

2012 - 2013 年度深水埗區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2012 -2013 年度深水埗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 及附件 1D，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深水埗區區議會。

3. 2012 - 2013 年度深水埗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 30X 號、第 35A 號、第 38 號、第 38A 號、第 40 號、第 41A 號及第 42 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 2-21 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

二零一二年二月

二零一二年巴士路線發展計劃 深水埗區市區路線

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	現行			建議			變動			
					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	2	蘇屋 - 天星碼頭	8/9	8/9	0	12	0	0	15	0	0	3	0	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2)
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	6D	長沙灣(甘泉街) - 牛頭角	13	13	0	8	0	0	9	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。

二零一二年巴士路線發展計劃
深水埗區市區路線

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	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5)
2012年 第二季	203	又一邨 - 尖沙咀(循環線)	12	-	0	0	7	0	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	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 第三季	702S	蘇屋邨 - 長沙灣 (深盛路) (循環線)	-	-	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	取消星期六的服務。(見附件6)

二零一二年巴士路線發展計劃
以深水埗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			
			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	35S	由安蔭往美孚	早上七班	-	-	-	-	-	-	-	-	-	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。 (見附件7)	
2012年第一季	46X	顯徑 - 美孚	4	4	0	32	0	0	33	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第二季	86B	顯徑 - 美孚	13	15	0	8	0	0	8	0	0	0	0	改道行經八號幹線，並改名為第286X號（顯徑-深水埗(循環線)）。(見附件8)
2012年第二季	796C	將軍澳站 - 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9)
2012年第一季	N237	美孚 - 葵盛（循環線）	20	30	0	0	3	0	0	2	0	0	-1	調整班次，以配合乘客需求。(見附件10)

二零一二年巴士路線發展計劃
途經深水埗區的新界區路線

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				
			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	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	8	0	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號線之間的巴士轉乘優惠。 (見附件11)
2012年 第二季	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	12	15	1	13	0	0	10	0	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5)
2012年 第二季	41	長青 - 九龍城碼頭	15	16	0	10	0	0	8	0	0	0	-2	0	改道行經西九龍快速公路及遷移起訖站（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12)
2012年 第一季	42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	4/5	4	0	23	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號線之間的巴士轉乘優惠。 (見附件13)
2012年 第二季	42C	長亨 - 藍田站	5	5	0	33	0	0	34	0	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 途經深水埗區的新界區路線

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				
			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	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
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。 (見附件13)
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年第一季	59S	由屯門碼頭往旺角	-	-	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	取消星期六及星期日的服務，以配合乘客需求。(見附件14)
2012年第四季	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	6/7	6/7	0	26	0	0	0	27	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年第二季	87A	博康 - 旺角(柏景灣)	15	15	0	10	0	0	0	10	0	0	0	0	改道行經八號幹線，並改名為第287X號(博康 - 佐敦(循環線))。(見附件8)
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	0	3	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年第一季	242X	由長亨往尖沙咀	早上兩班	早上兩班	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。 (見附件15)

二零一二年巴士路線發展計劃
途經深水埗區的新界區路線

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					
			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	三軸車輛	空調雙層	空調單層		
2012年第一季	259B	屯門碼頭 - 九龍站	早上及下午各三班	早上及下午各三班	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	取消星期六的服務，以配合乘客需求。 (見附件16)
2012年第一季	259C	由新屯門中心往尖沙咀	早上四班	早上四班	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	取消星期六的服務，以配合乘客需求。 (見附件17)
2012年第一季	260B	由屯門市中心往尖沙咀	早上四班	早上四班	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	取消星期六的服務，以配合乘客需求。 (見附件18)
2012年第一季	267S	由兆康苑往尖沙咀	早上一班	早上一班	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	取消星期六的服務，以配合乘客需求。 (見附件19)
2012年第四季	269C	天水圍市中心 - 觀塘碼頭	4/5	4/5	0	28	0	0	29	0	0	0	1	0	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
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	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20)

二零一二年巴士路線發展計劃
深水埗區過海路線

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				
			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	104	白田 - 堅尼地城	5-12	5-12	0	32	0	0	33	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2012年 第三季	117	跑馬地(下) - 深水埗(欽州街)	20	20	0	5	1	0	6	0	0	1	-1	視乎乘客需求及資源調配，全線改以空調 雙層巴士服務乘客。
2012年 第二季	914	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	10-18	10-18	0	11	0	0	11	0	0	0	0	由於第914號線在非繁忙時段的乘客需求 偏低，建議第914號線只提供繁忙時間的 單向服務。另外，為提供特快服務直達中 上環，建議第914X號線改經深旺路、海 輝道及海泓道。(見附件21)
2012年 第三季	970	數碼港 - 蘇屋	5-12	4-12	0	21	0	0	23	0	0	2	0	視乎乘客需求及資源調配，改善班次。
2012年 第三季	970X	香港仔 - 蘇屋	6-15	5-15	0	16	0	0	17	0	0	1	0	視乎乘客需求及資源調配，改善班次。
2012年 第四季	971	海麗邨 - 石排灣邨	12-25	12-25	0	8	1	0	7	2	0	-1	1	將一輛空調雙層巴士改為空調單層巴士。

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 A。

VI. 建議實施日期

二零一二年第二季

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B

VI. 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 C

目標實施日期

二零一二年第二季

新巴服務調整建議 - 第 702S 號線

I. 第 702S 號線現時的服務詳情

終點站	蘇屋邨 - 長沙灣(深盛路)(循環線)
單程收費	\$3.4
服務時間	<u>星期一至五</u> <u>長沙灣廣利道 開：</u> 上午七時正；上午七時十五分； 下午三時十分 及 下午三時四十分 [共 4 班] 富昌邨(深旺道)往 <u>長沙灣廣利道特別班次 開：</u> <u>星期一至六</u> 上午七時正 [共 1 班] (星期日、公眾假期及學校假期不設服務)
車輛數目	2 部雙層空調巴士

II. 建議的背景

隨着五天工作週漸趨普及，加上此路線的服務對象主要為長沙灣及深旺道一帶上學的學生，而現時的學生於星期六在正常情況下均不用上課，以致第702S號線在星期六由深旺道富昌邨開出的特別班次長期錄得零客量。

III. 建議詳細內容

- 為更有效地運用巴士資源，建議取消第 702S 號線於星期六的服務。
- 星期一至五上課日的服務及班次則維持不變。

IV. 建議的好處

實施此項建議除可減輕有關路段的交通負荷外，亦有助減低對有關路段空氣質素的影響，配合環保。

V. 對乘客之影響

由於星期六的特別班次長期錄得零客量，故有關建議未會對現有乘客造成影響。

VI. 建議實施日期

2012 年第 2 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	● 平均每天約154名乘客 ● 平均每班約22名乘客

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 86B 及 87A 號改為第 286X 及 287X 號行經青沙公路

第 86B 號及第 87A 號現時的服務詳情

路線	86B	87A
終點站	顯徑 - 美孚	博康 - 旺角 (柏景灣)
班次	13-20 分鐘	14-17 分鐘
單程收費	\$6.1	\$6.1
服務時間	顯徑開： 早上 5 時 45 分至午夜 12 時正 美孚開： 早上 6 時正至午夜 12 時正	博康開： 早上 5 時 45 分至午夜 11 時 10 分 旺角 (柏景灣) 開： 早上 6 時 25 分至午夜 12 時正
乘客使用量	● 平均每天約 4,400 名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：85% ● 非繁忙時段乘客率：34%	● 平均每天約 5,231 名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：58% ● 非繁忙時段乘客率：38%
車輛數目	8 部空調雙層巴士	10 部空調雙層巴士

建議的內容

- 巴士路線第 87A 號與第 86A 號 (沙田圍 - 長沙灣(甘泉街))、第 86C 號 (利安 - 長沙灣) 及第 87B 號 (新田圍 - 大角咀(維港灣)) 有不同程度的重疊。建議利用青沙公路，更改第 87A 號的路線，從而提供特快服務往佐敦/旺角一帶。
- 除此之外，亦建議將第 86B 號更改行車路線，擴大網絡，利用青沙公路提供特快服務往深水埗/荔枝角一帶。
- 受影響乘客(沙田圍/顯徑 至 長沙灣/旺角)可乘坐其他巴士路線如第 72 號 (太和 - 長沙灣)、第 81 號 (禾輦 - 佐敦(渡華路))、第 86A 號、第 86C 號、第 87B 號或利用建議增加現有八達通轉乘計劃第 86A 號或第 89B 號 (沙田圍 - 觀塘站) 轉乘 第 87B 號及第 6 號 (尖沙咀碼頭 - 荔枝角) 或第 88K 號 (顯徑 - 駿景園) 轉乘 第 81 號的優惠。至於改道後的服務詳情如下：

路線	286X	287X
終點站	顯徑 - 深水埗 (循環線)	博康 - 佐敦 (循環線)
繁忙時段班次	15 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$6.4	\$6.4
服務時間	早上 5 時 45 分至午夜 12 時正	早上 5 時 40 分至午夜 12 時正
車輛數目	8 部空調雙層巴士	10 部空調雙層巴士

286X 號線建議行車路線更改如下：車公廟道、田心街、紅梅谷道、美田路、美輝街、香粉寮街、美田邨公共交通交匯處、美田邨通道、香粉寮街、美林邨巴士總站、美田路、青沙公路、荔寶路、連翔道、欽州街西、欽州街、元州街、興華街、長沙灣道、青山道、青沙公路、美輝街、香粉寮街、美田邨公共交通交匯處、美田邨通道、香粉寮街、美林邨巴士總站、美田路、車公廟道、大圍鐵路站公共交通交匯處、美田路、紅梅谷道、田心街、車公廟道。

287X 號線建議行車路線更改如下：逸泰街、沙角街、沙田圍路、大涌橋路、車公廟路、青沙公路、荔寶路、連翔道、佐敦道、彌敦道、亞皆老街、櫻桃街、深旺道、海輝道、連翔道、青沙公路、車公廟路、大涌橋路、沙角街、逸泰街。

八達通轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
86A/89B (往九龍)	\$6.1	87B (往九龍)	\$6.1	\$3.8	\$6.1	\$6.1
87B (往沙田)	\$6.1	86A/89B (往沙田)	\$6.1	\$3.8	\$6.1	\$6.1
88K (往駿景園)	\$4.3	81 (往佐敦)	\$6.1	\$3.8	\$4.3	\$6.1
81 (往禾輦)	\$6.1	88K (往顯徑)	\$4.3	\$3.8	\$4.3	\$6.1
6 (往尖沙咀)	\$4.6	81 (往禾輦)	\$6.1	\$0	\$4.6	\$6.1
81 (往佐敦)	\$6.1	6 (往荔枝角)	\$4.6	\$0	\$4.6	\$6.1

建議的好處

- 新增直接巴士服務由沙田圍／大圍往西九龍
- 善用快速公路提供特快服務往佐敦、西九龍一帶。由沙田圍／大圍往旺角，可節省約 10 分鐘行車時間；由旺角往沙田，善用快速公路略過深水埗，更可節省約 20-25 分鐘行車時間。
- 精簡路線及善用公路，由長沙灣／荔枝角往沙田可節省約 30-40 分鐘行車時間。
- 巴士路線第 286X 號及第 287X 號線均會於尖山隧道收費廣場設置巴士站，以便上述兩路線的乘客可以轉乘其他路線。

對乘客之影響

- 受影響乘客可選擇其他巴士路線，詳情如下：

受影響乘客	乘客人數	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
往九龍方向			
沙田>南昌街	808	86A	\$6.1
博康/乙明>深水埗	257	86A/89B 轉乘 87B	\$6.1
博康/乙明>旺角	388	86A/89B 轉乘 87B 287X	\$6.1 \$6.4
大圍>深水埗/旺角	749	87B	\$6.1
顯徑>松嶺路	0	88K	\$4.3
顯徑>大埔道	53	88K 轉乘 81	\$6.1
松嶺路>大埔道	0	81	\$6.1
松嶺路>深水埗	40	81 轉乘 6	\$6.1
大埔道之間	0	81	\$6.1
大埔道>九龍	219	81 轉乘 6 72	\$6.1 \$8.7
往沙田方向			
旺角/深水埗>大圍	1331	87B	\$6.1
深水埗>博康/乙明	278	87B 轉乘 86A/89B	\$6.1
旺角>博康/乙明	734	86A/89B 轉乘 87B 287X	\$6.1 \$6.4
南昌街>博康/乙明	383	86A	\$6.1
深水埗>大埔道	366	6 轉乘 81 72	\$6.1 \$8.7
深水埗>松嶺路	21	6 轉乘 81 72	\$6.1 \$8.7
大埔道之間	1	81	\$6.1
大埔道>顯徑	68	81 轉乘 88K	\$6.1
松嶺路>顯徑	11	88K	\$4.3

- 可選擇的替代服務：

路線	起訖站	收費	繁忙時間 班次	現時的服務情況
72	太和 - 長沙灣	\$8.7	12/13分鐘	最高半小時的載客率約為81%
81	禾輦 - 佐敦	\$6.1	9分鐘	最高半小時的載客率約為72%

86A	沙田圍 - 長沙灣(甘泉街)	\$6.1	15分鐘	最高半小時的載客率約為75%
87B	新田圍 - 維港灣	\$6.1	13分鐘	最高半小時的載客率約為87%

路線圖

請參閱附圖 D 及附圖 E

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 F

VII. 建議實施日期

2012 年第 2 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	● 平均每天約130名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客量38名乘客 (載客率13%) ● 平均每班車約10名乘客，每方向約5名乘客
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	荃灣開：早上5時40分至晚上11時20分 旺角開：早上5時40分至零時15分
乘客使用量	● 平均每天約6,553名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率57% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約48%
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/葵芳與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%來往荃灣至葵興與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G

目標實施日期

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 H

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	● 平均每天約18,300名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率68% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約39%	● 平均每天約4,400名乘客 ● 最繁忙一小時內的載客率56% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率約29%
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 I

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59S號星期六及日的班次

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 242X 號星期六班次

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 – 取消第259B號星期六的服務

第259B號現時的服務詳情

路線	259B
終點站	屯門碼頭 — 九龍站
班次	往九龍 共三班 (07:20, 07:33, 07:45) 往屯門 共三班 (17:40, 18:00, 18:20)
單程收費	\$13.1
服務時間	星期一至星期六 早上7時20分至早上7時45分 (往九龍) 下午5時40分至晚上6時20分 (往屯門)
乘客使用量	星期一至五平均每天約484名乘客
車輛數目	3 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。
- 根據巴士公司所提供的數據顯示，巴士路線第 259B 號於星期六每班車平均的載客人數為 43 人，為更善用資源，現建議把 259B 號路線星期六的服務取消，星期一至星期五的服務則維持不變。

建議的好處

- 取消巴士路線第 259B 號於星期六的服務班次後所省下的資源可投放到原有的巴士路線第 58M 號（良景邨 - 葵芳站）、第 59M 號（屯門碼頭 - 荃灣站）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

- 現時巴士路線第 259B 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	替代服務	合共收費
屯門碼頭至尖沙咀	彌敦道太子至尖沙咀	59X(屯門碼頭 – 旺角東站) 轉乘 6 (荔枝角 – 尖沙咀碼頭)	\$16.3
屯門碼頭至尖沙咀	荃灣至尖沙咀站	59M 轉乘 港鐵	\$16.0

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259C號星期六的服務

第259C號現時的服務詳情

路線	259C
終點站	由 新屯門中心 往 尖沙咀
班次	由新屯門中心開出 (07:20, 07:33, 07:45 及 07:55, 共四班)
單程收費	\$12.5
服務時間	星期一至星期六 由早上7時20分至早上7時55分 (由新屯門中心開出)
乘客使用量	星期一至五平均每天約 300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。
- 根據巴士公司所提供的數據顯示，巴士路線第 259C 號於星期六每班車平均的載客人數為 42 人，為更善用資源，現建議把巴士路線第 259C 號於星期六的服務取消，星期一至星期五的服務班次則維持不變。

建議的好處

- 取消巴士路線第 259C 號於星期六的服務班次後所省下的資源可投放到原有的巴士路線第 59X 號（屯門碼頭 - 旺角東站）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

- 現時巴士路線第 259C 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	替代服務	合共收費
恆順園至小欖	彌敦道太子至尖沙咀	52X (屯門市中心 - 旺角 (柏景灣)) 轉乘 6 (荔枝角 - 尖沙咀碼頭)	\$16.3
三聖至小欖	大窩口至尖沙咀站	61M 轉乘 港鐵	\$16.6

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260B號星期六的服務

第260B號線現時的服務詳情

路線	260B
終點站	由 屯門市中心 往 尖沙咀
班次	由屯門市中心開出 (07:20, 07:32, 07:44 及 07:55, 共四班)
單程收費	\$12.5
服務時間	星期一至星期六 早上7時20分至早上7時55分
乘客使用量	星期一至五平均每天約 437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。
- 根據巴士公司所提供的數據顯示，巴士路線第 260B 號於星期六每班車平均的載客人數為 52 人，為更善用資源，現建議把巴士路線第 260B 號於星期六的服務取消，星期一至星期五的服務班次則維持不變。

建議的好處

- 取消巴士路線第 260B 號於星期六的服務班次後所省下的資源可投放到原有巴士路線第 60X 號（屯門市中心 - 佐敦(渡華路)）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

- 現時巴士路線第 260B 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	替代服務	合共收費
屯門市中心至豐景園	彌敦道太子至尖沙咀	60X 轉乘 6 (荔枝角 - 尖沙咀碼頭)	\$14.3
屯門市中心	太子至尖沙咀站	港鐵	\$17.6

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267S號星期六的服務

第267S號現時的服務詳情

路線	267S
終點站	由 兆康苑 往 尖沙咀
班次	由兆康苑開出 (07:45, 一班)
單程收費	\$12.5
服務時間	由兆康苑開出：星期一至星期六早上7時45分
乘客使用量	星期一至五平均每天約74名乘客
車輛數目	1 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。
- 根據巴士公司所提供的數據顯示，巴士路線第 267S 號於星期六每班車平均的載客人數為 41 人，為更善用資源，現建議把巴士路線第 267S 號於星期六的服務取消。

建議的好處

- 取消巴士路線第 267S 號於星期六的服務班次後所省下的資源可投放於原有的巴士路線第 58M 號(良景邨 - 葵芳站)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

- 現時巴士路線第 267S 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	替代服務	合共收費
青山公路新墟段及青山灣段	彌敦道太子至尖沙咀	67X (兆康苑 - 旺角東站) 轉乘 6 (荔枝角 - 尖沙咀碼頭)	\$16.3
屯門公路紅橋至華都花園	彌敦道太子至尖沙咀	58M 轉乘 234X (灣景花園 - 尖沙咀東(麼地道))	\$16.6
屯門公路紅橋至華都花園	彌敦道太子至尖沙咀	63X (洪水橋(田心路) - 佐敦(渡華路)) 轉乘 6	\$17.6
兆康鐵路站	太子至尖沙咀站	港鐵	\$17.6

目標實施日期

二零一二年第一季

城巴服務重組建議 – 調整第 A21及A22 號線服務時間

第 A21及A22 號線現時的服務詳情

路線	A21	A22
起點站	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

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

過海隧道巴士服務重組建議 - 第914號線

隧巴第914號線現時的服務詳情

路線	914
終點站	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)
繁忙時間班次	10-18分鐘
單程收費	\$9.3
服務時間	每日早上6時25分 - 晚上11時
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的載客率約 65% - 非繁忙時段的平均載客率約 25% (最低一小時內的載客率約 5%)
車輛數目	5部空調雙層巴士 (九巴) 4部空調雙層巴士 (新巴)

建議的內容

- 隧巴第914號線乘客量於非繁忙時段持續偏低，非繁忙時段內最低一小時的載客率只有5%(約為20人)。為善用資源，現建議將隧巴第914號線改為祇於繁忙時間提供單向服務，在星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間祇提供往銅鑼灣方向的服務，於星期一至五(公眾假期除外)黃昏繁忙時間則祇提供往海麗邨的服務。
- 此外，為避免因渡船街及廣東道一帶的擠塞對早上上班乘客所帶來的延誤，建議隧巴第914X號線抵達海泓道富榮花園後，改為取道翱翔道及西九龍公路直達西區海底隧道，詳情如下：

路線	914X
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 早上7時10分、早上7時42分及早上7時58分
行車路線	深旺道，欽州街西，欽州街，荔枝角道，南昌街，通州街，大角咀道，櫻桃街迴旋處，海泓道， <u>麗翔道</u> ， <u>翱翔道</u> ，西九龍公路，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，民吉街，統一碼頭道，民吉街，文昌街，龍和道，添華道，夏慤道，添美道，龍匯道，分域碼頭街，港灣道，菲林明道，灣仔碼頭巴士總站，菲林明道，告士打道，天橋，維園道，銅鑼灣天橋，告士打道，告士威道，興發街

- 此外，為提供特快服務直達中上環，以及為海輝道一帶居民提供前往港

島區的特快服務，建議將隧巴第 914X 號線原本在早上 8 時 35 分的班次，改經深旺路、海輝道及海泓道直往中上環，命名為第 914P 號線。詳情如下：

路線	第914P號線
終點站	海麗邨 往 銅鑼灣天后總站
班次	早上8時35分
行車路線	深旺道， <u>海輝道迴旋處</u> ， <u>海輝道</u> ， <u>櫻桃街隧道</u> ， <u>迴旋處</u> ， <u>櫻桃街</u> ， <u>海泓道</u> ， <u>麗翔道</u> ， <u>翱翔道</u> ，西九龍公路，西區海底隧道，然後回復第914X號原有路線

建議的好處

- 途經中環、金鐘道、軒尼詩道及怡和街的巴士班次每日會減少 79 班，除可減輕低載客率巴士在有關繁忙地區道路造成不必要的交通負荷外，亦可藉此改善有關路段之空氣質素。
- 隧巴第 914X 號線改道後，可方便海麗四小龍、大角咀及海泓道一帶居民以更快捷和可靠的途徑直達中上環，較現時該路線到達上環時間約可節省約 10 分鐘。
- 而隧巴第 914P 號線可為海麗及海輝道一帶居民提供前往港島區的特快巴士服務，較現時第 914X 號線到達上環時間約可節省約 15 分鐘。

對乘客之影響

第914號線

非繁忙時段	受影響乘客	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收 費
海麗 至 佐敦 - 銅鑼灣 /天后	842	港鐵	\$9.9-11.8
海麗/南昌/荔枝角道/佐 敦 - 中環/灣仔	768	港鐵	\$8.1-11.8
大角咀 - 中環/灣仔	748	港鐵 第905號	\$9.9 \$9.8

第914X號線

受影響路段	受影響乘客	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收 費
渡船街 - 港島	27	第914號	\$9.3 (不變)

第914P號線

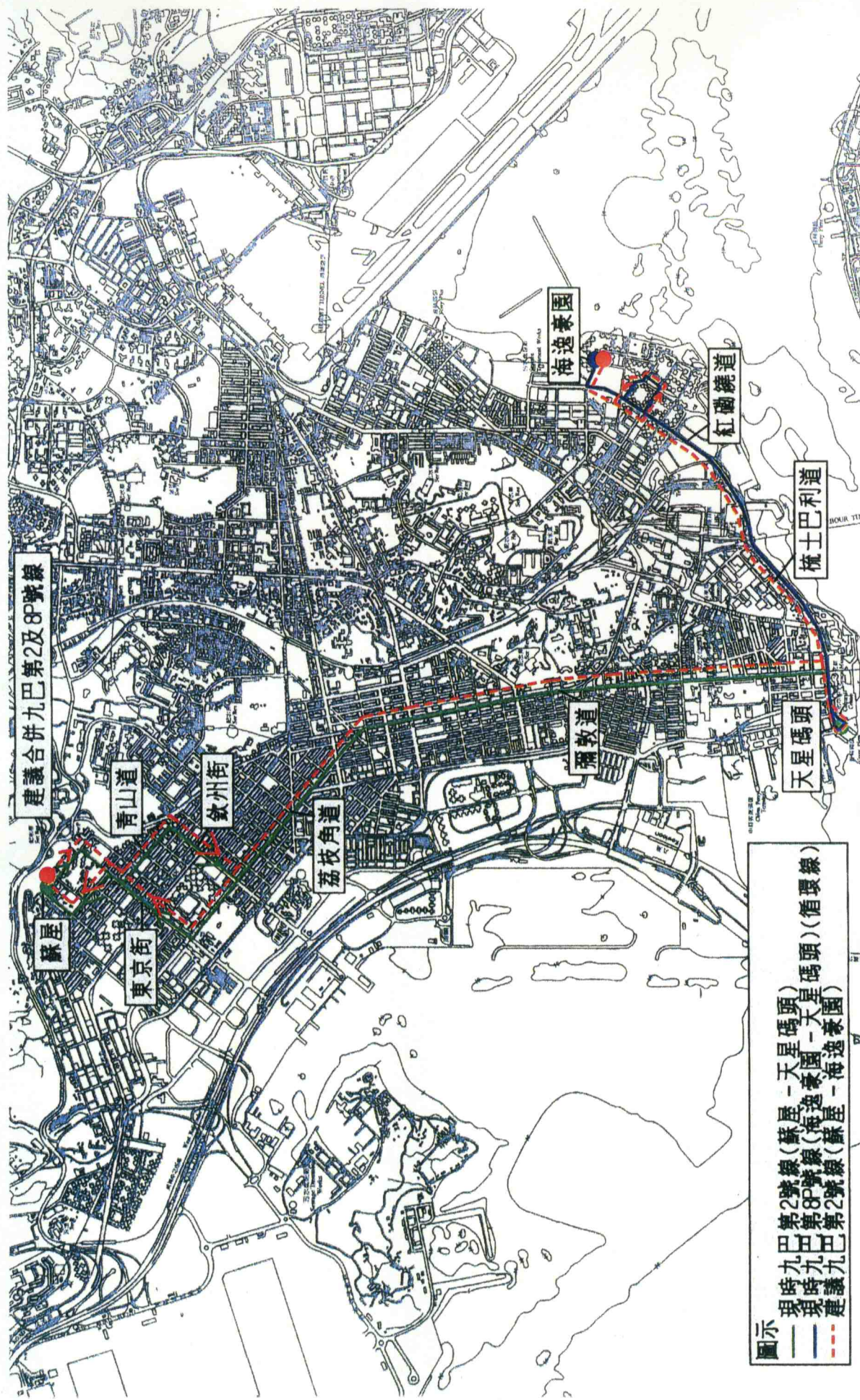
受影響路段	受影響乘客	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收 費
欽州街/ 大角咀道/ 渡 船街 - 港島	16	第914號	\$9.3 (不變)

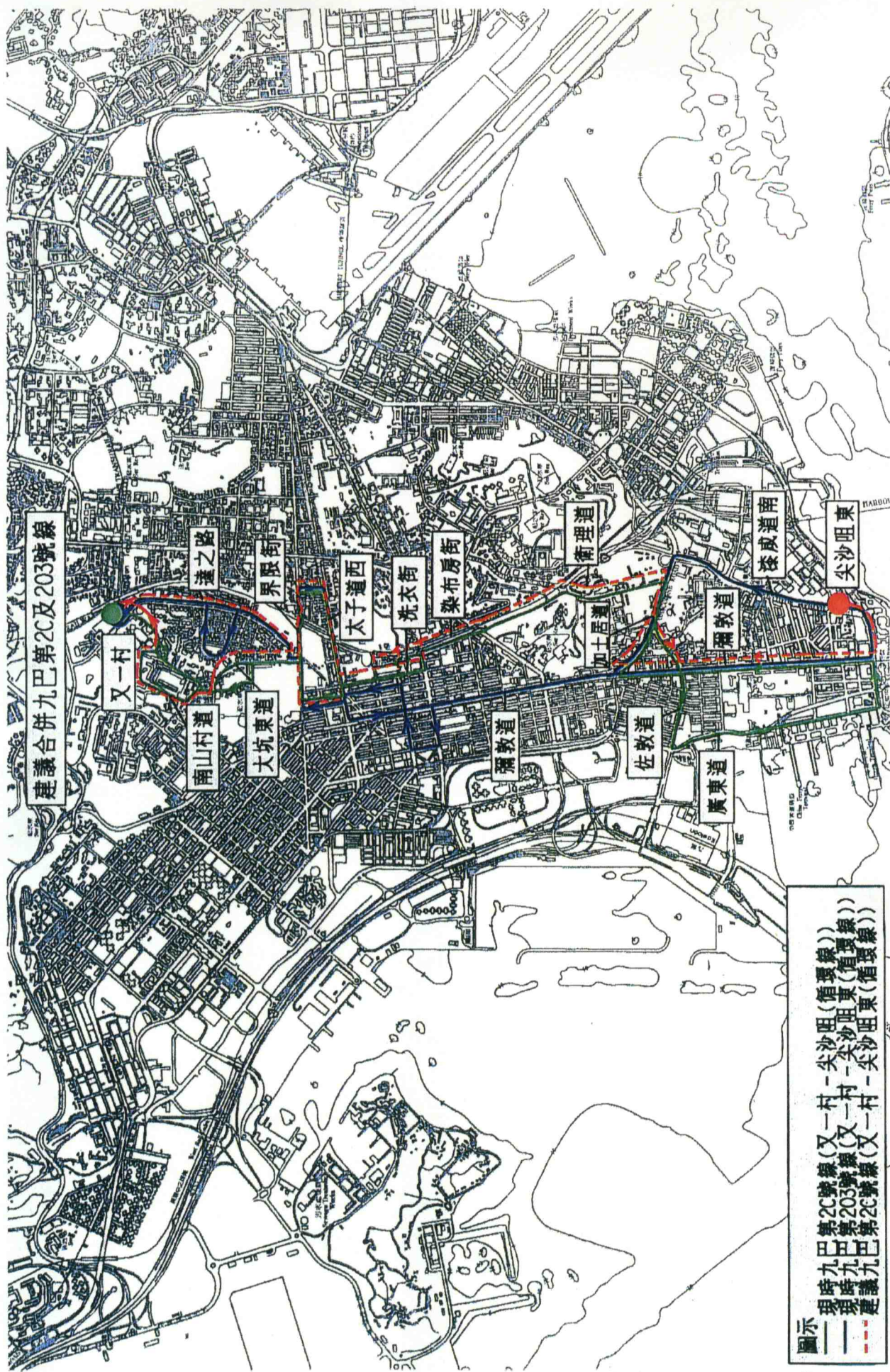
路線圖

請參閱附圖J。

建議實施日期

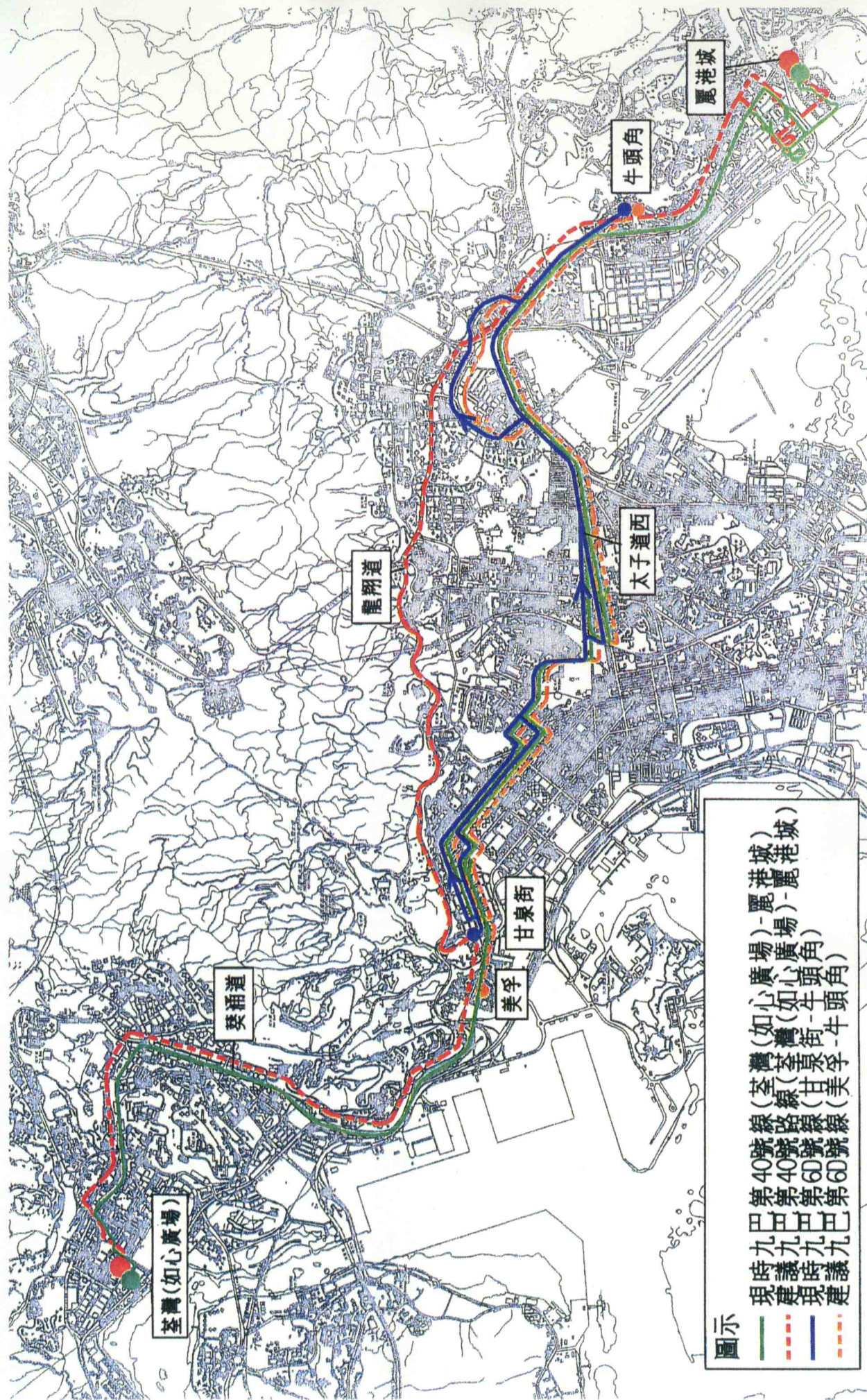
2012年第2季



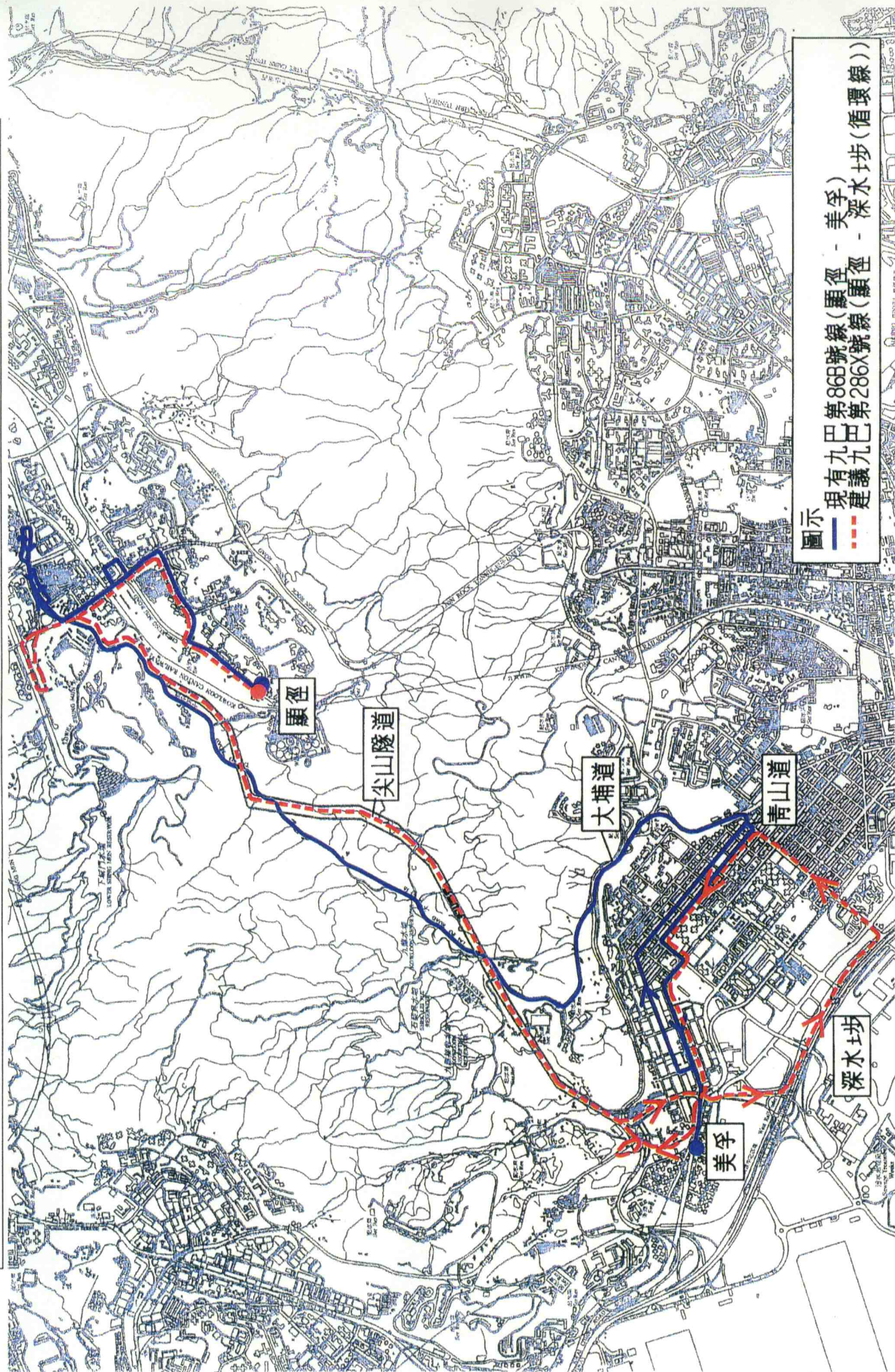


圖示
 現時九巴第2C號線(又一村-尖沙咀東(循環線))
 現時九巴第203號線(又一村-尖沙咀東(循環線))
 建議九巴第2C號線(又一村-尖沙咀東(循環線))

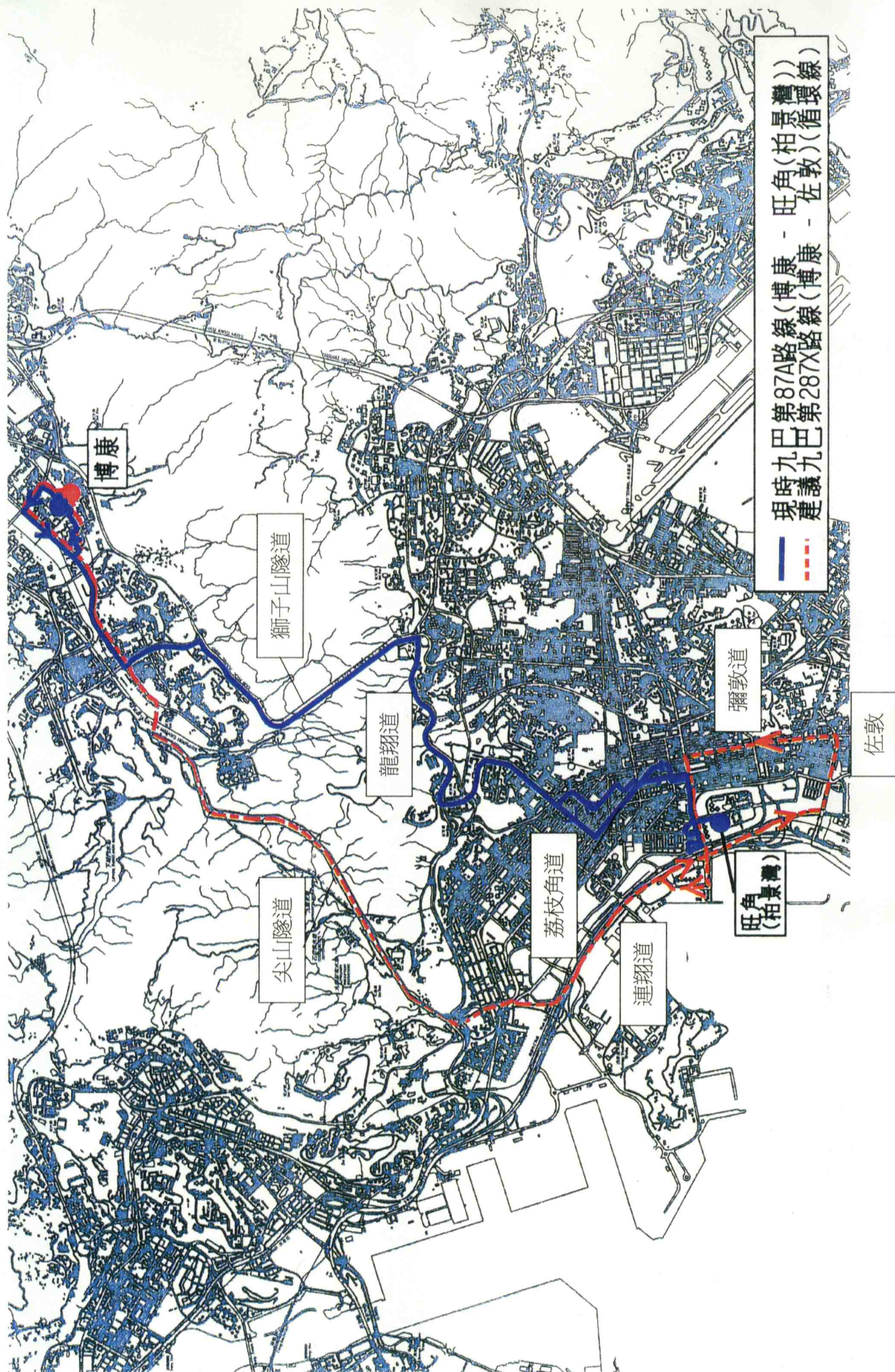
九巴第6D號線（甘泉街－牛頭角）及第40號線（荃灣（如心廣場）－麗港城）重組建議



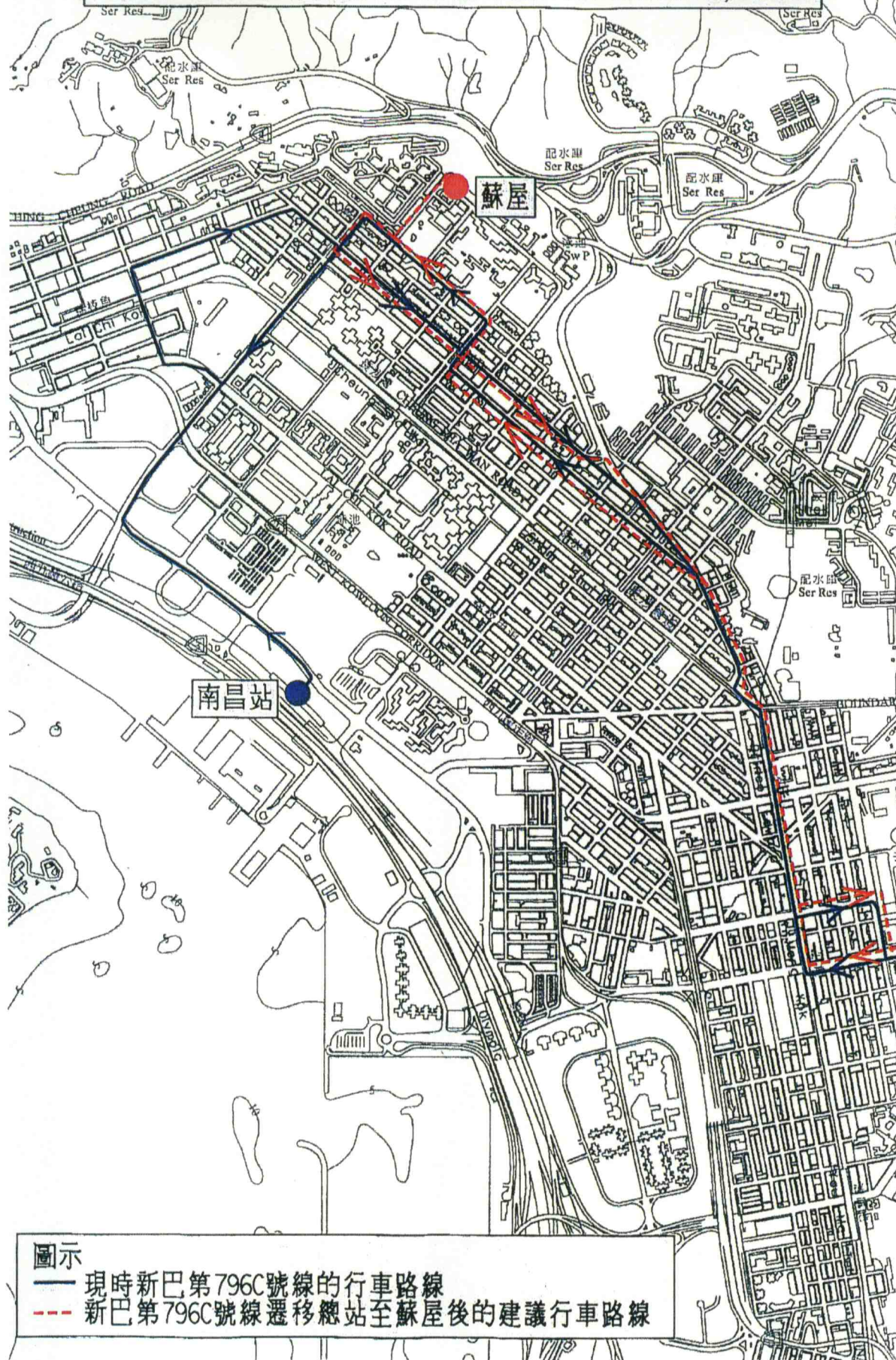
九巴第 86B 號 (顯徑 - 美孚) 改行青山公路建議, 新路線為第 286X 號 (顯徑 - 深水埗(循環線))



九巴第 87A 號 (博康 - 旺角(柏景灣)) 改道建議, 新路線為第 287X 號 (博康 - 佐敦(循環線))



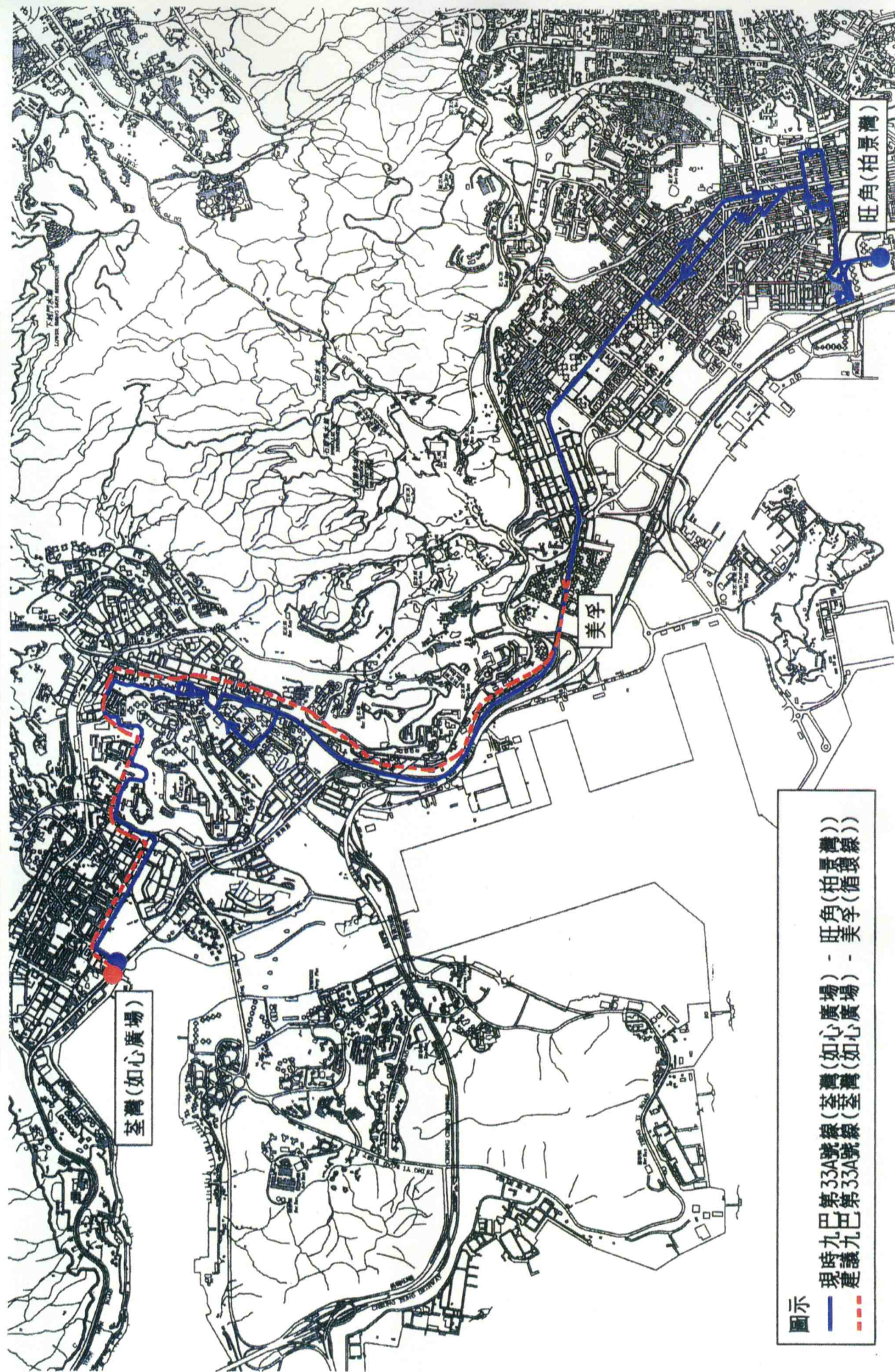
新巴第796C號線(將軍澳公共運輸交匯處-南昌站)更改總站建議



圖示

- 現時新巴第796C號線的行車路線
- - - 新巴第796C號線遷移總站至蘇屋後的建議行車路線

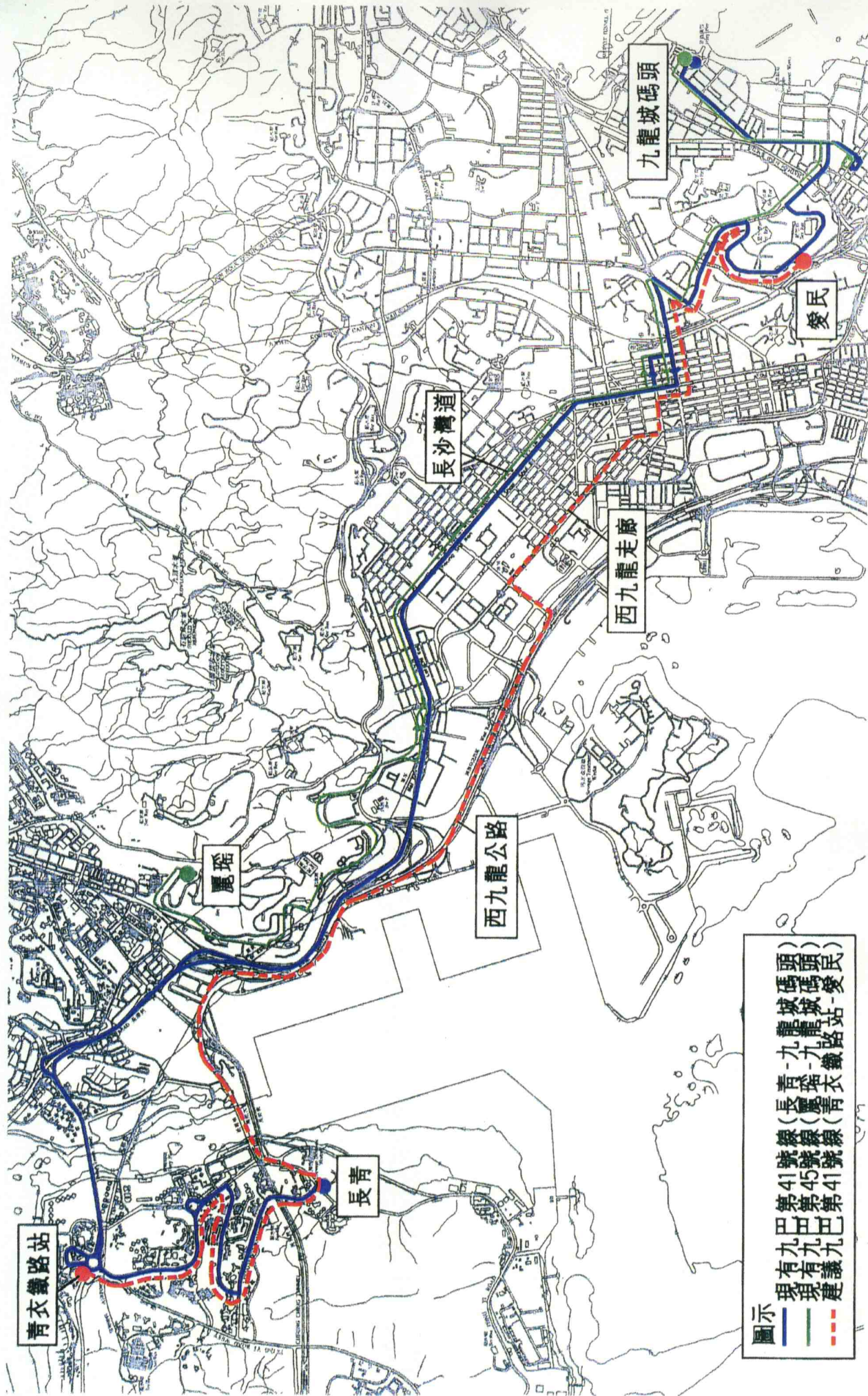
九巴第 33A 號線 (荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)) 縮短路線建議



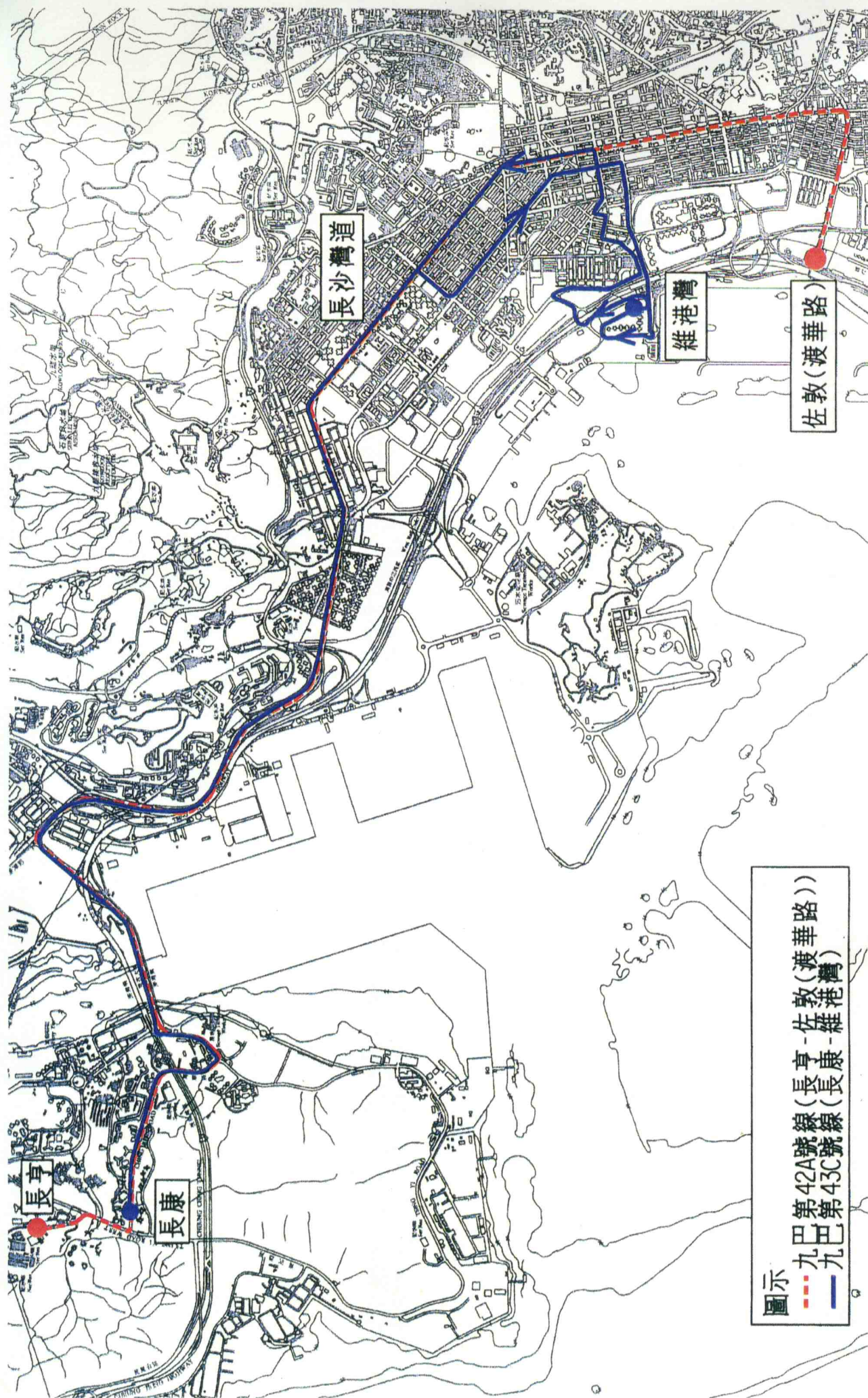
圖示

現時九巴第 33A 號線 (荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣))
建議九巴第 33A 號線 (荃灣(如心廣場) - 美孚(循環線))

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



隧巴第 914 號線 (海麗邨 - 銅鑼灣(天后)) 重組建議

