

二零一三年二月六日
葵青區議會
交通及運輸委員會
第一次會議(二零一三年)

2013-2014 年度葵青區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013-2014 年度葵青區巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在2013年施政報告中，行政長官強調『重組巴士路線』對改善空氣質素的重要性。在發展鐵路的同時，政府將檢視其他陸路交通服務，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。目前巴士服務路線重疊，部分使用量偏低。進行檢討時，我們會以巴士配合鐵路系統，加強接駁功能及改善轉乘安排，在滿足乘客的交通需要之餘，亦能優化路線、以減低路邊空氣污染。

2013-2014 年度巴士路線發展計劃

3. 2013-2014 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現詳列於附件 1A、附件 1B 及附件 2，供各委員參閱。

4. 2013-2014 年度葵青區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

爲配合區內人口持續增長，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加車輛數目及班次，以配合乘客需求。另一方面，爲更加善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，以切合乘客需求的轉變。有關本區的巴士路線的詳細安排在附件 3-14 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 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) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，要有長遠和全面的規劃。鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成，是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可

釋放周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，我們會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便。我們會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。我們亦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) 清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產，香港路少但人多車多，市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃以作配合。事實上，很多巴士乘客在市區周邊地點已陸續下車，有些路線的巴士在經過繁忙交通走廊前往總站時，載客率會相對較低。如能更妥善地使用巴士資源，當可協助減少行走這些繁忙走廊的巴士數目，從而紓緩交通擠塞及減低路邊空氣污染。

專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在 2011 年排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔該年全港整體車輛的有關總排放量約 6% 和 20%。但在繁忙的交通幹道，專營巴士的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量佔總車輛排放量分別可高達 40% 和 70%。在例如旺角、中環及銅鑼灣等地區的繁忙交通幹道，經常有很多行人、居民或在這些地方工作或營業的人來往。減少巴士班次可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾所構成的健康風險。而有關的環境效益是與減少巴士班次的程度成正比，因此，每一班次的減少都很重要。如 2013-14 年度的巴士路線發展計劃得以落實，將可令每天在旺角、中環及銅鑼灣的繁忙幹道的巴士班次減少 591 架次，佔這些繁忙幹道的巴士班次約 1%，而這些地區的繁忙幹道的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，最高將可分別減少約 0.3% 和 2.3%。有關措施亦可達至其他環境效益，例如減少噪音滋擾。此外，由於推行重整巴士路線的成本耗費並不會太高，檢討本港空氣質素指標的顧問亦評估此措施為在眾多建議中具最高成本效益的措施。

除了旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道外，葵青區亦有近千輛巴士於超過90條巴士路線服務該區居民。因此，為改善居民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，我們必須重組巴士路線，減少巴士排放。

制定路線發展計劃的原則

6. 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7-16段所列舉的原則。

改善服務

7. 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

8. 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

9. 若上文第8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。

10. 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。

(c) 制定巴士轉乘計劃

11. 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。

(d) 提升服務質素

12. 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

13. 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

14. 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

15. 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

16. 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) 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。

17. 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

18. 請各委員就 2013-2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年二月

二零一三年度五十路線發展計劃
以葵青區為終點站的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)				車輛分類				修改 建議	備註
			現行	建議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層		
2013年 第一季	31M 石籬(梨貝街) - 葵芳站		6	6	10		11		1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
2013年 第二季	32B 壓西站公共運輸交匯處 - 象山(循環線) 36 梨木樹公共運輸交匯處 - 壓西站公共運輸交匯處		15	--	3	0		-3			因第32B號乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第32B號線。並與第36號線合併，詳情請參閱附件3。	
2013年 第二季	33A 壓灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣) 37 葵盛(中) - 奧運站		14/15	12	4	5	5	1			第33A號線改道行經西九龍快速公路及修改為荃灣(如心廣場)至旺角循環線。因應第33A號線的改道，第37號線遷移終點站至葵涌邨。詳情請參閱附件4。	
2013年 第四季	35A 安蔭 - 尖沙咀東 41 長青 - 九龍城碼頭 45 麗瑤 - 九龍城碼頭		10	10		12		2			因應的改道，遷移終點站至葵涌邨。 視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
2013年 第一季	41A 長安 - 尖沙咀東 44 青衣邨 - 旺角東站		6	5	19	20		1			改道行經西九龍快速公路及修改為長安至紅磡循環線。詳情請參閱附件5。	
2013年 第二季	44 青衣邨 - 旺角東站 42A 長亨 - 佐敦(渡華路) 43C 長康 - 大角咀 (維港灣)		15	15	10	8		-2			因應第41號線改道，調配車輛改善班次以配合乘客需求 改道行經西九龍快速公路。詳情請參閱附件6。	
2013年 第二季	46P 顯徑 - 范景 (北) 46S 大圍站公共運輸交匯處 - 荔景 (北) 234S 深井碧堤半島 - 青衣站		7/8	7	11	10		-1			因應第41A號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以營運41A號線往西九龍的服務。	
2013年 第三季			10	12	17	17		0			因應第41A號線的改道，在早上及下午繁忙時間，非44P號線運作時段間，44號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以營運41A號線往西九龍的服務。	
2013年 第二季			4/5	4	23	24		1			因應第43C號線修改為繁忙時段單向服務，建議第42A號線於非繁忙時段調配車輛改善班次。	
2013年 第三季			10	10	9	9		0			調整為只於繁忙時段提供單向服務，以配合乘客需求。詳情請參閱附件7。	
2013年 第二季			10/20	10/15	6	6		0			第46與第46S號線合併，修改為美田至葵芳港鐵站循環線，於早上及下午繁忙時段提供服務，第46S號線將會取消。詳情請參閱附件8。	
2013年 第一季			10/15	--	9	0		-9			因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第234S號線(早上7:20及7:50共兩班車)。詳情請參閱附件9。	
			--	--	2	0		-2			視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	
			8	6	3	--	4	1				

2013年 第三季	336	梨木樹公共交通交匯處 - 上環	15	15	3	3	0	為增強荃灣東，東北葵與港島北的聯繫，建議加強336號線之服務。路線將改行西區海底隧道並延長至銅鑼灣一帶，更改路線編號為936號，並於星期一至五增加早上兩班往梨木樹的班次。詳情請參閱附件10。
	N237	美孚 - 美盛(循環線)	20	--	3	0	-3	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第N237號線。 詳情請參閱附件11。
	948	銅鑼灣(天后) - 長宏	4.10 兩班特 別班次	4.10 兩班特 別班次	12	12	0	1. 建議星期一至星期五往青衣長宏方向的服務時間延長至凌晨12時正。 2. 取消星期六下午12時15分及下午1時05分由銅鑼灣(天后)開出的所有由翠怡花園開出的班次。 詳情請參閱附件12。

二零一三年度巴士路線發展計劃
途經葵青區的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配				修改		備註
			現行	建議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2013年 第一季	30	荃威花園 - 長沙灣	15/20	20	4	2	4	0	0	-2	修改為港鐵荃灣西站至美孚循環線，詳情請參閱附件13。
2013年 第一季	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4	23		26		0		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第一季	260C	友愛(南) - 葵芳站	15	15	6		6		0		調整星期六班次，以配合乘客需求。
2013年 第三季	930	荃灣(愉景新城)總站 - 湾仔碼頭	12/20	12/20	10		10		0		為免行經交通擠塞路段，往荃灣方向建議改道德輔道中及永和街往于謹道中，詳情請參閱附件14。

二零一四年度巴士路線發展計劃
途經葵青區的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)	車輛分配						備註
				現行	建議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014年 第一季	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	6/7	6	26		27		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2014年 第一季	24SP	駿景園 - 荃灣西站公共運輸交匯處	7:40 8:00	-	2	0	0	-2		因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第24SP號線。
2014年 第一季	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	10/13	9/13	12		13		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2014年 第三季	E42	沙田(博康邨) - 機場(地面運輸中心)	7/10	7/9	17		18		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

九巴服務重組建議 - 合併第36及32B號線

第 32B 號線現時的服務詳情

路線	32B	36
終點站	荃灣西鐵路站 至 象山 (循環線)	梨木樹 - 荃灣西鐵路站
繁忙時間班次	15分鐘一班	14分鐘一班
單程收費	\$3.9	\$3.9
服務時間	早上5時40分至早上0時00分	早上5時30分至早上0時25分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">• 平均每天約2,200名乘客)• 最繁忙一小時內的載客率52%• 非繁忙時段一小時內的最高載客率約38%	<ul style="list-style-type: none">• 平均每天約7,700名乘客• 最繁忙一小時內的載客率85%• 非繁忙時段一小時內的最高載客率約67%
車輛數目	3部空調巴士	4部空調巴士

建議的內容

- 象山邨，石圍角邨，梨木樹邨及附近地區在未來數年並沒有大型發展計劃。人口數目及組成將不會有明顯改變。
- 除了巴士服務，附近亦有路線重疊之公共小巴或專線小巴提供來往荃灣市中心之服務。
- 為善用資源，現我們建議合併第 32B 及 36 號線以強化巴士服務。
- 部份 32B 號線的車輛將調撥至 36 號線以提昇整體服務水平。

路線	36
終點站	梨木樹 - 荃灣西鐵路站
班次(繁忙時間)	12分鐘一班
單程收費	\$3.9
服務時間	早上5時30分至早上0時25分
車輛數目	5部空調巴士

- 合併後行車距離與現時相約，車費亦將維持不變。

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力。

對乘客之影響

- 所有32B號線之乘客可改乘合併後，班次更頻密之36號線(由15分鐘一班加密至12分鐘一班)。由象山邨往荃灣方向乘客的行車時間會輕微增加3分鐘(由現時21分鐘增加至24分鐘)。
- 由石圍角邨往荃灣方向乘客的行車時間會增加17分鐘(由現時15分鐘增加至32分鐘)。乘客可以改乘班次更頻密之43X號線往荃灣西鐵路站。九巴第43X號線往荃灣西鐵路站方向的分段收費(城門隧道收費站後)將由現時\$5.2下調至\$3.9，即32B號線之收費水平。超過1,200名乘客可以受惠(880名原32B號線乘客及395名現43X/43P號線乘客)。
- 所有36號線之乘客可改乘合併後，班次更頻密之36號線(由14分鐘一班加密至12分鐘一班)。由青山道大窩口鐵路站至國瑞道各分站上車前往梨木樹方向的乘客(457人)可利用新增之八達通轉乘優惠轉乘指定的其他九巴服務：

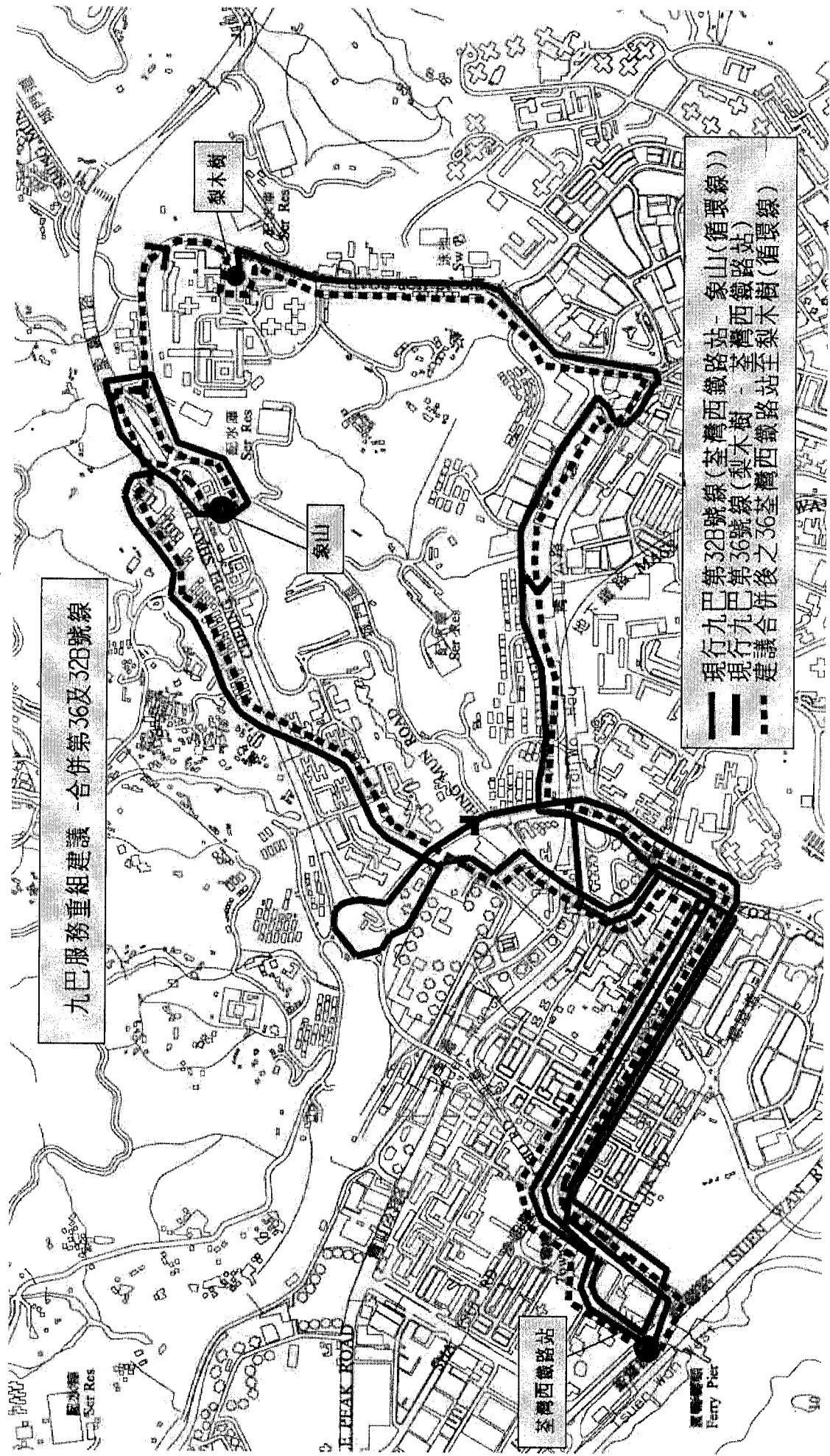
轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
235 => 36M	乘客以八達通咭乘搭235號線(往安蔭方向)，並於指定時限內轉乘36M號線(梨木樹方向)，即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠為\$3.6(即免費轉乘第二程路線)。	乘客可於昌榮路新豐中心對開分站轉乘指定路線	與現時同價

- 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
43X	耀安 - 荃灣西鐵路站	\$3.9 (往荃灣西鐵路站方向的分段收費(城門隧道收費站後)將由現時\$5.2下調至32B號線之水平)	5/6	班次更頻密。在最繁忙時段由二坡圳路分站前往荃灣西鐵路站之最高載客率為64%，現時服務水平足以接載象山邨及石圍角邨前往荃灣西鐵路站之乘客。

目標實施日期

二零一三年第二季



九巴服務重組建議 – 第33A號線改行快速公路及37號伸延至葵涌邨

第33A及37號線現時的服務詳情

路線	33A	37
終點站	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)	葵盛(中) - 奧運鐵路站
繁忙時間班次	14/15分鐘	10分鐘
單程收費	\$5.7	\$5.2
服務時間	早上5時40分 - 晚上12時15分	早上5時30分 - 晚上12時25分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">● 平均每天約6,000名乘客● 最繁忙一小時內的載客率 61%● 非繁忙時段載客率 50%	<ul style="list-style-type: none">● 平均每天約7,930名乘客● 最繁忙一小時內的載客率 64%● 非繁忙時段載客率 43%
車輛數目	10輛空調巴士	10輛空調巴士

建議的內容

- 葵涌邨重建完成後，雖然人口上升，但乘客量的變化並未能符合增加巴士服務指引。在早上繁忙時段，第33A號線的最高載客率約為61%。
- 葵涌邨位處大窩口及葵興地鐵站之間，自連接大窩口邨及大窩口鐵路站之升降機系統完成後，葵涌邨居民乘搭鐵路服務更方便。
- 為改善資源運用及葵涌邨一帶居民提供適切的巴士服務，九巴過往曾提出多項巴士服務重組建議，包括改道以減低途經旺角交通黑點對行車時不穩的影響，轉用載客量較低的車輛以維持班次，縮減班次，縮短路線以提供接駁服務等。但各項建議均不獲接納。
- 現建議調整第33A號線成為一特快路線，為荃灣楊屋道及葵涌邨一帶的居民提供一直接服務前往南九龍。同時，將路線改為循環線服務，以減低路線改道對現有乘客的影響。
- 建議行車路線更改如下：
大河道，楊屋道，德士古道，大窩口道，上角街，大窩口道，禾塘咀街，葵興路，興芳路，葵青交匯處，荃灣路，葵涌道，荔枝角道，西九龍走廊，太子道西，荔枝角道，彌敦道，旺角道，洗衣街，亞皆老街，櫻桃街，海泓道，柏景灣巴士總站，海泓道，櫻桃街，大角咀道，未命名路，櫻桃街，西九龍走廊，荔枝角道，葵涌道，荃灣路，葵青交匯處，興芳路，葵興鐵路站通道，葵興路，禾塘咀街，大窩口道，上角街，大窩口道，德士古道，楊屋道，大河道。

路線	33A
終點站	荃灣(如心廣場) - 旺角 (循環線)
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$6.4
服務時間	早上5時40分 - 晚上12時15分
車輛數目	8輛空調巴士

- 九巴會提供八達通轉乘優惠折扣予第 33A 號線改道後需轉乘其他九巴路線之乘客。
- 為減低對 33A 號線乘客之影響，建議同時將 37 號線總站遷移至葵涌邨。建議行車路線更改如下：

往奧運鐵路站方向：大窩口道，葵盛圍，葵聯路，葵盛圍，大窩口道，興芳路，荃灣路，葵涌道，長沙灣道，彌敦道，旺角道，西洋菜街，亞皆老街，櫻桃街，海景街

往葵涌邨方向：

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，荔枝角道，黃竹街，汝州街，欽州街，長沙灣道，葵涌道，葵富路，興芳路，大窩口道，葵盛圍，葵聯路，葵盛圍，大窩口道

路線	37
終點站	葵涌邨 - 奧運鐵路站
繁忙時間班次	10分鐘
單程收費	\$5.7
服務時間	早上5時30分 - 晚上12時25分
車輛數目	12輛空調巴士

建議的好處

- 更有效運用現有資源。
- 為荃灣楊屋道至葵涌邨的乘客提供較直接巴士服務前往南九龍的巴士服務。由葵涌邨前往旺角的行車時間將由約39分鐘減至29分鐘。
- 第33A號線及37號線之繁忙時段班次將維持現時水平。
- 第37號線將為高盛臺的居民提供往返九龍的直接服務。

對乘客之影響

- 約1,100名33A號線乘客可以繼續選擇乘搭原線直達南九龍；
- 來往葵涌至西九龍的33A號線乘客（約1,300人）可以改乘第37號線(往九龍方向-\$0.5; 往新界方向收費不變)；
- 約280名來往荃灣至葵涌的乘客可選擇第43號線(往葵涌方向-\$1.4; 往荃灣方向-\$0.7)。
- 由荃灣/葵涌往葵涌道至旺角的乘客（約3,300人）可以利用新增的八達通轉乘計劃乘搭第43號線並轉乘第37號線或第33A號線並轉乘第6號線。

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
43<=> 37	乘客以八達通咭乘搭 43 號線，並於指定時限內轉乘 37 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$4.3。	乘客可於美孚分站轉乘指定路線	-\$0.5 或同價
6<=>33A	乘客以八達通咭乘搭 33A 號線，並於指定時限內轉乘 6 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$4.6。	乘客可於美孚分站轉乘指定路線	-\$0.7 或同價

- 為方便葵盛居民利用特快路線33A號線，新增下列八達通轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排	節省車費
37M<=> 33A	乘客以八達通咭乘搭 37M 號線，並於指定時限內轉乘 33A 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠\$3.5。	乘客可於葵興或葵涌各分站轉乘指定路線	葵盛居民可免費接駁至新增特快路線 33A 號線

- 37號線改道後行車路程增加約2公里，並超越現時收費等級表上限，全程車費將由\$5.2上調至\$5.7。為減低對乘客影響，往奧運鐵路站方向將於葵盛圍新增分段收費\$5.2。
- 由於部份33A號線乘客會改乘第37號線；同時部份37號線乘客會選擇特快路線第33A號線。在增加一部巴士行走後，預計第37號線最繁忙一小時內的載客率會由64%提高至約83%。

路線圖

附圖

目標實施日期

二零一三年第二季

附件4

第4頁，共4頁

九巴服務重組建議 - 第33A號線改行快速公路及37號伸延至葵涌邨



九巴服務重組建議 - 第 41 號線改行西九龍快速公路現時的服務詳情

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約 5,756 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

- 九巴士路線第 41 號線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，佛光街，和衷街，漆咸道北，蕪湖街，馬頭圍道，佛光街，忠孝街，佛光街，培正道，窩打老道，亞皆老街，櫻桃街，海輝道，連翔道，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。
- 全程行車較現時減少約 4.2 公里(由 21.8 公里減少至 17.6 公里)；同時行車時間亦會由 82 分鐘減至 66 分鐘。
- 巴士路線第 41 號線改道後，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 號線。因此九巴建議在巴士路線第 41 號線實施改道的同時調撥一部車輛至巴士路線第 45 號線。

路線	41	45
終點站	長安-紅磡(循環線)	麗瑤—九龍城碼頭
班次(繁忙時間)	15 分鐘	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 號線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））來往何民田。

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 53% 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 \$1.3；
- 約 6% (374 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
44/42A 轉乘 6C/6F	乘客以八達通咭乘搭 42A 或 44 號線，並於指定時限內轉乘第 6C 號或第 6F 號，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。	較現時低 \$1.5-\$1.9

- 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 (空調)	5/6	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。
6F	麗閣 - 九龍城 碼頭	\$4.4 (空調)	13/14	班次更頻密。現時服務水平足以接載原 41 號線的乘客。

附件 5
第 3 頁，共 4 頁

18	南昌鐵路站 - 愛民	\$4.4 (空調)	11	班次更頻密。現時服務水平足以接載原41號線的乘客。
41A	長安 - 尖沙咀東	\$7.1 (空調)	7/8	班次更頻密。現時服務水平足以接載原41號線的乘客。
42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	\$6.1 (空調)	4/5	班次更頻密。現時服務水平足以接載原41號線的乘客。
43C	長康 - 維港灣	\$6.1 (空調)	8	班次更頻密。現時服務水平足以接載原41號線的乘客。
44	青衣邨 - 旺角東鐵路站	\$5.7 (空調)	12	班次更頻密。現時服務水平足以接載原41號線的乘客。
45	麗瑤 - 九龍城碼頭	\$6.2 (空調)	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41號線的乘客(九龍段於美孚至長灣灣一帶往何民田的乘客)。

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第一季



九巴服務重組建議 - 第 41A 號線改行快速公路

第 41A 號線現時的服務詳情

路線	41A
終點站	長安 - 尖沙咀東
班次 (繁忙時間)	7/8 分鐘
單程收費	\$7.1
服務時間	5 時 45 分至零時 10 分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">● 平均每天約 7,815 名乘客● 最繁忙一小時內的載客率 60%● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 43%
車輛數目	11 部空調雙層巴士

建議的內容

- 41A 號線與 44 號線由青衣至旺角一段重疊。
- 為善用資源，九巴建議將 41A 號線改行速公路，以強化 41A 號線為青衣居民提供直接來往南九龍之服務。前往西九龍一帶的乘客可以改用 44 號線。
- 在早上及下午繁忙時間，非 44P 號線運作時段間，44 號線將會改道行經青綠街及青衣碼頭以替補 41A 號線往西九龍的服務。由於行車時間將會增加約 6 分鐘，非繁忙時間班次將由現時 10 分鐘一班輕微下調至 12 分鐘一班。

路線	41A
終點站	長安 - 尖沙咀東
班次(繁忙時間)	7 分鐘
單程收費	\$8.1
服務時間	5 時 45 分至零時 10 分
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的好處

- 來往青衣卜及旺角一帶乘客的行車時間將縮短至 17 分鐘。

對乘客之影響

- 來往青衣北，青衣中及西九龍之間的 41A 號線乘客可改用 44 號線或利用新增的八達通轉乘優惠乘搭 44M 轉乘 44 號線（約 3,240 人，35%）；
- 青衣北及青衣中的居民可以利用 41A 號線前往九龍南（約 4,588 人，49%），出行時間將縮短 17 分鐘；
- 41A 號線的車費將輕微上調至 \$8.1（約 4,588 人，49%）；
- 新增設的轉乘優惠

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
44M ⇄ 44	乘客以八達通咭乘搭 44M 號線，並於指定時限內轉乘 44/44 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為 \$4.3。

- 部份利用 41A 號線的九龍市區乘客可以利用其他九龍市區路線如 6 號線，44 號線，35A 號線（約 1,290 人，14%）：

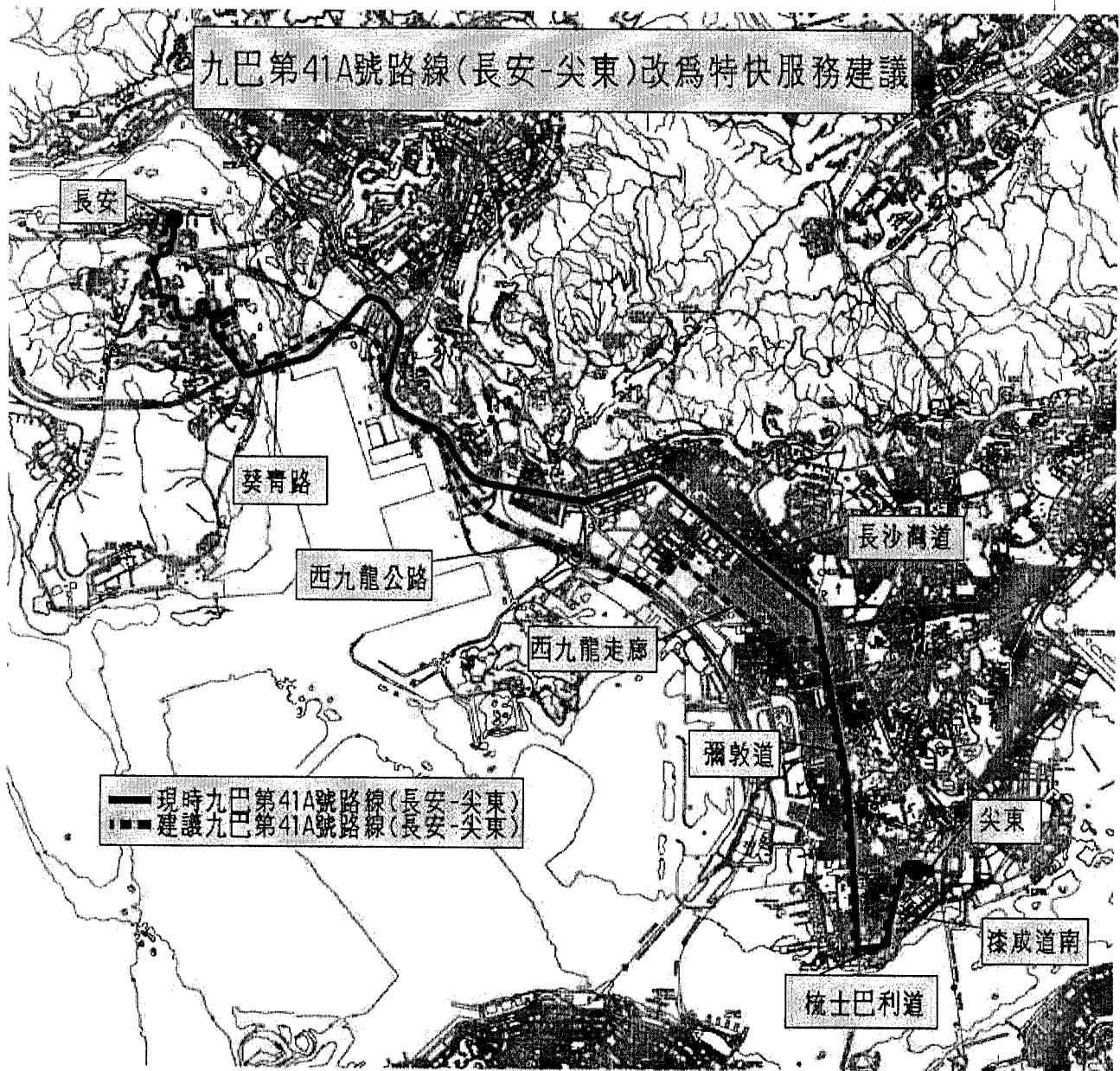
路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
6	荔枝角 - 尖沙咀碼頭	\$4.6	9/10
35A	安蔭 - 尖沙咀東	\$7.0	6
41	長青 - 九龍城碼頭	\$7.6	15
44	青衣邨 - 旺角東鐵路站	\$5.7	12
44M	長安 - 葵涌邨	\$4.3	8

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第二季



九巴服務重組建議 - 第 43C 號線更改服務性質

第 43C 號線現時的服務詳情

路線	43C
終點站	長康 - 大角咀(維港灣)
班次 (繁忙時間)	10 分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	5 時 35 分至零時 10 分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">平均每天約3,978名乘客最繁忙一小時內的載客率65% (早上往九龍方向)，78%(晚上往青衣方向)非繁忙時段一小時內的最高載客率約21% (往九龍方向)，43%(往青衣方向)
車輛數目	9 部空調雙層巴士

建議的內容

- 42A 號線與 43C 號線由青衣南至太子一段重疊。
- 為善用資源，九巴建議將 43C 號線改為繁忙時段單向服務 (早上 7-9 往九龍及下午 5-7 往青衣)。
- 在非 43C 號線服務時段將加派資源強化 42A 號線之服務。非繁忙時段班次將由現時 9/10 分鐘一班加密至 8 分鐘一班。

建議的好處

- 由於改為提供單方面服務，在上午及下午繁忙時段可增加 43 號線的班次，以發揮疏導青衣南來往西及南九龍的乘客的作用。
- 在非繁忙時段能集中資源，為乘客提供更頻密及班次穩定的 42A 號線服務。

對乘客之影響

- 在非 43C 號線服務時段的乘客可以利用其他九巴服務如 42A 號線，33A 號線，37 號線等來往葵涌/青衣至西九龍，旺角及大角咀一帶。

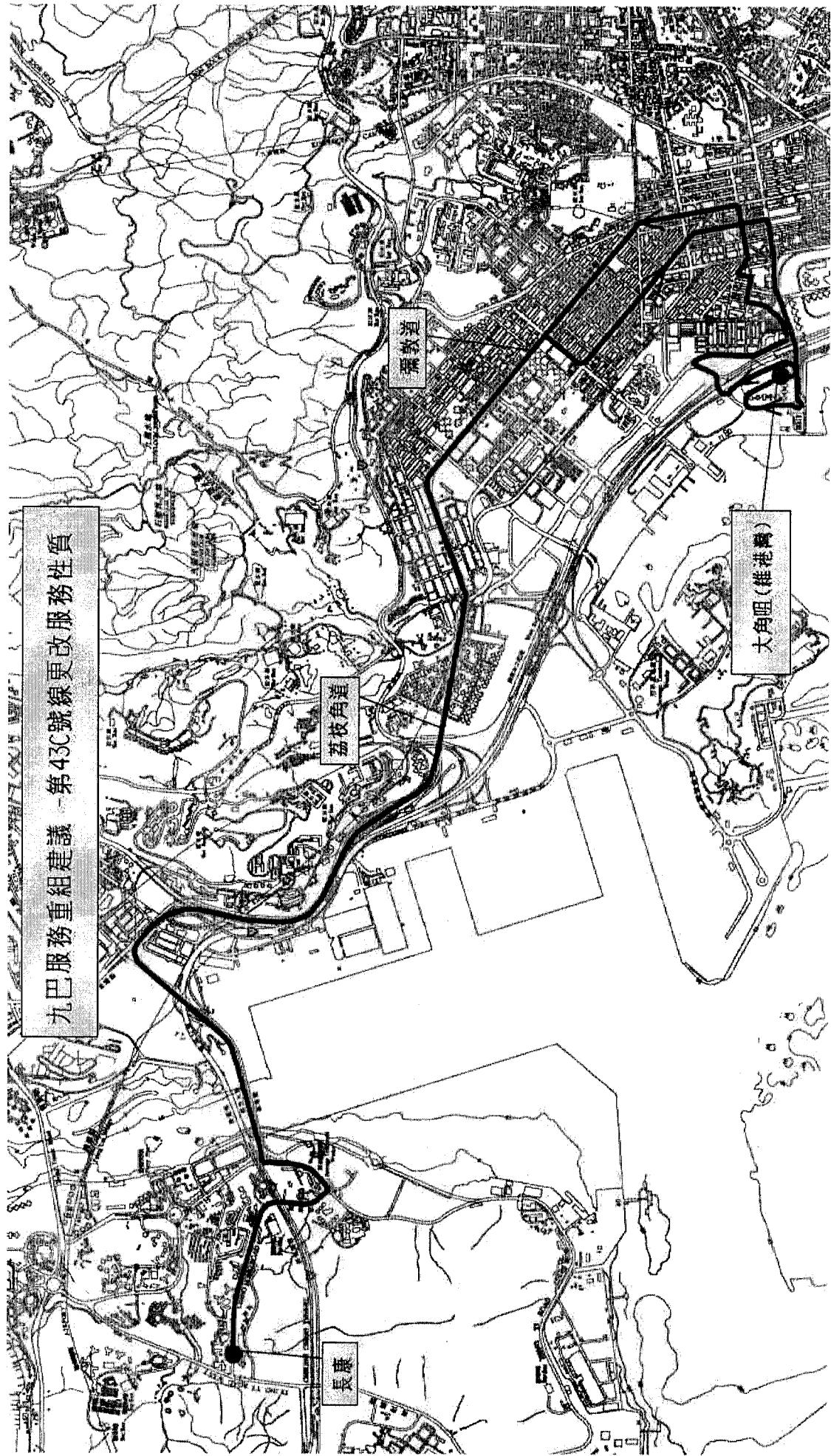
路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
42A	長亨 – 佐敦(渡華路)	\$6.1	4/5
33A	荃灣(如心廣場) – 旺角(柏景灣)	\$5.7	13
37	葵盛(中) – 奧運鐵路站	\$5.2	10

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第二季



九巴服務重組建議 - 第46X、46P及46S號線重組第46X、46P及46S號線現時的服務詳情

路線	46X	46P (46X號線 傍晚特別班次)	46S (46X號線 早上特別班次)
起訖站	顯徑—美孚	顯徑—荔景（北）	大圍鐵路站→荔景（北）
繁忙時間 班次	4-5分鐘	10-20分鐘	10-15分鐘
單程收費	\$7.3	\$7.3	\$7.3
服務時間	顯徑開： 早上5時30分至晚上12 時05分 美孚開： 早上5時30分至晚上12 時20分	顯徑開： 下午4時正至下午7時40 分 荔景（北）開： 下午4時50分至晚上8時 30分	大圍鐵路站開： 早上7時正至早上9時10 分
乘客使用 量	<ul style="list-style-type: none"> 平均每天約17,000 名乘客 最繁忙一小時內 的乘客率：90% 非繁忙時段乘客 率：49% 	<ul style="list-style-type: none"> 平均每天約1,300 名乘客 最繁忙一小時內 的乘客率：70% 	<ul style="list-style-type: none"> 平均每天約700名 乘客 最繁忙一小時內 的乘客率：55%
車 輛 數 目	早上 23輛空調雙層巴士	不適用	9輛空調雙層巴士
	傍晚 26輛空調雙層巴士	6輛空調雙層巴士	不適用

建議的內容

- 因應區內人口轉變，以及精簡路線網絡，建議將46P及46S兩條特別班次合併。
- 詳情如下：

路線	46X	46P (46X號線繁忙時段特別班次)
起訖站	顯徑—美孚	美田—葵芳鐵路站（循環綫）
繁忙時段 班次	4分鐘	10-15分鐘
單程收費	\$7.3	\$7.3

服務時間	顯徑開： 早上5時30分至晚上12時05分 美孚開： 早上5時30分至晚上12時20分	美田開： 早上6時50分至上午9時30分 下午4時30分至晚上8時正
車輛數目	26輛空調雙層巴士	6輛空調雙層巴士

- 行車路線如下：

46X

行車路線不變

46P

由美田往葵芳鐵路站（早上服務時段）

美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、大圍道、城門隧道公路、城門隧道、象鼻山路、和宜合交匯處、和宜合道、昌榮路、昌榮路迴旋處、葵涌道、葵富路、葵仁路、葵義路、葵芳鐵路站巴士總站

由美田往葵芳鐵路站（循環線）（傍晚服務時段）

美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、大圍道、城門隧道公路、城門隧道、象鼻山路、和宜合交匯處、和宜合道、昌榮路、昌榮路迴旋處、葵涌道、葵富路、葵仁路、葵義路、葵芳鐵路站巴士總站、葵義路、葵富路、葵涌道、昌榮路迴旋處、昌榮路、和宜合道、和宜合交匯處、象鼻山路、城門隧道、城門隧道公路、大圍道、美田路、迴旋處、美田路、美輝街、香粉寮街、美田邨通道。

建議的好處

- 集中資源，改善46X主路線的班次
- 因應乘客意見，提供由沙田直接前往葵芳鐵路站的服務
- 延長特別班次行經美田邨、美城苑一帶的服務時間

對乘客之影響

- 受影響乘客仍可以乘坐46X號

路線圖

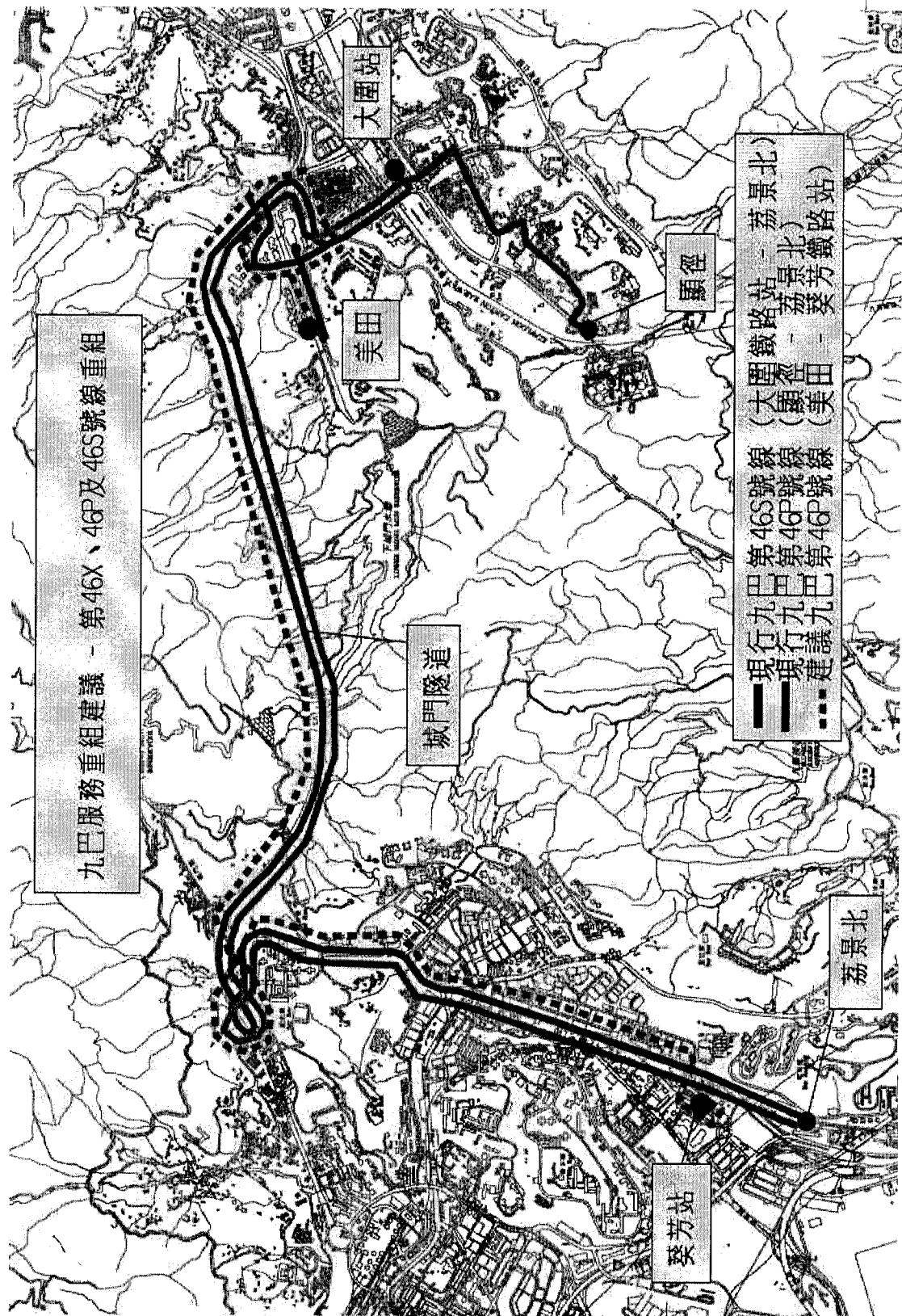
請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

附件8

第3頁，共3頁



九巴服務重組建議 - 取消第234S號線

第234S號線現時的服務詳情

路線	234S
終點站	碧堤半島 - 青衣鐵路站
繁忙時間 班次	早上7:20及7:50 開出兩班車
單程收費	\$5.4 (空調)
服務時間	星期一至六早上兩班車
乘客 使用量	<ul style="list-style-type: none"> • 平均每天約69名乘客 • 平均每班車35名乘客 • 最繁忙一小時內的載客率18%
車輛 數目	2部空調雙層巴士

建議的內容

- 同時234S號線的需求極低，建議取消服務。

建議的好處

- 為善用資源，騰出的兩班車將會用作新增或加強服務深井地區的巴士服務，如前往沙田、尖沙咀，或屯門公路轉乘站。

對乘客之影響

- 234S號線的乘客可以改乘其他公共交通服務。

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第二季



九巴服務改善建議 - 336號線改行西隧

第336號線現時的服務詳情

路線	336
終點站	梨木樹 - 上環
繁忙時間	早上7:30; 7:45及8:00
班次	開出三班車
單程收費	\$16.6
服務時間	星期一至六早上三班車
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">● 平均每天約200名乘客● 平均每班車67名乘客● 最繁忙一小時內的載客率48%
車輛數目	3部空調雙層巴士

建議的內容

- 為增強荃灣東，東北葵與港島北的聯繫，建議加強336號線之服務。
- 路線將改行西區海底隧道並延長至銅鑼灣一帶，並更改路線編號為936號。
建議行走路線：
和宜合道，梨木路，童子街，石蔭路，石宜路，和宜合道，大隴街，石籬（大隴街）巴士總站，大隴街，圍廈街，石排街，青山道，蝴蝶谷道，西九龍走廊，支路，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，夏慤道，告士打道，菲林明道，會議道，灣仔碼頭，菲林明道，軒尼詩道，怡和街，高士威道，銅鑼灣道，東院道，加路連山道，棉花路
- 星期一至五增加早上兩班即共五班往港島的班次。
- 星期一至五增加晚上三班往梨木樹的回程班次。

建議的好處

- 加強荃灣東，東北葵的長程巴士服務。

對乘客之影響

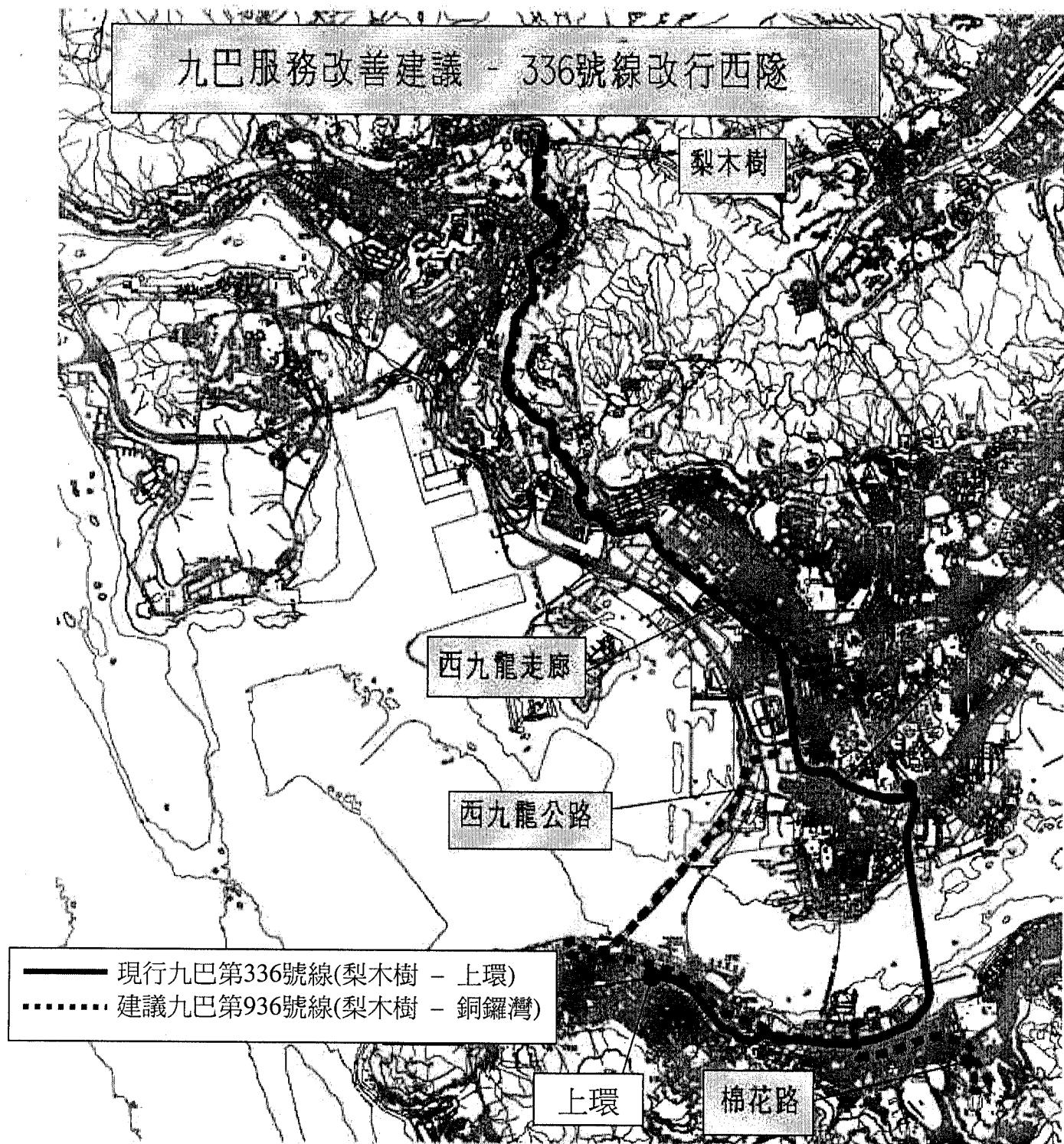
- 現時336號線前往德輔道中乘客需在干諾道中分站下車步行少於二百米至德輔道中。

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第一季



九巴服務重組建議 - 第 N237 號線

第 N237 號線現時的服務詳情

路線	N237
終點站	美孚 至 葵盛 (循環線)
繁忙時間班次	20分鐘一班
單程收費	\$8.2
服務時間	早上1時00分至5時00分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約121名乘客 (5/2012) ● 最繁忙一小時內的乘客量78名乘客 (載客率18%) ● 平均班約16名乘客
車輛數目	3部空調單層巴士

建議的內容

- 因應第 N237 號線乘客量持續偏低及為善用資源，現我們建議取消第 N237 號線。

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力。

對乘客之影響

- 所有N237號線之乘客可考慮轉乘其他交通服務如公共小巴，的士等。

目標實施日期

二零一三年第二季

過海隧道巴士服務重整建議 - 新巴/九巴第 948 號線

I. 第 948 號線現時的服務詳情

路線	948	948P
終點站	青衣(長安/翠怡花園) → 銅鑼灣(天后) 銅鑼灣(天后) → 青衣(長宏)	青衣(長安) → 銅鑼灣(天后) [經灣仔北]
服務時間	星期一至五： 長安開：上午七時二十分 至 上午八時十分 翠怡花園開：上午八時零三分 及 上午八時十三分 天后開：下午四時十五分 至 晚上九時正 星期六： 長安開：上午七時三十分 至 上午八時十分 翠怡花園開：上午八時零三分 及 上午八時十三分 天后開：下午十二時四十五分 及 下午一時零五分	星期一至五： 長安開：上午七時四十二分 及 上午七時五十四分 星期六： 長安開：上午七時四十四分 及 上午七時五十六分
班次	星期一至五： 上午: 4-10 分鐘(共 12 班) 下午及晚上: 15-20 分鐘(共 16 班) 星期六： 上午: 4-10 分鐘(共 10 班)	星期一至六：共兩班
單程車費	\$16.0	
車輛數量	948 及 948P：6 輛空調雙層巴士(新巴) + 6 輛空調雙層巴士(九巴)	

II. 建議的背景

隧道巴士第 948 號線為往返上環、金鐘、灣仔及銅鑼灣的青衣居民提供快捷及直接的巴士服務，市民對延長其晚上往青衣方向服務時間的訴求日增。

另一方面，隨著五天工作週漸趨普及，以致星期六的乘客需求比平日星期一至五較為分散，上午繁忙時段往天后及中午往青衣方向的乘客量偏低，平均乘客使用量分別只有 26% 及 18%。

III. 建議的內容

為配合乘客需求，建議利用現有的車輛資源下，延長隧巴第 948 號線星期一至五的服務時間，調整星期六早上往港島方向服務時段的班次及取消星期六下午由銅鑼灣(天后)開出的班次。詳情如下：

	改動	班次
逢星期一至五	<ul style="list-style-type: none">● 延長往青衣(長宏)的服務時間至午夜十二時正	晚上九時正至午夜十二時正： 每 20 分鐘一班(共 9 班) 其餘時段維持不變
逢星期六	<ul style="list-style-type: none">● 調整往港島方向服務時段的班次● 取消由翠怡花園開出的兩班特別班次	上午七時三十分至上午八時十分： 與 948P 號線聯合提供平均每 6 分鐘的班次(共 8 班)
	<ul style="list-style-type: none">● 取消下午十二時四十五分及下午一時零五分由天后開出的班次	-

IV. 建議的好處

透過進一步延長服務時段，可為更多於不同時間往來銅鑼灣、灣仔、金鐘及中上環一帶的青衣居民提供更為便捷的專營巴士服務。

V. 對乘客之影響

現時隧巴第 948 號線逢星期六兩班由翠怡花園開出之班次的乘客(每班約 30 人)均可繼續選乘由長安開出之 948/948P 號線班次或更快捷的 948X 號線(青衣(長宏) → 銅鑼灣(天后))前往港島。服務改動後，我們預計隧巴第 948 號線在星期六上午的最高載客率為 43%，仍足以應付青衣往港島的巴士服務需求。

VI. 建議實施日期

2013 年第 3 季

九巴服務重組建議 - 第 30 號線改道

第 30 號線現時的服務詳情

路線	30
終點站	荃威花園 - 長沙灣
班次 (繁忙時間)	15/20 分鐘
單程收費	\$5.7
服務時間	5 時 50 分至零時 00 分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none">平均每天約2,900名乘客最繁忙一小時內的載客率62%非繁忙時段一小時內的最高載客率約41%
車輛數目	4 部空調雙層巴士及 2 部空調單層巴士

建議的內容

- 30 號線縮短改為以荃灣西鐵路站作總站以騰出空間給 39A 號線停泊；
- 同時路線將改為循環線由荃灣西鐵路站前往美孚；
- 建議改道如下：

大河道，沙咀道，德士古道，荃富街，關門口街，青山道，葵涌道，葵益路，興芳道，葵福路，荔景山路，聯接街，麗祖路，麗瑤巴士總站，麗祖路，聯接街，荔景山路，敬祖路，荔景山路，葵涌交匯處，葵涌道，荔枝角道，美荔道，荔灣道，荔景山路，敬祖路，荔景山路，聯接街，麗祖路，麗瑤巴士總站，麗祖路，聯接街，荔景山路，葵福路，葵芳鐵路站，葵義路，葵富路，興芳道，葵興鐵路站通道，葵興路，和塘咀街，葵涌道，青山道，大河道。

- 全程行車距離及行車時間將縮減 2.6 公里及 25 分鐘；

路線	30
終點站	荃灣西鐵路站至美孚 (循環線)
班次(繁忙時間)	20 分鐘
單程收費	\$5.7
服務時間	5 時 50 分至零時 00 分
車輛數目	4 部空調雙層巴士

建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及減低票價壓力。

對乘客之影響

- 約 55% (1,690 人)乘客可繼續選乘第 30 號線；
- 約 13% (390 人)乘客可選乘收費較平的第 39M 號線或改道後的 39A 號線；
- 約 4% (122 人)乘客可選乘其他九巴服務如第 45 號線，第 46 號線或第 30X 號線等；
- 約 27% (840 人)乘客可利用新增的八達通巴士轉乘計劃前往目的地；

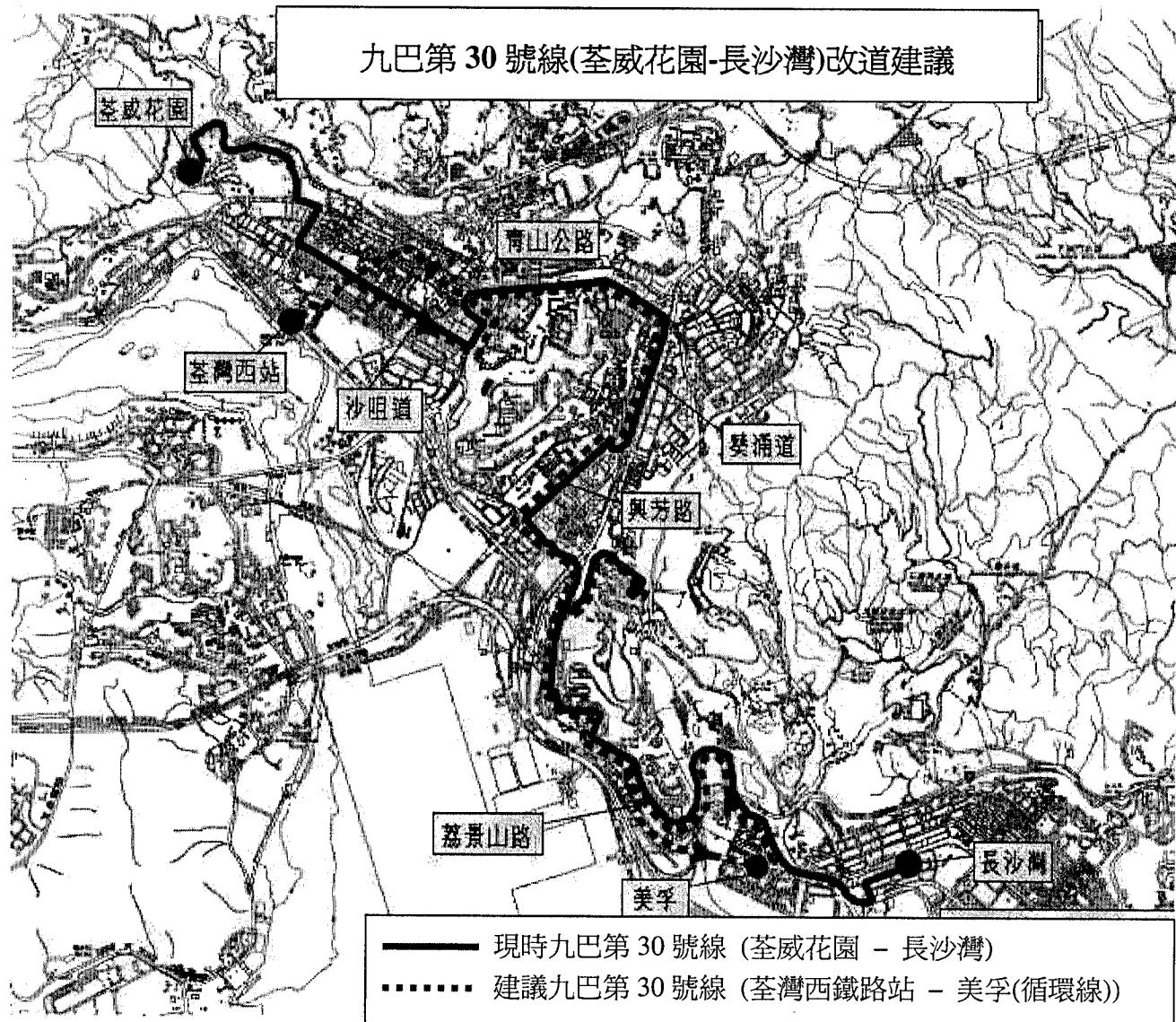
轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
39A ⇄ 30	乘客以八達通咭乘搭 39A 號線(改道後之路線，詳情請參閱相關文件)，並於指定時限內轉乘 30 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為\$3.9。
39A ⇄ 234X	乘客以八達通咭乘搭 39A 號線(改道後之路線，詳情請參閱相關文件)，並於指定時限內轉乘 234X 號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為\$6.3。

路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一三年第一季



過海隧道巴士服務重整建議 – 第 930 號線

I. 第 930 號線現時的服務詳情

終點站	荃灣（愉景新城）– 灣仔碼頭
上午繁忙時段班次	12-20 分鐘
全程車費	\$16.0
服務時間	由荃灣開出： 每日上午五時五十五分至凌晨零時二十五分 由灣仔開出： 每日上午五時五十五分至凌晨零時五十五分
車輛數目	上午繁忙時段： 10 輛空調雙層巴士 下午繁忙時段： 14 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

此線現時往荃灣方向的服務行經皇后大道中及畢打街往干諾道中。由於上址交通經常擠塞；加上位於干諾道中交易廣場對面的巴士站非常繁忙，以致車程經常受延誤。

III. 建議的內容

現建議第 930 號線往荃灣方向的服務改行德輔道中及永和街，詳情如下：

- 由灣仔碼頭開出，沿現有路線至金鐘道後，改經德輔道中、永和街，干諾道中，然後依現有路線前往荃灣（愉景新城）；
- 沿途於金鐘道（中銀大廈外）及德輔道中（利源東街前和租庇利街後）增設巴士站，而原來位於皇后大道中（匯豐總行大廈對面）、干諾道中（交易廣場對面和鱷魚恤大廈外）的巴士站將會取消。

IV. 建議的好處

實施改道建議後，班次的穩定性和可靠程度將得以提升，同時可減輕干諾道中及沿途巴士站的交通負荷。

V. 對乘客之影響

目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇巴士服務	方便程度	車資
於皇后大道中 匯豐總行大廈上車	193 (2.8%)	使用金鐘道 中銀大廈外新增設 的巴士站 乘搭本路線	直接服務	\$16.0 (維持不變)
於干諾道中 交易廣場對面上車	515 (7.5%)	使用德輔道中 利源東街前新增設 的巴士站 乘搭本路線	直接服務	\$16.0 (維持不變)
於干諾道中 鱷魚恤大廈外上車	260 (3.8%)	使用德輔道中 租庇利街後新增設 的巴士站 乘搭本路線	直接服務	\$16.0 (維持不變)

VI. 路線圖

請參閱附圖

VII. 建議實施日期

2013年第三季

