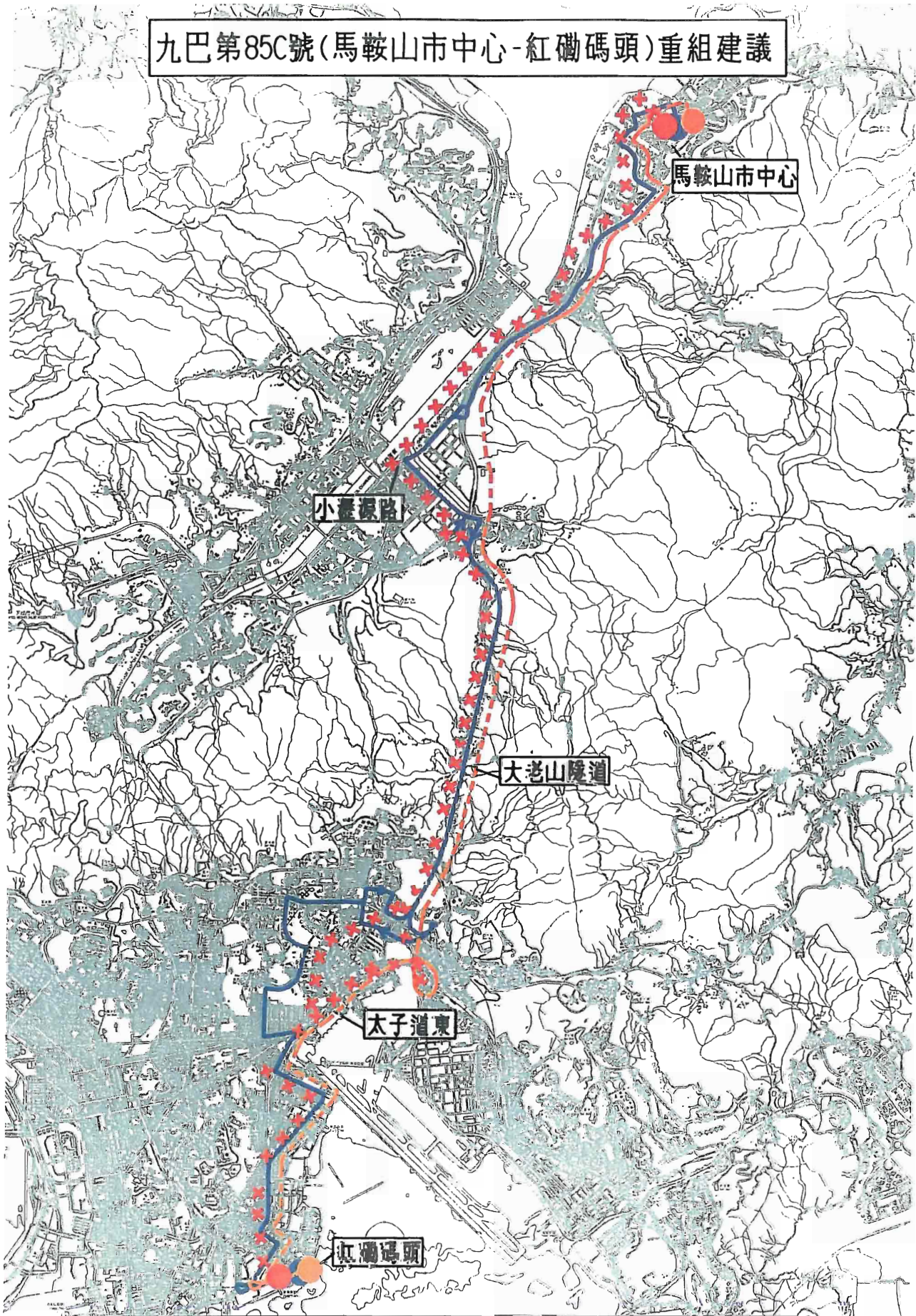
第106P號(黃大仙->太古)於港島的建議路線



九巴第74A號(太和-觀塘碼頭)遷移總站建議

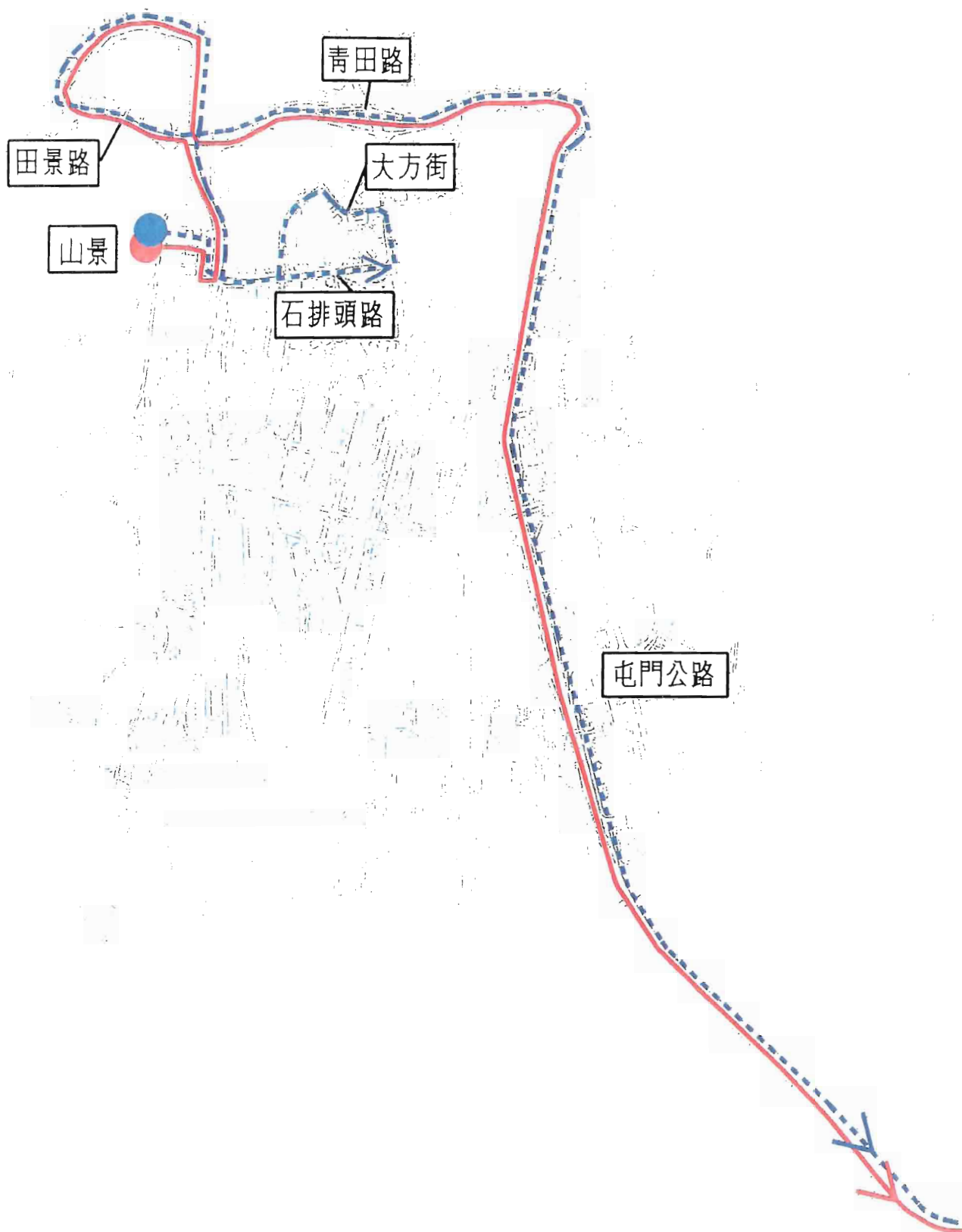


九巴第85C號(馬鞍山市中心-紅磡碼頭)重組建議

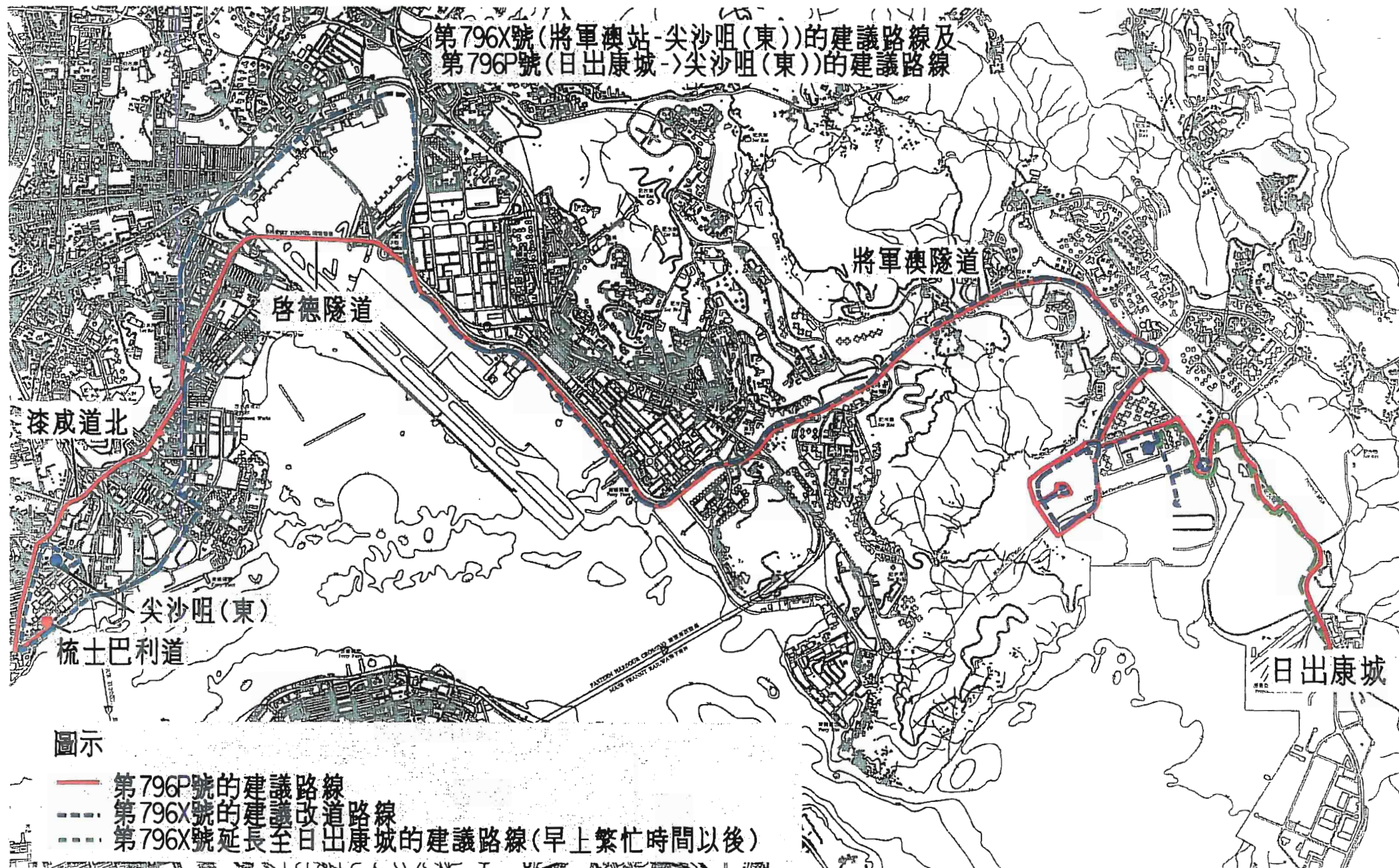


圖示

- 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 260P 號現時的行車路線
- - - 九巴第 258D 號建議特別班次
(山景往藍田鐵路站) 的行車路線



第N796號(將軍澳站-旺角(循環線))的建議修改路線

