2014 - 2015 年度屯門區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 -2015 年度屯門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6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 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件一，供各委員參閱。

4. 2014 – 2015 年度屯門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二至五內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 我們會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

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

釋放周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，我們會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便。我們會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。我們亦會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色。至於其他公共交通工具，在整個運輸系統內，將繼續發揮輔助性的功能，與鐵路和專營巴士服務相輔相承；

(二) 清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產，香港路少但人多車多，市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，重整士路線的服務，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

6. 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7-16 段所列舉的指引。

改善服務

7. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。為了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務。

(a) 增加班次

8. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100%及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時,我們會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

(b) 開設新的巴士服務

9. 若上文第 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。

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，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

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。

<u>減少服務</u>

13. 對於使用率不高的巴士路線，我們會按它們的實際運作情況實

施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

14. 如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，我們會考慮減少行走的車輛。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上及非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上的巴士線則會按個別情況考慮，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

(b) 取消／合併路線

15. 如個別班次不頻密的路線未能提高使用率(即儘管個別路線班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘，及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘，而該路線在最繁忙的一小時內的載客率仍少於 50%)，我們會在評估乘客所受影響及研究替代服務(包括該替代服務的服務水平及車費)後，考慮建議取消該等路線或與其他路線合併。

(c) 縮短路線

16. 為了善用資源，運輸署會與有關巴士服務營辦商檢討縮短路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短路線的建議時，以下因素會納入考慮之列-

(i) 受影響乘客的數目不應過多。作為參考基準，運輸署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬議截斷路線的地點載客率不超過 20%至 30%的巴士路線；

(ii) 是否有路旁空間可容納有關乘客，以便他們轉乘其他巴士到達目的地；以及

(iii) 在建議截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。

17. 此外，在考慮巴士路線發展計劃時，運輸署及專營巴士公司亦

會顧及下列因素：

(一) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
(二) 地區內的發展；
(三) 基本運輸建設的落成；
(四) 該項目對乘客的效益；
(五) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；
(六) 該項目對經營者的影響；
(七) 該項目對其他公共交通服務經營者的影響；
(八) 該項目是否合乎經濟效益；及
(九) 市民的意見及建議。

<u>徵詢意見</u>

18. 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

2014/15年度巴士路線發展計劃
以屯門區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	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	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
2014年第三季	九巴	60M	屯門市中心-荃灣站	6/8	6/8	0	8	0	8	0	0	因應66M改道，建議60M總站由屯門市中心伸延至屯門站(經屯門鄉事會路)。詳情見**附件二**。
2014年第三季	九巴	66M	大興-荃灣站	20	10/15	1	7	0	8	-1	1	為善用資源，建議取消特別班次66P，將資源合併在66M號線上，以提升繁忙時間的班次，並同時修改66M號線的行車路線：改經鳴琴路、青雲路、皇珠路及屯門公路 (不經杯渡路及屯門鄉事會路)。詳情見**附件二**。
2014年第三季	九巴	61X	屯門站-九龍城碼頭	10/13	10/13	0	14	0	14	0	0	因應60M更改總站，建議將61X總站由屯門站遷往屯門市中心。詳情見**附件二**。
2014年第三季	九巴	58M	良景邨-葵芳站	4/5	4/5	0	32	0	32	0	0	為善用資源，建議第 58P 號線修改班次服務時間，配合實際客量需要。修改第 58P 號線所剩下的資源，會重新編配至第 58M 號線從而加強其傍晚繁忙時間之班次服務。詳情見**附件三**。
2014年第三季	九巴	59A	屯門碼頭-深水埗（欽州街）	6/8	6/8	0	15	0	15	0	0	建議將59A號線改為平日繁忙時間(早上 7:00 至早上 8:30 往葵涌；晚上 5:30 至晚上 7:30往屯門)單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站，並修改全程車費下調至 $9.0。星期六、日及公眾假期不設服務。詳情見**附件四**。
2014年第三季	九巴	59M	屯門碼頭-荃灣站	5/6	5/6	0	23	0	23	0	0	為配合259E號線取消方案，建議將59M號線的首班車由早上5:40，提前至早上5:30。
2014年第三季	九巴	259B	屯門碼頭-九龍站	早晚各3班	早上4班	0	3	0	4	0	1	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。詳情見**附件五**。
2014年第三季	九巴	259C	新屯門中心往尖沙咀	早上4班	--	0	4	0	0	0	-4	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。詳情見**附件五**。
2014年第三季	九巴	259E	龍門居往荃灣站	早上13班	--	0	6	0	0	0	-6	現時259E 號線與59M 號線互相重疊，因而令其使用量持續偏低。建議將259E 號線取消。詳情見**附件五**。
2014年第三季	九巴	259X	屯門公路轉車站往觀塘碼頭	--	早上1班	0	0	0	1	0	1	配合修改第259B、259C 及 259E 線後所剩餘之資源， 建議新增259X由屯門公路轉車站開出，於龍翔道、 黃大仙及彩虹將不會停站往觀塘碼頭。詳情見**附件五**。
2014年第三季	九巴	259D	龍門居-油塘	--	早上1班	0	0	0	1	0	1	配合修改第259B、259C 及 259E 線後所剩餘之資源， 建議安排259D早上一班服務由龍門居往觀塘碼頭。詳情見**附件五**。
2014年第三季	九巴	59M、59X, 258D系列、259D 263、960系列及961		--	--	0	--	0	--	0	7	配合修改第259B、259C 及259E線後所剩餘之資源會按實際客量需求分配至有關路線，加強服務。

2014/15年度巴士路線發展計劃
以屯門區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	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	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
2014年第三季	九巴	N260	屯門碼頭-美孚 (通宵服務)	10	20	0	[12]	0	[8]	0	[-4]	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6:30，提前至早上6:00。(此時段之剩餘車輛旨於節省運作成本)。
2014年第四季	城巴	962B	屯門(置樂花園) - 金鐘站(西)	8-23; 共七班特別班次由青龍頭開出	8-23; 共九班特別班次由青龍頭開出	0	13	0	15	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加由青龍頭開出的特別班次。
2014年第四季	城巴	B3M	深圳灣口岸 - 屯門站公共運輸交匯處 (循環線)	30	15	2	0	2	2	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
2014年第二季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7/11	7/9	0	22	0	23	0	1	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
2015年第一季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7/9	6/9	0	23	0	24	0	1	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
2014年第三季	龍運	A33	屯門站 - 機場(地面運輸中心)	-	-	0	1	0	1	0	0	2013/2014年度落實方案。洪水橋總站位置由青山公路近洪水橋輕鐵站改為洪元路近洪水橋輕鐵站。

九巴服務重組建議 – 第60M、66M、66P及61X號線更改行車路線
(第61X號線總站遷移配合第60M號線行車路線修改)

第60M、66M及66P號線現時的服務詳情

路線	60M	66M	66P
終點站	屯門市中心 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站 (早上繁忙時間 特別班次)
繁忙時間 班次	每6至8分鐘 一班	每20分鐘 一班	每18/25分鐘 一班
單程收費	$8.0	$8.0	$8.0
服務時間	每日早上5時40分 至凌晨12時40分	每日早上5時40分 至凌晨12時20分	每日早上5時52分 至早上8時55分
乘客 使用量	最繁忙一小時內的載客率:70% 非繁忙時段載客率:24%	最繁忙一小時內的載客率:40% 非繁忙時段載客率:21%	最繁忙一小時內的載客率:67%
車輛數目	8 部空調 雙層巴士	7 部空調雙層巴士及 1部空調單層巴士	

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。現時第 66M 號線於屯門區內之行車路線迂迴，而行經市中心區亦已有多條長途及短途路線服務，市中心區對該路線之依賴程度較低。為加強第 66M 號線連接屯門轉車站之角色，建議將該路線修改屯門區內之行車路線並加強班次服務。

- 配合改道後之第 66M 號線，現時第 60M 號線位於屯門市中心之巴士總站會建議遷移至屯門鐵路站巴士總站。同時，第 61X 號線位於屯門鐵路站之巴士總站會建議遷移至屯門市中心巴士總站。

- 建議的第 60M 號線行車路線：
  由荃灣開出：按現時行車路線於屯門鄉事會路近屯興路後改經屯門鄉事會路、杯渡路及河旁街後以屯門鐵路站巴士總站為終點站。

  由屯門鐵路站開出：經杯渡路及屯門鄉事會路後返回原有行車路線。

- 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。

- 建議的第 66M 號線行車路線：
  由大興開出：按現時行車路線於鳴琴路後改經青雲路、皇珠路及屯門公路後返回原有行車路線。

  由荃灣開出：按現時行車路線至屯門公路後改經皇珠路、青雲路及鳴琴路後返回原有行車路線。

- 由於第 66M 號線於屯門區改道行經青雲路及皇珠路，與現時第 66P 號線之行車路線重疊，建議第 66P 號線予以取消，其資源將會投放在 66M 號線。更改路線後之第 66M 號線的服務詳情如下：

路線	**60M**	**66M**
終點站	屯門鐵路站 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站
繁忙時間班次	每6至8分鐘一班	每10-15分鐘一班
車輛數目	8 部空調雙層巴士	8 部空調雙層巴士

*收費及服務時間維持不變

建議的好處

- 改道後之第 66M 號線可節省於屯門區內之行車時間，令現有乘客加快前往屯門公路轉車站或荃灣市區。預計該類乘客每日平均約 2100(56%) 人受惠。

  - 加強行經鳴琴路之第 66M 號線班次，繁忙時間的班次改善至10-15分鐘一班，加強乘客更便捷地來往屯門公路轉車站轉乘其他路線連接市區不同之目的地。

- 更改總站後的第 60M 號線，其頻密之班次可令友愛、安定一帶的乘客享用更繁密的巴士服務接駁轉乘站。

對乘客之影響

第 60M 號線

- 現時往荃灣方向於屯門市中心巴士總站上車之乘客可直接於總站外之屯門鄉事會路巴士站上車，步行時間亦少於1分鐘。該類乘客平均每日約 1200 (12%)人。

- 現時往屯門方向於屯門市中心巴士總站下車之乘客可於新增的屯門公園巴士站下車並使用行人天橋通往對面之屯門市中心巴士總站，步行時間只須約數分鐘。該類乘客平均每日約 1200 (12%)人。

第 61X 號線

- 現時乘搭第 61X 號線於屯門鐵路站往九龍城之乘客可使用相同之車資($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 號線前往市區之目的地。該類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之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。該類乘客每日最高一小時之載客量約 110人(約10%)。

**第60M號線會建議修改行車路線，詳情請參考第60M號線之修改行車路線建議*

第 66M 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
往荃灣方向			
大興至鳴琴路 往 杯渡路至屯門市中心	90 (2%)	輕鐵	$4.1-$4.2
杯渡路至屯門市中心 往 屯門公路轉車站至荃灣	400 (10%)	60M*	$8.0
往大興方向			
荃灣至屯門公路轉車站 往 屯門市中心至杯渡路	680 (18%)	60M*	$8.0
屯門市中心至杯渡路 往 鳴琴路至大興	250 (7%)	輕鐵	$4.1-$4.2

**第60M號線會建議修改行車路線，詳情請參考第60M號線之修改行車路線建議*

第 66P 號線

- 現有乘客可全數使用修改路線後之第 66M 號線服務來往大興與荃灣鐵路站之間。

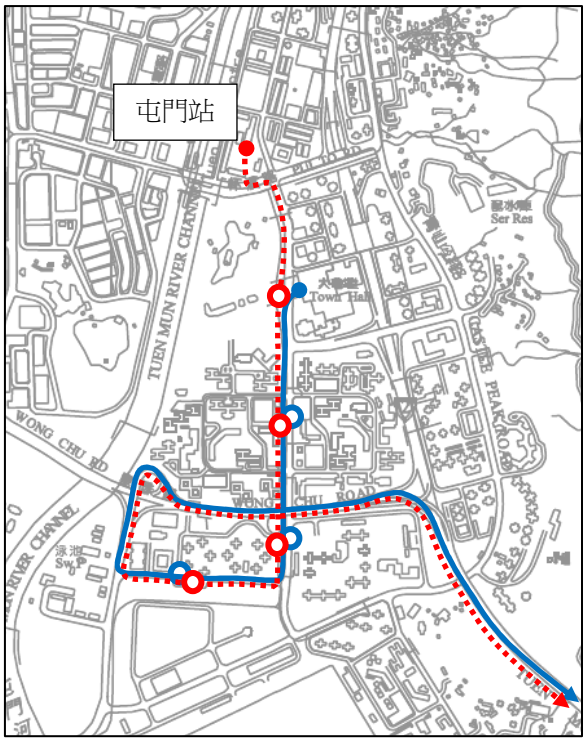
路線圖

請參閱附圖

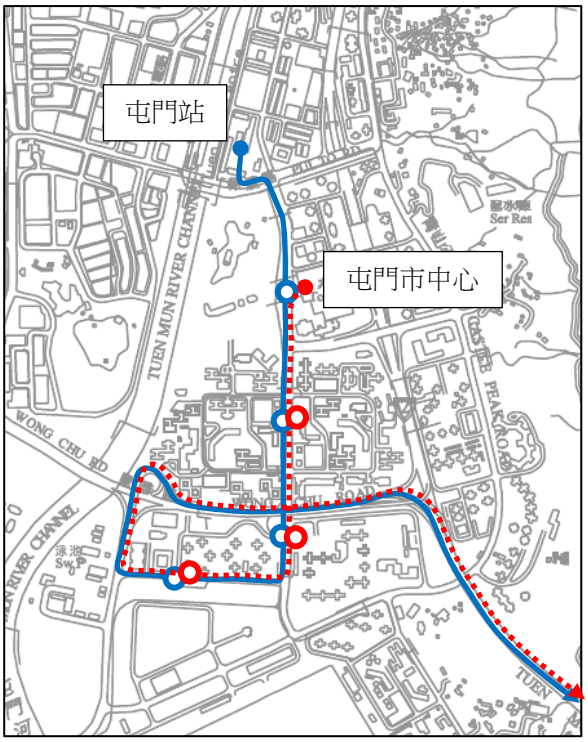
目標實施日期

二零一四年第三季

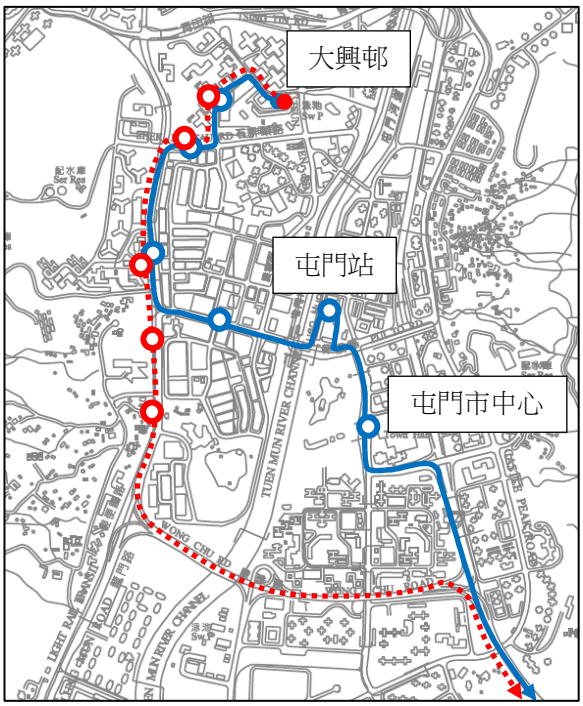
九巴路線重組建議 - 第60M/66M/66P/61X號線重組安排



現時60M號線(屯門市中心-荃灣站)
建議60M號線(屯門站-荃灣站)



現時61X號線(屯門站-九龍城碼頭)
建議61X號線(屯門市中心-九龍城碼頭)



現時66M號線(大興-荃灣站)
現時66P號線(大興-荃灣站)
建議66M號線(大興-荃灣站)

九巴服務重組建議 – 第58P號線服務重整

第58P號線現時的服務詳情

路線	**58P**
終點站	葵芳鐵路站 往 田景邨
繁忙時間班次	每15-30分鐘一班
單程收費	$9.0
服務時間	星期一至六 晚上5時30分 至 晚上8時30分 星期日及公眾假期不設服務
乘客 使用量	最繁忙一小時內的載客率:82%
班次數目	往屯門共十一班 (車輛由第58M線調派行走)

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。葵芳鐵路站一帶乘客可使用多條路線前，如第 57M、58M、61M、67M 號線往屯門公路轉車站轉乘其他路線往田景，無需依賴特定時間開出的特別班次。為善用資源，建議第 58P 號線修改班次服務時間，配合實際客量需要。

路線	**58P**
終點站	葵芳鐵路站 往 田景邨
繁忙時間班次	每15至20分鐘一班
單程收費	$9.0
服務時間	星期一至六 晚上6時正 至 晚上8時正 星期日及公眾假期不設服務
班次數目	往屯門共七班 (車輛由第58M線調派行走)

- 修改第 58M 號線之服務時段及班次服務後所剩下的資源，會重新編配至第 58M 號線從而加強其傍晚繁忙時間之班次服務。

對乘客之影響

- 現時乘搭該線於服務時段修改後往屯門方向的乘客可使用相同的車資($9.0)直接改乘第 58M 號線，或以相近的車資水平($8.7-$9.0)使用八達通卡選乘第 57M、61M、67M 號線於屯門公路轉車站轉乘第 258D、260X、960 路線往田景。該類乘客平均每日約 280人(約兩至三成)。

目標實施日期

二零一四年第三季

附件四

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 至 深水埗(欽州街)
繁忙時間班次	最繁忙時段約每6至8分鐘一班
單程收費	$11.0
服務時間	每日早上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叠：

行程	與59A線重叠的巴士線/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號線及第59X號線服務範圍重叠，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，現建議將此路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 至 葵涌道(葵芳邨)
服務時間 及班次	星期一至星期五 早上7時至早上8時30分(共11班往葵涌) 最繁忙時段每6至8分鐘一班； 晚上5時30分至晚上7時30分(共12班往屯門) 最繁忙時段每8至10分鐘一班； 星期六、日及公眾假期不設服務
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59M線轉乘58M/67M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 59A 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，將可在與減少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本路線的營運效率，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59M轉乘58M線，總車費較現時乘搭59A線低$2(約可節省18%)。

- 修改服務時間的第 59A 號後所省下的資源會投放於屯門區多條需求殷切的巴士路線，以應付因屯門公路轉車站啟用後新增的客量需求。

對乘客之影響

- 根據現時的客量數據，全日超過兩成第 59A 號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59A線服務。另外有約四成乘客可轉往其他直接路線，如58M、59M、59X、33A、36A及234X線，其班次較為穩定或提供更頻密的服務。

- 其餘佔約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

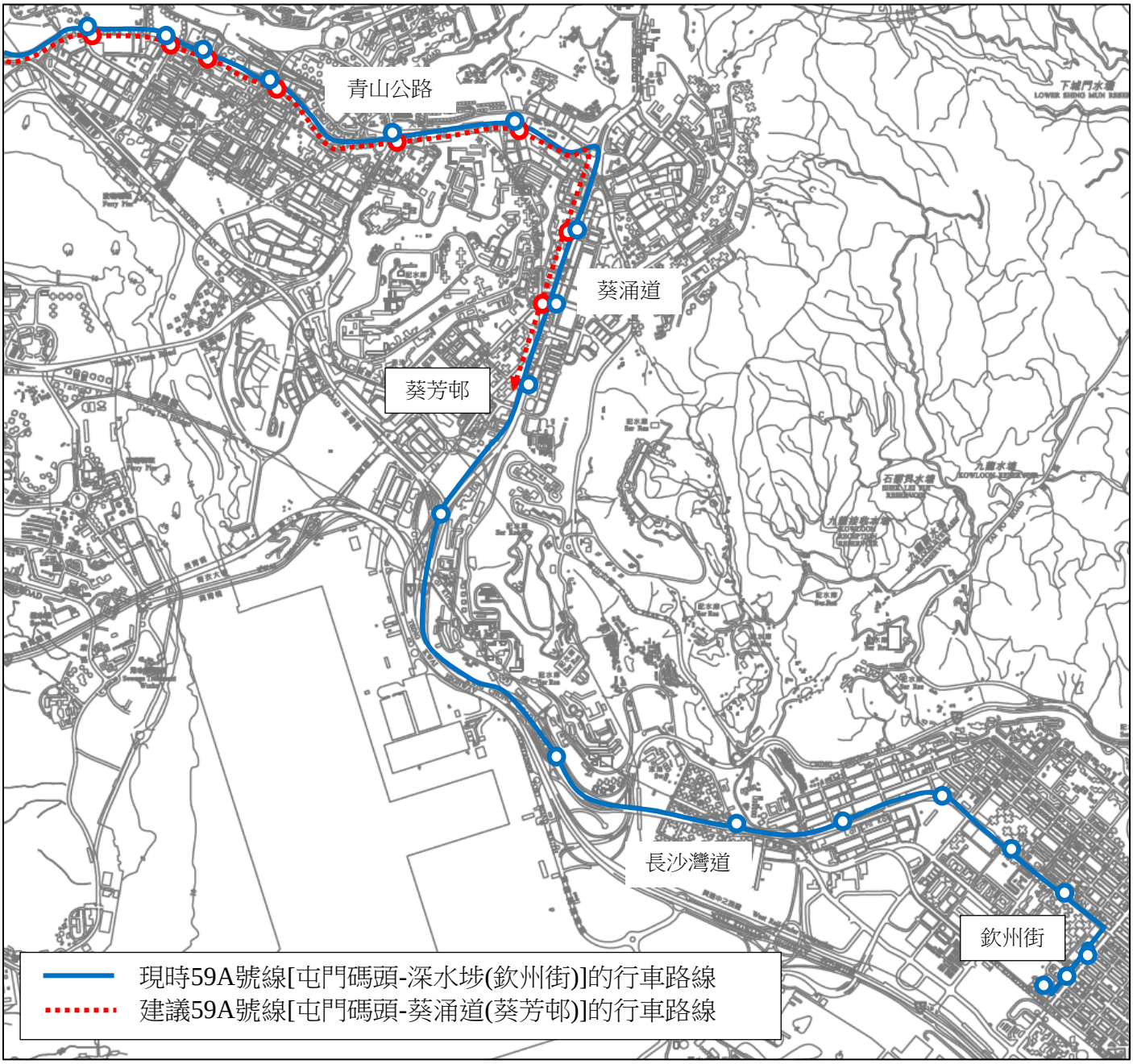
請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年第二季

附件四

九巴路線重組建議 - 第59A號線縮短至葵芳邨



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 至 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	逢星期一至五 早上每12/13分鐘一班 晚上每20分鐘一班	逢星期一至五 早上每 10/13 分鐘一班	逢星期一至五 早上每12至20分鐘一班
單程收費	$13.7	$13.1	$8.5
服務時間	逢星期一至五 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)	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時55分 (往九龍方向)	逢星期一至五 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年尾落成，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之彈性。

- 為配合實際客量變化，現建議第 259B 號線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。

- 由於上述運作改動會與現時第 259C 號線(新屯門中心往尖沙咀)之服務會互相重疊，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 號線已不斷增強了班次服務，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。建議將第 259E 號線取消。

- 於落實上述路線重整所節省之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，259D將有站份班次亦改經九龍灣商業區往觀塘碼頭。

- 建議的第 259B 號線行車路線：
  由屯門碼頭開出：於龍門路後改經屯青里及龍門路後返回原有路線；於尖沙咀彌敦道近中間道為終點站。

- 建議的第259X號線於九龍區內行車路線：
  由屯門公路轉車站開出：屯門公路、青朗公路、西北青衣交滙處、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、順業街及偉業街後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	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向) 早上每8/9分鐘一班	建議安排 ● 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(新增於屯青里之分段收費)	$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前往市區。

- 增加第 259B 號線於屯青里(新屯門中心)之分段收費($13.1)，令現時使用第 259C 號線於屯青里上車之乘客仍可使用現有車資改乘改道後的第 259B 號線前往市區之目的地。

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之載客能力。同時調撥重整後的資源增加新路線，並令乘客經可以經轉車站前往更多新服務地點。

- 第 259X號線及第259D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。

對乘客之影響

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上車之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。

- 現時於龍門路上車之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。該類乘客平均每日約 9人(少於5%)。

第 259E 號線

現時大部分於龍門居上車之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。

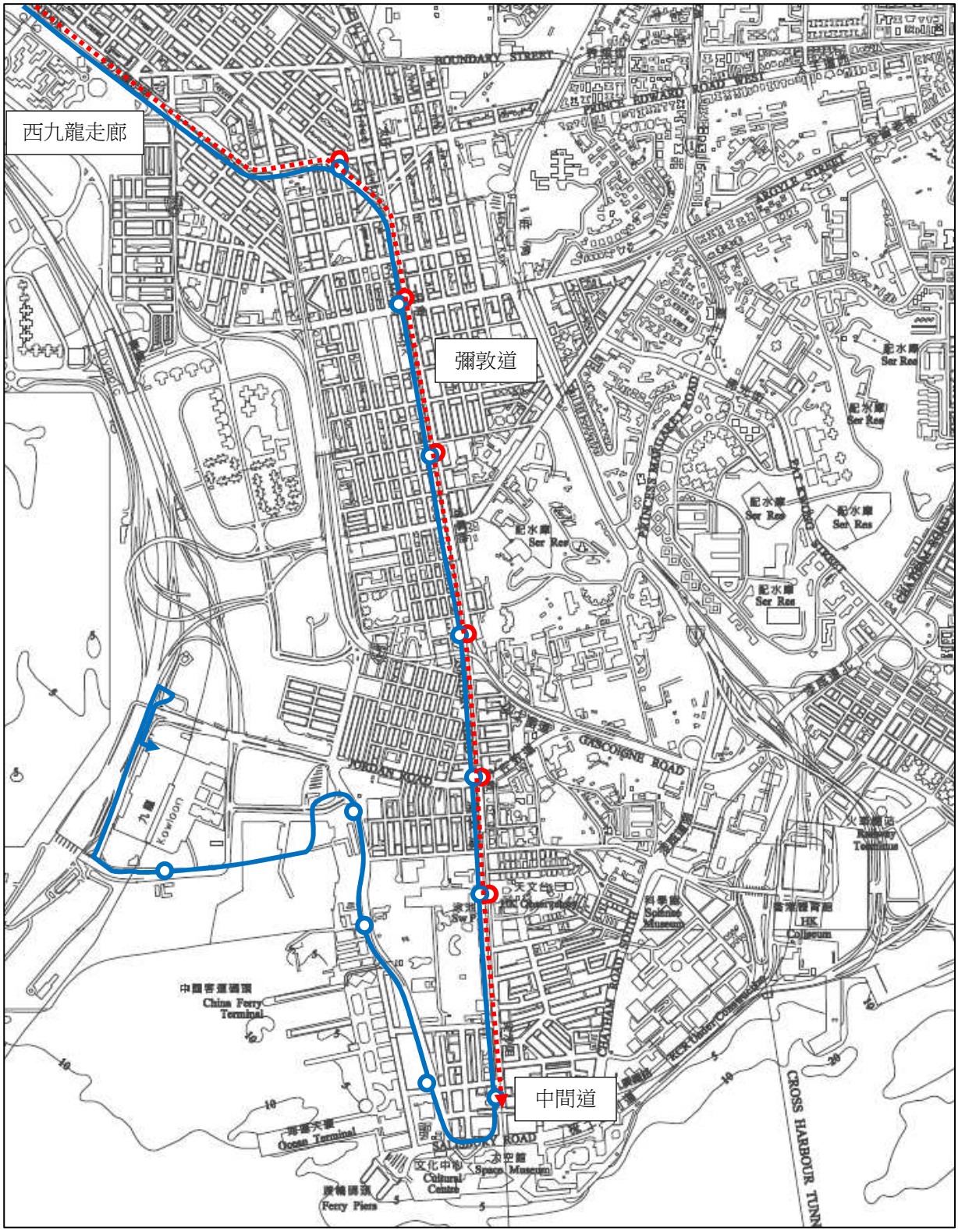
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴路線重組建議 - 第259B/259C/259E/第259X號線重組

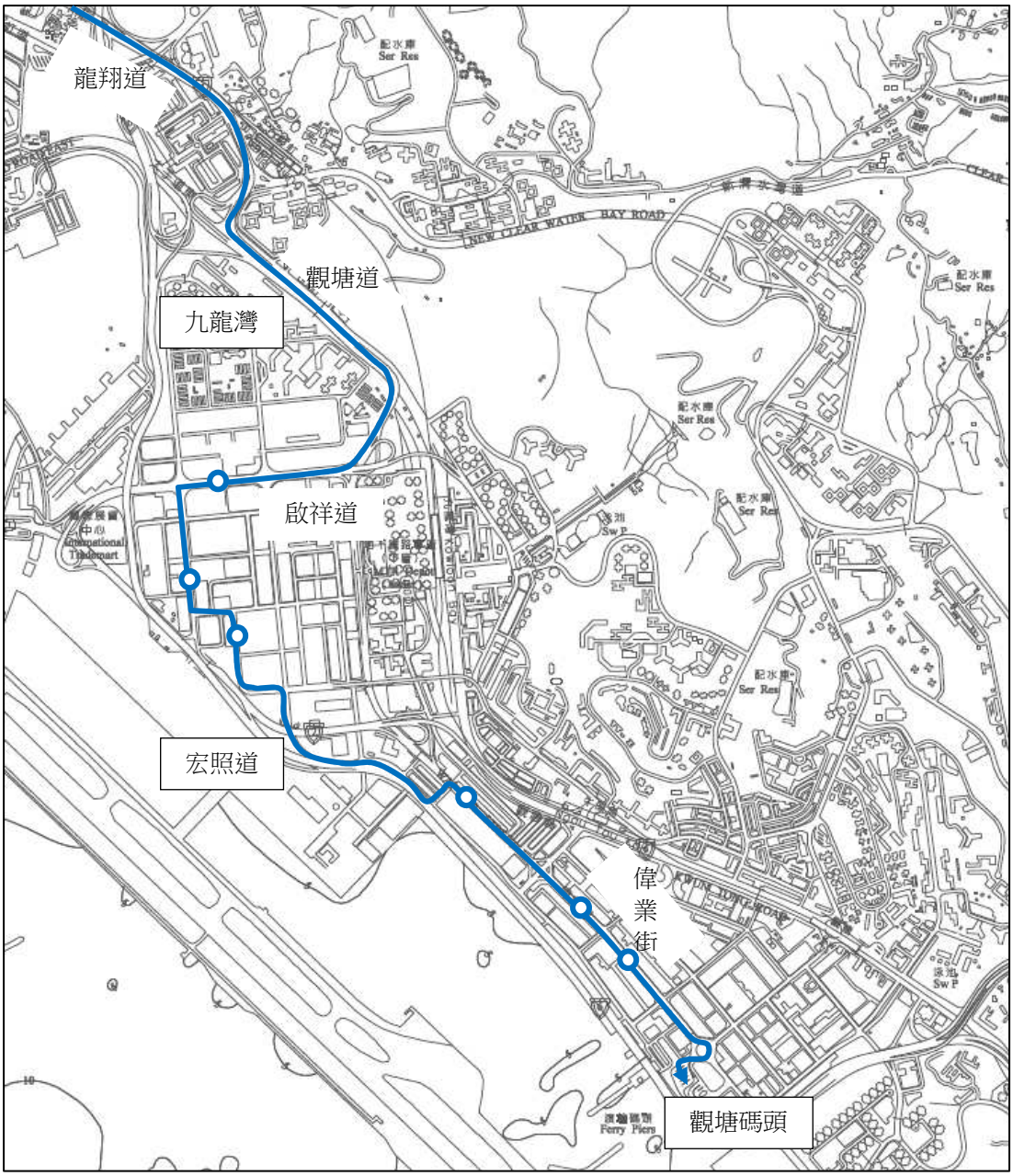


現時259B號線(屯門碼頭-九龍站)

現時259C號線[新屯門中心-尖沙咀(彌敦道)]

建議259B號線[屯門碼頭-尖沙咀(彌敦道)]

九巴路線重組建議 - 第259B/259C/259E/第259X號線重組



建議增設九巴第259X號線特別班由屯門公路轉車站往觀塘碼頭，另外第259D早上部份班次改經九龍灣商業區往觀塘碼頭

2014-2015屯門區巴士路線發展計劃

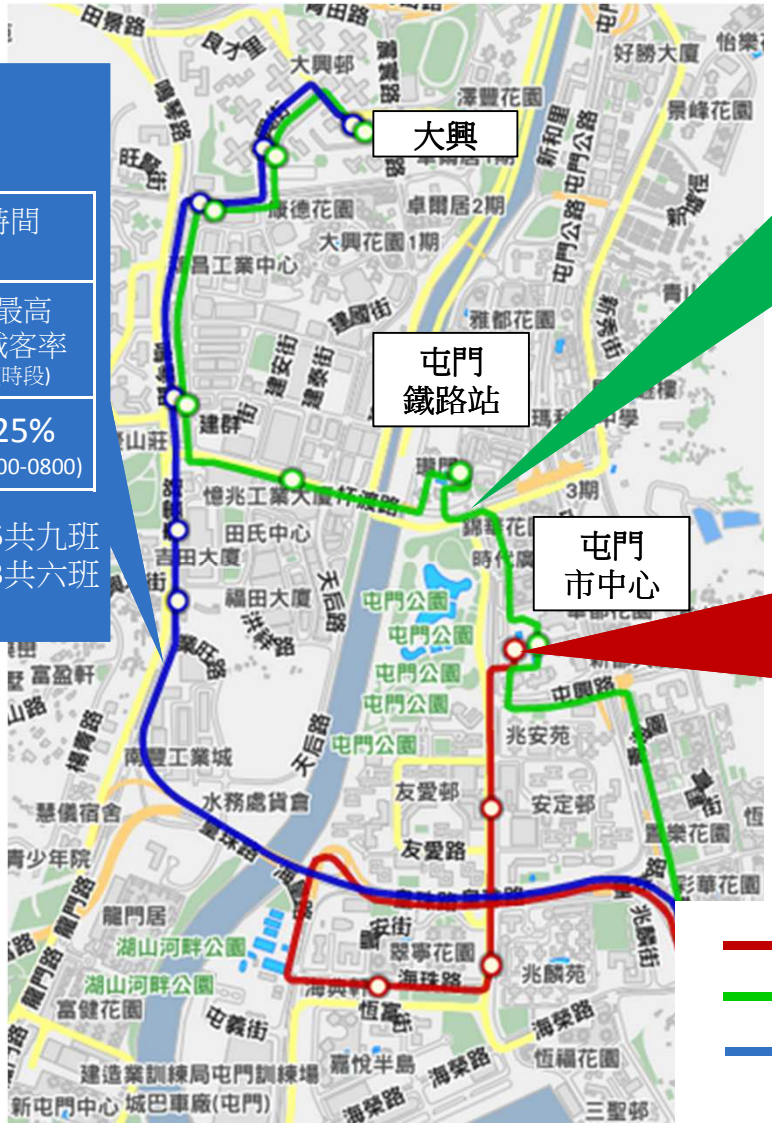
二零一四年三月

進一步改善巴士服務的安排

- 屯門公路轉乘站啟用後，乘客出行模式有所改變，我們會按需要調節服務水平，以滿足各路線的乘客需求
- 我們將資源路線及資源重新整合，令整個社區受惠於更有效率的網絡前往轉乘站或各區
- 如個別小區服務的需求增加，我們會按需要增加班次

第 60M 、66M 及 66P 號線重組建議

現時行車路線



66P 現時載客情況

上午繁忙時間 往市區		上午繁忙時間 往屯門	
班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)	班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)
18-25	58% (0700-0800)	18-25	25% (0700-0800)

- 平日往市區方向 由早上5:52至 8:55共九班
- 平日往屯門方向 由早上6:50至 8:43共六班

66M 現時載客情況

上午繁忙時間 往市區		下午繁忙時間 往屯門	
班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)	班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)
20	40% (0700-0800)	15	66% (1800-1900)

60M 現時載客情況

上午繁忙時間 往市區		下午繁忙時間 往屯門	
班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)	班次 (分鐘)	最高載客率 (時段)
7/8	70% (0800-0900)	8/9	69% (1800-1900)

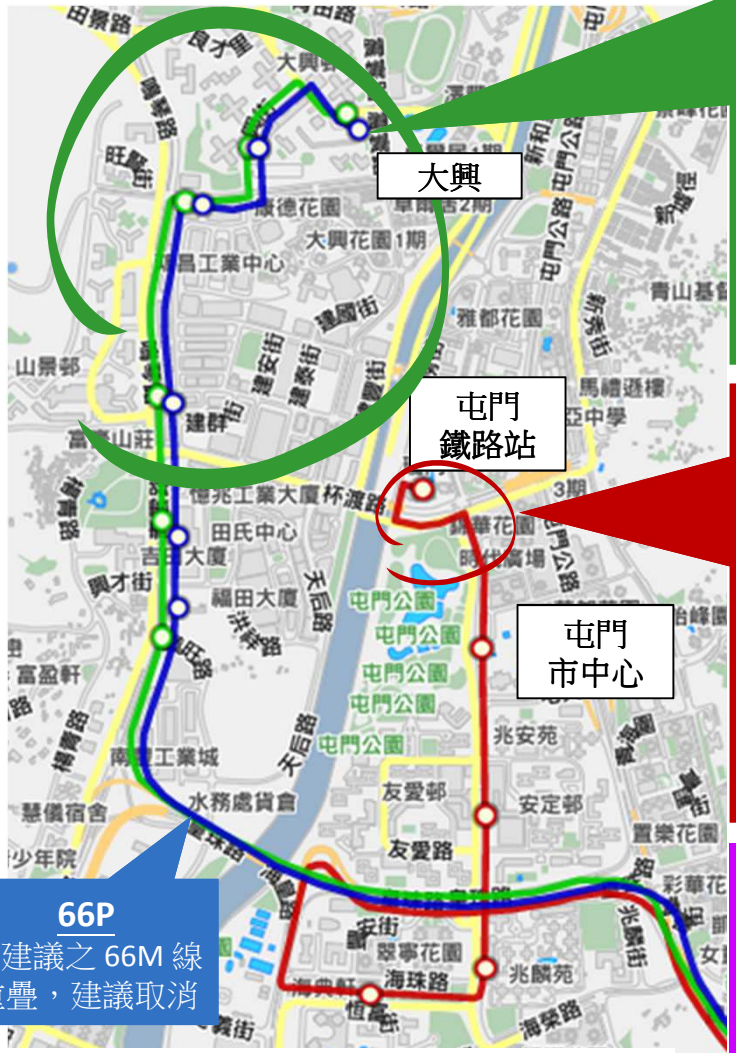
60M 屯門市中心 – 荃灣鐵路站

66M 大興 – 荃灣鐵路站

66P 大興 – 荃灣鐵路站
(繁忙時間特別服務)

第 60M 、66M 及 66P 號線重組建議

建議行車路線



建議 60M 屯門鐵路站 – 荃灣鐵路站
建議 66M 大興 – 荃灣鐵路站
取消 66P 大興 – 荃灣鐵路站

66M 改行鳴琴路路後及合併66P後預計之載客情況

上午繁忙時間往市區		下午繁忙時間往屯門	
班次(分鐘)	最高載客率(時段)	班次(分鐘)	最高載客率(時段)
10-15	43% (0800-0900)	維持不變	

- 大興區及山景區各站登車之乘客可享受全日的特快路線(不經市中心)往屯門公路轉車站及荃灣，可節省約8分鐘之行程時間
- 結合資源服務大興及山景區一帶乘客令路線服務水平整體上升

60M 線遷移總站及屯門鐵路站後預計之載客情況

上午繁忙時間往市區		下午繁忙時間往屯門	
班次(分鐘)	最高載客率(時段)	班次(分鐘)	最高載客率(時段)
7/8	77% (0700-0800)	6/7	76% (1800-1900)

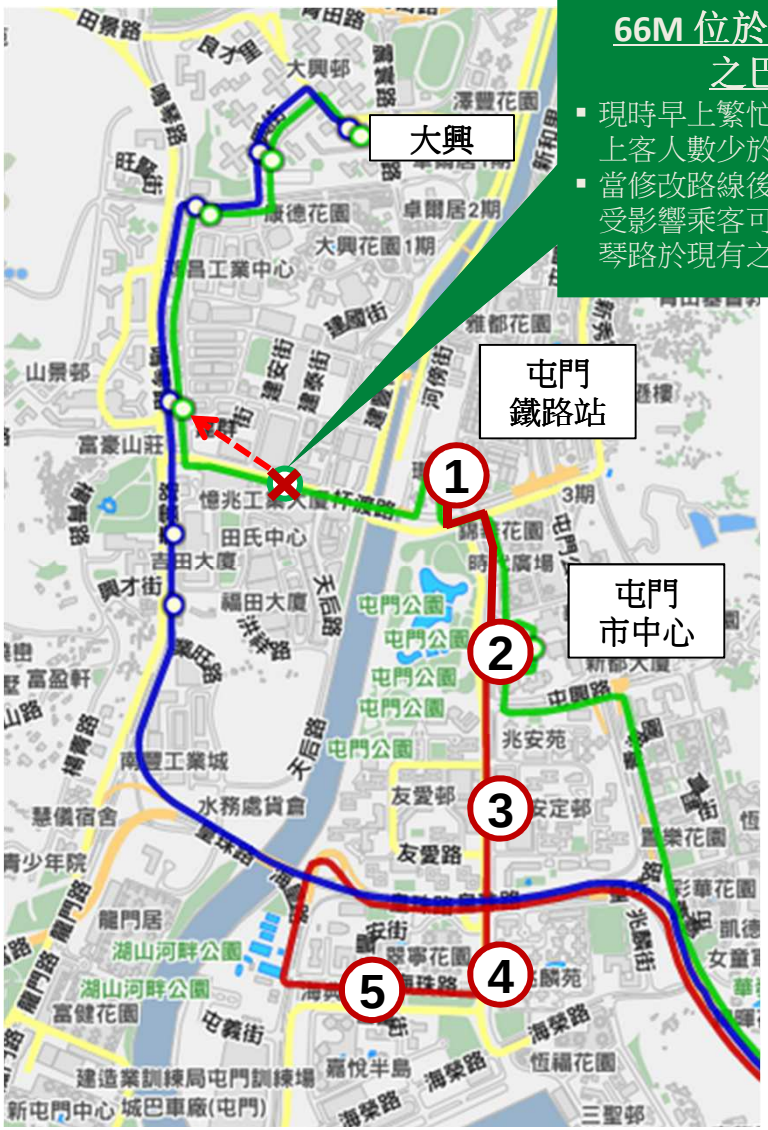
- 預計於早上最繁忙之一小時於屯門鐵路站少於100人登車
- 頻密之班次加上現有的 263 號線將加強屯門鐵路站與安定/友愛區之連接性
- 更多乘客受惠於班次頻密的接駁服務來往屯門公路轉車站
- 額外行車時間約3分鐘，對整體路線運作影響輕微

建議61X遷移總站至屯門市中心

- 配合60M 線遷移總站及屯門鐵路站及空間不足，建議本路線遷移總站至屯門市中心
- 現有於屯門鐵路站上落車之乘客日後可改乘 60M 於屯門市中心轉乘 61X 前往相關之目的地(最高一小時受影響人數少於 100 人)

第 60M 、66M 及 66P 號線重組建議

現有行車路線



66M 位於屯門消防局之巴士站

- 現時早上繁忙時間半小時最高上客人數少於**5人**
- 當修改路線後此站將會取消，受影響乘客可步行數 分鐘往鳴琴路於現有之巴士站乘搭 66M

建議 60M 屯門鐵路站 – 荃灣鐵路站
現時 66M 大興 – 荃灣鐵路站
現時 66P 大興 – 荃灣鐵路站
(繁忙時間特別服務)

60M線遷移總站至屯門鐵路站後之巴士站載客情況

巴士站	站名	現有66M線乘客將來安排	預計半小時最高上客人數	半小時最高載客率約*
1	屯門鐵路站總站	改乘 60M	約60	11%
2	屯門市中心總站	改乘 60M	約50	21%
3	屯門鄉事會路安定橋底	沒有影響	約150	53%
4	屯門鄉事會路兆麟苑	沒有影響	少於100	70%
5	海珠路翠寧花園對面	沒有影響	少於50	77%

*以半小時提供4班車計算

修訂後的60M 離開屯門時仍不逾八成載客量

第 58M 號線加強服務

- 現時第 58P 號線是下午繁忙時段運作之特別服務，與第 58M 號線嚴重重疊，不同的只是不停屯門市廣場、新墟及紅橋的巴士站；

- 建議精減58P 線的班次以配合58M/58P的整體客量，節省下來的班次將調配至58M號線以加強其下午繁忙時間班次

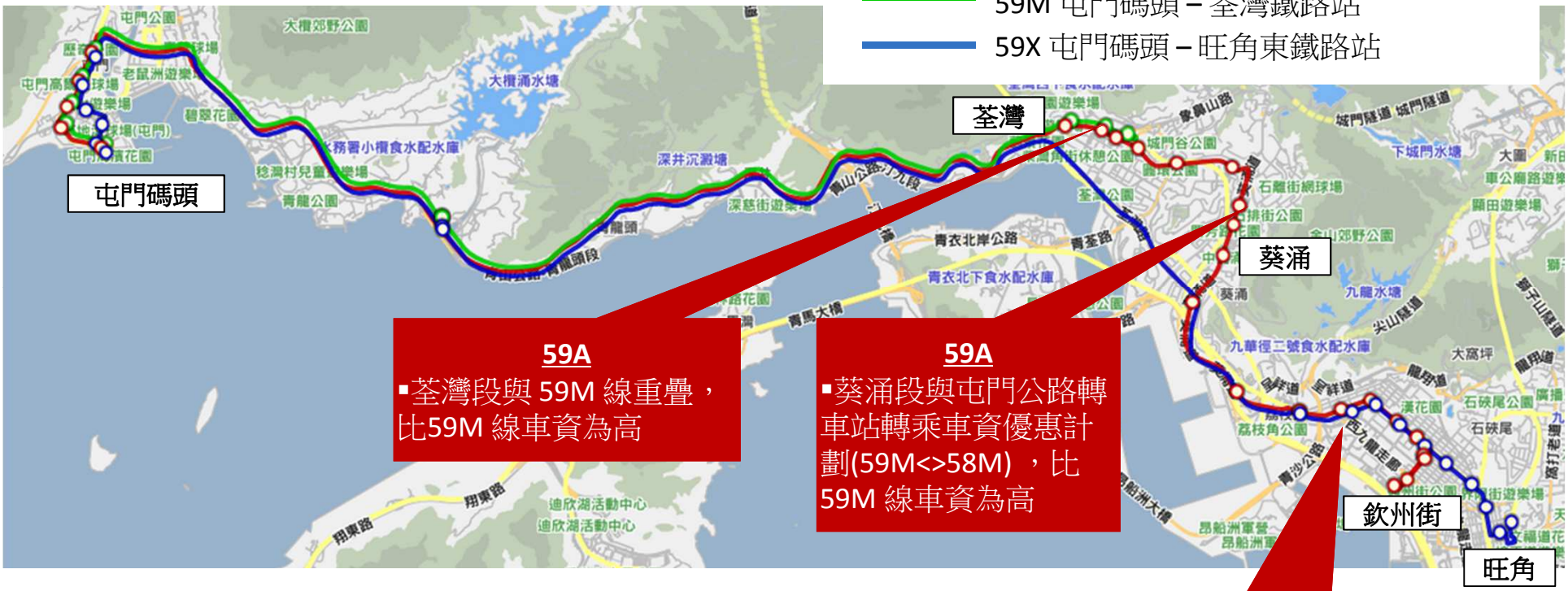
時段	58M 離開荃灣 載客率	58P 離開荃灣 載客率	58P 現時 班次	58P 建議 削減後 的班次	修改58P 後 58M 增加 班次
5:30 p.m.- 6:00 p.m.	88%	57%	2	0	+2
6:00 p.m.- 7:00 p.m.	81%	73%	4	4	0
7:00 p.m.- 8:00 p.m.	78%	77%	3	3	0
8:00 p.m.- 8:30 p.m.	79%	53%	2	0	+2
		總共班次	11	7	4

維持載客率較高時段
(晚上六時至八時)
的班次服務

- 受影響乘客可無需依賴特定時間開出的 58P，於葵涌區選乘 57M、58M、61M，並於轉車站以相同車資互相轉乘

第 59A 號線重組建議

59A 屯門碼頭 – 欽州街
59M 屯門碼頭 – 荃灣鐵路站
59X 屯門碼頭 – 旺角東鐵路站



59A
▪荃灣段與 59M 線重疊，比59M 線車資為高

59A
▪葵涌段與屯門公路轉車站轉乘車資優惠計劃(59M<>58M) ，比59M 線車資為高

59A
▪市區段與 59X 線重疊，比59X 線之行程時間長

現時59A線每小 時最高來往屯門與葵涌之間載客量分佈

往市區			往屯門		
上午 繁忙時間	非繁忙 時間	下午 繁忙時間	上午 繁忙時間	非繁忙 時間	下午 繁忙時間
59% (約420人)	7% (約29人)	3% (約21人)	7% (約34人)	10% (約50人)	26% (約160人)

於繁忙時間反方向及非繁忙班次之載客率偏低

第 59A 號線重組建議

59A 屯門碼頭 – 欽州街

建議 59A 屯門碼頭 – 葵涌道(葵芳邨)

荃灣、葵涌及市區內的行車路線

59A

- 建議改為平日繁忙時段提供單向定時班次服務及縮短行車路線至葵涌道(葵芳邨)，收費因而下調至$9.0

服務時間:	往葵涌		往屯門碼頭
服務時間 (星期一至五)	7:00 a.m.- 8:30 a.m.		5:30 p.m.- 7:30 p.m.
最繁忙時段班次*(分鐘)	6-8	維持班次	8-10

*實際班次按需求調節；星期六、日及公眾假期不設服務

- 該線來往屯門與荃灣及葵涌之乘客會受惠於下調的車資
- 增加 59M 與 234X 八達通轉乘優惠

新增八達通轉乘計劃
(維持屯門碼頭與深水埗之連接)

	第一程	第二程	優惠車資	總車資
往深水埗	59M ($8.0)	234X ($8.5)	第二程 減收$5.5	$11.0
往屯門	234X ($8.5)	59M ($8.0)	第二程 減收$5.5	$11.0

與現時59A線車資相同

第 59A 號線重組建議

- 現時第59A號線屯門來往市區的乘客中有51%可選乘其他直接路線

往九龍方向	其他路線/轉乘組合	其他路線/轉乘組合收費
屯門碼頭/蝴蝶/龍門居 往 荃灣	59M	$8
屯門碼頭/蝴蝶/龍門居 往 美孚/荔枝角/深水埗	59X 或 59M > 234X	$12.3 / $11.0

比59A車費便宜27%

使用59X會比59A行車時間節省15分鐘

- 其餘乘客可改乘第59M號轉乘第58M號往來葵涌區的目的地.

例如：

59M ➔ 58M

59M 由屯門碼頭出發
乘搭第59M
$8

+

58M ($9)往新葵興花園
於屯門公路轉車站登車
八達通轉乘優惠金額：$8
只需付: $1

=

第58M號總車費

總車費: $9

比59A車費便宜18%

- 回程時，乘客乘坐第58M號於轉車站轉乘59M/59X號返回屯門碼頭/蝴蝶/龍門居

比59A車費便宜16%

整合第 259B與259C號線的服務

259B 屯門碼頭 – 九龍鐵路站

259C 新屯門中心 – 尖沙咀

屯門區內的行車路線

市區內的行車路線

現時情況	259B	259C
服務時間	週一至五 早晚繁忙時間	週一至五 只限早上繁忙時間
班次	各三班	共四班

- 取消259C並視乎實際需求，與259B合併後提供四班服務
- 其餘車輛調配至其他路線以增強整區的服務水平

第 259E 號線建議服務取消

59M 屯門碼頭 – 荃灣鐵路站

259E 龍門居 往 荃灣鐵路站

(上午繁忙時間特別班次 – 13班)

時段	259E 離開屯門載客率
5:00 a.m.- 6:00 a.m.	13%
6:00 a.m.- 7:00 a.m.	26%
7:00 a.m.- 8:00 a.m.	36%
8:00 a.m.- 9:00 a.m.	49%

259E

- 與路線 59M 完全重疊
- 自屯門公路轉車站啟用以來，乘客之出行模式已經改變，他們可善用 59M 線來往屯門轉車站並轉乘其他路線前往市區不同目的地，無需依賴特定時間開出的 259E 線
- 建議取消路線，剩餘資源會調撥至屯門區內其他路線
- 部份資源可考慮開辦新路線第 259X 號

第 259E 號線服務取消

- 現時第 259E 號線於早上繁忙時間之最高載客率為 49%；除龍門居總站以外，此路線其餘走線均與第 59M 號線重疊，加上本線車資較其他來往荃灣區之路線為高，故載客量仍持續偏低
- 259E在繁忙時間在龍門居的最高載客率：49%
- 59M 繁忙時間(達至龍門居)最高載客率：73%
- 59M將會增加2輛車，並會安排早上特別班次在龍門居開出，以便龍門居的乘客登車

259X號線特快往觀塘碼頭 (調撥259C及259E 線部份資源)

259D 龍門居 – 油塘

259X 特別班次前往觀塘碼頭
(上午繁忙時間特別班次)

市區之行車路線

259X特快往觀塘碼頭

- 龍翔道、黃大仙及彩虹將不會停站
- 途經九龍灣商貿區及觀塘一段偉業街，方便乘客前往有關地區，節省下車後之步行時間或再轉駁期他交通工具
- 259D早上一班改經九龍灣商業區往觀塘碼頭
- 全程車費為 $17.7

重組後，巴士資源的安排

重組項目	車輛數目	改善項目	車輛數目
取消259E號線	6	新增259X的班次	1
取消259C號線	4	新增259B的班次	1
		259D早上一班改經九龍灣商業區往觀塘碼頭	1
		增強58X、59M、258D系列、259D、263、960系列及961系列	7
	10	10	

第63X號的重組方案

**回應市區地方人士之意見，有關路線往洪水橋方向會於每日早上7:00前及晚上10:00後由佐敦開出改經塘尾道及荔枝角道，沿途不停站(不經西九龍走廊)。有關安排會於落實改道後再作檢討。*

- 現時63X號路線(洪水橋(田心路)-佐敦(渡華路))行走屯門公路、 荃灣路、葵涌道、長沙灣道及彌敦道等。全程行車時間約72分鐘，全程車資$13.6。
- 建議於市區路段改經西九龍走廊，不經荔枝角、長沙灣、深水埗及近太子的一段彌敦道。
- 乘客的行程時間可節省約8-10分鐘，讓現時洪水橋及屯門區居民，透過轉車站轉乘，讓往來市區的乘客受惠。
- 原於來往荔枝角、長沙灣、深水埗及太子之乘客可改乘第68A 或 67M 號線於屯門公路轉車站轉乘第60X號往來上述目的地。
- 預料屯門區內與63X號路線相類似的路線會因其落實改道後會有客量變化，會密切留意相關路線的客量情況，考慮調撥資源以增強63X號路線服務
- 預計實施日期: 2014年3月尾

謝謝