

二零一四年二月二十日  
葵青區議會  
交通及運輸委員會  
第一次會議(二零一四年)

### 2014 - 2015 年度葵青區巴士路線發展計劃

#### 目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 - 2015 年度葵青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 年度葵青區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1 及附件 2，供各委員參閱。

4. 2014 - 2015 年度葵青區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

巴士公司建議以「區域性模式」重組葵青區內青衣島一帶的巴士服務及調整一些葵涌一帶現有的路線，以配合乘客需求的轉變以及更有效運用巴士的資源。巴士公司亦建議相應增加一些路線的車輛數目及班次，以配合路線重組後的乘客需求，其中的詳細安排在附件 3-15 內顯示。

5. 除青衣外，來年巴士公司亦計劃以「區域性模式」重組沙田、大埔及元朗等各區的巴士服務。由於有關的路線改動建議仍在整合當中，就涉及行經或以葵青區為總站路線的改動，我們將會在 3 月中再向各委員提供詳細的方案。

## 策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

6. 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

7. 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8-19段所列舉的指引。

## 改善服務

8. 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

9. 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

10. 若上文第 9 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。

11. 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。

### (c) 制定巴士轉乘計劃

12. 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。

### (d) 提升服務質素

13. 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

14. 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

15. 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

16. 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

17. 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。

18. 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。

19. 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 8-17 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。

## 徵詢意見

19. 請各委員就 2014 - 2015 年度的計劃提供意見。

**運輸署**

二零一四年二月

**2014-15年**  
**葵青區巴士路線發展計劃**  
**(以葵青區為終點站的路線)**

建議實施 日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
					現行		建議		修改		
			現行	建議	空調 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3季	31	荃灣西站公共運輸交匯處 - 石籬 (循環線)	14-20	20	0	5	0	4	0	-1	建議改經大白田街、大隴街及和宜合道途經石籬(二)邨，不經安蔭邨，並修訂班次為20分鐘一班。詳情請參閱附件3。
2014年 第3季	31B	石籬 (大隴街) - 奧運站	10-12	15	0	9	0	9	0	0	因應第32號線修改為繁忙時段單向服務，建議第31B號線於非繁忙時段延長至石圍角，並修訂班次為15分鐘一班。詳情請參閱附件4。
2014年 第3季	35A	安蔭 - 尖沙咀東	5-12	5-12	0	19	0	19	0	0	因應乘客量偏低，建議取消早上特別班次第35S號線(安蔭至美孚)，並利用第35S號線資源開辦早上特別班次第35X號線，由安蔭經呈祥道及大埔道前往尖沙咀東。詳情請參閱附件5。
2014年 第3季	35A	安蔭 - 尖沙咀東	5-12	5-12	0	19	[2]	19	[2]	0	視乎車輛資源，試行兩部單層電動巴士行駛第35A號線。
2014年 第3季	41	長青 - 九龍城碼頭	15-25	30	0	10	0	7	0	-3	建議將終點站由長青改為長安，並修訂班次為30分鐘一班。詳情請參閱附件6。
2014年 第3季	42	長青 - 順利	15/20	20	0	10	0	6	0	-4	建議將終點站由長青改為長沙灣(甘泉街)，並修訂班次為20分鐘一班。詳情請參閱附件7。
2014年 第3季	42A	長亨- 佐敦(渡華路)	4/5	4/5	0	23	[2]	23	[2]	0	視乎車輛資源，試行兩部單層電動巴士行駛第42A號線。
2014年 第3季	42C	長亨 - 藍田站	4-10	4-10	0	34	0	36	0	2	視乎巴士資源調配安排，建議早上繁忙時段增設特別班次第X42C號線，不經荃灣及葵涌。詳情請參閱附件8。
2014年 第3季	43A	長宏 - 石籬	7-10	7-10	0	10	0	10	0	0	因應第43M號線取消，建議第43A號線於下午繁忙時段繞經葵芳站。詳情請參閱附件9。
2014年 第3季	43M	葵芳站 - 長青(循環線)	10-12	--	0	4	0	0	0	-4	因應乘客量持續偏低，建議取消第43M號線。詳情請參閱附件9。

**2014-15年**  
**葵青區巴士路線發展計劃**  
**(以葵青區為終點站的路線)**

建議實施 日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
					現行		建議		修改		
			現行	建議	空調 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3季	44	青衣邨 - 旺角東站	12	8-10	0	17	0	17	0	0	因應乘客量偏低，建議取消特別班次第44P號線(青衣碼頭 - 旺角東站)，並遷移第44號線的終點站由青衣邨改為青衣碼頭。詳情請參閱附件10。
2014年 第3季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15/20	30	0	8	0	6	0	-2	建議將終點站由麗瑤改為荔枝角(盈暉臺)，並修訂班次為30分鐘一班。詳情請參閱附件11。
2014年 第3季	46	麗瑤 - 佐敦(渡華路)	15/20	15	0	7	0	9	0	2	1. 因應第45號線的改道，建議增加車輛行走第46號線以加強班次。詳情請參閱附件11。 2. 建議第46號線往佐敦方向由行經上海街改為彌敦道。詳情請參閱附件11。
2014年 第3季	242X	長亨 - 尖沙咀	早上兩班	--	0	2	0	0	0	-2	因應乘客量偏低，建議取消第242X號線。詳情請參閱附件12。
2014年 第3季	N241	長宏 - 紅磡站	12	20	0	13	0	8	0	-5	因應乘客需求及配合日間路線的服務時間，建議往紅磡站的服務時間更改為凌晨12時10分至早上5時30分，往長宏的服務時間更改為凌晨12時30分至早上5時30分，並修訂班次為20分鐘一班。
2014年 第3季	948	青衣 - 銅鑼灣(天后)	4-20	4-20	0	12	0	12	0	0	建議更改往青衣方向的行車路線改經伊榮街、邊寧頓街、怡和街及軒尼詩道，然後返回原有路線。往天后方向的班次以及第948X號線亦會同時改經軒尼詩道及怡和街，不再途經波斯富街。詳情請參閱附件13。

2014-15年  
葵青區巴士路線發展計劃  
(途經葵青區路線)

建議實施 日期	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註	
			現行		建議		修改					
			現行	建議	空調 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3季	32	石圍角 - 奧運站	15-19	20/30	0	7	0	5	0	-2	調整為只於繁忙時段提供單向服務，並修訂班次為20/30分鐘一班。詳情請參閱附件4。	
2014年 第3季	33A	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)	15-20	30	0	10	0	6	0	-4	因應乘客量偏低，建議調整班次至每30分鐘一班以善用資源。	
2014年 第3季	36B	梨木樹邨公共運輸交匯處 - 佐敦(渡華路)	9	12	0	14	0	13	0	-1	建議修改為特快服務，往佐敦方向改經西九龍走廊，往梨木樹方向改經大埔道及呈祥道，並修訂班次為12分鐘一班。詳情請參閱附件14。	
2014年 第3季	38A	海濱花園 - 美孚	15	--	0	3	0	0	0	-3	因應乘客量持續偏低，建議取消第38A號線。詳情請參閱附件15。	

## 九巴服務重組建議 – 第31號線更改行車路線

### 第31號線現時的服務詳情

路線	<b>31</b>
終點站	荃灣西站公共運輸交匯處—石籬（循環線）
繁忙時間班次	14-20分鐘
成人單程收費	\$4.1
服務時間	荃灣西站公共運輸交匯處開： 早上6時至凌晨12時15分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的載客率：58% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率：45%
車輛數目	5部空調雙層巴士

### 建議的內容

- 現時荃灣至安蔭之間有第235號線同時服務，路線與第31號線重疊。
- 由於第31號線需繞經安蔭，路線迂迴故不受由石籬(一/二)邨往荃灣的乘客歡迎，以致路線用量一直偏低。
- 我們建議第31號線改道不經安蔭及石蔭，為石籬(一/二)邨居民提供更直接的服務往荃灣。詳情如下：

路線	<b>31</b>
終點站	荃灣西站公共運輸交匯處—石籬（循環線）
繁忙時段班次	20分鐘
成人單程收費	\$4.1
服務時間	荃灣西站公共運輸交匯處開： 早上6時至凌晨12時15分
車輛數目	4部空調雙層巴士

- 修訂行車路線如下：

大河道，沙咀道，德士古道，荃富街，青山道，昌榮路迴旋處，青山道，石排街，大白田街，大隴街，和宜合道，昌榮路，昌榮路迴旋處，青山道，關門口街，沙咀道，大河道。

### 建議的好處

- 改道後預計石籬(一/二)邨往荃灣車程可節省約5-10分鐘，行車路線更直接，估計每日約有300名現有乘客能夠直接受惠。
- 時間表改為定點班次，乘客更易掌握候車時間。

### 對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線 的乘客百分 比)</u>	<u>替代路線</u>	<u>其他替代路線收費</u>
由荃灣 往返 安蔭 / 石蔭	750(10-20%)	九巴235	\$4.1
由葵涌 / 石籬 往返 安蔭 / 石蔭	220(<10%)	九巴235 / 235M / 35A	\$3.1 – \$7.4

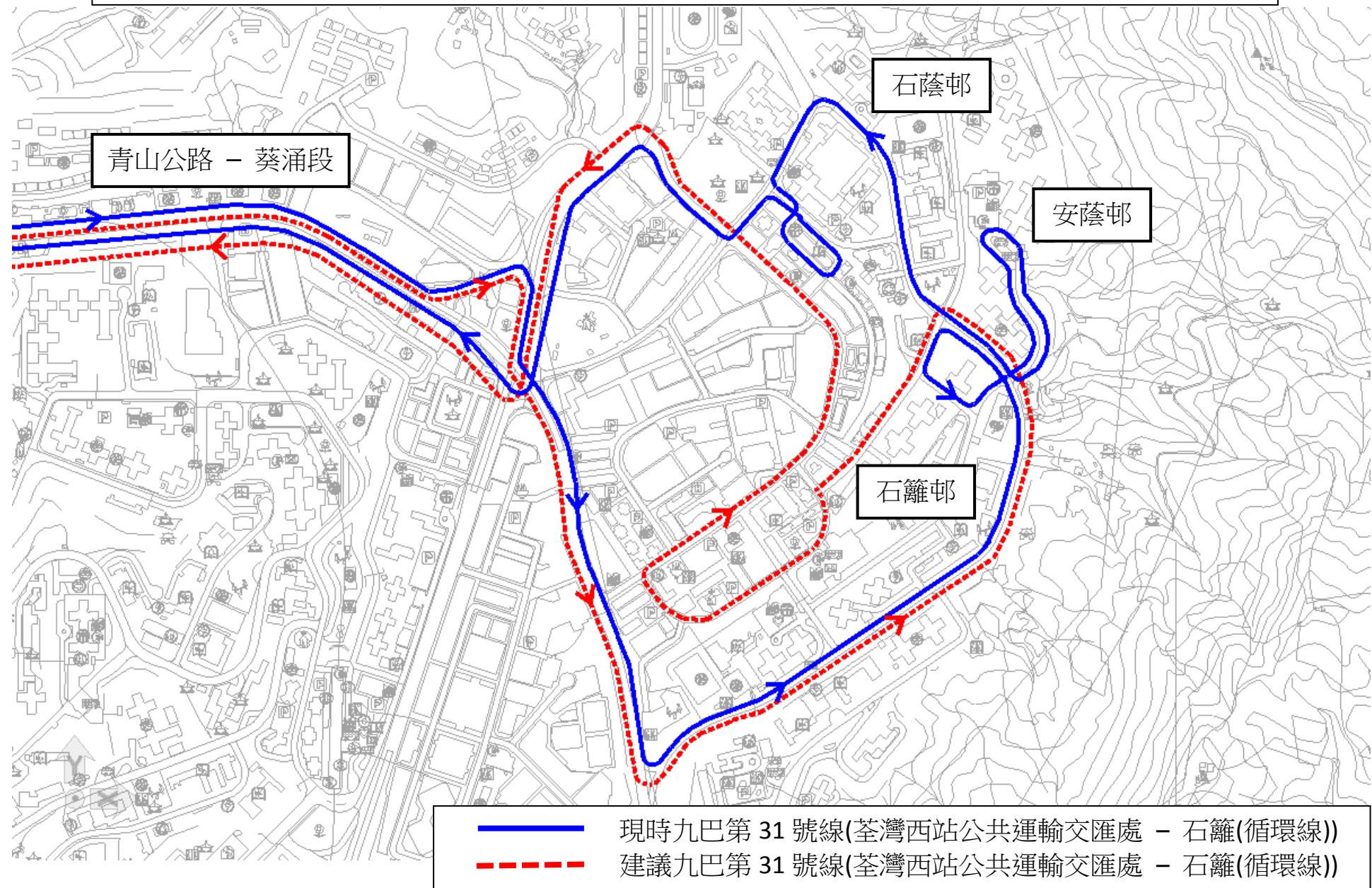
### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季

### 九巴第 31 號線(荃灣西站公共運輸交匯處 - 石籬(循環線))行車路線



## 九巴服務重組建議 – 第31B號線延長及第32號線更改服務時間

### 現時的服務詳情

路線	31B	32
終點站	石籬（大隴街）—奧運站	石圍角—奧運站
繁忙時間班次	10-12分鐘	15-19分鐘
成人單程收費	\$5.5	\$6.5
服務時間	石籬（大隴街）開： 早上5時35分至凌晨12時10分 奧運站開： 早上6時00分至凌晨12時15分	石圍角開： 早上5時50分至晚上11時35分 奧運站開： 星期一至六（公眾假期除外）： 早上6時15分至凌晨12時20分 星期日及公眾假期： 早上6時15分至凌晨12時25分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最繁忙一小時內的載客率： 59%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高 載客率：36%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最繁忙一小時內的載客率： 74%</li> <li>● 非繁忙時段一小時內的最高 載客率：30%</li> </ul>
車輛數目	9 部空調雙層巴士	7 部空調雙層巴士

### 建議的內容

- 現時第31B號線及第32號線同為服務北葵涌及大角咀之間，服務地區大部份重疊
- 第31B號線及第32號線線因在葵青區路線重疊，以致非繁忙時間用量偏低分別只有約36%及30%營運效率甚低
- 為了提升營運效率，建議將第32號線改為只在繁忙時間單向服務，並將第31B號線於非繁忙時間延長至石圍角，長沙灣區內路線亦微調。詳情如下：

路線	31B	32
終點站	繁忙時間：石籬（大隴街）—奧運站 非繁忙時間：石圍角—奧運站	上午：石圍角 > 奧運站 下午：奧運站 > 石圍角
繁忙時間班次	15 分鐘	20/30分鐘
服務時間	石籬（大隴街）開： 早上5時35分至凌晨12時10分 奧運站開： 早上6時00分至凌晨12時15分	石圍角開： 約早上7時00分至早上9時00分 奧運站開： 晚上5時30分至晚上7時30分
成人單程收費	\$6.5 (石籬（大隴街）—奧運站) 分段收費 \$ 5.5	\$6.5
車輛數目	9 部空調雙層巴士	5 部空調雙層巴士

- 修訂31B號線行車路線如下：

\*(石圍角路，二陂圳路，三棟屋路，和宜合交匯處，象山邨西路，和宜合交匯處，和宜合道)，大隴街，石籬巴士總站，大隴街，和宜合道，青山道，蝴蝶谷道，長沙灣道，欽州街，荔枝角道，南昌街，通州街，大角咀道，未命名路，櫻桃街，海景街

\*(非繁忙時段路線延長至石圍角)

### **建議的好處**

- 於非繁忙時間善用資源，減省不必要行車里數，同時減輕旺角繁忙路段路面負荷
- 增加轉乘31B線與37/33A線優惠，加強九龍區覆蓋非繁忙時段兩線客量偏低，雖然此兩線於長沙灣深水埗一帶並非行駛相同路段，但由於荔枝角道一帶用量不高，且燈位等候時間亦較長，而青山道則交通非常繁忙，故建議重組後的31B線南北行均取道長沙灣道，可更有效把乘客送往深水埗/長沙灣中心地帶，重組後乘客可乘搭31B線於長沙灣道下車前往荔枝角道或青山道一帶

### **對乘客之影響**

- 現時於非繁忙時間乘搭第32號線來往石圍角的乘客可以改乘第31B號線，或以31B線轉乘指定九龍區路線，來往葵涌及深水埗一帶(約1,300人，20-30%)。
- 來往梨木樹，石蔭，石籬及西九龍至旺角一帶的乘客亦可改乘第36B號線(約2,000人，30-40%)。

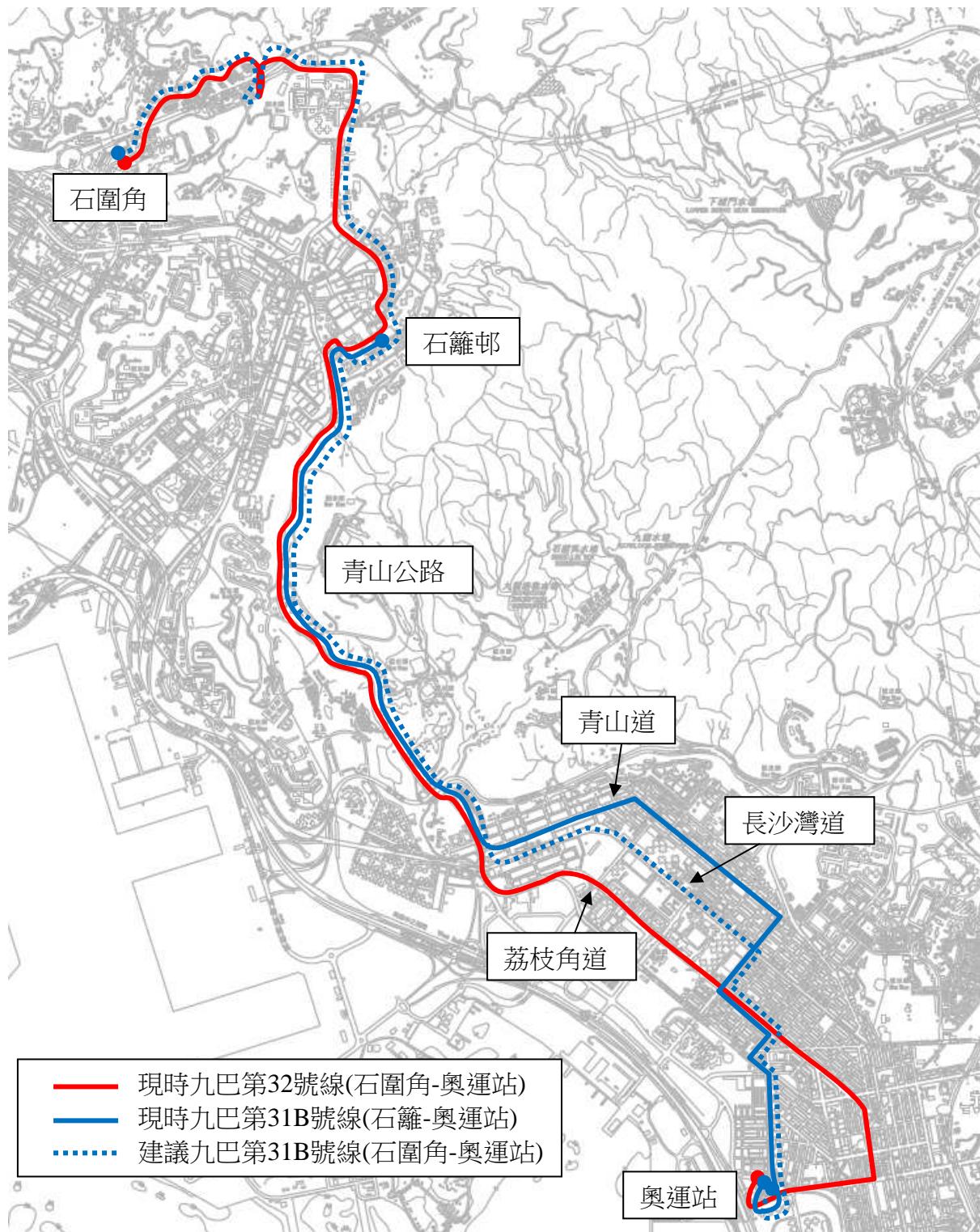
### **路線圖**

請參閱附圖

### **目標實施日期**

二零一四年第三季

## 第31B號線延長及第32號線更改服務時間的建議



### 九巴服務重組建議 – 第35S線取消服務及開辦第35X線

#### 現時的服務詳情

路線	35A	35S
終點站	安蔭 — 尖沙咀東	安蔭 至 美孚
繁忙時間班次	5-12 分鐘	45分鐘
成人單程收費	\$7.4	\$5.5
服務時間	安蔭開： 早上5時30分至晚上11時30分 尖沙咀東開： 早上6時30分至凌晨12時30分	安蔭開： 星期一至六(公眾假期除外) 早上6時至早上8時15分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率： 85%</li><li>非繁忙時段一小時內的最高 載客率：66%</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率： 24%</li></ul>
車輛數目	19部空調雙層巴士	

#### 建議的內容

- 現時第35S號線為早上繁忙時間由安蔭往美孚的特別服務，其服務範圍與第235M號線(安蔭-葵芳鐵路站)大部份重疊，由於第235M號線班次和車資均較第35S號線頻密和便宜，以致第35S號線客量一直偏低，而其接駁轉乘鐵路的角色亦被更受乘客歡迎的第235M線所取代。
- 相對而言，安蔭區內現只有第35A號線前往尖沙咀一帶。唯第35A號線需行經長沙灣、深水埗等地方，對前往旺角、佐敦、尖沙咀的乘客未能提供快捷直達服務，區內對於早上特快班次往尖沙咀的需求殷切。
- 我們建議取消第35S號線，並開辦第35X號線，經呈祥道及大埔道由安蔭直達 旺角、佐敦及尖沙咀。詳情如下：

路線	35A	35X
終點站	安蔭 — 尖沙咀東	安蔭 — 尖沙咀東
繁忙時間班次	5-12 分鐘	早上繁忙時間2班
成人單程收費	\$7.4	\$9.4
服務時間	維持不變	早上繁忙時間2班
車輛數目	19部空調雙層巴士	

- 第35X行車路線如下：  
安捷街，安捷里，安捷街，大白田街，梨木道，童子街，石蔭路，石宜路，和宜合道，大隴街，圍廻街，石排街，青山公路-葵涌段，呈祥道，大埔道，長沙灣道，界限街，彌敦道，梳士巴利道，康莊道，康達徑。

### 建議的好處

- 因應乘客需求，我們把資源重新調配，為北葵涌的乘客提供特快服務前往九龍市區。由北葵涌往旺角/尖沙咀，乘客選用第35X號線較現時第35A號線可節省約20分鐘車程

### 對乘客之影響

- 前往東北葵至葵芳的16名乘客 (10-15%)，可以改乘班次更頻密及車費更便宜的第235M號線 (安蔭 – 葵芳站)。
- 前往葵涌道近荔景天主教中學，葵涌交匯處或美孚站的130名乘客 (約90%)可利用巴士路線第235M號轉乘第36A號 (梨木樹 – 深水埗(東京街))之八達通轉乘計劃：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	建議轉乘地點
九巴 235M 轉乘 九巴 36A	乘客以八達通咭於指定時限內轉乘，即可享受第二程路線車資優惠。第二程路線車資折扣優惠為\$4.0。(全程車費不變: \$3.8+\$5.5-\$4.0=\$5.3)	葵涌道近葵芳邨

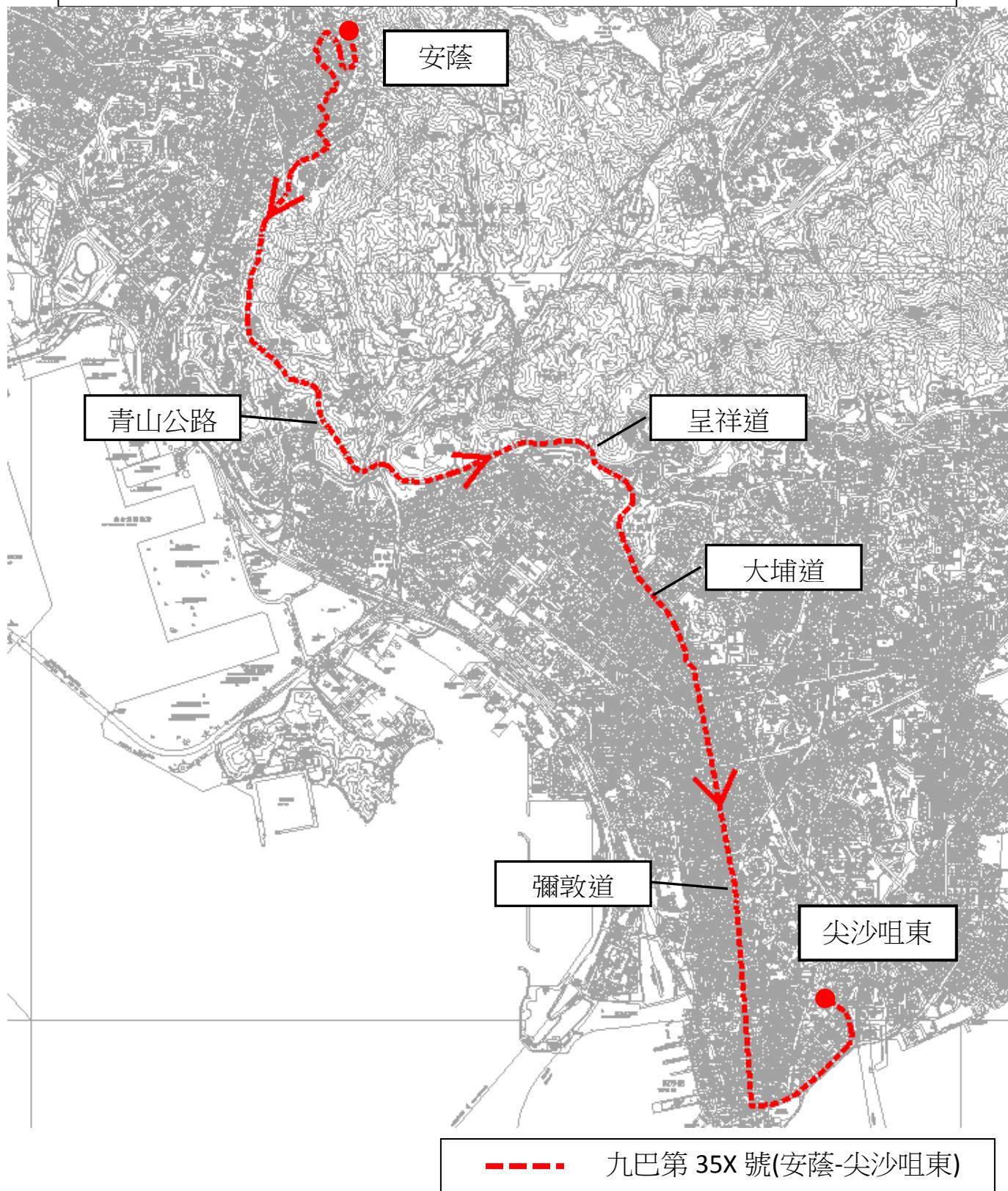
### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季

新增九巴第 35X 號線(安蔭-尖沙咀東)



## 九巴服務重整建議 – 第41號線縮短行車路線

### 第41號現時的服務詳情

路線	<b>41</b>
終點站	長青 — 九龍城碼頭
繁忙時間班次	15-25分鐘
成人單程收費	\$8.0
服務時間	長青開： 早上5時20分至凌晨12時05分 九龍城碼頭開： 早上5時50分至凌晨12時05分
乘客使用量	● 最繁忙一小時的載客率：72% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率： 41%
車輛數目	10部空調雙層巴士

### 建議的背景及內容

- 第41號線行車路線冗長，由青衣往九龍城其行車時間長逾一小時。在青衣區內，路線由青衣南往青衣北再經北橋離開青衣，迂迴路線對青衣南的乘客欠缺吸引力。因此，此路線的客源主要集中在長安至何文田，資源未能善用。
- 另外第41號線與第45號線於美孚至九龍城碼頭一段路線完全重疊，乘客可二選其中一，資源運用未能集中。
- 按改善及減少巴士服務的指引及現時乘客量計算，第41號線可改為只在繁忙時間單向服務。
- 考慮改動後服務並不吸引，而青衣區內大部份乘客集中於長安一帶，我們建議將41號線縮短，總站改往長安。

路線	<b>41</b>
終點站	長安 — 九龍城碼頭
繁忙時段班次	30分鐘
成人單程收費	\$8.0
服務時間(暫定)	早上5時30分至午夜12時
車輛數目	7部空調雙層巴士

● 新增八達通巴士轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 金額	總車費
九巴42A 或44 (旺角/佐敦)	\$6.1/\$6.5	九巴41 (九龍城碼頭)	\$6.1 (美孚往九龍城碼頭方向分段收費)	長沙灣道 近美孚站	\$4.2/\$4.6	\$8.0
九巴42A 或44 (旺角/佐敦)	\$6.1/\$6.5	九巴45 (九龍城碼頭)	\$6.1 (美孚往九龍城碼頭方向分段收費)	長沙灣道 近美孚站	\$4.2/\$4.6	\$8.0
九巴41 (長安)	\$8.0	九巴42A 或44 (長亨/青衣碼頭)	\$5.3 (美孚往青衣方向分段收費)	荔枝角道 近美孚站	\$5.3	\$8.0
九巴45 (荔枝角)	\$6.6	九巴42A 或44 (長亨/青衣碼頭)	\$5.3 (美孚往青衣方向分段收費)	荔枝角道 近美孚站	\$3.9	\$8.0

**建議的好處**

- 相對修改第41號線為繁忙時間單向服務，建議的路線縮短可保留第41號線作全日服務，而班次調整後同時與第45號線實行聯合班次運作，來往美孚至九龍城的乘客的平均班次為十五分鐘一班，班次更穩定而乘客亦更易預計巴士到站時間。

**對乘客之影響**

受影響乘客	乘客人數 (佔整條路線 的乘客 百分比)	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
往來青衣(長安除外)至何文田、士瓜灣及九龍城碼頭	880 (10-20%)	九巴42A或44轉乘九巴41或45	\$8.0
往來青衣(長安除外)至旺角	630 (10-20%)	九巴42A或44	\$6.1/\$6.5
往來青衣(南)至青衣(北)	430 (<10%)	九巴42A/44/41M/42M/43/43A/43B/44M/243M/249M路線	\$3.8-\$6.5

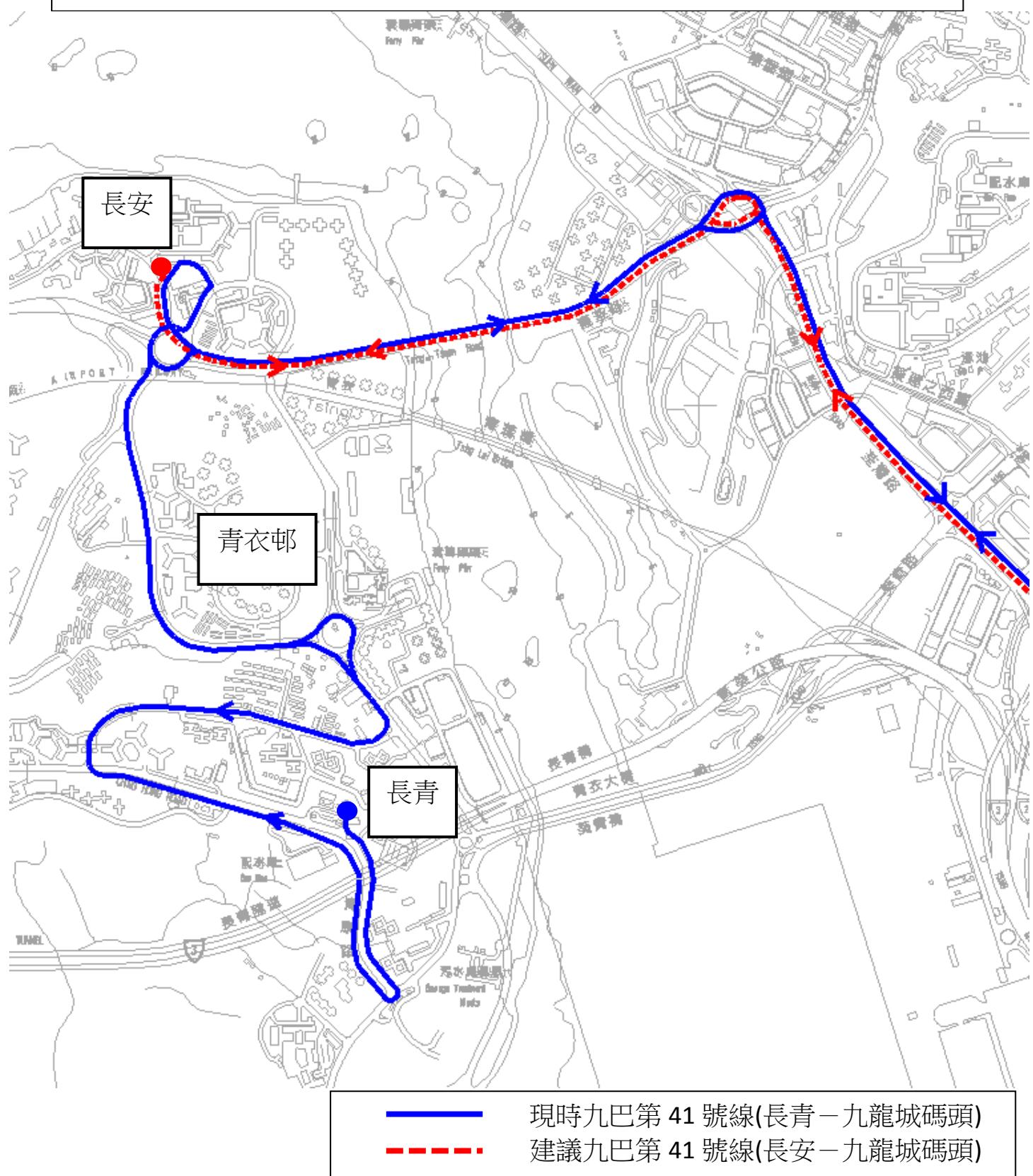
路線圖

請參閱附圖。

目標實施日期

二零一四年第三季

## 九巴第 41 號線(長青-九龍城碼頭)縮短行車路線建議



### 九巴服務重整建議 – 第42號線更改總站

#### 第42號線現時的服務詳情

路線	42
終點站	長青 – 順利
繁忙時間班次	15/20 分鐘
成人單程收費	\$7.7
服務時間	早上5時30分至凌晨12時10分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率：61%</li><li>非繁忙時段一小時內的最高載客率：56%</li></ul>
車輛數目	10部空調雙層巴士

#### 建議的背景及內容

- 第42號線行車路線冗長，由青衣往順利其行車時間長逾一小時，因此青衣至美孚的一段尤其荔景山路，乘客使用量偏低。
- 我們建議第42號線的總站由長青改至長沙灣(甘泉街)，並提供巴士轉乘優惠。詳情如下：

路線	42
終點站	長沙灣(甘泉街) – 順利
繁忙時段班次	20分鐘
成人單程收費	\$6.1
服務時間	早上5時30分至凌晨12時10分
車輛數目	6部空調雙層巴士

- 新增八達通巴士轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 金額	總車費
九巴43A (石籬)	\$4.5	九巴30 (長沙灣)	\$5.2 (沙咀道往 長沙灣方 向分段收 費)	興芳路近 葵芳邨	\$4.5	\$5.2
九巴30 (荃灣)	\$6.1	九巴43A (長宏)	\$4.5	葵富路近 葵涌廣場	\$5.4	\$5.2
九巴42A (佐敦)	\$6.5	九巴42 (順利)	\$6.1	界限街	\$4.9	\$7.7

<u>路線一 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>路線二 (方向)</u>	<u>車費</u>	<u>建議轉乘 地點</u>	<u>建議優惠 金額</u>	<u>總車費</u>
九巴46 (佐敦)	\$5.5	九巴42 (順利)	\$6.1	荔枝角道	\$3.9	\$7.7
九巴42 (長沙灣)	\$6.1	九巴42A (長亨)	\$6.5	長沙灣道 近怡靖苑	\$4.9	\$7.7
九巴42 (長沙灣)	\$6.1	九巴46 (麗瑤)	\$5.5	長沙灣道 近怡靖苑	\$3.9	\$7.7

### 建議的好處

- 為受影響乘客新增多組八達通轉乘計劃，其中來往原有第42號線的青衣乘客可選乘第42A號線到九龍轉乘第42號線，毋須再繞經荔景，路程更為直接。

### 對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的 乘客百份比)</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
由青衣往來葵芳	30(<10%)	九巴43A	\$4.5
由青衣往來荔景山道	500(<10%)	九巴43A轉乘九巴30	\$5.2
由青衣往來西九龍	80(<10%)	九巴42A	\$6.5
由青衣往來東九龍	1200(10-20%)	九巴42A轉乘九巴42	\$7.7
由葵芳往來西九龍/東九龍	150(<10%)	九巴37	\$5.5
由荔景山道-美孚往來西 九龍(至深水埗)	220(<10%)	九巴46	\$5.5
由荔景山道往來太子至東 九龍	1500(10-20%)	九巴46轉乘九巴42	\$7.7

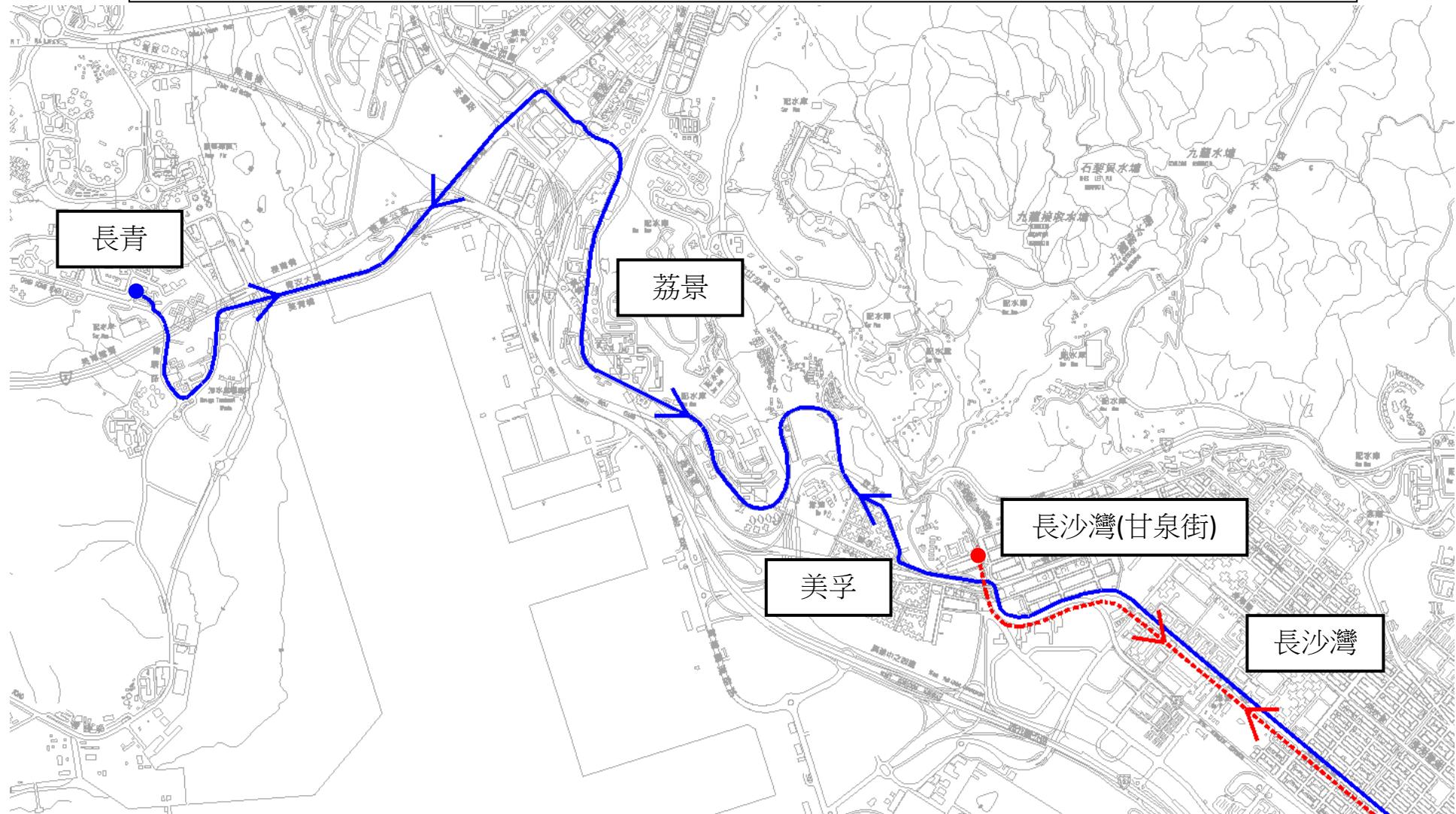
### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季

## 九巴第 42 號線(長青-順利)縮短行車路線建議



—— 現時九巴第 42 號線(長青-順利)  
---- 建議九巴第 42 號線(長沙灣(甘泉街)-順利)

## 九巴服務重整建議 – 第42C號線增設特快班次

### 第42C號線現時的服務詳情

路線	42C
終點站	長亨 – 藍田站
繁忙時間班次	4-10 分鐘
成人單程收費	\$9.2
服務時間	長亨開： 早上5時30分至凌晨12時20分 藍田站開： 早上5時35分至凌晨12時25分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的載客率：90% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率： 57%
車輛數目	34部空調雙層巴士

### 建議的內容

- 在早上繁忙時間為青衣乘客提供不經荃灣及葵涌往九龍東的特快班次。
- 詳情如下：

路線	X42C
終點站	長亨 至 藍田站
繁忙時段班次	2 班
成人單程收費	\$12.7
車輛數目	2部空調雙層巴士

### 建議的好處

- 為青衣乘客提供特快服務往東九龍。行車時間預計可較現時第42C號線縮減約15分鐘。

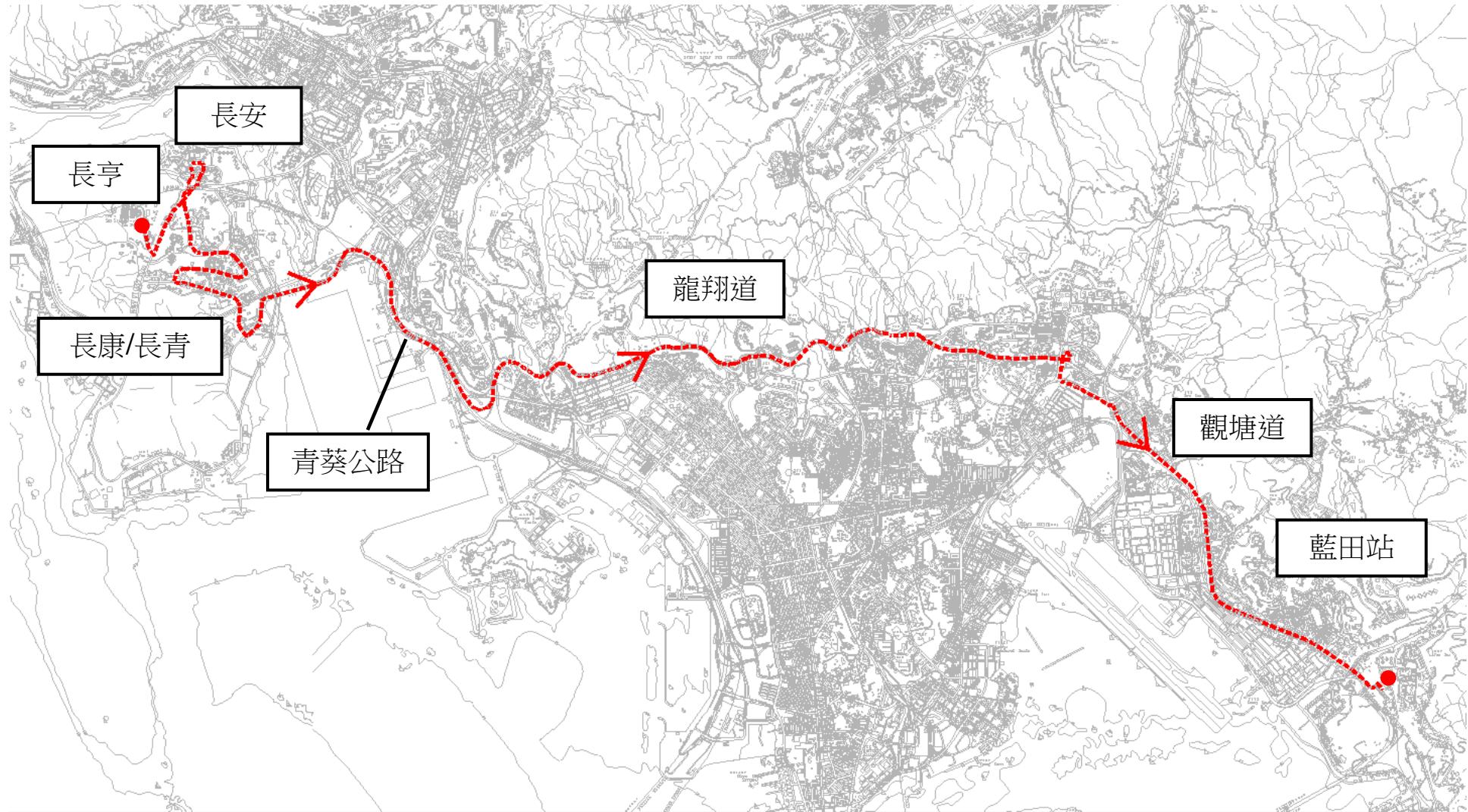
### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季

## 新增九巴第 X42C 號線(長亭 至 藍田站)



----- 九巴第 X42C 號(長亭 至 藍田站)

## 九巴路線取消建議 – 第43M號線

### 第43M號現時的服務詳情

路線	43M
終點站	葵芳站 – 長青 (循環線)
繁忙時間班次	10-12分鐘
成人單程收費	\$4.1
服務時間	葵芳站開： 早上5時45分至凌晨12時40分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的載客率：53% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率： 16%
車輛數目	4部空調雙層巴士

### 建議的背景及內容

- 由於青衣居民可選擇在青衣站轉乘鐵路，以致青衣往來葵芳站的接駁巴士路線需求下跌。現時第43M號線乘客量偏低，在最繁忙的一小時內其乘客使用量只有約53%。
- 此外，除第43M號線外，青衣南亦有多條巴士路線如第43、43A及44M號線及專線小巴如第88、88B及88D號線前往葵芳一帶，路線互相重疊，以致有關的巴士路線整體使用率不高。
- 按改善及減少巴士服務的指引及現時乘客量計算，連接青衣南往葵芳的巴士路線如第43及43A號線均需下調繁忙時間班次至每12-15分鐘一班，而第43M號線的繁忙時間班次亦需改為每15-20分鐘一班。
- 以短途接駁巴士服務而言，改動後第43、43A及43M號線的班次並不吸引。為有效整合資源及為青衣南的乘客維持現時較頻密的短途接駁巴士服務前往葵芳一帶，我們建議重組路線:(i)取消第43M號線，以及(ii)修改第43A號線的行車路線，令其在下午繁忙時段繞經葵芳站。

### 建議的好處

- 相對按乘客量分別下調第43、43A及43M號線繁忙時間的班次，建議的路線重組令來往青衣及葵涌各區的乘客仍可繼續選乘班次較頻密的第43號線及第43A號線。

### 對乘客之影響

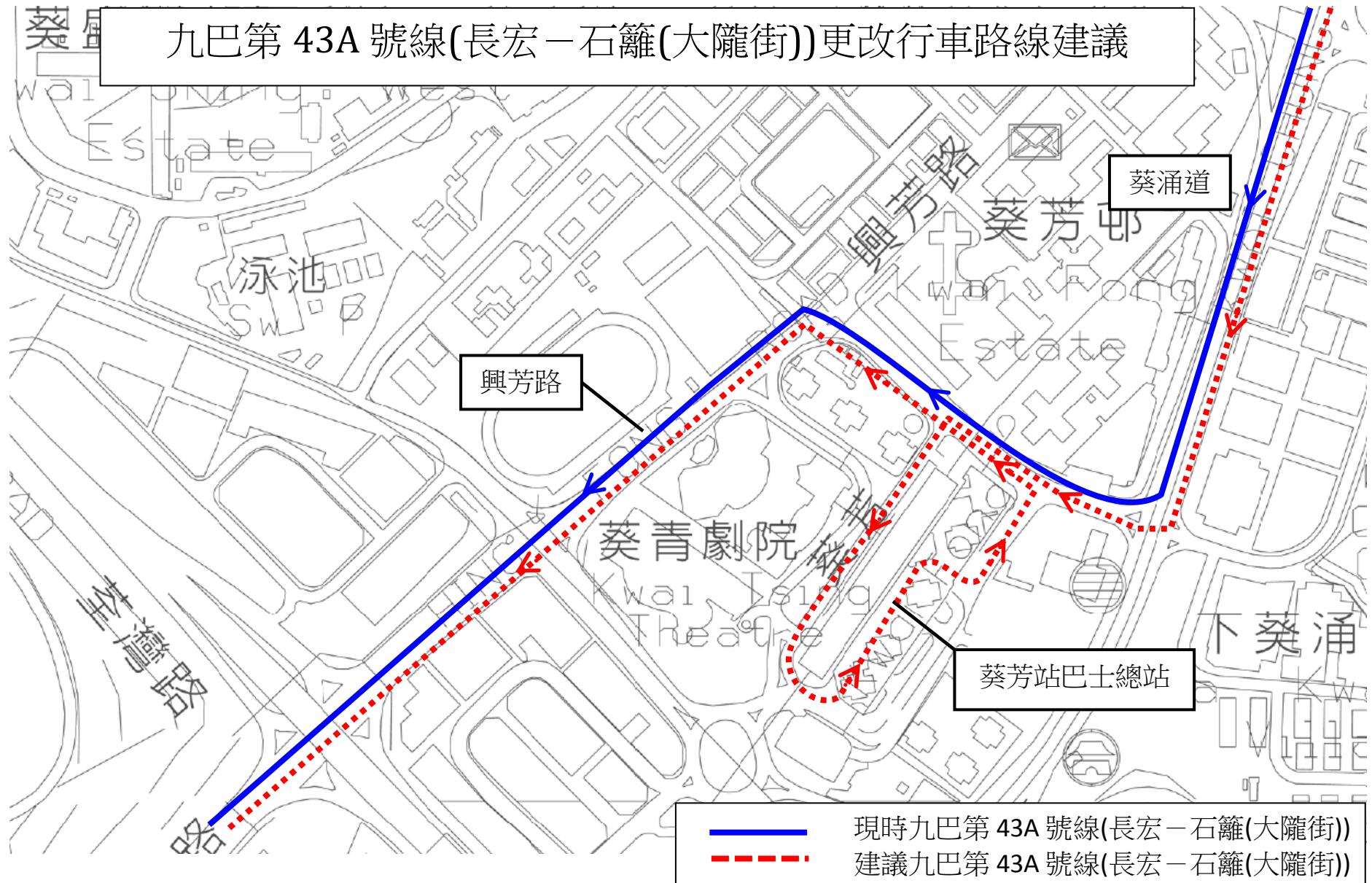
<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的乘客百份比)</u>	<u>替代路線</u>	<u>其他替代路線收費</u>
往來長青、長康至葵芳	2,700 (約90%)	九巴43/43A	\$4.5
往來青衣鄉事會路至葵芳	280 (<10%)	九巴44M	\$4.5
由青衣鄉事會路往長青	160 (<10%)	九巴243M/249M	\$3.8-\$4.1

### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季



### 九巴服務重整建議 – 第44號線更改行車路線

#### 第44號現時的服務詳情

路線	44	44P
終點站	青衣邨 – 旺角東站	青衣碼頭 – 旺角東站
繁忙時間班次	12 分鐘	12-15 分鐘
成人單程收費	\$6.1	\$6.1
服務時間	青衣邨開： 早上5時40分至晚上11時40分 旺角東鐵路站開： 早上6時至凌晨12時30分	星期一至六 (公眾假期除外) 青衣碼頭開往旺角東鐵路站： 早上6時40分至早上9時10分 旺角東鐵路站開往青衣碼頭： 下午5時05分至晚上7時45分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率：79%</li><li>非繁忙時段一小時內的最高載客率：55%</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率：76%</li></ul>
車輛數目	17部空調雙層巴士	

#### 建議的內容

- 現時來往青衣碼頭及旺角的第44P線只於繁忙時間提供單方向服務，於其他時段居民需步行至青衣邨附近乘搭第44號線。
- 為善用資源及加強青衣碼頭一帶的服務，我們建議44號線總站由青衣邨延長至青衣碼頭並與第44P線合併，以配合去年第41A號線改行快速公路的方案(備註：第41A號線修訂路線南行經青葵公路，西九龍公路，東京街西，西九龍走廊；北行則改經櫻桃街，深旺道，連翔道及西九龍公路)的方案。詳情如下：

路線	44
終點站	青衣碼頭 – 旺角東站
繁忙時段班次	8-10 分鐘
成人單程收費	\$6.1
服務時間	青衣碼頭開： 早上5時40分至晚上11時40分 旺角東站開： 早上6時至凌晨12時30分
車輛數目	17部空調雙層巴士

### 建議的好處

- 現時早上繁忙時間在青衣碼頭總站乘搭第44P號線往九龍方向的乘客約每班十名。第44號線總站由青衣邨延長至青衣碼頭後，預計對現時於青衣邨登車的乘客不會有影響。第44號線及第44P號線的車輛資源整合後，對青衣邨及青衣碼頭的服務水平可由現時分別約12分鐘一班增加至最密 8-10分鐘一班。
- 青衣碼頭一帶全日可使用第44號線的服務。

### 對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的乘客 百分比)</u>	<u>替代路線</u>	<u>其他替代路線 收費</u>
由青敬路往九龍	21(<5%)	九巴44	\$6.1

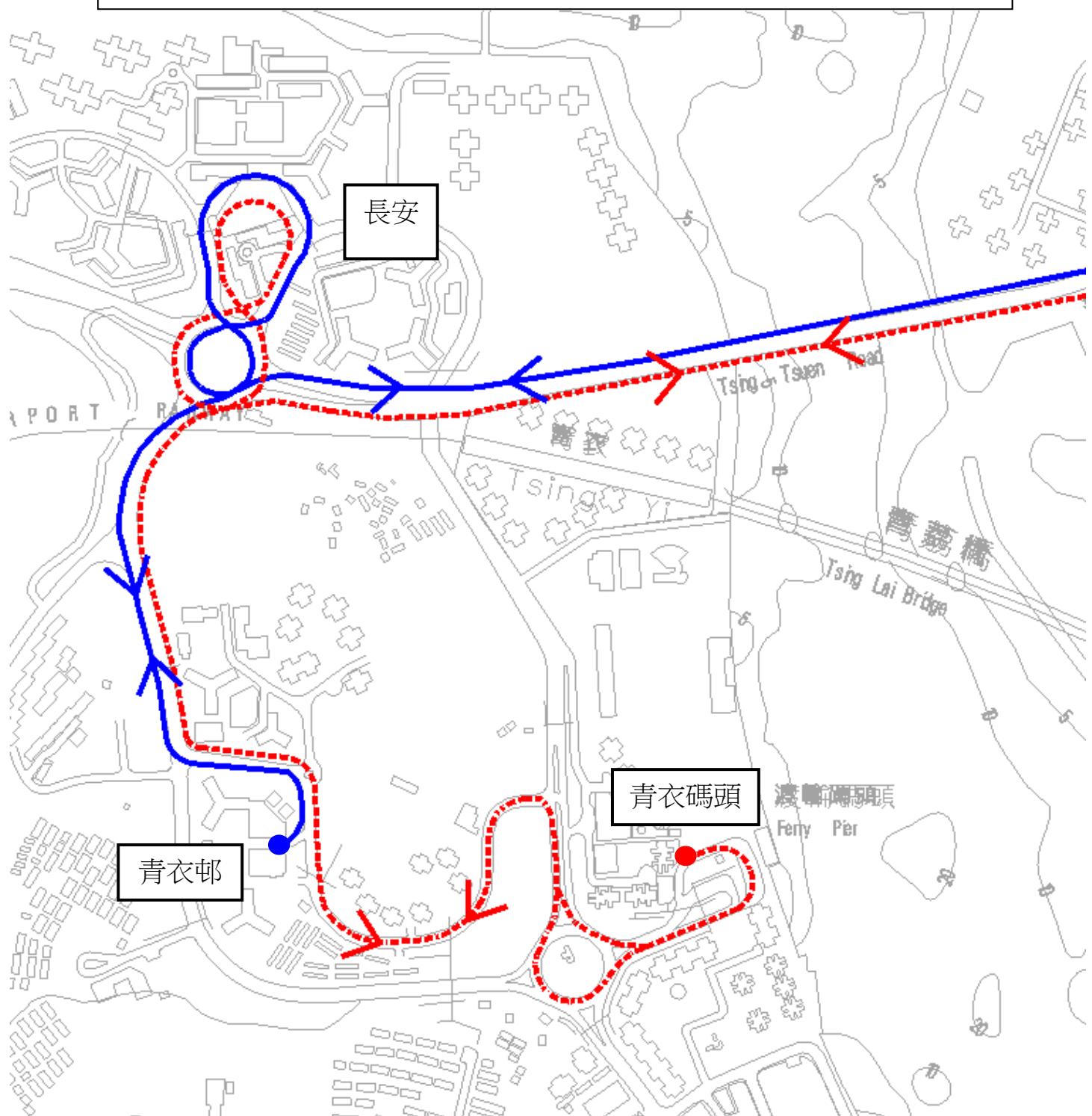
### 路線圖

請參閱附圖。

### 目標實施日期

二零一四年第三季

## 延長九巴第 44 號線(青衣邨-旺角東站)行車路線



—— 現時九巴第 44 號線(青衣邨-旺角東站)  
- - - 建議九巴第 44 號線(青衣碼頭-旺角東站)

## 九巴服務重整建議 – 第45號線更改總站及第46號線更改行車路線

### 現時的服務詳情

路線	45	46
終點站	麗瑤 – 九龍城碼頭	麗瑤 – 佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	15/20 分鐘	15/20 分鐘
成人單程收費	\$6.6	\$5.5
服務時間	麗瑤開： 早上5時45分至晚上11時30分 九龍城碼頭開： 早上6時40分至晚上11時55分	麗瑤開： 早上5時55分至晚上11時35分 佐敦開： 早上6時40分至凌晨12時05分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率： 61%</li><li>非繁忙時段一小時內的最高 載客率：38%</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>最繁忙一小時內的載客率： 44%</li><li>非繁忙時段一小時內的最高 載客率：44%</li></ul>
車輛數目	8部空調雙層巴士	6部空調雙層巴士 1部空調單層巴士

### 建議的背景及內容

- 第45號線與第41號線於美孚至九龍城碼頭一段路線完全重疊，別外第45號線亦與第46號線於美孚至麗瑤一段路線重疊，大多第45號線的乘客可二選其中一，資源運用未能集中。
- 我們建議縮短第45號線的路線，總站從麗瑤改為荔枝角(盈暉臺)。此外加強第46號線的班次以作荔景山道的接駁服務，同時南行路線改行彌敦道，以更接近乘客的目的地。建議詳情如下：

路線	45
終點站	荔枝角 – 九龍城碼頭
繁忙時段班次	30 分鐘
成人單程收費	\$6.6
服務時間	荔枝角開： 早上5時30分至晚上11時30分 九龍城碼頭開： 早上6時30分至午夜12時
車輛數目	6部空調雙層巴士

路線	46
終點站	麗瑤 – 佐敦(渡華路)
繁忙時段班次	15 分鐘
成人單程收費	\$5.5
服務時間	麗瑤開： 早上5時45分至晚上11時45分 佐敦開： 早上6時30分至凌晨12時15分
車輛數目	9部空調雙層巴士

- 巴士公司將提供八達通巴士轉乘計劃以供麗瑤及荔景山道的乘客往長沙灣至九龍城碼頭

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 地點	建議優惠 金額	總車費
九巴46 (佐敦)	\$5.5	九巴45/九 巴41 (九龍城碼 頭)	\$6.6/\$6.1	長沙灣道 近美孚站	\$5.5/\$5.0	\$6.6
九巴45 (荔枝角)	\$6.6	九巴46 (麗瑤)	\$5.5	荔枝角道 近美孚站	\$5.5	\$6.6

### 建議的好處

- 荔景山道的乘客可改乘第46號線直達彌敦道，來往九龍市區更方便，班次亦相應增加
- 集中資源，減省不必要行車里數。所減省的資源投放在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 (佔整條路線的 乘客百分比)	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
由麗瑤往來荔枝角至九龍城碼頭	1400(30-40%)	九巴46轉乘↔九巴45/九巴41	\$6.6
由美孚往來荔景山道至麗瑤	250(<10%)	九巴46	\$5.5

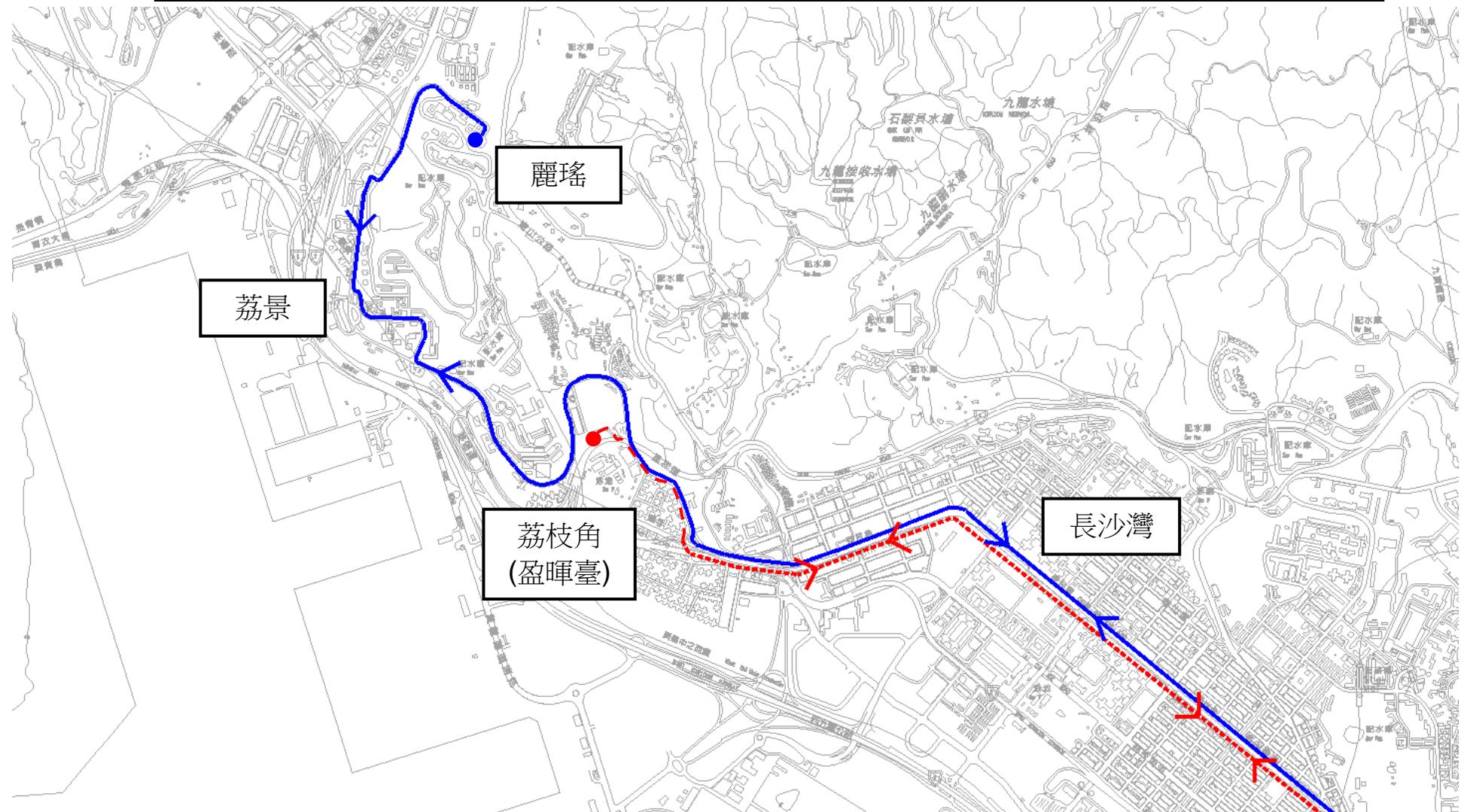
### 路線圖

請參閱附圖

### 目標實施日期

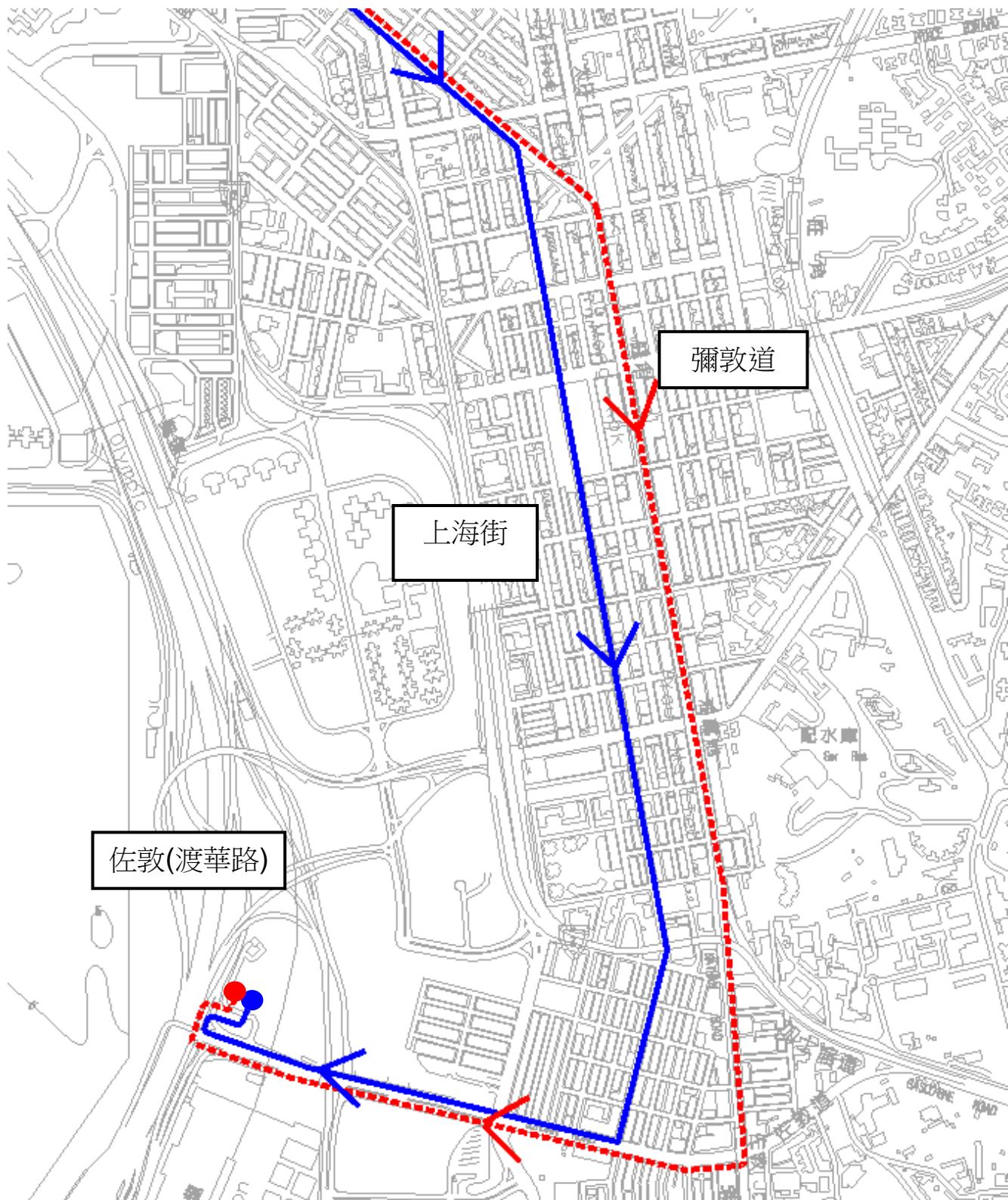
二零一四年第三季

## 九巴第 45 號線(麗瑤-九龍城碼頭)縮短行車路線建議



—— 現時九巴第 45 號線(麗瑤—九龍城碼頭)  
- - - 建議九巴第 45 號線(荔枝角—九龍城碼頭)

## 九巴第46號線(麗瑤至佐敦(渡華路)更改行車路線建議)



—— 現時九巴第46號線(麗瑤至佐敦(渡華路))  
- - - - 建議九巴第46號線(麗瑤至佐敦(渡華路))

### 九巴路線取消建議 – 第242X號線

#### 第242X號線現時的服務詳情

路線	242X
終點站	長亭 至 尖沙咀
繁忙時間班次	兩班班次
成人單程收費	\$8.5
服務時間	星期一至六 (公眾假期除外)： 早上7時50分及8時05分兩班
乘客使用量	● 最繁忙半小時內的載客率：59%
車輛數目	2部空調雙層巴士

#### 建議的背景及內容

- 第242X號線現時路線乘客使用量偏低，平均每班車75人，按改善及減少巴士服務的指引及現時乘客量計算，需削減班次。作為早上繁忙時間服務，改動後班次並不吸引。
- 考慮到實施第41A號線改經西九龍走廊後，青衣區將有全日特快路線往尖沙咀，我們建議取消第242X號線，並提供第42A號線轉乘第41A號線的八達通轉乘優惠供現時乘搭242X 號線的乘客由青衣往尖沙咀。

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議轉乘 優惠金額	總車費
九巴42A (佐敦)	\$6.5	九巴41A (尖沙咀 (東))	\$5.9 (美孚往 尖沙咀方 向分段收 費)	\$4.9	\$7.5

#### 建議的好處

- 所減省的2部雙層巴士將會用作在繁忙時段開設兩班X42C特快路線由長享經長安、青衣邨、長青、美景沿青葵公路及呈祥道往藍田鐵路站，建議收費\$12.7。

#### 對乘客之影響

全部第 242X 號線的乘客均可選乘第 42A及41A 號線由青衣往旺角、佐敦及尖沙咀，詳請如下：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)</u>	<u>其他路線／轉乘 組合</u>	<u>建議轉乘地點</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
由青衣往旺角至佐敦	120 (<70%)	九巴42A	-	\$6.5
由青衣往尖沙咀	60 (30-40%)	九巴42A轉乘九巴41A	長沙灣道近美孚站	\$7.5

**目標實施日期**

二零一四年第三季

## 過海隧道巴士服務重整建議 – 新巴/九巴第 948 號線

### I. 現時的服務詳情

路線	948	948X
終點站	青衣(長安/翠怡花園) → 銅鑼灣(天后) 銅鑼灣(天后) → 青衣(長宏)	青衣(長宏) → 銅鑼灣(天后)
服務時間	<b>星期一至五：</b> 長安開：上午七時二十分至八時十分 翠怡花園開：上午八時零三分及 八時十三分 天后開：下午四時十五分至 午夜十二時正 <b>星期六：</b> 長安開：上午七時三十分至八時十分	<b>星期一至五：</b> 長宏開：上午七時三十五分至 八時零五分  <b>星期六：</b> 長宏開：上午七時五十分及 八時零五分
班次	<b>星期一至五：</b> 長安開：4-10 分鐘(共 10 班) 翠怡花園開：共 2 班 天后開：15-20 分鐘(共 25 班) <b>星期六：</b> 上午: 4-12 分鐘(共 6 班)	<b>星期一至五：</b> 上午: 10 分鐘(共 4 班)  <b>星期六：</b> 共 2 班
成人單程 車費	\$16.0	
上午繁忙 時間平均 載客率	由青衣(長安)開出：86% 由青衣(翠怡花園)開出：95%	由青衣(長宏)開出：85%
下午繁忙 時間平均 載客率	由銅鑼灣(天后)開出：75%	不適用
車輛數量	948 及 948X：12 輛空調雙層巴士	

### II. 建議的背景

隧道巴第 948 號線往青衣方向的班次途經禮頓道、摩理臣山道和天樂里，這些路段的交通經常擠塞，導致沿線班次不穩定，令在灣仔、金鐘及中上環一帶等候隧道巴第 948 號線的乘客，往往難以預計到站時間。此外，上述街道遠離銅鑼灣的心臟地帶，大部份使用本路線的乘客須步行相當的距離，未能方便

乘客。

### **III. 建議的內容**

基於上述原因，現建議更改隧巴第 948 號線於銅鑼灣區的行車路線。往青衣方向的班次改經伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道後返回原線。考慮到一貫性，往天后方向的班次以及第 948X 號線亦會同時改經軒尼詩道及怡和街，不再途經波斯富街。

### **IV. 建議的好處**

- 路線不經禮頓道一帶後，可以減低受交通阻塞的影響，從而加強沿線到站時間的穩定性，令乘客易於計劃行程。灣仔、金鐘及中上環一帶每日約有 600 名乘客受惠。
- 改經怡和街和軒尼詩道一帶，更為接近銅鑼灣的主要活動地區，加強服務的可達性，更為方便乘客。

### **V. 對乘客之影響**

路線 / 方向	受影響的路段	受影響乘客數目 (佔乘客的百分比)	替代巴士站
隧巴第 948 號 線往天后方向	於波斯富街、 禮頓道或邊寧頓街 下車的乘客	161 (11.2%)	於怡和街近 百德新街下車
隧巴第 948X 號 線往天后方向		41 (9.7%)	
隧巴第 948 號線 往長宏方向	於禮頓道或 摩理臣山道 上車的乘客	86 (11.2%)	於[1]怡和街 或 [2]軒尼詩道近 堅拿道東上車

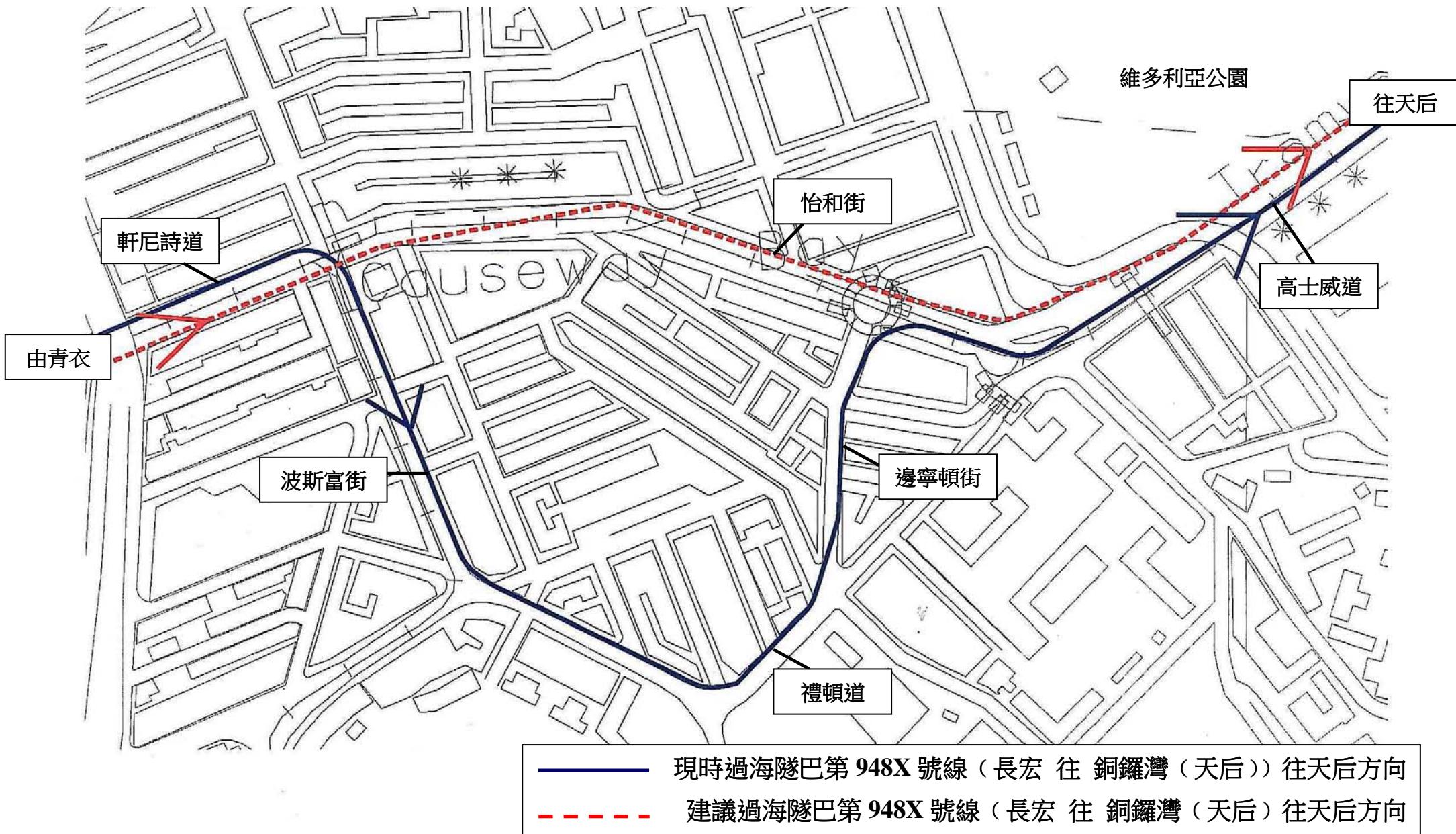
### **VI. 路線圖**

請參閱附圖。

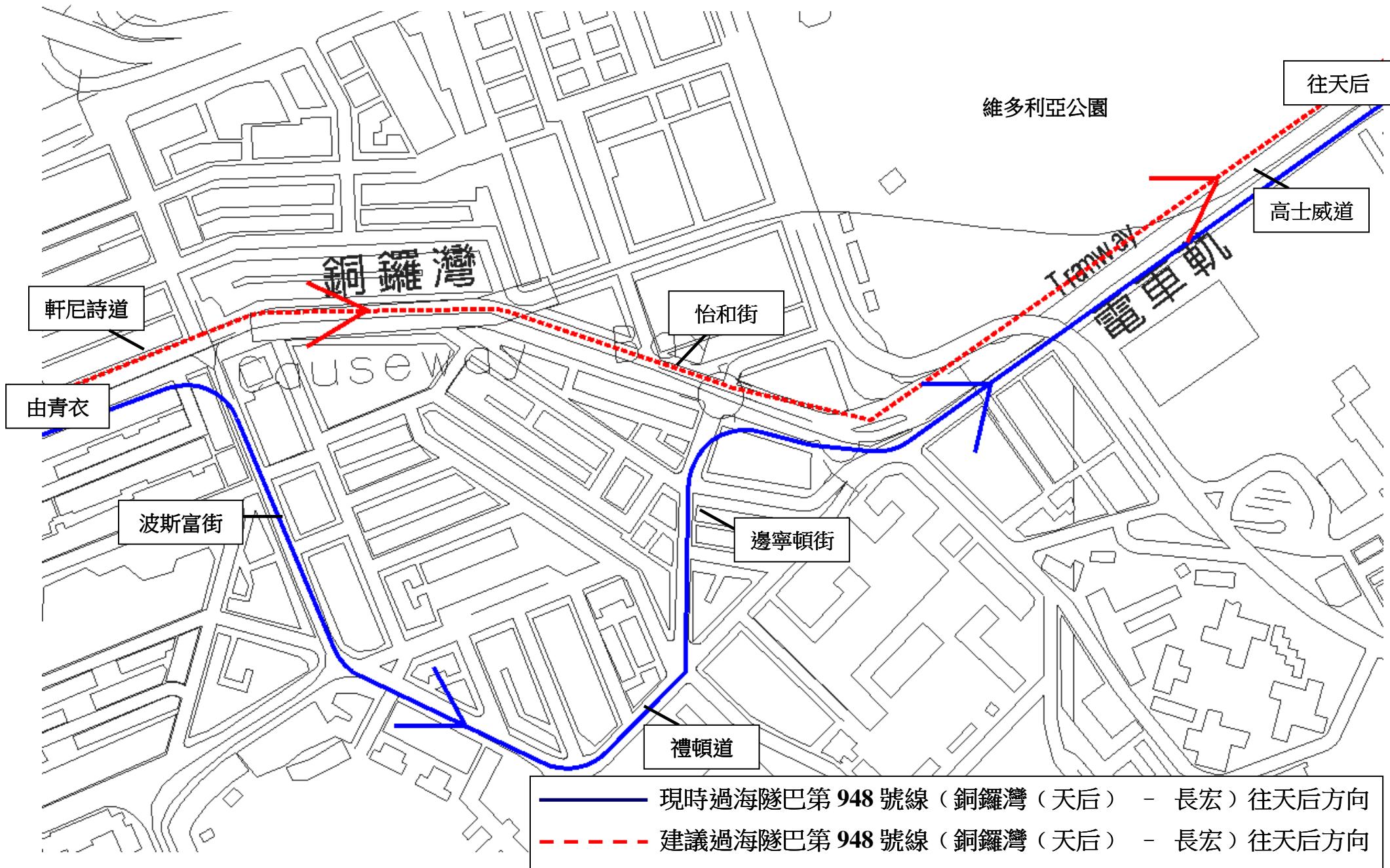
### **VII. 目標實施日期**

二零一四年第三季

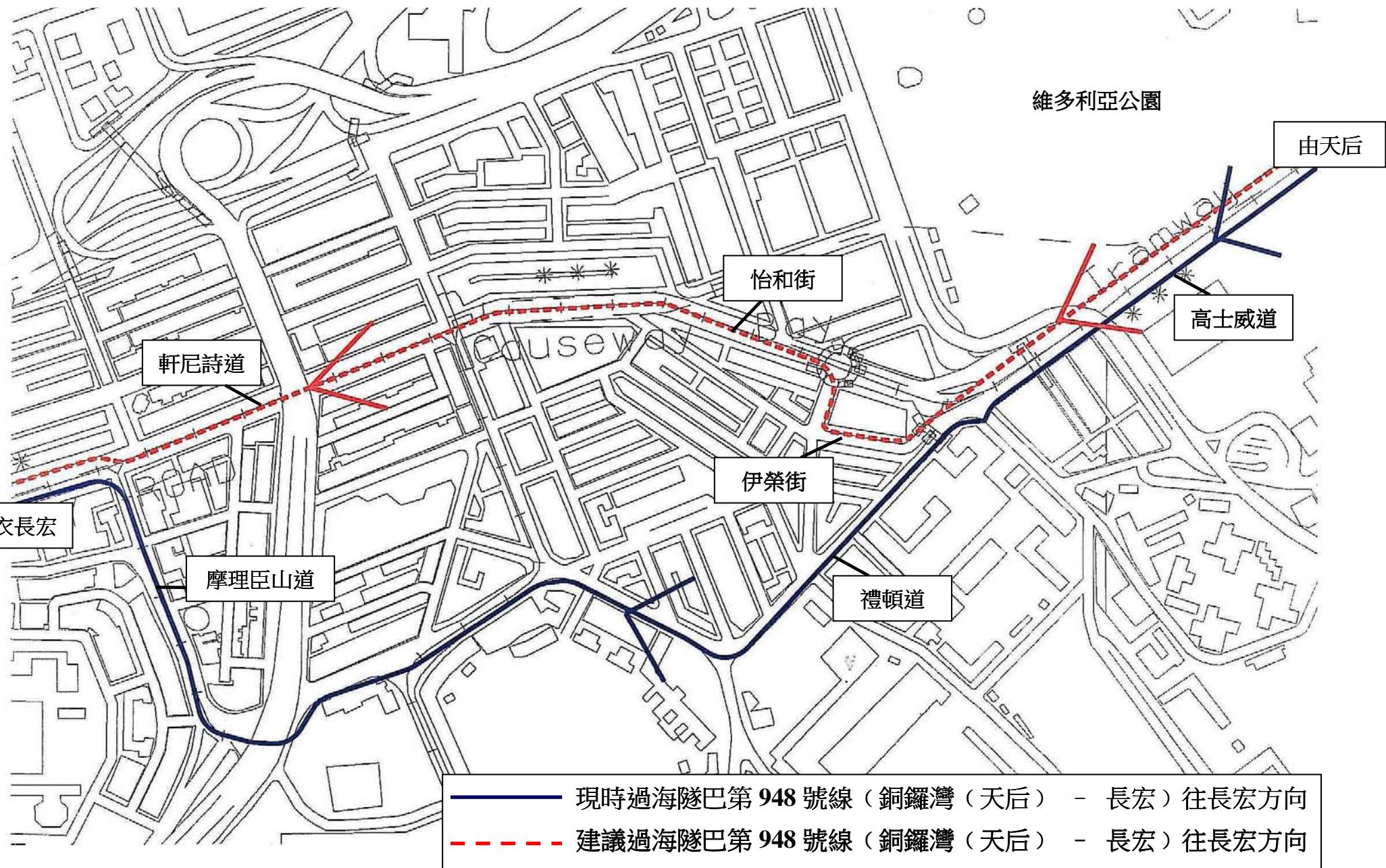
### 過海隧巴第 948X 號線（長宏 往 銅鑼灣（天后））改道建議



## 過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后） - 長宏）改道建議



## 過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后） - 長宏）改道建議



### 九巴服務重組建議 – 第36B號線更改行車路線

#### 第36B號線現時的服務詳情

路線	36B
終點站	梨木樹公共交通交匯處 — 佐敦（渡華路）
繁忙時間班次	9 分鐘
成人單程收費	\$6.5
服務時間	梨木樹開： 早上5時30分至晚上11時40分 佐敦（渡華路）開： 早上6時35分至凌晨12時35分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的載客率：67% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率：57%
車輛數目	14部空調雙層巴士

#### 建議的內容

- 現時，第36B號線途經深水埗區，而該區與梨木樹之間已有第36A號線(梨木樹-深水埗東京街)提供服務，服務地區重疊。
- 因途經深水埗區，第36B號線行車時間長達58分鐘，而繁忙時間更會因交通擠塞以致車程進一步增加，對來往梨木樹至佐敦的乘客欠缺吸引力。
- 我們建議將第36B號線改行西九龍走廊（南行）／呈祥道（西行）。詳情如下：

路線	36X
終點站	梨木樹公共交通交匯處 - 佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	12 分鐘
成人單程收費	\$7.7
服務時間	5時30分至零時35分
車輛數目	13部空調雙層巴士

#### 建議的好處

- 改道後第36X號線為梨木樹居民提供直接來往南九龍的巴士服務。來往梨木樹及旺角一帶乘客的行車時間將縮減約20-30分鐘，估計每日約有2,100 名現有乘客能夠直接受惠。
- 減輕深水埗區的路面擠塞情況

### **對乘客之影響**

- 梨木樹的居民可以利用第 36A 號線前往九龍西 (約 600 人 <10%)
- 約 1,200 人(10-20%)可以相同車費利用第 31B 號線石圍角/石籬(大隴街) – 奧運站前往目的地
- 約 2,600 人(20-30%)可以利用新增設的巴士八達通轉乘優惠前往目的地：

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣	總車資	受影響人數
42A ⇄ 31B	乘客以八達通咭乘搭42A號線(長亨-佐敦渡華路)，並於指定時限內轉乘31B(石圍角/石籬-奧運站)號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為\$6.1。	\$6.5	2,000
6/46 ⇄ 36A	乘客以八達通咭乘搭6號線(荔枝角 – 尖沙咀碼頭)/46號線(麗瑤 – 佐敦渡華路)，並於指定時限內轉乘36A號線，即可享受第二程路線車資優惠。第二路線車資折扣優惠最高為\$5.5。	\$5.5	600

- 部份來往西九龍與南九龍之間的乘客可改乘其他九巴路服務 (約 970 人 10-20%)：

路線	起點/終點	收費	繁忙時間 班次
6	荔枝角 – 尖沙咀碼頭	\$4.9	9/10
31B	石圍角/石籬(大隴街) – 奧運站	\$5.5	10
42A	長亨 -佐敦(渡華路)	\$6.5	4/5
46	麗瑤 – 佐敦(渡華路)	\$5.5	15

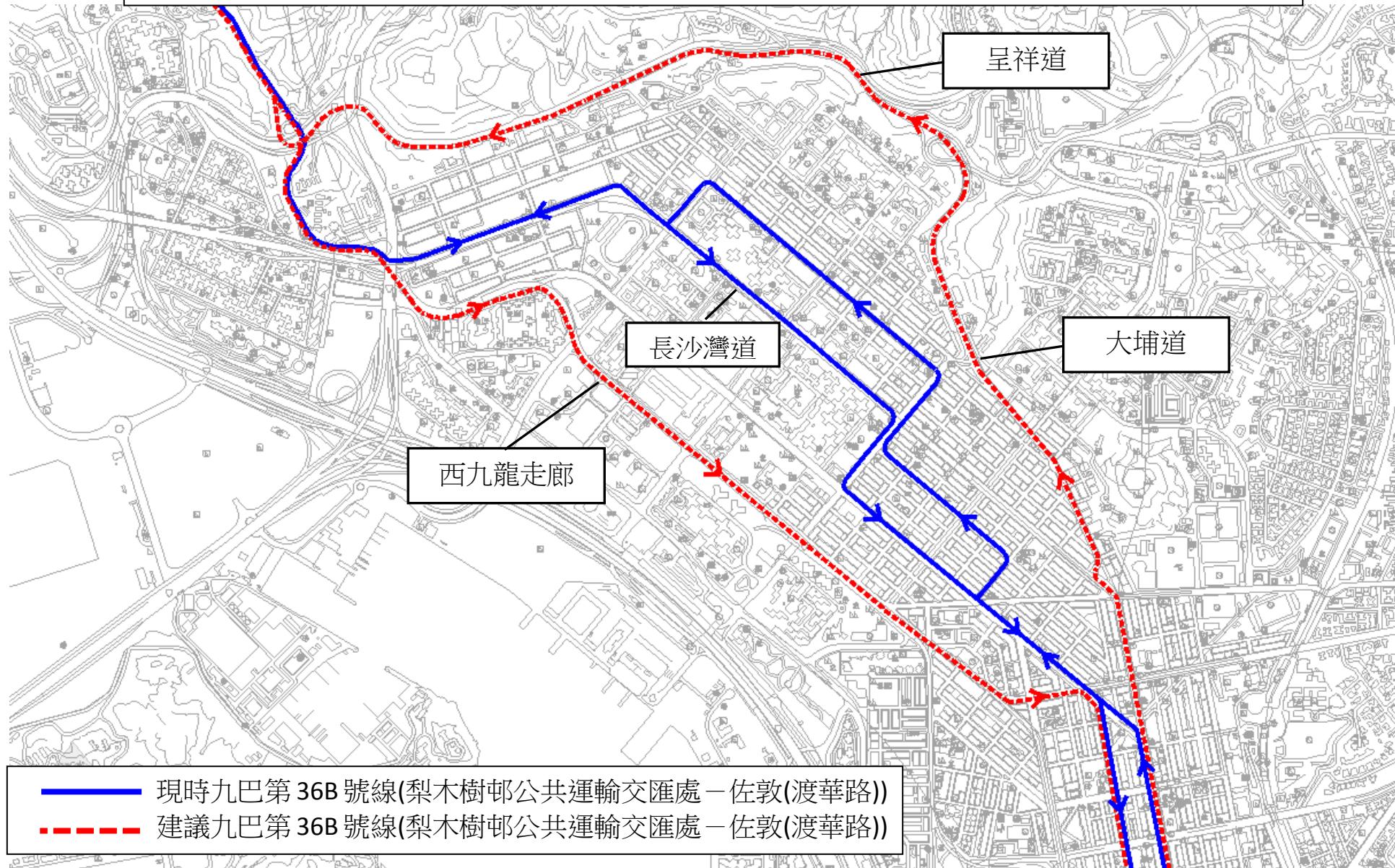
### **路線圖**

請參閱附圖。

### **目標實施日期**

二零一四年第三季

## 九巴第 36B 號線(梨木樹邨公共運輸交匯處 – 佐敦(渡華路)) 更改行車路線建議



## 九巴服務重組建議 – 第38A號線路線取消

### 第38A號線現時的服務詳情

路線	38A
終點站	海濱花園—美孚
繁忙時間班次	15分鐘
成人單程收費	\$4.5
服務時間	海濱花園開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上5時45分至晚上11時55分 星期日至公眾假期：早上5時45分至晚上11時45分  美孚開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上6時15分至凌晨12時25分 星期日至公眾假期：早上6時15分至凌晨12時15分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的載客率：44% ● 非繁忙時段一小時內的最高載客率：14%
車輛數目	3部空調雙層巴士

### 建議的內容

- 海濱花園的乘客有多種交通工具選擇，除38A外，包括九巴238M線,238X線,238P線,238S線來往荃灣市中心及九龍市區，亦有專線小巴來往荃灣西站、青衣站、葵芳站一帶，此外，亦有居民巴士服務來往東九龍及港島，38A線主要覆蓋範圍與其他路線重疊
- 第38A號線的乘客量一直偏低，繁忙時段最高載客率只有約44%，非繁忙時段更只有14%(即平均每班車少於20名乘客)
- 大部份現時38A線的服務範圍均有相對頻密的其他選擇，以致38A線營運效益甚低
- 我們建議取消第38A號線

### 建議的好處

- 善用區內接駁路線，減省不必要行車里數，減少空氣污染
- 減低美孚巴士總站負荷，以騰出資源與其他更有效益的路線(如往返九龍南部等路線)
- 減少低用量巴士班次，改善葵涌一帶路面交通負荷

對乘客之影響

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
由美孚往來海濱花園	約410 (10-20%)	238X	\$6.1-\$7.7
由荃灣往來海濱花園	約420 (10-20%)	238M	\$3.4
由美孚往來葵涌道/青山公路	約380 (10-20%)	40/33A/36A	\$5.3-\$8.4
由葵涌道/青山公路往來海濱花園	約1,000 (40-50%)	238M>58M 40>238M	\$4.5-\$5.3
由葵芳往來海濱花園	約80 (<5%)	專線小巴404M	\$4.4

目標實施日期

二零一四年第三季