

2013 - 2014 年度大埔區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013 - 2014 年度大埔區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在2013年施政報告中，行政長官強調『重組巴士路線』對改善空氣質素的重要性。在發展鐵路的同時，政府將檢視其他陸路交通服務，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。目前巴士服務路線重疊，部分使用量偏低。進行檢討時，我們會以巴士配合鐵路系統，加強接駁功能及改善轉乘安排，在滿足乘客的交通需要之餘，亦能優化路線、以減低路邊空氣污染。

2013 - 2014 年度巴士路線發展計劃

3. 2013 - 2014 年度大埔區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A，供各委員參閱。

4. 2013 - 2014 年度大埔區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合區內人口持續增長，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加車輛數目及班次，以配合乘客需求。另一方面，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件 1-8 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

5. 我們會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

(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。為了令香港的可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃以作配合。事實上，很多巴士乘客在市區周邊地點已陸續下車，有些路線的巴士在經過繁忙交通走廊前往總站時，載客率會相對較低。如能更妥善地使用巴士資源，當可協助減少行走這些繁忙走廊的巴士數目，從而紓緩交通擠塞及減低路邊空氣污染。

雖然香港的整體空氣質素過去持續改善，但路邊空氣質素卻因車輛排放的二氧化氮增加而惡化，空氣污染指數在路邊超標的日數，由2006年的57天增加至2012年的145天。世界衛生組織去年亦証實柴油車的排放會致癌。環境保護署因此會積極改善路邊空氣質素，致力減少商業柴油車、石油氣的士和小巴，以及專營巴士的排放。

專營巴士為本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在2011年排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該年全港車輛總排放量約20%和6%。在繁忙的交通幹道，專營巴士排放的氮氧化物和可吸入懸浮粒子佔該路段車輛總排放量更可高達70%和40%。在旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道，經常有大量行人和居民在這些地方工作或來往。減少巴士排放可有效減少路邊空氣污染，從而降低對市民大眾所構成的健康風險，包括減少長期接觸氮氧化物中的二氧化氮

而增加患上呼吸系統疾病的可能性，以及因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況。政府希望藉着重組巴士路線，盡量減少巴士排放以改善路邊空氣質素。

除了旺角、中環及銅鑼灣等繁忙交通幹道外，元朗區亦有三十七條巴士路線服務該區居民。因此，為改善路邊空氣質素和保障市民健康，在考慮及平衡乘客的需求後，我們必須重組巴士路線，減少巴士排放。

雖然各區的巴士路線重組計劃均有所不同，因而個別地區所獲的環境效益亦可能有所分別，但如果所有地區都聯手進行巴士重組計劃，其累積環境效益定必可觀，亦有助改善空氣質素。居民的受惠不止於自己工作及居住的地區，當前往繁忙幹道時亦可受惠於這些地區的環境改善。

制定路線發展計劃的原則

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時主要考慮以下第 7-16 段所列舉的原則。

改善服務

7. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。為了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務。

(a) 增加班次

8. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時，我們會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

(b) 開設新的巴士服務

9. 若上文第 8 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代

服務，我們會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，我們會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

10. 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

11. 一直以來，我們與巴士服務營辦商在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率，以及紓緩因巴士服務重疊而引起的交通擠塞和環境問題。

提升服務質素

12. 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，我們會按它們的實際運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

14. 如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，我們會考慮減少行走的車輛。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上及非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上的巴士線則會按個別

情況考慮，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

(b) 取消／合併路線

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%)，我們會在評估乘客所受影響及研究替代服務(包括該替代服務的服務水平及車費)後，考慮建議取消該等路線或與其他路線合併。

(c) 縮短路線

16. 爲了善用資源，運輸署會與有關巴士服務營辦商檢討縮短路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短路線的建議時，以下因素會納入考慮之列 -

- (i) 受影響乘客的數目不應過多。作爲參考基準，運輸署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬議截斷路線的地點載客率不超過 20%至 30%的巴士路線；
- (ii) 是否有路旁空間可容納有關乘客，以便他們轉乘其他巴士到達目的地；以及
- (iii) 在建議截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。

17. 此外，在考慮巴士路線發展計劃時，運輸署及專營巴士公司亦會顧及下列因素：

- (一) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
- (二) 地區內的發展；
- (三) 基本運輸建設的落成；
- (四) 該項目對乘客的效益；
- (五) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；

- (六) 該項目對經營者的影響；
- (七) 該項目對其他公共交通服務經營者的影響；
- (八) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (九) 市民的意見及建議。

徵詢意見

18. 請各委員就 2013 - 2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年四月

二零一三年度巴士路線發展計劃
以大埔區為終點站的路線

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	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2013年第三季	73	太平 - 大埔工業邨	19	20	8		5		-3		建議將終點站由太平改為華明，詳情請參閱附件一。
2013年第二季	75K	大美督 - 大埔墟站	5/8	6/8	6		6		0		視乎乘客需求，建議增設特別班次，改經廣福但不再途經大埔工業邨，詳情請參閱附件二。
2013年第三季	74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	3	3	39		39		0		視乎乘客需求，建議提供傍晚特別班次由觀塘／九龍灣往大埔，不經彩虹及鑽石山，詳情請參閱附件三。
2013年第二季	271	富亨 - 尖沙咀	5/6	6/7	24		24		0		九龍端總站由尖沙咀（廣東道）遷移至佐敦（渡華路），以穩定本線的班次，詳情請參閱附件四。
2013年第三季	E41	大埔頭 - 亞洲國際博覽館	10/12	9/12	14		15		1		視乎乘客需求，建議調配車輛增加班次。

二零一三年度巴士路線發展計劃
途經大埔區的路線

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	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2013年第三季	299	沙田市中心 - 西貢	12/13	10/15	13		9		-4		改行馬鞍山繞道，而不經馬鞍市中心，並改名299X號，詳情請參閱 附件五 。
	99	烏溪沙鐵路站 - 西貢	20	20	1	1	3	1	2	0	為配合第299號改道，第99號的行車路線由烏溪沙鐵路站延長至恆安，詳情請參閱 附件五 。
	99R	大學鐵路站 - 西貢(北)	--	60	0		2		2		建議於假日試辦第99R 號線來往西貢及大學鐵路站，詳情請參閱 附件五 。
2013年第三季	70X	上水 - 觀塘(翠屏道)	12/15	--	13		0		-13		因應乘客量偏低，建議取消服務，詳情請參閱 附件六 。
2013年第三季	73A	彩園 - 愉翠苑	25	20	8	0	0	7	-8	7	建議將73A號線的總站由彩園修改為華明，並建議改以單層巴士行駛以善用資源，詳情請參閱 附件七 。
2013年第三季	N270	上水 - 沙田市中心	--	--		6		6		0	因應乘客量偏低，建議與N76合併，N76將被取消，詳情請參閱 附件八 。

二零一四年度巴士路線發展計劃
以大埔區為終點站的路線

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年第一季	72	太和 - 長沙灣	12/13	15	10		9		-1		因應乘客量偏低，建議調整班次以善用資源。

九巴服務重組建議 – 第73號線更改行車路線

第73號現時的服務詳情

路線	73
起訖站	太平—大埔工業邨
繁忙時間班次	19分鐘
單程收費	\$8.0
服務時間	太平開： 早上5時45分至晚上12時45分 大埔工業邨開： 早上6時正至晚上12時30分
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：53% - 非繁忙時段乘客率：28%
車輛數目	8部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第73號線與70K及73A號線有不同程度的重疊，由上水至華明與70K號線重疊；由上水至大埔與73A號線重疊。由於其行車路線迂迴、沿途多上落客站（由太平至大埔沿途經過50多個巴士站）、行車速度緩慢，再加上與類近巴士路線平行，遂導致乘客量及使用率均偏低。
- 因應巴士路線重組，建議善用其他接駁路線如70K及273A號線，而73號線則縮短至華明並精簡行車路線，主責為和合石及大窩西支路一帶的居民提供頻密及便宜的接駁功能，以便往華明、太和及大埔轉乘其他對外巴士路線。
- 為了改善和合石及大窩西支路的交通網絡，九巴會新增／改善一系列八達通巴士轉乘計劃。
- 受影響巴士路線的服務詳情建議更改如下：

路線	73
起訖站	華明—大埔工業邨
繁忙時段班次	20分鐘
單程收費	\$6.5
服務時間	華明開： 早上5時45分至晚上12時30分 大埔工業邨開： 早上6時正至晚上12時30分
車輛數目	5部空調雙層巴士

- 行車路線如下：

往大埔工業邨：

華明巴士總站、雷明路、偉明街、華明路、一鳴路、百和路、華明路、和興路、大窩西支路、林錦交匯處、大埔公路（大窩段）、寶雅路、太和巴士總站、寶雅路、寶鄉街、廣福道、南運路、大埔太和路、汀角路、大貴街、大昌街

往華明：

大貴街、汀角路、大埔太和路、南運路、廣福道、寶鄉街、大埔太和路、汀角路、寶雅路、大埔公路（大窩段）、林錦交匯處、大窩西支路、和興路、迴旋處、華明路、一鳴路、華明路、雷明路、華明巴士總站

- 八達通巴士轉乘計劃

<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>現時優惠</u> <u>金額</u>	<u>建議優惠</u> <u>金額</u>	<u>總車費</u>
70K (華明)	\$4.7	73 (大埔)	\$6.5	\$0.0	\$4.7	\$6.5
73 (華明)	\$6.5	70K (上水)	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$6.5
273A (華明)	\$4.1	73 (大埔)	\$6.5	\$0.0	\$4.1	\$6.5
73 (華明)	\$6.5	273A (上水)	\$4.1	\$0.0	\$4.1	\$6.5
73 (大埔)	\$6.5	74X (觀塘)	\$9.7	\$0.0	\$6.5	\$9.7
74X (大埔)	\$9.7	73 (華明)	\$6.5	\$0.0	\$6.5	\$9.7
73 (大埔)	\$6.5	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$6.5	\$9.7
75X (大埔)	\$9.7	73 (華明)	\$6.5	\$0.0	\$6.5	\$9.7

建議的好處

- 為和合石及大窩西支路一帶，提供一條頻密的接駁路線，往華明、太和及大埔中心轉乘其他區外路線。透過上述的八達通巴士轉乘計劃，可以優惠車資往多個地方。
- 因應行車距離縮短，車費由\$8.0減至\$6.5。
- 改為整點開車時間，乘客更容易掌握候車時間。
- 與73A號線協調由華明的開車時間。為和興路、大窩西支路及大埔公路（大窩段）的南行乘客提供繁忙時段10分鐘及非繁忙時段15分鐘的協調班次。

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數	其他路線／轉乘組合	其他路線／轉乘組合收費
來往北區區內	403(14%)	70K / 273A	\$4.7/ \$4.1
北區↔和合石／大埔	572(20%)	70K / 273A↔73	\$6.5

(視乎70K及73A號線的路線重組結果)

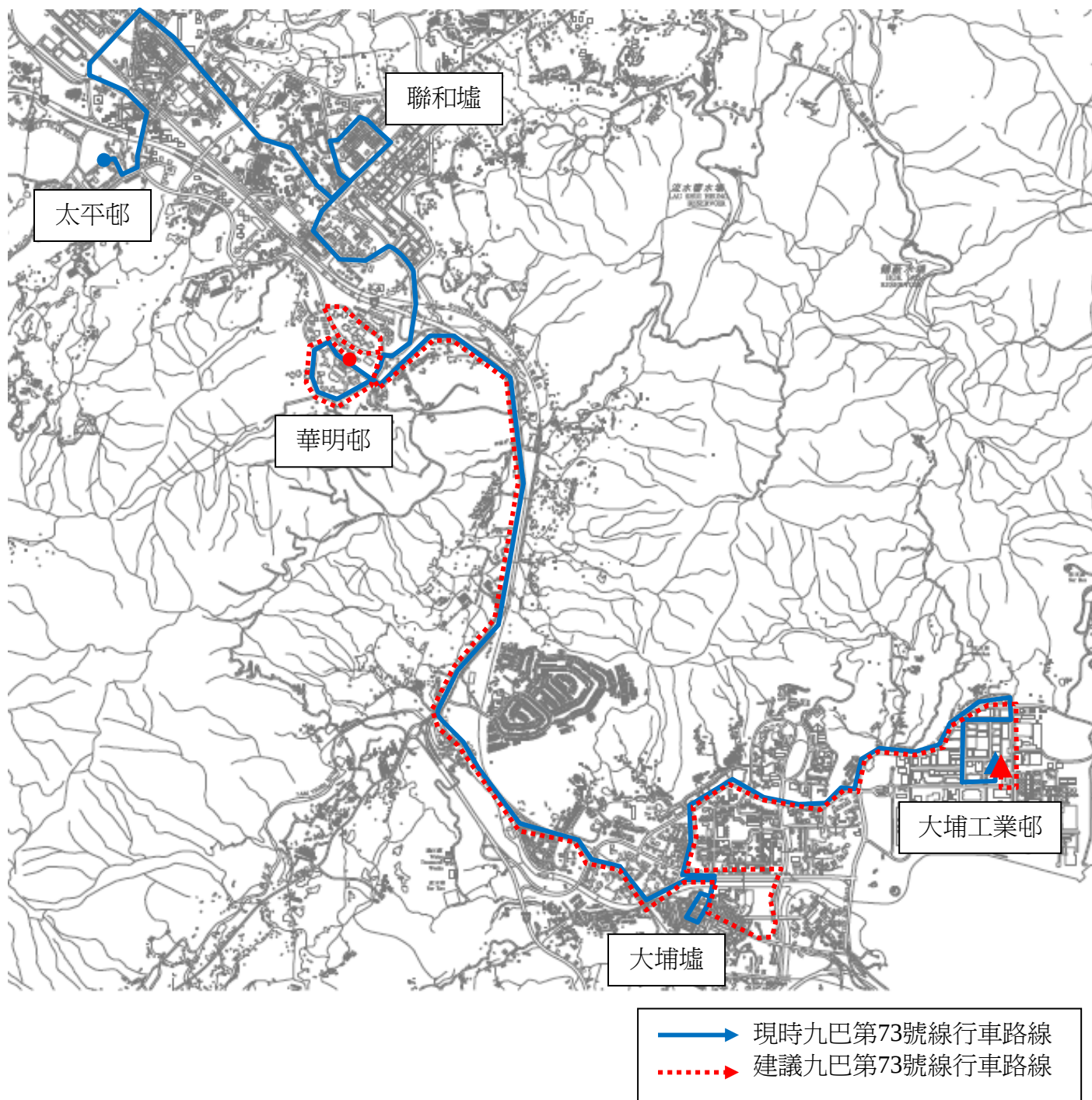
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第73號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第75K號線增設特別班次

第75K號線現時的服務詳情

路線	75K
起訖站	大美督—大埔墟鐵路站
繁忙時間班次	5-8分鐘
單程收費	\$5.5
服務時間	大美督開： 早上5時30分至晚上11時40分 大埔墟鐵路站開： 早上6時05分至晚上12時正
乘客使用量	● 平均每天約6,000名乘客(2012年5月) ● 最繁忙一小時內的乘客率：81% ● 非繁忙時段乘客率：76%
車輛數目	6輛空調雙層巴士

建議的內容

- 爲了方便汀角路沿線的乘客早上前往市區上班，建議從75K號線調撥一班次開辦特別路線75P號線。詳情如下：

路線	75K	75P
起訖站	大美督—大埔墟鐵路站	大美督→大埔墟鐵路站
繁忙時段班次	6-8分鐘	一班次
單程收費	\$5.5	\$6.9
服務時間	大美督開： 早上5時30分至晚上11時40分 大埔墟鐵路站開： 早上6時05分至晚上12時正	大美督開： 7:20（暫定）
車輛數目	5部空調雙層巴士	1輛空調雙層巴士

- 行車路線

75K號線的行車路線不變。

75P號線的行車路線建議如下

汀角路、完善路、大埔太和路、南運路、大埔公路—元州仔段、迴旋處、大埔公路—元州仔段、南運路、雅運路。

建議的好處

- 新增特快服務往廣福邨轉乘其他巴士路線

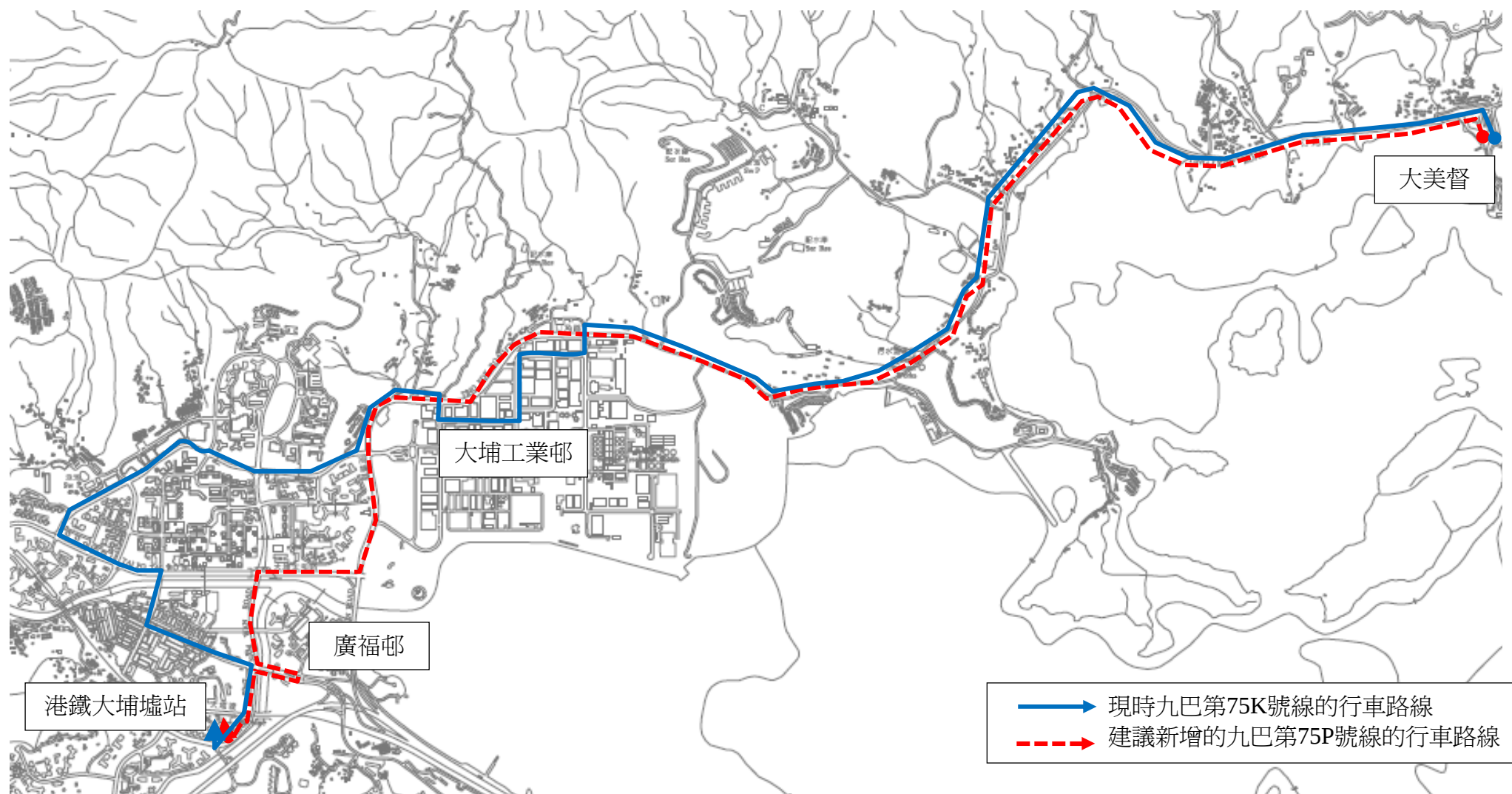
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 – 第75K號線增設特別班次75P



九巴服務重組建議 – 第74X號線**第74X號現時的服務詳情**

路線	74X
起訖站	大埔中心—觀塘碼頭
繁忙時間班次	3分鐘
單程收費	\$9.7
服務時間	大埔中心開： 早上5時30分至晚上12時10分 觀塘碼頭開： 早上5時50分至晚上12時20分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：90% ● 非繁忙時段乘客率：74%
車輛數目	39部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第74X為來往大埔區及九龍東的主要巴士路線，往觀塘方向途經彩虹；往大埔方向途經彩虹、新蒲崗及鑽石山。
- 根據乘客調查，超過八成的南行乘客以九龍灣、牛頭角及觀塘目的地。而超過七成的乘客於九龍灣、牛頭角及觀塘登車往大埔。
- 所以，為了配合乘客的需求，建議74X號線於繁忙時間，將部份班次更改行車路線，詳情如下：

路線	74X	74B	74P
起訖站	大埔中心 —觀塘碼頭	九龍灣→大埔中心	觀塘碼頭→大埔中心(不經彩虹、新蒲崗及鑽石山)
繁忙時段班次	3分鐘	1班次	3班次
單程收費	\$9.7	\$9.7	\$9.7
服務時間	大埔中心開： 早上5時30分至晚上12時10分 觀塘碼頭開： 早上5時50分至晚上12時20分	九龍灣開：18:00（暫定）	觀塘碼頭開：17:40、17:55及18:10（暫定）
備註			取代於18:00、18:10及18:20由九龍灣開出的特別班次
車輛數目	39部空調雙層巴士		

- 行車路線建議如下：

74B號線由九龍灣往大埔中心：

常悅道、宏照道、啓祥道、偉業街、龍翔道、斧山道、迴旋處、彩虹道、彩虹臨時交通總站、彩虹道、斧山道、鳳德道、龍蟠街、鑽石山鐵路站巴士總站、龍蟠街、大磡道、大老山隧道、大老山隧道公路、吐露港公路、大埔公路（元州仔段）、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、安祥路、安慈路

74P號線由觀塘碼頭往大埔中心：

偉業街、敬業街、茶果嶺道、鯉魚門道、觀塘道、創紀之城第五期通道、觀塘道、觀塘繞道、大老山隧道、大老山隧道公路、吐露港公路、大埔公路（元州仔段）、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、安祥路、安慈路

建議的好處

- 因應乘客於九龍的目的地而分配更直接的行車路線，減少車程的時間

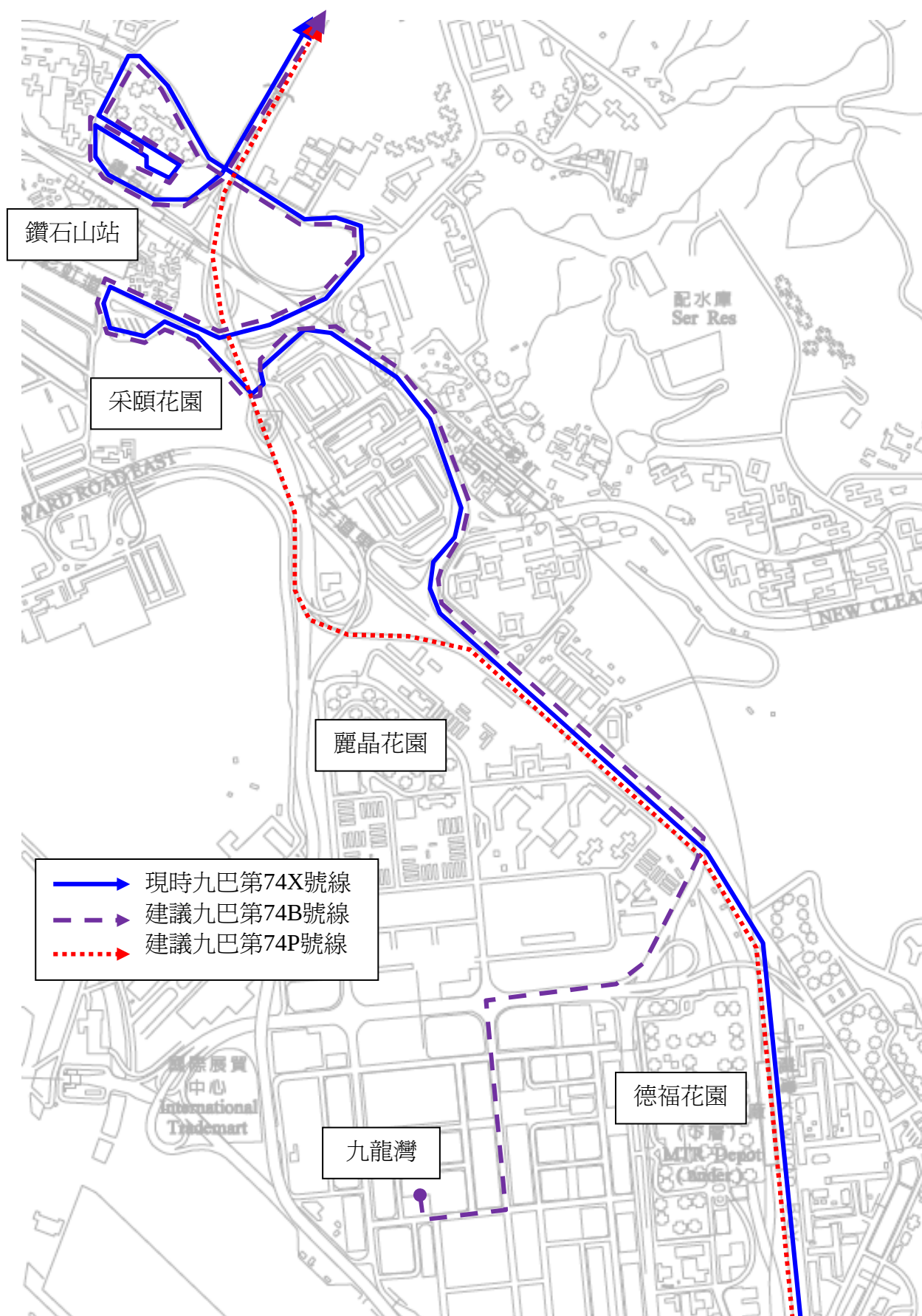
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第74X號路線新增特別班次74B及74P



九巴服務重組建議 – 第271號線搬遷總站

第271號線現時的服務詳情

路線	271
起訖站	富亨—尖沙咀
繁忙時間班次	5/6分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	富亨開： 早上5時35分至晚上12時正 尖沙咀開： 早上7時正至晚上12時45分
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：86% - 非繁忙時段乘客率：55%
車輛數目	24輛空調雙層巴士

建議的內容

- 尖沙咀近廣東道的交通日漸繁忙，而271號線的車輛數目頗多，現有位於廣東道路旁的停車位未能夠負荷。所以，建議更改總站往佐敦（渡華路）。
- 詳情如下：

路線	271
起訖站	富亨—佐敦（渡華路）
繁忙時段班次	6/7分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	富亨開： 早上5時35分至晚上12時正 佐敦（渡華路）開： 早上7時正至晚上12時45分
車輛數目	24輛空調雙層巴士

- 行車路線如下：

由富亨往佐敦（渡華路）

現有行車路線、九龍公園徑、廣東道、柯士甸道西、雅翔道、佐敦道及渡華路。

由佐敦（渡華路）往富亨

渡華路、佐敦道、廣東道、梳士巴利道、現有行車路線。

（最終路線或視乎道路改道而稍為更改）

建議的好處

- 新總站可容納較多巴士停泊，從而穩定班次
- 新增服務範圍至九龍鐵路站附近

對乘客之影響

- 沒有乘客因而受到影響

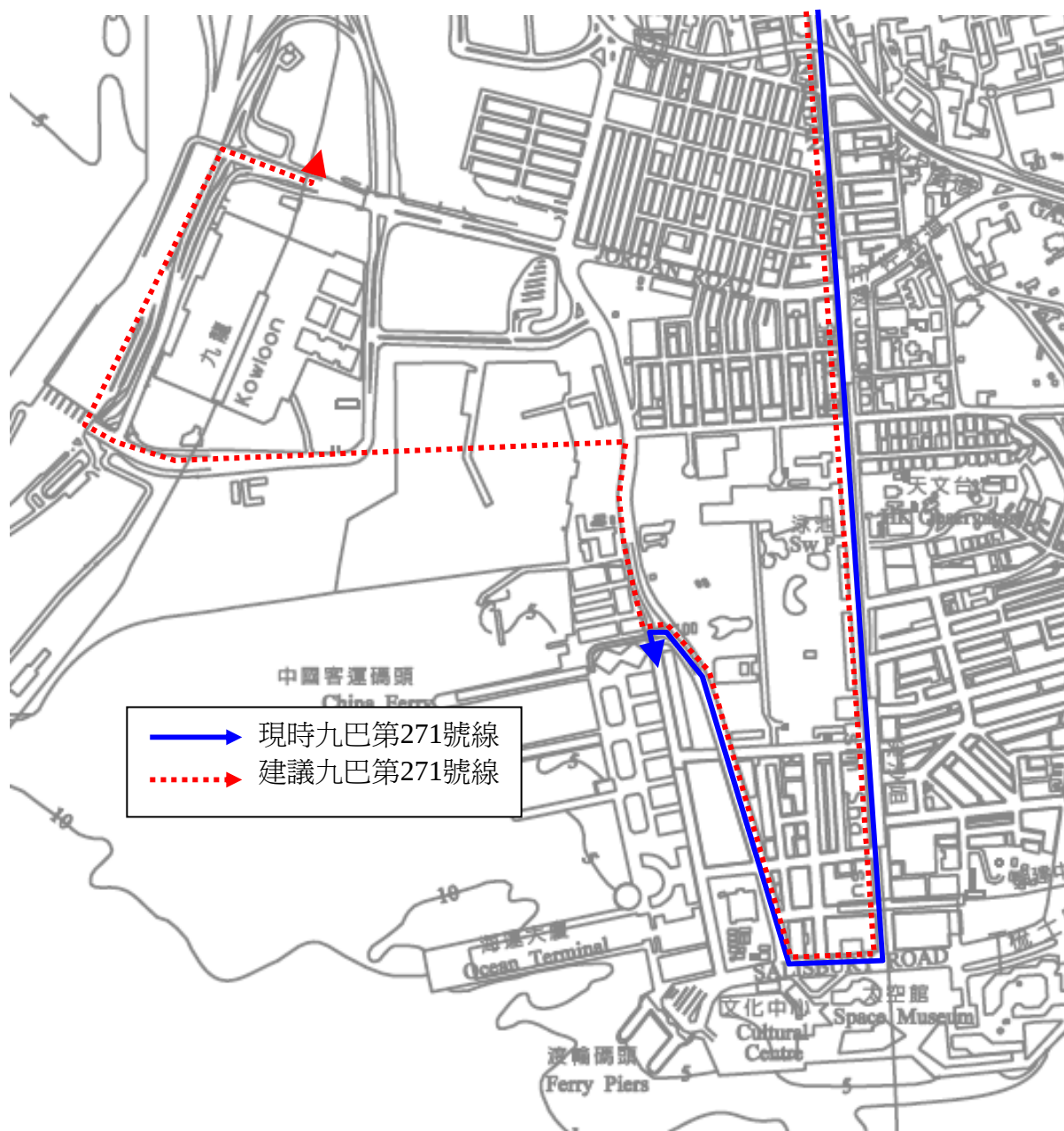
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第二季

九巴服務重組建議 – 第271號線搬遷總站



九巴服務重組建議 – 第99及299號線更改行車路線及增設第99R號線

第99 及299 號線現時的服務詳情

路線	99	299
起訖站	西貢—烏溪沙鐵路站	西貢—沙田市中心
繁忙時間班次	20 分鐘	12/13 分鐘
單程收費	\$5.3	\$9.9
服務時間	西貢開： 早上6時30分至晚上8時正 烏溪沙鐵路站開： 早上6時30分至晚上8時正	西貢開： 早上6時正至晚上12時正 沙田市中心開： 早上5時45分至晚上12時正
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：52% - 非繁忙時段乘客率：35%	- 最繁忙一小時內的乘客率：75% - 非繁忙時段乘客率：36%
車輛數目	1輛空調雙層巴士、 1輛空調單層巴士	13輛空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第99及299號線幾乎完全重疊。因應區內道路網絡改變，建議將上述兩路線的行車路線更改，以便分工。第99號線建議延長至恆安，主責服務來往西貢及馬鞍山；而299號線改行馬鞍山繞道（不經馬鞍市中心），並改名299X號線，以便服務來往沙田的乘客。
- 詳情如下：

路線	99	299X
起訖站	西貢—恆安	西貢—沙田市中心
繁忙時段班次	20分鐘	15分鐘（平日） 10分鐘（假日）
單程收費	\$6.5	\$9.9
服務時間	西貢開： 早上6時30分至晚上12時正 恆安開： 早上6時30分至晚上12時正	西貢開： 早上6時15分至晚上12時正 沙田市中心開： 早上6時正至晚上12時正
車輛數目	3輛空調雙層巴士， 1輛空調單層巴士 （週末及假日因應需求全面改行雙層巴士）	9輛空調雙層巴士
總車輛數目	13輛空調巴士	

- 行車路線如下：

99號線

由西貢往恆安：

現有行車路線，西沙路，沙安街，烏溪沙鐵路站，沙安街，西沙路，恆康街，恆安邨通道，恆安巴士總站。

由恆安往西貢：

恆安巴士總站，恆安邨通道，恆康街，西沙路，沙安街，烏溪沙鐵路站，沙安街，西沙路，現有行車路線

299X號線

由西貢往沙田市中心：

惠民路，大網仔路，西沙路，馬鞍山繞道，馬鞍山道，恆德街，現有行車路線

由沙田市中心往西貢：

現有行車路線，馬鞍山道，馬鞍山繞道，西沙路，大網仔路，惠民路，福民路

- 建議收費

99號線

恆安

\$6.5	烏溪沙鐵路站			
\$6.5	\$5.3	泥涌		
\$6.5	\$5.3	\$4.8	大環	
\$6.5	\$5.3	\$4.8	\$3.9	西貢

西貢

\$5.3	大環			
\$5.3	\$3.9	烏溪沙鐵路站		
\$6.5	\$6.5	\$6.1	恆安	

299X號線

沙田市中心

\$9.9	濱景花園			
\$9.9	\$8.2	泥涌		
\$9.9	\$8.2	\$4.8	大環	
\$9.9	\$8.2	\$4.8	\$3.9	西貢

西貢

\$9.9	企嶺下老圍			
\$9.9	\$8.2	濱景花園		
\$9.9	\$8.2	\$3.7	沙田市中心	

- 同時，為方便西貢居民來往大埔北區等地的需求，及方便市民於假日到西貢區郊遊，九巴建議於假日試辦第99R 號線，來往西貢及大學鐵路站，詳情如下：

路線	99R
起訖站	西貢(北) — 大學鐵路站
班次	每小時一班
單程收費	\$14.7
服務時間	星期日及公眾假期： 大學開：上午9時30分至下午7時30分 西貢開：上午8時30分至下午6時30分
車輛數目	2 輛空調單層巴士

行車路線如下：

往西貢：

澤祥街，大老山隧道公路，馬鞍山路，馬鞍山繞道，西沙路，大網仔路，普通道，福民路，西貢巴士總站，福民路，普通道，美裕街

往大學鐵路站：

美裕街，普通道，福民路，西貢巴士總站，惠民路，大網仔路，西沙路，馬鞍山繞道，馬鞍山路，大老山隧道公路，澤祥街

建議的好處

- 乘客可以更快捷地來往西貢及沙田
- 乘客可以更快捷地來往西貢及馬鞍山，而部份乘客車資減少
- 乘客於假日更方便快捷地來往西貢及新界北

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數	代替路線	代替路線收費
馬鞍山↔沙田	400	85K / 86K	\$4.9 / \$5.8

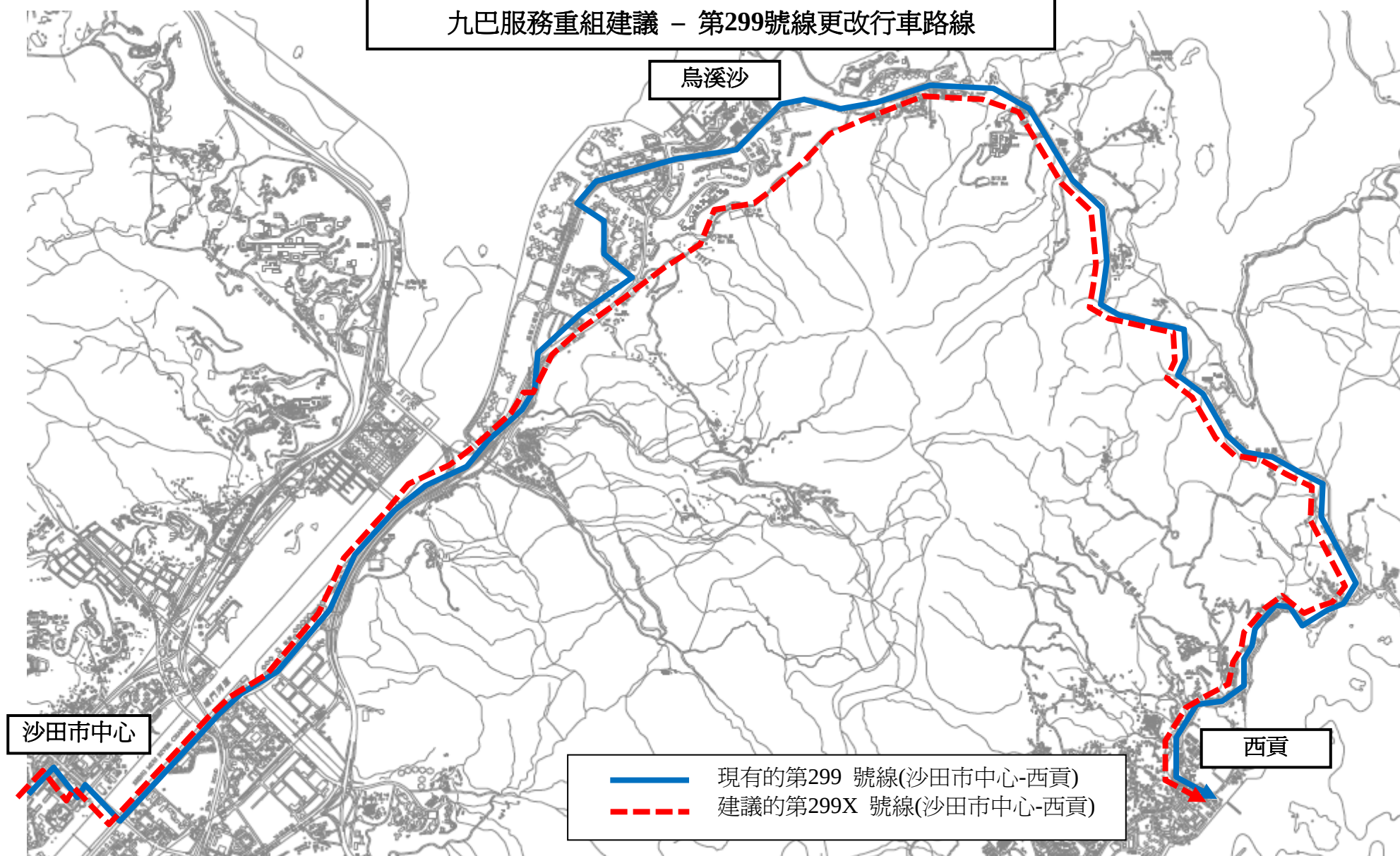
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第299號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 第99號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 增設第99R號線的行車路線



九巴服務重組建議 – 取消第70X號線

第70X號現時的服務詳情

路線	70X
起訖站	上水—觀塘（翠屏道）
繁忙時間班次	12-15分鐘
單程收費	\$14.9
服務時間	上水開： 早上5時30分至晚上12時30分 觀塘（翠屏道）開： 早上5時40分至晚上12時30分
乘客使用量	● 平均每天約名4,900乘客 ● 最繁忙一小時內的乘客率：47% ● 非繁忙時段乘客率：18%
車輛數目	13部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第70X號的行車路線甚迂迴、沿途多上落客站（由上水至觀塘沿途經過40多個巴士站）、行車速度緩慢、收費較其他類近巴士路線／交通工具高、再加上與類近巴士路線平行，由華明至觀塘與277X號線重疊，遂導致此路線的乘客量及使用率均偏低。
- 事實上，此類路程冗長而巴士站密集的路線已不合時宜，不能滿足大部份乘客的期望。如果任由情況持續，巴士乘客將會繼續抱怨此巴士路線收費高、行車時間長及班次疏，從而流失至其他交通工具，巴士資源未能充分善用，社會及乘客均無益處。因此，建議乘客善用其他接駁路線如70K、73及273A號線，以優惠車資往華明、太和及大埔中心轉乘相若的特快巴士路線。而70X號線則取消服務。

- 建議新增多項八達通巴士轉乘計劃優惠，詳情如下。
- 八達通巴士轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	路線三 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
70K (華明)	\$4.7	73 (大埔)	\$6.5	\$0.0	\$4.7					\$6.5
70K (華明)	\$4.7	277X (觀塘)	\$14.2	\$4.0	\$4.7					\$14.2
70K (華明)	\$4.7	277X (觀塘)	\$14.2	\$4.0	\$4.7	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$9.7	\$14.2
70K (華明)	\$4.7	277X (觀塘)	\$14.2	\$4.0	\$4.7	84M (樂富)	\$5.1	\$0.0	\$5.1	\$14.2
273A (華明)	\$4.1	73 (大埔)	\$6.5	\$0.0	\$6.1					\$6.5
273A (華明)	\$4.1	277X (觀塘)	\$14.2	\$0.0	\$4.1					\$14.2
273A (華明)	\$4.1	277X (觀塘)	\$14.2	\$0.0	\$4.1	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$9.7	\$14.2
273A (華明)	\$4.1	277X (觀塘)	\$14.2	\$0.0	\$4.1	84M (樂富)	\$5.1	\$0.0	\$5.1	\$14.2
277X (觀塘)	\$17.2	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$9.7					\$14.2
277X (觀塘)	\$14.2	84M (樂富)	\$5.1	\$0.0	\$5.1					\$14.2
73 (大埔)	\$6.5	74X (觀塘)	\$9.7	\$0.0	\$6.5					\$9.7
73 (大埔)	\$6.5	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$6.5					\$9.7

● 八達通巴士轉乘計劃（續）

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	路線三 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
73 (華明)	\$6.5	70K (清河)	\$4.7	\$0.0	\$4.7					\$6.5
73 (華明)	\$6.5	273A (彩園)	\$4.1	\$0.0	\$4.1					\$6.5
74X (大埔)	\$9.7	73 (華明)	\$6.5	\$0.0	\$6.5					\$9.7
75X (大埔)	\$9.7	73 (華明)	\$6.5	\$0.0	\$6.5					\$9.7
277X (聯和墟)	\$14.2	70K (清河)	\$4.7	\$0.0	\$4.7					\$14.2
277X (聯和墟)	\$14.2	273A (彩園)	\$4.1	\$0.0	\$4.1					\$14.2
75X (大埔)	\$9.7	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$7.0					\$14.2
84M (沙田)	\$6.2	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$4.0					\$13.7
75X (大埔)	\$9.7	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$7.0	70K (清河)	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$14.2
84M (沙田)	\$6.2	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$4.0	70K (清河)	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$13.7
75X (大埔)	\$9.7	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$7.0	273A (彩園)	\$4.1	\$0.0	\$4.1	\$14.2
84M (沙田)	\$6.2	277X (聯和墟)	\$11.5	\$4.0	\$4.0	273A (彩園)	\$4.1	\$0.0	\$4.1	\$14.2

建議的好處

- 因應70X號線更改服務，九巴會將車隊資源投放在區內其他路線以改善整體交通網絡。
- 如果採用上述的八達通巴士轉乘計劃，所有受影響乘客的總車費均較乘坐70X號線便宜。
- 總行車時間縮短。
- 調配部份資源加強北區／大埔區內需求殷切的路線。

對乘客之影響

<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>
來往北區區內	1051(20%)	70K/ 273A/ 273B	\$3.4 / \$4.1 / \$4.7
上水↔大窩西	47(1%)	70K↔73	\$6.5
上水↔黃大仙	299(6%)	70K↔277X↔75X	\$14.2
上水↔觀塘	734(14%)	70K↔277X	\$14.2
清河邨/嘉福邨↔大窩西	67(13%)	273A↔73	\$6.5
清河邨/嘉福邨↔黃大仙	232(5%)	273A↔277X↔75X	\$14.2
清河邨/嘉福邨↔觀塘	452(9%)	273A↔277X	\$14.2
華明↔大窩西	49(1%)	73	\$6.5
華明↔黃大仙	557(10%)	277X↔75X	\$14.2
華明↔觀塘	360(7%)	277X	\$14.2
大窩西↔黃大仙	186(4%)	73↔75X	\$9.7
大窩西↔觀塘	550(10%)	73↔74X	\$9.7
龍翔道↔觀塘	287(2%)	89B	\$6.1 / \$6.5
彩虹↔翠屏道	8(0%)	89C	\$6.1 / \$8.2

（視乎70K及73號線的路線重組結果）

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第73A號線更改行車路線

第73A號現時的服務詳情

路線	73A
起訖站	彩園—愉翠苑
繁忙時間班次	25分鐘
單程收費	\$10.1
服務時間	彩園開： 早上5時30分至晚上11時50分 愉翠苑開： 早上5時50分至晚上12時30分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：57% ● 非繁忙時段乘客率：40%
車輛數目	8部空調雙層巴士

建議的內容

- 九巴巴士路線第73A號線與70K及73號線有不同程度的重疊，由上水至華明與70K號線重疊；由上水至大埔與73號線重疊。由於其行車路線迂迴、沿途多上落客站（由上水至沙田沿途經過50多個巴士站）、行車速度緩慢，再加上與類近九巴巴士路線／其他交通工具平行而行，遂導致乘客抗拒使用本路線，以致乘客量及使用率均偏低。
- 目前，來往上水、粉嶺、大埔、馬料水及沙田的乘客主要利用港鐵來往上述各地。事實上，此類路程冗長而巴士站密集的路線已不合時宜，不能滿足大部份乘客的期望。如果任由情況持續，巴士乘客將會繼續抱怨此巴士路線收費高、行車時間長及班次疏，從而流失至其他交通工具，巴士資源未能充分善用，社會及乘客均無益處。所以，建議將此號線縮短為來往太和至愉翠苑，增加八達通巴士轉乘優惠計劃。
- 服務詳情建議更改如下：

路線	73A
起訖站	華明—愉翠苑
繁忙時段班次	20分鐘
單程收費	\$10.1
服務時間	華明開： 早上6時正至晚上11時50分 愉翠苑開： 早上5時50分至晚上12時30分
車輛數目	7部空調單層巴士

● 行車路線如下：

往愉翠苑：

華明巴士總站、雷明路、偉明街、百和路、一鳴路、華明路、迴旋處、和興路、大窩西支路、林錦交匯處、大埔公路（大窩段）、寶雅路、太和巴士總站、寶雅路、汀角路、大埔太和路、寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、大埔公路、源禾路、火炭路、山尾街、火炭巴士總站、山尾街、火炭路、大涌橋路、小瀝源路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、翠欣街

往華明：

牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、火炭路、山尾街、火炭巴士總站、山尾街、火炭路、源禾路、大埔道、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、大埔太和路、汀角路、寶雅路、大埔公路（大窩段）、林錦交匯處、大窩西支路、和興路、迴旋處、雷明路、華明巴士總站

● 建議收費

由華明往愉翠苑

華明

\$6.5	三渡坑	
\$10.1	\$7.5	愉翠苑

由愉翠苑往華明

愉翠苑

\$10.1	樟樹灘	
\$10.1	\$6.0	和興村
\$10.1	\$6.0	\$4.5 華明

● 八達通巴士轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
70K (華明)	\$4.7	73A (大埔)	\$10.1	\$0.0	\$4.7	\$10.1
73A (華明)	\$10.1	70K (上水)	\$4.7	\$0.0	\$4.7	\$10.1
273A (華明)	\$4.1	73A (大埔)	\$10.1	\$0.0	\$4.7	\$10.1
73A (華明)	\$10.1	273A (上水)	\$4.1	\$0.0	\$4.1	\$10.1
73A (沙田)	\$6.5 *	74X (觀塘)	\$9.7	\$0.0	\$6.5	\$9.7

74X (大埔)	\$9.7	73A (華明)	\$6.0	\$0.0	\$6.0	\$9.7
73A (沙田)	\$6.5 *	75X (九龍城)	\$9.7	\$0.0	\$6.5	\$9.7
75X (大埔)	\$9.7	73A (華明)	\$6.0	\$0.0	\$6.0	\$9.7

* 代表八達通雙向分段收費

建議的好處

- 為和合石及大窩西支路一帶，提供一條頻密的接駁路線，往華明、太和及大埔中心轉乘其他區外路線。透過上述的八達通巴士轉乘計劃，可以優惠車資往多個地方。
- 改為整點開車時間，乘客更容易掌握候車時間。
- 與73號線協調由華明的開車時間。為和興路、大窩西支路及大埔公路（大窩段）的南行乘客提供繁忙時段10分鐘及非繁忙時段15分鐘的協調班次。

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
來往北區區內	358(13%)	70K	\$4.7
上水/聯和墟↔ 大窩/大埔/沙田	332(12%)	70K↔73A	\$10.1

（視乎70K及73號線的路線重組結果）

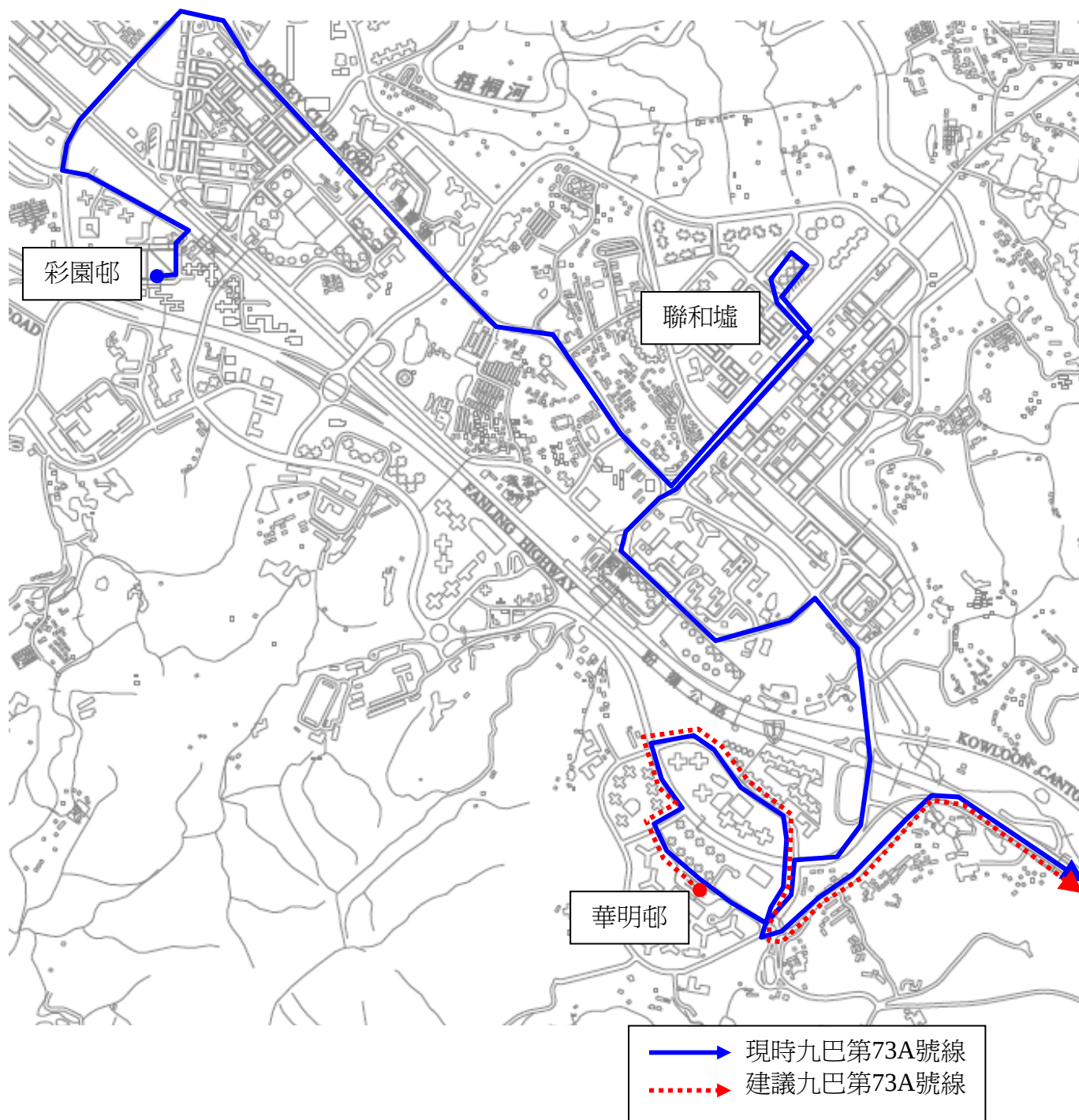
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 第73A號線更改行車路線



九巴服務重組建議 – 合併第N76及N270號線

第N271號現時的服務詳情

路線	N76	N270
起訖站	上水—落馬洲	上水—沙田市中心
繁忙時間班次	20分鐘	19分鐘
單程收費	\$9.4	\$11.5
服務時間	上水開： 晚上11時40分至早上5時40分 落馬洲開： 晚上12時正至早上6時正	上水開： 晚上12時10分至早上5時45分 沙田市中心開： 晚上12時10分至早上5時45分
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：12% - 平均每班約2名乘客	- 最繁忙一小時內的乘客率：51% - 平均每班約24名乘客
車輛數目	2部空調單層巴士	6部空調單層巴士

建議的內容

- N76於深夜時段來往落馬洲與上水，由於離落馬洲管制站遙遠，其使用率一直偏低，平均每班車不足兩位乘客。
- 根據現時的安排，乘客如果使用通宵巴士來往北區及九龍，需先乘坐N271號線（收費\$18.4），然後於沙田市中心轉乘N270號線（八達通優惠票價\$0.8，合共車資為\$19.2）前往北區。而事實上，上述乘客可改於大埔中心轉車。
- 為了善用資源，建議將N76及N270合併。詳情如下：

路線	N270
起訖站	落馬洲—大埔中心
繁忙時段班次	20分鐘
單程收費	\$11.5 (於N271及N270之間使用八達通之全程收費：\$19.2)
服務時間	落馬洲開： 晚上11時40分至早上5時40分 大埔中心開： 晚上12時正至早上6時正
車輛數目	6部空調單層巴士

● 行車路線如下：

往大埔中心：

青山公路、新田交匯處、粉嶺公路、寶石湖路、彩園路、百和路、華明路、雷鳴路、華明巴士總站、雷鳴路、華明街、百和路、一鳴路、百和路、支路、粉嶺公路、吐露港公路、大埔太和路、寶雅路、太和巴士總站、寶雅路、汀角路、大埔太和路、寶鄉橋、廣福道、大埔公路一元洲仔段、迴旋處、大埔公路一元洲仔段、南運路、安埔路

往落馬洲管制站：

安埔路、南運路、大埔公路一元洲仔段、迴旋處、大埔公路一元洲仔段、廣福道、寶鄉橋、大埔太和路、汀角路、寶雅路、太和巴士總站、寶雅路、大埔太和路、吐露港公路、粉嶺公路、支路、百和路、一鳴路、百和路、華明路、雷鳴路、華明巴士總站、雷鳴路、偉明街、百和路、彩園路、寶石湖路、粉嶺公路、新田交匯處、青山公路支路、新田交匯處

● 建議收費

由落馬洲往大埔中心

落馬洲

\$9.4	上水		
\$11.5	\$10.9	太和	
\$11.5	\$10.9	\$9.2	大埔中心

由大埔中心往落馬洲

大埔中心

\$9.2	一鳴路		
\$9.2	\$9.2	上水	
\$11.5	\$11.5	\$9.4	落馬洲

● 八達通巴士轉乘計劃

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	現時優惠 金額	建議優惠 金額	總車費
N271 (大埔)	\$18.4	N270 (落馬洲)	\$11.5	\$10.7	\$10.7	\$19.2
N270 (大埔)	\$10.9	N271 (紅磡)	\$18.4	\$10.7	\$11.3	\$18.0

建議的好處

- 新增巴士服務來往大埔／粉嶺及落馬洲
- 由北區往沙田及九龍，車費更便宜

對乘客之影響

受影響乘客	乘客人數	其他路線／轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
北區／大埔↔沙田	586	N271 N270↔N271	\$18.4 / \$10.9 \$18.4 / \$10.9

路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一三年第三季

九巴服務重組建議 – 合併第N76及N270號線

