

2014 - 2015 年度黃大仙區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 -2015 年度黃大仙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 年度黃大仙區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、1B、1C 及附件 2A，供各委員參閱。

4. 2014 - 2015 年度黃大仙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 1-8 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。由於有關大埔區及沙田區的路線改動建議仍在整合當中，就涉及行經或以黃大仙區為總站路線的改動，我們預計將會在3月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，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 黃大仙市區路線

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	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1。

二零一四年巴士路線發展計劃
途經黃大仙區的新界區路線

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	
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2。
2014年 第三季	42C	長亨 - 藍田站	4-10	4-10	34	0	36	0	2	0	視乎巴士資源調配安排，建議早上繁忙時段增設特別班次第X42C號線，不經荃灣及葵涌。詳情請參閱附錄3。
2014年 第三季	61X	屯門站 - 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4。
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5。
2014年 第二季	292P	西貢 - 觀塘(裕民坊)	星期一至六早 上一班	星期一至五早 上一班	1	0	1	0	0	0	因應乘客量偏低，取消星期六的服務。詳情請參閱附錄6。
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7。
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I、J及K。

二零一四年巴士路線發展計劃
黃大仙區過海路線

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	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特別班次 由觀塘 往 堅尼地城，路線編號為第101X號。詳情請參閱附錄8。

二零一五年巴士路線發展計劃
以黃大仙區為終點站或途經黃大仙區的新界區路線

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M。
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N及O。

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 A

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B

建議實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重整建議 – 第42C號線增設特快班次

第42C號線現時的服務詳情

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

建議的內容

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

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

建議的好處

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

路線圖

請參閱附圖C

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D

目標實施日期

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 E

建議實施日期

二零一四年第二季

九巴服務調整建議 – 第292P 號線**第 292P 號線現時的服務詳情**

路線	292P
終點站	西貢 — 觀塘(裕民坊)
班次	早上繁忙時間一班
單程收費	\$7.5
服務時間	西貢開：星期一至星期六 早上7時30分
乘客使用量	星期六平均每天約 23 名乘客
車輛數目	1 部空調雙層巴士

建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六的乘客量大幅下降，並一直持續偏低。同時該類特別班次的頻密程度亦未及其他正常路線的服務水平，加上星期六早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠程度較低，乘客於該段時間較願意接受乘搭其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司最新的乘客數據顯示，第 292P 號線於星期六平均每班車的乘客只有約 23 人。為善用巴士資源，建議取消第 292P 號線星期六的服務。

建議的好處

- 實施是項建議除可更有效運用現有資源外，亦可減輕載客率較低的巴士路線途經觀塘市中心所造成的交通負荷。所省下的資源可投放到西貢區一些需求更殷切的巴士路線（例如第 92 或 94 號線）。

對乘客之影響

- 現時乘搭第 292P 號線的乘客，可選擇乘搭以下交通工具：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	收費
西貢/清水灣道	清水灣道至坪石	約9人 (40%)	九巴第92 號線	\$6.5
西貢/清水灣道	九龍灣至觀塘	約12人 (60%)	專線小巴第1號線	\$8.4

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 F、G 及 H。

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

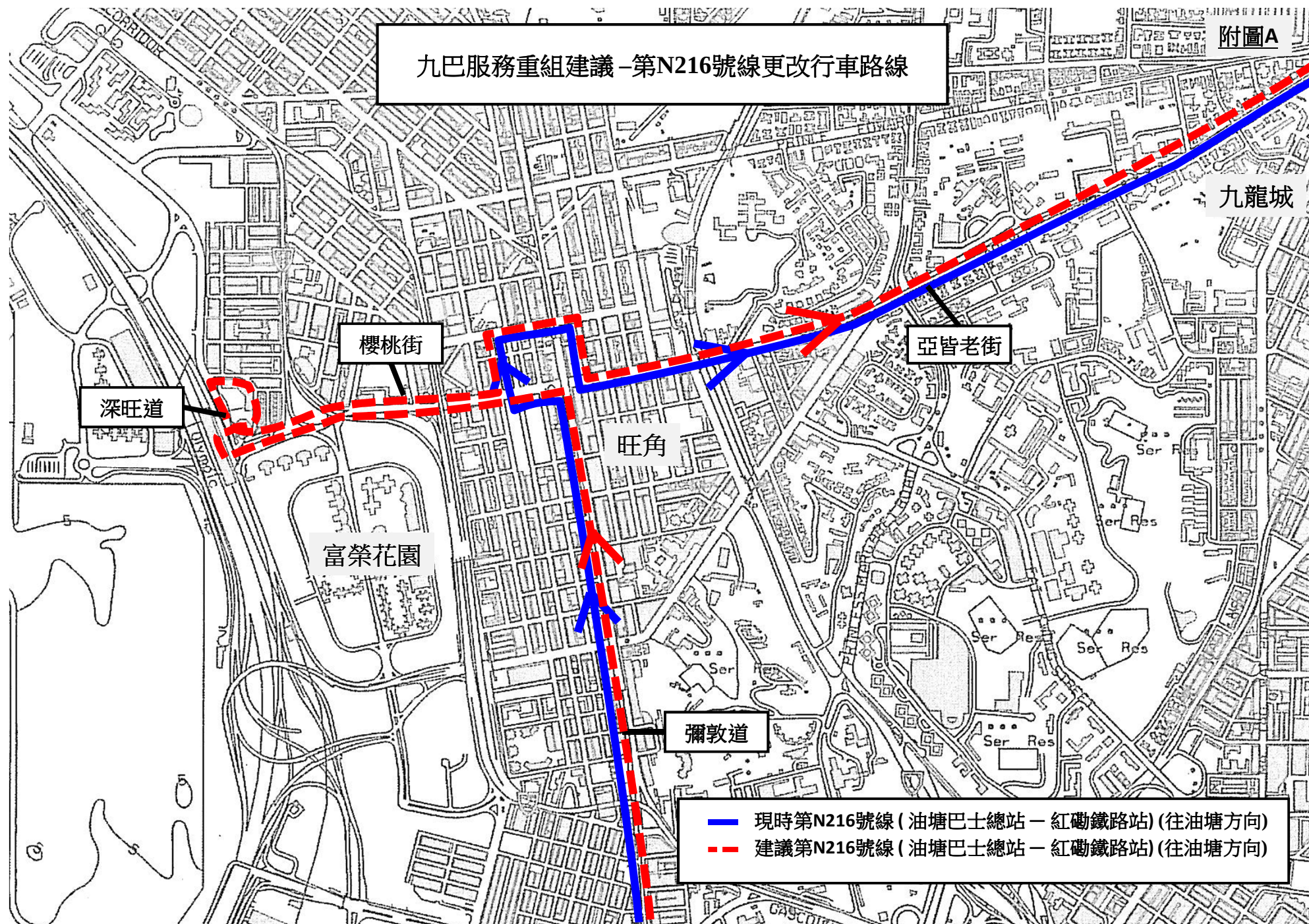
請參閱附圖 L

建議實施日期

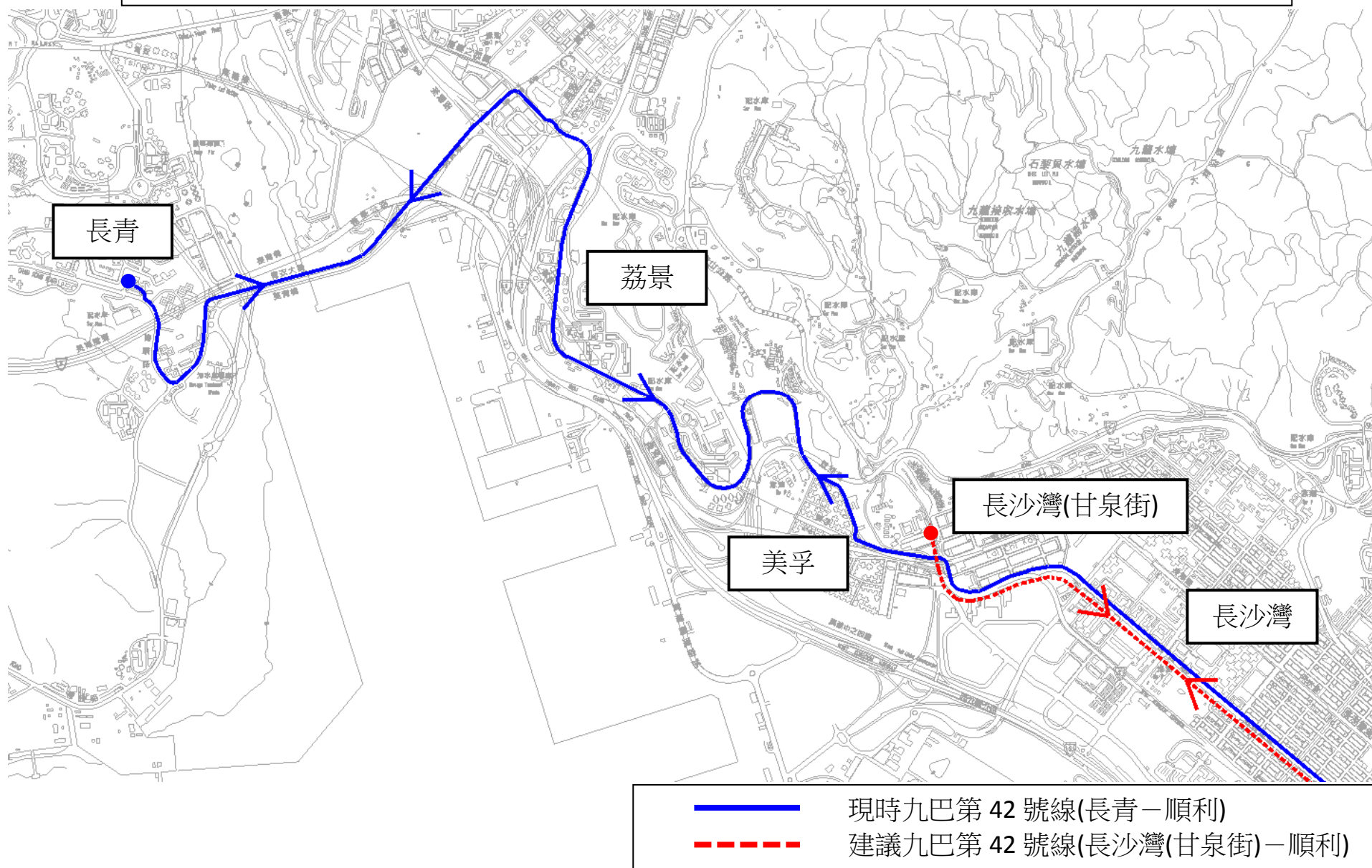
二零一四年第三季

附圖A

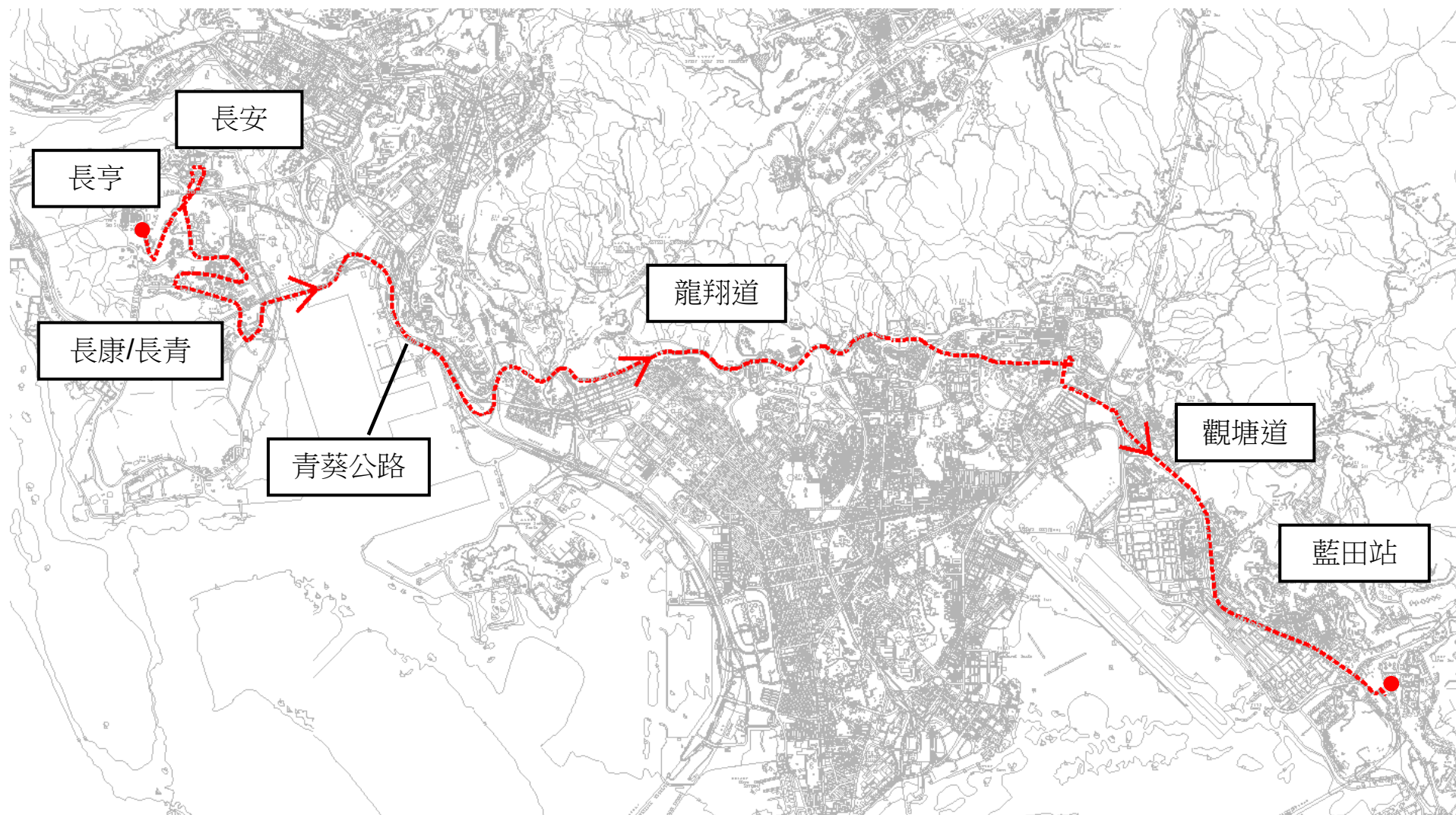
九巴服務重組建議-第N216號線更改行車路線



九巴服務重組建議 - 九巴第 42 號線(長青-順利)

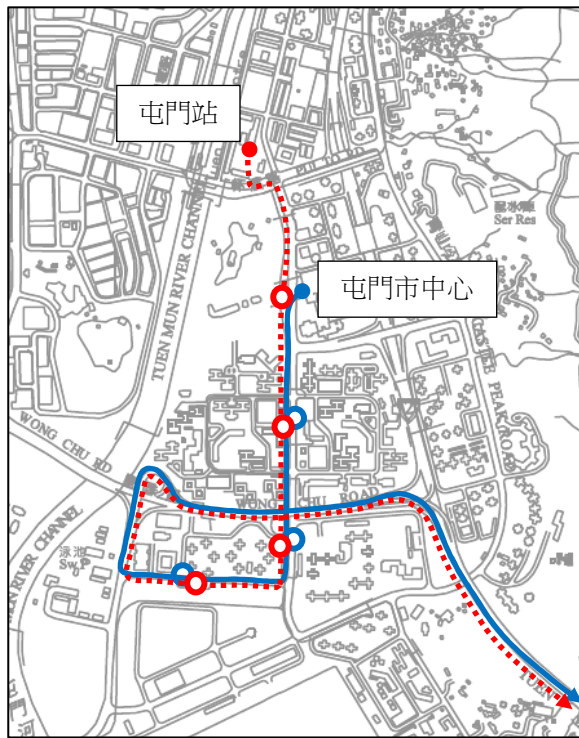


新增九巴第 X42C 號線(長亨 至 藍田站)

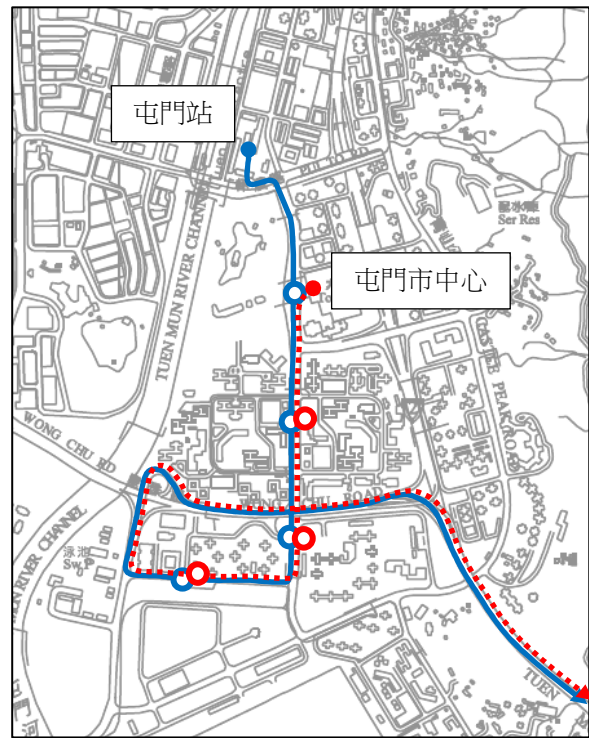


----- 九巴第 X42C 號(長亨 至 藍田站)

九巴服務重組建議 – 第61X號線更改屯門區內總站



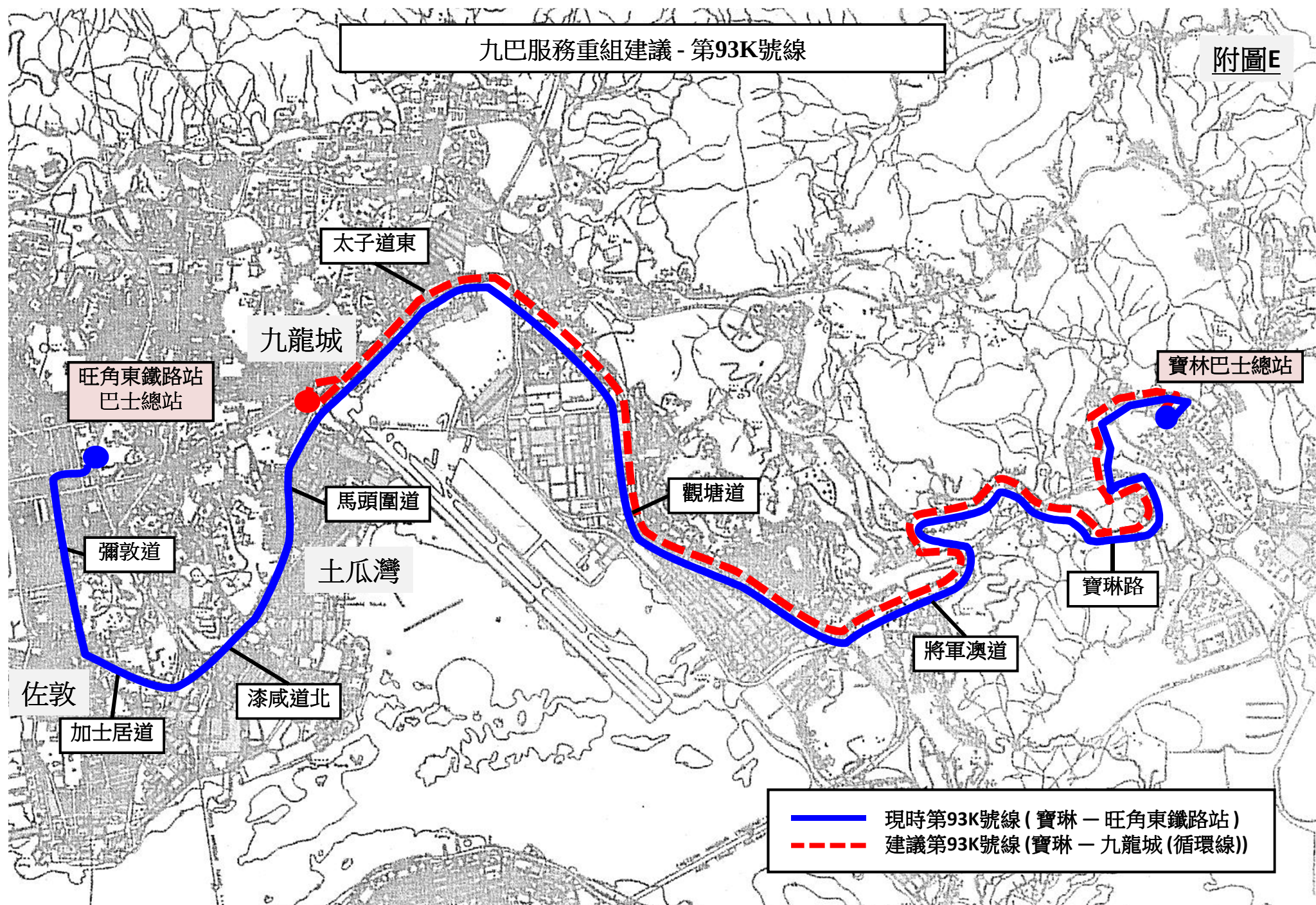
— 現時60M號線(屯門市中心-荃灣站)
 建議60M號線(屯門站-荃灣站)



— 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)

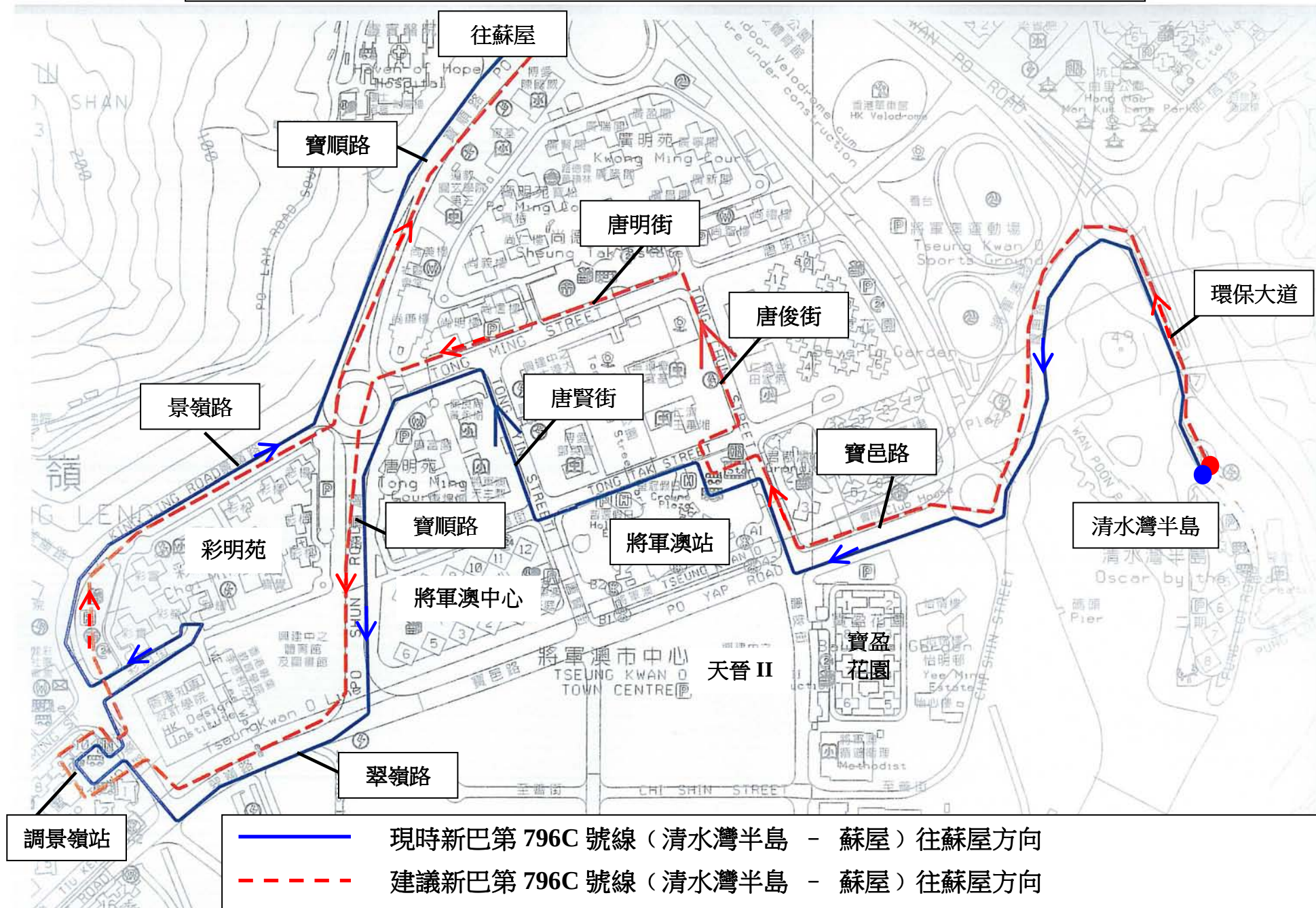
九巴服務重組建議 - 第93K號線

附圖E

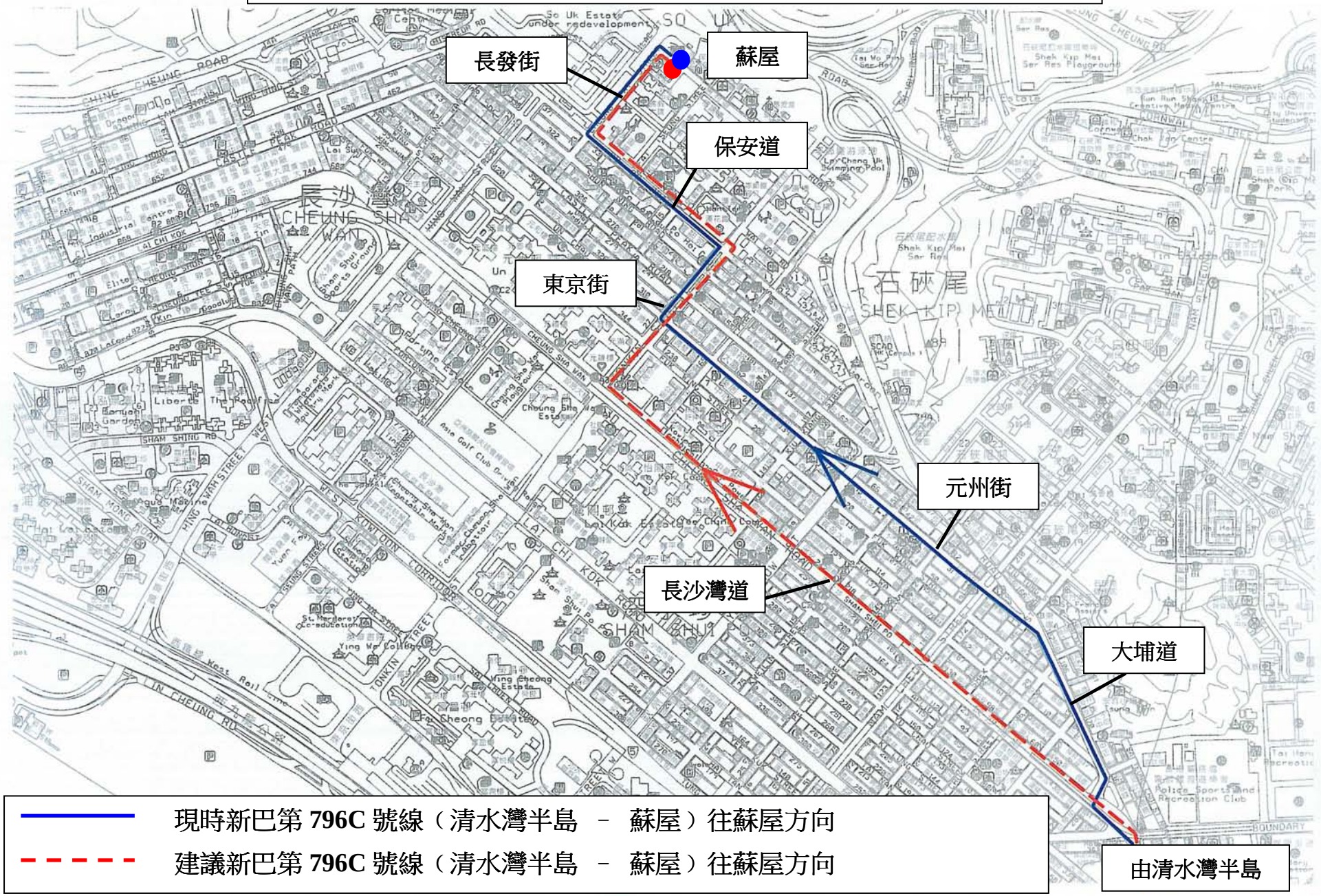


新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）於將軍澳改道建議

附圖 F

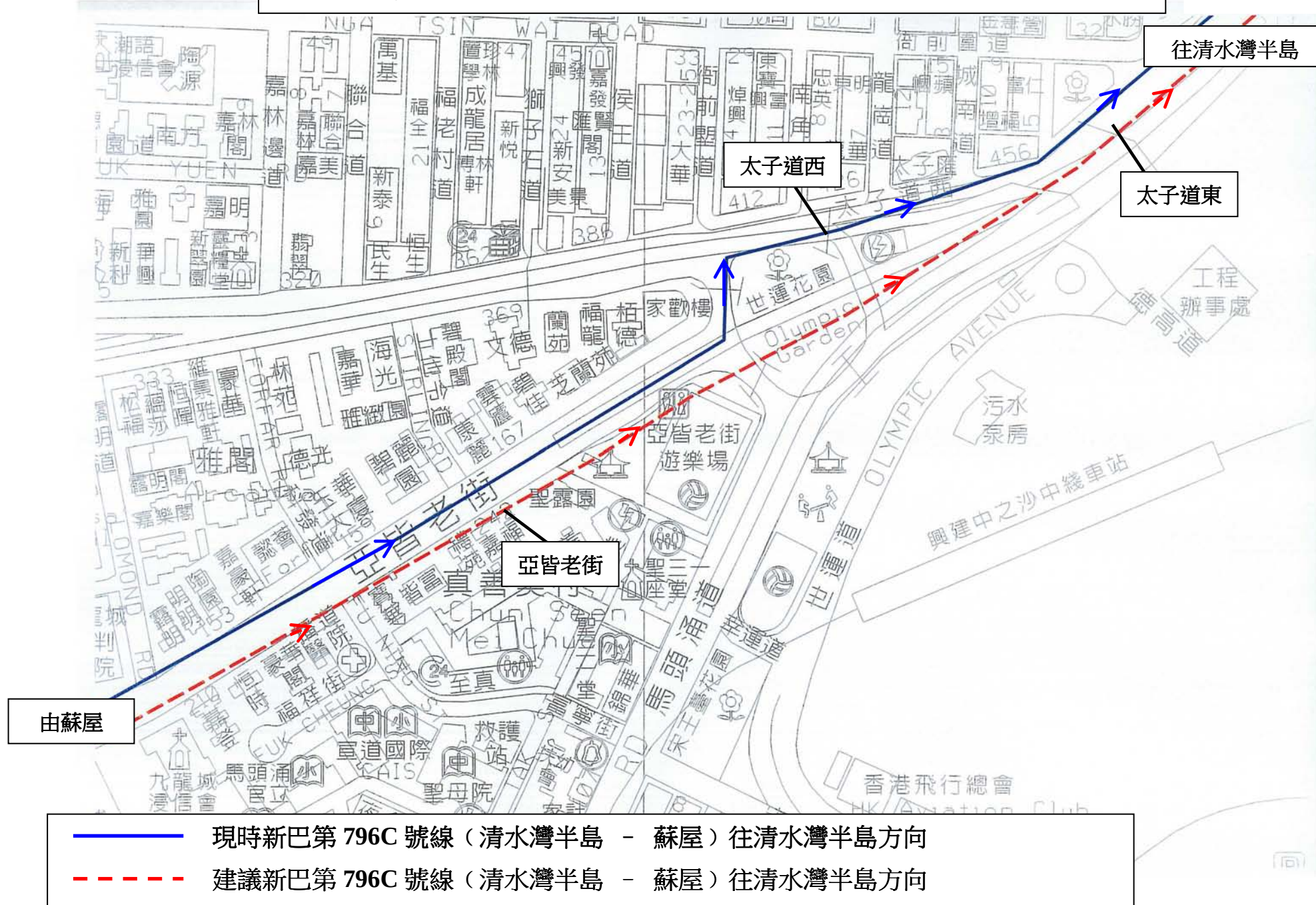


新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）於長沙灣改道建議



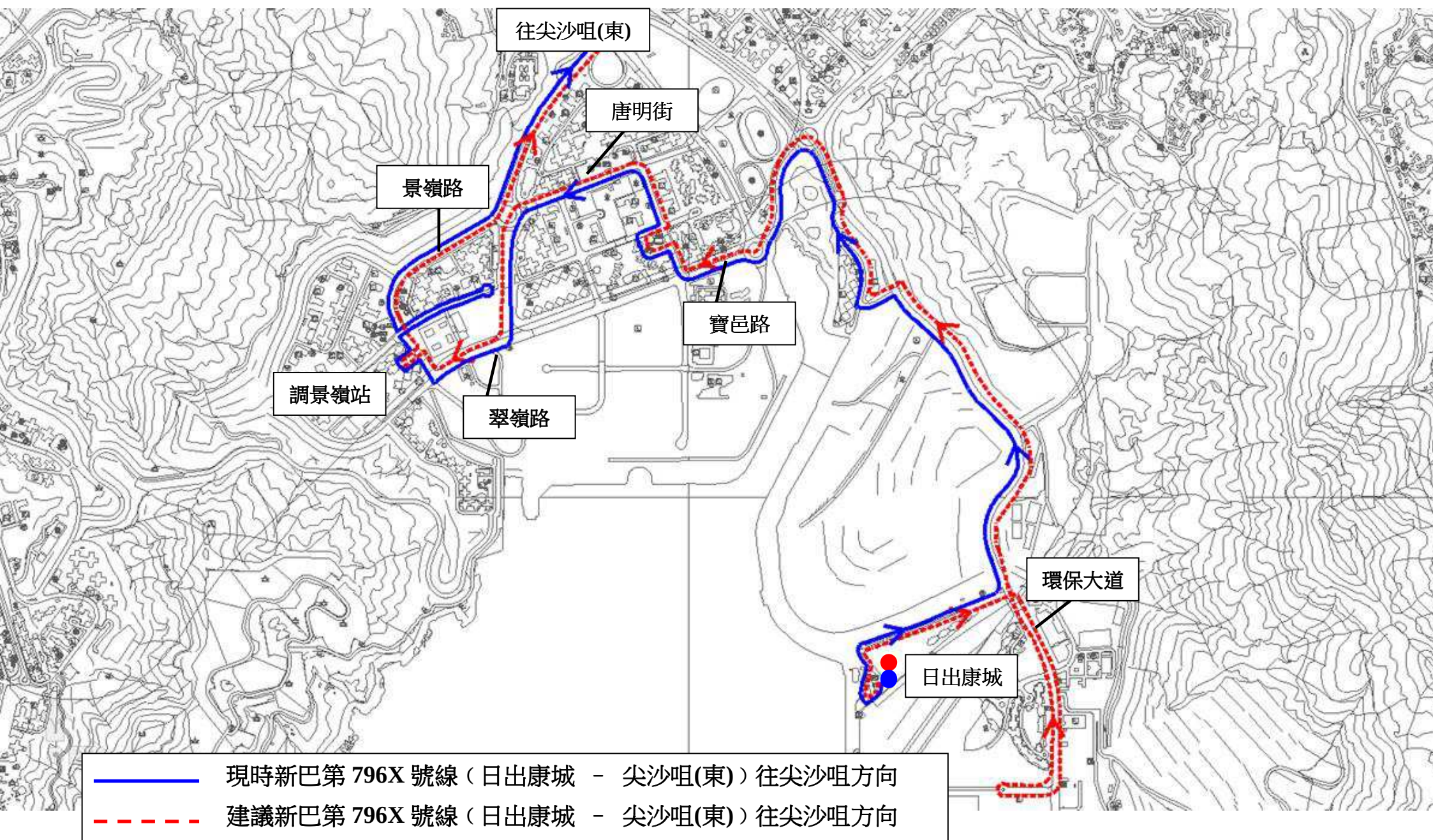
新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）於太子道西改道建議

附圖 H



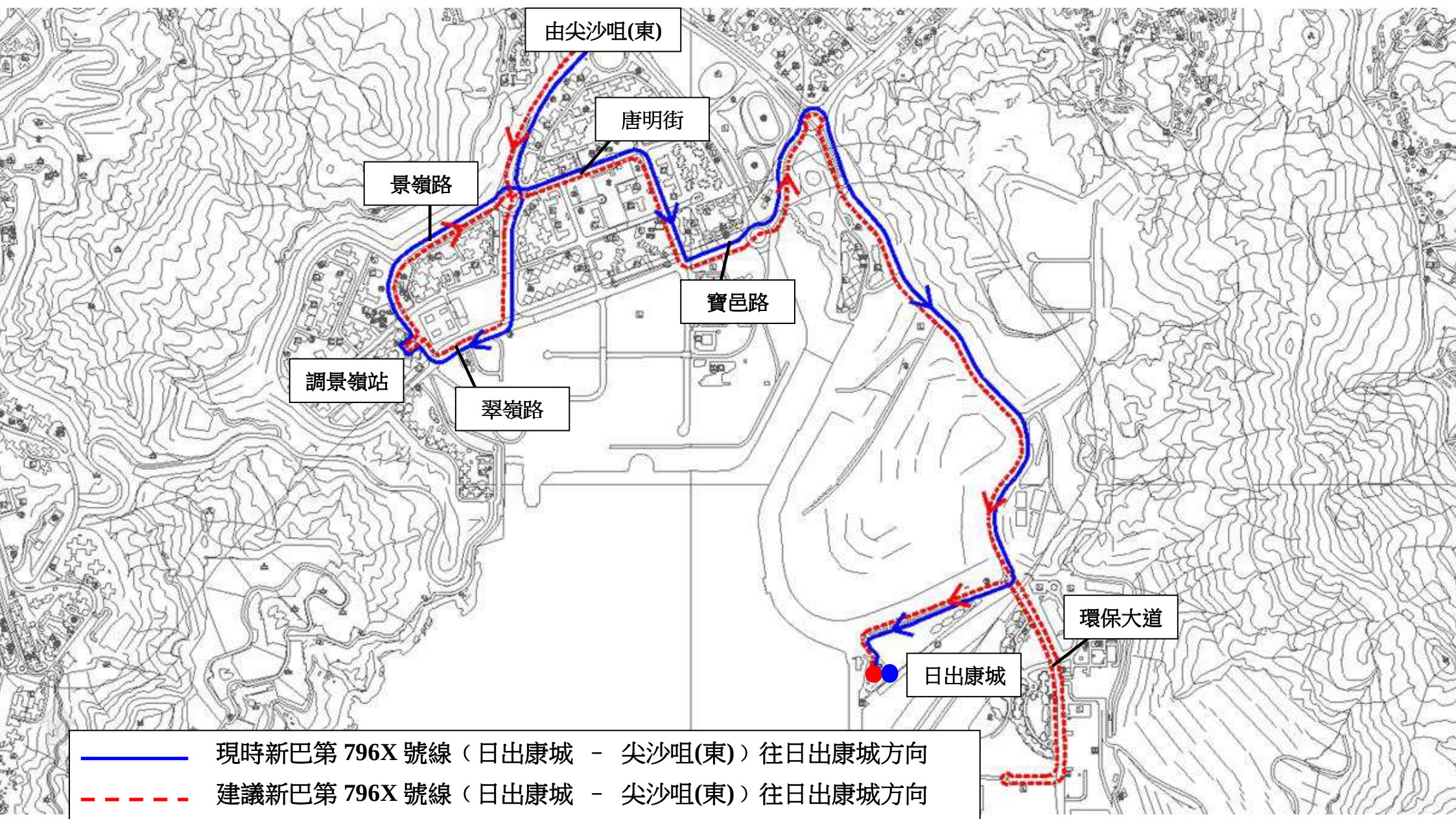
新巴第 796X 號線 (日出康城 - 尖沙咀(東)) 改道建議

附圖 I



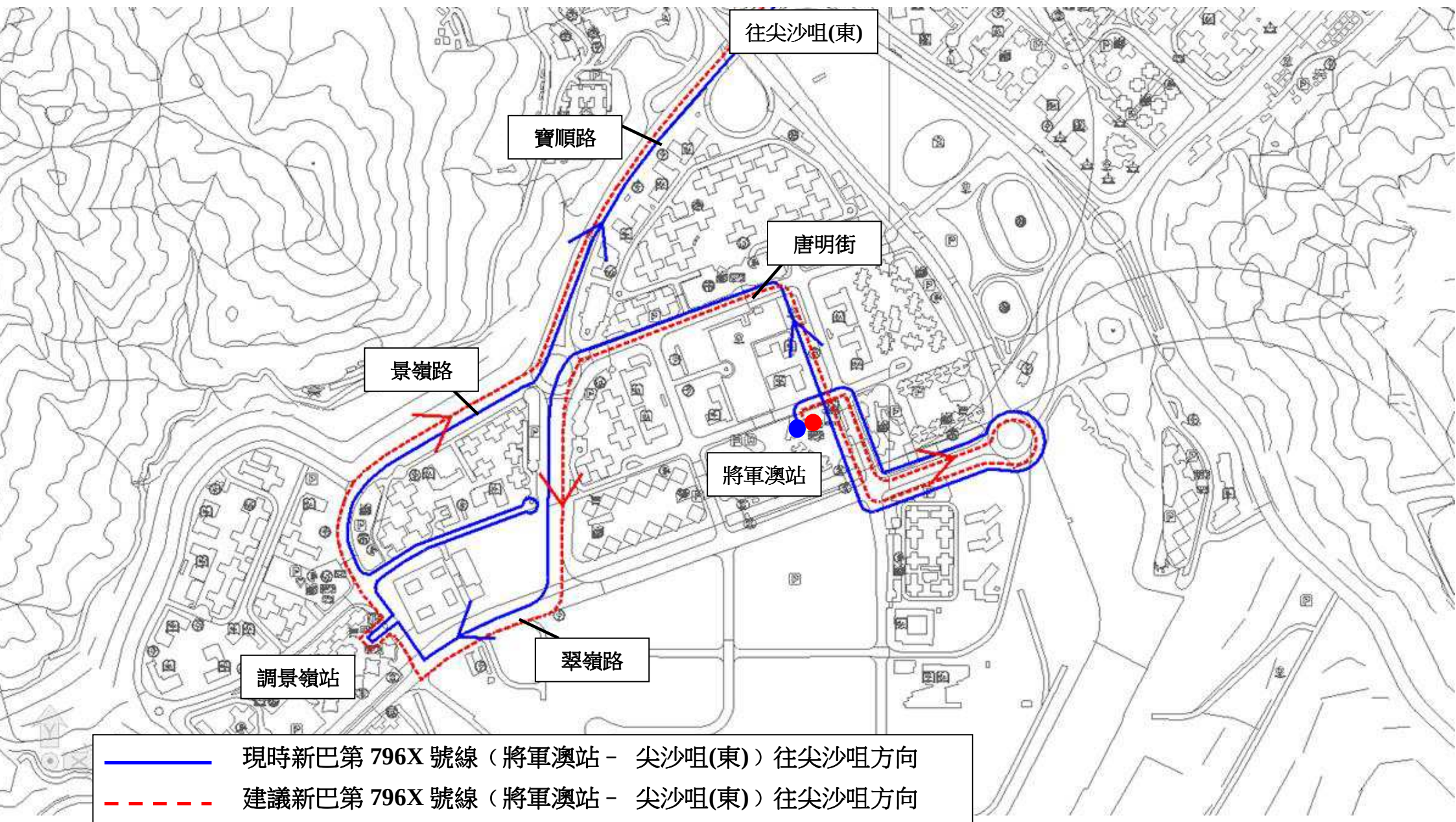
新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 J

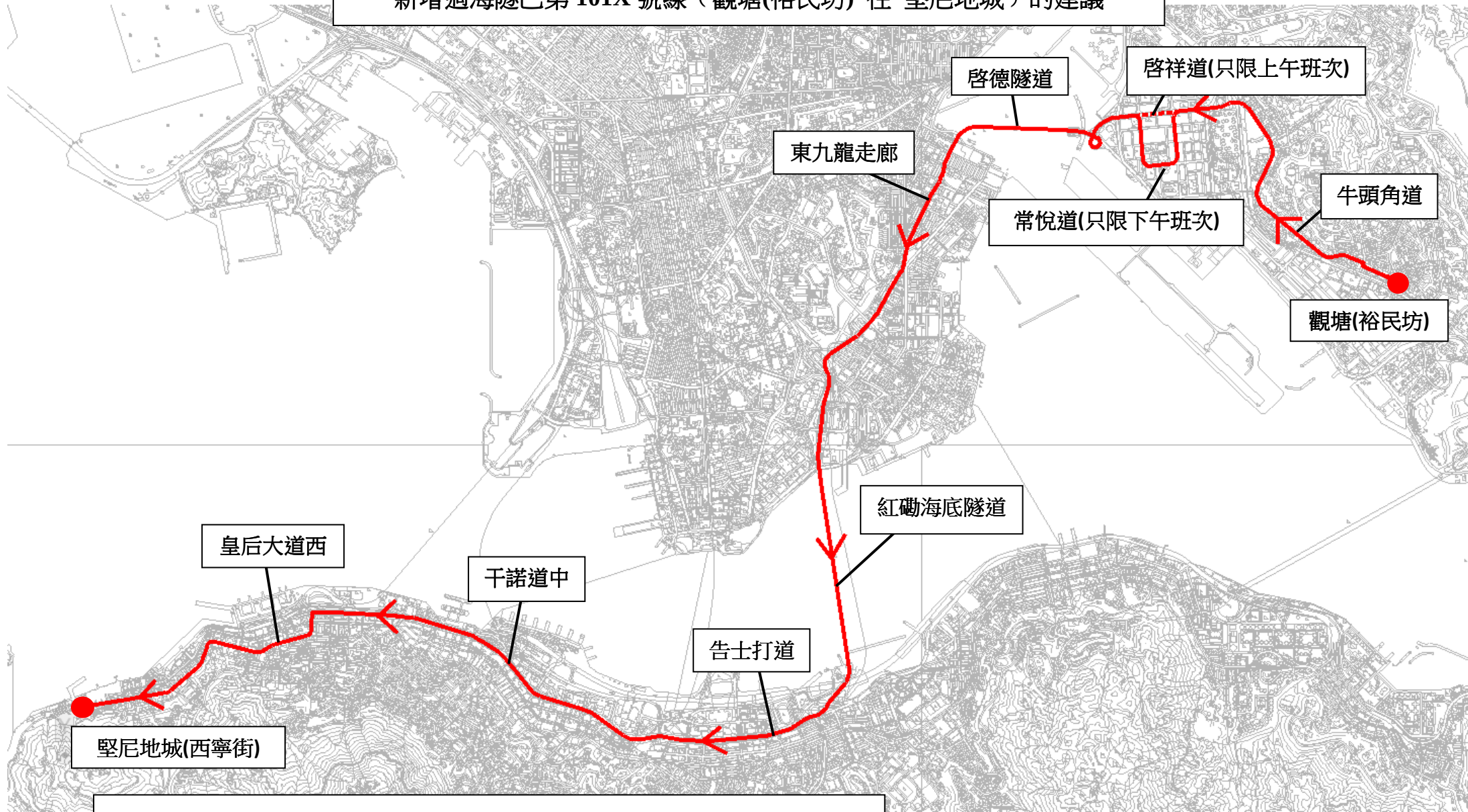


新巴第 796X 號線（將軍澳站 - 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 K



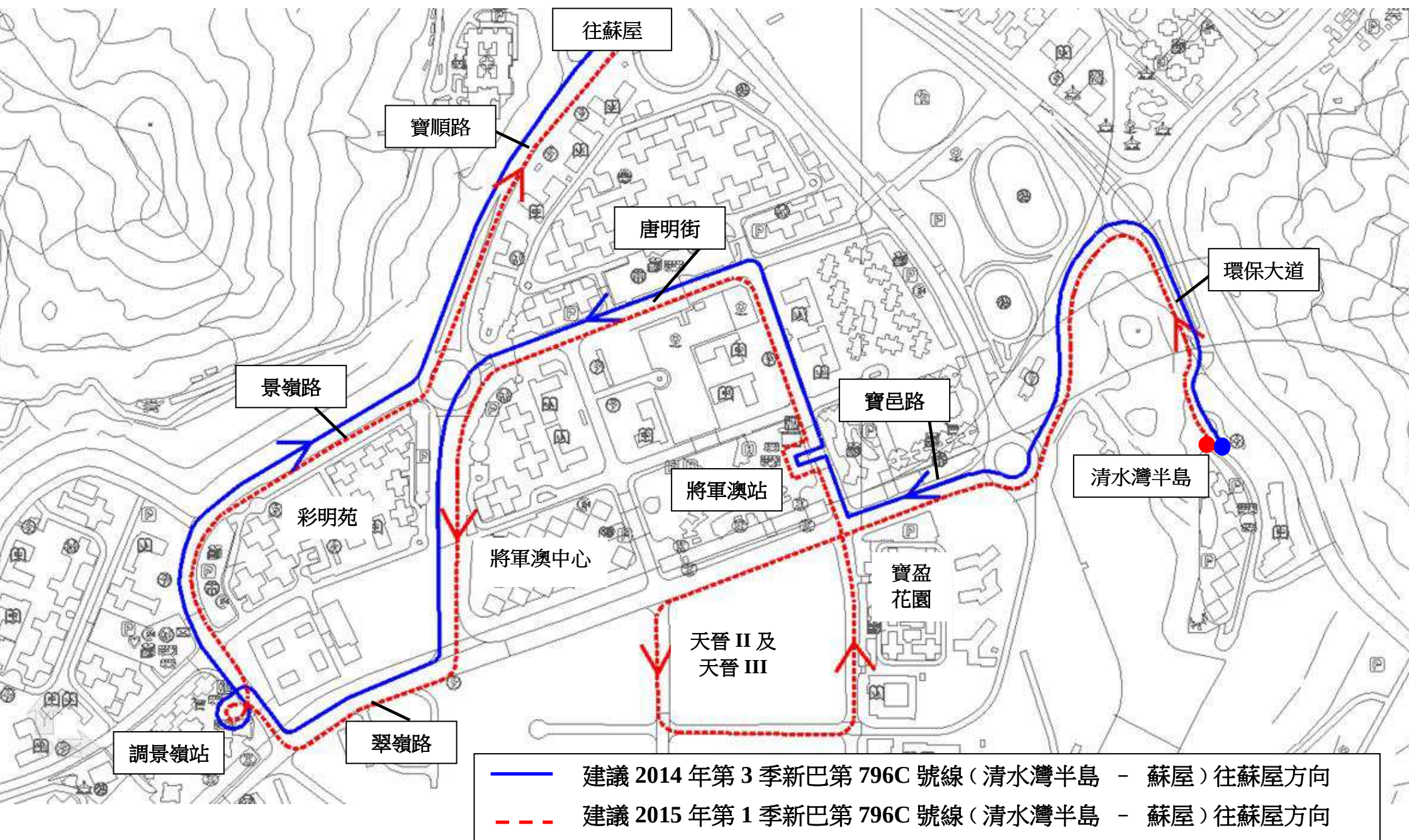
新增過海隧巴第 101X 號線（觀塘(裕民坊) 往 堅尼地城）的建議



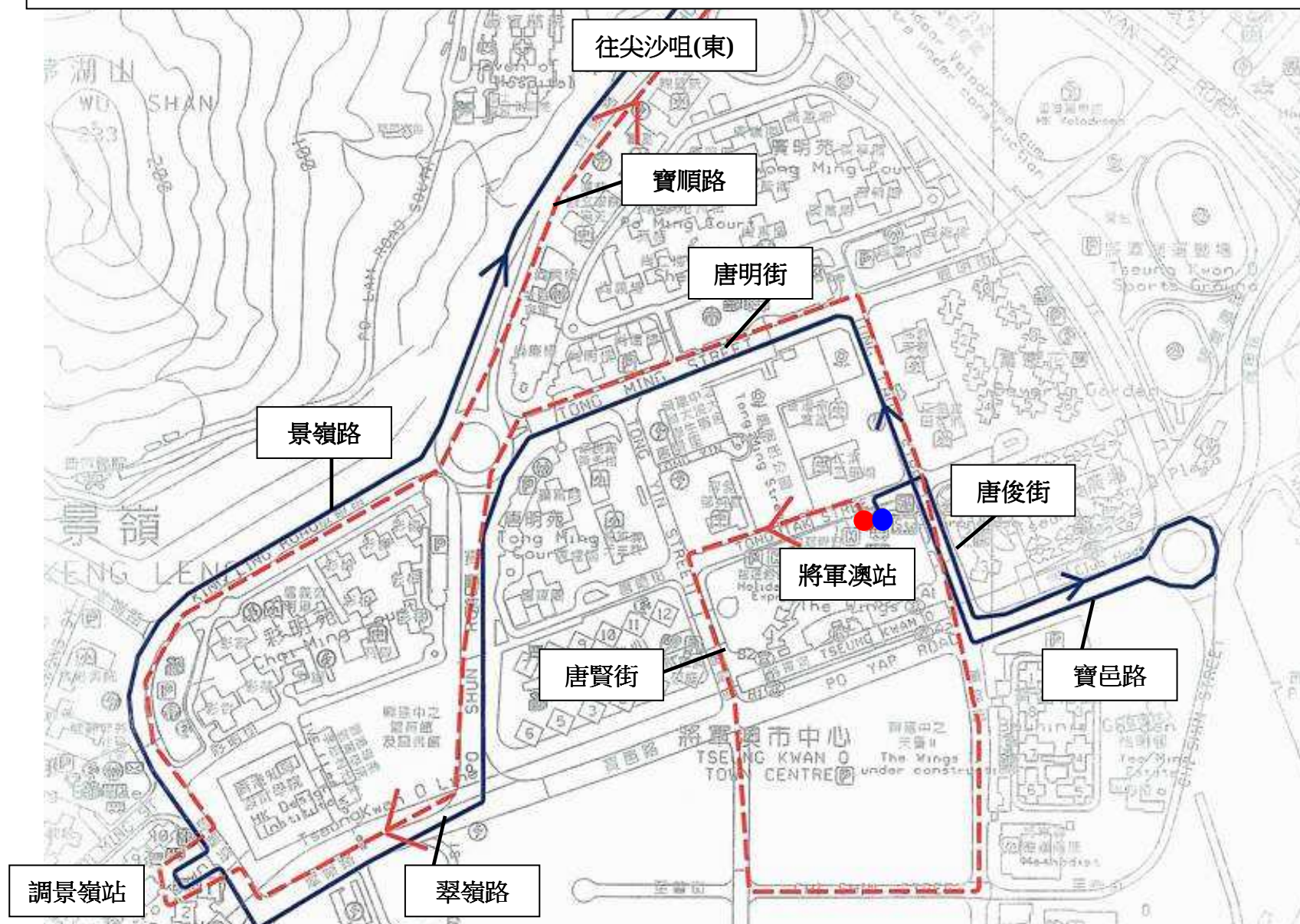
—— 新增過海隧巴第 101X 號線（觀塘(裕民坊) 往 堅尼地城）

新巴第 796C 號線（清水灣半島 - 蘇屋）改道建議

附圖 M

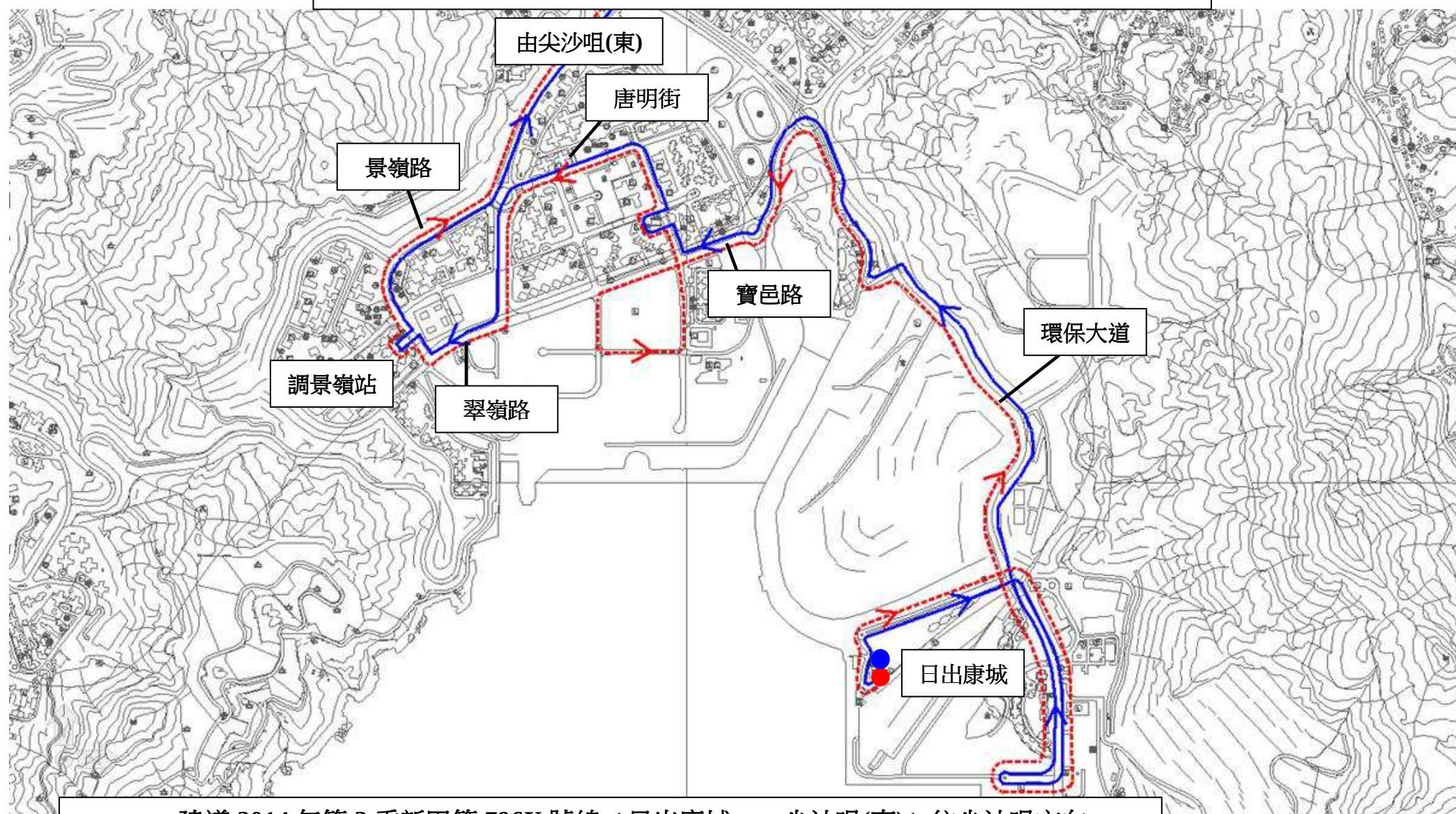


新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 - 尖沙咀(東)）改道建議



- 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

黃大仙區議會轄下
交通及運輸事務委員會

各位議員、委員及增選委員：

2014 - 2015 年度黃大仙區巴士路線發展計劃

繼本署在本年3月25日向黃大仙區議會交通及運輸事務委員會介紹了2014－2015年度黃大仙區的巴士路線發展計劃(黃大仙區議會轄下交通及運輸事務委員會文件第13/2014號)，本署現附上補充資料，提交有關沙田及大埔區「區域性模式」巴士路線重組中，涉及黃大仙區的路線改動建議的詳細安排。詳情請見附件。

如議員或委員對附件中的路線改動建議有任何意見，請於2014年5月14日或之前填寫以下回條，並傳真至黃大仙區民政事務處。如有查詢，請致電2829 5305與運輸署高級運輸主任甘慧明女士聯絡。

運輸署
2014年4月

回 條

致：黃大仙民政事務處
傳真：2320 2944

2014 - 2015 年度黃大仙區巴士路線發展計劃
(請於 2014 年 5 月 14 日或之前回覆)

本人對題述事宜的意見如下：(請在適當的□加上✓號)

- ☐ 本人對 2014－2015 年度巴士路線發展計劃有關沙田及大埔區「區域性模式」巴士路線重組中，涉及黃大仙區路線改動建議，有如下意見：

- ☐ 無意見

姓名： _____ 簽署： _____

團體(職位)： _____ 日期： _____

二零一四年巴士路線發展計劃

沙田及大埔區「區域性模式」路線重組中行經黃大仙區或以黃大仙區為終點站的新界區路線

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年第三季	九巴	74A	太和 - 啟業	15-20	-	8	1	0	0	-8	-1	因應乘客量偏低，建議取消第74A號線。詳情請參閱附錄1。
2014年第三季	九巴	74X	觀塘碼頭 - 大埔中心	3-4	3-4	0	42	0	42	0	0	建議新增早上特別班次，由觀塘經白石角往大埔 (路線編號為第74D號線，巴士資源由第74X號線調配)。詳情請參閱附錄2。
		74B	九龍灣 往大埔中心	下午1班 (將於2014年第2季實行)	下午3班							建議增加下午繁忙時段特別班次，由九龍灣往大埔的特別班次由1班增至3班(巴士資源由第74X號線調配)。詳情請參閱附錄2。
		74C	九龍坑 往觀塘碼頭	早上4班	早上4班及下午1班次							建議第74C號線早上繁忙時段改經廣福巴士站，以及增設1班下午繁忙時段回程服務 (巴士資源由第74X號線調配)。詳情請參閱附錄2。
2014年第三季	九巴	80X	秦石 - 觀塘碼頭	6/8	6/8	0	13	0	13	0	0	因非繁忙時段客量偏低，並與第89B號線大部份重疊，建議改為繁忙時段服務。早上繁忙時間提供由秦石往觀塘碼頭的服務，下午繁忙時間提供由觀塘碼頭往秦石的服務。在非繁忙時間，乘客可直接改乘第89B號線往返沙田圍至觀塘。詳情請參閱附錄3。
2014年第三季	九巴	82X	濱景花園 - 黃大仙 (循環線)	11/12	11/12	0	8	0	8	0	0	於84M服務時間外延長至樂富，並取消特別班次第82P號線。詳情請參閱附錄4。
	九巴	84M	富安花園 - 樂富	15	20	0	5	0	4	0	-1	修改為只於繁忙時段提供服務，於非繁忙時間，乘客可繼續使用第82X號線由黃大仙及樂富一帶往濱景花園，並在大老山隧道轉乘往富安花園的路線。詳情請參閱附錄5。
2014年第三季	九巴	83A	水泉澳 - 觀塘碼頭	-	30	0	0	0	3	0	3	建議在繁忙時段增設往返水泉澳及觀塘碼頭的巴士服務。詳情請參閱附錄5。
2014年第三季	九巴	83A	水泉澳-觀塘碼頭	30	20	0	3	0	4	0	1	當第83A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。

二零一四年巴士路線發展計劃

沙田及大埔區「區域性模式」路線重組中行經黃大仙區或以黃大仙區為終點站的新界區路線

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	83X	黃泥頭 - 觀塘碼頭	10/12	10/12	0	5	0	7	0	2	建議修改第83X號線由現時只在繁忙時間往返黃泥頭至觀塘，改為沙田站至觀塘循環線的全日服務，往觀塘方向時改經觀塘繞道。詳情請參閱附錄6。
	九巴	89X	沙田站 - 觀塘站	6	6	0	15	0	13	0	-2	建議第89X號線修改總站為石門至觀塘站，受影響的乘客可改乘第83X號線往沙田站。詳情請參閱附錄6。
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7。
2014年第三季	九巴	89C	恆安 - 觀塘（翠屏道）	14/15	8/10	0	15	0	15	0	0	建議修改為只於繁忙時段單向服務，早上繁忙時間提供由恆安至觀塘（翠屏道）的服務，下午繁忙時間提供由觀塘（翠屏道）至恆安的服務。在非繁忙時間，黃大仙往返馬鞍山的乘客可改乘89D號線。詳情請參閱附錄8。
2014年第三季	九巴	89D	烏溪沙站 - 藍田站	5	6/7	0	27	0	32	0	5	建議修改為特快服務來往烏溪沙站至藍田站，全日不經黃泥頭，及於繁忙時段不經亞公角，整體行車時間節省約6至10分鐘。而第89D號線在黃大仙區內的分站及行車路線維持不變。當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。詳情請參閱附錄9。

九巴服務重組建議 –取消第74A號線

第 74A 號線現時的服務詳情

路線	74A
起訖站	太和 — 啟業
繁忙時間班次	15 至 20 分鐘
單程收費	\$10.1
服務時間	太和開：早上 5 時 50 分至晚上 11 時 05 分 啟業開：早上 5 時 50 分至晚上 11 時 05 分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：34% 非繁忙時段乘客率：12%
車輛數目	1 輛空調雙層巴士、8 輛空調單層巴士

建議的內容

- 第74A號線的行車路線甚迂迴、沿途多上落客站（來往太和及啟業沿途經過40多個巴士站）、行車速度緩慢、車程逾1小時、收費亦較其他類近巴士路線或公共交通工具為高。
- 此外，該線的主要服務範圍與其他相對頻密的路線重疊，例如行走大埔公路與第72號線重疊；來往大埔與觀塘及黃大仙分別與第74X及第75X號線重疊；而來往沙田與觀塘及黃大仙與第89B號線重疊，乘客有更頻密及快捷的其他選擇，以致第74A號線的乘客使用率偏低。
- 因此，為提高巴士網絡的營運效率，建議乘客可善用其他接駁路線，配合新增的八達通巴士轉乘計劃，以優惠車資往大埔廣福或沙田轉乘目的地相若的巴士路線。而第74A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：

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議優惠折扣 金額	路線三 (方向)	車費	建議優惠折扣 金額	總車費
71C (太和/富亨)	\$4.5	71D (富亨/大埔墟)	\$4.5	\$4.5				\$4.5
71C/ 71D (富亨)	\$4.5	72 (九龍)	\$9.2	\$4.5				\$9.2
72 (太和)	\$9.2/ \$5.5	71C/ 71D (太和/大埔墟站)	\$4.5	\$4.5				\$9.2/ \$5.5
71C/ 71D (富亨)	\$4.5	72 (九龍)	\$9.2	\$4.5	81K (新田圍)	\$4.3	\$4.0	\$9.5

路線一 (方向)	車費	路線二 (方向)	車費	建議優惠折扣 金額	路線三 (方向)	車費	建議優惠折扣 金額	總車費
81K (穗禾苑)	\$4.3	72 (太和)	\$9.2	\$4.0	71C/ 71D (太和/大埔墟站)	\$4.5	\$4.5	\$9.5
71C/ 71D (富亨)	\$4.5	72 (九龍)	\$9.2	\$4.5	284 (濱景花園)	\$3.7	\$3.4	\$9.5
284 (沙田)	\$3.7	72 (太和)	\$9.2	\$3.4	71C/ 71D (太和/大埔墟站)	\$4.5	\$4.5	\$9.5
71C/ 71D (富亨)	\$4.5	74X (觀塘)	\$9.7	\$4.5				\$9.7
74X (大埔)	\$9.7	71C/ 71D (太和/ 大埔墟站)	\$4.5	\$4.5				\$9.7
71C/ 71D (富亨)	\$4.5	75X (九龍城)	\$9.7	\$4.5				\$9.7
75X (大埔)	\$9.7	71C/ 71D (太和/ 大埔墟站)	\$4.5	\$4.5				\$9.7
72 (九龍)	\$9.2	89 (觀塘)	\$6.5	\$6.2				\$9.5
89 (沙田)	\$6.5	72 (太和)	\$9.2	\$6.2				\$9.5
85A (九龍城)	\$6.5	89 (觀塘)	\$6.5	\$6.5 (現時優惠 折扣金額: \$4.0)				\$6.5
89 (沙田)	\$6.5	85A (沙田)	\$6.5	\$6.5 (現時優惠 折扣金額: \$4.0)				\$6.5

註：第 71C 及 71D 號線轉乘優惠將視乎第 71K 號線的路線重組結果

- 受影響的乘客透過上述的八達通巴士轉乘計劃，其總車費將會較乘坐第74A號線便宜。
- 受影響乘客可以利用區內較頻密的接駁路線(例如第72號線)，轉乘往區外路線 (例如第74X及89B號線)，或直接使用其他區外的快線前往目的地，總行車時間將會縮短，乘客出行可有更多組合選擇。
- 善用巴士資源，減省不必要的行車里數，減少空氣污染。
- 減少低用量的巴士班次，改善龍翔道及觀塘道一帶路面交通負荷。

對乘客之影響

- 受影響乘客(約40%)可利用以下**直接替代服務**往返大埔、沙田及九龍東：

往 九龍灣方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)	現時車費	其他路線/轉乘 組合	其他路線/ 轉乘組合收費
大埔	大埔	20 (<5%)	\$10.1	71C/71D/72	\$4.5/\$4.5/\$9.2
大埔	大埔滘/ 馬料水	30 (<5%)	\$10.1	72 72A 港鐵	\$9.2 \$5.5/\$8.0 \$4.0
大埔	黃大仙/ 九龍灣	20 (<5%)	\$10.1	74X/75X	\$9.7
大埔滘/ 馬料水	大埔滘/ 馬料水	3 (<5%)	\$10.1	72 72A 專線小巴 28K	\$9.2 \$5.5/\$8.0 \$4.3-\$8.5
大埔滘/ 馬料水	沙田	20 (<5%)	\$10.1/\$9.5	72A 港鐵 專線小巴 28K	\$5.5/\$8.0 \$4.9 \$4.3-\$8.5
大埔滘/ 馬料水	黃大仙/ 九龍灣	30 (<5%)	\$9.5	港鐵	\$8.0-\$10.0
沙田	沙田	10 (<5%)	\$9.5	81K/85A/284	\$4.3/\$6.5/\$3.7
沙田	黃大仙/ 九龍灣	160 (5-10%)	\$9.5	89/89B	\$6.5
黃大仙/ 九龍灣	黃大仙/ 九龍灣	70 (<5%)	\$6.5	28B/ 89	\$4.4/ \$6.1

往 太和方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)	現時車費	其他路線/轉 乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
黃大仙/ 九龍灣	黃大仙/ 九龍灣	50 (<5%)	\$10.1	28B/89	\$4.9/\$6.5
黃大仙/ 九龍灣	沙田	130 (5-10%)	\$10.1	89/89B	\$6.5
黃大仙/ 九龍灣	大埔滘/ 馬料水	70 (<5%)	\$10.1	港鐵	\$8.0-\$10.0
黃大仙/ 九龍灣	大埔	46 (<5%)	\$10.1	74X/75X	\$9.7
沙田	大埔滘/ 馬料水	20 (<5%)	\$10.1	72A 72 港鐵 專線小巴 28K	\$5.5/\$8.0 \$9.5 \$4.9 \$4.3-\$8.5
沙田	大埔	20 (<5%)	\$10.1	72	\$9.2
大埔滘/ 馬料水	大埔	70 (<5%)	\$10.1/ \$5.5	72 港鐵	\$5.5-\$9.2 \$4.0
大埔	大埔	60 (<5%)	\$5.5	71C/71D/72	\$5.5/\$4.5

- 其餘乘客(約60%)可利用以下轉乘服務往返大埔、沙田及九龍東：

往 九龍灣方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線的 乘客百分比)	現時車 費	其他路線/轉乘 組合	其他路線/ 轉乘組合 收費
大埔 (太和)	大埔 (運頭塘)	50 (<5%)	\$10.1	71C>71D	\$4.5
大埔 (運頭塘)	大埔滘/ 馬料水	10 (<5%)	\$10.1	71D>72	\$9.2
大埔 (太和)	沙田 (新田圍/ 大涌橋路)	190 (5-10%)	\$10.1	72>81K/89/284	\$9.5
大埔 (運頭塘)				71D>72>81K 71D>72>89 71D>72>284	\$9.5
大埔 (太和)				71C>74X/75X	\$9.7
大埔 (運頭塘)	黃大仙/ 九龍灣	140 (5-10%)	\$10.1	71D>74X/75X	\$9.7
大埔滘/ 馬料水	沙田 (新田圍/大涌橋路)	40 (<5%)	\$10.1/\$ 9.5	72>81K/89/284	\$9.5
大埔滘/ 馬料水	黃大仙/ 九龍灣	80 (<5%)	\$9.5	72>89	\$9.5
沙田	黃大仙/ 九龍灣	60 (<5%)	\$9.5	85A>89	\$6.5

往 太和方向：

由	至	乘客人數 (佔整條路線的乘客百分比)	現時車費	其他路線/轉乘組合	其他路線/轉乘組合收費
黃大仙/ 九龍灣	沙田	30 (<5%)	\$10.1	89>85A	\$6.5
黃大仙/ 九龍灣	大埔滘/ 馬料水	130 (5-10%)	\$10.1	89>72	\$9.5
黃大仙/ 九龍灣	大埔 (太和)	150 (5-10%)	\$10.1	74X/75X >71C	\$9.7
	大埔 (運頭塘)			74X/75X >71D	\$9.7
沙田 (新田圍/大涌橋路)	大埔滘/ 馬料水	15 (<5%)	\$10.1	81K/89/284>72	\$9.5
沙田 (新田圍/ 大涌橋路)	大埔 (太和)	130 (5-10%)	\$10.1	81K/89/284>72	\$9.5
	大埔 (運頭塘)			81K>72>71D 89>72>71D 284>72>71D	\$9.5
大埔滘/ 馬料水	大埔 (運頭塘)	120 (5-10%)	\$10.1/ \$5.5	72>71D	\$5.5-\$9.2
大埔 (運頭塘)	大埔 (太和)	40 (<5%)	\$5.5	71D>71C	\$4.5

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 第 74X 號線

第 74X 號線現時的服務詳情

路線	74X	74B (將於 2014 年第 2 季投入服務)	74X 特別班 (將於 2014 年第 2 季投入服務)	74C
起訖站	大埔中心—觀塘碼頭	九龍灣 往 大埔中心	觀塘碼頭 往 大埔中心 (不經彩虹、新蒲 崗及鑽石山)	九龍坑 往 觀塘碼頭
繁忙時間班次	3 至 4 分鐘	1 班	3 班	20 分鐘 (共 4 班)
單程收費	\$9.7	\$9.7	\$9.7	\$14.2
服務時間	大埔中心開： 早上 5 時 30 分至 凌晨 12 時 10 分 觀塘碼頭開： 早上 5 時 40 分至凌晨 12 時 20 分	1 班 (下午 6 時 15 分 由九龍灣開出) (暫定)	觀塘碼頭開： 下午 5 時 40 至 下午 6 時 10 (共 3 班)(暫定)	九龍坑開： 早上 7 時至 8 時 (共 4 班)
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： 40%	-	-	最繁忙一小時內的 乘客率：69%
車輛數目	42 輛空調雙層巴士	1 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調 撥車輛運作)	3 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調 撥車輛運作)	4 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調 撥車輛運作)

建議的背景

- 第 74X 號線是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；往大埔方向則途經彩虹、新蒲崗及鑽石山。
- 根據乘客調查顯示，下午繁忙時段該線超過七成的乘客於九龍灣、牛頭角及觀塘登車往大埔。
- 為照顧往來不同區域的乘客的需要，建議縮短車程。現時第 74X 號線已於早上繁忙時段提供特別班次第 74C 號線服務由大窩西支路往觀塘。九巴亦將於 2014 年第 2 季起提供下午繁忙時段分別由九龍灣及觀塘碼頭開出的特別班次 (第 74B 號線及第 74X 號特別班次)，讓乘客更便捷地前往大埔。
- 由於白石角及九龍東一帶的發展迅速，由九龍東來往白石角及大埔的需求增加，建議調整第 74X 號線資源的運用，提升路線的營運效率。

建議的內容

(i) 第 74B 號線

- 建議增加下午繁忙時間的特別班次，由九龍灣往大埔，以方便於九龍灣上班的乘客返回大埔，詳情如下：

路線	74B
起訖站	九龍灣 往 大埔中心
繁忙時段班次	由 1 班增至 3 班
單程收費	\$9.7
服務時間 [暫定]	星期一至五： 九龍灣開：下午 5 時 55 分、6 時 05 分及 6 時 15 分
車輛數目	下午 3 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調撥車輛運作)

(ii) 第 74C 號線

- 建議第 74C 號線早上繁忙時段更改行車路線，經廣福巴士站前往觀塘碼頭，善用現時剩餘的載客量，加強廣福巴士站轉乘的服務。
- 建議增設下午繁忙時段的回程服務，加強大窩西支路來往九龍東的服務。
- 詳情如下：

路線	74C
起訖站	九龍坑—觀塘碼頭
繁忙時段班次	九龍坑開：20 分鐘 (共 4 班) 觀塘碼頭開：1 班
行車路線	<u>往 觀塘碼頭</u>： 大窩西支路、大埔公路（大窩段）、寶雅路、太和巴士總站、寶雅路、汀角路、南運路、大埔公路（元州仔段）、吐露港公路、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、迴旋處、彩虹邨通道、太子道東、觀塘道、開源道、觀塘碼頭通道。 <u>往 九龍坑</u>： 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、龍翔道、斧山道、迴旋處、彩虹道、新蒲崗公共運輸交匯處、彩虹道、斧山道、鳳德道、龍蟠街、鑽石山站公共運輸交匯處、龍蟠街、大磡道、大老山隧道、

	大老山公路、吐露港公路、大埔公路（元州仔段）、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）、林錦公路交匯處、大窩西支路。
單程收費	\$14.2
分段收費	往 觀塘碼頭： 三渡坑往觀塘碼頭：\$9.7 過大老山隧道後往觀塘碼頭：\$6.1 往 九龍坑： 廣福往九龍坑：\$6.0
服務時間	九龍坑開： 早上 7 時至 8 時 觀塘碼頭開： 下午 6 時 30 分
車輛數目	早上 4 輛空調雙層巴士，下午 1 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調撥車輛運作)

(iii) 新增特別班次第 74D 號線

- 建議新增早上特別班次 (路線編號為第 74D 號線)，由觀塘碼頭經白石角往大埔，為觀塘、九龍灣及彩虹的乘客提供直接服務前往白石角，詳情如下：

路線	74D
起訖站	觀塘碼頭 往 大埔中心 (經白石角)
繁忙時段班次	1 班
行車路線	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、龍翔道、大老山隧道、大老山公路、澤祥街、科學園路、創新路、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。
單程收費	\$9.7
服務時間 [暫定]	星期一至五： 觀塘碼頭開： 上午 7 時 30 分
車輛數目	早上 1 輛空調雙層巴士 (由第 74X 號線調撥車輛運作)

建議的好處

- 進一步擴展第 74X 號線的服務範圍，加強白石角及大窩西支路的服務，令巴士網絡覆蓋更完善。
- 因應乘客需求，善用資源，分流前往不同目的地的乘客，加強繁忙時段的交通配套，讓乘客得到更便捷的服務，提升路線的營運能力。
- 加強九龍灣的特快服務，減輕觀塘道繁忙路段的路面負荷。

路線圖

請參閱附圖 A1、A2、A3 及 A4

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 大老山轉乘站網絡 第80X號線更改服務時間

第80X號線現時的服務詳情

路線	80X
終點站	秦石 — 觀塘碼頭
繁忙時間班次	6至8 分鐘
單程收費	\$6.8
服務時間	秦石開： 早上5時40分 至 凌晨12時 觀塘碼頭開： 早上6時 至 凌晨12時
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：79% 非繁忙時段乘客率：18%
車輛數目	13輛空調雙層巴士

建議的內容

- 第80X號線大部份的服務範圍與第89B號線(沙田圍 - 觀塘站)重疊。
- 非繁忙時段兩線使用率長期偏低。以第80X號線而言，在非繁忙時間，每班車只有20至25名乘客，而非繁忙時段獅子山隧道交通相對暢順，由沙田大圍往九龍東，第80X號線與第89B號線行車時間差距不大。
- 配合計劃中的新83X號線，沙田圍一帶亦有大老山隧道網絡覆蓋。
- 為善用資源，我們建議將第80X號線改為只於繁忙時段提供服務，詳情如下：

路線	80X
終點站	秦石 — 觀塘碼頭
繁忙時段班次	6至8 分鐘
服務時間	暫定秦石開： 上午5時40分 至 上午9時30分 下午4時30分 至 晚上8時 暫定觀塘碼頭開： 早上6時 至 上午10時 下午5時 至 晚上9時
車輛數目	13輛空調雙層巴士

建議的好處

- 重新調配資源，以開設其他來往沙田區及九龍東的路線。
- 減少重叠路線，緩和對環境的影響。

對乘客的影響

- 於繁忙時間，乘客可繼續選乘第80X號線。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>	<u>其他路線／ 轉乘組合收費</u>
秦石，沙田圍< > 九龍東	3,000 (30-40%)	89B	\$6.5
觀塘碼頭 < > 沙田	90 (<5%)	89B < > 80 83X	\$6.5 / \$7.1 \$7.2

目標實施日期

二零一四年第三季

九巴服務重組建議 – 大老山轉乘站網絡 合併第82X號線及第84M號線

現時的服務詳情

路線	82X	82P (82X號線特別班次)
起訖站	濱景花園 — 黃大仙 (循環線)	早上：廣源 — 鑽石山站 (循環線) 傍晚：黃大仙站 往 愉翠苑
繁忙時間班次	11/12 分鐘	15至20 分鐘
單程收費	\$5.3	\$5.3
服務時間	濱景花園開： 早上5時40分至凌晨12時	廣源開： 早上6時30分至早上9時40分 黃大仙站開： 下午4時至晚上8時
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：31%	早上最繁忙一小時內的乘客率：55% 下午最繁忙一小時內的乘客率：44%
車輛數目	8輛空調雙層巴士	

路線	84M
起訖站	富安花園 — 樂富
繁忙時間班次	15分鐘
單程收費	\$6.2
服務時間	富安花園開： 早上6時至晚上11時40分 樂富開： 早上6時15分至凌晨12時
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：68% 非繁忙時段乘客率：22%
車輛數目	5輛空調雙層巴士

建議的內容

- 第84M號線總站設於富安花園，惟因途經小瀝源及沙田第一城，從富安花園到大老山隧道收費廣場的行車時間超過20分鐘，致富安花園一帶的乘客使用率很低，非繁忙時間平均每個班次只有約5至10名乘客登車。
- 而由濱景花園至黃大仙一段，第82X及第84M號線的服務範圍重疊，以致兩條路線在繁忙及非繁忙時段的乘客使用率皆不高，而在非繁忙時段分別只有31%和22%，反映巴士資源未能善用。
- 隨著馬鞍山鐵路通車，區內居民的乘車模式已改變。由以往乘坐第82X、82P及84M號線前往黃大仙，改為直接乘坐港鐵，導致三條巴士路線的使用率偏低。
- 在以區域性模式重組沙田區巴士服務時，巴士公司建議每一區都能有一條巴士路線前往大老山轉乘站，乘客在大老山轉乘站可以轉乘其他路線前往東九龍。為更有效運用資源，建議取消第82P號線，以及合併第82X及84M號線。

- 詳情如下：

路線	82X	84M
起訖站	濱景花園 — 樂富	富安花園 — 樂富
繁忙時段班次	11/12 分鐘	20 分鐘
行車路線	<u>往 樂富：</u> 安景街、未命名路、大涌橋路、小瀝源路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、沙田圍路、小瀝源路、廣源巴士總站、小瀝源路、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、沙田坳道、東頭村道（*鳳舞街、富美街、橫頭磡東道、橫頭磡南道）。 <u>往 濱景花園：</u> （*橫頭磡東道、富美街、鳳舞街、東頭村道、）黃大仙巴士總站、沙田坳道、彩虹道、鳳德道、龍蟠街、鑽石山站巴士總站、龍蟠街、大磡道、大老山隧道、大老山公路、沙田圍路、小瀝源路、廣源巴士總站、小瀝源路、沙田圍路、牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、安景街。	<u>往 樂富：</u> 恆信街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、小瀝源路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、沙田圍路、小瀝源路、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、沙田坳道、東頭村道、鳳舞街、富美街、橫頭磡東道、橫頭磡南道。 <u>往 濱景花園：</u> 橫頭磡東道、富美街、鳳舞街、東頭村道、黃大仙巴士總站、沙田坳道、彩虹道、鳳德道、龍蟠街、鑽石山站巴士總站、龍蟠街、大磡道、大老山隧道、大老山公路、沙田圍路、牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、石門交匯處、亞公角街、恆信街。
單程收費	\$5.3	\$6.2
分段收費	過大老山隧道後往濱景花園：\$5.1 濱景花園<>黃大仙:\$5.3	<u>往 樂富：</u> 濱景花園往樂富：\$5.1 <u>往 富安花園：</u> 過大老山隧道後往富安花園：\$6.1
服務時間 (暫定)	早上5時40分至凌晨12時 * 非繁忙時段往樂富的行車路線。	早上6時至早上8時 下午5時至晚上6時30分
車輛數目 (暫定)	8輛空調雙層巴士	4輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃，乘客於大老山隧道可以補差價形式轉乘其他九巴往九龍區路線。

建議的好處

- 重組後，第84M號線只在繁忙時間提供服務。於非繁忙時間，乘客可繼續使用第82X號線前往黃大仙及樂富一帶。同時加強大老山隧道的轉乘優惠，轉乘的乘客可以補差價方式轉乘其他九巴路線，來往東九龍一帶。
- 轉乘選擇比以往更多，網絡覆蓋更完善。
- 第82X號線取道彩虹道往黃大仙/樂富，擴展服務範圍。

對乘客的影響

- 第84M號線的乘客在繁忙時間可選乘第84M號線，而於非繁忙時間請參考下表：

受影響乘客	乘客人數	現時車費	直接替代路線	替代路線收費
沙田區內	110(<10%)	\$6.2/\$6.1	85K / 專線小巴808	\$4.9 / \$5.0
亞公角街 < > 鑽石山 / 黃大仙	270(<10%)	\$6.2	85M / 286M	\$6.9 / \$7.5
濱景 / 沙田第一城 < > 九龍	1,980(40-50%)	\$6.1	82X	\$5.3

受影響乘客	乘客人數	現時車費	轉乘組合	建議轉乘地點	轉乘組合收費
亞公角街 < > 樂富	100(<10%)	\$6.2	85M / 286M < > 82X	大老山隧道收費廣場	\$6.9 / \$7.5

- 第82P號線的乘客可選乘第82X號線。

路線圖

請參閱附圖 B1及B2

目標實施日期

二零一四年第三季

**九巴服務重組建議 – 大老山轉乘站網絡
開辦第83A號線**

建議的內容

- 因應水泉澳公營房屋入伙，建議增辦由水泉澳開出往九龍東的第83A號線繁忙時間路線，詳情如下：

路線	83A
終點站	水泉澳 — 觀塘碼頭
繁忙時段班次	各3個班次
行車路線	往 <u>觀塘碼頭</u> (上午繁忙時段)： 多石街、博泉街、水泉坳街、沙角街、沙田圍路、沙瀝公路、大老山隧道公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、迴旋處、彩虹邨通道、太子道東、觀塘道、開源道、觀塘碼頭通道。 往 <u>水泉澳</u> (下午繁忙時段)： 偉業街、敬業街、茶果嶺道、鯉魚門道、觀塘道、觀塘道下通道、觀塘道、龍翔道、大老山隧道、沙瀝公路、沙田圍路、沙角街、水泉坳街、博泉街、多石街。
單程收費	\$6.8
服務時間	早晚繁忙時段各3班次
車輛數目	3輛空調雙層巴士

建議的好處

- 為水泉澳提供直接巴士服務來往九龍東

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 – 大老山轉乘站網絡 優化第83X號線及第89X號線

現時的服務詳情

路線	83X	89X
終點站	黃泥頭 — 觀塘碼頭	沙田站 — 觀塘站
繁忙時間班次	10/12 分鐘	6 分鐘
單程收費	\$6.8	\$7.2
服務時間	<u>黃泥頭開：</u> 星期一至六（公眾假期除外）： 早上6時30分至早上10時50分、下午3時25分至晚上7時45分 星期日及公眾假期： 早上9時30分至下午6時45分 <u>觀塘碼頭開：</u> 星期一至六（公眾假期除外）： 早上6時30分至早上10時50分、下午3時30分至晚上7時45分 星期日及公眾假期： 早上9時30分至下午6時45分	<u>沙田站開：</u> 早上5時40分至凌晨12時0 <u>觀塘站開：</u> 早上5時50分至凌晨12時
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：84%	最繁忙一小時內的乘客率：89% 非繁忙時段乘客率：31%
車輛數目	5輛空調雙層巴士	15輛空調雙層巴士

建議的內容

- 現時第83X號線只在繁忙時間服務，在非繁忙時間，為服務廣源居民，第89D號線需繞經廣源，大部份來往馬鞍山的乘客車程需延長。
- 現時所有經大老山隧道前往東九龍的路線都先經彩虹/九龍灣，再沿觀塘道前往觀塘一帶，整個網絡缺乏直達觀塘的特快服務。配合觀塘區一帶商貿發展，建議於大老山隧道網絡設立一條經觀塘繞道直達觀塘的特快路線。
- 在以區域性重組沙田區巴士網絡的安排下，建議每個小區都能有一條直線服務往大老山轉乘站，因此，巴士公司建議將83X改為全日服務並將總站延長至沙田站，同時在離開大老山隧道直接由觀塘繞道往觀塘市中心，提供一條特快服務往觀塘市中心，再沿觀塘道經牛頭角、九龍灣、彩虹前往沙田。
- 第89X號線來往沙田市中心/沙田站及沙田第一城/愉翠苑的部份與多條路線重疊（如第49X、80K、83K號線等），因應第89C號線改為繁忙時段特快服務，及第83X號線延長至沙田站，建議第89X號線的總站改往碩門邨。

- 我們建議改動兩條路線的總站及行車路線，詳情如下：

路線	83X	89X
終點站	沙田站 — 觀塘（循環線）	沙田碩門邨 - 觀塘站
繁忙時段班次	10/12 分鐘	6 分鐘
行車路線	沙田車站圍、沙田鄉事會路、沙田圍路、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路、黃泥頭巴士總站、小瀝源路、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、偉發道、茶果嶺道、鯉魚門道、觀塘道、龍翔道、大老山隧道、大老山公路、沙田圍路、小瀝源路、廣源巴士總站、小瀝源路、廣善街、未命名路、牛皮沙街、沙田圍路、沙田鄉事會路、沙田車站圍。	往 碩門邨： 福塘道、翠屏道、協和街、同仁街、裕民坊、康寧道、觀塘道、龍翔道、大老山隧道、大老山公路、沙田圍路、牛皮沙街、插桅杆街、銀城街、小瀝源路、大涌橋路、安景街、安心街、安麗街、安群街、安睦街、安明街。 往 觀塘站： 安明街、安耀街、安心街、大涌橋路、小瀝源路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、沙田圍路、小瀝源路、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、迴旋處、彩虹通道、太子道東、觀塘道、康寧道、物華街、協和街、觀塘道。
單程收費	\$7.2	\$7.2
分段收費	往沙田方向，大老山隧道後：\$5.1 往觀塘方向，由黃泥頭巴士總站起：\$6.8	過大老山隧道後往觀塘站：\$6.1 過大老山隧道後往濱景花園：\$5.1
服務時間 (暫定)	沙田站開： 早上5時40分至凌晨12時	碩門邨開： 早上5時45分至凌晨12時05分 觀塘站開： 早上5時50分至凌晨12時
車輛數目	7輛空調雙層巴士	13輛空調雙層巴士

建議的好處

- 第83X號線過大老山隧道後經觀塘繞道直達觀塘，大部份乘客的車程縮短。
- 第89D號線毋須再繞經廣源，馬鞍山的乘客車程縮短。
- 於沙田站登車的乘客到大老山隧道毋須再繞經沙田第一城，車程縮短，預計使用新83X號線由沙田站往觀塘市中心只需約25分鐘。
- 整個大老山隧道網絡的乘客亦可於大老山隧道收費廣場以轉乘優惠轉乘第83X號線直達觀塘市中心。

對乘客的影響

- 第89X號線的乘客：

受影響乘客	乘客人數	直接替代服務	其他路線／ 轉乘組合收費
沙田站 < > 沙田第一城 / 圓洲角	1,400(<10%)	49X / 80K / 83K	\$4.3-\$5.5
沙田站 < > 九龍	2,400 (10-20%)	89/ 83X / 88X	\$6.5/\$7.2/\$9.8
富豪花園 < > 沙田第一城 / 圓洲角	230(<10%)	49X / 85A	\$5.5-\$6.5

受影響乘客	乘客人數	轉乘組合	其他路線／ 轉乘組合收費
富豪花園 < > 九龍	510(<10%)	49X / 85A < > 89X	\$7.2

路線圖

請參閱附圖 C1、C2及C3

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 – 大老山轉乘站網絡 第89C號線更改服務時間及行車路線

第89C號線現時的服務詳情

路線	89C	89C (特別班次)
終點站	恆安 — 觀塘 (翠屏道)	恆安 往 觀塘 (翠屏道) (不經大涌橋路及小瀝源路)
繁忙時間班次	14-15分鐘	8-10分鐘
單程收費	\$8.2	\$8.2
服務時間	恆安開： 早上5時30分至凌晨12時 觀塘 (翠屏道) 開： 早上5時45分至凌晨12時01分	恆安開： 早上7時20分至早上8時10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：22%	最繁忙一小時內的乘客率：96%
車輛數目	15輛空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時，第89C號線於非繁忙時間客量較少，大部份時段的載客率不足25%，非繁忙時間每班車平均只有25至30名乘客，部份服務範圍也與其他路線重疊。
- 同時，現時第89C號線離開馬鞍山後需繞經濱景花園及沙田第一城，令行車時間十分冗長。該路段將由建議的第89X號線延長至碩門邨替代。
- 我們建議將第89C號線改為只於繁忙時段單向提供服務，同時不再繞經濱景花園及沙田第一城。詳情如下：

路線	89C
終點站	恆安 - 觀塘 (翠屏道)
繁忙時段班次	8-10 分鐘
行車路線	往 觀塘 (翠屏道) (上午繁忙時段)： 恆錦街、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、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、迴旋處、彩虹邨通道、太子道東、觀塘道、翠屏道 往 恆安下午繁忙時段： 翠屏道、鯉魚門道、偉發道、茶果嶺道、鯉魚門道、觀塘道、觀塘道下通道、觀塘道、龍翔道、大老山隧道、大老山公路、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、恆錦街
單程收費	\$8.2
分段收費	大老山隧道收費廣場往觀塘（翠屏道）：\$7.2 過大老山隧道後往觀塘（翠屏道）：\$6.1 過大老山隧道後往恆安：\$6.1 富安花園往恆安：\$4.1
服務時間	暫定恆安開：早上6時至9時 觀塘（翠屏道）開：下午5時30分至晚上8時30分
車輛數目	15輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃。乘客於大老山隧道可以補差價形式轉乘其他九巴路線往九龍區。

建議的好處

- 為馬鞍山的乘客提供較直接的巴士路線前往九龍東，節省行車時間。除此之外，將乘客分流，來往沙田東的乘客亦較易得到坐位。
- 減少污染，改善空氣質素。

對乘客之影響

- 於繁忙時間，來往馬鞍山及九龍東的乘客可繼續選乘第89C號線。於其他時間：

往 觀塘方向：

由	至	乘客人數	現時車費	替代路線	建議轉乘地點	替代路線收費
馬鞍山區內	馬鞍山區內	20(<10%)	\$8.2	85K / 專線小巴803	--	\$4.9 \$5.5
恆安/耀安	東九龍	30(<10%)	\$8.2	89D	--	\$8.2 \$8.5
馬鞍山西	東九龍	700(<10%)	\$8.2	286M > 89D	大老山隧道 收費廣場	\$8.5
濱景花園	東九龍	50(<10%)	\$7.2	89X	--	\$7.2
沙田第一城	東九龍	240(<10%)	\$7.2	89X	--	\$7.2
東九龍	東九龍	130(<10%)	\$6.1	11C	--	\$5.5

往 恆安方向：

由	至	乘客人數	現時車費	替代路線	建議轉乘地點	替代路線收費
東九龍	東九龍	40(<10%)	\$8.2	11C	--	\$5.5
東九龍	沙田第一城 /濱景花園	850(10-20%)	\$8.2	89X	--	\$7.2
東九龍	馬鞍山西	700 (<10%)	\$8.2	89D>286M	大老山 隧道收 費廣場	\$8.2 \$8.5
東九龍	耀安/恆安	170 (<10%)	\$8.2	89D	--	\$8.5
沙田區	馬鞍山區	150(<10%)	\$6.1	85K/85X	--	\$4.9/\$6.1
馬鞍山區	馬鞍山區	290(<10%)	\$4.1-6.1	85K/286M/281X	--	\$4.1-\$6.1

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 – 大老山轉乘站網絡 第89D號線更改行車路線

第89D線現時的服務詳情

路線	89D
起訖站	烏溪沙站 — 藍田站
繁忙時間班次	5 分鐘
單程收費	\$8.5
服務時間	烏溪沙站開：早上5時30分至凌晨12時 藍田站開：早上5時50分至凌晨12時10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：33%
車輛數目	27輛空調雙層巴士

建議的內容

- 現時，第89D號線全日繞經亞公角及於非繁忙時段需繞經廣源，行車時間冗長。
- 因應建議的第83X號線更改為全日服務及更改行車路線，廣源附近屆時將有全日路線，因此第89D號線將不需要於非繁忙時間繞經該處作輔助。
- 在以區域性模式重組沙田區巴士服務時，巴士公司建議每一區都能有一條巴士路線前往大老山轉乘站，乘客並在大老山轉乘站可以轉乘其他路線前往東九龍，為使馬鞍山區乘客能享用更快捷服務前往東九龍，我們建議將第89D號線於繁忙時間不經亞公角及全日不經廣源，整體車程提速6至10分鐘。
- 詳情如下：

路線	89D
起訖站	烏溪沙站 — 藍田站
繁忙時段班次	6/7分鐘
行車路線	<u>往 藍田站：</u> 沙安街、西沙路、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）*、大老山公路、大老山隧道、斧山道、迴旋處、斧山道、彩虹道、彩虹邨通道、太子道東、觀塘道、鯉魚門道 *：繁忙時間不經括號內路線 <u>往 烏溪沙站：</u> 鯉魚門道、觀塘道、龍翔道、大老山隧道、大老山公路、（石門交匯處、亞公角街、恆信街、支路）*、馬鞍山路、恆康街、西沙路、馬鞍山路、錦英路、西沙路、沙安街 *：繁忙時間不經括號內路線

單程收費	\$8.5
分段收費	過大老山隧道後往藍田站：\$6.1 過大老山隧道後往烏溪沙站：\$6.1
服務時間	烏溪沙站開：早上5時30分至凌晨12時 藍田站開：早上5時50分至凌晨12時10分
車輛數目	32輛空調雙層巴士

- 提供八達通巴士轉乘計劃。乘客於大老山隧道可以補差價形式轉乘其他九巴往九龍區路線。

建議的好處

- 為馬鞍山的乘客提供更直接的行車路線，以便節省行車時間。
- 為配合馬鞍山區需求增加，把更多資源調撥至東九龍特快服務。

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 < > 亞公角街	60(<10%)	85M / 286M	\$6.1 - \$7.5
馬鞍山 < > 廣源	240(<10%)	專線小巴808	\$6.0
亞公角街 < > 九龍東	1,260(10-20%)	89C / 89D < > 85M	\$8.2 - \$8.5
廣源 < > 九龍東	1,400(10-20%)	83X	\$7.2

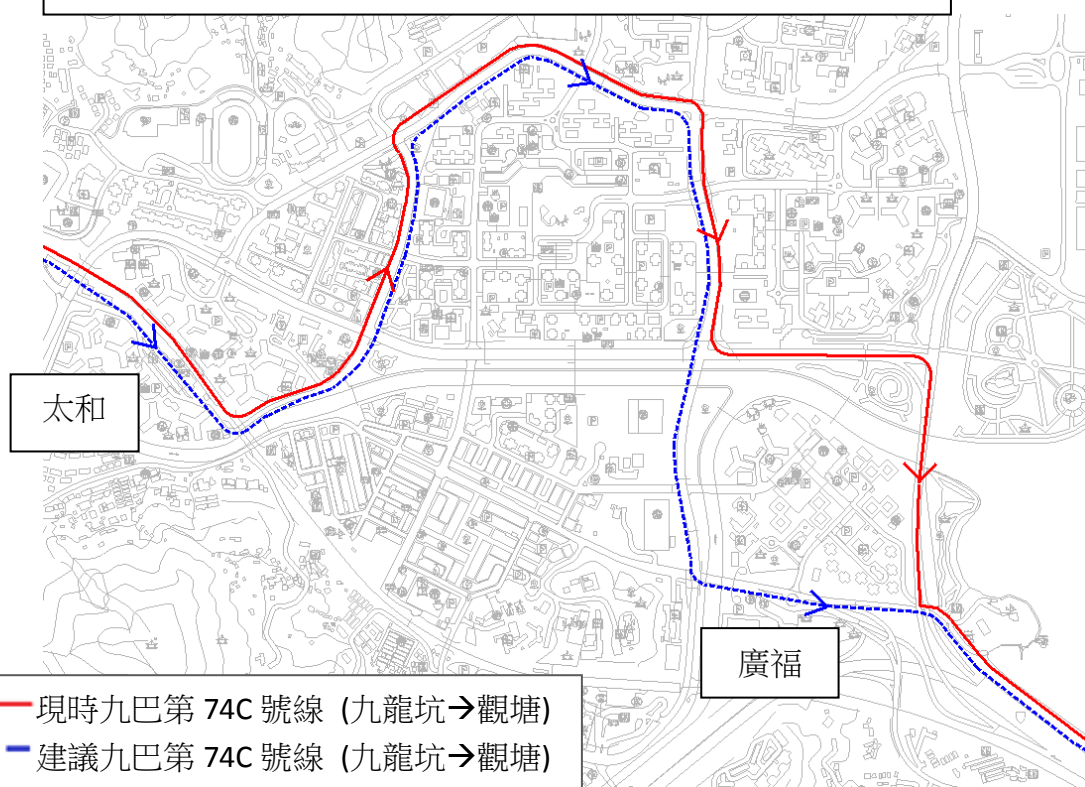
路線圖

請參閱附圖 E

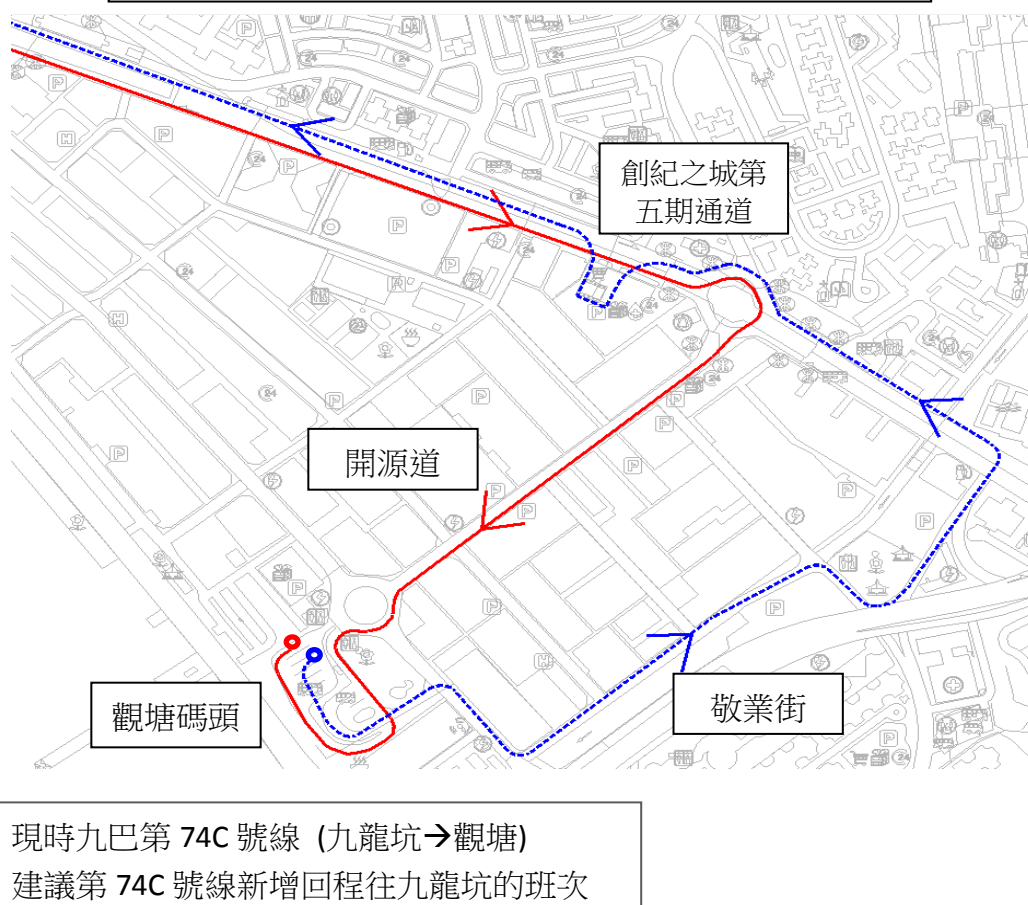
目標實施日期

二零一四年第三季

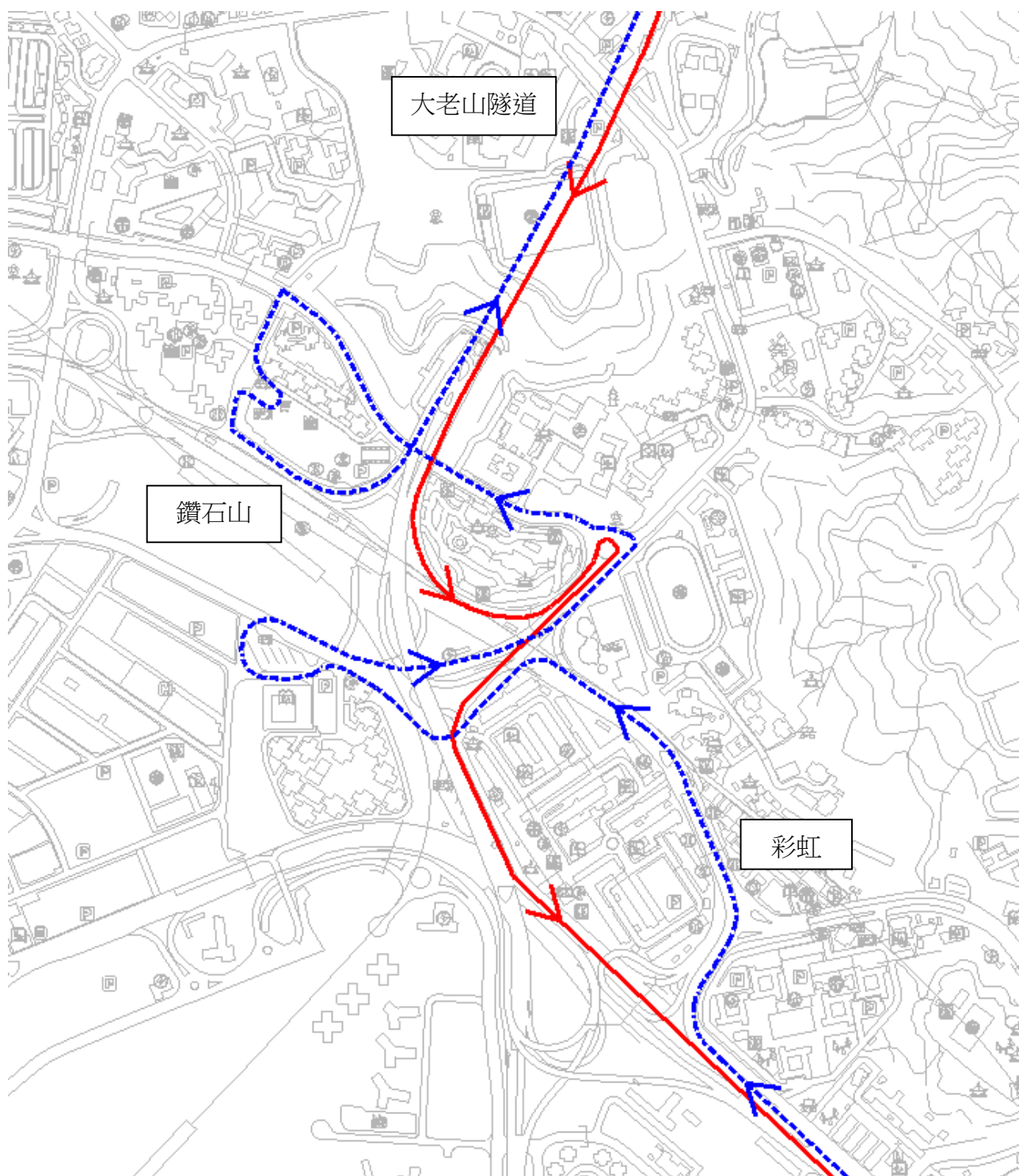
九巴第 74C 號線更改行車路線的建議 (早上繁忙時間班次)



九巴第 74C 號線增設下午繁忙時間回程班次

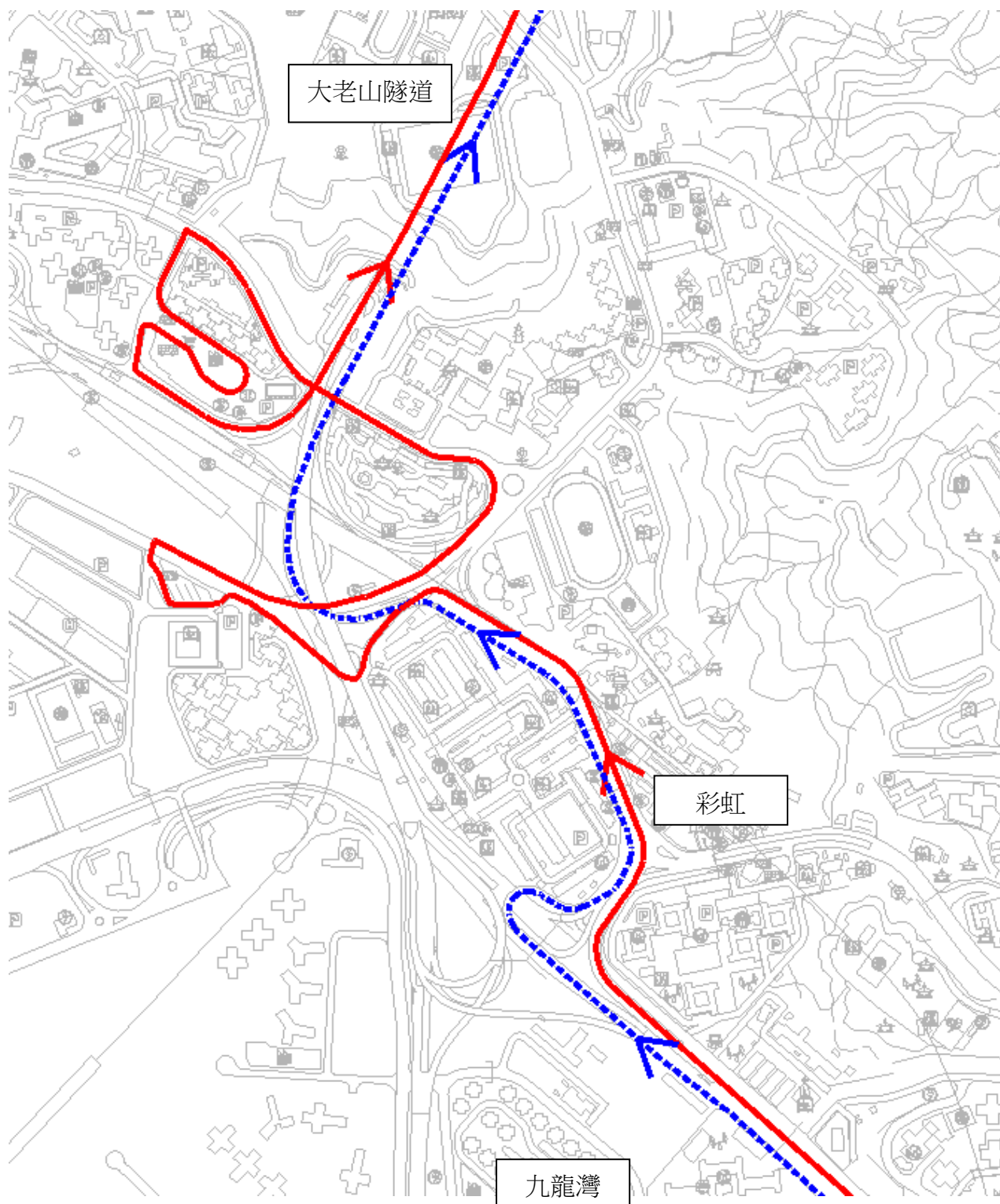


九巴第 74C 號線增設下午繁忙時間回程班次



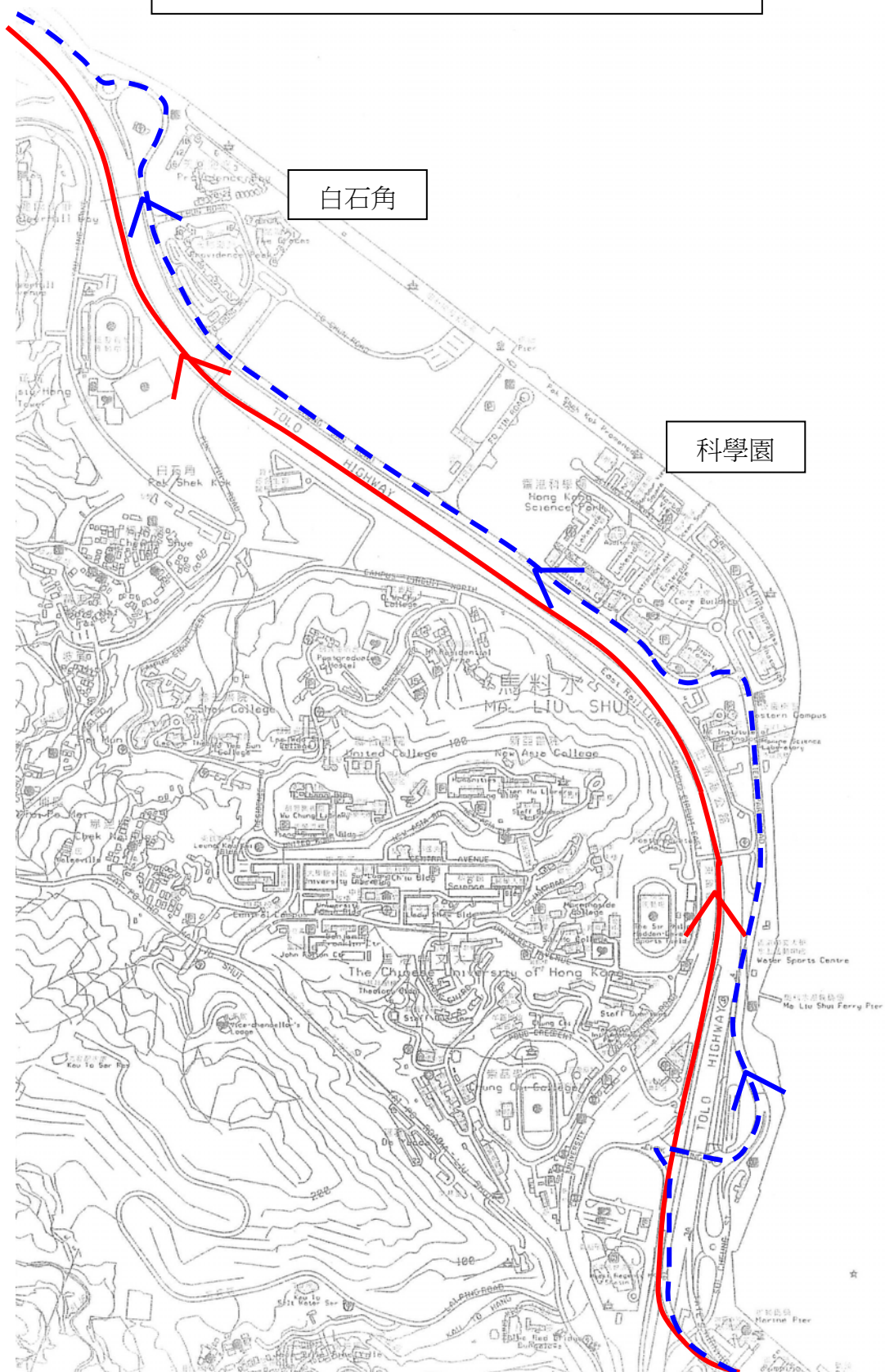
- 現時九巴第 74C 號線 (九龍坑→觀塘)
- - - 建議第 74C 號線新增回程往九龍坑的班次

九巴新增特別班次第 74D 號線



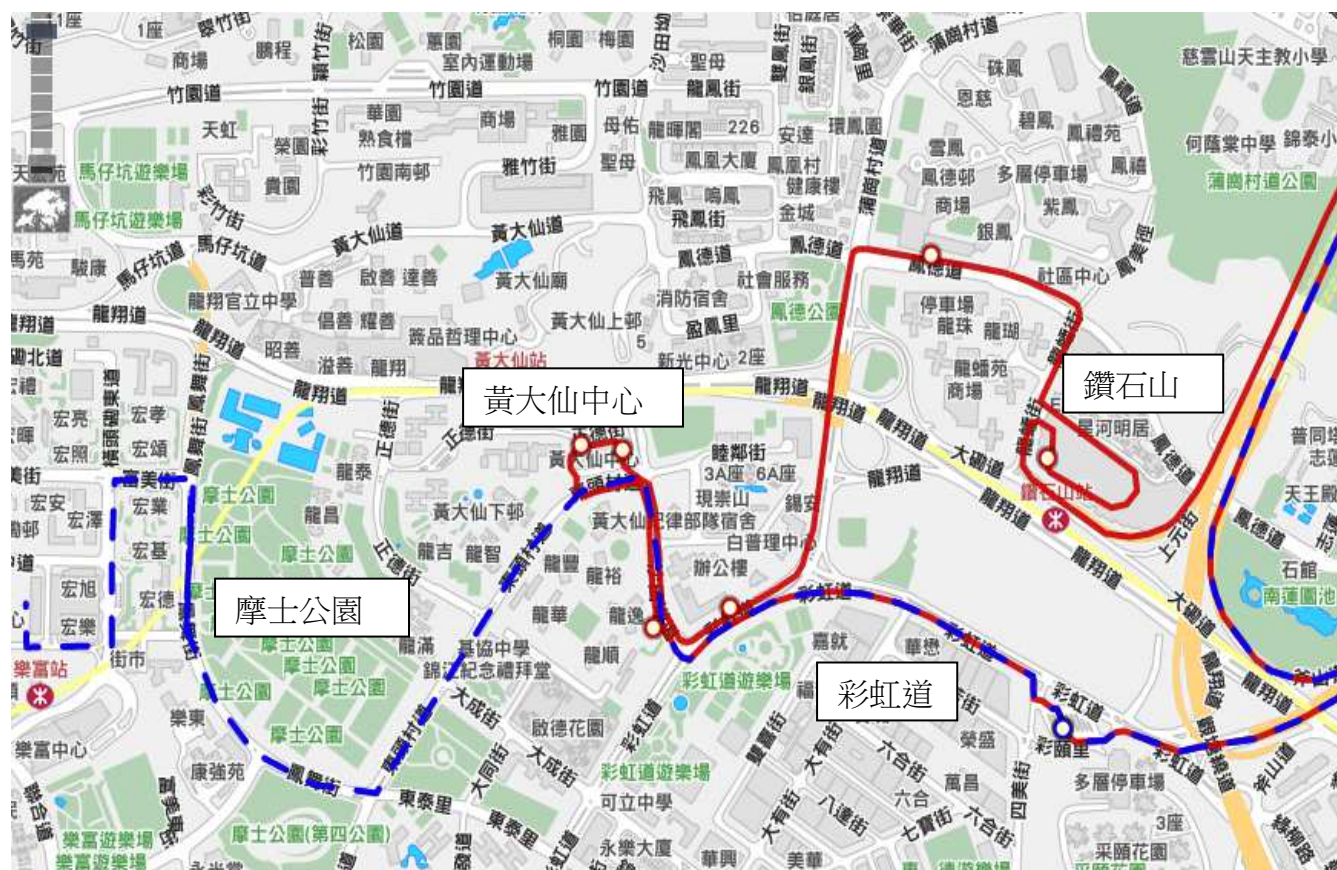
- 現時九巴第 74X 號線 (觀塘碼頭—大埔中心)
- - 建議九巴第 74D 號線 (觀塘碼頭→大埔中心) (經白石角)

九巴新增特別班次第 74D 號線



- 現時九巴第 74X 號線 (觀塘碼頭—大埔中心)
- - - 建議九巴第 74D 號線 (觀塘碼頭→大埔中心) (經白石角)

九巴服務重組建議 – 第82X號線更改行車路線



- 現行九巴第82X號線 [濱景花園 — 黃大仙 (循環線)]
- 建議九巴第82X號線 (濱景花園 — 黃大仙)

九巴服務重組建議 – 第84M號線更改行車路線



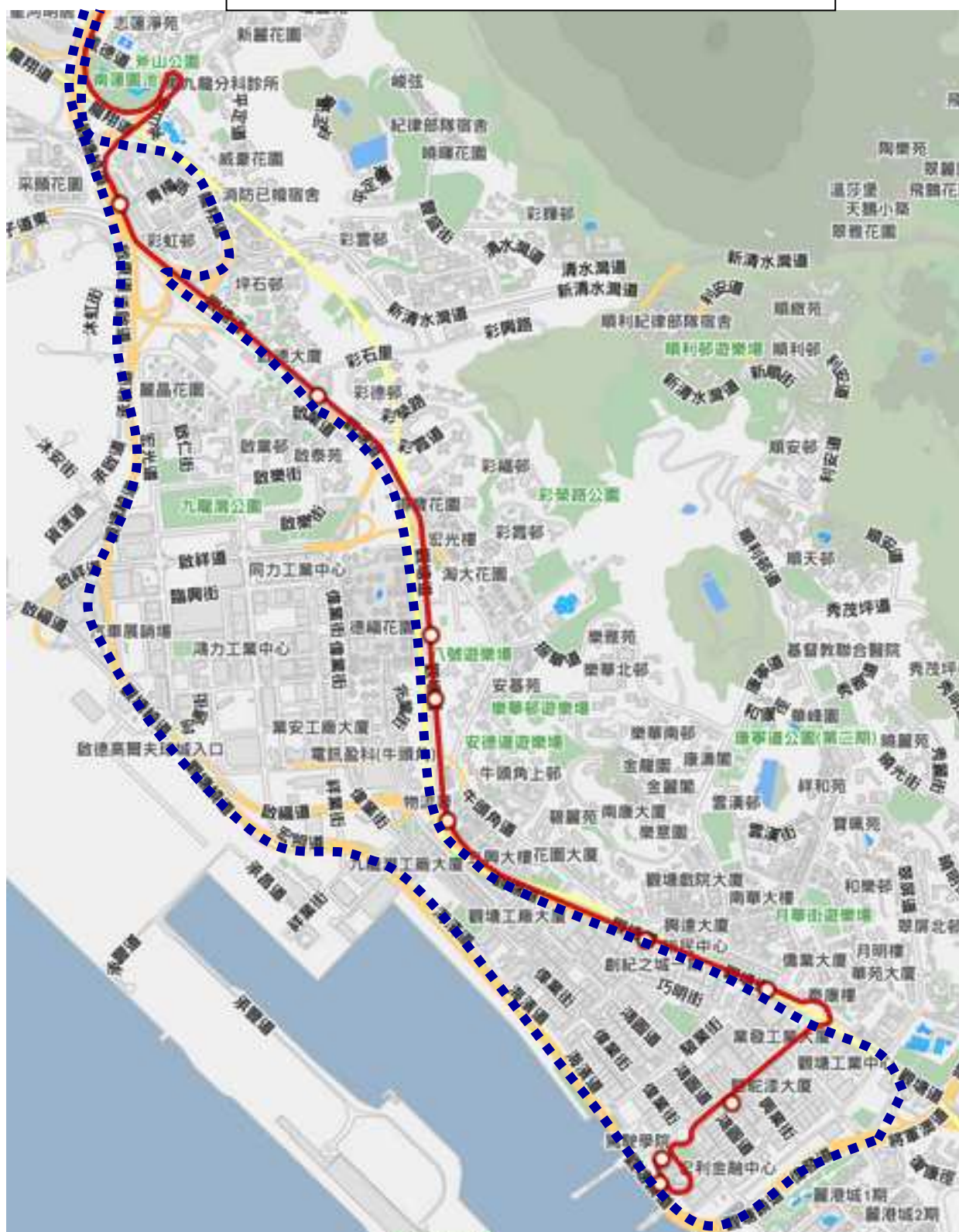
- 現行九巴第84M號線 (富安花園 → 樂富)
- - - 建議九巴第84M號線 (富安花園 → 樂富)

九巴服務重組建議 – 優化第83X號線及第89X號線



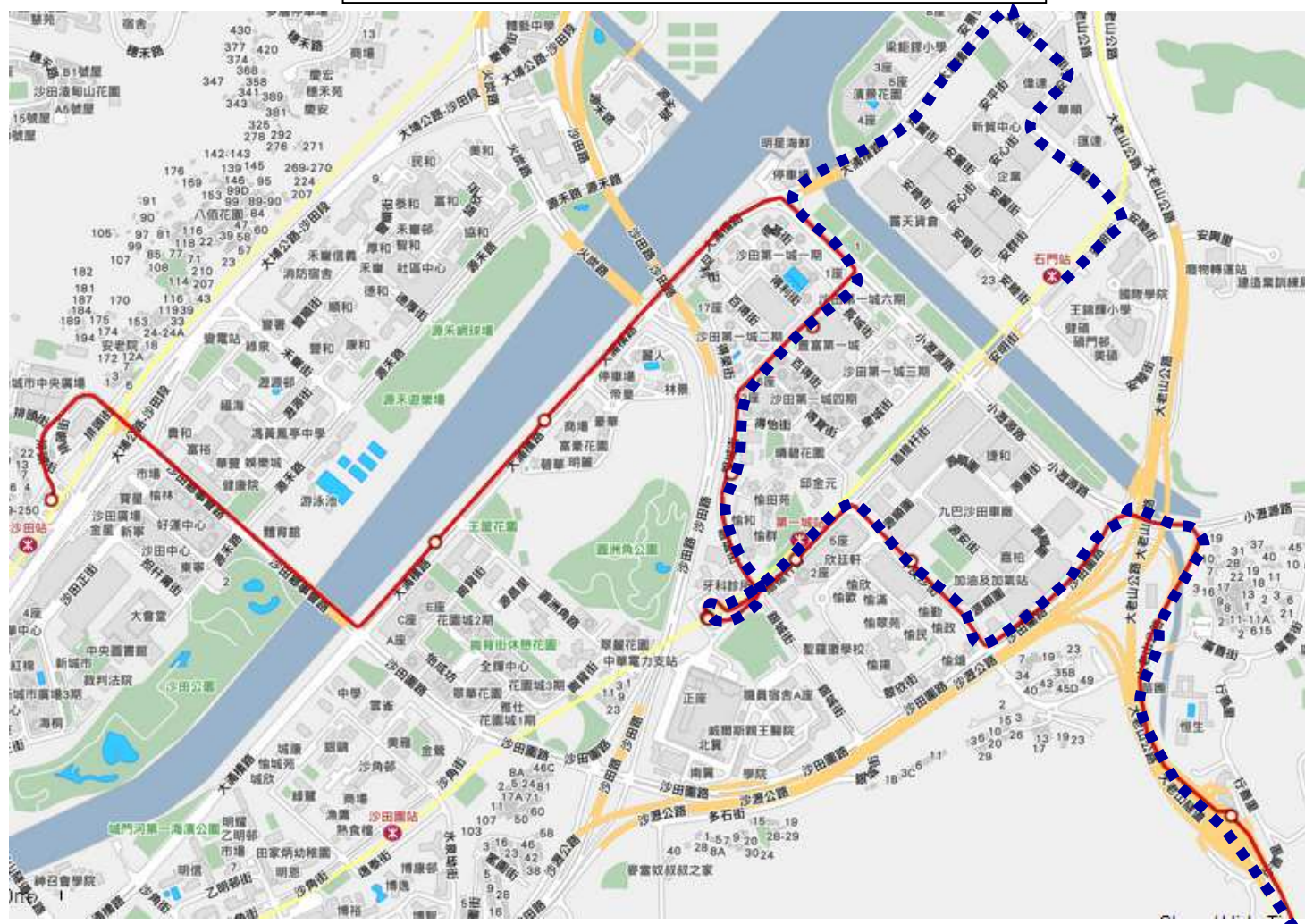
- 現時的83X號線(黃泥頭-觀塘碼頭)
- - - - - 建議的83X號線(沙田站-觀塘碼頭)

九巴服務重組建議 – 優化第83X號線及第89X號線



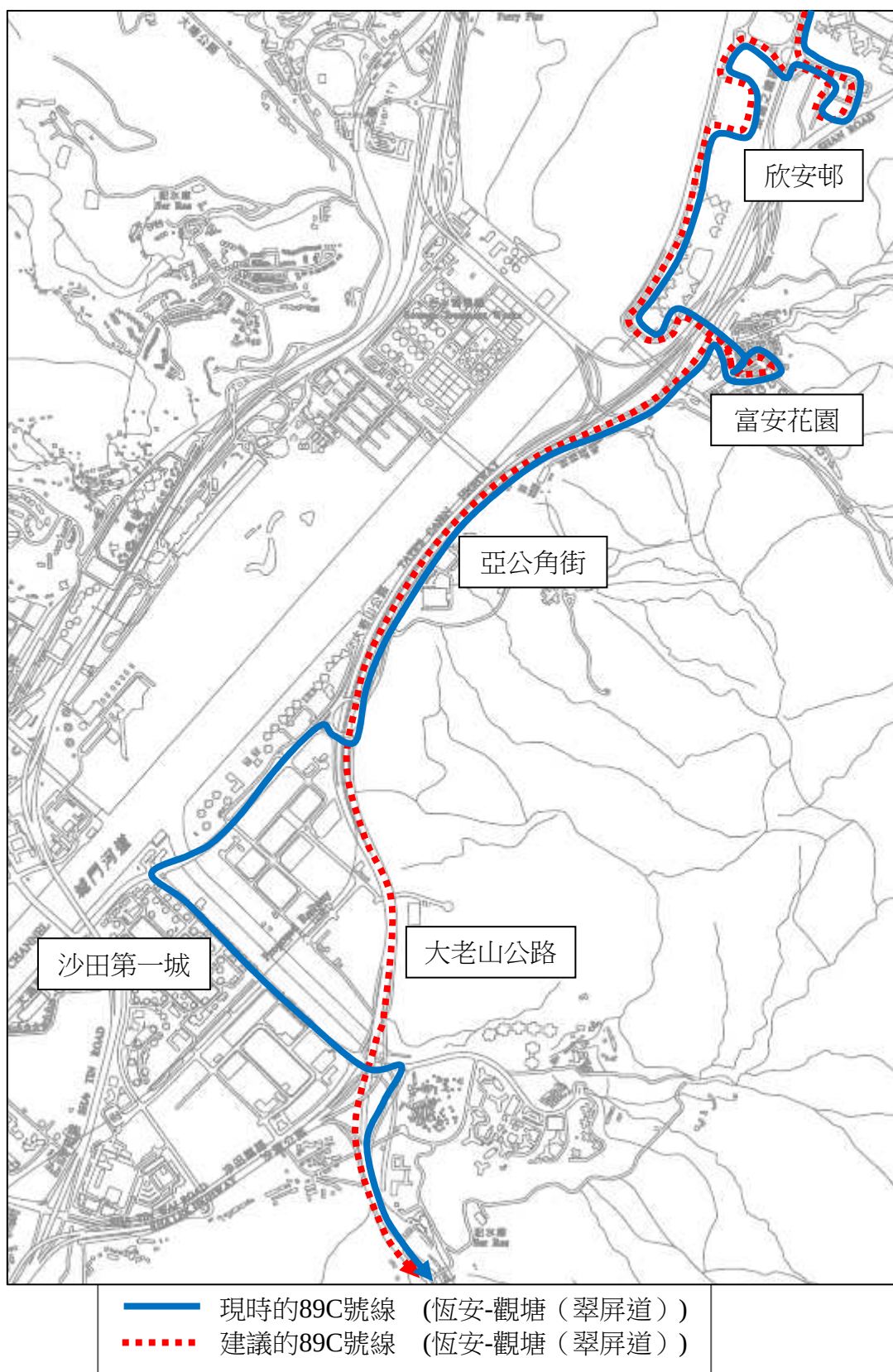
- 現時的83X號線(黃泥頭-觀塘碼頭)
- - - - 建議的83X號線(沙田站-觀塘碼頭)

九巴服務重組建議 – 優化第83X號線及第89X號線

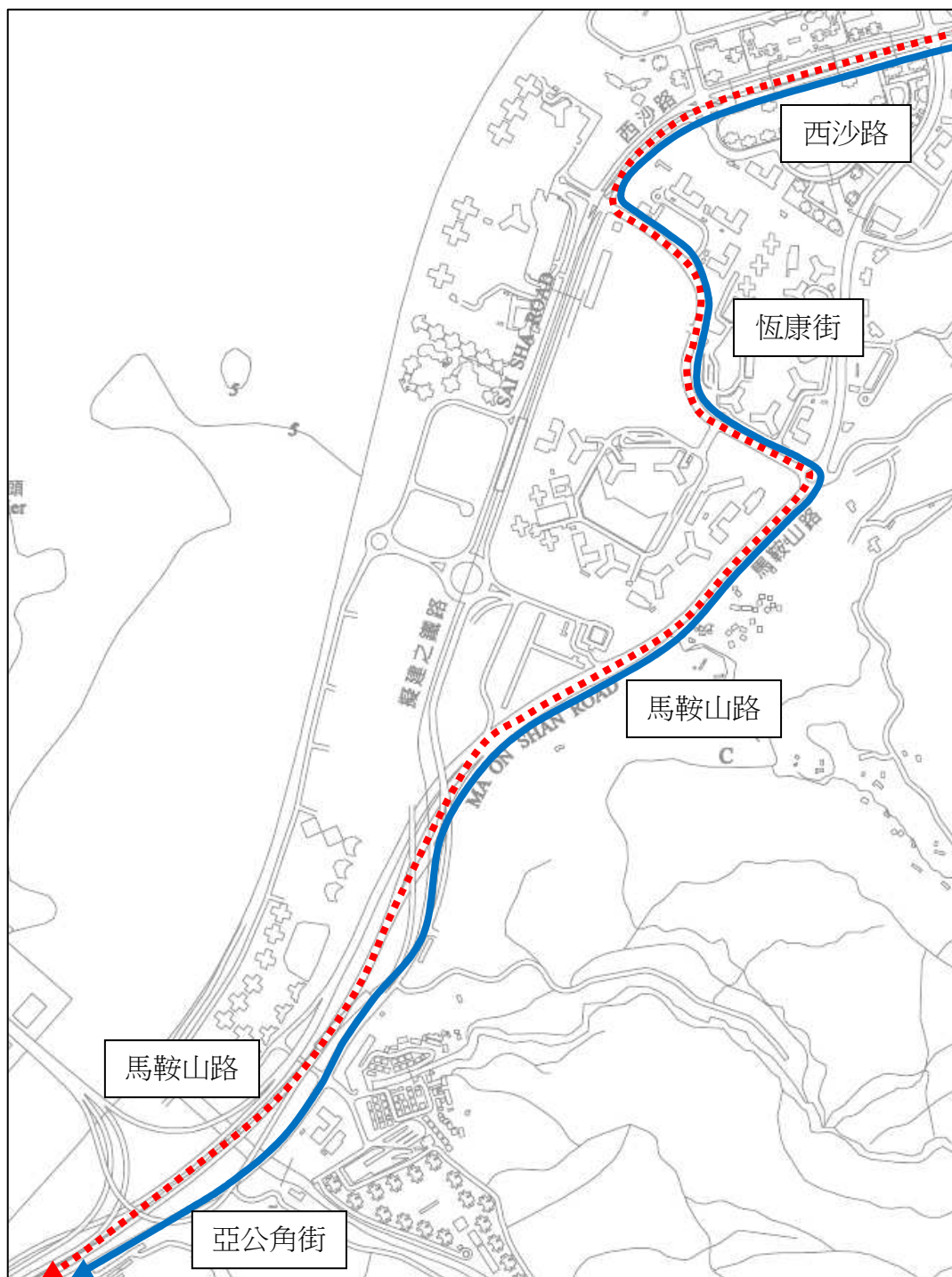


- 現時的89X號線(沙田站-觀塘站)
- - - - - 建議的89X號線(沙田碩門邨-觀塘站)

九巴服務重組建議 – 第89C線更改服務時間及行車路線



九巴服務重組建議 – 第89D線更改行車路線



- 現時的89D號線 (烏溪沙站-藍田站)
- 建議的89D號線 (烏溪沙站-藍田站) (繁忙時段)