2013 - 2014 年度元朗區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013 - 2014 年度元朗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 年度元朗區的巴士路線發展計劃已經初步擬定,現列於附件 A,供各委員參閱。
- 4. 2013 2014 年度元朗區的巴士路線發展計劃包括下列措施:

爲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,爲更加善用資源,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件 1-5 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: - 2 -

- (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。爲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。

專營巴士爲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,元朗區亦有 三十多條巴士路線服務該區居民。因此,爲改善路邊空氣 質素和保障市民健康,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. 爲改善環境、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. 爲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/合倂路線

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

<u>二零一三年度巴士路線發展計劃</u> 以元朗區爲終點站的路線

		終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						
建議實施 日期	路線				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年第一季	B1	天水圍站 - 落馬洲站	10	10	11		12		1		視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
2013年第三季	76K	華明 - 朗屏邨	20/30	20/30	7		6		-1		建議將總站由華明遷往青河。詳情請參閱附件一。
2013年第三季	77K	祥華 - 元朗(西)	13	15	3	7	3	5	0	-2	建議優化路線,接駁粉錦公路一帶的乘客前往錦上路站。
2013年第三季	263M	富泰邨總站 - 青衣鐵路站總站	16	1	3	5	0	0	-3	-5	因客量偏低,建議取消服務。詳情請參閱附件二。
2013年第三季	68A	朗屏邨總站 - 青衣鐵路站總站	8/10	8/10	15		15				因應263M號線取消,更改68A號的路線配合 詳情請參閱附件三。
2013年第三季	N969	天水圍市中心 - 銅鑼灣 (摩頓台)	20/30	20/30	6	0	7	0	1		建議改道行經屯門路、青山公路(藍地段)、青山公路(洪水橋段)、洪天路及屏厦路,並經停屯門公 路巴士轉乘站。詳情請參閱附件四。
2013年第三季	969B	天水圍市中心 - 灣仔	星期六 四班	星期六 兩班	9	0	9	0	0	0	因應星期六乘客需求減少,建議由現時4班改為兩班服務。
2013年第三季	969X	天水圍 (天頌苑) - 銅鑼灣 (禮頓中心)	四班	四班	4	0	4	0	4	0	總站由天水圍(天頌苑)改爲天水圍市中心,行經天恩路、天榮路、天城路、天華路及天瑞路然後返回原有路線。所有班次提早約5分鐘開出。詳情請參閱附件五。
2013年第四季	B2P	天慈邨 - 深圳灣口岸	10/20	10/20		11	4	7	4	-4	視乎乘客需求,調配雙層巴士以提高載客量。

九巴服務重組建議 - 第76K號線更改行車路線

第76K號現時的服務詳情

路線	76K
起紇站	華明一朗屏邨
繁忙時間班次	20/30分鐘
單程收費	\$8.0
服務時間	華明開:
	早上5時50分至晚上11時20分
	朗屏邨開:
	早上5時50分至晚上11時20分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率:
	38%
	● 非繁忙時段乘客率:34%
車輛數目	7部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第76K沿途多上落客站(由華明至元朗沿途經過50多個巴士站)、行車速度緩慢。而由華明至上水的一段路線,與273A號線重叠。而上水至元朗一段,則與多條公共小巴路線重叠。
- 所以,爲了提升服務水平,建議將76K號線縮短至清河邨。詳情如下:

路線	76K
起紇站	清河邨—朗屏邨
繁忙時段班次	20/30分鐘
單程收費	\$8.0
服務時間	華明開:
	早上5時50分至晚上11時20分
	朗屏邨開:
	早上5時50分至晚上11時15分
車輛數目	6部空調雙層巴士

● 行車路線如下:

往朗屏邨:

清河邨公共交通交匯處、清曉路、百和路、彩園路、寶石湖路、粉錦公路、青山公路、古洞路、青山公路—新田段、落馬州公共交通交滙處、青山公路、新潭路、青山公路、博愛交滙處、S5路、博愛交滙處、青山公路、朗天路、唐人新村交滙處、朗天路、水邊圍交滙處、宏達路、鳳池路、朗屏路

往華明:

朗屏路、鳳池路、媽橫路、青山公路、朗日路、青山公路、博愛交滙處、S5 路、博愛交滙處、青山公路、粉錦公路、寶石湖路、彩園路、百和路、清曉路、清河 邨公共交通交匯處

● 建議收費

由清河邨往朗屏邨方向

清河邨

\$8.0	上水鐵路站		
\$8.0	\$5.5	米埔	
\$8.0	\$7.1	\$5.0	朗屏邨

由朗屏邨站往清河邨方向

朗屏邨

\$5.0	米埔		
\$7.1	\$5.5	上水鐵路站	
\$8.0	\$8.0	\$5.0	清河邨

● 八達通巴士轉乘計劃

路線一	<u>車費</u>	路線二	<u>車費</u>	現時優惠	建議優惠	總車費
<u>(方向)</u>		<u>(方向)</u>		<u>金額</u>	<u>金額</u>	
76K	\$8.0	273A	\$4.1	\$0.0	\$4.1	\$8.0
(清河邨)		(華明)				
76K	\$8.0	70K	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$8.0
(清河邨)		(華明)				
273A	\$4.1	76K	\$8.0	\$0.0	\$4.1	\$8.0
(彩園)		(朗屏邨)				
70K	\$4.7	76K	\$8.0	\$0.0	\$4.7	\$8.0
(清河邨)		(朗屏邨)				

^{*}視乎70K號線的路線重組結果

建議的好處

- 善用區內接駁路線,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

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數	其他路線/轉乘組合	其他路線 <u>/</u> 轉乘組合收費
來往北區區內	379(9%)	273A	\$4.1
元朗/古洞↔粉嶺南	1266(32%)	273A↔76K	\$8.0

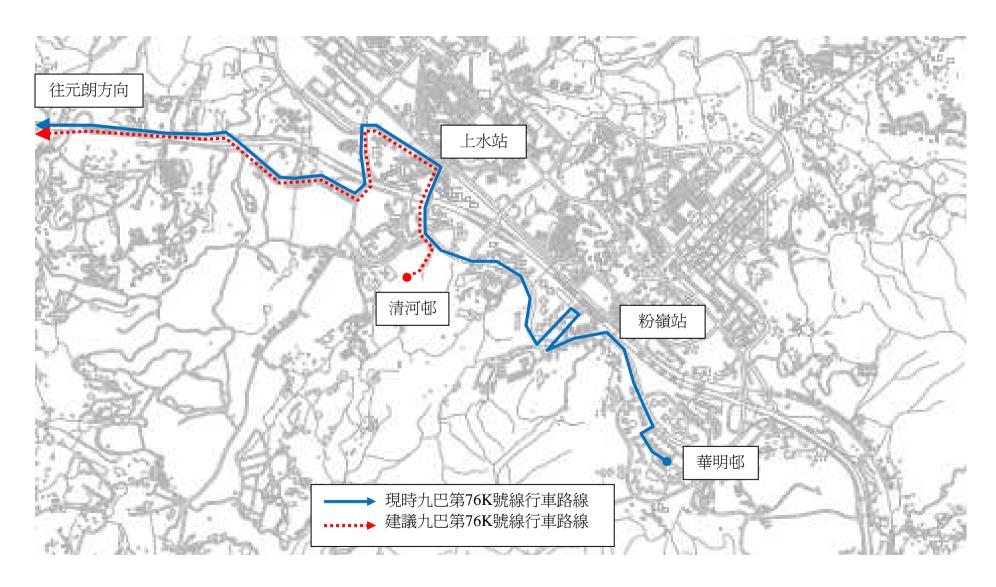
路線圖

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76K線更改行車路線



頁4,共4頁

九巴服務重組建議 - 取消第 263M 號線

第 263M 號線現時的服務詳情

路線	263M
終點站	富泰邨 – 青衣鐵路站
繁忙時間班次	每16分鐘一班
單程收費	\$10.6
服務時間	每日早上5時35分至
	凌晨 12 時 45 分
乘客使用量	● 平均每天約1,900名乘客
	● 最繁忙一小時內的載客率: 46%
	● 非繁忙時段載客率:7%
車輛數目	3 部空調雙層巴士
	5 部空調單層巴士

建議的內容

- 屯門公路巴士轉車站已於 2012 年尾起分階段落成使用,而屯門區的 巴士路線將可以善用此轉乘站,令整區的巴士路線網絡擴闊。
- 由於第 263M 線的乘客量持續偏低,爲更有效地運用資源,現建議將 此路線取消。
- 巴士公司將會增設八達通轉乘計劃,以方便受影響的乘客,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
67M	葵芳	\$9.0	68A	青衣 鐵路站	\$9.3	\$9.0	\$9.3	屯門公路 轉車站
68A	朗屏	\$10.1/ \$10.7	67M	兆康苑	\$9.0	\$9.0	\$10.1/ \$10.7	屯門公路 轉車站
68A	朗屏	\$4.9	68M	荃灣	\$9.7	\$4.9	\$9.7	元朗(西) 巴士總站
68M	元朗	\$9.7/ \$4.1	68A	青衣 鐵路站	\$10.7	\$9.7/ \$4.1	\$10.7	元朗安寧路

- 配合巴士路線第 263M 號取消,第 68A 號會提供與第 68M 號線的轉乘優惠,維持青山公路(藍地至屏山)與大欖隧道轉車站的接駁。
- 視乎客量增強 68A 號線的服務。

建議的好處

- 需轉乘的乘客可享有\$0.9 車資優惠(即 8%)。
- 如建議落實,將可減少低使用量的路線及班次,改善空氣質素及路面交 通情況,亦可改善資源運用效益。
- 取消巴士路線第 263M 號後所省下的資源部分會用於加強第 68A 號路線,方便屯門以北的乘客前往屯門公路轉車站轉乘其他九巴路線前往市區。省下資源的其餘部分亦會投放於屯門區路線,以應付因屯門公路轉車站啓用後新增的客量需求。
- 因應巴士路線第 263M 號取消,第 68A 號線會修改元朗區的行車路線, 方便原於大欖隧道巴士站轉車的乘客可繼續使用現時的轉車模式於元朗 區內轉乘第 68M 號或類似巴士路線前往市區目的地。

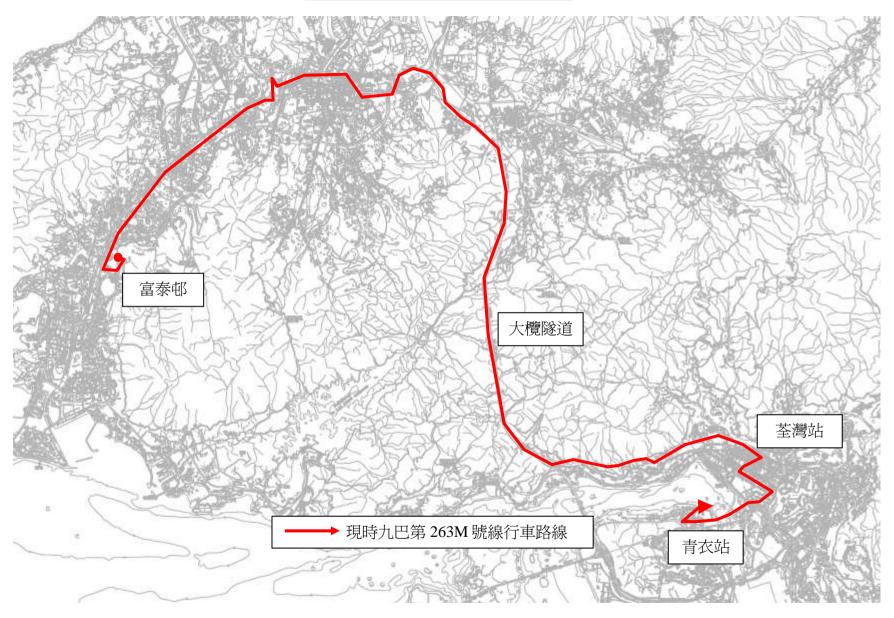
對乘客之影響

受影響乘客	<u>乘客人數</u>	<u>其他路線/</u> 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往九龍方向			
富泰往荃灣	28	67M	\$9.0
富泰往青衣	41	67M>68A	\$9.3
青山公路(藍地至屏山) 往荃灣/青衣	238	68A	\$10.1/\$10.7
青山公路(藍地至屏山) 往大欖隧道轉車站	88	68A>264M	\$10.1/\$10.7
青山公路(藍地至屏山) 往元朗	97	53/68A/輕鐵	\$4.1-\$4.9
元朗往荃灣/青衣	70	68A/68M/264M	\$9.7 - \$10.7
大欖隧道轉車站往荃灣/青衣	142	68M/69M/251M/ 264M/265M/ 269M/279X	\$9.7-\$10.6
荃灣往青衣	317	68A	\$4.9
往新界方向			
青衣/荃灣往大欖隧道/元朗	399	68M/69M/264M	\$9.7 - \$10.6
青衣往富泰	57	68A>67M	\$10.7
青衣/荃灣往青山公路(屏山 至藍地)	332	68A	\$10.1/\$10.7
荃灣往富泰	32	67M	\$9.0
元朗往青山公路	78	輕鐵	\$4.1

目標實施日期

往屯門方向的屯門公路巴士轉乘站啓用後

九巴服務重組建議 -取消第 263M 號線



頁3,共3頁

九巴服務重組建議 - 第68A號線更改行車路線

第 68A 號線現時的服務詳情

路線	68A
終點站	朗屏邨 至 青衣鐵路站
繁忙時間班次	每8-10分鐘一班
單程收費	\$10.70
服務時間	每日早上5時25分至凌晨12時45分
乘客使用量	● 平均每天約4,400名乘客
	● 最繁忙一小時內的載客率:775%
	● 非繁忙時段載客率: 16%
車輛數目	13 部空調雙層巴士

建議的內容

配合屯門公路轉車站落成,同時因應洪水橋及屯門區往來青衣的乘客需求, 現建議修改本路線的行車路線,將現時於市區段的行車路線簡化,於荃灣區 後改經德士古道直接前往青衣。同時本路線於元朗區的行車路線將改經擊壤 路、元朗安寧路、媽廟路及屏會街一帶,方便乘客轉乘元朗區往市區的路線。

● 建議的行車路線:

<u>由朗屏邨開出</u>:經按現時行車路線至媽橫路後改經屏會街、元朗安寧路、媽廟路及青山公路屏山段後返回原有路線,並於青山公路荃灣段後改經國瑞路、德士古道北、德士古道及青荃路後返回現時的行車路線。

<u>由青衣鐵路站開出</u>:按現時行車路線至青荃路後改經德士古道、荃富街及關門口街後返回青山公路荃灣段,並於青山公路元朗段後改經擊壤路、元朗安寧路、媽廟路及宏達路後返回原有路線往朗屏邨巴士總站。

- 原於往來葵涌及葵芳受影響的乘客可於青山公路荃灣段的巴士站轉乘其他路 線來往該區,由於現時該處有多條路線行經及班次頻密,相信對乘客的整體 行程時間沒有明顯影響。
- 配合本路線改道及巴士路線第 263M 號取消,巴士公司將會增設八達通轉乘計劃,以方便受影響的乘客,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
68A	青衣 鐵路站	\$10.7/ \$10.1/ \$9.3	57M/58M/ 61M/67M	<u>荔景/</u> 葵芳	\$9.0/ \$8.7	\$9.0/ \$8.7	\$10.7/ \$10.1/ \$9.3	屯門公路 轉車站
57M/58M/ 61M/67M	屯門	\$9.0/ \$8.7	68A	朗屏	\$10.1	\$9.0/ \$8.7	\$10.1	屯門公路 轉車站
68A	朗屏	\$4.9	68M	荃灣	\$9.7	\$4.9	\$9.7	元朗(西) 巴士總站
68M	元朗	\$9.7/ \$4.1	68A	青衣 鐵路站	\$10.7	\$9.7/ \$4.1	\$10.7	元朗安寧路

建議的好處

- 洪水橋及屯門區的乘客可經其他接駁路線於小欖轉車站轉乘此路線,享受 更快捷的巴士服務往來青衣區。改經德士古道直接前往青衣可節省大概 10-12分鐘之行車時間,現時該線每天約500名乘客可以受惠。
- 該路線於元朗區改經媽廟路一帶後,乘客可於青山公路的巴士站更方便地 接駁元朗區其他巴士路線,增強該路線的接駁功能,方便乘客。
- 修改元朗區的行車路線,方便原於大欖隧道巴士站轉車的乘客可繼續使用 現時的轉車模式於元朗區內轉乘第 68M號或類似巴士路線前往市區目的 地。
- 如有關的建議得以落實,將可在與減少其他巴士線位於葵涌區的重疊,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。

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
往青衣方向			
朗屏邨至虎地 往 葵涌公立學校青衣至新都會廣場	680	68A > 57M/58M/ 61M/67M	\$10.7/\$10.1/\$9.3
紅橋至華都花園 往 葵涌公立學校青衣至新都會廣場	57M/58M/61M/67M		\$9.0
錦豐園至大窩口 往 葵涌公立學校青衣至新都會廣場			\$4.9
葵涌公立學校青衣至新都會廣場 往 青衣			\$4.0 - \$4.1
往元朗方向			
青衣 往 興芳路至大窩口	10	港鐵	\$4.0
興芳路至大窩口 往 千色店至紅橋	110	58M	\$9.0
興芳路至大窩口 往 虎地至朗屏	590 57M/58M/61M /67M>68A		\$10.7

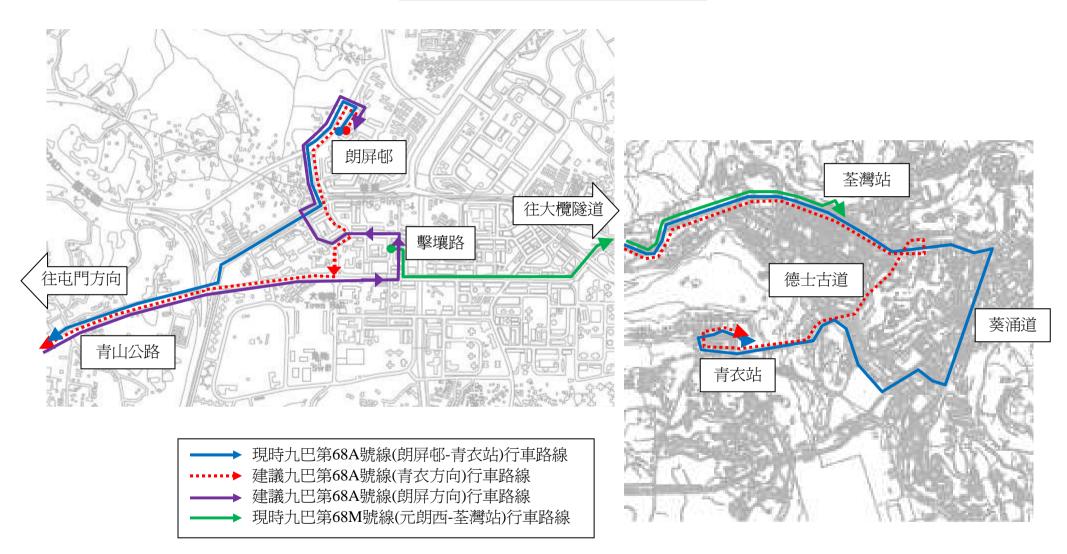
路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

往屯門方向的屯門公路巴士轉乘站啓用後

九巴服務重組建議 - 第68A線更改行車路線



通宵過海隧道巴士服務重整建議 - 第 N969 號線

第 N969 號線現時的服務詳情

路線	第 N969 號	
終點站	天水圍市中心一銅鑼灣(摩頓台)	
班次	20-30 分鐘	
全程車費	\$32.2	
服務時間	由天水圍市中心開出:	
	每日凌晨零時十五分至上午五時十分	
	由銅鑼灣(摩頓台)開出:	
	每日凌晨一時十分至上午五時三十分	
車輛數目	6 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

現時屯門中、屯門北以至洪水橋一帶均沒有直接連繫香港島的通宵巴士服務,而洪水橋一帶的人口正不斷增長,對外交通的需求亦隨之上升。同時,由於現時通宵來往天水圍及銅鑼灣的第 N969 號線在新界西北的主要服務範圍僅局限於天水圍地區,以致使用量偏低,平均載客率僅 23%左右。

III. 建議的內容

現建議第N969號線來回程均改經屯門公路及青山公路藍地及洪水橋段,以提供 深宵服務來往港島及屯門中、北以至洪水橋。詳情如下:

路線	第 N969 號
終點站	天水圍市中心—銅鑼灣(摩頓台)
路線	天水圍市中心至銅鑼灣(摩頓台): 途經 天恩路, 天榮路, 天城
	路,天華路,天瑞路,濕地公園路,天葵路,天龍路,天城路,
	天恩路, 天榮路, 天瑞路, 天湖路, 天耀路, 屏夏路, 洪天路,
	青山公路(洪水橋段),青山公路(藍地段),屯門公路,屯發路,
	屯門公路, 屯門公路巴士轉乘站, 屯門公路, 青朗公路, 青衣
	西北交匯處,長青公路,長青隧道,青葵公路,西九龍公路,
	西區海底隧道,干諾道西,干諾道中,林士街,德輔道中,金
	鐘道,軒尼詩道,怡和街及銅鑼灣道。

	銅鑼灣(摩頓台)至天石	水圍市中心:途經	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,禧利							
	封, 干諾道中, 干諾道西, 西區海底隧道, 西九龍公路, 青葵							
	公路,長青隧道,長青	公路, 長青隧道, 長青公路, 青衣西北交匯處, 青朗公路, 屯						
	門公路, 屯門公路巴	上轉乘站, 屯門公	、路, 屯喜路, 屯門公					
	路,青山公路(藍地段),青山公路(洪水	橋段),洪天路,屏夏					
	路, 天耀路, 天湖路,	天瑞路, 天榮路,	天城路, 天龍路, 天葵					
	路, 濕地公園路, 天珠	端路 ,天華路,天城	成路,天恩路,嘉恩街。					
服務時間	由天水圍市中心開出	:						
	每日凌晨零時二十五	每日凌晨零時二十五分至上午五時十五分						
	由銅鑼灣(摩頓台)開出	出:						
	每日凌晨一時十分至	上午五時三十分						
班次	20-30 分鐘							
全程車費	\$32.2							
行車里數	49.5 公里	行車時間	95 分鐘					
車量數目	7 部雙層空調巴士							

IV. 建議的好處

- 第N969號線改道後,在深宵時段爲來往香港島與屯門中、北以至洪水橋的乘客提供直達服務,預計整體行程可節省多達三十分鐘。
- 本建議亦同時在深宵時段提供了連接屯門及天水圍的公共巴士服務。

V. 對乘客之影響

目的地	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
香港島往大欖隧道收 費廣場	38 (8%)	九巴第 N368 號線	直達服務	\$33.5
西區海底隧道收費廣 場往大欖隧道收費廣 場	2 (0.4%)	城巴第 N969 號線+ 九巴第 N269 號線(於 天耀路天耀邨外轉 乘)	轉乘	\$44.9 (\$32.8 + \$12.1)
香港島至西區海底隧 道收費廣場往天福路 近天聚星樓	98(21%)	城巴第 N969 號線於 屏夏路近天盛苑下車	直達服務	\$32.2 (不變)
天福路天祐苑外往西	18(11%)	城巴第 N969 號線於 天耀路天耀邨外上車	直達服務	\$32.2 (不變)

頁2,共4頁

<u>附件四</u>

區海底隧道收費廣場				
及香港島				
大欖隧道收費廣場往		九巴第 N368 號線	直達服務	\$33.5
香港島	1 (0.11%)			

至於其餘在改道後繼續使用第N969號線由銅鑼灣往來天水圍的乘客,車程預計增加約15分鐘。

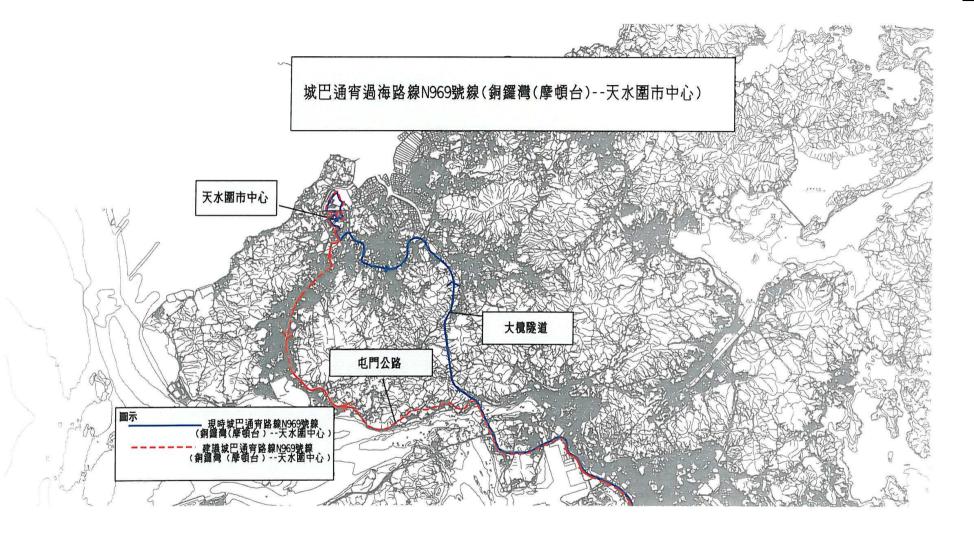
VI. <u>路線圖</u>

請參閱附圖

VII. 建議實施日期

2013年第3季

<u>附件四</u>



過海隧道巴士服務重整建議-第969X 號線

I. 第969X 號線現時的服務詳情

路線	第 969X 號			
終點站	天水圍天頌苑—銅鑼灣(禮頓中心)			
服務時間及班次	早上繁忙時段提供 4 班服務 (分別爲 0720, 0732, 0745			
	及 0805)			
全程車費	\$21.4			
車輛數目	4 部空調雙層巴士			

II. 建議的背景

位於天水圍天頌苑頌波閣外的巴士總站停車灣經常被其他車輛佔用,加上屋苑 通道狹窄繁忙,以致經常出現交通擠塞,班次未能按編定時間表開出。

III. 建議的內容

爲加強班次的隱定性及方便天頌苑各座的乘客,現建議將總站遷移至天水圍市中心巴士總站,行經天頌苑一帶再沿原有路線前往港島,詳情如下:

- 由天水圍市中心巴士總站開出後,經天恩路,天榮路,天城路,天華路,天 瑞路後返回原有路線,並於天華路頌棋閣及天瑞路頌恩閣增設巴士站。
- 所有班次將提早約 5 分鐘由天水圍市中心巴士總站開出,以維持現時各班次 在天頌苑、天瑞、天耀等沿途各站的抵站時間。

IV. 建議的好處

- 建議實施後,該路線班次的隱定性得以改善。
- 新增設於天華路近頌棋閣外的巴士站,可令頌澤閣、頌琴閣、頌棋閣、頌畫 閣等居民更方便使用本路線。

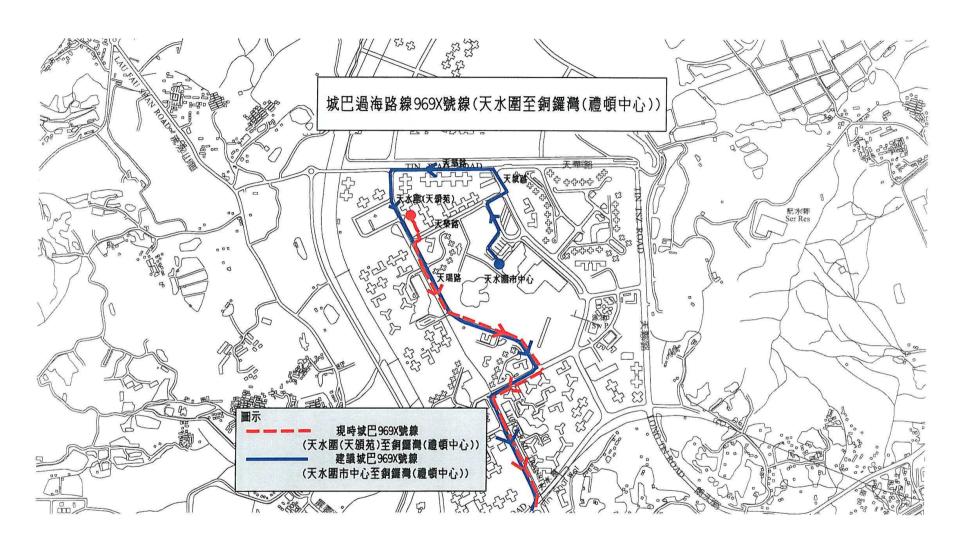
V. 路線圖

請參閱附圖

VI. 建議實施日期

2013年第3季

附件五



九巴服務重組建議 - 第77K號綫更改行車路綫

第77K號現時的服務詳情

路線	77K			
起紇站	祥華—元朗(西)			
繁忙時間班次	13/14分鐘			
單程收費	\$8.0			
服務時間	祥華開:			
	早上6時正至晚上11時10分			
	元朗(西)開:			
	早上6時正至晚上11時20分			
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率:			
	63%			
	● 非繁忙時段乘客率:31%			
車輛數目	3部空調雙層巴士、			
	7部空調單層巴士			

建議的內容

- 九巴巴士路綫第77K沿途多上落客站(由祥華至元朗沿途經過50多個巴士站)、行車速度緩慢。而由錦田至元朗西的一段路綫,與54及64K號綫重叠。
- 元朗及錦田一帶人口持續上升,而該地區的商貿活動亦日漸頻繁,再加上錦田一帶路面工程頻繁,本路綫經常遇上交通擠塞,從而令班次不穩定,影響服務水平。
- 自西鐵於2003年落成之後,本路綫成爲了粉錦公路/錦田公路一帶來往錦上路鐵路站的重要接駁交通工具。
- 所以,爲了提升服務水平,建議將77K號綫縮短爲來往上水至錦上路鐵路站。車費 因路程縮短而相應下調,詳情如下:

路線	77K		
起紇站	上水—錦上路鐵路站		
繁忙時段班次	15分鐘		
單程收費	\$7.1		
服務時間	上水開:		
	早上6時正至晚上11時正		
	錦上路鐵路站開:		
	早上6時正至晚上11時30分		
車輛數目	1部空調雙層巴士、7部空調單層巴士		

● 行車路線如下:

往錦上路鐵路站:

龍運街、新運路、新豐路、寶運路、寶石湖路、粉錦公路、錦田路、東匯路、錦 上路鐵路站

往上水:

錦上路鐵路站、東匯路、錦田公路、粉錦公路、寶石湖路、寶運路、新豐路、龍 琛路

為了照顧非繁忙時段來往元朗的需求,由早上十時至下午四時,設特別服務來往上水及元朗東,兩方向均為每小時一班。

往元朗(東):

龍運街、新運路、新豐路、寶運路、寶石湖路、粉錦公路、錦田路、錦河路、東匯路、錦上路鐵路站、東匯路、錦田公路、青山公路(元朗段)、博愛交滙處、 S5 路、博愛交滙處、青山公路(元朗段)、朗日路

往上水:

朗日路、青山公路(元朗段)、博愛交滙處、S5路、博愛交滙處、青山公路(元朗段)、錦田公路、東匯路、錦上路鐵路站、東匯路、錦田公路、粉錦公路、寶石湖路、寶運路、新豐路、龍琛路

● 建議收費

由祥華往錦上路鐵路站方向

上水

\$5.5	横台山	
\$7.1	\$5.5	錦上路鐵路站/元朗(東)

由錦上路鐵路站往祥華方向

錦上路鐵路站/元朗(東)

\$5.5	横台山	_
\$7.1	\$5.5	上水

● 八達通巴士轉乘計劃

路綫一		路綫二		現時優惠	建議優惠	
(方向)	<u>車費</u>	<u>(方向)</u>	<u>車費</u>	<u>金額</u>	<u>金額</u>	<u>總車費</u>
77K (錦上路)	\$7.1/\$5.5	54 (元朗)	\$5.5	\$0.0	\$5.5	\$7.1/\$5.5
77K (錦上路)	\$7.1/\$5.5	64K (元朗)	\$5.5	\$0.0	\$5.5	\$7.1/\$5.5
54	\$5.5	77K	\$7.1	\$0.0	\$5.5	\$7.1

(上村)		(上水)				
70K (清河)	\$4.7	77K (錦上路)	\$7.1/\$5.5	\$0.0	\$4.7	\$7.1/\$5.5
77K (上水)	\$7.1/\$5.5	70K (華明)	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$7.1/\$5.5

註:視乎70K號綫的重組結果

建議的好處

- 配合區內乘客乘車模式轉變。
- 取消行經繁忙路段,減少遇上交通擠塞的機會,從而令班次更可靠。
- 整點班次,乘客更易掌握候車時間。

對乘客之影響

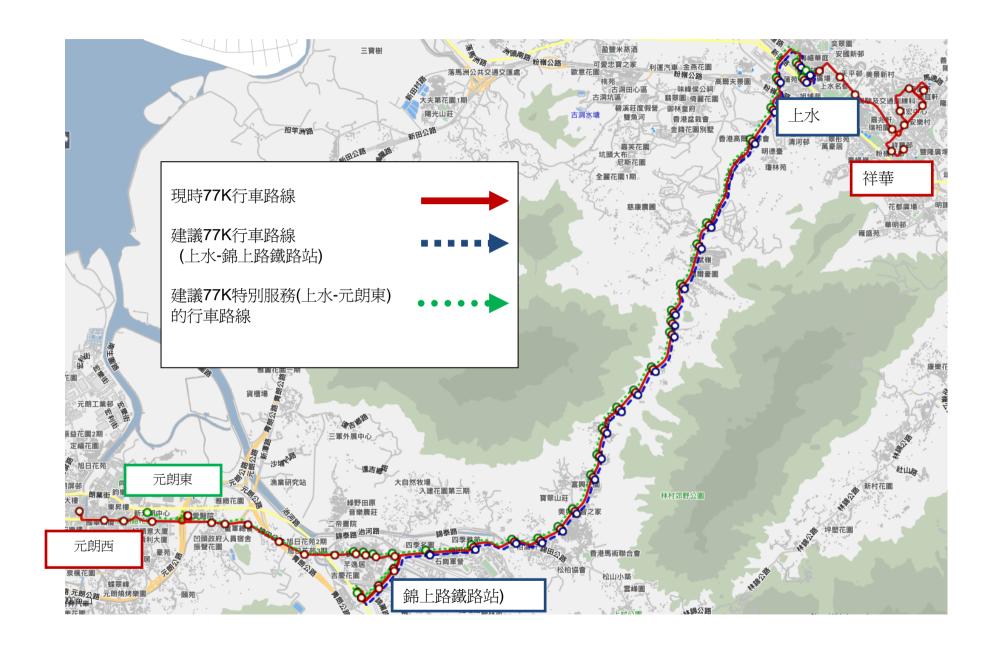
			其他路線/		
受影響乘客	<u>乘客人數</u>	其他路線/轉乘組合	轉乘組合收費		
錦田公路↔元朗	567(11%)	54	\$5.5		
錦上路鐵路站↔元朗	474(9%)	64K	\$5.5		
粉錦公路↔元朗	862(23%)	77K↔54/64K	\$7.1		
上水↔元朗	69(1%)	276/276P	\$8.8		
上八↔儿奶	09(1%)	77K↔54/64K	\$7.1		
 粉嶺↔元朗	219(4%)	70K↔276/276P	\$8.8		
が領→儿的	219(4%)	70K↔77K↔54	\$7.1		
粉嶺↔粉錦公路/錦田	467(9%)	70K↔77K	\$7.1		
粉嶺↔高埔	32(1%)	70K↔77K↔54	\$7.1		
上水↔粉嶺	249(5%)	70K	\$4.7		

<u>路線圖</u>

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季



元朗及天水圍巴士路線區域性模式重組介紹

- 1. 概念介紹 「區域性模式」
- 2. 服務現況
- 3. 以「區域性模式」重組元朗及天水圍巴士路線的規劃原則
- 4. 現時服務問題
- 5. 可改善的範疇

概念介紹

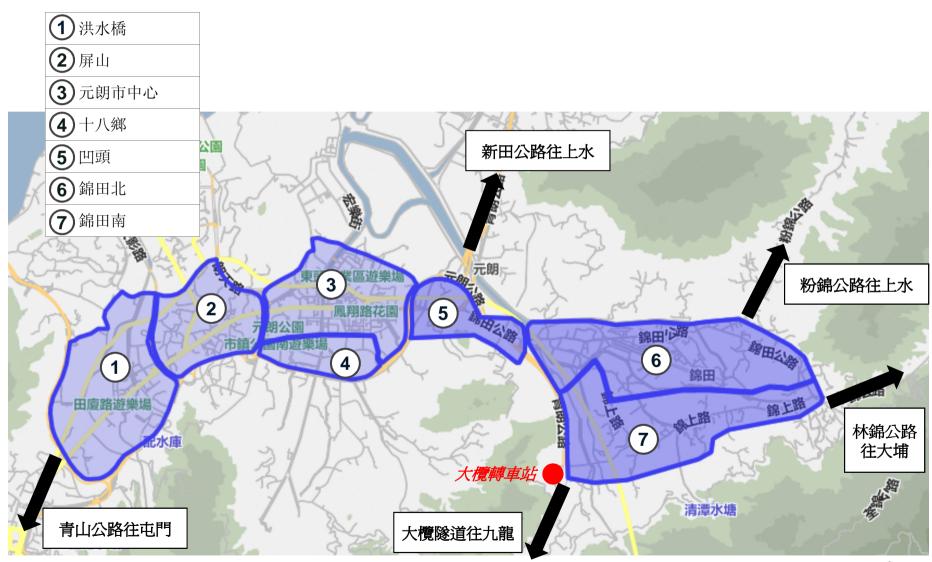
「區域性模式」

概念介紹 - 「區域性模式」

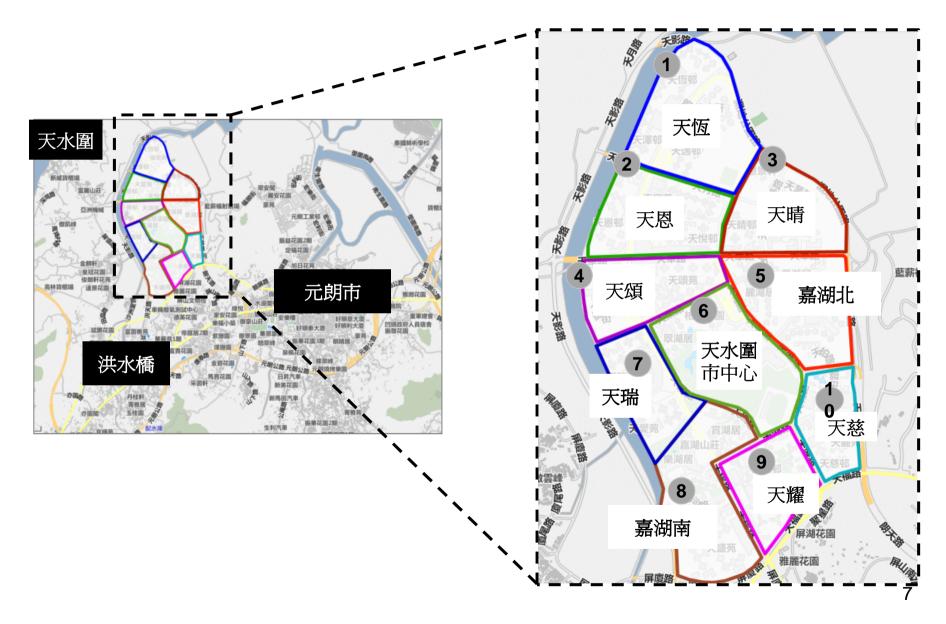
- ▶改善巴士網絡、提升服務,減低加價壓力, 以及減少擠塞和路邊廢氣排放,令市民受 惠
- ▶減省使用率偏低及不必要的巴士路線或班次,騰出的資源調配至有切實需要加強服務的路線上,包括開設新路線。
- ▶分批研究在各區以「區域性模式」理順及 重整巴士路線

服務現況

將元朗細分為7個小區分析現有交通服務



將天水圍細分為10個小區分析現有交通服務



現時由元朗及天水圍區往區外的巴士服務

元朗區現時對外交通組合

二線或多於二線選擇

	荃灣	長沙灣	旺角	尖沙咀	觀塘	沙田	上水	中環/銅鑼灣	鰂魚涌
洪水橋	68A/ 263M	63X/ 68X	63X/ 68X	68A> 260X	68A> 259D	68A> 263	263M> 276/ 276P	[960P], 263M> 968	68A> [960X]
屏山	68A/ 263M	68X	68X	68X> 268B/ 269B	68X> 268C/ 269C	68X> 269D	276P	68X> 968	68X> [968X]
元朗市中心	68M	68X	68X	268B	268C	269D	276/ 276P/ 76K/ 77K	968	[968X]
十八鄉	[68M]> 68M/ 69M	[68M]> 68X/ 69X/ 265B	[68M]> 68X/ 69X/ 265B	[68M]> 268B/ 269B	[68M]> 268C/ 269C	[68M]> 269D	[68M]> 276/ 276P/ 76K/ 77K	[68M]> 968	[68M]> [968X]
凹頭	264M> 68M/ 69M	264M> 68X/ 69X/ 265B	264M> 68X/ 69X/ 265B	264M> 268B/ 269B	264M> 268C/ 269C	264M> 269D	77K	264M> 968	264M> [968X]
錦田北	251M	251M> 68X/ 69X/ 265B	251M> 68X/ 69X/ 265B	251M> 268B/ 269B	251M> 268C/ 269C	251M> 269D	77K	251M> 968	251M> [968X]
錦田南	51	251A> 68X/ 69X/ 265B	251A> 68X/ 69X/ 265B	251A> 268B/ 269B	251A> 268C/ 269C	251A> 269D	251A> 77K	251A> 968	251A> [968X]

天水圍區現時對外交通組合

	青衣	荃灣/葵芳	長沙灣/旺角	尖沙咀	觀塘	上水	落馬洲
天恆	264M	265M	265B	265B/ 265M> 268B/ 269B	265B/ 265M> 268C/ 269C	276A/ 276B	276A> B1
天恩	264M	265M/ 269M	265B	269B	269C	276A/ 276B	276A> B1
天晴	264M	265M/ 269M	265B	265B/ 265M> 268B/ 269B	265B/ 265M> 268C/ 269C	276B	276B> B1
天頌	264M	269M	265B	269B	269C	276A	276A> B1
嘉湖北	264M	265M/ 269M	265B	269B	269C	276B	276B> B1
天水圍市中心	264M	269M	265B	269B	269C	276B	276A/ 276B> B1
天瑞	264M	69M	69X	269B	269C	276A	276A> B1
嘉湖南	264M	69M	69X	269B	269C	276A	B1
天耀	264M	69M/ 265M/ 269M	69X/ 265B	269B	269C	276A/ 276B	B1
天慈	265M/ 269M> 264M/ 279X	265M/ 269M	265B	265B/ 265M> 268B/ 269B	265B/ 265M> 268C/ 269C	276B	B1

以「區域性模式」重組 元朗及天水圍巴士路線 的規劃原則

以「區域性模式」重組元朗及天水圍巴士路線的規劃原則

- 優化短途接駁路線,減少重叠路段、精簡行車路線並加強班次,以更有效率地將乘客連接至大欖轉乘站及主要目的地
- 優化現有長途服務的行車路線,盡量行走高速 路段、並大致上以「點到點」的形式提供服務, 讓乘客更快到達目的地
- 改善班次的穩定性及載客能力,從而提升路線 服務質素以加強巴士服務對乘客的吸引力

現時服務問題

現時服務問題

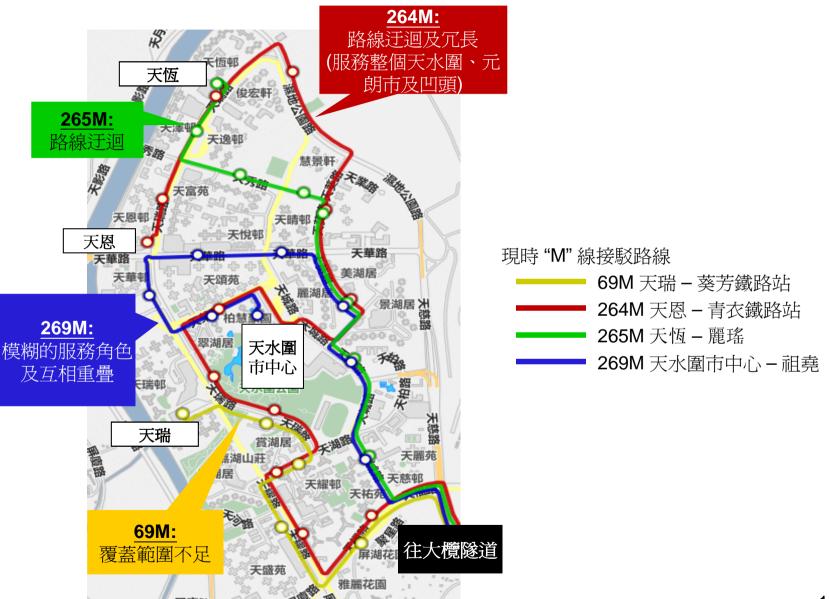
- 區內路線冗長、走線迂迴、路線之間互相重疊, 損耗乘客行程時間及減低服務效率
- 路線於市區互相重疊 ,同時未能善用高速路段 , 乘客的行程時間未能改善
- 鄉郊區低用量路線班次疏落,於部分路段路線互相重疊,而現有時間表安排亦不便乘客使用巴士服務
- 未能盡用大欖轉車站的優勢,非繁忙時段部分路 線班次疏落,路線重疊以致客量偏低
- 客量偏低路線的巴士對環境造成不必要之影響

路線互相重疊及服務水平不均

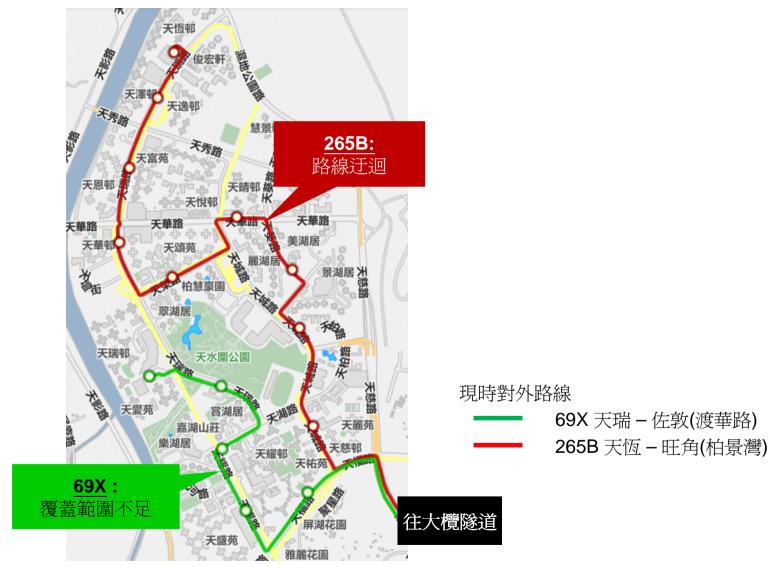
天水圍分區	服務天水圍區接駁 "M" 路線					服務天水圍區對外長途路線						
	69M	<mark>264M</mark>	<mark>265M</mark>	<mark>269M</mark>	69P (繁忙服務)	265P (繁忙服務)	69X	<mark>265B</mark>	<mark>269B</mark>	<mark>269C</mark>	269B (天恩 特別班)	269C (天恩 特別班)
天恆		V	V					V			√	V
天恩		√	√	√		V		V	√	√	√	V
天晴		√	√	√		V		V			√	V
天頌		V		√				V	√	V	√	V
嘉湖北		V	V	√		V		V	√	V	√	V
天水圍市中心		V		√		V		V	√	V		
天瑞	√	V					V		√	V		
嘉湖南	√	√			V		√		√	V		
天耀	√	V			V	V	V		V	V		
天慈			√	√	V	V		V				
由天水圍總站出發至大欖隧道轉車站的大約行車時間(分鐘)	16-26	40-54	20-30	20-30	16-22	21-26	18-26	25-30	28-38	30-39	25-30	25-30

^{*} 元朗市中心往大欖隧道轉車站的巴士路線行車時間相若,因此不作比較

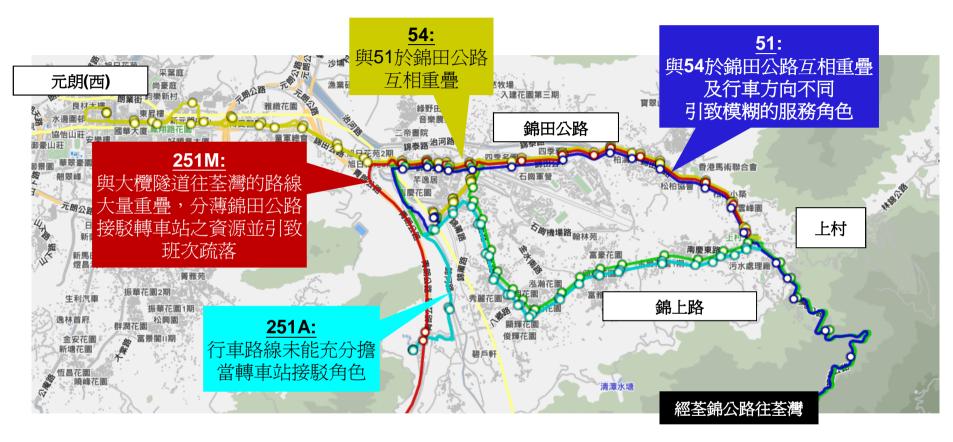
路線互相重疊及冗長



路線迂迴及覆蓋範圍不足



路線互相重疊及模糊的服務角色



第51號線 錦上路鐵路站-荃灣西鐵路站(往荃灣方向)

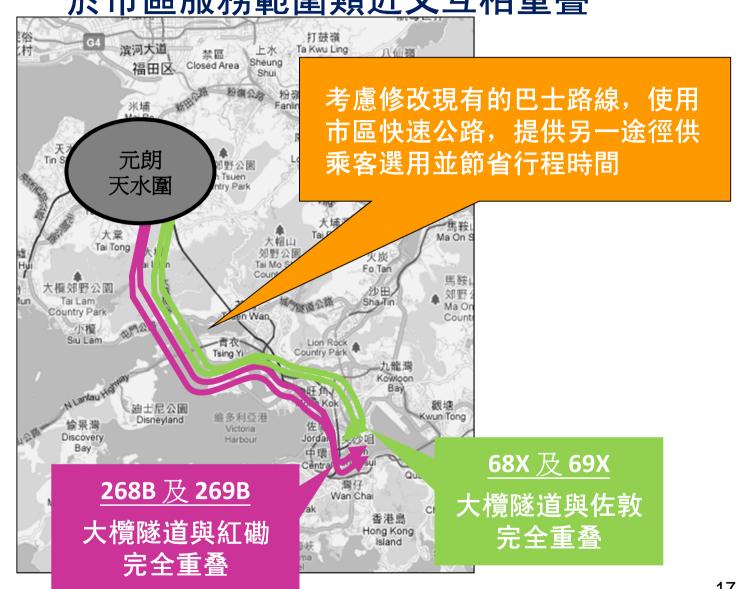
第51號線 荃灣西鐵路站-錦上路鐵路站(往元朗方向)

第54號線上村-元朗(西)

第 251A 號線 上村 - 八鄉路

第 251M 號線 上村 - 青衣鐵路站

區外長途路線 於市區服務範圍類近又互相重叠



可改善的範疇

可改善的範疇

- 優化接駁路線服務,清晰分區服務的角色並理順 行車路線,令行走路線更爲直接
- 強化對外路線服務,精簡路段或選用快速公路, 令行走路線快速化,並配合客量增長加強班次
- 節省低用量巴士資源,將路線轉化爲接駁服務或 投放於需求高的路線上
- 採用定時班次模式,方便乘客掌握班次到站時間 籌劃行程,節省不必要的候車時間
- 提升大欖轉車站的設施以供乘客更舒適的轉乘環境
- 更有效地運用巴士資源,減低對環境之影響

謝謝