

2014 年 5 月 5 日
討論文件

荃灣區議會
交通及運輸委員會
交通第 2/14-15 號文件

2014 - 2015 年度荃灣區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 - 2015 年度荃灣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 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附表一及附表二，供各委員參閱。

4. 2014 - 2015 年度荃灣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，巴士公司建議區內多條路線增加車輛數目及班次，以配合乘客需求；另一方面，為善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，其中的詳細安排在附錄一至附錄十六內顯示。

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

6. 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7-16段所列舉的指引。

改善服務

7. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。為了配合人口變遷，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 7 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。

(c) 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。

(d) 提升服務質素

12. 為了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備已包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位。

減少服務

13. 對於使用率不高的巴士路線，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. 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。

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 2014 - 2015 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一四年四月

2014/15年度巴士路線發展計劃
以荃灣區為終點站的路線

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	現行		建議		修改		
						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年第二季	九巴	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。而在荃灣區內的路線及上落客點不受影響。詳情請參閱 <u>附錄一</u> 。
2014年第三季	九巴	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 <u>附錄二</u> 。
2014年第三季	九巴	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年第三季	九巴	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 <u>附錄三</u> 。
2014年第三季	九巴	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 <u>附錄四</u> 。
2014年第三季	九巴	51	荃灣西鐵路站公共運輸交匯處 - 錦上路鐵路站	25/30	60	4	0	2	0	-2	0	縮短行車路線只往來荃灣及上村，將總站改置於上村，並改以循環線形式運作。詳情請參閱 <u>附錄五</u> 。
2014年第三季	九巴	59M	屯門碼頭-荃灣站	5/6	5/6	0	23	0	23	0	0	為配合259E號線取消方案，建議將59M號線的首班車由早上5:40，提前至早上5:30。
2014年第三季	九巴	60M	屯門市中心-荃灣站	6/8	6/8	0	8	0	8	0	0	因應66M改道，建議60M總站由屯門市中心伸延至屯門站(經屯門鄉事會路)。而在荃灣區內的路線及上落客點不受影響。詳情請參閱 <u>附錄六</u> 。
	九巴	66M	大興-荃灣站	20	10/15	1	7	0	8	-1	1	為善用資源，建議取消特別班次66P，將資源合併在66M號線上，以提升繁忙時間的班次，並同時修改66M號線的行車路線：改經鳴琴路、青雲路、皇珠路及屯門公路(不經杯渡路及屯門鄉事會路)。而在荃灣區內的路線及上落客點不受影響。詳情請參閱 <u>附錄六</u> 。
2014年第三季	九巴	73X	富善 - 荃灣(如心廣場)	5	5	0	28	0	29	0	1	當第73X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	259E	龍門居住荃灣站	早上13班	--	0	6	0	0	0	-6	現時259E 號線與59M 號線互相重疊，因而令其使用量持續偏低。建議將259E 號線取消。詳情請參閱 <u>附錄七</u> 。

2014/15年度巴士路線發展計劃
途經荃灣區的路線

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	40X	烏溪沙站-葵涌邨	8	8/10	0	24	0	22	0	-2	建議修改行車路線不經亞公角街，而在荃灣區內的路線及上落客點不受影響。詳情請參閱 附錄八 。
2014年第四季	九巴	47X	秦石-葵盛（東）	5	5	0	23	0	24	0	1	建議增設早上水泉澳至葵盛（東）的特別班次。詳情請參閱 附錄九 。
2014年第三季	九巴	58M	良景邨-葵芳站	4/5	4/5	0	32	0	32	0	0	為善用資源，建議第 58P 號線修改班次服務時間，配合實際客量需要。修改第 58P 號線所剩下的資源，會重新編配至第 58M 號線從而加強其傍晚繁忙時間之班次服務。詳情請參閱 附錄十 。
2014年第三季	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59A號線改為平日繁忙時間(早上 7:00 至早上 8:30 往葵涌；晚上 5:30 至晚上 7:30 往屯門)單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站，並修改全程車費下調至 \$9.0。星期六、日及公眾假期不設服務。詳情請參閱 附錄十一 。
2014年第三季	九巴	251M	上村 - 青衣鐵路站	15	10/15	0	8	0	5	0	-3	1. 修改第251M號線的服務安排，只在早上繁忙時段提供兩班由上村前往荃灣鐵路站的服務班次。 2. 提供全日行走的第251B號線，往來上村和八鄉路(大欖隧道轉車站)，並提供八達通轉乘車費優惠。詳情請參閱 附錄十二 。
2014年第三季	九巴	69M	天瑞邨 - 葵芳鐵路站	8-12	6-10	0	17	0	21	0	4	優化天水圍區內接駁大欖隧道轉車站M線的服務網絡(附錄十三)： 1. 修改第 69M 號線在水圍區內的行車路線，將總站改置於天水圍市中心公共運輸交匯處，主要為天水圍「西南區」的居民服務。詳情請參閱 附錄十四 。 2. 建議修改第 265M 號線在水圍區內的行車路線，主要為天水圍「西北區」的居民服務。同時，取消第265P號線早上繁忙時段特別班次。詳情請參閱 附錄十五 。 3. 修改第269M號線在水圍區內的行車路線，將總站改置於天恩邨，主要為天水圍「東北區」的居民服務。而在荃灣區內的路線及上落客點不受影響。詳情請參閱 附錄十六 。
	九巴	265M	天恆邨 - 麗瑤	6-8	6-10	0	25	0	21	0	-4	
	九巴	269M	天水圍市中心 - 祖堯	11-15	7-12	0	11	0	15	0	4	
2014年第四季	城巴	962B	屯門(置樂花園) - 金鐘站(西)	8-23; 共七班特別班次由青龍頭開出	8-23; 共九班特別班次由青龍頭開出	0	13	0	15	0	2	當有關路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由青龍頭開出的特別班次。
2014年第三季	九巴	N260	屯門碼頭-美孚(通宵服務)	10	20	0	[12]	0	[8]	0	[-4]	由於乘客量偏低，建議縮短營運時段，修訂通宵時段班次，提早由美孚開出之尾班車時間由現時早上6:30，提前至早上6:00。(此時段之剩餘車輛旨於節省運作成本)。
2014年第二季	龍運	A41P	烏溪沙鐵路站 - 機場(地面運輸中心)	30/35	30	0	6	0	7	0	1	當有關路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。
2015年第四季	龍運	A41P	烏溪沙鐵路站 - 機場(地面運輸中心)	30	20/30	0	7	0	8	0	1	當有關路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。

2014/15年度巴士路線發展計劃
途經荃灣區的路線

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年第三季	龍運	A43	粉嶺(聯和墟) - 機場(地面運輸中心)	10-20	10-15	0	12	0	13	0	1	當有關路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	城巴	E21X	東涌(逸東邨) 往 紅磡站	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	0	1	0	1	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。
2014年第二季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7-11	7-9	0	22	0	23	0	1	當有關路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。
2015年第一季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7-9	6-9	0	23	0	24	0	1	當有關路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年第二季	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	8-12	8-11	0	30	0	31	0	1	當有關路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。
2015年第三季	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	8-11	8-10	0	31	0	32	0	1	當有關路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。

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	31
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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號線重叠。
- 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	31
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 的乘客百份 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

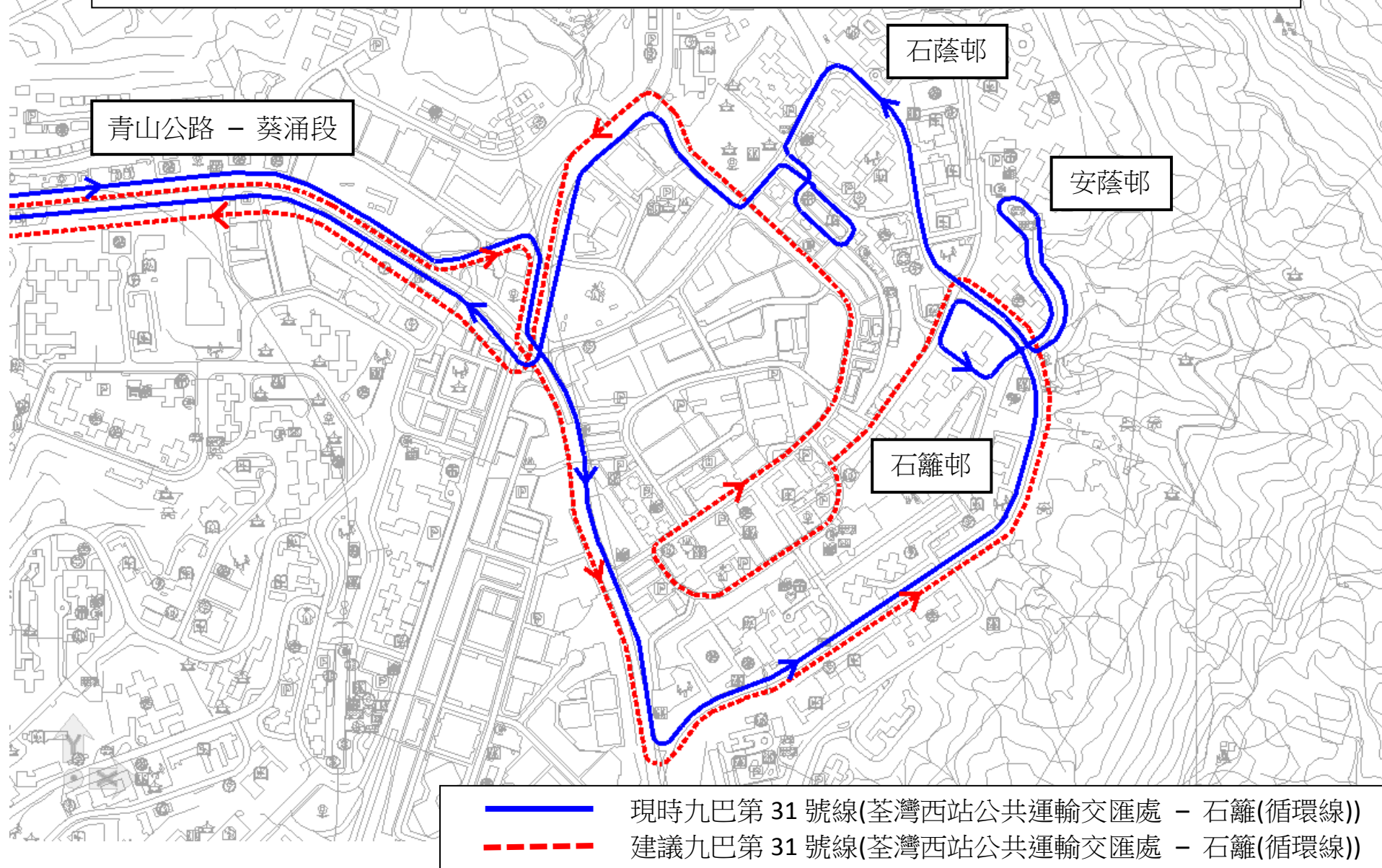
路線圖

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"> 最繁忙一小時內的載客率：59% 非繁忙時段一小時內最高載客率：36% 	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時內的載客率：74% 非繁忙時段一小時內最高載客率：30%
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%)。

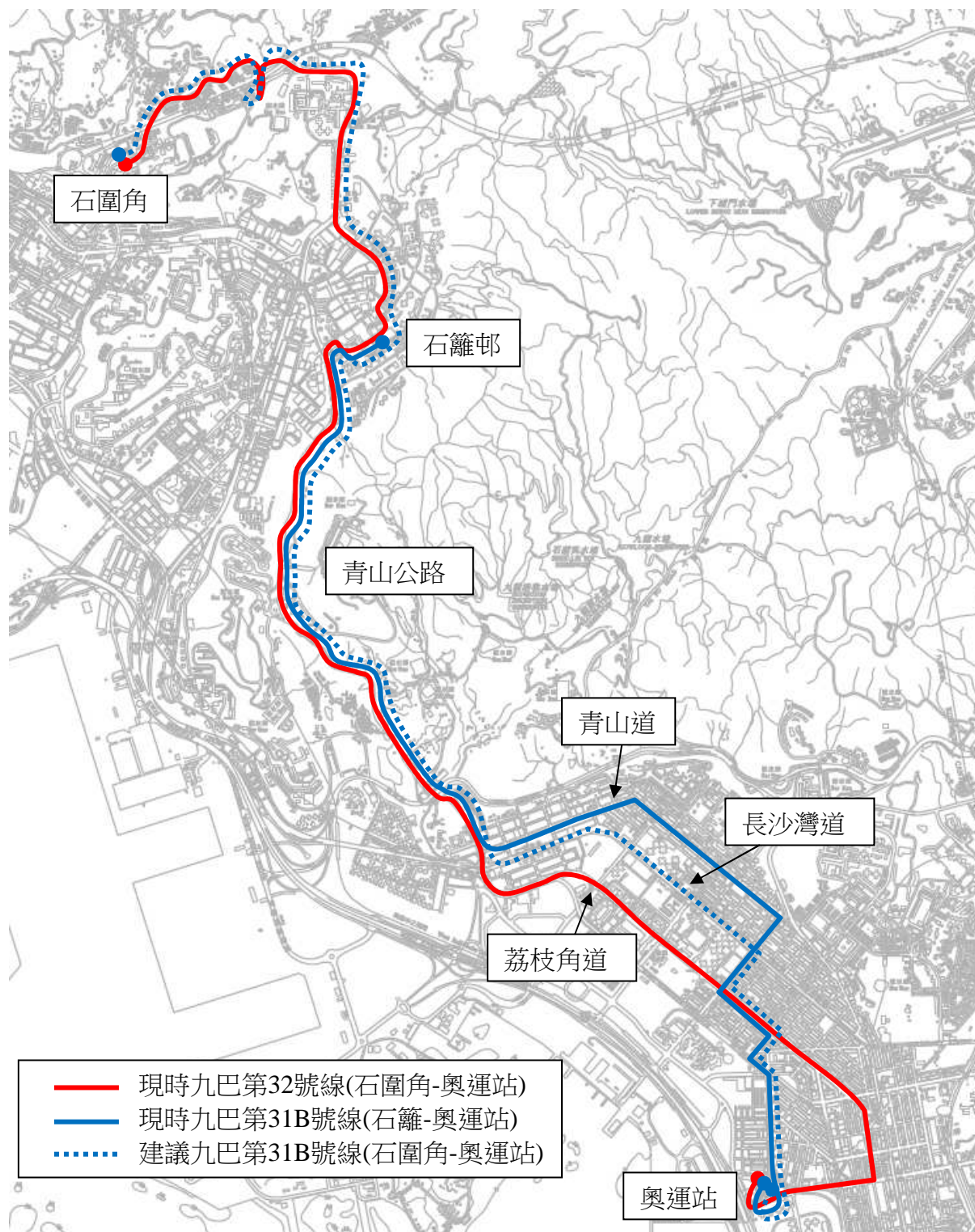
路線圖

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

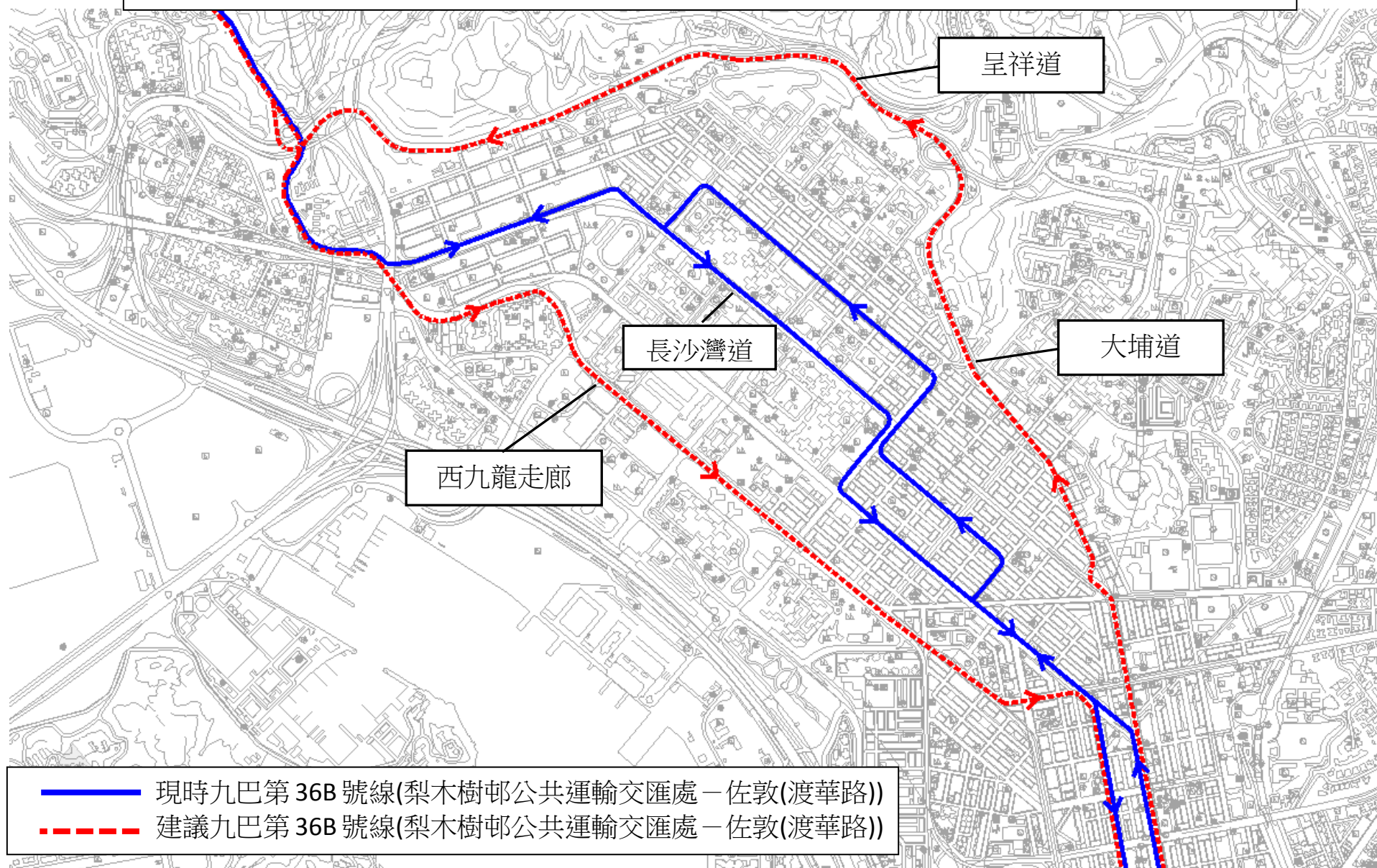
路線圖

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

- 善用區內接駁路綫，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

九巴服務重組建議 – 第51號線更改總站及行車路線
(計劃編號：K3)

第51號線現時的服務詳情

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

建議的內容

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

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

對乘客的影響

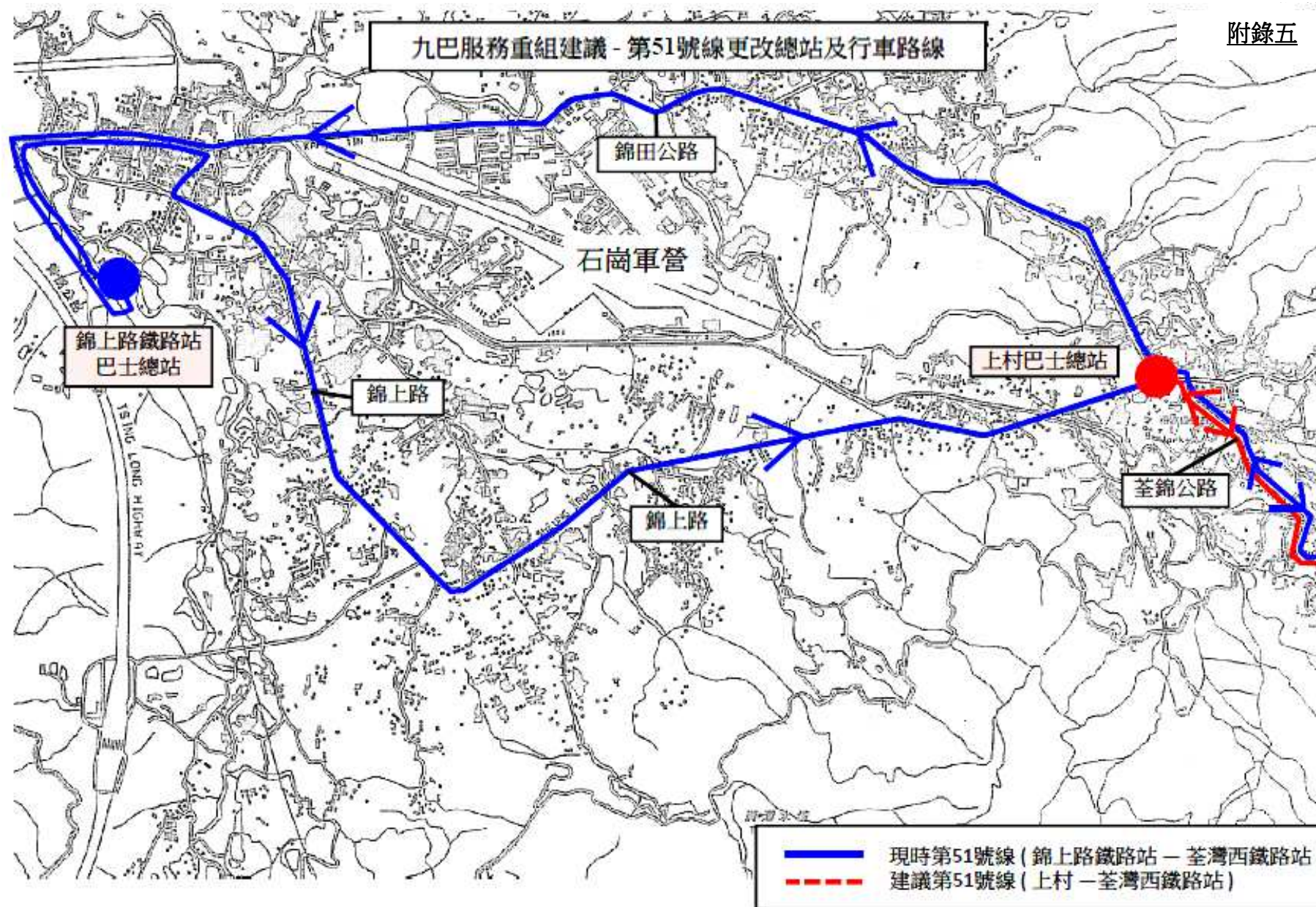
- 受影響約 500 多名乘客(約佔總乘客量的 50%)可利用現有路線或新增的巴士轉乘計劃，往來錦田及荃灣。這些路線及轉乘計劃如下：

第 51 號線

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

路線圖

請參閱附圖。



九巴服務重組建議 – 第60M、66M、66P及61X號線更改行車路線
(第61X號線總站遷移配合第60M號線行車路線修改)

第60M、66M及66P號線現時的服務詳情

路線	60M	66M	66P
終點站	屯門市中心 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站 (早上繁忙時間 特別班次)
繁忙時間 班次	每6至8分鐘 一班	每20分鐘 一班	每18/25分鐘 一班
單程收費	\$8.0	\$8.0	\$8.0
服務時間	每日早上5時40分 至凌晨12時40分	每日早上5時40分 至凌晨12時20分	每日早上5時52分 至早上8時55分
乘客 使用量	最繁忙一小時內的載 客率:70% 非繁忙時段載客率: 24%	最繁忙一小時內的載 客率:40% 非繁忙時段載客率: 21%	最繁忙一小時內的載 客率:67%
車輛數目	8 部空調 雙層巴士	7 部空調雙層巴士及 1部空調單層巴士	

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。現時第 66M 號線於屯門區內之行車路線迂迴，而行經市中心區亦已有多條長途及短途路線服務，市中心區對該路線之依賴程度較低。為加強第 66M 號線連接屯門轉車站之角色，建議將該路線修改屯門區內之行車路線並加強班次服務。
- 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會建議遷移至屯門鐵路站巴士總站。同時，第 61X 號線位於屯門鐵路站之巴士總站會建議遷移至屯門市中心巴士總站。
- 建議的第 60M 號線行車路線：
由荃灣開出：按現時行車路線於屯門鄉事會路近屯興路後改經屯門鄉事會路、杯渡路及河旁街後以屯門鐵路站巴士總站為終點站。
由屯門鐵路站開出：經杯渡路及屯門鄉事會路後返回原有行車路線。
- 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。

- 建議的第 66M 號線行車路線：
由大興開出：按現時行車路線於鳴琴路後改經青雲路、皇珠路及屯門公路後返回原有行車路線。

由荃灣開出：按現時行車路線至屯門公路後改經皇珠路、青雲路及鳴琴路後返回原有行車路線。

- 由於第 66M 號線於屯門區改道行經青雲路及皇珠路，與現時第 66P 號線之行車路線重疊，建議第 66P 號線予以取消，其資源將會投放在 66M 號線。更改路線後之第 66M 號線的服務詳情如下：

路線	60M	66M
終點站	屯門鐵路站 至 荃灣鐵路站	大興 至 荃灣鐵路站
繁忙時間班次	每6至8分鐘一班	每10-15分鐘一班
車輛數目	8 部空調雙層巴士	8 部空調雙層巴士

*收費及服務時間維持不變

建議的好處

- 改道後之第 66M 號線可節省於屯門區內之行車時間，令現有乘客加快前往屯門公路轉車站或荃灣市區。預計該類乘客每日平均約 2100(56%) 人受惠。
- 加強行經鳴琴路之第 66M 號線班次，繁忙時間的班次改善至10-15分鐘一班，加強乘客更便捷地來往屯門公路轉車站轉乘其他路線連接市區不同之目的地。
- 更改總站後的第 60M 號線，其頻密之班次可令友愛、安定一帶的乘客享用更繁密的巴士服務接駁轉乘站。

對乘客之影響

第 60M 號線

- 現時往荃灣方向於屯門市中心巴士總站上車之乘客可直接於總站外之屯門鄉事會路巴士站上車，步行時間亦少於1分鐘。該類乘客平均每日約 1200 (12%)人。
- 現時往屯門方向於屯門市中心巴士總站下車之乘客可於新增的屯門公園巴士站下車並使用行人天橋通往對面之屯門市中心巴士總站，步行時間只須約數分鐘。該類乘客平均每日約 1200 (12%)人。

第 61X 號線

- 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%)。

*第60M號線會建議修改行車路線，詳情請參考第60M號線之修改行車路線建議

第 66M 號線

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往荃灣方向			
大興至鳴琴路 往 杯渡路至屯門市中心	90 (2%)	輕鐵	\$4.1-\$4.2
杯渡路至屯門市中心 往 屯門公路轉車站至荃灣	400 (10%)	60M*	\$8.0
往大興方向			
荃灣至屯門公路轉車站 往 屯門市中心至杯渡路	680 (18%)	60M*	\$8.0
屯門市中心至杯渡路 往 鳴琴路至大興	250 (7%)	輕鐵	\$4.1-\$4.2

*第60M號線會建議修改行車路線，詳情請參考第60M號線之修改行車路線建議

第 66P 號線

- 現有乘客可全數使用修改路線後之第 66M 號線服務來往大興與荃灣鐵路站之間。

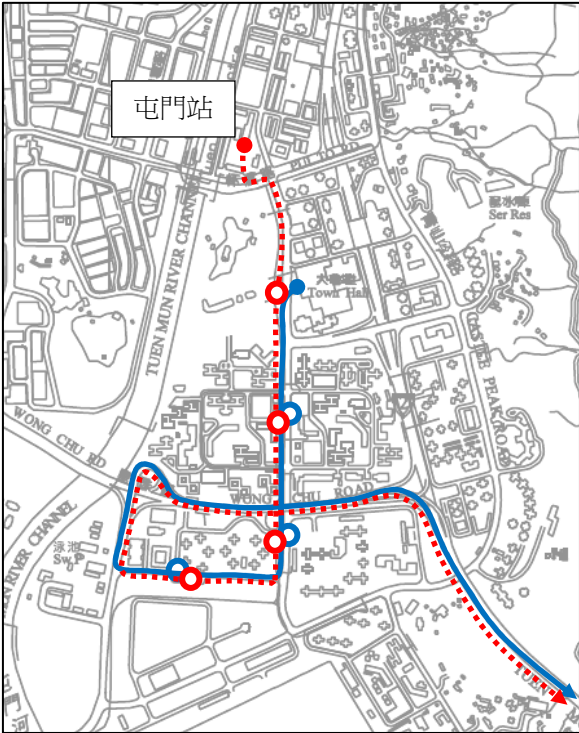
路線圖

請參閱附圖

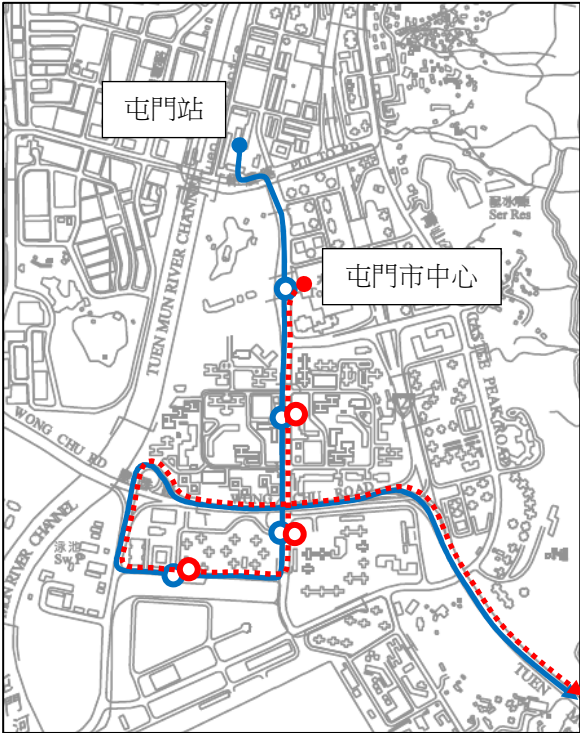
目標實施日期

二零一四年第三季

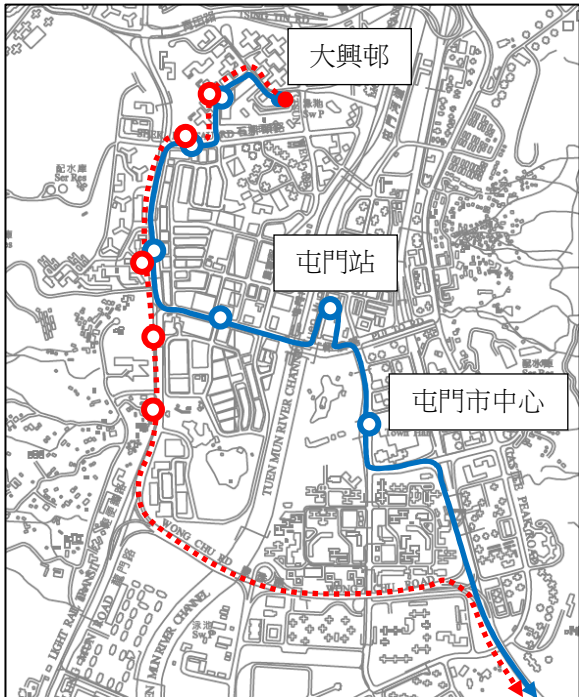
九巴路線重組建議 - 第60M/66M/66P/61X號線重組安排



— 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)



— 現時66M號線(大興-荃灣站)
- - - 現時66P號線(大興-荃灣站)
- - - 建議66M號線(大興-荃灣站)

**九巴服務重組建議 – 第259B、259C、259E號線重組路線
及第259X號線特別班往觀塘碼頭**

第259B、259C、259E號線現時的服務詳情

路線	259B	259C	259E
終點站	屯門碼頭 至 九龍鐵路站	新屯門中心 往 尖沙咀	龍門居 往 荃灣鐵路站
繁忙時間班次	逢星期一至五 早上每12/13分鐘一班 晚上每20分鐘一班	逢星期一至五 早上每 10/13 分鐘一班	逢星期一至五 早上每12至20分鐘一班
單程收費	\$13.7	\$13.1	\$8.5
服務時間	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向) 晚上5時40分 至 晚上6時20分 (往屯門方向)	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時55分 (往九龍方向)	逢星期一至五 早上5時40分 至 早上9時正 (往荃灣方向)
乘客使用量	最繁忙一小時內的 載客率: 60%	最繁忙一小時內的載客 率: 48%	最繁忙一小時內的 載客率:49%
班次數目	往九龍共3班 往屯門共3班	往九龍共4班	往荃灣共13班

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。乘客現時可使用區內多條路線前往屯門公路轉車站，並轉乘多條快速長途路線前往市區多個地區，無需依賴特定時間開出而班次較疏落的特別路線，轉乘模式亦增加乘客行程安排之彈性。
- 為配合實際客量變化，現建議第 259B 號線修改為只於平日早上時間提供單向往市區之服務、修改屯門區內之行車路線繞經新屯門中心一帶、及將現時位於九龍鐵路站的總站遷移至尖沙咀彌敦道近中間道。
- 由於上述運作改動會與現時第 259C 號線(新屯門中心往尖沙咀)之服務會互相重疊，建議取消第 259C 號線。
- 另外，現時第 259E 號線與第 59M 號線互相重疊，自屯門公路轉車站落實多條路線重整計劃後第 59M 號線已不斷增強了班次服務，其頻密程度已令龍門居一

帶乘客無需依賴定時班次開出及車資較高的第 259E 號線，因而令其使用量持續偏低。建議將第 259E 號線取消。

- 於落實上述路線重整所節省之資源將視乎需求調撥至其他屯門區內客量需求較高的巴士路線上，當中包括第 59M、59X、960 / 961、258D / 258P、263號線及開辦 259X號線由屯門公路轉乘站經九龍灣商業區往觀塘碼頭，同時，259D將有站份班次亦改經九龍灣商業區往觀塘碼頭。
- 建議的第 259B 號線行車路線：
由屯門碼頭開出：於龍門路後改經屯青里及龍門路後返回原有路線；於尖沙咀彌敦道近中間道為終點站。
- 建議的第259X號線於九龍區內行車路線：
由屯門公路轉車站開出：屯門公路、青朗公路、西北青衣交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、支路、呈祥道、龍翔道、彩虹交匯處、觀塘道、偉業街天橋、偉業街、啟祥道、宏光道、常悅道、常怡道、宏照道、海濱道、順業街及偉業街後以觀塘碼頭巴士總站為終點站。

路線	259B	第 259X號線
終點站	屯門碼頭 往 尖沙咀(彌敦道)	屯門公路轉車站 往 觀塘碼頭
服務時間及 繁忙時間班次	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向) 早上每8/9分鐘一班	<u>建議安排</u> ● 屯門公路轉車站：早上7時45分 ● 259D改經九龍灣商業區往觀塘碼頭班次：約於早上7時開出及於7時25分到達轉乘站
單程收費	\$13.7(全程收費) \$13.1(新增於屯青里之分段收費)	\$17.7
班次數目	共4班	共 2 班

- 第 259X號線及第259D號線改經九龍灣商業區往觀塘碼頭的班次於龍翔道、黃大仙及彩虹將不會停站，並會在指定時間於屯門公路轉車站 (近現時第 61M 號線往市區之巴士上落客處)開出，方便轉車乘客使用此特別服務前往市區。
- 增加第 259B 號線於屯青里(新屯門中心)之分段收費(\$13.1)，令現時使用第 259C 號線於屯青里上車之乘客仍可使用現有車資改乘改道後的第 259B 號線前往市區之目的地。

建議的好處

- 善用資源以配合實際乘客需求，改善轉車站高用量路線之載客能力。同時調撥重整後的資源增加新路線，並令乘客經可以經轉車站前往更多新服務地點。
- 第 259X號線及第259D改經九龍灣商業區往觀塘碼頭的班次行經九龍灣商貿區及觀塘一段偉業街，方便乘客直接使用該路線前往有關地區，並節省於觀塘道下車後之步行時間或再轉駁其他交通工具。

對乘客之影響

第 259B 號線

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往九龍站方向			
屯門 往 廣東道至九龍站	40 (~10%)	59M / 59X > 260X	\$14.5
往屯門方向			
九龍站至九龍中央郵政局 往 屯門	100 (~25%)	260X > 59M / 59X	\$14.5
油麻地至旺角奶路臣街 往 屯門	40 (~10%)	60X > 59M / 59X	\$12.3

第 259C 號線

現時大部分於新屯門中心及龍門居上車之乘客可直接選乘修改行車路線後的第 259B 號線(全程車資: \$13.7)前往市區，無需中途轉乘其他路線。

- 現時於龍門路上車之乘客除可直接選乘修改行車路線後的第 259B 號線(全程車資: \$13.7)前往市區外，亦可改乘第 59X 號線(全程車資: \$12.3)或於屯門公路轉車站轉乘第 60X、260X 號線(合共轉乘車資: \$12.3-14.5)前往市區。該類乘客平均每日約 9人(少於5%)。

第 259E 號線

現時大部分於龍門居上車之乘客可於龍門路使用較低車資(\$8.0)改乘現有的第 59M 號線無需中途轉乘前往荃灣；或經屯門公路轉車站轉乘其他路線前往市區其他目的地。

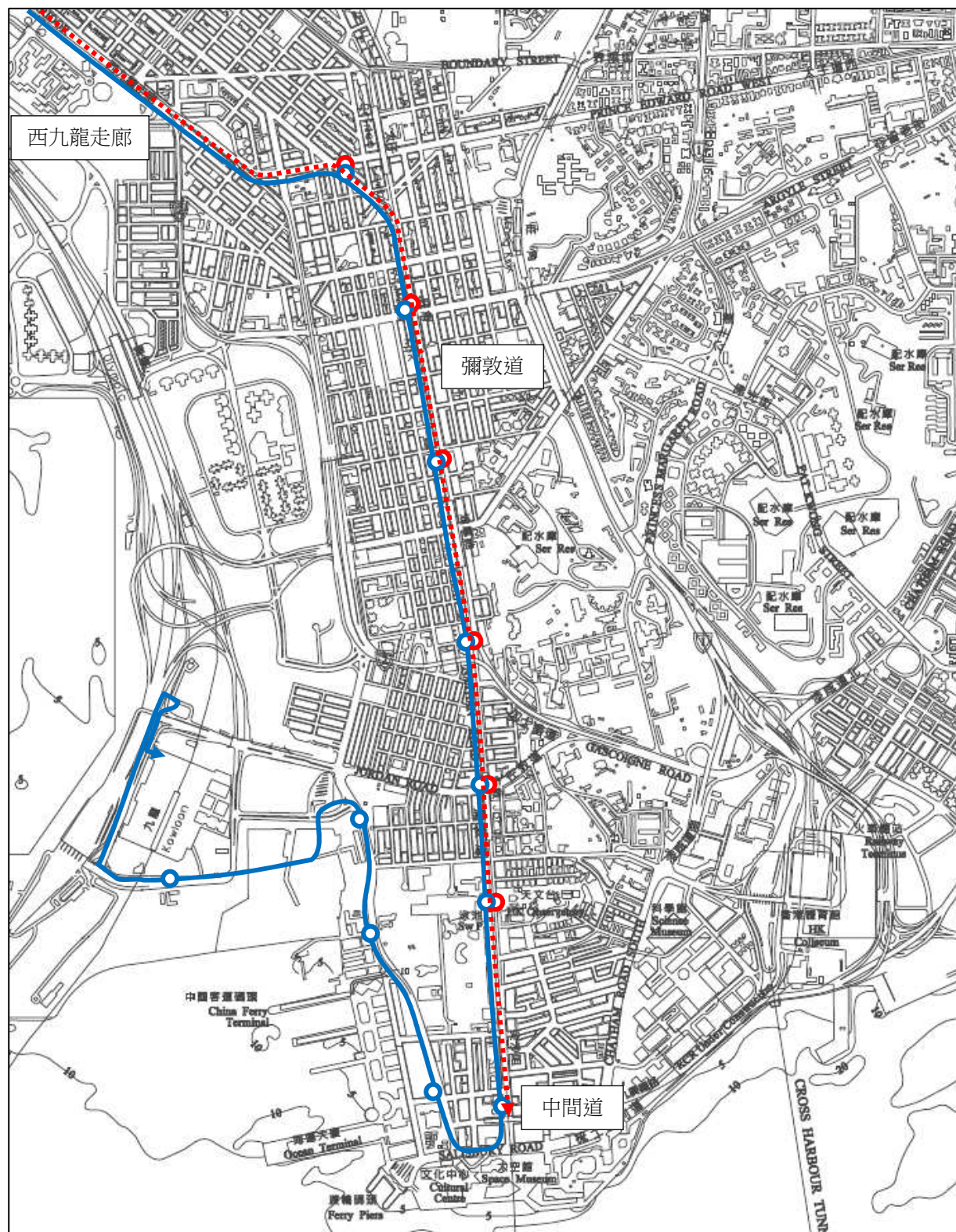
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

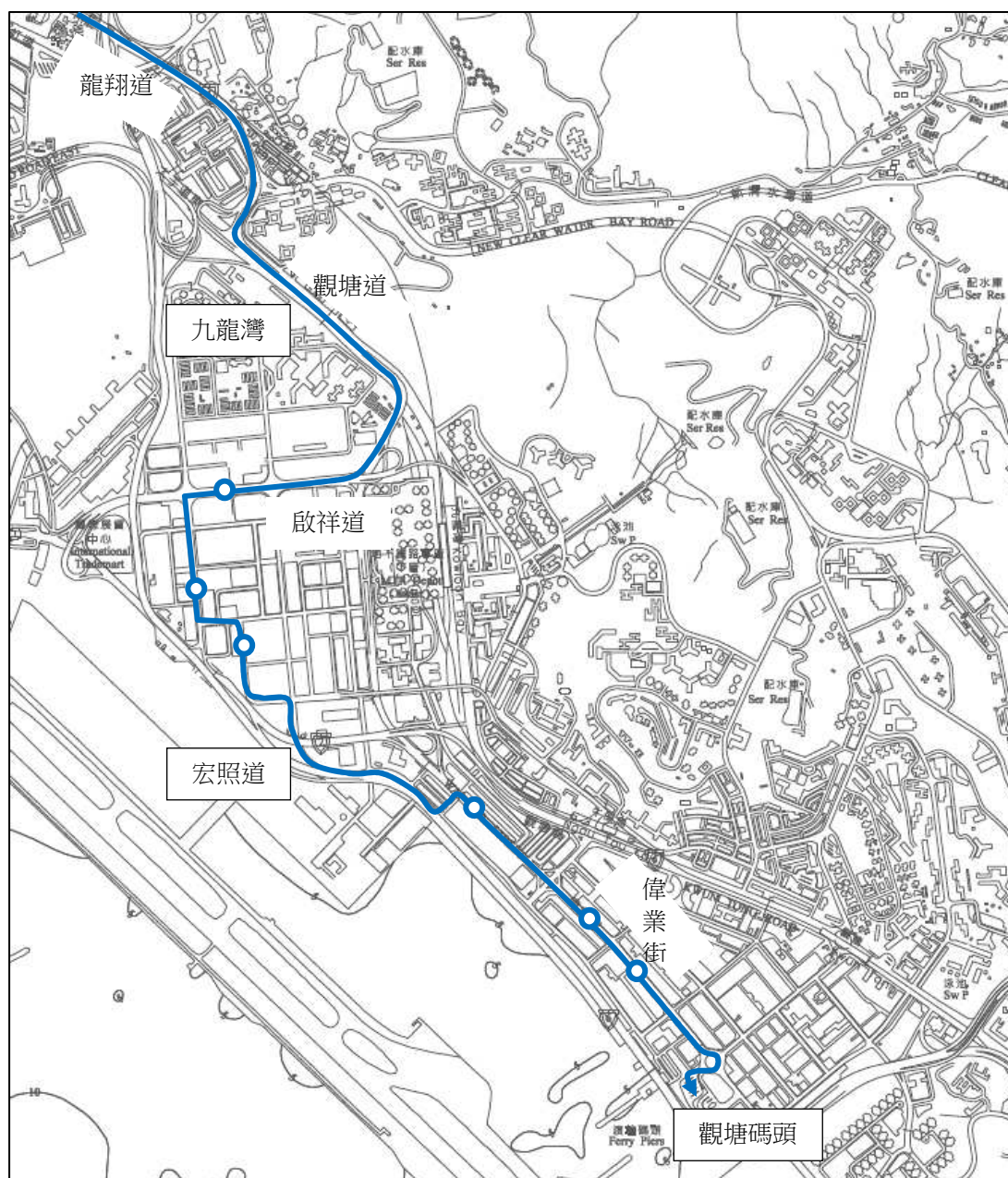
二零一四年第三季

九巴路線重組建議 - 第259B/259C/259E/第259X號線重組



- 現時259B號線(屯門碼頭-九龍站)
- 現時259C號線[新屯門中心-尖沙咀(彌敦道)]
- 建議259B號線[屯門碼頭-尖沙咀(彌敦道)]

九巴路線重組建議 - 第259B/259C/259E/第259X號線重組



— 建議增設九巴第259X號線特別班由屯門公路轉車站往觀塘碼頭，另外第259D早上部份班次改經九龍灣商業區往觀塘碼頭

九巴服務重組建議 – 第40X號線更改行車路線

第40X號線現時的服務詳情

路線	40X
起訖站	烏溪沙站 — 葵涌邨
繁忙時間班次	8 分鐘
單程收費	\$8.7
服務時間	烏溪沙站開： 早上5時30分至晚上11時55分 葵涌邨開： 早上5時40分至凌晨12時31分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時內的乘客率：82% ● 非繁忙時段乘客率：41%
車輛數目	24輛雙層巴士

建議的內容

- 第40X號線於馬鞍山區內的路線頗長，其行車時間（尤其於繁忙時間）也頗長
- 城門隧道轉車站提供方便的轉乘服務。現時有第40X號線及第43X號線駛經，部份服務地區重疊。
- 我們建議把第40X的行車路線修改，於耀安邨後改行快速公路例如馬鞍山路及大老山公路，不經亞公角街。富安花園的乘客可乘搭第43X號線，並使用城門隧道轉車站往荃灣及葵涌等地，詳情如下：

路線	40X
起訖站	烏溪沙站 — 葵涌邨
繁忙時段班次	8-10 分鐘
行車路線	<p>往葵涌邨： 沙安街、西沙路、錦英路、馬鞍山路、西沙路、恆康街、馬鞍山路、大老山公路、石門交匯處、大涌橋路、火炭路、源禾路、沙田鄉事會路、大埔道、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、葵益路、興芳路、大窩口道</p> <p>往烏溪沙站： 葵涌巴士總站、大窩口道、葵興鐵路站通道、葵興路、禾葵里、葵涌道、昌榮路迴旋處、昌榮路、和宜合道、和宜合交匯處、象鼻山路、城門隧道、城門隧道公路、大埔道、沙田鄉事會路、源禾路、火炭路、大涌橋路、石門交匯處、大老山公路、馬鞍山路、恆康街、西沙路、馬鞍山路、錦英路、西沙路、沙安街</p>

服務時間	<p>烏溪沙站開： 早上5時30分至晚上11時55分</p> <p>葵涌邨開： 早上5時40分至凌晨12時31分</p>
車輛數目	22輛雙層巴士

建議的好處

- 第40X號線行車時間縮短，馬鞍山區內居民可更快到達目的地
- 更有效運用城門隧道轉車站，提升轉乘效益

對乘客之影響

- 受影響乘客可以改乘以下巴士路線或轉乘組合：

<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>
亞公角街 <> 馬鞍山	100(<5%)	85K / 85M 等路線	\$5.5-\$7.5
亞公角街 <> 沙田	100(<5%)	43X / 85K 等路線	\$4.8-\$8.7
亞公角街 <> 葵涌	580(<5%)	40X <> 43X	\$8.7

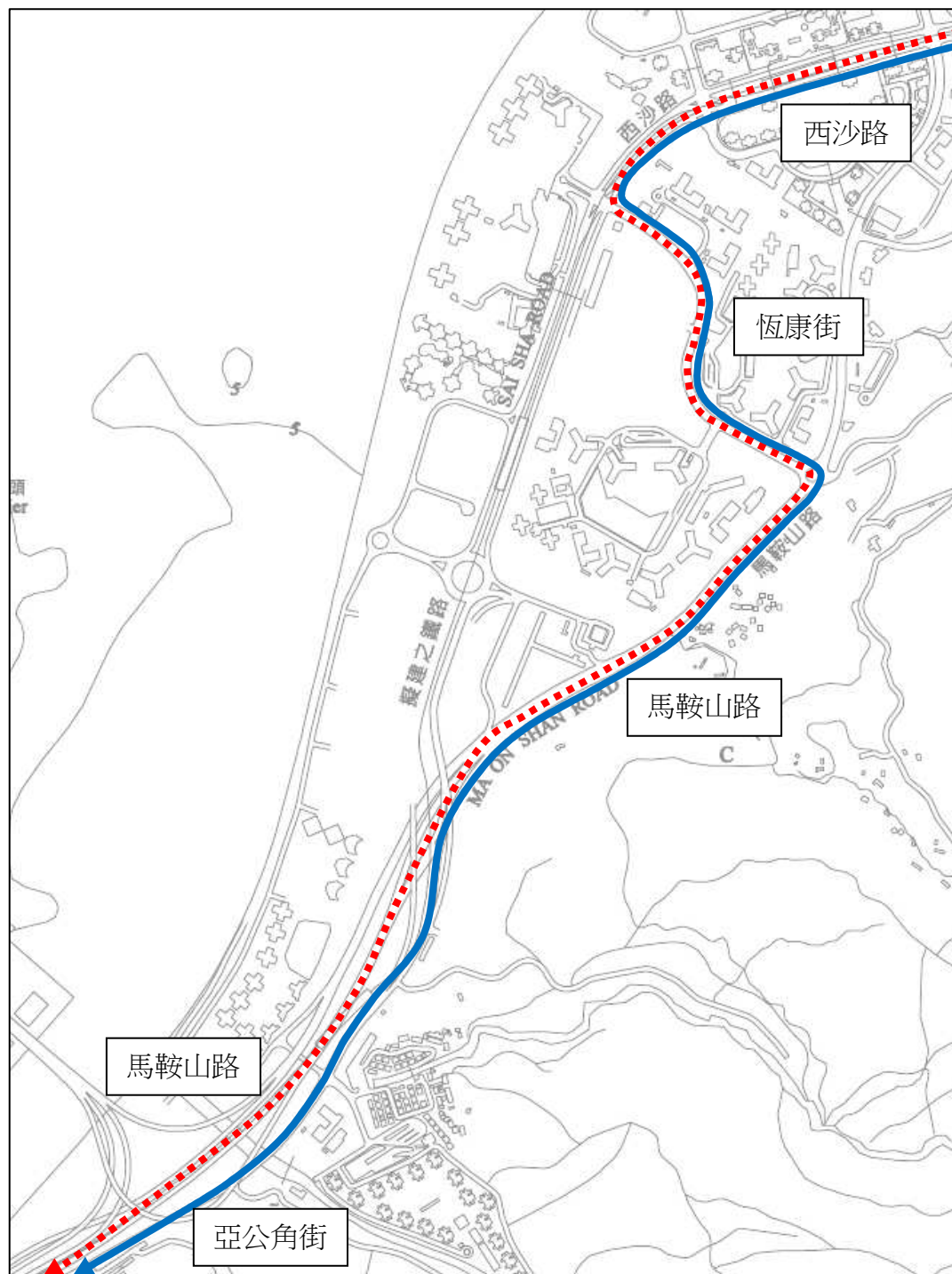
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第40X號線更改行車路線



- 現時的40X號線 (烏溪沙站-葵涌邨)
- ... 建議的40X號線 (烏溪沙站-葵涌邨)

九巴服務重組建議 – 第47X號線增設特別服務

第47X號線現時的服務詳情

路線	47X
起訖站	秦石 — 葵盛（東）
繁忙時間班次	5 分鐘
單程收費	\$7.7
服務時間	秦石開： 早上5時30分至凌晨12時05分 葵盛（東）開： 早上5時40分至凌晨12時25分
車輛數目	23輛空調雙層巴士

建議的內容

- 因應水泉澳公營房屋入伙，以及區內對本巴士路線的需求日增，建議增辦由水泉澳開出的特別班次，詳情如下：

路線	47X（特別班次）
起訖站	水泉澳 往 葵盛（東）
行車路線	往 葵盛（東）： 多石街、博泉街、水泉坳街、沙角街、沙田圍路、沙田鄉事會路、大埔公路、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	\$7.7
服務時間/班次	早上繁忙時間一班

建議的好處

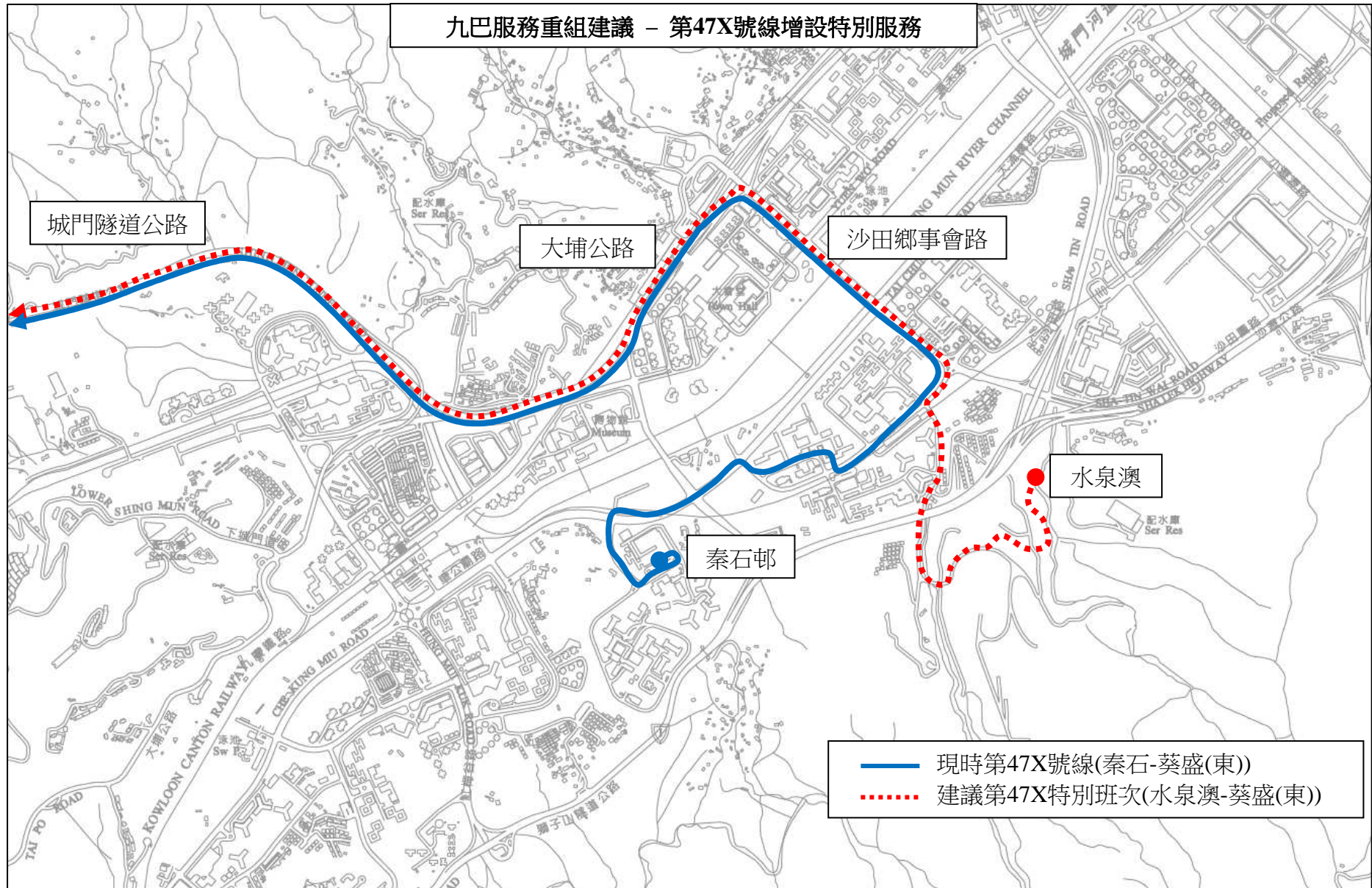
- 為水泉澳提供直接巴士服務到城門隧路轉車站及葵涌

路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年第四季，視乎水泉澳邨入伙情況



九巴服務重組建議 – 第58P號線服務重整

第58P號線現時的服務詳情

路線	58P
終點站	葵芳鐵路站 往 田景邨
繁忙時間班次	每15-30分鐘一班
單程收費	\$9.0
服務時間	星期一至六 晚上5時30分 至 晚上8時30分 星期日及公眾假期不設服務
乘客 使用量	最繁忙一小時內的載客率:82%
班次數目	往屯門共十一班 (車輛由第58M線調派行走)

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。葵芳鐵路站一帶乘客可使用多條路線前，如第 57M、58M、61M、67M 號線往屯門公路轉車站轉乘其他路線往田景，無需依賴特定時間開出的特別班次。為善用資源，建議第 58P 號線修改班次服務時間，配合實際客量需要。

路線	58P
終點站	葵芳鐵路站 往 田景邨
繁忙時間班次	每15至20分鐘一班
單程收費	\$9.0
服務時間	星期一至六 晚上6時正 至 晚上8時正 星期日及公眾假期不設服務
班次數目	往屯門共七班 (車輛由第58M線調派行走)

- 修改第 58M 號線之服務時段及班次服務後所剩下的資源，會重新編配至第 58M 號線從而加強其傍晚繁忙時間之班次服務。

對乘客之影響

- 現時乘搭該線於服務時段修改後往屯門方向的乘客可使用相同的車資(\$9.0)直接改乘第 58M 號線，或以相近的車資水平(\$8.7-\$9.0)使用八達通卡選乘第 57M、61M、67M 號線於屯門公路轉車站轉乘第 258D、260X、960 路線往田景。該類乘客平均每日約 280人(約兩至三成)。

目標實施日期

二零一四年第三季

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 至 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	\$11.0
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:85% 非繁忙時段載客率: 16%

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59A線重疊的巴士線/ 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/67X
荃灣 <> 美孚/長沙灣/深水埗	30X/33A/36A/234X/港鐵

- 第59A號線與第59M號線及第59X號線服務範圍重疊，乘客量於非繁忙之時段持續偏低，加上屯門公路轉車站首階段已於2012年尾啟用，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，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並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站。星期六、日及公眾假期不設服務。

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 早上7時至早上8時30分(共11班往葵涌) 最繁忙時段每6至8分鐘一班； 晚上5時30分至晚上7時30分(共12班往屯門) 最繁忙時段每8至10分鐘一班； 星期六、日及公眾假期不設服務
單程收費	\$9.0

- 乘客現時可享用屯門公路轉車站之巴士轉乘計劃，使用59M線轉乘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\$9.0，較現時 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	\$8.0	234X	尖沙咀	\$8.5	\$5.5	\$11.0	青山公路近荃景圍
234X	灣景花園	\$8.5	59M	屯門	\$8.0	\$5.5	\$11.0	青山公路近荃景圍

建議的好處

- 如有關的建議得以落實，將可在與減少其他巴士線或交通工具的重疊，並在儘量減少對現時乘客的影響下改善本路線的營運效率，令資源能更有效運用。
- 往返屯門及葵興/葵芳的乘客使用現時屯門公路轉車站巴士轉乘計劃由59M轉乘58M線，總車費較現時乘搭59A線低\$2(約可節省18%)。
- 修改服務時間的第 59A 號後所省下的資源會投放於屯門區多條需求殷切的巴士路線，以應付因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使用重整後的59A線服務。另外有約四成乘客可轉往其他直接路線，如58M、59M、59X、33A、36A及234X線，其班次較為穩定或提供更頻密的服務。
- 其餘佔約四成的乘客可按下列轉乘組合於屯門公路轉車站轉乘前往目的地：

受影響乘客	乘客人數 (百分比)	轉乘組合	轉乘組合收費
往深水埗方向			
屯門 往 葵涌 (非繁忙時段及反繁忙方向)	850 (~10%)	59M > 58M/67M	\$9.0

屯門 往 九龍	640 (~10%)	59M > 60X/67X/59X 或 59M > 234X	\$11.0
往屯門方向			
葵涌 往 屯門 (非繁忙時段及反繁忙方向)	990 (10-15%)	58M/67M > 59M	\$9.0
九龍 往 屯門	350 (~5%)	60X/67X/59X > 59M/59X 或 234X > 59M	\$11.0

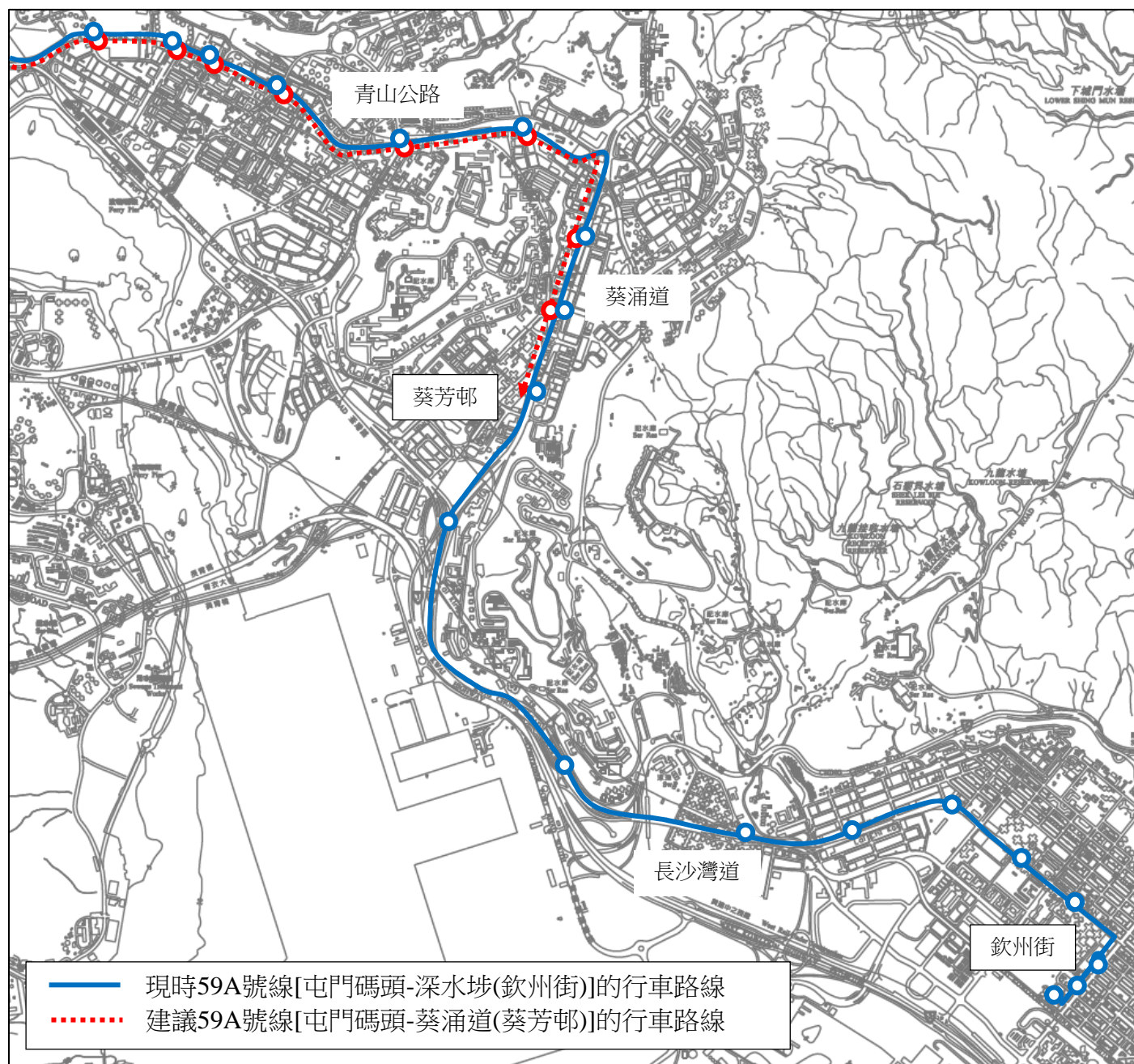
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴路線重組建議 - 第59A號線縮短至葵芳邨



九巴服務重組建議 – 第251M號線更改行車路線
(計劃編號：K2)

第251M號線現時的服務詳情

路線	251M
終點站	上村 - 青衣鐵路站
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$9.7
服務時間	早上5時45分 至 凌晨12時50分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 39% (實際來往錦田與青衣之間(不包括轉車乘客)) 非繁忙時段的平均載客率: 11%
車輛數目	8 部空調雙層巴士

建議的內容

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

- 建議的安排如下：

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

對乘客的影響

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

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往青衣方向			
上村至錦田公路 往 荃灣	450 (~10%)	251B > 68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7
上村至錦田公路 往 青衣	~100 (<5%)	251B > 68E* / 279X	\$9.7
大欖隧道轉車站 往 荃灣	~150 (<5%)	68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7-\$10.6
大欖隧道轉車站 往 青衣	40 (~1%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
往上村方向			
青衣 往 錦田公路至上村	~100 (<5%)	68E* / 279X > 251B	\$10.6-\$14.4

附錄十二

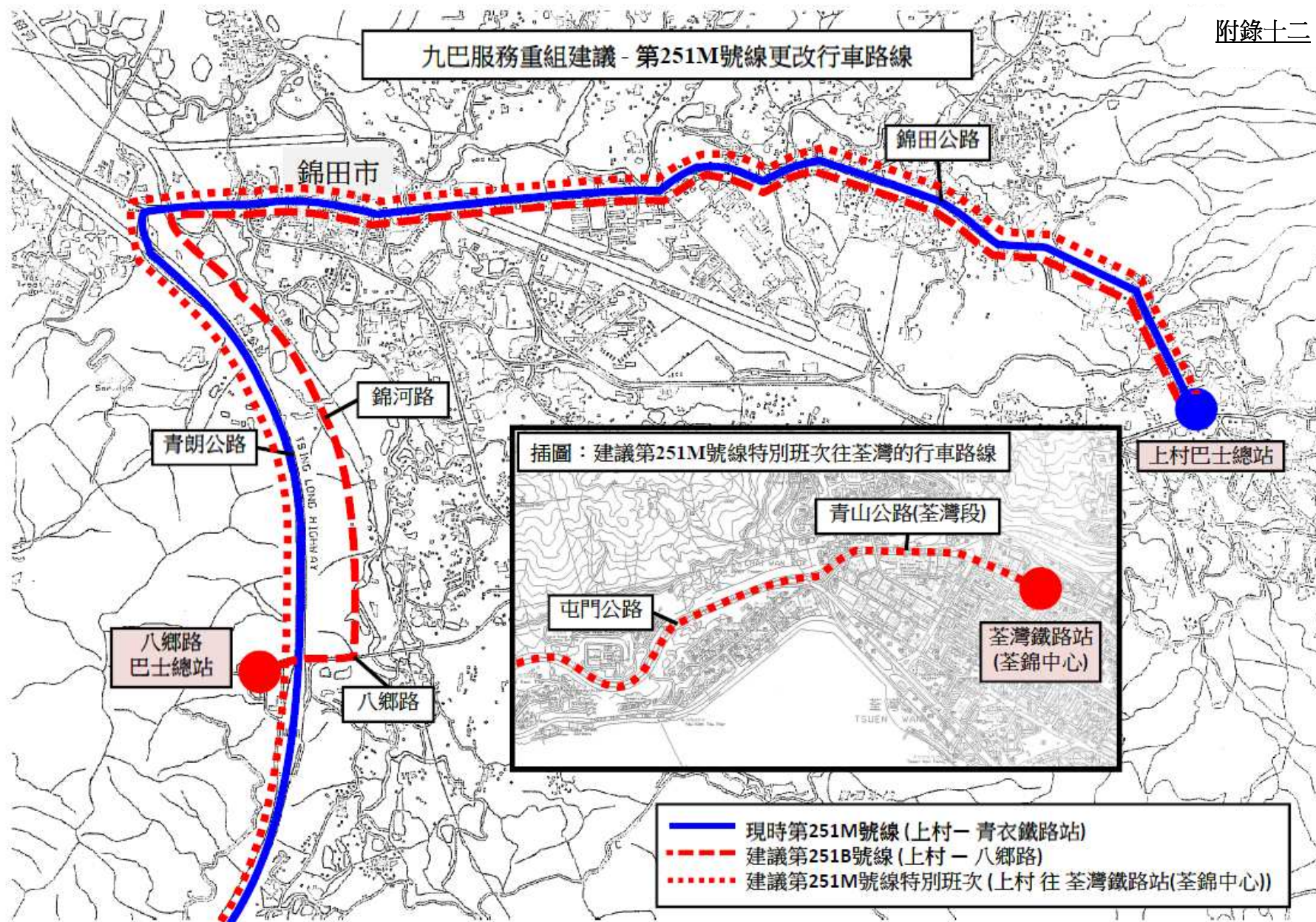
受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
荃灣 往 錦田公路至上村	600 (10-15%)	68M / 69M / 265M / 269M > 251B	\$9.7-\$10.6
青衣 往 大欖隧道轉車站	50 (~1%)	68E* / 279X	\$10.6-\$14.4
荃灣 往 大欖隧道轉車站	210 (<5%)	68M / 69M / 265M / 269M	\$9.7-\$10.6

*第68E號線會建議修改行車路線，詳情請參考第68E號線之服務重組建議

路線圖

請參閱附圖。

九巴服務重組建議 - 第251M號線更改行車路線



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

策劃原則

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

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

現時服務詳情

3. 天水圍區內 4 組 M 線分別為：

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

附錄十三(1)展示這些路線服務重疊的情況；而**附錄十三(2)**撮錄現時的服務安排。

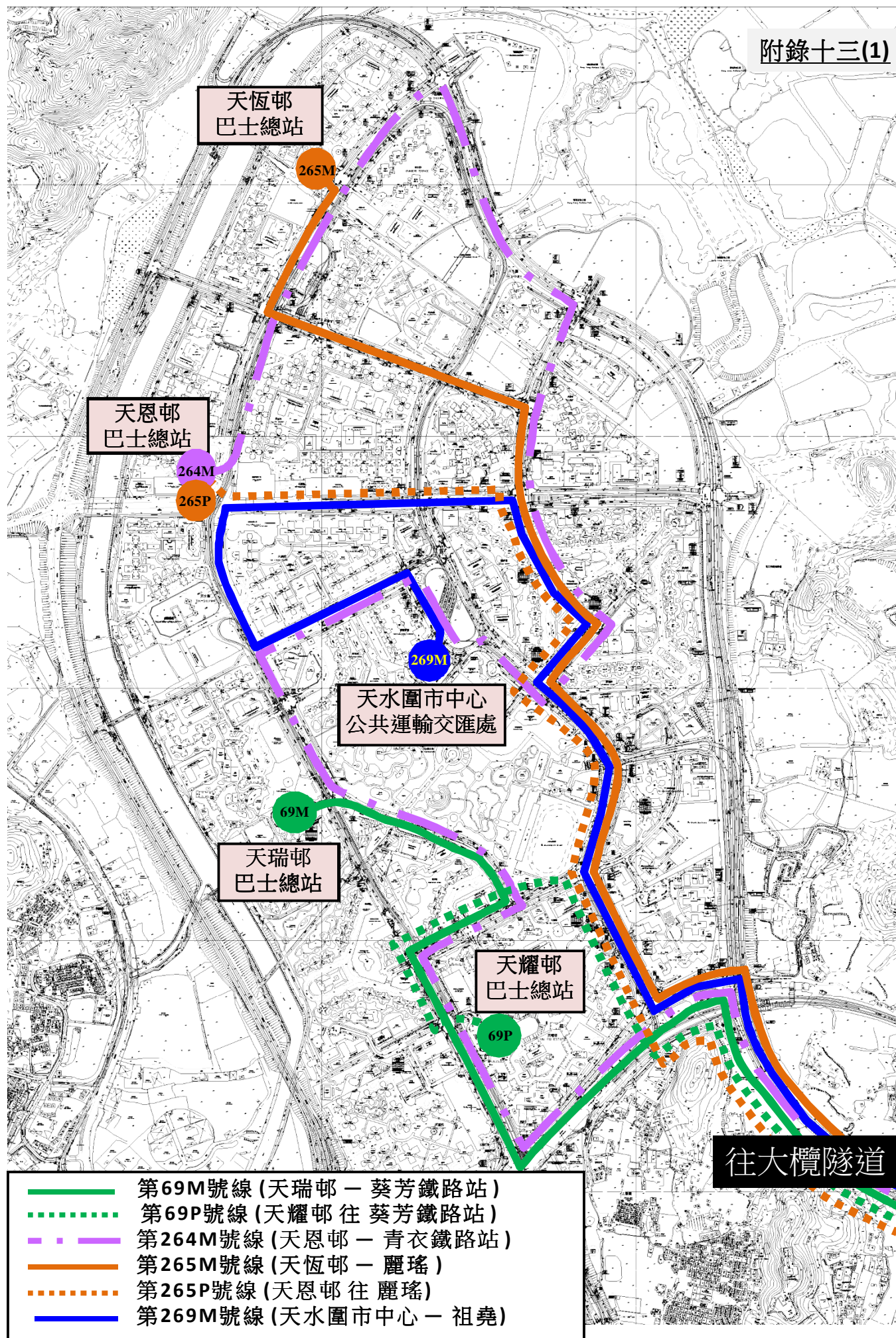
建議安排

4. 基於上述策劃原則，現建議將這些 M 線的接駁角色釐定如下：

- (i) 第 69M 號線主要為天水圍「西南區」居民服務，途經天水圍市中心、天頌苑、天華邨、天瑞邨、嘉湖南、天耀邨、天盛苑和天祐苑。
- (ii) 第 265M 號線主要為天水圍「西北區」居民服務，途經天恆邨、俊宏軒、天澤邨、天逸邨、天恩邨、天悅邨、天富苑和天晴邨。
- (iii) 第 269M 號線主要為天水圍「東北區」居民服務，途經天恩邨、天富苑、天逸邨、天晴邨、嘉湖北、天麗苑和天慈邨。

附錄十四至附錄十六詳列該 3 條 M 線的建議安排。

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



九巴服務重組建議 – 優化第69M、265M及269M號線的服務

現時的服務安排

(I) 第 69M 及 69P 號線

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

(II) 第 265M 及 265P 號線

路線	265M	265P
終點站	天恆邨 - 麗瑤	天恩邨 往 麗瑤
繁忙時間班次	6 至 8 分鐘	11 至 20 分鐘
單程收費	\$10.6	
服務時間	早上 5 時 20 分至 凌晨 12 時 50 分	星期一至六(公眾假期除外) 早上 6 時 40 分至早上 8 時 20 分 星期一至五：8 班 星期六：6 班
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率:80% 非繁忙時段的平均載客率: 39%	最繁忙一小時的載客率:72%
車輛數目	25 部空調雙層巴士	

(III) 第 269M 號線

路線	269M
終點站	天水圍市中心 - 祖堯
繁忙時間班次	11 至 15 分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	早上 5 時 25 分 至 凌晨 12 時 55 分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率: 92% 非繁忙時段的平均載客率: 36%
車輛數目	11 部空調雙層巴士

九巴服務重組建議 – 優化第69M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

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

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

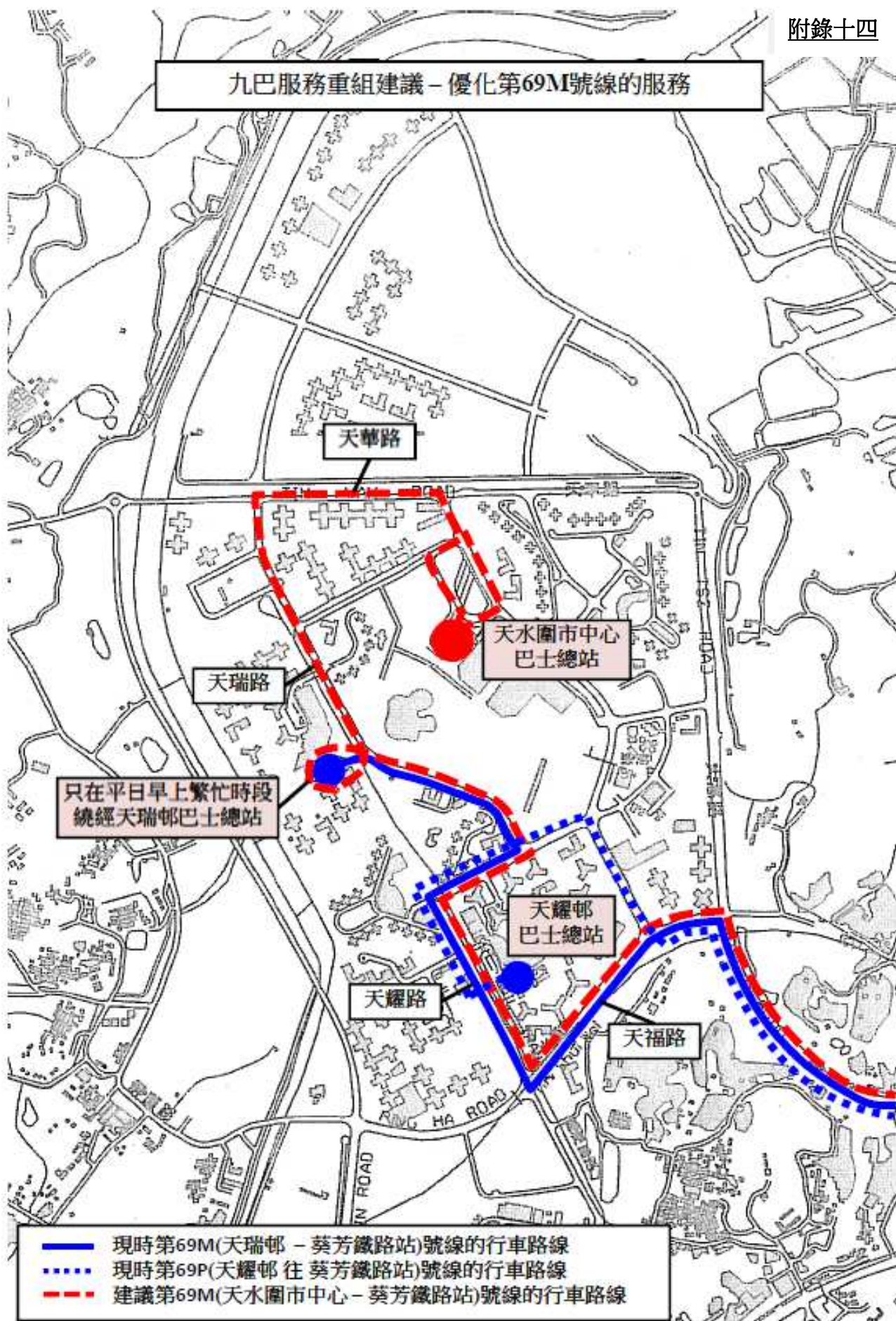
對乘客的影響

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

路線圖

請參閱附圖。

九巴服務重組建議－優化第69M號線的服務



九巴服務重組建議 – 優化第265M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

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

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

對乘客的影響

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

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

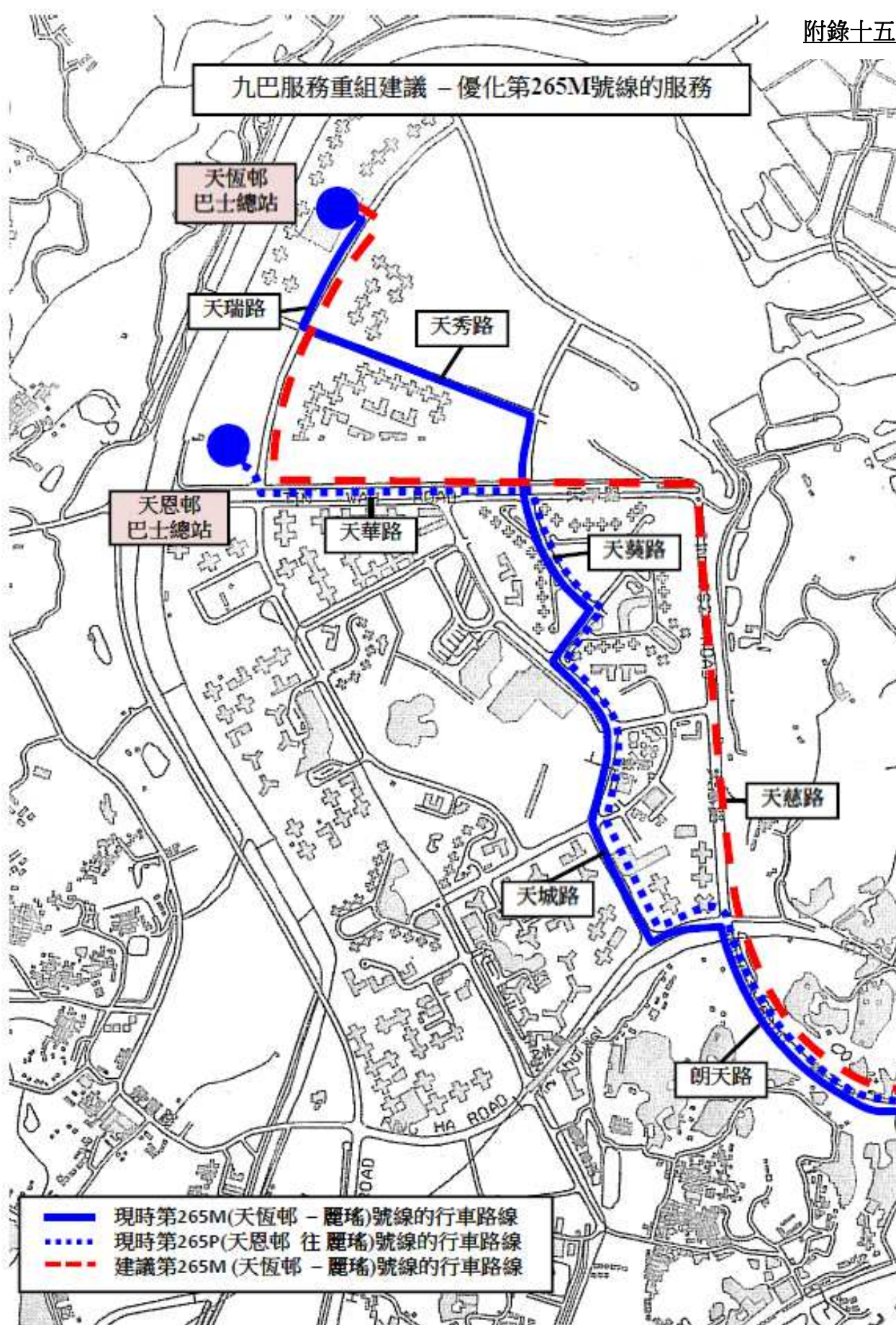
受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往麗瑤方向			
天秀路 往 大欖隧道至葵涌道	1000 (~5%)	269M	\$10.6
天秀路 往 麗祖路及麗瑤	60 (<1%)	269M > 265M	\$10.6
天城路 往 大欖隧道至葵涌道	700 (<5%)	269M	\$10.6
天城路 往 麗祖路及麗瑤	60 (<1%)	269M > 265M	\$10.6
往天水圍西北區方向			
麗祖路及麗瑤 往 天龍路及天城路	150 (~1%)	265M > 269M	\$10.6
麗祖路及麗瑤 往 天葵路	100 (<1%)	265M > 269M	\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天龍路及天城路	1300 (<10%)	269M	\$9.7-\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天葵路	1200 (<10%)	269M	\$9.7-\$10.6

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

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往麗瑤方向			
天恩至天華路 往 大欖隧道至葵涌道	500 (~60%)	265M	\$10.6
天恩至天華路 往 麗祖路及麗瑤	10 (~1%)	265M	\$10.6
天葵路至天城路 往 大欖隧道至葵涌道	200 (20-25%)	269M	\$10.6
天葵路至天城路 往 麗祖路及麗瑤	<10 (<1%)	269M > 265M	\$10.6

路線圖

請參閱附圖。



九巴服務重組建議 – 優化第269M號線的服務
(計劃編號：T1)

建議的安排

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

路線	269M
終點站	天恩邨 - 祖堯
繁忙時間班次	7至12分鐘
單程收費	\$10.6
服務時間	早上5時25分 至 凌晨12時55分
行車路線	<p><u>由天恩開出</u>：天瑞路、天秀路、天葵路、天龍路、天城路、天福路及朗天路，然後返回原來路線。</p> <p><u>由祖堯開出</u>：沿原來路線行走至朗天路，然後沿天福路、天城路、天龍路、天葵路、天秀路及天瑞路。</p>
車輛數目	15 部空調雙層巴士

對乘客的影響

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

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

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往祖堯方向			
天水圍市中心至天華路 往 大欖隧道至葵涌	1500 (~20%)	69M	\$10.6
天水圍市中心至天華路 往 麗景山道及祖堯	150 (<5%)	69M > 269M	\$10.6
往天水圍東北區方向			
祖堯及麗景山道 往 天華路至天水圍市中心	100 (<5%)	269M > 69M	\$10.6
葵涌至大欖隧道 往 天華路至天水圍市中心	1200 (15-20%)	69M	\$9.7-\$10.6

路線圖

請參閱附圖。

