

2014 - 2015 年度九龍城區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 -2015 年度九龍城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. 2014 - 2015 年度的九龍城區巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A- 1D 及附件 2A，供各委員參閱。

4. 2014-2015 年度九龍城區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合地區發展及乘客需求，巴士公司建議多項提升服務的項目，如調整車輛、班次及修改行車路線。另一方面，為更加善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，以切合乘客需求的轉變。有關本區的巴士路線的詳細安排在附錄 1-12 內顯示。

5. 除上述巴士路線發展計劃外，來年巴士公司亦計劃以「區域性模式」重組青衣、沙田、大埔及元朗等各區的巴士服務。由於有關沙田及大埔區的路線改動建議仍在整合當中，就涉及行經或以九龍城區為總站路線的改動，我們將會在短期內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的影響。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，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，這將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8-17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。

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。

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

20. 請各委員就2014 - 2015年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一四年三月

二零一四年巴士路線發展計劃 九龍城市區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014年 第四季	5M	啟德(德朗邨) - 九龍灣鐵路站 (循環線)	15	8	0	2	0	4	0	2	視乎巴士資源調配安排，試行以超電容巴士行走第5M號線。
2014年 第三季	6C	美孚 - 九龍城碼頭	5/6	5/6	21	0	21	0	0	0	在繁忙時段試行往土瓜灣方向的特別服務班次，途經加士居道天橋、漆咸道北，浙江街及土瓜灣道。第 6C 號線往九龍城碼頭方向於早上繁忙時間的班次調整為7/8分鐘一班。詳情請參閱附錄1。
2014年 第三季	N216	油塘公共運輸交匯處 - 紅磡鐵路站 (通宵服務)	15	20	10	0	10	0	0	0	更改行車路線，往油塘方向班次繞經大角咀。詳情請參閱附錄2。

二零一四年巴士路線發展計劃 以九龍城區為終點站的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	
2014年 第三季	41	長青 - 九龍城碼頭	15-25	30	10	0	7	0	-3	0	建議將終點站由長青改為長安，並修訂班次為30分鐘一班。詳情請參閱附錄3。
2014年 第三季	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	15/20	30	8	0	6	0	-2	0	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。詳情請參閱附錄4。
2014年 第三季	61X	屯門鐵路站 - 九龍城碼頭	10-13	10-13	14	0	14	0	0	0	因應第60M號線更改總站，建議將第61X號線總站由屯門站遷往屯門市中心。詳情請參閱附錄5。
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6。
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7。

二零一四年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界區及離島路線

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2014年 第三季	42	長青 - 順利	15/20	20	10	0	6	0	-4	0	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。詳情請參閱附錄8。
2014年 第二季	93K	寶林 - 旺角東鐵路站	15/20	15/20	12	0	8	0	-4	0	建議將終點站由旺角東鐵路站改為九龍城，並以循環線模式運作。詳情請參閱附錄9。
2014年 第三季	796C	清水灣半島 – 蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	[1] 精簡往蘇屋方向於將軍澳區內途經路段以節省車程時間;及 [2] 優化往清水灣半島方向於九龍城，及往蘇屋方向於深水埗的行車路段。 詳情請參閱附錄10。
2014年 第三季	796X	日出康城站公共運輸交匯處 / 將軍澳公共運輸交匯處- 尖沙咀(康宏廣場)	8-20	8-20	13	0	13	0	0	0	[1] 來往日出康城的班次將繞經環保大道，以配合領都及首都一帶的乘客需求;及 [2] 往尖沙咀方向的巴士路線不經彩明街。 詳情請參閱附圖N、O及P。
2014年 第三季	E21X	東涌(逸東邨) 往 紅磡鐵路站	星期一至六: 每日3班	星期一至五: 每日3班; 星期六: 每日2班	1	0	1	0	0	0	由於星期六的乘客量持續偏低，建議星期六的班次由3班改為2班，開出時間將改為早上7時30分及早上8時正。

二零一四年巴士路線發展計劃
九龍城區過海路線 (沙田及大埔區路線除外)

建議實施日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2014年 第三季	101	堅尼地城 - 觀塘(裕民坊)	3-7	3-7	45	0	45	0	0	0	由過海隧巴第101號線調配資源，在早上及下午繁忙時段分別開辦各兩班由觀塘往堅尼地城的特別班次，路線編號為第101X號。詳情請參閱附錄11。
2014年 第三季	641	中環(港澳碼頭) - 啟德(啟晴邨)	10-20	10-20	8	0	8	0	0	0	[1] 改經紅磡海底隧道過海(不停紅隧收費廣場)，取道東九龍走廊，並更改路線號碼為第141號線; [2] 因應以上改道，九龍區總站將由啟晴邨遷往九龍灣(企業廣場)，途經啟晴邨、麗晶花園及啟業; [3] 第 141號線下午繁忙時間往九龍方向班次的終點站延長至麗港城，以配合取消隧巴第 621號線下午繁忙時間的建議。 詳情請參閱附錄12。

二零一五年巴士路線發展計劃
以九龍城區為終點站或途經九龍城區的新界區路線

建議實施 日期 (季/年)	路 線	終 站 地 點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備 註
					現 行		建 議		變 動		
			現 行	建 議	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	空 調 雙 層	空 調 單 層	
2015年 第一季	796C	清水灣半島 – 蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	改道經將軍澳南以配合第65B區入伙。 詳情請參閱附圖T。
2015年 第一季	796X	日出康城站公共運輸交匯處 /將軍澳公共運輸交匯處- 尖沙咀 (康宏廣場)	8-20	8-20	13	0	13	0	0	0	改道經將軍澳南以配合第65B區入伙。 詳情請參閱附圖U及V。

二零一四年巴士路線發展計劃
途經或以九龍城為終點站的新界區路線 (沙田及大埔區路線)

[illegible]

九巴服務調整建議 – 第6C號線新增特別班次

第6C號線現時的服務詳情

路線	6C
終點站	美孚 – 九龍城碼頭
繁忙時間班次	5/6 分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	早上5時42分 至 凌晨12時10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：52%
車輛數目	21部空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第6C號線在紅磡區內途經多個交通繁忙路段，容易受到交通阻塞影響而導致班次不穩。
- 建議早上繁忙時段試辦特別服務班次，由美孚開出往九龍城碼頭，改經加士居道天橋、漆咸道北、浙江街及土瓜灣道，不再途經近衛理道的一段加士居道路面、蕪湖街及馬頭圍道，為乘客提供前往土瓜灣區的快捷巴士服務。詳情如下：

路線	6C (特別服務班次)
終點站	美孚 往 九龍城碼頭
單程收費	\$5.5
服務時間	星期一至五(星期六、日及公眾假期除外) 早上 7 時至 9 時 每小時兩班車 (共4班)
行車路線	長沙灣道，蝴蝶谷道，荔枝角道，大南西街，青山道，大埔道，白楊街，長沙灣道，彌敦道，加士居道，加士居道天橋，漆咸道北，浙江街，土瓜灣道及新碼頭街。

- 同時，第 6C 號線往九龍城碼頭方向於早上繁忙時間的班次將輕微下調為7/8分鐘一班。第 6C 號線往美孚方向的班次維持不變。

建議的好處

- 第6C號線特別服務班次避免於早上繁忙時間行駛交通擠塞的路段，為乘客提供由美孚及沿線前往土瓜灣的快捷巴士服務。乘客由美孚前往九龍城碼頭的時間將縮減約5分鐘。有關安排亦有助改善該線的整體穩定性。

對乘客之影響

- 現時第6C號線，早上繁忙時間(早上7時至9時)由美孚至油麻地前往加士居道路面近衛理道至馬頭圍道的乘客(約700人，佔該段時間往九龍城方向服務的總客量約40-50%)，他們可繼續乘搭第 6C 號線的普通班次。而有關班次的剩餘載客量足夠照顧受影響乘客的需求。

路線圖

請參閱附圖A

目標實施日期

二零一四年第二季

九巴服務調整建議 – 第 N216 號線更改行車路線

第N216 號線現時的服務詳情

路線	N216
終點站	油塘公共運輸交匯處 — 紅磡鐵路站 (通宵服務)
繁忙時間班次	15 分鐘
單程收費	\$12.9
服務時間	油塘開: 凌晨 12 時 至 早上 5 時 40 分 紅磡鐵路站開: 凌晨 12 時 至 早上 5 時 20 分
乘客使用量	每小時的最高載客率: 約 32 %
車輛數目	10 部空調雙層巴士

建議的內容

- 建議第 N216 號線往油塘方向的班次改經大角咀，方便乘客由紅磡/尖沙咀前往大角咀及由大角咀前往九龍東。
- 建議服務詳情如下：

路線	N216
終點站	油塘公共運輸交匯處 — 紅磡鐵路站(通宵服務)
班次	20 分鐘
行車路線 (往油塘方向)	暢運道，漆咸道南，梳士巴利道，彌敦道，亞皆老街，櫻桃街，海景街，奧運鐵路站巴士總站，深旺道，櫻桃街，大角咀道，櫻桃街，亞皆老街，新填地街，旺角道，西洋菜街，亞皆老街，太子道西，太子道東，彩虹道，彩虹迴旋處，彩虹邨通道，太子道東，清水灣道，新清水灣道，順清街，順景街，利安道，順安道，秀茂坪道，秀明道，曉光街，秀茂坪道，天橋，連德道，碧雲道，高超道，欣榮街，茶果嶺道及高超道。

- 車費及服務時間維持不變。

建議的好處

- 為乘客提供由紅磡/尖沙咀前往大角咀及由大角咀前往九龍東的深宵巴士服務。

對乘客之影響

- 由紅磡及彌敦道之間登車前往九龍東的乘客(佔總乘客人數約 23%)的車程會稍為延長約 5 分鐘。

路線圖

請參閱附圖 B

建議實施日期

二零一四年第三季

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	41
終點站	長青 — 九龍城碼頭
繁忙時間班次	15-25分鐘
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。詳情如下：

路線	41
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如下：

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

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15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C

建議實施日期

二零一四年第三季

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
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	最繁忙一小時的載客率：61% 非繁忙時段一小時的最高載客率：38%	最繁忙一小時的載客率：44% 非繁忙時段一小時的最高載客率：44%
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	46
終點站	荔枝角 – 九龍城碼頭	麗瑤 – 佐敦(渡華路)
繁忙時段班次	30 分鐘	15 分鐘
單程收費	\$6.6	\$5.5
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	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	6部空調雙層巴士	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 (佔整條路線 的乘客百份 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↔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 D及E

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第61X號線更改屯門區內總站

第 61X 號線現時的服務詳情

路線	61X
終點站	屯門站 - 九龍城碼頭
繁忙時間班次	每10分鐘一班
單程收費	\$13.3
服務時間	每日早上5時35分 至晚上11時52分
乘客 使用量	最繁忙一小時內的載客率:75% 非繁忙時段載客率: 23%
車輛數目	14 部空調雙層巴士

建議的內容

- 配合改道後之第 66M 號線，現時第 60M 號線位於屯門市中心之巴士總站建議遷移至屯門鐵路站巴士總站。為配合上述安排，第 61X 號線位於屯門鐵路站之巴士總站亦建議與第 60M 號線對掉而遷移至屯門市中心巴士總站。
- 建議的第 61X 號線行車路線：
由九龍城開出：按現時行車路線於屯門鄉事會路近屯興路後改經屯興路、屯喜路及屯匯街後以屯門市中心巴士總站為終點站。
由屯門市中心開出：經屯門鄉事會路後返回原有行車路線。
- 班次安排、車費、服務時間及車輛數目維持不變。

對乘客之影響

- 現時乘搭第 61X 號線於屯門鐵路站往九龍城之乘客可使用相同之車資(\$13.3)改乘修改路線後的第 60M 號線於屯門市中心巴士總站或屯門公路轉車站轉乘第 61X 號線前往市區之目的地。該類乘客每日最高一小時之載客量約 100人(少於10%)。
- 現時乘搭第 61X 號線於九龍市區往屯門鐵路站之乘客可使用相同之車資(\$13.3)繼續乘搭第 61X 號線，並於屯門公路轉車站或屯門市中心巴士總站轉乘修改路線後的第 60M 號線前往屯門鐵路站。該類乘客每日最高一小時之載客量約 110人(約10%)。

路線圖

請參閱附圖F

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第268B號線更改行車路線

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	逢星期一至五(公眾假期除外) 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 星期六、日及公眾假期 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	星期一至五(公眾假期除外) 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) 星期六、日及公眾假期 早上7時 至 凌晨12時30分
單程收費	\$17.7
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。 往元朗方向：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：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>轉乘組合</u>	<u>轉乘組合收費</u>
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

請參閱附圖 G

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第269B號線更改行車路線

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	<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>往天水圍方向</u> ：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，以原本的车資由天水圍前往紅磡一帶。這些轉乘計劃如下：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>轉乘組合</u>	<u>轉乘組合收費</u>
<u>往紅磡方向</u>			
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

請參閱附圖H

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 – 第42號線更改總站

第42號線現時的服务詳情

路線	42
終點站	長青 — 順利
繁忙時間班次	15/20 分鐘
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	最繁忙一小時的載客率：61% 非繁忙時段一小時的最高載客率：56%
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。
- 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。服務詳情如下：

路線	42
終點站	長沙灣(甘泉街) — 順利
繁忙時段班次	20分鐘
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如下：

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

<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42A (佐敦)	\$6.5	九巴42 (順利)	\$6.1	界限街	\$4.9	\$7.7
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I

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務調整建議 – 第 93K 號線服務重整

第93K 號線現時的服務詳情

路線	93K
終點站	寶林 — 旺角東鐵路站
繁忙時間班次	15/20 分鐘
單程收費	\$8.5
服務時間	寶林開: 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時 旺角東鐵路站開: 早上 6 時 - 凌晨 12 時 10 分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 75 % 非繁忙時段的平均載客率: 23% 每日乘客人次: 約 6,900
車輛數目	12 部雙層巴士

建議的內容

- 第93K 號線的行車路線冗長，其服務範圍與其他九巴路線(例如第98A及14號線)及鐵路的有相當部份重疊，令該線的乘客使用量偏低。其中由土瓜灣至旺角一段的載客率長時間低於三成。
- 為善用巴士資源，建議更改該線的行車路線，終點站由旺角東鐵路站改至九龍城，並以循環線模式運作。
- 第93K號線改動後的服務詳情如下：

路線	93K
終點站	寶林 — 九龍城 (循環線)
繁忙時間班次	15/20 分鐘
行車路線	欣景路，佳景路，寶琳北路，寶琳路，秀茂坪道，將軍澳道，茶果嶺道，鯉魚門道，觀塘道，太子道東，太子道西，馬頭涌道，九龍城迴旋處，太子道西，太子道東，觀塘道，鯉魚門道，將軍澳道，秀茂坪道，寶琳路，寶琳北路，寶琳北路及佳景路。
車輛數目	8 部雙層巴士

建議的好處

- 調整行車路線後可避免駛經交通經常擠塞的路段，有助改善該路線的穩定性及整體服務水平。

- 時間表改為定點班次，讓乘客更易掌握班次的安排，亦可節省候車的時間。
- 所減省的資源將投放於區內其他需求殷切的路線(例如第98C、98D及98P號線)，並視乎需求加強班次。
- 可減輕繁忙路段如彌敦道等的交通負荷，亦可改善路邊空氣質素。

對乘客之影響

- 受影響的約 3,600 名乘客(佔總乘客人數約 50%)可轉搭其他巴士路線或利用現有及新增的巴士轉乘計劃，而該些轉乘計劃的折扣如下：

受影響乘客	受影響人數	替代服務	新收費
寶林 至 馬油塘 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 320 人	98A <> 14 (第 2 程減 \$4.0);	\$8.3 (較現時節省\$0.2)
寶達 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 350 人	93K > 14 (第 2 程免費) 14 > 93K (第 2 程減\$4.0);	\$6.9 (維持不變) / \$8.3 (較現時節省\$0.2)
寶林 <> 旺角 (彌敦道)	約 210 人	296M <> 95 (第 2 程減 \$4.0)	\$8.0 (較現時節省\$0.5)
翠林 / 康盛/ 寶達 <> 旺角 (彌敦道)	約 220 人	第 95 號線	\$6.9 - \$7.1 (較現時節省最多\$1.4)
觀塘 至 土瓜灣 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 970 人	第 14 號線	\$6.5 (較現時節省\$0.4)
觀塘 至 九龍城 <> 旺角 (彌敦道)	約 300 人	第 1A 號線	\$6.6 (較現時節省\$0.3)
土瓜灣 (馬頭圍道) <> 旺角 (彌敦道)	約 1,200 人	11 <> 6 (第 2 程減\$4.0)	\$5.8 (較現時節省最多\$2.7)
油麻地 (彌敦道) <> 旺角 (彌敦道)	約 50 人	第 6 號線	\$4.9 (較現時節省\$3.6)

路線圖

請參閱附圖 J

建議實施日期

二零一四年第二季

新巴服務重整建議 – 第 796C 號線服務重整

第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C
終點站	清水灣半島 – 蘇屋
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	\$7.9
服務時間	由清水灣半島開出：每日上午5時30分至下午11時30分 由蘇屋開出：每日上午6時15分至凌晨12時15分
上午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：30% 往將軍澳方向：17%
下午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：26% 往將軍澳方向：43%
車輛數目	10部空調雙層巴士

建議的背景

- 第 796C 號線往蘇屋方向的服務在調景嶺公共交通交匯處及彩明街均有設站。基於道路設計，令該線在調景嶺的路線迂迴，該線在彩明街停站後不能直接前往寶順路，需原路折返景嶺路才可取道寶順路離開將軍澳。事實上，乘客由彩明街巴士站步行前往鄰近之調景嶺公共交通交匯處，只需約 3 分鐘，而巴士繞經彩明街一般需時更長，除欠缺效益外，更耽誤了在清水灣半島及將軍澳市中心一帶登車的乘客的行程。
- 現時第 796C 號線途經九龍城迴旋處，由於有關路段經常有大量私家車在馬路上等候泊車位，令太子道西東行交通經常受阻，影響班次穩定性。
- 而在深水埗，第 796C 號線來回方向均途經大埔道，現時由將軍澳開出的班次在大埔道和元州街的使用率偏低，平均每班車只有約六名乘客在上述地點落車，而行經大埔道和元州街的車程亦較使用長沙灣道迂迴及不暢順。

建議的內容

- 現建議重整第 796C 號線如下：
 - A) 由清水灣半島開出：
 - i) 於將軍澳站公共交通交匯處停站後，改道途經唐俊街，並於唐明街尚德廣場對面加設巴士站，方便尚德及富康花園一帶居民；

- ii) 於調景嶺站公共交通交匯處停站後，經景嶺路直往寶順路，不再繞經彩明街；及
- iii) 於深水埗區，改經介乎白楊街及東京街之一段長沙灣道，直接途經深水埗區內主要活動地區。

B) 由蘇屋開出：

- i) 到達亞皆老街近香港眼科醫院後，改行連接亞皆老街與太子道西之天橋，並於亞皆老街播道醫院對面加設巴士站，以取代亞皆老街球場對面的巴士站。

- 有關服務詳情如下：

路線	796C
終點站	清水灣半島 - 蘇屋
行車路線	由清水灣半島往蘇屋：經蓬萊路、環保大道、迴旋處、寶邑路、迴旋處、寶邑路、唐俊街、將軍澳站公共交通交匯處、唐德街、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、寶順路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、太子道東、太子道西，亞皆老街、彌敦道、長沙灣道、東京街、保安道及長發街。 蘇屋往清水灣半島：經廣利道、長發街、保安道、興華街、青山道、大埔道、白楊街、長沙灣道，彌敦道、旺角道、洗衣街、亞皆老街、天橋、太子道西、太子道東、觀塘繞道、將軍澳道、將軍澳隧道、將軍澳隧道公路、支路、寶順路、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、寶邑路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、環保大道、蓬萊徑及蓬萊路。

車費、班次及車輛數目則維持不變。

建議的好處

- 優化途經路段，減少路線迂迴，切合居民的實際出行需要。
- 將軍澳區內途經路段精簡化後，節省車程時間，預計共 953(18%)乘客受惠。
- 第 796C 號線在九龍城的改道可減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，從而提升班次之穩定性。

對乘客之影響

由清水灣半島往蘇屋

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
彩明街彩明苑彩貴閣	景嶺路健明邨至蘇屋	344 (17.2%)	第 796C 號線	前往調景嶺站公共交通匯處乘搭	\$7.9 (維持不變)
清水灣半島至彌敦道太子站	大埔道福華街休憩公園至蘇屋	466 (23.3%)	第 796C 號線	於長沙灣道沿途各站下車	\$7.9/ \$4.6 (維持不變)
大埔道福華街休憩公園至蘇屋	元州街北河街至蘇屋	41 (2.1%)	第 796C 號線	使用長沙灣道沿途各站上落車	\$4.6 (維持不變)

由蘇屋往清水灣半島

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
蘇屋至亞皆老街近香港眼科醫院	亞皆老街球場對面	50 (1.9%)	第 796C 號線	於亞皆老街播道醫院對面下車	\$4.6 (維持不變)
亞皆老街球場對面	太子道東至清水灣半島	19 (0.7%)	第 796C 號線	前往亞皆老街播道醫院對面乘搭	\$4.6/ \$7.9 (維持不變)

路線圖

請參閱附圖 K、L 及 M

建議實施日期

二零一四年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 – 第 101 及 101X 號線**第 101 及 101X 號線現時的服務詳情**

路線	101	101X
終點站	堅尼地城 — 觀塘（裕民坊）	堅尼地城 往 觀塘（裕民坊）
上午繁忙 時段班次	3-7 分鐘	共 2 班
下午繁忙 時段班次	3-9 分鐘	共 2 班
全程車費	\$9.8	\$11.0
服務時間	由堅尼地城及觀塘開出： 每日上午 5 時 30 分至 凌晨 12 時 30 分	由堅尼地城開出： 星期一至五（公眾假期除外） 上午 7 時 15 分 上午 7 時 45 分 下午 5 時 55 分 下午 6 時 20 分
上午繁忙 時段乘客 使用率	由堅尼地城開出： 27% - 49% 由觀塘開出： 69% - 100%	由堅尼地城開出： 49% - 82%
下午繁忙 時段乘客 使用率	由堅尼地城開出： 88% - 100% 由觀塘開出： 51% - 72%	由堅尼地城開出： 27% - 63%
車輛數目	26 部空調雙層巴士 （新巴上午繁忙時段） 28 部空調雙層巴士 （新巴下午繁忙時段） 17 部空調雙層巴士（九巴）	1 部空調雙層巴士（新巴） 1 部空調雙層巴士（九巴）

建議的背景

- 自隧巴第101X號線投入服務後，於繁忙時段由堅尼地城、西環，以至西營盤一帶往九龍灣、牛頭角及觀塘之車程變得更便捷。由於現時隧巴第101X號線只提供由西區單向往九龍東的服務，運輸署及巴士公司亦有接獲地區組織提出開設隧巴第101X號線由九龍東回程往西區的巴士服務的訴求。

建議的內容

- 建議逢星期一至五（公眾假期除外），由第101號線抽調2部巴士，於上午及下午繁忙時段增設隧巴第101X號線往港島方向班次，由觀塘（裕民坊）經牛頭角、九龍灣，然後取道啟德隧道、東九龍走廊、紅磡海底隧道、告士打道及林士街天橋往西營盤、石塘咀及堅尼地城，詳情如下：

路線	101X
終點站	觀塘（裕民坊）- 堅尼地城
行車路線	由觀塘（裕民坊）開出： 經同仁街，裕民坊，康寧道，牛頭角道，天橋，啟祥道，*[宏照道，常悅道，宏光道，啟祥道]，啟福道，啟德隧道，東九龍走廊，漆咸道北，康莊道，紅磡海底隧道，告士打道，夏慤道，干諾道中，林士街天橋，干諾道西，西邊街，皇后大道西，卑路乍街，域多利道及西寧街。 * 上午繁忙時段不經此段
服務時間	由觀塘（裕民坊）開出： 逢星期一至五（公眾假期除外） 上、下午繁忙時間各兩班： 上午7時15分及7時45分（暫定） 下午5時55分及6時15分（暫定）
車費	\$11.0
巴士數目	4部雙層空調巴士

- 因預料部分現時於繁忙時段由九龍東乘搭第101號線到海底隧道收費廣場及港島西區的乘客會被新增設的第101X號線所吸納，第101號線於繁忙時段由觀塘（裕民坊）開出之班次將輕微調整，詳情如下：

	班次	第101號線班次調整後 預計最高載客率
上午繁忙時段	約每 3-7 分鐘一班	95%
下午繁忙時段	約每 4-9 分鐘一班	80%

- 而現時第101X及101號線由堅尼地城往觀塘方向的其他服務詳情將維持不變。

建議的好處

- 新增隧巴第101X號線往堅尼地城的特別班次，令在繁忙時段由觀塘、牛頭角，以至九龍灣一帶往港島西區以及紅隧口一帶之路程變得更快捷，估計車程分別可節省約20分鐘及10分鐘，令隧巴服務更切合乘客需要。
- 此外，藉著此建議，不但有助減輕多條繁忙路段如軒尼詩道、金鐘道及德輔道中等的交通負荷，亦可改善路邊空氣質素，兼顧環保。

路線圖

請參閱附圖 Q

建議實施日期

二零一四年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 – 第 641 及 621 號線

現時的服務詳情

路線	641	621
終點站	中環(港澳碼頭) – 啟德(啟晴邨)	中環(香港站) – 麗港城
上午繁忙 時間班次	10-20 分鐘	6-13 分鐘
單程收費	\$10.5	\$10.5
服務時間	<u>星期一至五</u> 由中環(港澳碼頭) 開出 上午 6 時 55 分至上午 8 時 30 分 下午 4 時 45 分至晚上 8 時 10 分 由啟德(啟晴邨) 開出 上午 6 時 55 分至上午 8 時 40 分 下午 4 時 45 分至晚上 8 時 10 分 <u>星期六</u> 由中環(港澳碼頭) 開出 上午 6 時 55 分至上午 8 時 30 分 下午 4 時 45 分至晚上 6 時 20 分 由啟德(啟晴邨) 開出 上午 6 時 55 分至上午 8 時 30 分 下午 4 時 45 分至晚上 6 時 15 分 星期日或公眾假期不設服務	<u>星期一至五</u> 由麗港城開出 上午 7 時 10 分至上午 8 時 35 分 (共 10 班) 由中環(香港站)開出 下午 5 時 25 分至下午 7 時(共 6 班) <u>星期六</u> 由麗港城開出 上午 7 時 10 分至上午 8 時 35 分 (共 8 班) 星期日或公眾假期不設服務
車輛數目	4 部雙層空調巴士(九巴) 4 部雙層空調巴士(城巴)	上午: 4 部雙層空調巴士(九巴) 4 部雙層空調巴士(城巴) 下午: 3 部雙層空調巴士(九巴) 3 部雙層空調巴士(城巴)

建議的背景

- 由於東區走廊及東區海底隧道的交通日趨繁忙，令隧巴第 641 號線的行車時間大幅延長，大大影響班次穩定性，尤其以下午繁忙時間情況為甚。
- 另一方面，隧巴第 621 號線在九龍區的服務範圍僅局限於麗港城，由於下午繁忙時間的乘客乘車的時間非常分散，以致乘客量一直偏低。根據最近的調查，此時段的最高載客率只有 33%。

建議的內容

- 為改善班次穩定性並善用資源，建議重整隧巴第 641 及 621 號線如下：

隧巴第 641 號線

- 改為行經海底隧道 (收費廣場並不設站)，並取道東九龍走廊，以避開交通繁忙的東區走廊、東區海底隧道支路及鯉魚門道，路線編號更改為第 141 號線。
- 因應以上改道，九龍區總站將由啟晴邨遷往九龍灣(企業廣場)，途經啟晴邨、麗晶花園及啟業邨，不停牛頭角及觀塘。
- 配合下述取消隧巴第 621 號線下午繁忙時間的建議，第 141 號線下午繁忙時間往九龍方向班次的終點站延長至麗港城。

隧巴第 621 號線

- 取消下午繁忙時間的服務
- 上午繁忙時間的服務維持不變。

- 有關服務詳情如下：

路線	141		
總站	九龍灣(企業廣場) - 中環(港澳碼頭)		
行車路線	九龍灣(企業廣場) 往 中環(港澳碼頭): 途經 常悅道，宏光道，啟華街，啟成街，承啟道，沐虹街，沐翠街，宏照道，啟祥道，啟德隧道，東九龍走廊，漆咸道北，康莊道，紅磡海底隧道，告士打道，夏慤道，紅棉路，天橋，金鐘道，德輔道中，禧利街，干諾道中及港澳碼頭支路 中環(港澳碼頭) 往 九龍灣(企業廣場) 途經 港澳碼頭支路，干諾道中，林士街，德輔道中，金鐘道，軒尼詩道，菲林明道，會議道，鴻興道，紅磡海底隧道，康莊道，漆咸道北，東九龍走廊，啟德隧道，啟祥道，啟成街，承啟道，沐虹街，沐翠街，宏照道，常悅道，宏冠道及臨樂街 * 星期一至五下午繁忙時間往九龍方向的班次延長至麗港城 中環(港澳碼頭) 往*麗港城 途經 港澳碼頭支路，干諾道中，林士街，德輔道中，金鐘道，軒尼詩道，菲林明道，會議道，鴻興道，紅磡海底隧道，康莊道，天橋，漆咸道北，東九龍走廊，啟德隧道，啟祥道，啟成街，承啟道，沐虹街，沐翠街，宏照道，常悅道，常怡道，宏照道，觀塘繞道，偉業街，茶果嶺道及有康街		
車資	\$10.5 (維持不變)	班次	10-20 分鐘 (維持不變)
車輛數目	4 部輛雙層空調巴士(九巴) 4 部雙層空調巴士(新巴)		

建議的好處

- 隧巴第 641 號線改道後採用的行車路線較直接及暢順，可減省車程時間，特別是來往九龍灣一帶的乘客，可節省約 15 分鐘；另一方面，亦可改善班次的穩定性。
- 由隧巴第 141 號線在下午繁忙時間取代隧巴第 621 號線提供由港島前往麗港城的服務，有助減少低載客率的巴士在 港島北岸繁忙道路上所造成的不必要負荷，亦有助改善空氣質素。

對乘客的影響

第 641 號線

往港島方向

起點	目的地	受影響人數 (佔乘客百分比)	替代服務	車資
牛頭角道至東區海底隧道收費廣場	告士打道至港澳碼頭	725 (38.8%)	隧巴第 619/619P 或 601 號線	\$10.5 降低至\$9.8
啓晴邨至藍田	宏照道至東區海底隧道收費廣場	90 (4.8%)	隧巴第 606/A/X 號線	\$10.5 降低至\$9.8

往九龍方向

起點	目的地	受影響人數 (佔乘客百分比)	替代服務	車資
港澳碼頭至會議道	東區海底隧道收費廣場至牛頭角道	1,003 (58.9%)	隧巴第 619 或 601 號線	\$10.5 降低至\$9.8 或 \$9.3
東區海底隧道收費廣場至九龍灣	藍田至九龍灣	103 (6.0%)	隧巴第 606/A/X 號線	\$5.7 (維持不變)

第 621 號線

往九龍方向

起點	目的地	受影響人數 (佔乘客百分比)	替代服務	車資
由香港站至軒尼詩道近杜老誌道	麗港城	162 (65.1%)	隧巴第 141 號線	\$10.5 (維持不變)

起點	目的地	受影響人數 (佔乘客 百分比)	替代服務	車資
由香港站至興發街	東隧收費廣場或藍田站	22 (8.8%)	隧巴第 619 號線或第 601 號線	\$10.5 降低至 \$9.8 或 \$9.3
軒尼詩道近灣仔消防局至興發街、東隧收費廣場或藍田站	偉業街至麗港城	65 (26.1%)	隧巴第 619 或 601 號線(於觀塘法院站下車)	\$10.5 降低至 \$9.3

路線圖

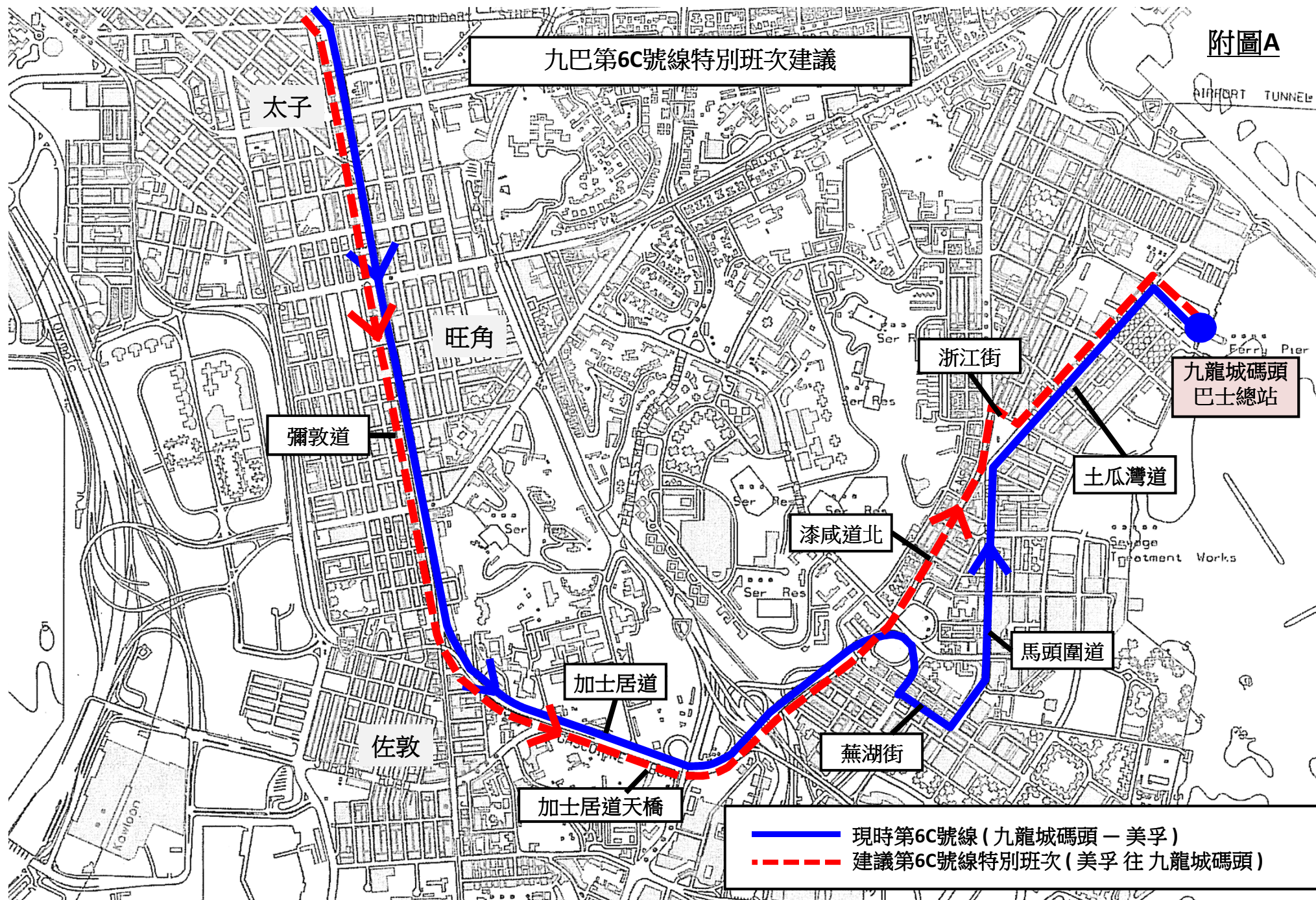
請參閱附圖 R 及 S

建議實施日期

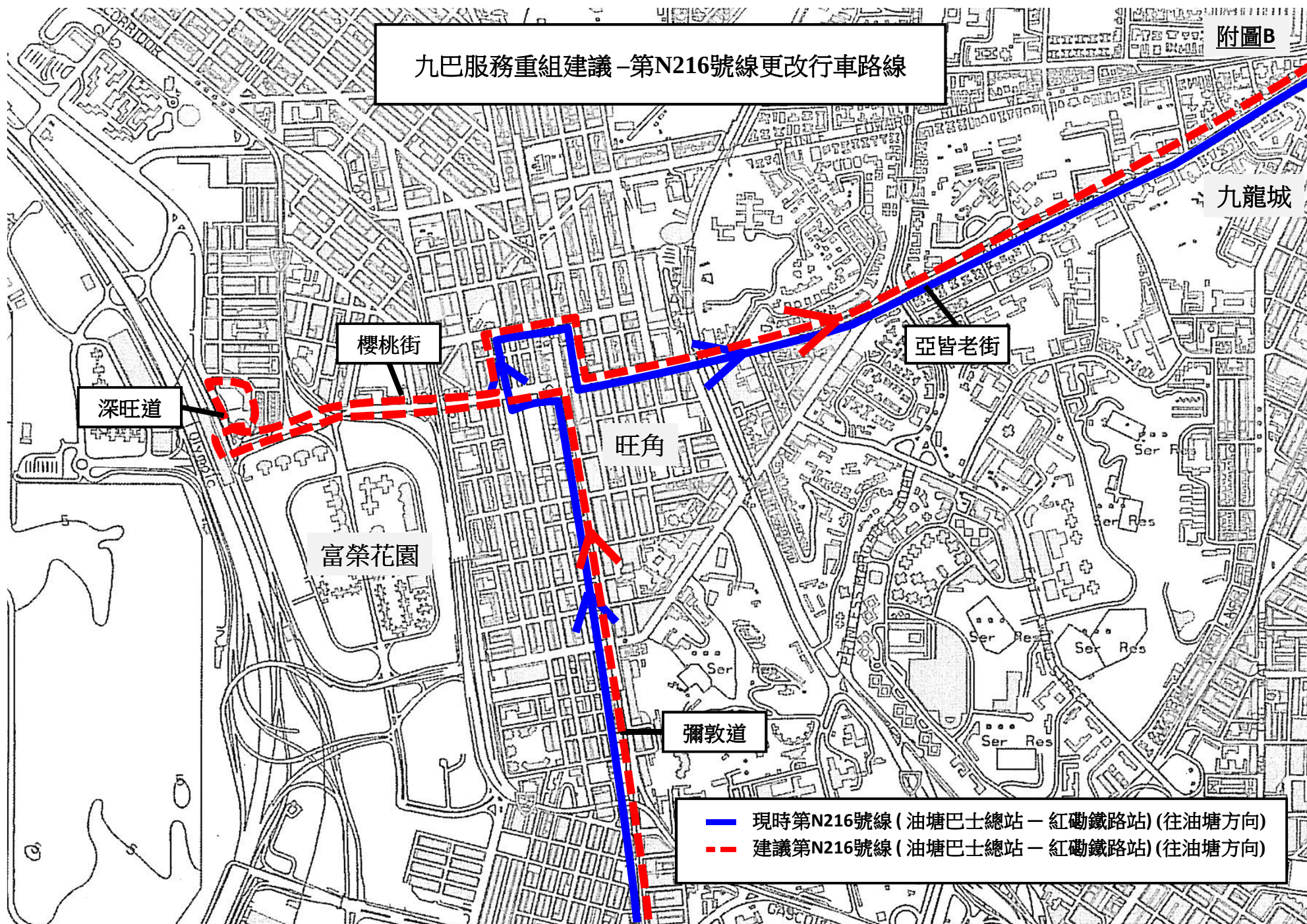
二零一四年第三季

附圖A

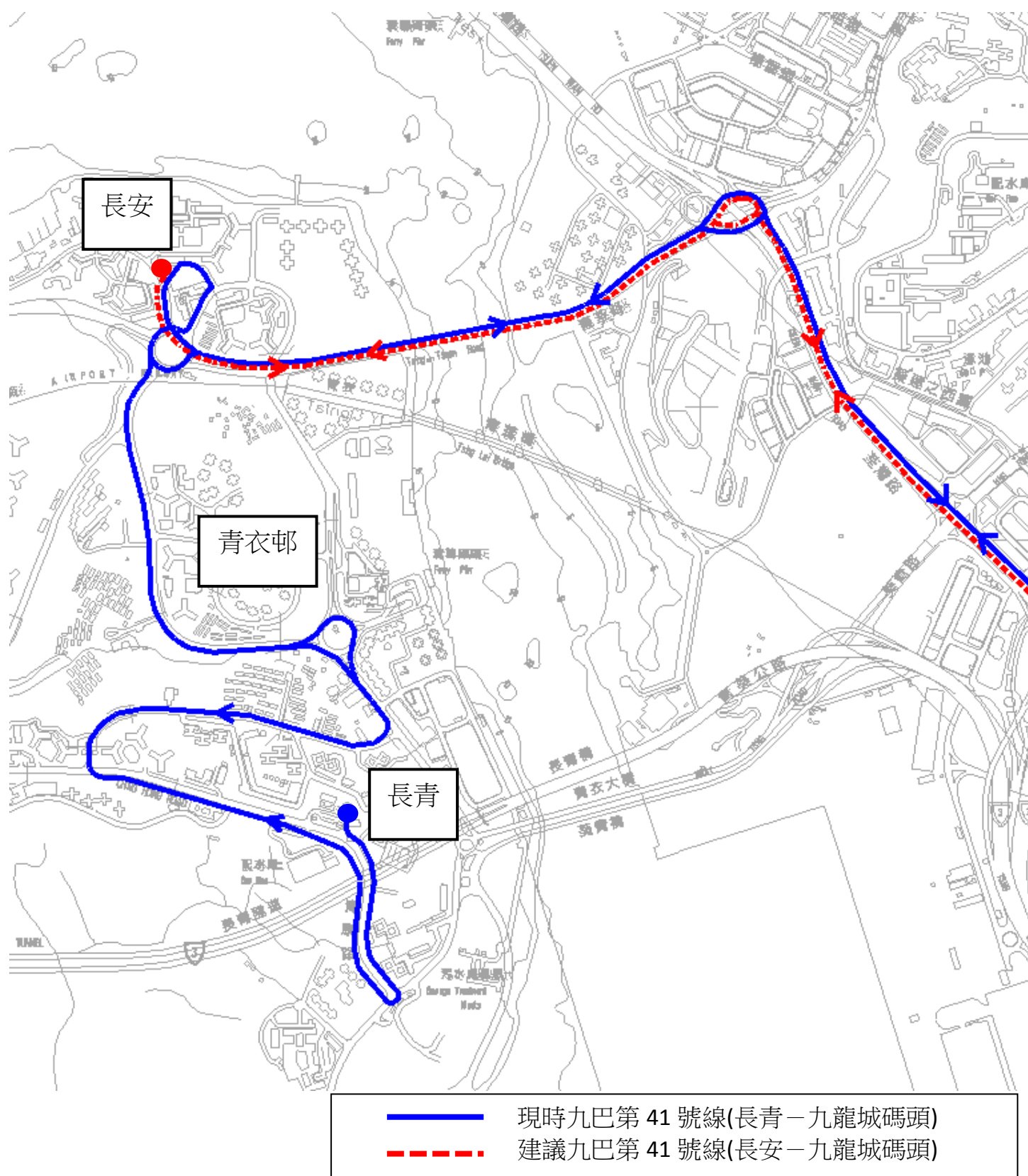
九巴第6C號線特別班次建議



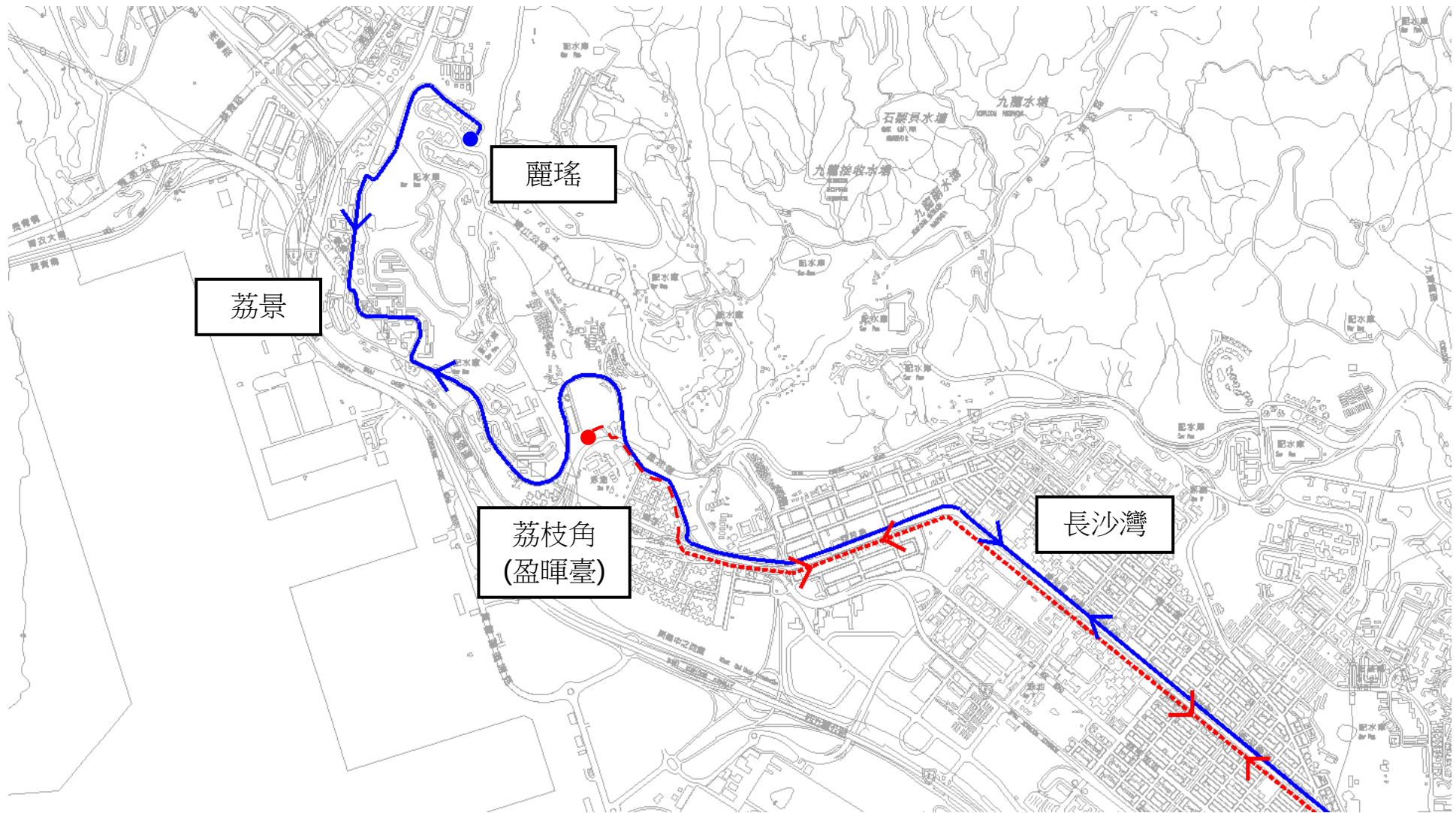
九巴服務重組建議 - 第N216號線更改行車路線



九巴第 41 號線(長青-九龍城碼頭)縮短行車路線建議

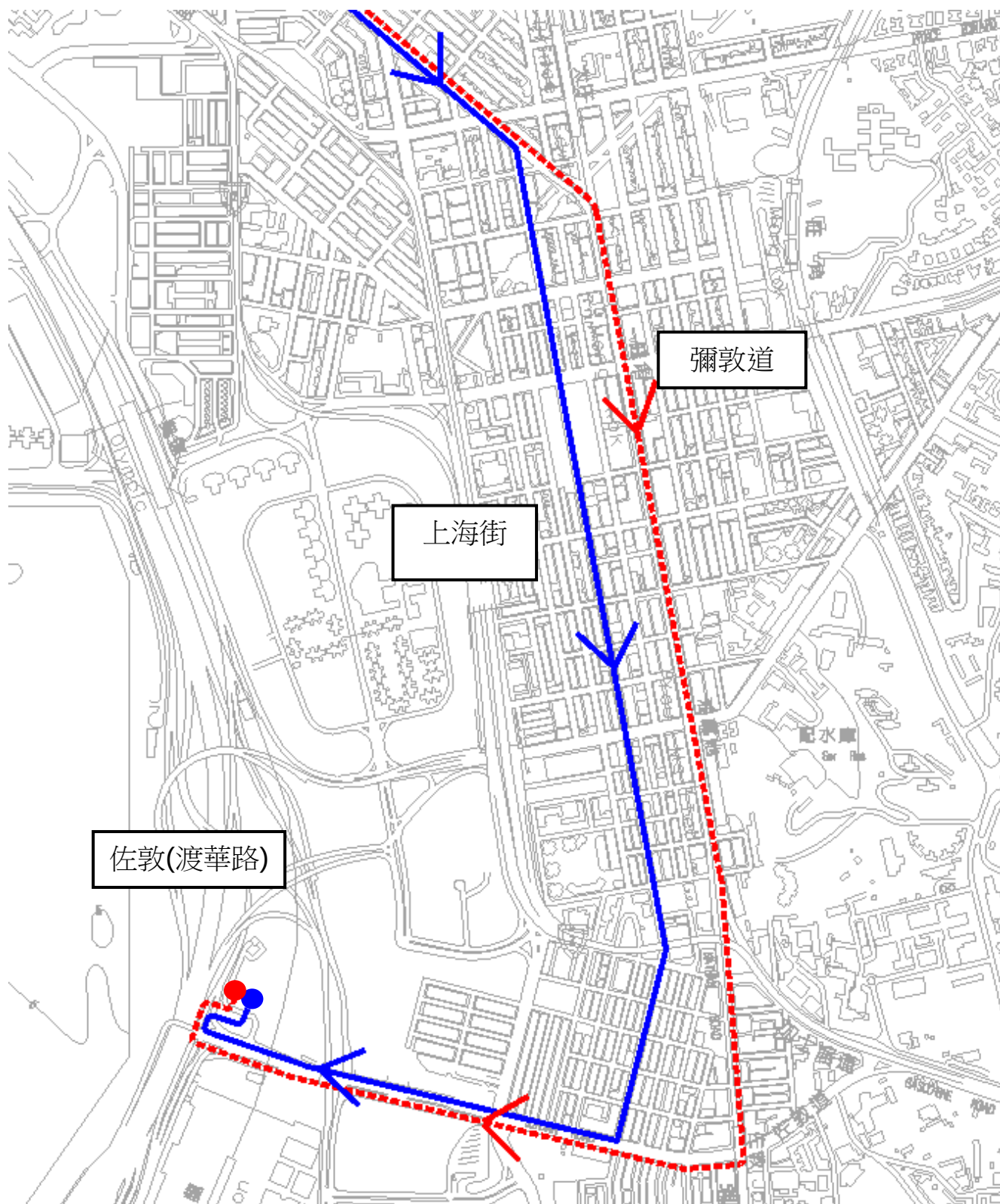


九巴第 45 號線(麗瑤-九龍城碼頭)縮短行車路線建議



- 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)

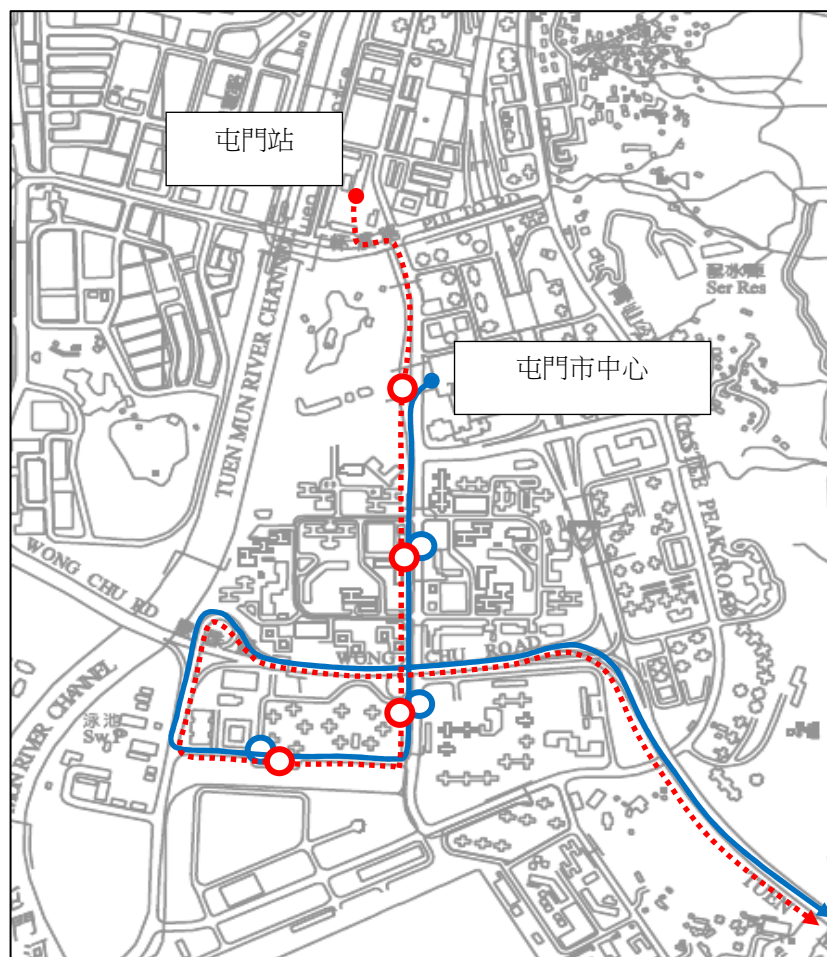
九巴第 46 號線(麗瑤至佐敦(渡華路)更改行車路線建議)



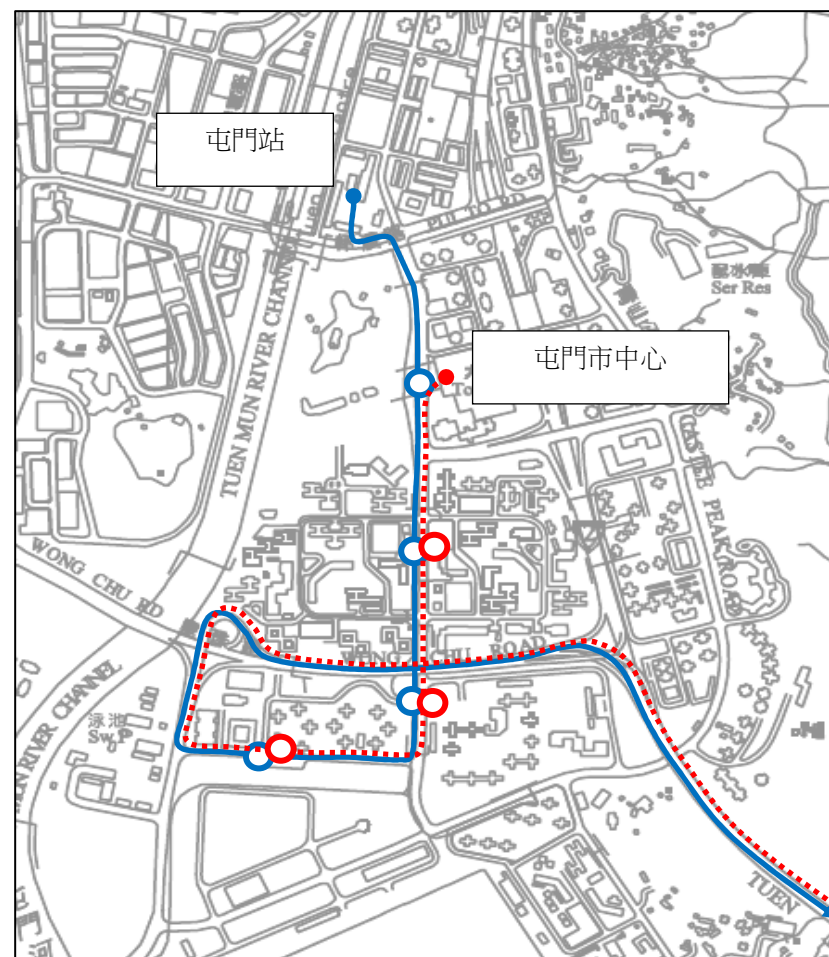
現時九巴第 46 號線(麗瑤至佐敦(渡華路))

建議九巴第 46 號線(麗瑤至佐敦(渡華路))

九巴服務重組建議 – 第61X號線更改屯門區內總站

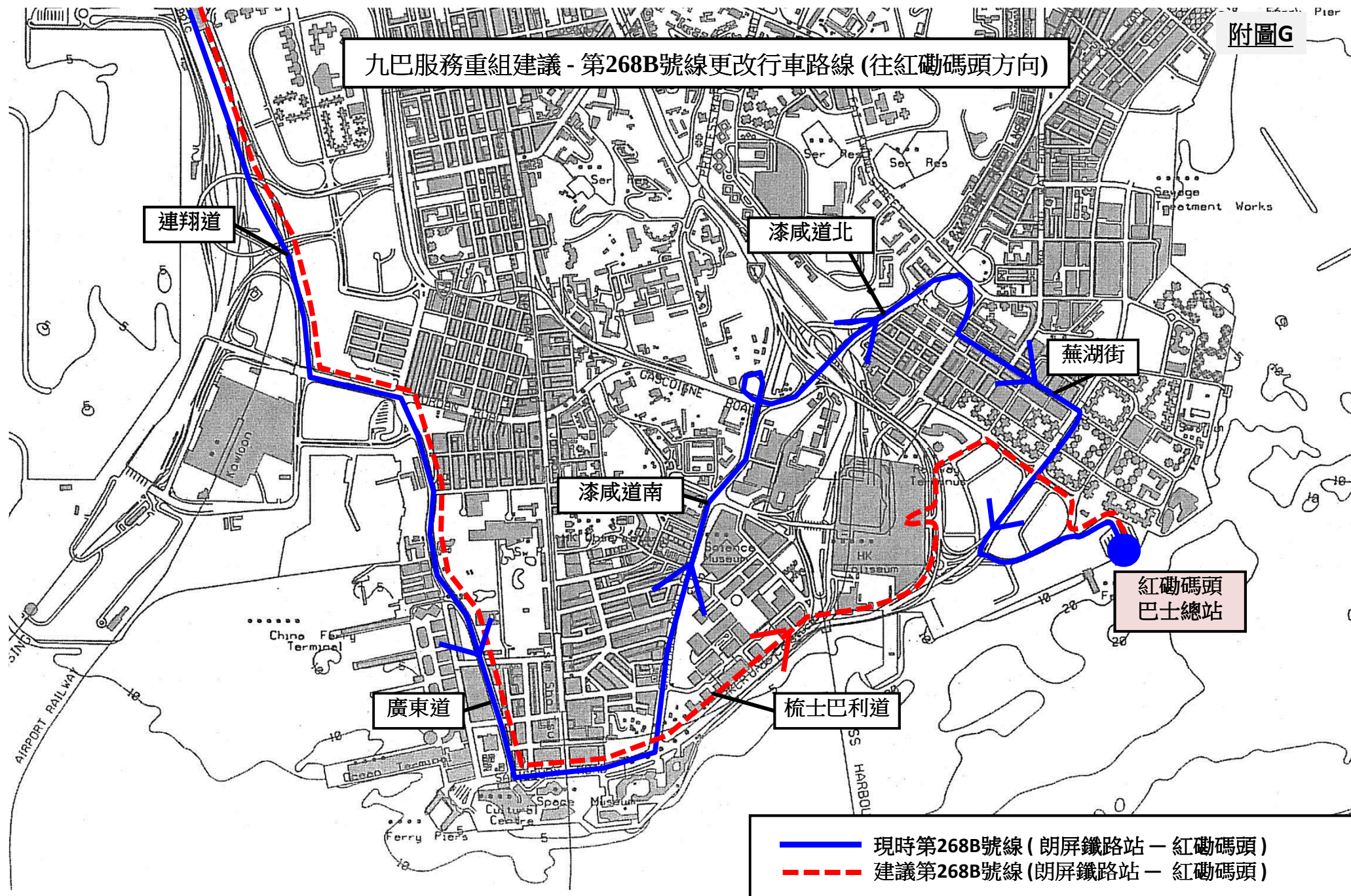


—— 現時60M號線(屯門市中心-荃灣站)
 建議60M號線(屯門站-荃灣站)

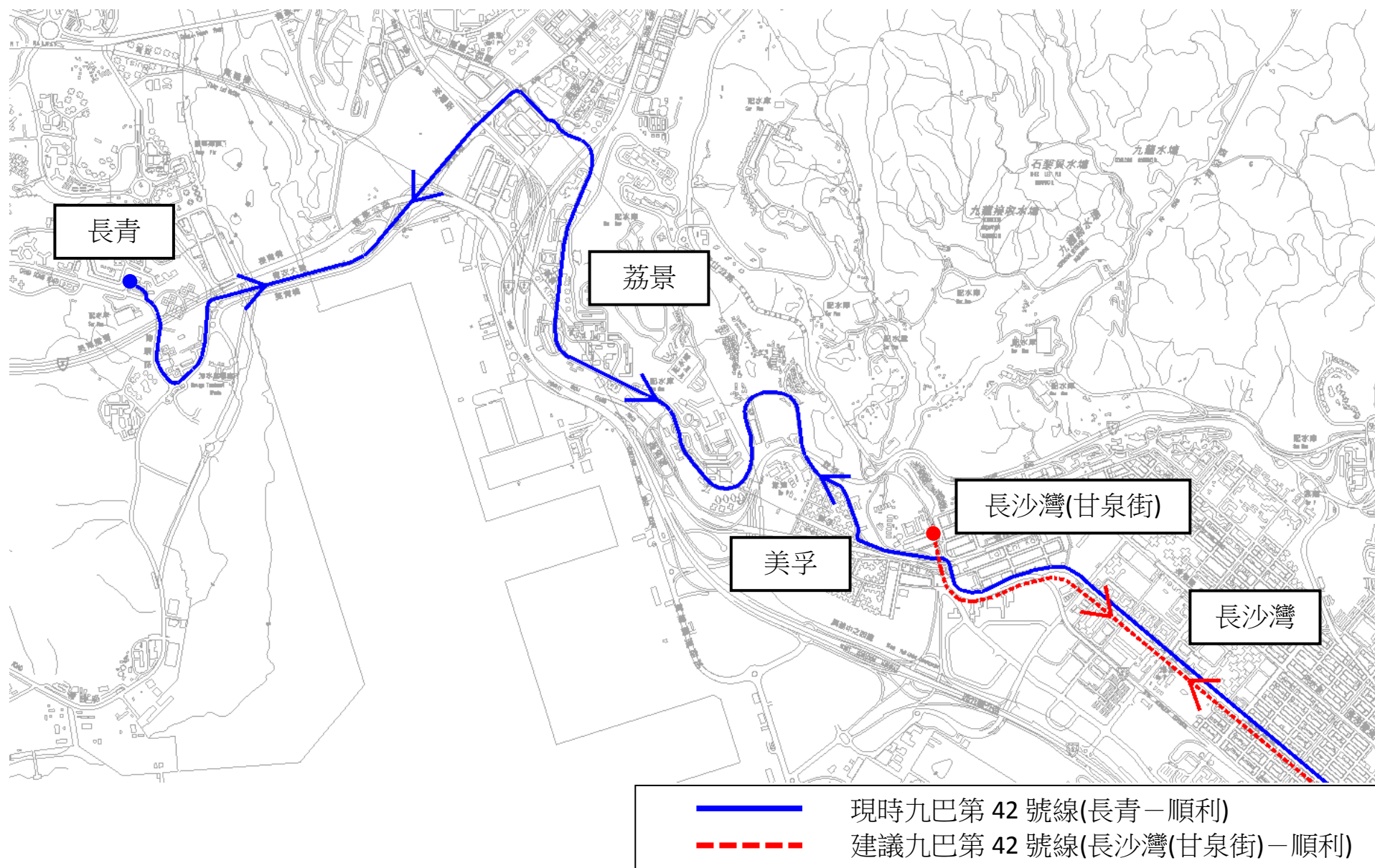


—— 現時61X號線(屯門站-九龍城碼頭)
 建議61X號線(屯門市中心-九龍城碼頭)

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)

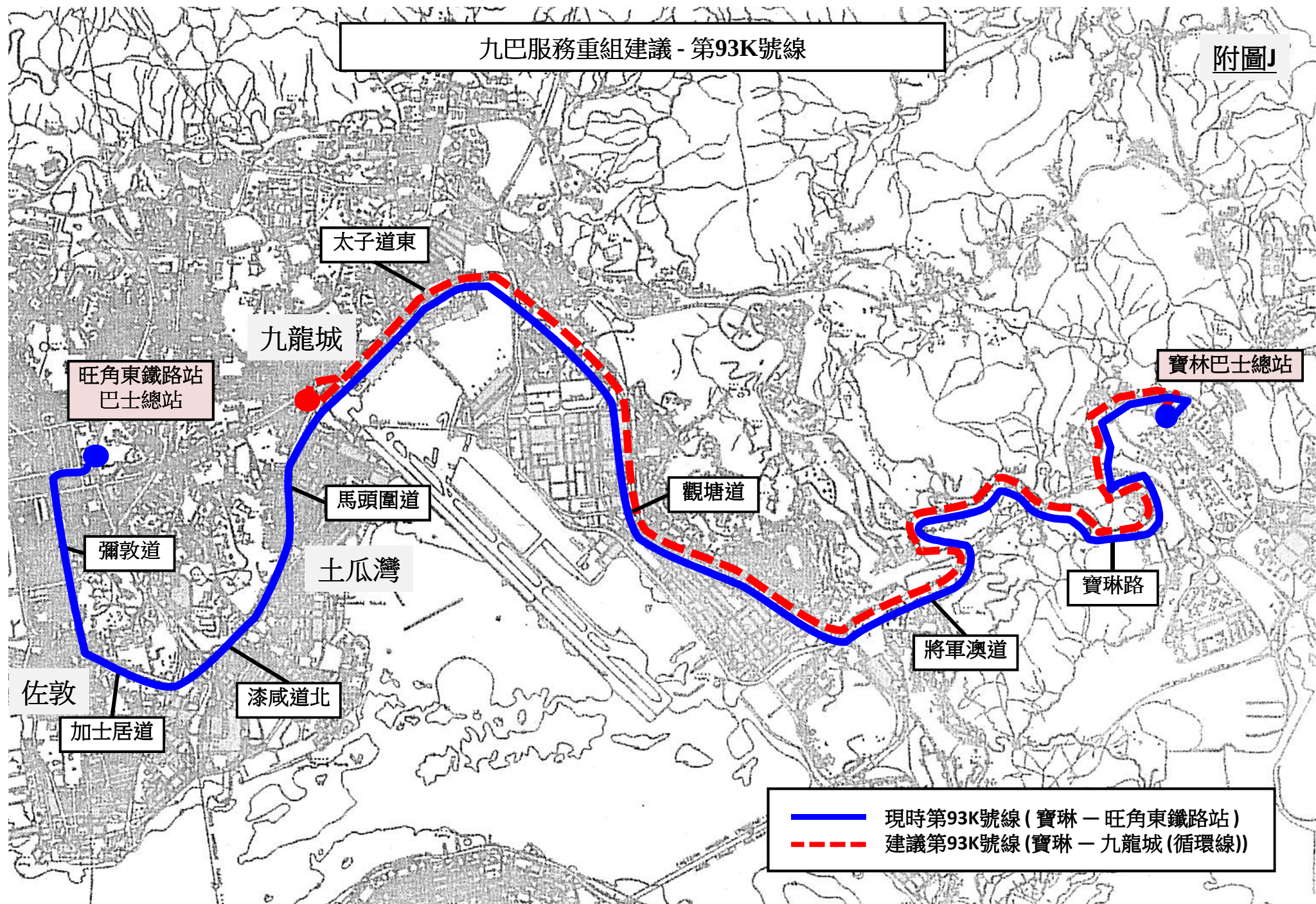


九巴服務重組建議 - 九巴第 42 號線(長青-順利)



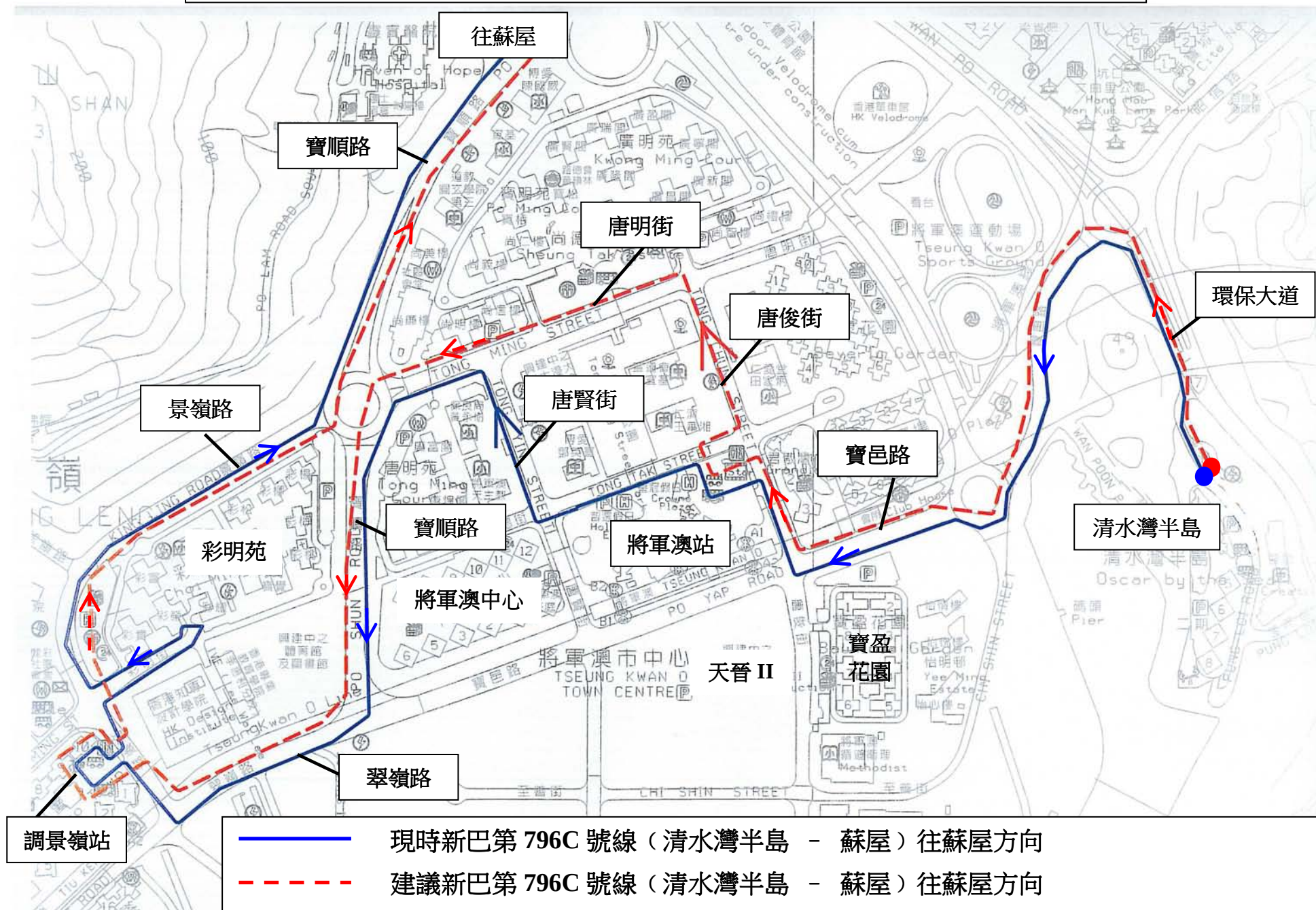
九巴服務重組建議 - 第93K號線

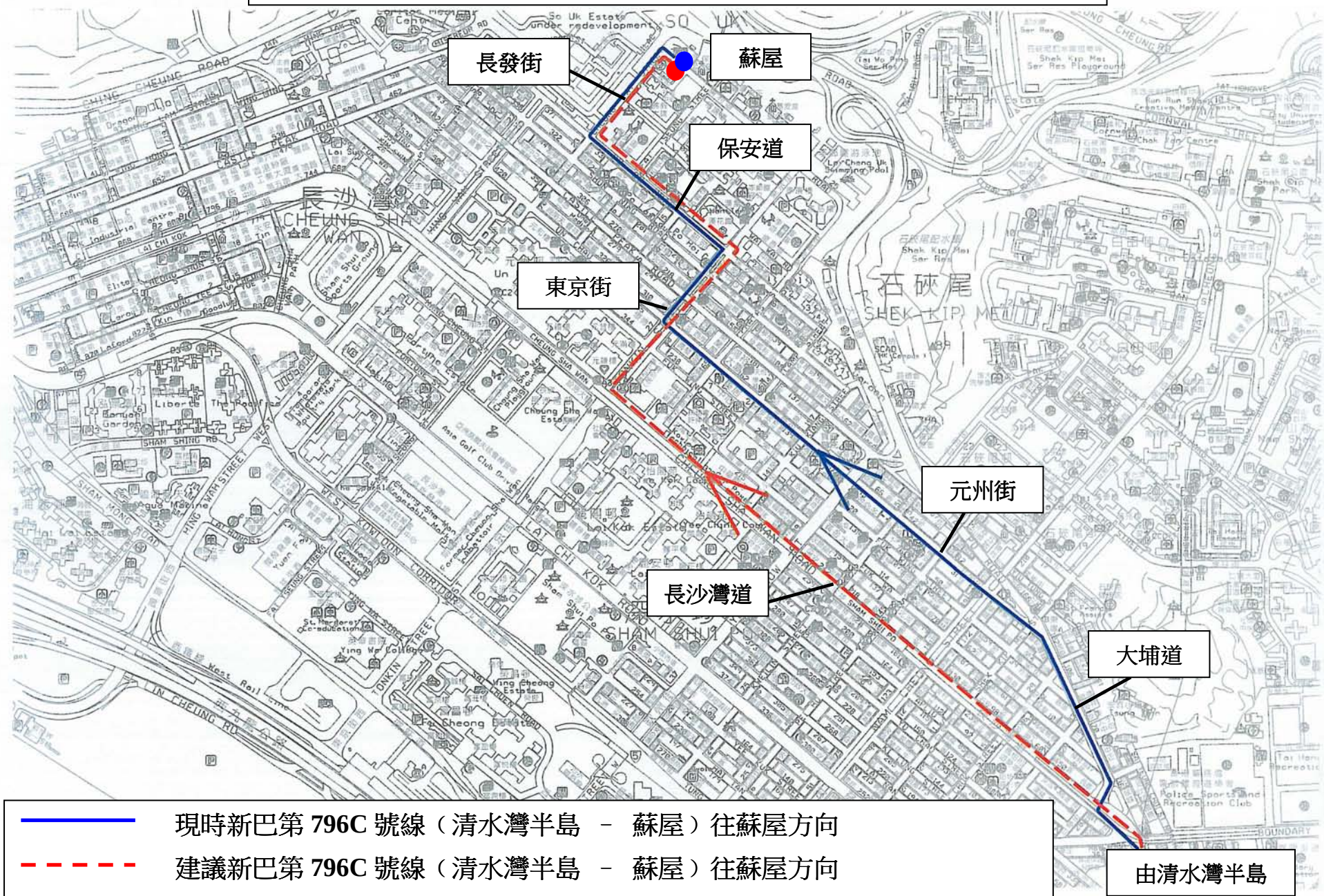
附圖J



新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）於將軍澳改道建議

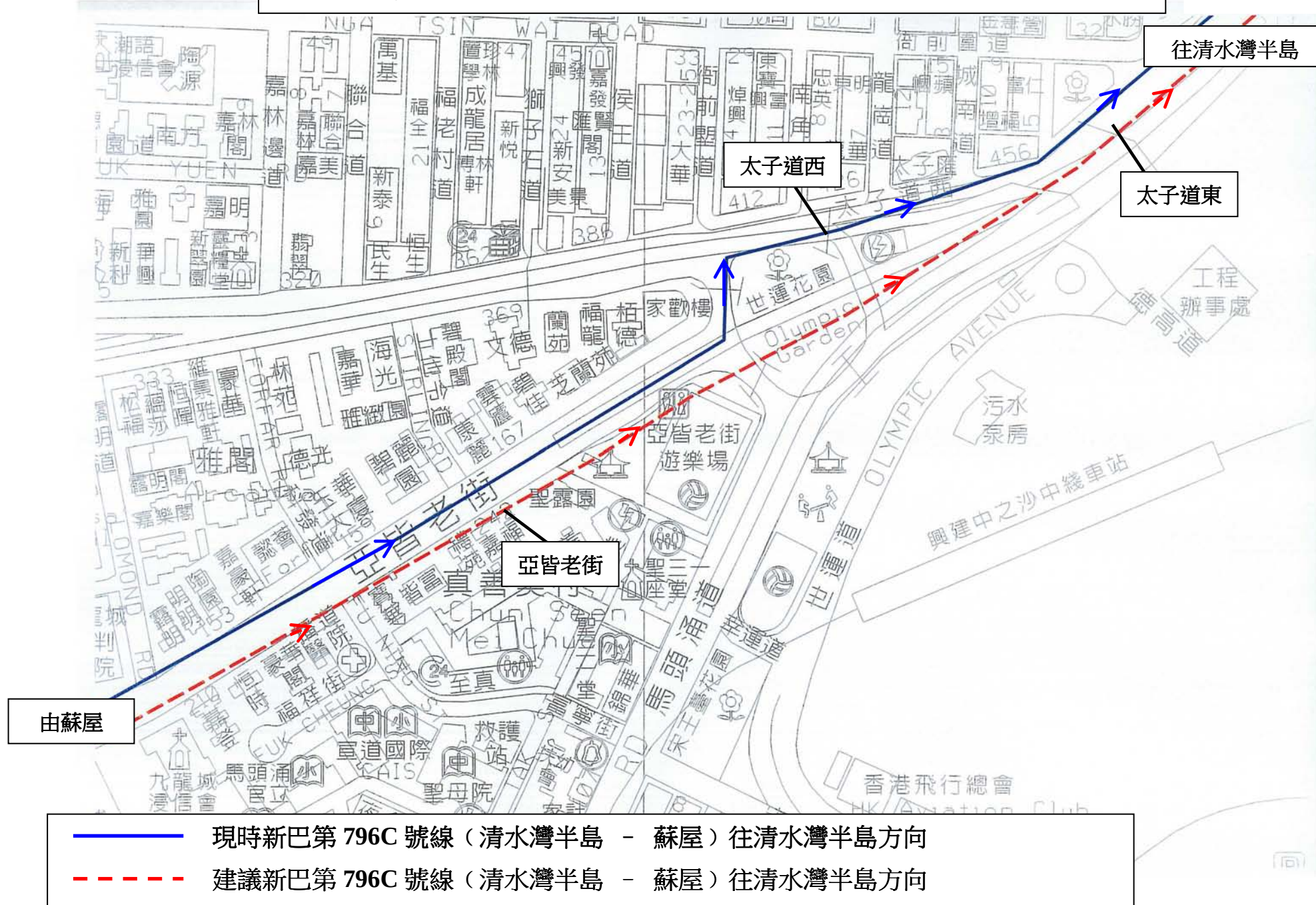
附圖 K





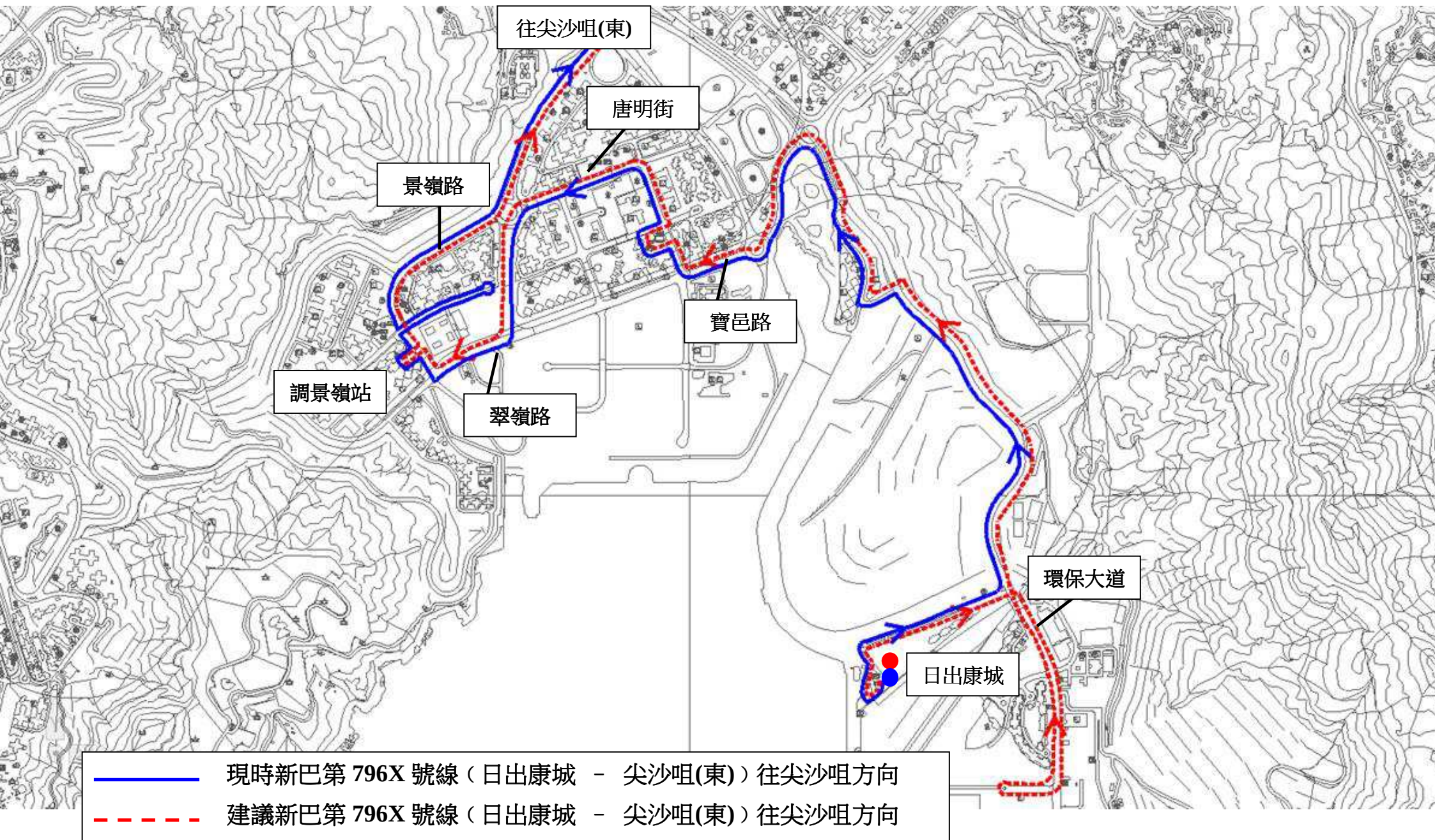
新巴第 796C 號線 (清水灣半島 - 蘇屋) 於太子道西改道建議

附圖 M



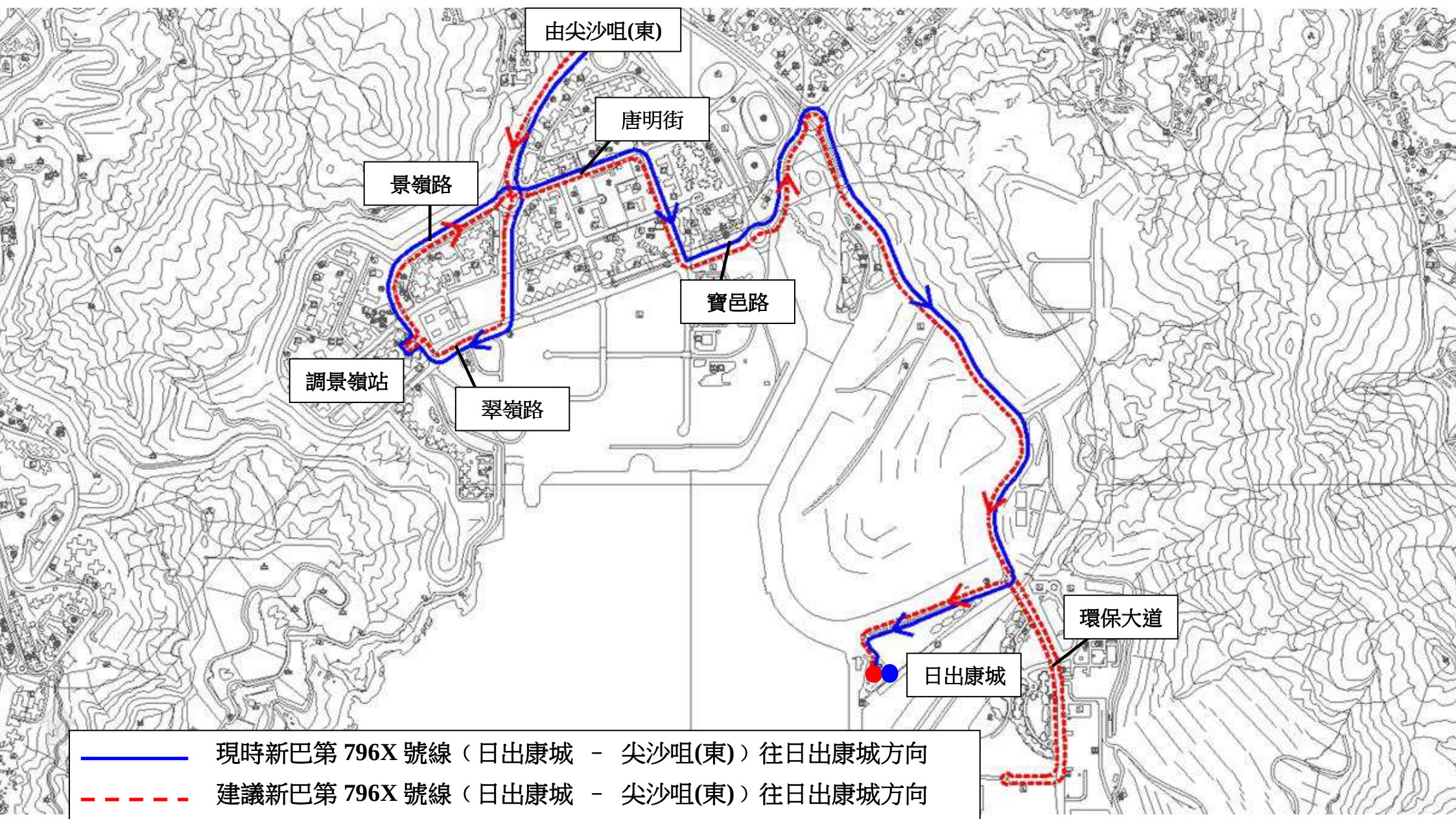
新巴第 796X 號線（日出康城 - 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 N



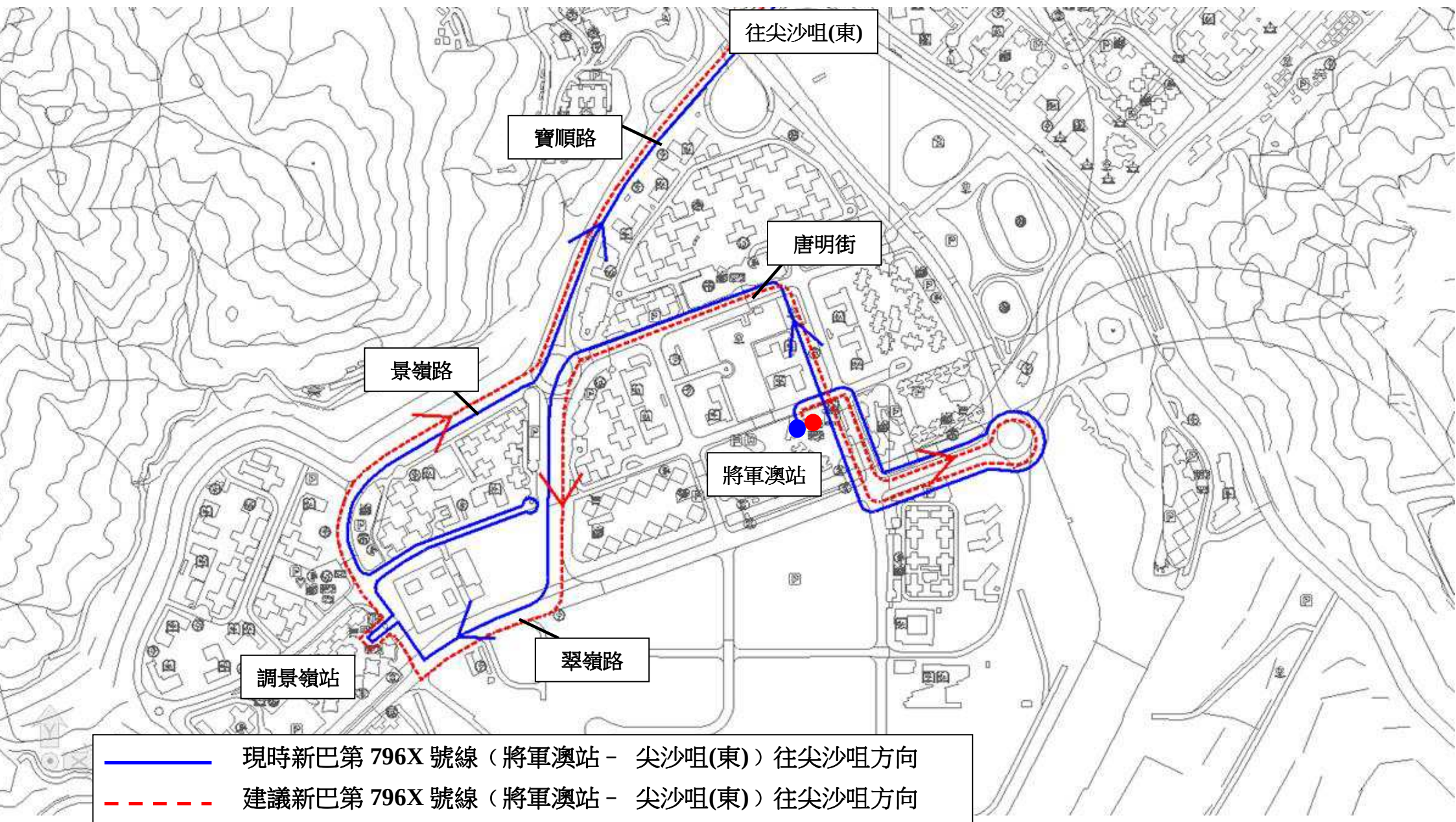
新巴第 796X 號線（日出康城 - 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 O



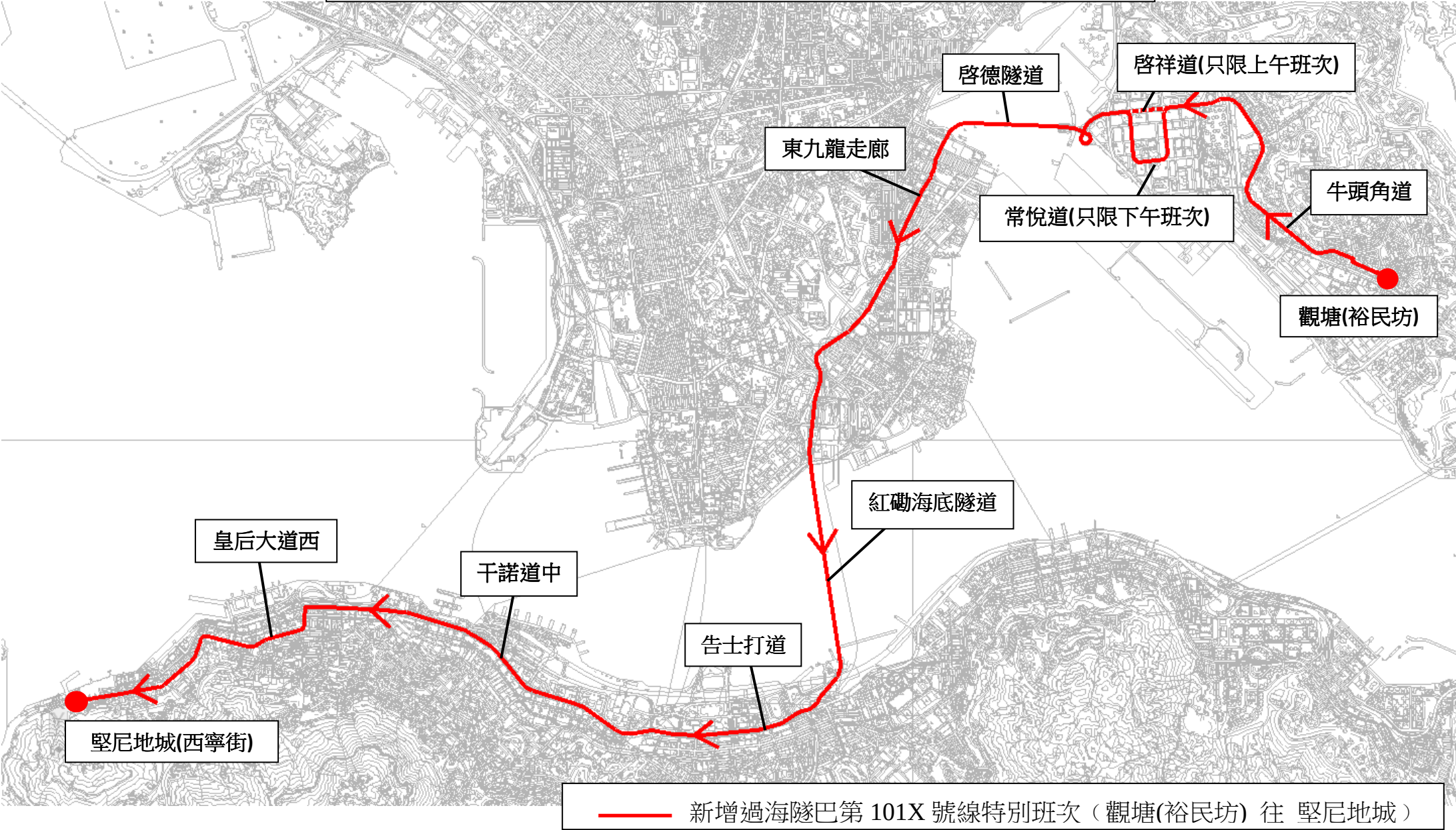
新巴第 796X 號線（將軍澳站 - 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 P



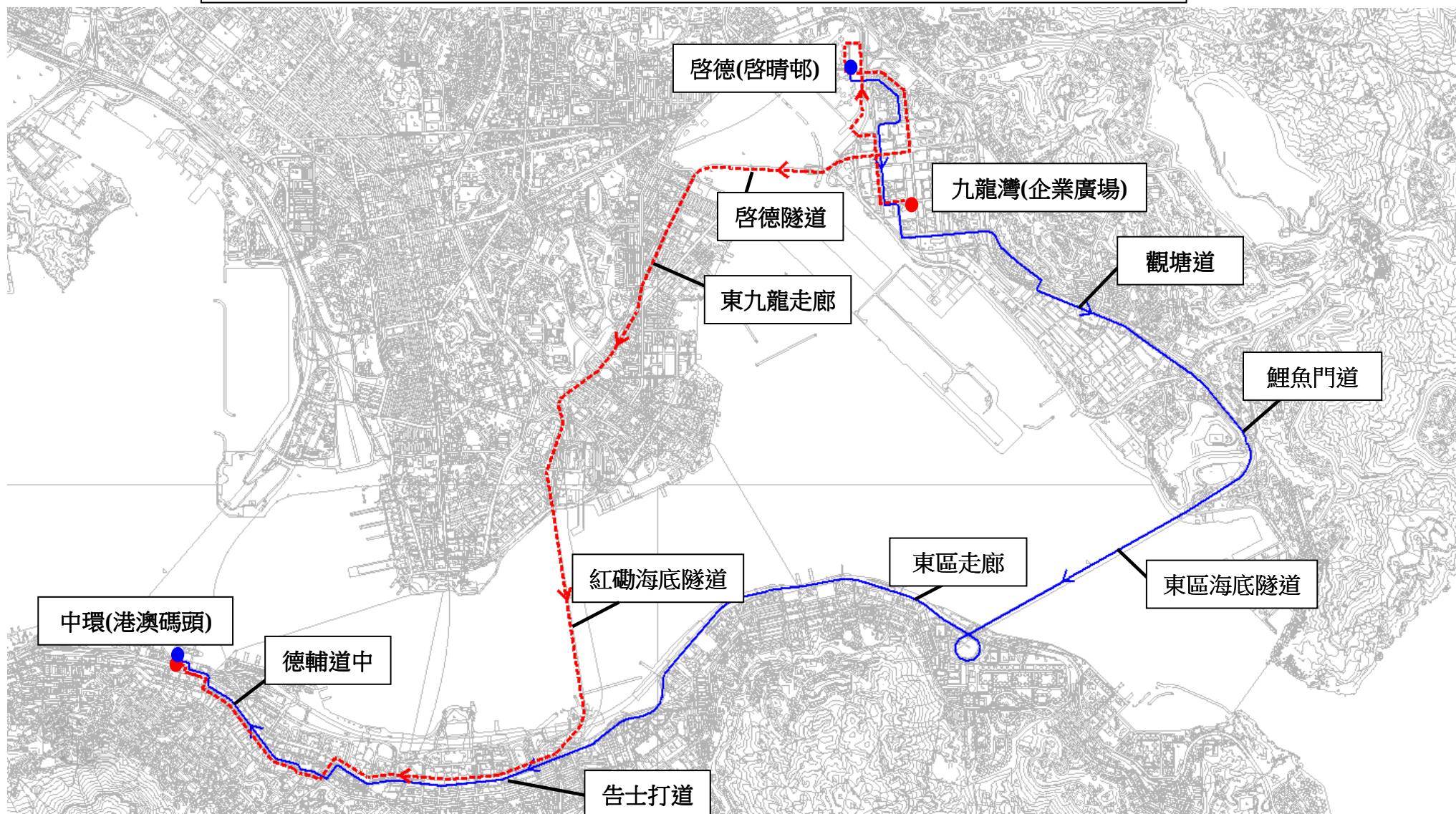
新增過海隧巴第 101X 號線（觀塘(裕民坊) 往 堅尼地城）特別班次建議

附圖 Q



隧巴第 641 號線（啓德(啓晴邨) – 中環(港澳碼頭)）改道建議

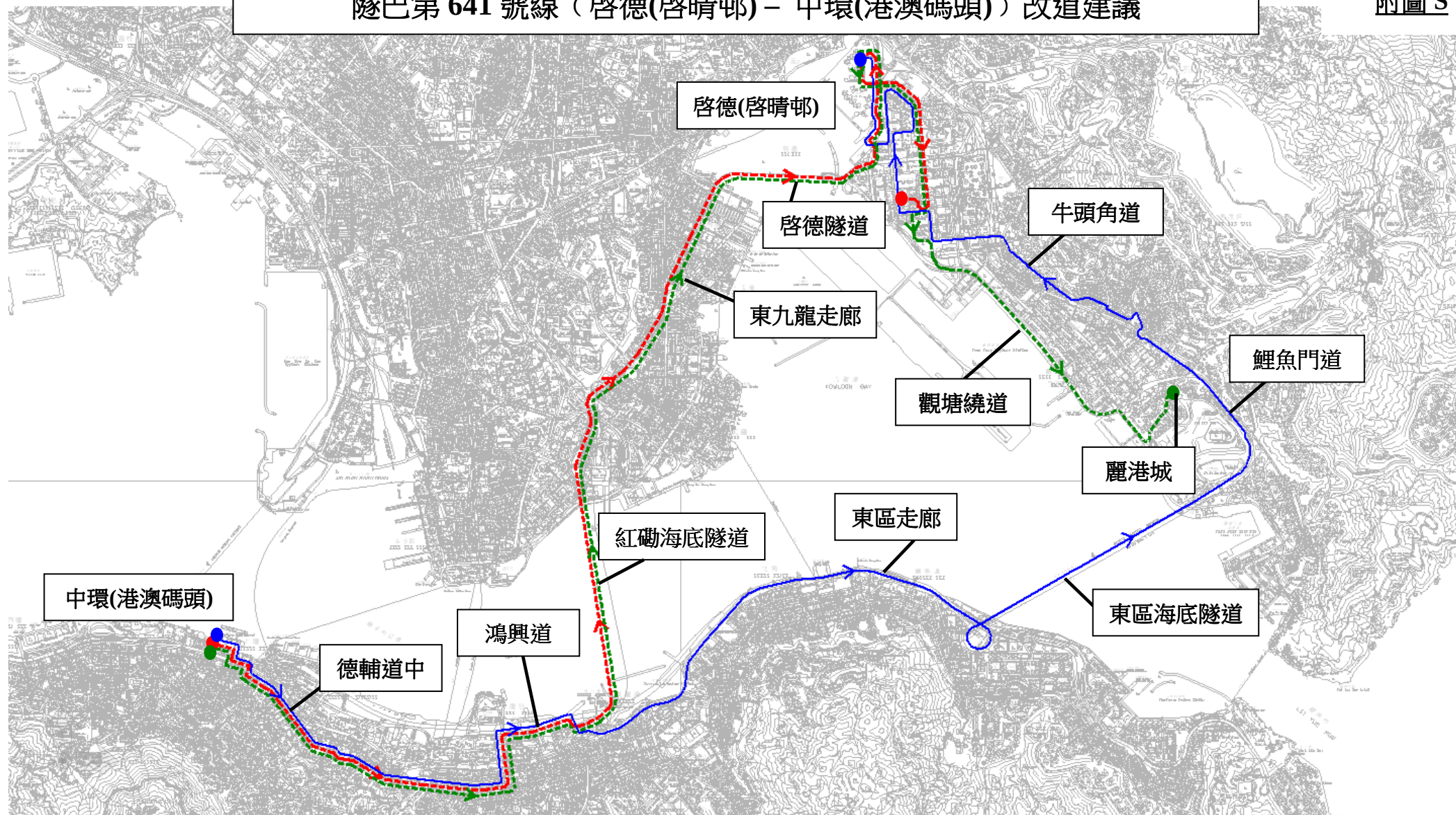
附圖 R



- 現時隧巴第 641 號線（啓德(啓晴邨) – 中環(港澳碼頭)）往中環方向
- - - 建議隧巴第 141 號線（九龍灣(企業廣場) – 中環(港澳碼頭)）往中環方向

隧巴第 641 號線（啓德(啓晴邨) – 中環(港澳碼頭)）改道建議

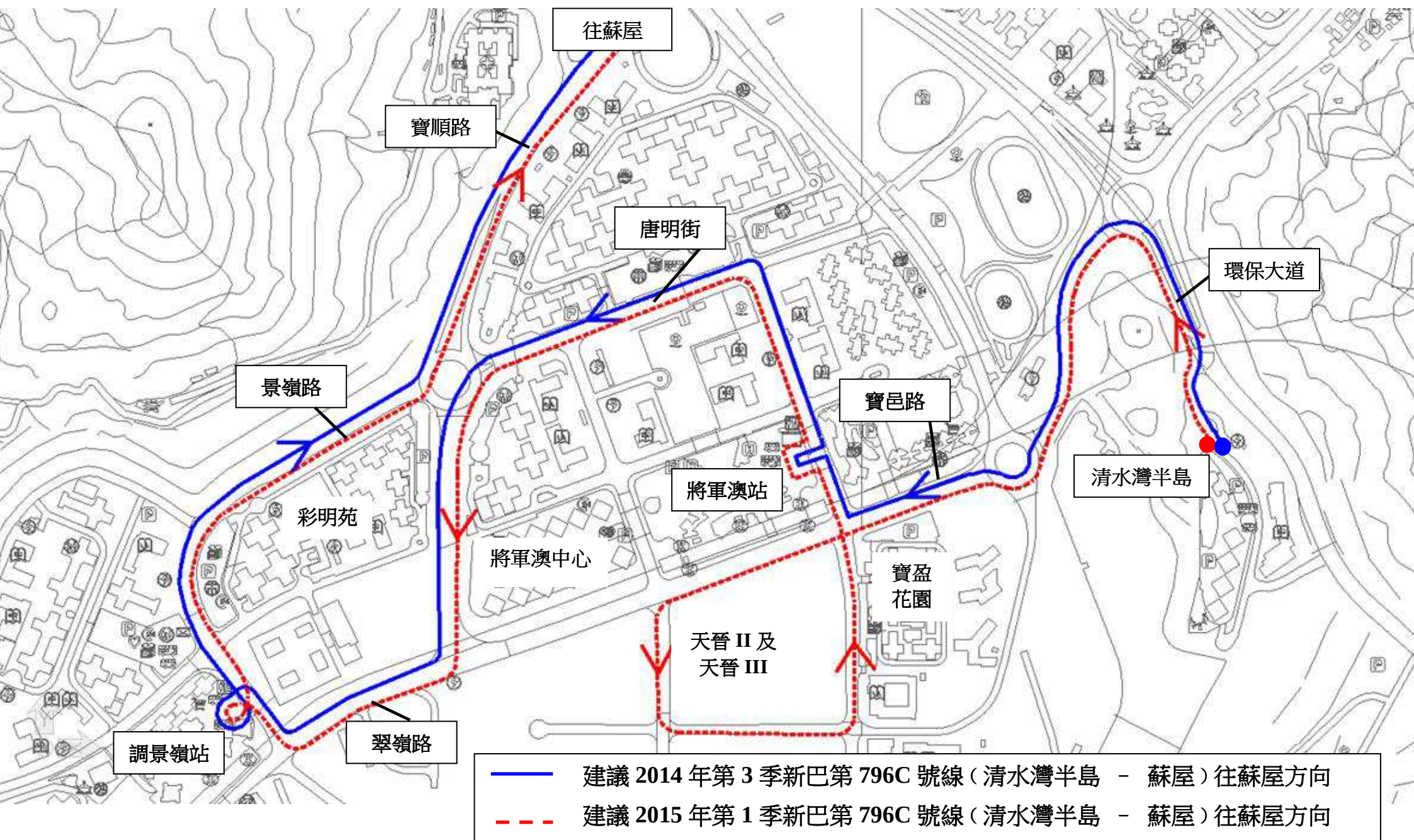
附圖 S



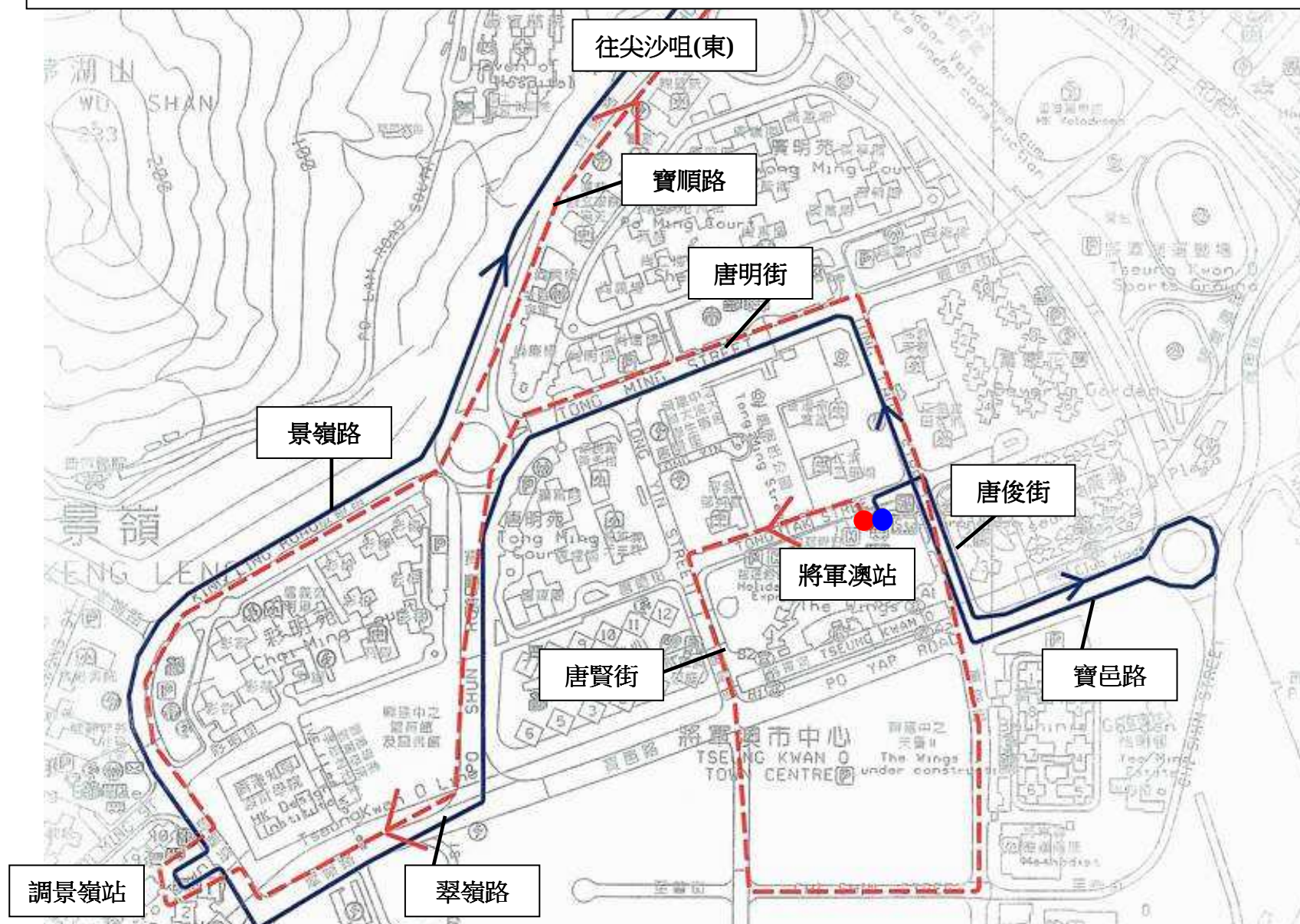
- 現時隧巴第 641 號線（中環(港澳碼頭) – 啓德(啓晴邨)）往啓德方向
- - - 建議隧巴第 141 號線（中環(港澳碼頭) – 九龍灣(企業廣場)）往九龍灣方向（早上繁忙時段）
- - - 建議隧巴第 141 號線（中環(港澳碼頭) – 麗港城）往麗港城方向（下午繁忙時段）

新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）改道建議

附圖 I

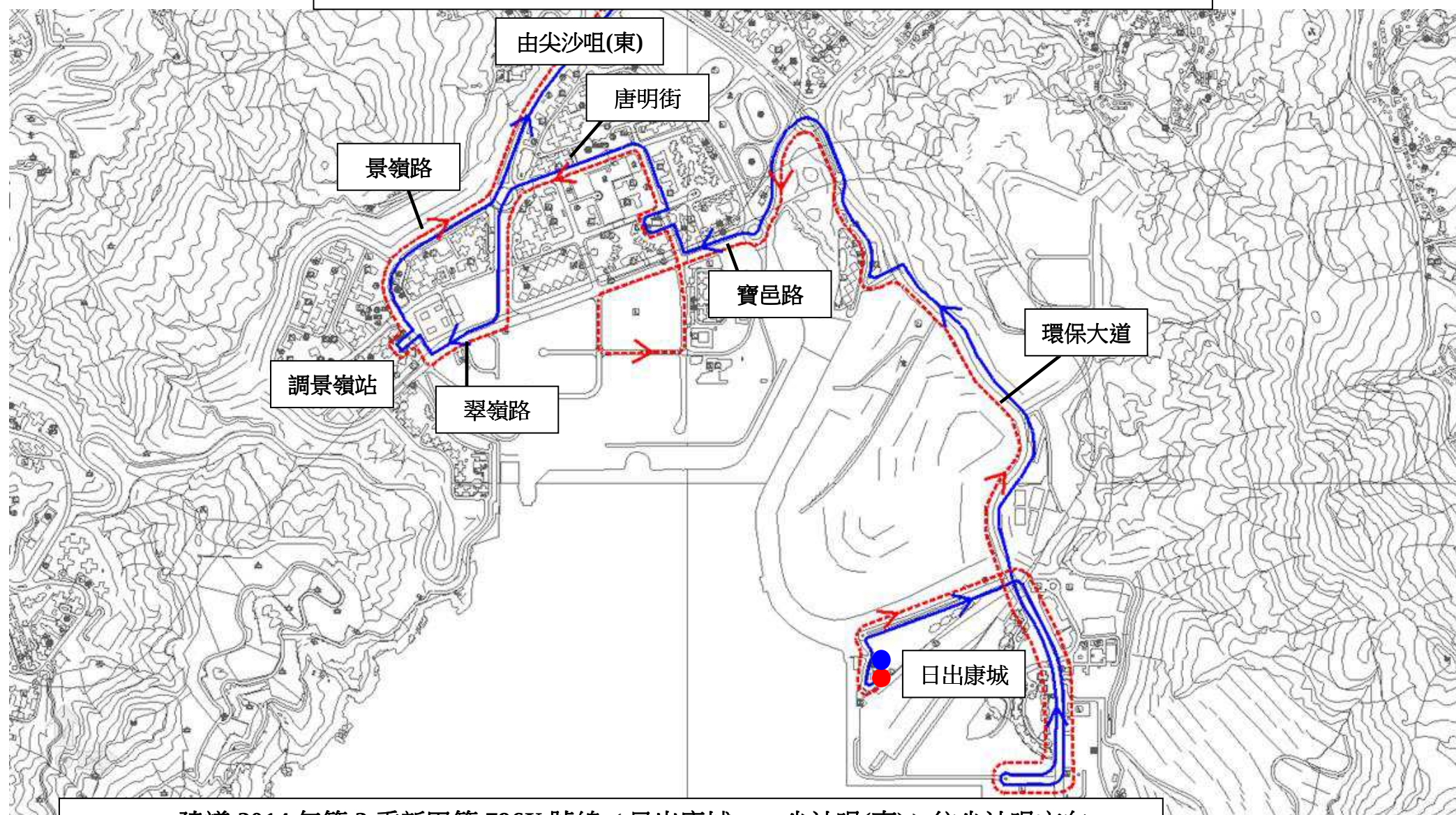


新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 - 尖沙咀(東)）改道建議



- 建議 2014 年第 3 季新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 - 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向
- - - - 建議 2015 年第 1 季新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 - 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向

新巴第 796X 號線（日出康城 - 尖沙咀(東)）改道建議



- 建議 2014 年第 3 季新巴第 796X 號線（日出康城 - 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向
- - - 建議 2015 年第 1 季新巴第 796X 號線（日出康城 - 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向

2014 - 2015 年度九龍城區巴士路線發展計劃

繼本署早前提交的 2014-2015 年度九龍城區巴士路線發展計劃，本署現附上補充文件，提交有關沙田及大埔區「區域性模式」巴士路線重組計劃中，涉及九龍城區的路線改動建議的詳細安排。詳情請見附件。

請各委員就上述補充建議提供意見。

運輸署

二零一四年四月

二零一四年巴士路線發展計劃
沙田區及大埔區「區域性模式」路線重組中涉及九龍城區的路線

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	
2014年第三季	九巴	72X	大埔中心 - 旺角 (柏景灣)	8-9	10-12	0	17	0	17	0	0	將現時第72X號線改道行經青沙公路，遷移總站至旺角，並易名為第272X號線。詳情請參閱附錄1。
2014年第三季	九巴	80M	穗禾苑-九龍塘(沙福道)	15	-	0	6	0	0	0	-6	建議與第280P號線合併為全日服務的第280X號線，改經青沙公路往返穗禾苑及尖沙咀東(麼地道)。詳情請參閱附錄2。
	九巴	280P	穗禾苑-尖沙咀	15/20	15	0	5	0	11	0	6	建議與第80M號線合併為全日服務的280X號線，改經青沙公路往返穗禾苑及尖沙咀東(麼地道)。詳情請參閱附錄2。
2014年第三季	九巴	81C	耀安-尖沙咀東（麼地道）	7/8	20	0	27	0	23	0	-4	調整第81C號線的班次，並縮短為服務富安至尖沙咀東麼地道。詳情請參閱附錄3。
	九巴	281B	碩門邨-尖沙咀東（麼地道）	10/15	15							建議調整班次。詳情請參閱附錄3。
	九巴	281X	耀安-尖沙咀東（麼地道）	12/15	12/15							因應第81C及87D號線的修改建議，加強為全日服務，路線改經濱景花園、第一城、太子道西及彌敦道。詳情請參閱附錄3。
2014年第三季	九巴	81S	美田 - 佐敦道	3班	1班	0	3	0	1	0	-2	因應青沙網絡發展，建議減少第81S號線的班次，改為一班早上特別服務，路線改為美田往太子。詳情請參閱附錄4。
2014年第三季	九巴	82S	廣源 往 九龍塘站	4班	4班	3	0	3	0	0	0	建議改為往來廣源及大學站。詳情請參閱附錄5。
2014年第三季	九巴	85B	秦石-九龍城碼頭	15	20	0	7	0	5	0	-2	建議修改為只於繁忙時段，繁忙方向提供服務。在非繁忙時間，乘客可使用其他沙田區的接駁路線於大圍/世界花園站轉乘第85號線，綜合班次比現時第85B號線更頻密。詳情請參閱附錄6。

二零一四年巴士路線發展計劃
沙田區及大埔區「區域性模式」路線重組中涉及九龍城區的路線

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	
2014年第三季	九巴	86C	利安-長沙灣	14	15/20	0	16	0	13	0	-3	與特別班次第86P及86X號線合併為第286C號線，經青沙公路往返利安及奧運站，不經大圍。詳情請參閱附錄7。
2014年第三季	九巴	87B	新田圍-大角咀(維港灣)	13	15	0	10	0	9	0	-1	由於乘客量偏低，建議調整班次。
2014年第三季	九巴	87D	錦英苑-紅磡站	6	8	0	31	0	26	0	-5	建議修改為特快服務，並易名為第87X號線，不經亞公角、濱景及第一城。詳情請參閱附錄8。
2014年第三季	九巴	271	富亨 - 尖沙咀（廣東道）	5-8	5-8	0	24	0	25	0	1	當271號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	九巴	281M	新田圍-九龍塘（沙福道）	10/15	15	1	5	1	5	0	0	建議修改為繁忙時段往九龍塘，非繁忙時段作為循環線往返新田圍及顯徑。詳情請參閱附錄9。

九巴服務重組建議 – 第72X號線更改行車路線

第72X號線現時的服務詳情

路線	72X
起訖站	大埔中心 — 旺角（柏景灣）
繁忙時間班次	8 - 9分鐘
單程收費	\$9.7
服務時間	大埔中心開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上5時25分至晚上11時40分 星期日及公眾假期：早上5時35分至晚上11時40分 旺角（柏景灣）開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上6時07分至凌晨12時40分 星期日及公眾假期：早上6時17分至凌晨12時40分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：85% ● 非繁忙時段乘客率：27%
車輛數目	17輛空調雙層巴士

建議的內容

- 第72X號線與第271號線均為途經獅子山隧道及九龍塘，往來大埔及油尖旺區的路線，大部份行經的路段完全重疊。
- 因行經九龍塘窩打老道的繁忙路段，經常受到交通擠塞影響而導致第72X號線的行程超出預定的時間，影響班次的穩定性。
- 青沙公路提供快速連接新界東及九龍西的道路網絡，唯現時只有數條巴士路線行駛，未能有效利用路面資源。
- 建議將第72X號線改經青沙公路及將總站遷移至旺角，並改名為第272X號線，詳情如下：

路線	272X
起訖站	大埔中心 — 旺角
繁忙時段班次	10 - 12分鐘
行車路線	往 旺角： 安慈路、安祥路、寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、大埔公路（元洲仔段）、吐露港公路、大埔公路（沙田段）*、青沙公路、荔寶路、連翔道、海輝道、深旺道、櫻桃街、大角咀道、未命名路、櫻桃街、亞皆老街、新填地街、旺角道 *早上繁忙時段，視乎交通情況，或改經沙田路、獅子山隧道公路、紅梅谷路、車公廟路及青沙公路

	<u>往 大埔中心：</u> 旺角道、洗衣街、亞皆老街、櫻桃街、海景街、博文街、深旺道、海輝道、迴旋處、連翔道、荔寶路、青沙公路、城門隧道公路、大埔公路（沙田段）、吐露港公路、大埔公路（元洲仔段）、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、安祥路、安慈路
單程收費	\$9.7
分段收費	<u>往 旺角：</u> 過青沙公路後往旺角：\$6.1 <u>往 大埔中心：</u> 廣福邨往大埔中心：\$4.9
服務時間 [暫定]	大埔中心開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上5時25分至晚上11時40分 星期日及公眾假期：早上5時35分至晚上11時40分 旺角開： 星期一至六（公眾假期除外）：早上6時07分至凌晨12時40分 星期日及公眾假期：早上6時17分至凌晨12時40分
車輛數目	17輛空調雙層巴士

- 巴士公司將提供八達通巴士轉乘計劃供現時第72X號線的乘客，利用第272X號線轉乘九龍區內路線，來往大埔及九龍塘/旺角(太平道)一帶。

<u>路線一</u> <u>(方向)</u>	<u>車費</u>	<u>路線二</u> <u>(方向)</u>	<u>車費</u>	<u>建議優惠金</u> <u>額</u>	<u>總車費</u>	<u>建議轉乘</u> <u>地點</u>
272X (旺角)	\$9.7	3C (慈雲山)	\$5.1	\$5.1	\$9.7	旺角 鐵路站
3C (中港碼頭)	\$5.5	272X (大埔)	\$9.7	\$5.5	\$9.7	旺角 鐵路站

建議的好處

- 為大埔的乘客提供更快的服務來往旺角及大角咀一帶，預計來往大角咀及大埔的車程可節省約15分鐘，來往旺角和大埔之間的車程可節省約5分鐘。
- 為大埔乘客提供全日直達青沙公路收費廣場的服務，強化對外路線的網絡，利用該轉乘站的巴士服務及轉乘優惠，更快來往其他九龍西或新界西的目的地。
- 如有關的建議得以落實，將可減少與第271號線的重疊，及減低獅子山隧道附近道路的負荷。
- 時間表改為定點班次，乘客更易掌握候車時間。
- 增設八達通巴士轉乘計劃，讓來往大埔及九龍塘/旺角(太平道)一帶的乘客享有更多的選擇。

對乘客之影響

往 旺角方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線 的乘客百分比)	現時車費	替代路線	替代路線收費
大埔	九龍塘/旺角(太平道)	890 (5-10%)	\$9.7	271 272X>3C	\$10.6 \$9.7
九龍塘	旺角 (太平道)	190 (<5%)	\$6.1	3C	\$5.5
九龍塘/旺角 (太平道)	大角咀	200 (<5%)	\$6.1	13D / 16	\$5.5 - \$6.5

往 大埔中心方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線 的乘客百分比)	現時車費	替代路線	替代路線收費
大角咀	九龍塘/旺角(太平道)	30 (<5%)	\$9.7	13D / 16	\$5.5 - \$6.5
旺角 (太平道)	九龍塘	90 (<5%)	\$9.7	3C	\$5.5
九龍塘/旺角 (太平道)	大埔	480 (<5%)	\$9.7	271 3C>272X	\$10.6 \$9.7

路線圖

請參閱附圖A、B及C

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 青沙轉乘站網絡
重組第80M/280P號線

現時的服務詳情

路線	80M	280P
起訖站	穗禾苑 — 九龍塘站	穗禾苑 往 尖沙咀
繁忙時間班次	15分鐘	15/20 分鐘
單程收費	\$5.3	\$7.7
服務時間	穗禾苑開： 早上5時45分至凌晨12時15分 九龍塘站開： 早上6時20分至凌晨12時55分	穗禾苑開： 早上6時45分至早上10時 (星期日及公眾假期沒有服務)
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：61% 非繁忙時段乘客率：17%	最繁忙一小時內的乘客率：39%
車輛數目	8輛空調雙層巴士 (其中2輛從280P調配而來)	5輛空調雙層巴士

建議的內容

- 現時服務穗禾苑的兩條巴士路線，第80M及280P號線的乘客量偏低，在最繁忙一時分別只有61%及39%。同時除在繁忙時間服務的第280P路線外，火炭區現時並沒有直接路線前往九龍市區，而源禾路一帶居民前往油尖旺區一帶只能依靠途經大埔道的第81號線，選擇不多。
- 青沙公路現時使用量較低，只有數條巴士路線行駛。
- 在以區域性模式重組沙田區的巴士服務時，我們建議每個小區能有一條巴士路線前往青沙轉乘站。
- 因此，我們建議將合併第80M及280P號線，提供全日雙向服務，並改經八號幹線，詳情如下：

路線	280X(暫定)
起訖站	穗禾苑 — 尖沙咀東(麼地道)
繁忙時段班次	15 分鐘
行車路線	往 尖沙咀東(麼地道)： 穗禾苑通道、穗禾路、山尾街、火炭路、源禾路、担杆莆街、沙田正街、白鶴汀街、沙田正街、大埔公路(大圍段)、青沙公路、荔寶路、連翔道、未命名路、雅翔路、柯士甸道西、匯民道、匯翔道、廣東道、梳士巴利道。 往 穗禾苑： 麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、彌敦道、眾坊街、上海街、甘肅街、欣翔道、海泓道、連翔道、荔寶路、青沙公路、城門隧道公路、大埔公路(沙田段)、沙田鄉事會路、大埔公路(沙田段)、沙田

	市中心巴士總站、沙田正街、橫壟街、源禾路、火炭路、山尾街、穗禾路、穗禾苑通道。 於九龍站/佐敦附近的行車路線或因該區的臨時交通改道而稍為改變
單程收費	\$9.5
分段收費 (暫定)	過青沙公路後往尖沙咀東：\$6.1 過青沙公路後往穗禾苑：\$5.5 沙田市中心往穗禾苑：\$4.3
即日回程 優惠	成人利用同一張八達通乘搭280X號線，於同一日內往返穗禾苑及尖沙咀，回程可享有\$4.0折扣優惠 (優惠為期一年)。
服務時間 (暫定)	穗禾苑開：早上5時45分至晚上10時30分 尖沙咀開：早上7時15分至凌晨12時30分
車輛數目	11輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃，乘客可於青沙公路轉車站以轉乘優惠，轉乘其他九巴路線。

建議的好處

- 減低獅子山隧道附近道路的負荷。
- 為穗禾/火炭區的乘客提供全日雙向直接服務來往油尖旺區，同時，擴大巴士網絡至西九龍及中九龍。
- 乘客可於青沙公路收費廣場以補差價的形式，轉乘其他往九龍／新界西的路線。
- 乘客可於雅翔道到西區海底隧道收費廣場轉乘往港島區路線。

現有乘客的影響

- 對現有第80M號線乘客的影響：

往 九龍塘站方向：

由	至	乘客人數	現時車費	直接替代路線	替代路線收費
穗禾苑/火炭	火炭/源禾路/沙田市中心/新田圍	490(<10%)	\$5.3	81K	\$4.3
火炭	九龍塘	120(<10%)	\$5.3	港鐵	\$5.9
源禾路/沙田市中心	沙田市中心/新田圍	60(<10%)	\$5.3	81K / 282	\$3.7 - \$4.3
源禾路/沙田市中心	九龍塘	100(<10%)	\$5.3	港鐵	\$5.4
新田圍	九龍塘	60 (早上繁忙時間) (<10%)	\$5.3	281M (繁忙時間)	\$4.9
		100(早上繁忙時間外) (<10%)		85A	\$6.5

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	建議轉乘地點	轉乘組合收費
穗禾苑	九龍塘	330(<10%)	\$5.3	81K >85	山尾街	\$6.8

往 穗禾苑方向：

由	至	乘客人數	現時車費	替代路線	替代路線收費
九龍塘	新田圍	500 (10-20%)	\$5.3	港鐵	\$6.6
九龍塘	沙田市中心 / 源禾路	370(<10%)	\$5.3	港鐵	\$5.4
九龍塘	火炭	110(<10%)	\$5.3	港鐵	\$5.9
新田圍 / 沙田市中心	沙田市中心	10 (<10%)	\$5.3	81K / 282	\$3.7 - \$4.3
新田圍 / 沙田市中心	源禾路 / 火炭 / 穗禾苑	870 (10-20%)	\$5.3	81K	\$4.3
源禾路 / 火炭	火炭 / 穗禾苑	340 (<10%)	\$5.3	81K	\$4.3

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	建議轉乘地點	轉乘組合收費
九龍塘	穗禾苑	740 (10-20%)	\$5.3	港鐵 > 81K/專線小巴	沙田市中心/沙田站	\$9.7 - \$11.3

- 受影響第280P號線乘客可以改乘以下巴士路線或轉乘組合：

受影響乘客	乘客人數	現時車費	其他路線／轉乘組合	其他路線／轉乘組合收費
火炭/沙田 > 九龍塘	70(10-20%)	\$7.7	港鐵/85	\$5.4 / \$6.5
火炭/沙田 > 佐敦/尖沙咀	200(50-60%)	\$7.7	280X 280X>287X	\$9.5
新田圍 > 南九龍	40 (10-20%)	\$7.7	282 > 281B	\$7.7

路線圖

請參閱附圖 D

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第81C線系列服務重整

第81C線系列現時的服務詳情

路線	81C	281B	281X
起訖站	耀安 — 尖沙咀東（麼地道）	碩門邨 — 尖沙咀東（麼地道）	耀安 — 尖沙咀東（麼地道）
繁忙時間班次	7/8 分鐘	10-15 分鐘	12-15 分鐘
單程收費	\$8.5	\$7.5	\$8.5
服務時間	耀安開： 星期一至六 （公眾假期除外）： 早上10時12分至 晚上11時20分 星期日及公眾假期： 早上5時30分至 晚上11時20分 尖沙咀東（麼地道）開： 早上6時40分至凌晨12 時35分	碩門邨開： 星期一至六（公眾假期 除外）：早上5時30分至 早上10時20分	耀安開： 星期一至六（公眾假期 除外）：早上5時30分至 早上10時
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客 率：72% 非繁忙時段乘客率： 37%	最繁忙一小時內的乘客 率：68%	最繁忙一小時內的乘客 率：62%
車輛數目	27輛空調雙層巴士		

建議的內容

- 第81C號線來往馬鞍山區及油尖旺區（經窩打老道），路線途經大圍及城門河畔，對沙田東及馬鞍山而言，車程既長且不直接，馬鞍山段使用量極低。
- 於2012年，第81C號線於早上分拆為第281B及281X號線，上午時段馬鞍山區往市區的行車時間大減，不少意見希望第281X號線提供雙向服務。
- 建議提供第281X號線全日服務，配合第87D號線提速不經亞公角及第一城，建議第281X號線擴展為全日服務同時調整行車路線，擴大服務範圍至第一城及旺角太子道西/彌敦道一帶。
- 配合第287X號線投入服務，來往沙田圍/大圍與佐敦/彌敦道一帶將更快捷，此段服務範圍與現時第81C/281B號線的主要服務範圍相近，部份現有第81C/281B號線乘客可使用更快捷的第287X號線前往油尖旺區，因此建議調整第281B號線的班次。
- 當第281X號線全日服務後，錦泰、耀安一帶的乘客來往油尖旺可改用更直接的第281X號線，而第81C號線需求將下降，建議將第81C號線馬鞍山的總站遷至富安花園及調整班次，詳情如下：

路線	81C	281B	281X
起訖站	富安花園 — 尖沙咀東（麼地道）	碩門邨 往 尖沙咀東（麼地道）	耀安 — 尖沙咀東（麼地道）
繁忙時段 班次	20分鐘	15分鐘	12-15分鐘
行車路線	富安花園開：恆信街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、車公廟路、紅梅谷道、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、彌敦道及梳士巴利道。 尖沙咀東（麼地道）開：麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、彌敦道、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、紅梅谷道、車公廟路、大涌橋路、石門交匯處、亞公角街及恆信街。	碩門邨開：安明街、安耀街、安心街、大涌橋路、車公廟路、紅梅谷路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、彌敦道及梳士巴利道。	耀安開：耀安邨通道、恆康街、西沙路、恆輝街、恆耀街、恆泰路、恆輝街、寧泰路、保泰街、寧泰路、恆泰路、恆信街、富安花園巴士總站、恆信街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、太子道西、彌敦道及梳士巴利道。 尖沙咀東（麼地道）開：麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、彌敦道、荔枝角道、太子道西、大南街、柏樹街、汝州街、界限街、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、沙田路、大涌橋路、石門交匯處、亞公角街、恆信街、富安花園巴士總站、恆信街、恆泰路、寧泰路、恆輝街、恆耀街、恆泰路、恆輝街、西沙路、恆康街及耀安邨通道。
單程收費	\$8.5	\$7.5	\$8.5
分段收費	濱景花園往尖沙咀東（麼地道）：\$7.5 過獅隧後往尖沙咀東（麼地道）：\$6.1 過獅隧後往富安花園：\$6.1	過獅隧後往尖沙咀東（麼地道）：\$6.1	濱景花園往尖沙咀東（麼地道）：\$7.5 過獅隧後往尖沙咀東（麼地道）：\$6.1 過獅隧後往耀安：\$6.1 富安花園往耀安：\$4.1

服務時間	富安花園開： 星期一至六（公眾假期除外）：暫定早上9時至晚上11時30分 尖沙咀東（麼地道）開： 星期一至六（公眾假期除外）：暫定早上6時40分至午夜12時35分	碩門邨開： 星期一至六（公眾假期除外）：暫定早上5時30分至早上9時	耀安開： 暫定早上5時30分至晚上11時20分 尖沙咀東（麼地道）開： 暫定早上6時40分至凌晨12時35分
車輛數目	共23輛空調雙層巴士		

建議的好處

- 全日提供來往錦泰、大水坑及油尖旺區的快速服務。
- 所減省的資源將投放在區內其他需求殷切的地方。

對乘客的影響

- 第81C線的乘客

往 尖沙咀東（麼地道）方向：

由	至	乘客人數	現時車費	替代路線	替代路線收費
耀安/錦泰	沙田區內	210(<10%)	\$8.5	85K 港鐵	\$4.9 \$4.9-\$6.3
耀安/錦泰	九龍	390(<10%)	\$8.5	281X	\$8.5

往 耀安方向：

由	至	乘客人數	現時車費	替代路線	替代路線收費
九龍	錦泰 / 耀安	1,060(<10%)	\$8.5	281X	\$8.5
沙田區內	錦泰 / 耀安	820(<10%)	\$6.1	85K 港鐵	\$4.9 \$4.9-\$6.3

- 第281X線的乘客

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
沙田區 > 窩打老道（太子道西及彌敦道之間）	223(10-20%)	81C / 281X > 7	\$8.5

路線圖

請參閱附圖E及F

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第81S號線調整班次

現時的服務詳情

路線	81S
起訖站	美田 – 佐敦（循環線）
繁忙時間班次	30分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間	早上7時30分至8時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：74%
車輛數目	3輛空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第81S號線為循環線，惟早上由九龍前往大圍的乘客極少。
- 第81S號線途經多條繁忙街道而行車路線亦頗為迂迴，導致往九龍的行車時間頗長。
- 隨著青沙轉車站及相關的巴士網絡建成，由大圍區往返南九龍的乘客可乘搭第246X/286X號線，並在青沙轉車站轉乘多條路線(包括第280X或287X號線)往返西九龍。我們建議第81S號線改為單向由美田前往太子的特別服務(只於上課日服務)，詳情如下：

路線	81S
起訖站	美田 往 太子站
行車路線	美田邨通道、香粉寮街、美田路、迴旋處、美田路、美林巴士總站、美田路、車公廟路、顯徑街、富健街、田心街、紅梅谷路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、太子道西。
單程收費	\$6.5
服務時間	暫定早上7時30分開出一班
車輛數目	1輛空調雙層巴士

建議的好處

- 隨著青沙公路轉車站及相關的巴士網絡建成，大圍區有更直接的巴士路線前往佐敦一帶，比現有行經多個小區的迂迴路線，乘客能更快捷到達九龍南部。

對乘客的影響

- 第81S號線的乘客

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
大圍區內	40(10-20%)	88K/82A	\$4.1-\$4.5
大圍 > 九龍	80(40-50%)	81/281B/青沙網絡 (246X,286X,287X等) 港鐵	\$6.5-\$7.5 \$5.5
九龍 > 大圍	20(5-10%)	287X/81/青沙網絡 (246X,286X,287X等) 港鐵	\$6.8/\$6.5 \$5.5

由	至	乘客 人數	現時 車費	替代路線	替代路線 收費
大圍區內	大圍區內	40	\$6.5	88K/82A	\$4.1 - \$4.5
大圍	九龍	70	\$6.5	81/281B	\$6.5-\$6.8
九龍	大圍	10	\$6.5	287X/81	\$6.8/\$6.5

路線圖

請參閱附圖 G

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第82S號線更改行車路線往香港科學園

現時的服務詳情

路線	82S
起訖站	廣源 往 九龍塘站
繁忙時間班次	20分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間	早上7時15分至8時15分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：25%
車輛數目	3輛空調單層巴士

建議的內容

- 現時第82S號線為早上由廣源經沙田圍往九龍塘站的特別服務，其服務範圍與鐵路重疊，加上獅子山隧道早上交通繁忙，由廣源前往九龍塘需時近40分鐘，車程冗長。
- 相比其他九龍區直達路線，第82S號線只能接駁乘客往九龍塘轉乘鐵路，惟以該線作接駁的乘客不多，前往九龍塘的乘客多以鐵路為首選，該線最繁忙一小時內的乘客率只有25%，巴士資源未能善用。
- 隨著新界東北發展，由沙田廣源/第一城區接駁東鐵線北行需求殷切，接駁服務需求增強。
- 建議第82S號線由接駁九龍塘站改為接駁東鐵線大學站，方便沙田區乘客乘搭該線轉乘東鐵線，並更改路線號碼為第82C號線。
- 路線到大學站後延伸至香港科學園，方便沙田區乘客前往該區。詳情如下：

路線	82C
起訖站	廣源 往 香港科學園
行車路線	小瀝源路、廣善街、牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、石門交匯處、大老山公路、澤祥街、大學站巴士總站、澤祥街、科學園路、科技大道西
單程收費	\$7.7
服務時間	暫定早上7時15分至8時15分
車輛數目	3輛空調單層巴士

建議的好處

- 方便沙田區乘客往大學站轉乘東鐵線
- 加強科學園的交通覆蓋
- 減輕獅子山隧道的路面負荷

對乘客的影響

第82S號線的乘客：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>其他路線／轉乘組合</u>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
廣源-沙田圍	40(30-40%)	85A	\$6.5
沙田區>九龍塘	70(60-70%)	85A>281M 港鐵	\$6.5 \$6.6

路線圖

請參閱附圖 H

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 大圍轉乘站網絡 第85B線更改服務時間

第85B線現時的服務詳情

路線	85B
起訖站	秦石 — 九龍城碼頭
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間	秦石開： 早上5時30分至晚上11時40分 九龍城碼頭開： 早上6時20分至凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：54% 非繁忙時段乘客率：20%
車輛數目	7輛空調雙層巴士

建議的內容

- 第85B號線於九龍區的行車路線與第85號線完全相同，服務範圍重疊，非繁忙時段的乘客量偏低，每班車平均只有20至25名乘客。
- 建議將第85B線改為只於繁忙時段單向行走。詳情如下：

路線	85B
起訖站	秦石 — 九龍城碼頭
繁忙時段班次	20 分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間(暫定)	秦石開： 早上6時40分至早上9時 九龍城碼頭開： 下午4時至下午7時20分
車輛數目	5輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃，秦石的乘客可以選乘第281M/87B/88K號線，並在大圍轉乘第85號線，總車資為\$6.5。

建議的好處

- 減輕獅子山隧道及附近道路的負荷，減少交通擠塞。
- 非繁忙時段乘客可使用其他區內接駁路線，並於大圍/世界花園站轉乘第85號線，綜合班次比現時第85B號線更頻密。

對乘客之影響

- 在繁忙時間，乘客可繼續選乘第85B號線前往九龍城碼頭（早上）及秦石（下午）。
於非繁忙時間：

往 九龍城碼頭方向：

由	至	乘客人數	現時車費	直接替代 路線	替代路線 收費
沙田區內	沙田區內	10(<10%)	\$6.5	281M	\$4.9
九龍區內	九龍區內	170(<10%)	\$6.1 - \$6.5	85	\$6.1 - \$6.5

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	轉乘組合收 費
秦石	九龍城	100(<10%)	\$6.5	281M/87B/88K > 85	\$6.5
顯徑	九龍城	420(<10%)	\$6.5	281M/87B/88K > 85	\$6.5

往 秦石方向：

由	至	乘客人數	現時車費	直接替代 路線	替代路線 收費
九龍區內	九龍區內	130(<10%)	\$6.5	85	\$6.5
九龍城	新翠	40(<10%)	\$6.5	85	\$6.5
沙田區內	沙田區內	40(<10%)	\$6.1	281M	\$4.9

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	轉乘組合收 費
九龍城	顯徑	390(<10%)	\$6.5	85 > 281M/87B/88K	\$6.5
九龍城	秦石	70(<10%)	\$6.5	85 > 281M/87B/88K	\$6.5

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 青沙轉乘站網絡 第86C號線改行八號幹線並重新命名為286C號線

第86C線系列現時的服務詳情

路線	86C	86P	86X
起訖站	利安—長沙灣	恆安—長沙灣	利安—長沙灣
繁忙時間班次	14分鐘	15分鐘	---
單程收費	\$8.5	\$8.5	\$8.5
服務時間	利安開： 早上5時30分至晚上11時40分 長沙灣開： 早上6時正至凌晨12時20分	恆安開： 星期一至六(公眾假期除外)：早上7時15分至早上7時45分	利安開： 星期一至六(公眾假期除外)：早上7時45分、早上8時正 長沙灣開： 下午6時15分
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：80% - 非繁忙時段乘客率：30%	乘客使用率：44%	乘客使用率：88%
車輛數目	16輛空調雙層巴士		

建議的內容

- 第86C號線來往馬鞍山區及深水埗區，但路線迂迴，途經大圍、城門河畔及恆安巴士總站，令行車時間大增，由馬鞍山往長沙灣的行車時間長達80分鐘。
- 青沙公路現時使用量較低，只有數條巴士路線行駛。
- 在以區域性模式重組沙田區巴士服務時，我們建議每個小區能有一條巴士路線前往青沙轉乘站。
- 建議將第86C號線改經八號幹線，重新命名為第286C號線，同時取消其特別班次第86P及第86X號線，乘客在青沙轉乘站轉乘其他路線前往西九龍及中九龍。詳情如下：

路線	286C (暫定)
起訖站	利安 — 奧運站
繁忙時段班次	15/20 分鐘
行車路線	<u>往 奧運站：</u> 利安邨通道、錦英路、馬鞍山路、西沙路、恆康街、馬鞍山路、支路、西沙路、恆德街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、火炭路、大埔公路—沙田段、青沙公路、荔寶路、連翔道、興華街西、興華街、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。

	<u>往 利安：</u> 深旺道、櫻桃街、大角咀道、通州街、南昌街、長沙灣道、青山道、青沙公路、城門隧道公路、大埔公路—沙田段、火炭路、大涌橋路、石門交匯處、亞公角街、恆信街、恆泰路、支路、馬鞍山路、恆康街、西沙路、馬鞍山路、錦英路、利安邨通道。
單程收費	\$10.3
分段收費	濱景花園往奧運站：\$9.5 過青沙公路後往奧運站：\$6.1 過青沙公路後往利安：\$6.1
即日回程優惠	成人利用同一張八達通乘搭第286C號線，於同日內往返利安及長沙灣，回程可享有\$4.0折扣優惠（優惠為期一年）。
服務時間	利安開： 暫定早上5時30分至晚上11時40分 奧運站開： 暫定早上6時正至凌晨12時20分
車輛數目	13輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃，乘客可於尖山隧道轉車站以轉乘優惠轉乘其他九巴路線。

建議的好處

- 來往馬鞍山及深水埗/長沙灣的行車時間可減少約30至40分鐘。
- 乘客可於青沙公路收費廣場轉乘其他往九龍／新界西的路線。

對乘客的影響

- 第86C線的乘客

往 長沙灣方向：

由	至	乘客人數	現時車費	直接替代服務	替代路線收費
馬鞍山	馬鞍山／沙田	300 (<10%)	\$8.5	86K/85K 專線小巴803 港鐵	\$5.8 \$4.8-\$6.7 \$4.9-\$6.3
沙田	沙田	40(<10%)	\$7.5	85A/ 281B	\$6.5/\$7.5
沙田圍／大圍	深水埗	440(<10%)	\$7.5	86A	\$6.5
深水埗	深水埗	210(<10%)	\$6.1	2F	\$5.5

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	轉乘收費安排
馬鞍山	歌和老街	80(<10%)	\$8.5	87X>2F	\$10.5
沙田	歌和老街	35(<10%)	\$7.5	286C > 2F 86A > 2F	\$10.5 \$7.5
富豪花園	深水埗	80(<10%)	\$7.5	85A > 86A	\$7.5

往 利安方向：

由	至	乘客人數	現時車費	直接替代服務	替代路線收費
深水埗	深水埗	170(<10%)	\$8.5	2F	\$5.5
深水埗	沙田圍／大圍	550(<10%)	\$8.5	86A	\$8.5
大圍／沙田圍	沙田圍／沙田 第一城／馬鞍山	490(<10%)	\$6.1	81C 專線小巴803 港鐵	\$6.1 \$5.5 \$4.9
沙田第一城／ 馬鞍山	馬鞍山	200(<10%)	\$6.1	85K/ 86K	\$4.9 \$5.8

由	至	乘客人數	現時車費	轉乘組合	轉乘收費安排
深水埗	富豪花園	70(<10%)	\$8.5	86A > 85A	\$8.5
歌和老街	沙田第一城／ 馬鞍山	80(<10%)	\$8.5	2F > 87X	\$10.5

路線圖

請參閱附圖 I及J

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第87D號線更改行車路線

第87D號線現時的服務詳情

路線	87D
起訖站	錦英苑 — 紅磡站
繁忙時間班次	6 分鐘
單程收費	\$9.0
服務時間	錦英苑開：早上5時30分至晚上11時30分 紅磡站開：早上6時至凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：87% 非繁忙時段乘客率：29%
車輛數目	31部雙層巴士

建議的內容

- 第87D號線途經亞公角及沙田第一城，對大部份乘客而言，路線未算直接，而現時的行車路線令行車時間增加。此外，該線於九龍的部份服務範圍與第81C及281X號線重疊。
- 於第一城至尖沙咀一段，第87D號線亦與第281A號線重疊，馬鞍山段的乘客往往需要25分鐘以上才可前往獅子山隧道公路。
- 第87D號線亦行經漆咸道南，因交通繁忙，令班次不穩定。該線往紅磡站方向的服務，大部份乘客已於彌敦道下車。因此，建議該線往紅磡方向改經梳士巴利道、紅磡繞道前往紅磡站，並於梳士巴利道設站方便乘客前往尖東一帶。
- 因應第281X號線更改為全日服務，建議更改第87D號線的行車路線，不經亞公角，並重新編號為第87X號線。詳情如下：

路線	87X
起訖站	錦英苑 — 紅磡站
繁忙時段班次	8分鐘
行車路線	<u>往 紅磡站:</u> 錦英路、西沙路、馬鞍山中心巴士總站、西沙路、恆康街、馬鞍山路、大老山公路、沙瀝公路、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、太子道西、彌敦道、梳士巴利道、紅磡繞道、公主道連接路、都會道、暢運道。 <u>往 錦英苑:</u> 麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、彌敦道、荔枝角道、太子道西、大南街、柏樹街、汝州街、界限街、窩打老道、獅子山隧道、獅子山隧道公路、沙田路、沙瀝公路、大老山公路、馬鞍山路、恆康街、西沙路、錦英路。
單程收費	\$9.0
分段收費	過獅子山隧道後往紅磡站：\$6.1 過獅子山隧道後往錦英苑：\$6.1

服務時間 (暫定)	錦英苑開：暫定早上5時30分至晚上11時30分 紅磡站開：暫定早上6時至凌晨12時30分
車輛數目 (暫定)	26部空調雙層巴士

建議的好處

- 行車路線更直接，令由馬鞍山往旺角/尖沙咀的乘客(佔第87D號線沙田區總乘客約8成)，行車時間比現時減少5至10分鐘。
- 路線避開尖東繁忙路段，提升班次穩定性。

對乘客的影響

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
馬鞍山 < > 濱景花園 / 沙田第一城	350(<10%)	85K	\$4.9
亞公角街/濱景花園/沙田第一城< > 尖沙咀/旺角	1,490(<10%)	281X/281A	\$8.5/\$7.5
亞公角街/濱景花園/沙田第一城 < > 紅磡站	100(<10%)	281X < > 87X	\$9.0

路線圖

請參閱附圖K及L

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 大圍轉乘站網絡
第281M線更改總站

第281M線現時的服務詳情

路線	281M
起訖站	新田圍 — 九龍塘（沙福道）
繁忙時間班次	10-15分鐘
單程收費	\$4.9
服務時間	新田圍開： 早上5時30分至凌晨12時 九龍塘開： 早上6時05分至凌晨12時25分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：66% 非繁忙時段乘客率：14%
車輛數目	5部空調雙層巴士 1部空調單層巴士

建議的內容

- 第281M號線於非繁忙時間客量較少，每班車平均只有10-15人，部份服務範圍亦與港鐵重疊。
- 建議在非繁忙時段，將第281M線縮短至來往新田圍及顯徑的循環線，詳情如下：

路線	281M
起訖站	新田圍 — 顯徑（循環線）
繁忙時段班次	15分鐘
行車路線	新田圍邨連接路、沙田頭路、車公廟路、顯徑巴士總站、車公廟路、顯徑街、富健街、田心街、紅梅谷道、車公廟路、沙田頭路、新田圍邨連接路。
單程收費	\$4.9
服務時間	新田圍開往顯徑： 暫定早上10時至下午4時45分及 暫定晚上8時至午夜12時 新田圍開往九龍塘（沙福道） 暫定早上5時30分至早上9時45分及 暫定下午5時至晚上7時45分

建議的好處

- 減輕獅子山隧道附近道路的負荷。
- 所減省的資源投放往區內其他需求殷切的地方。

對乘客的影響

- 於繁忙時間，乘客可繼續選乘第281M線。於非繁忙時間：

<u>受影響乘客</u>	<u>乘客人數</u>	<u>其他路線／轉乘組合</u>
大圍 < > 九龍塘	1,000(20-30%)	港鐵 + 區內接駁

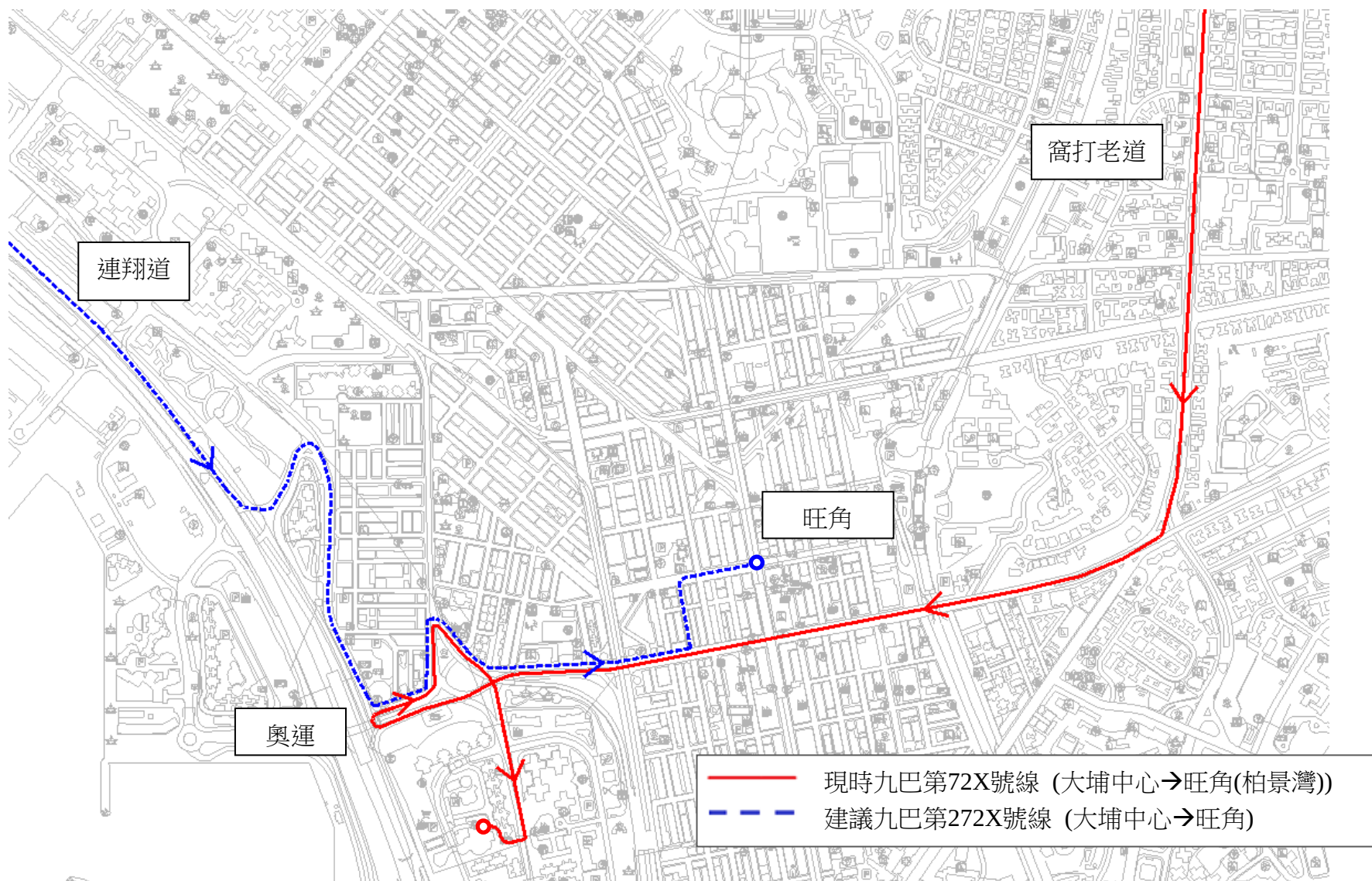
路線圖

請參閱附圖 M及N

目標實施日期

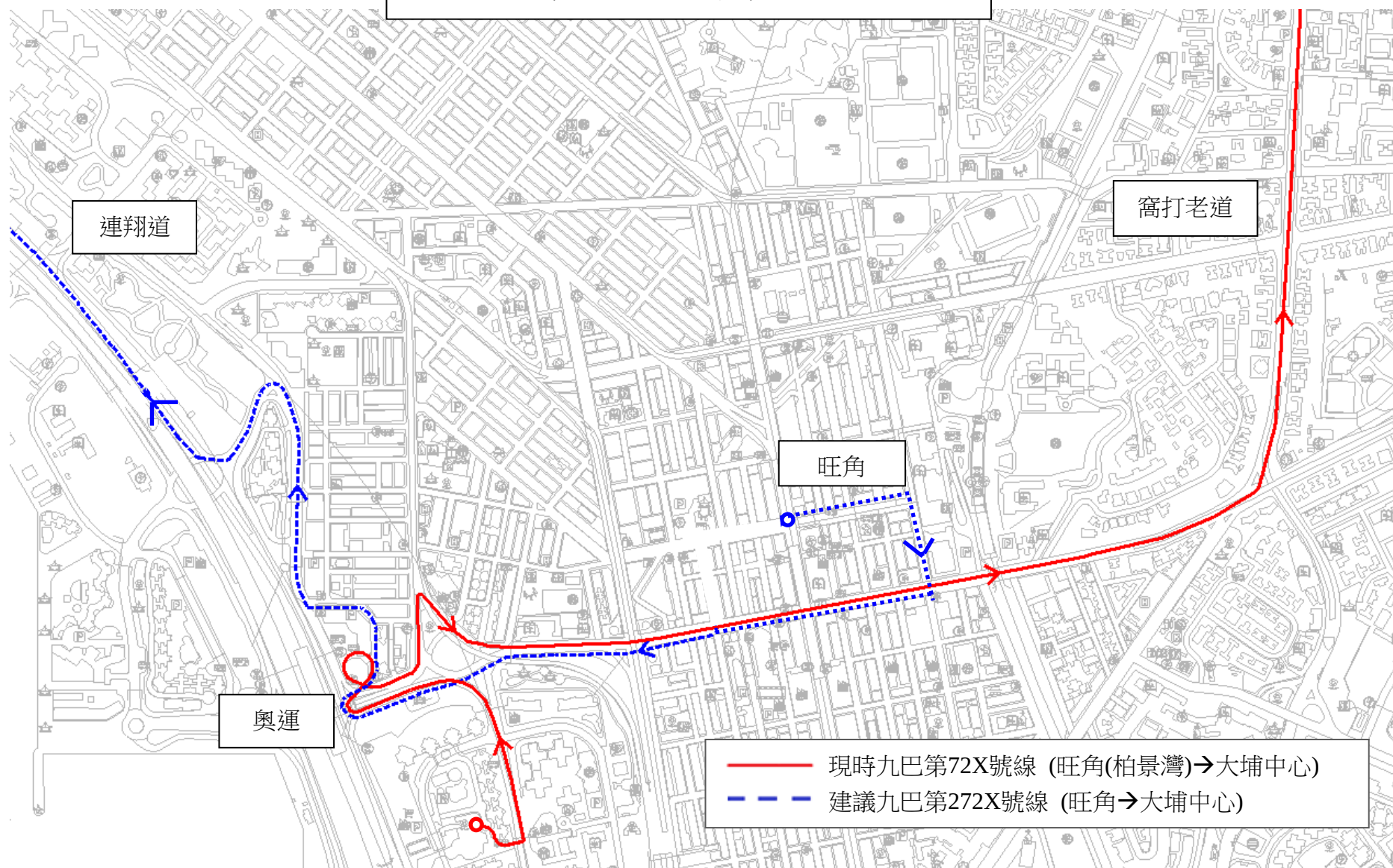
二零一四年第三季

九巴第 72X 號線更改行車路線的建議

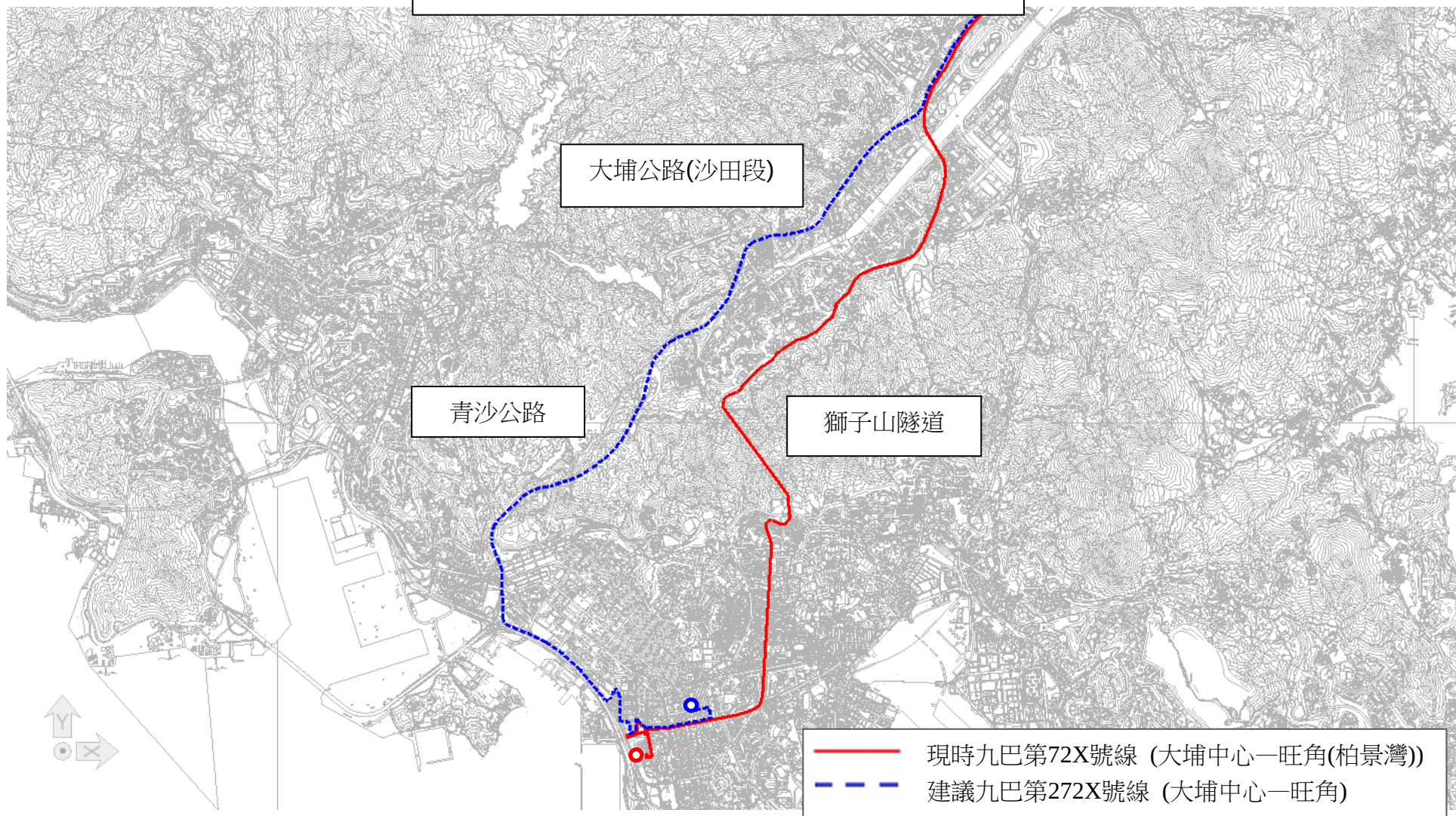


附圖B

九巴第 72X 號線更改行車路線的建議



九巴第 72X 號線更改行車路線的建議

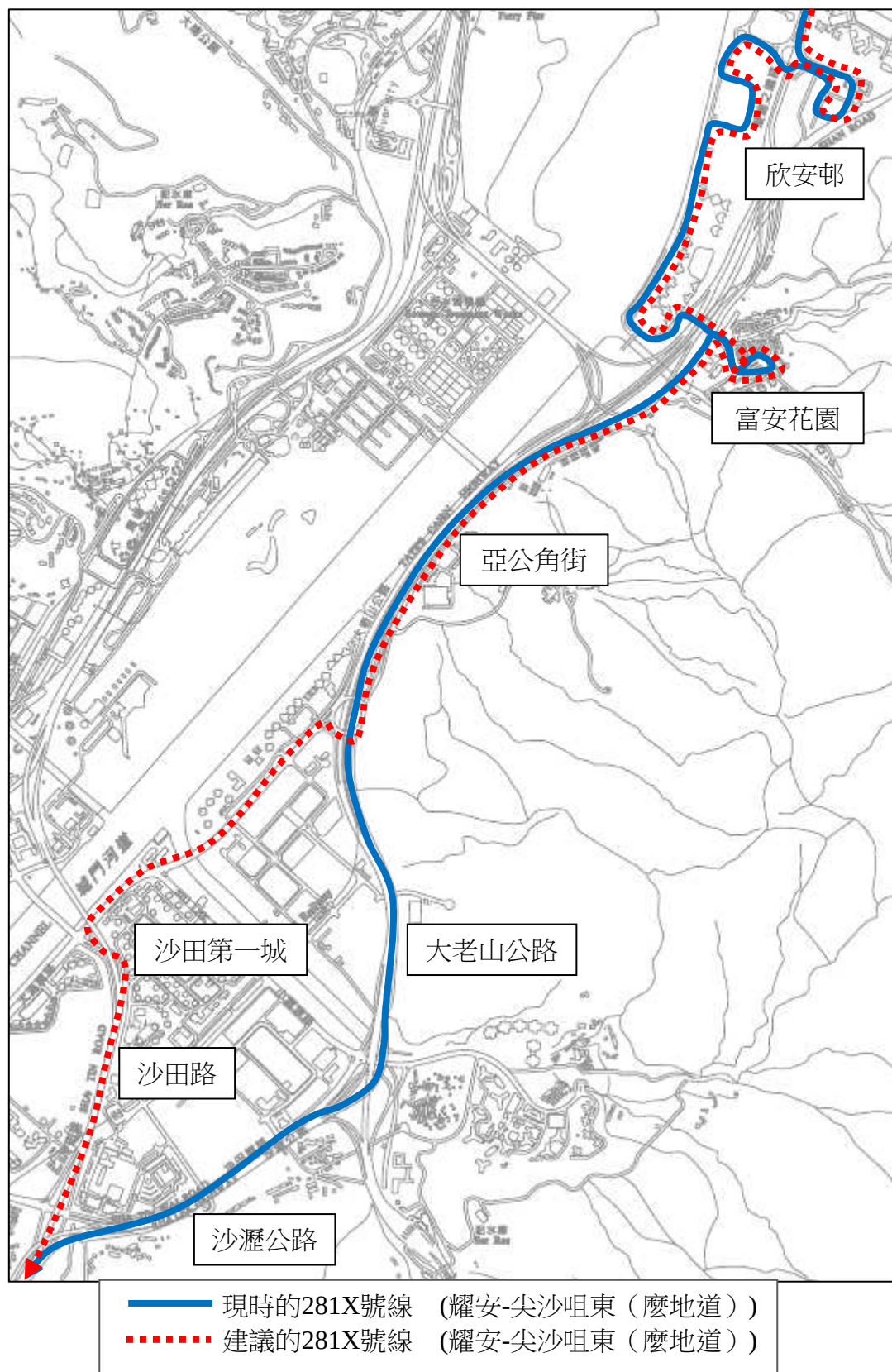


九巴服務重組建議 – 第280X號線更改行車路線

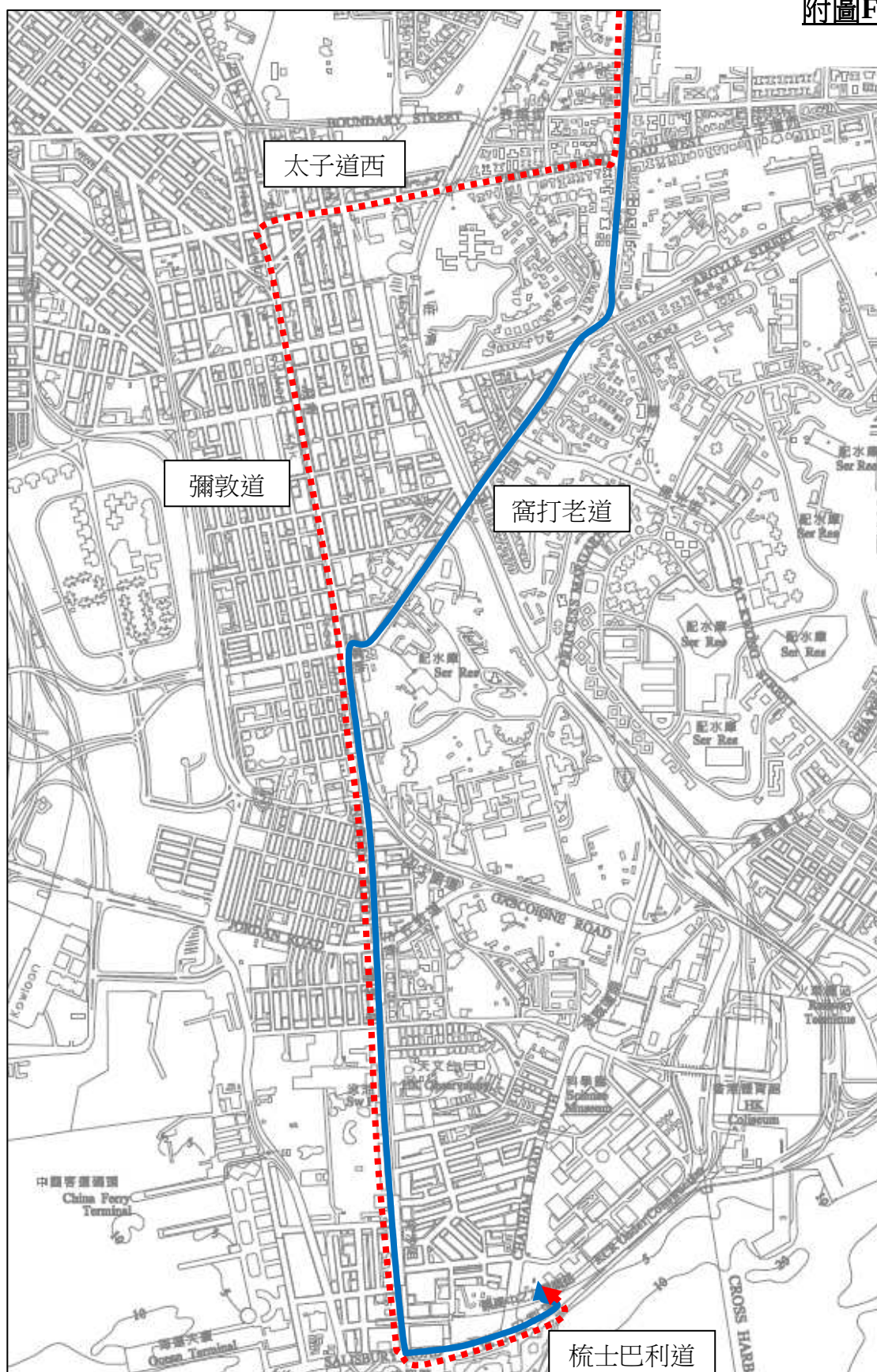


- 現行九巴第280P號線 (穗禾苑 → 尖沙咀)
- 現行九巴第80M號線 (穗禾苑 → 九龍塘站)
- - - 建議九巴第280X號線 [穗禾苑 → 尖沙咀東 (麼地道)]

九巴服務重組建議 – 第281X線更改行車路線



附圖F



- 現時的281X號線 (耀安-尖沙咀東(麼地道))
- 建議的281X號線 (耀安-尖沙咀東(麼地道))

九巴服務重組建議 – 第81B號線更改行車路線



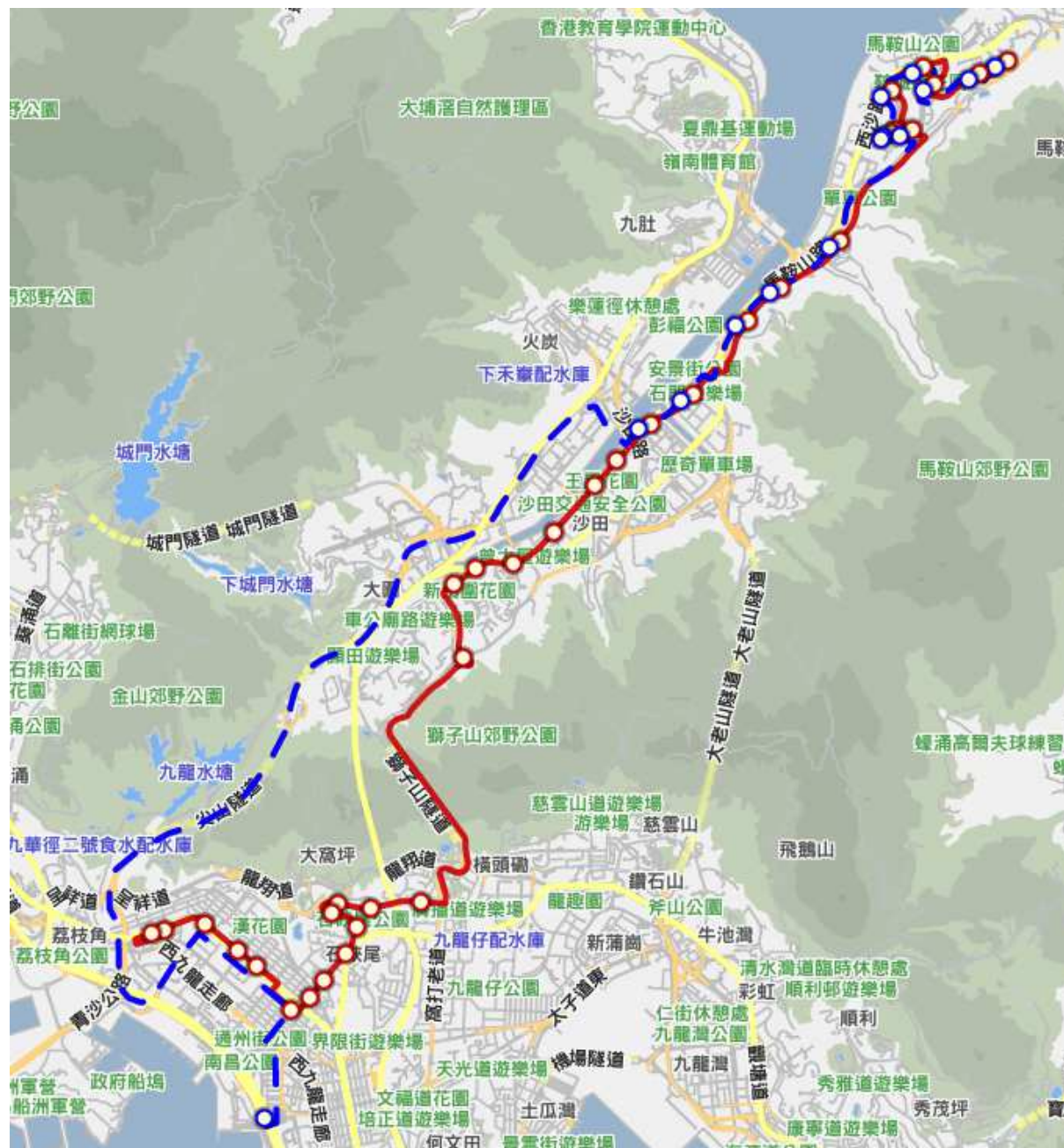
九巴服務重組建議 – 第82S號線更改行車路線往香港科學園



--- 建議的82C號線(廣源→香港科學園)

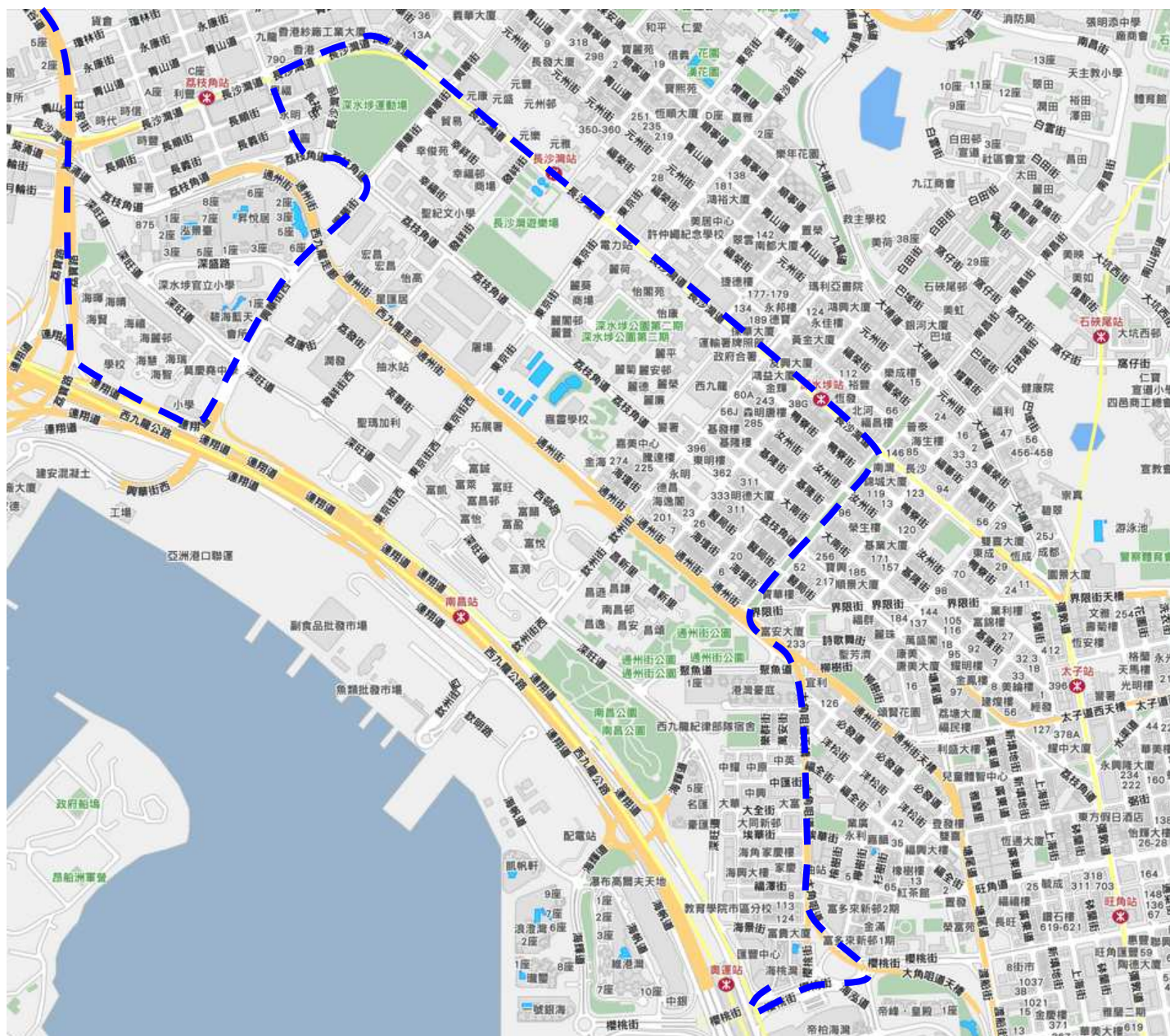
附圖I

九巴服務重組建議 – 第86C號線改行八號幹線並重新命名為286C號線



— 現時的86C號線 (利安-長沙灣)
 - - - 建議的286C號線 (利安-奧運站)

九巴服務重組建議 – 第86C號線改行八號幹線並重新命名為286C號線

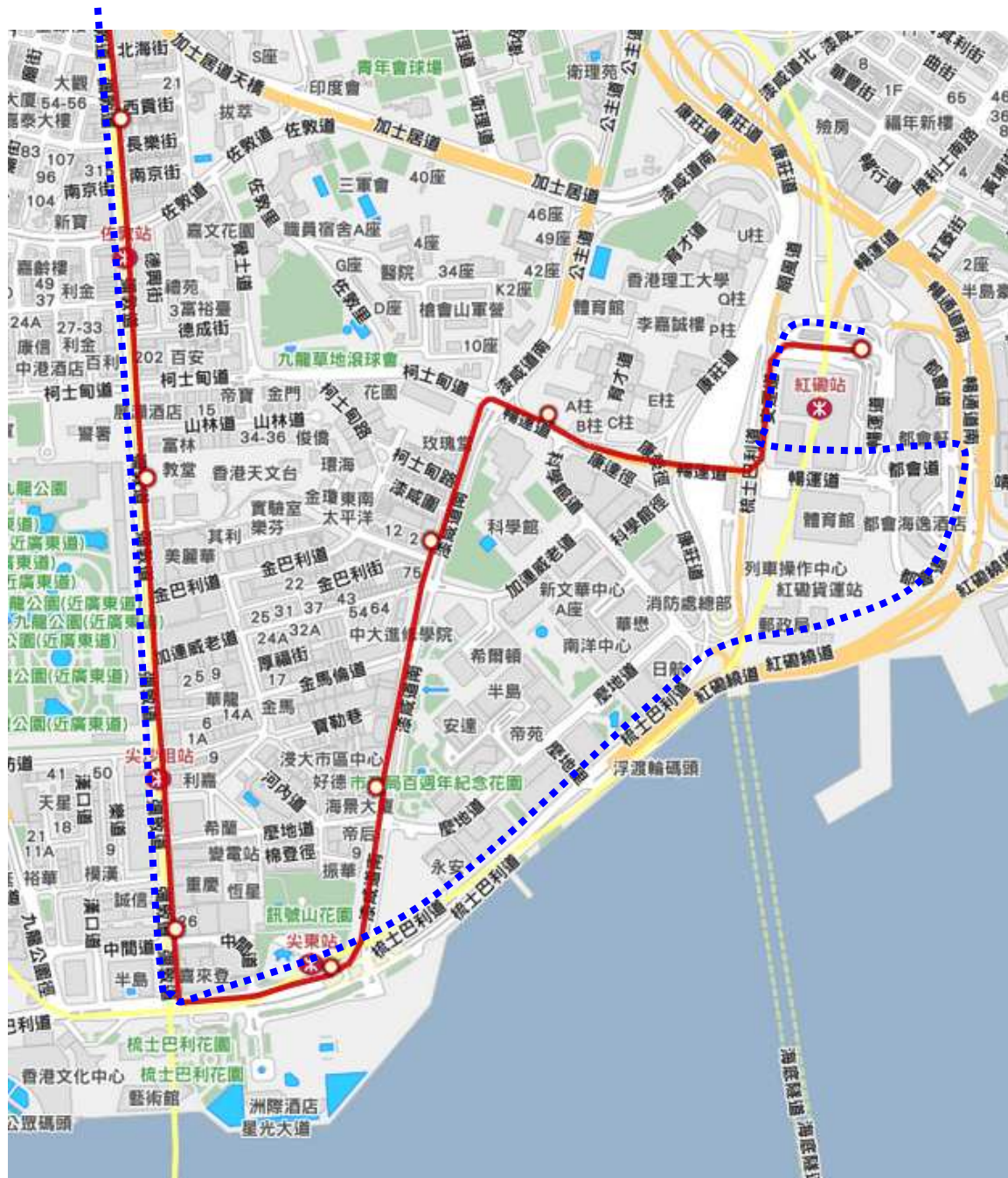


— — — 建議的286C號線 (利安-奧運站)

九巴服務重組建議 – 第87X號線更改行車路線



- 現行九巴第87D號線 (錦英苑 — 紅磡站)
- 建議九巴第87X號線 (錦英苑 — 紅磡站)



- 現行九巴第87D號線 (錦英苑 — 紅磡站)
- - - 建議九巴第87X號線 (錦英苑 — 紅磡站)

九巴服務重組建議 – 第281M號線更改行車路線



- 現行九巴第281M號線繁忙時段 [新田圍 → 九龍塘(沙福道)]
- - - 建議九巴第281M號線非繁忙時段 [新田圍 → 顯徑 (循環線)]

九巴服務重組建議 – 第281M號線更改行車路線



- 現行九巴第281M號線繁忙時段 [新田圍 → 九龍塘(沙福道)]
 - - - 建議九巴第281M號線非繁忙時段 [新田圍 → 顯徑 (循環線)]