

2015 - 2016 年度葵青區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2015 - 2016 年度葵青區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2015 - 2016 年度巴士路線計劃

2. 2015 - 2016 年度的巴士路線計劃已經初步擬定，附表一及附表二撮錄有關建議方案，而附錄一至附錄八夾附各項方案的詳細建議安排。

策劃本區巴士路線計劃的考慮因素

3. 自2013年起，行政長官的施政報告已明確表示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，舒緩道路擠塞，減少廢氣排放。未來數年將有多條新鐵路陸續落成，政府必須繼續優化公共交通系統，着力重組巴士路線，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，以及理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

4. 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，政府須有長遠和全面的規劃。現時，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，舒緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可發揮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，穿梭港九新界經已十分方便。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和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啟用後的情況，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相關的公共交通服務，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，此將為推行大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞、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

5. 本署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考以下第 6 至 15 段所臚列的指引內容。

改善服務

6. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士路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

7. 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

8. 若上文第 7 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，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。

9. 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

10. 一直以來，本署與專營巴士公司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，以及舒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

11. 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

12. 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、班次和服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

13. 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，包括調配單層巴士代替雙層巴士行走，以便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

14. 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

15. 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，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。

16. 此外，在考慮巴士路線計劃時，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。

17. 除了參考上述的指引和因素外，自2013年開始，本署會在個別地區或區域以「區域性模式」的方法來重組該區的巴士服務。在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨處理每一條巴士路線，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，個別路線的重組方案未必能完全參考第6至16段所提及的指引和因素。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

18. 歡迎委員就 2015 - 2016 年度葵青區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一五年一月

2015/16年度巴士路線計劃
以葵青區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	
2015年第四季	九巴	34	葵盛(中) - 灣景花園	15	15	2	6	2	5	0	-1	建議路線在早上繁忙時間修改為循環線，不經葵聯路。詳情請參閱 附錄二 。
2015年第一季	九巴	37M	葵興鐵路站 - 葵盛(中)(循環線)	8	8	0	3	1	2	1	-1	因應乘客量偏低，建議其中一部雙層巴士改以單層巴士行走。
2015年第二季	九巴	47X	水泉澳 往 葵盛(東)	上午1班	上午1班	0	24	0	24	0	0	建議修改第47X號線於早上由水泉澳往葵盛東特別班次的行車路線，改行多石街。詳情請參閱 附錄二 。
2015年第二季	九巴	279X	聯和墟-青衣鐵路站	9/10	10-12	0	16	0	16	0	0	於早上繁忙時段，將部分班次改由上水開出。由聯和墟開出的班次將相應地作出調整。詳情請參閱 附錄三 。
2015年第二季	新巴/九巴	948X	長宏 往 銅鑼灣(天后)	共四班	共四班	0	4	0	4	0	0	改經青康路及青衣路，不經楓樹窩路及青衣鄉事會路。詳情請參閱 附錄四 。
2015年第二季	新巴/九巴	948P	長安 往 銅鑼灣(天后)	共兩班	共四班	0	2	0	4	0	2	[1] 駛至青衣鄉事會路後直接經青衣南橋往銅鑼灣(天后)，不經涌尾路、青康路及青衣路 [2] 不經中環渡輪碼頭及灣仔北一帶 [3] 加密班次 詳情請參閱 附錄四 。
2015年第二季	新巴/九巴	948	長安 往 銅鑼灣(天后) 銅鑼灣(天后) 往 長宏	共十二班	共十班	0	12	0	10	0	-2	調整上午繁忙時段的班次以配合第948P號線加密班次。詳情請參閱 附錄四 。

2015/16年度巴士路線計劃
途經葵青區的路線

建議實施日期	巴士公司	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
2015年第二季	九巴	30	荃威花園-長沙灣	15	20/30	2	4	4	0	2	-4	因應乘客量偏低，建議修訂班次為20/30分鐘一班。並建議全線以單層巴士行走。
2015年第一季	九巴	33A	荃灣(如心廣場) - 旺角(柏景灣)	15	20	*2	8	0	8	-2	0	因應乘客量偏低，建議調整班次至每20分鐘一班以善用資源。
2015年第二季	九巴	38A	海濱花園 - 美孚	15	15	0	3	3	0	3	-3	因應乘客量偏低，建議全線分階段以單層巴士行走。
2015年第四季	九巴	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	10/15	10/15	0	11	0	12	0	1	建議延長行車路線至海安路，近麗城花園。詳情請參閱 附錄五 。
2016年第一季	九巴	40	荃灣(如心廣場) - 麗港城	10/15	10/15	0	12	0	12	0	0	建議修改下午繁忙時間兩個班次的行車路線，於葵涌道後改經荔枝角道、長茂街、長順街、長荔街及長沙灣道，然後返回原有路線。行車路線請參閱 附錄五(2) 。
2015年第二季	九巴	59A	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)	6/8	6/8	0	15	0	15	0	0	建議將第59A號線改為平日繁忙時間單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站，及修訂非繁忙時間雙向每小時一班的定點班次並修改全程車費下調至\$9.4。星期六、日及公眾假期不設服務。詳情請參閱 附錄六 。
2015年第四季	九巴	59A	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)	6/8	6/8	0	15	0	15	0	0	建議視乎實施第一階段後第59A號線的客量情況，進一步修改路線為平日繁忙時間單向服務。詳情請參閱 附錄六 。
2015年第二季	九巴	59S	屯門碼頭往旺角	早上4時40分及5時05分共2班	-	0	[2]	0	0	0	[-2]	因應乘客量偏低，建議取消路線。詳情請參閱 附錄七 。
2015年第四季	城巴	930	灣仔碼頭 - 荃灣(愉景新城巴士總站)	12-20	12-20	0	8	0	12	0	4	[1] 逢星期一至五(公眾假期除外)增設第 930 號線特別班次(命名為第930X號線)，經馬頭壩道往返荃灣（愉景新城）與灣仔碼頭。 [2] 將第930A號線來回方向所有班次改經馬頭壩道。 詳情請參閱 附錄八 。
2015年第四季	城巴	930A	灣仔碼頭 - 荃灣西站公共運輸交匯處 / 荃灣(愉景新城巴士總站)	上午共3班	上午共3班	0	3	0	3	0	0	
2016年第一季	龍運	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)	8-15	7-15	0	17	0	18	0	1	當E42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。
2016年第三季	城巴(專營二部)	E21A	東涌(逸東邨)-何文田(愛民邨)	12-20	10-20	0	9	0	10	0	1	當E21A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。

* 在2014-15年度荃灣區巴士路線計劃中落實分階段將第33A號線其中兩部雙層巴士改以單層巴士行走。自2014年12月29日起，第33A號線的其中一部雙層巴士已改以單層巴士行走。本署及巴士公司會密切留意第33A號線的服務水平，視乎乘客需求，將另一部雙層巴士改以單層巴士行走。

九巴服務重組建議 – 更改第34號線上午繁忙時間的行車路線

第34號線現時的服務詳情

路線	34
終點站	葵盛(中) – 灣景花園
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$5.0
服務時間	早上5時35分至零時20分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率:55% 非繁忙時段乘客率:36%
車輛數目	6部雙層巴士及2部單層巴士

建議的內容

- 第34號線為接連荃灣及葵盛兩區的巴士服務。沿途途經多間中小學校，故於早上學生上課繁忙時間的乘客量較為集中。
- 葵盛區內往荃灣及灣景、麗城往荃灣的需求主要依賴專線小巴服務，故此在非繁忙時段第34號線的乘客需求偏低。
- 葵盛區位處山上位置，行車路線較迂迴，為減省不必要的繞路，建議路線在星期一至五早上繁忙時段改為循環線服務，不經葵聯路。
- 建議行車路線如下：

青山公路，大涌道，沙咀道，大河道，荃灣西鐵路站公共交通交匯處，大河道，沙咀道，德士古道，大窩口道，上角街，大窩口道，葵盛圍(上部份)，葵盛圍(下部份)，大窩口道，上角街，大窩口道，德士古道，沙咀道，大河道，荃灣西鐵路站公共交通交匯處，大河道，青山公路，柴灣角迴旋處，海興路，海安路，麗志路，青山道。

路線	34
終點站	灣景花園 – 葵盛 (循環線)
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$5.0
服務時間	星期一至五早上7時至9時
車輛數目	5部雙層巴士及2部單層巴士

對乘客之影響

- 在建議更改第34號線行車路線的時段內，於葵聯路各站上落的乘客(約200人)需要步行至葵盛圍的分站乘搭第34號線。

路線圖

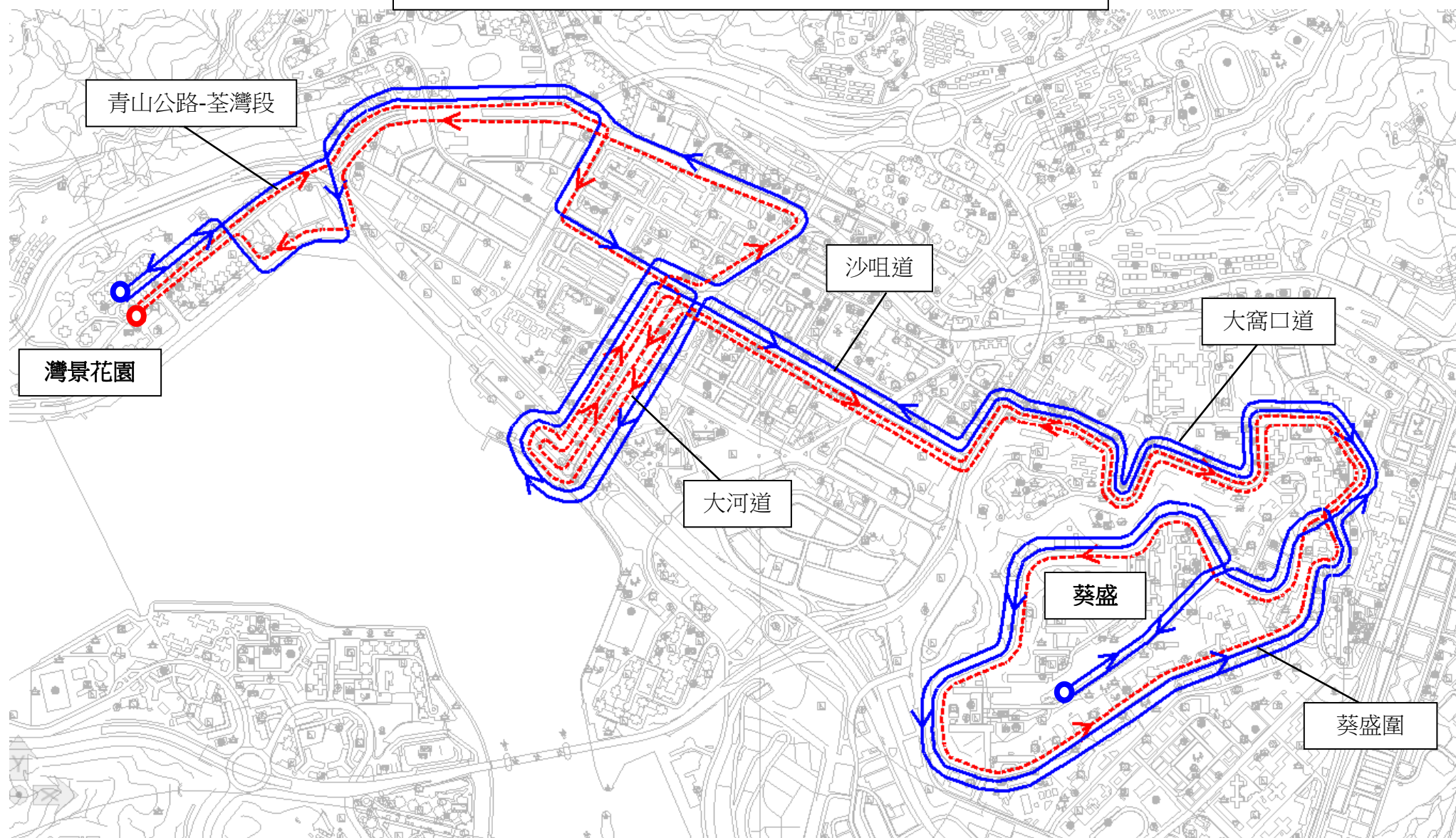
請參閱附錄一(1)

目標實施日期

二零一五年第四季

九巴第 34 號線(灣景花園 - 葵盛)
上午繁忙時間更改行車路線建議

附錄一(1)



- 現時九巴第 34 號線(灣景花園-葵盛(中))
- - - 建議九巴第 34 號線(灣景花園-葵盛 (循環線))

九巴服務重組建議—第47X號線

建議的內容

- 當局曾於2014/15年度沙田區巴士路線計劃下，建議增設第47X號線的特別班次，為將遷入水泉澳公營房屋的居民提供往返葵涌的巴士服務。有關方案獲得地區人士的支持。
- 因應地區人士建議將部分水泉澳的巴士路線改行多石街，現建議修改第47X號線特別班次的行車路線。詳情如下：

路線	47X（特別班次）
終點站	水泉澳→葵盛（東）
行車路線	往 葵盛（東）： 多石街、沙田圍路、沙田鄉事會路、大埔公路—沙田段、城門隧道公路、城門隧道、象鼻山路、和宜合交匯處、和宜合道、昌榮路、昌榮路迴旋處、葵涌道、葵富路、興芳路、大窩口道、葵盛圍（上部份）、葵聯路、葵盛圍（上部份）、葵聯路
單程收費	\$8.1
服務時間	早上繁忙時段提供一班次往葵盛（東）
車輛數目	一部雙層巴士

建議的好處

- 減輕水泉坳街的交通負荷

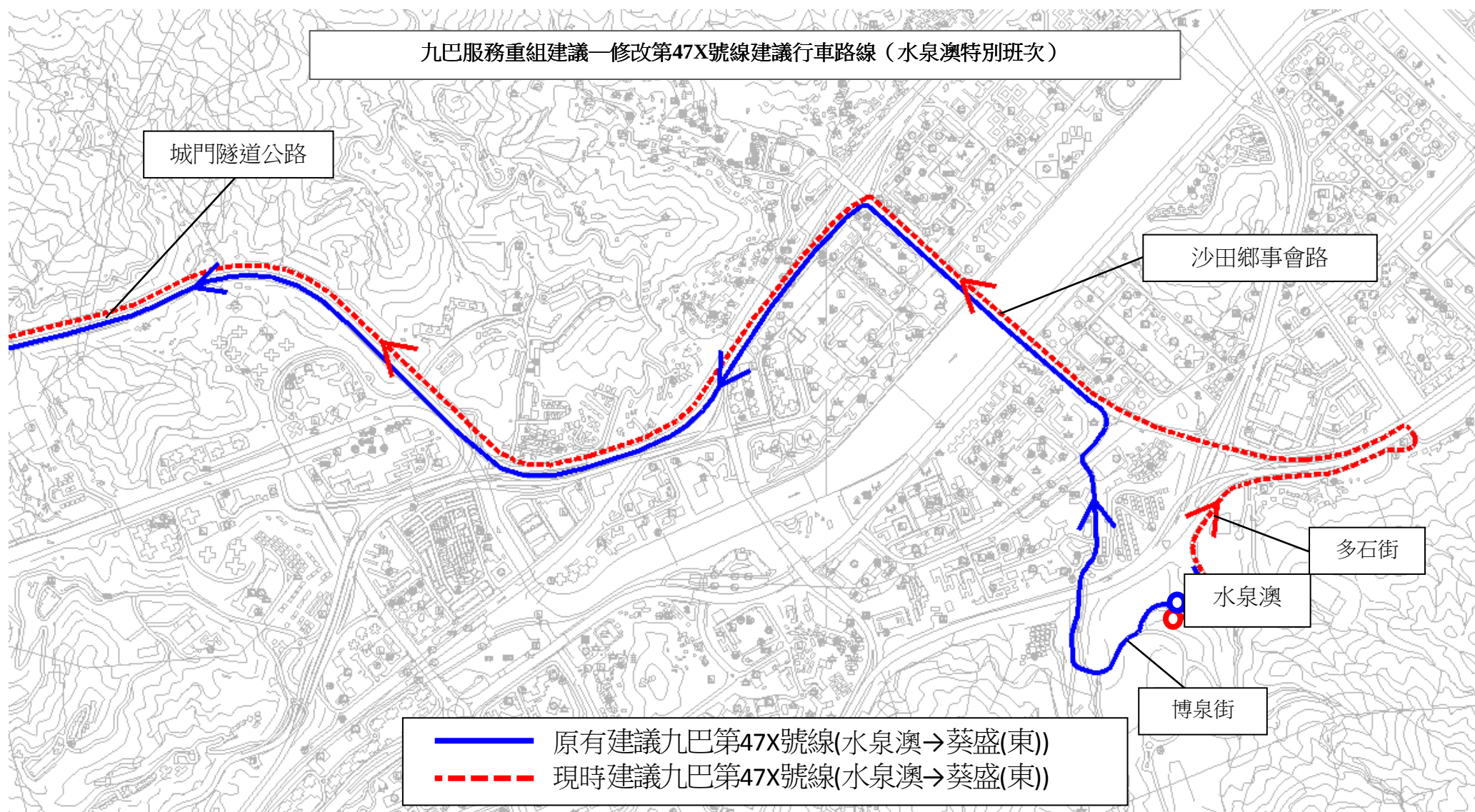
路線圖

請參閱附錄二(1)

目標實施日期

二零一五年第二季，視乎水泉澳邨入伙情況

九巴服務重組建議—修改第47X號線建議行車路線（水泉澳特別班次）



九巴服務重組建議—279X號線增設特別班次

第279X號線現時的服務詳情

路線	279X
終點站	聯和墟—青衣站
繁忙時間班次	9/10分鐘
單程收費	\$15.0
服務時間	聯和墟 開： 上午5時30分至凌晨12時25分 青衣站 開： 上午5時30分至凌晨12時正
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：78% - 非繁忙時段乘客率：約35%
車輛數目	16部雙層巴士

建議的內容

- 由青衣及大欖隧道來往上水（石湖墟）的乘客佔本線乘客量的60%，為了提供穩定的班次，建議增設特別班次
- 詳情如下：

路線	279X
終點站	聯和墟—青衣站
繁忙時段班次	（於星期一至五，將分拆部份班次改由上水開出往青衣，聯和墟總站發車班次將調整至10-12分鐘）
行車路線	不變
單程收費	不變
服務時間	聯和墟 開： 上午5時30分至凌晨12時25分 暫定於星期一至五上午6時45分至7時30分期間，部分班次改由上水開出 青衣站 開： 上午5時30分至凌晨12時正
車輛數目	16部雙層巴士

建議的好處

- 為上水的乘客提供穩定的班次
- 更有效疏導上水站登車的乘客

目標實施日期

二零一五年第二季

隧巴服務重整建議 – 第 948 / 948P / 948X 號線

I. 現時的服務詳情

路線	948
終點站	長安邨／翠怡花園往銅鑼灣（天后） 銅鑼灣（天后）往長宏
服務時間及班次 （上午）	<u>由長安邨開出：</u> 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時二十分至八時十分，4-10 分鐘一班（共十班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時三十分至八時十分，5-12 分鐘一班（共六班） <u>由翠怡花園開出：</u> 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午八時三分及八時十三分（共兩班）
服務時間及班次 （下午）	<u>由銅鑼灣（天后）開出：</u> 逢星期一至五（公眾假期除外）： 下午四時十五分至午夜十二時正，15-20 分鐘一班
車費	\$16.0
最繁忙一小時 的載客率	離開翠怡花園時：28% 全程：82%
車輛數目	七輛空調雙層巴士（新巴） 五輛空調雙層巴士（九巴）

路線	948P
終點站	長安邨往銅鑼灣（天后）
服務時間及班次	<u>由長安邨開出：</u> 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時四十二分及七時五十四分（共兩班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時四十二分及八時正（共兩班）
車費	\$16.0
最繁忙一小時 的載客率	離開翠怡花園時：19% 全程：97%

車輛數目	一輛空調雙層巴士（新巴） 一輛空調雙層巴士（九巴）
------	------------------------------

路線	948X
終點站	長宏往銅鑼灣（天后）
服務時間及班次	由長宏開出： 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時三十五分至八時五分（共四班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時五十分及八時五分（共兩班）
車費	\$16.0
最繁忙一小時的載客率	89%
車輛數目	兩輛空調雙層巴士（新巴） 兩輛空調雙層巴士（九巴）

II. 建議的背景

第 948 及 948P 號線在青衣島內路線非常迂迴，由於走畢青衣各區需時約二十分鐘，未能吸引青衣北乘客利用上述服務前往港島，以長安為例，於該處上車乘搭第 948 及 948P 號線的乘客只佔該方向乘客量的 14%。

另一方面，第 948 及 948P 號線在青衣區內行經多個繁忙巴士站，冗長路線令青衣南部的乘客難以預計到站時間；此外，早上繁忙時段中環碼頭和灣仔北的交通經常出現擠塞，加上該處下車的乘客數量偏低，以致前往金鐘、灣仔及銅鑼灣的乘客受到延誤。

此外，由於第 948X 號線並不繞經涌美路、青康路及青衣路，車程會較快，故較第 948 和 948P 號線受楓樹窩路及青衣鄉事會路一帶的乘客歡迎。然而，由於第 948X 號線在長宏、長亨已接載一定數量的乘客，引致第 948X 號線抵達楓樹窩路及青衣鄉事會路時，所能提供的運力有限。

III. 建議的內容

為善用巴士資源，服務更多青衣北的乘客，和提高服務穩定性，建議重整第 948P 及 948X 號線在青衣、第 948P 號線在港島的行車路線以及第 948 號線的班次如下：

第 948X 號線

- 改經青康路和青衣路直接往青衣南橋，不經楓樹窩路與青衣鄉事會路，以替代現時第 948P 號線和班次調整後的第 948 號線在長康、長青和美景花園一帶所擔當的角色。路線更改後，第 948X 號線班次和服務時間不變。

第 948P 號線

- 於青衣鄉事會路後直接往青衣南橋，不經涌美路、青康路和青衣路，為長安及楓樹窩路一帶居民提供一個更便捷前往港島的選擇；並替代現時第 948X 號線，在楓樹窩路與青衣鄉事會路提供直接經青衣南橋往港島的特快服務。
- 為配合第 948X 號線改道，增加早上時段班次至四班，令取道楓樹窩路及青衣鄉事會路直接往青衣南橋的特快班次數目不變。
- 不經中環碼頭和灣仔北一帶，與現時第 948X 號線的行車路線一致。

第 948 號線

- 因應第 948P 號線加強服務，第 948 號線往天后方向的服務於星期一至五的服務由十二班調整至十班，星期六的服務由六班調整至四班。
- 調整第 948 號線的服務時間以配合以上路線重組。

上述路線詳情如下：

路線	第 948 號線
終點站	長安邨／翠怡花園往銅鑼灣（天后）
行車路線	不變
服務時間及班次 （早上）	由長安邨開出： 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時二十分、七時三十分、七時三十七分、七時四十五分、七時五十二分、八時正、八時五分及八時十分（5-10 分鐘一班，共八班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時三十分、七時三十八分、七時五十四分及八時十分（8-16 分鐘一班，共四班）* *在長安、楓樹窩路及翠怡花園一帶與第 948P 號線提供聯合班次；在青康路及青衣路與第 948X 號線提供聯合班

	次 由青衣（翠怡花園）開出： 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午八時四分及八時十五分（共兩班）
服務時間及班次 （下午）	由銅鑼灣（天后）開出： 逢星期一至五（公眾假期除外）： 下午四時十五分至午夜十二時正，15-20 分鐘一班（不變）
車費	\$16.0（不變）
車輛數目	六輛空調雙層巴士（新巴） 四輛空調雙層巴士（九巴）

路線	第 948P 號線
終點站	長安邨往銅鑼灣（天后）
行車路線	由長安邨往銅鑼灣（天后）：經担桿山路，担桿山交匯處，楓樹窩路，青衣鄉事會路，葵青路，青葵公路，西九龍公路，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，民吉街，統一碼頭道，民吉街，干諾道中，夏慤道，紅棉路支路，金鐘道，軒尼詩道，怡和街，高士威道及興發街。
服務時間及班次	由長安邨開出： 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時三十五分至八時零五分（共四班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時四十六分和八時二分（共兩班－在長安、楓樹窩路及翠怡花園一帶與 948 號提供聯合班次）
車費	\$16.0（不變）
車輛數目	兩輛空調雙層巴士（新巴） 兩輛空調雙層巴士（九巴）

路線	第 948X 線
終點站	長宏往銅鑼灣（天后）
行車路線	由長宏往銅鑼灣（天后）：經寮肚路，青衣西路，青康路，青衣路，葵青路，青葵公路，西九龍公路，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，民吉街，統一碼頭道，民吉街，干諾道中，夏慤道，紅棉路支路，金鐘道，軒尼詩道，怡和街，高士威道及興發街。

服務時間及班次	<u>由長宏開出</u> ：(不變) 逢星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時三十五分至八時五分（共四班） 逢星期六（公眾假期除外）： 上午七時五十分至八時正（共兩班－在青康路及青衣路與第 948 號線提供聯合班次。）
車費	\$16.0（不變）
車輛數目	兩輛空調雙層巴士（新巴）（不變） 兩輛空調雙層巴士（九巴）（不變）

IV. 建議的好處

- 第 948P 號線改經青衣鄉事會路往青衣大橋，為長安及楓樹窩路一帶乘客提供較便捷前往港島的服務，可節省約 10 分鐘行車時間。同時，第 948P 號線改道後由於行車路線較為直接，亦令青衣南的乘客較易預計到達目的地的時間。
- 另一方面，第 948X 號線改道後，在不影響其行車時間下，亦可服務青康路及青衣路一帶居民，而長宏的乘客將不會受影響更可善用資源。
- 重組後的第 948P 號線由長安出發，相比現時由長宏開出的第 948X 號線，可為楓樹窩路一帶及翠怡花園的乘客提供較高的運載量。
- 預計重組後，第 948、948P 及 948X 號線離開青衣時的平均載客率均低於九成，所有在青衣的服務區域均不會出現登車困難的情況。預計重組後各線離開青衣時的載客率如下：

路線	載客率
948	88.6%
948P	84.1%
948X	84.3%

- 另外，第 948P 號線改經干諾道中和軒尼詩道一帶，可避免行經中環碼頭和灣仔北等交通繁忙路段，減少受交通擠塞導致延誤的機會，令行程較易預算，而且更為接近中環、灣仔和銅鑼灣的主要活動地區。

V. 對乘客之影響

第 948P 號線往銅鑼灣（天后）方向

起點	終點	受影響乘客數目 (佔乘客百分比)	替代服務
長安邨 至 翠怡花園	中區 政府碼頭	3 (1.3%)	第 948P 號線於 海港政府大樓下車
	中環 3 號碼頭	3 (1.3%)	第 948 號線
	郵政總局， 康樂廣場	4 (1.7%)	第 948P 號線於 怡和大廈下車
	灣仔碼頭 巴士總站	3 (1.3%)	第 948P 號線於 菲林明道或史釗域道下車
長青邨青梅樓 至 長青邨青桃樓	中區 政府碼頭	10 (4.3%)	第 948 或 948X 號線於 海港政府大樓下車
	中環 3 號碼頭	10 (4.3%)	第 948 號線
	郵政總局， 康樂廣場	15 (6.5%)	第 948 或 948X 號線於 怡和大廈下車
	灣仔碼頭 巴士總站	12 (5.2%)	第 948 或 948X 號線於 菲林明道或史釗域道下車
	上述巴士站 以外	135 (58.4%)	第 948 或 948X 號線

第 948X 號線往銅鑼灣（天后）方向

起點	終點	受影響乘客數目 (佔乘客百分比)	替代服務
青衣西路 近長亨邨	港島區各站	0 (0.0%)	第 948X 號線 於長亨邨商場上車
由楓樹窩 體育館至 青衣工業中心		223 (52.8%)	第 948P 號線

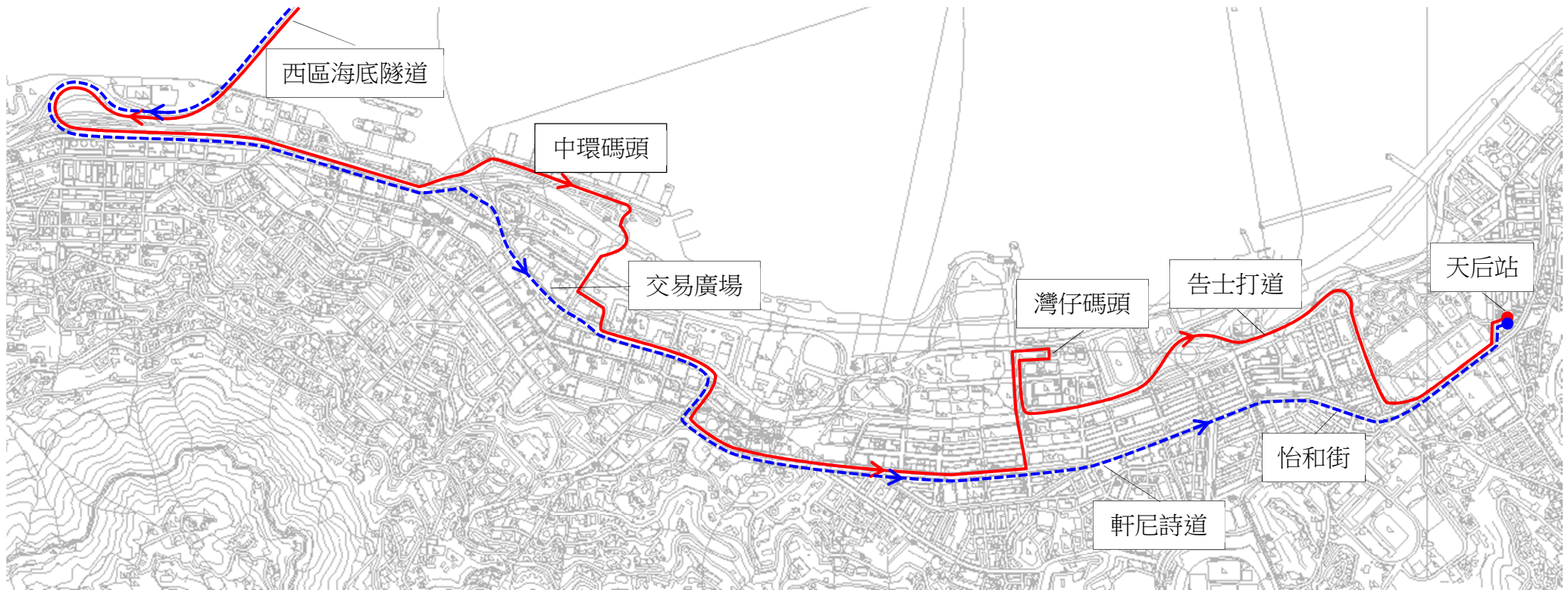
VI. 路線圖

請參閱附錄四(1)及附錄四(2)

VII. 建議實施日期

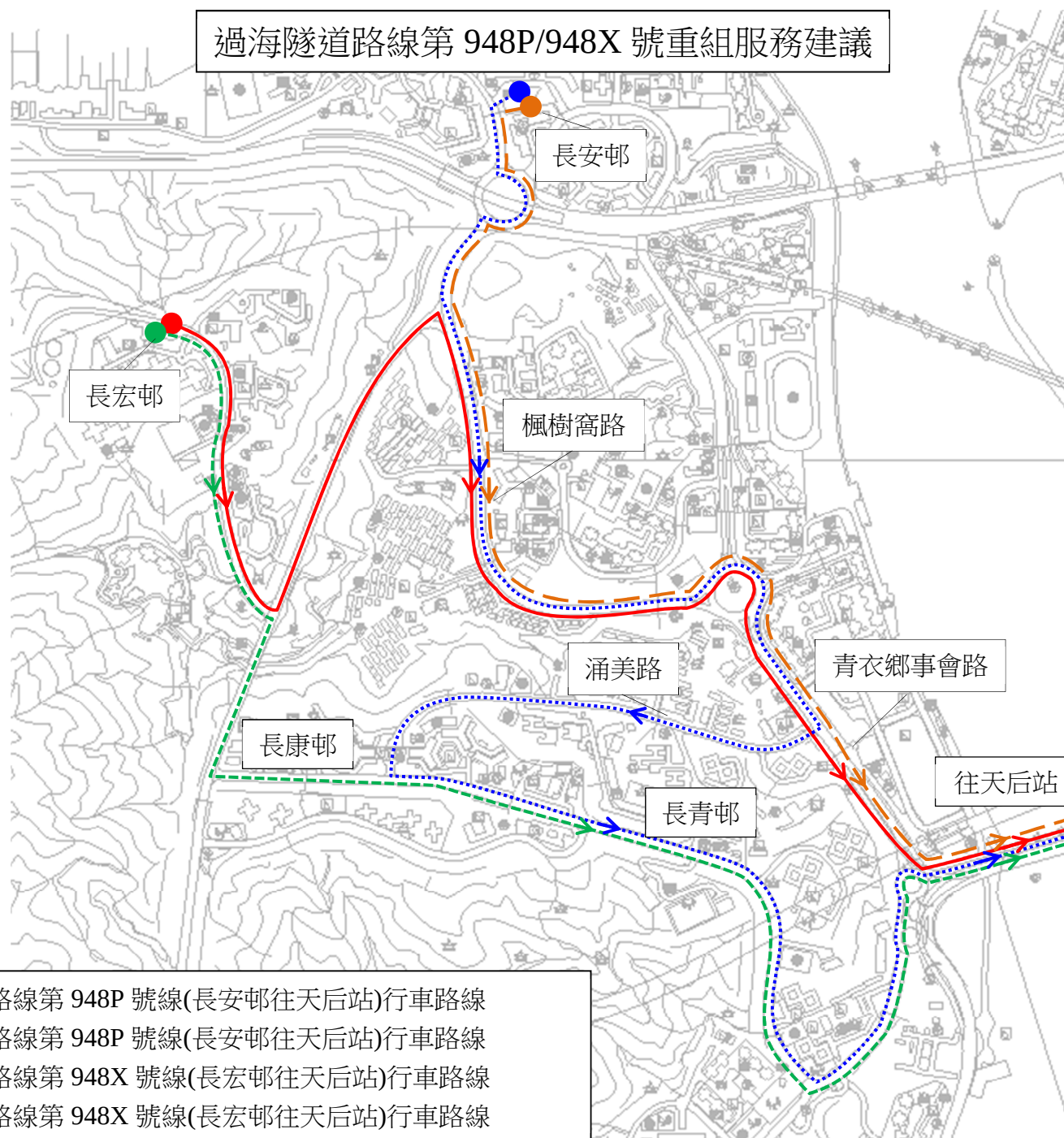
2015 年第 2 季

過海隧道路線第 948P 號重組服務建議



- 現時過海隧道路線第 948P 號線(長安邨往銅鑼灣(天后))行車路線
- - - 建議過海隧道路線第 948P 號線(長安邨往銅鑼灣(天后))行車路線

過海隧道路線第 948P/948X 號重組服務建議



- 現時過海隧道路線第 948P 號線(長安邨往天后站)行車路線
- - - 建議過海隧道路線第 948P 號線(長安邨往天后站)行車路線
- 現時過海隧道路線第 948X 號線(長宏邨往天后站)行車路線
- - - 建議過海隧道路線第 948X 號線(長宏邨往天后站)行車路線

九巴服務重組建議 – 第40號線延長行車路線

第40號線現時的服務詳情

路線	40
終點站	荃灣(如心廣場) – 麗港城
繁忙時間班次	10-15分鐘
單程收費	\$8.8
服務時間	早上5時40分至零時20分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率:83% 非繁忙時間平均乘客率:25%
車輛數目	11部雙層巴士

建議的內容

- 為方便荃灣西的居民及東九龍市民往來荃灣工商區，建議延長行車路線至近麗城花園海安路。
- 建議行車路線如下：
往麗港城方向：海安路，麗順路，青山公路(荃灣段)，大涌道，沙咀道，大河道，青山道，葵涌道，長沙灣道，青山道，呈祥道，龍翔道，大磡道，龍翔道，觀塘道，開源道，偉業街，新偉業街，茶果嶺道，有康街。
往荃灣方向：茶果嶺道，新偉業街，偉業街，觀塘碼頭通道，觀塘碼頭，偉業街，敬業街，茶果嶺道，鯉魚門道，觀塘道，龍翔道，呈祥道，蝴蝶谷道，荔枝角道，長茂街，長順街，長荔街，長沙灣道，葵涌道，青山道，海興路，海安路。
- 建議行車路線及全程行車時間會較現時長約1.3公里及6-8分鐘。編定車輛數目會增加一部以維持現時之班次及服務水平。
- 為配合延長第40號行車路線至海安路的建議，位於海安路近麗城花園三期的巴士站需進行延長工程，以配合巴士日常運作。有關建議將需要進行地區諮詢。此外，延長巴士灣將涉及遷移樹木和其他地下設施改道等相關工程，有關建議將需要獲得地區人士支持及上述工程能順利完成後，方可實施第40號線延長行車路線的建議。

對乘客之影響

- 約600名荃灣(如心廣場)巴士總站登車(往麗港城方向)的乘客需要步行至沙咀道近福來邨的分站乘搭改道後的第40號線。
- 約500名荃灣(如心廣場)巴士總站落車(往荃灣方向)的乘客需要改由大河道或大涌道的分站步行前往目的地。

路線圖

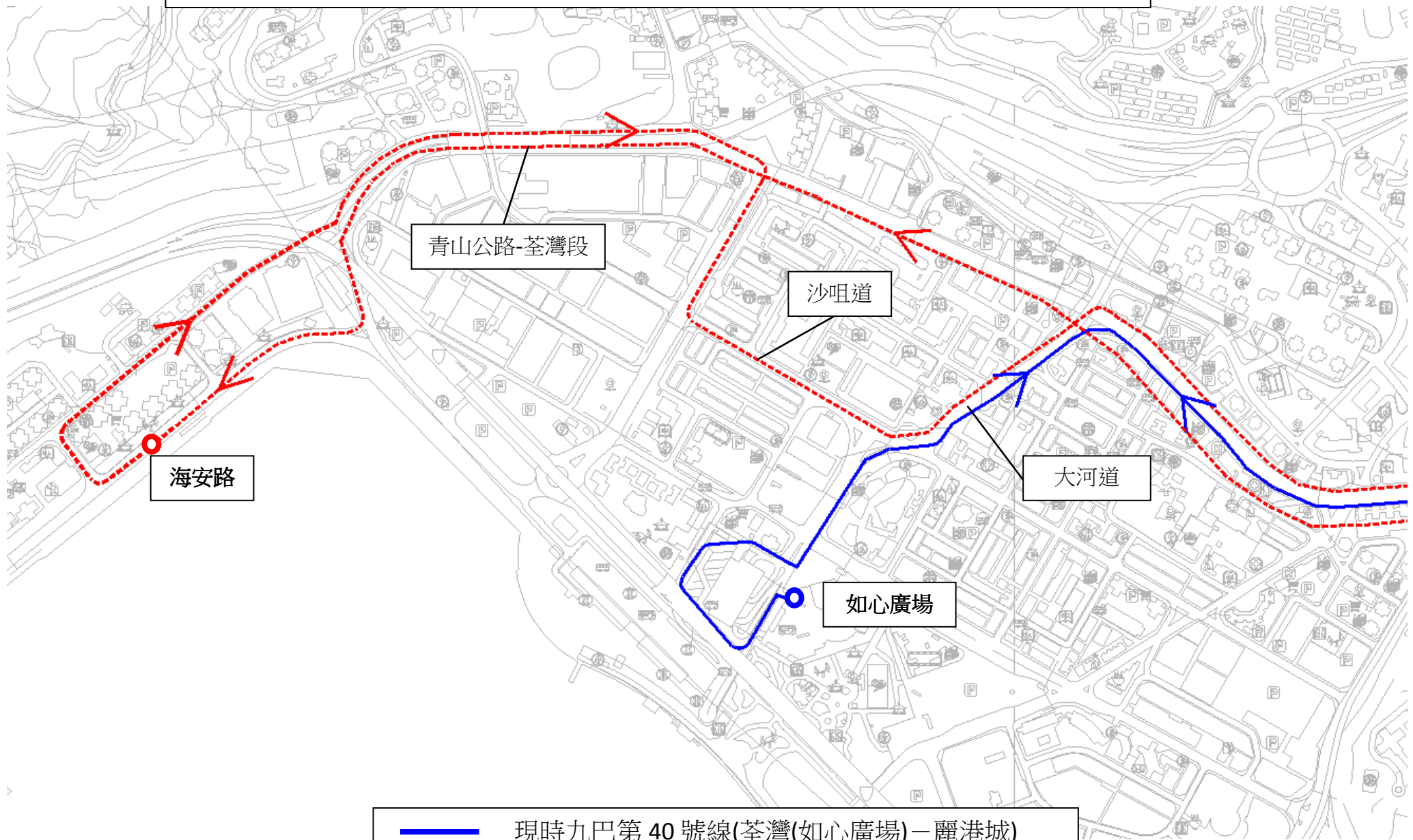
請參閱附錄五(1)

目標實施日期

二零一五年第四季

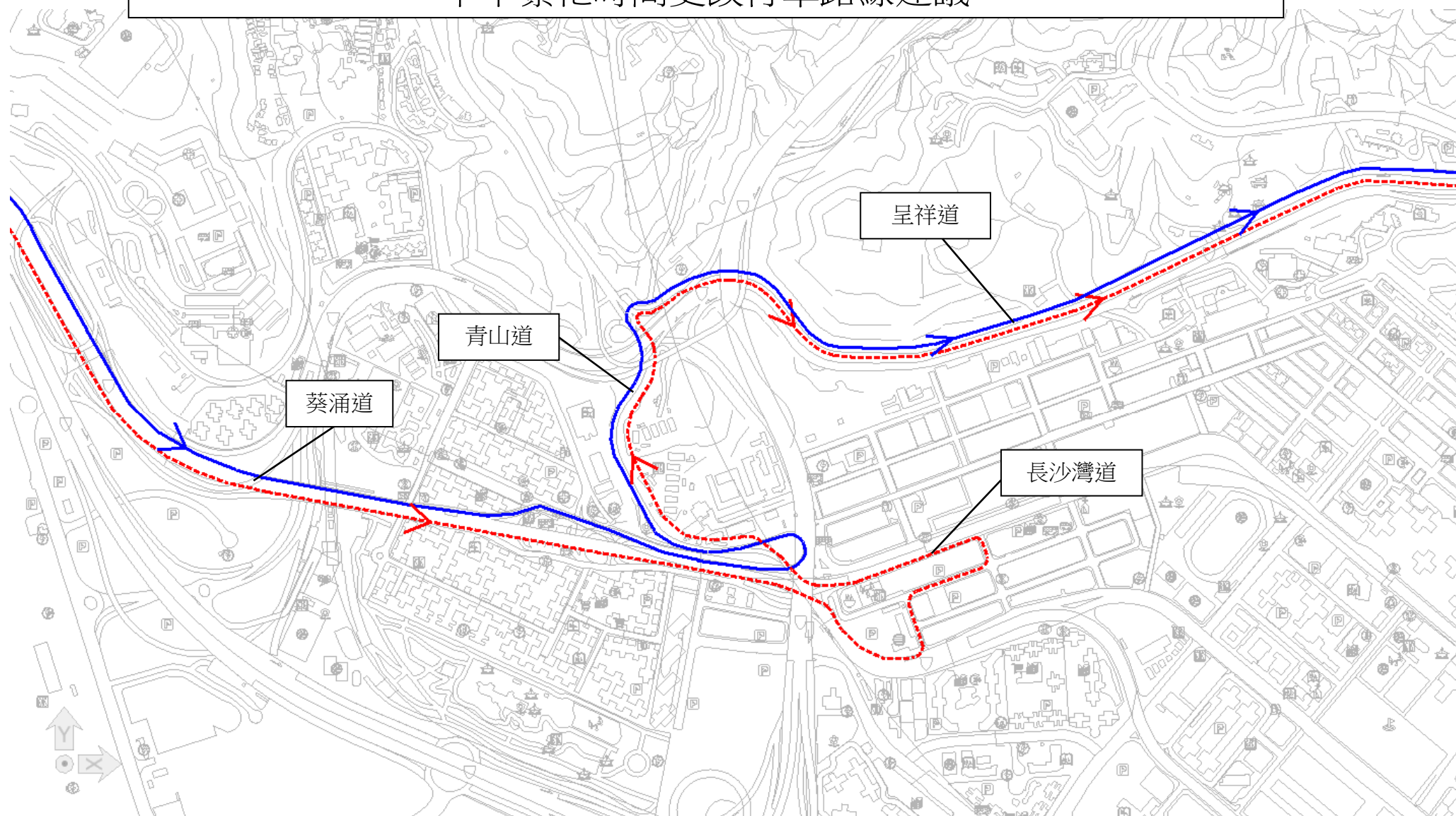
九巴第 40 號線(荃灣(如心廣場)－麗港城) 更改行車路線建議

附錄五(1)



九巴第 40 號線(荃灣(如心廣場)－麗港城)
下午繁忙時間更改行車路線建議

附錄五(2)



- 現時九巴第 40 號線(荃灣(如心廣場)－麗港城)
- - - 建議九巴第 40 號線(荃灣－麗港城)

九巴服務重組建議 – 修改第59A號線行車路線及服務時段

第59A號線現時的服務詳情

路線	59A
終點站	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)
繁忙時間班次	最繁忙時段約每6至8分鐘一班
單程收費	\$11.5
服務時間	每日早上5時40分至凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率: 71% 非繁忙時段載客率: 24%

建議的內容

- 現時第59A號路線服務範圍與多條九巴路線及其他交通工具重疊：

行程	與第59A線重疊的巴士線/ 其他交通工具
屯門 < > 荃灣	59M
屯門 < > 葵興/葵芳	59M < > 58M
屯門 < > 美孚/長沙灣/深水埗	59X ; 59M < > 60X/66X/67X
荃灣 < > 美孚/長沙灣/深水埗	30X/33A/36A/234X/港鐵

- 第59A號線於非繁忙之時段的乘客量持續偏低，加上屯門公路轉車站於2012年尾啟用後，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。乘客可經轉車站有更多在車資上及班次上較具吸引力的選擇，預期乘客量在日後不會有重大改變。為善用資源及在最多人使用的時段提供直接、便宜並班次穩定的服務，現建議將此路線改為繁忙時間單向服務、日間非繁忙時間提供有限度班次服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站。

路線	59A
終點站	屯門碼頭 至 葵涌道(葵芳邨)
服務時間及班次	星期一至星期五(公眾假期除外) ● 往葵涌： - 早上7時至早上8時30分，最繁忙時段每6至8分鐘一班 - 早上8時30分至下午4時30分，每60分鐘一班 ● 往屯門： - 上午10時30分至晚上5時30分，每60分鐘一班 - 晚上5時30分至晚上7時30分，最繁忙時段每8至10分鐘一班
單程收費	\$9.4

- 巴士公司會於計劃落實後3個月內，檢討其乘客需求，如有需要，會按實際需求情況調整該線於非繁忙時段之班次服務。
- 乘客現時可享用屯門公路轉車站之巴士轉乘計劃，使用第59M線轉乘第58M/67M線來往屯門及葵涌，以八達通繳付車費享有轉乘優惠，其總車費為\$9.4，較現時第59A 線的車費為低。
- 新增八達通轉乘計劃，於上述路線運作修改後，乘客仍可以現時第59A號線車資來往深水埗、長沙灣與屯門碼頭之間，詳情如下：

第一程路線	目的地	車費	第二程路線	目的地	車費	轉乘車費折扣	總車費	轉乘地點
59M	荃灣	\$8.4	234X	尖沙咀	\$8.9	\$5.8	\$11.5	青山公路近荃景圍
234X	灣景花園	\$8.9	59M	屯門	\$8.4	\$5.8	\$11.5	青山公路近荃景圍

建議的好處

- 如有關建議得以落實，將可減少與其他巴士線或交通工具的重疊，並在儘量減少對現有乘客的影響下改善有關路線的營運效率，令資源能更有效地運用。
- 修改服務時間後第59A號線所省下的資源會投放於屯門區多條需求殷切的巴士路線，以應付屯門公路轉車站啟用後新增的客量需求。

對乘客之影響

- 根據現時的客量數據，全日超過兩成第59A號線的乘客可於早上繁忙時間往葵涌及下午繁忙時間往屯門仍可繼續使用重組後的第59A號線服務。另外約四成乘客可轉往使用其他班次更頻密的直接路線，如第58M、59M、59X、33A、36A及234X號線。
- 約四成的乘客可按下列轉乘組合於屯門公路轉車站轉乘其他路線前往目的地：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數 (百分比)</u>	<u>轉乘組合</u>	<u>轉乘組合 收費</u>
往深水埗方向			
屯門 往 葵涌	450 (~8%)	59M > 58M/67M	\$9.4
屯門 往 九龍	690 (~11%)	59M > 60X/67X/59X 或 59M > 234X	\$11.5
往屯門方向			
葵涌 往 屯門	510 (~9%)	58M/67M > 59M	\$9.4
九龍 往 屯門	740 (~12%)	60X/67X/59X > 59M/59X 或234X > 59M	\$11.5

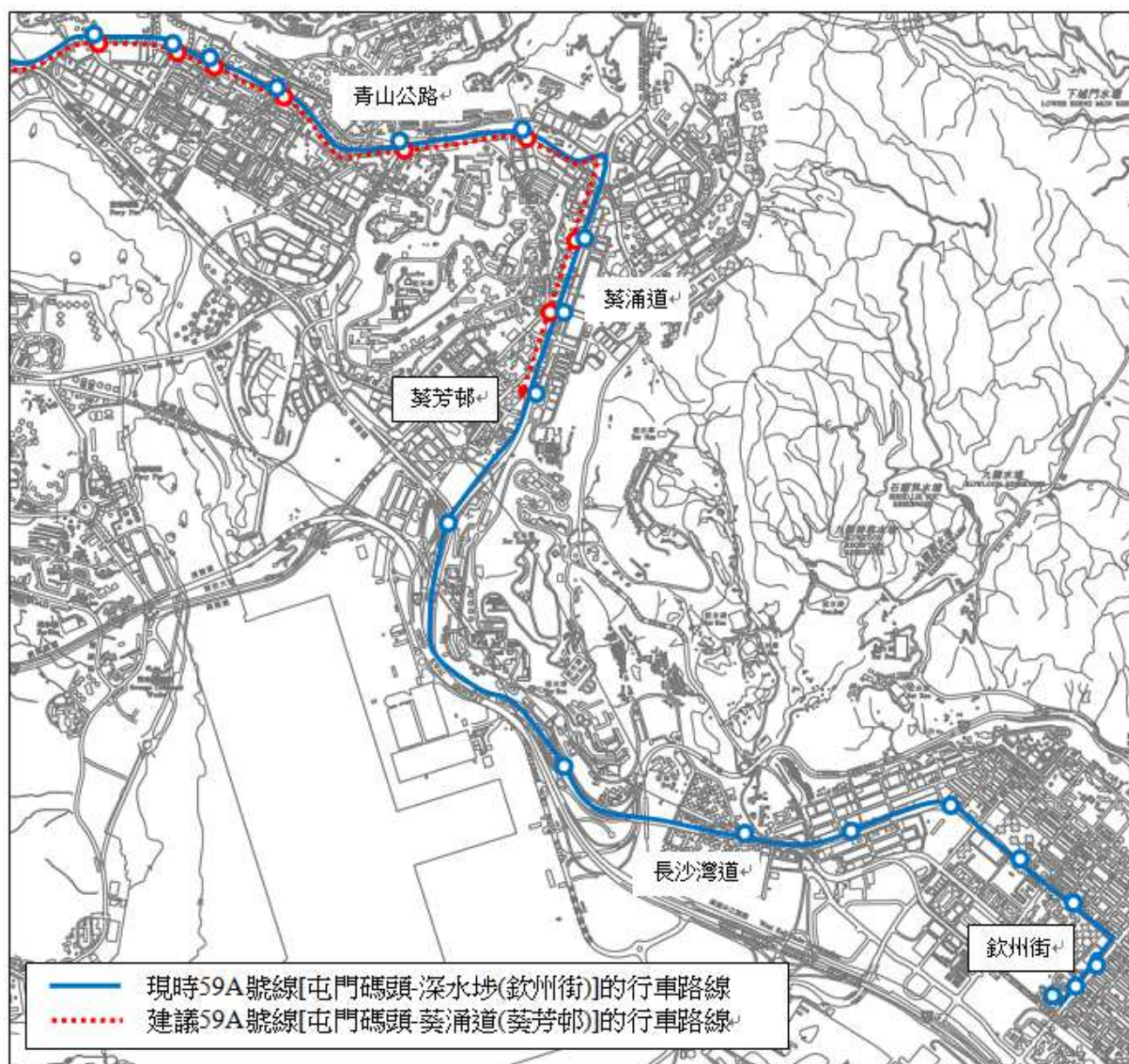
路線圖

請參閱附錄六(1)

目標實施日期

二零一五年第二季

九巴第59A號線修改行車路線建議



九巴服務重組建議—取消第59S 號線服務

第59S號線現時的服務詳情

路線	59S
終點站	屯門碼頭往旺角
服務時間及班次	星期一至五(公眾假期除外) 上午4時40分及上午5時05分 (共2班)
單程收費	\$18.7
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：11%
車輛數目	2 部雙層巴士

建議的內容

- 第59S號線的行車路線與現有通宵路線N260號線重疊，以致使用量偏低。加上第N260號線於整個通宵時段服務，乘客無需依賴第59S號線前往市區。為善用資源，建議取消第59S號線。

對乘客之影響

- 現時於石排頭路、震寰路及屯門鐵路站的乘客(平均每日約有10人)，可於鳴琴路或屯門市中心的巴士站以較低車資(\$11.1) 乘坐第N260號線前往市區。
- 現時於屯門區前往長沙灣、深水埗及旺角的乘客(平均每日約有10人)，可使用巴士公司現有的八達通轉乘計劃，先乘搭第N260號線，於美孚轉乘第N241號線，總車資為\$17.7，較第59S號線為低。
- 其餘乘客可以較低車資(\$11.1)直接改乘N260線前往屯門區至美孚之間的目的。

目標實施日期

二零一五年第二季

過海隧道巴士服務建議 – 城巴第 930 及 930A 號線

I. 第 930 號及 930A 號線現時的服務詳情

路線	930	930A
終點站	荃灣(愉景新城巴士總站)－ 灣仔碼頭	荃灣西站公共運輸交匯處往 灣仔碼頭 灣仔碼頭往荃灣(愉景新城巴 士總站)
班次	12-20 分鐘	共 5 班
全程車費	\$16.0	\$16.0
服務時間	由荃灣開出： 每日上午五時五十五分至 凌晨零時二十五分 由灣仔開出： 每日上午五時五十五分至 凌晨零時五十五分	由荃灣開出： 星期一至五(公眾假期除外)： 上午七時五十分、 上午八時正及上午八時十分 (共 3 班) 由灣仔開出： 星期一至五(公眾假期除外)： 下午六時十分及 下午六時四十分 (共 2 班)
上午繁忙時段 最高載客率	由荃灣開出：69%	由荃灣開出：82%
下午繁忙時段 最高載客率	由灣仔開出：67%	由灣仔開出：58%
車輛數目	上午繁忙時段： 8 輛空調雙層巴士 下午繁忙時段： 14 輛空調雙層巴士	上午繁忙時段： 3 輛空調雙層巴士 下午繁忙時段： 2 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 現時第 930 號線提供來往荃灣愉景新城、沙咀道、大窩口、葵興、葵芳及港島區中西區與灣仔區的過海隧道巴士服務。由於該線途經中區及灣仔的繁忙路段，在繁忙時段，該線單程行車時間可超過1小時15分鐘。因此與其他在繁忙時段提供近似服務(即由愉景新城及福來邨一帶前往中區及灣仔區)的公共交通相比並不吸引。
- 第 930A 號輔助路線雖於繁忙時間提供較快捷往返荃灣與港島中西區與灣仔區的選擇，惟該線往港島方向的班次在荃灣的服務範圍僅限於荃灣西站及楊屋道一帶。
- 荃灣德士古道及永順街(荃灣西(七區))一帶現時未有專營巴士提供過海隧道巴士服務，由於該區將有大型屋苑落成，預料該區對過海隧道巴士服務的交通需求將會上升。

III. 建議的內容

- 基於上述背景，現建議增設第 930 號線特別班次(命名為第 930X 號線)，及將第 930A 號線來回方向所有班次改經馬頭壩道，詳情如下：

路線	930X																											
終點站	荃灣（愉景新城巴士總站）－灣仔碼頭																											
行車路線	荃灣（愉景新城巴士總站）往 灣仔碼頭：途經美環街、荃景圍、青山公路(荃灣段)、大涌道、沙咀道、大河道、楊屋道、馬頭壩道、德士古道、荃青交匯處、荃灣路、葵涌道、青葵公路、西九龍公路、西區海底隧道、干諾道西、西消防街、干諾道西、干諾道中、民吉街、統一碼頭道、民吉街、干諾道中、夏慳道、紅棉路支路、金鐘道、軍器廠街、天橋、告士打道、菲林明道及灣仔碼頭巴士總站通道。 灣仔碼頭 往 荃灣（愉景新城巴士總站）：途經灣仔碼頭巴士總站通道、天橋、菲林明道、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中、永和街、干諾道中、干諾道西、西區海底隧道、西九龍公路、青葵公路、葵涌道、荃灣路、荃青交匯處、德士古道、馬頭壩道、楊屋道、大河道、沙咀道、大涌道、青山公路（荃灣段）、荃景圍及美環街。																											
服務時間及班次	逢星期一至五（公眾假期除外） 由荃灣開出： 上午七時三十分、上午七時四十五分、 上午七時五十五分 及 上午八時十分(共4班) 由灣仔開出： 下午六時二十分、下午六時五十分、 下午七時十分 及 下午七時三十分(共4班)																											
車費	荃灣 <table><tr><td>\$16.0</td><td colspan="3">西區海底隧道收費廣場</td></tr><tr><td>\$16.0</td><td>\$9.3</td><td colspan="2">過西區海底隧道後</td></tr><tr><td>\$16.0</td><td>\$9.3</td><td>\$5.7</td><td>灣仔</td></tr></table> 灣仔 <table><tr><td>\$16.0</td><td colspan="3">西區海底隧道收費廣場</td></tr><tr><td>\$16.0</td><td>\$8.4</td><td colspan="2">德士古道</td></tr><tr><td>\$16.0</td><td>\$8.4</td><td>\$5.7</td><td>荃灣</td></tr></table>				\$16.0	西區海底隧道收費廣場			\$16.0	\$9.3	過西區海底隧道後		\$16.0	\$9.3	\$5.7	灣仔	\$16.0	西區海底隧道收費廣場			\$16.0	\$8.4	德士古道		\$16.0	\$8.4	\$5.7	荃灣
\$16.0	西區海底隧道收費廣場																											
\$16.0	\$9.3	過西區海底隧道後																										
\$16.0	\$9.3	\$5.7	灣仔																									
\$16.0	西區海底隧道收費廣場																											
\$16.0	\$8.4	德士古道																										
\$16.0	\$8.4	\$5.7	荃灣																									
行車時間	60分鐘																											
車輛數目	4輛空調雙層巴士																											

路線	930A
終點站	荃灣西站公共運輸交匯處往灣仔碼頭 灣仔碼頭往荃灣(愉景新城巴士總站)
行車路線	荃灣西站公共運輸交匯處 往 灣仔碼頭：途經大河道，楊屋道，馬頭壩道，德士古道，葵青交匯處，然後返回現行路線往灣仔碼頭。 灣仔碼頭 往 荃灣（愉景新城巴士總站）：依現行路線至葵青交匯處後，途經德士古道，馬頭壩道，楊屋道，然後返回現行路線往荃灣（愉景新城巴士總站）。
服務時間、班次及車費	與現行相同

IV. 建議的好處

- 新增設的第 930X 號線能在繁忙時段為愉景新城、福來邨和荃灣西(七區)一帶的居民提供較快捷的過海巴士服務來往港島。
- 第 930A 號改經馬頭壩道為荃灣西(七區)一帶提供往來港島區的過海隧道巴士服務，提升該區的的巴士服務網絡覆蓋。

V. 對乘客之影響

第 930A 號路線

起訖區段	終到區段	受影響乘客人數 (佔全線乘客百份比)	替代服務	車費
楊屋道 樂悠居對面	西區海底隧道 至灣仔	218 (43.7%)	步行至馬頭壩道 橫龍街後乘搭 第 930A / 930X 號線	\$16.0 (不變)
灣仔至 西區海底隧道	楊屋道 樂悠居外	70 (14.0%)	於馬頭壩道 近爵悅庭下車	\$16.0/ \$9.3/ \$5.7 (不變)

VI. 路線圖

請參閱附錄八(1)及附錄八(2)。

VII. 建議實施日期

2015 年第 3 季

過海隧道巴士第 930A 號線 (荃灣西站公共運輸交匯處 / 荃灣(愉景新城巴士總站) – 灣仔碼頭)更改行車路線建議

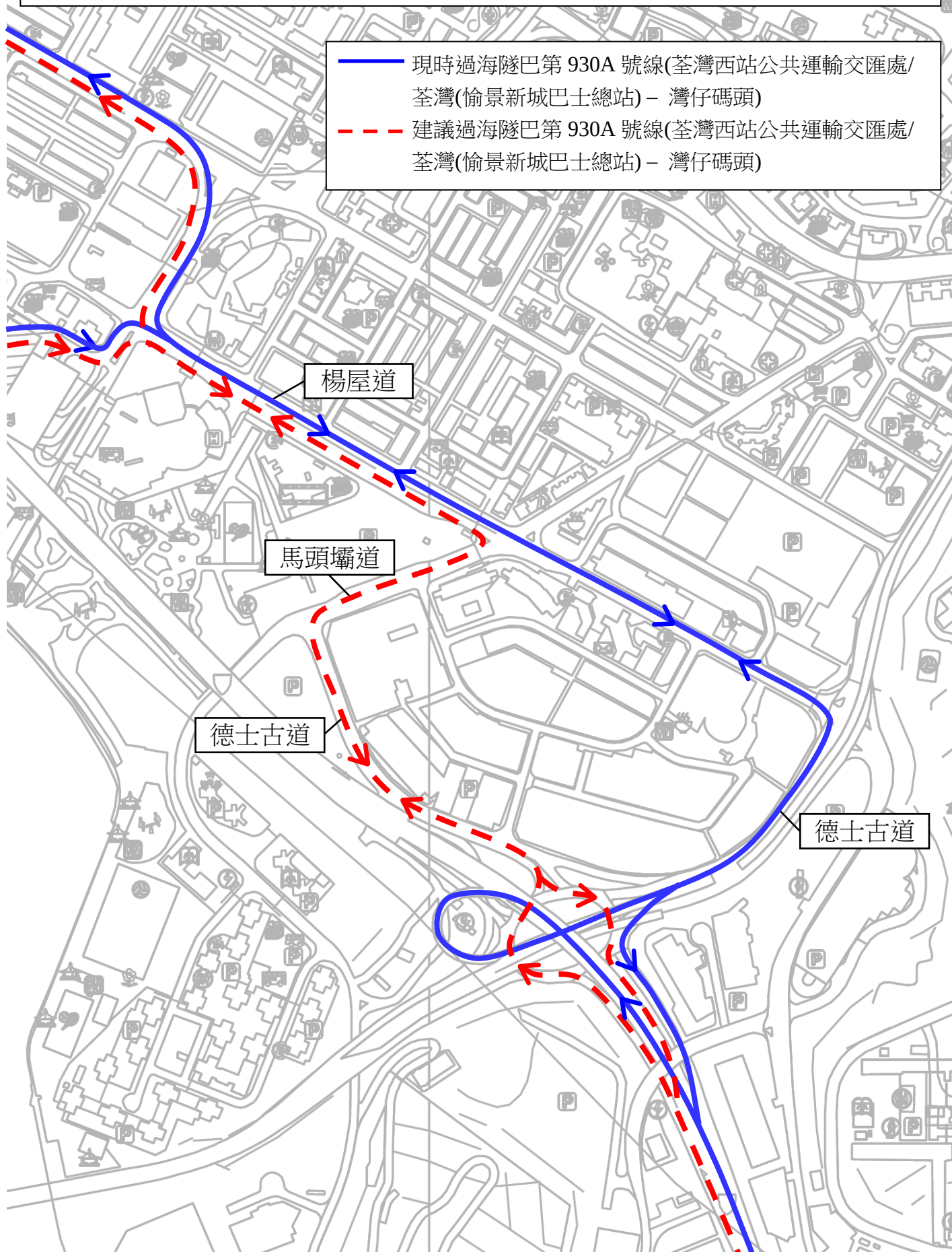
- 現時過海隧巴第 930A 號線(荃灣西站公共運輸交匯處/ 荃灣(愉景新城巴士總站) – 灣仔碼頭)
- - - 建議過海隧巴第 930A 號線(荃灣西站公共運輸交匯處/ 荃灣(愉景新城巴士總站) – 灣仔碼頭)

楊屋道

馬頭壩道

德士古道

德士古道



新過海隧道巴士第 930X 號線 (荃灣(愉景新城巴士總站)－ 灣仔碼頭)

