

2011 - 2012 年度元朗區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度元朗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 及 2A，供各委員參閱。

3. 2011 - 2012 年度元朗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，如增加班次及更改路線，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、尖沙咀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 5 及附圖 1 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

二零一一年三月

二零一一年度巴士路線發展計劃
以元朗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	68M	元朗(西) - 荃灣站	4/5	4/5		16			21			5		視乎268B重組方案的結果，調配車輛增辦特別班次(68P)於早上繁忙時間由元朗公園開出，經十八鄉路前往荃灣站。而於下午繁忙時間則由荃灣站開出往元朗公園。現時早上繁忙時間由元朗公園開出的特別班次將會取消。請參閱附圖1。
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。
3Q11	76K	華明 - 朗屏邨	16-20	30		8			5			-3		因應乘客需求下降，分階段將班次調整為每半小時一班。請參閱附件3。
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，調配車輛至269D線以增加班次。請參閱附件4。
2Q11	268B	朗屏站 - 紅磡碼頭	12/13	-		13			4			-9		重組路線，保留4班特別班次於早上繁忙時間由朗屏站開出往紅磡碼頭。調配車輛至其他路線以增加資源運用效益。請參閱附件5。

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	268C	朗屏站 - 觀塘碼頭	5/6	5		20			22			2		視乎268B號的重組方案的結果，調配車輛增加班次。
2Q11	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	12	12		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。
1Q11	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。
3Q11	269D	天富 - 瀝源	5/6	5/6		17			18			1		視乎264M號行車路線重組方案的結果，調配車輛增加班次。
1Q11	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	4	3/4		28			29			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2Q11	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	3/4	3/4		29			30			1		視乎268B線重組方案的結果，調配車輛增加班次。
3Q11	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	9-12	9-12		28			29			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	
3Q11	969B	天水圍市中心 - 灣仔	上午9班 ; 下午3班	上午10班; 下午3班		7	1		8	1		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
途經元朗的新界區路線

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	
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。
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。

二零一二年巴士路線發展計劃
以元朗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	
4Q12	68X	洪水橋(洪元路) - 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。
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。
4Q12	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。
2Q12	276A	天恆邨 - 太平	5	5		26	1		27	1		1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q12	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	3/4	3/4		30			31			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
3Q12	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	9-12	9-11		29			30			1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

九巴更改服務建議 - 第 76K 號線

I. 第 76K 號線現時的服務詳情

路線	76K
終點站	華明 — 朗屏邨
班次	早上繁忙時間每 16-20 分鐘一班
單程收費	\$7.3 (空調)
服務時間	華明開：早上 5 時 50 分至晚上 11 時 20 分 朗屏邨開：早上 5 時 50 分至晚上 11 時 15 分
乘客使用量	平均每天約 3,350 名乘客
車輛數目	8 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 自從新田公路落成以來，九巴相繼開辦了多條來往上水和元朗之間的特快巴士服務，如 276、276P、276A 和 276B 等，逐步替代了第 76K 號線作為連接該兩區的主要功能。即使近年中港過境交通大幅增長而第 76K 號線亦途經落馬洲過境巴士站，可是其每天平均客量卻由 2007 年約 4,000 人次下跌了 17% 至 2010 年約 3,350 人次。
- 根據我們於 2010 年 9 月 13 日進行的乘客調查，第 76K 號線於最繁忙的一小時載客率為 43%，因此，我們建議把第 76K 號線的班次改為每半小時開出一班，以反映乘客需求。

路線	76K
終點站	華明 — 朗屏邨
班次	全日每半小時一班
單程收費	\$7.3 (空調)
服務時間	華明開：早上 6 時至晚上 11 時 30 分 朗屏邨開：早上 6 時至晚上 11 時 30 分
車輛數目	5 部空調雙層巴士

- 目前第 76K 號線主要服務青山公路及新潭路一帶的乘客往來元朗和上水粉嶺區，事實上，第 76K 號線的沿線亦有其他公共交通工具如專線小巴如下表：

路線	終點站	服務時間	班次 (分鐘)	全程收費
50A	上水站 - 古洞(南)	早上 5 時 40 分 - 晚上 10 時	10-15	\$4.4
50K	上水站 - 坑頭	上水站開：早上 4 時 45 分 - 凌晨 12 時 30 分 坑頭開：早上 4 時 55 分 - 凌晨 12 時 45 分	5-25	\$4.4

路線	終點站	服務時間	班次	全程收費
51K	上水站 - 河上鄉	上水站開：早上 5 時 45 分 - 凌晨 12 時 30 分 河上鄉開：早上 5 時 45 分 - 凌晨 12 時 40 分	7-20	\$4.7
605	麒麟村 - 上水站	麒麟村開：早上 6 時 30 分 - 晚上 8 時 40 分 上水站開：早上 6 時 50 分 - 晚上 9 時	22-25	\$5.5
75	元朗(福康街) - 落馬洲支線公共運輸交匯處	元朗開：早上 6 時 05 分 - 晚上 9 時 15 分 落馬洲支線口岸開：早上 6 時 35 分 - 晚上 10 時 55 分	15/20	\$7.0
76	元朗(福康街) - 小磡村	元朗開：早上 5 時 40 分 - 晚上 8 時 40 分 小磡村開：早上 6 時 - 晚上 9 時 10 分	15-20	\$5.5
77	天水圍 - 落馬洲(新田)公共運輸交匯處	天水圍開：早上 5 時 50 分 - 晚上 11 時 落馬洲開：早上 6 時 35 分 - 晚上 11 時 55 分	6-12	\$7.5
36	元朗(福康街) - 大生圍鄉公所	元朗開：早上 6 時 - 晚上 9 時 大生圍開：早上 6 時 - 晚上 9 時 15 分	10-15	\$6.3
37	元朗(福康街) - 攸潭尾村公所	元朗開：早上 5 時 45 分 - 晚上 9 時 攸潭尾開：早上 5 時 45 分 - 晚上 9 時 15 分	12-15	\$6.3
38	元朗(福康街) - 攸潭尾西(近何生農場)	元朗開：早上 6 時 - 晚上 9 時 攸潭尾西開：早上 5 時 50 分 - 晚上 9 時 15 分	10-15	\$6.3
603	元朗(鳳翔路) - 逢吉鄉	元朗開：早上 6 時 - 晚上 8 時 25 分 逢吉鄉開：早上 6 時 15 分 - 晚上 8 時 40 分	20-25	\$5.5

III. 建議的好處

- 更改第 76K 號線班次後所省下的資源可投放到北區或元朗區一些需求更殷切的巴士路線上。

IV. 對乘客之影響

- 現時第 76K 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為每半小時一班，乘客等候時間或會增加，但由於開出時間改為固定正點，乘客反而較容易掌握班次的安排，因應班次調整後，我們預計最繁忙的一小時載客率將會由 43% 增加至 63%。
- 另外，受影響的乘客亦可改用其他公共交通工具往返不同的目的地，詳情如下：

➤ 往元朗方向

上車站	落車站	受影人數	替代服務
華明至吳屋村	華明至吳屋村	642	70K
華明至吳屋村	上水站至朗屏邨		70K > 專線小巴或紅色小巴
上水站至朗屏邨	上水站至朗屏邨	1,229	專線小巴或紅色小巴

➤ 往粉嶺方向

上車站	落車站	受影人數	替代服務
朗屏邨至上水站	朗屏邨至上水站	1,812	專線小巴或紅色小巴
朗屏邨至上水站	上水官中至華明		專線小巴或紅色小巴 > 273A
上水官中至華明	上水官中至華明	60	273A

V. 目標實施日期

二零一一年第三季

九巴服務重組建議 – 第 264M 號線

I. 第 264M 號線現時的服务詳情

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	上午五時二十分至零晨零時三十五分
乘客使用量	平均每天約 5,950 名乘客
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。

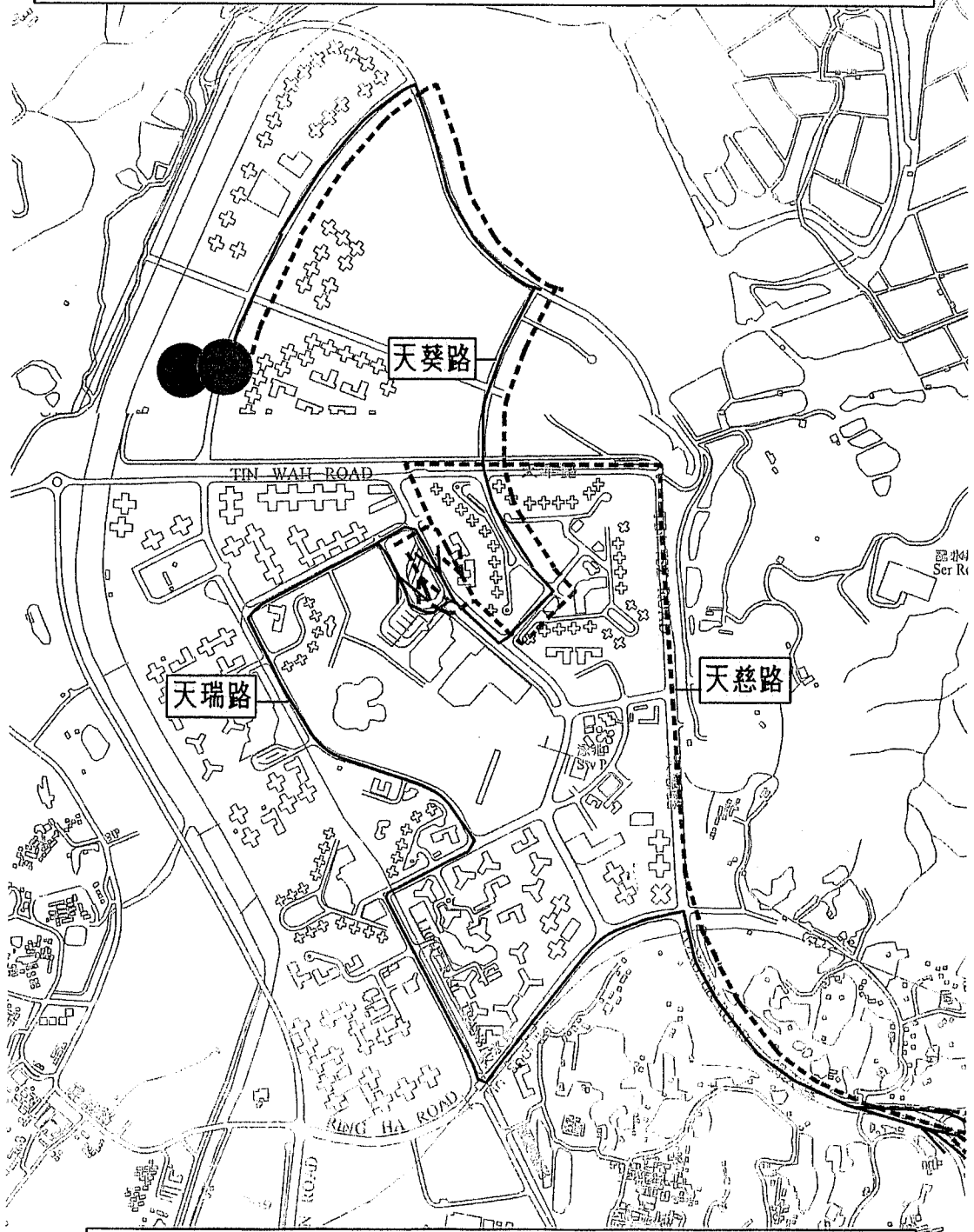
V. 路線圖

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B - 青衣站)改道建議



圖示
—— 現時九巴第264M號路線(天恩屯B - 青衣站)
----- 建議九巴第264M號路線(天恩屯B - 青衣站)

九巴服務重組建議 - 第 268B 號線

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

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. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 目標實施日期

二零一一年第二季

第68P號(元朗公園 - 荃灣站)的建議路線

元朗(西)

元朗公園

青朗公路

圖示

- 第68M號(元朗(西)-荃灣站)的路線
- 第68P號(元朗公園-荃灣站)的建議路線