

2006 年 4 月 XX 日

提出討論

2006 - 2007 年度葵青區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 - 2007 年度葵青區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2006 - 2007 年度巴士路線發展計劃

2. 2006 - 2007 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1 及 2，供各委員參閱。

3. 2006 - 2007 年度葵青區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

九巴建議在本區實施 28 項提升服務的項目，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。

(二) 路線重整的措施

- 附件 3 內顯示取消第 35S 號線(安蔭 - 美孚)早上的 7 班車，以第 36A 號線(梨木樹公共運輸交匯處 - 深水埗(東京街))及 235M 號線(安蔭 - 葵芳地鐵站)的巴士

轉乘計劃代替的建議。

- 附圖 1 內顯示第 171 號線(海怡半島 - 長沙灣)會視乎總站設施，將總站遷往荔枝角巴士線站的建議。
- 附件 4 及附圖 2 內顯示第 N237 號線(美孚 - 葵盛)(循環線)取消的建議。
- 附件 5 及附圖 3 內顯示第 30 號線(荃威花園 - 長沙灣)的路線縮短至祖堯的建議。
- 附圖 4 內顯示第 68X 號線(元朗(東) - 佐敦(滙翔道))總站遷往洪水橋的建議。
- 附件 6 及附圖 5 內顯示第 E21 號線(大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館)增設雙向分段收費及將現有路線伸延至愛民，全程票價為\$17.0 的建議。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 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) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，故此政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。在此前提下，我們提倡充分運用鐵路，以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，並會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，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) 在保護環境的前提下提供公共交通服務，以確保香港能夠持續發展。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量、改善巴士廢氣排放素質及增闢行人專區等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及

(三) 我們亦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整服務，減少惡性競爭和服務重疊，以改善道路擠塞的情況。

5. 過去數年，本港鐵路網絡不斷擴展，包括 02 年底投入服務的地鐵將軍澳支線、03 年底投入服務的九廣西鐵、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山鐵路、剛於 05 年 8 月開始運作的迪士尼線，以及於 05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線。上述鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須作出有效的協調及重整服務以維持一個有效率的公共交通系統。展望未來數年，我們預計有兩條新鐵路路線相繼落成，包括：

- 上水至落馬洲支線 (2007 年落成)
- 九龍南環線 (2009 年落成)

這些新鐵路路線會進一步提高本港公共交通系統的效率及載客量。隨着新鐵路的落成啓用，市民對接駁至鐵路車站的公共交通服務需求將會增加，對與鐵路重疊的巴士路線的需求則會減少。

6. 此外，在過去兩年，巴士行業的運作成本不斷上升。例如和 2004 年初比較，巴士公司的燃油價格上升了約百分之五十，而支付的隧道通行費上升了約百分之七等。爲了節省資源以減低成本上漲對票

價的壓力，一些使用率較低或重疊的巴士服務亦需要重整或修改。

制定路線發展計劃的原則

7. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下的原則：

(一) 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。爲了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量及需求調整班次。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%；或在非繁忙時段在最繁忙的半小時內的載客率達60%，我們會考慮增加車輛行走；

(二) 我們會按個別使用率不高的路線的運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施包括調整現有路線、班次及運作時間表；縮短車程及將部份地區的巴士站密度降低至適當的水平等等。個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率少於85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於30%，我們會考慮減少車輛行走。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已低於15分鐘的巴士線則會按個別情況考慮。

(三) 除個別路線的調整，我們亦會致力推行重點路線重整方案。個別方案會因應相關地區的情況，利用可行方法，包括減少班次、路線分流、縮短、合併或取消客量少的路線等，以減少在繁忙交通走廊上行走的巴士數目。有關方案除了可以更妥善地協調新鐵路及巴士網絡整體運作效益，

亦對改善環境有直接幫助。在繁忙地區如九龍彌敦道及港島中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣等，由於巴士路線集中，交通擠塞及環境污染問題需要正視。路線重整計劃會適當地減少巴士流量，改善這些地區的交通擠塞情況，減少車輛廢氣及噪音排放。我們亦會同時推行其他措施，例如配合行人專用區及其他環境改善項目的推行，以更全面地改善環境。

- (四) 我們會鼓勵巴士公司在適當及可行的地點，設立更多轉乘鐵路或其他巴士線的計劃，讓乘客可享用優惠轉乘票價前往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，善用香港的路面空間及巴士資源以提高巴士網絡的效率，以及減少服務重疊造成的擠塞及環境問題。
- (五) 如調整現有路線不能滿足需求及沒有可行的替代交通服務，我們會因應需求考慮加設新巴士線。接駁鐵路或在鐵路範圍以外的新巴士服務將予優先考慮。在批選新的巴士路線時，我們亦會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響，並盡量避免開設長程巴士路線或途經交通繁忙地區的路線，例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等。如新路線必須途經以上地區，巴士公司須減少其他路線途經該區的相等班次。
- (六) 爲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。

8. 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

9. 請各委員就 2006 - 2007 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零六年二月

二零零六年度巴士路線發展計劃
以葵青為終點站的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行		建議		修改		備註
			現行	建議	三軸車輛	雙層	三軸車輛	雙層	三軸車輛	雙層	
4/06	32M	象山 - 葵芳地鐵站	13	13	4		3	1	-1	1	改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$3.9)
4/06	35A	安蔭 - 尖沙咀東	7/8	7	3	14	3	14			建議取消第35S號路線早上的7班車, 以第36A及235M號路線的巴士轉乘計劃代替(附件3)
6/06	35A	安蔭 - 尖沙咀東	7	6/7	3	14	3	15		1	因應乘客需求, 以調配車輛改善班次
6/06	37M	葵盛(中) - 葵興地鐵站(循環線)	6	6	2	2		4	-2	2	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$3.1)
9/06	42A	長亨 - 佐敦(匯翔道)	4/5	4/5	3	18		21	-3	3	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$5.5)
9/06	43C	長康 - 大角咀(維港灣)	8	8	11		6	5	-5	5	引入空調巴士行走(空調巴士票價: \$5.5)
9/06	44	青衣邨 - 旺角火車站	9	9	5	14	2	17	-3	3	加強空調巴士服務
4/06	49X	廣源 - 青衣碼頭	4/5	4/5		27		28		1	視乎葵青南一帶入伙情況, 改善班次
6/06	49X	廣源 - 青衣碼頭	4/5	4		28		29		1	視乎葵青南一帶入伙情況, 改善班次
12/06	61M	友愛(南) - 荔景(北)	7/8	7/8	5	12	5	13		1	視乎掃管笏(第55, 56及59區)入伙情況, 改善班次
4/06	171	海怡半島 - 長沙灣	5/6	5/6		28		28			視乎總站設施將總站遷往荔枝角巴士線站(附圖1)
4/06	904	堅尼地城 - 荔枝角	12	12		6		7		1	視乎乘客需求, 調配車輛改善班次
4/06	905	荔枝角 - 灣仔碼頭	4/5	4/5		12		13		1	視乎乘客需求, 調配車輛改善班次
4/06	234S	深井(碧堤半島) - 青衣機鐵站	-	-		2		1		-1	因應乘客需求偏低而士調車輛數目
4/06	235M	安蔭 - 葵芳地鐵站	5/6	5/6		8		8			建議取消第35S號路線早上的7班車, 以第36A及235M號路線的巴士轉乘計劃代替(附件3, 同上)
6/06	N237	美孚 - 葵盛(循環線)	15	-		4				-4	建議取消路線(附件4及附圖2)

二零零六年度巴士路線發展計劃
途經葵青的新界區路線

車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行		建議		修改		備註
			現行	建議	三軸 車輛	雙層 空調	三軸 車輛	雙層 空調	三軸 車輛	雙層 空調	
6/06	30	荃威花園 - 長沙灣	15	16		7		5	-2		路線縮短至祖堯(附件5及附圖3)
4/06	36A	梨木樹公共運輸交匯處 - 深水埗(東京街)	12	12	3	2	3	2			建議取消第35SS號路線早上的7班車, 以第36A及235M號路線的巴士轉乘計劃代替(附件3, 同前)
4/06	46X	顯徑 - 美孚	6	5		31		32	1		因應美田邨(第4C/38區)入伙情況, 改善班次
4/06	68X	元朗(東) - 佐敦(匯翔道)	4	4		26		26			視乎洪水橋洪元路巴士站設施的施工進度, 總站遷往洪水橋(附圖4)
8/06	68X	洪水橋 - 佐敦(匯翔道)	4	4		26		27	1		因應元朗市入伙情況, 調配車輛改善班次
4/06	930	荃灣西鐵站公共運輸交匯處 - 金鐘地鐵站(東)	12	15		9		9			增設由葵涌邨開出的早上1班特別班次
4/06	E21	大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館	15	15		12		12			增設雙向分段收費及將現有路線伸延至愛民, 全程票價為\$17.0 (請參閱附件6及附圖5)
4/06	E21	大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館	15	15		12		12			將現有的雙向分段收費(\$4.0)由「亞洲國際博覽館往機場貨運區」伸延至「亞洲國際博覽館往東涌」
Q2/06	E42	沙田(博康中心) - 機場(地面運輸中心)	10/12	10		15		16	1		視乎乘客需求, 調配車輛改善班次
Q3/06	E31	荃灣(愉景新城) - 東涌(逸東邨)	10/12	10/12		12		13	1		視乎乘客需求, 調配車輛改善班次

二零零七年度巴士路線發展計劃

以葵青為終點站的新界區路線

車輛分配

日期 路線 終站地點			班次(分鐘)		現行		建議			修改			備註
			現行	建議	三軸車輛	雙層	空調單層	三軸車輛	雙層	空調單層	三軸車輛	雙層	
6/07	35A	安蔭 - 尖沙咀東	6/7	6/7	3	15			18	-3	3	0	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$6.1)(如未能落實取消第35S號路線，該路線早上的7班車會改用空調巴士行走，空調巴士票價:\$4.7)
1/07	41	長青 - 九龍城碼頭	13/14	13/14	4	6		2	8	-2	2	0	加強空調巴士服務
6/07	41A	長安 - 尖沙咀（東）	7/8	7/8	2	9			11	-2	2	0	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$6.1)
10/07	43B	長青 - 荃灣西鐵站公共運輸交匯處	8	8	4	6		2	8	-2	2	0	加強空調巴士服務
5/07	61M	友愛(南) - 荔景(北)	7/8	7/8	5	13			18	-5	5	0	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$7.5)
2/07	279X	聯和墟 - 青衣機鐵站	9/10	9		15			16		1	0	視乎上水第36區(吳屋村)入伙情況及過境乘客需求增加，改善班次

二零零七年度巴士路線發展計劃

途經葵青的新界區路線

車輛分配

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		現行		建議		修改		備註
			現行	建議	三軸 車輛	空調 雙層	三軸 車輛	空調 雙層	三軸 車輛	空調 雙層	
1/07	36B	梨木樹公共運輸交匯處 - 佐敦(滙翔道)	9	9	6	8	4	10	-2	0	加強空調巴士服務
Q4/07	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)	10	9/10		16		17		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次

九巴服務調整建議 – 第 35S 號線

1. 第 35S 號線現時服務詳情表列如下：

終點站	安蔭 - 美孚
單程車費	\$3.5
服務時間及班次	星期一至六早上六時至八時二十分共開出 7 班車
車隊	由 35A 號線車隊抽調

2. 第 35S 號線的開辦是因應第 35A 號線於由深水埗延長至尖沙咀之特別安排。自路線開辦以來，乘客量一直偏低。
3. 由於此特別路線之車輛由第 35A 號線車隊抽調，第 35A 號線繁忙時段之服務無可避免受到影響。
4. 基於上述背景及因素，九巴建議取消 35S 路線並引入八達通轉乘計劃服務乘客。
5. 對乘客之影響：
 - 取消第 35S 號線後，除葵涌道近荔景邨及美孚兩車站外，其他乘客均可使用車費較平及班次頻密之 235M(安蔭 - 葵芳地鐵站)號線。
 - 至於在上述兩站下車之乘客(根據最新調查約只有 220 人(平均每班車 31 人)) 以至其他所有乘客，均可以使用八達通繳付優惠車資選乘 235M⇄36A(梨木樹 - 深水埗[東京街])號線往返美孚及安蔭，即第二程可獲減免\$2.7(非空調)/\$3.5(空調)或免費 [以較低者為準]。
 - 乘客可享全日來往美孚之巴士服務。(現時第 35S 號線只在星期一至六及早上指定時間提供單向服務)。
 - 停止抽調巴士行走第 35S 號線有助於增強第 35A 號線繁忙時段之服務。

建議隧巴第171號路線總站由長沙灣遷往荔枝角

荔枝角巴士總站

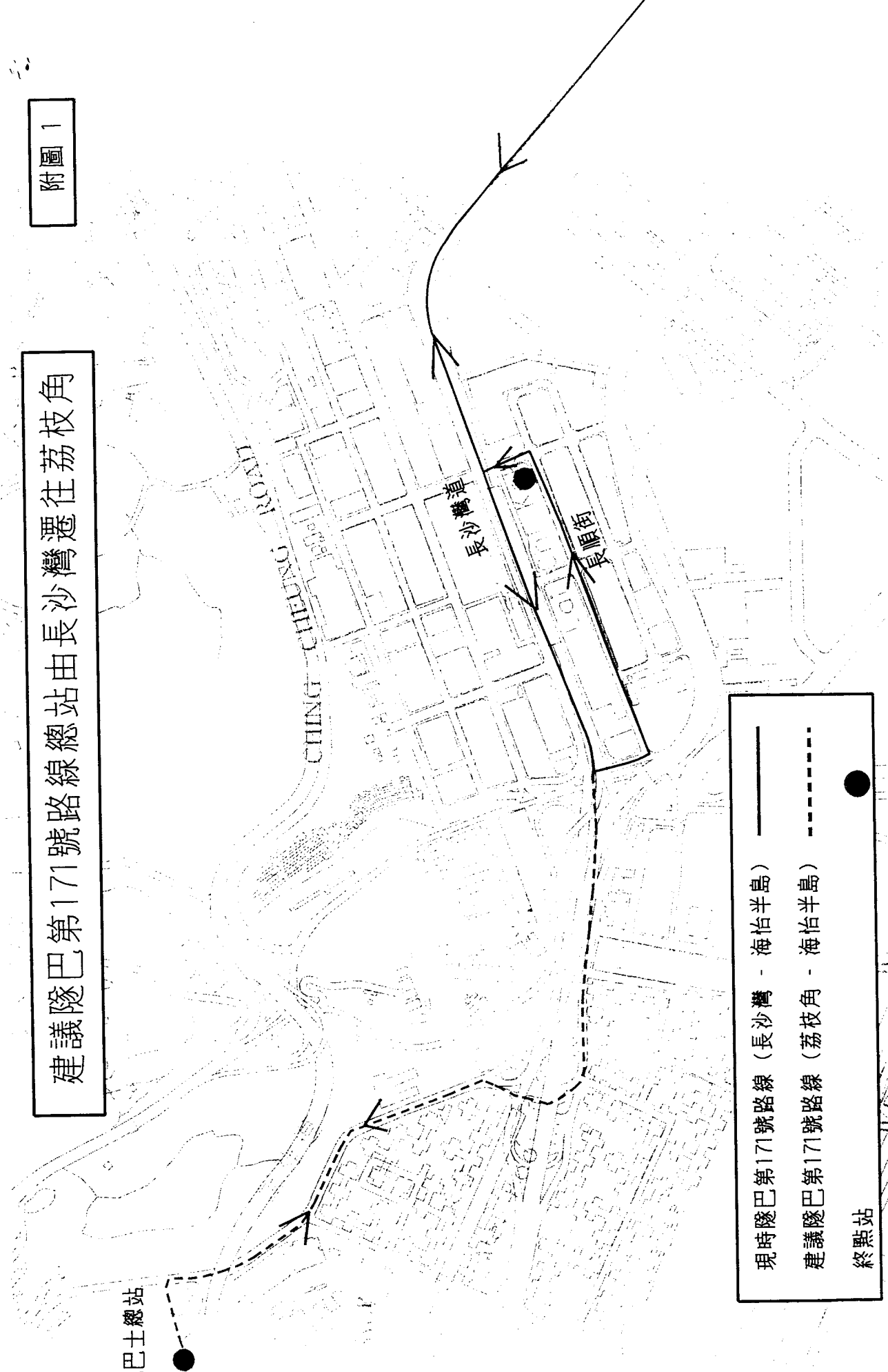
長沙灣道

長順街

—— 現時隧巴第171號路線 (長沙灣 - 海怡半島)

----- 建議隧巴第171號路線 (荔枝角 - 海怡半島)

● 終點站



九巴服務調整建議 – 第 N237 號線

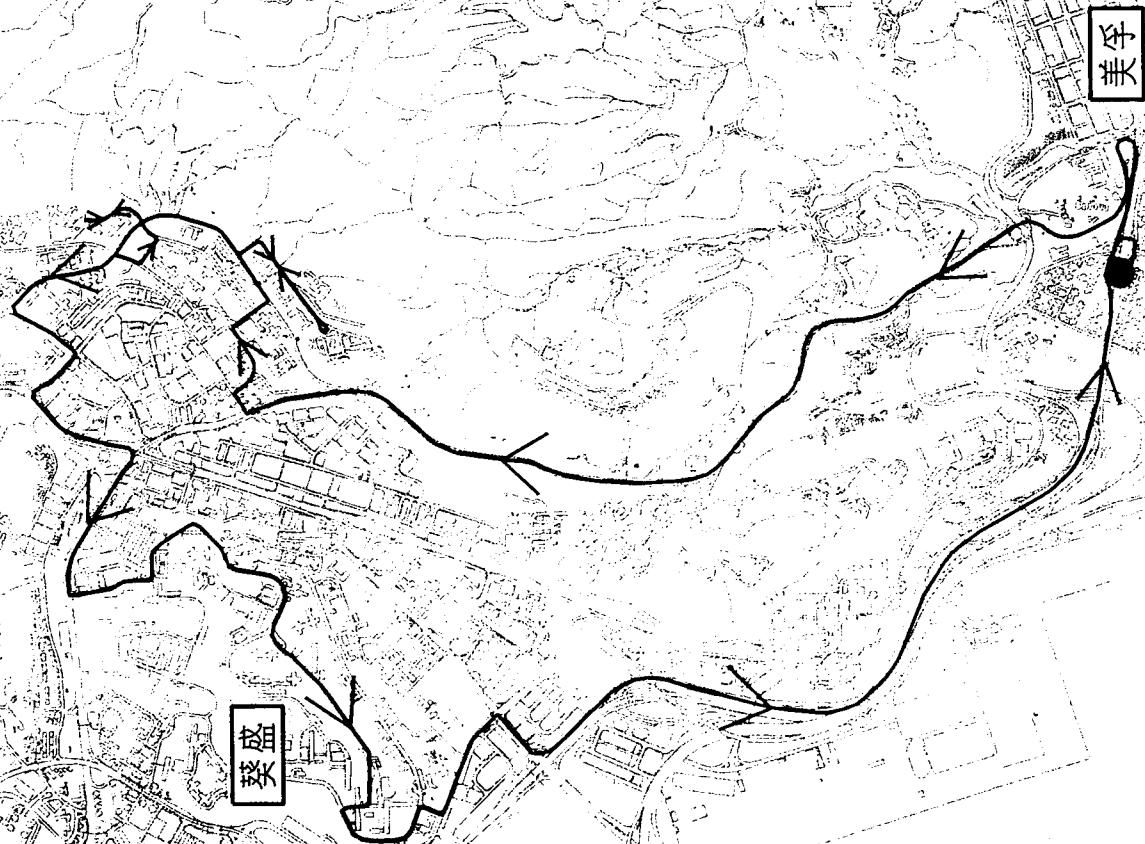
1. 第 N237 號線現時服務詳情表列如下：

終點站	美孚 - 葵盛 (循環線)
單程車費	\$7.5
繁忙時間班次	15 分鐘
車隊	4 輛單層空調巴士

2. 第 N237 號線主要服務東北葵涌及葵盛一帶。該路線自 2002 年 11 月開辦以來，乘客量一直偏低。在 2004 年 5 月繞經石籬梨貝街巴士總站及安蔭邨巴士總站後，乘客量仍無明顯升幅。現時第 N237 號線每晚平均載客量為 94 人；平均每班車不足 3 人。
3. 雖然九巴已提供優惠接駁服務前往旺角，尖沙咀及天水圍等地區，但第 N237 號線之客量並不足以支持以單層巴士提供服務。現時 N237 號線之車費收入不足以支付該線的燃油費。
4. 由於路線需途經上斜路段，深宵時份巴士行駛發出的聲響對附近居民造成一定影響。
5. 基於上述背景及各因素，九巴建議取消路線。

附圖 2

建議取消 N237 路線 (美孚 - 葵盛) (通宵循環線)



九巴服務調整建議 – 第 30 號線

1. 第 30 號線現時服務詳情表列如下：

終點站	荃威花園 - 長沙灣
單程車費	\$5.2
繁忙時間班次	15 分鐘
車隊	7 輛雙層空調巴士

2. 第 30 號線主要服務荃景圍、荃灣沙咀道、葵芳、荔瑤及祖堯一帶。由於路線行經多區而且需要上落山，故路線行車路線迂迴，行車時間長，停靠車站多。沙咀道一帶的交通狀況亦間接使路線之班次不穩定。另外，葵涌道一帶的工業發展日漸式微亦使路線之需求大大減低。最近一次乘客調查顯示，在最繁忙的一小時內第 30 號線之最高載客率只有 52%。在 2005 年，第 30 號線之客量較 1993 年之數字下跌了超過兩成。
3. 按現時之資料，第 30 號線沿線在可見未來並無大型的發展計劃。故此我們預計乘客對此服務之需求將不會有重大增加。
4. 基於上述背景及各因素，九巴提出下列各項方案供各委員考慮：

方案一 取消路線

方案二 縮短路線至祖堯

方案三 減班次

方案	對乘客之影響
一 取消路線	● 所有乘客需改乘其他交通工具。 ● 其中部份乘客需改乘其他長途路線或需要多次轉車(約 1700 人次)。 ● 我們有見此方案對乘客影響較大，並不易為乘客接受，故希望各議員，委員考慮接納方案二或方案三。

二 縮短路線至祖堯	● 由於行程縮短，收費將按收費標準由\$5.2 下調至\$4.7。 ● 繁忙時間班次調整到 16 分鐘一班(以 5 輛雙層空調巴士行走)。 ● 大部份乘客(超過七成乘客)可繼續以較低票價使用第 30 號路線。 ● 來往荔景山道-長沙灣一段之乘客需改乘其他交通工具或需要轉乘其他路線。主要受影響的乘客群如下列： <table><tr><th>路段</th><th>人次</th><th>其他選擇</th></tr><tr><td>荃灣-美孚◇長沙灣</td><td>329</td><td>九巴第 30X/33A/59A 號線</td></tr><tr><td>荔瑤◇美孚</td><td>193</td><td>九巴第 46 號線或專線小巴</td></tr><tr><td>青山道-葵芳◇荔景山道</td><td>140</td><td>九巴第 61M+42/46X 號線</td></tr><tr><td>荃灣◇美荔道-荔景山道</td><td>99</td><td>九巴第 30X/33A+46 號線</td></tr><tr><td>美孚◇荔景山道</td><td>67</td><td>九巴第 46/46X 號線或專線小巴</td></tr><tr><td>葵芳-美孚◇荔景山道</td><td>33</td><td>九巴第 42 號線</td></tr></table>	路段	人次	其他選擇	荃灣-美孚◇長沙灣	329	九巴第 30X/33A/59A 號線	荔瑤◇美孚	193	九巴第 46 號線或專線小巴	青山道-葵芳◇荔景山道	140	九巴第 61M+42/46X 號線	荃灣◇美荔道-荔景山道	99	九巴第 30X/33A+46 號線	美孚◇荔景山道	67	九巴第 46/46X 號線或專線小巴	葵芳-美孚◇荔景山道	33	九巴第 42 號線
路段	人次	其他選擇																				
荃灣-美孚◇長沙灣	329	九巴第 30X/33A/59A 號線																				
荔瑤◇美孚	193	九巴第 46 號線或專線小巴																				
青山道-葵芳◇荔景山道	140	九巴第 61M+42/46X 號線																				
荃灣◇美荔道-荔景山道	99	九巴第 30X/33A+46 號線																				
美孚◇荔景山道	67	九巴第 46/46X 號線或專線小巴																				
葵芳-美孚◇荔景山道	33	九巴第 42 號線																				
三 減班次	● 繁忙時間班次由 15 分鐘一班下調至 20-22 分鐘一班(以 5 輛雙層空調巴士行走)。 ● 班次下調後，在最繁忙的一小時內第 30 號線之最高載客率只會由 52%上升至約 75%。																					

石梨貝子
SHEK LEI
RESERVQ

建議九巴第30號路線縮短至祖堯

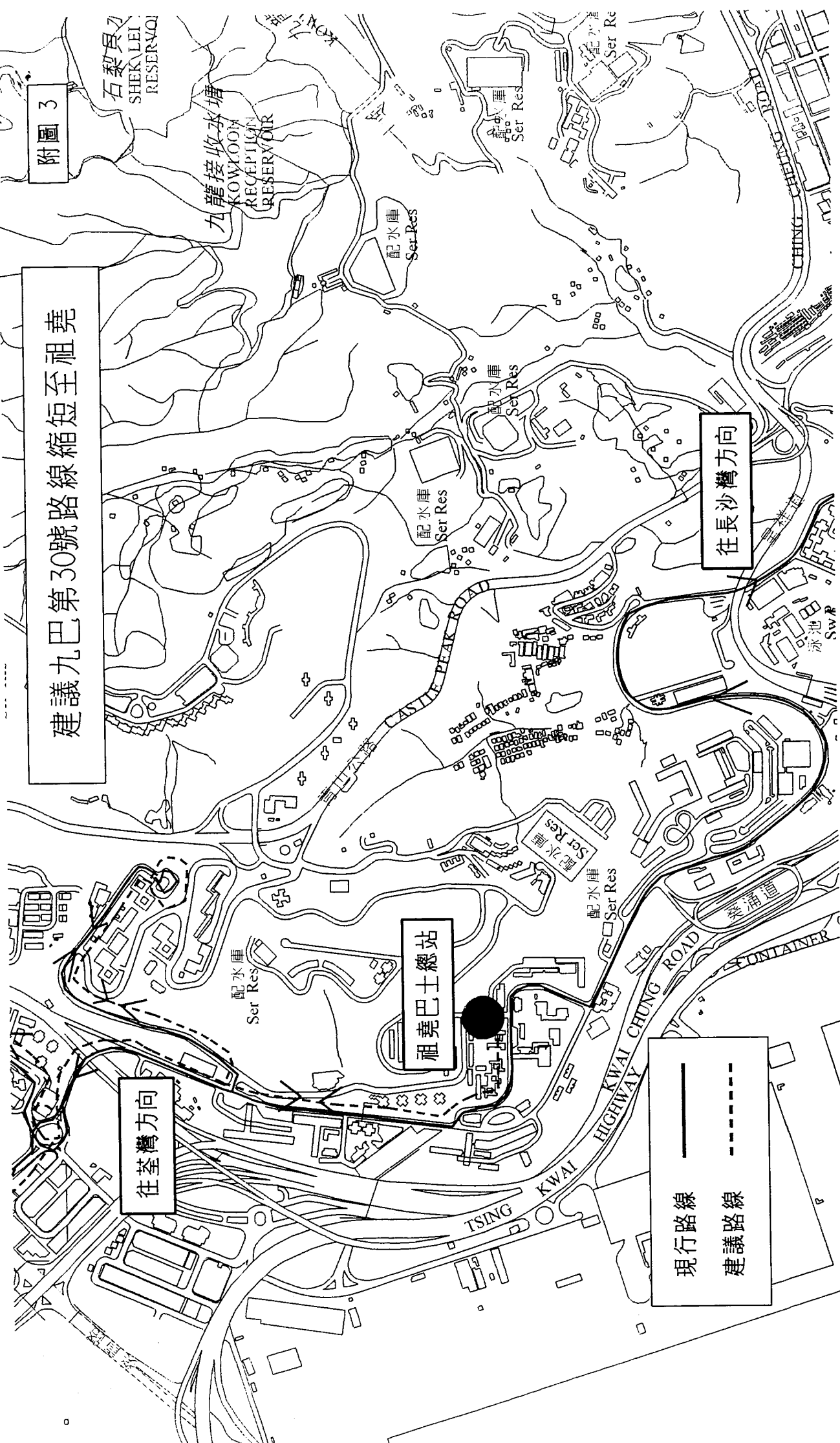
往長沙灣方向

祖堯巴士總站

往茎灣方向

現行路線

建議路線



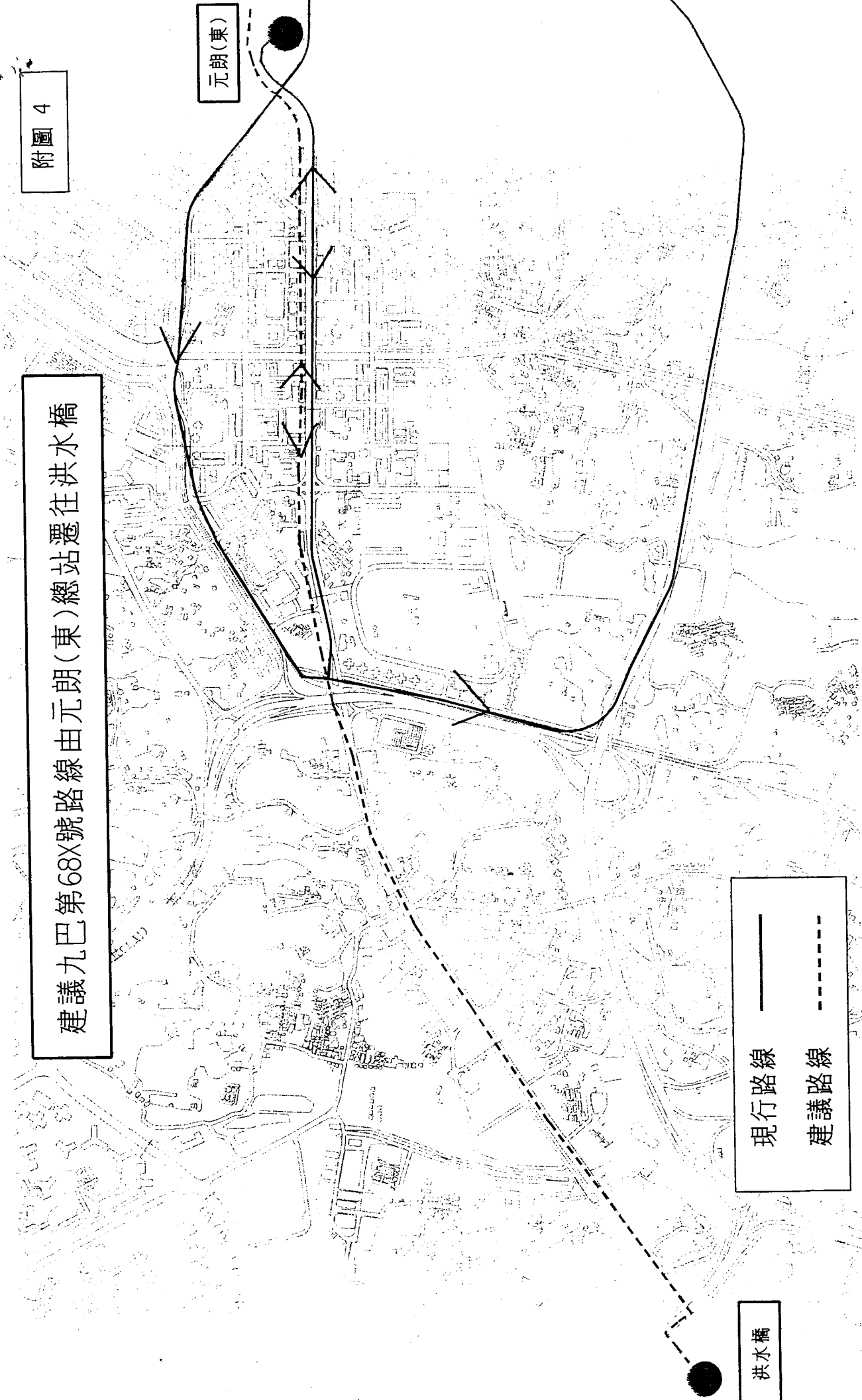
附圖 4

建議九巴第68X號路線由元朗(東)總站遷往洪水橋

元朗(東)

——
——
現行路線
建議路線

洪水橋



搬遷巴士終站

城巴第 E21 號線(大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館)

1. 目的

為善用現有的資源、減少與城巴第 E21A 號線(大角咀(維港灣) - 東涌(逸東邨))的路線重疊，以及為何文田區的乘客提供來往東涌、機場及亞洲國際博覽館的巴士服務。

2. 建議

把城巴第 E21 號線(大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館)的總站由大角咀搬往何文田(愛民邨)，改由何文田開往旺角，而旺角至大嶼山一段的行車路線將維持不變 (請參閱附圖)。

3. 路線現時的運作情況

現時，城巴第 E21 及 E21A 號線的終站均設於大角咀，而來往大角咀至東涌的行車路線亦大部份重疊。

4. 建議把終站遷往何文田(愛民邨)及路線改經何文田區的安排

把終站遷往何文田(愛民邨)及路線改經何文田區後，該路線的服務班次及行車時間將維持不變。有關建議的服務安排詳請如下：

	建議安排
行車路線	• 來往愛民至旺角的行車路線如下： (i) <u>往大嶼山方向</u> 由愛民邨開出途經孝民街、忠孝街、佛光街、培正道、窩打老道、亞皆老街、彌敦道，返回原有路線。 (ii) <u>往何文田方向</u> 依原有路線到洗衣街後，左轉亞皆老街、窩打老道、培正道、佛光街及忠孝街。 • 刪減大角咀至旺角的行車路線如下： (i) <u>往大嶼山方向</u> 海帆道、櫻桃街、連翔道、迴旋處、海輝道、深旺道、櫻桃街、亞皆老街、新填地街及旺角道。 (ii) <u>往大角咀方向</u> 亞皆老街(洗衣街以西)、櫻桃街、櫻桃街行車隧道、迴旋處、海輝道及海帆道。

	建議安排
服務班次	15 分鐘 (不變)
車輛數目	12 部雙層空調巴士 (不變)
行車時間	86 分鐘 (不變)
行車距離	42.5 公里 (不變)
巴士站安排	• 來往愛民至旺角的路線增設以下的巴士站： (i) <u>往大嶼山方向</u> ● 忠孝街，愛民商場外 ● 孝民街，近愛民邨嘉民樓 ● 忠孝街，土木工程署大樓外 ● 忠孝街，欣圖軒對出，近蔡功譜中學 ● 佛光街，房屋委員會總部 ● 佛光街，香港公開大學 ● 窩打老道 79 號 3C 舖前 ● 亞皆老街門牌 122 號，近怡安閣 ● 亞皆老街門牌 98 號，近太平道 ● 亞皆老街門牌 98 號，近通菜街 ● 彌敦道門牌 691 號 (ii) <u>往愛民方向</u> ● 亞皆老街門牌 106D 號對面，近嘉道理道 ● 亞皆老街門牌 125 號，近中電 ● 窩打老道門牌 86 號 A，近萬基大廈 ● 培正道，近文福道 ● 佛光街，過常富街口，何文田邨雅文樓對出 ● 忠孝街 88 號，近何文田政府合署 ● 忠孝街，俊民苑文雄閣 ● 忠孝街，愛民商場外

5. 對乘客的影響及相應的安排

- 5.1 由於改道後的第 E21 號路線仍維持大部份原來行車路線(即旺角至大嶼山的服務範圍)安排，該路線大部份的乘客(91%)將不受影響。
- 5.2 至於該路線的巴士站安排，當中只有在大角咀至旺角的乘客受到影響。根據近日的乘客需求調查結果，該路線每天約有不超過一成的乘客在受影響的地點上落。

5.3 受影響的乘客(i)由大角咀前往機場/亞洲國際博覽館途中，先乘搭第E21A號，然後可在旺角彌敦道739號，弼街前免費轉乘第E21號線往機場及亞洲國際博覽館及(ii)由機場返回大角咀途中，先乘搭第E21號，然後於青嶼幹線收費廣場免費轉乘第E21A號線返回大角咀，票價維持不變(\$14.0)。

5.4 基於上述的原因，本署及巴士公司均認為這項建議不單可改善第E21號線的營運效益及為更多居民提供服務，同時亦不會影響該路線大部份的現有乘客。

6. 目標實施日期

2006 年 3 月

