

二零一三年三月五日
討論文件



文件 TT 15/2013

沙田區議會
交通及運輸委員會

二零一三至二零一四年度沙田區巴士路線發展計劃

請委員參閱運輸署提交的“二零一三至二零一四年度沙田區巴士路線發展計劃”諮詢文件。運輸署及有關專營巴士公司代表將於會上簡介文件的內容及解答委員的詢問。

沙田區議會秘書處
STDC 13/65/45

二零一三年二月

沙田區議會
交通及運輸委員會

二零一三至二零一四年度沙田區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋二零一三至二零一四年度沙田區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在二零一三年施政報告中，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，運輸署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。

二零一三至二零一四年度巴士路線發展計劃

3. 二零一三至二零一四年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件A及附件B，供各委員參閱。

4. 二零一三至二零一四年度沙田區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合區內人口持續增長，巴士公司建議區內多條路線增加車輛數目及班次，以配合乘客需求；另一方面，為善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，其中的詳細安排在附件 1-13內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 運輸署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，運輸署會繼續以鐵路為主，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。運輸署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。運輸署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，運輸署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。

專營巴士在二零一一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。因此，為改善居民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，運輸署必須重組巴士路線，減少巴士排放。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。如二零一三至二零一四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，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，將可分別減少約達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。

- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，運輸署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。

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至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，運輸署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%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時，運輸署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7段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，運輸署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，運輸署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。

制定巴士轉乘計劃

11. 一直以來，運輸署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

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，運輸署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%，運輸署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%)，運輸署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. 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。

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. 請各委員就二零一三至二零一四年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年二月

二零一三年度巴士路線發展計劃
以沙田區為終點站的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配						備註
			現行	建議	現行		建議		修改		
					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	43X	耀安 - 荃灣西站公共運輸交匯處	8	6/7	22		23		1		視乎乘客需求，建議調配車輛增加班次。
2013年第一季	82K	美林 - 黃泥頭	30	0	2	1	0	0	-2	-1	因應乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議取消82K號線，利用82K的巴士資源開辦一條來往美田及新田圍的循環線服務。詳情請參閱附件1。
	82A	美田—新田圍(循環綫)	-	15			1	2	1	2	
2013年第一季	85X	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭廣場	14	12	15		15		0		建議往馬鞍山方向的班次改行太子道東、觀塘繞道、大老山隧道(即不經彩虹道及鑽石山)。此外，建議取消特別班次85C(星期一至六早上7.10及7.40由馬鞍山市中心往紅磡碼頭廣場)，並同時增加85X班次。詳情請參閱附件2。
	85C	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭廣場	--	--	--		--		--		
2013年第一季	982X	愉翠苑 - 灣仔(軒尼詩道)	--	--	2		4		2		因應乘客需求，建議調動車輛增加班次(由每日2班增加至4班)。
	182	愉翠苑 - 中環(港澳碼頭)	6/20	6/20	15		13		-2		因應982X增加班次，調配車輛以營運982X。
2013年第二季	82M	廣源 - 九龍塘(沙福道)	15	15	3	4	1	2	-2	-2	因應82M乘客量持續偏低，為更有效地運用資源，建議將82M及85A合併為85A(廣源 - 九龍城碼頭)，並保留早上特別班次82S(廣源→九龍塘(沙福道))，每日早上7:30及8:00由廣源開出。詳情請參閱附件3。
	85A	愉翠苑 - 九龍城碼頭	15	15	8		9		1		
2013年第二季	A41P	馬鞍山(耀安) - 機場(地面運輸中心)	30	35	6		6		0		建議第A41P號線伸延至烏溪沙站公共運輸交匯處，詳情請參閱附件4。
2013年第三季	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4	23		26		0		視乎乘客需求，建議調配車輛增加班次。
	46S	大圍站公共運輸交匯處 - 荔景(北)	10/15	--	9		0		-9		建議將46P及46S兩條特別班次合併為46P(美田—葵芳鐵路站(循環線))，46S將會同時取消。詳情請參閱附件5。
	46P	顯徑 - 荔景(北)	10/20	10/15	6		6		0		
2013年第三季	80	美林 - 觀塘碼頭	5/6	5/6	28		28		0		建議將終點站由美林改為美田。詳情請參閱附件6。
	305	美林 - 上環	8/10	8/10	4		4		0		
2013年第三季	170	沙田站 - 華富(中)	10/20	10/20	12		12		0		建議將170往華富方向的服務，於告士打道近景隆街的巴士站上落客後，將改為直接取道堅拿道天橋前往香港仔隧道，不再駛經波斯富街、禮頓道及摩理臣山道。詳情請參閱附件7。
2013年第三季	283	沙田市中心 - 美松苑(循環線)	11	10	4		4		0		建議修改中途站的次序為美田-->美松-->美城-->美林。詳情請參閱附件8。
2013年第三季	299	沙田市中心 - 西貢	12/13	10/15	13		9		-4		改行馬鞍山繞道，而不經馬鞍市中心，並改名299X號。詳情請參閱附件9。
	99	烏溪沙鐵路站 - 西貢	20	20	1	1	3	1	2	0	為配合第299號改道，第99號的行事路線由烏溪沙鐵路站延長至恆安。詳情請參閱附件9。
	99R	大學鐵路站 - 西貢(北)	--	60	0		2		2		建議於假日試辦第99R 號線來往西貢及大學鐵路站。詳情請參閱附件9。
2013年第二季	680	馬鞍山(利安邨) - 金鐘(東)	8/10	8/10	26		27		1		將現時第680號早上2班由富安花園開出的特別班次增加至3班，並改經欣安邨，路線編號為第680B號。詳情請參閱附件10。
2013年第三季	682P	馬鞍山(利安邨) 往 柴灣(東)	--	--	3		4		1		新增一班特別班次由烏溪沙往柴灣。

二零一三年度巴士路線發展計劃
以沙田區為終點站的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
					現行		建議		修改		
			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年第三季	682	馬鞍山(利安邨) - 柴灣(東)	--	--	24		26		2		新增過海隧巴第682號特別班次(馬鞍山市中心往西灣河(太康街),經欣安邨、寧泰路、保泰街及亞公角街,路線編號為第682A號。詳情請參閱附件11。
2013年第三季	798	調景嶺站公共交通匯處 - 火炭(山尾街)	15/35	12/35	2	4	3	4	1	0	因應第796S號終點站由清水灣半島更改為將軍澳站,增加第798號的巴士班次。
2013年第四季	682	馬鞍山(利安邨) - 柴灣(東)	--	--	26		27		1		新增過海隧巴第682號特別班次(水泉坳往柴灣(東)),路線編號為第682B號。詳情請參閱附件12。

二零一四年度巴士路線發展計劃
以沙田區為終點站的路線

建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
			現行	建議	現行		建議		修改		
					空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2014年第一季	248P	駿景園 - 荃灣西站公共運輸交匯處	--	--	2		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248P號線(星期一至六早上7.40及8.00兩班)。
2014年第一季	288	水泉澳 - 沙田市中心(循環線)	--	15	0		2		2		因應水泉澳邨落成而新增的乘客需求，建議增設288號線。詳情請參閱附件13。
2014年第三季	288	水泉澳 - 沙田市中心(循環線)	15	15	2		3		1		視乎乘客需求，建議調動車輛增加班次。
2014年第三季	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)	8/10	7/9	17		18		1		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2014年第四季	288	水泉澳 - 沙田市中心(循環線)	15	10	3		4		1		視乎乘客需求，建議調動車輛增加班次。

九巴服務重組建議 – 第82K號綫更改行車路綫

第82K號綫現時的服務詳情

路線	82K
起訖站	美林—黃泥頭
繁忙時間班次	30分鐘
單程收費	\$5.0
服務時間	美林開： 早上6時正至晚上11時正 黃泥頭開： 早上6時正至晚上11時正
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約1,200名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：35% ● 非繁忙時段乘客率：22%
車輛數目	2部空調雙層巴士、1部空調單層巴士

建議的內容

- 第82K號路綫主要服務美林、大圍、新翠、隆亨、沙角、博康、第一城及廣源。由於路綫迂迴而且巴士站數目較多，其行程時間亦相對較長。自2004年馬鞍山鐵路開啟後，第82K號路綫的需求加劇下降。根據調查，結果顯示第82K號綫在繁忙時段的載客率平均只有35%。其他時段的載客率亦不足兩成，大部分非繁忙時段載客率更低至不足一成。
- 因應區內人口轉變，建議將此路綫更改為來往美田及新田圍，詳情如下：

路線	82A
起訖站	美田—新田圍（循環綫）
繁忙時段班次	15分鐘
單程收費	\$3.9
服務時間	美田開： 早上6時正至晚上11時正
車輛數目	1部空調雙層巴士、2部空調單層巴士

- 行車路綫如下：
美田邨公共交通交匯處、美田邨通道、香粉寮街、美林邨通道、美田路、車公廟路、田心街、紅梅谷道、車公廟路、沙田頭路、新田圍邨連接路、沙田頭路、車公廟路、紅梅谷道、田心街、車公廟路、美田路、美林邨通道、美田路、美輝街、香粉寮街、美田邨公共交通交匯處。

- 建議收費
全費：\$3.9
- 八達通巴士轉乘計劃

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
283 (沙田)	\$3.9	83K (黃泥頭)	\$4.1	\$0.0	\$3.8	\$4.2
83K (沙田)	\$4.1	283 (美松苑)	\$3.9	\$0.0	\$3.8	\$4.2
81K (穗禾苑)	\$4.1	88K (顯徑)	\$4.3	\$0.0	\$3.8	\$4.6
88K (駿景園)	\$4.3	81K (新田圍)	\$4.1	\$0.0	\$3.8	\$4.6
83K (沙田)	\$4.1	282 (新田圍)	\$3.3	\$0.0	\$3.3	\$4.1
282 (新田圍)	\$3.3	83K (黃泥頭)	\$4.1	\$0.0	\$3.3	\$4.1

建議的好處

- 美田邨新增服務往新田圍
- 所有乘客的車費更便宜，而班次亦更頻密

對乘客之影響

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
美林/大圍↔第一城	16	80K	\$4.6
新田圍↔沙田圍	71	81K	\$4.1
廣源↔第一城	43	83K	\$4.1
美林/大圍↔沙田圍	39	81K↔88K	\$4.6
新田圍↔廣源/第一城	218	83K↔282	\$4.1
美林↔廣源/第一城	31	83K↔283	\$4.2
廣源↔車公廟路↔大圍	304	GMB 804	\$4.8

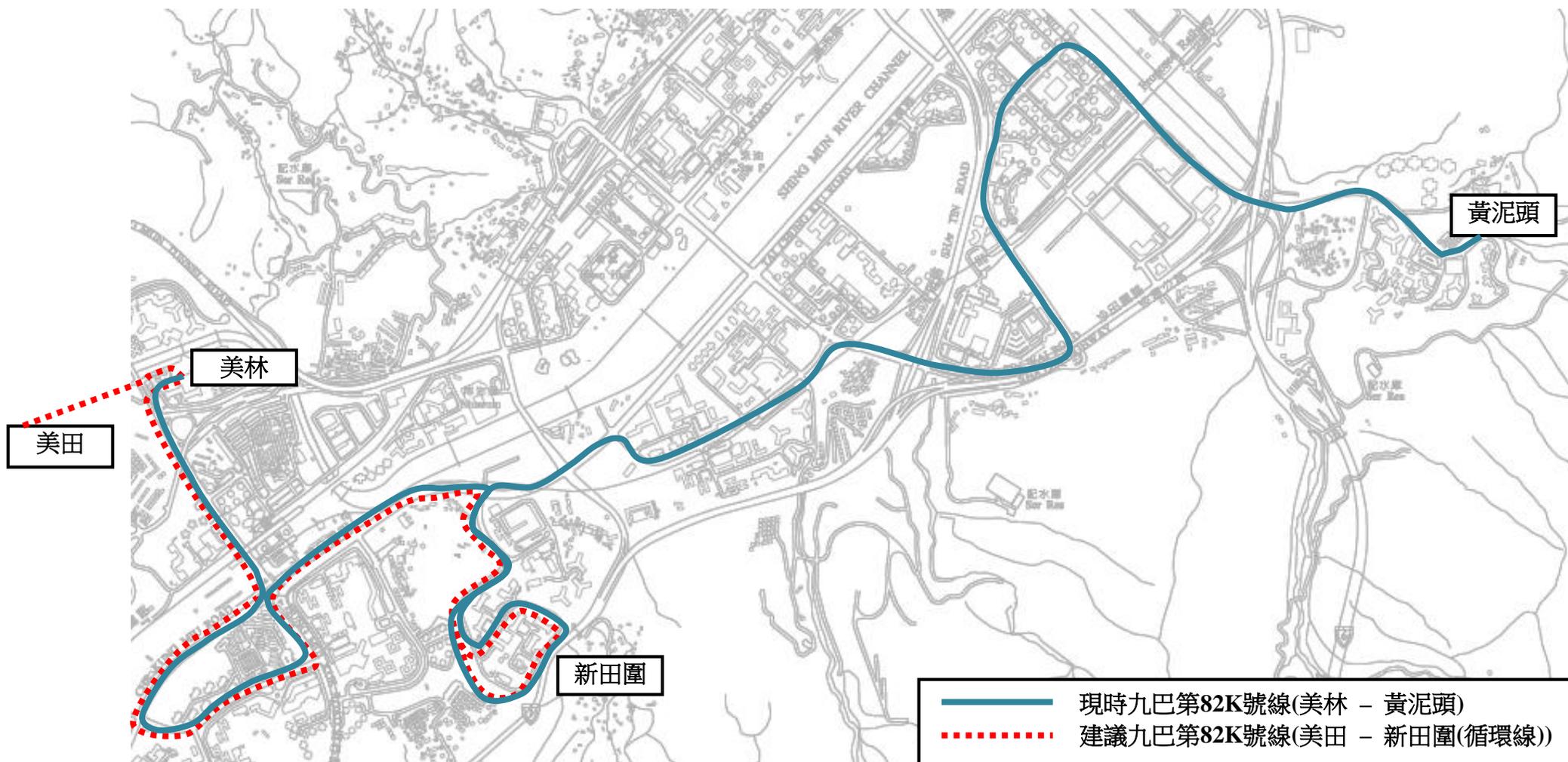
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 - 第82K號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第85X號綫更改行車路綫

第85X號現時的服務詳情

路線	85X	85C (85X號綫 早上特別班次)	85S (85X號綫 早上特別班次)
起訖站	馬鞍山市中心 —紅磡碼頭	馬鞍山市中心 →紅磡碼頭	耀安→紅磡碼頭
繁忙時間 班次	14分鐘	30分鐘 (2班次)	1班次
單程收費	\$7.8	\$7.8	\$7.8
服務時間	馬鞍山市中心開： 早上5時30分至晚上11 時10分 紅磡碼頭開： 早上6時30分至晚上12 時15分	馬鞍山市中心開： 07:10 & 07:40	耀安開： 08:00
乘客使用 量	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時內的乘客率：82% ● 非繁忙時段乘客率：43% 	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約79名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：30% 	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時內的乘客率：71%
車輛數目	15部空調雙層巴士		

建議的內容

- 自2011年85X號綫改為全日服務後，由馬鞍山／石門來往九龍城區的乘客數字上升。為了提供更佳服務，建議往馬鞍山方向的行車路綫，取消行經彩虹道，而改為取道太子道東往觀塘繞道及大老山隧道。
- 85C號綫的載客率持續偏低，根據客量調查，兩班次的載客率僅為三成。

- 所以，建議重組路線，詳情如下：

路線	85X	85S (85X號綫 早上特別班次)
起訖站	馬鞍山市中心 —紅磡碼頭	耀安→紅磡碼頭
繁忙時段 班次	12分鐘	1班次
單程收費	\$7.8	\$7.8
服務時間	馬鞍山市中心開： 早上5時30分至晚上11時10 分 紅磡碼頭開： 早上6時30分至晚上12時15 分	耀安開： 08:00
車輛數目	15部空調雙層巴士	

- 行車路線如下：

85X

往紅磡碼頭不變

往馬鞍山市中心

現有行車路線、太子道東、觀塘繞道、大老山隧道、及現有行車路線

建議的好處

- 由九龍城往沙田及馬鞍山，往馬鞍山方向的行車時間縮短約10分鐘。
- 加密85X號綫的班次

對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>其他路線／轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
王仲銘中學→沙田／馬鞍山	114	改往太子道東乘85X	\$7.8
黃大仙／鑽石山→ 沙田／馬鞍山	279	82X 85M	\$5.0 \$7.1
九龍區內	48	3B	\$4.6
沙田／馬鞍山→黃大仙／橫頭 磡	135	85X>74X/84M	\$7.8

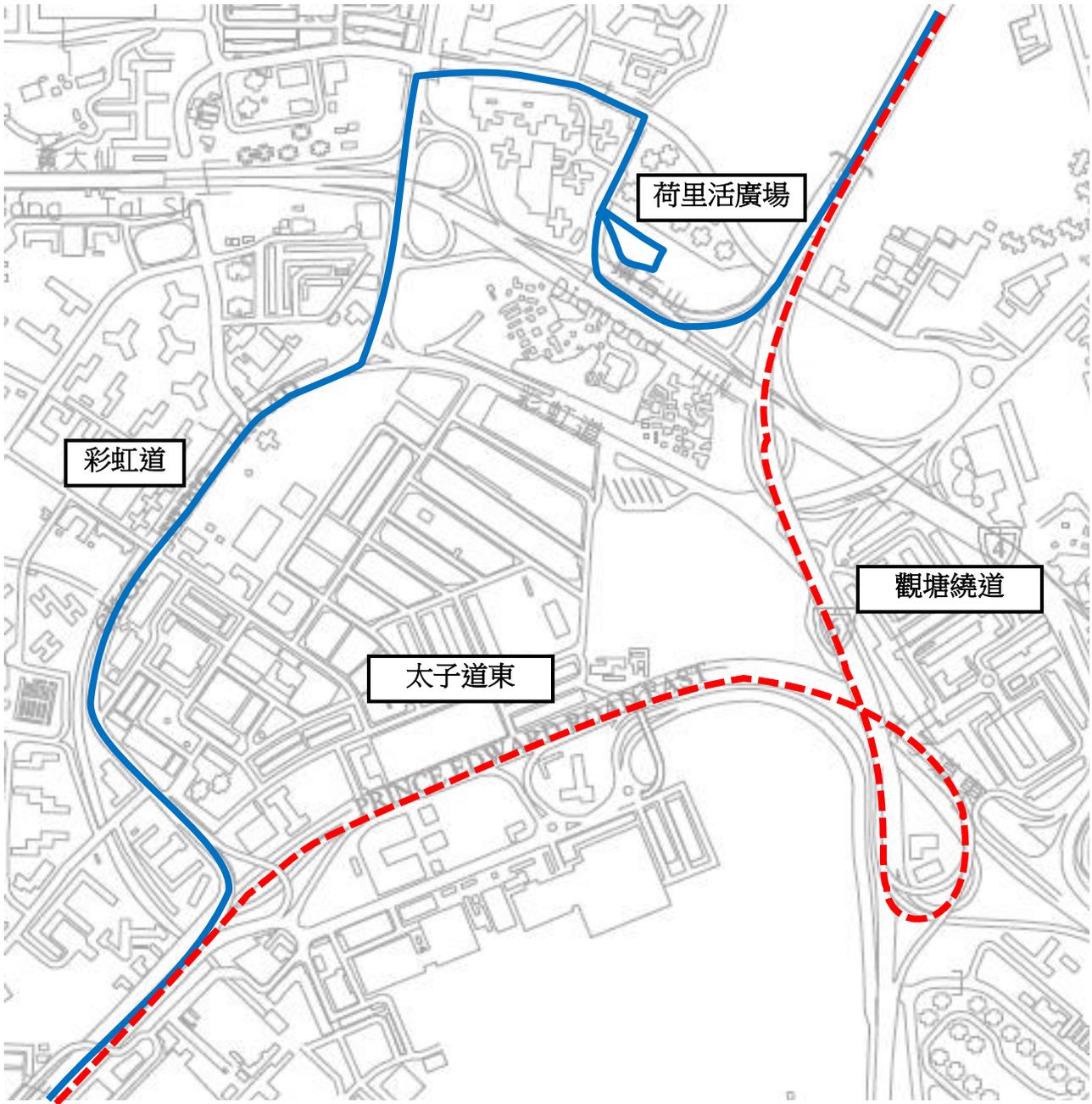
路線圖

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85X號線更改行車路線



—— 現時九巴第85X號線(紅磡碼頭 ->馬鞍山市中心)
- - - 建議九巴第85X號線(紅磡碼頭 ->馬鞍山市中心)

九巴服務重組建議 – 合併第82M及第85A號綫

第82M號及第85A號現時的服务詳情

路線	82M	82S (82M號綫 早上特別班次)	85A
起訖站	廣源—九龍塘(沙福道)	廣源→九龍塘(沙福道)	愉翠苑—九龍城碼頭
繁忙時間 班次	早上時段：25分鐘 傍晚時段：15分鐘	20分鐘	15分鐘
單程收費	\$6.1	\$6.1	\$6.1
服務時間	廣源開： 早上5時30分至晚上12時15分 九龍塘(沙福道)開： 早上6時正至晚上12時57分	廣源開： 7:15, 7:35, 7:55 & 8:15	愉翠苑開： 早上5時30分至晚上11時10分 九龍城碼頭開： 早上6時15分至晚上12時05分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約2,300名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：42% ● 非繁忙時段乘客率：23% 	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均每天約100名乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：42% ● 平均每班車約26名乘客 	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時內的乘客率：59% ● 非繁忙時段乘客率：38%
車輛數目	3部空調雙層巴士， 4部空調單層巴士		8部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路綫第82M號綫由愉翠苑至九龍塘與85A號綫重疊。除此之外，82M的行車路綫亦與港鐵馬鞍山支綫重疊，所以，自2003年馬鞍山支綫啟用之後，本路綫的客量已下跌了超過70%。
- 事實上，自鐵路網絡擴充以及兩鐵於2008年合併之後，區內居民的乘車模式已改變，由以前使用82M號綫往九龍塘接駁港鐵觀塘綫，改為直接使用區內的港鐵車站。所以，82M號綫已失去原先接駁的功用，從而導致使用率甚低。
- 隨著區內居民的乘車模式轉變，由黃泥頭、廣源、愉翠苑及沙田第一城往火炭的交通需求正在增加。

- 所以，建議將82M及85A兩路綫合併，更改82S的行車時間，以及新增特別路綫82B，詳情如下：

路綫	85A	82S (早上特別班次)	82B (早上特別班次)
起訖站	廣源—九龍城碼頭	廣源→九龍塘(沙福道)	黃泥頭→火炭(山尾街)
繁忙時段班次	15分鐘	兩班次	兩班次
單程收費	\$6.1	\$6.1	\$3.9
服務時間	廣源開： 早上5時30分至晚上11時05分 九龍城碼頭開： 早上6時15分至晚上12時05分	廣源開： 暫定07:05及07:20	黃泥頭開： 暫定08:10及08:30
車輛數目	9部空調雙層巴士	3部空調單／雙層巴士	

除此之外，尚會調配1輛空調雙層巴士行走83S號綫。

- 行車路綫如下：

85A號綫往九龍城碼頭

小瀝源路、廣善街、牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、沙田圍路、沙角街、大涌橋路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、聯合道、太子道西、馬頭涌道、木廠街、土瓜灣道、新碼頭街

85A號綫往廣源

新碼頭街、土瓜灣道、馬頭角道、馬頭涌道、太子道西、聯合道、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、大涌橋路、沙角街、乙明邨街、沙角街、沙田圍路、大涌橋路、小瀝源路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路

82S號綫往九龍塘(沙福道)

不變

82B號綫往火炭(山尾街)

小瀝源路、廣善街、未命名路、牛皮沙街、插桅杆街、小瀝源路、大涌橋路、火炭路、山尾街。

- 建議收費

85A號綫

全費：\$6.1

過獅隧後往九龍城碼頭： \$5.7

過獅隧後往廣源： \$5.2

第一城鐵路站往廣源： \$4.8

82B號綫

全費：\$3.9

82S號綫

收費不變

- 八達通巴士轉乘計劃

<u>路綫一 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>路綫二 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>現時優惠 金額</u>	<u>建議優惠 金額</u>	<u>總車費</u>
85A (九龍)	\$6.1	81M (九龍)	\$4.6	\$3.8	\$4.6	\$6.1
81M (沙田)	\$4.6	85A (沙田)	\$6.1	\$3.8	\$5.7	\$5.0

建議的好處

- 廣源邨新增服務往九龍城
- 黃泥頭、廣源、愉翠苑及沙田第一城新設巴士服務往火炭

對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>其他路線／轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
來往廣源至九龍塘浸會醫院	1,073	85A	\$5.2 - \$6.1
新田圍↔九龍塘鐵路站	240	81M	\$4.6
廣源/沙田圍↔九龍塘鐵路站	929	85A↔81M 港鐵	\$6.1/\$5.0 \$6.5

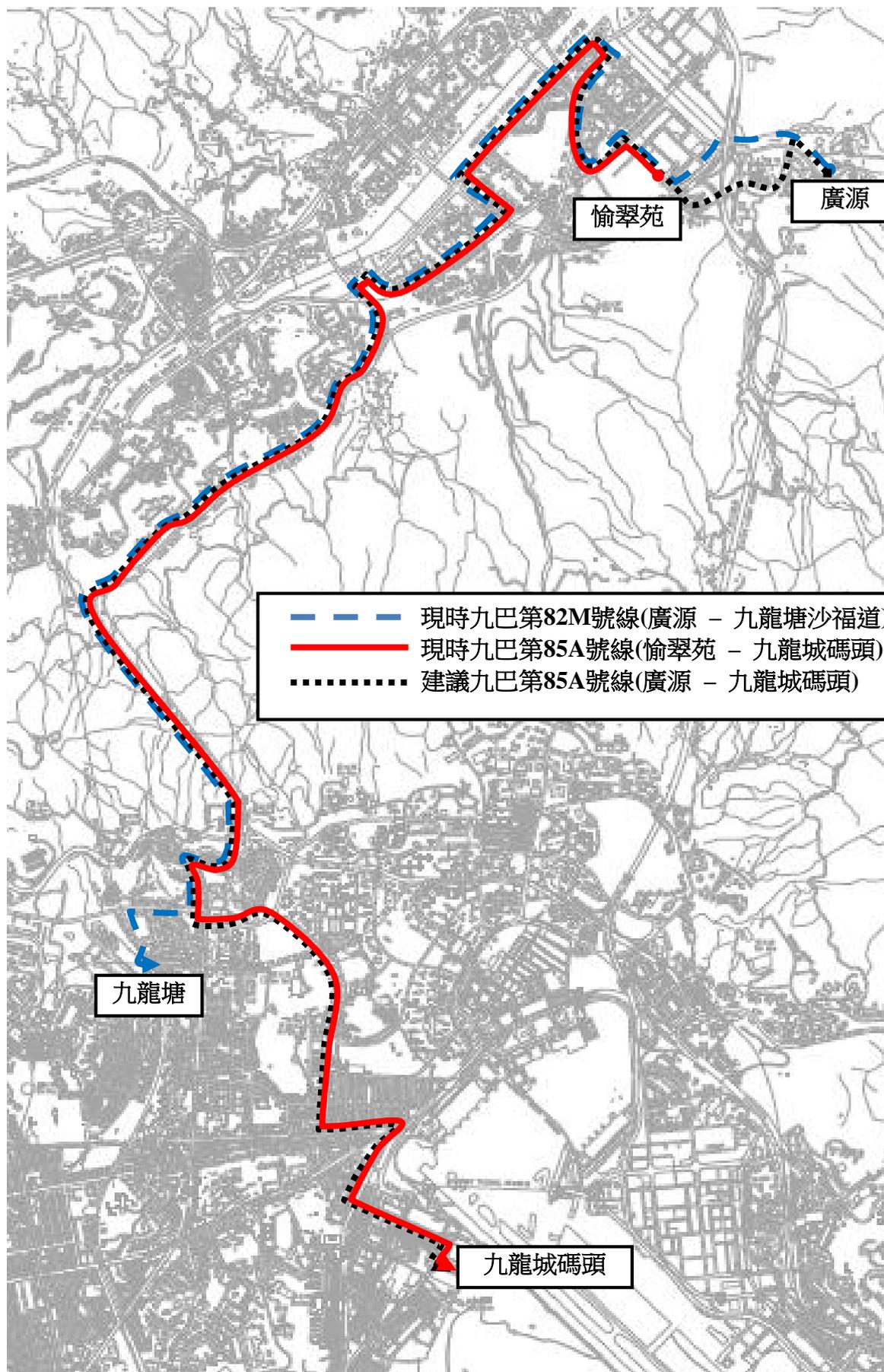
路線圖

請參閱附圖

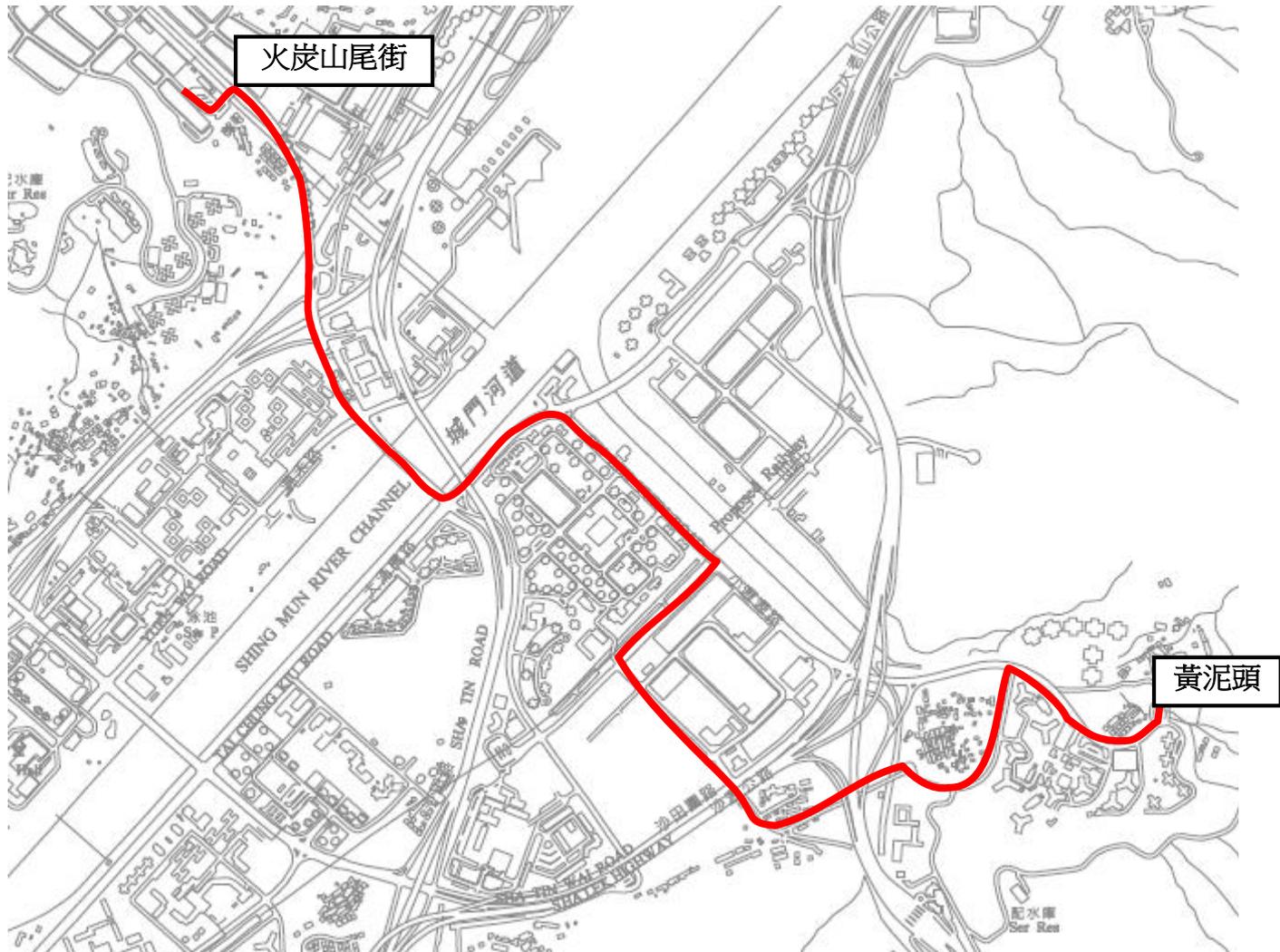
目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 - 第82M及85A號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第82B號線更改行車路線



— 建議九巴第82B號線(黃泥頭 -> 火炭山尾街)

龍運巴士服務延長路線建議 – 第 A41P 號線

I. 第 A41P 號線現時的服務詳情

路線	A41P
終點站	馬鞍山 (耀安) - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	30 分鐘一班
單程全程收費	\$27.7
服務時間	馬鞍山(耀安)開出：早上 5 時 30 分至晚上 10 時 30 分 機場(地面運輸中心)開出：早上 7 時 05 分至午夜 12 時正
行車時間	80 分鐘
最高乘客使用率	繁忙時段：68%，非繁忙時段：46%
車輛數目	6 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 因應烏溪沙一帶的住宅項目相繼落成，近年有不少地區人士建議將機場巴士服務範圍擴展至該區。為配合乘客需求，現建議將第 A41P 號線延長至烏溪沙站公共交通交匯處，並同時理順於馬鞍山區內的行車路線。有關建議的安排如下：

路線	A41P
終點站	烏溪沙站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	35 分鐘一班
單程全程收費	\$27.7 (維持不變)
服務時間	烏溪沙站公共運輸交匯處開出：早上 5 時 30 分至晚上 10 時 30 分 機場(地面運輸中心開出)：早上 7 時 05 分至午夜 12 時正 (維持不變)
行車路線	由烏溪沙站公共交通交匯處開出：經沙安街，西沙路，錦英路，馬鞍山路，西沙路，恆康街，耀安巴士總站，恆康街，西沙路，恆輝街，寧泰路，返回現有行車路線往機場。 由機場地面運輸中心開出：沿現有行車路線至寧泰路後，經恆輝街，西沙路，恆康街，耀安巴士總站，恆康街，西沙路，馬鞍山路，錦英路，西沙路及沙安街。
行車時間	85 分鐘
車輛數目	6 部空調雙層巴士

- 建議第 A41P 號線新增及取消的巴士站如下：

新增巴士站		取消巴士站	
往機場方向	往烏溪沙方向	往機場方向	往烏溪沙方向
1) 烏溪沙站公共運輸交匯處	1) 馬鞍山路近馬鞍山警署	1) 馬鞍山路近耀遜樓	1) 西沙路近雅典居
2) 西沙路近利安邨利榮樓	2) 西沙路利安邨對面	2) 西沙路近富寶花園	2) 馬鞍山路近雅景台
3) 馬鞍山路近新港城	3) 烏溪沙站公共運輸交匯處		3) 恆康街近恆安邨

- 而位於馬鞍山錦英路的巴士站亦將會有以下改動：

巴士站	建議安排
1) 錦英路錦英苑對面	由現時往機場方向改為往烏溪沙方向
2) 錦英路錦龍苑對面	
3) 錦英路錦龍苑外	由現時往耀安方向改為往機場方向
4) 錦英路錦英苑外	

III. 建議的好處

- 為烏溪沙及馬鞍山路近新港城一帶的乘客提供往返機場的巴士服務；
- 由耀安一帶往返機場的乘客無須途經錦英路和馬鞍山市中心一帶，車程會較現時節省約 10 分鐘；及
- 現有資源能更有效地運用，配合乘客需求。

IV. 對乘客之影響

- 現時來往西沙路近雅典居及機場的乘客(每日平均約有 46 人)，可改為使用錦英路近錦龍苑的巴士站，或馬鞍山市中心巴士站，步行時間約為 2-4 分鐘。
- 現時來往馬鞍山路近耀遜樓/ 雅景台及機場的乘客(每日平均約有 49 人)，可改為使用耀安巴士總站，或馬鞍山路近新港城的新增巴士站，步行時間約為 2-5 分鐘。

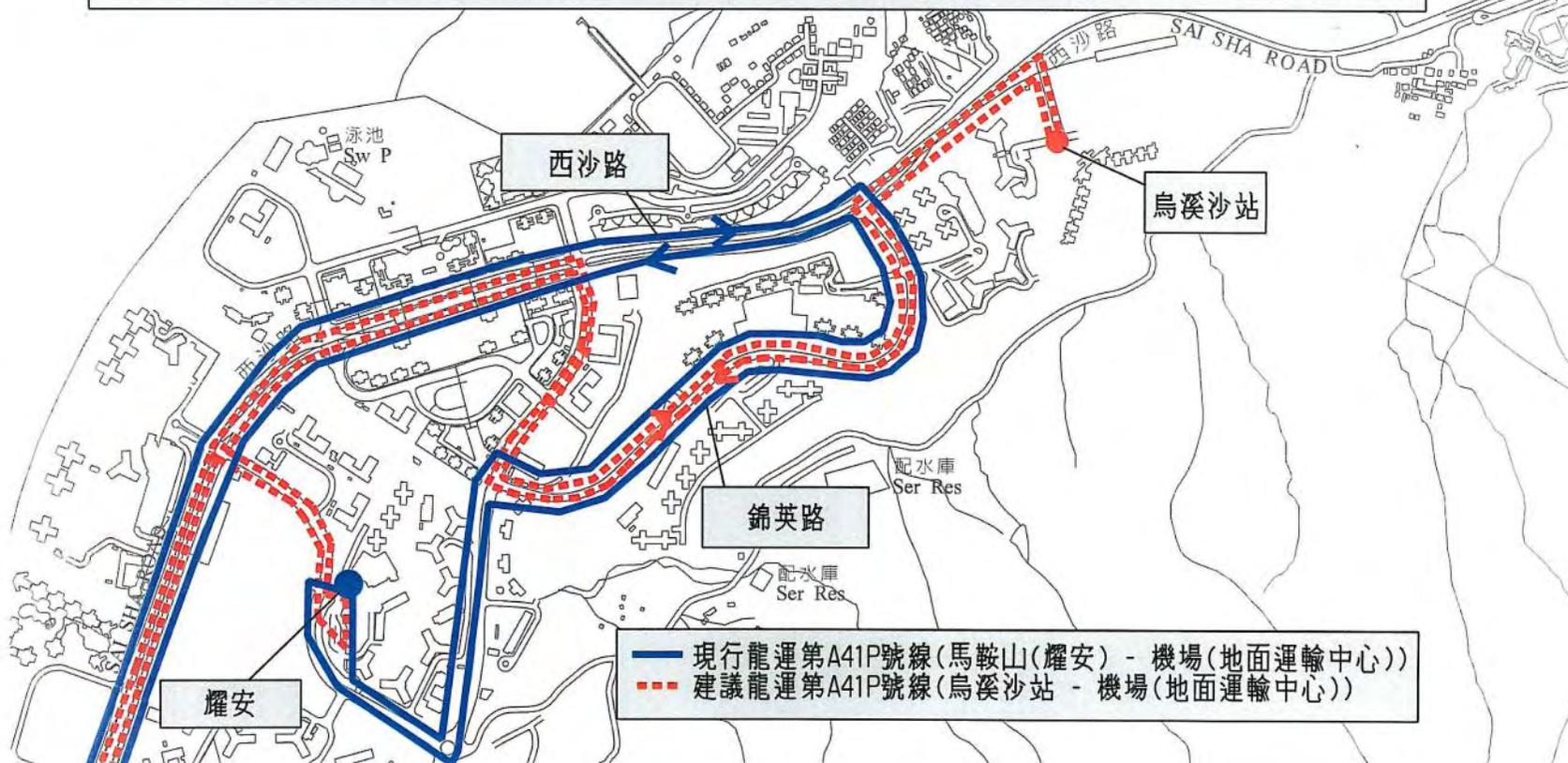
V. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 建議實施日期

二零一三年第二季

龍運第A41P號線(馬鞍山(耀安) - 機場(地面運輸中心))延長路線建議



九巴服務重組建議 – 第46X、46P及46S號綫重組

第46X、46P及46S號綫現時的服務詳情

路線	46X	46P (46X號綫 傍晚特別班次)	46S (46X號綫 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"> 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
	傍晚	26輛空調雙層巴士	6輛空調雙層巴士
			9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號綫繁忙時段特別班次)
起訖 站	顯徑—美孚	美田→葵芳鐵路站
		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

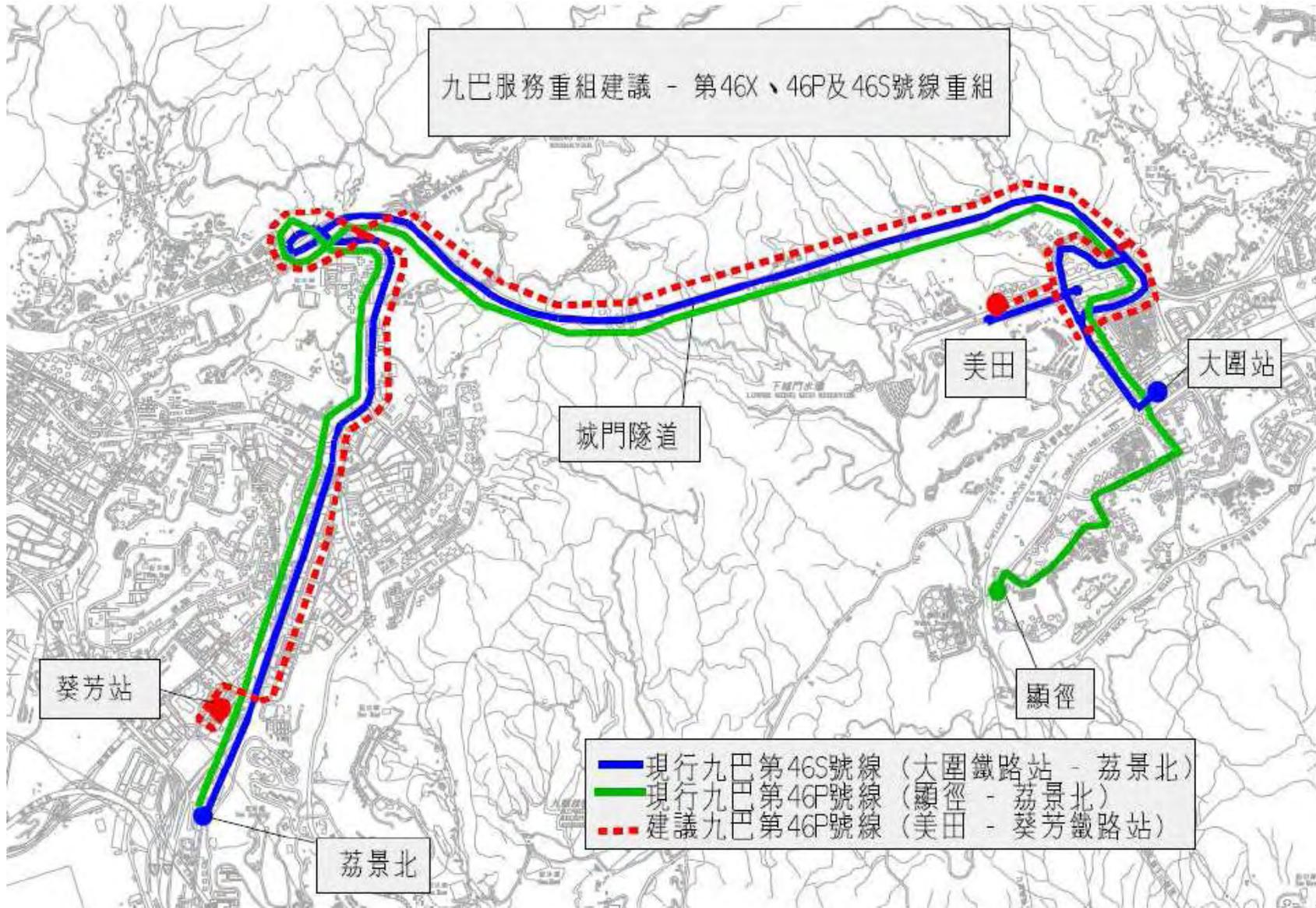
- 受影響乘客仍可以乘坐46X號

路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季



九巴服務重組建議 – 第80及305號綫搬遷總站

第80及305號綫現時的服務詳情

路線	80	305
起訖站	美林—觀塘碼頭	美林→上環
繁忙時間 班次	5/6分鐘	8-10分鐘
單程收費	\$6.7	\$16.0
服務時間	美林開： 早上5時30分至晚上12時10分 觀塘碼頭開： 早上5時40分至晚上12時30分	美林開： 7:20、7:30、7:40及7:48
乘客使用 量	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的乘客率： 82% 非繁忙時段乘客率：54% 	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的乘客率： 78%
車輛數目	28輛空調雙層巴士	2輛空調雙層巴士（九巴） 2輛空調雙層巴士（新巴）

建議的內容

- 隨著區內人口持續增加，九巴已實施路線改動，並計劃加強區內路線的班次，以應付需求。不過，由於美林邨巴士總站面積細小，而主要通道亦被劃作其他交通工具使用，再加上80號綫的車隊數目龐大，此總站已難再容納更多巴士使用。所以，建議80號及305號綫更改總站至美田邨，而改為以中途站形式停靠美林邨巴士總站。
- 詳情如下：

路線	80	305
起訖站	美田—觀塘碼頭	美田→上環
繁忙時段 班次	5/6分鐘	8-10分鐘
單程收費	\$6.7	\$16.0
服務時間	美田開： 早上5時30分至晚上12時10分 觀塘碼頭開： 早上5時40分至晚上12時30分	美田開： 7:20、7:30、7:40及7:48
車輛數目	28輛空調雙層巴士	2輛空調雙層巴士（九巴） 2輛空調雙層巴士（新巴）

- 行車路線如下：

80號綫

由美田往觀塘碼頭

美田邨公共交通交匯處、美田邨通道、香粉寮街、美林邨通道、美林邨巴士總站、美田路、現有行車路綫。

由觀塘碼頭往美田

現有行車路綫、美田路、美林邨通道、美林邨巴士總站、美田路、美輝街、香粉寮街、美田邨公共交通交匯處。

305號綫

由美田往上環

美田邨公共交通交匯處、美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、美林邨通道、美林邨巴士總站、美田路、現有行車路綫。

建議的好處

- 因應美輝街落成，理順行車路綫，改善區內交通
- 改善美林邨巴士總站的行車安全

對乘客之影響

- 沒有乘客因而受到影響

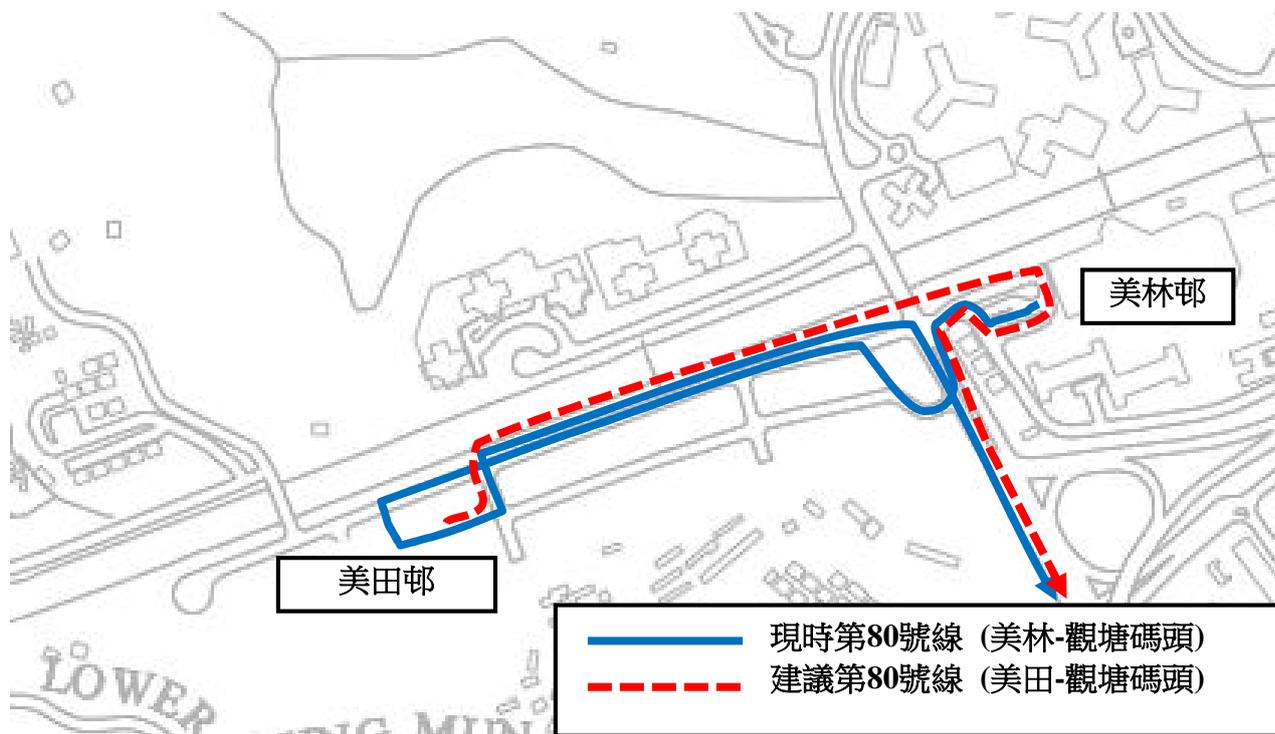
路線圖

請參閱附圖

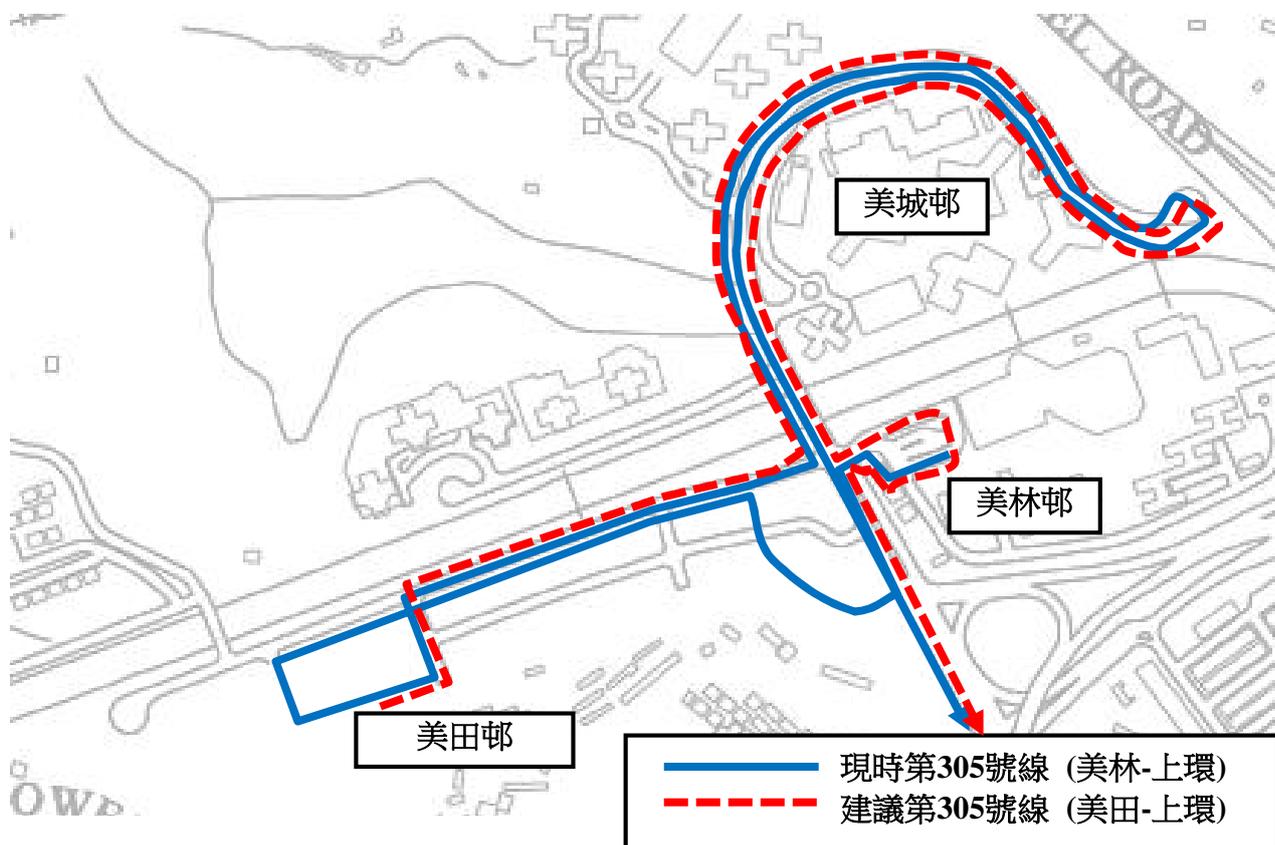
目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 - 第80號線更改行車路線



過海隧道服務重組建議 - 第305號線更改行車路線



第 170 號線現時的服務詳情

路線	170
終點站	華富(中) – 沙田站
繁忙時段班次	10-20 分鐘
單程收費	\$16.0
服務時間	華富(中)及沙田站開： 每日上午六時至下午十一時四十五分
車輛數目	4 部空調雙層巴士 (城巴) 8 部空調雙層巴士 (九巴)

I. 建議的背景

受銅鑼灣波斯富街及禮頓道一帶的交通擠塞所影響，第 170 號線的車程經常受到嚴重的延誤，行車時間難以掌握。

II. 建議的內容

現建議將第 170 號線往華富方向的路線，於告士打道近景隆街的巴士站上落客後，改為直接取道堅拿道天橋前往香港仔隧道，不再駛經波斯富街、禮頓道及摩理臣山道。

III. 建議的好處

此建議可避免行經銅鑼灣經常出現交通擠塞的路段，由新界及九龍前往南區的車程預計可節省多達 10 分鐘，每日約有 1,870 位乘客 (佔全線總乘客量之 25.4%) 受惠。

此外，車程縮短預計更能吸引現時在紅隧收費廣場往南區的乘客使用第 170 號線，從而舒緩第 107、107P 及 171 號線繁忙時間的壓力。

IV. 對乘客之影響

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇巴士服務	方便程度	車資
於沙田、九龍塘、何文田上車往波斯富街、禮頓道、摩理臣山道之乘客	458 (6.2%)	第 170 號線	於告士打道景隆街之巴士站下車。	\$16.0 / \$13.9 (維持不變)

於紅磡海底隧道收費廣場上車往波斯富街、禮頓道之乘客	175 (2.4%)	第 117 或 108 號線	直達服務	\$13.9 降低至 \$9.3
於紅磡海底隧道收費廣場上車往摩理臣山道之乘客	21 (0.3%)	第 109 或 113 號線	直達服務	\$13.9 降低至 \$9.3
波斯富街、禮頓道、摩理臣山道往華富(中)	253 (3.5%)	第 42 號線	直達服務	\$8.1 降低至 \$5.6

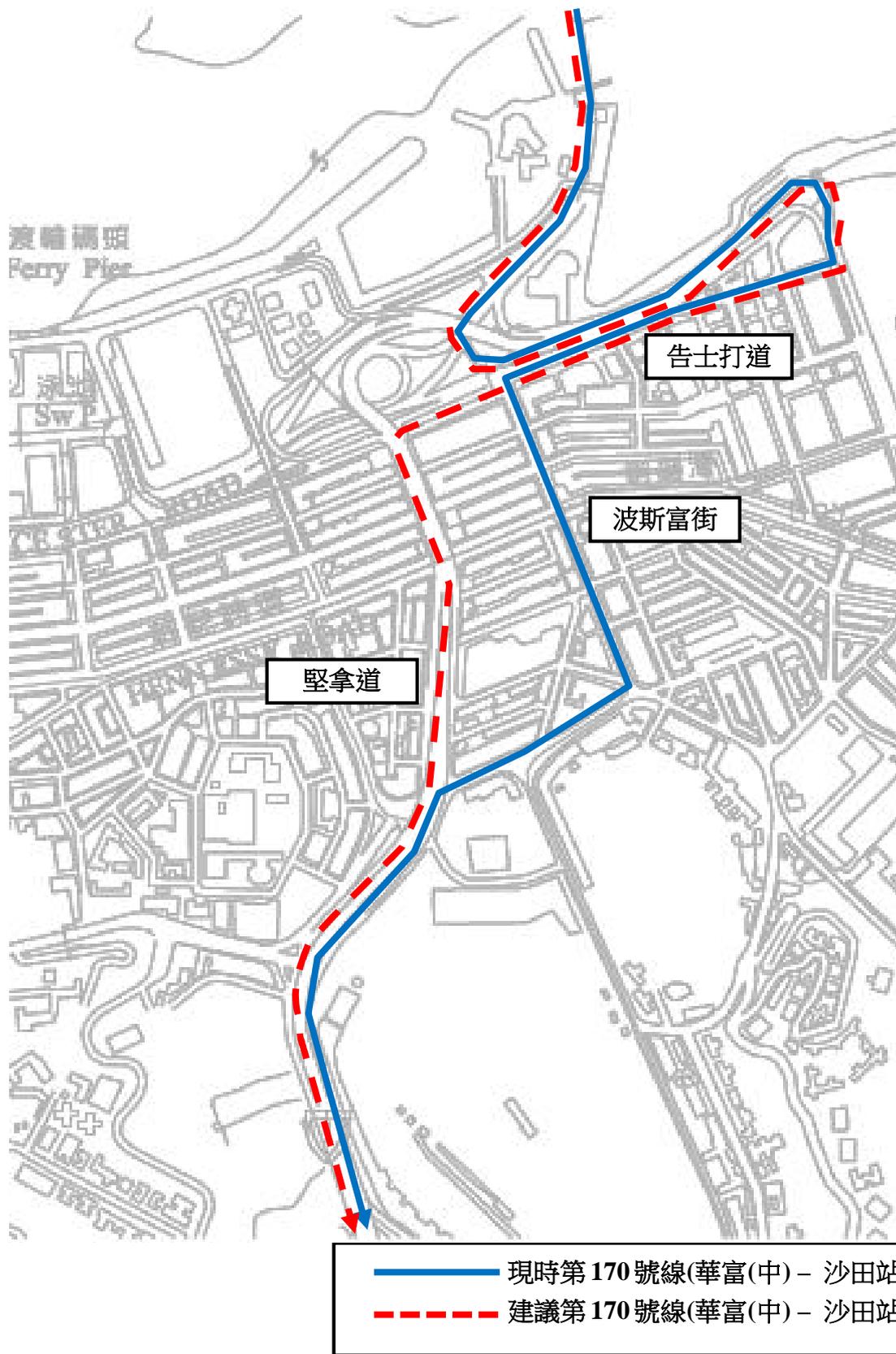
V. 路線圖

請參閱附圖

VI. 建議實施日期

2013 年第 3 季

過海隧道服務重組建議 – 第 170 號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第283號綫更改行車路綫

第283號綫現時的服务詳情

路線	283
起訖站	沙田市中心—美松苑（循環綫）
繁忙時間 班次	11分鐘
單程收費	\$3.9
服務時間	沙田市中心開： 早上6時正至晚上11時45分
乘客使用 量	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時內的乘客率：63% ● 非繁忙時段乘客率：49%
車輛數目	4輛空調雙層巴士

建議的內容

- 因應青沙公路及美輝街落成，建議理順巴士站次序，以便精簡路綫、縮短行車時間、穩定班次。
- 詳情如下：

路線	283
起訖站	沙田市中心—美松苑（循環綫）
繁忙時段 班次	10分鐘
單程收費	\$3.9
服務時間	沙田市中心開： 早上6時正至晚上11時45分
車輛數目	4輛空調雙層巴士

- 行車路綫建議更改如下：

沙田正街、白鶴汀街、沙田正街、大埔公路—大圍段、大圍道、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、美田路、迴旋處、美田路、美林邨通道、美田路、大圍道、大埔公路—大圍段、松嶺路、大埔公路—大圍段、沙田正街、沙田市中心巴士總站

- 巴士站次序建議更改如下：

<u>次序</u>	<u>巴士站</u>	<u>巴士站位置</u>
1	沙田市中心總站	新城市廣場
2	帝都酒店	白鶴汀街近帝都酒店
3	美林邨	大埔公路一大圍段，美林邨對面
4	美輝街	美輝街
5	美田巴士總站	美田巴士總站
6	美致樓	香粉寮街近美致樓
7	美松苑	美田路美松苑對出
8	美槐樓	美田路，美槐樓對出（近美田路迴旋處）
9	美城苑	美田路逸城閣對開
10	美林巴士總站	美林巴士總站
11	美桃樓	大埔公路一大圍段，近美林邨美桃樓
12	銅鑼灣村	松嶺路近銅鑼灣村
13	希爾頓中心	沙田正街希爾頓中心對出
14	沙田市中心總站	新城市廣場

建議的好處

- 因應美輝街落成，理順行車路綫。
- 前往美林邨的乘客，除了可以繼續使用「美林巴士總站」之外，亦可以考慮使用新增的「美輝街」巴士站，然後使用行人天橋往美林邨，節省車程。
- 乘搭286X號綫的乘客，可使用新增的「美輝街」巴士站，轉乘更改行車次序後的283號綫前往美松苑

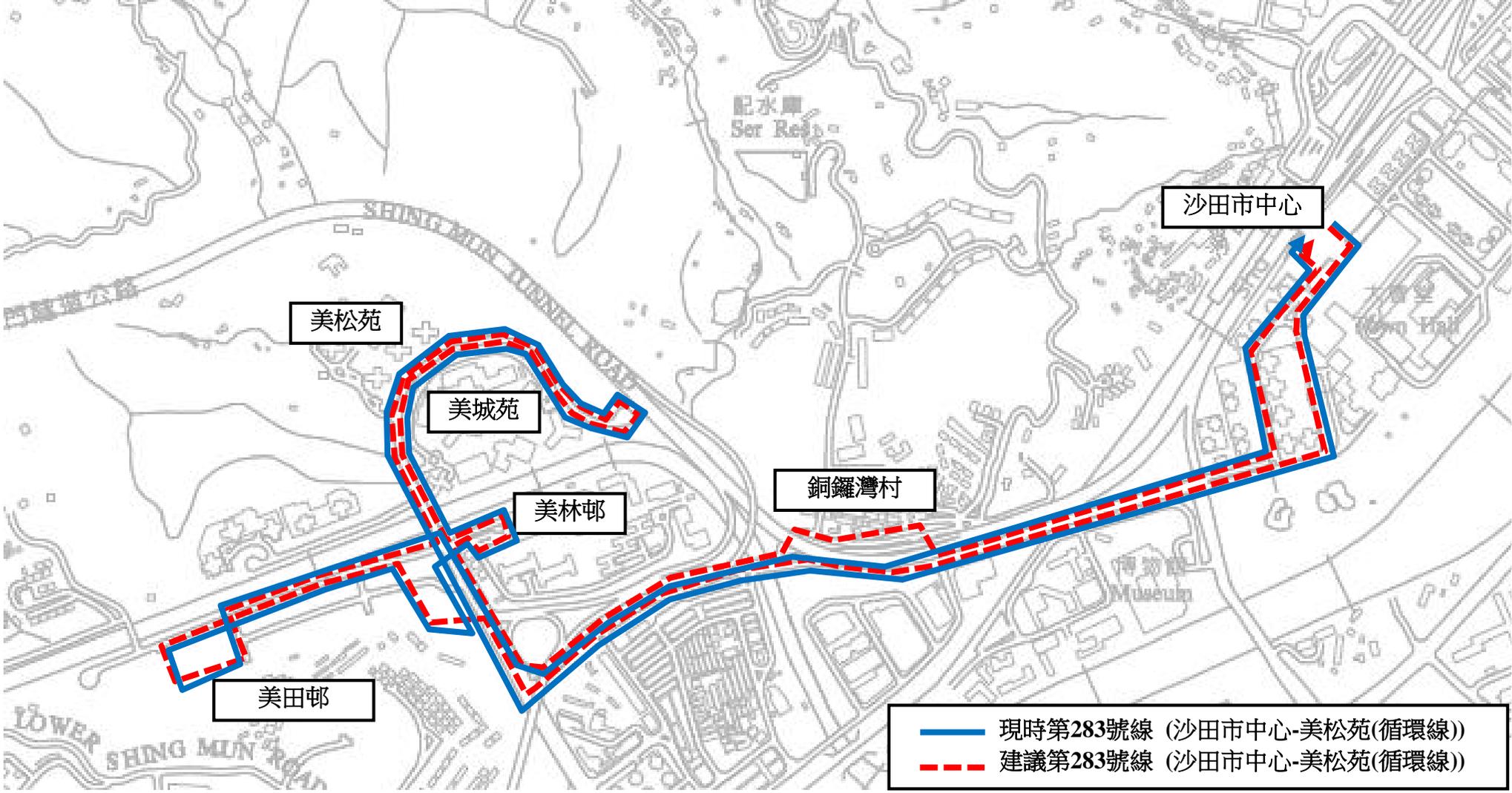
路線圖

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283號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第99及299號綫更改行車路綫及增設第99R號綫

第99 及299 號綫現時的服務詳情

路線	99	299
起訖站	西貢—烏溪沙鐵路站	西貢—沙田市中心
繁忙時間班次	20 分鐘	12/13 分鐘
單程收費	\$5.0	\$9.3
服務時間	西貢開： 早上6時30分至晚上8時正 烏溪沙鐵路站開： 早上6時30分至晚上8時正	西貢開： 早上6時正至晚上12時正 沙田市中心開： 早上5時45分至晚上12時正
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的乘客率：52% 非繁忙時段乘客率：35% 	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的乘客率：75% 非繁忙時段乘客率：36%
車輛數目	1輛空調雙層巴士、 1輛空調單層巴士	13輛空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路綫第99及299號綫幾乎完全重疊。因應區內道路網絡改變，建議將上述兩路綫的行車路綫更改，以便分工。第99號綫建議延長至恆安，主責服務來往西貢及馬鞍山；而299號綫改行馬鞍山繞道（不經馬鞍市中心），並改名299X號綫，以便服務來往沙田的乘客。
- 詳情如下：

路線	99	299X
起訖站	西貢—恆安	西貢—沙田市中心
繁忙時段班次	20分鐘	15分鐘（平日） 10分鐘（假日）
單程收費	\$6.1	\$9.3
服務時間	西貢開： 早上6時30分至晚上12時正 恆安開： 早上6時30分至晚上12時正	西貢開： 早上6時15分至晚上12時正 沙田市中心開： 早上6時正至晚上12時正
車輛數目	3輛空調雙層巴士， 1輛空調單層巴士 （週末及假日因應需求全面改行雙層巴士）	9輛空調雙層巴士
總車輛數目	13輛空調巴士	

- 行車路線如下：

99號綫

由西貢往恆安：

現有行車路線，西沙路，沙安街，烏溪沙鐵路站，沙安街，西沙路，恆康街，恆安邨通道，恆安巴士總站

由恆安往西貢：

恆安巴士總站，恆安邨通道，恆康街，西沙路，沙安街，烏溪沙鐵路站，沙安街，西沙路，現有行車路線

299X號綫

由西貢往沙田市中心：

惠民街、大網仔路、西沙路、馬鞍山繞道、馬鞍山道、恆德街、現有行車路線

由沙田市中心往西貢：

現有行車路線、馬鞍山道、馬鞍山繞道、西沙路、大網仔路、惠民街

- 建議收費

99號綫

恆安

\$6.1	烏溪沙鐵路站			
\$6.1	\$5.0	泥涌		
\$6.1	\$5.0	\$4.5	大環	
\$6.1	\$5.0	\$4.5	\$3.7	西貢

西貢

\$5.0	大環			
\$5.0	\$3.7	烏溪沙鐵路站		
\$6.1	\$6.1	\$5.7	恆安	

299X號綫

沙田市中心

\$9.3	濱景花園			
\$9.3	\$7.8	泥涌		
\$9.3	\$7.8	\$4.5	大環	
\$9.3	\$7.8	\$4.5	\$3.7	西貢

西貢

\$9.3	企嶺下老圍			
\$9.3	\$7.8	濱景花園		
\$9.3	\$7.8	\$3.5	沙田市中心	

- 同時，為方便西貢居民來往大埔北區等地的需求，及方便市民於假日到西貢區郊遊，九巴建議於假日試辦第99R 號線，來往西貢及大學鐵路站，詳情如下：

路線	99R
起訖站	西貢(北)－大學鐵路站
班次	每小時一班
單程收費	\$14.0
服務時間	星期日及公眾假期： 大學開：上午9時30分至下午7時30分 西貢開：上午8時30分至下午6時30分
車輛數目	2輛空調單層巴士

行車路線如下：

往西貢：

澤祥街，大老山隧道公路，馬鞍山路，馬鞍山繞道，西沙路，大網仔路，普通道，福民路，西貢巴士總站，福民路，普通道，美裕街

往大學鐵路站：

美裕街，普通道，福民路，西貢巴士總站，惠民路，大網仔路，西沙路，馬鞍山繞道，馬鞍山路，大老山隧道公路，澤祥街

建議的好處

- 乘客可以更快捷地來往西貢及沙田
- 乘客可以更快捷地來往西貢及馬鞍山，而部份乘客車資減少
- 乘客於假日更方便快捷地來往西貢及新界北

對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>代替路線</u>	<u>代替路線收費</u>
馬鞍山↔沙田	400	85K / 86K	\$4.6 / \$5.4

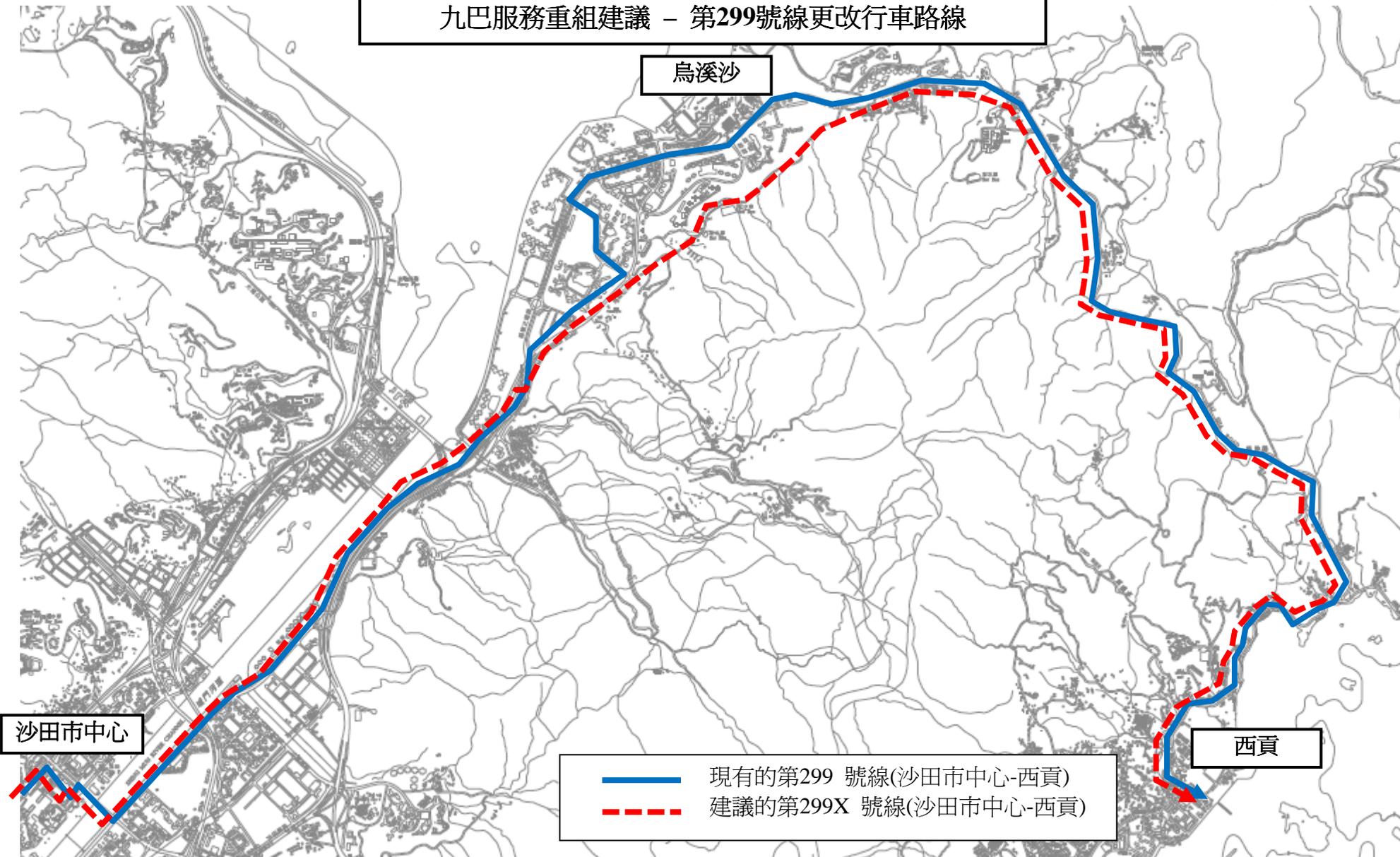
路線圖

請參閱附圖

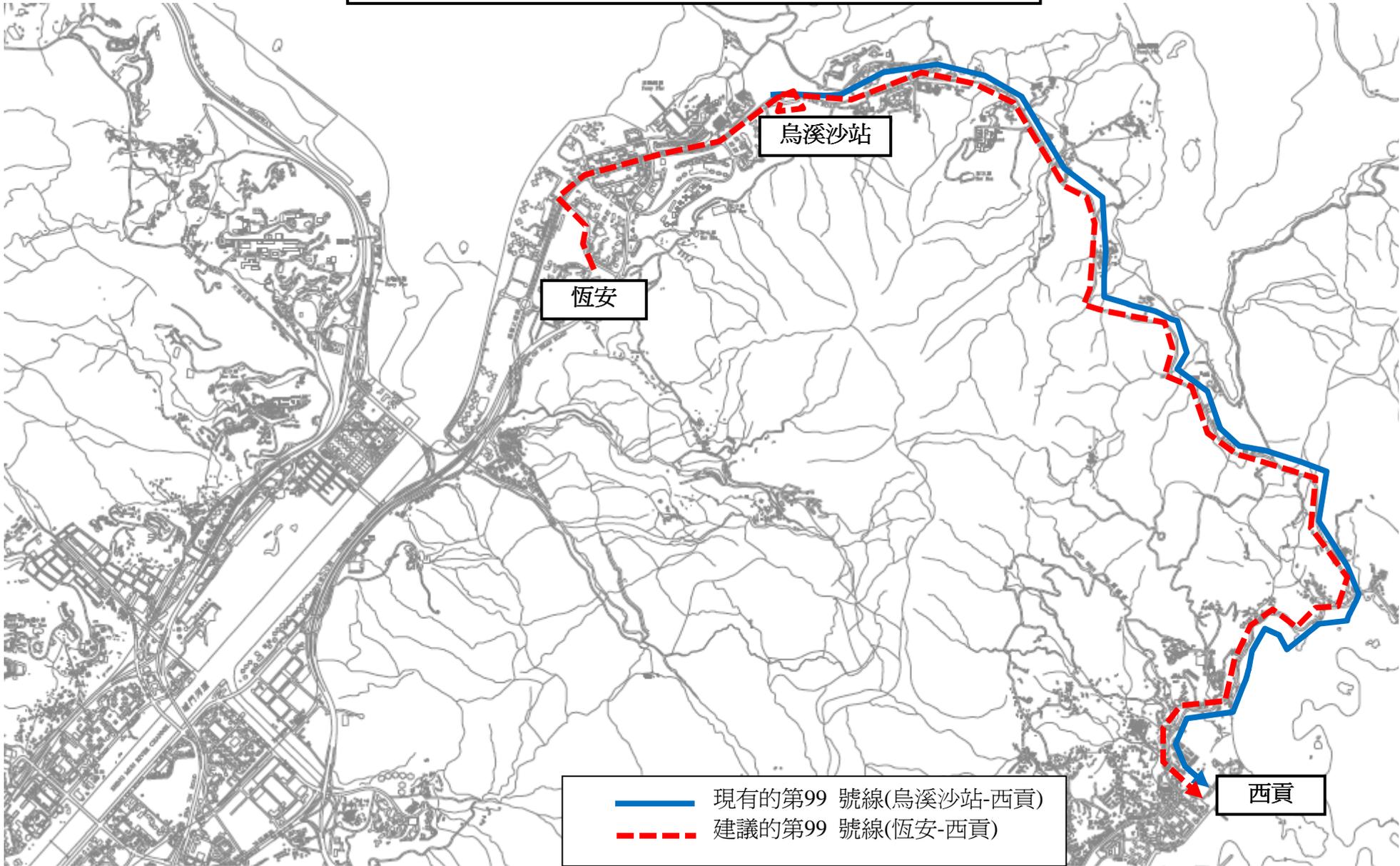
目標實施日期

二零一三年第三季

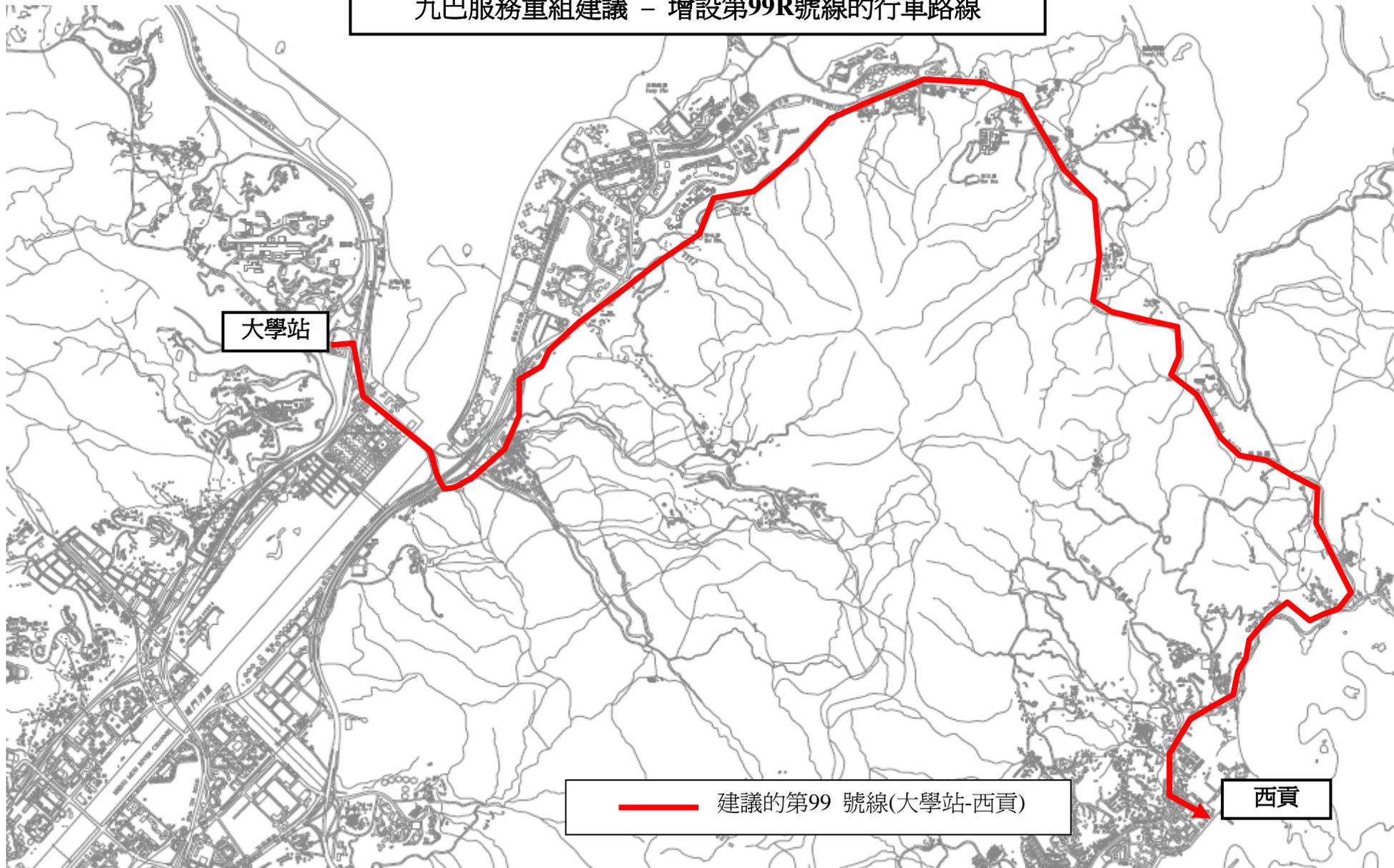
九巴服務重組建議 - 第299號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第99號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 增設第99R號線的行車路線



過海隧道巴士服務重組建議 – 九巴/新巴 第680號線

第680號線現時的服務詳情

路線	680	680 (特別班次)
起訖站	利安—金鐘鐵路站	富安花園→金鐘鐵路站
繁忙時間班次	8-10分鐘	15分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	利安開： 早上6時10分至晚上11時55分 金鐘鐵路站開： 早上6時10分至晚上11時55分	富安花園開： 07:20 & 07:35
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的乘客率：79% 非繁忙時段乘客率：46% 	<ul style="list-style-type: none"> 平均每天約137名乘客 最繁忙一小時內的乘客率：51%
車輛數目	26輛空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時由富安花園開出的680號線特別班次的使用率只有約五成，所以，建議更改其行車路線繞經欣安邨及更改路線編號為680B。詳情如下：

路線	680	680B (680號線特別班次)
起訖站	利安—金鐘鐵路站	富安花園→金鐘鐵路站
繁忙時段班次	8-10分鐘	15分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	利安開： 早上6時10分至晚上11時55分 金鐘鐵路站開： 早上6時10分至晚上11時55分	富安花園開： 07:15, 07:35 & 07:55
車輛數目	27輛空調雙層巴士	

- 行車路線

680號線的行車路線不變。

680B號線的行車路線建議如下

富安花園巴士總站、恆信街、恆泰路、馬鞍山路、西沙路、恆輝街、恆耀街、恆泰路、西沙路、馬鞍山路、大老山公路，現有行車路線。

建議的好處

- 欣安邨新增往北角的過海服務

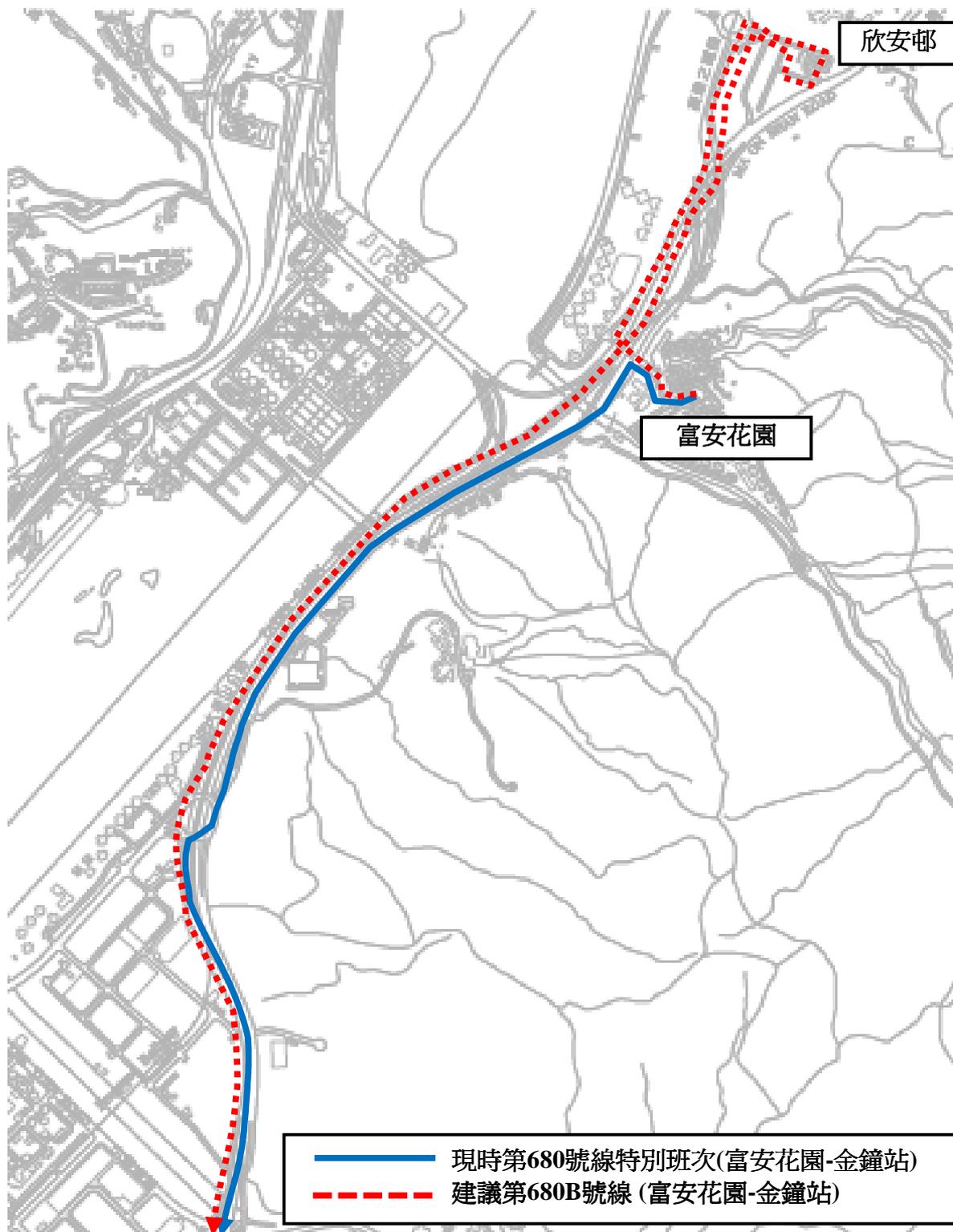
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第二季

過海隧道服務重組建議 - 第680號線更改行車路線



過海隧道巴士服務重整建議 – 增設新巴第 682A 號線

I. 第 682 號線現時的服務詳情

路線	682	682P
終點站	利安 – 柴灣(東)	利安 → 柴灣(東)
繁忙時段班次	4-20 分鐘	10-15 分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	<u>每日</u> 上午六時正至晚上十一時四十分 (利安開)	<u>星期一至六</u> 上午七時三十分、七時四十分及七時五十五分
早上繁忙時段最高乘客使用率	91% (利安開)	86% (利安開)
車輛數目	24 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 隨著馬鞍山第 77 及 86B 區的人口不斷增長，該地區居民對往返港島東巴士服務的需求日益增加；
- 現時第 682 及 682P 號線的服務範圍並未覆蓋位於上述地區的屋苑如錦泰苑、海典灣及欣安邨等。有關居民如前往港島東區，他們需透過接駁交通工具才可使用上述路線或其他交通工具；
- 第 682 及 682P 號線於繁忙時間在馬鞍山一帶已接載了相當數量之乘客，如將路線服務範圍進一步擴大，在現有資源下，可能會引致乘客登車困難的情況。

III. 建議的內容

建議逢星期一至五(公眾假期除外)，於上午繁忙時間增設第 682 號線特別班次，路線編號為第 682A 號線，由馬鞍山市中心開出，途經欣安邨及寧泰路往鰂魚涌、太古及西灣河，詳情如下：

路線	682A		
終點站	馬鞍山市中心 – 西灣河 (太康街)		
行車路線	馬鞍山市中心往西灣河(太康街)：途經西沙路、迴旋處、恒輝街、恒耀街、恒泰路、恒輝街、迴旋處、恒輝街、迴旋處、寧泰路、保泰街、寧泰路、恒泰路、恒信街、恒德街、亞公角街、石門交匯處、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲箕灣道及太康街		
全程收費	\$19.00		
班次	逢星期一至五(公眾假期除外) 2 班早上繁忙時間班次		
行車哩數	25.7 公里	行車時間	70 分鐘
車輛數目	2 部空調雙層巴士		

IV. 建議的好處

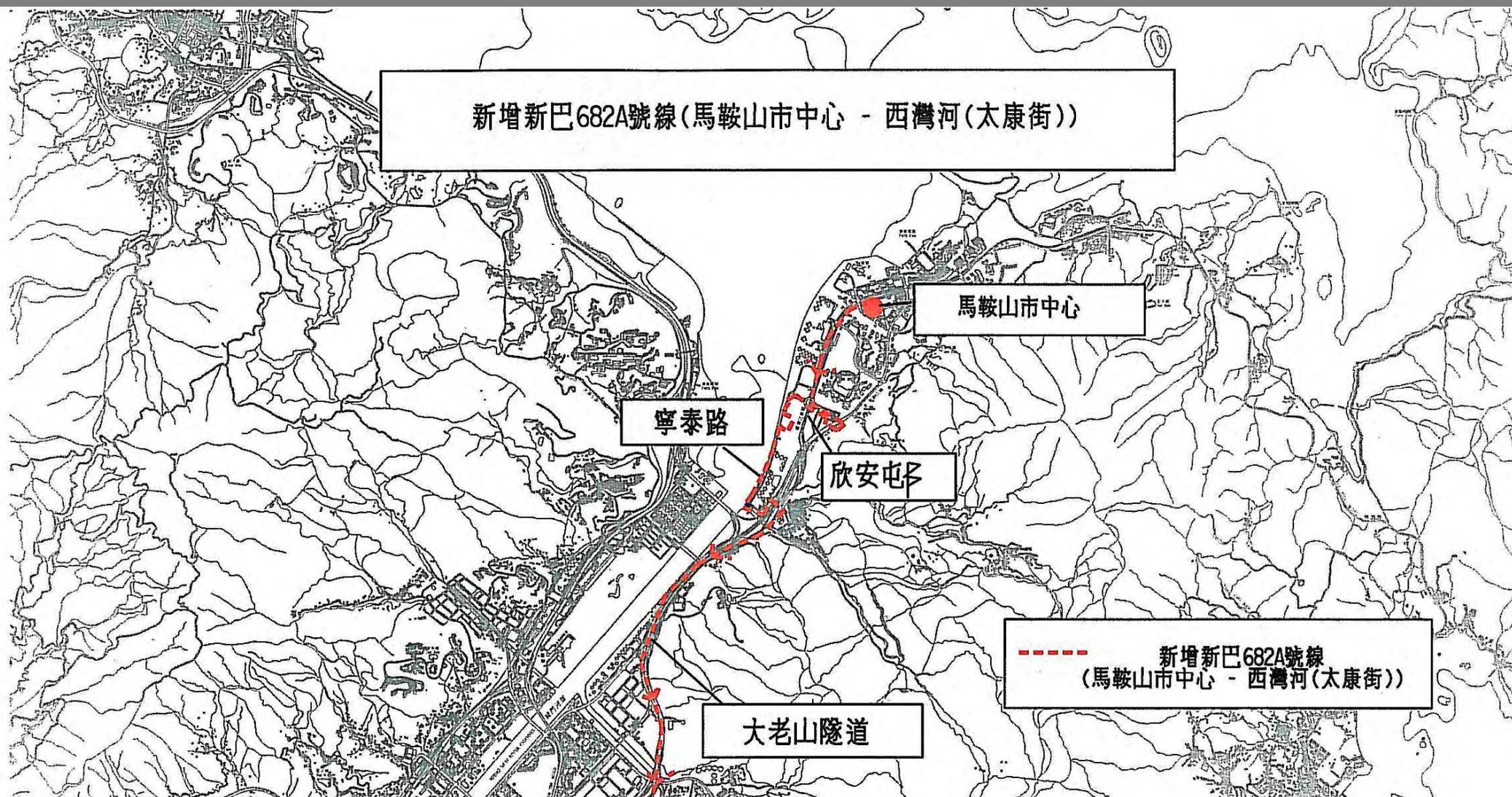
- 新增設之第 682A 號線，可為馬鞍山第 77 及 86B 區如錦泰苑、海典灣及欣安邨等的居民在上午繁忙時間提供直接前往港島東商業區的巴士服務，全程毋須轉乘，節省時間；
- 藉着第 682A 號線的落實，除可進一步提升來往馬鞍山、沙田及港島東的過海隧道巴士服務在早上繁忙時段的整體載客量外，現時部分第 682 號線之乘客亦會被較直接的第 682A 號線吸納，從而紓緩因馬鞍山及沙田人口不斷增長而可能於繁忙時間出現的登車困難情況。

V. 路線圖

請參閱附圖

VI. 建議實施日期

2013 年第 3 季



過海隧道巴士服務重整建議 – 增設新巴第 682B 號線

I. 第 682 號線現時的服务詳情

路線	682	682P
終點站	利安 – 柴灣(東)	利安 → 柴灣(東)
繁忙時段班次	4-20 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	每日 上午六時正至下午十一時四十分 (利安開)	星期一至六 上午七時三十分、七時四十分及七時五十五分
早上繁忙時段最高乘客使用率	91% (利安開)	86% (利安開)
車輛數目	24 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 位於沙田第 52 區 (水泉澳)的屋苑預計將於 2013 年年底至 2014 年初落成。根據資料，人口將由初期的 8,000 人逐漸增長至 30,000 人。上述地區對過海隧道巴士服務的需求亦會因而衍生，包括前往港島東的服務，特別是鰂魚涌及太古一帶的商業區；
- 此外，運輸署及巴士公司亦曾接獲愉翠苑及小瀝源一帶的市民要求提供前往港島東之過海隧道巴士服務；
- 現時連接沙田及港島東的第 682 號線的服務範圍並未覆蓋上述有關地區。有關居民如前往港島東區，他們需透過接駁交通工具才可使用上述路線或其他交通工具。

III. 建議的內容

為配合上述地區對過海隧道巴士服務的需求，現建議逢星期一至五(公眾假期除外)，於上午繁忙時間增設第 682 號線特別班次，路線編號為第 682B 號線，由水泉坳開出，途經愉翠苑及廣善街往柴灣(東)，詳情如下：

路線	682B
終點站	水泉坳 – 柴灣 (東)

行車路線	水泉坳往柴灣(東)：途經水泉坳街、沙角街、沙田圍路、銀城街、插桅桿街、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲箕灣道、柴灣道、小西灣道、安業街、豐業街及常安街。		
全程收費	\$19.00		
班次	逢星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時間提供 1 班次		
行車哩數	29.1 公里	行車時間	75 分鐘
車輛數目	1 部空調雙層巴士		

IV. 建議的好處

- 計劃實施後，除了可滿足水泉澳地區屋苑入伙而對過海隧道巴士服務所衍生的需求外，沙田區往港島東的過海隧道巴士服務範圍亦將進一步擴展至沙田圍及小瀝源一帶，全程毋須轉乘，節省時間，網絡覆蓋更臻完善。

V. 路線圖

請參閱附圖

VI. 建議實施日期

2013 年第 4 季 (需視乎水泉坳發展區入伙及人口增長情況而定)

九巴新增服務建議 – 第288號綫建議的內容

- 因應水泉澳公營房屋開始入伙，九巴建議增設288號綫，來往水泉澳及沙田市中心。
- 建議詳情如下：

路線	288
起訖站	水泉澳—沙田市中心（循環綫）
班次	15分鐘
單程收費	\$3.9
服務時間	水泉澳開： 早上6時15分正至晚上11時正
車輛數目	2輛空調雙層巴士

- 行車路線如下：
水泉澳巴士總站、多石街、博泉街、迴旋處、博泉街、水泉坳街、沙角街、沙田圍路、沙田鄉事會路、源禾路、担杆莆街、沙田正街、白鶴汀街、沙田正街、獅子山隧道公路、大涌橋路、沙角街、逸泰街、水泉坳街、博泉街、迴旋處、博泉街、多石街、水泉澳巴士總站
- 建議收費
全費：\$3.9

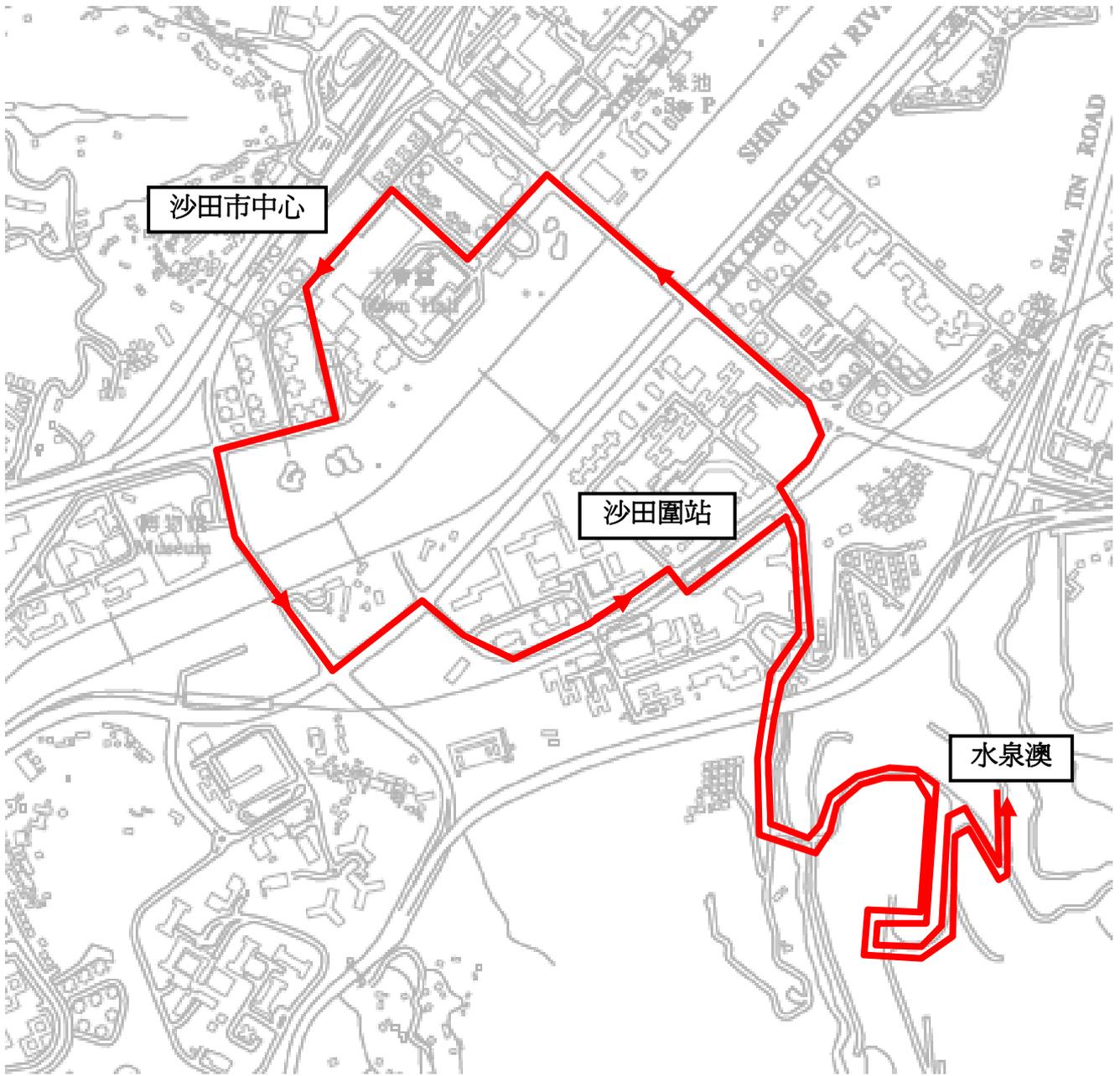
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年三月

九巴服務重組建議 – 增設第288號線行車路線



建議第288號線
(水泉澳-沙田市中心(循環線))