

2013 - 2014 年度黃大仙區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013 -2014 年度黃大仙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 2013 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，我們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。

2013 - 2014 年度巴士路線發展計劃

3. 2013-2014 年度黃大仙區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、附件 1B、附件 1C 及附件 2，供各委員參閱。

4. 2013-2014 年度黃大仙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 至 14 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。為了令香港的可持續發展，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。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。

雖然香港的整體空氣質素過去持續改善，但路邊空氣質素卻因車輛排放的二氧化氮增加而惡化，空氣污染指數在路邊超標的日數，由2006年的57天增加至2012年的145天。世界衛生組織去年亦証實柴油車的排放會致癌。環境保護署因此會積極改善路邊空氣質素，致力減少商業柴油車、石油氣的士和小巴，以及專營巴士的排放。

專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在2011年排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該年全港車輛總排放量約20%和6%。在繁忙的交通幹道，專營巴士排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該路段車輛總排放量更可高達70%和40%。在旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道，經常有大量行人和居民在這些地方工作或來往。減少巴士排放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，包括減少長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的可能性，以及因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況。政府希望藉着重組巴士路線，盡量減少巴士排放以改善路邊空氣質素。

除了旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道外，黃大仙區亦有超過100條巴士路線服務該區居民。因此，為改善居民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，我們必須重組巴士路線，減少巴士排放。

雖然各區的巴士路線重組計劃均有所不同，因而個別地區所獲的環境效益亦可能有所分別，但如果所有地區都聯手進行巴士重組計劃，其累積環境效益定必可觀，亦有助改善空氣質素。居民的受惠不止於自己工作及居住的地區，當前往繁忙幹道時亦可受惠於這些地區的環境改善。

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 7-16 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，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 8 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。

減少服務

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. 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 2013 - 2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年三月

二零一三年巴士路線發展計劃
黃大仙區市區路線

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	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 第二季	1A	中秀茂坪 - 尖沙咀碼頭	5/6	5	25	0	26	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	3C	慈雲山(北) - 中港碼頭	9-12	9-12	12	0	12	0	0	0	往慈雲山方向班次不經多實街及歌和老街。同時，在早上繁忙時段增設行經彩虹道及太子道東往中港碼頭的特別班次。詳情請參閱附錄1。
2013年 第二季	5C	尖沙咀碼頭 - 慈雲山(中)	5/6	5/6	27	0	27	0	0	0	下午繁忙時段增設往慈雲山(中)的特別班次(第5P號線)，行經馬頭圍道、馬頭涌道、土瓜灣道及馬頭角道。此外，第 5C 號線往慈雲山方向於下午繁忙時間的班次調整至8分鐘一班。詳情請參閱附錄2。
2013年 第二季	5M	啓德 - 九龍灣(福淘街)(循環線)	-	8	0	0	0	4	0	4	為配合啓德發展區一帶將落成住宅的乘客需求，建議增設第5M號線。詳情請參閱附錄3。
2013年 第二季	14D	彩虹 - 油塘公共運輸交匯處	早上 三班	早上 四班	3	0	4	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛加開一班早上由油塘開往彩虹的班次。
2013年 第二季	15	平田 - 紅磡碼頭	10-12	9-12	15	0	16	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第三季	15A	平田 - 慈雲山(北)	17/18	20	8	0	7	0	-1	0	建議更改路線不經觀塘碼頭。詳情請參閱附錄4。
2013年 第二季	17	愛民 - 觀塘(裕民坊)	5-7	5-7	16	0	17	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	26	順天 - 尖沙咀東	6/7	6	17	0	18	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一三年巴士路線發展計劃
途經黃大仙區的新界區路線

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		
			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	80	美林 - 觀塘碼頭	5/6	5/6	28	0	28	0	0	0	建議將終點站由美林改為美田。詳情請參閱附錄5。
2013年 第二季	85C	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭廣場	早上 兩班	-	-	-	-	-	-	-	往馬鞍山方向的班次改經太子道東、觀塘繞道、大老山隧道(而不經彩虹道及鑽石山)。同時，取消特別班次第85C號線(星期一至六早上7時10分及7時40分由馬鞍山市中心往紅磡碼頭廣場)，並增加第85X號線的班次。詳情請參閱附錄6。
	85X	馬鞍山市中心 - 紅磡碼頭廣場	14	12	15	0	15	0	0	0	
2013年 第二季	268C	朗屏鐵路站 - 觀塘碼頭	5/6	5	21	0	22	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	268C	朗屏鐵路站 - 觀塘碼頭	5	5	22	0	23	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	292P	西貢 - 觀塘(裕民坊)	早上 一班	-	1	0	1	0	0	0	因應乘客量偏低，取消星期六的服務。詳情請參閱附錄7。
2013年 第三季	297	坑口(北) - 紅磡碼頭	10	10	10	0	10	0	0	0	於晚上8時後往觀塘方向服務改經觀塘道而不經九龍灣商業區。詳情請參閱附錄8。
2013年 第三季	796C	將軍澳站公共交通交匯處 - 深水埗(東京街)	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	終點站由將軍澳站公共交通交匯處-深水埗(東京街)改為清水灣半島-蘇屋。詳情請參閱附錄9。
2013年 第三季	796X	日出康城 - 尖沙咀東(康宏廣場)	8-20	8-20	14	0	15	0	1	0	視乎乘客需求及資源調配，改善班次。
2013年 第三季	-	坑口(北) - 荃灣(如心廣場)	-	30	-	-	-	-	-	-	因應取消第692號線，增設來往將軍澳與荃灣的新巴士路線。詳情請參閱附錄10。

二零一三年巴士路線發展計劃
黃大仙區過海路線

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		
			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	101	觀塘(裕民坊) - 堅尼地城	3-6	4-6 及 兩班特 快班次	45	0	45	0	0	0	由過海隧巴第101號線(堅尼地城 - 觀塘(裕民坊))調配資源，在早上及下午繁忙時段分別開辦兩班特別班次由堅尼地城 往 觀塘，經四號幹線、紅隧、東九龍走廊及九龍灣商貿區、路線編號為第101X號線。詳情請參閱附錄11。
2013年 第三季	106	黃大仙 - 小西灣(藍灣半島)	-	下午兩 班特別 班次	31	0	31	0	0	0	於下午繁忙時段增設兩班前往小西灣(藍灣半島)方向的班次(第106P號)，行經維園道及渣華道及時東區走廊。同時，早上繁忙時段由黃大仙往太古(康怡廣場)特別班次更改編號為第106A號。詳情請參閱附錄12。
2013年 第三季	106	黃大仙 - 小西灣(藍灣半島)	4-10	4-10	31	0	32	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	107	九龍灣 - 華貴	4-11	4-11	23	0	24	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第二季	111	坪石 - 中環(港澳碼頭)	3-5	3-5	34	0	35	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2013年 第三季	116	慈雲山(中) - 鰂魚涌	3-8	4-8	32	0	30	0	-2	0	因應開辦過海隧巴早上特別班次第302A號（慈雲山(北) 往 北角(健康邨)），過海隧巴第116號早上繁忙時段調整班次。
2013年 第三季	116	慈雲山(中) - 鰂魚涌	4-8	4-8	30	0	31	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一三年巴士路線發展計劃
黃大仙區過海路線

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		
			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	302	慈雲山(北) 往 上環	5班	5班 及 兩班特 快班次	5	0	7	0	2	0	1. 由過海隧巴第116號線(慈雲山(中) - 鰂魚涌)調配資源，於星期一至星期五（公眾假期除外），新增兩班早上特別班次第302A號線(慈雲山(北) 往 北角(英皇道近健康中街))，途經富山、彩虹、太子道、東區海底隧道、太安街、英皇道，全程收費為港幣\$11.0。 2. 星期六早上班次由現時四班減少至兩班。 詳請參閱附錄13。
2013年 第三季	606/ 606A	小西灣(藍灣半島) - 彩雲	13-20	20	9	1	8	0	-1	-1	因應開設606X號線，早上繁忙時段路線時縮短至耀東邨至彩雲，基本班次20分鐘。詳情請參閱附錄14。
2013年 第三季	606X	小西灣(藍灣半島) - 九龍灣	-	20	0	0	5	1	5	1	早上繁忙時段開設新路線行經柴灣道、筲箕灣巴士總站、東區走廊、東隧、觀塘道、牛頭角道及常怡道。基本班次為20分鐘。其中兩個班次伸延至由啓業開出。詳情請參閱附錄14。
2013年 第三季	606P	彩雲 往 小西灣(藍灣半島)	早上 兩班	-	2	0	0	0	-2	0	因應第606X號線開設由啓業開出的特別班次而取消服務。

二零一四年巴士路線發展計劃 黃大仙市區路線

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	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 第二季	1A	中秀茂坪 - 尖沙咀碼頭	5	4/5	26	0	27	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
2014年 第二季	2A	樂華 - 美孚	7/8	7	18	0	19	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

九巴服務調整建議 – 第 3C 號線新增特別班次及更改行車路線

第 3C 號線現時的服務詳情

路線	3C
終點站	慈雲山(北) — 中港碼頭
繁忙時間班次	9 – 12 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	慈雲山(北)開：早上5時30分至晚上11時50分 中港碼頭開：早上6時15分至晚上12時35分
乘客使用量	- 最繁忙一小時的載客率約 57% - 非繁忙時段的平均載客率約 30%
車輛數目	12 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第 3C 號線的行車路線迂迴，車程長達 65 分鐘，而且途經多個交通繁忙的路段，容易受到交通阻塞影響而導致班次不穩。
- 建議於早上繁忙時段增設第 3C 號線的特別班次，由慈雲山(北)開出前往中港碼頭，行經彩虹道及太子道東，為乘客提供前往旺角至佐敦一帶的便捷巴士服務。
- 此外，由於第 3C 號線經常受到歌和老街一帶的交通擠塞影響而出現班次不穩的情況，加上有關路段的乘客量一直偏低，建議第3C號線往慈雲山方向的班次改道不經多實街、德雲道及歌和老街。
- 建議服務詳情如下：

路線	3C	3C 特別班次
終點站	慈雲山(北) — 中港碼頭	
繁忙時間班次	12 分鐘	早上7時40分及7時55分
單程收費	\$5.5	
車輛數目	12 部空調雙層巴士	
行車路線 (慈雲山(北)開)	現有行車路線維持不變	慈雲山道，惠華街，慈雲山(中)巴士站，惠華街，慈雲山道，蒲崗村道，彩虹道，太子道東，太子道西，彌敦道，佐敦道及廣東道

行車路線 (中港碼頭開)	廣東道，佐敦道，彌敦道，亞皆老街，新填地街，旺角道，西洋菜南街，亞皆老街，窩打老道，聯合道，竹園道，富美街，鳳舞街，天橋，支路，龍翔道，支路，蒲崗村道，慈雲山道，惠華街，雲華街及慈雲山道	不適用
-----------------	---	-----

建議的好處

- 第3C 號線特別班次改行彩虹道及太子道東，為乘客提供前往旺角/佐敦的快捷巴士服務。乘客由慈雲山前往旺角/佐敦一帶的時間將縮減5-10分鐘。
- 第 3C 號線往慈雲山方向班次改道避開繁忙時間歌和老街一帶的塞車情況，有助改善該路線的穩定性及整體服務水平。此外，整體行車時間亦可縮減5分鐘。

對乘客之影響

- 新增特別班次：
現時第 3C 號線，早上7時30分至8時正(受影響時段)，由慈雲山前往龍翔道至窩打老道之間的乘客（佔總客量約1%）及 由龍翔道至窩打老道之間前往中港碼頭方向的乘客（佔總客量約1%），可繼續乘搭第 3C 號線正常班次。
- 更改往慈雲山方向的行車路線：
現時於多實街及義德道上落的乘客（約43人，佔總客量0.9%），可以改乘第 2F 號線，或可步行約 300 米至窩打老道近九龍塘鐵路站或聯合道近金城道的巴士站乘搭第 3C 號線。

路線圖

請參閱附圖A

建議實施日期

二零一三年第二季

九巴服務調整建議 – 第 5C 號線新增特別班次

第 5C 號線現時的服務詳情

路線	5C
終點站	慈雲山(中) — 尖沙咀碼頭
繁忙時間班次	5 / 6 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	慈雲山(中)開：早上5時30分至晚上11時40分 尖沙咀碼頭開：早上6時20分至晚上12時30分
乘客使用量	- 最繁忙一小時的載客率約 73 % - 非繁忙時段的平均載客率約 38 %
車輛數目	27 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第 5C 號線的行車路線迂迴，車程超過 60 分鐘，而且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。
- 建議下午繁忙時段增設特別班次(第 5P 號線)，由尖沙咀碼頭開出往慈雲山(中)，行經馬頭圍道、馬頭涌道、土瓜灣道及馬頭角道，為乘客提供由尖沙咀前往慈雲山的快捷巴士服務。詳情如下：

路線	5P
終點站	尖沙咀碼頭 往 慈雲山(中)
服務時間	星期一至五下午 6 時至 8 時 每小時四班車
行車路線	梳士巴利道，漆咸道南，暢運道，康泰徑，康莊道，天橋，漆咸道北，馬頭圍道，馬頭涌道，太子道西，太子道東，彩虹道，蒲崗村道，慈雲山道，惠華街，雲華街，慈雲山道及惠華街。

- 同時，第 5C 號線往慈雲山方向於下午繁忙時間的班次將由5至9分鐘一班調整為8分鐘一班。

建議的好處

- 第 5P 號線特別班次避免於下午繁忙時間行駛交通嚴重擠塞的路段，為乘客提供由尖沙咀前往慈雲山的快捷巴士服務。乘客由尖沙咀前往慈雲山的時間將大幅縮減10- 15分鐘。有關安排亦有助改善該路線的整體穩定性。

對乘客之影響

- 現時第 5C 號線，下午繁忙時間(下午 6 時至 8 時) 由尖沙咀至紅磡/土瓜灣及由紅磡/土瓜灣前往慈雲山的乘客 (約1600人，佔總客量約13%)，他們可繼續乘搭第 5C 號線的正常班次或改乘第 3B 號線。

路線圖

請參閱附圖B

建議實施日期

二零一三年第二季

九巴服務建議 – 增設第 5M 號線

建議的背景

- 在 2012-2013 年度巴士路線發展計劃中，曾建議增設第 5M 號線來往啓德新發展區及坪石。

建議的內容

- 因應路面建設及配合啓晴邨及德朗邨的入伙時間，建議服務詳情調整如下：

路線	5M
終點站	啓德 - 九龍灣(福淘街) (循環線)
繁忙時間班次	8 分鐘
單程收費	\$3.7
行車路線	承啓道，天橋，太子道東，觀塘道，福淘街，牛頭角道，啓祥道，宏光道，啓華街，啓成街及承啓道
巴士站位置	1) 啓德 - 承啓道 (近德朗邨) 2) 啓德 - 承啓道 (近啓晴邨) 3) 坪石邨 - 太子道東近彩虹交匯處 4) 觀塘道九龍灣鐵路站對面 5) 牛頭角道西行淘大花園對面 6) 啓德 - 承啓道 (近德朗邨)
車輛數目	4 輛空調單層巴士

建議的好處

- 新的建議可以更有效運用資源，方便啓晴邨及德朗邨的乘客更快捷地來往坪石、彩虹鐵路站及九龍灣鐵路站。

路線圖

請參閱附圖C

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務調整建議 – 第 15A 號線改道

第 15A 號線現時服務詳情

路線	15A
終點站	平田—慈雲山(北)
繁忙時段班次	17 / 18 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	平田開: 早上 5 時 50 分 至 晚上 12 時 05 分 慈雲山(北)開: 早上 5 時 50 分 至 晚上 12 時 15 分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率:60 % 非繁忙時段的平均載客率:18 %
車輛數目	8 輛空調雙層巴士

建議的內容

- 由於第15A 號線乘客量持續偏低，為善用資源，建議更改第15A 號線的行車路線，不經觀塘碼頭及介乎開源道及勵業街的一段偉業街。同時，第15A號線將以7 輛空調雙層巴士行走，繁忙時間班次調整至20 分鐘一班。
- 建議服務詳情如下:

路線	15A
終點站	平田—慈雲山(北)
行車路線	<u>往 慈雲山(北):</u> 安田街，平田街，安田街，藍田(北)巴士總站，德田街，啓田道，鯉魚門道，觀塘道，勵業街，海濱道，宏照道，宏光道，啓祥道，偉業街，觀塘道，龍翔道，斧山道，彩虹道，蒲崗村道，鳳德道，沙田坳道，鳴鳳街，雙鳳街，雲華街及慈雲山道 <u>往 平田:</u> 慈雲山道，毓華街，雲華街，崇華街，雙鳳街，鳳德道，蒲崗村道，彩虹道，彩虹邨通道，太子道東，觀塘道，偉業街，啓祥道，宏照道，啓禮道，宏光道，宏照道，常悅道，宏光道，啓福道，偉業街，勵業街，觀塘道，鯉魚門道，藍田公共交通交匯處，鯉魚門道，啓田道，德田街及安田街
繁忙時段班次	20 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	平田開:早上 5 時 50 分 至 晚上 12 時 05 分 慈雲山(北)開: 早上 5 時 50 分 至 晚上 12 時 15 分
車輛數目	7 輛空調雙層巴士

建議的好處

- 第15A 號線不經觀塘碼頭及偉業街，避免行走觀塘工業區內交通擠塞的路段，有助改善該路線的穩定性，為乘客提供更穩定的班次。
- 慈雲山、麗晶花園及啓業邨的乘客能夠更快捷地來往觀塘市中心及藍田。
- 改道後所省下的巴士資源將會投放到黃大仙及觀塘區內一些需求更殷切的巴士路線上。

對乘客之影響

第 15A 號線受影響的乘客	乘客人數	替代巴士站
觀塘碼頭/偉業街 <> 藍田(北)/啓田/鯉魚門道	約 297 人 (9%)	乘客可步行約 300 米前往觀塘道 新設的第 15A 號線巴士站
觀塘碼頭/偉業街 <> 九龍灣/麗晶/彩虹/慈雲山	約 660 人 (20%)	

路線圖

請參閱附圖 D

建議實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第80號線搬遷總站

第80號線現時的服務詳情

路線	80
終點站	美林—觀塘碼頭
繁忙時間班次	5/6分鐘
單程收費	\$7.1
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
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：82% 非繁忙時段乘客率：54%
車輛數目	28輛空調雙層巴士

建議的內容

- 隨著區內人口持續增加，九巴已實施路線改動，並計劃加強沙田區內路線的班次，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號線的車隊數目龐大，此總站已難再容納更多巴士使用。所以，建議80號線更改總站至美田邨，並改為以中途站形式停靠美林邨巴士總站。
- 建議詳情如下：

路線	80
起訖站	美田—觀塘碼頭
繁忙時段班次	5/6分鐘
單程收費	\$7.1
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
車輛數目	28輛空調雙層巴士

- 行車路線如下：
 - ✧ 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、現有行車路線。
 - ✧ 由觀塘碼頭往美田
現有行車路線、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。

建議的好處

- 因應美輝街落成，理順行車路線，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 E

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第85X號線更改行車路線

第85X號現時的服務詳情

路線	85X	85C (85X號線 早上特別班次)	85S (85X號線 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	\$8.2	\$8.2	\$8.2
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： 早上7時10分及7時40分	耀安開： 早上8時
乘客使用 量	- 最繁忙一小時內的乘客率：82% - 非繁忙時段乘客率：43%	- 平均每天約79名乘客 - 最繁忙一小時內的乘客率：30%	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

- 第85X號線自2011年改為全日服務後，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線，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。
- 第85C號線的載客率持續偏低，根據客量調查，兩個班次的載客率僅為三成。因此，建議重組路線，詳情如下：

路線	85X	85S (85X號線 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個班次
單程收費	\$8.2	\$8.2
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：

✧ 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。
- 加密第85X號線的班次

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	\$8.2
黃大仙／鑽石山→ 沙田／馬鞍山	279	82X 85M	\$5.3 \$7.5
九龍區內	48	3B	\$4.9
沙田／馬鞍山→黃大仙／橫頭磡	135	85X>74X/84M	\$8.2

路線圖

請參閱附圖F

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴調整服務建議 – 第292P號線

第 292P 號線現時的服務詳情

路線	292P
終點站	西貢 — 觀塘(裕民坊)
班次	早上繁忙時間一班
單程收費	\$7.5
服務時間	西貢開：星期一至星期六 早上7時30分
乘客使用量	星期六平均每天約 21 名乘客
車輛數目	1 部空調雙層巴士

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2013年1月份乘客數據顯示，第292P號線於星期六平均每班車的乘客只有約21人。為善用資源，現建議取消第292P號線於星期六的服務。

建議的好處

- 實施是項建議除可更有效運用現有資源外，亦可減輕載客率較低的巴士路線途經觀塘市中心所造成的交通負荷。

對乘客之影響

- 現時乘搭第292P號線的乘客，可選擇乘搭以下交通工具：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	合共收費
西貢/清水灣道	清水灣道至坪石	約5人 (25%)	九巴第92號線	\$6.5
西貢/清水灣道	九龍灣至觀塘	約16人 (75%)	專線小巴第1號線/ 公共小巴	\$8.0 – \$12.8

建議實施日期

二零一三年第二季

九巴服務調整建議 – 第297號線改道建議

第297號線現時的服務詳情

路線	297
終點站	坑口(北) — 紅磡碼頭
繁忙時間班次	10 分鐘
單程收費	\$9.5
服務時間	坑口(北)開： 早上 5 時 30 分 至 晚上 11 時 05 分 紅磡碼頭開： 早上 6 時 30 分 至 午夜12 時
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的內容

- 下午繁忙時間過後九龍灣工業區對巴士服務需求偏低。現時於晚上8時後，在九龍灣工業區一帶乘搭第297號線往坑口方向的乘客只有約100人(佔全線總乘客量之1.5%)。
- 為善用資源及配合乘客需求，現建議第297號線往坑口方向的班次於晚上8時後改為途經觀塘道，而不經九龍灣商業區。
- 建議行車路線如下：
華信街，紅鸞道，下通道，紅磡南道，紅菱街，暢通道，機利士路，蕪湖街，馬頭圍道，新柳街，漆咸道北，馬頭圍道，馬頭涌道，太子道西，太子道東，**觀塘道，鯉魚門道(不經偉業街，啓祥道，宏照道，常悅道，常怡道，宏照道及觀塘繞道)**，將軍澳道，將軍澳隧道，將軍澳隧道公路，天橋，寶順路，支路，寶康路，寶豐路，欣景路，寶琳北路，寶寧路，常寧路，重華路，培成路，常寧路，寶寧路。
- 往紅磡碼頭方向班次及其餘時間往坑口方向班次的行車路線不變。

建議的好處

- 改道後可縮減行車時間，乘客於晚上8時後乘搭第297號線由紅磡/土瓜灣前往將軍澳的時間可節省5分鐘。

對乘客之影響

- 由紅磡/土瓜灣前往將軍澳的乘客縮減行車時間(減少5分鐘)。
- 約1.5%(100 名)乘客可前往啓福道近九龍灣國際展貿中心的巴士站乘搭第98D號線前往將軍澳，車費維持不變，班次更頻密。

路線圖

請參閱附圖G

建議實施日期

二零一三年第三季

新巴服務重整建議 – 重整第 796C 號線服務

第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C
終點站	將軍澳站公共交通交匯處 – 深水埗 (東京街)
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	\$7.9
服務時間	由將軍澳站公共交通交匯處開出： 每日上午五時三十分至晚上十一時三十分 由深水埗(東京街)開出： 每日上午六時十五分至凌晨十二時十五分
上午繁忙時間 平均載客率	將軍澳公共交通交匯處開出：31% 深水埗(東京街)開出：10%
下午繁忙時間 平均載客率	將軍澳公共交通交匯處開出：26% 深水埗(東京街)開出：54%
車輛數目	10輛空調雙層巴士

建議的背景

- 自取道大南西街、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 號線在 2011 年 11 月投入服務後，令乘搭第 796C 號線往來海麗及青山道西的乘客量顯著下降，由蘇屋(長發街)往深水埗(東京街)方向及由深水埗(東京街)往蘇屋(長發街)之每小時最低載客率更低至分別為 0% 及 1.2%。
- 另一方面，市民在平日非繁忙時間需要往來清水灣半島及旺角/深水埗需透過轉乘方可抵達目的地。
- 此外，往來牛頭角及清水灣半島的第 796S 號線由於與港鐵服務及專線小巴第 109M 號線(清水灣半島-坑口)的服務大致重疊，第 796S 號線載客率長期均處於偏低水平。

建議的內容

- 因應第 796S 號線改為只來往將軍澳站與牛頭角站之間和改善往來清水灣半島及旺角/深水埗的巴士服務，現建議第 796C 號線在將軍澳的總站伸延至清水灣半島，第 796C 號線設於深水埗區的終點站亦會同時遷移至蘇屋。

- 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	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、唐賢街、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、彩明街、迴旋處、彩明街、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、白楊街、大埔道、元州街、東京街、保安道及長發街。 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、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、蓬萊路及蓬萊路		
全程收費	\$7.90		
服務時間	由清水灣半島開出： 每日上午五時三十分至晚上十一時三十分 由蘇屋開出： 每日上午六時十五分至凌晨十二時十五分		
班次	12-20 分鐘		
行車時間	70 分鐘	車輛數目	10 輛空調雙層巴士

建議的好處

- 市民全日均可享有便捷的巴士服務往返清水灣半島及旺角/深水埗一帶；來往旺角/深水埗及清水灣半島的車費較轉乘現有公共交通服務節省\$4.0。
- 透過擴展服務予清水灣半島之居民及減少行駛低載客率之路段，第 796C 號線之資源能更有效運用。
- 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。

- 往來將軍澳及深水埗(東京街)之乘客可使用現時第 796C 號線與第 701/702 號線的八達通免費轉乘優惠。由於第 701 號線在深水埗(東京街)與旺角之間採用的路徑較第 796C 號線直接，預計由將軍澳往深水埗及深水埗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 11 分鐘及 6 分鐘，最高更可分別節省約 14 分鐘及 13 分鐘。

對乘客之影響

路線 796C

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
將軍澳至亞皆老街往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	127 (5.6%)	第 796C 號線> 第 701 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
彌敦道至大埔道往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	13 (0.6%)	第 796C 號線> 第 702 號線	\$4.6 (維持不變)
元州街至保安道往興華街西、深旺道及深水埗(東京街)之乘客	67 (3.0%)	第 702 號線	\$4.6 降低至\$3.7
興華街往深旺道、深水埗(東京街)之乘客	14(0.6%)	九巴第 36A 號線	\$5.5
興華街往興華街西之乘客	18(0.8%)	九巴第 6C 號線	\$4.9
深水埗(東京街)、深旺道上車往大埔道、太子、亞皆老街及將軍澳之乘客	138 (5.1%)	第 702 號線> 第 796C 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
青山道 (長沙灣)往將軍澳之乘客	133 (4.9%)	港鐵	\$8.9
青山道 (長沙灣)往深水埗、太子、旺角、亞皆老街及太子道東之乘客	50 (1.8%)	九巴第 2A 、6、 6D 號線	\$4.9/\$5.5
興華街西、深水埗(東京街)、深旺道上車往青山道 永隆街至寶血醫院之乘客	11 (0.4%)	第 702 號線	\$3.7
興華街西、深水埗(東京街)、深旺道上車往青山道汝洲街西至昌華街之乘客	10 (0.4%)	九巴第 36A 號線	\$5.5
興華街西往青山道(近荔枝角站)之乘客	1(0.1%)	小巴第 44A 號線	\$3.4 下調至\$3.3

路線圖

請參閱附圖 H

建議實施日期

二零一三年第三季

新增將軍澳至荃灣的巴士服務

建議的背景

- 現時，使用鐵路服務往返將軍澳至荃灣中間涉及多次轉線，乘客覺得頗為不便，區內有要求新增巴士服務來往將軍澳至荃灣。與此同時，由於隧巴第 692(坑口(北)-中環(交易廣場))及 692P 號線(調景嶺站-小西灣邨)的行車路線與港鐵服務大致重疊，加上乘搭港鐵往來將軍澳及中區比第 692 及 692P 號線較為快捷及方便，令隧巴第 692 及 692P 號線的乘客量持續處於偏低水平。全日平均載客率約為 22%，最低載客率更只有 3%，資源運用嚴重欠缺效益。

建議的內容

- 為更有效地運用現有巴士資源及進一步提高整體營運效益，現建議取消第 692 及 692P 號線，同時將減省的巴士資源改為投放在開辦一條全日巴士服務來往將軍澳至荃灣。擬新增將軍澳至荃灣的巴士服務的詳情如下：

起訖站	坑口(北) - 荃灣(如心廣場)
行車路線	坑口(北)往荃灣(如心廣場)： 坑口(北)巴士總站、寶寧路、常寧路、重華路、培成路、常寧路、寶寧路、寶順路、唐明街、寶康路、寶豐路、寶琳北路、寶琳路、秀茂坪道、順安道、利安道、新清水灣道、龍翔道、呈祥道、葵涌道、青山公路、大河道及如心廣場巴士總站。 荃灣(如心廣場)往坑口(北)： 如心廣場巴士總站、大河道、青山公路、葵涌道、呈祥道、龍翔道、新清水灣道、順清街、順景街、利安道、順安道、秀茂坪道、寶琳路、寶琳北路、寶豐路、寶康路、唐明街、寶順路、寶寧路、常寧路、重華路、培成路、常寧路、寶寧路及坑口(北)巴士總站。
繁忙時段班次	30 分鐘
服務時間	早上六時至晚上十一時

建議的好處

- 現有的巴士資源將撥作開辦一條全日巴士服務來往將軍澳至荃灣，擴大現時將軍澳區巴士的服務範圍，並同時提升營運效益，減低因為資源使用不當所引起的票價壓力。

- 取消第 692 及 692P 號線可減輕低載客率巴士在繁忙地區如中環、灣仔、銅鑼灣及北角等造成的不必要交通負荷，亦可改善路邊的空氣質素，配合環保。

路線圖

請參閱附圖 I

建議實施日期

二零一三年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 – 第 101 號線

第 101 號線現時的服務詳情

終點站	堅尼地城 – 觀塘（裕民坊）
上午繁忙時段班次	3-6 分鐘
下午繁忙時段班次	3-8 分鐘
全程車費	\$9.8
服務時間	由堅尼地城及觀塘開出： 每日上午五時三十分至凌晨零時三十分
上午繁忙時段 乘客使用率	由堅尼地城開出： 最高：55% 最低：25% 由觀塘開出： 最高：95% 最低：73%
下午繁忙時段 乘客使用率	由堅尼地城開出： 最高：82% 最低：63% 由觀塘開出： 最高：73% 最低：51%
車輛數目	27 輛空調雙層巴士（新巴 上午繁忙時段） 29 輛空調雙層巴士（新巴 下午繁忙時段） 18 輛空調雙層巴士（九巴）

建議的背景

- 現時第 101 號線由於受路面交通情況影響，在繁忙時段的行車時間可超過一個半小時。運輸署及巴士公司亦曾接獲增設往來西港島及東九龍的特快巴士服務的建議。此外，由於第 101 號線乘客主要集中在中環至九龍城路段，早上繁忙時段由堅尼地城開出的班次仍有剩餘的載客量。
- 另一方面，隨着九龍灣商貿區的發展，預計該區對過海隧道巴士服務的需求亦會因此而不斷上升。

建議的內容

- 因應來往西港島及東九龍特快巴士服務的需求，現建議由第 101 號線調配資源，開設第 101 號線特別班次，路線編號為第 101X 號線，於上午及下午繁忙時段，由堅尼地城開出經石塘咀，取道正街、林士

街天橋，不停中上環及灣仔，經紅磡海底隧道、東九龍走廊、啓德隧道往九龍灣商貿區、牛頭角及觀塘，詳情如下：

路線	101X
終點站	堅尼地城 往 觀塘（裕民坊）
行車路線	由堅尼地城開出： 經西寧街，域多利道，加多近街，吉席街，堅尼地城海旁，德輔道西，正街，干諾道西，東邊街，干諾道西天橋，林士街天橋，干諾道中，畢打街隧道，干諾道中，夏慤道，告士打道，紅磡海底隧道，康莊道，天橋，漆咸道北，東九龍走廊，啓德隧道，啓福道，常怡道，宏照道，啓祥道，牛頭角道，康寧道，物華街及輔仁街。
服務時間	由堅尼地城開出： 逢星期一至五（公眾假期除外） 上午及下午繁忙時間各開出兩班車（開出時間待定）
車費	全程收費\$ 11.0
行車時間	65分鐘
巴士數目	兩輛雙層空調巴士

- 因預料部分現時於繁忙時段由西區乘搭第 101 號線到海底隧道收費廣場及東九龍的乘客會被第 101X 號線所吸納，第 101X 號線的兩輛雙層空調巴士將由第 101 號線抽調，第 101 號線於繁忙時段由堅尼地城開出之服務將輕微調整，詳情如下：

	建議班次	現時 最高載客率	預計 最高載客率
上午繁忙時段	約每 4-6 分鐘一班	55%	69%
下午繁忙時段	約每 3-10 分鐘一班	82%	88%

建議的好處

- 新增設的第 101X 號線，令在繁忙時段由堅尼地城、西環，以至西營盤一帶往九龍灣、牛頭角及觀塘之路線變得更直接快捷，估計車程可節省約 20 分鐘，亦增設了由西區前往九龍灣商貿區的隧巴服務。
- 此外，有關建議不但可減輕繁忙路段如德輔道中、金鐘道及軒尼詩道等的交通負荷，亦可改善路邊空氣質素，配合環保。

路線圖

請參閱附圖 J

建議實施日期

二零一三年第三季

過海隧道巴士服務調整建議 – 第 106 號線

第 106 號線現時的服務詳情

路線	106
終點站	黃大仙 — 小西灣(藍灣半島)
繁忙時間班次	4 – 10 分鐘
單程收費	\$9.8
服務時間	早上5時40分至晚上12時正
乘客使用量	• 平均每天約 24,000 人 • 最繁忙一小時的載客率約 86% • 非繁忙時段的平均載客率約 47%
車輛數目	14 部空調雙層巴士 (九巴) 17 部空調雙層巴士 (新巴)

建議的內容

- 現時第106 號線路線迂迴，車程長達 85 分鐘，而且沿途經過多個交通繁忙路段，容易受到交通阻塞影響而導致班次不穩，路線吸引力不足。
- 現建議於下午繁忙時段增設兩班特別班次(第 106P 號線)，由黃大仙開出往小西灣(藍灣半島)，途經北角渣華道及東區走廊，而不經英皇道及筲箕灣道，為乘客提供由九龍區前往港島東的特快巴士服務。
- 建議特別班次的行車路線如下：
 - ✧ 東頭村道、沙田坳道、彩虹道、太子道東、太子道西、馬頭涌道、木廠街、土瓜灣道、馬頭圍道、蕪湖街、漆咸道北、康莊道、紅磡海底隧道、告士打道、維園道、歌頓道、電器道、渣華道、民康街、東區走廊、柴灣道、環翠路、柴灣道、小西灣道、富怡道及小西灣道。
- 為方便乘客識別，現時原有於星期一至五上午繁忙時間由黃大仙往太古(康怡廣場)的第 106P 號特別班次的路線編號將改為第 106A 號線。
- 此外，為配合乘客需求及改善班次，建議增加一部巴士行走第 106 號線。

建議的好處

- 新增的特別班次避免行駛交通嚴重擠塞的路段，為乘客提供一條由九龍前往港島東的快捷巴士服務。乘客由九龍前往小西灣的時間將大幅縮短 20 分鐘。

對乘客之影響

- 現時第 106 號線由九龍前往英皇道及筲箕灣道一帶的乘客可以繼續乘搭第 106 號線的正常班次，服務水平維持不變。

路線圖

請參閱附圖K

建議實施日期

二零一三年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 –第 302 號線

第 302 號線現時的服務詳情

路線	302
終點站	慈雲山(北) 往 上環
繁忙時段班次	平日早上繁忙時間：五班
單程車費	\$10.5
服務時間	星期一至五（公眾假期除外）： 慈雲山（北）開出： 上午七時二十五分至上午八時十分，共五班 星期六（公眾假期除外）： 慈雲山（北）開出： 上午七時二十五分至上午八時十分，共四班
車輛數量	4 輛空調雙層巴士（九巴） 1 輛空調雙層巴士（新巴）

建議的背景

- 近年鰂魚涌一帶商業迅速發展，由慈雲山、富山及彩虹一帶往該區的乘客需求預料會持續上升。但由於現時乘搭第 116 號線(慈雲山 (中) - 鰂魚涌 (祐民街)) 需途經新蒲崗、土瓜灣以及在繁忙時間受漆咸道北、康莊道及紅磡海底隧道的交通情況影響，引致第 116 號線在上午繁忙時間的車程可長達一個半小時。
- 另外，自五天工作實施以來，第 302 號線於星期六的客量持續偏低，平均載客率只有 29%左右。

建議的內容

- 基於上述原因，現建議由第 116 號線調配資源，開設第 302 號線特別班次，路線編號為第 302A 號線，逢星期一至五(公眾假期除外)，由慈雲山經東區海底隧道前往西灣河、太古、鰂魚涌及北角，詳情如下：

路線	302A
終點站	慈雲山(北) 往 北角(英皇道近健康中街)
路線	慈雲山道、惠華街、慈雲山 (中) 巴士總站、惠華街、慈雲山道、蒲崗村道、斧山道、斧山道天橋、彩虹道迴旋處、彩虹巴士通道、太子道東、觀塘道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、太安街、筲箕灣道、康山道、英皇道。

車費	全程：\$11.0 / 東區海底隧道後：\$5.7
服務時間	星期一至五 早上繁忙時間上午七時五十分及八時零五分 (公眾假期不設服務)
行車時間	55 分鐘
車輛數量	1 輛空調雙層巴士 (九巴) 1 輛空調雙層巴士 (新巴)

- 另一方面，建議第 302 號線逢星期六的班次由四班調整至兩班，由慈雲山(北)開出的時間為上午七時三十五分及七時五十五分。

建議的好處

- 建議的第 302A 號線 採用較為直接的行車路線連接慈雲山、斧山道及彩虹一帶及港島東，乘客可因而節省大約 30 分鐘的乘車時間。計劃實施後，慈雲山和斧山道一帶的過海隧道巴士服務範圍將進一步擴展至太古及西灣河，進一步完善網絡覆蓋。
- 調整星期六的班次除可更有效運用現有資源外，亦可減輕載客率較低的巴士路線途經市區所造成的交通負荷。

路線圖

請參閱附圖 L

建議實施日期

二零一三年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 -
城巴/九巴第 606, 606A, 606P 及新增 606X 號路線

第 606, 606A 及 606P 號路線現時的服務詳情

路線	606	606A	606P
終點站	小西灣(藍灣半島) - 彩雲	彩雲 → 小西灣(藍灣半島) [上午繁忙時間服務]	彩雲 → 小西灣(藍灣半島) [上午繁忙時間服務]
繁忙時段班次	13-20 分鐘	15-20 分鐘	共 2 班
單程車費	\$9.8		
服務時間	星期一至五： 小西灣開： 上午六時十五分至 下午八時正 彩雲開： 上午九時廿七分至 下午八時正 星期六： 小西灣開： 上午六時十五分至 下午八時正 彩雲開： 上午九時十六分至 下午八時正 星期日及公眾假期： 小西灣開： 上午六時三十分至 下午八時正 彩雲開： 上午九時十一分至 下午八時正	星期一至五： 彩雲開： 上午六時十五至 上午九時十分 星期六： 彩雲開： 上午六時十五至 上午九時正 星期日及公眾假期： 彩雲開： 上午六時三十分至 上午八時五十四分	星期一至六： 彩雲開： 上午七時三十五分 及 上午八時正
全日最高載客率	小西灣開：74% 彩雲開：67%	彩雲開：82%	彩雲開：82%
車輛數量	5 輛空調雙層巴士 及 1 輛空調單層巴士(城巴) 6 輛空調雙層巴士(九巴)		

建議的背景

- 第 606 號線在港島區的服務範圍覆蓋小西灣、柴灣、筲箕灣、西灣河、太古及鰂魚涌等多個地區，路線迂迴而行車時間長達 45 分鐘。本署及巴士公司多次接獲乘客意見要求檢討行車路線。
- 此外，本路線在坪石及彩雲一帶的使用率亦偏低，來往該區至柴灣/小西灣的乘客只佔全線乘客的4%左右，未能善用現有資源。

建議的內容

- 建議星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間重組第 606 號線以騰出資源開設來往柴灣、小西灣及東九龍的特快巴士服務，詳情如下：
 - ✧ 新增第 606X 號特快線往返小西灣(藍灣半島)及九龍灣(企業廣場)，經柴灣道、筲箕灣巴士總站、東區走廊、東區海底隧道、藍田、觀塘及牛頭角，不經西灣河、太古、鰂魚涌及北角。
 - ✧ 第 606X 號線其中兩班往小西灣(藍灣半島)的班次將伸延至由啓業邨開出，取代現時兩班在平日上午繁忙時間由啓業邨往小西灣(藍灣半島)的第 606P 號線。
 - ✧ 配合第 606X 號線的開辦，第 606 及 606A 早上繁忙時間縮短路程行走於耀東邨與彩雲之間，途經太古、西灣河、鰂魚涌及北角。
 - ✧ 配合第 606 及 606A 號線的總站遷移至耀東邨，城巴第 77 及 99 號線往筲箕灣方向的班次將於星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間取消途經耀東邨巴士總站的安排，以騰空有關總站予第 606 及 606A 號線使用。
 - ✧ 配合上述措施，本路線系列將增派兩部空調雙層巴士行走。
- 星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間後以及星期日及公眾假期全日，第 606 號線的服務維持不變。

第 606X、606 及 606A 號線早上繁忙時間服務詳情如下：

路線	606X
終點站	小西灣(藍灣半島) — 九龍灣(企業廣場)
行車路線	小西灣(藍灣半島) 往 九龍灣(企業廣場)：途經 小西灣道、富怡道、小西灣道、柴灣道、環翠道、柴灣道、筲箕灣道、愛秩序街、南安街、筲箕灣巴士總站、未命名路、南安里、東區走廊、東區海底隧道、鰂魚門道、觀塘道、協和街、同仁街、裕民坊、康寧道、牛頭角道、天橋、常怡道、宏照道、常悅道、宏冠道、臨樂街

	九龍灣(企業廣場)/**啓業邨 往 小西灣(藍灣半島): 途經 ** (啓業邨巴士總站、宏照道、常悅道、宏冠道、臨樂街、九龍灣(企業廣場)巴士總站) 常悅道、宏光道、啓福道、常怡道、天橋、牛頭角道、雅麗道、觀塘道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、南安里、南安街、筲箕灣巴士總站、未命名路、南安里、筲箕灣道、柴灣道、小西灣道、富怡道、小西灣道		
	**由啓業邨開出的兩班特別班次		
服務時間	由小西灣(藍灣半島)開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午六時十分至上午九時十分	由九龍灣(企業廣場)開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午六時三十分至上午八時五十分 (其中兩班將伸延至由啓業邨開出)	
班次	20 分鐘		
車費	\$11.00 (過東區海底隧道後 \$5.70)		
行車里數	14.6 公里	行車時間	52 分鐘
車輛數量	2輛空調雙層巴士 及 1輛空調單層巴士(城巴) 3輛空調雙層巴士(九巴)		

路線	606A	606 (早上繁忙時間以耀東邨為總站開出的班次)
終點站	彩雲 → 耀東邨	耀東邨 → 彩雲
行車路線	彩雲 往 耀東邨: 依現時第 606A 號線至耀興道， 以耀東邨巴士總站為終點站	耀東邨 往 彩雲: 由耀東邨巴士總站開出，依現時第 606 號線往彩雲
服務時間	由彩雲開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午六時十分至上午九時十分	由耀東邨開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午六時三十分至上午八時五十分
班次	20 分鐘	
車費	\$9.80 (過東區海底隧道後 \$5.70)	
行車里數	15.8 公里	16.1 公里
行車時間	70 分鐘	
車輛數量	4輛空調雙層巴士(城巴) 4輛空調雙層巴士(九巴)	

巴士轉乘優惠建議安排

- 現時於早上繁忙時間乘搭第 606 / 606A 號線往來小西灣/柴灣及彩虹/彩雲沿途各站的乘客在本方案實施後，可利用下列新增巴士轉乘優惠前往目的地：

由彩雲/彩盈 往 筲箕灣/柴灣/小西灣：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
第 606A 號線	耀東邨	\$9.8	第 106 號線	小西灣 (藍灣半島)	\$5.7	\$5.7	\$9.8	英皇道模範邨對面

由小西灣/柴灣/筲箕灣 往 彩虹/彩雲：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
第 106 號線	黃大仙	\$9.8	第 606 號線	彩雲	\$9.8	\$9.8	\$9.8	康山道康怡廣場(南)外

建議的好處

- 新增設的第 606X 號線於上午繁忙時間為小西灣、柴灣及筲箕灣往來藍田、觀塘及九龍灣的乘客提供了更快捷的東隧過海巴士服務，其行車時間僅約 52 分鐘，較第 606 / 606A 號線估計最多可節省約 15-20 分鐘，每日預計約有 465 名現有乘客能夠直接受惠。

對乘客之影響 [早上繁忙時段]

第 606 號線 (往九龍方向)

目的地	乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 太古至北角	11 (0.3%)	第 82 號線	更頻密的直達服務	\$9.8 減至 \$4.1
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 耀東邨	17 (0.4%)	第 82 號線 > 第 77/99 號線	巴士轉乘優惠	\$9.8 減至 \$4.1
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 東隧/藍田/觀塘/九龍灣	340 (8.6%)	(i) 第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
		(ii) 第 106 號線 > 第 606 號線	巴士轉乘優惠	\$9.8 (不變)
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 坪石及彩雲	48 (1.2%)	第 106 號線 > 第 606 號線	巴士轉乘優惠	\$9.8 (不變)

第 606A 號線 (往港島方向)

目的地	乘客數目 (佔全線乘客百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
彩雲/坪石/彩盈 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	60 (6.0%)	第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
牛頭角/觀塘/藍田 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	94 (9.0%)	(i) 第 606X 號 線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
		(ii) 第 606A 號 線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
北角至小西灣沿途上 落	38 (3.8%)	第 82 號線	更頻密的直 達服務	\$5.7 減至 \$4.1
東欣苑/東熹苑 往 柴灣(東區醫院後)/小 西灣	71 (7.0%)	於筲箕灣道乘 坐 第 82 號線	更頻密的直 達服務	\$5.7 減至 \$4.1
耀東邨/東欣苑/東熹 苑 往 筲箕灣/柴灣 (東區醫院前)	81 (8.0%)	專線小巴第 65 號線	直達服務	\$5.7 減至 \$3.9
耀東邨 往 柴灣(東區 醫院後)/小西灣	169 (17.0%)	第 77/99 號線 > 第 82 號線	巴士轉乘 優惠	\$5.7 減至 \$4.1

第 606P 號線 (往港島方向)

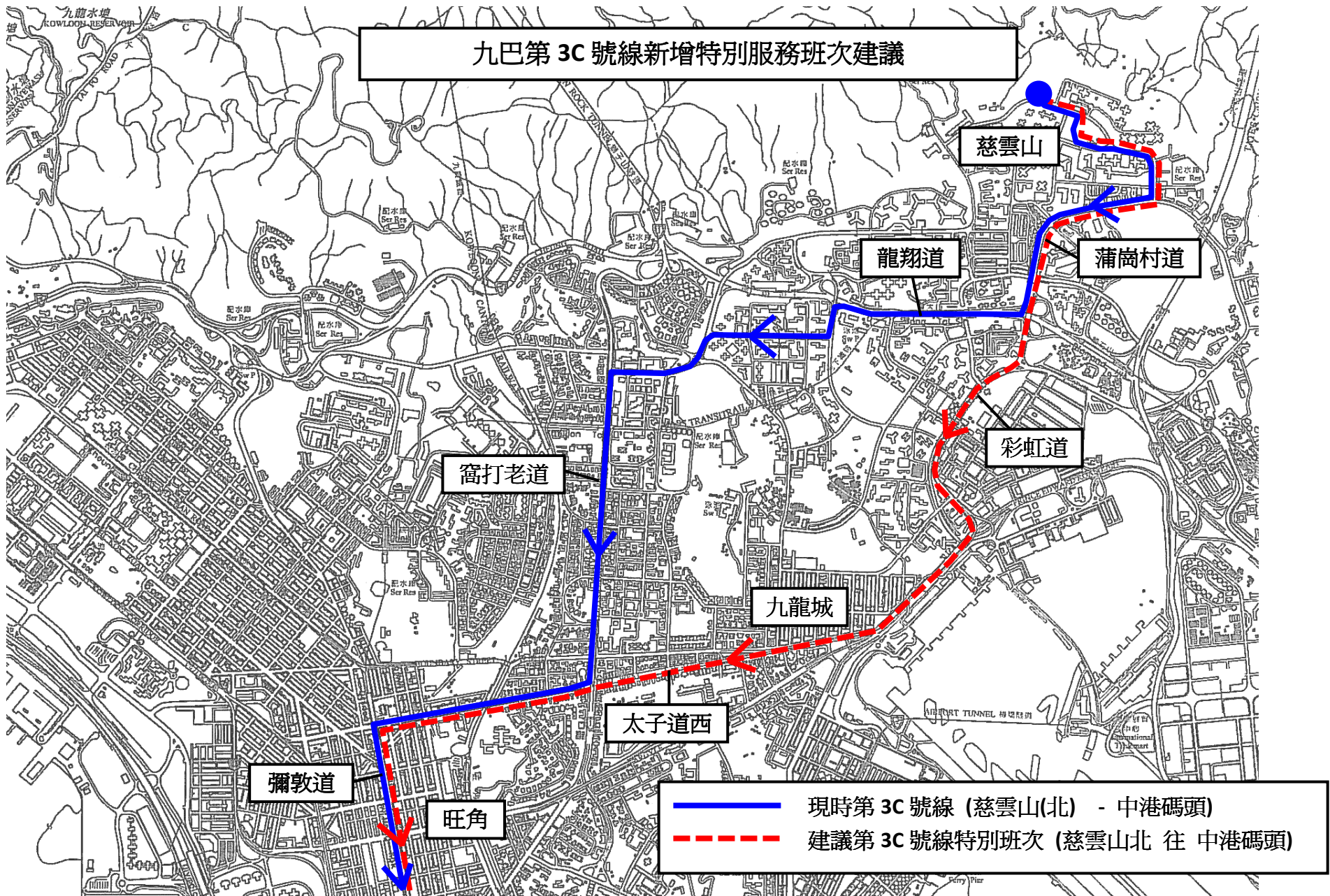
目的地	乘客數目 (佔全線乘客百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
彩雲至藍田 往 北角至太古	85 (47.2%)	第 606A 號線	直達服務	\$9.8 (不變)
彩雲/坪石/牛頭角巴士 總站 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	10 (5.8%)	第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
啓業 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	14 (7.8%)	第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
牛頭角/觀塘/藍田 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	17 (9.5%)	(i) 第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
		(ii) 第 606A 號 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
啓業 往 北角至太古	40 (22.4%)	於觀塘道(啓業邨 對面) 乘坐 第 606A 號線	直達服務	\$9.8 (不變)
北角至小西灣沿途上 落	13 (7.3%)	第 82 號線	更頻密的直 達服務	\$5.7 減至\$4.1

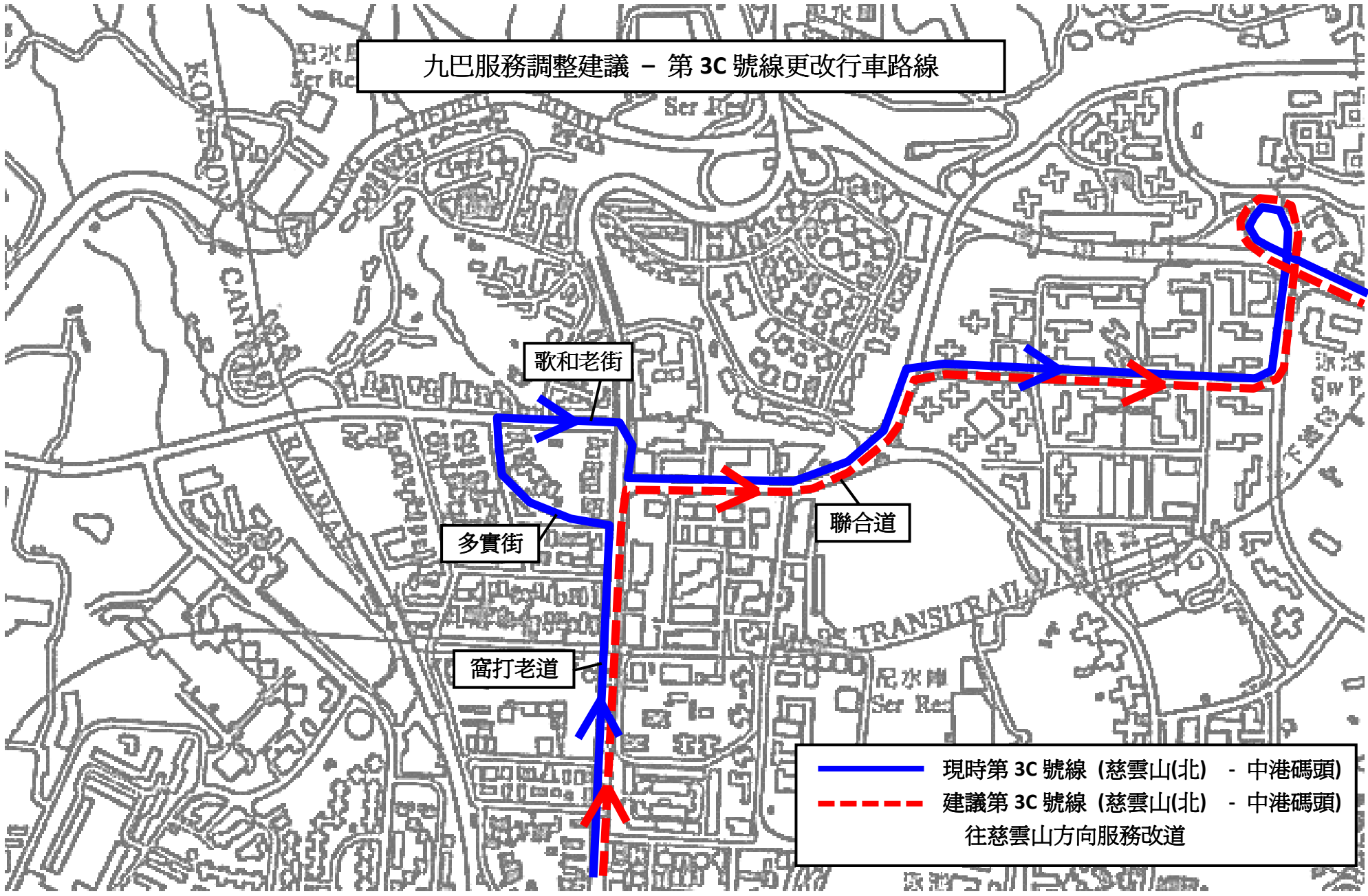
路線圖

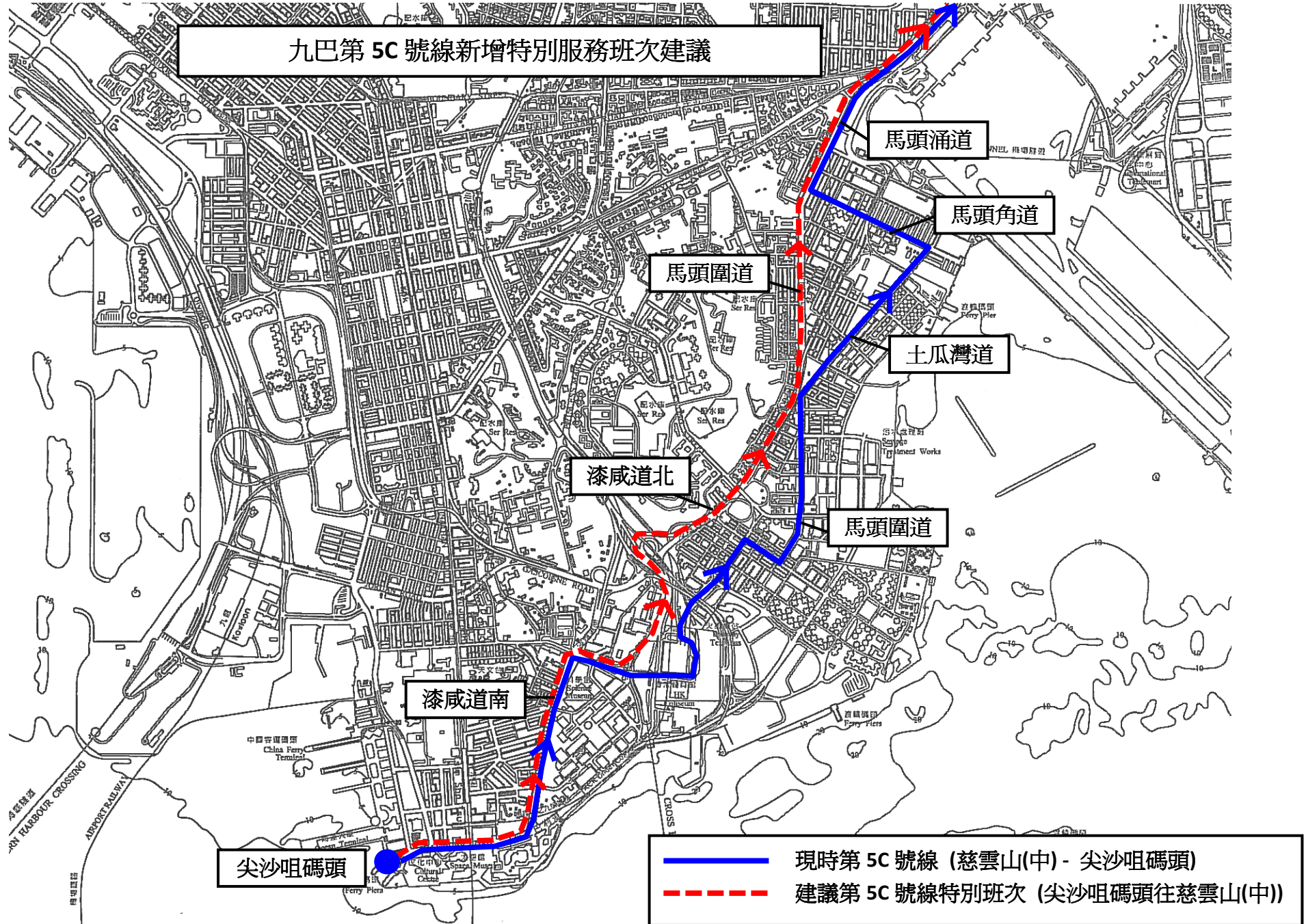
請參閱附圖 M

建議實施日期

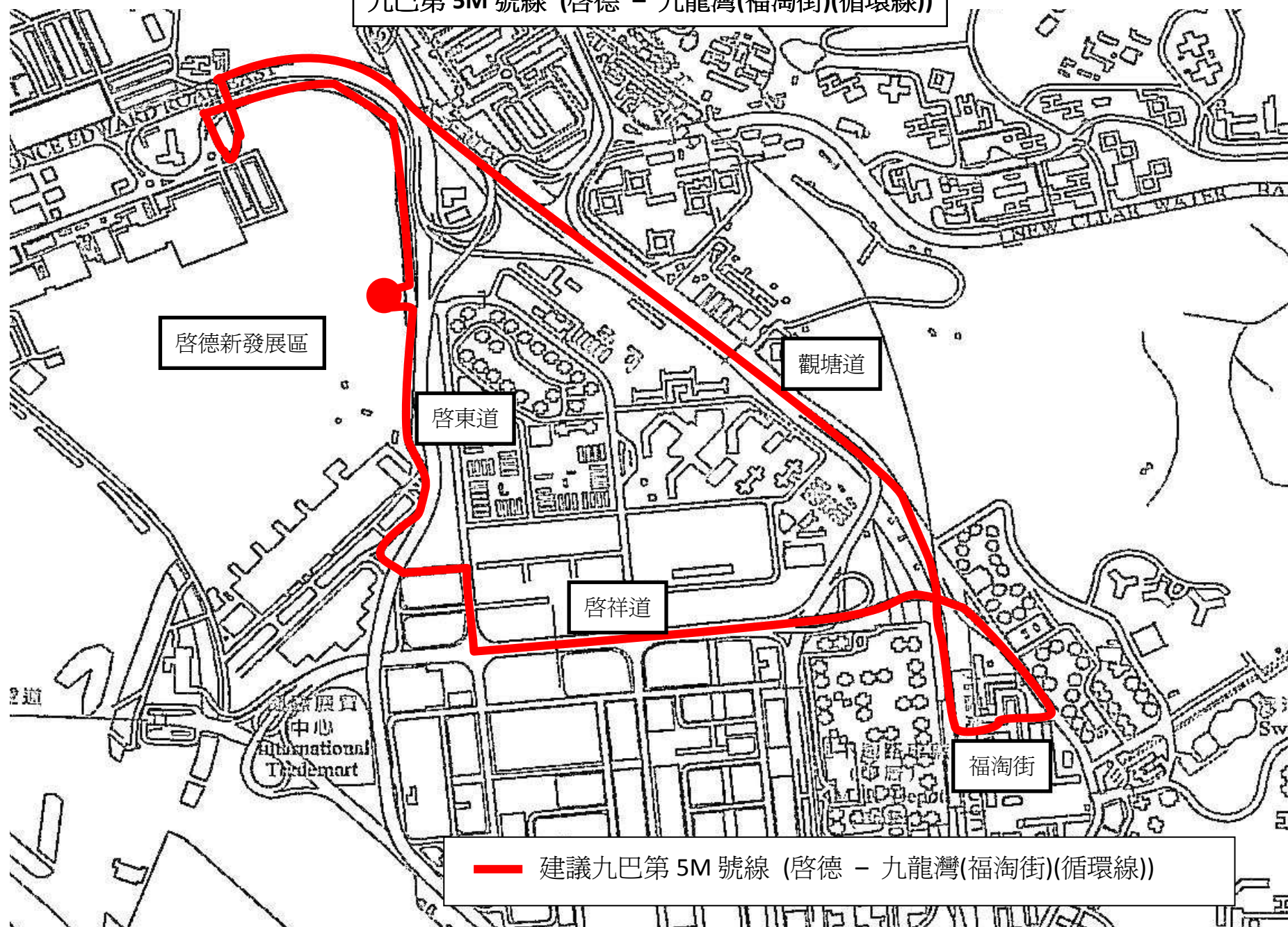
二零一三年第三季

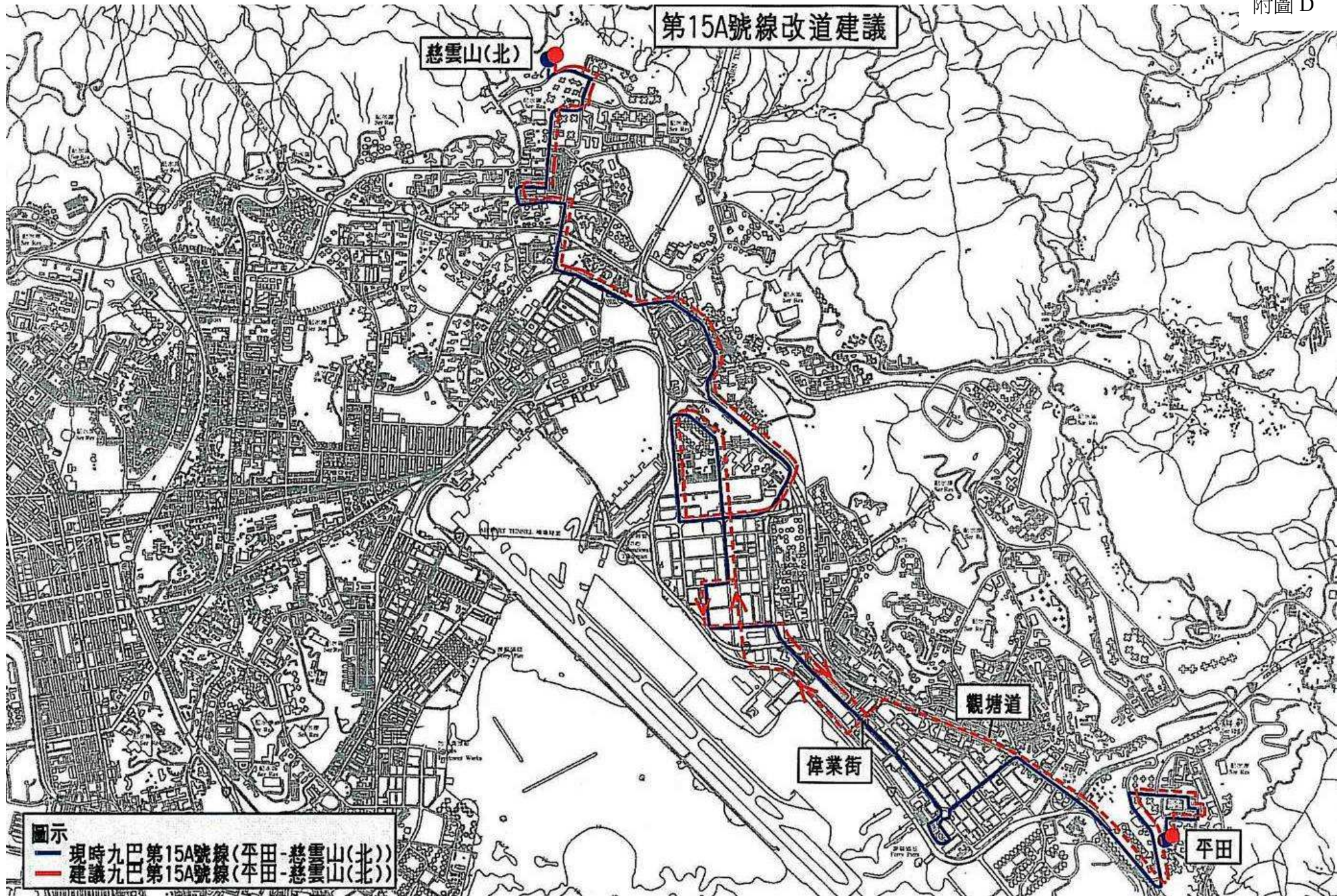




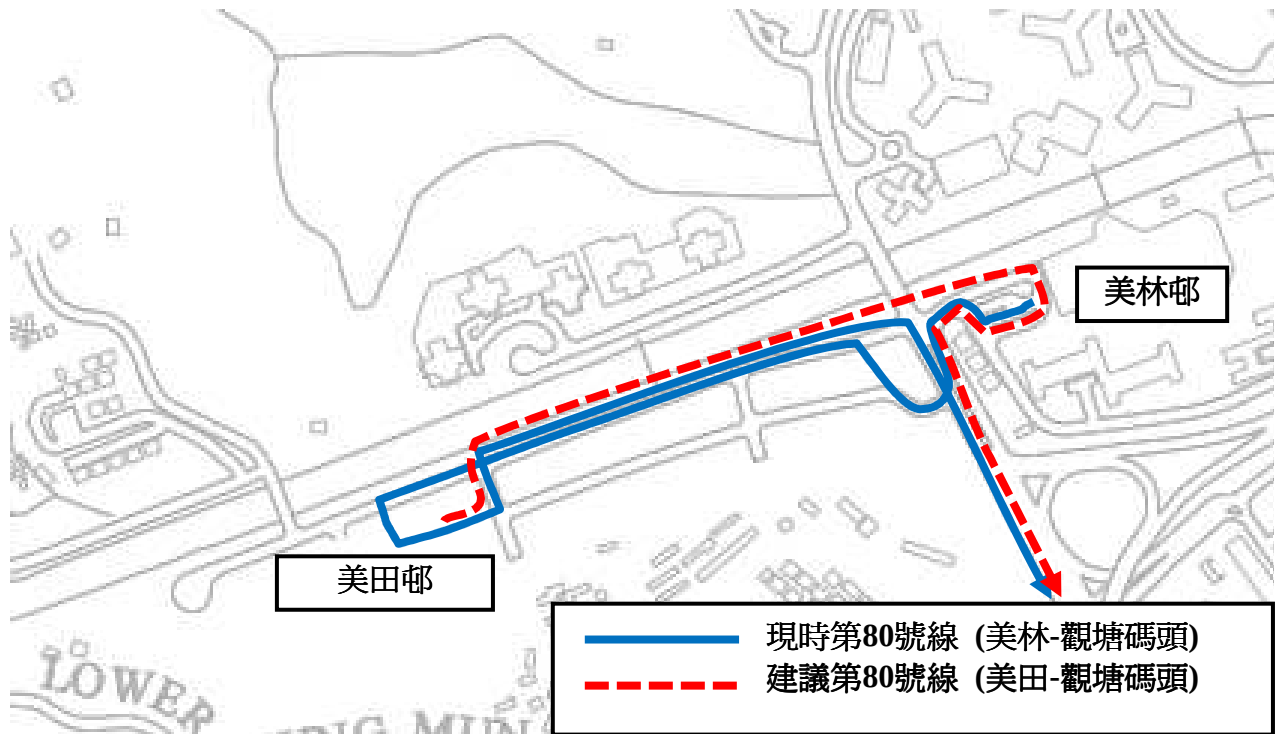


九巴第 5M 號線 (啓德 - 九龍灣(福淘街))(循環線)

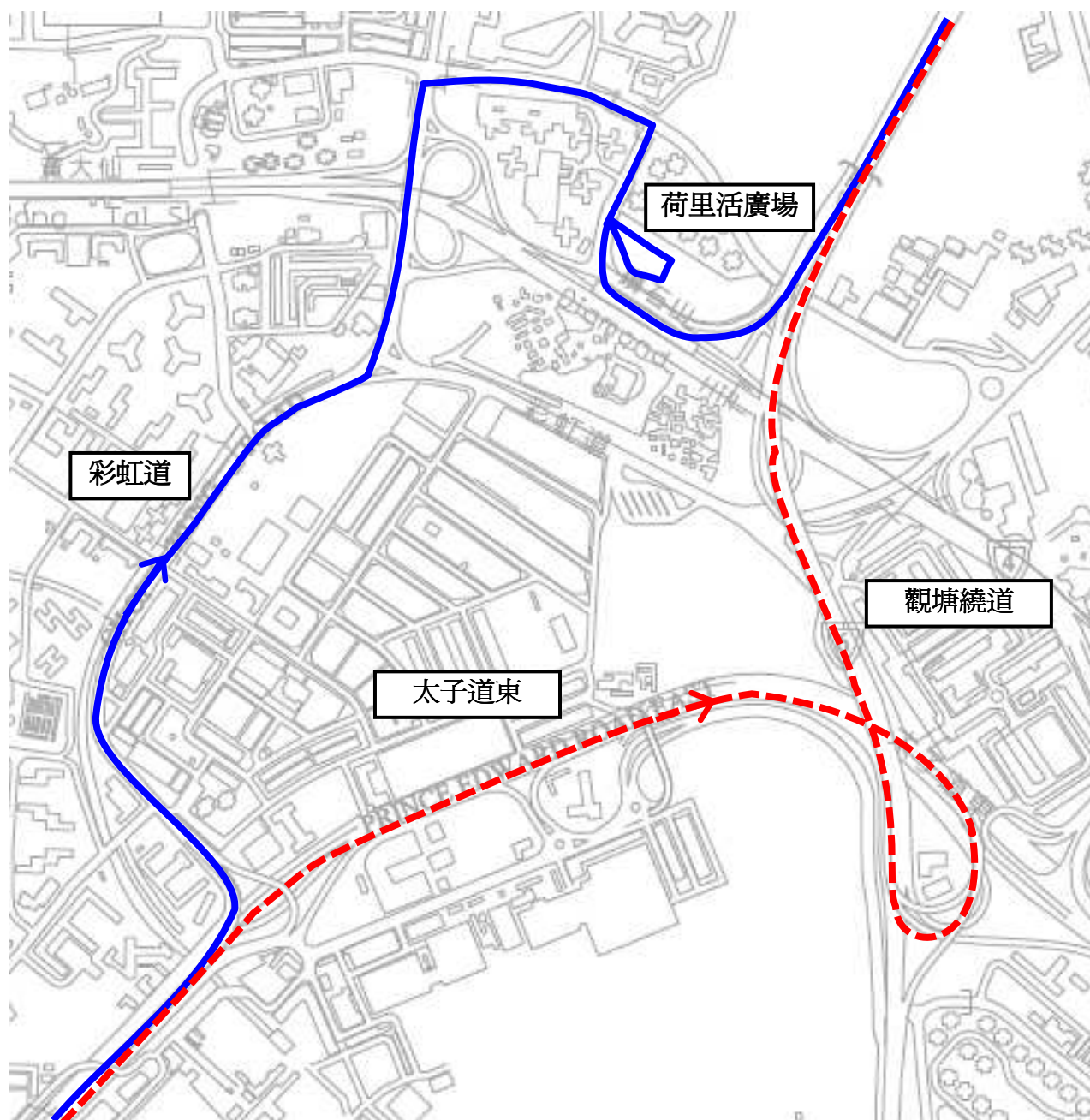




九巴服務重組建議 – 第80號線更改行車路線

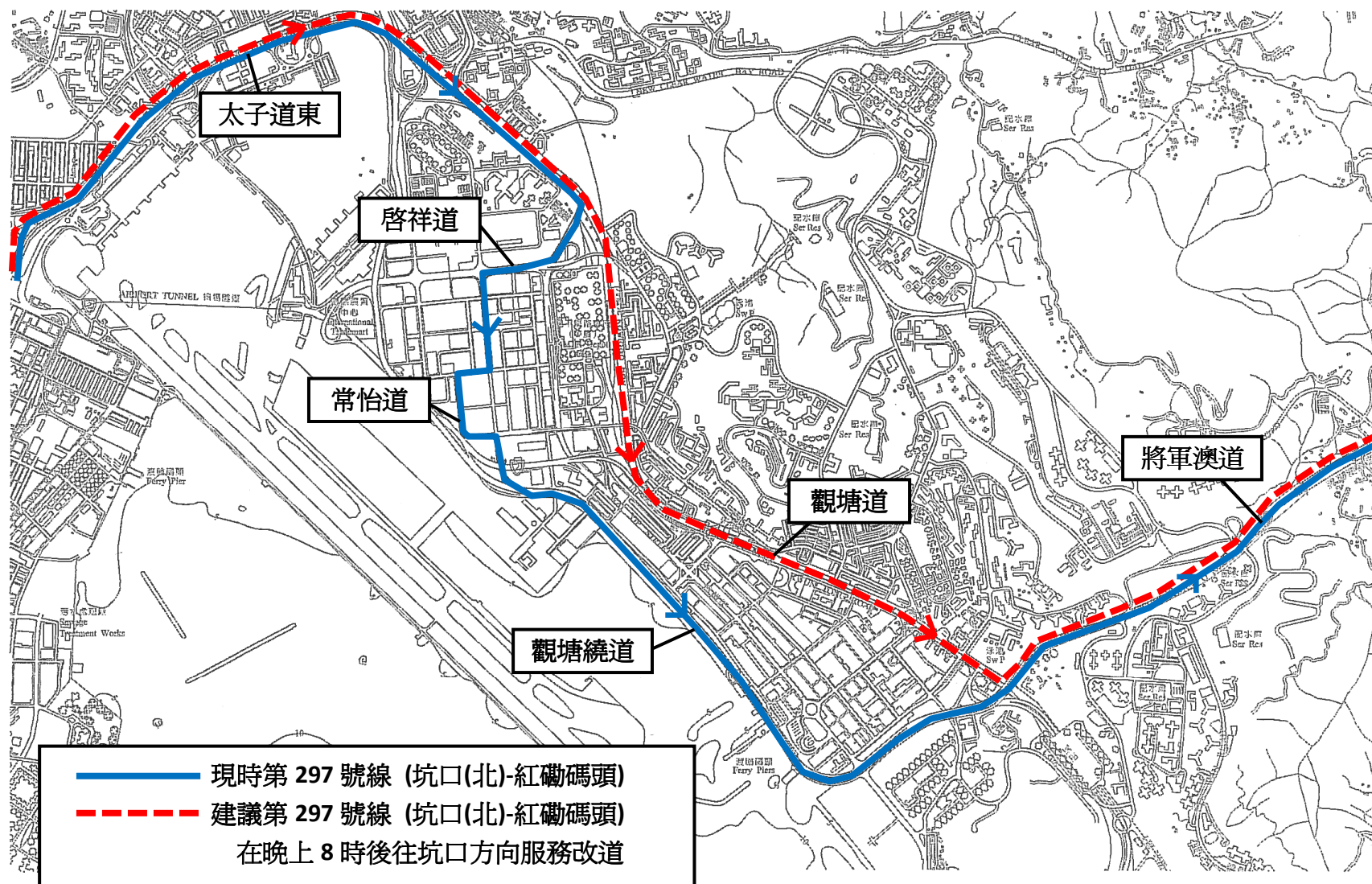


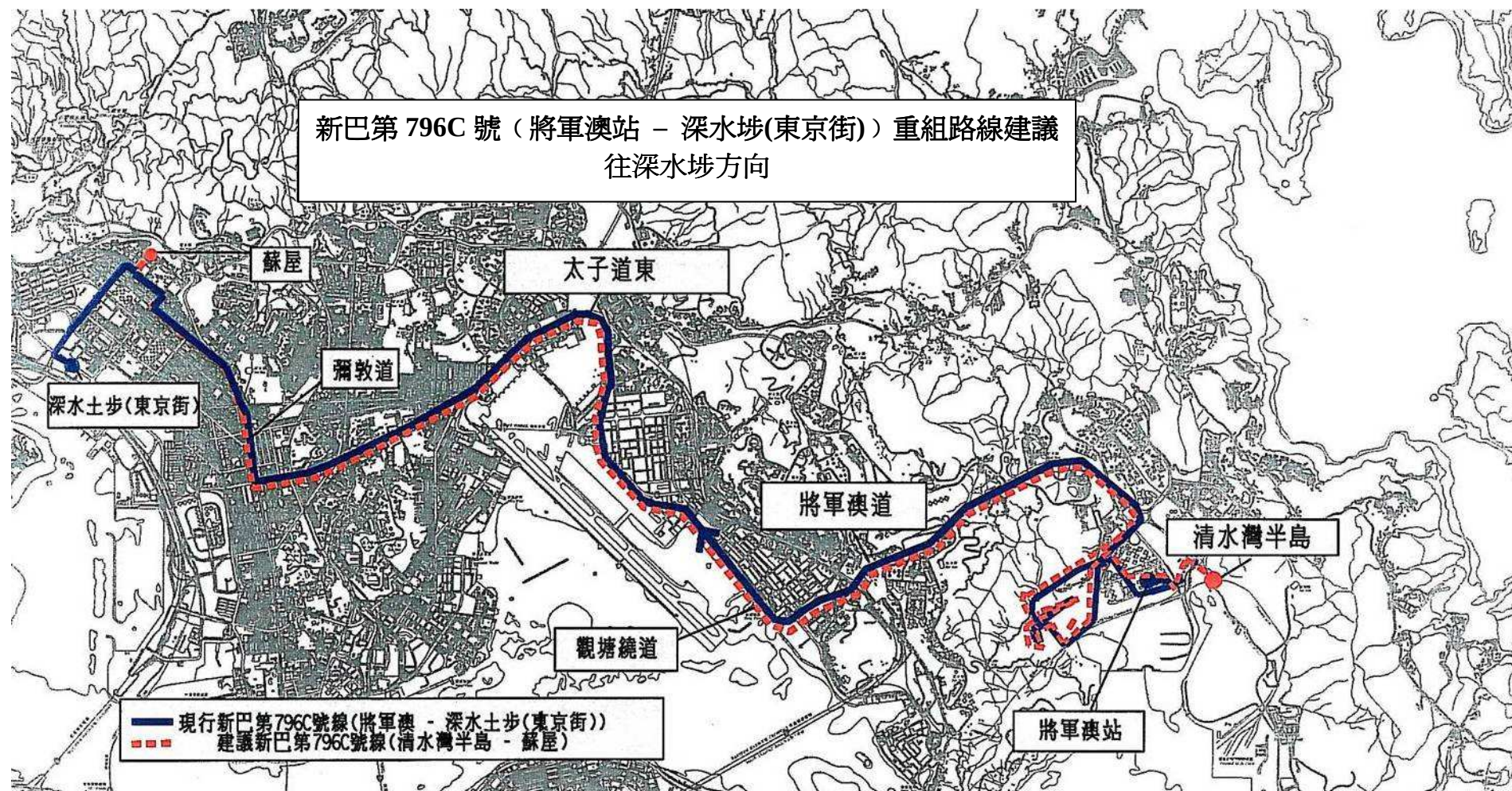
九巴服務重組建議 – 第85X號線更改行車路線

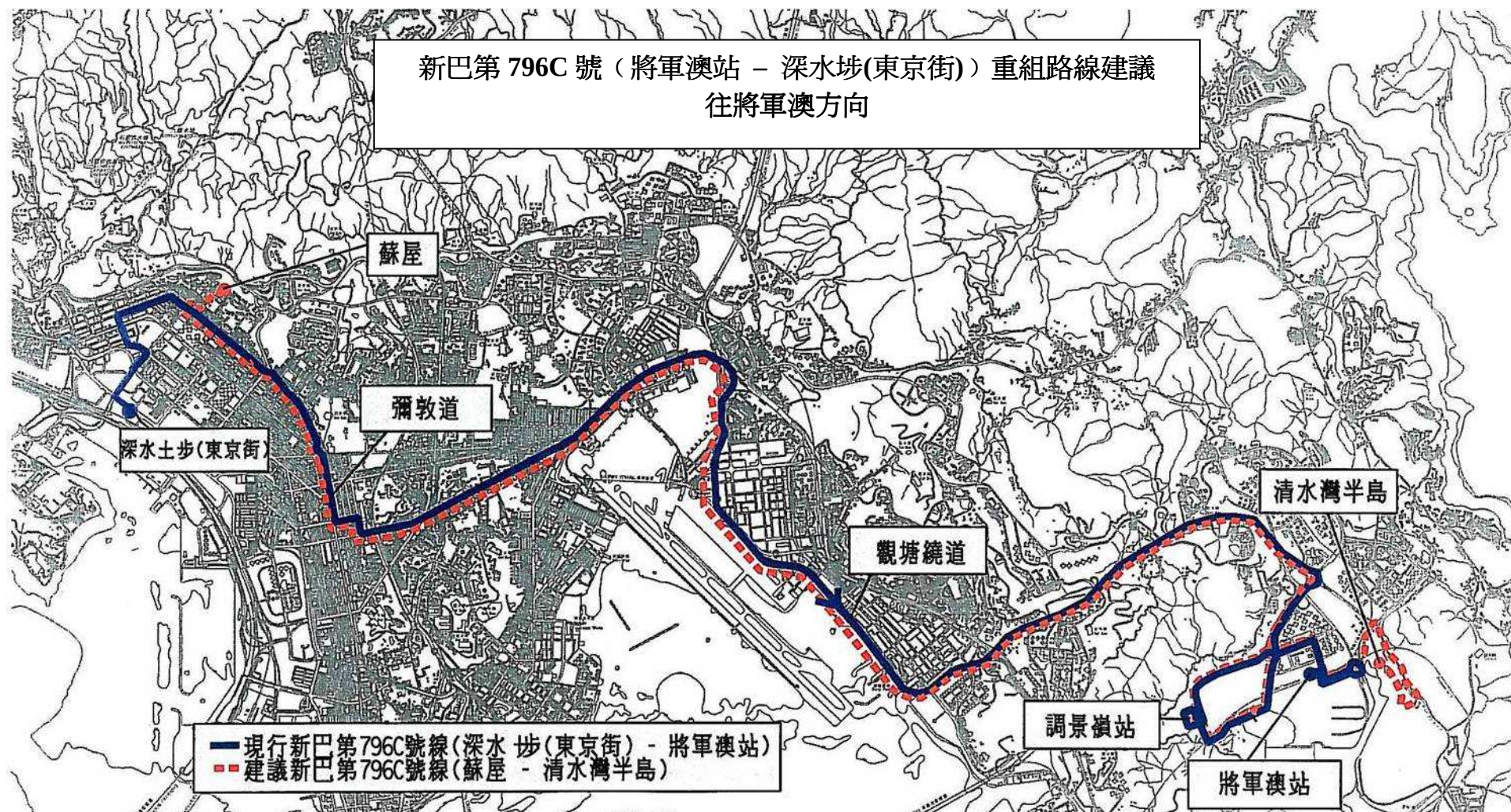


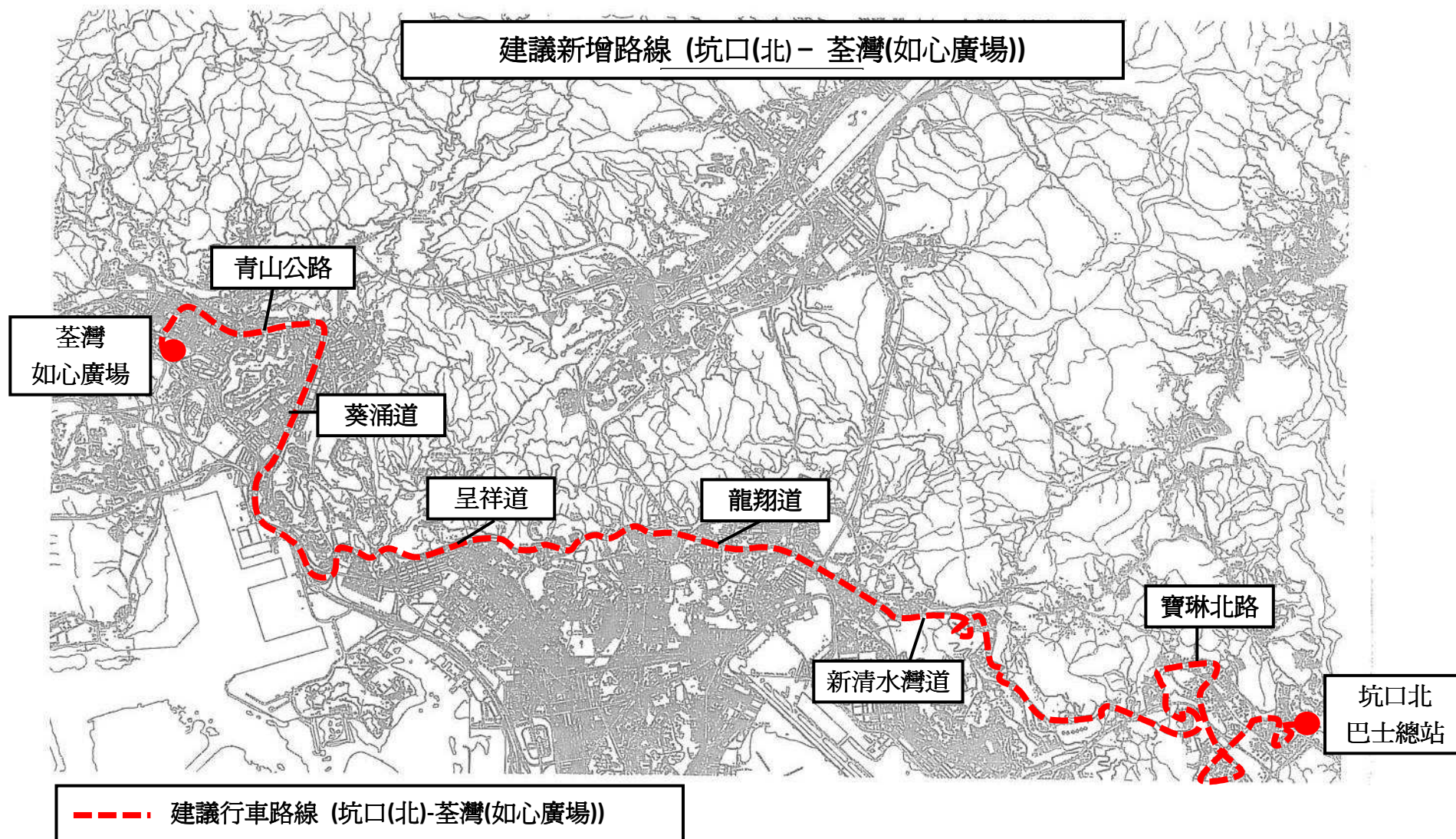
- 現時九巴第85X號線(紅磡碼頭 ->馬鞍山市中心)
- - - 建議九巴第85X號線(紅磡碼頭 ->馬鞍山市中心)

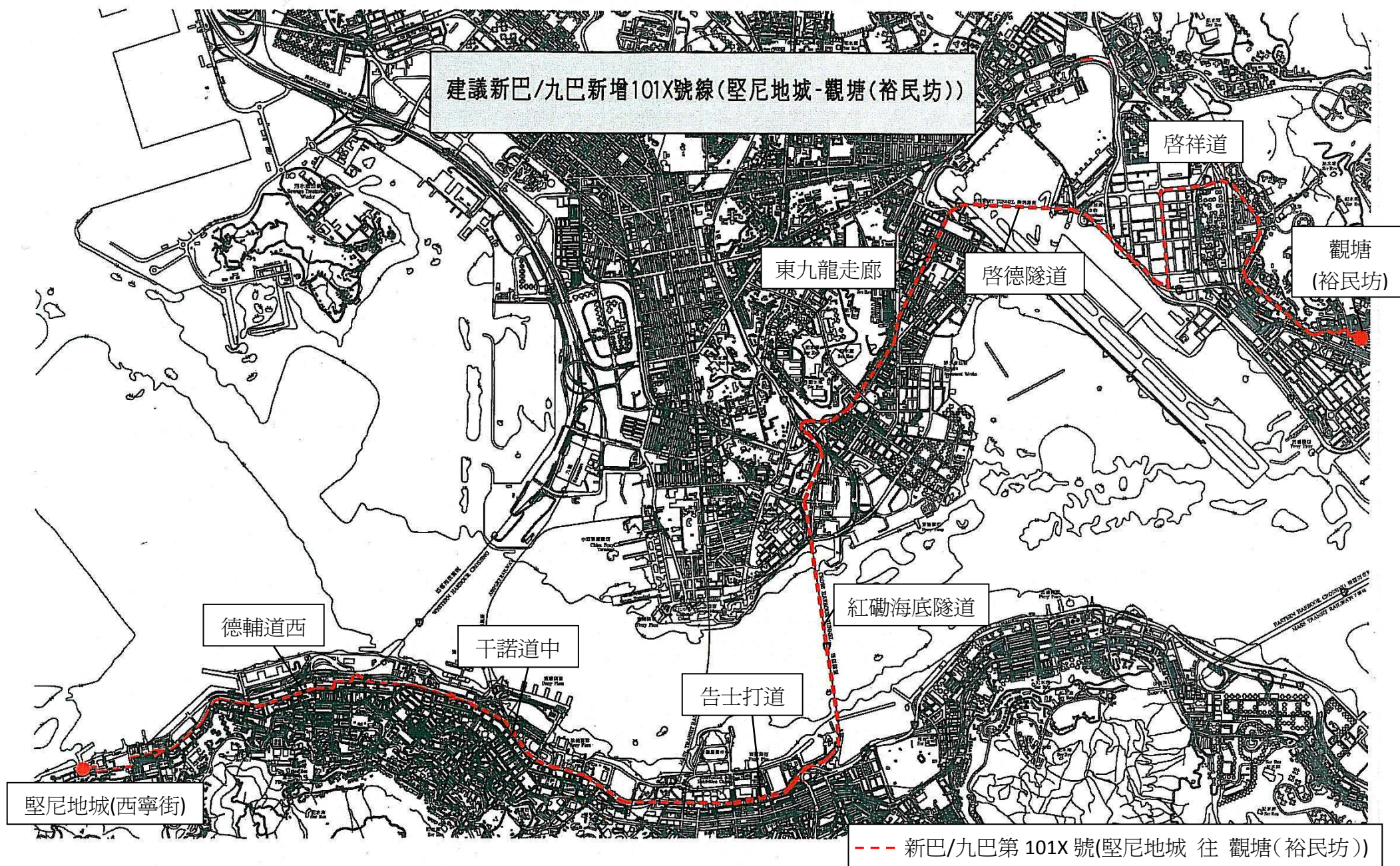
九巴服務調整建議 - 第 297 號線更改行車路線



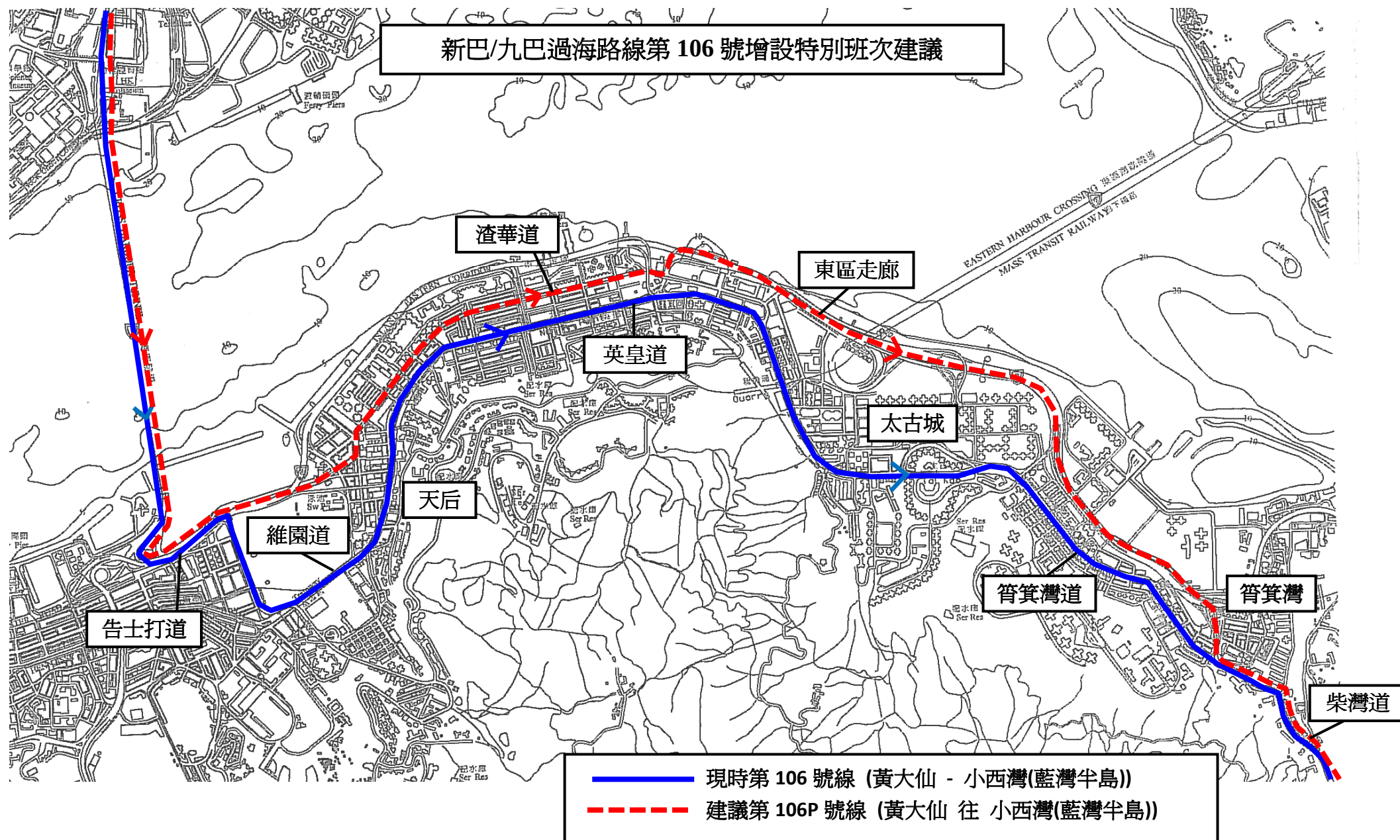




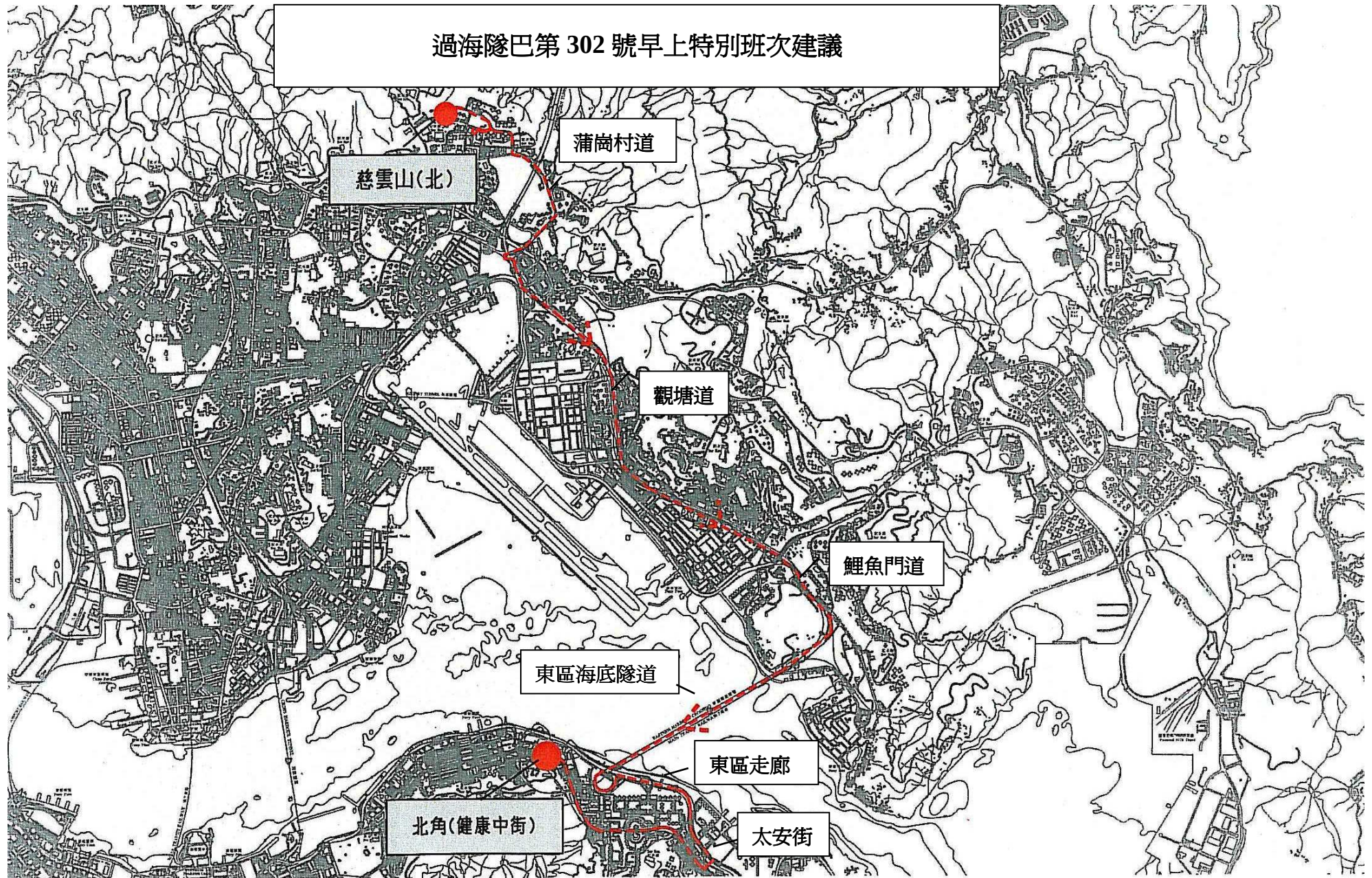




新巴/九巴過海路線第 106 號增設特別班次建議



過海隧巴第 302 號早上特別班次建議



— 隧巴第 302A 號 (慈雲山(北) 往 北角(英皇道(健康中街)))

城巴/九巴過海路線606號及606A號上午繁忙時間重組建議

