

2014 - 2015 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 2014 -2015 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。

2. 在2014年施政報告中，行政長官再次強調政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。因應未來六年將有五條新鐵路陸續落成，政府將繼續優化公共交通系統，推動巴士路線重組，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

2014 - 2015 年度巴士路線發展計劃

3. 2014 - 2015 年度的深水埗區巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A-1D 及附件 2A，供各委員參閱。

4. 2014-2015 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，如增加車輛數目及班次，以配合乘客需求。另一方面，為更加善用資源，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錄 1-17 內顯示。

5. 來年巴士公司亦計劃以「區域性模式」重組青衣、沙田、大埔及元朗等各區的巴士服務。由於有關沙田區的路線改動建議仍在整合當中，就涉及行經或以深水埗區為總站路線的改動，我們將會短期內再向各委員提供詳細的方案。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

6. 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响。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。
- (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。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，此將更為倡議大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞的情況、維持一個有效率的公共交通系統及減低路邊空氣污染。

改善及減少巴士服務的指引

7. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時會參考以下第8-17段所列舉的指引。

改善服務

8. 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

9. 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

10. 若上文第9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。

11. 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

12. 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

13. 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

14. 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

15. 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

16. 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

17. 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。

18. 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。

19. 除了參考上述的指引外，自2013年開始，本署以「區域性模式」重組巴士服務，在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨看每一條巴士路線，而是採取區域性綜觀角度，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，本署希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客需求。重組巴士服務的方案一般包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠。由於重組巴士服務的方案是以一個地區或區域的巴士服務網絡為基礎，因此其中個別路線的重組方案未必能完全參考第8-17段所提及的指引內容。以整體而言，巴士服務重組的目的是令巴士服務更能切合乘客的需求，以及更有效運用巴士的資源，令大部分的乘客受惠。

徵詢意見

20. 請各委員就2014 - 2015年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一四年三月

二零一四年巴士路線發展計劃
深水埗市區路線

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	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層		
2014年 第三季	6C	美孚 - 九龍城碼頭	5/6	5/6	21	0	21	0	0	0	在早上繁忙時提供往九龍城碼頭方向的特別服務班次，途經加士居道天橋、漆咸道北、浙江街及土瓜灣道。第6C號線往九龍城碼頭方向於早上繁忙時間的班次調整為7/8分鐘一班。詳情請參閱附錄1。

二零一四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	繁忙時間班次 (分鐘)	車輛分配						備註	
				現行	空調 雙層 車	空調 單層 車	空調 雙層 車	空調 單層 車	變動		
2014年 第三季	38A	海濱花園-美孚	15	-	3	0	0	0	-3	0	因應乘客量持續偏低，建議取消第38A號線。詳情請參閱附錄2。
2014年 第三季	59A	屯門碼頭-深水埗（欽州街）	6/8	6/8	15	0	15	0	0	0	建議將59A號線改為平日繁忙時間(早上7時至早上8時30分往葵涌；晚上5時30分至晚上7時30分往屯門)單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站，全程車費下調至\$9.0。星期六、日及公眾假期不設服務。詳情請參閱附錄3。
2014年 第三季	796C	清水灣半島-蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	1. 精簡往蘇屋方向於將軍澳區內途經路段以節省車程時間；及 2. 優化往清水灣半島方向於九龍城，及往蘇屋方向於深水埗的行車路段。 詳情請參閱附錄4。
2014年 第三季	N260	屯門碼頭-美孚（通宵服務）	10	20	[12]	0	[8]	0	[4]	0	由於乘客量偏低，建議縮短營運時段，修訂通宵時段班次，提早由美孚開出之尾班車時間由現時早上6時30分，提前至早上6時。

**二零一四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			
				單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	空調	空調
2014年 第三季	31B	石籬(大體街)-奧運鐵路站	10-12	15	9	0	9	0	0	0	因應第32號線修改為繁忙時段單向服務，建議第31B號線於非繁忙時段延長至石圍角，並修訂班次為15分鐘一班。詳情請參閱附錄5。
2014年 第三季	32	石壘角-奧運鐵路站	15-19	20/30	7	0	5	0	-2	0	調整為只於繁忙時段提供單向服務，並修訂班次為20/30分鐘一班。詳情請參閱附錄5。
2014年 第三季	33A	荃灣(如心廣場)-旺角(陌景 灣)	15/20	30	10	0	6	0	-4	0	因應乘客量偏低，建議調整班次至每30分鐘一班以善用資源。
2014年 第三季	35A	安蔭-尖沙咀東	5-12	5-12	19	0	19	0	0	0	因應乘客量偏低，建議取消早上特別班次第35S號線(安蔭往美孚)，將節省所得的巴士資源開辦早上特別班次第35X號線，由安蔭經星祥道及大埔道前往尖沙咀東。詳情請參閱附錄6。
2014年 第三季	35A	安蔭-尖沙咀東	5-12	5-12	19	0	19	[2]	0	[2]	視乎車輛資源，試行兩部單層電動巴上行走第35A號線。
2014年 第三季	36B	梨木樹公共交通交匯處-佐敦 (渡華路)	9	12	14	0	13	0	-1	0	修改為特快服務，往佐敦方向改經西九龍走廊；而往梨木樹方向改經大埔道及呈祥道，並修訂班次為12分鐘一班。詳情請參閱附錄7。
2014年 第三季	41	長青-九龍城碼頭	15-25	30	10	0	7	0	-3	0	建議將終點站由長青改為長安，並修訂班次為30分鐘一班。詳情請參閱附錄8。
2014年 第三季	42	長青-順利	15/20	20	10	0	6	0	-4	0	建議將終點站由長青改為長沙灣(甘泉街)，並修訂班次為20分鐘一班。詳情請參閱附錄9。

**二零一四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	繁忙時間班次 (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 第三季	42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	4/5	4/5	23	0	23	[2]	0	[2]	視乎車輛資源，試行兩部單層電動巴士行走第42A號線。
2014年 第三季	42C	長亨 - 藍田鐵路站	4-10	4-10	34	0	36	0	2	0	視乎巴士資源調配安排，建議在早上繁忙時段增設特別班次第X42C號線，不經荃灣及葵涌。詳情請參閱附錄10。
2014年 第三季	44	青衣邨 - 旺角東鐵路站	12	8-10	17	0	17	0	0	0	因應乘客量偏低，建議取消特別班次第44號線的終點站由青衣邨頭 - 旺角東鐵路站，並遷移第44號線的終點站由青衣碼頭為青衣碼頭。詳情請參閱附錄11。
2014年 第三季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15/20	30	8	0	6	0	-2	0	建議將終點站由麗瑤改為荔枝角(盈暉臺)，並修訂班次為30分鐘一班。詳情請參閱附錄12。
2014年 第三季	46	麗瑤 - 佐敦(渡華路)	15/20	15	6	1	9	0	3	-1	1. 因應第45號線的改道，建議增加車輛行走第46號線以加強班次。 2. 建議第46號線往佐敦方向由行經上海街改為彌敦道。詳情請參閱附錄12。
2014年 第三季	61X	屯門鐵路站 - 九龍城碼頭	10-13	10-13	14	0	14	0	0	0	因應第60M號線更改總站，建議將第61X號線總站由屯門站遷往屯門市中心。詳情請參閱附錄13。

**二零一四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	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層		
2014年第三季	68X	共水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	6-12	30	27	0	28	0	1	0	將現時第68X號線全日分拆為第68X及268號線。第68X號線行經西九龍走廊，為來往洪水橋/元朗和旺角以南至佐敦的乘客提供服務。第268號線則服務來往洪水橋/元朗和美孚/荔枝角/長沙灣(旺角以北)的乘客。詳情請參閱附錄14。
2014年第三季	268	共水橋(洪元路) - 旺角(柏景灣)	-	11							
2014年第三季	242X	長亨 往 尖沙咀	早上兩班	-	2	0	0	0	-2	0	因應乘客量偏低，建議取消第242X號線。詳情請參閱附錄15。
2014年第三季	259B	屯門碼頭 - 九龍鐵路站	早上各3班 4班	3	0	4	0	1	0	0	因應259C號線取消，建議修改為只於平日早上時間提供單向往市區之服務、修改屯門區內之行車路線繞經新屯門中心一帶、及將現時位於九龍鐵路站的總站遷移至尖沙咀彌敦道近中間道。詳情請參閱附錄16。
2014年第三季	259C	新屯門中心 - 尖沙咀	早上4班	-	4	0	0	0	-4	0	因應259B號線的改動，將與現時259C號線(新屯門中心往尖沙咀)之服務會互相重疊，建議取消259C號線。詳情請參閱附錄16。
2014年第三季	N241	長宏 - 紅磡鐵路站	12	20	13	0	8	0	-5	0	因應乘客需求及配合日間路線的服務時間，建議往紅磡站的服務時間更改為凌晨12時10分至早上5時30分，往長宏的服務時間更改為凌晨12時30分至早上5時30分，並修訂班次為20分鐘一班。

二零一四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 (分數)	車輛分配						備註	
				現行	建議	現行	建議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層
2014年 第三季	914	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	10-18 10-21	11 0	11 0	11 0	0	0	0	1. 來回方向改經怡和街，不經禮頓道； 2. 早上繁忙時間往九龍方向的班次調整至約15至21分鐘一班。 詳情請參閱附錄17。	
2014年 第三季	914P	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	共一班	共一班	共一班	共一班	共一班	共一班	共一班	1. 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街)； 2. 全程成人車費調整至港幣\$13.4。 詳情請參閱附錄17。	
2014年 第三季	914X	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	共三班	共三班	共三班	共三班	共三班	共三班	共三班	1. 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街)； 2. 往港島方向改經深旺道及堅魚道，不經欽州街西、荔枝角道和南昌街； 3. 全程成人車費調整至港幣\$13.4。 詳情請參閱附錄17。	

**二零一五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	停站地點	繁忙時段班次 (分鐘)	車輛分配						備註	
				現行	建議	現行	建議	變動	變動		
				空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層		
2015年 第一季	796C	清水灣半島 - 蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	改道經將軍澳南以配合第65B區人伙。 詳情請參閱附圖V。

九巴服務調整建議 - 第6C號線新增特別班次

第6C號線現時的服務詳情

路線	6C
終點站	美孚 - 九龍城碼頭
繁忙時間班次	5/6 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	早上5時42分 至 凌晨12時10分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：76% 非繁忙時段的平均載客率：52%
車輛數目	21部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第6C號線在紅磡區內途經多個交通繁忙路段，容易受到交通阻塞影響而導致班次不穩。
- 建議早上繁忙時段試辦特別服務班次，由美孚開出往九龍城碼頭，改經加士居道天橋、漆咸道北、浙江街及土瓜灣道，不再途經近衛理道的一段加士居道路面、蕪湖街及馬頭圍道，為乘客提供前往土瓜灣區的快捷巴士服務。詳情如下：

路線	6C (特別服務班次)
終點站	美孚 往 九龍城碼頭
單程收費	\$5.5
服務時間	星期一至五(星期六、日及公眾假期除外) 早上 7 時至 9 時 每小時兩班車 (共4班)
行車路線	長沙灣道，蝴蝶谷道，荔枝角道，大南西街，青山道，大埔道，白楊街，長沙灣道，彌敦道，加士居道，加士居道天橋，漆咸道北，浙江街，土瓜灣道及新碼頭街。

- 同時，第 6C 號線往九龍城碼頭方向於早上繁忙時間的班次將輕微下調為7/8分鐘一班。第 6C 號線往美孚方向的班次維持不變。

建議的好處

- 第6C號線特別服務班次避免於早上繁忙時間行駛交通擠塞的路段，為乘客提供由美孚及沿線前往土瓜灣的快捷巴士服務。乘客由美孚前往九龍城碼頭的時間將縮減約5分鐘。有關安排亦有助改善該線的整體穩定性。

對乘客之影響

- 現時第6C號線，早上繁忙時間(早上7時至9時)由美孚至油麻地前往加士居道路面近衛理道至馬頭圍道的乘客(約700人，佔該段時間往九龍城方向服務的總客量約40-50%)，他們可繼續乘搭第 6C 號線的普通班次。而有關班次的剩餘載客量足夠照顧受影響乘客的需求。

路線圖

請參閱附圖A

目標實施日期

二零一四年第二季

九巴服務重組建議 - 取消第38A號線

第38A號線現時的服務詳情

路線	38A
終點站	海濱花園 — 美孚
繁忙時間班次	15分鐘
成人單程收費	\$4.5
服務時間	<p>海濱花園開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上5時45分 至 晚上11時55分 星期日及公眾假期：早上5時45分 至 晚上11時45分</p> <p>美孚開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上6時15分 至 凌晨12時25分 星期日及公眾假期：早上6時15分 至 凌晨12時15分</p>
乘客使用量	<p>最繁忙一小時內的載客率：44%</p> <p>非繁忙時段一小時內的最高載客率：14%</p>
車輛數目	3部空調雙層巴士

建議的內容

- 海濱花園的乘客有多種交通工具選擇，除38A外，包括九巴238M、238X、238P及238S號線來往荃灣市中心及九龍市區，亦有專線小巴來往荃灣西站、青衣站、葵芳站一帶。此外，亦有居民巴士服務來往東九龍及港島，號38A線主要覆蓋範圍與其他路線重疊。
- 第38A號線的乘客量一直偏低，繁忙時段最高載客率只有約44%，非繁忙時段更只有14%（即平均每班車少於20名乘客）。
- 大部份現時38A線的服務範圍均有相對頻密的其他選擇，以致38A線營運效益甚低。因此，我們建議取消第38A號線。

建議的好處

- 善用區內接駁路線，減省不必要行車里數，減少空氣污染。
- 減低美孚巴士總站的負荷，以騰出資源與其他更有效益的路線（如往返九龍南部等路線）。
- 減少低用量巴士班次，改善葵涌一帶的路面交通負荷。

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)	其他路線／ 轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
美孚往來海濱花園	約410 (10-20%)	238X	\$6.1-\$7.7
荃灣往來海濱花園	約420 (10-20%)	238M	\$3.4
美孚往來葵涌道/青山公路	約380 (10-20%)	40/33A/36A	\$5.3-\$8.4
葵涌道/青山公路往來海濱花園	約1,000 (40-50%)	238M>58M 40>238M	\$4.5-\$5.3
葵芳往來海濱花園	約80(<5%)	專線小巴404M	\$4.4

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 修改第59A號線行車路線及服務時段

第59A號線現時的服務詳情

路線	59A
終點站	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)
繁忙時間班次	最繁忙時段：6 至 8分鐘
單程收費	\$11.0
服務時間	早上5時40分 至 凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：85% 非繁忙時段載客率：16%

建議的內容

- 現時第59A號路線服務範圍與多條九巴路線及其他交通工具重疊：

行程	與59A線重疊的巴士線/交通工具
屯門 <> 荃灣	59M
屯門 <> 葵興/葵芳	59M <> 58M
屯門 <> 美孚/長沙灣/深水埗	59X； 59M <> 60X/67X
荃灣 <> 美孚/長沙灣/深水埗	30X/33A/36A/234X/港鐵

- 第59A號線與第59M及59X號線服務範圍重疊，乘客量於非繁忙之時段持續偏低，加上屯門公路轉車站首階段已於2012年尾啟用，乘客可經轉車站有更多在車資上及班次上較具吸引力的選擇，為善用資源及在最多人使用的時段提供直接、便宜並班次穩定的服務，現建議將第59A號線改為繁忙時間單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站。星期六、日及公眾假期不設服務。

路線	59A
終點站	屯門碼頭 - 葵涌道(葵芳邨)
服務時間及班次	星期一至星期五(星期六、日及公眾假期外)： 早上7時 至 早上8時30分 (共11班往葵涌) 最繁忙時段：6至8分鐘 晚上5時30分 至 晚上7時30分 (共12班往屯門) 最繁忙時段：8至10分鐘
單程收費	\$9.0

- 乘客現時可享用屯門公路轉車站之巴士轉乘計劃，使用第59M號線轉乘第58M/67M號線來往屯門及葵涌，以八達通繳付車費享有轉乘優惠，其總車費為\$9.0，較現時第59A號線的車費為低。
- 新增八達通轉乘計劃，於上述路線運作修改後，乘客仍可以現時第59A號線車資來往深水埗、長沙灣與屯門碼頭之間，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
59M	荃灣	\$8.0	234X	尖沙咀	\$8.5	\$5.5	\$11.0	青山公路近荃景圍
234X	灣景花園	\$8.5	59M	屯門	\$8.0	\$5.5	\$11.0	青山公路近荃景圍

建議的好處

- 如有關的建議得以落實，將可減少與其他巴士線或交通工具的重疊，並在儘量減少對現時乘客的影響下改善該線的營運效率，令資源能更有效運用。
- 往返屯門及葵興/葵芳的乘客使用現時屯門公路轉車站巴士轉乘計劃由第59M號線轉乘第58M號線，總車費較現時乘搭第59A號線便宜\$2(約可節省18%)。
- 第59A號線修改服務時間後所省下的巴士資源會投放於屯門區多條需求殷切的巴士路線，以配合因屯門公路轉車站啟用後新增的客量需求。

對乘客的影響

- 根據現時的客量數據，全日超過兩成第59A號線的乘客可於早上繁忙時間往葵涌及下午繁忙時間往屯門仍可使用重整後的第59A號線服務。另外有約四成乘客可轉往其他直接路線，如第58M、59M、59X、33A、36A及234X號線，其班次較為穩定或提供更頻密的服務。
- 其餘約佔四成的乘客可按下列轉乘組合於屯門公路轉車站轉乘前往目的地：

受影響乘客	乘客人數 (百分比)	轉乘組合	轉乘組合 收費
往深水埗方向			
屯門 往 葵涌 (非繁忙時段及反繁忙方向)	850 (~10%)	59M > 58M/67M	\$9.0
屯門 往 九龍	640 (~10%)	59M > 60X/67X/59X 或 59M > 234X	\$11.0
往屯門方向			
葵涌 往 屯門 (非繁忙時段及反繁忙方向)	990 (10-15%)	58M/67M > 59M	\$9.0
九龍 往 屯門	350 (~5%)	60X/67X/59X > 59M/59X 或 234X > 59M	\$11.0

路線圖

請參閱附圖 B

目標實施日期

二零一四年第三季

新巴服務重整建議 – 第 796C 號線服務重整

第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C
終點站	清水灣半島 – 蘇屋
繁忙時段班次	12至20 分鐘
單程收費	\$7.9
服務時間	由清水灣半島開出：每日上午5時30分至下午11時30分 由蘇屋開出：每日上午6時15分至凌晨12時15分
上午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：30% 往將軍澳方向： 17%
下午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：26% 往將軍澳方向：43%
車輛數目	10部空調雙層巴士

建議的背景

- 第 796C 號線往蘇屋方向的服務在調景嶺公共交通交匯處及彩明街均有設站。基於道路設計，令該線在調景嶺的路線迂迴，該線在彩明街停站後不能直接前往寶順路，需原路折返景嶺路才可取道寶順路離開將軍澳。事實上，乘客由彩明街巴士站步行前往鄰近之調景嶺公共交通交匯處，只需約 3 分鐘，而巴士繞經彩明街一般需時更長，除欠缺效益外，更耽誤了在清水灣半島及將軍澳市中心一帶登車的乘客的行程。
- 現時第 796C 號線途經九龍城迴旋處，由於有關路段經常有大量私家車在馬路上等候泊車位，令太子道西東行交通經常受阻，影響班次穩定性。
- 而在深水埗，第 796C 號線來回方向均途經大埔道，現時由將軍澳開出的班次在大埔道和元州街的使用率偏低，平均每班車只有約六名乘客在上述地點落車，而行經大埔道和元州街的車程亦較使用長沙灣道迂迴及不暢順。

建議的內容

- 現建議重整第 796C 號線如下：
 - A) 由清水灣半島開出：
 - i) 於將軍澳站公共交通交匯處停站後，改道途經唐俊街，並於唐明街尚德廣場對面加設巴士站，方便尚德及富康花園一帶居民；

- ii) 於調景嶺站公共交通交匯處停站後，經景嶺路直往寶順路，不再繞經彩明街；及
- iii) 於深水埗區，改經介乎白楊街及東京街之一段長沙灣道，直接途經深水埗區內主要活動地區。

B) 由蘇屋開出：

- i) 到達亞皆老街近香港眼科醫院後，改行連接亞皆老街與太子道西之天橋，並於亞皆老街播道醫院對面加設巴士站，以取代亞皆老街球場對面的巴士站。

● 有關服務詳情如下：

路線	796C
終點站	清水灣半島 - 蘇屋
行車路線	<p>由清水灣半島往蘇屋：經蓬萊路、環保大道、迴旋處、寶邑路、迴旋處、寶邑路、唐俊街、將軍澳站公共交通交匯處、唐德街、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、寶順路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、太子道東、太子道西、亞皆老街、彌敦道、長沙灣道、東京街、保安道及長發街。</p> <p>蘇屋往清水灣半島：經廣利道、長發街、保安道、興華街、青山道、大埔道、白楊街、長沙灣道、彌敦道、旺角道、洗衣街、亞皆老街、天橋、太子道西、太子道東、觀塘繞道、將軍澳道、將軍澳隧道、將軍澳隧道公路、支路、寶順路、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、寶邑路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、環保大道、蓬萊徑及蓬萊路。</p>

車費、班次及車輛數目則維持不變。

建議的好處

- 優化途經路段，減少路線迂迴，切合居民的實際出行需要。
- 將軍澳區內途經路段精簡化後，節省車程時間，預計共 953(18%) 乘客受惠。
- 第 796C 號線在九龍城的改道可減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，從而提升班次的穩定性。

對乘客的影響

由清水灣半島往蘇屋

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
彩明街 苑彩貴閣	景嶺路健明邨 至蘇屋	344 (17.2%)	第 796C 號線	前往調景嶺站公共交通交匯處乘搭	\$7.9 (維持不變)
清水灣半島 至彌敦道太子站	大埔道福華街 休憩公園至蘇屋	466 (23.3%)	第 796C 號線	於長沙灣道沿途各站下車	\$7.9/ \$4.6 (維持不變)
大埔道福華 街休憩公園 至蘇屋	元州街北河街 至蘇屋	41 (2.1%)	第 796C 號線	使用長沙灣道沿途各站上落車	\$4.6 (維持不變)

由蘇屋往清水灣半島

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
蘇屋至亞皆老街近香港眼科醫院	亞皆老街球場對面	50 (1.9%)	第 796C 號線	於亞皆老街播道醫院對面下車	\$4.6 (維持不變)
亞皆老街球場對面	太子道東至清水灣半島	19 (0.7%)	第 796C 號線	前往亞皆老街播道醫院對面乘搭	\$4.6/ \$7.9 (維持不變)

路線圖

請參閱附圖 C、D 及 E

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第31B號線延長行車路線及第32號線更改服務時間

現時的服務詳情

路線	31B	32
終點站	石籬（大隴街）— 奧運鐵路站	石圍角 — 奧運鐵路站
繁忙時間班次	10至12分鐘	15至19分鐘
成人單程收費	\$5.5	\$6.5
服務時間	石籬（大隴街）開： 早上5時35分 至 凌晨12時10分 奧運站開： 早上6時 至 凌晨12時15分	石圍角開： 早上5時50分 至 晚上11時35分 奧運站開： 星期一至六（公眾假期除外）： 早上6時15分 至 凌晨12時20分 星期日及公眾假期： 早上6時15分 至 凌晨12時25分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：59% 非繁忙時段一小時內的最高載客率：36%	最繁忙一小時內的載客率：74% 非繁忙時段一小時內的最高載客率：30%
車輛數目	9 部空調雙層巴士	7 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第31B及32號線同為服務北葵涌及大角咀之間，服務地區大部份重疊。
- 第31B及32號線線因在葵青區路線重疊，以致非繁忙時間用量偏低，分別只有約36%及30%營運效率甚低。
- 為了提升營運效率，建議將第32號線改為只在繁忙時間單向服務，並將第31B號線於非繁忙時間延長至石圍角，長沙灣區內路線亦微調。詳情如下：

路線	31B	32
終點站	繁忙時間：石籬（大隴街）— 奧運站 非繁忙時間：石圍角— 奧運站	上午：石圍角 往 奧運站 下午：奧運站 往 石圍角
繁忙時間班次	15 分鐘	20/30 分鐘
服務時間	石籬（大隴街）開： 早上5時35分 至 凌晨12時10分 奧運站開： 早上6時 至 凌晨12時15分	石圍角開： 約早上7時 至 早上9時 奧運站開： 晚上5時30分 至 晚上7時30分
成人單程收費	\$6.5 (石籬（大隴街）— 奧運站) 分段收費 \$ 5.5	\$6.5
車輛數目	9 部空調雙層巴士	5 部空調雙層巴士

- 修訂第31B號線行車路線如下：

*(石圍角路，二陂圳路，三棟屋路，和宜合交匯處，象山邨西路 和宜合交匯處，和宜合道)，大龍街，石籬巴士總站，大龍街，和宜合道，青山道，蝴蝶谷道，長沙灣道，欽州街，荔枝角道，南昌街，通州街，大角咀道，未命名路，櫻桃街及海景街。

*(非繁忙時段路線延長至石圍角)

建議的好處

- 於非繁忙時間善用資源，減省不必要行車里數，同時減輕旺角繁忙路段路面負荷。
- 增加轉乘第31B與37/33A號線的優惠，加強九龍區覆蓋非繁忙時段兩線客量偏低，雖然兩條路線於長沙灣深水埗一帶並非行駛相同路段，但由於荔枝角道一帶乘客量不高，且交通燈位等候時間亦較長，而青山道則交通非常繁忙，故建議重組後的第31B號線南北行均取道長沙灣道，可更有效把乘客送往深水埗/長沙灣中心地帶，重組後乘客可乘搭第31B號線於長沙灣道下車前往荔枝角道或青山道一帶。

對乘客的影響

- 現時於非繁忙時間乘搭第32號線來往石圍角的乘客可以改乘第31B號線，或以第31B號線轉乘指定九龍區路線，來往葵涌及深水埗一帶(約1,300人，20-30%)。
- 來往梨木樹、石蔭、石籬及西九龍至旺角一帶的乘客亦可改乘第36B號線(約2,000人，30-40%)。

路線圖

請參閱附圖 F

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第35S線取消服務及開辦第35X線

現時的服務詳情

路線	35A	35S
終點站	安蔭 — 尖沙咀東	安蔭 往 美孚
繁忙時間班次	5至12 分鐘	45分鐘
成人單程收費	\$7.4	\$5.5
服務時間	安蔭開： 早上5時30分 至 晚上11時30分 尖沙咀東開： 早上6時30分 至 凌晨12時30分	安蔭開： 星期一至六(公眾假期除外) 早上6時 至 早上8時15分
乘客使用量	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：66%	最繁忙一小時內的載客率：24%
車輛數目	19部空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時第35S號線為早上繁忙時間由安蔭往美孚的特別服務，其服務範圍與第235M號線(安蔭 - 葵芳鐵路站)大部份重疊，由於第235M號線的班次和車資均較第35S號線頻密和便宜，以致第35S號線客量一直偏低，而其接駁鐵路站的角色亦為更受乘客歡迎的第235M號線所取代。
- 相對而言，安蔭區內現時只有第35A號線前往尖沙咀一帶。惟第35A號線需行經長沙灣及深水埗等地方，對前往旺角、佐敦及尖沙咀的乘客未能提供快捷直達服務，區內對於早上特快班次往尖沙咀的需求殷切。
- 我們建議取消第35S號線，並開辦第35X號線，經呈祥道及大埔道由安蔭直達旺角、佐敦及尖沙咀。詳情如下：

路線	35A	35X
終點站	安蔭 — 尖沙咀東	安蔭 往 尖沙咀東
繁忙時間班次	5-12 分鐘	早上繁忙時間2班
成人單程收費	\$7.4	\$9.4
服務時間	維持不變	早上繁忙時間2班
車輛數目	19部空調雙層巴士	

- 第35X號線的行車路線如下：

安捷街，安捷里，安捷街，大白田街，梨木道，童子街，石蔭路，石宜路，和宜合道，大隴街，圓圃街，石排街，青山公路(葵涌段)，呈祥道，大埔道，長沙灣道，界限街，彌敦道，梳士巴利道，康莊道及康達徑。

建議的好處

- 因應乘客需求，建議把資源重新調配，為北葵涌的乘客提供特快巴士服務前往九龍市區。由北葵涌往旺角/尖沙咀，乘客選用第35X號線較現時第35A號線可節省約20分鐘的車程。

對乘客的影響

- 前往東北葵至葵芳的16名乘客（10-15%），可以改乘班次更頻密及車費更便宜的第235M號線（安蔭 – 葵芳鐵路站）。
- 前往葵涌道近荔景天主教中學、葵涌交匯處或美孚站的130名乘客（約90%）可利用巴士路線第235M號轉乘第36A號線（梨木樹 – 深水埗(東京街)）的八達通轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘地點
九巴 235M 轉乘 九巴 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\$4.0。（全程車費不變：\$3.8+\$5.5-\$4.0=\$5.3）	葵涌道近葵芳邨

路線圖

請參閱附圖 G

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第36B號線更改行車路線

第36B號線現時的服務詳情

路線	36B
終點站	梨木樹公共交通交匯處 — 佐敦（渡華路）
繁忙時間班次	9 分鐘
成人單程收費	\$6.5
服務時間	梨木樹開： 早上5時30分 至 晚上11時40分 佐敦(渡華路)開： 早上6時35分至 凌晨12時35分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：67% 非繁忙時段一小時內的最高載客率：57%
車輛數目	14部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時，第36B號線途經深水埗區，而該區與梨木樹之間已有第36A號線(梨木樹-深水埗東京街)提供服務，服務地區重疊。
- 因途經深水埗區，第36B號線行車時間長達58分鐘，而繁忙時間更會因交通擠塞以致行車時間進一步增加，對來往梨木樹至佐敦的乘客欠缺吸引力。
- 建議將第36B號線改行西九龍走廊（南行）／呈祥道（西行）。詳情如下：

路線	36X
終點站	梨木樹公共交通交匯處 - 佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	12 分鐘
成人單程收費	\$7.7
服務時間	5時30分 至 凌晨12時35分
車輛數目	13部空調雙層巴士

建議的好處

- 改道後第36X號線為梨木樹居民提供直接來往南九龍的巴士服務。來往梨木樹及旺角一帶乘客的行車時間將縮減約20至30分鐘，估計每日約有2,100 名現有乘客能夠直接受惠。
- 減輕深水埗區的路面擠塞情況。

對乘客的影響

- 梨木樹的居民可以利用第36A號線前往九龍西（約600人 <10%）。
- 約1,200人(10-20%)可以相同車費利用第31B號線(石圍角/石籬(大龍街) - 奧運鐵路站)前往目的地。
- 約2,600人(20-30%)可以利用新增設的巴士八達通轉乘優惠前往目的地：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	總車資	受影響人數
42A ⇄ 31B	乘客以八達通咭乘搭42A號線(長亨-佐敦渡華路)，並於指定時限內轉乘31B(石圍角/石籬-奧運鐵路站)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\$6.1。	\$6.5	2,000
6/46 ⇄ 36A	乘客以八達通咭乘搭6號線(荔枝角 - 尖沙咀碼頭)/46號線(麗瑤 - 佐敦(渡華路))，並於指定時限內轉乘36A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\$5.5。	\$5.5	600

- 部份來往西九龍與南九龍之間的乘客可改乘其他九巴路服務（約970人 10-20%）：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
6	荔枝角 - 尖沙咀碼頭	\$4.9	9/10分鐘
31B	石圍角/石籬(大龍街) - 奧運鐵路站	\$5.5	10分鐘
42A	長亨 - 佐敦(渡華路)	\$6.5	4/5分鐘
46	麗瑤 - 佐敦(渡華路)	\$5.5	15分鐘

路線圖

請參閱附圖H

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 – 第41號線縮短行車路線

第41號現時的服務詳情

路線	41
終點站	長青 – 九龍城碼頭
繁忙時間班次	15至25分鐘
單程收費	\$8.0
服務時間	長青開：早上5時20分 至 凌晨12時05分 九龍城碼頭開：早上5時50分 至 凌晨12時05分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：72% 非繁忙時段一小時的最高載客率：41%
車輛數目	10部空調雙層巴士

建議的背景及內容

- 第41號線行車路線冗長，由青衣往九龍城其行車時間長逾一小時。在青衣區內，路線由青衣南往青衣北再經北橋離開青衣，迂迴路線對青衣南的乘客欠缺吸引力。因此，此路線的客源主要集中在長安至何文田，資源未能善用。
- 另外第41號線與第45號線於美孚至九龍城碼頭一段路線完全重疊，乘客可二選其中一，資源運用未能集中。
- 按改善及減少巴士服務的指引及現時乘客量計算，第41號線可改為只在繁忙時間單向服務。
- 考慮改動後服務並不吸引，而青衣區內大部份乘客集中於長安一帶，我們建議將41號線縮短，總站改往長安。詳情如下：

路線	41
終點站	長安 – 九龍城碼頭
繁忙時段班次	30分鐘
成人單程收費	\$8.0
服務時間(暫定)	早上5時30分 至 凌晨12時
車輛數目	7部空調雙層巴士

- 新增八達通巴士轉乘計劃如下：

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 折扣	總車費
九巴42A 或44 (旺角/佐敦)	\$6.1/ \$6.5	九巴41 (九龍城碼 頭)	\$6.1 (美孚往九龍 城碼頭方向 分段收費)	長沙灣道 近美孚站	\$4.2/\$4.6	\$8.0
九巴42A 或44 (旺角/佐敦)	\$6.1/ \$6.5	九巴45 (九龍城碼 頭)	\$6.1 (美孚往九龍 城碼頭方向 分段收費)	長沙灣道 近美孚站	\$4.2/\$4.6	\$8.0

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 折扣	總車費
九巴41 (長安)	\$8.0	九巴42A 或44 (長亨/青 衣碼頭)	\$5.3 (美孚往青衣方 向分段收費)	荔枝角道 近美孚站	\$5.3	\$8.0
九巴45 (荔枝角)	\$6.6	九巴42A 或44 (長亨/青 衣碼頭)	\$5.3 (美孚往青衣方 向分段收費)	荔枝角道 近美孚站	\$3.9	\$8.0

建議的好處

- 相對修改第41號線為繁忙時間單向服務，建議的路線縮短可保留第41號線作全日服務，而班次調整後同時與第45號線實行聯合班次運作，來往美孚至九龍城的乘客的平均班次為15分鐘一班，班次更穩定而乘客亦更易預計巴士到站時間。

對乘客的影響

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線 的乘客 百分比)	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
往來青衣(長安除外)至何文田、士瓜灣及九龍城碼頭	880 (10-20%)	九巴42A或44轉乘九 巴41或45	\$8.0
往來青衣(長安除外)至旺角	630 (10-20%)	九巴42A或44	\$6.1/\$6.5
往來青衣(南)至青衣(北)	430 (<10%)	九巴42A/44/ 41M/42M/43/43A/ 43B/44M/243M/ 249M路線	\$3.8-\$6.5

路線圖

請參閱附圖 I

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 – 第42號線更改總站

第42號線現時的服務詳情

路線	42
終點站	長青 – 順利
繁忙時間班次	15/20 分鐘
單程收費	\$7.7
服務時間	早上5時30分 至 凌晨12時10分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：61% 非繁忙時段一小時的最高載客率：56%
車輛數目	10部空調雙層巴士

建議的背景及內容

- 第42號線行車路線冗長，由青衣往順利其行車時間長逾一小時，因此青衣至美孚的一段尤其荔景山路，乘客使用量偏低。
- 建議第42號線的總站由長青改至長沙灣(甘泉街)，並提供巴士轉乘優惠。服務詳情如下：

路線	42
終點站	長沙灣(甘泉街) – 順利
繁忙時段班次	20分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	早上5時30分 至 凌晨12時10分
車輛數目	6部空調雙層巴士

- 新增八達通巴士轉乘計劃如下：

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 折扣	總車費
九巴43A (石籬)	\$4.5	九巴30 (長沙灣)	\$5.2 (沙咀道往 長沙灣方向 分段收費)	葵芳路近葵 芳邨	\$4.5	\$5.2
九巴30 (荃灣)	\$6.1	九巴43A (長宏)	\$4.5	葵富路近葵 涌廣場	\$5.4	\$5.2
九巴42A	\$6.5	九巴42	\$6.1	界限街	\$4.9	\$7.7

<u>路線一 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>路線二 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>建議轉乘 地點</u>	<u>建議優惠 折扣</u>	<u>總車費</u>
(佐敦)		(順利)				
九巴46 (佐敦)	\$5.5	九巴42 (順利)	\$6.1	荔枝角道	\$3.9	\$7.7
九巴42 (長沙灣)	\$6.1	九巴42A (長亨)	\$6.5	長沙灣道近 怡靖苑	\$4.9	\$7.7
九巴42 (長沙灣)	\$6.1	九巴46 (麗瑤)	\$5.5	長沙灣道近 怡靖苑	\$3.9	\$7.7

建議的好處

- 為受影響乘客新增多組八達通轉乘計劃，其中來往原有第42號線的青衣乘客可選乘第42A號線到九龍轉乘第42號線，毋須再繞經荔景，路程更為直接。

對乘客的影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的乘 客百分比)</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
青衣往來葵芳	30(<10%)	九巴43A	\$4.5
青衣往來荔景山道	500(<10%)	九巴43A轉乘九巴30	\$5.2
青衣往來西九龍	80(<10%)	九巴42A	\$6.5
青衣往來東九龍	1200(10-20%)	九巴42A轉乘九巴42	\$7.7
葵芳往來西九龍/東九龍	150(<10%)	九巴37	\$5.5
荔景山道-美孚往來西九龍 (至深水埗)	220(<10%)	九巴46	\$5.5
荔景山道往來太子至東九 龍	1500(10-20%)	九巴46轉乘九巴42	\$7.7

路線圖

請參閱附圖 J

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 - 第42C號線增設特快班次

第42C號線現時的服務詳情

路線	42C
終點站	長亨 - 藍田鐵路站
繁忙時間班次	4至10分鐘
單程收費	\$9.2
服務時間	長亨開：早上5時30分 至 凌晨12時20分 藍田站開：早上5時35分 至 凌晨12時25分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：90% 非繁忙時段一小時的最高載客率：57%
車輛數目	34部空調雙層巴士

建議的內容

- 在早上繁忙時間為青衣乘客提供不經荃灣及葵涌往九龍東的特快班次。服務詳情如下：

路線	X42C
終點站	長亨 往 藍田鐵路站
繁忙時段班次	2 班
單程收費	\$12.7
車輛數目	2部空調雙層巴士

建議的好處

- 為青衣乘客提供特快服務往東九龍。行車時間預計可較現時第42C號線縮減約15分鐘。

路線圖

請參閱附圖 K

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 - 第44號線更改行車路線

第44號現時的服務詳情

路線	44	44P
終點站	青衣邨 - 旺角東鐵路站	青衣碼頭 - 旺角東鐵路站
繁忙時間班次	12分鐘	12至15分鐘
成人單程收費	\$6.1	\$6.1
服務時間	青衣邨開： 早上5時40分至晚上11時40分 旺角東鐵路站開： 早上6時至凌晨12時30分	星期一至六 (公眾假期除外) 青衣碼頭往旺角東鐵路站： 早上6時40分至早上9時10分 旺角東鐵路站往青衣碼頭： 下午5時05分至晚上7時45分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率： 79% 非繁忙時段一小時內的最高 載客率：55%	最繁忙一小時內的載客率： 76%
車輛數目	17部空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時來往青衣碼頭及旺角的第44P號線只在繁忙時間提供單方向服務，於其他時段居民需步行至青衣邨附近乘搭第44號線。
- 為善用資源及加強青衣碼頭一帶的服務，我們建議44號線總站由青衣邨延長至青衣碼頭並與第44P號線合併，以配合去年第41A號線改行快速公路的方案(備註：第41A號線修訂路線南行經青葵公路、西九龍公路、東京街西及西九龍走廊；北行則改經櫻桃街、深旺道、連翔道及西九龍公路)的方案。詳情如下：

路線	44
終點站	青衣碼頭 - 旺角東鐵路站
繁忙時段班次	8至10分鐘
成人單程收費	\$6.1
服務時間	青衣碼頭開： 早上5時40分 至 晚上11時40分 旺角東鐵路站開： 早上6時 至 凌晨12時30分
車輛數目	17部空調雙層巴士

建議的好處

- 現時早上繁忙時間在青衣碼頭總站乘搭第44P號線往九龍方向的乘客約每班十名。第44號線總站由青衣邨延長至青衣碼頭後，預計對現時於青衣邨登車的乘客不會有影響。第44及44P號線的車輛資源整合後，對青衣邨及青衣碼頭的服務水平可由現時約12分鐘一班增加至最密8至10分鐘一班。
- 青衣碼頭一帶的乘客全日可使用第44號線的服務。

對乘客的影響

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線的乘客 百分比)	替代路線	其他替代路線 收費
由青敬路往九龍	21(<5%)	九巴44	\$6.1

路線圖

請參閱附圖 L

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 – 第45號線更改總站及第46號線更改行車路線

現時的服務詳情

路線	45	46
終點站	麗瑤 – 九龍城碼頭	麗瑤 – 佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	15/20 分鐘	15/20 分鐘
成人單程收費	\$6.6	\$5.5
服務時間	麗瑤開： 早上5時45分 至 晚上11時30分 九龍城碼頭開： 早上6時40分 至 晚上11時55分	麗瑤開： 早上5時55分 至 晚上11時35分 佐敦開： 早上6時40分 至 凌晨12時05分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：61% 非繁忙時段一小時內的最高載客率：38%	最繁忙一小時內的載客率：44% 非繁忙時段一小時內的最高載客率：44%
車輛數目	8部空調雙層巴士	6部空調雙層巴士 1部空調單層巴士

建議的背景及內容

- 第45號線與第41號線於美孚至九龍城碼頭一段路線完全重疊，另外第45號線亦與第46號線於美孚至麗瑤一段路線重疊，大多第45號線的乘客可二選其中一，資源運用未能集中。
- 建議縮短第45號線的行車路線，總站由麗瑤改為荔枝角(盈暉臺)。此外加強第46號線的班次以作荔景山道的接駁服務，同時南行路線改經彌敦道，以更接近乘客的目的地。建議詳情如下：

路線	45
終點站	荔枝角 – 九龍城碼頭
繁忙時段班次	30 分鐘
成人單程收費	\$6.6
服務時間	荔枝角開： 早上5時30分 至 晚上11時30分 九龍城碼頭開： 早上6時30分 至 凌晨12時
車輛數目	6部空調雙層巴士

路線	46
終點站	麗瑤 - 佐敦(渡華路)
繁忙時段班次	15 分鐘
成人單程收費	\$5.5
服務時間	麗瑤開： 早上5時45分 至 晚上11時45分 佐敦開： 早上6時30分 至 凌晨12時15分
車輛數目	9部空調雙層巴士

- 巴士公司將提供八達通巴士轉乘計劃以供麗瑤及荔景山道的乘客往長沙灣至九龍城碼頭

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘地點	建議優惠折扣	總車費
九巴46 (佐敦)	\$5.5	九巴45/九巴41 (九龍城碼頭)	\$6.6/\$6.1	長沙灣道近 美孚站	\$5.5/\$5.0	\$6.6
九巴45 (荔枝角)	\$6.6	九巴46 (麗瑤)	\$5.5	荔枝角道近 美孚站	\$5.5	\$6.6

建議的好處

- 荔景山道的乘客可改乘第46號線直達彌敦道，來往九龍市區更方便，班次亦相應增加。
- 集中資源，減省不必要行車里數。所減省的資源投放往區內其他需求殷切的地方。

對乘客的影響

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線的乘客百分比)	其他路線／轉乘組合	其他路線／轉乘組合收費
麗瑤往來荔枝角至九龍城碼頭	1400(30-40%)	九巴46 ↔ 九巴45/ 九巴41	\$6.6
美孚往來荔景山道至麗瑤	250(<10%)	九巴46	\$5.5

路線圖

請參閱附圖M及N

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 - 第61X號線更改屯門區內的總站

第 61X 號線現時的服務詳情

路線	61X
終點站	屯門鐵路站 - 九龍城碼頭
繁忙時間班次	10分鐘
單程收費	\$13.3
服務時間	早上5時35分 至 晚上11時52分
乘客	最繁忙一小時內的載客率: 75%
使用量	非繁忙時段載客率: 23%
車輛數目	14 部空調雙層巴士

建議的內容

- 配合改道後的第66M號線，現時第60M號線位於屯門市中心之巴士總站建議遷移至屯門鐵路站巴士總站。配合上述安排，第61X號線位於屯門鐵路站的巴士總站亦建議與第60M號線對掉而遷移至屯門市中心巴士總站。
- 建議的第 61X 號線行車路線：
 - 由九龍城開出：按現時行車路線於屯門鄉事會路近屯興路後，改經屯興路、屯喜路及屯匯街後以屯門市中心巴士總站為終點站。
 - 由屯門市中心開出：經屯門鄉事會路後，返回原有行車路線。
- 班次安排、車費、服務時間及車輛數目維持不變。

對乘客之影響

- 現時乘搭第61X號線於屯門鐵路站往九龍城的乘客可使用相同的車資(\$13.3)改乘修改路線後的第60M號線於屯門市中心巴士總站或屯門公路轉車站轉乘第61X號線前往市區的目的地。這些乘客每日最高一小時之載客量約100人(少於10%)。
- 現時乘搭第61X號線於九龍市區往屯門鐵路站的乘客可使用相同之車資(\$13.3)繼續乘搭第61X號線，並於屯門公路轉車站或屯門市中心巴士總站轉乘修改路線後的第60M號線前往屯門鐵路站。這些乘客每日最高一小時之載客量約110人(約10%)。

路線圖

請參閱附圖 O

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 分拆第68X號線和第268號線

第68X號線現時的服務詳情

路線	68X	
終點站	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡華路)	媽橫路(山水樓) 往 佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	6至12分鐘	12/15分鐘
單程收費	\$13.6	
服務時間	早上5時25分 至 凌晨1時	星期一至六(公眾假期除外) 早上 7 時 10 分至 早上 8 時 25 分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 77% 非繁忙時段的平均載客率: 50%	最繁忙一小時的載客率: 70%
車輛數目	27 部空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時第68X號線約有50%乘客來往洪水橋/元朗和美孚/荔枝角/長沙灣(旺角以北)，其餘50%乘客則來往洪水橋/元朗和旺角以南至佐敦一帶地區。為節省該兩批乘客的行程時間，善用市區的快速道路(即西九龍走廊)，來提升該線的服務水平和更切合乘客的乘車模式，現建議：
 - (i) 將第68X號線分拆為兩條路線，分別為第68X(洪水橋(洪元路) – 佐敦(渡華路))及第268號線(洪水橋(洪元路) – 旺角(柏景灣))；
 - (ii) 現時於平日早上繁忙時間由元朗市中心(媽橫路)開出第68X號線的特別班次，改由元朗(西)巴士總站開出；及
 - (iii) 新增八達通轉乘車費優惠，方便第68X、268號線的乘客在大欖隧道轉車站轉乘其他路線，往來九龍市區。

- 建議的安排如下：

路線	68X		268
終點站	洪水橋(洪元路)- 佐敦(渡華路)	元朗(西) 往 佐敦(渡華路)	洪水橋(洪元路)- 旺角(柏景灣)
繁忙時間班次	30分鐘	13/14分鐘	11分鐘
單程收費	\$13.6		
服務時間	每日早上5時25分 至凌晨1時	星期一至六(公眾假期除外) 早上 7 時 10 分至 早上 8 時 25 分	每日早上5時25分 至凌晨1時
行車路線	<p><u>由洪水橋開出</u>：洪水橋田心路、洪水橋大街、青山公路、朗日路、青山公路、博愛交匯處、元朗公路、青朗公路、屯門公路、荃灣路、葵涌道、長沙灣道、荔枝角道、西九龍走廊、太子道西、荔枝角道、彌敦道、佐敦道、迴旋處、佐敦道及渡華路。</p> <p><u>由佐敦開出</u>：渡華路、佐敦道、彌敦道、亞皆老街、櫻桃街、西九龍走廊、荔枝角道、長沙灣道、葵涌道、荃灣路、屯門公路、青朗公路、元朗公路、博愛交匯處、青山公路、洪天路、洪水橋田心路及洪元路。</p>	<p><u>由元朗開出</u>：擊壤路、青山公路、博愛交匯處、元朗公路、青朗公路、屯門公路、荃灣路、葵涌道、長沙灣道、荔枝角道、西九龍走廊、太子道西、荔枝角道、彌敦道、佐敦道、迴旋處、佐敦道及渡華路。</p>	<p><u>由元朗開出</u>：洪水橋田心路、田廈路、青山公路、朗日路、青山公路、博愛交匯處、元朗公路、青朗公路、屯門公路、荃灣路、葵涌道、長沙灣道、彌敦道、旺角道、西洋菜南街、亞皆老街、櫻桃街及海泓道。</p> <p><u>由旺角開出</u>：海泓道、櫻桃街、新填地街、旺角道、彌敦道、荔枝角道、黃竹街、長沙灣道、荔枝角道、葵涌道、荃灣路、屯門公路、青朗公路、元朗公路、博愛交匯處、青山公路、田廈路、洪水橋田心路及洪元路。</p>
車輛數目	28 部空調雙層巴士		

對乘客的影響

- 在實施上述分拆路線後：
 - (i) 第68X號線的全部乘客，可繼續使用分拆後的第68X和268號線，往來洪水橋及九龍市區；
 - (ii) 第68X號線的乘客往來洪水橋/元朗和旺角以南至佐敦一帶的行車時間可減省約8至10分鐘；及
 - (iii) 第268號線的服務穩定性可提高，因為該線將不會途經旺角以南交通較繁忙的一段彌敦道及佐敦道。

路線圖

請參閱附圖 P

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴路線取消建議 – 第242X號線

第242X號線現時的服務詳情

路線	242X
終點站	長亨 往 尖沙咀
繁忙時間班次	兩班
成人單程收費	\$8.5
服務時間	星期一至六 (公眾假期除外)： 早上7時50分 及 8時05分
乘客使用量	最繁忙半小時內的載客率：59%
車輛數目	2部空調雙層巴士

建議的背景及內容

- 第242X號線現時路線乘客使用量偏低，平均每班車75人，按改善及減少巴士服務的指引及現時乘客量計算，需削減班次。作為早上繁忙時間服務，改動後班次並不吸引。
- 考慮到實施第41A號線改經西九龍走廊後，青衣區將有全日特快路線往尖沙咀，建議取消第242X號線，並提供第42A號線轉乘第41A號線的八達通轉乘優惠供現時乘搭第242X號線的乘客由青衣往尖沙咀。

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 優惠金額	總車費
九巴42A (佐敦)	\$6.5	九巴41A (尖沙咀(東))	\$5.9 (美孚往尖沙咀 方向分段收費)	\$4.9	\$7.5

建議的好處

- 所減省的2部巴士將會用作在繁忙時段開設兩班X42C特快路線由長亨經長安、青衣邨、長青、美景，沿青葵公路及呈祥道往藍田鐵路站，建議收費為\$12.7。

對乘客的影響

- 全部第242X號線的乘客均可選乘第42A及41A號線由青衣往旺角、佐敦及尖沙咀，詳請如下：

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)	其他路線／轉乘組 合	建議轉乘地點	其他路線/ 轉乘組合收 費
青衣往旺角至佐敦	120 (<70%)	九巴42A	-	\$6.5
青衣往尖沙咀	60 (30-40%)	九巴42A轉乘 九巴41A	長沙灣道近美孚 站	\$7.5

目標實施日期

二零一四年第三季

**九巴服務重組建議 – 第259B、259C、259E號線重組路線
及第259X號線特別班往觀塘碼頭**

第259B、259C、259E號線現時的服務詳情

路線	259B	259C	259E
終點站	屯門碼頭 - 九龍鐵路站	新屯門中心 往 尖沙咀	龍門居 往 荃灣鐵路站
繁忙時間班次	星期一至五 早上：12/13分鐘 晚上：20分鐘	逢星期一至五 早上：10/13分鐘	逢星期一至五 早上：12至20分鐘
單程收費	\$13.7	\$13.1	\$8.5
服務時間	星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向) 晚上5時40分 至 晚上6時20分 (往屯門方向)	星期一至五 早上7時20分 至 早上7時55分 (往九龍方向)	星期一至五 早上5時40分 至 早上9時正 (往荃灣方向)
乘客使用量	最繁忙一小時內的 載客率: 60%	最繁忙一小時內的載客 率: 48%	最繁忙一小時內的 載客率: 49%
班次數目	往九龍共3班 往屯門共3班	往九龍共4班	往荃灣共13班

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾啟用，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。乘客現時可使用區內多條路線前往屯門公路轉車站，並轉乘多條快速長途路線前往市區多個地區，無需依賴特定時間開出而班次較疏落的特別路線，轉乘模式亦增加乘客行程安排的彈性。
- 為配合實際客量變化，建議第259B號線修改為只於平日早上時間提供單向往市區的服務、修改屯門區內的行車路線繞經新屯門中心一帶、及將現時位於九龍鐵路站的總站遷移至尖沙咀彌敦道(近中間道)。
- 由於上述運作改動會與現時第259C 線(新屯門中心往尖沙咀)的服務會互相重疊，建議取消第259C號線。
- 另外，現時第259E號線與第59M號線互相重疊。自屯門公路轉車站落實多條路線重整計劃後，第59M號線已不斷增強服務班次，其頻密程度已令龍門居一帶乘客無需依賴定時班次開出及車資較高的第259E號線，因而令其使用量持續偏低。建議取消第259E號線。

- 於落實上述路線重整所節省的資源將視乎需求，調撥至其他屯門區內客量需求較高的巴士路線上，當中包括第59M、59X、960 / 961、258D / 258P、263號線及開辦第259X號線由屯門公路轉乘站經九龍灣商業區往觀塘碼頭。同時，第259D號線將有部份班次亦改經九龍灣商業區往觀塘碼頭。

- 建議的第259B號線的行車路線如下：

由屯門碼頭開出：於龍門路後改經屯青里及龍門路，然後返回原有路線，並以尖沙咀彌敦道(近中間道)為終點站。

- 建議的第259X號線於九龍區內的行車路線如下：

由屯門公路轉車站開出：屯門公路、青朗公路、西北青衣交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、支路、呈祥道、龍翔道、彩虹交匯處、觀塘道、偉業街天橋、偉業街、啟祥道、宏光道、常悅道、常怡道、宏照道、海濱道、順業街及偉業街，以觀塘碼頭巴士總站為終點站。

路線	259B	第 259X號線
終點站	屯門碼頭 往 尖沙咀(彌敦道)	屯門公路轉車站 往 觀塘碼頭
服務時間及 繁忙時間班次	星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向) 8/9分鐘	<u>建議安排</u> <ul style="list-style-type: none">• 屯門公路轉車站：早上7時45分• 259D改經九龍灣商業區往觀塘碼頭班次：約於早上7時開出及於7時25分到達轉乘站
單程收費	\$13.7(全程收費) \$13.1(新增於屯青里的分段收費)	\$17.7
班次數目	共4班	共 2 班

- 第259X號線及第259D號線改經九龍灣商業區往觀塘碼頭的班次於龍翔道、黃大仙及彩虹將不會停站，並會在指定時間於屯門公路轉車站(近現時第61M號線往市區之巴士上落客處)開出，方便轉車乘客使用此特別服務班次前往市區。
- 增加第259B號線於屯青里(新屯門中心)的分段收費(\$13.1)，令現時使用第259C號線於屯青里上車的乘客仍可使用現有車資改乘改道後的第259B號線前往市區的目的地。

建議的好處

- 善用資源以配合實際乘客需求，改善轉車站高用量路線的載客能力。同時調撥重整後的資源增加新路線，讓乘客可以經轉車站前往更多新服務地點。
- 第259X及259D號線改經九龍灣商業區往觀塘碼頭的班次行經九龍灣商貿區及觀塘一段偉業街，方便乘客直接使用該路線前往有關地區，並節省於觀塘道下車後之步行時間或再轉駁期他交通工具。

對乘客的影響

第 259B 號線

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
往九龍站方向			
屯門 往 廣東道至九龍站	40 (~10%)	59M / 59X > 260X	\$14.5
往屯門方向			
九龍站至九龍中央郵政局 往 屯門	100 (~25%)	260X > 59M / 59X	\$14.5
油麻地至旺角奶路臣街 往 屯門	40 (~10%)	60X > 59M / 59X	\$12.3

第 259C 號線

- 現時大部分於新屯門中心及龍門居登車的乘客可直接選乘修改行車路線後的第259B號線(全程車資：\$13.7)前往市區，無需中途轉乘其他路線。
- 現時於龍門路登車的乘客除可直接選乘修改行車路線後的第259B號線(全程車資：\$13.7)前往市區外，亦可改乘第59X號線(全程車資：\$12.3)或於屯門公路轉車站轉乘第60X、260X號線(合共轉乘車資：\$12.3-14.5)前往市區。這些乘客平均每日約9人(少於5%)。

第 259E 號線

- 現時大部分於龍門居登車的乘客可於龍門路使用較低車資(\$8.0)，改乘現有的第59M號線無需中途轉乘前往荃灣；或經屯門公路轉車站轉乘其他路線前往市區其他目的地。

路線圖

請參閱附圖 Q

目標實施日期

二零一四年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 - 新巴/九巴第 914X 及 914 號線

現時的服務詳情

路線	914	914X	914P
終點站	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)
服務時間	星期一至日： 海麗邨開：上午 6 時 25 分至晚上 10 時 36 分 天后開：上午 6 時 30 分至晚上 11 時 05 分	星期一至五(公眾假期除外)： 海麗邨開： 上午 7 時 10 分、上午 7 時 42 分及上午 7 時 58 分 星期六(公眾假期除外)： 海麗邨開： 上午 7 時 10 分、上午 7 時 48 分及上午 8 時 08 分	星期一至六(公眾假期除外)： 海麗邨開：上午 8 時 35 分
繁忙時段班次	10 至 18 分鐘	星期一至五：共 3 班 星期六：共 3 班	星期一至六：共 1 班
單程車費	\$9.3		
上午繁忙時間平均載客率	由海麗邨開出：49% 由銅鑼灣(天后)開出：10%	由海麗邨開出：42%	由海麗邨開出：37%
下午繁忙時間平均載客率	由海麗邨開出：14% 由銅鑼灣(天后)開出：49%	不適用	不適用
車輛數量	914/914X/914P：6 輛空調雙層巴士(新巴) + 5 輛空調雙層巴士(九巴)		

建議的背景

- 近年港島東區一帶商業迅速發展，惟西九龍新填海區和大角咀一帶一直缺乏便捷的交通服務連繫該處。同時，隧巴第 914X/914P 號線的使用率偏低，平均每班車載客率只有四成左右。
- 隧巴第 914X 號線在欽州街西、荔枝角道和南昌街的路段平均每班車亦只接載 5 名乘客，不必要地延長了行車時間。
- 另一方面，隧巴第 914 號線受到禮頓道、摩利臣山道、天樂里、波斯富街和邊寧頓街繁忙交通的影響，引致嚴重脫班，尤以往九龍的班次為甚，禮頓道和天樂里的一段的行

車時間可達半小時，在灣仔、金鐘、中上環一帶候車的乘客未能預計班次到站的時間。此外，上述街道遠離銅鑼灣的心臟地帶，未能方便大部份使用本線的乘客。

- 最後，隧巴第 914 號線在早上繁忙時間往九龍的使用率平均載客率只有 10%左右，為中區一帶的繁忙路面增加了不必要的負荷。

建議的內容

- 綜合上述各點，在維持現有車輛數目下，建議修訂隧巴第 914X、914P 及 914 號線如下：

隧巴第 914X 及 914P 號線

- 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街)，提供由西九龍新填海區/大角咀一帶往港島東的便捷交通服務。
- 隧巴第 914X 號線改經深旺道及聚魚道往港島，不經欽州街西、荔枝角道和南昌街，車程更直接。

隧巴第 914 號線

- 來回方向改經怡和街，不經禮頓道。
- 早上繁忙時間往九龍方向的班次調整至約 15 至 21 分鐘一班。

路線	914X		
終點站	海麗邨 往 西灣河 (太康街)		
行車路線	海麗邨 往 西灣河 (太康街)：途經深旺道，聚魚道，通州街，大角咀道，櫻桃街迴旋處，海泓道，麗翔道，渡船街，佐敦道，廣東道，甘肅街，欣翔道，海泓道，天橋，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，民祥街，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，會議道，鴻興道，告士打道，維園道，東區走廊，支路，渣華道，英皇道，筲箕灣道和太康街。		
班次	星期一至五(公眾假期除外)：早上 7 時 10 分、7 時 28 分及 7 時 48 分 星期六(公眾假期除外)：早上 7 時 10 分、7 時 28 分及 7 時 53 分		
車費	\$13.4	行車時間	70 分鐘

路線	914P		
終點站	海麗邨 往 西灣河 (太康街)		
行車路線	海麗邨 往 西灣河 (太康街)：途經深旺道，海輝路，櫻桃街通道，櫻桃街，櫻桃街迴旋處，海泓道，翹翔道，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，民祥街，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，維園道，東區走廊，支路，渣華道，英皇道，筲箕灣道和太康街。		
班次	星期一至六(公眾假期除外)：上午 8 時 35 分		
車費	\$13.4	行車時間	65 分鐘

路線	914		
終點站	海麗邨 — 銅鑼灣(天后)		
行車路線	<p>海麗邨 往 銅鑼灣(天后)：途經深旺道，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，麗翔道，渡船街，佐敦道，廣東道，甘肅街，欣翔道，海泓道，天橋，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，干諾道中，夏慤道，紅棉路支路，金鐘道，軒尼詩道，怡和街，高士威道和興發街。</p> <p>銅鑼灣(天后) 往 海麗邨：途經英皇道，銀幕街，琉璃街，英皇道，銅鑼灣道，摩頓台，高士威道，伊榮街，邊寧頓街，怡和街，軒尼詩道，金鐘道，德輔道中，摩利臣街，干諾道中，干諾道西，西區海底隧道，佐敦道天橋，佐敦道，渡船街，欣翔道，海泓道，櫻桃街迴旋處，大角咀道，通州街，南昌街，海壇街，欽州街，欽州街西，深旺道和海麗街。</p>		
班次	10 至 21 分鐘		
車費	\$9.3	行車時間	70 分鐘

建議的好處

- 延長隧巴第 914X/914P 號線至西灣河，提供便捷的途徑予西九龍新填海區及大角咀一帶的居民往港島東，亦可有效運用資源。
- 隧巴第 914 號線不經禮頓道一帶後，可以減低交通阻塞的影響，穩定服務班次。改經怡和街和軒尼詩道一帶，更為接近銅鑼灣的主要活動地區，加強服務的可達性，更為方便乘客。

對乘客的影響

第 914X 號線：

起點	目的地	受影響乘客 數目 (佔乘客的百 分比)	可選擇 巴士服務	替代巴士站	車資
欽州街、荔 枝角道和南 昌街	干諾道中近港 澳碼頭及統一 碼頭道近海港 政府大樓	7 (4.2%)	第 914 號線	於信德中心外 /海港政府大 樓對面下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)
	民祥街， 國際金融中心 商場外	1 (0.8%)	第 914 號線	於干諾道中近 怡和大廈下車	\$9.3 (維持不變)
	夏慤道， 政府總部外	1 (0.8%)	第 914 號線	於紅棉路近力 寶中心 下車	\$9.3 (維持不變)

	港灣道近香港會議展覽中心及灣仔碼頭巴士總站	4 (2.2%)	第 914 號線	於軒尼詩道 [1]近盧押道，[2] 近菲林明道 或[3] 史釗域道下車	\$9.3 (維持不變)
	告士打道，維多利亞公園外	1 (0.8%)	第 914 號線	於怡和街近百德新街下車	\$9.3 (維持不變)
	高士威道，維多利亞公園外及天后巴士總站	0 (0%)	第 914 號線	於高士威道維多利亞公園外及天后巴士總站下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)
欽州街、荔枝角道和南昌街以外的九龍各站	干諾道中近港澳碼頭及統一碼頭道近海港政府大樓	69 (42.5%)	第 914 號線	於信德中心外/海港政府大樓對面下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)
	民祥街，國際金融中心商場外	11 (6.7%)	第 914 號線	於干諾道中近怡和大廈下車	\$9.3 (維持不變)
	夏慤道，政府總部外	16 (9.5%)	第 914 號線	於紅棉路近力寶中心下車	\$9.3 (維持不變)
	龍匯道，中信大廈對面	3 (1.7%)	第 914X / 914 號線	於紅棉路近力寶中心下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	港灣道，香港會議展覽中心外	21 (12.9%)	第 914X / 914 號線	於軒尼詩道近菲林明道下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	灣仔碼頭巴士總站	16 (10.1%)	第 914X / 914 號線	於會議道，灣仔碼頭外下車 / 於軒尼詩道近史釗域道下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	告士打道，維多利亞公園外	7 (4.5%)	第 914 號線	於怡和街近百德新街下車	\$9.3 (維持不變)
	高士威道，維多利亞公園外及天后巴士總站	6 (3.4%)	第 914 號線	於高士威道維多利亞公園外及天后巴士總站下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)

第 914P 號線：

方向	受影響的路段*	受影響乘客數目 (佔乘客的百分比)	可選擇服務	方便程度	車資
往天后方向	海輝道上車的乘客	1 (少於5%)	港鐵	直達服務	\$10.7
往天后方向	港灣豪庭上車的乘客	3 (5-10%)	路線914/914X	於欽州街西南昌邨對面上車	\$9.3 (維持不變)

* 根據客況調查，隧巴第 914P 號線並沒有乘客在告士打道至天后下車。

第 914 號線：

方向	受影響的路段	受影響乘客數目(佔乘客的百分比)	替代巴士站
往天后方向	於波斯富街、禮頓道或邊寧頓街下車的乘客	186 (10.3%)	於怡和街近百德新街下車
往海麗邨方向	於禮頓道或摩理臣山道上車的乘客	292 (12.7%)	於怡和街或軒尼詩道近堅拿道東上車

路線圖

請參閱附圖 R、S、T 及 U

目標實施日期

二零一四年第三季