

提出討論

2012 - 2013 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 2012 - 2013 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。

2012 - 2013 年度巴士路線發展計劃

2. 2012 - 2013 年度的巴士路線發展計劃，除了部份涉及小欖巴士轉乘站的路線外，已經初步擬定，現列於附件 1A、附件 1B、附件 1C、附件 1D 及附件 2A，供各委員參閱。本署現正與巴士公司積極研究小欖巴士轉乘站巴士路線安排，並在有需要時再諮詢九龍城區區議會。

3. 2012 - 2013 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，如增加班次及全面以空調巴士取替非空調巴士行走各路線（包括九巴第 1A 號、第 3C 號、第 5A 號、第 11 號、第 11D 號、第 16 號、第 30X 號、第 38 號、第 40 號、第 42 號及第 93K 號），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，巴士公司亦建議合併、縮短或更改一些現有路線，和增設巴士轉乘計劃，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 3-24 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. 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. 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。作爲參考基準，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 2012 - 2013 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一二年三月

二零一二年巴士路線發展計劃 九龍城區市區路線

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	
2012年 第二季	1A	秀茂坪(中) - 天星碼頭	5/6	5	1	24	0	1	25	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第二季	2A	樂華 - 美孚	7/8	7	0	18	0	0	19	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第二季	2B	竹園 - 長沙灣	-	-	0	5	0	0	5	0	0	0	0	調整星期六、日及公眾假期的班次。 (見附件3)
2012年 第二季	2C	又一邨 - 尖沙咀 (循環線)	13	11/12	0	6	0	0	7	0	0	1	0	與第203號線合併，第203號線將會取消。因應重組，新增第2C號與第1號/第1A號的巴士轉乘優惠。(見附件4)
2012年 第二季	5C	慈雲山(中) - 天星碼頭	4/5	5/6	0	27	0	0	27	0	0	0	0	在上午繁忙時間，增設特別路線第5P號，由慈雲山(中)往天星碼頭，不經雙鳳街及土瓜灣道。
2012年 第二季	5D	德福花園 - 紅磡(循環線)	-	-	0	3	1	0	3	1	0	0	0	取消星期六的服務。(見附件5)
2012年 第二季	6D	長沙灣(甘泉街) - 牛頭角	13	13	0	8	0	0	9	0	0	1	0	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
九龍城區市區路線

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	
2012年 第二季	6D	長沙灣(甘泉街) - 牛頭角	13	11	0	8	0	0	11	0	0	3	0	因應第40號線改行龍翔道的建議，第6D號線將延長至美孚，以方便第40號線的乘客轉乘第6D號線。而第6D號線亦會加派車輛，以配合乘客需求。(見附件6)
2012年 第二季	7B	樂富 - 紅磡碼頭	-	-	0	6	1	0	6	1	0	0	0	調整星期六、日及公眾假期的班次。 (見附件7)
2012年 第二季	8A	黃埔花園 - 尖沙咀 (循環線)	12/13	-	0	10	1	0	6	0	0	-4	-1	2號線總站由天星碼頭延長至海逸豪園，與8P號線合併。在早上繁忙時段提供由海逸豪園往天星碼頭的特別班次，並會提供即日回程折扣優惠。(見附件8)
2012年 第二季	8A	黃埔花園 - 尖沙咀 (循環線)	12/13	12/13	0	10	1	0	8	3	0	-2	2	如第2與第8P號線合併計劃未能落實，則第8A號線會將兩部空調雙層巴士更換為空調單層巴，以配合乘客需求。
2012年 第二季	15	平田 - 紅磡碼頭	8/9	8	0	15	0	0	16	0	0	1	0	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
九龍城區市區路線

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	
2012年 第二季	26	順天 - 尖沙咀東	6/7	6	0	17	0	0	18	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第二季	203	又一邨 - 尖沙咀(循環線)	12	-	0	0	7	0	0	0	0	0	-7	與第2C號線合併，第203號線將會取消。 因應重組，新增第2C號與第1號/第1A號 的巴士轉乘優惠。(見附件4)
2012年 第四季	212	黃埔花園 - 深水埗(東京街)	8	10	0	10	0	0	8	0	0	-2	0	在第2號線及第8P號線合併後，視乎乘客 需求，調整第212號線的班次。
2012年 第二季	224X	啓業 - 尖沙咀東(循環線)	-	-	0	5	0	0	5	0	0	0	0	調整星期六的班次。(見附件9)

二零一二年巴士路線發展計劃
以九龍城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	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	
2012年 第二季	41	長青 - 九龍城碼頭	15	16	0	10	0	0	8	0	0	-2	0	改道行經西九龍快速公路及遷移終點站（青衣站-愛民）。因應總站遷移，新增第41號與第18號/第45號線之間的巴士轉乘優惠。(見附件10)
2012年 第二季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	13/14	0	8	0	0	9	0	0	1	0	因應第41號改道及遷移總站建議，改善班次以配合乘客需求。
2012年 第二季	81M	新田圍 - 九龍塘(沙福道)	15	12	0	1	2	0	3	3	0	2	1	與第88M號線合併，改道行經顯徑街。調配車輛改善班次。(見附件11)
2012年 第一季	82M	廣源 - 九龍塘(沙福道)	15	15	0	4	4	0	2	6	0	-2	2	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。
2012年 第二季	85	火炭(山尾街) - 九龍城碼頭	10/11	9	0	11	0	0	13	0	0	2	0	與第85B號線合併，改善第85號與第81M/88M號的八達通轉乘優惠。調配車輛改善班次。(見附件12)
2012年 第二季	85B	秦石 - 九龍城碼頭	13/14	-	0	7	0	0	0	0	0	-7	0	與第85號線合併，改善第85號與第81M/88M號的八達通轉乘優惠。合併後第85B號線將會取消。(見附件12)
2012年 第二季	88M	顯徑 - 九龍塘(沙福道)	12/13	-	0	4	0	0	0	0	0	-4	0	與第81M號線合併，合併後第88M號線將會取消。(見附件11)

二零一二年巴士路線發展計劃
以九龍城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	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層		
2012年 第一季	230X	由 荃威花園 往 黃埔花園	早上 三班	早上 三班	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	改道行經梳士巴利道、紅磡繞道、仁勇街、紅磡南道、紅菱街、機利士南路及蕪湖街，以減少漆咸道南交通擠塞。所有現有的上落客站不受影響。
2012年 第二季	268B	朗屏站 - 紅磡碼頭	15	早上 四班	0	12	0	0	4	0	0	-8	0	重整路線，保留4班特別班次於早上繁忙時段由朗屏站開出往紅磡碼頭。 (見附件13)	

二零一二年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界區路線

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 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	
2012年 第二季	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	15	1	13	0	0	10	0	-1	-3	0	建議將第40號線改行龍翔道，而第6D號線亦延長至美孚方便原第40號線的乘客轉乘第6D號線。因應改道，新增第40號與第2A號/第6D號線之間的巴士轉乘優惠。(見附件6)
2012年 第二季	42C	長亨 - 藍田站	5	5	0	33	0	0	34	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第二季	81C	耀安 - 紅磡站	10	10/12	0	25	0	0	25	0	0	0	0	重整路線，建議將現有第81C、第81C(特別班次)及第81P號於早上繁忙時段重組成兩條路線，即第281X(耀安 - 尖東(麼地道))及第281B(石門 - 尖東(麼地道))。早上繁忙時段後（即早上10時後）由第81C號線提供服務，全日更改總站至尖東(麼地道)及繞經欣安邨以配合乘客需求。(見附件14)
2012年 第二季	270A	上水 - 九龍站	10	10	0	17	0	0	18	0	0	1	0	伸延路線至尖沙咀。(見附件15)
2012年 第二季	796C	將軍澳 - 南昌站	12-20	12-20	0	10	0	0	9	0	0	-1	0	終點站由南昌站改為蘇屋，並縮短行車路線。(見附件16)

二零一二年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界區路線

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 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	
2012年 第四季	A21	紅磡站 - 機場(地面運輸中心)	12- 15	12- 15	0	14	1	0	14	1	0	0	0	因深夜時份往機場的乘客量偏低，往機場方向的尾班車提早至晚上10時30分開出。(見附件17)
2012年 第四季	A22	藍田站 - 機場(地面運輸中心)	15- 20	15- 20	0	9	0	0	9	0	0	0	0	因深夜時份往機場的乘客量偏低，往機場方向的尾班車提早至晚上10時20分開出。(見附件17)
2012年 第三季	E23	慈雲山(南) - 機場(地面運輸中心)	12- 15	12- 15	0	16	0	0	16	0	0	0	0	往機場方向班次改由蒲崗村道直往彩虹道及太子道東，取消途經介乎蒲崗村道與四美街之間的一段彩虹道及新蒲崗公共交通總站。往市區方向的行車路線不變。(見附件18)
2012年 第三季	R22	迪士尼樂園 - 油塘	每日 2班	-	0	2	0	0	0	0	0	-2	0	現時R22號線每日於迪士尼樂園煙花匯演後開出2班車前往油塘。因乘客量偏低，建議取消路線。(見附件19)

二零一二年巴士路線發展計劃
九龍城區過海路線

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	
2012年第二季	101	觀塘(裕民坊) - 堅尼地城	3-5	3-5	0	45	0	0	46	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第三季	101	觀塘(裕民坊) - 堅尼地城	3-5	3-5	0	46	0	0	47	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第三季	106P	小西灣(藍灣半島) - 黃大仙 / 黃大仙 - 太古城	6班	7班	0	3	0	0	4	0	0	1	0	增加來往小西灣與黃大仙之間的第106P號特別班次，車輛資源由其他重整計劃騰出或由第106號線調配。
2012年第二季	109	何文田 - 中環(港澳碼頭)	8-13	8-13	0	11	0	0	11	0	0	0	0	由於第109號線於上午繁忙時間後乘客量持續偏低，建議改為只提供上午繁忙時間的服務。第113號線於上午繁忙時間後，將繞經何文田一帶，以配合乘客需求。(見附件20)
2012年第二季	113	彩虹 - 堅尼地城 (卑路乍灣臨時巴士總站)	6-15	6-15	0	21	0	0	16	0	0	-5	0	建議縮短第113號線的路線至中環(港澳碼頭)，車資由\$9.8下調至\$9.3，並增設第113號線與第101號 / 第104號線的轉乘優惠。(見附件20)

二零一二年巴士路線發展計劃
九龍城區過海路線

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	
2012年 第四季	115	九龍城碼頭 - 中環 (港澳碼頭)	4-15	4-15 及1班 由黃埔 開出的 特別班 次	0	15	0	0	16	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次，增加1班由黃埔開出的特別班次。
2012年 第二季	182P	沙田 (愉翠苑) - 中環 (港澳碼頭)	2班	2班	0	2	0	0	2	0	0	0	0	改行青沙公路及西區海底隧道，遷移總站至灣仔，並改名為982X號線。(見附件21)

二零一三年巴士路線發展計劃
九龍城區市區及過海路線

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	
2013年 第二季	5D	德福花園 - 紅磡 (循環線)	15	15	0	3	1	0	3	1	0	0	0	為配合啓德發展區一帶將落成住宅的乘客需求，建議第5D號線往紅磡方向改經啓東道。(見附件22).
2013年 第二季	5M	啓東道 - 坪石 (循環線)	-	4/5	0	0	0	0	0	5	0	0	5	為配合啓德發展區一帶將落成住宅的乘客需求，建議增設第5M號線。(見附圖O)
2013年 第二季	24	啓業 - 旺角 (循環線)	14/15	14/15	0	1	3	0	1	3	0	0	0	為配合啓德發展區一帶將落成住宅的乘客需求，建議第24號線改經啓東道。 (見附件23)
2013年 第一季	111	坪石 - 中環(港澳碼頭)	3-7	3-7	0	35	0	0	36	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	641	啓業 - 中環(港澳碼頭)	10/15	10/15	0	8	0	0	8	0	0	0	0	為配合啓德發展區一帶將落成住宅的乘客需求，建議第641號線延長至啓東道。 (見附件24)

九巴調整服務建議 – 第 2B 號線

I. 第 2B 號線現時的服務詳情

路線	2B
終點站	竹園邨 — 長沙灣
班次	18 - 25分鐘一班
單程收費	\$4.4
服務時間	早上5時40分 – 凌晨12時10分
乘客使用量	星期六、日及公眾假期 平均每天約 3,000 名乘客
車輛數目	5 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六、日及公眾假期的乘客量大幅下降，加上星期六、日及公眾假期早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠程度較低，乘客於該段時間較願意接受搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於 2011 年 6 月份內進行的乘客調查，第 2B 號線於星期六、日及公眾假期最繁忙一小時內的載客率為 46%。為更善用資源，現建議把第 2B 號線在星期六、日及公眾假期的班次更改為每 25 分鐘一班，服務時間如下：

路線	2B
終點站	竹園邨 — 長沙灣
班次	星期六、日及公眾假期 全日25分鐘一班
單程收費	\$4.4 (維持不變)
服務時間	早上5時40分 – 凌晨12時10分 (維持不變)

III. 建議的好處

- 調整第 2B 號路線星期六、日及公眾假期的服務後所省下的資源可投放到黃大仙區一些需求更殷切的巴士路線上。
- 更有效運用現有資源，紓緩票價壓力。

IV. 對乘客之影響

- 現時第 2B 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為 25 分鐘一班，乘客等候時間或會增加，但由於開出時間改為固定正點，乘客可較容易掌握班次的安排。

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴服務合併建議 -第2C及203號線

I. 第2C及203號線號線現時的服務詳情

路線	第 2C 號線	第 203 號線
終點站	又一村 - 尖沙咀 (循環線)	又一村 - 尖沙咀東 (循環線)
繁忙時間班次	13分鐘	12分鐘
單程收費	\$4.4	\$7.3
服務時間	每日 早上5時30分-晚上11時30分	星期一至六(公眾假期除外) 早上6時 - 晚上11時15分 星期日及公眾假期 早上7時 - 晚上11時15分
現時乘客量	每天約2,200人	每天約1,600人
最繁忙一小時的載客率	約26%	約34%
非繁忙時段的平均載客率	約18%	約26%
車輛數目	6部空調單層巴士	7輛空調單層巴士

II. 建議的內容

- 由於第2C號與203線的服務範圍有大部分重疊，為有效運用資源，建議第2C號與第203號線合併。
- 就第 2C 號線與第 203 號線合併後，大部分乘客可乘搭合併後的第 2C 號線前往目的地。合併後的服務詳情如下：

	合併後的第2C號線
終點站	又一村 - 尖沙咀東(麼地道) (循環線)
繁忙時段班次	11/12 分鐘
單程車費	\$4.4
服務時間	早上5時30分 - 晚上11時30分
車輛數目	7輛空調單層巴士

- 建議的行車路線如下：
麼地道，漆咸道南，梳士巴利道，彌敦道，加士居道，衛理道，窩打老道，染布房街，聯運街，弼街，洗衣街，太子道西，通菜街，界限街，大坑東道，達之路，桃源街，龍珠街，大坑東道，南山邨道，大坑西街，大坑東道，大坑東巴士總站，大坑東道，界限街，勵德街，太子道西，洗衣街，亞皆老街，染布房街，窩打老道，衛

理道，加士居道，佐敦道，彌敦道，梳士巴利道。

- 九巴會提供八達通轉乘優惠予第 2C 號線的乘客免費轉乘九巴第 1 及 1A 號線。

III. 建議的好處

- 原有第 2C 及 203 號線的乘客可享有更頻密班次，由每 13 分鐘及 12 分鐘一班加強至每 11/12 分鐘一班。
- 乘搭第 203 號往來旺角及尖沙咀的乘客車費將可將由\$7.3 下調至 \$4.4，節省\$3.9。如乘客選擇以轉乘第 1 及 1A 號線往來旺角至尖沙咀，其總車資(\$4.4-\$6.5)亦較現時乘搭第 203 號的車資少\$0.8-\$2.9。
- 第 2C 號與第 203 號合併後，每日可減少約 140 班巴士服務行走彌敦道，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. 對乘客的影響

- 約 1,000 位乘客(26%)不受影響，仍可乘搭合併後的第 2C 號線往返原本目的地；
- 約 430 位(11%)彌敦道沿途的乘客可改乘其他替代路線往返油尖區；
- 約 170 位乘客(4%)可利用新增設的八達通轉乘優惠，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 \$4.4	總車費 \$5.2
1A	總車費 \$4.4	總車費 \$4.6至\$6.5
建議轉乘地點	太子道西(近拔萃男書院)	通菜街(近旺角警署)

V. 路線圖

請參閱附圖 A

VI. 目標實施日期

二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第 5D 號線

I. 第 5D 號線現時的服务詳情

路線	5D
終點站	德福花園 — 紅磡 (循環線)
班次	15 - 20 分鐘一班
單程收費	\$5.2
服務時間	早上6時30分 – 早上10時 下午3時45分 – 晚上7時35分
乘客使用量	星期六平均每天約 950 名乘客
車輛數目	3 部空調雙層巴士 + 1 部空調單層巴士

II. 建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六、日及公眾假期的乘客量大幅下降，加上星期六、日及公眾假期早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠程度較低，乘客於該段時間較願意接受搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於 2011 年 10 月份內進行的乘客調查，第 5D 號線於星期六平均每班車的乘客只有約 19 人。為更善用資源，現建議取消第 5D 號線星期六的服務。

III. 建議的好處

- 取消第 5D 號線星期六的服務後所省下的資源可投放到觀塘區一些需求更殷切的巴士路線上。

IV. 對乘客之影響

- 現時乘搭第 5D 號線的乘客，可選擇乘搭以下交通工具：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	合共車費
九龍灣 / 麗晶 / 啓業 / 太子道東	土瓜灣 / 紅磡 / 黃埔	約950	九巴第13X號、第15號、第28號、第 224X號及第 297號	\$5.2 - \$8.9
			公共小巴	\$7.0

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 第 40 及 6D 號

第 40 及 6D 號現時的服務詳情

路線	6D	40
終點站	長沙灣(甘泉街) – 牛頭角	荃灣(如心廣場) – 麗港城
班次 (繁忙時間)	13 分鐘	12 分鐘
單程收費	\$5.2 (空調)	\$5.8 (非空調) / \$8.0 (空調)
服務時間	5 時 40 分至零時 20 分	5 時 45 分至零時 20 分
乘客使用量	● 平均每天約 6,050 名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 63% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 41%	● 平均每天約 10,500 名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 78% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 55%
車輛數目	8 部空調雙層巴士	1 部非空調雙層巴士及 13 部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第 40 號與第 6D 號由荔枝角青山道至東九龍牛頭角一段重疊。
- 近年東九龍發展蓬勃，為增強荃灣與東九龍的連繫，現建議將巴士路線第 40 號改行龍翔道。巴士路線第 6D 號亦將延長至美孚以方便原有第 40 號的乘客轉乘第 6D 號。
- 部份巴士路線第 40 號的車輛將調撥至第 6D 號以強化服務水平。

路線	6D	40
終點站	美孚 – 牛頭角	荃灣(如心廣場) – 麗港城
班次(繁忙時間)	11 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$5.2 (空調)	\$8.0 (空調)
服務時間	5 時 40 分至零時 20 分	5 時 45 分至零時 20 分
車輛數目	11 部空調雙層巴士	10 部空調雙層巴士

建議的好處

- 改行龍翔道後，巴士路線第 40 號將成為連接荃灣，美孚至東九龍的主幹巴士路線。乘客由荃灣市中心往東九龍的時間將由超過 78 分鐘縮減 15 分鐘至約 63 分鐘。由美孚往黃大仙更只需要約 15 分鐘。
- 改道後除了可縮減行車時間，減少分別 12 個（往麗港城方向）及 8 個（往荃灣方向）上落客站，亦同時令來往的班次變得更穩定。

- 來往荔枝角至九龍城的乘客可以較低車費（-\$2.8[往荔枝角方向]/-\$0.5[往九龍城方向]）選用班次更頻密的巴士路線第 6D 號。

對乘客之影響

- 來往荃灣至美孚及東九龍的乘客（約 2,100 人）可以縮短行車時間（減少 15 分鐘）。
- 約 22% 乘搭巴士路線第 40 號來往美孚至東九龍近牛頭角一帶的乘客，將可改乘延長後的巴士路線第 6D 號（全程車費為 \$5.2）。乘客需支付的車資將會減低由 \$0.5 至 \$3.4 不等。
- 約 50% 乘客需要利用新增的八達通轉乘優惠轉乘指定的其他九巴服務：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
40 轉乘 2A 4% (350 人)	乘客以八達通咭乘搭第 40 號，並於指定時限內轉乘第 2A 號（美孚 - 樂華），即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠可高達 \$5.2。	乘客可於美孚總站/分站轉乘指定路線	視乎乘客上車地點 -\$1.2 或 與現時同價
40 轉乘 6D 45% (4,300 人)	乘客以八達通咭乘搭第 40 號，並於指定時限內轉乘第 6D 號（牛頭角 - 甘泉街），即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠可高達 \$5.7。	乘客可於美孚總站/分站轉乘指定路線	視乎乘客上車地點 -\$0.6 或 與現時同價

- 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
6D	美孚 - 牛頭角	\$5.2	11	班次更頻密。在巴士路線第 40 號改行龍翔道時會增加 3 部車輛，足以接載原有第 40 號約 22% (2,100 人) 的乘客。
2A	樂華 - 美孚	\$5.2	7/8	現時服務水平足以接載原有第 40 號約 8% (780 人) 的乘客。
11D	樂富 - 觀塘碼頭	\$4.6	14/15	

- 為方便更多乘客可以利用新的巴士路線第 40 號，九巴會積極考慮增設八達通轉乘計劃以方便荃景圍，荃灣西，海濱花園，梨木樹，象山，石蔭，安蔭，石籬一帶的居民。

路線圖

請參閱附圖 B

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第 7B 號線

I. 第 7B 號線現時的服務詳情

路線	7B
終點站	樂富 – 紅磡碼頭
班次	12/13- 20/25 分鐘
單程收費	\$5.2
服務時間	早上 6 時 – 凌晨 12 時 10 分
乘客使用量	星期六、日及公眾假期 平均每天約 4,300 名乘客
車輛數目	6 部空調雙層巴士 1 部空調單層巴士

II. 建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六的乘客量大幅下降，加上星期六早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠程度較低，乘客於該段時間較願意接受搭乘其他路線前往目的地。
- 而第 7B 號線主要是在繁忙時段接載中小學生到區內的學校，由於星期六、日及公眾假期為學校假期，故第 7B 號線的乘客需求較星期一至五為低。
- 根據巴士公司於 2011 年 4 月份內進行的乘客調查，第 7B 號線於星期六、日及公眾假期最繁忙半小時內的載客率為 32%。為更善用資源，現建議把第 7B 號線星期六、日及公眾假期的班次更改為每 20-25 分鐘一班，服務時間如下：

路線	7B
終點站	樂富 – 紅磡碼頭
班次	星期六、日及公眾假期 全日 20-25 分鐘一班
單程收費	\$5.2 (維持不變)
服務時間	早上 6 時 – 凌晨 12 時 10 分 (維持不變)

III. 建議的好處

- 實施是項建議除可更有效運用現有資源外，亦可減輕載客率較低的巴士路線途經紅磡一帶所造成的交通負荷，同時可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

IV. 對乘客之影響

- 現時第 7B 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為 20-25 分鐘一班，乘客等候時間或會增加，但由於開出時間相對穩定，乘客可較容易掌握班次的安排。

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

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	\$4.4	\$3.9
服務時間	早上 5 時 30 分至 凌晨 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 10,500 人	每天約 3,000 人
最繁忙一小時的載客率	約 82%	約 71%
非繁忙時段的平均載客率	約 39%	約 15%

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	\$4.4 (蘇屋 - 海逸豪園) \$3.9 (尖沙咀往海逸豪園)
服務時間	早上 5 時 30 分至凌晨 12 時 35 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

- 早上繁忙時段會提供由海逸豪園往尖沙咀 8P 的特別班次：

路線	8P
終點站	海逸豪園 - 尖沙咀
繁忙時段班次	12/13 分鐘
單程車費	\$3.9
服務時間	早上 8 時 - 9 時

- 九巴會提供即日回程折扣優惠(\$0.5)予第 2 號線使用八達通的乘客
(由海逸豪園往尖沙咀\$4.4, 再由尖沙咀返回海逸豪園 分段收費 \$3.9)

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 15%原有 8P 號線的乘客，由海逸豪園往尖沙咀方向，在去程時需支付較高車費(由現時\$3.9 增加至\$4.4)。然而，乘客在回程時可享有\$0.5 的即日回程折扣優惠，來回程總車費不變；
- 除乘搭合併後的 2 號線外，約 17%乘客仍可選擇第 8A 號線(車費為\$3.9)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\$3.9 乘搭第 2/ 8A 號線，車費不變。

V. 路線圖 請參閱附圖 C。

VI. 建議實施日期 二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第 224X 號線

I. 第 224X 號線現時的服務詳情

路線	224X
終點站	啓業 — 尖沙咀東 (循環線)
班次	12/13 – 14/15 分鐘一班
單程收費	\$6.8
服務時間	早上7時 – 早上10時 下午4時15分 – 晚上8時15分
乘客使用量	星期六平均每天約 1,100 名乘客
車輛數目	5 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六的乘客量大
幅下降，加上星期六早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠
程度較低，乘客於該段時間較願意接受搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於 2011 年 6 月份內進行的乘客調查，第 224X 號線於星期六最繁忙
一小時內的載客率為 44%。為更善用資源，現建議把第 224X 號線星期六的班次更
改為每 20 分鐘一班，服務時間如下：

路線	224X
終點站	啓業 — 尖沙咀東 (循環線)
班次	星期六 全日 20 分鐘一班
單程收費	\$6.8 (維持不變)
服務時間	早上7時 – 早上10時 下午4時15分 – 晚上8時15分 (維持不變)

III. 建議的好處

- 調整第 224X 號線於星期六的班次後所省下的資源可投放到觀塘區一些需求更殷切
的巴士路線上。
- 實施是項建議除可減輕載客率較低的巴士路線途經繁忙路段(如彌敦道)所造成的交
通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

IV. 對乘客之影響

- 現時第 224X 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為 20 分鐘一班，乘客等候
時間或會增加，但由於開出時間改為固定正點，乘客可較容易掌握班次的安排。

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 第 41 號改行西九龍快速公路

第 41 號現時的服務詳情

路線	41
終點站	長青 — 九龍城碼頭
班次 (繁忙時間)	15 分鐘
單程收費	\$7.6
服務時間	5 時 20 分至零時 05 分
乘客使用量	● 平均每天約 5,491 名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率 65% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 29%
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第 41 號改為行走西九龍快速公路以服務青衣來往旺角及何文田一帶的乘客。
- 經過去年的相關區議會諮詢，九巴回應各議員的意見，微調改道方案。
- 建議行車路線：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，西九龍快速公路，連翔道，東京街西，通州街，西九龍走廊，太子道西，荔枝角道，上海街，旺角道，洗衣街，亞皆老街，窩打老道，培正道，佛光街，忠孝街。
- 全程行車較現時減少約 5.3 公里(由 21.8 公里減少至 16.5 公里)；同時行車時間亦會由 82 分鐘減至 65 分鐘。
- 巴士路線第 41 號改道後，部份現時由美孚/深水埗一帶前往亞皆老街至九龍城的乘客需改乘巴士路線第 45 號。因此建議在巴士路線第 41 號實施改道的同時調撥一部車輛至巴士路線第 45 號。

路線	41	45
終點站	青衣站 — 愛民	麗瑤 — 九龍城碼頭
班次(繁忙時間)	16 分鐘	13/14 分鐘 (現時為 15 分鐘)
單程收費	\$7.6	\$6.2
服務時間	5 時 20 分至零時 05 分	5 時 45 分至 23 時 55 分
車輛數目	8 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士 (現時為 8 部)

建議的好處

- 改行西九龍快速公路及西九龍走廊後，巴士路線第 41 號將成為連接青衣至旺角的特快巴士路線。乘客由青衣來往旺角的時間將大大縮減 17 分鐘。由青衣南來往旺角的行車時間預計只需要約 16/17 分鐘。
- 改道後除了可縮減行車時間，亦同時令來往的班次變得穩定。
- 來往青衣至西九龍一帶的乘客可以改乘其他九巴服務，如巴士路線第 41A 號（長安 - 尖沙咀東）、第 42A 號（長亨 - 佐敦（渡華路））、第 43C 號（長康 - 維港灣）及第 44 號（青衣邨 - 旺角東站）。各線之車費均較巴士路線第 41 號的為低（\$5.7 - \$7.1），同時班次亦較繁密（繁忙時段班次 4/5-12 分鐘）。
- 來往美孚至九龍城的乘客可以選用較低車費及改善班次的巴士路線第 45 號，繁忙時間班次由 15 分鐘一班增加至 13/14 分鐘一班。視乎九龍區乘客的起終點，亦可選用巴士路線第 6C 號（美孚 - 九龍城碼頭）或第 6F 號（麗閣 - 九龍城碼頭）來往九龍城，或第 18 號（南昌站 - 愛民（循環線））來往何文田。

對乘客之影響

- 來往青衣至旺角的乘客可以縮短行車時間（減少 17 分鐘）；
- 約 64% 巴士路線第 41 號的乘客將可改乘其他九巴路線。乘客需支付的車資將會減低 \$0.5 至 \$1.9；
- 約 10% (546 名) 的乘客需要利用新增的八達通轉乘優惠轉乘指定的其他九巴服務：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	節省車費
41 轉乘 18/45	乘客以八達通咭乘搭第 41 號，並於指定時限內轉乘第 18 號或第 45 號，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠可高達 \$6.2。	與現時同價

- 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
6C	美孚 - 九龍城碼頭	\$5.2	5/6	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第 41 號的乘客。
6F	麗閣 - 九龍城碼頭	\$4.4	13/14	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第 41 號的乘客。

18	南昌站 – 愛民(循環線)	\$4.4	11	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第41號的乘客。
41A	長安 – 尖沙咀東	\$7.1	7/8	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第41號的乘客。
42A	長亨 – 佐敦(渡華路)	\$6.1	4/5	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第41號的乘客。
44	青衣邨 – 旺角東站	\$5.7	12	班次更頻密。現時服務水平足以接載原有巴士路線第41號的乘客。
45	麗瑤 – 九龍城碼頭	\$6.2	15	現時繁忙時段載客率約61%。在增加班次後，服務水平足以接載原有巴士路線第41號的乘客(九龍段於美孚至長沙灣一帶往何文田的乘客)。

路線圖

請參閱附圖 D

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 合併第81M號及第88M號

第81M號及第88M號現時的服務詳情

路線	81M	88M
終點站	新田圍 - 九龍塘 (沙福道)	顯徑 - 九龍塘 (沙福道)
繁忙時間班次	15分鐘	12/13分鐘
單程收費	\$4.6	\$4.6
服務時間	新田圍開： 早上5時40分至零晨12時正 九龍塘鐵路站開： 早上6時10分至零晨12時25分	顯徑開： 早上5時40分至晚上11時55分 九龍塘鐵路站開： 早上6時05分至零晨12時25分
乘客使用量	● 平均每天約1,405名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：38% ● 非繁忙時段乘客率：25%	● 平均每天約2,504名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：43% ● 非繁忙時段乘客率：18%
車輛數目	1部空調雙層巴士， 兩部空調單層巴士	4部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第81M號及第88M號路線甚為重疊，兩路線皆途經田心、隆亨邨，而兩線在九龍的路線亦完全一樣。再加上馬鐵自2003年起投入服務，區內乘客的乘車模式已改變，因此，兩路線的乘客量持續偏低。所以，為了善用資源，提高營運效益，現建議合併兩路線。
- 為減低對現有乘客之影響，建議九巴巴士路線第81M號改經顯徑街。
- 受影響巴士路線的服務詳情如下：

路線	81M
終點站	新田圍 - 九龍塘 (沙福道)
繁忙時段班次	12分鐘
單程收費	\$4.6
服務時間	新田圍開： 早上5時40分至零晨12時正 九龍塘鐵路站開： 早上6時10分至零晨12時25分
車輛數目	3部空調雙層巴士，3部空調單層巴士

行車路線如下：

往九龍塘鐵路站：

新田圍邨連接路、沙田頭路、車公廟道、顯徑街、富健街、田心街、紅梅谷道、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、歌和老街、根德道、沙福道、添福道

往新田圍：

沙福道、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、紅梅谷道、田心街、富健街、顯徑街、車公廟道、沙田頭路、新田圍邨連接路

建議收費維持不變：

全費：\$4.6

建議的好處

- 可享用合併後更頻密的班次，九巴巴士路線第81M號由15分鐘增強至12分鐘。
- 新增直接巴士路線來往新田圍及顯徑。

對乘客之影響

- 所有受影響乘客皆可以乘搭改道後的巴士路線第81M號。

路線圖

請參閱附圖E

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 合併第85號與第85B號

第85號及第85B號現時的服務詳情

路線	85	85B
終點站	火炭(山尾街) - 九龍城碼頭	秦石 - 九龍城碼頭
繁忙時間班次	10/11分鐘	13/14分鐘
單程收費	\$6.1	\$6.1
服務時間	火炭(山尾街)開： 早上5時40分至晚上11時10分 九龍城碼頭開： 早上6時30分至凌晨12時	秦石開： 早上5時30分至晚上11時33分 九龍城碼頭開： 早上6時20分至凌晨12時20分
乘客使用量	● 平均每天約8,313乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：66% ● 非繁忙時段乘客率：34%	● 平均每天約4,085乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：65% ● 非繁忙時段乘客率：25%
車輛數目	11部空調雙層巴士	7部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第85號及第85B號路線重疊，兩路線皆途經大圍。而九龍區的路線則完全相同。因此，此路線的乘客量持續偏低。所以，爲了善用資源，現建議取消巴士路線第85B號，並將部份資源加強巴士路線第85號的服務。
- 更改後的巴士路線第85號服務詳情如下：

路線	85
終點站	火炭(山尾街)至九龍城碼頭
繁忙時段班次	9分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	火炭(山尾街)開： 早上5時40分至晚上11時10分 九龍城碼頭開： 早上6時30分至凌晨12時
車輛數目	13部空調雙層巴士

- 為減低對現有乘客之影響，建議改善第85號與第81M號（新田圍 - 九龍塘(沙福道)）／第88M號（顯徑 - 九龍塘(沙福道)）的八達通轉乘優惠。詳情如下：

第一程 路線	目的地	車費	第二程 路線	目的地	車費	轉乘車 費折扣	總車費	轉乘地點
81M/ 88M	九龍塘	\$4.6	85	九龍城 碼頭	\$6.1	\$5.0	\$5.7	世界花園
85	火炭	\$6.1	81M/ 88M	新田圍 / 顯徑	\$4.6	\$4.6	\$6.1	世界花園

建議的好處

- 現時巴士路線第85號及第85B號的乘客可享用更頻密的班次，繁忙時間班次分別由10/11分鐘及13/14分鐘增強為9分鐘。
- 由新田圍／顯徑往九龍城的乘客使用改善的巴士轉乘計劃由第81M號／第88M號 轉乘 第85號，總車費較現時乘搭第85B號為低。
 - 往九龍城方向：由第81M號／第88M號 轉乘 第85號：總車資\$5.7(節省7%)

對乘客之影響

- 可選擇的替代服務：

起點/終點	替代路線	收費	乘客數目
大圍 - 九龍	85	\$6.1	2,034
顯徑 - 新田圍	87B (新田圍 - 大角咀(維港灣))	\$6.1 / \$5.2	175
新田圍 - 九龍	81M 轉乘 85	\$6.1	498
顯徑 - 九龍	88M 轉乘 85	\$6.1	1,378

路線圖

請參閱附圖F

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 第 268B 號更改為上午繁忙時間特別班

第 268B 號現時的服务詳情

路線	268B
終點站	朗屏鐵路站 – 紅磡碼頭
繁忙時間班次	每 15 分鐘一班
單程收費	\$17.0
服務時間	每日早上 5 時 30 分至凌晨 12 時 50 分
乘客使用量	● 平均每天約 3,880 名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客量: 64% ● 非繁忙時段乘客量 41%
車輛數目	12 部空調雙層巴士

建議的內容

- 自 2009 年港鐵九龍南線通車後，巴士路線第 268B 號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 號線將改為上午繁忙時段服務，在平日早上七時三十分至八時三十分由朗屏鐵路站開出，按現時第 268B 號線的行車路線前往紅磡碼頭，每 20 分鐘一班，共四班。
 - 視乎重組後的載客量，九巴會考慮加強巴士路線第 269B 號（天水圍市中心 - 紅磡碼頭）傍晚的回程服務。

建議的好處

- 減少行走於彌敦道及元朗大馬路低使用量的路線及班次，以改善空氣質素及路面交通情況。
- 重整巴士路線第 268B 號的班次後所省下的資源可投放到元朗區內一些需求更殷切的巴士路線上。

對乘客之影響

- 巴士路線第 268B 號改為上午繁忙時段服務後，乘客可於大欖隧道轉乘巴士路線第 269B 號（天水圍市中心 - 紅磡碼頭），詳情如下：

起點/終點	替代路線	收費	乘客數目
由 元朗 往 紅磡	268B (元朗公園早上特別班)	\$17.0	250
大欖隧道 來往 紅磡	269B	\$17.0	502

元朗 來往 紅磡	68M (元朗(西) - 荃灣站)、 264M (天恩邨 - 青衣站) 或 268C (朗屏站 - 觀塘碼頭) 轉乘 269B	\$17.0	2,775
元朗 來往 大欖隧道	68M、 68X (洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路))、 264M、 268C或 269D (天富 - 瀝源)	\$9.1 \$13.0 \$10.0 \$17.0 \$15.0	353

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 第81C號及第81P號

第81C號現時的服務詳情

路線	81C	81C (特別班次)	81P
終點站	耀安 - 紅磡站	由 耀安 往 紅磡站 (不經沙田)	由 沙田圍 往 尖沙咀
繁忙時間班次	9-10分鐘	10分鐘	20-30分鐘
單程收費	\$8.1	\$8.1	\$7.1
服務時間	耀安開： 早上5時30分至 晚上11時20分 紅磡站開： 早上6時35分至晚上12 時35分	耀安開： 早上7時25分至 早上8時15分	沙田圍開： 早上5時35分及 早上7時正至 早上10時30分
乘客使用量	● 平均每天約11,700名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：73% ● 非繁忙時段乘客率：57%	● 平均每天約700名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：84%	● 平均每天約700名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：71%
車輛數目	25部空調雙層巴士		

建議的內容

- 建議於平日上午繁忙時段，將上述三種服務重組成兩條路線，服務詳情如下：

路線	281X	281B
終點站	耀安 - 尖東(麼地道)	石門 - 尖東(麼地道)
繁忙時段班次	12分鐘	10分鐘
單程收費	\$8.1	\$7.1
服務時間	早上5時30分至早上10時正	早上5時45分至早上10時正
車輛數目	12部空調雙層巴士	13部空調雙層巴士

行車路線如下：

281X號線（耀安 – 尖東（麼地道））

耀安邨通道、恆康街、西沙路、恆耀街、恆泰路、恆輝街、寧泰路、保泰街、寧泰路、恆泰路、恆信街、富安花園巴士總站、恆信街、亞公角街、石門交匯處、大老山公路、沙瀝公路、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、彌敦道、梳士巴利道

281B號線（石門 – 尖東（麼地道））

安明街、安耀街、安心街、大涌橋路、車公廟道、紅梅谷道、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、彌敦道、梳士巴利道

- 早上繁忙時間之後，將如現時情況一樣，由第81C號提供服務，並全日更改總站至尖東（麼地道）及繞經欣安邨

建議的好處

- 約四成來由馬鞍山往九龍的乘客，其行車時間可縮短約15分鐘
- 擴大服務範圍至欣安邨及碩門邨

對乘客之影響

起點/終點	替代路線	收費	乘客數目
馬鞍山 – 乙明邨 ／大圍 (早上繁忙時段)	85K (恆安 – 沙田站)	\$4.6	150
	86C (利安 – 長沙灣)	\$8.1/\$5.7	
	86K (錦英苑 – 沙田站)	\$5.4	
	港鐵	\$3.2-\$5.8	
來往紅磡站／理工大學	步行	-	400

路線圖

請參閱附圖G

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務重組建議 – 第 270A 號伸延至尖沙咀

第 270A 號現時的服務詳情

路線	270A (全日服務)	270A (特別班次)	270P (特別班次)
終點站	上水 - 九龍站	上水 - 中港碼頭	由 上水 往 中港碼頭
班次	繁忙時間每 9/10 分一班	早上繁忙時間每 20 分一班 晚上繁忙時間每 30 分一班	早上繁忙時間每 15 分一班 (共兩班)
服務時間	上水開：早上 5 時 30 分至 下午 11 時正 九龍鐵路站開：早上 6 時 15 分至凌晨 12 時 20 分	上水開：早上 6 時 40 分至 早上 8 時 20 分 中港碼頭開：晚上 6 時正及 6 時 30 分	上水開：早上 7 時 15 分及 早上 7 時 30 分 (星期一至六，公眾假期除 外)
單程收費	\$13.5	\$13.5	\$13.5
乘客使用量	平均每天約 7346 名乘客		平均每天約 130 名乘客
車輛數目	7 輛空調雙層巴士	8 輛空調雙層巴士	兩輛空調雙層巴士

建議的內容

- 為方便北區乘客前往尖沙咀，現建議把巴士路線第 270A 號及其特別班次合併，並延長至尖東（麼地道）。
- 受到尖沙咀中港碼頭總站的設計限制，某一些載客量較高的巴士車型不能駛入此總站，因而影響到巴士路線第 270A 號特別班次的服務水平。
- 有見及此，為了減低對前往九龍鐵路站乘客的影響，建議將巴士路線第 270P 號的總站更改至九龍站。
- 更改後的服務詳情如下：

路線	270A	270P (特別班次)
終點站	上水 - 尖東（麼地道）	上水 往 九龍站
班次	繁忙時間每 9/10 分一班	兩班次
服務時間	上水開：早上 5 時 30 分至晚上 11 時正 尖東（麼地道）開：早上 6 時 15 分至午夜 12 時 20 分	上水開：早上 7 時 15 分及早 上 7 時 30 分 (星期一至六，公眾假期除 外)
單程收費	\$13.5	\$13.5
車輛數目	16 輛空調雙層巴士	兩輛空調雙層巴士

巴士路線第 270A 號行車路線如下：

上水往尖東(麼地道) 途經：龍運街、新運路、支路、掃管埔路、百和路、華明路、迴旋處、雷明路、華明巴士總站、雷明路、偉明街、百和路、一鳴路、百和路、支路、粉嶺公路、吐露港公路、大埔公路(沙田段)、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、彌敦道、佐敦道、廣東道、梳士巴利道

尖東(麼地道)往上水 途經：麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、彌敦道、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、沙田路、大埔公路(沙田段)、吐露港公路、粉嶺公路、支路、百和路、置福圍、百和路、掃管埔路、支路、新運路

巴士路線第 270P 號行車路線更改如下：

上水往九龍鐵路站 途經：龍運街、新運路、支路、掃管埔路、百和路、清曉路、清河邨公共交通匯處、清曉路、百和路、華明路、迴旋處、雷明路、華明巴士總站、雷明路、偉明街、百和路、一鳴路、百和路、支路、粉嶺公路、吐露港公路、大埔公路(沙田段)、青沙公路、荔寶路、連翔道、迴旋處、海輝路、深旺道、櫻桃街、大角咀道、未命名路、櫻桃街、亞皆老街、新填地街、旺角道、彌敦道、佐敦道、廣東道、匯翔道、匯民道、柯士甸道西、迴旋處、雅翔道、迴旋處、雅翔道、車站周邊路北

建議的好處

- 方便北區的乘客，提供直接的巴士服務前往尖沙咀區。

對乘客之影響

- 現時每天約有 1,197 名乘客 (16%) 於繁忙時間在佐敦道分站上落，他們可以使用將來在彌敦道的分站，改為乘坐巴士路線第 270P 號特別班次，或使用現有巴士路線第 270A 號與巴士路線第 281A 號的八達通巴士轉乘計劃。詳情如下：

路線	方向	巴士站	受影響人數
270A	九龍	雅翔道	89
		九龍站巴士總站	170
	上水	九龍站巴士總站	259
		佐敦道近渡船街口	24
		佐敦道門牌 39 號對出近炮台街	531
270A (特別班次)	九龍	廣東道門牌 393 對面	2
		廣東道港景峰對出	0
		中港碼頭巴士總站	86
	上水	中港碼頭巴士總站	25
		廣東道政府合署門口	1
		佐敦道門牌 39 號對出近炮台街	10

路線圖

請參閱附圖 H1 及 H2

目標實施日期

二零一二年第二季

新巴服務重整建議 – 第 796C 號線

I. 第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C	
終點站	將軍澳站 – 南昌站	
繁忙時段班次	12 - 20 分鐘	
乘客使用率	長發街至南昌站 最高：7.8% 最低：0% 平均：1.7%	南昌站至長發街 最高：16.2% 最低：1.3% 平均：5.1%
單程收費	\$7.9	
服務時間	上午五時三十分至凌晨零時十五分	
車輛數目	10 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

現時使用第 796C 號線往來蘇屋與南昌之間一段之乘客量持續偏低，以長發街作調查界線，往南昌站方向(以長發街至南昌站為終點)及往將軍澳方向(以南昌站為起點至長發街)班次之每小時最低使用率更低至 0%及 1.3%。

此外，第 796C 號線原本在上述路段擔當往來海麗及青山道西之間的主要角色，然而，自近期取道大南西街、明愛醫院、發祥街、長發街及興華西街來往海麗邨及青山道永隆街的專線小巴第 44S 號線投入服務後，原本使用第 796C 號線的乘客有更多選擇，令使用該路段的乘客對第 796C 號線的需求日漸下降。

III. 建議的內容

- 現建議更改第 796C 號線之終點站，由原來之南昌站改為蘇屋：
 - 往蘇屋方向經原有路線抵達保安道後改經長發街，然後轉入蘇屋；
 - 往將軍澳方向由蘇屋開出，經廣利道、長發街、保安道、興華街，然後返回原有路線。

IV. 建議的好處

- 現時第 796C 號線途經位於長沙灣之大南西街及青山道，由於附近屬工廠區，經常有大量貨車集結於馬路上裝卸貨物，交通經常受阻。因此，更改第 796C 號線之終點站至蘇屋，可避免行駛以上乘客使用率低但交通經常受阻的路段，減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，提升班次之穩定性；
- 往來將軍澳及海麗/南昌之乘客可使用現時第 796C 號線與第 701(海麗邨 - 旺角)/702(海麗邨 - 又一城)號線的八達通免費轉乘優惠；
 - 乘搭第 796C 號線往南昌站之乘客，可於亞皆老街近通菜街轉乘第 701 號線或於元洲街近北河街轉乘第 702 號線前往目的地；
 - 而往將軍澳站之乘客可乘第 701 號線至旺角道近旺角街市或乘第 702 號線至青山道近寶血醫院轉乘第 796C 號線前往目的地。當中第 701/702 號線的車資可獲全數豁免。
- 由於第 701 號線在海麗/南昌與旺角之間採用的路徑較第 796C 號線直接，現時使用第 796C 號線往來海麗/南昌與將軍澳之間的乘客在改用第 701 號線與第 796C 號線的轉駁方案後，預計往南昌站方向及往將軍澳方向之總車程(連候車時間)平均預計可分別節省約 7 分鐘(往海麗)/17 分鐘(往南昌) 及 6 分鐘(海麗出發)/14 分鐘(南昌出發)。

V. 對乘客之影響

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
將軍澳至亞皆老街上車往興華街西、深旺道及南昌之乘客	91 (1.7%)	第 796C 號線 > 第 701 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
彌敦道至大埔道上車往興華街西、深旺道及南昌之乘客	19 (0.3%)	第 796C 號線 > 第 702 號線	\$4.6 (維持不變)
元州街至保安道上車往興華街西、深旺道及南昌之乘客	12 (0.2%)	第 702 號線	\$4.6 減至 \$3.7
往來保安道、興華街、深旺道及南昌之乘客	34 (1%)	專線小巴第 75 號線、第 44S 號線	\$4.6 減至 \$3.8/\$4.0
南昌、深旺道上車往青山道(長沙灣除外)之	3 (0.1%)	第 702 號線	\$4.6 減至 \$3.7

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
乘客			
南昌、深旺道上車往大埔道、太子、亞皆老街及將軍澳之乘客	172 (3.2%)	第 702 號線 > 第 796C 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
南昌、深旺道上車往旺角之乘客	7 (0.1%)	第 701 號線	\$4.6 減至 \$3.7
青山道 (長沙灣) 上車往深水埗、太子及旺角之乘客	14 (0.3%)	九巴第 6、6A 號線	\$4.6/\$3.3 (維持不變/ 減低收費)
青山道 (長沙灣) 上車往將軍澳之乘客	120 (2.2%)	港鐵	\$8.4
南昌、深旺道上車往青山道 (長沙灣) 之乘客	23 (0.4%)	九巴第 36A 號線	\$5.2
青山道 (長沙灣) 上車往亞皆老街及太子道之乘客	18 (0.3%)	九巴第 2A、6D 號線	\$5.2

VI. 路線圖

請參閱附圖 I

VII. 建議實施日期

2012 年第 2 季

城巴服務重組建議 – 調整第 A21 及 A22 號服務時間

第 A21 及 A22 號現時的服務詳情

路線	A21	A22
起訖點	紅磡站 – 機場(地面運輸中心)	藍田站 – 機場(地面運輸中心)
單程收費	\$33	\$39
晚上 10 時 30 分後往 機場方向的班次	18 - 20 分鐘	25 - 26 分鐘
往機場方向的 服務時間	每日上午 5 時 30 分 至午夜 12 時	每日上午 5 時 30 分 至午夜 12 時
乘客使用量	平均每日約 5,020 名乘客	平均每日約 3,310 名乘客
行車時間	75 分鐘	76 分鐘
車輛數目	1 部空調單層巴士 14 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士

I. 建議的背景及內容

- 由於大部份飛機航班均於凌晨一時半前離港，有關乘客須於凌晨或以前抵達機場，以致第 A21 及 A22 號往機場方向的服務在深夜時份之乘客量持續偏低，晚上10時30分後往機場方向的總載客人數分別為 3 及 4 人(即平均每班車約 1 人)。
- 為善用資源，現建議將第 A21 及 A22 號往機場方向尾班車的開出時間分別提早至晚上10時30分及晚上10時20分。上述路線往市區方向的服務時間及班次則維持不變。

建議的好處

- 巴士公司能更有效運用現有資源及紓緩票價壓力。
- 有關建議實施後，除可減輕低載客率巴士途經繁忙地區所造成的不必要交通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

對乘客之影響

- 現時上述路線的服務範圍有多項替代巴士服務可供乘客選擇。

城巴第 A21 號

目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇巴士服務	收費
紅磡站/漆咸道南 至 機場	0 (0%)	第 81C 號轉乘第 E23 號	\$22.1 (節省\$10.9)
尖沙咀/油麻地(彌敦 道) 至機場	3 (0.1%)	第 2/7 號轉乘第 E23 號	\$18.4 (節省\$14.6)
旺角/大角咀 至 機場	0 (0%)	第 E21 號	\$14 (節省\$19)
深旺道 至 機場	0 (0%)	第 702 號轉乘第 E21 號	\$17.7 (節省\$15.3)

城巴第 A22 號

目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇巴士服務	收費
藍田/觀塘/九龍灣 至 機場	4 (0.1%)	第 E22 號	\$18 (節省\$21)
太子道東/馬頭圍/ 土瓜灣/佐敦 至 機場	0 (0%)	第 E23 號	\$18/\$14 (節省 \$21/\$25)

目標實施日期

二零一二年第四季

城巴服務重組建議 – 調整第 E23 號行車路線

第 E23 號現時的服務詳情

路線	E23
起訖點	慈雲山(南) – 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	12-15分鐘
單程收費	\$18.0
服務時間	由慈雲山開出：上午5時25分至午夜12時正 由機場開出：上午5時30分至午夜12時正
行車時間	97分鐘
乘客使用量	平均每日約6,790名乘客
車輛數目	16部空調雙層巴士

建議的背景及內容

- 第E23號往機場方向班次由慈雲山開出後，須繞經介乎蒲崗村道與四美街之間的一段彩虹道，以停靠位於新蒲崗公共交通總站(四美街)的巴士站，然後途經土瓜灣及紅磡等地區前往東涌及機場。由於上述一段彩虹道交通繁忙及該處一帶貨車上落客貨頻繁，導致第 E23 號的班次經常出現延誤。
- 現時有多條巴士路線(包括第 E22 號(藍田(北)-亞洲國際博覽館)、E22A 號(將軍澳(康盛花園)-亞洲國際博覽館)、E22P/E22X 號(油塘-亞洲國際博覽館)及 A29 號(將軍澳(寶林公共運輸交匯處)-機場))途經龍翔道往來東涌及機場。鑽石山、彩虹邨及采頤花園一帶的乘客於龍翔道鑽石山鐵路站外的巴士站乘搭上述路線，可享用班次更頻密及車程更快捷的巴士服務前往東涌及機場。因此，在四美街巴士站乘搭第 E23 號前往東涌及機場的乘客量一直偏低，每天只有約 12 名乘客。
- 為穩定班次及讓乘客能享用更直接的巴士服務，現建議調整第 E23 號線往機場方向的行車路線，由蒲崗村道直往彩虹道及太子道東，不途經介乎蒲崗村道與四美街之間的一段彩虹道及新蒲崗公共交通總站(四美街)的巴士站。

建議的好處

- 改道後的第 E23 號為慈雲山(南)及蒲崗村道一帶的乘客提供更直接往來東涌及機場的巴士服務，預計可減省車程約 5 - 8 分鐘。

- 有關建議實施後，不但可減輕上述一段彩虹道的交通負荷，亦可提高第 E23 號由土瓜灣及紅磡等地區前往東涌及機場的服務可靠性。

對乘客之影響

- 約 0.2% (12名)的乘客可步行約5分鐘前往龍翔道鑽石山鐵路站(B出口)的巴士站，乘搭第 E22、E22A、E22P及E22X 號前往東涌及機場。上述路線於該巴士站的車費為\$18.0，不但與第 E23 號的車費相同，更可節省行車時間。

路線圖

請參閱附圖 J。

目標實施日期

二零一二年第三季

城巴服務重組建議 – 取消第 R11 及 R22 號路線

第 R11 及 R22 號現時的服務詳情

路線	R11	R22
起點站	由 迪士尼樂園 往 北角碼頭	由 迪士尼樂園 往 油塘
服務時間 及班次	每日香港迪士尼樂園煙花匯演 完結後開出兩班車	每日香港迪士尼樂園煙花匯演 完結後開出兩班車
收費	\$38(往港島) / \$32 (往九龍)	\$38
乘客使用量	平均每日約 15 名乘客	平均每日約 17 名乘客

建議的背景

- 第 R11 及 R22 號是由香港迪士尼樂園前往市區的專營巴士服務，在樂園煙花匯演完結後，各開出兩班車前往市區。
- 現時遊客往返香港迪士尼樂園主要以鐵路為主，他們多數乘搭港鐵迪士尼線進出樂園。此外，由於青嶼幹線收費廣場有較多巴士路線選擇，而其班次較頻密及靈活，不少乘客亦會選擇乘搭巴士第 R8 號 (青嶼幹線收費廣場 – 香港迪士尼樂園)到青嶼幹線收費廣場，然後轉乘機場/東涌巴士路線(E 或 A 線)。
- 現時第 R11 及 R22 號在市區的服務範圍與鐵路或機場/東涌巴士路線重疊 (詳情請參閱下表)，因此其乘客使用率持續偏低，每天平均分別只有約 15 及 17 名乘客(即平均每班車約 7 及 8 名乘客)。

巴士線	重疊的運輸服務	
	鐵路服務	巴士服務
第 R11 號	港島線 荃灣線	往港島 • A11(北角碼頭 – 機場) • A12(小西灣(藍灣半島) – 機場) • E11(銅鑼灣(天后) – 亞洲國際博覽館) 往九龍 • A21(紅磡站 – 機場) • E21(大角咀(維港灣) – 亞洲國際博覽館) • E21A(何文田(愛民邨) – 東涌(逸東邨))
第 R22 號	觀塘線	• A22(藍田站 – 機場) • A29(將軍澳寶林公共運輸交匯處 – 機場) • E22(藍田(北) – 亞洲國際博覽館)

		• E22A(將軍澳(康盛花園) – 亞洲國際博覽館) • E22P/E22X(油塘 – 亞洲國際博覽館) • E23 (慈雲山(南) – 機場)
--	--	---

I. 建議的內容

- 因應第 R11 及 R22 號乘客量持續偏低及為善用資源，現建議取消上述兩條巴士路線。
- 車輛資源可調回其他巴士線如第 A12 號(小西灣(藍灣半島) – 機場)、A22 號(藍田站 – 機場)及 A29 號(將軍澳(寶林公共運輸交匯處) – 機場)等，以穩定巴士班次。

建議的好處

- 巴士公司能更有效運用現有資源及紓緩票價壓力。

對乘客之影響

- 受影響的乘客可改乘多項替代服務，當中包括乘搭港鐵迪士尼線至欣澳站，然後轉乘其他鐵路線前往港九各區；或先乘搭巴士第 R8 號到青嶼幹線收費廣場，然後轉乘機場/東涌巴士路線前往港九各區(詳情請參閱下表)。
- 由於港鐵及E線巴士較R線巴士的收費為低，乘客改乘有關公共運輸服務可省回\$4 –\$21。
- 替代運輸服務:

路線	替代運輸服務	收費
R11	• 港鐵服務	\$17.0 - \$21.7
	• 專營巴士：	
	- R8 號線轉乘 E11 號線	\$24
	- R8 號線轉乘 E21/E21A 號線	\$20
	- R8 號線轉乘 A11/A12 號線	\$34/\$39
R22	• 港鐵服務	\$17.0 - \$21.7
	• 專營巴士：	
	- R8號線轉乘E22/ E22P/E22X/E23號線	\$20
	- R8 號線轉乘 E22A 號線	\$27
	- R8 號線轉乘 A22/A29 號線	\$31/\$34

- 此外，於九龍乘搭第 R22 號前往藍田及油塘的乘客可以改乘其他巴士服務，如城巴第 A22 號或九巴第 14B 號(牛頭角 – 藍田(廣田邨))。

目標實施日期

二零一二年第三季

過海隧道巴士服務調整建議 – 第 109 及 113 號線

I. 現時的服務詳情

第 109 號線

終點站	中環 (港澳碼頭) – 何文田邨	
繁忙時段班次	8 - 13分鐘	
單程收費	\$9.3	
服務時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> 上午六時四十五分至午夜十二時零六分 <u>星期六(公眾假期除外)</u> 上午七時正至午夜十二時零六分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午七時二十分至午夜十二時零六分	
平均乘客使用率	往何文田方向： 繁忙時段(下午)：64% 非繁忙時段平均載客率：28%	往中環方向： 繁忙時段(下午)：34% 非繁忙時段平均載客率：18%
車輛數目	6 部空調雙層巴士 (新巴) 5 部空調雙層巴士 (九巴)	

第 113 號線

終點站	堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站) – 彩虹	
繁忙時段班次	6 - 15分鐘	
單程收費	\$9.8	
服務時間	<u>星期一至六(公眾假期除外)</u> 上午六時正至午夜十二時正 <u>星期日及公眾假期</u> 上午六時三十分至午夜十二時正	
平均乘客使用率	往彩虹方向： 繁忙時段(下午)：53% 非繁忙時段平均載客率：32%	往堅尼地城方向： 繁忙時段(下午)：23% 非繁忙時段平均載客率：17%
最高乘客使用率	下午繁忙時段：83%；非繁忙時段：61%	
車輛數目	9 部空調雙層巴士 (新巴) 12 部空調雙層巴士 (九巴)	

II. 建議背景

第 113 號線在西區的使用率一直偏低，只佔總載客量的 25%。堅尼地城及西營

盤的乘客亦較少使用第 113 號線往海底隧道收費廣場以外的九龍地區(只佔該線載客量的 11%)。此外，由於貨車在德輔道西一帶上午繁忙時間後上落貨活動頻繁，導致交通擠塞，影響班次穩定性。

此外，第 109 及 113 號線皆服務愛民邨及何文田邨，而主要分別在於第 109 號線途經佛光街、忠孝街，以何文田邨為終點，第 113 號線則取道公主道及培正道。第 109 號線大部份乘客之目的地亦為第 113 號線服務所覆蓋，反映來往何文田與中環之間的乘客可同時使用第 113 號線及第 109 號線

基於上述原因，現建議重組隧巴第 109 號及第 113 號線之服務，以善用現有巴士服務資源及提高營運效益。

III. 建議內容

第 113 號線

- 港島區終站由堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站)遷往中環 (港澳碼頭)。因應路線縮短，車費由\$9.80 下調至\$9.30；
- 星期一至六由早上繁忙時間後至尾班車及星期日全日之班次，將繞經何文田佛光街及忠孝街，然後返回原有路線；
- 建議的行車路線及服務時間詳情如下：

終點站	中環 (港澳碼頭) -彩虹
行車路線	中環 (港澳碼頭)往彩虹：途經港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、皇后大道東、摩理臣山道、禮頓道、堅拿道西、堅拿道天橋、海底隧道、康莊道、(公主道)#、培正道、窩打老道、太子道西、基堤道、界限街、嘉林邊道、東寶庭道、聯合道、東頭邨道、沙田坳道、彩虹道、彩虹迴旋處及彩虹邨通道。 # 星期一至六於早上約九時十分起至尾班車及星期日全日由中環 (港澳碼頭) 開出之班次，將改經漆咸道北、北拱街、信用街、佛光街、忠孝街及佛光街後返回原來路線。 彩虹往中環 (港澳碼頭)：途經彩虹迴旋處、支路、龍翔道、鳳舞街、東頭邨道、聯合道、太子道西、窩打老道、培正道、(公主道)*、康莊道、海底隧道、堅拿道天橋、堅拿道東、禮頓道、摩理臣山道、皇后大道東、金鐘道、德輔道中、永和街、干諾道中及港澳碼頭通道。 * 早上約 9 時 10 分起至尾班車及星期日全日由彩虹開出之班次，將改經佛光街、忠孝街、佛光街、和衷街及漆咸道北後返回原來路線。
全程收費	\$9.3

服務時間及班次	服務時間： 由中環港澳碼頭開出： 每日上午六時四十五分至午夜十二時十五分 由彩虹開出： 星期一至六(公眾假期除外)：上午六時正至午夜十二時正， 星期日及公眾假期：上午六時三十分至午夜十二時正 班次： 上午繁忙時間：維持不變 (即大約每 6 至 15 分鐘一班) 下午繁忙時段：加強至大約每 4 至 10 分鐘一班 非繁忙時間主要為大約每 10 分鐘一班
行車時間	82 分鐘
車輛數目	7 部空調雙層巴士 (新巴) 9 部空調雙層巴士 (九巴)

- 增設巴士轉乘優惠，第 113 號線乘客可於金鐘或上環轉乘第 101、104 號線來往西營盤以至堅尼地城，詳見下表。

第 109 號線

- 改為祇在逢星期一至六早上繁忙時段提供服務，行車路線、車費及車輛數目安排維持不變。乘客於其餘時段，可使用改道後之第 113 號線來往何文田區及香港；
- 建議的服務時間詳情如下：

服務時間及班次	由中環港澳碼頭開出：逢星期一至六上午七時正至上午九時正 由何文田邨開出：逢星期一至五上午六時四十五分至上午九時二十分，逢星期六上午七時正至上午九時二十分 班次將維持不變 逢星期日及公眾假期不設服務
---------	--

巴士轉乘優惠建議安排

現時乘搭第 113 號線由彩虹往來西營盤至堅尼地城的乘客在本方案實施後，可利用下列巴士轉乘優惠前往目的地：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
113	中環 (港澳碼頭)	\$9.3	101,104	西營盤 及堅尼地城	\$5.7	\$5.2	\$9.8 (維持不變)	金鐘道 太古廣場
101,104	往九龍	\$9.8	113	彩虹	\$9.3	\$9.3	\$9.8 (維持不變)	德輔道中 近林士街

IV. 建議的好處

- 第 113 號線全程車費將由\$9.8 降低至\$9.3，因應車費下調，現時所有於彩虹至太子道西登車的乘客往灣仔至中上環可節省\$0.50 的車資；
- 提升下午繁忙時間第 113 號線之班次，由現時每 6-13 分鐘加密至每 4-10 分鐘一班，節省約 2 至 3 分鐘的候車時間。而原來乘搭第 109 號線乘客，現時每 8-14 分鐘一班，改乘第 113 號線後，亦可節省約 4 分鐘的候車時間；
- 於路線縮短後，第 113 號線將不再駛經德輔道西一帶的路段，減低行程因受沿途上落貨活動而導致交通擠塞延誤的機會，令服務更可靠；
- 早上繁忙時間以後，可減少途經中區及海底隧道的巴士，除可減輕繁忙地區道路的交通負荷外，亦可改善有關路段之空氣質素。

V. 對乘客之影響

第 109 號線(只限上午繁忙時間以外)

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
中環 (港澳碼頭)至堅拿道西往來九龍各區	3,737 (62%)	第 113 號線	\$9.3 (維持不變)
中環 (港澳碼頭)往金鐘至堅拿道西	18 (0.2%)	第 113 號線	\$9.3 (維持不變)
海底隧道收費廣場往何文田區	266 (4%)	第 113 號線	\$5.7 (維持不變)
何文田往海底隧道收費廣場	12 (0.2%)	第 113 號線	\$9.3 (維持不變)
灣仔往港島各區	124 (2%)	第 113 號線	\$5.7 (維持不變)

第 113 號線

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
堅尼地城至西營盤 往海底隧道收費廣場	295 (2%)	第 101 或 104 號線	\$9.8 (維持不變)
堅尼地城至西營盤 往堅尼地城至堅拿道西	181 (2%)	第 10 號線	\$3.4(可節省\$6.4)
堅尼地城至西營盤 往公主道(早上繁忙 時段)、窩打老道至彩虹	524 (4%)	第 101 或 104 號 線於德輔道中 林士街轉乘第 113 號線	\$9.8 (維持不變)
堅尼地城至西營盤 往公主道(早上繁忙 時段後)	147 (1%)	第 101 或 104 號 線於德輔道中 林士街轉乘第 113 號線(於忠 孝街或佛光街 下車) ⁺	\$9.8 (維持不變)
中上環至堅拿道西 往公主道	703 (6%)	第 113 號線(於 忠孝街或佛光 街下車) ⁺	\$9.3 (維持不變)
海底隧道收費廣場 往公主道	71 (1%)	第 113 號線(於 忠孝街或佛光 街下車) ⁺ 或第 103 號線	\$5.7 (維持不變)
公主道往九龍方向 至彩虹	150 (1%)	(於忠孝街或佛 光街之巴士站 乘坐及) ⁺ 第 113 號線	\$5.7 (維持不變)
彩虹至太子道西往 公主道	70 (1%)	第 113 號線(於 忠孝街或佛光 街下車) [^]	\$9.3 (可節省\$0.5)
窩打老道至培正道 往公主道	29 (1%)	第 113 號線(於 忠孝街或佛光 街下車) [^]	\$9.3 (維持不變)
公主道往海底隧道 收費廣場至中上環 (按比例計算)	318 (3%)	(於忠孝街或佛 光街之巴士站 乘坐) [^] 第 113 號 線	\$9.3 (維持不變)
彩虹至太子道西往 西營盤至堅尼地城	270 (2%)	第 113 號線於 金鐘道太古廣 場轉乘第 101 或 104 號線	\$9.8 (維持不變)
窩打老道至培正道 往西營盤至堅尼地 城	116(1%)	第 113 號線於 金鐘道太古廣 場轉乘第 101 或 104 號線	\$9.3 (維持不變)

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
公主道往西營盤至堅尼地城	146(1%)	(於忠孝街或佛光街之巴士站乘坐)^第 113 號線於金鐘道太古廣場轉乘第 101 或 104 號線	\$9.3 (維持不變)
海底隧道收費廣場往西營盤至堅尼地城	215 (2%)	第 101 或 104 號線	\$9.3 (維持不變)
摩理臣山道往堅尼地城沿途各站	1,067 (9%)	第 1/5/5B/10 號線	\$3.4(可節省\$2.3)

+ 適用於往九龍方向，繞經忠孝街及佛光街之時段。

^ 適用於往香港方向，繞經忠孝街及佛光街之時段。

VI. 路線圖

請參閱附圖 K 及圖 L

VII. 建議實施日期

2012 年第 3 季

過海隧道巴士服務重組建議 – 第 182P 號重組為第982X號

第 182P號現時的服務詳情

路線	182P
終點站	由 愉翠苑 往 中環（港澳碼頭）
繁忙時間班次	早上7時30分及7時40分兩班車
單程收費	\$16.0
乘客使用量	● 平均每天約113名乘客 (九巴：65；城巴：48) ● 最繁忙一小時內的乘客量：43%
車輛數目	兩部空調雙層巴士 (九巴及城巴聯營)

建議的內容

- 巴士路線第182P號為第182號（愉翠苑 至 中環（港澳碼頭））的特別班次，除了不行經沙田第一城、富豪花園及麗豪酒店之外，其行車路線與第182號大致相同。
- 於繁忙時間，獅子山隧道、公主道以及海底隧道等幹道的交通均十分繁忙。所以，建議巴士路線第182P號利用青沙公路及西區海底隧道，縮短由沙田往中上環的行車時間。
- 更改後，巴士路線第 182P 號重組為第982X號，其服務詳情如下：

路線	982X
終點站	由 愉翠苑 往 灣仔
繁忙時段班次	早上7時30分及7時40分兩班車
單程收費	\$16.0
車輛數目	兩部空調雙層巴士 (九巴及城巴聯營)

- 行車路線將更改如下
牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、沙田圍路、沙角街、大涌橋路、車公廟路、青沙公路、荔寶道、連翔道、西九龍公路、西區海底隧道、干諾道西、干諾道中、林士街、德輔道西、遮打道、美利道、金鐘道及軒尼斯道。總站設於柯布連道附近。

建議的好處

- 善用青沙公路及西區海底隧道，避開交通繁忙的幹道。
- 由沙田往中上環，行車時間將由現時約80分鐘縮短至約65分鐘，節省15分鐘。

對乘客之影響

- 所有受影響乘客可以改為乘坐第182號，收費相同，行車時間相若。
- 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
182	愉翠苑 至 中環（港澳碼頭）	\$16.0	5分鐘	根據客量調查，第182號於0730-0800半小時尚有剩餘客額約260，足夠吸納第182P號現時的所有乘客。

路線圖

請參閱附圖M

目標實施日期

二零一二年第二季

九巴服務調整建議 –第 5D 路線改道

第 5D 號線現時的服務詳情

路線	5D
終點站	德福花園 - 紅磡 (循環線)
繁忙時間班次	15-17 分鐘
單程收費	\$5.2
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 早上 6 時 30 分至 10 時； 下午 3 時 45 分至 7 時 35 分
車輛數目	3 部空調雙層巴士，1 部空調單層巴士

建議的內容

- 為配合啓德新發展區即將落成之住宅項目，現建議往紅磡方向的九巴第 5D 號線改經啓東道。
- 建議的行車路線如下：
未命名路，德福天橋，偉業街，啓祥道，宏照道，啓東道，協調道，太子道東，返回原有行車路線至紅磡。

* 實際行車路線需視乎新道路落成後的試車情況而定

建議的好處

- 為啓德新發展區 1A/1B 公共屋邨的乘客提供來往土瓜灣及紅磡區的巴士服務。同時，亦可善用九巴第 5D 號的資源。

對乘客之影響

受影響的巴士站	乘客人數	替代巴士站
麗晶商場	51 人 (3%)	乘客可改為使用麗晶花園 13 座 或 18 座的 5D 號線巴士站
大昌汽車維修中心對面	52 人 (3%)	乘客可改為使用九龍灣運動場的 5D 號線巴士站

太子道東近彩虹 交匯處	89 人 (6%)	乘客可改為使用九巴第 15 號線
太子道東采頤花 園對面	18 人 (1%)	乘客可改為使用九巴第 15 號線

路線圖

請參閱附圖 N

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務調整建議 – 第 24 路線改道

第 24 號線現時的服務詳情

路線	24
終點站	啓業 - 旺角 (循環線)
繁忙時間班次	14-16 分鐘
單程收費	\$4.6
服務時間	早上 5 時 50 分至 11 時 30 分
車輛數目	1 部空調雙層巴士，3 部空調單層巴士

建議的內容

- 為配合啓德新發展區即將落成之住宅項目，現建議九巴第 24 號線改經啓東道。
- 建議的行車路線如下：
宏照道，啓祥道，宏光道，啓東道，太子道東，太子道西，洗衣街，旺角道，西洋菜街，亞皆老街，太子道西，太子道東，天橋，啓東道，啓成街，啓華街，宏光道，宏照道

* 實際行車路線需視乎新道路落成後的試車情況而定

建議的好處

- 為啓德新發展區 1A/1B 公共屋邨的乘客提供來往旺角一帶的巴士服務。同時，亦可善用九巴第 24 號的資源。

對乘客之影響

往旺角方向

受影響巴士站	上客人數	替代服務
麗晶花園第 13 座	73 (3.7%)	乘客可改為使用麗晶商場的 24 號線巴士站
宏光道麗晶商場(南行方向)	114 (5.7%)	乘客可改為使用宏光道麗晶商場(北行方向)新增的 24 號線巴士站

啓祥道大昌汽車維修中心	114 (5.7%)	乘客可改為使用啓祥道香港輔警總部對面新增的 24 號線巴士站
太子道東近彩虹交匯處	76 (3.8%)	乘客可改為使用 1A 或 16 號路線
太子道東采頤花園對面	7 (0.4%)	乘客可改為使用 1A 或 16 號路線

往啓業方向

受影響巴士站	落客人數	替代服務
太子道東采頤花園外	34 (2%)	乘客可改為使用 1A 或 16 號路線
太子道東近彩虹邨	103 (5%)	乘客可改為使用 1A 或 16 號路線
太子道東近彩虹交匯處	97 (5%)	乘客可改為使用 1A 或 16 號路線
九龍灣運動場對面	93 (4%)	步行至宏光道近啓禮道新增的 24 號線巴士站

* 實際巴士站安排需視乎新道路落成後的試車情況而定

路線圖

請參閱附圖 P

目標實施日期

二零一三年第二季

過海隧道巴士服務延長路線建議－第 641 號線

隧巴第 641 號線現時的服務詳情

路線	641
總站	啓業 – 中環(港澳碼頭)
繁忙時間班次	10/15 分鐘
單程收費	\$10.5
服務時間	<u>啓業開：</u> 早上 7 時至 8 時 22 分； 下午 4 時 45 分至 8 時 10 分 <u>中環(港澳碼頭)開：</u> 早上 6 時 55 分至 8 時 30 分； 下午 4 時 45 分至 8 時 10 分
車輛數目	4 部空調雙層巴士 (九巴) 4 部空調雙層巴士 (新巴)

建議的內容

- 為配合啓德新發展區即將落成之住宅項目，巴士公司建議將第 641 號線延長至啓東道。
- 建議的行車路線如下：

往中環(港澳碼頭)方向：

啓東道，宏照道，啓祥道，宏光道，常悅道，常怡道，返回原有行車路線至中環(港澳碼頭)。

往啓東道方向：

依原有行車路線由中環開出至牛頭角道，常怡道，宏照道，常悅道，宏光道，啓東道。

* 實際總站位置及行車路線需視乎新道路落成後的試車情況而定

建議的好處

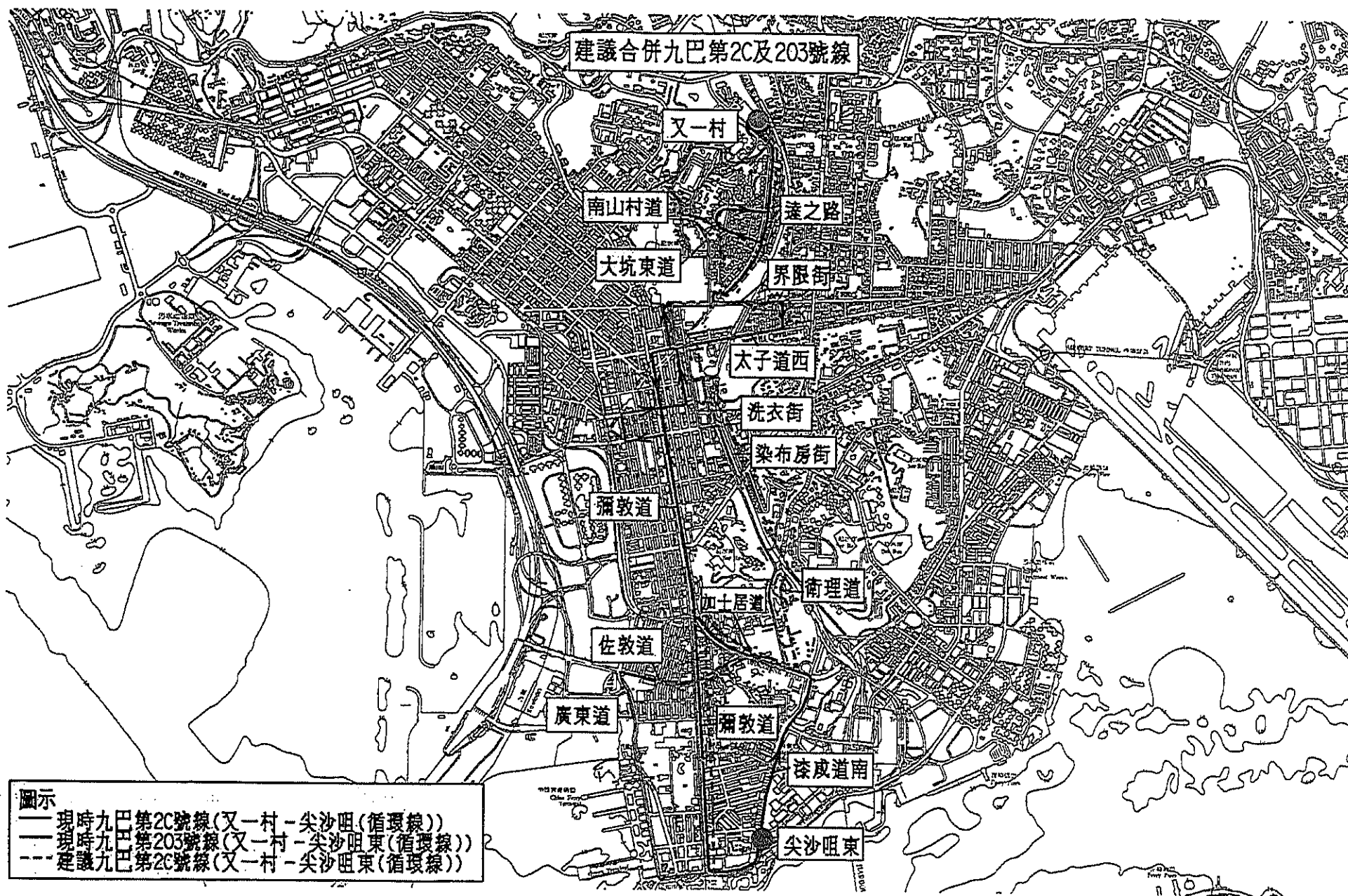
- 為啓德新發展區 1A/1B 公共屋邨的乘客提供來往港島中西區的巴士服務。
- 善用隧巴第 641 號的資源，在延長路線後會按巴士路線發展計劃的指引考慮加強服務的可行性。

路線圖

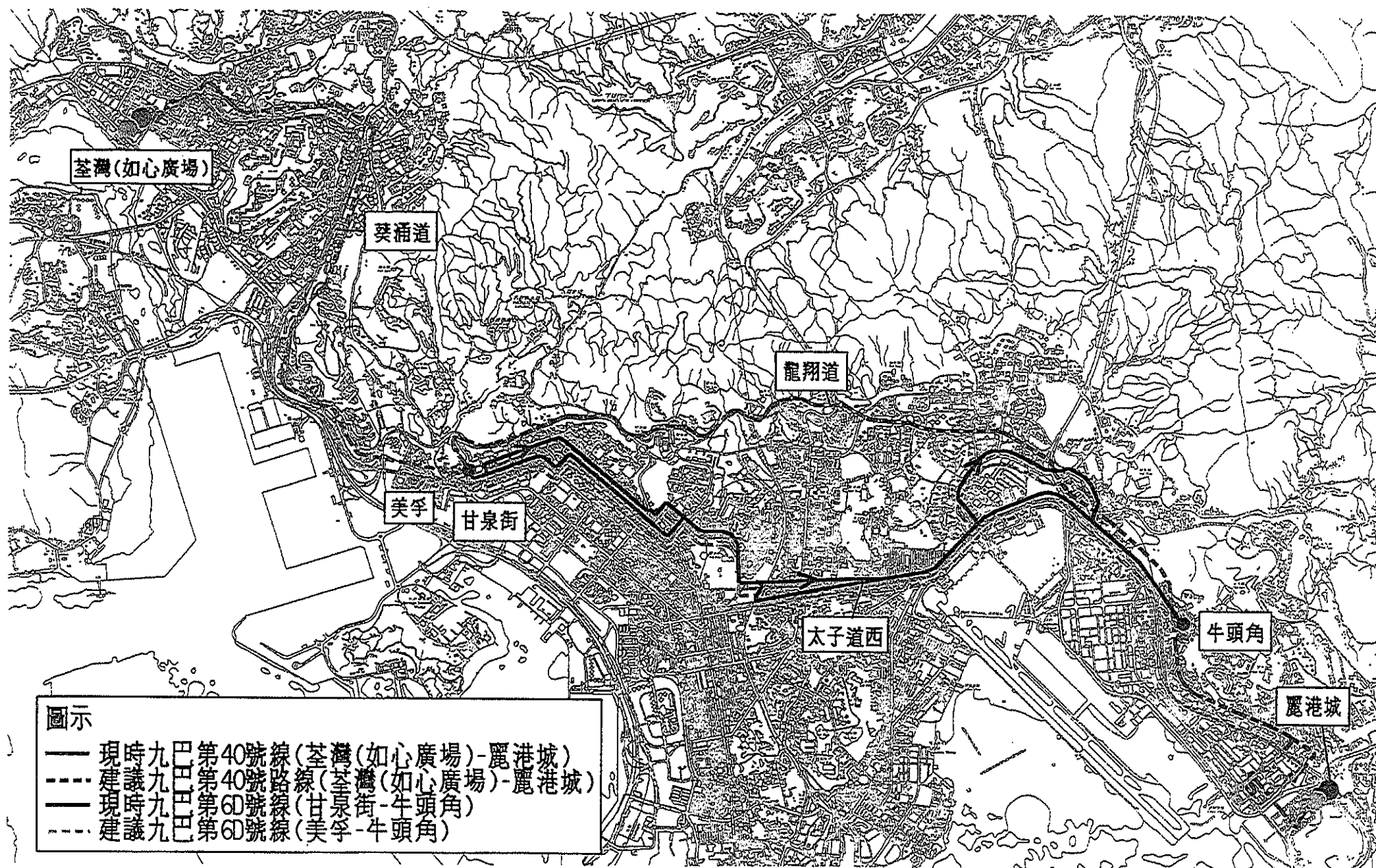
請參閱附圖 Q

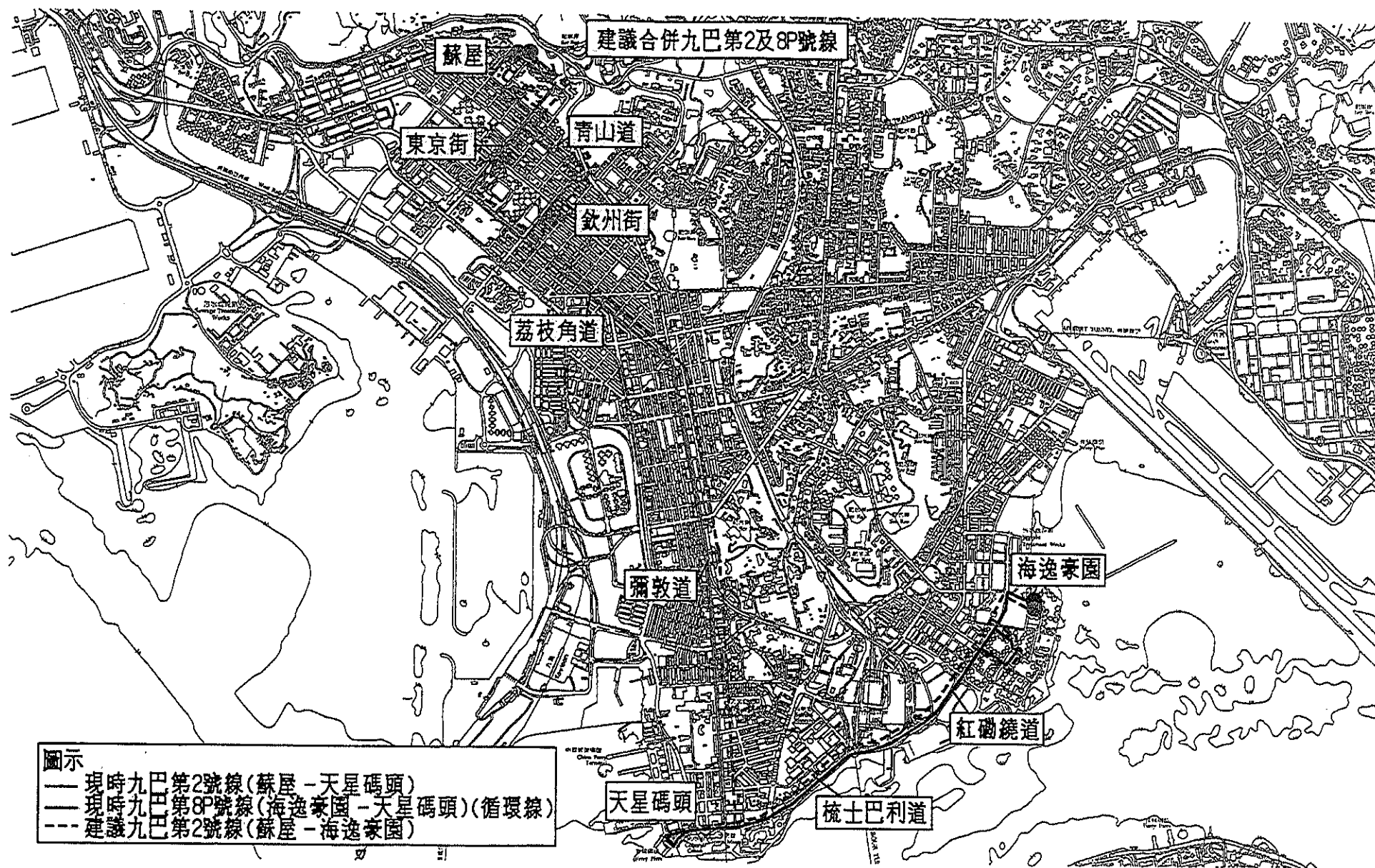
目標實施日期

二零一三年第二季

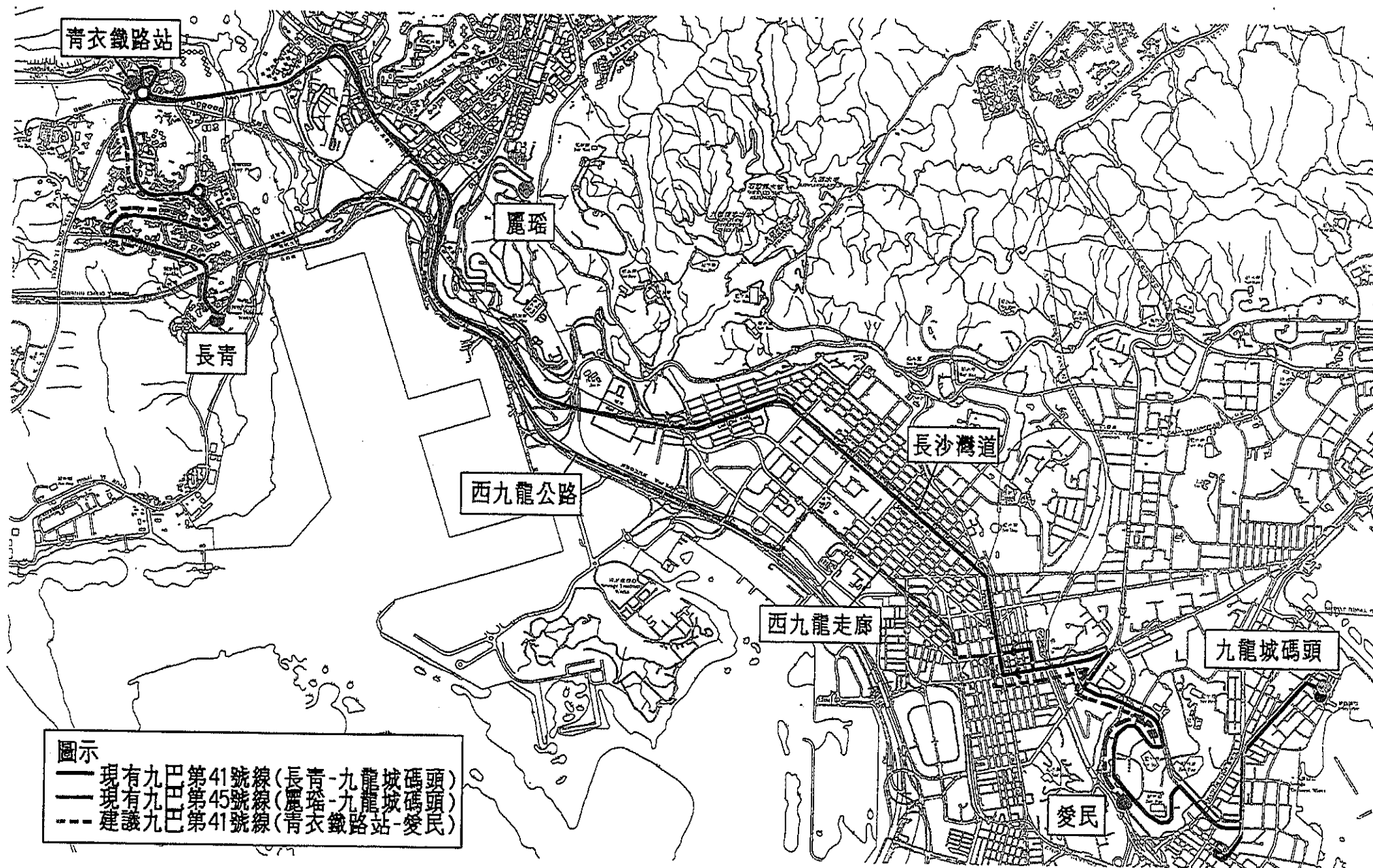


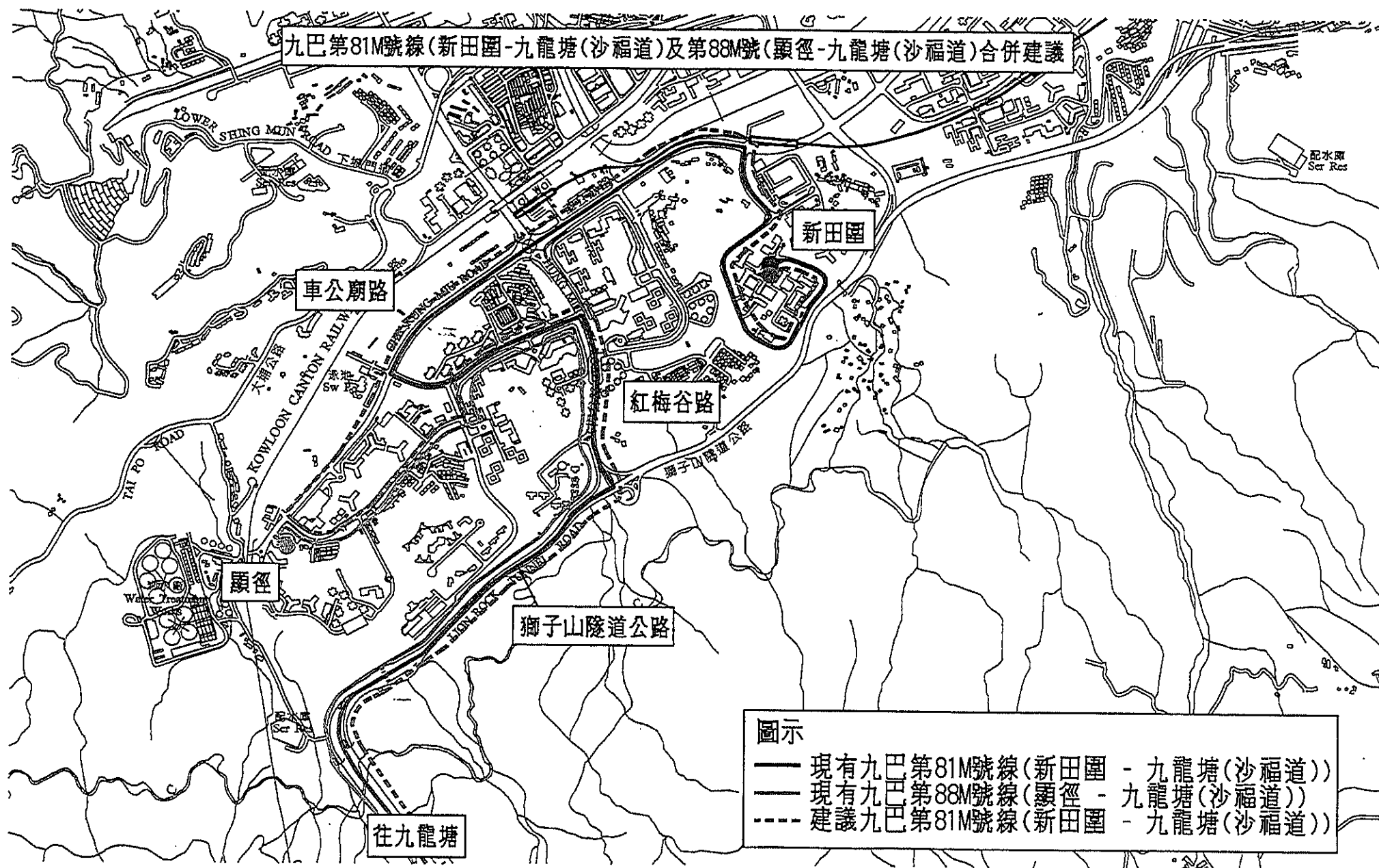
九巴第 6D 號線（甘泉街 - 牛頭角）及第 40 號線（荃灣(如心廣場) - 麗港城）重組建議



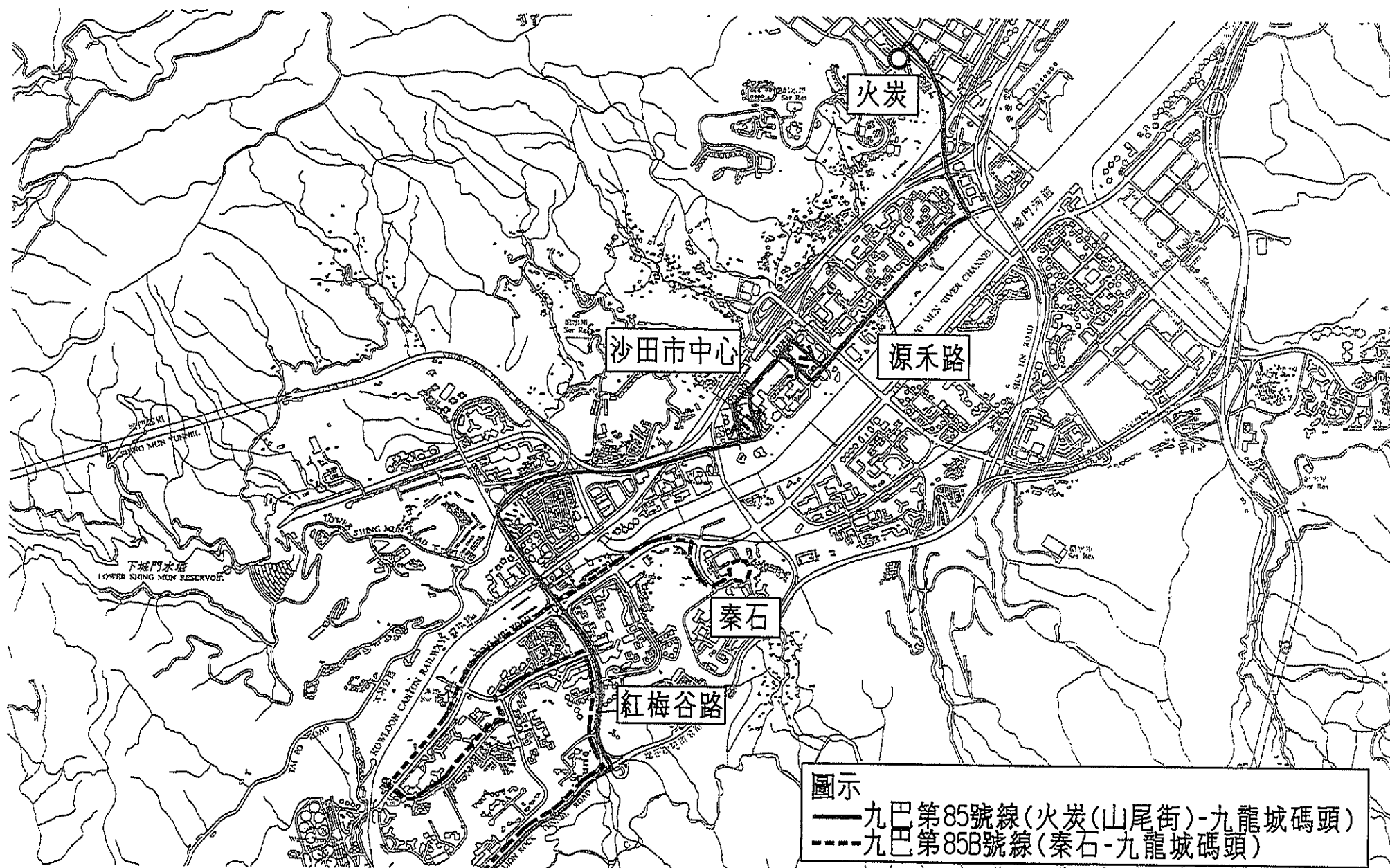


九巴第 41 號線 (長青 - 九龍城碼頭) 改道建議

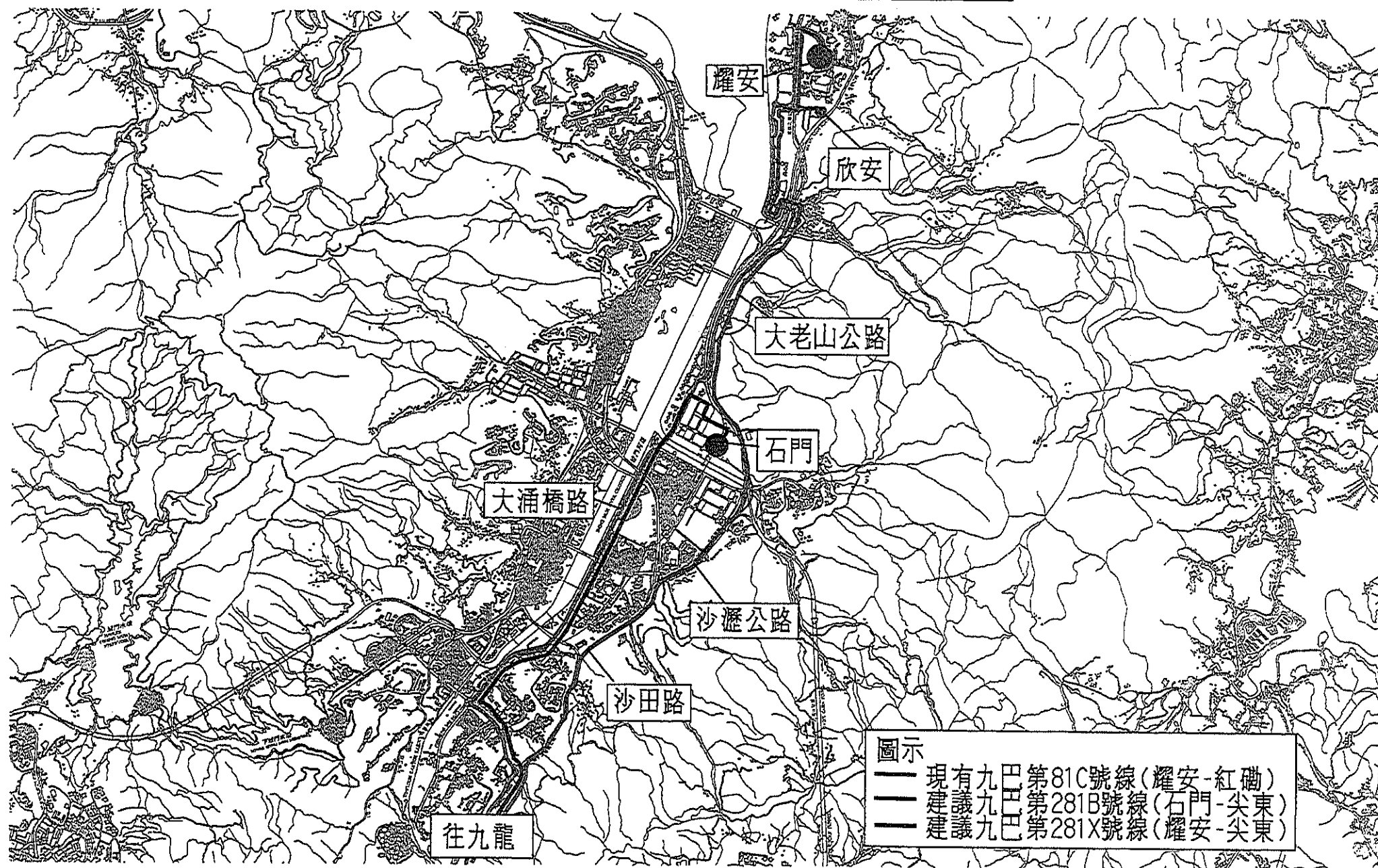




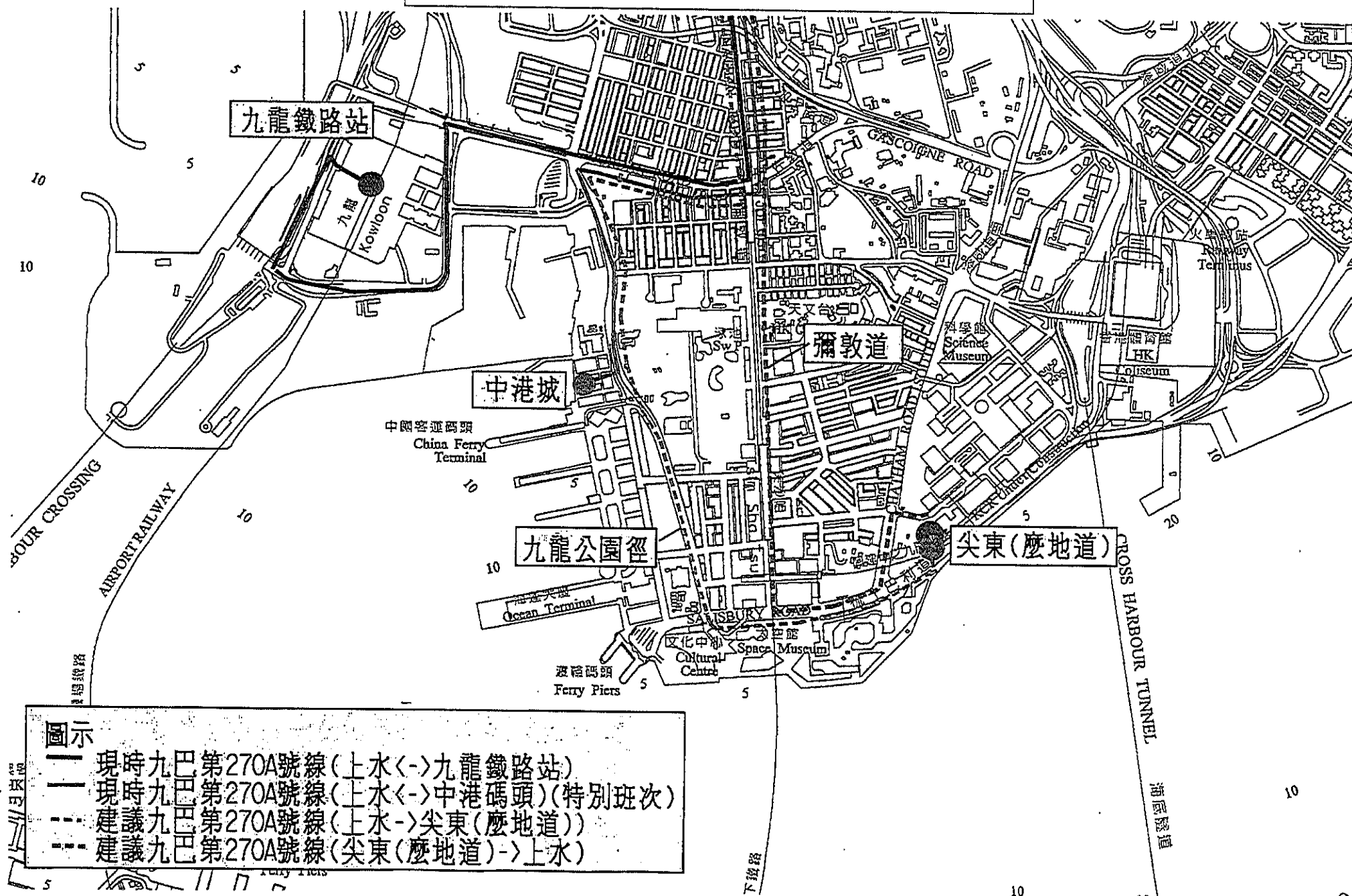
九巴第 85 號（火炭(山尾街) - 九龍城碼頭）及第 85B 號（秦石 - 九龍城碼頭）合併建議

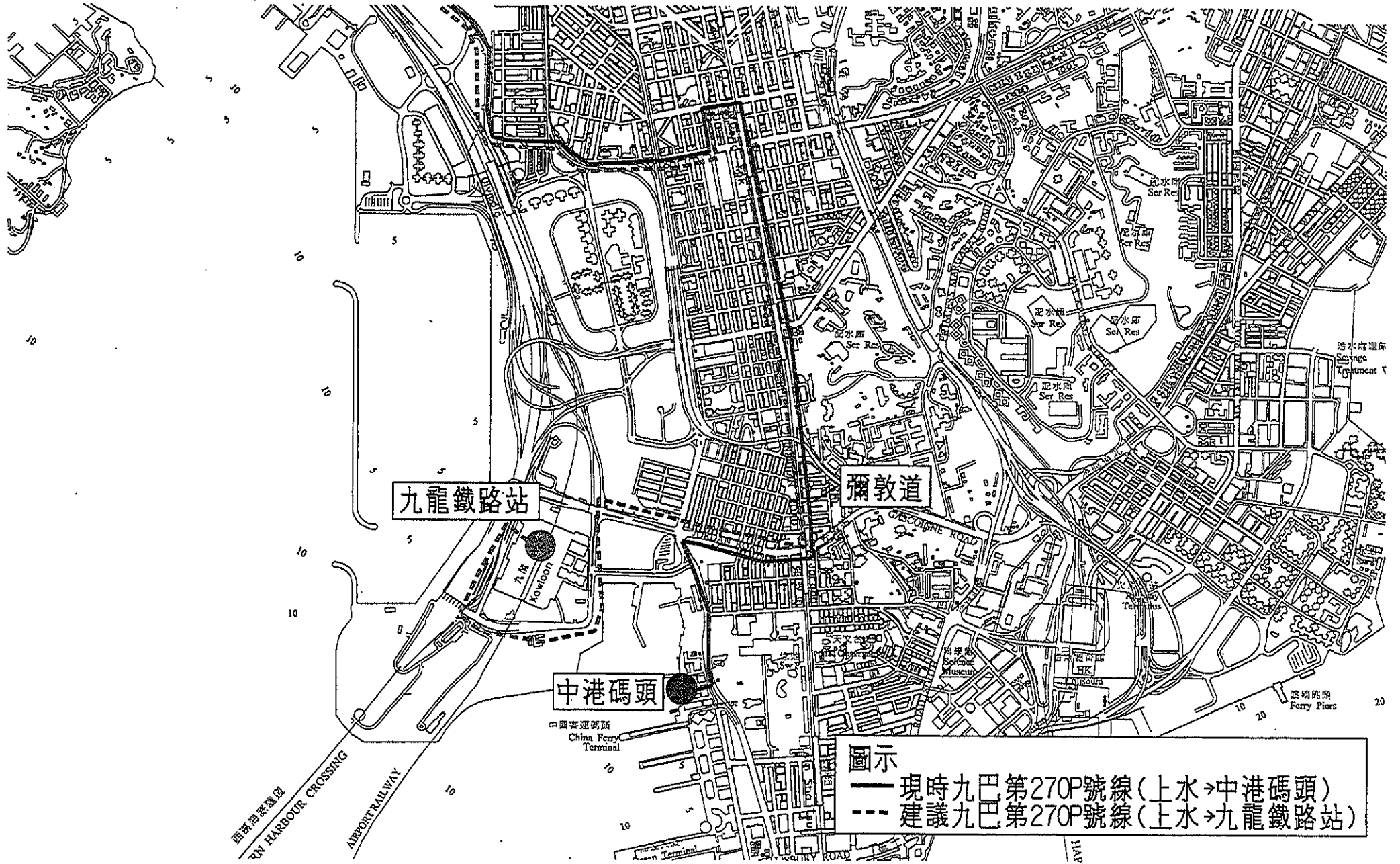


九巴第 81C 號 (耀安 - 紅磡站) 服務重組建議

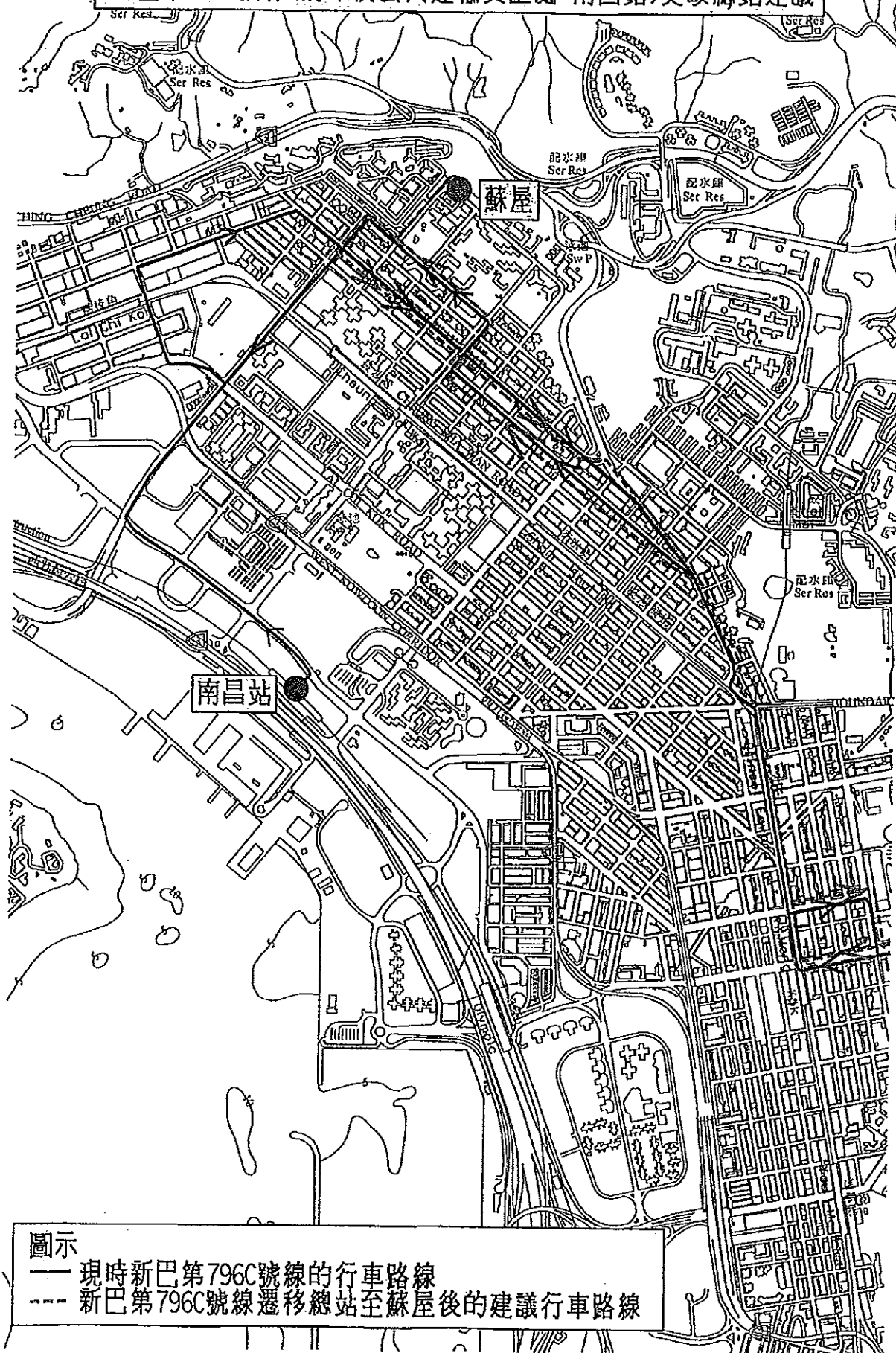


九巴第 270A 號 (上水 - 九龍站) 伸延至尖沙咀



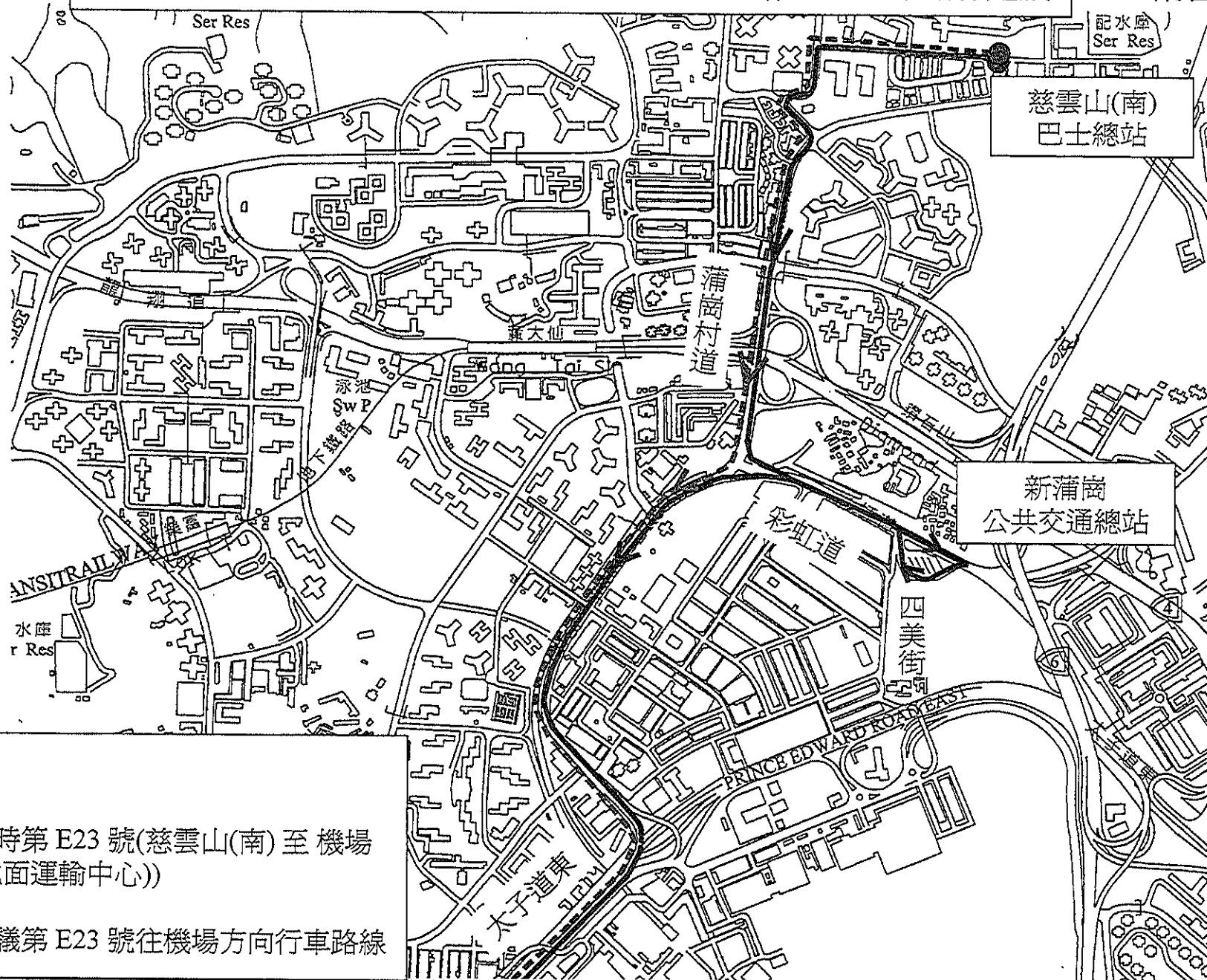


新巴第796C號線(將軍澳公共運輸交匯處-南昌站)更改總站建議

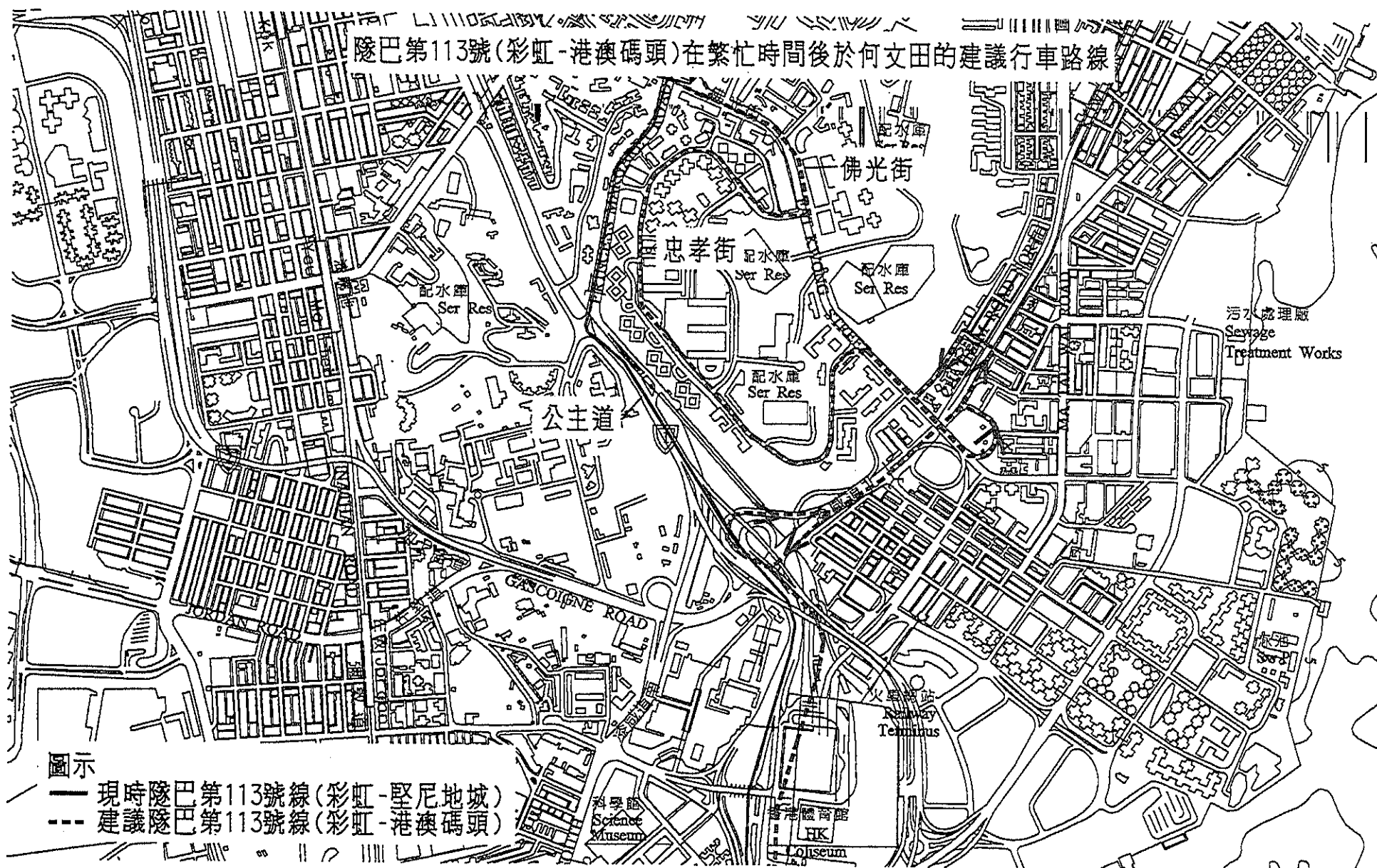


城巴第 E23 號 (慈雲山(南) 至 機場(地面運輸中心)) 調整行車路線建議

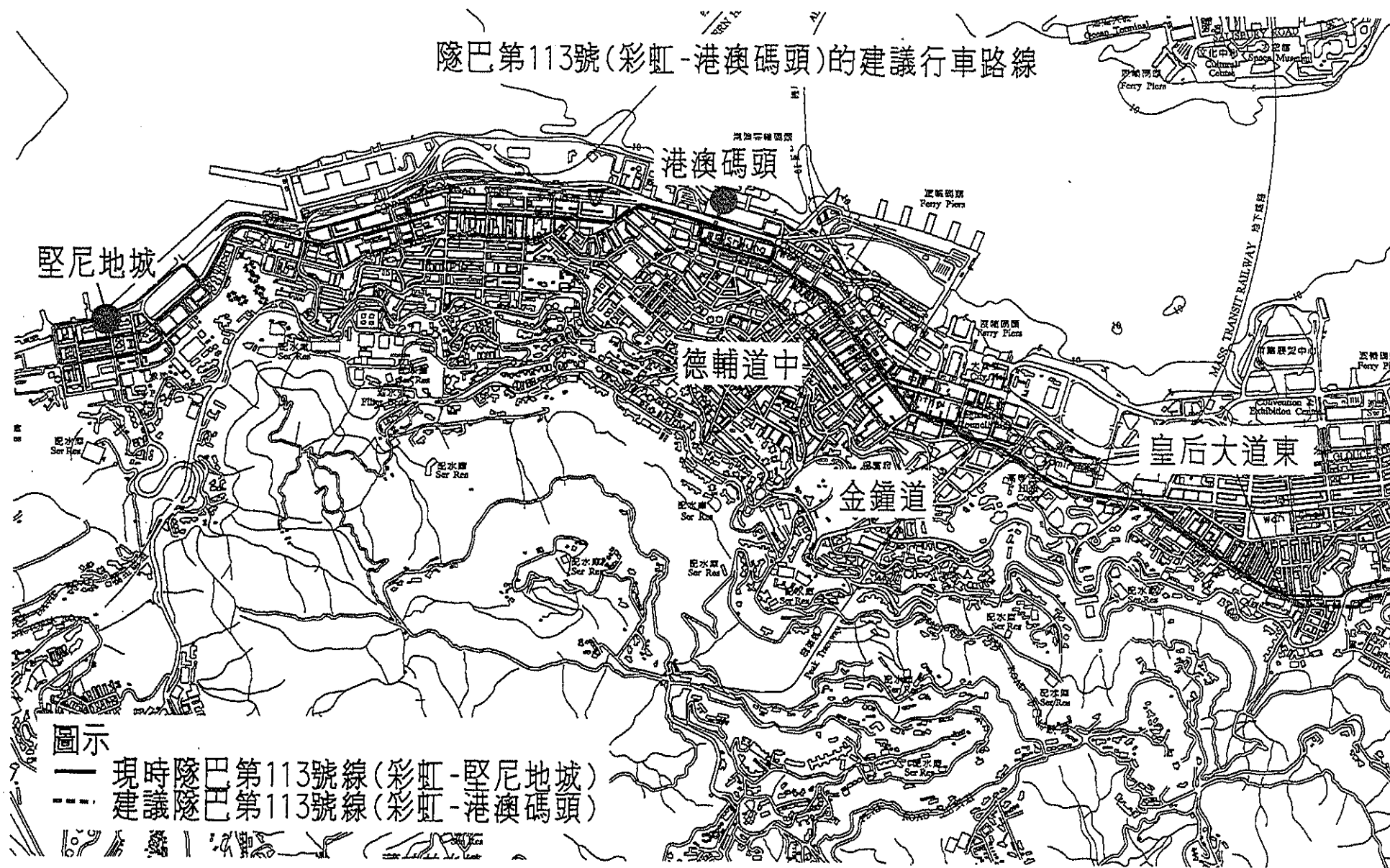
附圖 J



隧巴第113號(彩虹-港澳碼頭)在繁忙時間後於何文田的建議行車路線



隧巴第113號(彩虹-港澳碼頭)的建議行車路線



隧巴第 182P 號（愉翠苑 至 中環（港澳碼頭））改道建議，新路線為第 982X 號（愉翠苑 至 灣仔）

