

2009 - 2010 年度九龍城區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員介紹 2009 - 2010 年度九龍城區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2009 - 2010 年度巴士路線發展計劃的項目

2. 2009 - 2010 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1 及附件 2，供各委員參閱。

3. 2009 - 2010 年度九龍城區的巴士路線發展計劃內，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如加強班次及編配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，為更有效率地提供巴士服務，並減輕繁忙地區的交通負荷，巴士公司亦提出了重整路線的計劃，其中涉及九龍城區的巴士路線改動已夾附在附件 3 至附件 13內供參閱。

長遠公共交通發展策略的考慮

4. 我們會根據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）的巴士流量及改善巴士廢氣排放等，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，計有 02 年投入服務的將軍澳線、03 年底投入服務的西鐵線、04 年啓用的東鐵線至尖東站的延線及馬鞍山線、05 年的迪士尼線及機場快線至博覽館站的延線，以及於 2007 年 8 月落成的上水至落馬洲支線。上述各條新鐵路的啓用顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須對其他路面公共交通服務作出有效的協調和重整以維持一個有效率的公共交通系統。展望未來，九龍南線預計會在 2009 年內完工。屆時，新界西北地區可利用西鐵線更直接地前往佐敦、尖沙咀和紅磡等九龍的中心地區，西鐵線的乘客更可在紅磡站轉乘東鐵線前往旺角東、九龍塘及新界東北各地，往返港九新界將更為方便。新的鐵路路線將會進一步提高本港公共交通系統的效率及載客量。

制定巴士路線發展計劃的原則

6. 運輸署和專營巴士公司在制定巴士路線發展計劃時，採取了以下的原則：

- (一) 基本上，本港主要已發展地區均有一至多條巴士線及其他輔助交通工具(例如：專線小巴)向乘客提供服務。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%；或在非繁忙時段內的在最繁忙一小時的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走。在實施增加車輛項目時，首先考慮從其他重組項目減省的車輛中調配使用，而有關改善項目的落實須視乎減省車輛項目的進展。
- (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。個別路線如在高峰期最繁忙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超過 15 分鐘的巴士線則會按個別情況考慮。
- (三) 一些班次不頻密的路線，如乘客的使用率偏低時，我們會考慮可否取消該路線，以提高整體巴士網絡的效率。如某路線在最繁忙的一小時內的載客率低於 50%，而其班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘或更長及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘或更長，我們會對其作出評估。評估包括乘客是否可選擇其他替代服務、該替代服務的水平及車費等因素，從而考慮取消該路線

或與其他路線合併的方案。

- (四) 市民十分關注交通擠塞、噪音及空氣污染等問題。為改善環境、巴士和道路網絡的效率，以及因應近年乘客對巴士服務的需求有所下降等，運輸署一直與專營巴士公司研究重組及重整巴士路線，特別是使用率低及在繁忙道路行走的路線，希望透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次，以減低在繁忙道路的巴士班次，藉此改善路邊空氣的質素、降低噪音水平、紓緩交通擠塞、節約能源，並妥善地協調鐵路和巴士網絡的整體運作效益。
- (五) 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，以避免開辦過多長程及直接「點到點」的巴士服務，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。
- (六) 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道路及主要幹道的影響，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。此班次調撥機制亦適用於現有路線。
- (七) 為了提升服務質素以迎合乘客的需求，各專營巴士公司在購置

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、環保標準引擎以及雙座位設計。

7. 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) 本區現有及已計劃的公共交通服務；
- (二) 地區的發展；
- (三) 基本運輸基建的落成；
- (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) 該項目對巴士公司及相關公共交通營運者的影響；
- (七) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (八) 市民的意見及建議。

徵詢意見

8. 請各委員就 2009 - 2010 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零九年二月

二零零九年巴士路線發展計劃

九龍城市區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配												備註
			現行	建議	現行			建議			修改						
					三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層				
2/09	2C	又一村 - 尖沙咀 (循環線)	13	13	0	4	2	0	0	0	6	0	0	-4	4	因應乘客需求水平，全線改以空調單層巴士行走。	
2/09	2D	東頭邨 - 澤安邨	15/20	15/20	0	2	1	0	0	0	3	0	0	-2	2	因應乘客需求水平，全線改以空調單層巴士行走。	
8/09	2E	九龍城碼頭 - 白田	10	11	2	9	0	1	8	0	0	-1	-1	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。		
2/09	5D	德福花園 - 紅磡 (循環線)	15	15	0	4	0	0	3	1	0	-1	-1	1	因應乘客需求水平，部份改以空調單層巴士行走。		
5/09	6D	長沙灣 (甘泉街) - 牛頭角	13	12	0	8	0	0	9	0	0	1	0	0	視乎彩盈邨入伙情況，增加車輛加密班次。		
6/09	8A	黃埔花園 - 尖沙咀 (循環線)	8/9	8	0	10	1	0	8	0	0	-2	-1	8A與8P路線合併計劃。8A號線由黃埔花園延長至海逸豪園。往尖沙咀方向則改經紅磡繞道，不經港鐵紅磡站及漆咸道南。(附件3)			
10/09	10	彩雲 - 大角咀 (循環線)	11/12	11/12	0	10	0	0	0	10	0	-10	10	因應乘客需求水平，全線改以空調單層巴士行走。			
6/09	11D	樂富 - 觀塘碼頭	13/14	17	3	2	0	2	2	0	0	-1	0	0	按乘客需求水平，削減班次。		
6/09	11X	秀茂坪(上) - 港鐵紅磡站	10	9	3	7	0	3	8	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。			
8/09	12A	南昌鐵路站公共交通交匯處 - 黃埔花園	9/10	10/11	4	7	0	3	7	0	0	-1	0	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。		
10/09	12A	南昌鐵路站公共交通交匯處 - 黃埔花園	10/11	10/11	3	7	0	1	9	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務。		

二零零九年巴士路線發展計劃 九龍城市區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配											備註
					現行			建議			修改					
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層			
5/09	14	油塘 - 中港客運碼頭	10/11	9/10	2	10	0	2	11	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
6/09	15	平田 - 紅磡碼頭	8/9	7/8	0	14	0	0	15	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
10/09	16	藍田(廣田邨) - 旺角(柏景灣)	6/7	6/7	4	18	0	2	20	0	-2	2	0	加強空調巴士服務。		
8/09	18	南昌站公共運輸交匯處 - 愛民(循環線)	11	12/13	0	7	0	0	6	0	0	-1	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。		
2/09	24	啓業 - 旺角(循環線)	14/15	14/15	2	2	0	1	0	3	-1	-2	3	因應乘客需求水平，部份改以空調單層巴士行走。		
6/09	24	啓業 - 旺角(循環線)	14/15	20	1	0	3	1	0	2	0	0	-1	按乘客需求水平，削減班次。		
5/09	203	又一村 - 尖沙咀東(循環線)	12	8/9	0	0	7	0	0	4	0	0	-3	路線縮短至太子道西。(附件4)		
5/09	203E	港鐵九龍站 - 彩虹	10/11	9/10	0	11	0	0	12	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。		
3/09	208	廣播道 - 尖沙咀東	10/11	8	0	0	9	0	0	5	0	0	-4	路線縮短至油麻地。(附件5)		
8/09	212	黃埔花園 - 深水埗(東京街)	8	9	0	10	0	0	9	0	0	-1	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。		
4/09	215X	藍田(廣田邨) - 港鐵九龍站	5	4/5	0	23	0	0	24	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。		
12/09	219X	麗港城 - 尖沙咀(循環線)	7/8	7/8	0	7	0	0	8	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次，並開辦219P號線下午繁忙時段特別班(由尖沙咀開出，經麗港城返回油塘巴士總站)。		

二零零九年巴士路線發展計劃
以九龍城區為終點站的新界區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配										備註
					現行			建議			修改				
			現行	建議	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層		
2/09	30X	荃威花園 - 黃埔花園	15	13/14	1	8	0	1	9	0	0	1	0	視乎紅磡灣的乘客需求，調配車輛改善班次。	
2/09	41	長青 - 九龍城碼頭	15	15	2	8	0	0	10	0	-2	2	0	全線改以空調巴士行走(票價:\$7.3)。	
3/09	61X	屯門鐵路站 - 九龍城碼頭	10	11/12	0	14	0	0	12	0	0	-2	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。	
6/09	80M	穗禾苑 - 九龍塘(沙福道)	9/10	14	0	6	0	0	5	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。	
2/09	81M	新田圍 - 九龍塘(沙福道)	15	15	1	3	0	1	0	3	0	-3	3	逐步轉為單層巴士服務以配合乘客需求。	
6/09	82M	廣源 - 九龍塘(沙福道)	12/13	-	0	8	0	0	0	0	0	-8	0	因應低乘客需求而取消路線。(附件6)	
6/09	85A	愉翠苑 - 九龍城碼頭	13	13	0	8	0	0	9	0	0	1	0	遷移總站至廣源，以配合取消第82M號(票價:\$6.0)。	
8/09	268B	朗屏鐵路站 - 紅磡碼頭	8	9/10	0	16	0	0	13	0	0	-3	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。	
3/09	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	8	8	0	19	0	0	19	0	0	0	0	增加2班由天慈開出的特別班次。	
8/09	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	8	9/10	0	19	0	0	16	0	0	-3	0	因應九龍南線通車後，乘客的乘車模式改變而削減班次。	

二零零九年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配												備註
					現行			建議			修改						
			三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層			
2/09	38	葵盛 - 平田	5	5	3	22	0	0	1	24	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務。	
2/09	42C	長亨 - 藍田港鐵站	5	5	3	26	0	0	1	28	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務。	
3/09	86C	利安 - 長沙灣 (甘泉街)	10/11	10/11	2	16	0	0	2	16	0	0	0	0	0	遷移總站至長沙灣。往長沙灣方向：沿長沙灣道原有路線後、改經甘泉街及長順街。往利安方向：改經長順街、大南西街及青山道原有路線。(附件7)。	
6/09	95	翠林 - 佐敦(匯翔道)	11/12	11	0	12	0	0	0	13	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
8/09	95	翠林 - 佐敦(匯翔道)	11	10/11	0	13	0	0	0	14	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
6/09	98C	坑口(北) - 美孚	6/7	6/7	0	17	0	0	0	18	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
6/09	98D	坑口(北) - 尖沙咀東	4/5	4/5	0	26	0	0	0	27	0	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。	
6/09	280P	穗禾苑 - 尖沙咀	15	20	0	5	0	0	0	4	0	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。	
7/09	796B	調景嶺公共運輸交匯處 - 又一村	20	-	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	-5	取消新巴第796B號線。 提供新巴第S796號線<->九巴第296C號線的巴士轉乘優惠 (附件8)	

二零零九年巴士路線發展計劃
途經九龍城區的新界區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配											備註
			現行	建議	現行			建議			修改					
					三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	空調 單層		
7/09	796C	將軍澳公共運輸交匯處 - 南昌站	12-20	-	0	10	0	0	0	0	0	-10	0	取消新巴第796C號線。 提供下列巴士轉乘優惠： 新巴第S796號線<->九巴第296C號線 新巴第702號線<->九巴第296C號線 新巴第701號線<->九巴第24號線 (附件9)		
6/09	E22	藍田(北) - 機場博覽館	11-16	13-16	0	18	0	0	17	0	0	-1	0	建議於早上繁忙時間由E22調配車輛，行走一班E22A特別班次，由東涌逸東邨開往將軍澳，收費與現時E22A相同，即\$24。行車路線見(附件10)。		
	E22A	將軍澳(寶琳) - 機場博覽館	20	20	0	11	0	0	12	0	0	1	0			

二零零九年巴士路線發展計劃
九龍城區過海路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配										備註	
					現行			建議			修改					
			現行	建議	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層			
7/09	101	觀塘(裕民坊)- 堅尼地城	3/4	3/4	0	45	0	0	45	0	0	0	0	0	0	開辦101X號線(共2班)特別車，平日早上繁忙時間由堅尼地城往觀塘(裕民坊)。(附件11)
5/09	116	慈雲山(中) - 鰂魚涌	4/5	4/5	0	32	0	0	33	0	0	1	0			視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。
6/09	305	美林 - 上環	-	-	0	4	0	0	4	0	0	0	0			遷移總站至美田邨。(附件12)
7/09	N170	沙田市中心 - 華富 (中)	20	20	0	6	0	0	8	0	0	2	0			與第N182合併，遷移總站至廣源，並提供與第N121號的轉乘優惠。(附件13)
7/09	N182	廣源 - 中環 (港澳碼頭)	20	-	0	6	0	0	0	0	0	-6	0			與第N170號合併。(附件13)

二零一零年巴士路線發展計劃
九龍城市區路線

日期	路線	終站地點	基本班次 (分鐘)		車輛分配											備註
					現行			建議			修改					
			現行	建議	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	空調 單層		
3/10	3C	慈雲山(北) - 中港客運碼頭	9/10	9/10	1	11	0	0	12	0	-1	1	0	全線改以空調巴士行走。		
6/10	11X	秀茂坪(上) - 港鐵紅磡站	9	8	3	8	0	3	9	0	0	1	0	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。		

九巴服務調整建議 – 第 8A 及 8P 號線

1. 第 8A 及 8P 號線現時的服務詳情

路線	8A	8P	8P (特別班次)
終點站	黃埔花園 – 尖沙咀 (循環線)	海逸豪園 – 尖沙咀 (循環線)	海逸豪園 – 尖沙咀 (單方向)
繁忙時段班次	8/9 分鐘	12/13 分鐘	12/15 分鐘
單程車費	\$3.7	\$3.7	\$3.7
服務時間	早上 6 時 – 晚上 11 時 40 分	早上 6 時 – 晚上 11 時 40 分	早上 7 時 30 分 – 早上 9 時
繁忙時段乘客使用率	37%	44%	69%
非繁忙時段乘客使用率	17%	15%	-
車隊	10 輛空調雙層巴士及 1 輛空調單層巴士		
每天平均乘客量 (2007)	3,562	2,528	444

2. 建議的背景

- (a) 九巴第 8A 及 8P 號線是往來黃埔花園/海逸豪園與尖沙咀之間的巴士路線。由於這兩條巴士線大部份服務範圍重疊，而與之競爭的專線小巴線為居民提供前往紅磡港鐵站及尖沙咀班次較頻密的服務，該兩線的乘客使用率一向不高，營運效益亦偏低。
- (b) 雖然服務範圍重疊的非法村巴路線於 2001 年起終止運作，九巴第 8A 及 8P 號線的載客量仍持續下降，相較於 2002 年下跌 21%。
- (c) 自中環天星碼頭於 2006 年 11 月遷移後，來往碼頭的距離較遠，對於乘搭九巴第 8A 及 8P 號線轉乘天星小輪的乘客，巴士渡輪的轉乘模式並不吸引。該兩線每日平均載客量再下跌 10%。

3. 建議的詳細內容

(i) 為改善該兩線的營運效益，建議下列重整措施：

- 合併第 8A 及 8P 號線(包括特別班次)的服務；
- 合併後第 8A 號線的總站將由黃埔花園遷移至海逸豪園；
- 合併後第 8A 號線往尖沙咀方向的路線改經紅磡繞道而不經紅磡港鐵站；及
- 合併後第 8A 號線的班次由 8/9 分鐘增至 6/7 分鐘。

(ii) 合併後第 8A 號線的服務詳情如下：

行車路線	經大環道東、紅磡道、德民街、德安街、黃埔花園巴士總站、德康街、紅磡道、紅磡繞道、梳士巴利道、尖沙咀碼頭巴士總站、梳士巴利道、漆咸道南、暢運道、安運道、暢運道、機利士南路、蕪湖街、德民街、德安街、黃埔花園巴士總站、德康街、紅磡道、大環道東
繁忙時段班次	6/7 分鐘
車隊	8 輛空調雙層巴士

(iii) 取消及新增的巴士站(合併第 8A 及 8P 路線後)：

	取消的巴士站	新增的巴士站
第 8A 號線	<u>往尖沙咀方向</u> 1. 紅磡南道近暢運道 2. 暢運道(紅磡港鐵站) 3. 暢運道近漆咸道南 4. 漆咸道南(香港科學館對出) 5. 漆咸道南近麼地道 <u>往海逸豪園方向</u> 無	<u>往尖沙咀方向</u> 1. 海逸豪園巴士總站 2. 梳士巴利道(永安廣場對面) <u>往海逸豪園方向</u> 1. 海逸豪園巴士總站
第 8P 號線	<u>往尖沙咀方向</u> 無 <u>往海逸豪園方向</u> 1. 梳士巴利道(永安廣場對出) 2. 紅磡道近民泰街	<u>往尖沙咀方向</u> 無 <u>往海逸豪園方向</u> 1. 漆咸道南近麼地道 2. 漆咸道南(金德大廈對出) 3. 暢運道理工大學外 4. 安運道近紅磡港鐵站 5. 蕪湖街近觀音街 6. 黃埔花園巴士總站

4. 對乘客之影響

	乘客數目(%) (2007)
(甲) 受惠的乘客	
- 較頻密及直接的巴士服務由黃埔花園往尖沙咀(不經紅磡港鐵站，班次由 8/9 分鐘增至 6/7 分鐘)	60%
(乙) 受影響的乘客	
i. 現有的乘客可乘搭合併後的第 8A 號線，但可能會	
1. 現時乘搭第 8P 號線的乘客：往黃埔花園/海逸豪園方向的行車路線較現時為長((由於路線合併後改經紅磡港鐵站) #	22%
2. 現時乘搭第 8P 號線特別班次的乘客：增加總行程時間(由於路線合併後改經黃埔花園)	7%
ii. 替代服務	
1. 由黃埔花園至紅磡港鐵站 ⁽¹⁾	4%
2. 由紅磡灣至紅磡港鐵站/尖沙咀 ⁽²⁾	4%
3. 由紅磡港鐵站至尖沙咀 ⁽³⁾	1%
iii. 無替代服務	0%
受影響的乘客合共：	38%
(丙) 不受影響的乘客(例如由尖沙咀往尖沙咀碼頭的乘客)	2%

備註：

為海逸豪園的居民新增由紅磡港鐵站/紅磡區前往海逸豪園的巴士服務

⁽¹⁾ 替代服務：專線小巴路線第 6 或 6A 號線，車費\$3.2(乘客可省回\$0.5)。

⁽²⁾ 替代服務：專線小巴路線第 6 號線/ 港鐵/ 九巴第 5C 或 8 號線，車費\$3.2 至\$4.3。

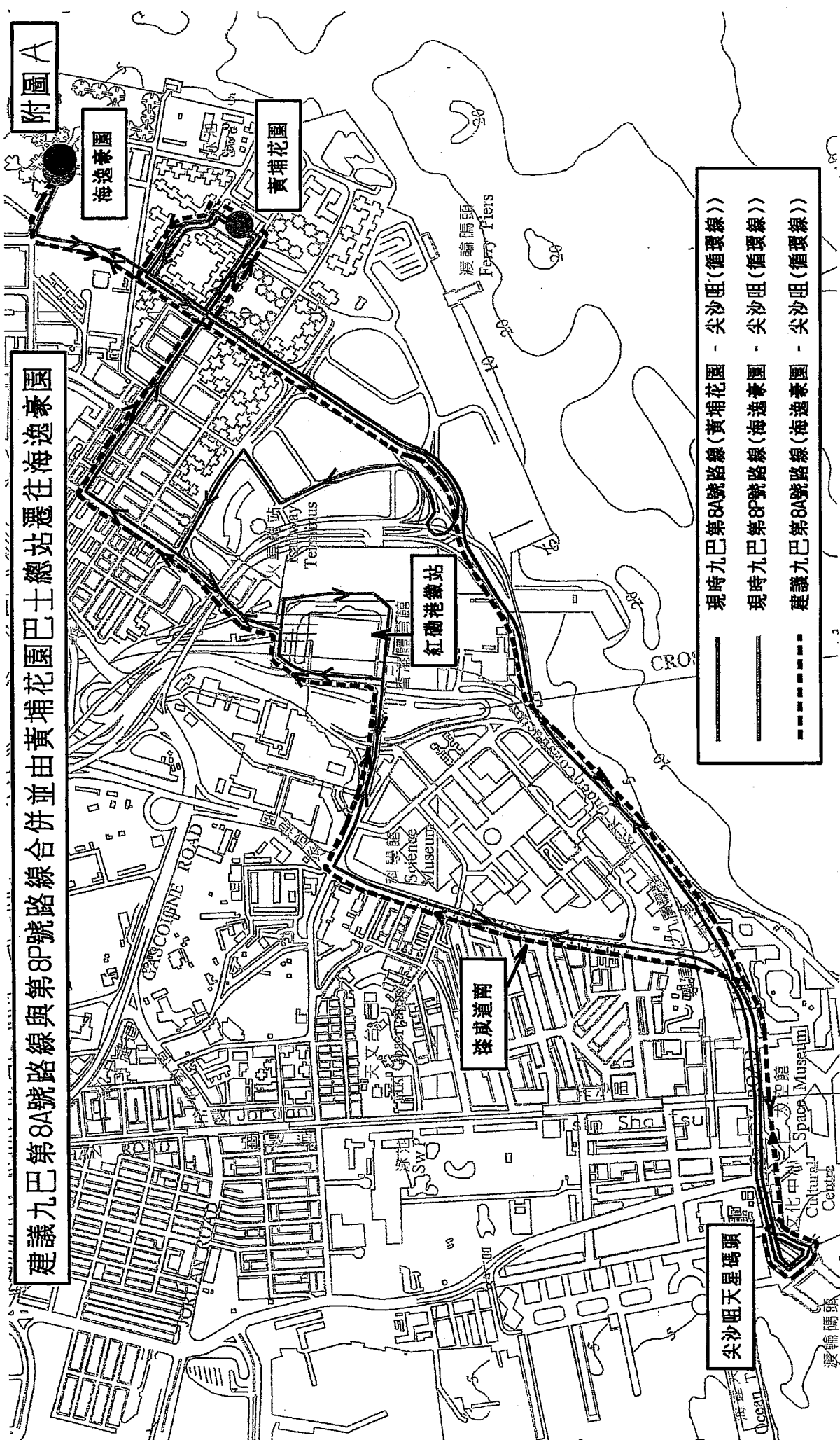
⁽³⁾ 替代服務：專線小巴路線第 6 或 6A 號線/ 港鐵/ 九巴第 5C 或 8 號線，車費\$3.7 至\$5.0。

5. 目標實施日期

2009 年 6 月

建議九巴第8A號路線與第8P號路線合併並由黃埔花園巴士總站遷往海逸豪園

附圖 A



- 現時九巴第8A號路線(黃埔花園 - 尖沙咀(循環線))
- 現時九巴第8P號路線(海逸豪園 - 尖沙咀(循環線))
- 建議九巴第8A號路線(海逸豪園 - 尖沙咀(循環線))

九巴服務調整建議 - 第 203 號線

1 第 203 號線現時服務詳情

終點站	又一村至尖沙咀東(循環線)
繁忙時段班次	12 分鐘
單程車費	\$7.0
服務時間	早上 6 時至晚上 11 時 15 分
乘客使用率	繁忙時段使用率約 6 成
車隊	7 部空調單層巴士

2 建議的背景

- 2.1 第 203 號線主要服務來往又一村及油尖旺區的乘客。隨著本港鐵路網絡在過去數年不斷擴展，尤以 2004 年尾東鐵線由紅磡延線至尖沙咀東，市民對第 203 號的服務需求持續下跌。在 2006 年，該線平均每日載客量約為 1,800 人次，客量較十數年前下跌了約六成多。在最繁忙的一小時內之最高載客率亦只有約六成。
- 2.2 現時，又一村居民除可使用第 203 號線來往油尖旺外，亦可選乘港鐵服務來往油尖旺區。而居住在較為遠離九龍塘站的又一村居民，則可乘搭專線小巴第 41M 號(又一村—石硤尾站)前往九龍塘站，而後再轉乘港鐵服務。
- 2.3 鑑於第 203 號線載客量持續偏低及目前已有其他公共交通工具服務該線所行經的地區，我們認為有需要調整第 203 號線的服務，以有效運用現有資源，協調鐵路及巴士網絡整體運作效益，避免公共交通服務重疊而引致不必要的交通擠塞和空氣污染，並減少能源耗用量，我們現建議將第 203 號線改為來往又一村至太子站。

3 建議的詳細內容

- 3.1 縮短第 203 號線至太子站，繁忙時間班次將由現時的每 12 分鐘一班增加至每 8/9 分鐘一班。縮短行車路線後的第 203 號路線

將由 4 部單層空調巴士行走，而收費將由\$7.0 下調至\$3.3。

- 3.2 九巴會提供轉乘優惠折扣 (即 \$2.8 (非空調) / \$3.7(空調))予使用八達通的乘客轉乘九巴第 1 及 1A 號線。建議巴士轉乘地點如下：

往油尖旺方向

203 號 => 1 及 1A 號(太子道西近協和小學)

往又一村方向

1 及 1A 號 => 203 號(通菜街近旺角警署)

- 3.3 縮短第 203 號線行車路線後，每日可減少約 140 班巴士服務行走彌敦道，有助紓緩彌敦道之交通擠塞情況及空氣污染問題，並可善用路面空間、巴士資源和減少燃油消耗。

4 對乘客之影響

- 4.1 因應第 203 號線服務縮短至太子站，受影響的乘客需改乘其他巴士路線或交通工具前往目的地，有關資料如下：

路段	估計每日 受影響人次	替代路線
又一村至太子	250	第 203 號線，車費為\$3.3
又一村至油尖旺	1100	第 203 號線轉乘第 1/1A 號線 <u>往尖沙咀方向</u> 203 號 => 1 號(總車費:\$4.6) 203 號 => 1A 號(總車費:\$4.9/\$4.6) <u>往又一村方向</u> 1 號 => 203 號(總車費:\$5.0) 1A 號 => 203 號(總車費:\$4.4/\$6.2)
往來彌敦道	450	現時往來彌敦道各九巴路線，如第 1/1A 號線。

- 4.2 雖然部分受影響的乘客須轉乘其他路線前往目的地，但是大部份乘客(約七成多)則可享受比現時較低廉的車費，節省\$0.8 至 \$3.7 車費。

5 本建議與本署近年曾提出建議的改善處

本署於 2006 年亦曾建議縮短第 203 號路線至太子站，並提供轉乘優惠折扣予受影響乘客轉乘第 6 及 6A 號線。深水埗交通及運輸委員會指第 203 號與第 6 及 6A 號的巴士站相距太遠，對乘客造成不便，並建議將兩線的巴士站距離縮短。有見及此，本署於 2007 年將巴士轉乘計劃的路線改為第 1 及 1A 號線，受影響的乘客可在同一個巴士站轉乘 1、1A 及 203 號線。

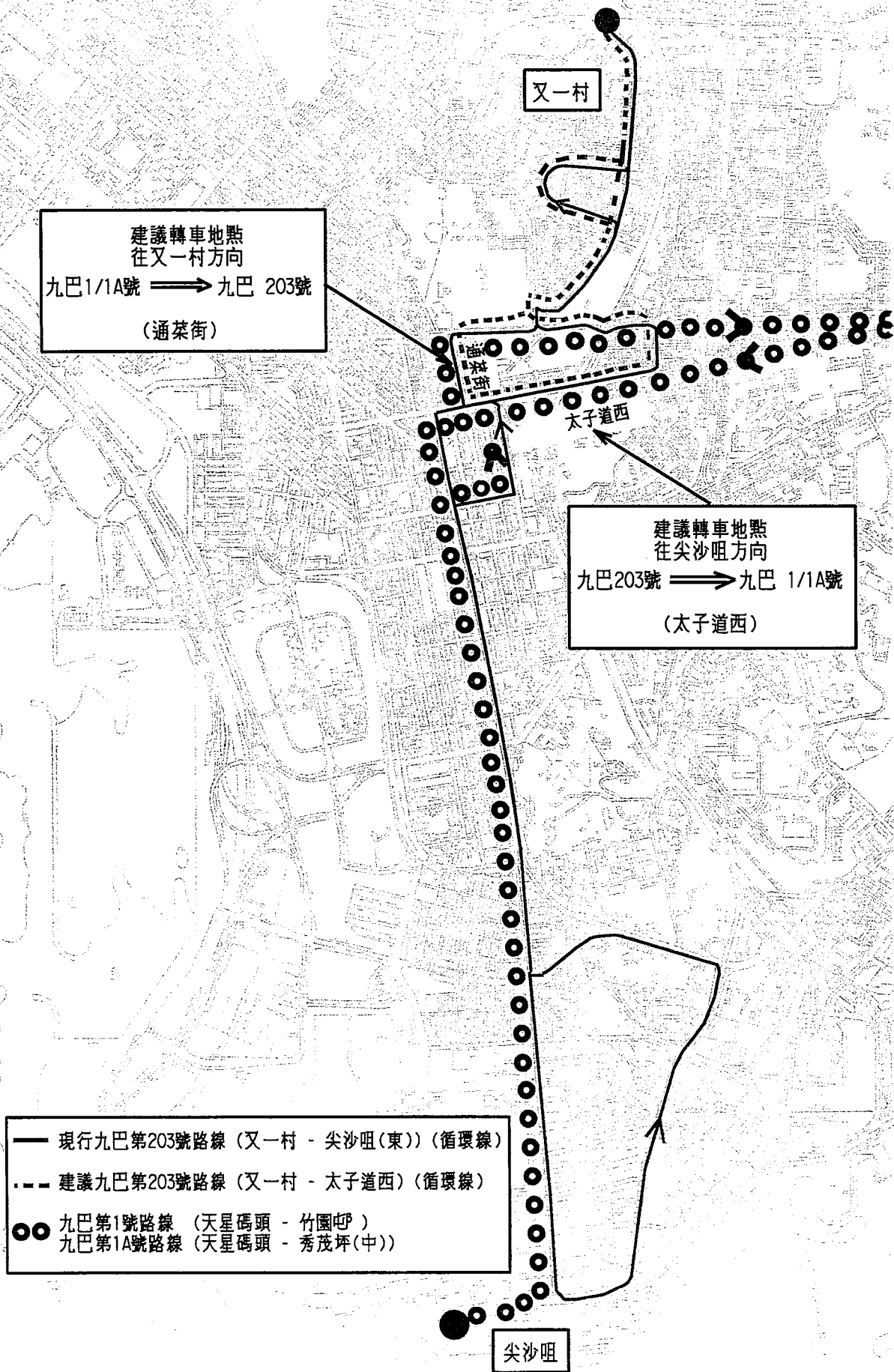
6 路線圖

請參閱附圖 B

7 目標實施日期

2009 年 5 月

建議縮短九巴第203號路線



1 第 208 號線現時服務詳情

終點站	廣播道至尖沙咀東
繁忙時段班次	10/11 分鐘
單程車費	\$7.0
服務時間	早上 5 時 50 分至晚上 11 時 20 分
乘客使用率	繁忙時段使用率約 6 成
車隊	9 部空調單層巴士

2. 建議的背景

- 2.1 隨著本港鐵路網絡不斷的擴展，包括東鐵線至尖東站的延線開通及兩鐵合併帶來新的競爭，208 號線的角色亦由連繫廣播道至尖沙咀的主要巴士服務，改變為鐵路覆蓋地區外的輔助性服務。其每日平均乘客量由高峰期的 2,300 人，下降至 2006 年時的 1,800 多人，近期更下降至 1,600 多人。
- 2.2 為免因乘客量長期偏低引致該路線無法繼續營運，巴士公司建議修改其行車路線，以使該線能繼續有效益地提供服務。為此，運輸署曾在 2007 年 3 月 29 日向九龍城區議會交通及運輸委員會提交文件，介紹九巴 208 號線的路線調整方案。原方案建議由現時尖沙咀東總站縮短至旺角太子道西，並改以循環線形式運作。
- 2.3 在收集各方面意見後，我們認為可將 208 號線調整路線的方案，由太子延長至油麻地，以減低受影響乘客的數目。新的方案亦在 2008 年 6 月 5 日向九龍城區議會交通及運輸委員會再行諮詢。會上各委員對新的方案仍有保留，我們亦知悉有委員希望調整方案可同時改善現時班次不穩的情況，亦有意見認為長者在轉車時可能較為不便。本文件現再次將向委員說明行車路線及服務詳情，請參閱附圖 C。

3. 往返尖沙咀的乘客的安排

- 3.1 由於 208 號線改動後，會經由太子道西西行、彌敦道南行及

至油麻地左轉碧街後，再經由窩打老道返回原有行車路線，車費亦由\$7減低至\$3.7。

- 3.2 近四成乘客，可仍舊乘搭 208 號線前往原來的目的地，另約兩成半窩打老道及彌敦道沿途的乘客可改用其他巴士路線(如 7 號線)。其餘約三成半的乘客可利用新增設的八達通轉乘優惠(空調巴士減\$3.7/非空調巴士減\$2.8)，選乘下列 5 條巴士路線往返油尖區。這些轉乘路線及乘客需支付的車費如下：-

路線	往尖沙咀/尖東方向	轉車地點	往廣播道方向	轉車地點
1	總車費\$4.4	(1)	總車費\$5.0	(1)
1A	總車費\$4.4 至\$4.6	(1)	總車費\$4.4 至\$6.2	(1)
7	總車費\$4.2	(2)	總車費\$4.2	(3)
35A	總車費\$4.4 至\$4.6	(1)	總車費\$5.0 至\$6.7	(1)
41A	總車費\$4.4 至\$4.6	(1)	總車費\$5.0 至\$6.8	(1)

註(1)彌敦道信和中心；(2)聯合道近聯福道；(3)窩打老道廣華醫院

- 3.3 九巴會在該線的總站及中途站張貼通告，通知乘客是項改動的詳情。除此之外，為協助長者及其他乘客認識如何利用巴士轉乘前往目的地，九巴會於改動初期安排服務大使在主要轉乘地點提供協助。

4. 擴大 208 號線接駁功能而新增的轉乘優惠

- 4.1 為進一步擴大 208 號線接駁其他巴士路線前往更多地區，九巴再將八達通轉乘優惠(空調巴士減\$3.7/非空調巴士減\$2.8)增加下列的巴士路線：

地區	路線
觀塘	1A 號(觀塘秀茂坪(中)－尖沙咀碼頭)
慈雲山	3C 號(慈雲山(北)－中港碼頭)
深水埗及九龍城	6C 號(美孚－九龍城碼頭)
港鐵九龍站	8 號(港鐵九龍站－尖沙咀碼頭)
荃灣及紅磡	30X 號(荃灣荃威花園－黃埔花園)
屯門	58X 號(屯門良景邨－旺角東鐵路站)

5. 新方案的優點

- 208 號線乘客車費可即時由\$7 減低至\$3.7；
- 開拓了由廣播道及九龍塘至旺角太子道西的巴士服務；
- 改善 208 號線繁忙時間的班次，由 10/11 分鐘加密至 8 分鐘；
- 前往尖沙咀的乘客可選擇 5 條設有轉乘優惠的路線；
- 新增九龍各區以至荃灣及屯門區的轉乘優惠路線；
- 每天減少彌敦道(窩打老道以南)的巴士約 120 班車。

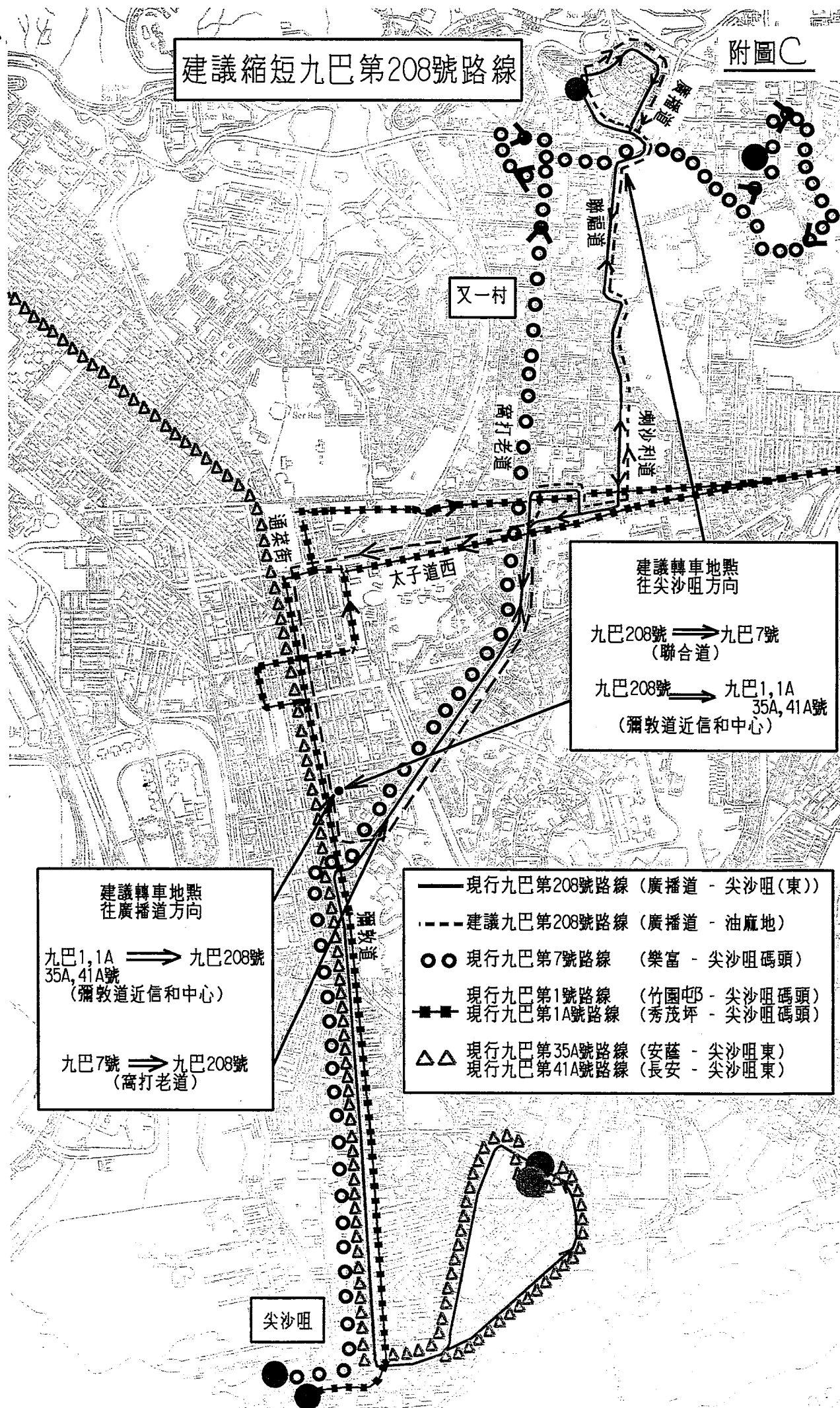
6. 結論

經修訂的方案無論對乘客及巴士公司，均可帶來效益，而方案亦可幫助減輕彌敦道(窩打老道以南)的交通負荷，為繁忙地區的空气質素作出貢獻。我們會密切留意第 208 號更改路線後的營運情況，在有需要時，作出適當跟進。

7. 目標實施日期

2009 年 3 月

建議縮短九巴第208號路線



九巴服務調整建議 – 第 82M 及 85A 號線

1. 第 82M 號線現時服務詳情

終點站	廣源 – 九龍塘(沙福道)
繁忙時段班次	12/13 分鐘
單程車費	\$5.8
服務時間	早上 5 時 30 分 – 午夜 12 時 57 分
繁忙時段乘客使用率	約 38%
車隊	8 輛空調雙層巴士

第 85A 號線現時服務詳情

終點站	愉翠苑 – 九龍城碼頭
繁忙時段班次	13/14 分鐘
單程車費	\$5.8
服務時間	早上 5 時 30 分 – 午夜 12 時 05 分
繁忙時段乘客使用率	約 74%
車隊	8 輛空調雙層巴士

2. 建議的背景

- 2.1 是次計劃包括第 82M 號路線，主要因為該線於 2007 年平均每日載客量為 3,937 人次，繁忙時段乘客使用率祇有 38%。
- 2.2 第 82M 號線主要服務廣源、小瀝源、沙田第一城以及博康一帶往返九龍塘的乘客。除了在繁忙時段的載客率為 38%外，其在非繁忙時段的載客率最高為 25%及甚至低至不足一成。第 82M 號路線與第 85A 號路線大部份服務範圍重疊，現時約 76%第 82M 號的乘客可選擇乘搭第 85A 號前往目的地。餘下的乘客，亦可以利用改善的 85A↔80M 轉乘計劃，前往九龍塘鐵路站一帶。

3. 建議的詳細內容 (見附圖 D)

基於上述背景及各因素，我們建議取消九巴第 82M 號線的服務，而由第 85A 號線所取代。為應付廣源邨居民的需求，第 85A 號線將遷移總站至廣源邨，以及改善 85A↔80M 轉乘計劃。

第85A號線改道後的巴士站改動如下

往九龍城碼頭方向

■ 取消的巴士站

- 愉翠苑巴士總站

■ 加設作替代的巴士站

- 廣源巴士總站
- 廣善街廣榕樓對出
- 廣善街近恆生商學院
- 牛皮沙街牛皮沙村對面
- 牛皮沙街愉翠苑對出

往沙田方向

■ 取消的巴士站

- 愉翠苑巴士總站

■ 加設作替代的巴士站

- 插桅杆街第一城鐵路車站對出
- 牛皮沙街愉翠苑對面
- 牛皮沙街近牛皮沙村
- 廣善街恆生商學院對面
- 廣善街廣源邨廣柏樓對面
- 小瀝源道廣源邨廣柏樓對面
- 廣源巴士總站

4. 對乘客之影響

延長路線後第 85A 號線將增派車輛行走，其班次維持不變。所有現時第 82M 號線的乘客均可乘搭改道後的第 85A 號線，以及轉乘 80M 號線。第 85A 號線改道後票價上調如下：

		現時	改道後
往九龍城方向	全費	\$5.8	\$6.0
	愉翠苑起分段	N/A	\$5.8
	過獅隧後分段	\$5.5	\$5.5
往沙田方向	全費	\$5.8	\$6.0
	聯合道近浸會大學起分段	N/A	\$5.8

		現時	改道後
	過獅隧後分段	\$5.0	\$5.0

- 乘客如即日選乘第 85A 線來回，於回程以同一張八達通卡繳付車費時：

去程	即日回程 85A 登車地點及方向	以同一張八達通卡繳付車費可獲的即日回程車費優惠
85A	廣源至牛皮沙村往九龍	\$0.2
	九龍城碼頭至聯合道樂謙樓往廣源	\$0.2
	愉翠苑至獅隧收費廣場往九龍	\$0.8
	聯合道近浸會大學至窩打老道往廣源	\$0.8
	獅隧收費廣場或之後往廣源	\$0.8

- 改善的轉乘優惠

現時 80M 及 85A 號線之間已提供轉乘優惠，第二程車程可獲扣減\$3.7。爲了方便乘客前往九龍塘鐵路站，此轉乘優惠將會改善，詳情如下：

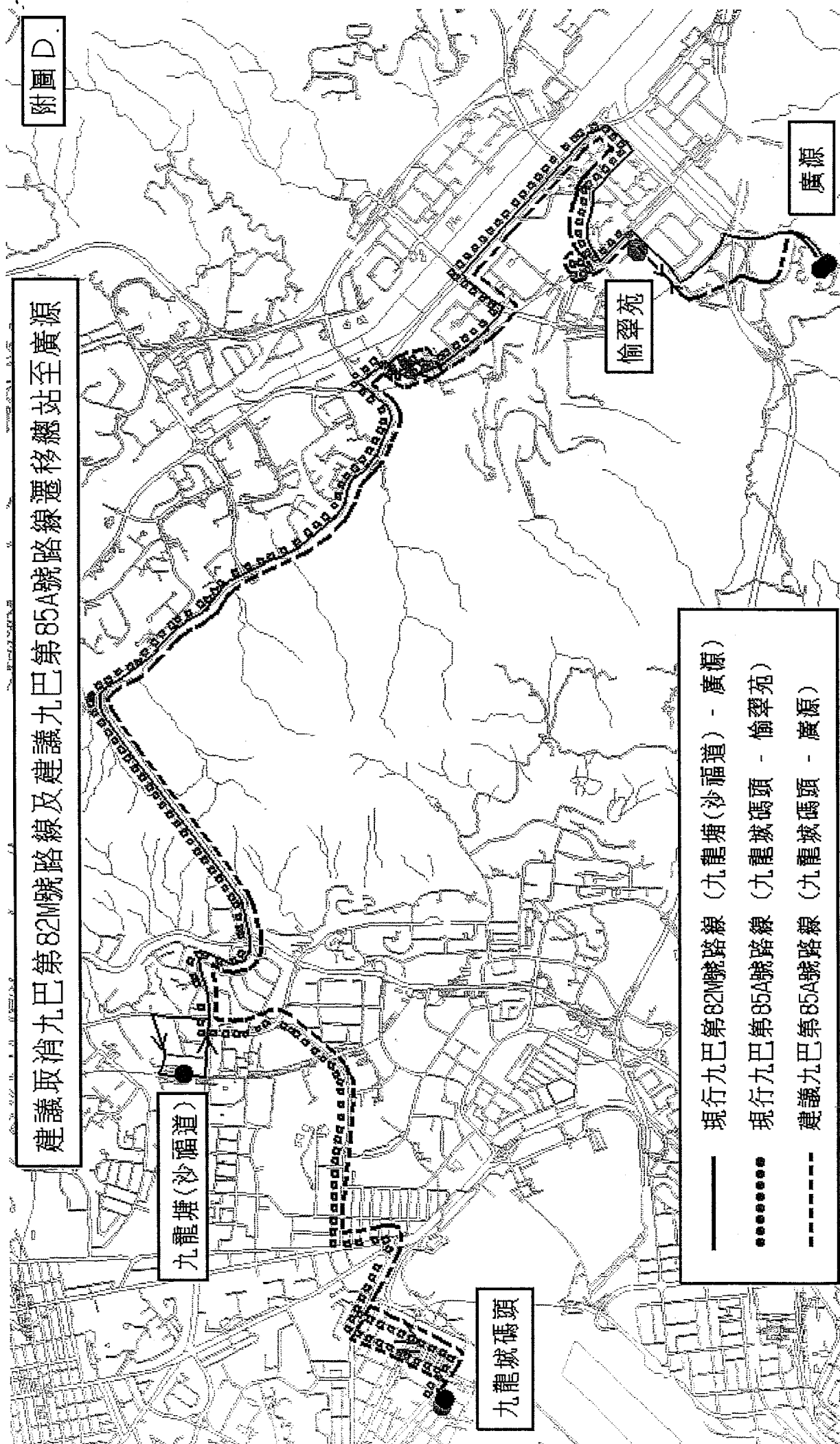
轉乘路線組合	轉乘優惠金額
85A↔80M	往九龍塘方向：由 85A 號線→80M 號線：\$4.8 往沙田方向：由 80M 號線→85A 號線：\$4.0。 建議轉乘地點：獅子山隧道公路近新田圍邨

85A 號線會加設一班特別班次由廣源經沙田圍路（不經沙田第一城）往九龍塘（沙福道），單程收費\$6.0。上述的即日回程車費優惠亦一併適用。除此之外，亦會延長往廣源方向尾班車至午夜 12:30。

5. 目標實施日期

二零零九年第二季

建議取消九巴第82M號路線及建議九巴第85A號路線遷移總站至廣源



九龍城碼頭

九龍塘(沙福道)

愉翠苑

廣源

- 現行九巴第82M號路線 (九龍塘(沙福道) - 廣源)
- 現行九巴第85A號路線 (九龍城碼頭 - 愉翠苑)
- 建議九巴第85A號路線 (九龍城碼頭 - 廣源)



I. 第 796B 號線現時的服務詳情

終點站	調景嶺公共運輸交匯處 - 又一村
繁忙時段班次	20 分鐘
全程收費	\$7.4
服務時間	每日上午五時三十分至凌晨零時二十五分
車隊	5 部空調單層巴士

II. 建議的背景

新巴第 796B 號線行走調景嶺公共運輸交匯處與又一村之間，途經將軍澳南、觀塘道、彩虹、鑽石山、黃大仙、樂富及九龍塘等多處地點，沿途的服務範圍有鐵路覆蓋。根據最近的客量調查，該路線的平均載客率僅為 21%(即平均每班車僅有 18 名乘客)。為改善整體營運效益，建議取消該線。

III. 建議的詳細內容

因應第 796B 號線及新巴第 796C 號線的取消，新巴建議開辦一條接駁尚德與將軍澳南(包括將軍澳廣場、寶盈花園、將軍澳中心)及調景嶺之間的穿梭巴士路線，並會聯同九巴推出轉乘計劃，詳情如下：

建議	詳情
增設穿梭巴士路線 第 S796 號線服務	➤ 由唐明街尚德商場開出，途經唐明街、寶康路、迴旋處、寶邑路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺公共運輸交匯處、景嶺路、迴旋處至唐明街返回尚德商場。(請參閱附圖 E) ➤ 全程收費為\$3.4。 ➤ 繁忙時間班次為 15 分鐘一班。
新增巴士轉乘計劃	為配合取消新巴第 796B 號線，新巴及九巴建議聯合推出下列巴士轉乘計劃： ➤ 新巴第 S796 號線→九巴第 296C 號線 - 由將軍澳南往九龍灣的乘客，可乘搭第 S796 號線至尚德，轉乘九巴第 296C 號線，全程車費為\$7.2，低於新巴第 796B 號線之全程收費\$7.4 ➤ 九巴第 296C 號線→新巴第 S796 號線 - 由九龍灣往將軍澳南的乘客，可乘搭九巴第 296C 號線至尚德巴士總站，轉乘新巴第 S796 號線全程車費為\$6.2 - \$7.2，低於新巴第 796B 號線之全程收費\$7.4

IV. 對乘客的影響

目的地	乘客數目	可選擇之巴士服務
往來調景嶺及將軍澳南	20 (1%)	新巴第 S796 號線，收費為\$3.4。
往來調景嶺/將軍澳南及觀塘	40 (2%)	新巴第 796S 號線，收費為\$4.6。
往來調景嶺/牛頭角/彩虹及又一村	1010 (60%)	港鐵，收費為\$3.6 - \$6.6。
往來將軍澳南及又一村	220 (13%)	港鐵，收費為\$8.0。
往來尚德及九龍灣	250 (15%)	➤ 港鐵，收費為\$5.4；或 ➤ 九巴第 296C 號線，收費為\$6.2 或\$7.2。
往來調景嶺/將軍澳南及九龍灣	150 (9%)	➤ 港鐵，收費為\$5.4；或 ➤ 新增巴士轉乘計劃新巴第 S796 號線<->九巴第 296C 號線，總收費為\$6.2 - \$7.2。

V. 建議實施日期

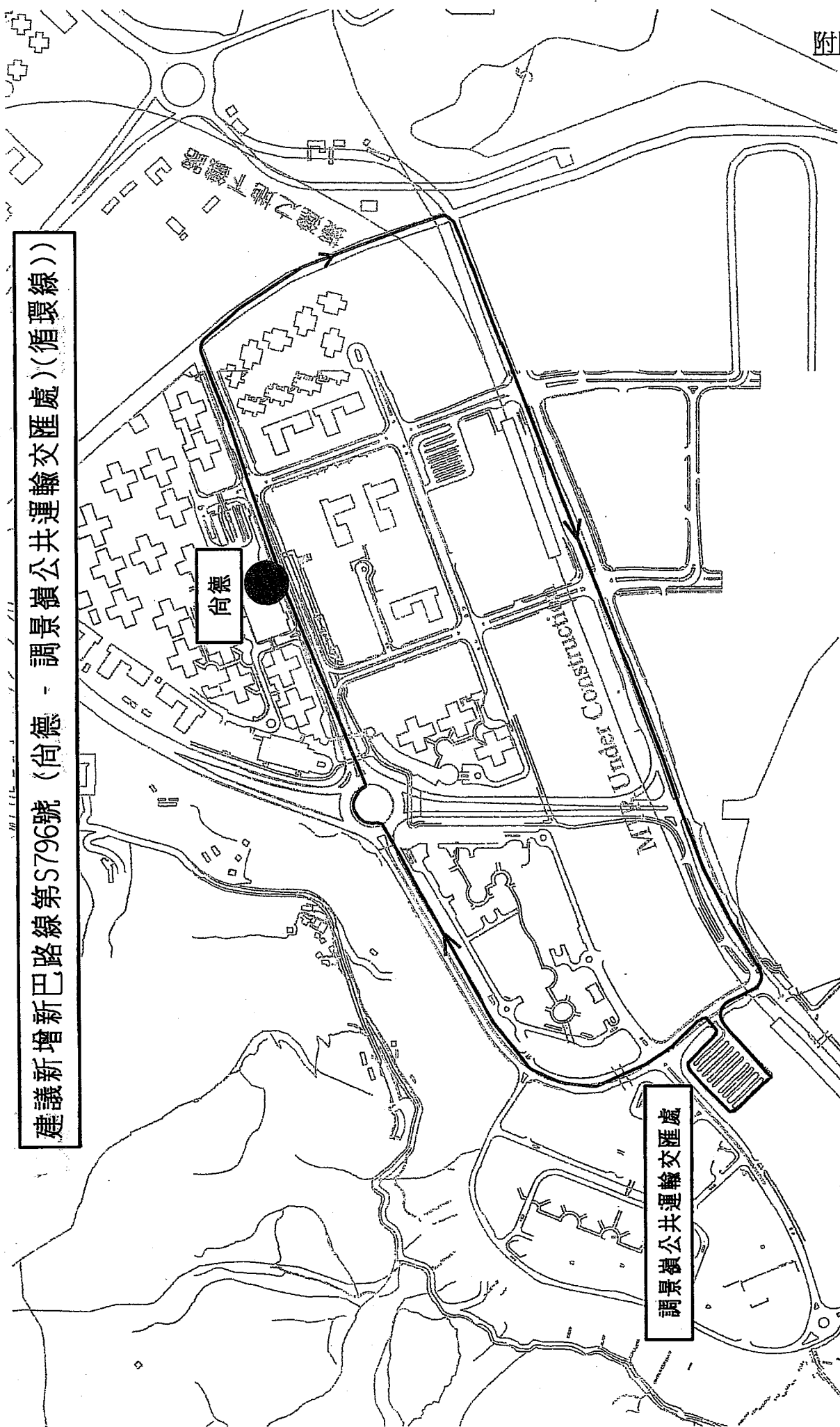
2009 年 7 月

建議新增新巴路線第S796號(尙德 - 調景嶺公共運輸交匯處)(循環線))

尙德

調景嶺公共運輸交匯處

Under Construction



I. 第 796C 號線現時的服務詳情

終點站	將軍澳公共運輸交匯處 – 南昌站
繁忙時段班次	12-20 分鐘
全程收費	\$7.9
服務時間	每日上午五時三十分至凌晨零時十五分
車隊	10 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

新巴第 796C 號線行走將軍澳公共交通交匯處與南昌站之間，途經調景嶺、新蒲崗、九龍城、旺角、太子、深水埗及長沙灣等地區，而上述沿線多個路段皆與港鐵或其他現有的巴士服務出現不同程度的重疊。根據客量調查，第 796C 號線全日平均載客率只有 30%，客量實屬偏低，為改善整體營運效益，建議取消第 796C 號線的服務。

III. 建議的詳細內容

因應取消第 796C 號線及第 796B 號線，新巴建議開辦一條接駁尚德與將軍澳南(包括將軍澳廣場、寶盈花園、將軍澳中心)及調景嶺之間的穿梭巴士服務，亦會聯同九巴推出多項轉乘計劃，有關詳情如下：

建議	詳情
增設穿梭巴士路線第 S796 號線服務	➤ 由唐明街尚德商場開出，途經唐明街、寶康路、迴旋處、寶邑路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺公共運輸交匯處、景嶺路、迴旋處至唐明街返回尚德商場。(請參閱附圖 E) ➤ 全程收費為\$3.4。 ➤ 繁忙時間班次為 15 分鐘一班。
新增巴士轉乘計劃	為配合取消第 796C 號線，新巴及九巴建議聯合推出下列巴士轉乘計劃： ➤ 新巴第 S796 號線→九巴第 296C 號線 - 由將軍澳南往九龍城亞皆老街的乘客，可搭第 S796 號線至尚德，轉乘九巴第 296C 號線，全程車費為 \$7.2，低於新巴第 796C 號線之全程收費\$7.9 ➤ 九巴第 296C 號線→新巴第 S796 號線 - 由九龍城亞皆老街往將軍澳南的乘客，可乘搭九巴第 296C 號線至尚德巴士總站，轉乘新巴第 S796 號線，全程車費為\$7.2，低於新巴第 796C 號線之全程收費\$7.9

	➤ 新巴第 701 號線→九巴第 24 號線 - 由南昌站或西九龍新區往九龍城亞皆老街或新蒲崗的乘客，可乘搭新巴第 701 號線至旺角，轉乘九巴第 24 號線，全程車費為\$3.7 - \$4.4，低於新巴第 796C 號線之分段收費\$4.6 ➤ 九巴第 24 號線→新巴第 701 號線 - 由新蒲崗或九龍城亞皆老街往西九龍新區或南昌站的乘客，可乘搭九巴第 24 號線至旺角，轉乘新巴第 701 號線，全程車費為\$3.7 - \$4.4，低於新巴第 796C 號線之分段收費\$4.6 ➤ 新巴第 702 號線→九巴第 296C 號線 - 由南昌站或西九龍新區往將軍澳的乘客，可乘搭新巴第 702 號線至欽州街西九龍中心，轉乘九巴第 296C 號線，全程車費為\$7.2，低於新巴第 796C 號線之全程收費\$7.9 ➤ 九巴第 296C 號線→新巴第 702 號線 - 由將軍澳往西九龍新區或南昌站的乘客，可乘搭九巴第 296C 號線至長沙灣道怡閣苑，轉乘新巴第 702 號線，全程車費為\$7.2，低於新巴第 796C 號線之全程收費\$7.9
--	--

IV. 對乘客的影響

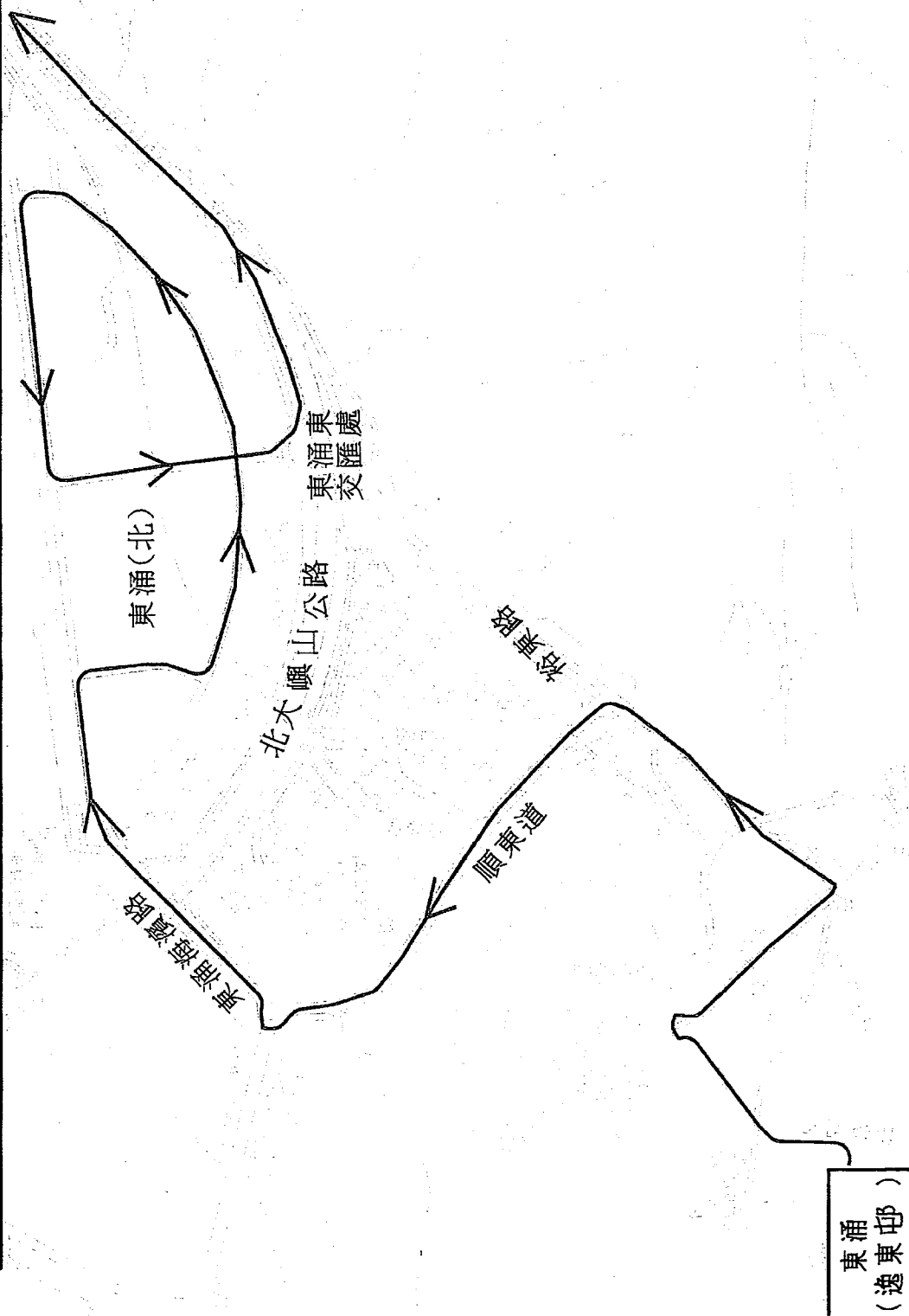
目的地	乘客數目	可選擇之巴士服務
將軍澳南往調景嶺	10 (0.2%)	新巴第 S796 號線，車費為\$3.4
將軍澳南往新蒲崗	190 (3%)	新巴第 796X 號線，車費為\$7.5
將軍澳南往九龍城/亞皆老街	500 (9%)	新巴第 S796 號線→九巴第 296C 號線，總車費為\$7.2
將軍澳南往旺角/太子/深水埗/長沙灣	1,040 (19%)	港鐵，車費為\$8.0
唐賢街往亞皆老街	70 (1%)	九巴第 296C 號線，車費為\$7.2
唐賢街往南昌站	10 (0.2%)	九巴第 296C 號線→新巴第 702 號線，總車費為\$7.2
新蒲崗往深水埗/長沙灣	550 (10%)	九巴第 2A 號線，車費為\$5.0
新蒲崗往南昌站	40 (1%)	九巴第 24 號線→新巴第 701 號線，總車費為\$3.7 - \$4.4
旺角往南昌站	10 (0.2%)	新巴第 701 號線，車費為\$3.7
深水埗往南昌站	70 (1%)	新巴第 702 號線，車費為\$3.4
南昌站往深水埗	10 (0.2%)	新巴第 702 號線，車費為\$3.4

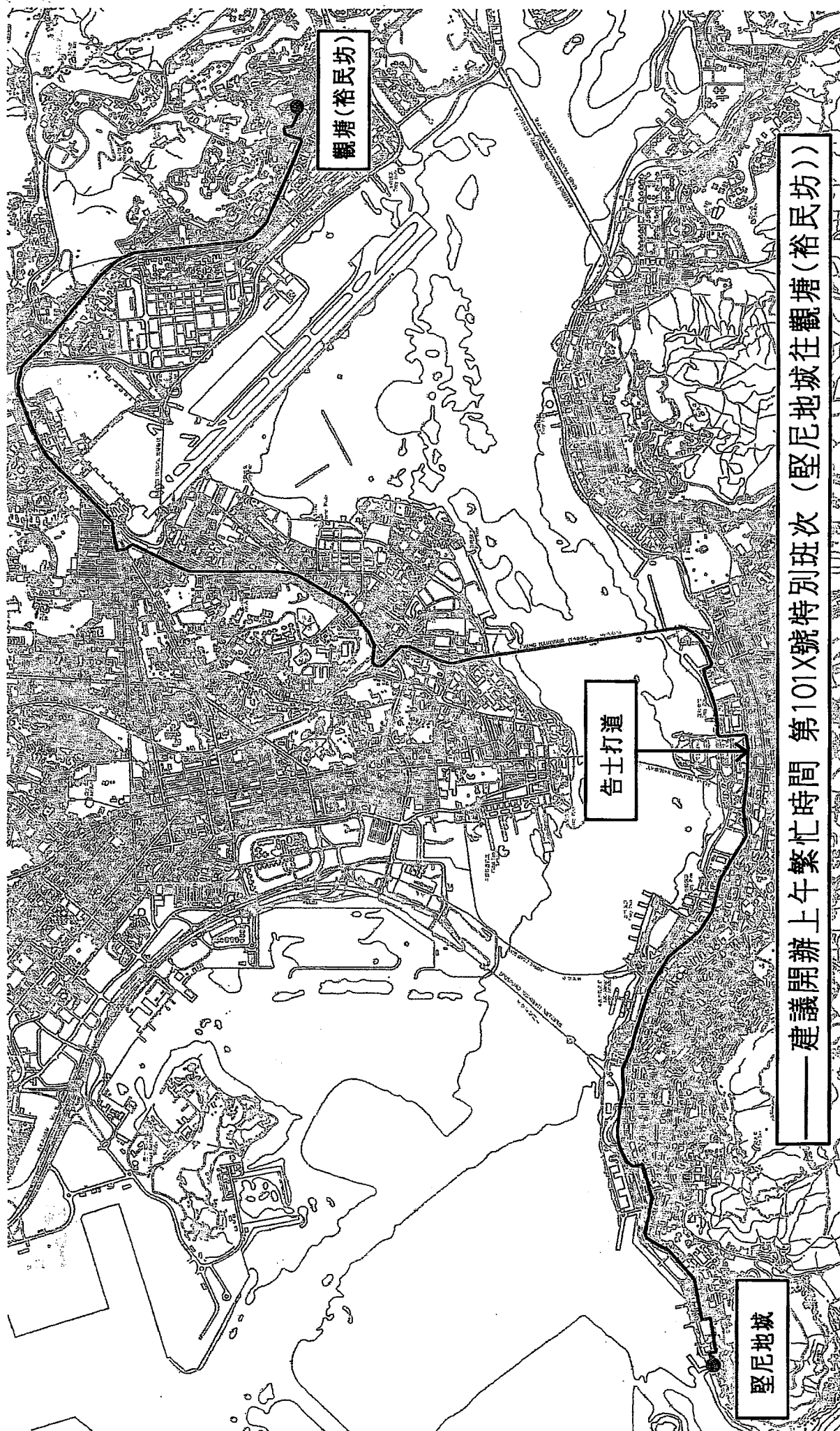
南昌站往旺角	0 (0%)	新巴第 701 號線，車費為\$3.7
南昌站往新蒲崗	10 (0.2%)	新巴第 701 號線->九巴第 24 號線，總車費為\$3.7 - \$4.4
南昌站/長沙灣/深水埗/太子/旺角往將軍澳南	1,250 (23%)	港鐵，車費為\$8.0
南昌站/長沙灣往尚德	80 (2%)	新巴第 702 號線->九巴第 296C 號線，總車費為\$7.2
長沙灣/深水埗往新蒲崗	270 (5%)	九巴第 2A 號線，車費為\$5.0
深水埗往尚德	590 (11%)	九巴第 296C 號線，車費為\$7.2
亞皆老街/九龍城往將軍澳南	300 (5%)	九巴第 296C 號線->新巴第 S796 號線，總車費為\$7.2
新蒲崗往將軍澳南	460 (8%)	新巴第 796X 號線，車費為\$7.5
調景嶺往將軍澳南	50 (1%)	新巴第 S796 號線，車費為\$3.4

V. 建議實施日期

2009 年 7 月

城巴第E22A路線上午繁忙時間由東涌逸東邨往將軍澳特別班次於東涌的班次一樣)
(由北大嶼山公路至將軍澳的行車路與正常E22A往將軍澳的班次一樣)





九巴服務調整建議 – 第 80 號線及
九巴/新巴服務調整建議 – 第 305 號線

1. 第 80 號線現時服務詳情

終點站	美林 – 觀塘碼頭
繁忙時段班次	4/5 分鐘
單程車費	\$4.7 (非空調) \$6.4 (空調)
服務時間	早上 5 時 30 分 – 午夜 12 時 30 分
繁忙時段乘客使用率	約 80%
車隊	1 輛非空調及 27 輛空調雙層巴士

第 305 號線現時服務詳情

終點站	美林 – 上環
班次	早上 4 班往上環
單程車費	\$16.0
服務時間	早上 7 時 20 分 – 7 時 48 分
乘客使用率	約 74%
車隊	4 輛空調雙層巴士

2. 建議的背景

- 2.1 第 80 號線主要服務美林、美田及顯徑往來九龍東一帶。
- 2.2 第 305 號線在早上繁忙時間主要服務美林、美田及顯徑往來港島區一帶。
- 2.3 大圍美田邨在 2008 年進行第二期的入伙，人口將增加約 6,700 人。

3. 建議的詳細內容 (見附圖 F)

基於上述背景及各因素，我們建議遷移第 80 及 305 號路線的服務至美田邨，以加強對大圍區的服務。

第80號線改道後的巴士站改動如下

往觀塘方向

- 現行次序

1. 美林巴士總站
2. 美田巴士總站

■ 建議次序

1. 美田巴士總站
2. 美林巴士總站

往沙田方向

■ 現行次序

1. 美田巴士總站
2. 美林巴士總站

■ 建議次序

1. 美林巴士總站
2. 美田巴士總站

第305號線改道後的巴士站改動如下

往上環方向

■ 現行次序

1. 美林巴士總站
2. 美田巴士總站
3. 美松苑
4. 美槐樓
5. 美城苑逸城閣

■ 建議次序

1. 美田巴士總站
2. 美松苑
3. 美槐樓
4. 美城苑逸城閣
5. 美林巴士總站

4. 對乘客之影響

改道後的第 80 及 305 號線的班次將維持不變。

5. 目標實施日期

二零零九年第二季

建議隧巴第305號路線由美林邨巴士總站遷往美田邨

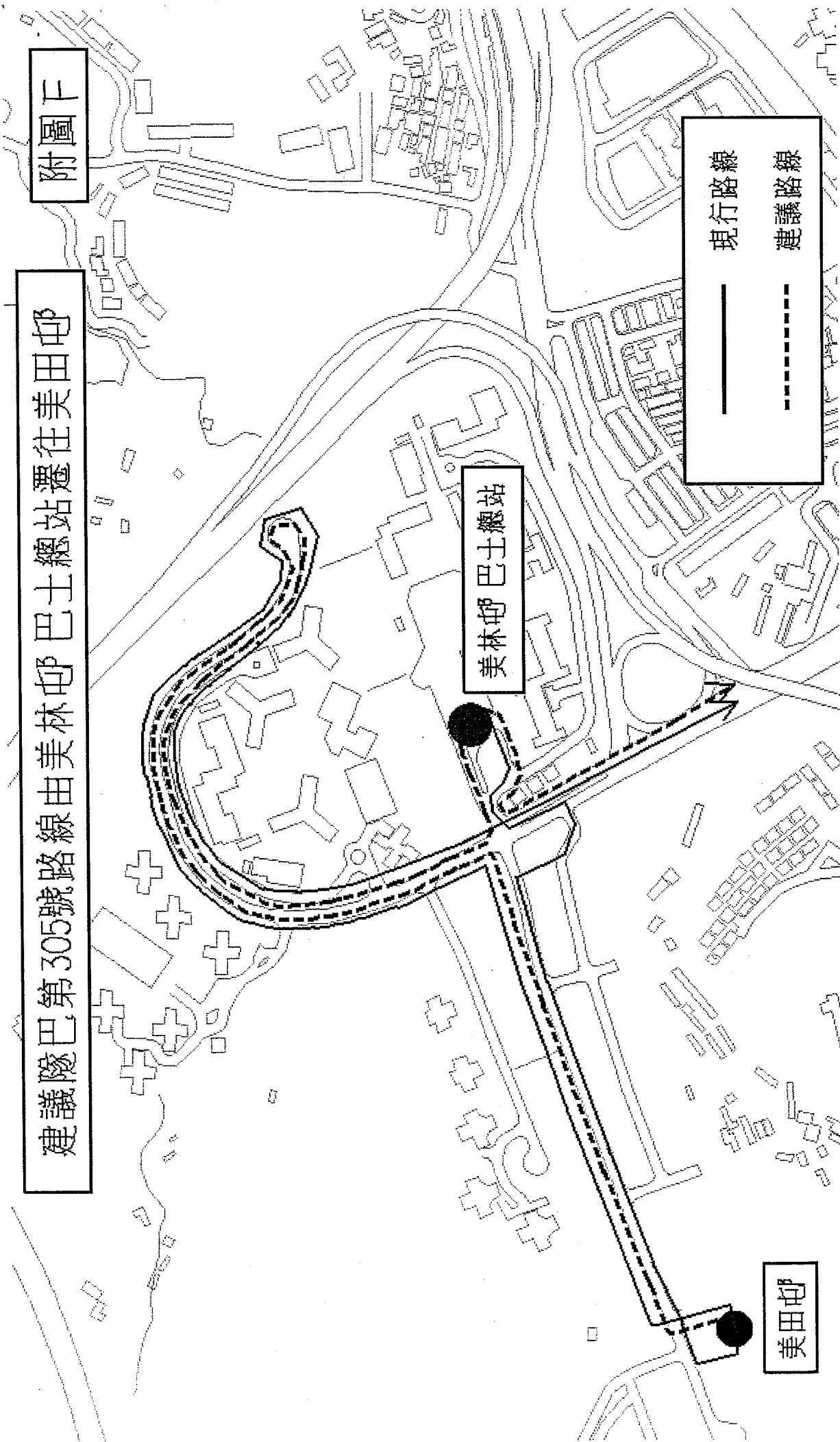
附圖下

現行路線

建議路線

美林邨巴士總站

美田邨



通宵過海服務調整建議 – 第 N170 及 N182 號線

1. 第 N170 號線現時服務詳情

終點站	沙田市中心 – 華富
繁忙時段班次	20 分鐘
單程車費	\$24
服務時間	往華富方向： 午夜 12 時 – 早上 5 時 45 分 往沙田市中心方向： 午夜 12 時 – 早上 5 時 40 分
繁忙時段乘客使用率	約 19%
車隊	共 6 輛空調雙層巴士

第 N182 號線現時服務詳情

終點站	廣源 – 中環（港澳碼頭）
繁忙時段班次	20 分鐘
單程車費	\$24
服務時間	往中環（港澳碼頭）方向： 午夜 12 時 10 分 – 早上 5 時 50 分 往廣源方向： 午夜 12 時 – 早上 5 時 40 分
繁忙時段乘客使用率	約 26%
車隊	共 6 輛空調雙層巴士

2. 建議的背景

- 2.1 是次計劃包括第 N170 及 N182 號路線，該兩線繁忙時段乘客使用率分別只有 19% 及 26%。
- 2.2 第 N170 號線主要服務沙田市中心、沙田圍及大圍一帶往返銅鑼灣及南區的乘客，而第 N182 號線主要服務廣源、愉翠苑、第一城、沙田圍及大圍一帶往返銅鑼灣、灣仔及中環的乘客。第 N170 號路線與第 N182 號路線大部份服務範圍重疊。

3. 建議的詳細內容 (見附圖 G 及 H)

基於上述背景及各因素，我們建議合併第 N182 號線及第 N170 號線。為應付往廣源及中環乘客的需求，第 N170 號線將遷移總站至廣源邨，以及新增 N170<>N121 轉乘計劃。

第N170號線改道後的巴士站改動如下

往華富方向

■ 加設作替代的巴士站

- 廣源巴士總站
- 廣善街廣榕樓對出
- 廣善街近恆生商學院對面
- 牛皮沙街牛皮沙村對面
- 牛皮沙街愉翠苑對出
- 銀城街愉田苑對面
- 銀城街巴士總站外
- 銀城街第一城中心對面
- 大涌橋路第一城 13 座對出
- 大涌橋路富豪花園對出
- 大涌橋路河畔花園對出
- 新城市廣場第一期
- 白鶴汀街近帝都酒店
- 獅隧公路沙田中央公園對出

往沙田方向

■ 加設作替代的巴士站

- 獅隧公路沙田中央公園對面
- 沙田正街希爾頓中心對出
- 新城市廣場第一期
- 大涌橋路河畔花園對面
- 大涌橋路富豪花園對面
- 銀城街第一城中心外
- 銀城街愉田苑對出
- 插桅杆街近愉田苑
- 牛皮沙街近冠華鏡廠
- 牛皮沙街近牛皮沙村
- 廣善街近恆生商學院
- 廣善街廣源邨廣柏樓對面
- 小瀝源道廣源邨廣柏樓對面
- 廣源巴士總站

4. 對乘客之影響

受影響乘客分布及替代路線如下：

受影響乘客	人數	替代路線
廣源 - 窩打老道 往 小瀝源 - 海底隧道	26	N170
廣源 - 窩打老道 往 灣仔 - 中環	166	N170→N121
海底隧道及其後 往 灣仔 - 中環	15	N121
中環 往 灣仔	1	N121
中環 - 灣仔 往 海底隧道 - 沙田	118	N121→N170
銅鑼灣 往 海底隧道 - 沙田	168	N170

延長路線後第 N170 號線將增派車輛行走，其班次維持為 20 分鐘。第 N170 號線改道後票價更改如下：

		現時	改道後
往華富方向	全費	\$24.0	\$24.0
	過獅隧後分段 (N170)	\$22.3	\$13.4
	過海底隧道後分段	\$10.1	\$10.1
	過香港仔隧道後分段	\$7.6	\$7.6
往沙田方向	全費	\$24.0	\$24.0
	過香港仔隧道後分段	\$22.3	\$22.3
	過海底隧道後分段	\$19.0	\$19.0
	過獅隧後分段	\$9.3	\$9.3

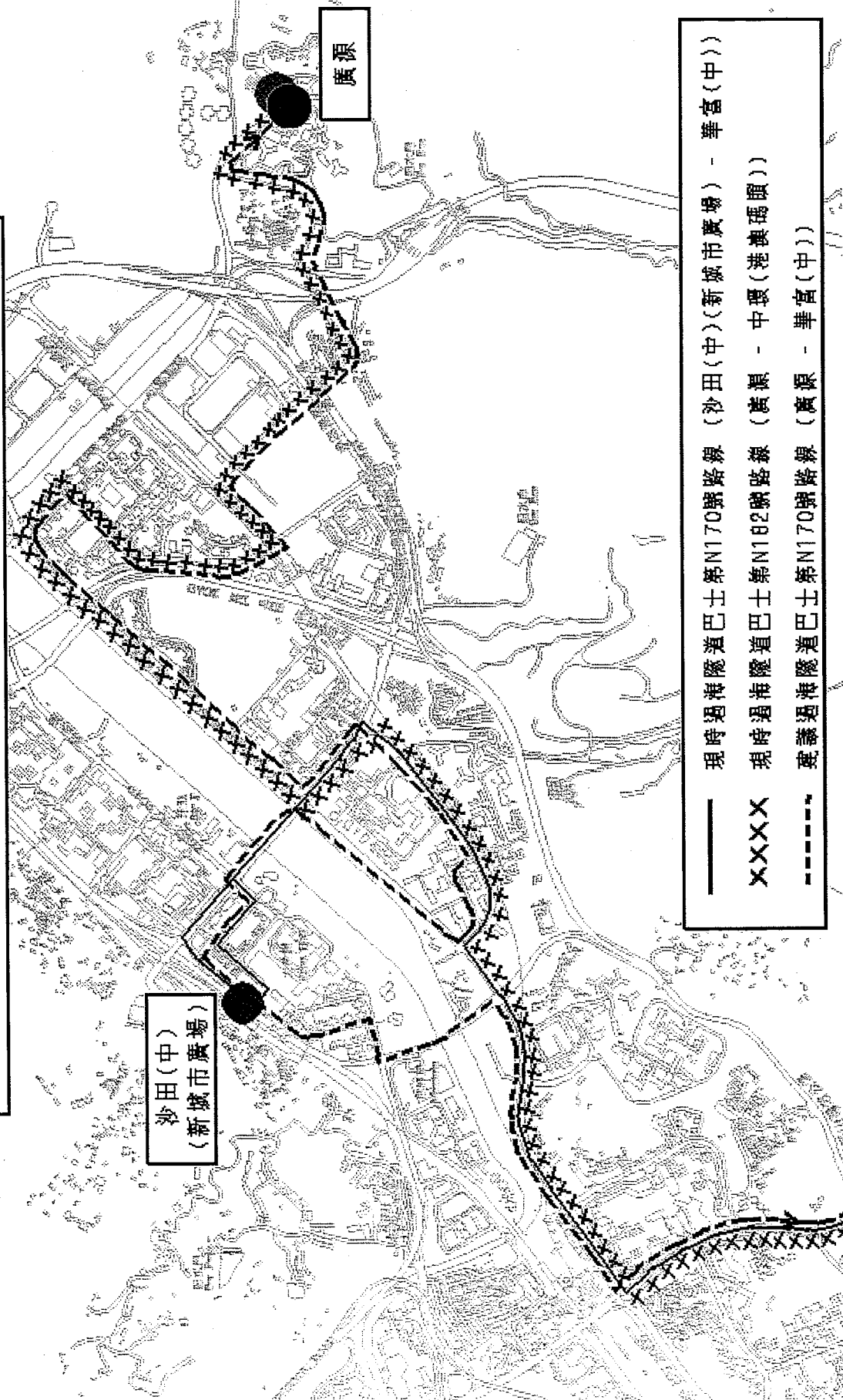
■ 新增的轉乘優惠

轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
N170↔N121	第二程巴士折扣額為，往港島方向由 N170 號線轉乘 N121 號線：\$13.4；往沙田方向由 N121 號線轉乘 N170 號線：\$8.4。 建議轉乘地點：海底隧道收費廣場

5. 目標實施日期

二零零九年七月

建議取消過海隧道巴士第N182號路線(廣源 - 中環(港澳碼頭))
並遷移第N170號路線(沙田(中)(新城市廣場) - 華富(中))總站至廣源



建議取消過海隧道巴士第N182號路線(廣源 - 中環(港澳碼頭))
並遷移第N170號路線(沙田(中)) - 華富(中))總站至廣源

附圖 H

中環(港澳碼頭)

- 現時過海隧道巴士第N170號路線 (沙田(中)) - 華富(中))
- XXXX 現時過海隧道巴士第N182號路線 (廣源 - 中環(港澳碼頭))
- 建議過海隧道巴士第N170號路線 (廣源 - 華富(中))

