

## 2012 - 2013 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 2012 -2013 年度葵青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 及附件 1B，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葵青區議會。

3. 2012 - 2013 年度葵青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 32M 號、第 35A 號、第 38 號、第 38A 號、第 40 號、第 41A 號、第 42 號及第 43M 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 2-14 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。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. 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

二零一二年一月

二零一二年巴士路線發展計劃  
以葵青區為終點站的新界區路線

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	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						
2012年第一季	32M	葵芳站 - 象山(循環線)	15	15	1	2	0	0	0	0	3	0	-1	1	0	調整星期六、日及公眾假期的班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件2。
2012年第一季	35S	安蔭 - 美孚	20/30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第35S號由安蔭前往美孚的早上特別班次（共七班）。車輛資源可調回其他有需要的路線如第35A號。詳情請參閱附件3。
2012年第二季	41	長青 - 九龍城碼頭	15	16	0	10	0	0	0	8	0	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。詳情請參閱附件4。
2012年第一季	42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	4/5	4	0	23	0	0	0	30	0	0	0	7	0	與第43C號線合併，視乎乘客需求，調配車輛改善班次。因應重組，新增第42A號與第37號/第87B號之間的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附件5。

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	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	42C	長亨 - 藍田站	5	5	0	33	0	0	0	0	34	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第一季	43C	長康 - 維港灣	10	-	0	9	0	0	0	0	0	0	-9	0	與第42A號線合併，第43C號線將會取消。因應重組，新增第42A號與第37號/第87B號線之間的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附件5。
2012年第二季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15	13/14	0	8	0	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	234S	深井(碧堤半島) - 青衣站	-	-	0	2	0	0	0	0	0	0	-2	0	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消第234S號由深井(碧堤半島)前往青衣站特別班次(共兩班)。第234B號(浪翠園 - 荃灣西站)會安排早上兩班特別班次前往青衣站，以配合乘客需求。
2012年第二季	235M	安蔭 - 葵芳站	7	6/7	0	8	0	0	0	9	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第一季	242X	長亨 - 尖沙咀	-	-	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	調整星期六的班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件6。
2012年第一季	260C	三聖 - 葵芳站	-	-	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	調整星期六的班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件7。

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	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	265M	天恆邨 - 麗瑤	6-8	6-8	0	25	0	0	0	26	0	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第一季	935	安蔭 - 灣仔	-	-	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	調整星期六的班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件8。
2012年第三季	948X	長宏 - 銅鑼灣(天后)	早上兩班	早上四班	0	2	0	0	4	0	0	0	2	0	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第一季	E32	葵芳港鐵站 - 亞洲國際博覽館	9-13	9-12	0	12	0	0	13	0	0	0	1	0	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第一季	N237	美孚 - 葵盛(循環線)	20	30	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	-1	調整班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件9。

二零一二年巴士路線發展計劃  
途經葵青區的新界區路線

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	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		
2012年 第二季	33A	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)	13/15	10	0	10	0	0	0	0	8	0	0	-2	0	遷移總站至美孚，車資將由\$5.7下調至\$4.3。因應總站遷移，新增第33A號與第6號/第37號之間的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附件10。
2012年 第二季	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	15	1	13	0	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號的乘客轉乘第6D號。因應改道，新增第40號與第2A號/第6D號之間的巴士轉乘優惠。詳情請參閱附件11。	
2012年 第一季	46X	顯徑 - 美孚	4	4	0	32	0	0	0	33	0	0	1	0	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第一季	59S	屯門碼頭 - 旺角	-	-	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	取消星期六及星期日的服務，以配合乘客需求。詳情請參閱附件12。
2012年 第一季	273P	太和 - 荃灣西站公共運輸交匯處	-	-	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	調整星期六的班次，以配合乘客需求。詳情請參閱附件13。

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	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	
2012年 第三季	930	荃灣(愉景新城) - 金鐘(東)	10-20	10-20	0	8	0	0	0	9	0	0	1	0	終點站由荃灣西站遷移至愉景新城，以及增加1部空調雙層巴士。詳情請參閱附件14。
2012年 第三季	930A	荃灣(愉景新城) - 金鐘(東)	全日 共4班	全日 共4班	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	終點站由荃灣西站遷移至愉景新城。詳情請參閱附件14。
2012年 第三季	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	10	9/10	0	13	0	0	14	0	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

## 九巴服務重組建議 – 調整第 32M 號班次

## 第 32M 號現時的服務詳情

路線	32M
終點站	葵芳站 — 象山 (循環線)
班次	15 分鐘
單程收費	\$3.3 (非空調) \$4.3 (空調)
服務時間	早上 5 時 30 分 – 晚上 11 時 45 分
乘客使用量	平均每天約 2,926 名乘客
車輛數目	1 部雙層巴士及兩部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 九巴巴士路線第 32M 號主要在繁忙時間的短時間內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，巴士路線第 32M 號的乘客需求較星期一至五的為低。
- 根據巴士公司於 2011 年 6 月份內進行的乘客調查，九巴巴士路線第 32M 號於星期六、日及公眾假期最繁忙半小時內的載客率為 33%。為更善用資源，現建議把巴士路線第 32M 號星期六、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	32M
終點站	葵芳站 — 象山 (循環線)
班次	星期一至星期五 (維持不變) : 繁忙時段 15 分鐘一班 星期六、日及公眾假期 : 全日 25 分鐘一班
單程收費	\$4.3 (空調)
服務時間	早上 5 時 30 分 – 晚上 11 時 45 分

## 建議的好處

- 減少星期六、日及公眾假期服務的巴士路線第 32M 號班次後所省下的資源可投放到荃灣區一些需求更殷切的巴士路線上。

## 對乘客之影響

- 現時巴士路線第 32M 號的乘客可繼續使用該路線。

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 – 取消第 35S 號

## 第 35S 號現時的服務詳情

路線	35S
終點站	由 安蔭 往 美孚
繁忙時間班次	20/30分鐘一班
單程收費	\$5.2
服務時間	星期一至六早上六時至八時二十分（共七班） (6:00, 6:30, 7:00, 7:20, 7:40, 8:00 及 8:20)
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約154名乘客</li> <li>● 平均每班約22名乘客</li> </ul>

## 建議的內容

- 因應九巴巴士路線第35S號乘客量持續偏低及為善用資源，現建議取消該線。
- 車輛資源可調回其他有需要路線如巴士路線第35A號（安蔭 - 尖沙咀東）等。

## 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

- 前往東北葵至葵芳的乘客，可以改乘班次更頻密及車費更低的巴士路線第 235M 號（安蔭 - 葵芳站），繁忙時間班次 7 分鐘一班，車費為\$3.6。
- 前往葵涌道近荔景天主教中學、葵涌交匯處或美孚站的乘客可利用巴士路線第 235M 號轉乘第 36A 號（梨木樹 - 深水埗(東京街)）之八達通轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
235M 轉乘 36A	乘客以八達通咭於指定時限內轉乘，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\$3.8。(全程車費少付\$0.2: \$3.6+\$5.2-\$3.8=\$5.0)

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約 5,491 名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率 65%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 29%</li> </ul>
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 A

### 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 42A 及 43C 號

## 第 42A 及 43C 號現時的服務詳情

路線	42A	43C
終點站	長亨 — 佐敦(渡華路)	長康 — 維港灣
班次 (繁忙時間)	4/5 分鐘	10 分鐘
單程收費	\$6.1	\$6.1
服務時間	5 時 35 分至零時 25 分	5 時 35 分至零時 10 分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約18,300名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率68%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約39%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約4,400名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率56%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約29%</li> </ul>
車輛數目	23 部空調雙層巴士	9 部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 九巴巴士路線第 43C 號與第 42A 號由青衣南至太子一段重疊。巴士路線第 43C 號主要在繁忙時段發揮分流的作用，在其他時段的載客率明顯偏低。
- 為善用資源，現建議將巴士路線第 43C 號與第 42A 號合併並調撥車輛以強化巴士路線第 42A 號之服務水平。

路線	42A (合併後服務)
終點站	長亨 - 佐敦(渡華路)
班次(繁忙時間)	4 分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	5 時 35 分至零時 25 分
車輛數目	30 部空調雙層巴士

## 建議的好處

- 集中資源於一條路線較分散於兩條有以下好處：(1)班次編排更平均；(2)在交通阻塞或其他事故下，站長有更大空間調較班次，穩定服務水平。
- 來往青衣及旺角之間的巴士路線第 43C 號乘客可以大大縮減候車時間(由 8 分鐘縮減至 4 分鐘)。

## 對乘客之影響

- 來往青衣及旺角之間的巴士路線第 43C 號乘客需改用班次更頻密之巴士路線第 42A 號（10 分鐘縮減至 4 分鐘）（3,845 人；78%）；
- 極少量由大角咀往葵青交匯處的乘客需要改搭車費較低之巴士路線第 37 號（葵盛(中)- 奧運站）（111 人；2%）；
- 來往青衣至大角咀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（968 人；20%）：
- 新增設的轉乘優惠：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
42A 轉乘 87B	乘客以八達通咭乘搭第 42A 號，並於指定時限內轉乘第 87B 號（新田圍 - 維港灣），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\$6.1。
42A 轉乘 37	乘客以八達通咭乘搭第 42A 號，並於指定時限內轉乘第 37 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為\$5.2。

- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間班次 (分鐘)	現時的服務情況
31B	石籬(大隴街) - 奧運站	\$5.2	10	現時服務水平足以接載原有巴士路線第43C號的乘客。
37	葵盛(中) - 奧運站	\$5.2	10	現時服務水平足以接載原有巴士路線第43C號的乘客。
42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	\$6.1	4	班次非常頻密。在路線合併時會增加7部車輛，足以接載原有巴士路線第43C號的乘客。
87B	新田圍 - 維港灣	\$6.1	13	現時服務水平足以接載原有巴士路線第43C號線的乘客。

## 路線圖

請參閱附圖 B。

目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 – 調整第 242X 號班次

## 第 242X 號現時的服務詳情

路線	242X
終點站	由長亨往尖沙咀
班次	早上繁忙時間兩班次 (7:50; 8:05)
單程收費	\$8.1
服務時間	長亨開：星期一至星期六早上 7:50 及 8:05
乘客使用量	平均每天約 156 名乘客
車輛數目	兩部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 自從政府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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於其他正常路線的服務水平，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，巴士路線第 242X 號於多個星期六每班車平均的載客人數為 93 人，比星期一至五平均載客 176 人減少超過四成。為更善用資源，現建議把巴士路線第 242X 號星期六的服務減少一班。

## 建議的好處

- 減少星期六服務的巴士路線第 242X 號班次後所省下的資源可投放到葵青區一些需求更殷切的巴士路線上。

## 對乘客之影響

- 乘客可繼續使用巴士路線第 242X 號。
- 此外，現時巴士路線第 242X 號的服務範圍附近有多種相類似的路線供乘客選擇。  
往尖沙咀方向：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	合共收費
青衣南	旺角-佐敦	91	42A (長亨 - 佐敦(渡華路))	\$6.1
青衣南	尖沙咀	94	248M (長宏 - 青衣站) + 港鐵	\$12.0

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 - 調整第260C號班次

## 第260C號現時的服務詳情

路線	260C
終點站	三聖 — 葵芳站
班次	往葵芳：15分鐘一班 往三聖：20分鐘一班
單程收費	\$8.7
服務時間	星期一至星期六 早上6時55分至早上8時25分(往葵芳)及 下午6時15分至晚上7時15分(往三聖)
乘客使用量	平均每天約 1,130 名乘客
車輛數目	6 部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 自從政府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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於其他正常路線的服務水平，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 9 月份內進行的乘客調查，巴士路線第 260C 號於星期六每班車平均的載客人數為 58 人。為更善用資源，現建議把巴士路線第 260C 號星期六的班次更改為 15 至 20 分鐘一班，服務時間如下：

路線	260C
終點站	三聖 — 葵芳站
班次（星期一至五） - 維持不變	往葵芳：15分鐘一班 往三聖：20分鐘一班
班次（星期六）	往葵芳：15至20分鐘一班 往三聖：20分鐘一班
單程收費	\$8.7
服務時間	早上6時55分至早上8時25分及 下午6時15分至晚上7時15分

## 建議的好處

- 更改星期六服務的巴士路線第 260C 號班次後所省下的資源可投放到原有的巴士路線第 60M 號（屯門市中心 - 荃灣站）及第 61M 號（友愛(南) - 荔景(北)）或屯門、元朗區一些需求更殷切的巴士路線上。

### 對乘客之影響

- 所有現時巴士路線第 260C 號的乘客可繼續使用該路線。

### 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 - 調整第 935 號班次

## 第 935 號現時的服務詳情

路線	935
終點站	安蔭/石籬(大隴街) — 灣仔
班次	早上繁忙時間安蔭開出六班；石籬(大隴街)開出四班 下午回程服務兩班
單程收費	\$16.6
服務時間	安蔭開：星期一至星期六早上 7:40 至 8:20 共六班 石籬(大隴街)開：星期一至星期六早上 7:30 至 8:15 共四班 灣仔開：星期一至星期五晚上 5:50 及 6:20 兩班 星期六下午 12:55 及 1:20 兩班
乘客使用量	平均每天約 920 名乘客
車輛數目	10 部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 自從政府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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於其他正常路線的服務水平，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 5 月份內進行的乘客調查，巴士路線第 935 號於星期六每班車平均的載客人數為 41 人，比星期一至五平均載客 104 人減少超過六成。為更善用資源，現建議把巴士路線第 935 號於星期六的早上服務減少兩班。

## 建議的好處

- 減少星期六服務的巴士路線第 935 號班次後所省下的資源可投放到葵青區一些需求更殷切的巴士路線上。

## 對乘客之影響

- 乘客可繼續利用巴士路線第 935 號的服務。

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 - 調整第 N237 號班次

## 第 N237 號現時的服務詳情

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時正至早上5時正
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約130名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的乘客量38名乘客 (載客率13%)</li> <li>● 平均每班車約10名乘客，每方向約5名乘客</li> </ul>
車輛數目	3部空調單層巴士

## 建議的內容

- 因應巴士路線第 N237 號的乘客量持續偏低及為善用資源，現建議把第 N237 號的班次改為每半小時開出一班。

## 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

- 乘客可繼續利用巴士路線第N237號的服務。

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 – 縮短第 33A 號路線

## 第33A號現時的服務詳情

路線	33A
終點站	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)
繁忙時間班次	13/15分鐘一班
單程收費	\$5.7
服務時間	早上5時40分至零時15分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約6,553名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率57%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約48%</li> </ul>
車輛數目	10部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 因應巴士路線第33A號的乘客量持續偏低及為善用資源，現建議縮短第33A號路線至美孚。
- 為減低對乘搭巴士路線第33A號前往西九龍及南九龍地區的乘客的不便，九巴建議提供轉乘優惠予轉乘第37號（葵盛(中) - 奧運站）或第6號（荔枝角 - 尖沙咀碼頭）的乘客。
- 受影響巴士路線的服務詳情如下：

	建議縮短後的33A
終點站	荃灣(如心廣場) - 美孚 (循環線)
行車距離 (全程)	16.1 公里
(單程)	8.1 公里 (由荃灣往美孚)
行車時間 (全程)	63 分鐘
(單程)	32 分鐘 (由荃灣往美孚)
繁忙時間班次	10 分鐘
全程收費	\$4.3
車輛數目	8部空調雙層巴士

## 建議的好處

- 來往荃灣至美孚的乘客可以較低車資享受較頻密的班次。車資將由\$5.7 下調至\$4.3 (減\$1.4)，而班次會由繁忙時段13分鐘一班改善至10分鐘一班。
- 來往旺角至荃灣/大窩口的乘客雖然需要轉乘一次，但全程總車資亦會由\$5.7 下調至\$4.6/\$5.2。
- 同時，利用與巴士路線第6號的八達通轉乘計劃的乘客將可以用較現時巴士路線第33A號更低的價錢(全程總車資\$4.6)前往尖沙咀一帶。

## 對乘客之影響

- 縮短巴士路線第33A號至美孚後，現時全線約15%來往荃灣至美孚的乘客可以較低車資(由\$5.7 / \$5.0下調至\$4.3)享受較頻密的班次(繁忙時段班次由13/15分鐘下調至10分鐘)。
- 另外約4%來往美孚至旺角的乘客可以改乘其他九巴服務如巴士路線第2號(蘇屋 - 尖沙咀碼頭) 或第6號等。
- 約29%來往葵興/葵芳◁荔枝角至旺角可改乘車資較低及較密的巴士路線第37號。
- 約46%來往荃灣至葵興◁荔枝角至旺角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。
- 新增設的轉乘優惠：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘安排
33A 轉乘 37	乘客以八達通咭於指定時限內轉乘，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\$4.3。	乘客可於於美孚分站下車步行約150米至轉乘路線的分站。九巴會研究不同方案以改善轉乘安排。
33A 轉乘 6	乘客以八達通咭於指定時限內轉乘，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\$4.3。	

- 可選擇的替代服務：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間班次 (分鐘)	現時的服務情況
2	蘇屋 - 尖沙咀碼頭	\$4.4	8/9	現時巴士路線第2號於最繁忙一小時之載客率約82%。由於巴士路線第33A號乘客可以選擇多條九巴替代路線，這將有助分散需轉乘的乘客對個別路線帶來負擔。
6	荔枝角 - 尖沙咀碼頭	\$4.6	9/10	繁忙時間班次9/10分鐘一班。
37	葵盛(中) - 奧運站	\$5.2	10	由於現時巴士路線37號於最繁忙半小時之載客率約70%(於大窩口道近新葵興花園)；當路線抵達美孚時，載客率將下降至59%，故37號線現時之剩餘載客量已足以應付巴士路線第33A號縮短路線後的新增客量。同時巴士路線第33A號的乘客可以選擇多條九巴替代路線，這將有助分散需轉乘的乘客對個別路線帶來負擔。

路線圖

請參閱附圖C

目標實施日期

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 號現時的服务詳情

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約 6,050 名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率 63%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 41%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平均每天約 10,500 名乘客</li> <li>● 最繁忙一小時內的載客率 78%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約 55%</li> </ul>
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 (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 D

目標實施日期

二零一二年第二季

## 九巴服務重組建議 – 調整第59S號班次

## 第59S號現時的服務詳情

路線	59S
終點站	由屯門碼頭往旺角
班次	往旺角 兩班 (4:40, 5:05)
單程收費	\$17.3
服務時間	每日 早上4時40分及早上5時05分 (由屯門碼頭開出)
乘客使用量	平均每天約 38 名乘客
車輛數目	兩部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 根據巴士公司於 2011 年 9 月份內進行的乘客調查，巴士路線第 59S 號於星期六及星期日每班車平均的載客人數為 21 人並持續偏低，為更善用資源，現建議把巴士路線第 59S 號於星期六及日的服務取消。

## 建議的好處

- 九巴能更有效運用現有資源及紓緩票價壓力。
- 現有巴士路線第 N260 號 (屯門碼頭 - 美孚) 轉乘 第 N241 號 (長宏 - 紅磡站) 的乘客可享有較低之車資。

## 對乘客之影響

- 現時巴士路線第 59S 號的服務範圍已有其他通宵路線供乘客選擇。

## 往旺角方向：

上車站	落車站	替代服務	合共收費
屯門	美孚至旺角	N260 轉乘 N241	\$16.3

## 往屯門方向：

上車站	落車站	替代服務	合共收費
旺角至美孚	屯門	N241 轉乘 N260	\$16.3

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 九巴服務重組建議 – 調整第 273P 號班次

## 第 273P 號現時的服務詳情

路線	273P
終點站	由太和往荃灣西站公共運輸交匯處
班次	星期一至六早上繁忙時間 15 分鐘一班
單程收費	\$9.1
服務時間	由太和開出：星期一至星期六 早上 7 時 25 分至 8 時 10 分（共 4 班）
乘客使用量	星期六平均每天約 270 名乘客
車輛數目	4 部空調雙層巴士

## 建議的內容

- 自從政府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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於其他正常路線的服務水平，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 9 月份內進行的乘客調查，巴士路線第 273P 號於多個星期六每班車平均的載客人數為 70 人，為更善用資源，現建議把第 273P 號的服務時候更改為早上 7 時 30 分、早上 7 時 50 分及早上 8 時 10 分，合共 3 班。

## 建議的好處

- 善用資源，減少汽車排放污染。

## 對乘客之影響

- 乘客仍然可以乘坐巴士路線第 273P 號或第 273C 號（九龍坑 - 荃灣西站）。

## 目標實施日期

二零一二年第一季

## 過海隧道巴士服務重組建議 - 第 930 及 930A 號路線

## 第 930 及 930A 號現時的服務詳情

路線	930	930A
終點站	荃灣西站 - 金鐘 (東)	荃灣西站 - 金鐘 (東)
班次	10-20 分鐘	共 4 班
全程車費	\$16.0	\$16.0
服務時間	由荃灣開出： 每日上午六時至凌晨零時三十分  由金鐘開出： 每日上午六時至凌晨一時	由荃灣開出： 星期一至五 (公眾假期除外) 上午八時及八時十分  由金鐘開出： 星期一至五 (公眾假期除外) 下午六時十五分及六時四十五分
上午繁忙 時段乘客 使用率	由荃灣開出： 最高：64% 最低：48% 由金鐘開出： 最高：35% 最低：14%	由荃灣開出： 82%
下午繁忙 時段乘客 使用率	由荃灣開出： 最高：19% 最低：13% 由金鐘開出： 最高：67% 最低：50%	由金鐘開出： 46%
車輛數目	上午繁忙時段： 8 輛空調雙層巴士 下午繁忙時段： 12 輛空調雙層巴士	上午繁忙時段： 2 輛空調雙層巴士 下午繁忙時段： 2 輛空調雙層巴士

## 建議的背景

- 現時愉景新城及福來邨一帶並無巴士服務往返港島，前者雖有行人天橋連接港鐵荃灣站，但步程頗遠；後者更需穿越人多擠迫的商場，甚為不便。
- 巴士路線第 930 號為連接荃灣沙咀道、大窩口道及興芳路與港島中西區的常規過海隧道路線，巴士路線第 930A 號則為輔助路線，於繁忙時間往返荃灣楊屋道及港島中西區。兩條路線於荃灣區的服務範圍僅限於荃灣南一帶，乘客使用率一直未如理想。以巴士路線第 930 號而言，其繁忙時段的最高載客率僅為 67%，非繁忙時段更低至 4%，反映現有資源未能得以善用。

## 建議的內容

基於上述背景，現建議巴士路線第 930 及 930A 號遷移終點站由荃灣西站至荃灣（愉景新城）：

路線	建議詳情
930	<ul style="list-style-type: none"><li>- 終點站由荃灣西站遷移至荃灣（愉景新城），往返金鐘（東）；</li><li>- 由荃灣（愉景新城）開出，經美環街、荃景圍，青山公路（荃灣段），大涌道，沙咀道，然後依現有路線前往金鐘（東）。沿途將於沙咀道滿樂大廈外增設中途站，方便祈德尊新邨、荃灣廣場及灣景廣場一帶現時在荃灣西站乘搭本路線的乘客；</li><li>- 由金鐘（東）開出，依現有路線至沙咀道後，改經大涌道（南行），迴旋處，大涌道（北行），青山公路（荃灣段），荃景圍及美環街往荃灣（愉景新城）。沿途將於大涌道寶安商會王少清中學外增設中途站，方便現時在荃灣西站落車前往祈德尊新邨、荃灣廣場及灣景廣場一帶的乘客；</li><li>- 為配合總站遷移至荃灣（愉景新城），行走巴士數目將由現時 8 輛增加至 9 輛，以維持現行班次。此外，由荃灣開出的服務時間，將提前至每日上午五時五十五分至凌晨零時二十五分，以維持現時沿途各站的頭尾班車開出時間；由金鐘開出的服務時間則維持不變；</li><li>- 全程車費維持\$16。</li></ul>
930A	<ul style="list-style-type: none"><li>- 終點站由荃灣西站遷移至荃灣（愉景新城），往返金鐘（東）；</li><li>- 由荃灣（愉景新城）開出，經美環街、荃景圍，青山公路（荃灣段），大涌道，沙咀道，大河道，楊屋道，然後依現有路線前往金鐘（東）。沿途將於沙咀道滿樂大廈外增設中途站，方便祈德尊新邨、荃灣廣場及灣景廣場一帶現時在荃灣西站乘搭本線路的乘客；</li><li>- 由金鐘（東）開出，依現有路線至楊屋道後，改經大河道，沙咀道，大涌道，青山公路（荃灣段），荃景圍及美環街往荃灣（愉景新城）。而原先在荃灣西站下車的乘客可在楊屋道荃新天地外下車；</li><li>- 為配合總站遷移至荃灣（愉景新城），由荃灣開出的班次將提前至上午七時五十五分及八時零五分；由金鐘開出的班次則維持不變；</li><li>- 全程車費維持\$16。</li></ul>

## 建議的好處

- 實施遷站建議後，巴士路線第 930 及 930A 號能為福來邨、愉景新城及荃景花園的居民，以至於大涌道及柴灣角街周邊上班的人仕提供一個更方便快捷的公共交通服務來往港島；
- 透過擴展路線的覆蓋範圍，改善整體營運效益，車輛資源亦得以更有效運用。

## 對乘客之影響

### 巴士路線第 930 號

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
於荃灣西站上車	92 (1.5%)	步行至沙咀道 滿樂大廈外乘搭 第 930 號	直接服務	\$16.0 (維持不變)
於荃灣西站下車	147 (2.5%)	乘搭第 930 號於 大涌道寶安商會王 少清中學外 下車步行前往	直接服務	\$16.0/ \$8.4/\$5.7 (維持不變)

### 巴士路線第 930A 號

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
於荃灣西站上車	10 (4.6%)	步行至沙咀道 滿樂大廈外乘搭 第 930A 號	直接服務	\$16.0 (維持不變)
於荃灣西站下車	17 (13.7%)	乘搭第 930A 號 於楊屋道 荃新天地外下車 步行前往	直接服務	\$16.0/ \$8.4/\$5.7 (維持不變)

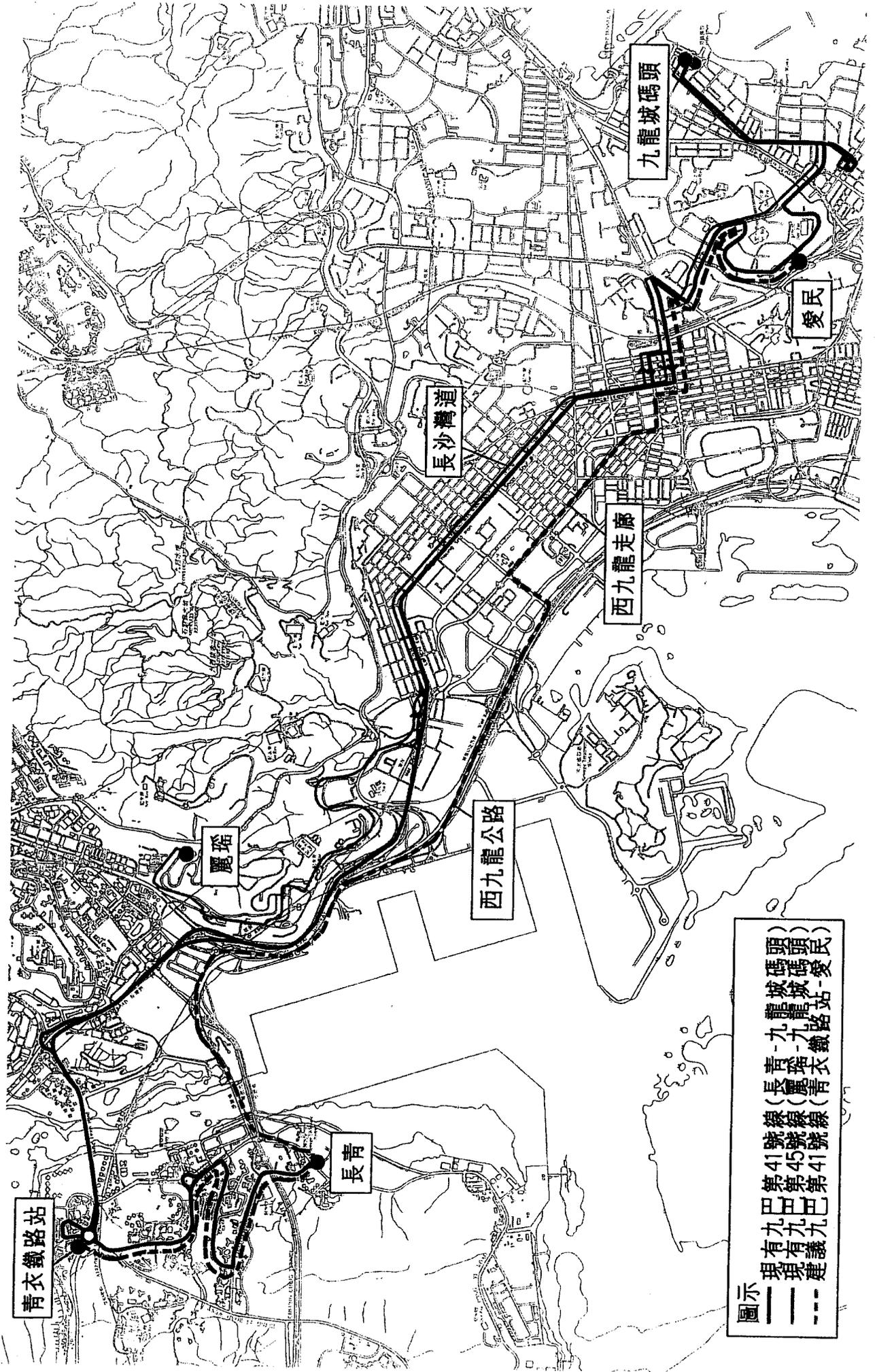
## 路線圖

請參閱附圖 E 及附圖 F

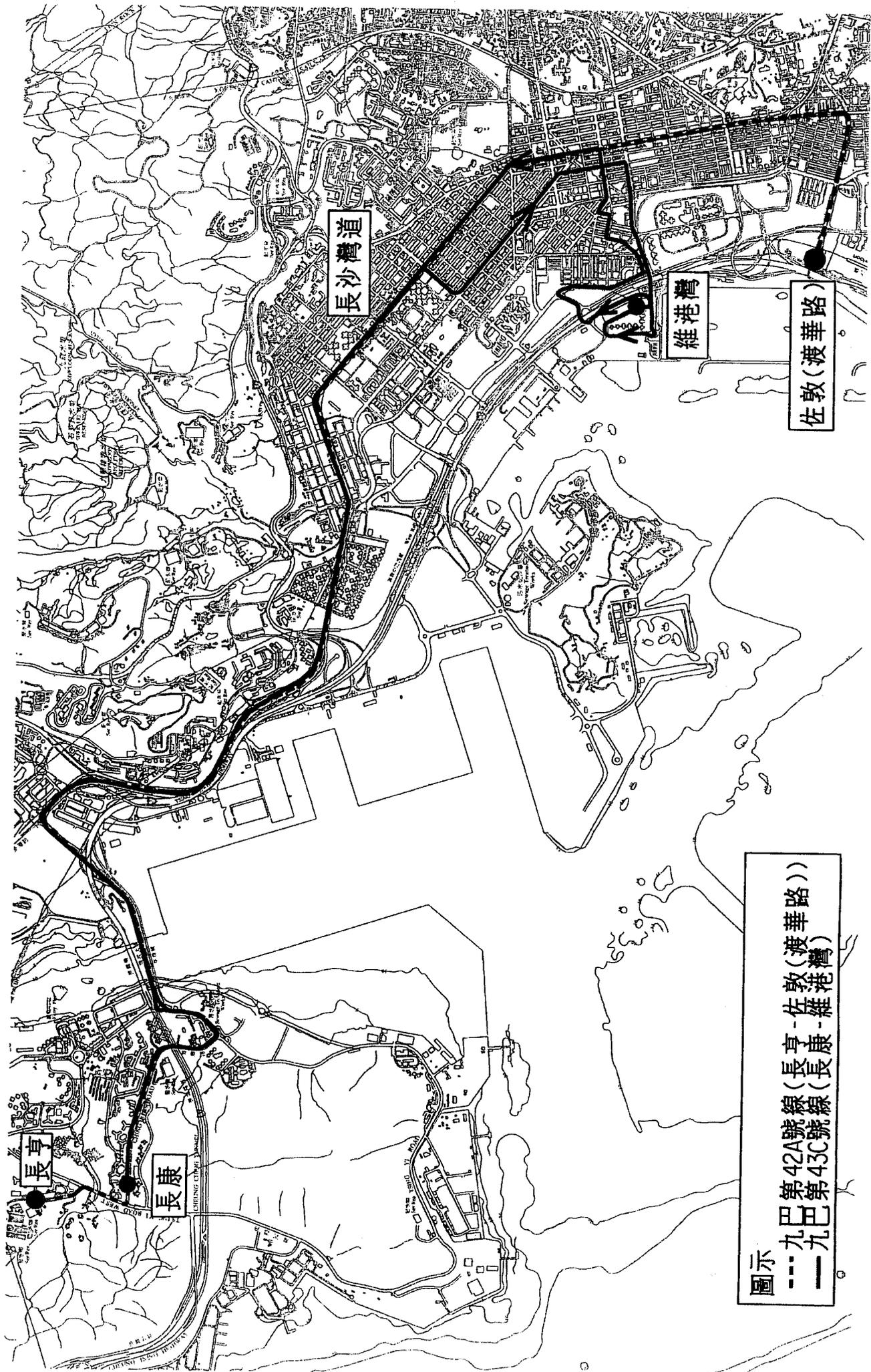
## 建議實施日期

二零一二年第三季

九巴第 41 號線 (長青 - 九龍城碼頭) 改道建議

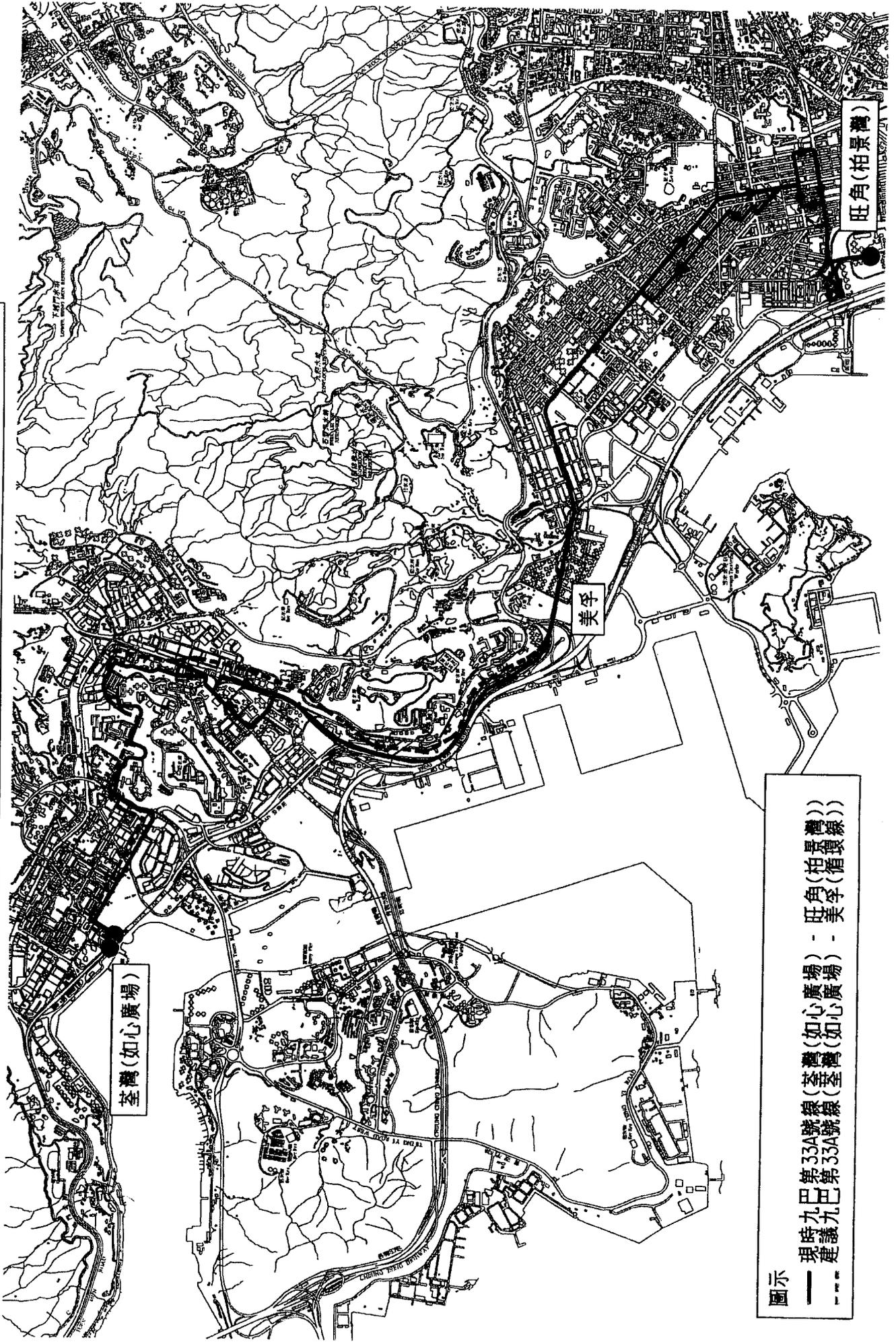


九巴第 42A 號線 (長亨 - 佐敦(渡華路)) 及第 43C 號線 (長康 - 維港灣) 合併建議

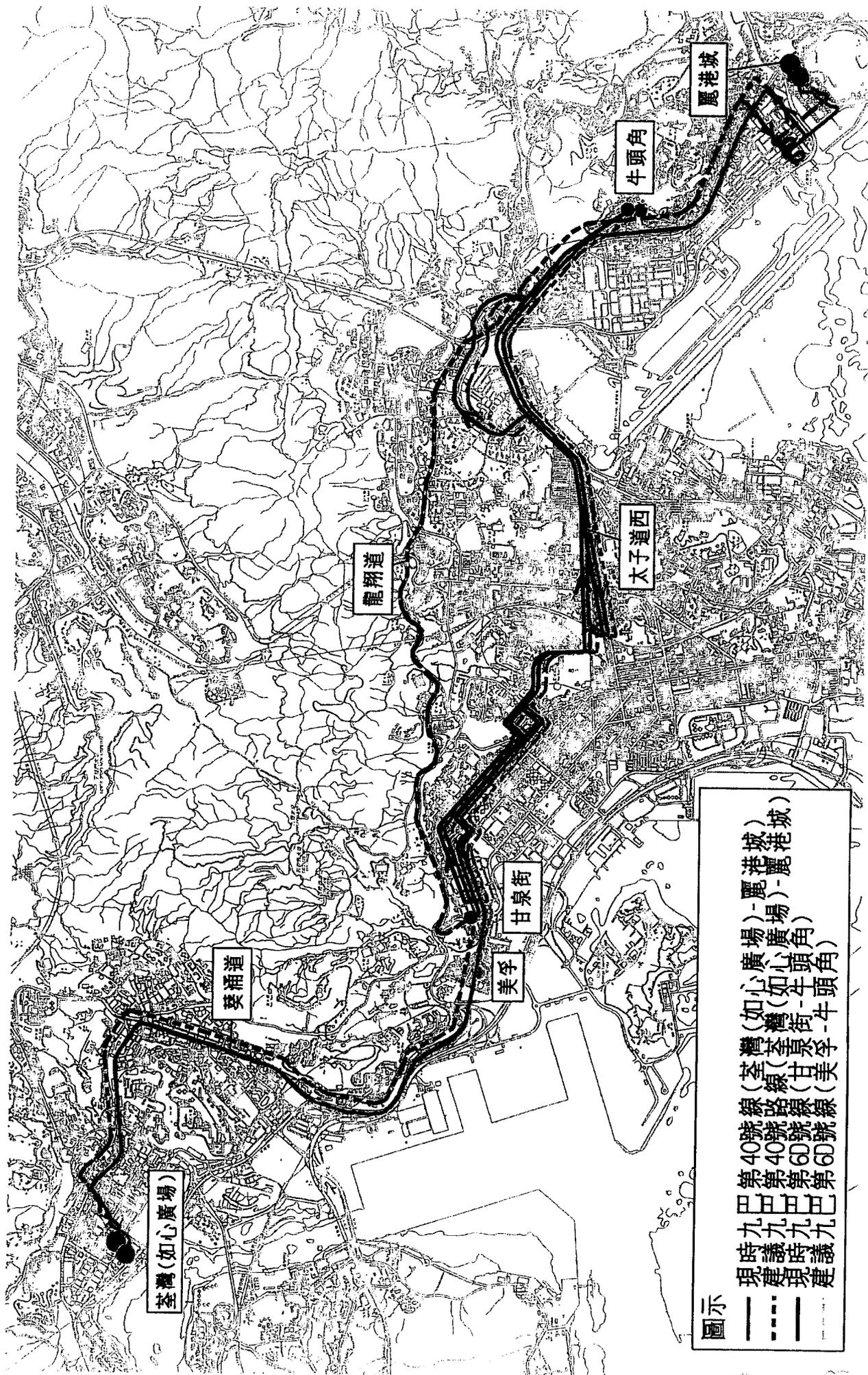


圖示  
--- 九巴第 42A 號線 (長亨 - 佐敦(渡華路))  
— 九巴第 43C 號線 (長康 - 維港灣)

九巴第 33A 號線 (荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)) 縮短路線建議



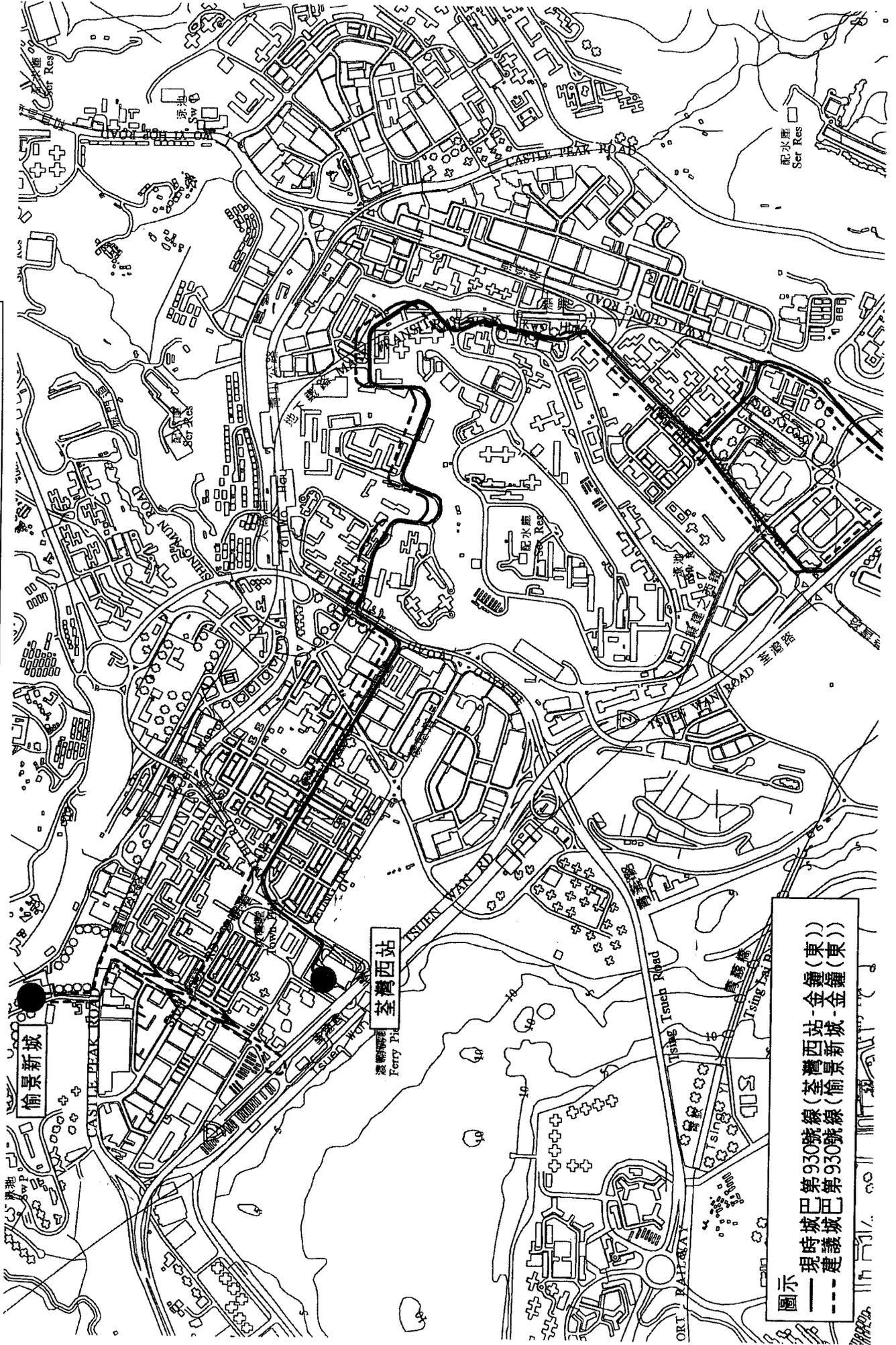
九巴第 6D 號線 (甘泉街 - 牛頭角) 及第 40 號線 (荃灣(如心廣場) - 麗港城) 重組建議



圖示

- 現時九巴第 40 號線 (荃灣(如心廣場) - 麗港城)
- - - 建議九巴第 40 號線 (荃灣(如心廣場) - 麗港城)
- 現時九巴第 6D 號線 (甘泉街 - 牛頭角)
- 建議九巴第 6D 號線 (甘泉街 - 牛頭角)

城巴第 930 號 ( 荃灣西站 - 金鐘(東) ) 更改總站建議

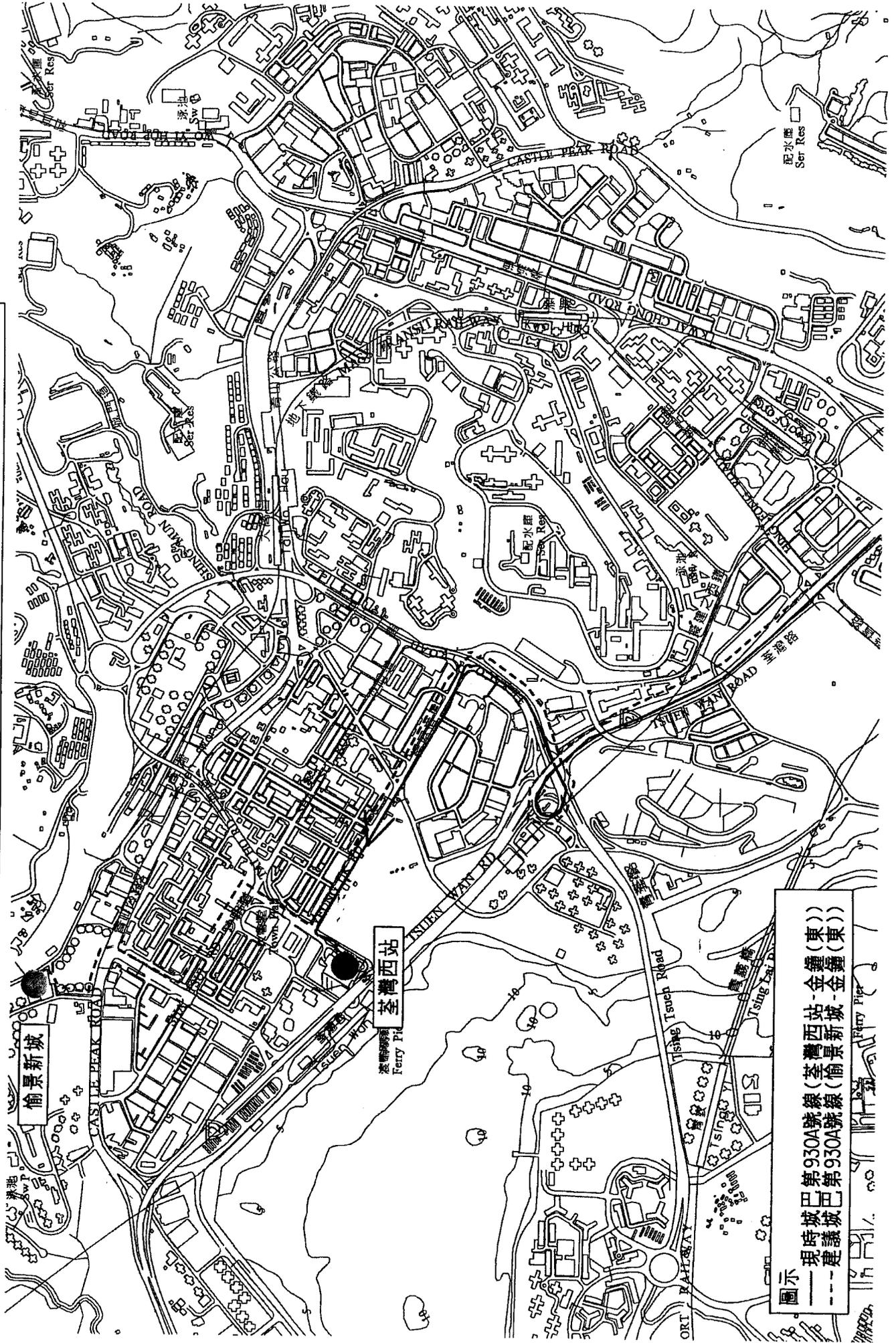


愉景新城

荃灣西站  
Tsing Yi Ferry Pier

圖示  
—— 現時城巴第 930 號線 ( 荃灣西站 - 金鐘(東) )  
- - - 建議城巴第 930 號線 ( 愉景新城 - 金鐘(東) )

城巴第 930A 號 (荃灣西站 - 金鐘(東)) 更改總站建議



荃灣西站  
Tsing Yi Ferry Pier

愉景新城  
Yuen King New Town

圖示

- 現時城巴第 930A 號線 (荃灣西站 - 金鐘(東))
- - - 建議城巴第 930A 號線 (愉景新城 - 金鐘(東))