

2014 - 2015 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 2014 -2015 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2014年施政報告中，行政長官再次強調政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。因應未來六年將有五條新鐵路陸續落成，政府將繼續優化公共交通系統，推動巴士路線重組，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

2014 - 2015 年度巴士路線發展計劃

3. 今年，本署採取較宏觀的角度，以「區域性模式」來重組元朗區的巴士服務，令區內巴士服務在重組後可發揮最大的互補作用和效益。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 年度元朗區的巴士路線發展計劃下的詳細安排在附錄一至十二內顯示。就規劃巴士路線發展時所採納的主要原則如下：

- (i) 重組行車路線冗長、走線迂迴、服務範圍重疊的巴士服務，為整體元朗區居民提供更直接的路線、較平均和精簡的巴士服務網絡；
- (ii) 配合新發展地區的人口增長，改善巴士服務；
- (iii) 取消乘客量偏低的巴士路線，將巴士資源調派往乘客需求較高的路線上；及
- (iv) 優化行車路線及轉乘優惠安排，惠及更多元朗區的居民。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 本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，本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。本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。本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，本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。
- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，本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。

改善及減少巴士服務的指引

6. 本署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時會參考以下第8至17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，本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%，本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，本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8段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，本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，本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，本署一直致力(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。

(c) 制定巴士轉乘計劃

11. 一直以來，本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。

(d) 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，本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%，本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%)，本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. 為了善用資源，本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，本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，本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。

18. 除了參考上述的指引外，自2013年開始，本署以「區域性模式」重組巴士服務，在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨看每一條巴士路線，而是採取區域性綜觀角度，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，本署希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客

需求。重組巴士服務的方案一般包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠。由於重組巴士服務的方案是以一個地區或區域的巴士服務網絡為基礎，因此其中個別路線的重組方案未必能完全參考第8至17段所提及的指引內容。以整體而言，巴士服務重組的目的是令巴士服務更能切合乘客的需求，以及更有效運用巴士的資源，令大部分的乘客受惠。

建議實施日期

19. 本署建議元朗區巴士路線發展計劃由2014年第三季開始，分階段實施。

徵詢意見

20. 請各委員就上述計劃提供意見。

運輸署

二零一四年三月

二零一四年元朗區巴士路線發展計劃總表

計劃編號	建議開辦日期 (年/季)	路線	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
				星期一至五	星期六、日及假期	星期一至五	星期六、日及假期	星期一至五	星期六、日及假期			
A1	2014年 第三季	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	5-12	10-12	30	0	31	0	1	0	將現時第E34線全日分拆為第E34A及E34B線，分別服務天水圍及元朗市中心。詳情請參閱附錄一。
A2	2014年 第三季	A33	屯門站 - 機場(地面運輸中心)	-	-	1	0	1	0	0	0	為配合洪水橋的發展，建議將現時第A33線(屯門站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心))伸延至洪水橋(洪元路)，並調整在屯門區內的行車路線及停站點數，每日早上及下午繁忙時段各一班車，由洪水橋開出的班次為早上7時10分，而由機場開出的班次則為下午5時45分。
T1	2014年 第三季	69M	天瑞邨 - 葵芳鐵路站	5-20	6-10	17	0	21	0	4	0	修改第69M線在天水圍區內的行車路線，將總站改置於天水圍市中心公共運輸交匯處，主要為天水圍「西南區」的居民服務。詳情請參閱附錄二(3)。
	2014年 第三季	265M	天恒邨 - 觀瀾	4-10	6-10	25	0	21	0	4	0	建議修改第265M線在天水圍區內的行車路線，主要為天水圍「西北區」的居民服務。同時，取消第265P線早上繁忙時段的特別班次。詳情請參閱附錄二(4)。
	2014年 第三季	269M	天水圍市中心 - 祖堯	10-20	7-12	11	0	14	0	3	0	修改第269M線在天水圍區內的行車路線，將總站改置於天恩邨，主要為天水圍「東北區」的居民服務。詳情請參閱附錄二(5)。
T2	2014年 第三季	68E	八鄉路 - 元朗公園(循環線)	20	20	0	3	6	0	+6	-3	建議將第264M和68E線合併，以期繼續為元朗市郊提供一條全日行走的巴士路線(即第68E線)，同時取消第264M線在天水圍區內和元朗市中心(即青山公路(元朗段))的服務，並將減省的巴士資源調派行走元朗區內其他需求較高的巴士服務。詳情請參閱附錄三。
	2014年 第三季	264M	天恩邨 - 青衣鐵路站	15	-	9	2	0	0	-9	-2	
T3	2014年 第三季	B1	天水圍鐵路站 - 落馬洲鐵路站	8-12	8/9	12	0	14	0	2	0	修改在天水圍區內的行車路線，方便乘客在天水圍區內轉乘其他巴士路線，並將總站改置於天恩邨。同時，優化現時與第269M、276A及276B線的轉乘優惠，並實行來回雙程票方式。詳情請參閱附錄四。
	2014年 第三季	276	天慈 - 上水	4-8	5	18	2	18	2	0	0	將總站改置於天水圍鐵路站，並修改行車路線不經天慈街、天柏路、天城路及天福路。詳情請參閱附錄四。
T4	2014年 第三季	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	15-30	15	16	0	14	0	-2	0	修改往紅磡碼頭方向服務在尖東及紅磡的行車路線。詳情請參閱附錄五。
Y1	2014年 第三季	268B	朗屏鐵路站 - 紅磡碼頭	20	20	4	0	4	0	0	0	修改往紅磡碼頭方向服務在尖東及紅磡的行車路線。詳情請參閱附錄六。
Y2	2014年 第三季	968	元朗(西) - 新橋灣(天百)	4-8	3/4	31	0	36	0	5	0	1. 第968X線的總站由新橋灣遷至元朗(西)巴士總站。詳情請參閱附錄七。 2. 當第968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	68X	洪水橋(洪元路) - 佐敦(渡學路)	6-12	30	27	0	28	0	+1	0	將現時第68X線全日分拆為第68X及268線。第68X線行走西九龍走廊，為來往洪水橋/元朗和正角以南至佐敦的乘客提供服務。第268線則服務來往洪水橋/元朗和美孚/荔枝角/長沙灣/旺角以北的乘客。詳情請參閱附錄八。
H1	2014年 第三季	268	洪水橋(洪元路) - 旺角(柏景灣)	-	11							
K1	2014年 第三季	251A	八鄉路 - 上村(循環線)	13/14	15	0	3	0	4	0	1	修改在錦田區內的行車路線，將總站改置於錦上路鐵路站。詳情請參閱附錄九。
K2	2014年 第三季	251M	上村 - 青衣鐵路站	12-20	10/15	8	0	5	0	-3	0	1. 修改第251M線的服務安排，只在早上繁忙時段提供兩班由上村前往荃灣鐵路站的服務班次，總站由青衣鐵路站遷至八鄉路，縮短行車路線往來上村及八鄉路，並易名為第251B線。 2. 提供全日行走的第251B線，往來上村和八鄉路(大橋頭轉車站)，並提供八鄉通車車費優惠。詳情請參閱附錄十。
K3	2014年 第三季	51	荃灣西鐵路站公共運輸交匯處 - 錦上路鐵路站	25/30	60	0	4	0	2	0	-2	縮短行車路線只往來荃灣及上村，將總站改置於上村，並改以循環線形式運作。詳情請參閱附錄十一。
K4	2014年 第三季	64K	元朗(西) - 大埔墟鐵路站	7-8	7-8	21	0	22	0	1	0	取消在早上繁忙時段提供服務的三班第64P線及兩班第64K線特別班次，並將巴士資源調配至開辦兩班早上繁忙時段的服務的第64S線，由上村開出往錦上路鐵路站。詳情請參閱附錄十二。
	2014年 第三季	64S	上村 - 錦上路鐵路站	-	早上2班	0	0	0	1	0	1	新增兩班由上村開出往錦上路鐵路站的早上繁忙時段特別服務。詳情請參閱附錄十二。
	2014年 第三季	65K	上村 - 大埔中心	平日5班 星期六3班	-	2	0	0	0	-2	0	因應乘客量偏低，取消第65K線。詳情請參閱附錄十二。

**龍運巴士服務－建議全日分拆第 E34 號線
(計劃編號：A1)**

第 E34 號線現時的服務詳情

路線	E34
終點站	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	5 至 12 分鐘
單程收費	\$13.9
服務時間	天水圍市中心開出： 早上 5 時 15 分 至 凌晨 12 時正 (另有特別班次第 E34S 號線 於早上 5 時 30 分及 7 時 25 分 由天水圍市中心 經 天水圍北 往 機場(地面運輸中心)) 機場(地面運輸中心)開出： 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時正
最高載客率	E34: 繁忙時段：90%；非繁忙時段：78% E34S: 繁忙時段：83%
車輛數目	30 部空調雙層巴士

建議的背景

- 自 2010 年 5 月起，第 E34 號線往機場方向的服務於早上繁忙時段(即現時早上 5 時 15 分至 8 時 20 分)分拆成兩條路線，分別由天水圍市中心及元朗市中心(媽橫路近山水樓)開出前往東涌及機場。同時，在早上繁忙時段提供第 E34S 號線兩個途經天水圍北的特別班次。
- 現時，第 E34 號線繁忙時段每小時最高的載客率為 90%。隨著元朗區和東涌區內的新住宅項目相繼落成，以及經落馬洲或機場出入境的人數不斷增加，加上機場島內的基建設施工程陸續展開，預期來往元朗和東涌/機場的交通需求將持續上升。
- 除早上繁忙時段外，第 E34 號線的行車路線覆蓋天水圍南及元朗市中心，行車路線冗長，而且容易受沿途輕鐵燈號和繁忙路段的交通影響，導致班次不穩。

建議的內容

- 為了更有效運用巴士資源及配合乘客需求增長，建議將第 E34 號線全日分拆為第 E34A 及 E34B 號線，分別為天水圍及元朗市中心的乘客提供更直接的服務往來東涌和機場。同時，亦將第 E34A 號線伸延，為天水圍南和北的居民提供全日的服務，以整合第 E34S 號線的服務，其相關資源會集中投放到第 E34A 號線。
- 第 E34A 及 E34B 號線車輛數目的分配及班次安排，是按照目前天水圍及元朗市中心的乘客需求量來制定。

- 建議的安排如下：

路線	E34A	E34B
建議重點	- 提供全日服務直接來往天水圍至東涌及機場，不經元朗市中心 - 擴展服務範圍至天水圍北	提供全日服務來往元朗市中心至東涌及機場
終點站	天水圍市中心 – 機場(地面運輸中心)	元朗(媽橫路) – 機場(地面運輸中心)
行車路線	<u>由天水圍市中心開出</u>：天恩路、天榮路、天城路、天龍路、天葵路、天華路、天影路、天瑞路、天湖路、天耀路、天福路、朗天路、唐人新村交匯處、元朗公路、青朗公路、然後沿現有 E34 路線前往機場。 <u>由機場開出</u>：沿現有 E34 路線至青朗公路後，改經元朗公路、唐人新村交匯處、朗天路、天福路、天耀路、天湖路、天瑞路、天影路、天華路、天葵路、天龍路、天城路及天恩路。	<u>由元朗(媽橫路)開出</u>：媽橫路、青山公路、朗日路、然後沿現有 E34 路線前往機場。 <u>由機場開出</u>：沿現有 E34 路線至青朗公路後，改經博愛交匯處、青山公路、擊壤路、元朗安寧路、媽廟路及媽橫路。
繁忙時間班次	12 分鐘	10 分鐘
單程收費	\$13.9	\$13.9
單程分段收費	- 青馬收費廣場往機場：\$10.8 - 東涌消防局往機場：\$4.3 - 大欖收費廣場往天水圍：\$9.1 - 天福路往天水圍：\$7.5	- 青馬收費廣場往機場：\$10.8 - 東涌消防局往機場：\$4.3 - 大欖收費廣場往元朗：\$9.1 - 新時代廣場往元朗：\$7.5
服務時間	<u>天水圍市中心開出</u>： 早上 5 時 15 分 至 晚上 11 時 40 分 <u>機場地面運輸中心開出</u>： 早上 5 時 40 分 至 凌晨 12 時正	<u>元朗媽橫路開出</u>： 早上 5 時 20 分 至 凌晨 12 時正 <u>機場地面運輸中心開出</u>： 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時正
行車里數	53.3 公里	44.6 公里
行車時間	95 分鐘	70 分鐘
車輛數目	17 部空調雙層巴士	14 部空調雙層巴士

建議的好處

- 整體而言，約 94%的乘客受惠於第 E34A 和 E34B 號線的安排。
- 天水圍南和北的乘客可以享用第 E34A 號線全日巴士服務往來機場及東涌，而元朗市中心的乘客亦可乘搭更多載客量的第 E34B 號線全日巴士服務。

- 第 E34A 和 E34B 號線的行車路線較直接和行車時間亦縮短，讓該兩條路線的巴士抵達中途站的時間會更穩定。其中，第 E34A 號線在水圍區內的行車路線設計上盡量減少在水圍區內右轉的次數和避免途經太多輕鐵燈號路口，以保持行車暢順和提高行車時間的穩定性。
- 現時第 E34 號線於水圍區內和元朗市中心的巴士站位置維持不變，方便乘客可在現有巴士站乘搭第 E34A 或 E34B 號線前往東涌及機場。
- 由於建議的第 E34A 號線不再途經元朗市中心，往來機場或東涌的水圍乘客可節省 5 至 15 分鐘，例如：天瑞和天耀的乘客可節省 10 至 15 分鐘；天悅和嘉湖北的乘客可節省 5 至 10 分鐘。
- 善用現有的巴士資源來服務水圍南和北及元朗市中心的乘客，以配合地區發展和乘客需求。

對乘客的影響

(一) 元朗

- 現時每日平均約有 33 名由宏達路往機場的乘客(佔整體客量的 0.2%)可選擇於媽橫路的巴士站乘搭第 E34B 號線，所需額外的步行距離約 200 米，步行時間約為 3 分鐘。而其餘乘客可以在原站繼續選乘重組後第 E34B 號線的服務。

(二) 水圍

- 第 E34S 號線的兩班特別班次將建議併入全日服務的第 E34A 號線，因此對水圍北的乘客影響輕微。
 - (i) 現時沒有乘客需於天葵路(近李兆基書院)、天葵路南行(近美湖居)和天城路南行(近景湖居)的三個巴士站乘搭第 E34S 號線的兩個特別班次前往東涌及機場；
 - (ii) 在濕地公園路巴士站，平均每天只有 2 名乘客乘搭第 E34S 號線。居於俊宏軒的乘客可選擇於天瑞路(近天逸邨)乘搭第 E34A 號線，步行距離約 300 米，較現時往濕地公園路巴士站減少約 50 米，步行時間亦較現時節省約 1 分鐘；及
 - (iii) 在天瑞路北行(天恩邨及天澤邨)的兩個巴士站，平均每天只有 135 名乘客乘搭第 E34S 號線，他們可步行往天瑞路南行(天富苑及天逸邨)的兩個巴士站乘搭的第 E34A 號線，步行距離約 40 米，步行時間約為 1 分鐘。
- 因應第 E34A 號線伸延至水圍北，在水圍市中心總站、天龍路(近景湖居)、天葵路(近麗湖居)及天華路(近頌棋閣)乘搭第 E34 號線的乘客，在早上繁忙時段其行車時間約增加 6 至 7 分鐘；然而在早上繁忙時段後，第 E34A 號線將不再途經元朗市中心，行車時間較現時可減少 5 至 10 分鐘。

- 在天水圍南的乘客均能繼續在原有巴士站乘搭第 E34A 號線的服務。

(三) 往來天水圍和元朗市中心

- 每日約有 321 名(佔整體客量約 2%)由元朗市中心前往天水圍的乘客可選乘九巴第 269D、B1、港鐵巴士第 K73、K74 號線或輕鐵，車費介乎\$4.1 至\$4.3，較現時節省\$3.2 至 \$3.4 不等。
- 每日約有 96 名(佔整體客量約 0.5%)由天水圍前往元朗市中心的乘客可選乘九巴第 B1、港鐵巴士第 K73、K74 號線或輕鐵，車費介乎\$4.1 至 \$12.7，較現時節省\$1.2 至 \$9.8 不等。

路線圖

請參閱附錄一(1)

附錄一(1)

行車路線

天水圍市中心
公共運輸交匯處

濕地公園路

天華路

天影路

天瑞路

元朗(媽橫路)

青山公路(元朗段)

元朗公路

九巴服務重組建議 一
優化天水圍區內接駁大欖隧道轉車站 M 線的服務網絡
(計劃編號：T1)

策劃原則

目前，天水圍區內共提供 4 組 M 線接駁大欖隧道轉車站和荃灣/葵青區。惟這些路線在水圍區內頗為冗長、走線迂迴、路段重疊，行車時間過長，以致營運效率欠佳。經檢討後，遂提出一套優化這些 M 線的方案，希望能理順其行車路線，為整體天水圍居民提供更直接的路線、較平均和精簡的巴士服務網絡，讓居民可便捷地前往大欖隧道轉車站乘搭其他路線前往港九新界各區。

2. 策劃這些優化方案的主要原則，是要為這些 M 線確立和釐清其接駁角色，令每條路線可各自服務不同分區的居民，讓整體居民無論在登車機會和服務質素等方面均享有較平均的待遇；另一重要原則是讓不同分區的居民可快捷地乘搭巴士服務前往其目的地，而這些 M 線由天水圍區內的總站出發後，可在合理時間內離開天水圍區，務求令整體天水圍居民均能裨益。

現時服務詳情

3. 天水圍區內 4 組 M 線分別為：
- (i) 第 69M 號線 (天瑞邨 — 葵芳鐵路站) 和 69P 號線 (天耀邨 往 葵芳鐵路站)
 - (ii) 第 265M 號線 (天恆邨 — 麗瑤) 和 265P 號線 (天恩邨 往 麗瑤)
 - (iii) 第 269M 號線 (天水圍市中心 — 祖堯) ； 和
 - (iv) 第 264M 號線 (天恩邨 — 青衣鐵路站)

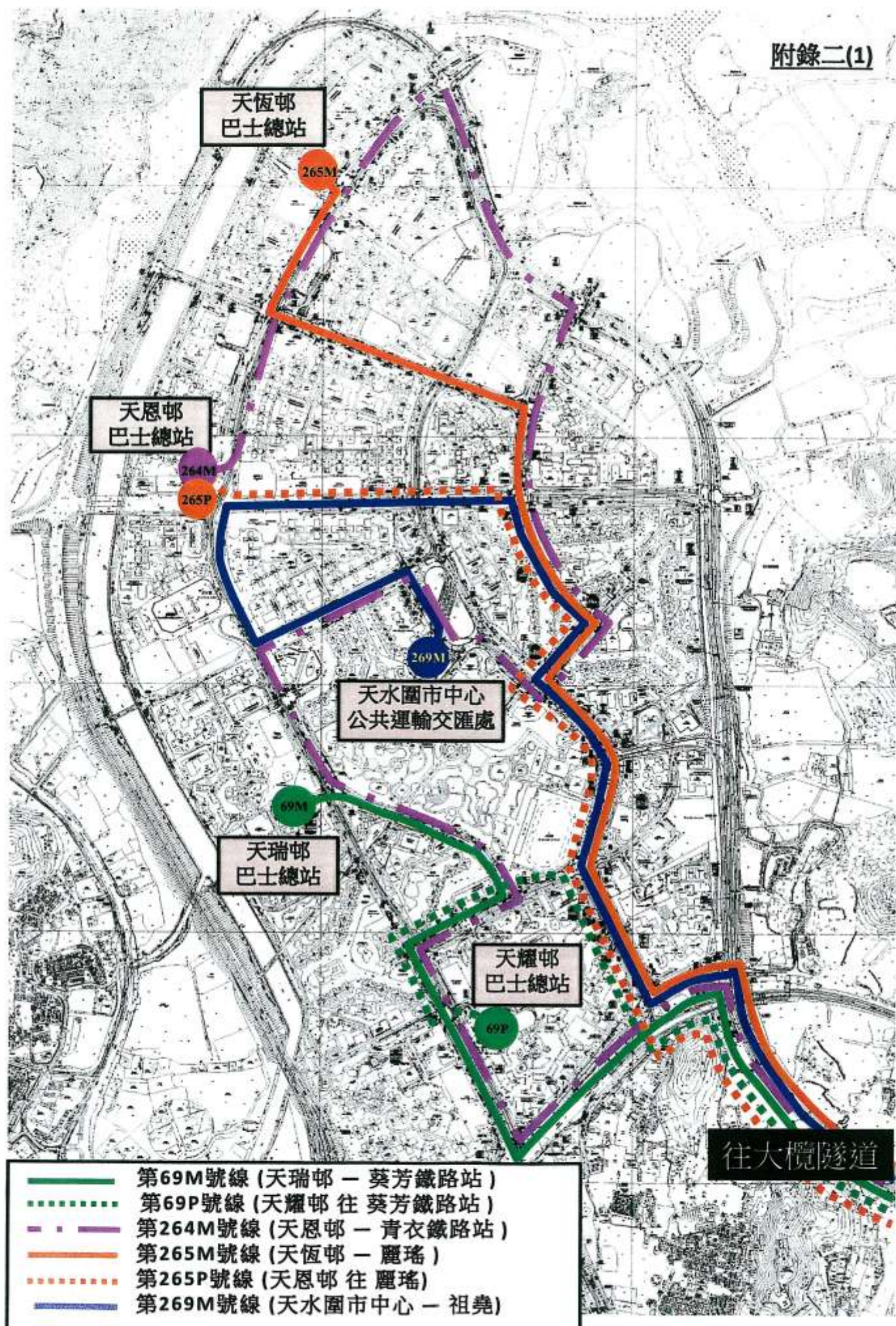
附錄二(1)展示這些路線服務重疊的情況；而附錄二(2)撮錄現時的服務安排。

建議安排

4. 基於上述策劃原則，現建議將這些 M 線的接駁角色釐定如下：
- (i) 第 69M 號線主要為天水圍「西南區」居民服務，途經天水圍市中心、天頌苑、天華邨、天瑞邨、嘉湖南、天耀邨、天盛苑和天祐苑。
 - (ii) 第 265M 號線主要為天水圍「西北區」居民服務，途經天恆邨、俊宏軒、天澤邨、天逸邨、天恩邨、天悅邨、天富苑和天晴邨。
 - (iii) 第 269M 號線主要為天水圍「東北區」居民服務，途經天恩邨、天富苑、天逸邨、天晴邨、嘉湖北、天麗苑和天慈邨。

附錄二(3)至(5)詳列該 3 條 M 線的建議安排。

5. 由於第 264M 號線在水圍區內走線迂迴和冗長，且與上述 3 條 M 線的角色重疊，因此建議取消在水圍區內的服務，並與第 68E 號線合併。建議合併安排另載於關於修改第 68E 號線的方案內。



九巴服務重組建議 – 優化第69M、265M及269M號線的服務
現時的服務安排

(I) 第 69M 及 69P 號線

路線	69M	69P
終點站	天瑞邨 - 葵芳鐵路站	天耀邨 往 葵芳鐵路站
繁忙時間班次	5 至 20 分鐘	12 至 20 分鐘
單程收費	\$10.6	
服務時間	早上 5 時 25 分至 凌晨 12 時 45 分	星期一至星期六(公眾假期除外) 早上 6 時 45 分至早上 8 時 30 分 星期一至五：8 班 星期六：7 班
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率:86% 非繁忙時段的平均載客率: 31%	最繁忙一小時的載客率:84%
車輛數目	17 部空調雙層巴士	

(II) 第 265M 及 265P 號線

路線	265M	265P
終點站	天恆邨 - 麗瑤	天恩邨 往 麗瑤
繁忙時間班次	4 至 10 分鐘	11 至-20 分鐘
單程收費	\$10.6	
服務時間	早上 5 時 20 分至 凌晨 12 時 50 分	星期一至六(公眾假期除外) 早上 6 時 40 分至早上 8 時 20 分 星期一至五：8 班 星期六：6 班
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率:80% 非繁忙時段的平均載客率: 39%	最繁忙一小時的載客率:72%
車輛數目	18 部空調雙層巴士	7 部空調雙層巴士

(III) 第 269M 號線

路線	269M
終點站	天水圍市中心 - 祖堯
繁忙時間班次	10 至 20 分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	早上 5 時 25 分 至 凌晨 12 時 55 分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率: 92% 非繁忙時段的平均載客率: 36%
車輛數目	11 部空調雙層巴士

九巴服務重組建議 – 優化第69M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

- 建議修改第 69M 號線在水圍區內行車路線，主要為水圍「西南區」的居民服務，途經水圍市中心、天頌苑、天華邨、天瑞邨、嘉湖南、天耀邨、天盛苑和天祐苑。
- 在實施第 69M 號線的建議安排後，將在3個月內檢討第 69P 號線的乘客量需求，如有需要，會按實際需求情況，考慮調整第 69P 號線的服務安排。
- 建議的安排如下：

路線	69M	69P (現時安排維持不變)
終點站	水圍市中心 - 葵芳鐵路站	天耀邨 往 葵芳鐵路站
繁忙時間班次	6至10分鐘	12至20分鐘
單程收費	\$10.6	
服務時間	早上5時20分至 凌晨12時45分	星期一至星期六 (公眾假期除外) 早上6時45分至早上8時30分 星期一至五：8班 星期六：7班
行車路線	由水圍市中心開出：天恩路、天榮路、天城路、天華路、天瑞路(註一)、天湖路、天耀路、天福路及朗天路，然後返回原來路線。 (註一：在星期一至五(公眾假期除外)，於早上7時至早上8時30分，由水圍市中心開出的班次將會繞經天瑞邨巴士總站。) 由葵芳開出：沿原來路線行走至朗天路，然後沿天福路、天耀路、天湖路、天瑞路、天華路及天城路。	由天耀邨開出：天耀路、天城路、天湖路、天福路、朗天路、元朗公路、青朗公路，然後往葵芳鐵路站。
車輛數目	21 部空調雙層巴士	

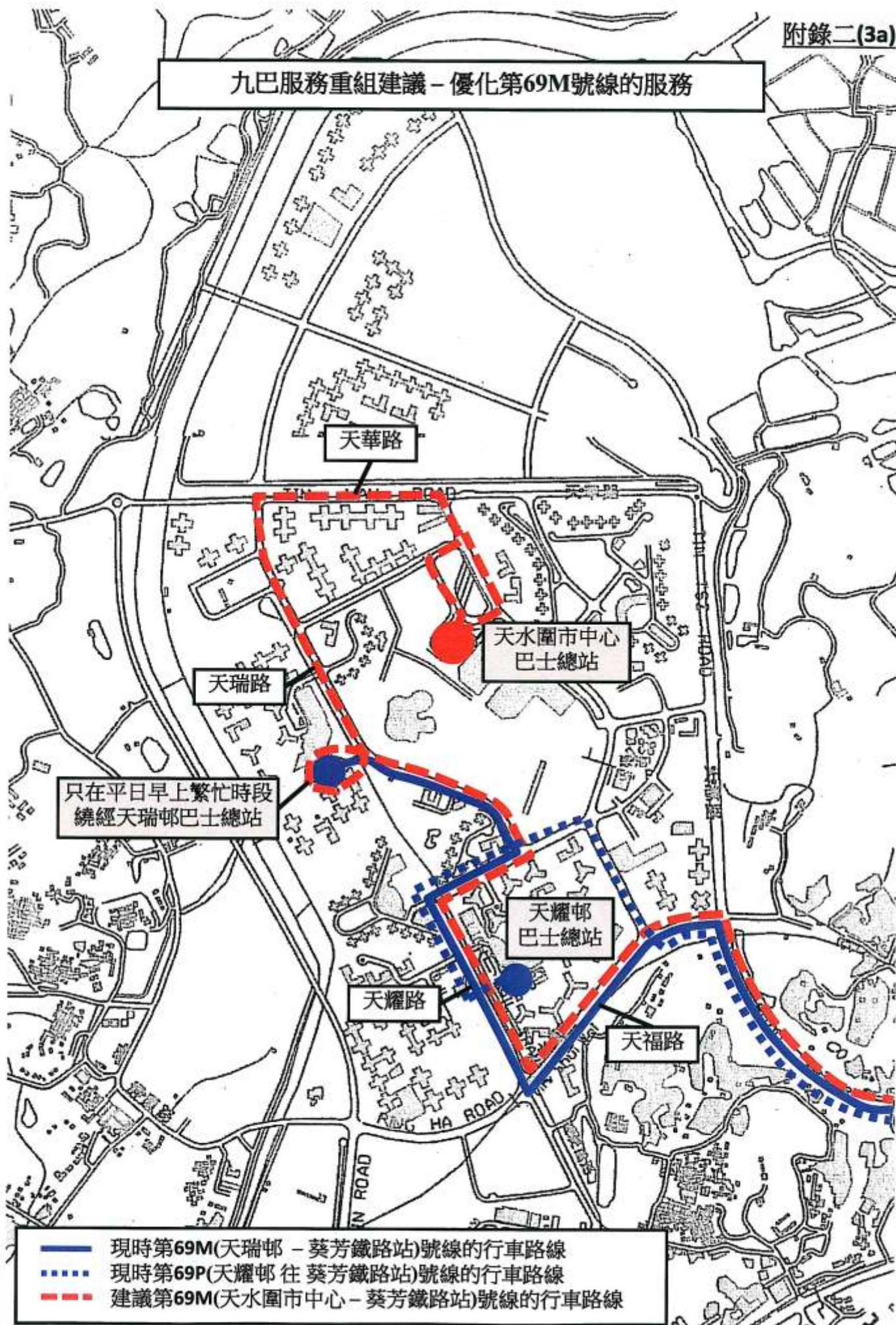
對乘客的影響

- (i) 在建議安排實施後，由於擴闊第69M號線的服務範圍，預計該線的整體乘客量會上升，因此會增派巴士行走，並會加密該線的班次水平，天水圍西南區的乘客會有所裨益；
- (ii) 在星期一至五(公眾假期除外)，於早上7時至早上8時30分，第69M號線的班次將繞經天瑞邨巴士總站。巴士公司會在該站內張貼通告，將第69M號線繞經該站時預算班次開出的時間，讓在上址候車的乘客可清楚掌握該線的班次；
- (iii) 現時於早上繁忙時間以外，在天瑞邨巴士總站乘搭該線前往葵芳的乘客(平均每日約800人，佔總乘客人數少於10%)可步行約3分鐘到天瑞路南行(天瑞邨對面)的巴士站登車；及
- (iv) 現時在天瑞邨巴士總站下車的乘客(平均每日約1,000多人，佔總乘客人數少於15%)，可於天瑞路北行(天瑞邨外)的巴士站下車，並步行約2分鐘便可抵達天瑞邨巴士總站。

路線圖

請參閱附錄二(3a)

九巴服務重組建議 - 優化第69M號線的服務



九巴服務重組建議 – 優化第265M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

- 建議修改第265M號線在水圍區內的行車路線，主要為水圍「西北區」的居民服務，途經天恆邨、俊宏軒、天澤邨、天逸邨、天恩邨、天悅邨、天富苑和天晴邨。
- 由於修改第265M和269M號線的行車路線，其服務範圍與第265P號線重疊，因此建議取消第265P號線，將巴士資源調派行走第265M號線和其他元朗區內需求較高的巴士路線。
- 建議的安排如下：

路線	265M	265P
終點站	天恆邨 - 麗瑤	天恩邨 往 麗瑤
繁忙時間班次	6至10分鐘	取消服務
單程收費	\$10.6	
服務時間	早上5時30分至 凌晨12時50分	
行車路線	由天恆開出：天瑞路、天華路、天慈路及朗天路，然後返回原來路線。 由麗瑤開出：沿原來路線行走至朗天路，然後沿天慈路、天華路及天瑞路。	
車輛數目	21 部空調雙層巴士	

對乘客的影響

- (i) 在建議安排實施後，第265M號線的班次將會加強，往來水圍西北區和大欖隧道轉車站的行車時間將會縮短，較乘搭現時第264M、265M和269M號線將可減省約8至12分鐘；

- (ii) 下列受影響的乘客可改乘其他 M 線或在大欖隧道轉車站轉乘其他路線，以原本的車資往來天水圍和麗瑤一帶：

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
往麗瑤方向			
天秀路 往 大欖隧道至葵涌道	1000 (~5%)	269M	\$10.6
天秀路 往 麗祖路及祖堯	60 (<1%)	269M > 265M	\$10.6
天城路 往 大欖隧道至葵涌道	700 (<5%)	269M	\$10.6
天城路 往 麗祖路及祖堯	60 (<1%)	269M > 265M	\$10.6
往天水圍西北區方向			
麗祖路及祖堯 往 天龍路及天城路	150 (~1%)	265M > 269M	\$10.6
麗祖路及祖堯 往 天葵路	100 (<1%)	265M > 269M	\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天龍路及天城路	1300 (<10%)	269M	\$9.7-\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天葵路	1200 (<10%)	269M	\$9.7-\$10.6

- (iii) 現時乘搭第265P號線的乘客可改乘下列路線，以原本的車資往來天水圍和麗瑤一帶。

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
往麗瑤方向			
天恩至天華路 往 大欖隧道至葵涌道	500 (~60%)	265M	\$10.6
天恩至天華路 往 麗祖路及祖堯	10 (~1%)	265M	\$10.6
天葵路至天城路 往 大欖隧道至葵涌道	200 (20-25%)	269M	\$10.6
天葵路至天城路 往 麗祖路及祖堯	<10 (<1%)	269M > 265M	\$10.6

路線圖

請參閱附錄二(4a)

九巴服務重組建議 – 優化第269M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

- 建議修改第 269M 號線在水圍區內的行車路線，主要為水圍「東北區」居民服務，途經天恩邨、天富苑、天逸邨、天晴邨、嘉湖北、天麗苑和天慈邨。
- 建議的安排如下：

路線	269M
終點站	天恩邨 - 祖堯
繁忙時間班次	7至12分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	早上5時25分 至 凌晨12時55分
行車路線	<u>由天恩開出</u> ：天瑞路、天秀路、天葵路、天龍路、天城路、天福路及朗天路，然後返回原來路線。 <u>由祖堯開出</u> ：沿原來路線行走至朗天路，然後沿天福路、天城路、天龍路、天葵路、天秀路及天瑞路。
車輛數目	14 部空調雙層巴士

對乘客的影響

- (i) 在建議安排實施後，由於調整第 269M 號線的服務範圍，預計該線的整體乘客量會上升，因此會增派巴士行走，並會加密該線的班次水平，水圍東北區的乘客會有所裨益；及

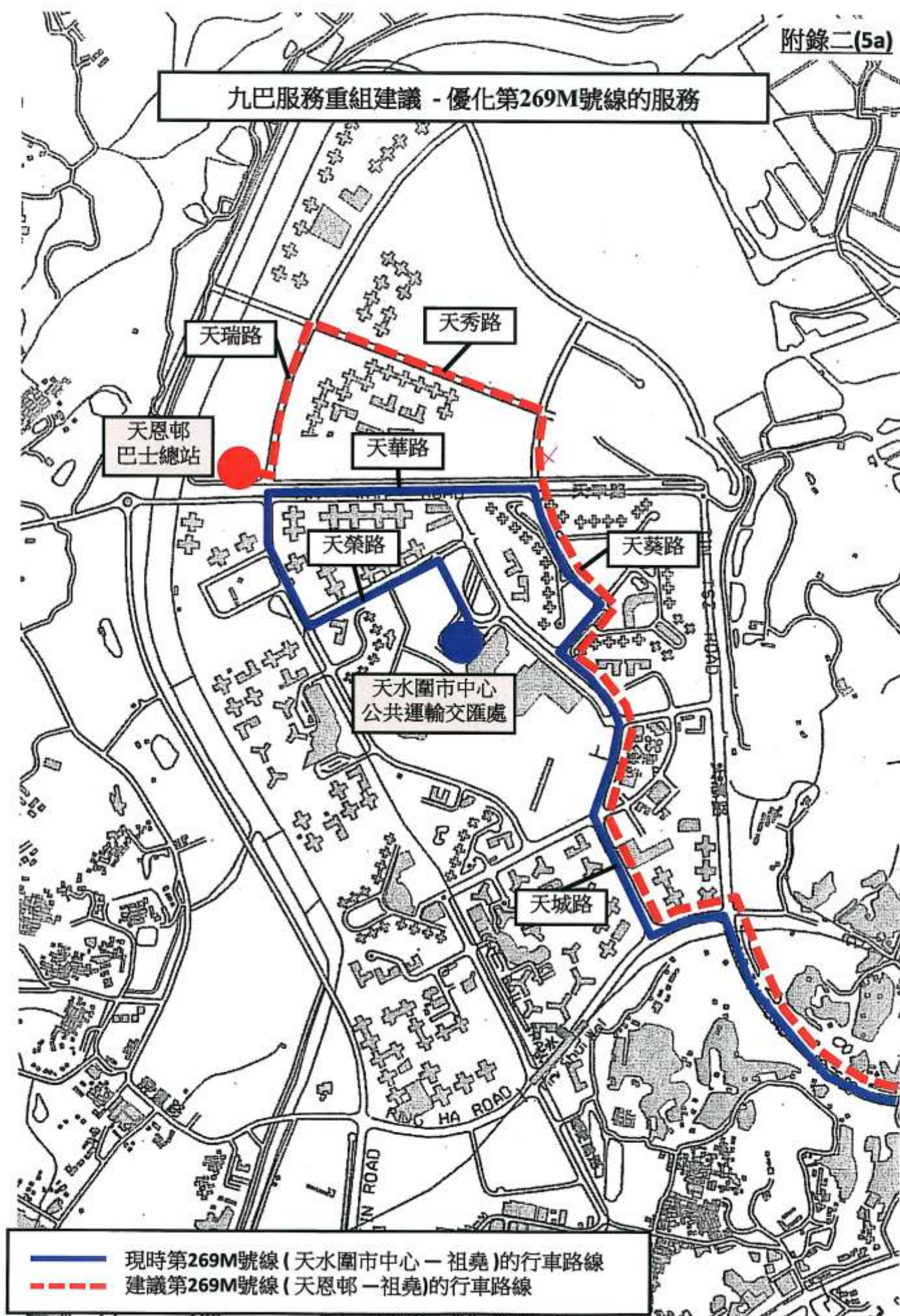
- (ii) 下列受影響的乘客可改乘其他M線或在大欖隧道轉車站轉乘其他路線，以原本的車資往來天水圍和祖堯一帶。

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
往祖堯方向			
天水圍市中心至天華路 往 大欖隧道至葵涌	1500 (~20%)	69M	\$10.6
天水圍市中心至天華路 往 麗景山道及祖堯	150 (<5%)	69M > 269M	\$10.6
往天水圍東北區方向			
祖堯及麗景山道 往 天華路至天水圍市中心	100 (<5%)	269M > 69M	\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天華路至天水圍市中心	1200 (15-20%)	69M	\$9.7-\$10.6

路線圖

請參閱附錄二(5a)

九巴服務重組建議 - 優化第269M號線的服務



**九巴服務重組建議 – 合併第264M和68E號線
(計劃編號：T2)**

第264M及68E號線現時的服務詳情

路線	68E	264M
終點站	八鄉路 - 元朗公園 (循環線)	天恩邨 - 青衣鐵路站
繁忙時間班次	20分鐘	15分鐘
單程收費	\$7.7	\$10.6
服務時間	早上7時 至晚上11時30分	早上5時20分 至凌晨12時35分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率:28% 非繁忙時段的載客率: 4%	最繁忙一小時的載客率:44% 非繁忙時段的載客率: 21% (只包括來往天水圍/元朗與青衣之間的乘客)
車輛數目	3 部空調單層巴士	9 部空調雙層巴士及 2 部空調單層巴士

建議的內容

- 現時第 264M 號線於天水圍和元朗區內的行車路線十分迂迴及冗長，並不受乘客歡迎，以致乘客使用量長期偏低。同時，大部份乘客使用其他較直接的路線(例如第68M、69M、265M 及 269M 號線)前往大欖隧道轉車站，再轉乘第264M號線或其他前往青衣的路線。
- 第68E號線主要為元朗市南一帶的居民提供接駁大欖隧道轉車站的服務，惟該區的發展仍未完全成熟，以致該線的乘客量偏低，班次水平亦較低。
- 為更有效運用巴士資源，建議合併第264M和68E號線，以期繼續為元朗市南提供一條全日行走的巴士路線(即第68E號線)，同時取消第264M號線在水圍區內和元朗市中心(即青山公路(元朗段)的服務)，並將減省的巴士資源調派行走元朗及天水圍區內其他需求較高的巴士服務。
- 由於第68E號線的行車路程延長，其單程車資將會向上調整。
- 為配合元朗市南於區內及元朗鐵路站的需求，修改後的行車路線將繞經朗日路，加強該線接駁元朗市南和元朗鐵路站的角色。

- 建議路線合併後第68E號線的安排如下：

路線	68E
終點站	元朗公園 - 青衣鐵路站
繁忙時間班次	20分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	早上6時30分 至 晚上11時30分
行車路線	由元朗公園開出：公園北路、公園南路、欖口村路、迴旋處、十八鄉路、鳳麒路、鳳翔路、青山公路、朗日路、青山公路、凹頭交匯處、錦田路、迴旋處、錦田路、青朗公路、西北青衣交匯處、長青公路、支路、青衣西路、楓樹窩路、担竿山交匯處及青敬路。 由青衣鐵路站開出：青敬路、担竿山交匯處、楓樹窩路、青衣西路、支路、長青公路、西北青衣交匯處、青朗公路、錦田路、青山公路、博愛交匯處、青山公路、鳳翔路、鳳麒路、十八鄉路、欖口村路及公園南路。
車輛數目	6 部空調雙層巴士

- 車費優惠安排如下：

- (i) 巴士公司會為往來元朗公園與凹頭第68E號線的乘客提供八達通即日來回優惠，乘客使用八達通卡於同日乘搭來回兩程服務時，第二程將會免費，即相等於一程車費為\$5.3；
- (ii) 修訂第68E號線乘客於大欖隧道轉車站以八達通轉乘其他路線時，所需支付的總車資與現時相同；及
- (iii) 第68E號線回程將於元朗區內提供分段收費，與現時第264M號線的車資相同。

對乘客的影響

- 現時第68E號線的全部乘客可繼續使用合併後的服務，來往元朗公園與大欖隧道轉車站(八鄉路)之間。

- 受影響第264M號線的乘客可利用現有的九巴路線、輕鐵或巴士轉乘計劃，往來天水圍、元朗、錦田及青衣。這些替代路線及轉乘計劃如下：

受影響乘客	乘客人數	其他替代路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合的收費
往青衣方向			
天水圍與元朗之間	90 (~1%)	276 / 276P / B1 / 輕鐵	\$4.1-\$12.7
天水圍至元朗 往 凹頭	40 (<1%)	68M / 276 / 276P / B1 > 68E*	\$9.7-\$12.7
天水圍至凹頭 往 大欖隧道	180 (~2%)	68M / 68E* / 69M / 265M / 269M	\$9.7-\$10.6
天水圍至凹頭 往 青衣	1500 (~20%)	68M / 69M / 265M / 269M > 68E* / 279X	\$9.7-\$10.6
大欖隧道 往 青衣	490 (<10%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
往天水圍方向			
青衣 往 大欖隧道	530 (<10%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
青衣 往 凹頭至天水圍	1850 (~25%)	68E* / 279X > 68M / 69M / 265M / 269M	\$10.6-\$14.4
大欖隧道 往 凹頭至天水圍	340 (~5%)	68M / 68E* / 69M / 265M / 269M	\$9.7
凹頭 往 元朗至天水圍	150 (<5%)	68E* > 68M / 276 / 276P / B1	\$9.7
元朗與天水圍之間	1800 (20-25%)	276 / 276P / B1 / 輕鐵	\$4.1-\$5.0

*第68E號線會建議修改行車路線，詳情請參考第68E號線之服務重組建議

路線圖

請參閱附錄三(1)

九巴服務重組建議 - 第68E號線更改總站及行車路線

元朗公園
巴士總站

十八鄉路

八鄉路
巴士總站

青朗公路

長青公路

青衣西路

青衣鐵路站
巴士總站

插圖：元朗市內的行車路線

朗日路

鳳翔路

十八鄉路

元朗公路

現時第68E(元朗公園 - 八鄉路(循環線))號線的行車路線
建議第68E(元朗公園 - 青衣鐵路站)號線的行車路線

— 現時第68E(元朗公園 - 八鄉路(循環線))號線的行車路線
- - - 建議第68E(元朗公園 - 青衣鐵路站)號線的行車路線

九巴服務重組建議 - 第B1、276號線更改總站及行車路線
(計劃編號：T3)

第B1號線現時的服務詳情

路線	B1
終點站	天水圍鐵路站 - 落馬洲鐵路站
繁忙時間班次	8至12分鐘
單程收費	\$12.7
服務時間	早上6時10分 至 晚上10時55分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 81% 非繁忙時段的平均載客率: 48%
車輛數目	12 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第B1號線於天水圍區內的行車路線與其他巴士路線的行車方向相反，導致乘客在轉乘第B1號線時需要橫過馬路，才能抵達第B1號線的巴士站，不便乘客轉乘。為發揮巴士轉乘計劃的功能，建議修改第B1號線於天水圍區內的行車路線。修改路線後，乘客可便捷地於同一巴士站轉乘第B1號線。
- 建議調整服務的安排如下：
 - (i) 修改第B1號線於天水圍區內的行車路線，以天慈巴士總站作為該線的總站，配合其他天水圍區內巴士路線的行車方向，方便乘客於天湖路、天耀路或天福路的巴士站作同站轉乘；

路線	B1
終點站	天慈 - 落馬洲鐵路站
繁忙時間班次	8/9分鐘
單程收費	\$12.7
服務時間	早上6時10分 至 晚上10時55分
行車路線	由天慈巴士總站開出：天喜街、天柏路、天湖路、天耀路、天福路、朗天路，然後返回原有路線。 由落馬洲鐵路站開出：沿原有路線抵達朗天路後，改行天福路、天耀路、天湖路、天柏路及天喜街。
車輛數目	14 部空調雙層巴士

- (ii) 預計當天水圍區域性巴士路線重組全面落實後，可調派額外2部巴士行走第B1號線，並加強班次；

(iii) 優化第B1號線與天水圍北巴士路線的八達通轉乘優惠，提供補差價或第二程車資免費轉乘的優惠模式；及

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
276A	太平	\$8.8	B1	落馬洲	\$12.7	\$8.8	\$12.7	天湖路/天耀路/天福路巴士站
276B	彩園	\$8.8	B1	落馬洲	\$12.7	\$8.8	\$12.7	天慈巴士總站
269M/265A	祖堯/麗瑤	\$10.6	B1	落馬洲	\$12.7	\$10.6	\$12.7	天慈巴士總站
B1	天慈	\$12.7	276A	天恆	\$4.1	\$4.1	\$12.7	天福路/天耀路/天湖路巴士站
B1	天慈	\$12.7	276B	天富	\$4.1	\$4.1	\$12.7	天城路 天耀邨外巴士站
B1	天慈	\$12.7	269M	天恩	\$4.1	\$4.1	\$12.7	天城路 天耀邨外巴士站

(iv) 因應第B1號線的總站遷移至天慈巴士總站，現時第276號線的總站將遷往天水圍鐵路站巴士總站，第276號線的行車路線將不再途經天喜街、天柏路、天城路及天福路。天慈邨的乘客可乘搭第276P號線往來元朗市中心或上水。

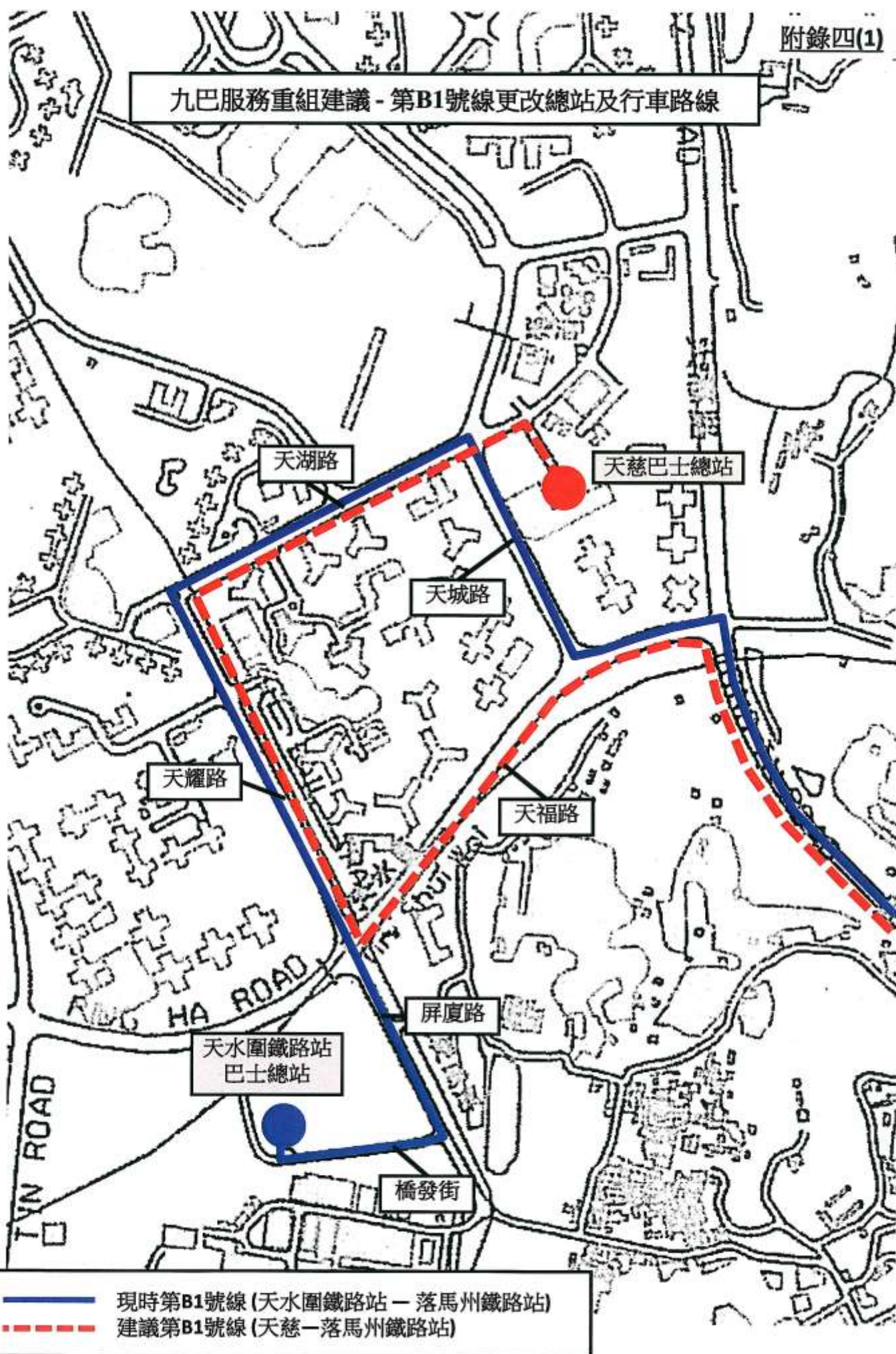
對乘客的影響

- 修改第B1號線的行車方向後，現時於天水圍鐵路站使用該線的乘客(平均每日約50人，約佔總乘客人數的少於1%)可步行約5分鐘到天耀路或天福路的巴士站，繼續乘搭該線的服務。
- 現時平均每日約100多名(約佔總乘客人數的少於5%)於天慈巴士總站乘搭第276號線的乘客，可使用相同的車資(\$8.8)改乘第276P號線前往元朗市中心及上水。
- 現時每日約700名乘搭第276號線的乘客(約佔總乘客人數的10%)，可使用相同的車資(\$8.8)改乘第276P號線由上水及元朗市中心前往天慈。

路線圖

請參閱附錄四(1)及(2)

九巴服務重組建議 - 第B1號線更改總站及行車路線



九巴服務重組建議 – 第269B號線更改行車路線
(計劃編號：T4)

第269B號線現時的服務詳情

路線	269B
終點站	天水圍市中心 - 紅磡碼頭
繁忙時間班次	15至30分鐘
單程收費	\$17.7
服務時間	早上5時20分 至 凌晨12時55分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 63% 非繁忙時段的平均載客率: 23%
車輛數目	16 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第269B號線來往天水圍與尖沙咀、紅磡區一帶，由於該線途經紅磡一帶的繁忙路段，包括加士居道、蕪湖街及德民街一帶，經常因交通擠塞而影響其班次的穩定性。現建議修改該線在紅磡區內的行車路線，往紅磡碼頭方向時不再途經漆咸道南、加士居道、蕪湖街及德民街一帶。但由紅磡前往天水圍時，則維持現時行車路線不變。
- 建議的安排如下：

路線	269B
終點站	天水圍市中心 - 紅磡碼頭
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$17.7
服務時間	早上5時20分 至 凌晨12時55分
行車路線	往紅磡碼頭方向：沿原有行車路線，於梳士巴利道近漆咸道南後改經梳士巴利道、紅磡繞道、都會道、迴旋處、都會道、紅荔道、紅磡南道、華信街及紅磡碼頭巴士總站。 往天水圍方向：現時行車路線不變。
車輛數目	14 部空調雙層巴士

對乘客的影響

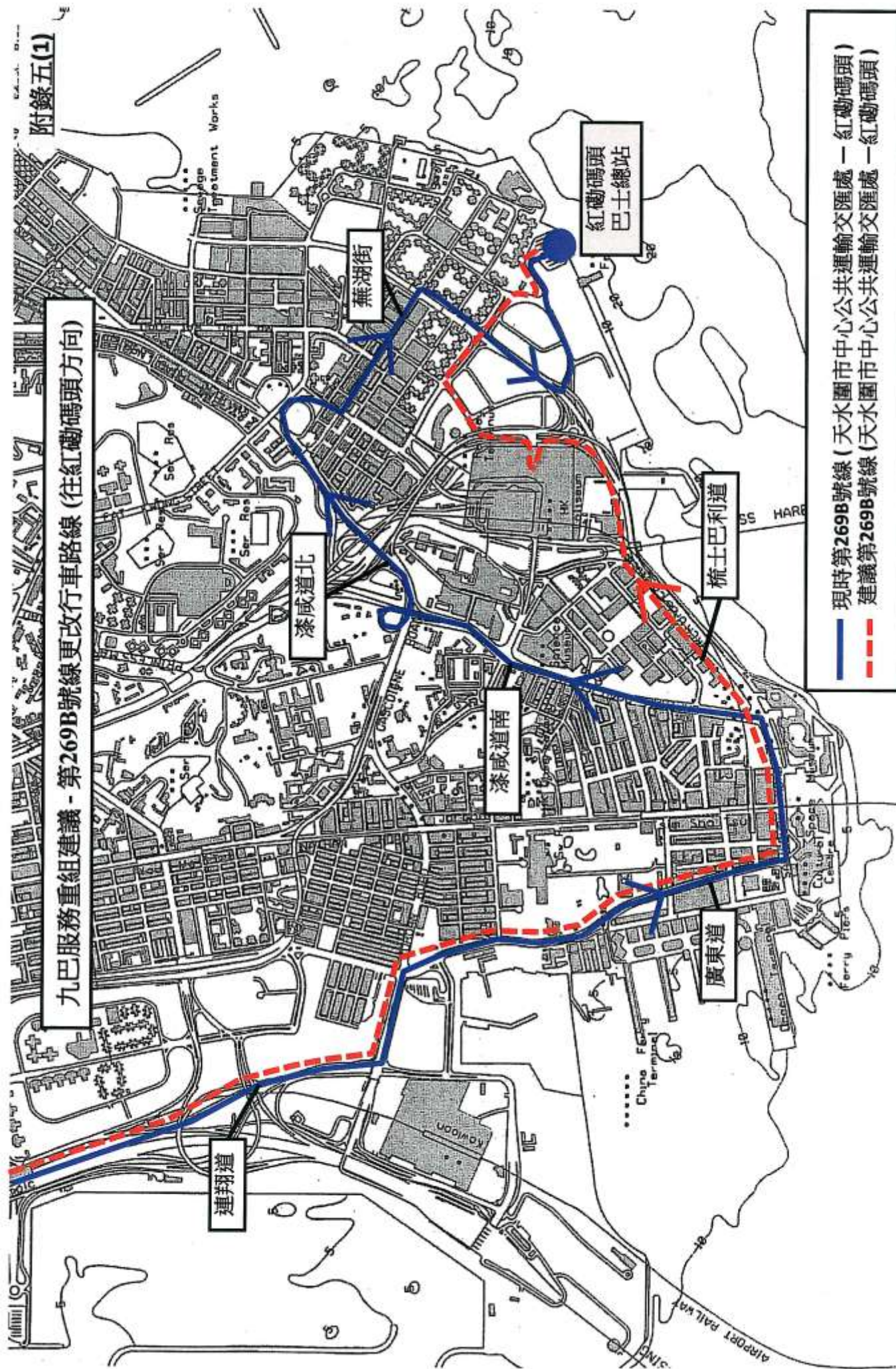
- 受影響約550名乘客(約佔總乘客人數的少於10%)可利用新增的巴士轉乘計劃，以原本的車資由天水圍前往紅磡一帶。這些轉乘計劃如下：

受影響乘客	乘客人數	轉乘組合	轉乘組合收費
往紅磡方向			
天水圍 往 漆咸道南	200 (<5%)	269B > 260X / 8	\$17.7
天水圍 往 蕪湖街及德民街	350 (5-10%)	269B > 8或 69X / 265B > 30X / 212	\$17.7

路線圖

請參閱附錄五(1)

九巴服務重組建議 - 第269B號線更改行車路線 (往紅磡碼頭方向)



現時第269B號線 (天水圍市中心公共運輸交匯處—紅磡碼頭)
 建議第269B號線 (天水圍市中心公共運輸交匯處—紅磡碼頭)

九巴服務重組建議 - 第268B號線更改行車路線
(計劃編號：Y1)

第268B號線現時的服務詳情

路線	268B
終點站	朗屏鐵路站 - 紅磡碼頭
繁忙時間班次	20分鐘
單程收費	\$17.7
服務時間	<u>逢星期一至五(公眾假期除外)</u> 朗屏開：早上7時30分 至 早上8時30分 紅磡碼頭開：晚上6時 至 晚上7時 <u>星期六、日及公眾假期</u> 早上7時 至 凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 65%
車輛數目	4 部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第268B號線來往朗屏與尖沙咀、紅磡區一帶，乘客量偏低，由於該線途經紅磡一帶的繁忙路段，包括加士居道、蕪湖街及德民街一帶，經常因交通擠塞而影響其班次的穩定性。現建議修改該線在早上繁忙時段在紅磡區內的行車路線，往紅磡碼頭方向時不再途經漆咸道南、加士居道、蕪湖街及德民街一帶。但在下午繁忙時段返回元朗時則維持現時行車路線不變。
- 建議的安排如下：

路線	268B
終點站	朗屏鐵路站 - 紅磡碼頭
繁忙時間班次及服務時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> 早上7時30分 至 早上8時30分 (共4班往紅磡) 晚上6時 至 晚上7時 (共4班往朗屏) <u>星期六、日及公眾假期</u> 早上7時 至 凌晨12時30分
單程收費	\$17.7
行車路線	<u>往紅磡碼頭方向</u> ：沿原有行車路線，於梳士巴利道近漆咸道南後改經梳士巴利道、紅磡繞道、都會道、迴旋處、都會道、紅荔道、紅磡南道、華信街及紅磡碼頭巴士總站。 <u>往元朗方向</u> ：現時行車路線不變。
車輛數目	4 部空調雙層巴士

對乘客的影響

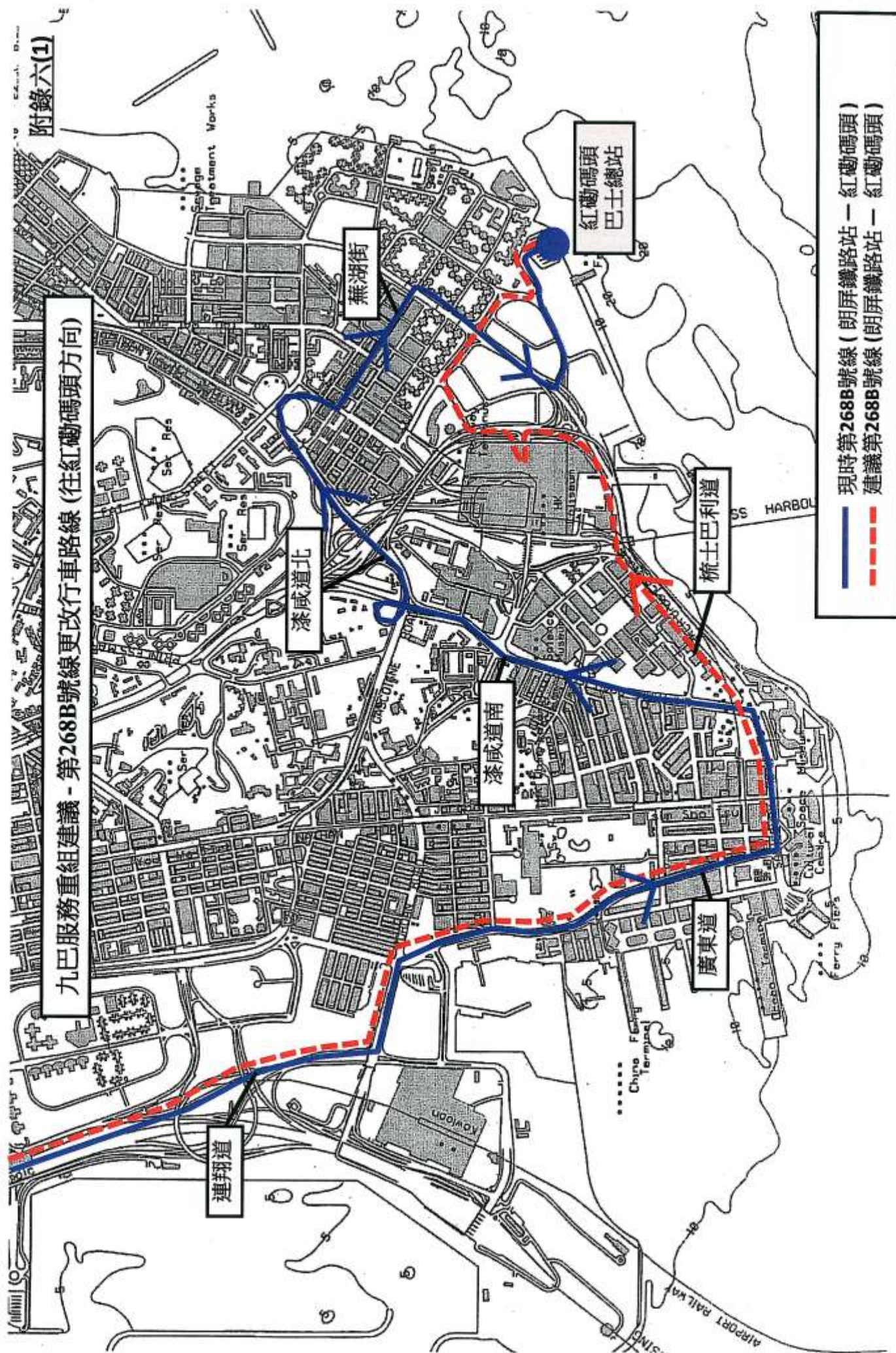
- 受影響約90名乘客(約佔總乘客人數20%)可利用新增的巴士轉乘計劃，以原本的車資由元朗前往紅磡一帶。這些轉乘計劃如下：

受影響乘客	乘客人數	轉乘組合	轉乘組合收費
往紅磡方向			
朗屏及元朗 往 漆咸道南	30 (<10%)	268B > 260X / 8	\$17.7
朗屏及元朗 往 蕪湖街及德民街	60 (~10%)	268B > 8 或 68X > 30X / 212	\$17.7

路線圖

請參閱附錄六(1)

九巴服務重組建議 - 第268B號線更改行車路線 (往紅磡碼頭方向)



現時第268B號線 (朗屏鐵路站 — 紅磡碼頭)
建議第268B號線 (朗屏鐵路站 — 紅磡碼頭)

九巴服務重組建議 – 第968X號線更改總站及行車路線
(計劃編號：Y2)

第968X號線現時的服務詳情

路線	968	968X
終點站	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	媽橫路(山水樓) 往 鰂魚涌(英皇道) / 鰂魚涌(英皇道) 往 元朗(西)
服務時間及 繁忙時間班次	早上5時25分 至凌晨12時40分 4至8分鐘	逢星期一至五 (公眾假期除外) 元朗開：早上7時30分及早上7時45分 港島開：晚上6時10分及晚上6時40分
單程收費	\$22.7	
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 77% 非繁忙時段的平均載客率: 66%	最繁忙一小時的載客率: 80%
車輛數目	31 部空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時，第968X號線於早上開出往港島的班次以媽橫路(山水樓)為總站，但晚上返回元朗時則以元朗(西)巴士總站為終點站，來回程於元朗區內的總站位置不相同。為方便乘客識別和改善日常營運，現建議在早上開出的班次改以元朗(西)巴士總站為起點站，與第968號線相同。同時，更改行車路線，不途經媽橫路及擊壤路以西的一段青山公路(元朗段)。
- 建議的第968X號線行車路線如下：
由元朗開出：元朗(西)巴士總站、擊壤路及青山公路(元朗段)，然後沿回原有路線往鰂魚涌。
由鰂魚涌開出：行車路線維持不變。
- 當元朗區域性巴士路線重組全面落實後，減省的巴士資源將會投放於第968號線，當中包括考慮增加五部空調雙層巴士，來加強第968號線的繁忙時間班次至3/4分鐘一班，及在平日早上繁忙時間增加由元朗公園開出特別班次的數目。
- 因應第968X號線總站遷移至元朗(西)巴士總站，建議新增第968X號線與四條巴士路線的八達通轉乘計劃，方便原有於媽橫路(山水樓)及青山公路(朗庭園外)巴士站乘客接駁第968X號線。

對乘客的影響

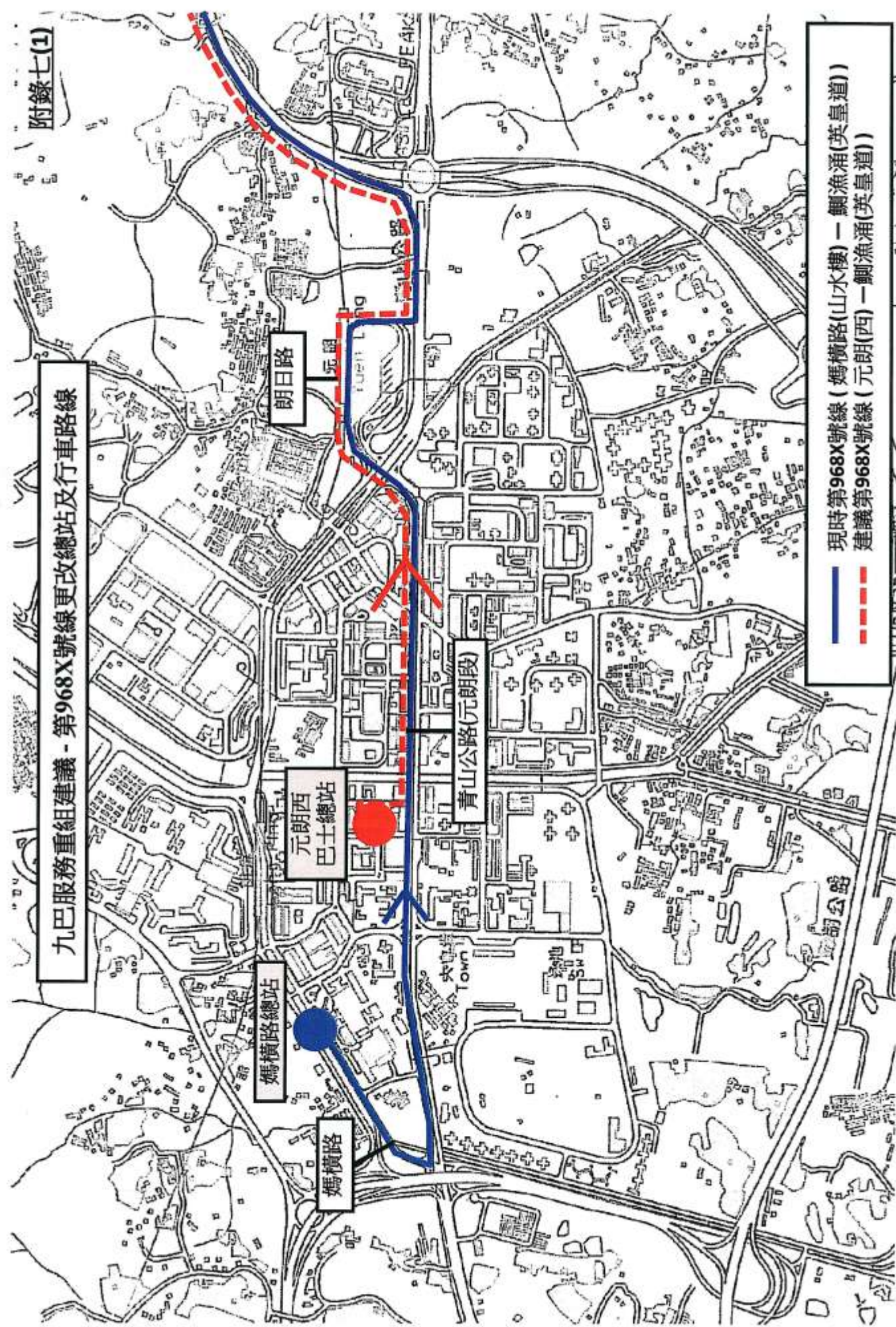
- 現時，在媽橫路(山水樓)總站及青山公路(朗庭園外)巴士站登車的乘客稀少，平均每日約30名(佔乘客人數少於1%)。日後這些乘客可乘搭第276、276P、268B或268C號線，並在元朗市中心轉乘第968X號線前往鯪魚涌，轉乘的總車資與現時第968X號線的車資相同。

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 (與968X 相同)	轉乘地點
276	上水	\$8.8	968X	鯪魚涌	\$22.7	\$8.8	\$22.7	元朗同樂街
276P	上水	\$8.8	968X	鯪魚涌	\$22.7	\$8.8	\$22.7	元朗同樂街
268B	尖沙咀	\$17.7	968X	鯪魚涌	\$22.7	\$17.7	\$22.7	元朗同樂街
268C	觀塘	\$17.7	968X	鯪魚涌	\$22.7	\$17.7	\$22.7	元朗谷亭街

路線圖

請參閱附錄七(1)

九巴服務重組建議 - 第968X號線更改總站及行車路線



現時第968X號線 (媽橫路(山水樓) — 鯽魚涌(英皇道))
建議第968X號線 (元朗(西) — 鯽魚涌(英皇道))

九巴服務重組建議 - 分拆第68X號線和第268號線
(計劃編號：H1)

第68X號線現時的服務詳情

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

建議的內容

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

- 建議的安排如下：

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

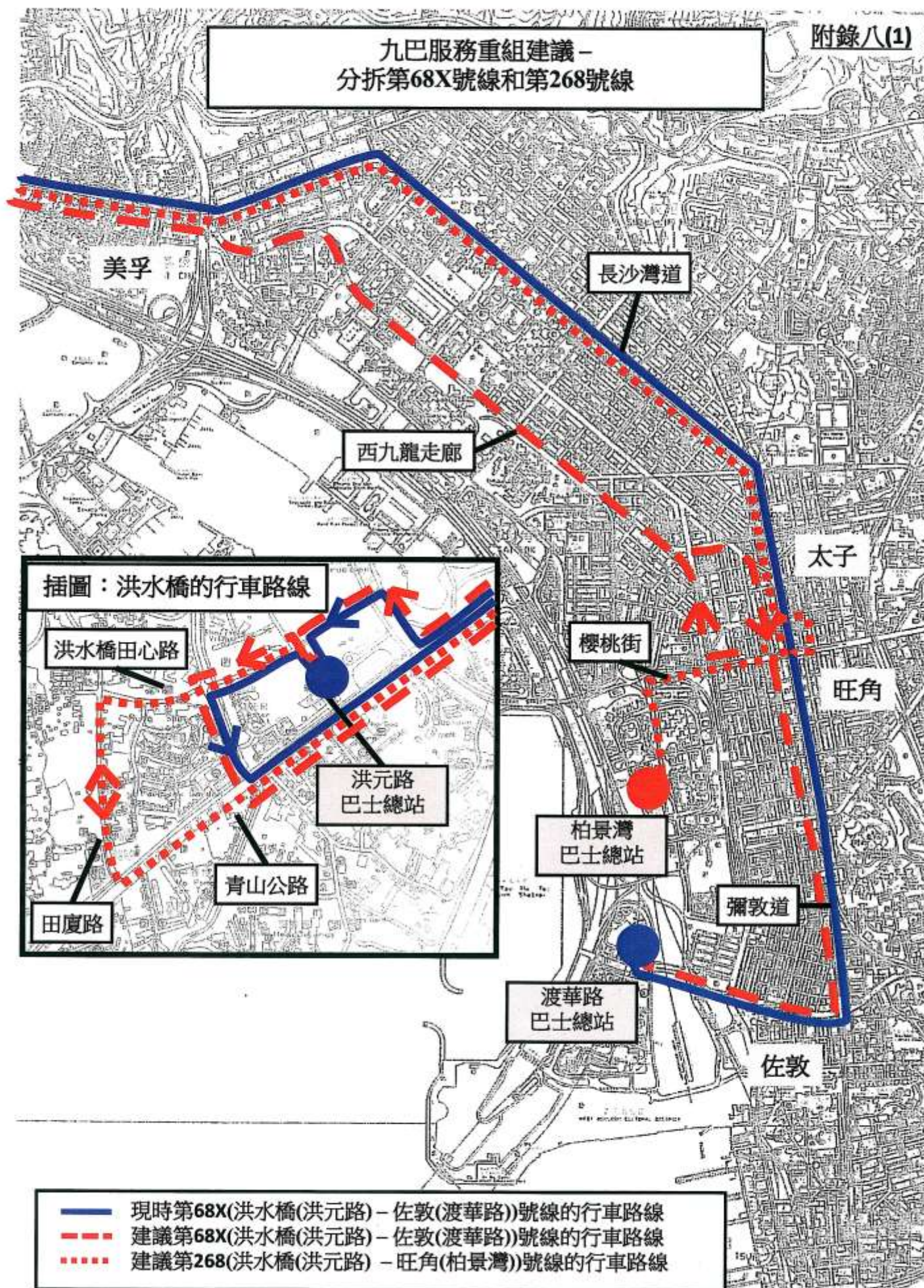
對乘客的影響

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

路線圖

請參閱附錄八(1)

九巴服務重組建議－
分拆第68X號線和第268號線



九巴服務重組建議 - 第251A號線更改總站及行車路線
(計劃編號：K1)

第251A號線現時的服務詳情

路線	251A
終點站	八鄉路 - 上村 (循環線)
繁忙時間班次	13/14分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	早上5時25分 至 凌晨1時25分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 76% 非繁忙時段的平均載客率: 14%
車輛數目	3 部空調單層巴士

建議的內容

- 現時在錦上路乘搭第251A號線前往大欖隧道轉車站、錦田區內及錦上路鐵路站的乘客分別約佔90%、10%及少於1%。該線現時的行車路線未能為錦上路的居民提供便捷的服務前往八鄉路(大欖隧道轉車站)及錦上路鐵路站，而在早上繁忙時段，於錦上路西段(介乎元崗村和東匯路之間)的候車乘客往往出現登車困難的情況。
- 現建議加強第251A號線接駁大欖隧道轉車站的角色，修改該線的行車路線，縮短現時來往大欖隧道轉車站的乘客的行程時間，並將現時位於上村的總站遷移至錦上路鐵路站。
- 建議的安排如下：

路線	251A
終點站	錦上路鐵路站 - 上村 (循環線)
繁忙時間班次	15分鐘 (定點班次)
服務時間	早上5時25分 至 凌晨1時25分
行車路線	錦上路鐵路站、東匯路、錦上路、八鄉路、八鄉路巴士總站、八鄉路、錦上路、錦田公路、迴旋處、錦田公路、錦上路、八鄉路、八鄉路巴士總站、八鄉路、錦上路、東匯路及錦上路鐵路站。
車輛數目	4 部空調單層巴士

對乘客的影響

- 現時第251A號線全部乘客於修改行車路線後，仍可使用該線前往相關的目的地。
- 修改行車路線後，在錦上路東段(介乎元崗村和上村)的乘客可於約 8分鐘內往來大欖隧道轉車站，較現時的安排節省約7至8分鐘的行車時間；而在錦上路西段(介乎元崗村和東匯路)的乘客可於約6分鐘內往來大欖隧道轉車站及錦上路鐵路站，較現時的安排節省約4至5分鐘的行車時間。
- 乘客在大欖隧道轉車站下車後騰出的空位，可接載在錦上路東段候車的乘客往錦上路鐵路站沿途各站。
- 雖然往來錦上路東段和錦上路鐵路站的乘客的行車時間會稍為延長約6至8分鐘，但這些乘客數目十分少，約佔該線總乘客量的1%，而這些乘客可選乘較直接的第64K和64S號線的服務。

路線圖

請參閱附錄九(1)

九巴服務重組建議 - 第251M號線更改行車路線
(計劃編號：K2)

第251M號線現時的服務詳情

路線	251M
終點站	上村 - 青衣鐵路站
繁忙時間班次	12至20分鐘
單程收費	\$9.7
服務時間	早上5時45分 至 凌晨12時50分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 39% (實際來往錦田與青衣之間(不包括轉車乘客)) 非繁忙時段的平均載客率: 11%
車輛數目	8 部空調雙層巴士

建議的內容

- 第251M號線的乘客量偏低，只能以較疏的班次來提供服務，令該線欠缺吸引力。同時，在錦田公路乘搭該線的乘客可於大欖隧道轉車站轉乘其他路線(例如第68M、68E(建議伸延至青衣)、69M、265M、269M 及 279X號線)前往荃灣和青衣一帶，無需只使用第251M號線前往相關的目的地。
- 為節省巴士資源及加強第251M號線接駁大欖隧道轉車站之功能，現建議調整該線的服務如下：
 - (i) 第251M號線：配合錦田公路的乘客在早上繁忙時段前往荃灣的需求，在平日早上繁忙時間提供2班特別班次，由上村前往荃灣鐵路站(即青山公路荃灣段(荃錦中心)外)；及
 - (ii) 提供一條往來錦田公路與大欖隧道轉車站的巴士路線，編號為第251B號線，調減車費至\$5.5，並提供八達通轉乘車費優惠，乘客轉乘的總車資與使用第251M號線的車資相同。

- 建議的安排如下：

路線	251M	251B
終點站	上村 往 荃灣鐵路站 (荃錦中心)	八鄉路 至 上村 (循環線)
繁忙時間班次	2班	10/15分鐘
單程收費	\$9.7	\$5.5
服務時間	星期一至五(公眾假期除外) 早上7時 及 8時	早上5時30分 至凌晨12時50分
行車路線	由上村開出：錦田公路、青朗公路、屯門公路、及青山公路(荃灣段)。	八鄉路巴士總站、八鄉路、錦河路、迴旋處、錦田路、迴旋處、錦田路、迴旋處、錦田路、上村巴士總站、錦田路、迴旋處、錦田路、迴旋處、錦田路、迴旋處、錦河路、八鄉路及八鄉路巴士總站。
車輛數目	5 部空調雙層巴士	

對乘客的影響

- 受影響約1000多名乘客(約佔總乘客人數的40%)可利用新增或現有的巴士轉乘計劃，以原本第251M號線的車資往來錦田及荃灣/青衣。這些轉乘計劃如下：

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			
上村至錦田公路 往 荃灣	450 (~10%)	251B > 68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7
上村至錦田公路 往 青衣	~100 (<5%)	251B > 68E* / 279X	\$9.7
大欖隧道轉車站 往 荃灣	~150 (<5%)	68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7-\$10.6
大欖隧道轉車站 往 青衣	40 (~1%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
往上村方向			
青衣 往 錦田公路至上村	~100 (<5%)	68E* / 279X > 251B	\$10.6-\$14.4

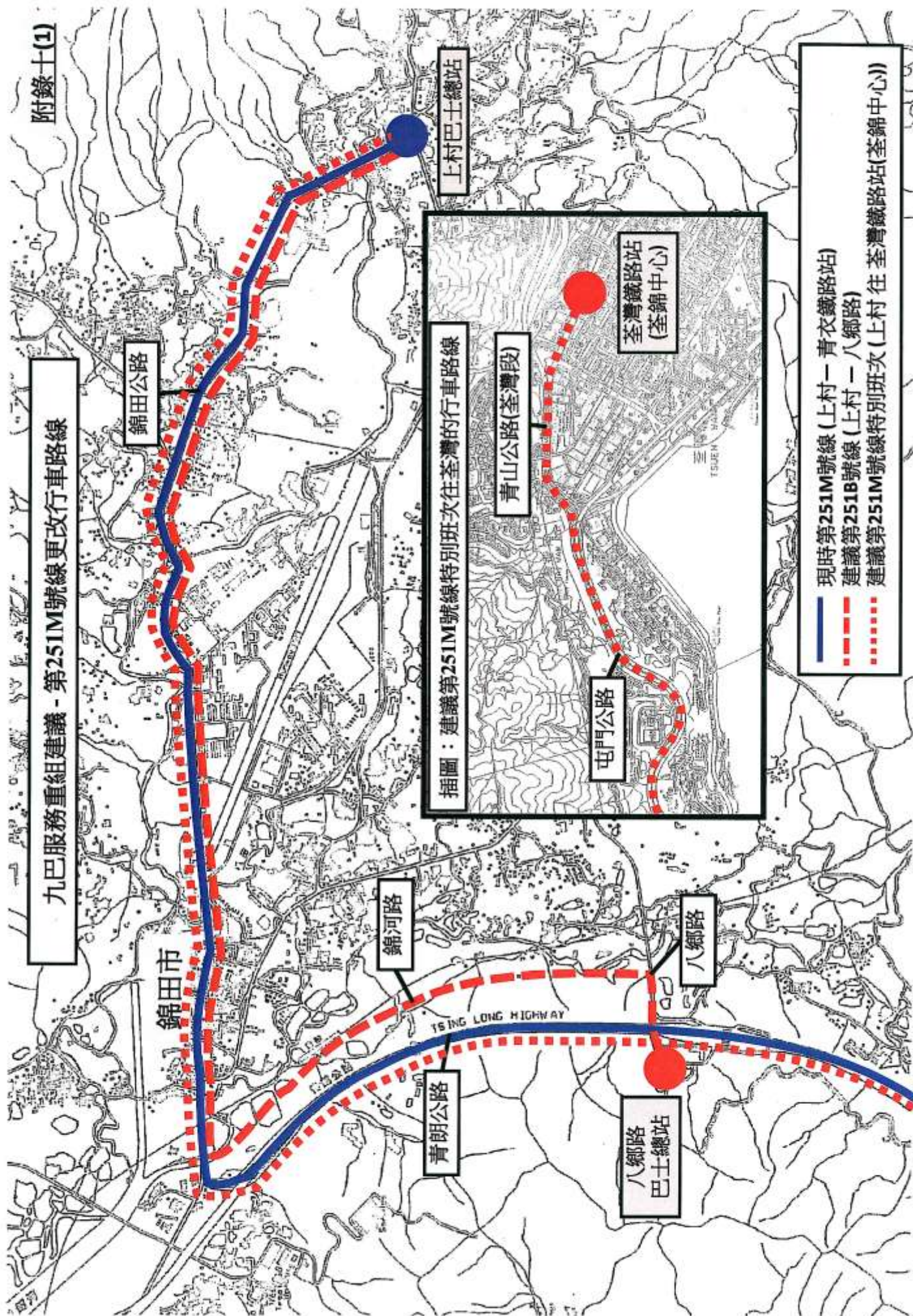
受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
荃灣 往 錦田公路至上村	600 (10-15%)	68M / 69M / 265M / 269M > 251B	\$9.7-\$10.6
青衣 往 大欖隧道轉車站	50 (~1%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
荃灣 往 大欖隧道轉車站	210 (<5%)	68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7-\$10.6

*第68E號線會建議修改行車路線，詳情請參考第68E號線之服務重組建議

路線圖

請參閱附錄十(1)

九巴服務重組建議 - 第251M號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第51號線更改總站及行車路線
(計劃編號：K3)

第51號線現時的服務詳情

路線	51
終點站	荃灣西鐵路站公共運輸交匯處 - 錦上路鐵路站
繁忙時間班次	星期一至六：25/30分鐘 星期日及公眾假期：24/25/30分鐘
單程收費	\$8.5
服務時間	早上5時35分 至 晚上11時45分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 21% (上村) 非繁忙時段的平均載客率: 12%
車輛數目	4 部空調單層巴士

建議的內容

- 第51號線行車路線冗長，乘客量持續偏低，平均每天約1,000人次。其中，於上村與錦上路鐵路站的一段行車路線與多條巴士路線重疊(例如第54、77K、64K、251A、251M號線)，加上該線的客量偏低而令班次服務水平未能提升。為善用資源，建議將該線位於錦上路鐵路站的總站遷移至上村，並縮短行車路線，不再途經上村與錦上路鐵路站的一段，以循環線的形式運作。實施建議安排第51號線主要集中行走荃錦公路，為往來大帽山的人士提供服務，加強該線服務荃錦公路的角色。
- 建議的服務詳情如下：

路線	51
終點站	荃灣西鐵路站公共運輸交匯處 - 上村 (循環線)
繁忙時間班次	星期一至五：60分鐘 星期六、日及公眾假期：15分鐘
單程收費	\$8.4
服務時間	早上6時 至 晚上11時
行車路線	大河道、大河道北、荃錦交匯處、荃錦公路、迴旋處、上村巴士總站、荃錦公路、荃錦交匯處、大河道北及大河道。
車輛數目	星期一至五：2 部空調單層巴士 (其中 1 部作後備用途， 以防因車輛故障而引致的服務延誤) 星期六、日及公眾假期：5 部空調單層巴士

對乘客的影響

- 受影響約 500 多名乘客(約佔總乘客量的 50%)可利用現有路線或新增的巴士轉乘計劃，往來錦田及荃灣。這些路線及轉乘計劃如下：

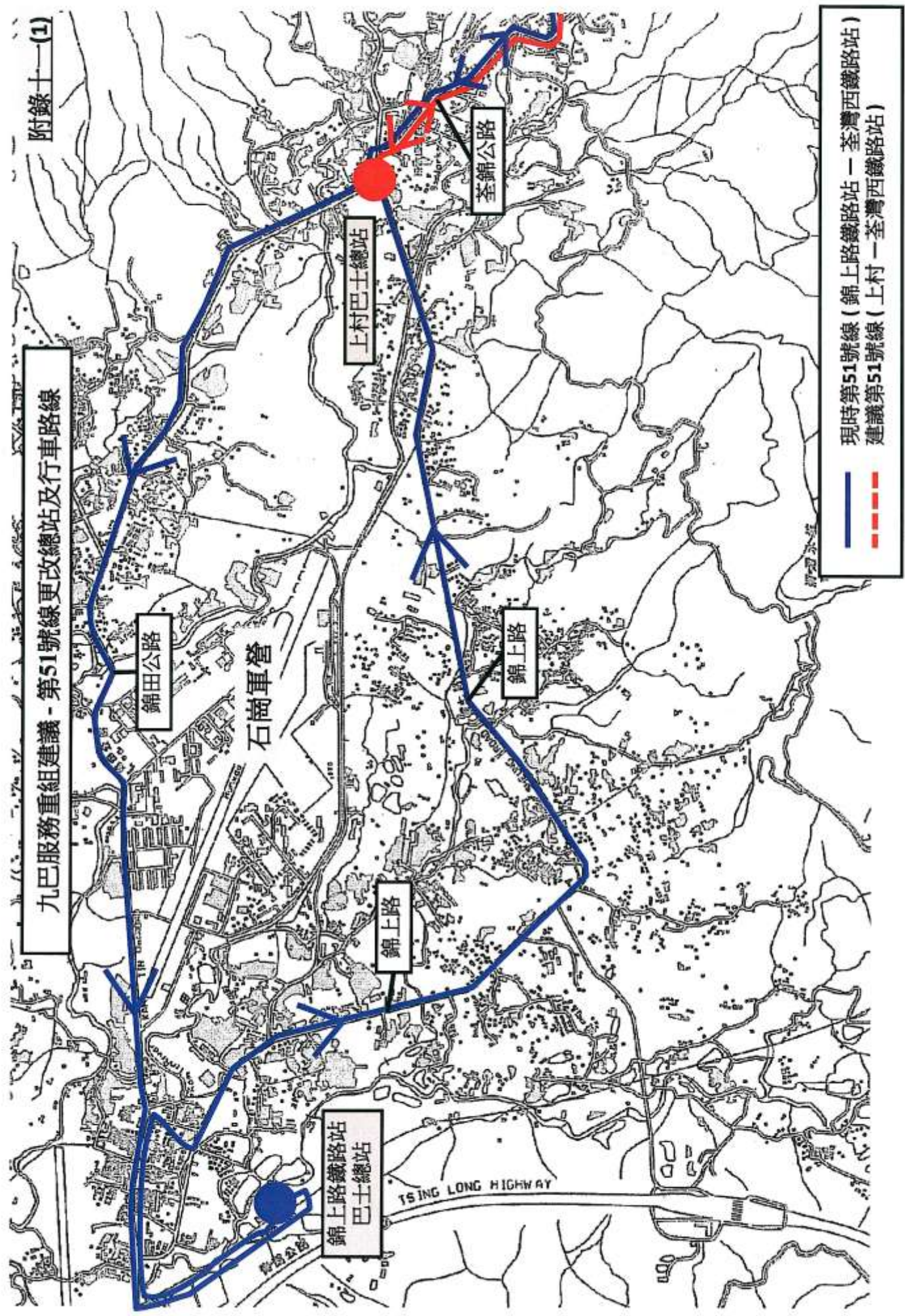
第 51 號線

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	與現時的车 費比較
往錦上路方向				
荃灣西鐵路站至錦田八鄉古廟 往 錦田公路磚窰至錦上路鐵路站	100 (~10%)	51 > 54	\$8.5	與現時的车 資相同
錦田公路磚窰與錦上路鐵路站之 間	<200 (~20%)	54 / 77K	\$5.5	較現時的车 資高\$0.4
往荃灣方向				
錦上路鐵路站至上村 往 荃錦公路至荃灣西鐵路站	5 (<1%)	64K / 251A > 51	\$8.5	與現時的车 資相同
錦上路鐵路站與上村之間	250 (~20%)	64K / 251A	\$5.5-\$8.0	較現時的车 資低 \$0.5-\$3.0

路線圖

請參閱附錄十一(1)

九巴服務重組建議 - 第51號線更改總站及行車路線



**九巴服務重組建議 - 取消第64K、64P及65K號線於上村的早上特別班次
和增設第64S號線
(計劃編號：K4)**

第64K(早上特別班次)、64P及65K號線現時的服務詳情

路線	64K (早上特別班次)	64P	65K
終點站	上村甫 - 大埔墟鐵路站	元朗西 - 大埔墟鐵路站	上村 往 大埔中心
繁忙時間 班次	大埔開： 早上6時55分 上村甫開： 早上7時30分 (共2班)	大埔開：早上8時 元朗開：早上7時 及早上8時 (共3班)	星期一至五 25至30分鐘 (共5班) 星期六 55分鐘 (共3班)
單程收費	\$5.5 (分段收費)	\$8.0	\$5.5
服務時間	星期一至五 早上6時55分 至 早上7時30分	星期一至六 早上7時 至 早上8時	星期一至六 早上6時45分 至 早上8時35分
乘客使用量	最繁忙一小時的載 客率:18% (平均每班約15人)	最繁忙一小時的載 客率:45% (平均每班約50人)	最繁忙一小時的載 客率:59% (平均每班約30人)
車輛數目	(由第64K號線調撥車輛運作)		2 部空調雙層巴士

建議的內容

- 自大欖隧道通車及港鐵西鐵線投入服務後，錦田公路和林錦公路的居民可使用區內其他接駁路線來往大欖隧道轉車站或錦上路鐵路站，然後轉乘其他巴士路線或西鐵服務更快捷地前往市區不同的目的地，因而令原有由錦田(上村)開往大埔的早上特別班次的客量持續偏低。
- 為善用巴士資源及配合來往錦上路和錦上路鐵路站的客量需求，建議取消上述路線於早上繁忙時段的特別班次，將節省所得的巴士資源調派行走第64K號線。同時，為配合錦上路人口增加，建議在早上繁忙時間提供特別班次，由上村前往錦上路鐵路站，編號為第64S號線。

- 建議第64S號線的安排如下：

路線	64S
終點站	錦上路(上村球場) 往 錦上路鐵路站
服務時間及 繁忙時間班次	星期一至星期五(公眾假期除外) 錦上路(上村球場)開： 早上7時15分及早上7時35分 (共2班)
單程收費	\$5.5
行車路線	錦上路、東匯路及錦上路鐵路站。
車輛數目	1 部空調單層巴士

- 巴士公司會於第64S號線投入服務後3個月檢討其乘客需求，如有需要，會按實際需求情況調整該線的班次。

對乘客的影響

- 在取消上述特別班次後：
 - (i) 現時乘搭第64K(早上特別班次)及65K號線的乘客，可改乘第64K號線來往上村與大埔，車費與現時相同。第64K號線有剩餘的載客量吸納這些乘客；
 - (ii) 現時乘搭第64P號線前往元朗的乘客可改乘第54號線。而於元朗至上村一帶乘車前往大埔的乘客，可使用新增的八達通轉乘優惠，以現有的車資水平(\$8.0)，乘搭第54號線，並於上村轉乘第64K號線；及
 - (iii) 現時於上村和林錦公路乘搭第64P號線前往大埔的乘客，可改乘第64K號線來往上村與大埔之間，車費與現時相同(分段車費\$5.5)。

路線圖

請參閱附錄十二(1)

建議新增第64S號線 (上村往錦上路鐵路站)

錦上路鐵路站
巴士總站

石崗軍營

錦上路

錦上路

錦上路
(上村球場)

TSING LONG HIGHWAY

汀角水塘
TSING TAN
RESERVOIRS

建議行車路線

