

TRAN 2/4/113

電話：2189 2110

傳真：2104 7274

香港中區昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處
立法會交通事務委員會秘書
劉國昌先生

劉先生：

有關提高專營巴士服務效率的措施的補充資料

在二零零一年七月十三日的交通事務委員會會議上，政府向委員簡介有關提高專營巴士服務效率的措施。現因應委員的要求，在隨信夾附的文件中提供下列補充資料：

- (a) 檢討個別巴士路線服務表現水平的安排；
- (b) 運輸署現正處理的巴士中轉站計劃申請數目，以及不被接納的申請數目和其原因；
- (c) 第 69X 號線在調整班次後的修訂服務詳情表；
- (d) 有關荃灣地鐵站和中區交易廣場有蓋公共交通交匯處空氣質素的詳細資料；及
- (e) 政府代表出席區議會有關巴士路線重整建議的討論的安排，以及有關的討論文件樣本和會議紀錄。

運輸局局長
(梁盈芝 代行)

二零零二年四月十日

副本抄送

運輸署署長 (經辦人：袁立本先生)

檢討個別巴士路線服務表現水平的安排

運輸署在評定個別巴士路線的服務是否令人滿意時，會考慮以下因素：

- (a) 該條路線的巴士有否按照核准服務詳情表訂明的路線、時間表和車費、車輛類別和巴士站位置等規定來提供服務。如有實際運作與有關規定不符的情形，運輸署會根據個別不同的情況和理由，分別研究每宗個案；
- (b) 乘客平均候車時間和候車“人龍”的長短。這些因素可反映服務水平；
- (c) 繁忙和非繁忙時間的巴士乘客量。乘客量過高或過低都反映可能有需要調整班次；
- (d) 乘客的意見，例如有關的投訴和改善服務的建議。

2. 如運輸署因應上述因素，經審慎評估有關巴士路線的服務表現水平後，認為某條路線需要作出改善，便會向有關的巴士公司提出，以期盡快實行適當的改善措施。

運輸署正處理的巴士中轉站計劃申請數目，以及被否決的申請數目和有關原因

3. 在二零零一年，運輸署共接獲 61 項巴士中轉站計劃申請，現已批准了 42 項並實施了其中 25 項。在今年和來年分別會再有 8 項和 1 項已批准的巴士中轉站計劃陸續推出。運輸署現正就另外 8 項已批准的計劃諮詢有關的區議會。至於其餘的 19 項申請，由於有關地點不適合實施巴士中轉站計劃(如交通量高的繁忙道路)，或基於避免與其他現有的服務重疊造成資源浪費，故不獲運輸署支持。

第 69X 號線在調整班次後的修訂服務詳情表

4. 由於第 265B 號線(天富至旺角(柏景灣))和第 69X 號線在天水圍市中心和天慈邨所行走的路線相近，巴士公司在二零零一年三月開辦第 265B 號線後，已逐步從第 69X 號線抽調四輛雙層巴士至第 265B 號線，以提高這兩條路線的營運效率。第 69X 號線現時的服務詳情表載於附件 A。

有關荃灣地鐵站和中區交易廣場有蓋公共交通交匯處空氣質素的詳細資料

5. 因應環境保護署(環保署)《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則的指引內容，荃灣地鐵站和交易廣場公共交通交匯處的通風系統已分別於一九九八年七月和二零零零年十一月進行改善工程。機電工程署(機電署)於一九九九年年初進行了

一項調查，確實荃灣地鐵站公共交通交匯處的空氣質素符合上述指引。至於交易廣場的公共交通交匯處，安裝滅聲器以消減噪音的工程剛剛完成。機電署計劃在稍後時間對該公共交通交匯處的空氣質素進行調查。

政府代表出席區議會有關巴士路線重整建議的討論的安排，以及有關的討論文件樣本

6. 重整巴士服務的主要目的，是為了使巴士能更善用路面。環保方面的考慮，亦是研究巴士服務計劃以及制訂巴士路線發展計劃建議的一項重要因素。我們在提交區議會討論的有關文件內解釋環保方面的考慮因素，如有需要，亦會由出席這些會議的運輸署人員加以闡釋。此外，環境保護署亦會就個別情況在有需要時考慮派員出席區議會會議，討論有關重整巴士服務的事宜。

7. 現把油尖旺區二零零二至零三年度巴士路線發展計劃的討論文件和有關的會議紀錄載於附件 B，以供參閱。

運輸署

二零零二年四月

New Territories Air-conditioned Services Route No. 69X

ROUTE

TIN SHUI ESTATE to JORDAN ROAD FERRY : via Tin Shui Road, Tin Wu Road, Tin Yiu Road, Tin Fuk Road, Long Tin Road, *(Tong Yan San Tsuen Interchange, Yuen Long Highway, Shap Pat Heung Interchange, Yuen Long Highway), Pok Oi Interchange, Yuen Long Highway, Tsing Long Highway, Tuen Mun Road, Tsuen Wan Road, Kwai Chung Road, Cheung Sha Wan Road, Nathan Road, Jordan Road, Canton Road and Wui Cheung Road.

JORDAN ROAD FERRY to TIN SHUI ESTATE: via Wui Cheung Road, Canton Road, Jordan Road, Nathan Road, Cheung Sha Wan Road, Lai Chi Kok Road, Kwai Chung Road, Tsuen Wan Road, Tuen Mun Road, Tsing Long Highway, Yuen Long Highway, Pok Oi Interchange, Yuen Long Highway, Shap Pat Heung Interchange, Yuen Long Highway, Tong Yan San Tsuen Interchange, Long Tin Road, Tin Fuk Road, Tin Yiu Road, Tin Wu Road and Tin Shui Road.

TIN TSZ ESTATE to JORDAN ROAD FERRY (SPECIAL SERVICE) : via Tin Hei Road, Tin Pak Road, Tin Wu Road, Tin Yiu Road, Tin Fuk Road, Long Tin Road, *(Tong Yan San Tsuen Interchange, Yuen Long Highway, Shap Pat Heung Interchange, Yuen Long Highway), Pok Oi Interchange, Yuen Long Highway, Tsing Long Highway, Tuen Mun Road, Tsuen Wan Road, Kwai Chung Road, Cheung Sha Wan Road, Nathan Road, Jordan Road, Canton Road and Wui Cheung Road.

* Journeys may be diverted via Shui Pin Wai Interchange, Wang Tat Road, Long Yip Street and Castle Peak Road depending on traffic condition.

TIMETABLE

<u>From Tin Shui Estate</u>	<u>From Jordan Road Ferry</u>	<u>Frequency (minutes)</u>
<u>Mondays to Saturdays</u>		
-----	5.55 a.m. to 7.00 a.m.	13
5.15 a.m. to 5.48 a.m.	-----	11
5.48 a.m. to 6.24 a.m.	-----	9
6.24 a.m. to 7.28 a.m.	-----	8
7.28 a.m. to 8.22 a.m.	-----	6
8.22 a.m. to 9.30 a.m.	7.00 a.m. to 9.00 a.m.	8/9
-----	9.00 a.m. to 10.10 a.m.	5
9.30 a.m. to 10.40 a.m.	-----	10
-----	10.10 a.m. to 11.44 a.m.	10/12
10.40 a.m. to 3.22 p.m.	11.44 a.m. to 5.05 p.m.	7/8
3.22 p.m. to 5.42 p.m.	5.05 p.m. to 6.38 p.m.	5/6
3.42 p.m. to 6.29 p.m.	6.38 p.m. to 8.21 p.m.	7/8
6.29 p.m. to 7.19 p.m.	-----	12/13
7.19 p.m. to 8.04 p.m.	-----	15
-----	8.21 p.m. to 9.22 p.m.	8/9
8.04 p.m. to 11.16 p.m.	9.22 p.m. to 11.38 p.m.	8
11.16 p.m. to 11.25 p.m.	11.38 p.m. to 12.05 a.m.	9
-----	12.05 a.m. to 12.35 a.m.	10
11.25 p.m. to 11.40 p.m.	12.35 a.m. to 12.50 a.m.	15

- * Two special trips depart from Tin Tsz Estate to Jordan Road Ferry at 7.30 a.m. and 7.50 a.m.
- * Two special trips depart from Tin Yiu to Jordan Road Ferry at 7.25 a.m. and 7.45 a.m.

Sundays to Public Holidays

-----	5.55 a.m. to 7.52 a.m.	11/12
5.15 a.m. to 6.25 a.m.	-----	10
6.25 a.m. to 9.24 a.m.	7.52 a.m. to 10.52 a.m.	7/8
-----	10.52 a.m. to 12.02 p.m.	8/9
9.24 a.m. to 10.18 a.m.	-----	9
10.18 a.m. to 1.48 p.m.	12.02 p.m. to 3.08 p.m.	7/8
1.48 p.m. to 5.30 p.m.	3.08 p.m. to 6.50 p.m.	6/7
5.30 p.m. to 7.40 p.m.	6.50 p.m. to 9.00 p.m.	10
7.40 p.m. to 10.25 p.m.	9.00 p.m. to 11.10 p.m.	7/8
-----	11.10 p.m. to 11.50 p.m.	10
10.25 p.m. to 11.40 p.m.	11.50 p.m. to 12.50 a.m.	15

FARETABLE

Inward

Tin Shui Estate

\$13.00	Mei Foo	
\$13.00	\$5.00	Nathan Road
\$13.00	\$5.00	\$4.20 Jordan Road Ferry

Boardings at Tai Lam Tunnel Interchange: \$3.50 with transfer voucher

Outward

Jordan Road Ferry

\$13.00	Tai lam Tunnel Interchange*	
\$13.00	\$8.40	After Pok Oi Interchange
\$13.00	\$8.40	\$3.50 Tin Shui Estate

- * No charge for boardings at Tai Lam Tunnel Interchange to Yuen Long and Tin Shui Wai with transfer voucher

Below scale fare authorised under Section 13(4)(b), Public Bus Services Ordinance

JOURNEY DISTANCE

36.0 km

JOURNEY TIME

72 minutes

Average speed 30.0 km/h

VEHICLE ALLOCATION/CARRYING CAPACITY

27 air-conditioned double deckers of capacity not exceeding 141

Minimum number of passengers that can be carried during a peak hour in each direction: 1,405

31 October 2001

R:KMB:RT-69X

2000 至 2003 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第十三次會議

附件

日期 : 2002 年 1 月 17 日 (星期四)

時間 : 下午 2 時 30 分

地點 : 九龍旺角聯運街 30 號

旺角政府合署 4 樓

油尖旺區議會會議室

議程

1. 通過上次會議記錄
2. 續議事項
 - (一) 改善深宵時分交通噪音滋擾天橋附近居民的問題
 - (二) 建議在渡船街 (果欄對開) 天橋底設立果欄專用起卸貨區
3. 2000 至 2003 年度油尖旺區巴士路線發展計劃
(油尖旺交通運輸委員會第 1/2002 號文件)
4. 跟進市民要求巴士公司改善服務
(油尖旺交通運輸委員會第 8/2002 號文件)
5. “應付尖沙咀道路公程引起的交通問題” — 研究報告結果
(油尖旺交通運輸委員會第 2/2002 號文件)
6. 地鐵尖沙咀站改善工程臨時交通改道安排
(油尖旺交通運輸委員會第 3/2002 號文件)
7. 中華電力有限公司四十萬伏特電網建設項目工程簡介
(油尖旺交通運輸委員會第 4/2002 號文件)
8. 擬議直接接通深旺道及旺堤街/埃華街
(油尖旺交通運輸委員會第 5/2002 號文件)
9. 擬改善「眾坊街」交通管理措施的檢討
(油尖旺交通運輸委員會第 6/2002 號文件)
10. 要求政府考慮督促九廣鐵路公司降低九龍至羅湖的票價
(油尖旺交通運輸委員會第 7/2002 號文件)
11. 其他事項
上次會議後並無發出參考文件

2002 – 2003 年度油尖旺區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2002 年度油尖旺區的巴士路線發展計劃，以及諮詢委員對 2003 年度計劃的意見。

2002 年度巴士路線發展計劃

2. 運輸署曾在 2001 年 1 月 18 日就 2002 年度的巴士路線發展計劃諮詢各委員。經考慮各委員所提供的意見及其他相關因素後，2002 年的巴士發展計劃已經擬定，現列於附件 1，供各委員參考。

3. 2002 年度油尖旺區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

巴士公司建議在本區實施 64 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) 路線重整的措施及巴士轉乘計劃

為使本區巴士路線更有效率地提供服務及改善彌敦道交通情況，九巴建議在下列路線實施路線重整及巴

士轉乘計劃：

- 九巴 6A ⇔ 九巴 2A/6/6C (請參閱附件 1.1)
- 九巴 203 ⇔ 九巴 6/35A (請參閱附件 1.2)
- 九巴 208 ⇔ 九巴 7/81C (請參閱附件 1.3)
- 九巴 224X ⇔ 九巴 215X/219X (請參閱附件 1.4)
- 九巴 32 ⇔ 九巴 31B/36B (請參閱附件 1.5)
- 九巴 72 ⇔ 九巴 31B (請參閱附件 1.6)

2003 年度巴士路線發展計劃

4. 油尖旺區 2003 年度的草擬巴士路線發展計劃現列於附件 2。

巴士公司建議在本區實施 18 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。

策劃本巴士路線發展計劃的考慮

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) 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。在此前題下，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。我們會盡量採取適當措施，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路線重疊，以減少道路擠塞。

6. 展望未來五年，本港鐵路網絡會不斷擴展，在 2002 至 2007 年年間將有以下六條鐵路落成：

- 地鐵將軍澳支線 (2002 年落成)
- 西鐵 (2003 年落成)
- 馬鞍山鐵路 (2004 年落成)
- 東鐵尖沙咀支線 (2004 年落成)
- 竹篙灣鐵路 (2005 年落成)
- 上水至落馬洲支線 (2007 年落成)

這些新鐵路落成後，全港約有 63%的人口以及約 71%的就業人口會在鐵路途經範圍內，可徒步前往鐵路車站，這將大大增加鐵路可服務的地區。另外，新鐵路亦會提供更大的載客量，並提高本港公共交通系統的效率。市民會需要更多的接駁巴士服務前往鐵路車站，而與鐵路重疊的巴士路線需求將會減少。屆時巴士網絡須要重整。

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都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。爲了配合人口增長，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) 如使用率不高的路線，我們會按個別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%，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和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) 除個別路線調整，我們亦會致力推行重點路線重整方案，例如減少在尖沙咀、中環、灣仔、銅鑼灣和其他繁忙地區行走的巴士，以及更妥善地協調新鐵路落成後的公共交通服務。此等方案除了可以改善巴士網絡整體運作效益，亦對改善香港的環境有幫助，例如有助紓緩這些地區的擠塞情況，車輛廢氣排放以及噪音等問題。

(四) 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。我們會在方便的地點闢設巴士交匯設施，以減少由「點到點」巴士服務造成的重疊。在批選新的巴士路線時，會特別考慮這些因素。我們亦會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響。我們會盡量在設計路線時避免

新長程巴士路線或新路線途經交通繁忙的地區，例如尖沙咀、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。

(五) 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、八達通售票系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位；及

(六) 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。

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) 該項目對其他經營者的影響；
- (八) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (九) 市民的投訴及建議。

將軍澳支線

9. 將軍澳支線第一期將於 2002 年年底前落成啟用。該鐵路將為將軍澳及油塘區的居民，提供一個既環保、又可靠及快捷的集體運輸交通工具。將軍澳支線第一期連接將軍澳的寶琳站及港島的北角站，沿線的 5 個車站分別是坑口站、將軍澳站、調景嶺站、油塘站及鰂魚涌站。屆時，將軍澳新市鎮接近 8 成的人口及油塘地鐵站附近的屋邨居民都能方便地步行至就近的地鐵站使用該支線。

10. 將軍澳支線的啟用會顯著地增加將軍澳支線走廊公共交通的總容量，並且能大大減低由將軍澳往九龍及港島各地的交通時間。和現有的巴士服務比較，往觀塘由 18 分鐘減至 11 分鐘；往旺角由 50 分鐘減至 30 分鐘；往中環由 60 分鐘減至 25 分鐘。根據地鐵有限公司資料，將軍澳支線的車費會很有競爭力，並與地鐵其他路線現行的區域收費結構大致相同。

11. 運輸署預計有大量使用現有其他交通服務的將軍澳及部份觀塘區的乘客將會轉乘該支線。這將會幫助減輕將軍澳隧道的擠塞情況。此外，現時一些前往觀塘線的乘客亦會轉用將軍澳支線，因而一些接駁地鐵站的交通服務的需求亦會改變。

12. 為了配合這些轉變和提供良好的鐵路接駁服務，運輸署現正制訂計劃，在將軍澳支線通車時，修改在將軍澳支線走廊上行走的巴士及專線小巴服務網絡。有關的計劃可確保公共交通系統有效率及協調得當，並提供完善的接駁服務前往將軍澳支線各車站。運輸署會於短期內，就有關的計劃諮詢貴會及有關的人仕。

其他輔助服務

13. 專線小巴的主要作用是輔助集體運輸工具，在各新市鎮和鄉村提供前往鐵路車站和巴士總站的接駁服務，並在乘客較少而無須提供高載客量的交通工具的地區，或一些以巴士行走並不符合經濟原則或受制於路面情況的地區，為市民提供服務。

14. 居民巴士服務在本港的公共交通系統中擔當一個輔助的角色，主要作用是紓緩市民在繁忙時間對專營巴士和專線小巴服務的需求。由於大部份的居民巴士服務都途經繁忙的市中心，令這些地區的交通擠塞問題日漸嚴重。隨著本港鐵路網絡的拓展、專營巴士服務的改善及其他各種公共交通工具的發展，居民巴士服務不能不受限制地開辦。為配合有效協調各種交通工具的運輸政策及紓緩交通擠塞問題：

- 在乘客需求量不足以支持專營巴士服務的地區，優先考慮專線小巴服務，接駁居民前往鐵路車站；
- 居民巴士服務將繼續擔當其輔助的角色，而我們會貫徹實施現時的居民巴士服務的發牌條件及營運上的限制；
- 在服務範圍方面，我們會對前往繁忙地區例如尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等地區的居民巴士服務作出適當的限制；
- 如非必要及缺乏其他公共交通工具的情況下，新增的長途或前往這些繁忙地區的居民巴士服務將不會獲批准開辦；
- 而對於現時在以上地區運作的現有居民巴士服務，運輸署會依據實際需要來考慮是否在其牌照期滿時批准續牌及其有效期應為如何；及

- 如在繁忙時段的專營巴士及專線小巴服務不足以應付乘客需求，我們會考慮在繁忙時間以居民巴士服務提供接駁鐵路服務。

徵詢意見

15. 請各委員參考 2002 年度的巴士路線發展計劃，並就 2003 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零二年一月

Bus Route Development Programme 2002 - Urban Kowloon Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 1A 附件1A

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

PEAK FREQ (MIN)					VEHICLE ALLOCATION 車輛分配															
繁忙時間班次 (分鐘)					ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改				REMARKS 備註			
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD				
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層				
9/02	1A	SAU MAU PING (C) - STAR FERRY 秀茂坪 (中) - 尖沙咀碼頭	4/5	4/5	0	10	17	0	0	11	17	0	0	1	0	0	FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN SAU MAU PING) 因應秀茂坪入伙而改善班次			
12/02	1A	SAU MAU PING (C) - STAR FERRY 秀茂坪 (中) - 尖沙咀碼頭	4/5	4	0	11	17	0	0	12	17	0	0	1	0	0	FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN SAU MAU PING) 因應秀茂坪入伙而改善班次			
6/02	2C	YAU YAT CHUEN - STAR FERRY (CIR) 又一村 - 尖沙咀碼頭 (循環線)	13	13	6	0	0	0	0	0	6	0	-6	0	6	0	FULL A/C CONVERSION, A/C FARE \$4.0 (10M ONLY) 全線改用空調巴士行走，空調車費\$4.0			
6/02	3C	TSZ WAN SHAN (N) - CHINA FERRY TERMINAL 慈雲山 (北) - 中港碼頭	9	8	0	9	4	0	0	10	4	0	0	1	0	0	FREQ IMP FOR TSZ MAN HOS 因應慈民2期入伙而改善班次			
2/02	5C	TSZ WAN SHAN (S) - STAR FERRY 慈雲山 (南) - 尖沙咀碼頭	5	4/5	0	0	23	0	0	0	24	0	0	0	1	0	FREQ IMP SUBJ TO INTAKE OF TSZ MAN HOS 因應慈民2期入伙而改善班次			
9/02	5C	TSZ WAN SHAN (S) - STAR FERRY 慈雲山 (南) - 尖沙咀碼頭	4/5	4/5	0	0	24	0	0	0	25	0	0	0	1	0	FREQ IMP SUBJ TO INTAKE OF TSZ MAN HOS 因應慈民2期入伙而改善班次			
12/02	5D	TELFORD GARDENS - HUNG HOM (CIR) 德福花園 - 紅磡 (循環線)	15	15	4	0	0	0	0	0	4	0	-4	0	4	0	FULL A/C CONVERSION (A/C FARE : \$4.7) 全線改用空調巴士行走，空調車費\$4.7			
3/02	6	MEI FOO - STAR FERRY 美孚 - 尖沙咀碼頭	8/9	5/6	0	3	9	0	0	7	11	0	0	4	2	0	OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (6A <-> 2A/6/6C) & FREQ IMP 改善班次以配合八達通巴士轉乘計劃 (6A [荔枝角 - 美孚] <-> 2A [樂華 - 美孚] / 6 [美孚 - 尖沙咀碼頭] / 6C [美孚 - 九龍城碼頭])。 路線圖見附件 1-1。			
6/02	6	MEI FOO - STAR FERRY 美孚 - 尖沙咀碼頭	5/6	5	0	7	11	0	0	7	12	0	0	0	1	0	FREQUENCY IMPROVEMENT SUBJECT TO DEMAND 視乎需求改善班次			

Bus Route Development Programme 2002 - Urban Kowloon Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 1A 附件1A

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

				PEAK FREQ (MIN)		VEHICLE ALLOCATION 車輛分配													
				繁忙時間班次 (分鐘)		ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改					
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	REMARKS 備註		
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層			
3/02	6A	LAI CHI KOK - STAR FERRY 荔枝角－尖沙咀碼頭	9	5	0	5	6	0	0	0	3	0	0	-5	-3	0	OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (6A <-> 2A/6/6C), TRUNCATION TO MEI FOO: "LAI CHI KOK - MEI FOO (CIR)", A/C FARE \$3.1 八達通巴士轉乘計劃，(6A <-> 2A/6/6C)，縮短路線（荔枝角－美孚），空調車費\$3.1。詳情見附件 1.]。		
3/02	6C	MEI FOO - KOWLOON CITY FERRY 美孚－九龍城碼頭	5/6	5/6	0	11	12	0	0	11	12	0	0	0	0	0	OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (6A <-> 2A/6/6C) 八達通巴士轉乘計劃 (6A<->2A/6/6C)		
6/02	7	LOK FU - STAR FERRY 樂富－尖沙咀碼頭	8	8	0	6	6	0	0	6	6	0	0	0	0	0	OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (7 /81C <-> 208) 八達通巴士轉乘計劃 (7 [樂富至天星碼頭] / 81C [耀安至紅磡車站] <-> 208 [廣播道至喇沙利道])。詳情請參閱附件 1、3。		
1/02	8	MTR KOWLOON STATION - STAR FERRY 九龍地鐵站－尖沙咀碼頭	11/12	11/12	11	0	0	0	0	0	11	0	-11	0	11	0	FULL A/C CONVERSION 全線改用空調巴士，空調車費\$4.2		
9/02	8	MTR KOWLOON STATION - STAR FERRY 九龍地鐵站－尖沙咀碼頭	11/12	10/11	0	0	11	0	0	0	12	0	0	0	1	0	FREQ IMP SUBJ TO DEMAND 因應需求改善班次		
6/02	10	CHOI WAN - TAI KOK TSUI (CIR) 彩雲－大角咀（循環線）	8/9	8/9	6	0	6	0	4	0	8	0	-2	0	2	0	STRENGTHENING OF A/C SERVICE 加強空調巴士服務		
9/02	10	CHOI WAN - TAI KOK TSUI (CIR) 彩雲－大角咀（循環線）	8/9	8/9	4	0	8	0	0	0	12	0	-4	0	4	0	FULL A/C CONVERSION (10M) A/C FARE: \$4.0 全線改用空調巴士，空調車費由\$4.3調低至\$4.0		
9/02	11K	CHUK YUEN - HUNG HOM STATION 竹園－紅磡車站	8/9	7/8	0	2	8	0	0	0	11	0	0	-2	3	0	FREQ IMP SUBJ TO DEMAND & FULL A/C CONVERSION, A/C FARE \$4.0 全線改用空調巴士及改善班次，空調車費由\$4.3調低至\$4.0		

Bus Route Development Programme 2002 - Urban Kowloon Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 1A 附件1A

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

PEAK FREQ (MIN)					VEHICLE ALLOCATION 車輛分配															
繁忙時間班次〔分鐘〕					ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改				REMARKS 備註			
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD				
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層				
3/02	11X	SAU MAU PING (U) - HUNG HOM STATION 上秀茂坪－紅磡車站	12	11	0	6	3	0	0	3	7	0	0	-3	4	0	STRENGTHENING OF A/C SERVICE & FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN SAU MAU PING) 加強空調巴士服務，因應秀茂坪人口入伙改善班次			
6/02	11X	SAU MAU PING (U) - HUNG HOM STATION 上秀茂坪－紅磡車站	11	9/10	0	3	7	0	0	0	12	0	0	-3	5	0	FULL A/C CONVERSION & FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN SAU MAU PING) 全線改用空調巴士及因應秀茂坪人口入伙改善班次			
2/02	12	SHAM SHUI PO (TONKIN STREET) - TSIM SHA TSUI (CIR) 深水埗（東京街）－尖沙咀（循環線）	15	15	0	5	0	0	0	0	0	5	0	-5	0	5	FULL A/C SD CONVERSION (A/C FARE: \$4.0) 全線改用空調單層巴士，空調車費\$4.0			
3/02	13D	SAU MAU PING (U) - TAI KOK TSUI (ISLAND HARBOURVIEW) 寶達邨－大角咀（維港灣）	12	12	0	7	3	0	0	7	4	0	0	0	1	0	TPC TO PO TAT ESTATE UPON COMPLETION OF PTT 視乎總站設施，總站延長至寶林道（寶達邨）。路線圖見附件 1.7。			
3/02	13X	SAU MAU PING (C) - STAR FERRY 秀茂坪（中）－尖沙咀碼頭	11	11	0	9	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	TPC TO PO TAT ESTATE UPON COMPLETION OF PTT & FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN PO LAM RD DEVELOPMENT) 視乎總站設施，總站延長至寶林道（寶達邨）。路線圖見附件 1.8。			
6/02	13X	PO TAT ESATE - STAR FERRY 寶達邨－尖沙咀碼頭	11	9	0	9	0	0	0	11	0	0	0	2	0	0	ALL DAY OPERATION & FREQUENCY IMPROVEMENT (INTAKE IN PO TAT ESTATE & SAU MAU PING) 因應寶達邨及秀茂坪人口入伙，改為全日服務及改善班次			
8/02	13X	PO TAT ESATE - STAR FERRY 寶達邨－尖沙咀碼頭	9	9	0	11	0	0	0	8	3	0	0	-3	3	0	A/C CONVERSION, FARE \$6.2 改用空調巴士服務，空調收費\$6.2			

Bus Route Development Programme 2002 - Urban Kowloon Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 1A 附件1A

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

VEHICLE ALLOCATION 車輛分配

				PEAK FREQ (MIN)		VEHICLE ALLOCATION 車輛分配																	
				繁忙時間班次〔分鐘〕		ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改									
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	REMARKS 備註						
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層							
1/02	18	SHAM SHUI PO (TONKIN ST) - OI MAN (CIR) 深水埗（東京街）－愛民（循環線）	15	11	5	0	0	0	0	0	0	7	-5	0	0	7	DIVERSION FROM SHEUNG FOO ST UPON VACATION OF HOMANTIN EST, & FULL A/C CONVERSION SUBJ TO ROAD TEST, A/C FARE : \$4.0 全線改用空調巴士及改善班次，空調車費\$4.0						
9/02	21	CHOI WAN - HUNG HOM STATION 彩雲－紅磡車站	9	9	0	4	6	0	0	0	10	0	0	-4	4	0	FULL A/C CONVERSION, A/C FARE : \$4.0 全線改用空調巴士，空調車費由\$4.3調低至\$4.0						
3/02	28	LOK WAH - TSIM SHA TSUI (HANKOW RD) 樂華－尖沙咀（漢口道）	6/7	6/7	1	0	14	0	0	0	15	0	-1	0	1	0	FULL A/C CONVERSION 全線改用空調巴士						
2/02	1R	HUNG HOM FERRY - NGONG PING 紅磡碼頭－昂平	5 DEP	8 DEP	0	0	0	5	0	0	0	8	0	0	0	3	INCREASE DEPARTURES ON SUN & PHs SUB TO PASSENGERS DEMAND 增加在星期日及公眾假期班次，但視乎乘客需求而定。						
6/02	203	YAU YAT CHUEN - TSIM SHA TSUI EAST 又一村－尖沙咀東	8/9	8/9	0	0	0	8	0	0	0	4	0	0	0	-4	TRUNCATION TO PRINCE EDWARD MTR: "YAU YAT CHUEN - PRINCE EDWARD MTR (CIR)", OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (6 / 35A <-> 203), A/C FARE \$3.1 縮短路線（又一村至太子地鐵站）（循環線），空調車費\$3.1，八達通轉車計劃（203 [又一村至太子地鐵站] <-> 6 [美孚至尖沙咀碼頭] / 35A[安蔭至尖沙咀東]）。詳情見附件 1、2。						
6/02	208	BROADCAST DRIVE - TSIM SHA TSUI EAST 廣播道－尖沙咀東	8	8	0	0	0	10	0	0	0	5	0	0	0	-5	TRUNCATION TO KOWLOON TONG: "BROADCAST DRIVE - LA SALLE ROAD (CIR), OCTOPUS BUS-BUS INTERCHANGE PACKAGE (7 /81C <-> 208), A/C FARE \$3.1 縮短路線（廣播道－喇沙利道），空調車費\$3.1，八達通轉乘計劃（7 [樂富至天星碼頭] / 81C [耀安至紅磡車站] <-> 208 [廣播道至喇沙利道]）。詳情見附件 1、3。						

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

Annex 1A 附件1A

		PEAK FREQ (MIN)		VEHICLE ALLOCATION 車輛分配													
		繁忙時間班次 (分鐘)		ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改					
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG 現行	PRO 建議	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	REMARKS 備註
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	2軸	3軸	空調雙層	空調單層	
12/02	215X	LAM TIN - KOWLOON MTR STATION 藍田－九龍地鐵站	5	4/5	0	0	21	0	0	0	23	0	0	0	2	0	OCTOPUS BBI SCHEME (224X<->215X, 219X) 八達通巴士轉乘計劃 (224X (啓業至尖沙咀) <->215X (藍田至九龍地鐵站), 219X (麗港城至尖沙咀)。請參閱附件 1.4。
12/02	219X	LAGUNA CITY - TSIM SHA TSUI (CIR.) 麗港城－尖沙咀 (循環線)	7/8	7/8	0	0	6	3	0	0	9	0	0	0	3	-3	OCTOPUS BBI SCHEME (224X<->215X, 219X) 八達通巴士轉乘計劃 (224X (啓業至尖沙咀) <->215X (藍田至九龍地鐵站), 219X (麗港城至尖沙咀) 請參閱附件 1.4。
12/02	224X	KAI YIP - TSIM SHA TSUI (CIR.) 啓業－尖沙咀 (循環線)	7	6	0	0	6	2	0	0	6	0	0	0	0	-2	OCTOPUS BBI SCHEME (224X<->215X, 219X) 224X改道不經彌敦道, 受影響乘客可使用八達通巴士轉乘計劃 (224X (啓業至尖沙咀) <->215X (藍田至九龍地鐵站), 219X (麗港城至尖沙咀) 請參閱附件 1.4。
1/02	N216	HUNG HOM STATION - YAU TONG 紅磡車站－油塘	8/9	8/9	0	0	14	0	0	0	15	0	0	0	1	0	REROUTE VIA CHOI HUNG ROAD 改經彩虹道。路線圖見附件 1.9。

Bus Route Development Programme 2002 - Cross Harbour Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 1B 附件 1b

二零零二年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區過海路線

				VEHICLE ALLOCATION 車輛分配												REMARKS 備註		
				PEAK FREQ (MIN)										CHANGE 修改				
				繁忙時間班次 (分鐘)		ETG 現行				PROP 建議								
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD		ACSD	
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層		
8/02	116	TSZ WAN SHAN (C) - QUARRY BAY 慈雲山 (中) – 鰂魚涌	5	4/5	0	0	15	0	0	0	16	0	0	0	1	0	FREQ IMP FOR INTAKE IN TSZ WAN SHAN (TSZ MAN) 因應慈民2期入伙及乘客需求情況而改善班次	
1/02	904	LAI CHI KOK - KENNEDY TOWN 荔枝角 – 堅尼地城	12	12	0	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0	REROUTE HK BOUND JOURNEYS VIA ISLAND HARBOURVIEW IN RESPONSE TO LOCAL REQUEST. ROUTEING SEE ANNEX 因應地區需求，香港方向路線改經維港灣。路線圖見附件 1.10。	
2/02	904	LAI CHI KOK - KENNEDY TOWN 荔枝角 – 堅尼地城	12	12	0	0	6	0	0	0	7	0	0	0	1	0	FREQ IMP FOR LAI CHI KOK DEVELOPMENT (KAU WA KENG) 視乎荔枝角 (九華徑) 發展人口入伙及交通情況而改善班次	
1/02	N102	SHAU KEI WAN (ALDRICH BAY) - MEI FOO 筲箕灣 (愛秩序灣) – 美孚	0	20	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	EXTEND OPERATING HOURS OF ROUTE 102 TO PROVIDE OVERNIGHT SERVICE A/C FARE \$12.8, ROUTEING VIA TONG SHUI ROAD TO IEC. 延長第102號路線服務時間，以提供通宵服務。 。空調車費\$12.8。路線經糖水道往東區走廊。	

二 零 零 二 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
以 油 尖 旺 區 為 終 站 的 新 界 路 線

附 件 1C
P. 1/ 3

			車輛分配														備註
班次(分鐘)			現行				建議				修改						
日期	路線	終站地點	現行	建議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
03/02	35A	安蔭 - 尖沙咀東	8/9	7	0	6	8	0	0	6	10	0	0	0	2	0	因應石籬及石蔭入伙而改善班次
08/02	35A	安蔭 - 尖沙咀東	7	7	0	6	10	0	0	3	13	0	0	-3	3	0	加強空調巴士服務
06/02	41A	長安 - 尖沙咀東	7/8	7/8	0	7	9	0	0	0	16	0	0	-7	7	0	紓緩彌敦道交通擠塞, 配合青衣南居民需要, 改經涌美路、青康路及西九龍高速公路(票價: \$7.5), 命名為41X號線
01/02	42A	長亨 - 佐敦道碼頭	5/6	5	0	12	6	0	0	13	6	0	0	1	0	0	配合長宏邨居民入伙而改善班次
06/02	42A	長亨 - 佐敦道碼頭	5	4/5	0	13	6	0	0	16	6	0	0	3	0	0	配合削減第43C號線巴士計劃而增加車輛行走
06/02	43C	長康 - 維港灣	6/7	-	0	14	0	0	0	0	0	0	0	-14	0	0	取消服務
01/02	46	麗瑤 - 佐敦道碼頭	15'	15	2	0	5	0	0	0	7	0	-2	0	2	0	全線改用空調巴士服務 (票價: \$4.7)
01/02	60X	屯門市中心 - 佐敦道碼頭	4/5	4/5	0	18	6	0	0	0	24	0	0	-18	18	0	全線改用空調巴士行走 (票價: \$10.7)
01/02	63X	天慈邨 - 佐敦道碼頭	9/13	9/13	0	6	9	0	0	0	15	0	0	-6	6	0	全線改用空調巴士行走 (票價: \$13.0)
05/02	63X	天慈邨 - 佐敦道碼頭	9/13	9/13	0	0	15	0	0	0	16	0	0	0	1	0	配合洪水橋第61區人口轉變增加巴士行走

二 零 零 二 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
以 油 尖 旺 區 為 終 站 的 新 界 路 線

附 件 1C
P. 2 / 3

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	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
10/02	63X	天慈邨 - 佐敦道碼頭	9/13	12	0	0	16	0	0	0	13	0	0	0	-3	0	配合減少彌敦道巴士班次改善計劃而縮短服務至維港灣
04/02	66	大興 - 大角咀	10	8/9	0	13	0	0	0	15	0	0	0	2	0	0	視乎需求而增加班次
10/02	66	大興 - 大角咀	8/9	8/9	0	15	0	0	0	16	0	0	0	1	0	0	視乎需求而增加班次
01/02	66X	大興 - 奧運站	7	7	0	10	8	0	0	0	18	0	0	-10	10	0	全線改用空調巴士行走 (票價: \$10.7)
01/02	67X	兆康苑 - 旺角火車站	5/6	4/5	0	0	17	0	0	0	19	0	0	0	2	0	視乎需求而增加班次
04/02	67X	兆康苑 - 旺角火車站	4/5	4/5	0	0	19	0	0	0	20	0	0	0	1	0	視乎需求而增加班次
01/02	68X	元朗 (東) - 佐敦道碼頭	3	3	0	0	31	0	0	0	32	0	0	0	1	0	視乎需求而增加巴士行走
03/02	70	上水 - 佐敦道碼頭	18/20	18/20	4	5	1	0	1	8	1	0	-3	3	0	0	改用三軸巴士行走
09/02	72	太和 - 旺角 (柏景灣)	15	15	0	9	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	遷移總站往長沙灣, 大埔道沿線居民在青山道可用八達通轉乘第31B號路線往大角咀 (節省\$3.7)
01/02	72X	大埔中心 - 旺角 (柏景灣)	7	7	0	9	10	0	0	7	12	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務

二 零 零 二 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
以 油 尖 旺 區 為 終 站 的 新 界 路 線

附 件 1C
P. 3 / 3

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	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
06/02	72X	大埔中心 - 旺角 (柏景灣)	7	7	0	7	12	0	0	5	14	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務
03/02	87D	錦英苑 - 紅磡車站	5/6	5/6	0	9	22	0	0	4	27	0	0	-5	5	0	加強空調巴士服務
10/02	260X	寶田 - 九龍地鐵站	9/10	8/9	0	0	17	0	0	0	18	0	0	0	1	0	視乎63X號線縮短後而改善班次
10/02	265B	天恒 - 旺角 (柏景灣)	6	6	0	0	22	0	0	0	23	0	0	0	1	0	因應天水圍北人口轉變而增加巴士行走
12/02	265B	天恒 - 旺角 (柏景灣)	6	5/6	0	0	23	0	0	0	24	0	0	0	1	0	因應天水圍北人口轉變而改善班次
06/02	270A	上水 - 地鐵九龍站	12	10/11	0	0	14	0	0	0	16	0	0	0	2	0	視乎需求而改善班次
05/02	271	富亨邨 - 尖沙咀 (廣東道)	6/7	6/7	0	0	20	0	0	0	21	0	0	0	1	0	視乎需求而改善班次

二 零 零 二 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
途 經 油 尖 旺 區 的 新 界 路 線

附 件 1D
P. 1/ 2

			車 輛 分 配														備 註
			班 次 (分 鐘)		現 行				建 議				修 改				
日期	路線	終 站 地 點	現 行	建 議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
12/02	41	長青 - 九龍城碼頭	15	15	0	10	0	0	0	5	5	0	0	-5	5	0	改用空調巴士行走 (票價: \$7.0)
01/02	45	麗瑤 - 九龍城碼頭	17/18	17/18	2	0	6	0	0	0	8	0	-2	0	2	0	全線改用空調巴士服務 (票價: \$5.6)
02/02	170	沙田火車站 - 華富 (中)	12	11/12	0	0	16	0	0	0	17	0	0	0	1	0	因應需求而改善班次, 但需視乎沿線的交通情況而定
11/02	170	沙田火車站 - 華富 (中)	12	11/12	0	0	17	0	0	0	18	0	0	0	1	0	因應需求而改善班次, 但需視乎沿線的交通情況而定
01/02	182	愉翠苑 - 中環 (港澳碼頭)	5	5	0	0	16	0	0	0	16	0	0	0	0	0	早上調配兩班特別車, 不經沙田第一城及命名為第182P號巴士路線
02/02	182	愉翠苑 - 中環 (港澳碼頭)	5	5	0	0	16	0	0	0	18	0	0	0	2	0	因應愉翠苑而增加班次, 但需視乎沿線及中區的交通情況而定
10/02	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	4/5	4/5	0	0	34	0	0	0	35	0	0	0	1	0	因應天水圍北人口轉變而增加巴士行走
12/02	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	4/5	4/5	0	0	35	0	0	0	36	0	0	0	1	0	因應天水圍北人口轉變而增加巴士行走
04/02	968	元朗 (西) - 銅鑼灣 (天后)	4/5	4/5	0	0	23	0	0	0	23	0	0	0	0	0	延長服務時間至通宵(N968號線)
01/02	969	天水圍 - 銅鑼灣	7	7	0	0	37	0	0	0	39	0	0	0	2	0	視乎需求及中區的交通情況, 在早上繁忙時間加開兩班特快班次(第969P號線), 由天水圍前往金鐘紅棉道(01至02年度路線發展計劃已同意項目)

二 零 零 二 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
途 經 油 尖 旺 區 的 新 界 路 線

附 件 1D
P. 2/ 2

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	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
01/02	969	天水圍 - 灣仔	9	11	0	0	18	0	0	0	18	0	0	0	0	0	視乎需求及中區的交通情況，以調配車輛在傍晚加開兩班特別班次(第969A號線)由灣仔往天水圍

Bus Route Development Programme 2003 - Urban Kowloon Routes for Yau Tsim Mong District

Annex 2A 附件2A

二零零三年度巴士路線發展計劃 - 油尖旺區九龍市區線

PEAK FREQ (MIN)					VEHICLE ALLOCATION 車輛分配												REMARKS 備註
繁忙時間班次 (分鐘)					ETG 現行				PROP 建議				CHANGE 修改				
DATE	RT NO	TERMINATING POINTS	ETG	PRO	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	2X	3X	ACDD	ACSD	
日期	路線	終站地點	現行	建議	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	2軸	3軸	空調 雙層	空調 單層	
6/03	11	DIAMOND HILL MTR STATION - MTR KOWLOON STATION 鑽石山地鐵站－九龍機鐵站	6/7	6	0	7	9	0	0	8	9	0	0	1	0	0	FREQ IMP FOR POP INCREASE AT SAN PO KONG AREA 因應新蒲崗人口增加而改善班次
1/03	B1	PRINCE EDWARD MTR - STAR FERRY (CIR) 太子地鐵站－天星碼頭（循環線）	10	-	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	-6	ROUTE CANCELLATION (NATHAN RD TRIP RED) 配合改善彌敦道交通計劃，取消路線。

二 零 零 三 年 巴 士 路 線 發 展 計 劃
以 油 尖 旺 區 為 終 站 的 新 界 路 線

附 件 2B
P. 1/ 2

			車輛分配														備註
			班次(分鐘)		現行				建議				修改				
日期	路線	終站地點	現行	建議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
06/03	30X	荃威花園 - 黃埔花園	15	12/13	0	3	6	0	0	3	8	0	0	0	2	0	配合紅磡灣入伙而改善班次
01/03	31B	石籬 - 奧運站	9	7/8	0	11	0	0	0	13	0	0	0	2	0	0	八達通轉乘計劃 (32 <-> 31B/36B), 配合縮短32號線至石籬
01/03	32	石圍角 - 奧運站	12	6/7	0	9	0	0	0	0	5	0	0	-9	5	0	縮短服務至石籬並全線改用空調巴士行走 (票價: \$3.5), 增設32 <-> 31B/36B巴士轉乘計劃
06/03	33A	荃灣 (如心廣場) - 旺角 (柏景灣)	12	12	0	8	3	0	0	4	9	0	0	-4	6	0	加強空調巴士服務
01/03	36B	梨木樹 - 佐敦道碼頭	9/10	8/9	0	13	0	0	0	0	15	0	0	-13	15	0	八達通轉乘計劃 (32 <-> 31B/36B) 配合縮短32號線至石籬, 全線改用空調巴士行走 (票價: \$5.5)
02/03	42A	長亨 - 佐敦道碼頭	4/5	4/5	0	16	6	0	0	8	14	0	0	-8	8	0	加強空調巴士服務
03/03	44	青衣邨 - 旺角火車站	8	8	0	17	4	0	0	15	6	0	0	-2	2	0	加強空調巴士服務
06/03	60X	屯門市中心 - 佐敦道碼頭	4/5	4/5	0	0	24	0	0	0	26	0	0	0	2	0	視乎需求而增加班次
06/03	66	大興 - 奧運站	8/9	8/9	0	16	0	0	0	0	16	0	0	-16	16	0	全線改用空調巴士行走 (票價: \$9.5)

二零零三年巴士路線發展計劃
以油尖旺區為終站的新界路線

附件 2B
P. 2/ 2

				車輛分配																備註
				班次 (分鐘)		現行				建議				修改						
日期	路線	終站地點	現行	建議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層				
10/03	68X	元朗(東) - 佐敦道碼頭	3	3	0	0	32	0	0	0	33	0	0	0	1	0	配合元朗東人口轉變而增加巴士行走			
02/03	81C	耀安 - 紅磡車站	4/5	4/5	0	21	12	0	0	21	14	0	0	0	2	0	因應需求而改善班次			
05/03	81C	耀安 - 紅磡車站	4/5	4/5	0	21	14	0	0	21	15	0	0	0	1	0	因應沙田第11區，改善班次			
02/03	265B	天恒 - 旺角(柏景灣)	5/6	5	0	0	24	0	0	0	26	0	0	0	2	0	因應天水圍北人口轉變而改善班次			
06/03	265B	天恒 - 旺角(柏景灣)	5	4/5	0	0	26	0	0	0	27	0	0	0	1	0	因應天水圍北人口轉變而改善班次			
05/03	270A	上水 - 地鐵九龍站	10/11	10	0	0	16	0	0	0	17	0	0	0	1	0	視乎需求而改善班次			
03/03	271	富亨邨 - 尖沙咀(廣東道)	6/7	6/7	0	0	21	0	0	0	22	0	0	0	1	0	視乎需求而改善班次			
05/03	281A	廣源 - 地鐵九龍站	7/8	5/6	0	0	18	0	0	0	23	0	0	0	5	0	因應沙田第11、14B及36C區人口轉變及改行小瀝源路而改善班次			

二零零三年巴士路線發展計劃
途經油尖旺區的新界路線

附件 2C
P. 1/1

			<u>車 輛 分 配</u>																<u>備 註</u>
			<u>班 次 (分 鐘)</u>		<u>現 行</u>				<u>建 議</u>				<u>修 改</u>						
<u>日 期</u>	<u>路 線</u>	<u>終 站 地 點</u>	<u>現 行</u>	<u>建 議</u>	<u>兩 軸 車 輛</u>	<u>三 軸 車 輛</u>	<u>空 調 雙 層</u>	<u>空 調 單 層</u>	<u>兩 軸 車 輛</u>	<u>三 軸 車 輛</u>	<u>空 調 雙 層</u>	<u>空 調 單 層</u>	<u>兩 軸 車 輛</u>	<u>三 軸 車 輛</u>	<u>空 調 雙 層</u>	<u>空 調 單 層</u>			
06/03	182	愉翠苑 - 中環 (港澳碼頭)	4/5	4/5	0	0	18	0	0	0	19	0	0	0	1	0	因應需求而增加巴士行走, 但需視乎沿線及中區的交通情况而定		
06/03	269B	天水圍市中心 - 紅磡碼頭	4/5	4/5	0	0	36	0	0	0	38	0	0	0	2	0	因應天水圍北人口轉變而增加巴士行走		
10/03	968	元朗 (西) - 銅鑼灣 (天后)	3/4	3/4	0	0	25	0	0	0	27	0	0	0	2	0	視乎需求而增加巴士行走		

油尖旺區巴士轉乘計劃
九巴第 6A 號線與九巴第 2A/6/6C 號線的組合

1. 建議

- 為繼續改善沿彌敦道的交通情況，我們建議將九巴第 6A 號線（荔枝角至天星碼頭）改為接駁地鐵的路線，行駛荔枝角至美孚巴士總站。更改後第 6A 號線的建議行車資料如下：

行車路線：請參閱夾附的路線圖
車費：由 4.3 元減至 3.1 元
基本班次：5 分鐘
車輛分配：3 輛空調雙層巴士

- 因應將第 6A 號線縮短的建議，我們建議為第 6A 號線、第 2A 號線（美孚至樂華）、第 6 號線（美孚至天星碼頭）和第 6C 號線（美孚至九龍城碼頭）設立巴士轉乘計劃，詳情如下：

方向	第一程	第二程	轉乘地點	折扣後 空調巴士總車費	現時兩程合計的 空調巴士車費	節省
往樂華	6A	2A	美孚巴士總站	4.3 元	9.0 元	4.7 元
往尖沙咀		6		3.9 元	4.3 元	0.4 元
往九龍城		6C		4.3 元	9.0 元	4.7 元
往荔枝角	2A	6A	美孚巴士總站	4.7 元	9.0 元	4.3 元
	6			4.3 元	4.3 元	0 元

	6C			4.7 元	9.0 元	4.3 元
--	----	--	--	-------	-------	-------

* 轉乘車費優惠：車資優惠的數額視乎第 2 程車的類型而定。非空調車優惠為共 7 元，空調車優惠為 3.5 元

2. 對現有乘客的影響

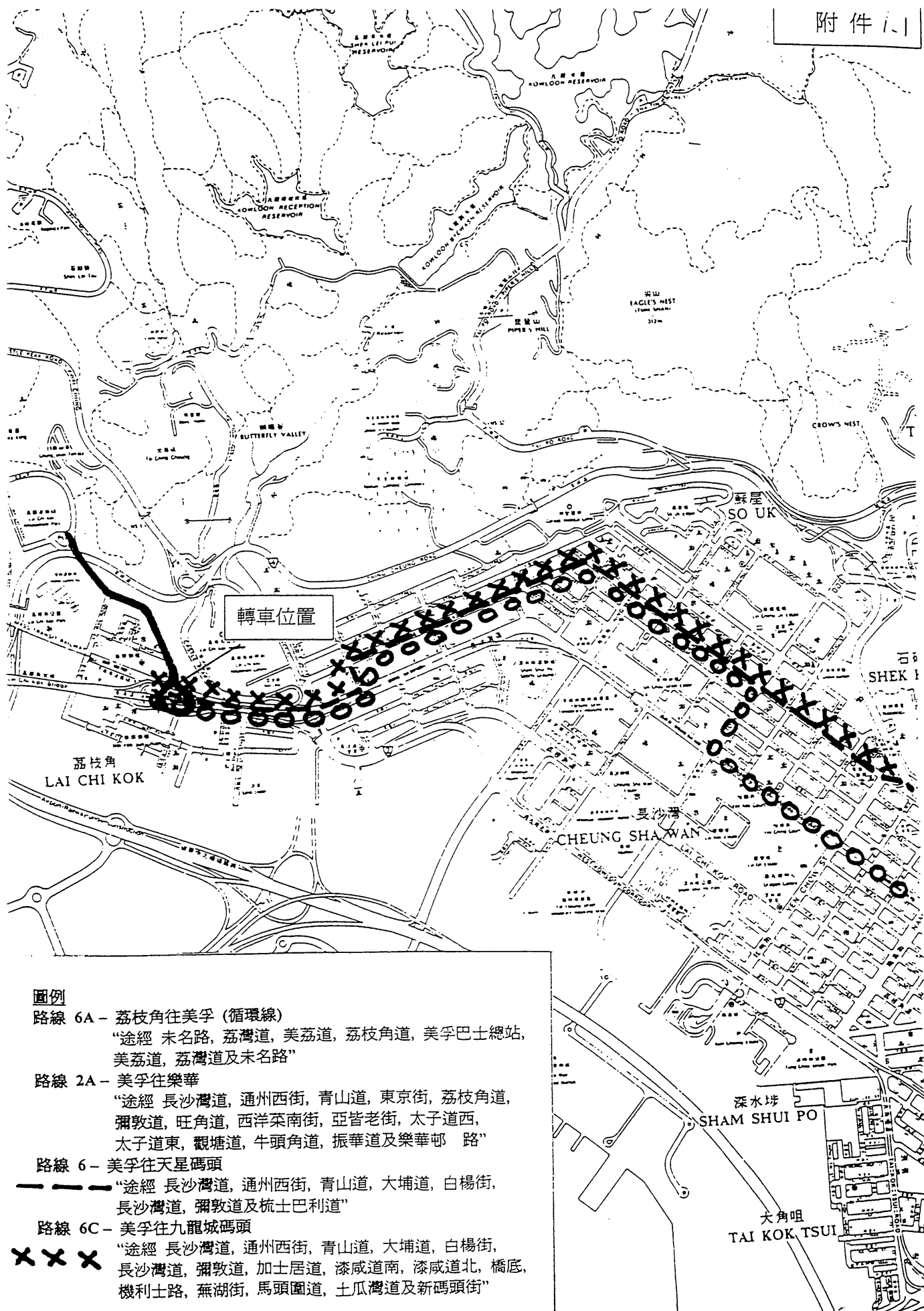
- 最高可節省車費至 4.7 元。
- 荔枝角地區乘客可以優惠車費轉乘第 2A 號及 6C 號線。
- 約有 1,400 名由荔枝角前往旺角至尖沙咀之間地區的現有乘客，須轉乘第 6 號線。第 6 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。

3. 對彌敦道沿路交通的影響

- 在繁忙時間沿彌敦道行駛的巴士，每小時每邊方向共減少 3 班。

4. 目標實施日期

2002 年 3 月



圖例

路線 6A - 荔枝角往美孚 (循環線)

“途經 未名路, 荔灣道, 美荔道, 荔枝角道, 美孚巴士總站, 美荔道, 荔灣道及未名路”

路線 2A - 美孚往樂華

“途經 長沙灣道, 通州西街, 青山道, 東京街, 荔枝角道, 彌敦道, 旺角道, 西洋菜南街, 亞皆老街, 太子道西, 太子道東, 觀塘道, 牛頭角道, 振華道及樂華邨 路”

路線 6 - 美孚往天星碼頭

“途經 長沙灣道, 通州西街, 青山道, 大埔道, 白楊街, 長沙灣道, 彌敦道及梳士巴利道”

路線 6C - 美孚往九龍城碼頭

“途經 長沙灣道, 通州西街, 青山道, 大埔道, 白楊街, 長沙灣道, 彌敦道, 加士居道, 漆咸道南, 漆咸道北, 橋底, 機利士路, 蕪湖街, 馬頭圍道, 土瓜灣道及新碼頭街”

油尖旺區巴士轉乘計劃
九巴第 203 號線與九巴第 6/35A 號線的組合

2. 建議

為繼續改善沿彌敦道的交通情況，我們建議將九巴第 203 號線（又一邨至尖沙咀東）改為接駁地鐵的路線，行駛又一邨至太子地鐵站。更改後第 203 號線的建議行車資料如下：

行車路線：請參閱夾附的路線圖
車費：由 7.0 元減至 3.1 元
基本班次：8/9 分鐘
車輛分配：4 輛空調單層巴士

- 因應將第 203 號線縮短的建議，我們建議為第 203 號線、第 6 號線（美孚至天星碼頭）和第 35A 號線（安蔭至尖沙咀東）設立巴士轉乘計劃，詳情如下：

方向	第一程	第二程	轉乘地點	折扣後 空調巴士總車費	現時第 203 號線 空調巴士車費	節省
往尖沙咀東	203	6	彌敦道	3.8 元	7.0 元	3.2 元
		35A	旺角警署外	3.8 元		3.2 元
往又一邨	6	203	通菜街	4.3 元	7.0 元	2.7 元
	35A		旺角警署外	6.4 元		0.6 元

* 轉乘車費優惠：車資優惠的數額視乎第 2 程車的類型而定。非空調車優惠為 2.7 元，空調車優惠為 3.5 元

2. 對現有乘客的影響

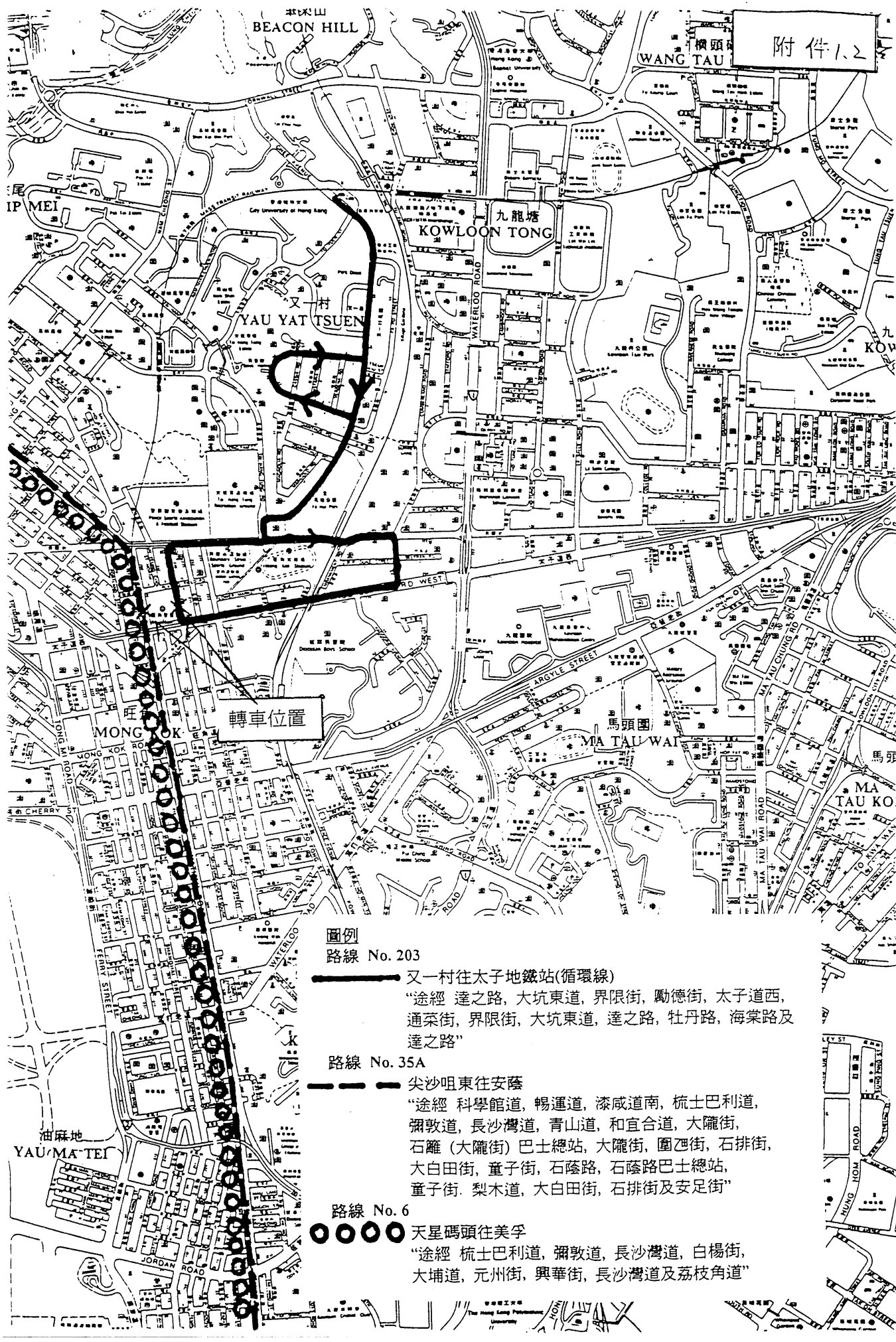
- 最高可節省車費至 3.2 元。
- 約有 2300 名由又一邨前往旺角至尖沙咀之間地區的現有乘客，須轉乘第 6 號線。第 6 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。
- 約有 200 名由又一邨前往尖沙咀東的乘客，須轉乘第 35A 號線。第 35A 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。

3. 對彌敦道沿路交通的影響

- 在繁忙時間沿彌敦道行駛的巴士，每小時每邊方向共減少 6 班。

4. 目標實施日期

2002 年 6 月



附件 1.2

WANG TAU

九龍塘
KOWLOON TONG

又一村
YAU YAT TSUEN

旺角
MONG KOK

馬頭圍
MA TAU WAI

馬頭角
MA TAU KO

油麻地
YAU MA TEI

圖例
路線 No. 203

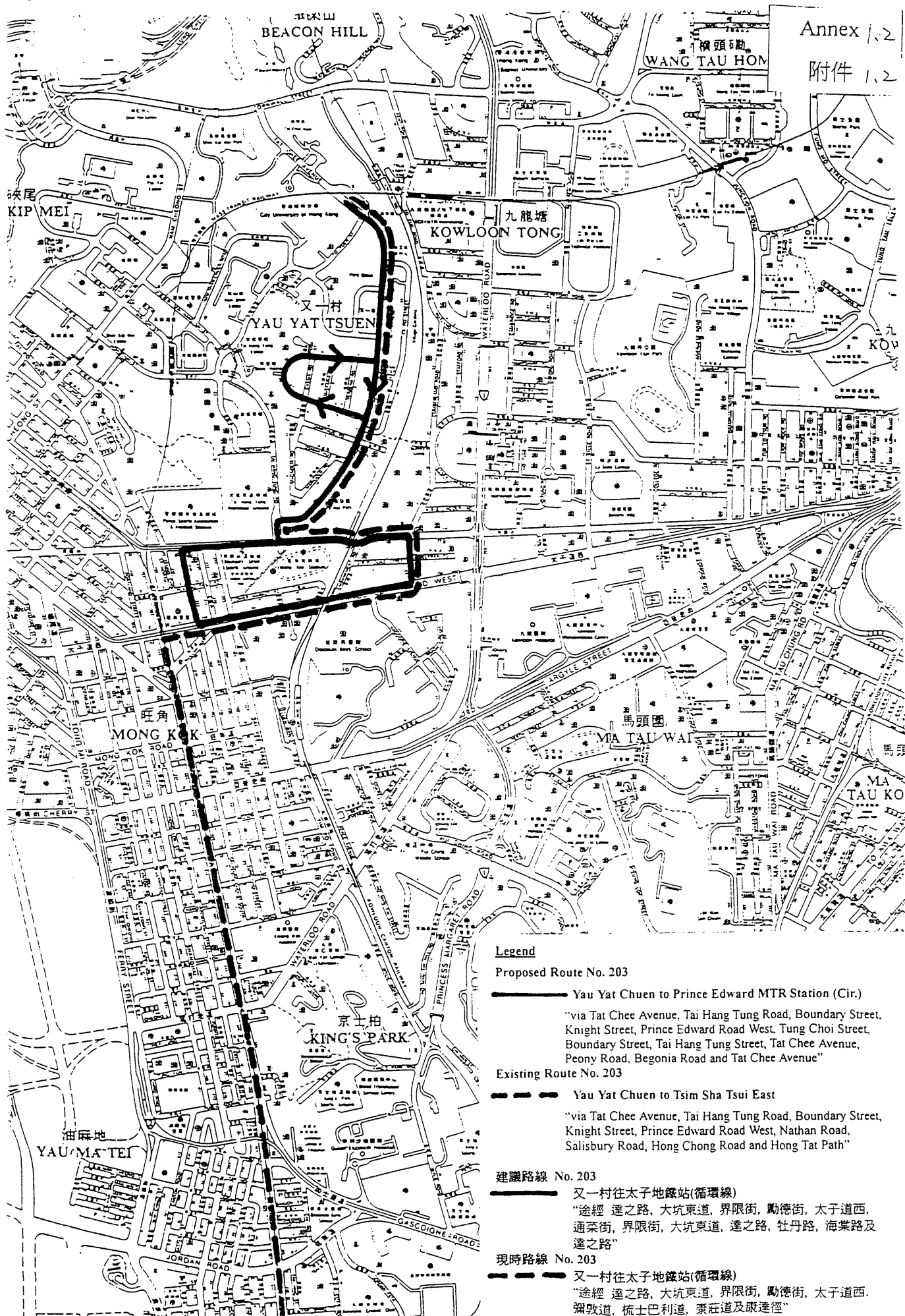
—— 又一村往太子地鐵站(循環線)
“途經 達之路, 大坑東道, 界限街, 勵德街, 太子道西, 通菜街, 界限街, 大坑東道, 達之路, 牡丹路, 海棠路及達之路”

路線 No. 35A

—— 尖沙咀東往安蔭
“途經 科學館道, 暢運道, 漆咸道南, 梳士巴利道, 彌敦道, 長沙灣道, 青山道, 和宜合道, 大隴街, 石籬 (大隴街) 巴士總站, 大隴街, 圍乙街, 石排街, 大白田街, 童子街, 石蔭路, 石蔭路巴士總站, 童子街, 梨木道, 大白田街, 石排街及安足街”

路線 No. 6

●●●● 天星碼頭往美孚
“途經 梳士巴利道, 彌敦道, 長沙灣道, 白楊街, 大埔道, 元州街, 興華街, 長沙灣道及荔枝角道”



Annex 1.2
附件 1.2

Legend

Proposed Route No. 203

Yau Yat Chuen to Prince Edward MTR Station (Cir.)

"via Tat Chee Avenue, Tai Hang Tung Road, Boundary Street, Knight Street, Prince Edward Road West, Tung Choi Street, Boundary Street, Tai Hang Tung Street, Tat Chee Avenue, Peony Road, Begonia Road and Tat Chee Avenue"

Existing Route No. 203

Yau Yat Chuen to Tsim Sha Tsui East

"via Tat Chee Avenue, Tai Hang Tung Road, Boundary Street, Knight Street, Prince Edward Road West, Nathan Road, Salisbury Road, Hong Chong Road and Hong Tat Path"

建議路線 No. 203

又一村往太子地鐵站(循環線)

"途經 達之路, 大坑東道, 界限街, 勵德街, 太子道西, 通菜街, 界限街, 大坑東道, 達之路, 牡丹路, 海棠路及達之路"

現時路線 No. 203

又一村往太子地鐵站(循環線)

"途經 達之路, 大坑東道, 界限街, 勵德街, 太子道西, 彌敦道, 梳士巴利道, 康莊道及康達徑"

油尖旺區巴士轉乘計劃
九巴第 208 號線與九巴第 7/81C 號線的組合

3. 建議

- 為繼續改善沿彌敦道的交通情況，我們建議將九巴第 208 號線（廣播道至尖沙咀東）改為循環路線，行駛廣播道至喇沙利道。更改後第 208 號線的建議行車資料如下：

行車路線：請參閱夾附的路線圖
 車費：由 7.0 元減至 3.1 元
 基本班次：8 分鐘
 車輛分配：5 輛空調單層巴士

- 因應將第 208 號線縮短的建議，我們建議為第 208 號線、第 7 號線（樂富至天星碼頭）和第 81C 號線（耀安至紅磡火車站）設立巴士轉乘計劃，詳情如下：

方向	第一程	第二程	轉乘地點	折扣後 空調巴士總 車費	現時第 208 號 線空調巴士車 費	節省
往尖沙咀	208	7	窩打老道近	3.9 元	7.0 元	3.1 元
往尖沙咀東		81C	火石道	4.8 元		2.2 元
往廣播道	7	208	窩打老道近	4.3 元	7.0 元	2.7 元
	81C		火石道	7.5 元		[多付 0.5 元]

* 轉乘車費優惠：車資優惠的數額視乎第 2 程車的類型而定。非空調車優惠為 2.7 元，空調車優惠為 3.5 元

2. 對現有乘客的影響

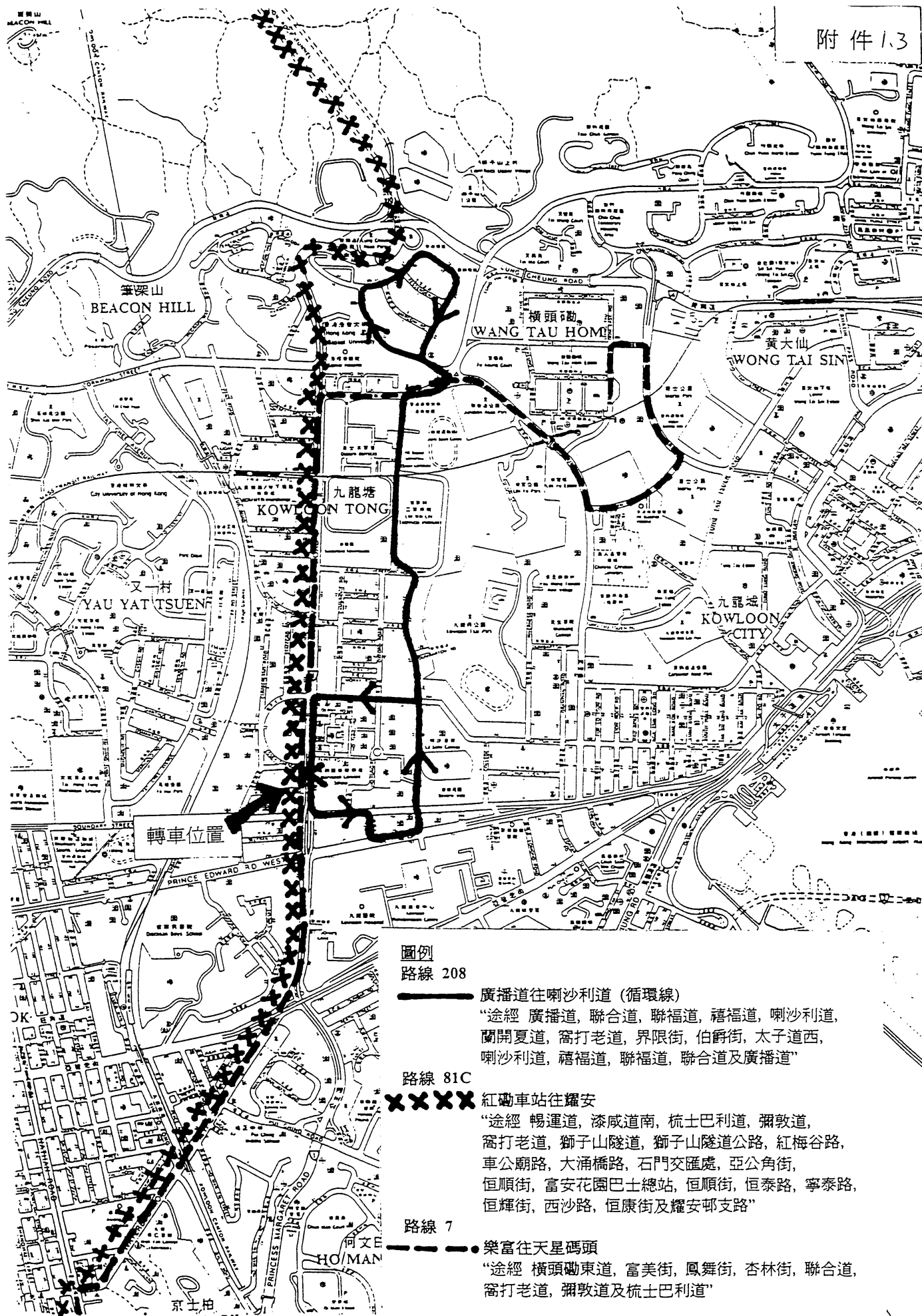
- 最高可節省車費至 3.1 元（乘客由尖沙咀東往廣播道除外）。
- 約有 1,200 名由廣播道前往旺角至尖沙咀之間地區的現有乘客，須轉乘第 7 號線。第 7 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。
- 約有 60 名由廣播道前往尖沙咀東的乘客，須轉乘第 81C 號線。第 81C 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。

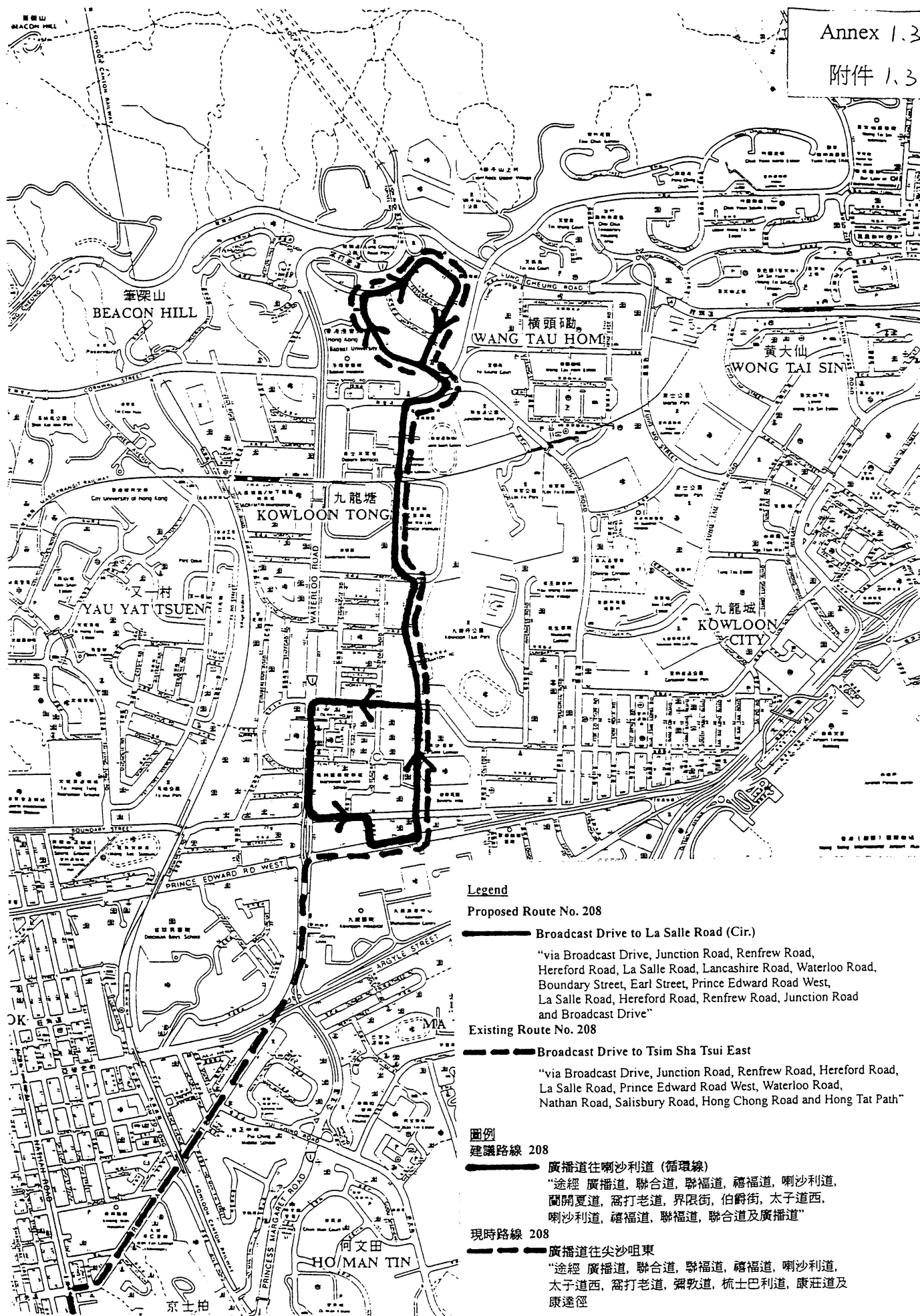
3. 對彌敦道沿路交通的影響

- 在繁忙時間沿彌敦道行駛的巴士，每小時每邊方向共減少 8 班。

4. 目標實施日期

2002 年 6 月





Legend

Proposed Route No. 208

Broadcast Drive to La Salle Road (Cir.)

"via Broadcast Drive, Junction Road, Renfrew Road, Hereford Road, La Salle Road, Lancashire Road, Waterloo Road, Boundary Street, Earl Street, Prince Edward Road West, La Salle Road, Hereford Road, Renfrew Road, Junction Road and Broadcast Drive"

Existing Route No. 208

Broadcast Drive to Tsim Sha Tsui East

"via Broadcast Drive, Junction Road, Renfrew Road, Hereford Road, La Salle Road, Prince Edward Road West, Waterloo Road, Nathan Road, Salisbury Road, Hong Chong Road and Hong Tat Path"

圖例

建議路線 208

廣播道往喇沙利道 (循環線)

"途經 廣播道, 聯合道, 聯福道, 禧福道, 喇沙利道, 閣開夏道, 窩打老道, 界限街, 伯爵街, 太子道西, 喇沙利道, 禧福道, 聯福道, 聯合道及廣播道"

現時路線 208

廣播道往尖沙咀東

"途經 廣播道, 聯合道, 聯福道, 禧福道, 喇沙利道, 太子道西, 窩打老道, 彌敦道, 梳士巴利道, 康莊道及康達徑"

油尖旺區巴士轉乘計劃

九巴第 224X 號線與九巴第 215X/219X 號線的組合

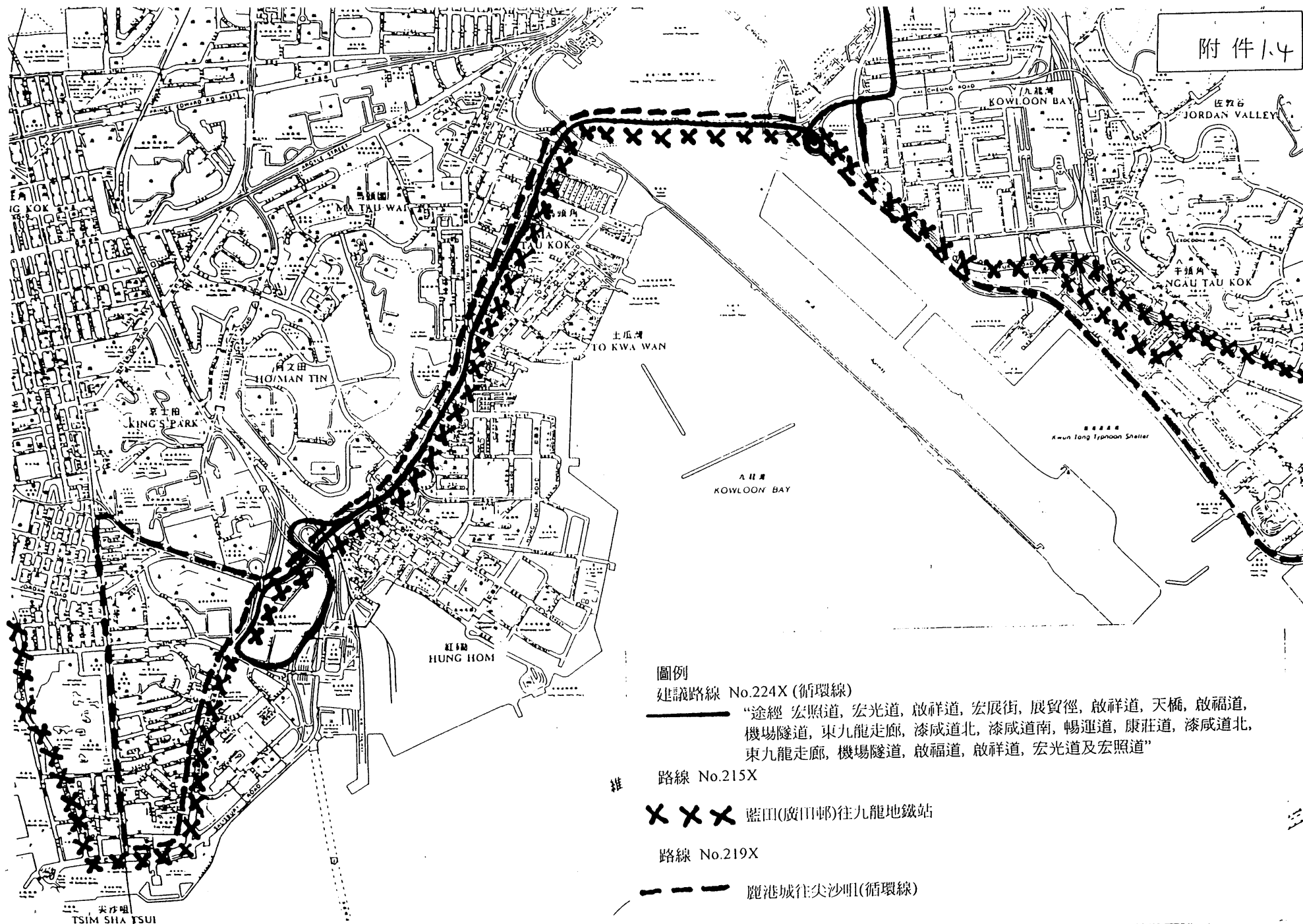
1. 建議

- 為繼續改善沿彌敦道的交通情況，我們建議將九巴第 224X 號線(啓業至尖沙咀東)改道不經彌敦道。更改後第 224X 號線的路線請閱夾的路線圖。
- 因應第 224X 號線的改道建議，我們建議為第 224X 號線#第 215 號線(藍田[廣田苑]至九龍地鐵站)和第 219X 號線(麗港城至尖沙咀)設立巴士轉乘計劃，詳情如下：

方向	第一程	第二程	轉乘地點	折扣後 空調巴士總車 費 (第二程免費)	現時兩程合 計的空調巴 士車費	節省
往尖沙咀 往九龍地鐵 站	224X	215X 219X	漆咸道南香港 理工大學外	6.2 元	12.4 元	6.2 元
				6.2 元	6.2 元	0 元
往啓業	215X 219X	224X	漆咸道北近山 谷道	6.2 元	12.4 元	6.2 元
				6.2 元	6.2 元	0 元

2. 對現有乘客的影響

- 最高可節省車費至 6.2 元。
- 約有 3,600 名由第 224X 號線的乘客，須轉乘第 215X/219X 號線。
第 215X/219X 號線有足夠載客餘量應付額外的需求。



油尖旺區巴士轉乘計劃
九巴第 32 號線與九巴第 31B/36B 號線的組合

目的

這個巴士/巴士轉乘計劃是重組九巴第 32 號路線計劃的一部份。目的是在第 32 號路線(石圍角 – 奧運站)由奧運站縮改至石籬後，向乘客提供往返石圍角與奧運站/佐敦的方便接駁安排。

乘客須付車費比較

(1) 現時第 32(石圍角 – 奧運站)號線乘客須付車費

由石圍角往奧運站：非空調車費 \$4.2

(2) 建議於 2003 年 1 月實施的第 31B(石籬 – 奧運站)及 36B(梨木樹 – 佐敦道碼頭)號線巴士轉乘地點、接駁時間規限及車費比較：

- | | |
|-----------------|---|
| (a) 巴士轉乘地點： | 第 32 及 36B 號路線在梨木樹巴士總站/
沿和宜合道(往返方向)
第 32、31B 及 36B 在石籬巴士總站/和宜
合道(往返方向) |
| (c) 接駁時間規限： | 第一程上車時間起計二小時內 |
| (d) 建議實行後乘客須付車費 | |
| 由石圍角往奧運站/佐敦 | (如以八達通繳付車費) |

情況	第一程 乘搭 路線	第一程 巴士 收費	第二程 乘搭 路線	第二程 巴士 收費	兩程 合計	與現時 第 32 號線比較
1	第 32 號 (空調) 往葵涌 方向	\$3.5	第 31B 號 (非空調) 往九龍 方向	\$0.8	\$4.3	貴 \$0.1
2	第 32 號 (空調) 往葵涌 方向	\$3.5	第 36B 號 (空調) 往九龍 方向	\$2.0	\$5.5	貴 \$1.3
3	第 31B 號(非空 調)往葵涌 方向	\$3.5	第 32 號 (空調) 往荃灣 方向	—	\$3.5	便宜 \$0.7
4	第 36B 號(空調) 往葵涌 方向	\$5.5	第 32 號 (空調) 往荃灣 方向	—	\$5.5	貴 \$1.3
5	第 31B 號(非空 調)往葵涌 方向	\$3.0 〔 欽州 街分段 收費 〕	第 32 號 (空調) 往荃灣 方向	—	\$3.0	便宜 \$1.2

巴士/巴士轉乘計劃 72↔31B

目的

這個巴士/巴士轉乘計劃是計劃是為配合遷移九巴第 72(太和 — 栢景灣)的巴士總站至長沙灣的一部份。目的是在第 72 號路線的總站由奧運地鐵站遷往長沙灣後，向大埔道沿線的乘客提供往返奧運站的其他選擇。

乘客須付車費比較

(1) 現時第 72(太和 — 奧運站)號線乘客須付車費

由太和往奧運站：非空調車費 \$6.0

(2) 建議於 2002 年 9 月實施的第 31B(石籬 — 奧運地鐵站)號線巴士轉乘地點、接駁時間規限及車費比較：

(a) 巴士轉乘地點：
 青山道 128 號近營盤街(九龍方向)
 長沙灣道近麗閣商場(大埔方向)
 長沙灣廣場(大埔方向)

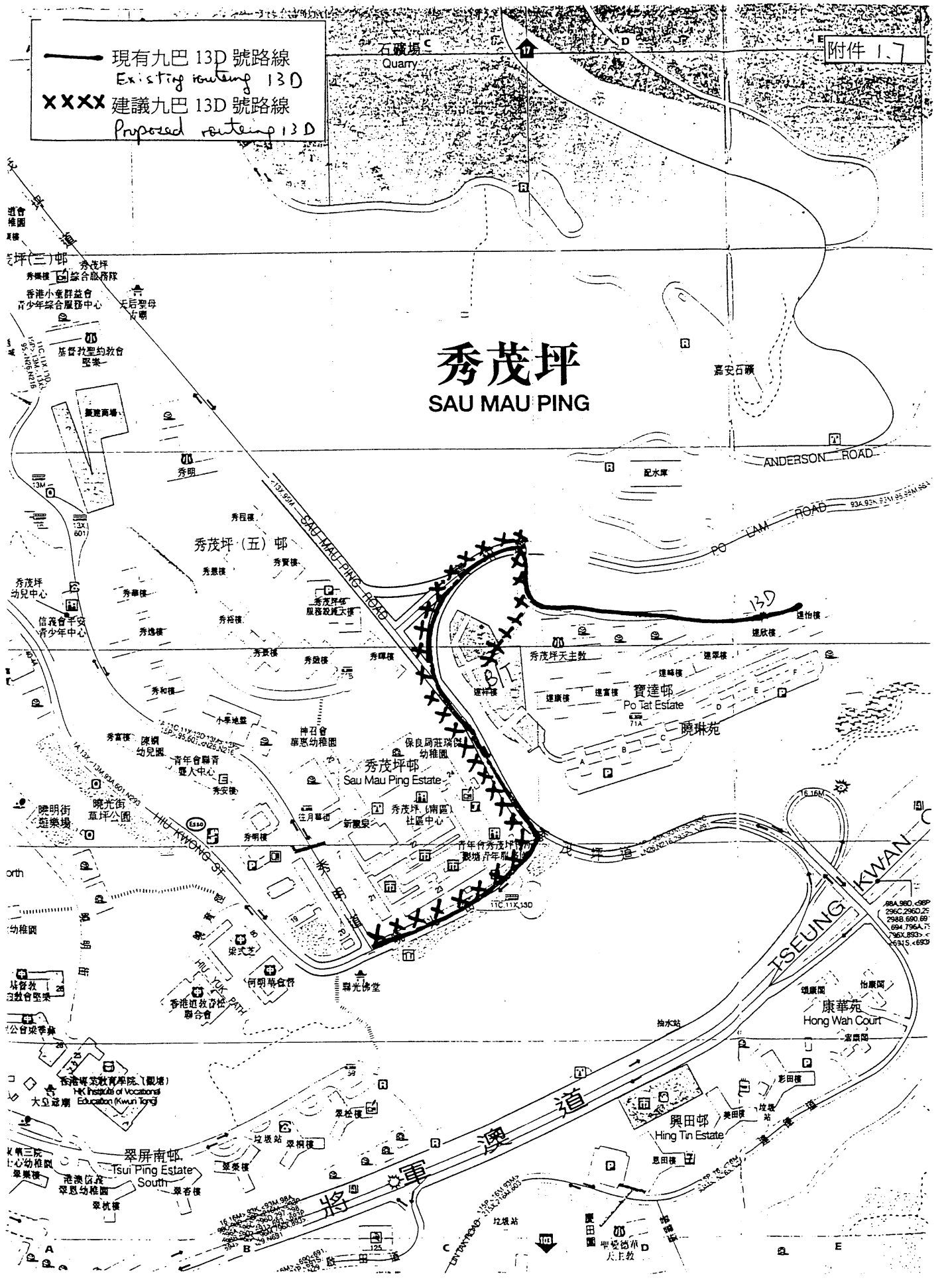
(b) 接駁時間規限：第一程上車時間起計二小時內

(c) 建議實行後乘客須付車費 (如以八達通繳付車費)

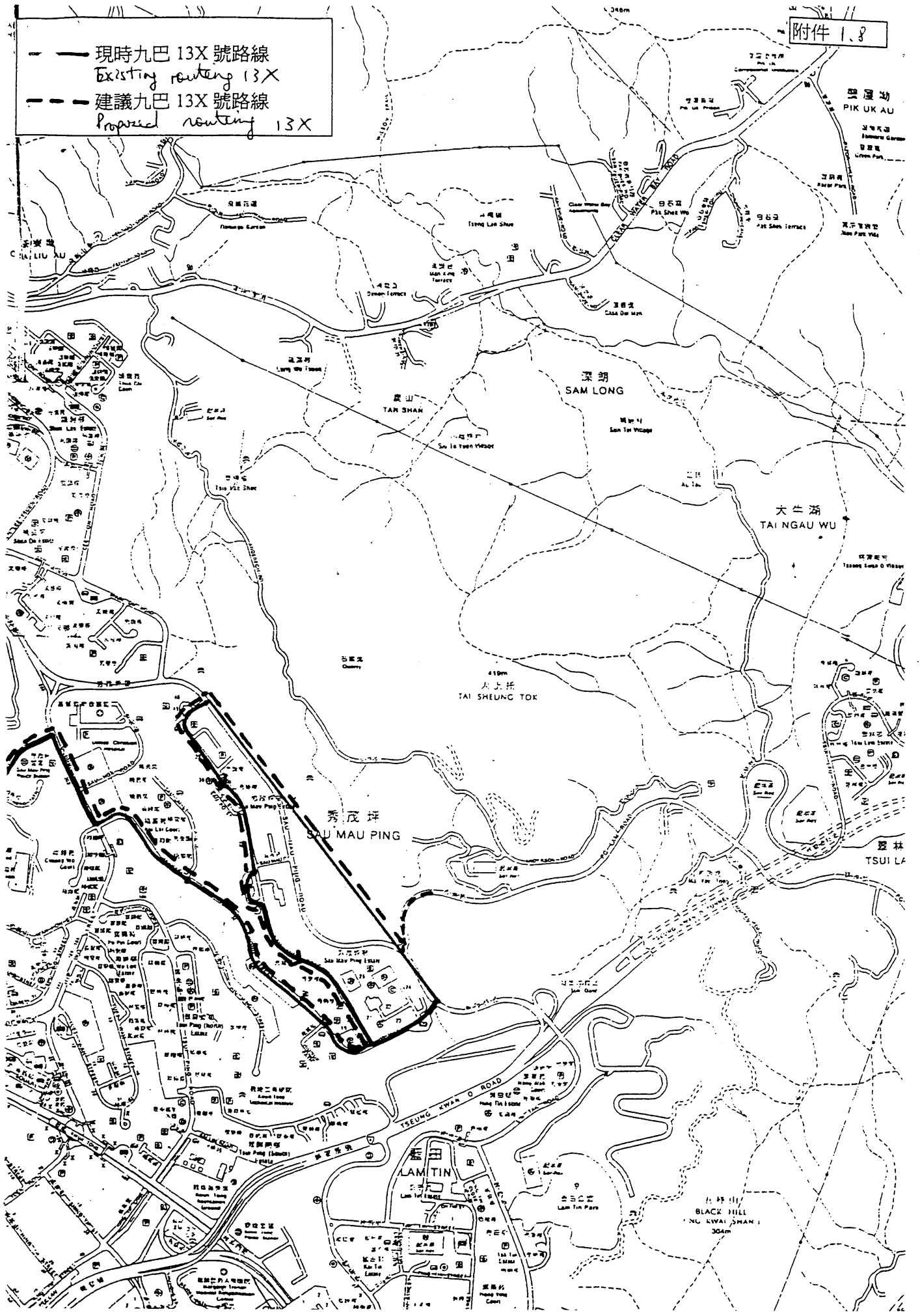
情況	第一程 乘搭路線	第一程 巴士 收費	第二程 乘搭路線	第一程 巴士 收費	兩程 合計	與現時 第 72 號線 比較
1	第 72 號 (非空調) 往長沙灣 道方向	\$6.0	第 31B 號 (非空調) 往奧運站方向	免費	\$6.0	無變
2	第 31B 號 (非空調) 往石籬方 向	\$3.5	第 72 號 (非空調) 往太和方向	\$2.3	\$5.8	平 \$0.2

—— 現有九巴 13D 號路線
Existing routing 13D
XXXX 建議九巴 13D 號路線
Proposed routing 13D

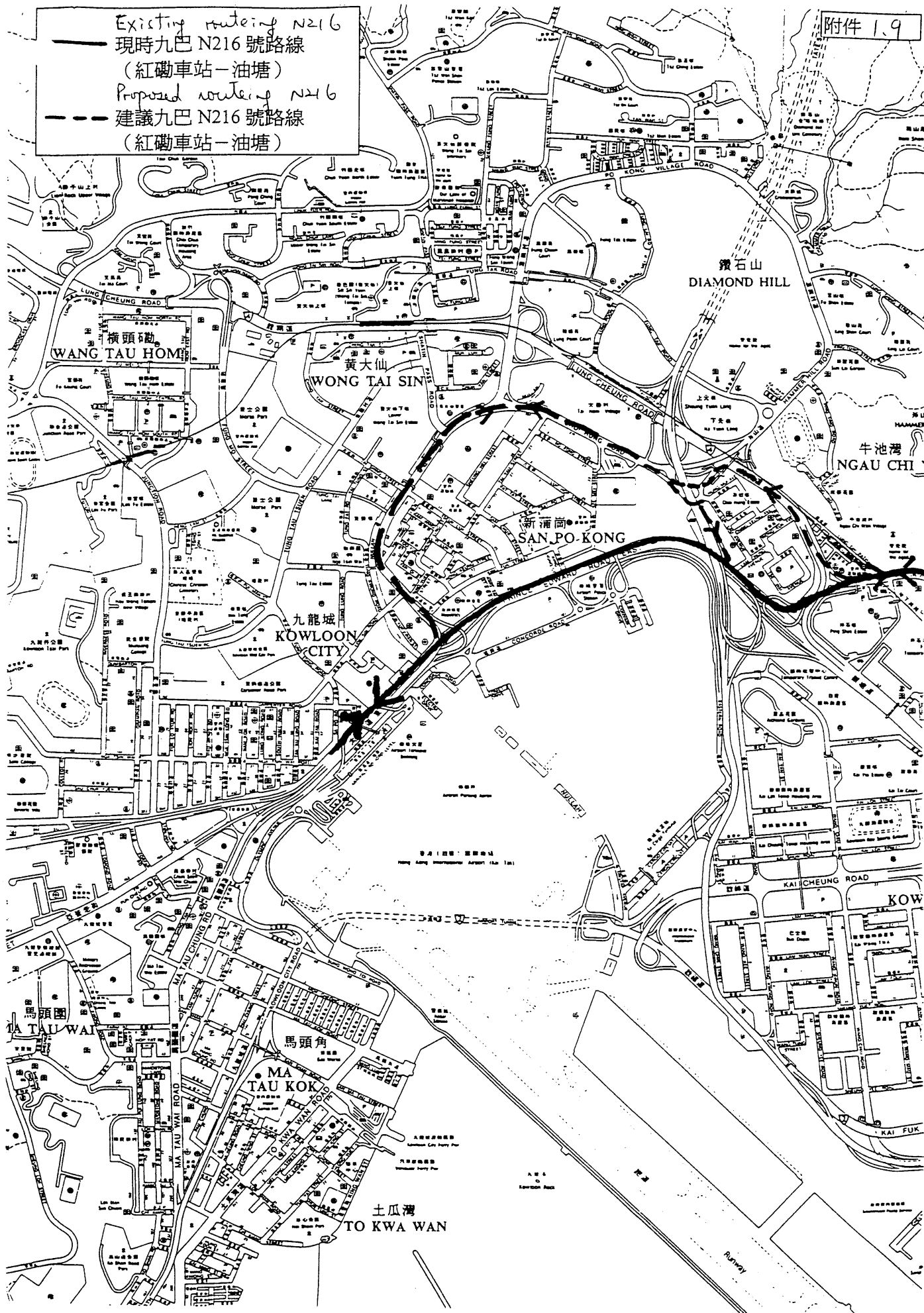
秀茂坪 SAU MAU PING

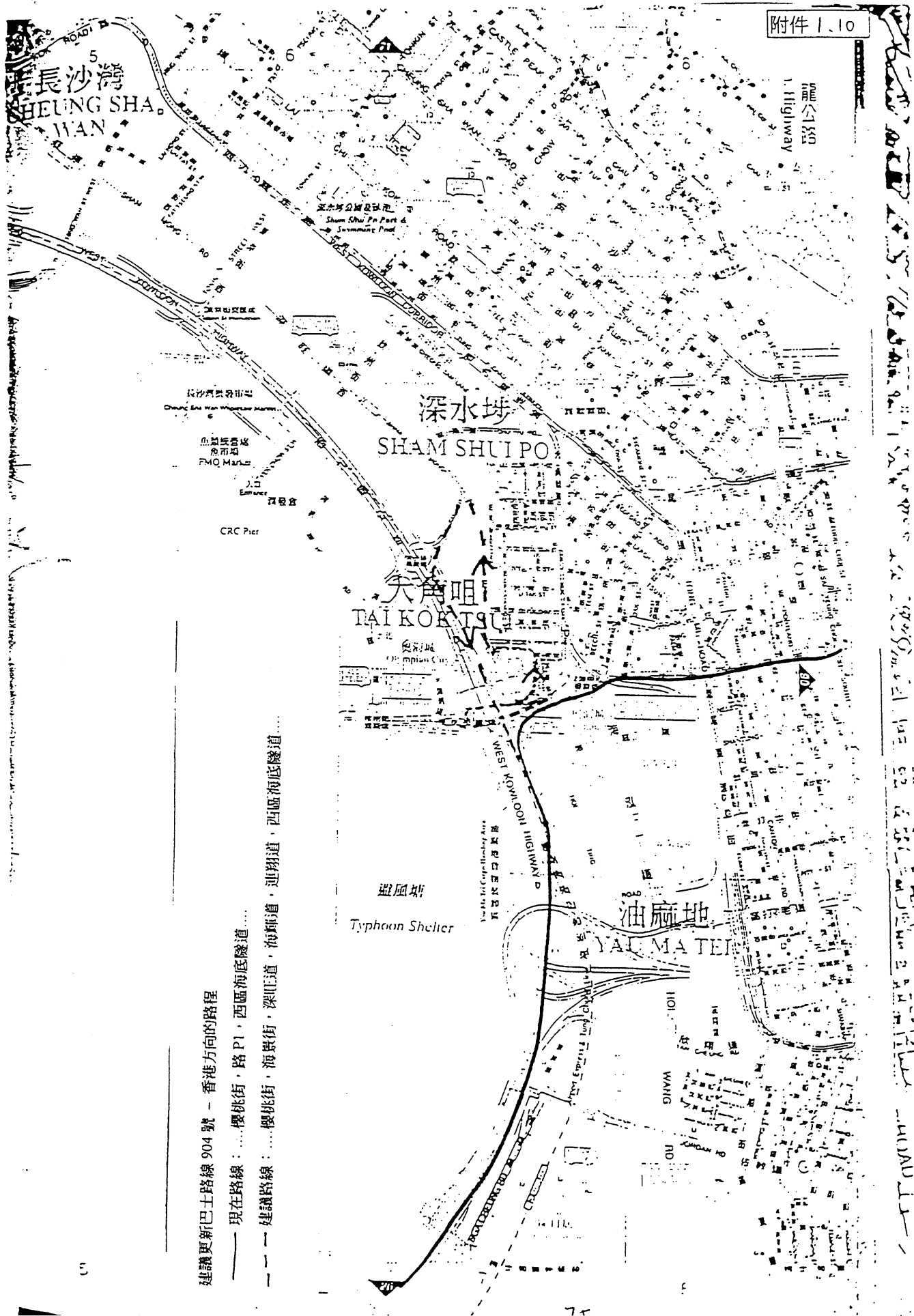


- 現時九巴 13X 號路線
Existing routing 13X
- - - 建議九巴 13X 號路線
Proposed routing 13X



Existing routeing N216
現時九巴 N216 號路線
(紅磡車站—油塘)
Proposed routeing N216
建議九巴 N216 號路線
(紅磡車站—油塘)





建議更新巴士路線 904 號 - 香港方向的路程

—— 現在路線：... 櫻桃街，路 P1，西區海底隧道...

--- 建議路線：... 櫻桃街，海景街，深正道，海輝道，連翔道，西區海底隧道...

2000 至 2003 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會第十三次會議紀錄(節錄)
(會議日期：2002 年 1 月 17 日)

議程三：2002 年至 2003 年度油尖旺區巴士路線發展計劃
(油尖旺交通運輸委員會第 1/2002 號文件)

28. 主席介紹運輸署巴士及鐵路科高級運輸主任周麗清女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(以下簡稱「九巴」)高級經理(策劃及發展)蔡麗芬小姐和高級策劃及發展主任李麗玲小姐。主席請周女士介紹文件。

29. 周麗清女士簡介 2002 年 2003 年度油尖旺區巴士路線發展計劃(以下簡稱「發展計劃」)，包括提升服務及路線重整的措施及巴士轉乘計劃、策劃巴士路線發展計劃的考慮因素，以及制訂路線發展計劃的原則。她又表示，運輸署將配合地鐵將軍澳支線的通車制訂適當的交通及運輸計劃，並會諮詢區議會及有關人士的意見，以確保公共交通系統有效協調。

30. 黃志明議員關注九巴逐步以空調巴士提供服務，令市民逼於繳付較高車資，此情況在冬季尤不合理。為此，他要求九巴繼續隔班開出非空調車輛，讓乘客選擇。陳國明議員則支持使用空調巴士，他認為新車改善了座位的安排，可避免乘客發生爭執，而且車輛穿過隧道時，車廂內的空氣質素亦較理想。陳文佑議員認為，非隧道巴士應部份使用非空調車輛，以方便體弱的市民。馬力議員指出，空調巴士車廂內的溫度在冬天時偏低，車長應照顧老弱人士的需要，調較車廂的溫度。

31. 黃志明議員指出，九巴車廂的「路訊通」廣播滋擾不少乘客。他詢問，「路訊通」的收益會否用作補貼巴士服務，如果兩者並無關係，則無理由滋擾市民，以達到巴士公司廣開收入的目的。陳國明議員表示，不少市民投訴遭「路訊通」滋擾，因此，他希望九巴指示車長酌情降低廣播音量。

32. 周麗清女士稱，運輸署一直了解市民對空調巴士收費及「路訊通」廣播的關注。為了提升巴士的服務質素，巴士公司添置新巴士時，其標準設備包括空調系統、八達通售票系統、低地台出入口，環保引擎以及 2 乘 2 的座位。其中低地台設計可方便傷殘及老弱人士上落，其他新款的裝備亦能配合時代發展的需要。有關空調巴士收費方面，巴士公司在最近數次調整收費時，已逐步拉近空調與非空調巴士的收費距離。周女士續稱，「路訊通」既可

為乘客提供資訊，也可增加九巴的收入。部分收益更會用來減低增加車資的壓力。

33. 許美嫦委員關注實施巴士轉乘計劃的巴士中途站附近是否有足夠的地方供大量乘客在繁忙時間候車，以及當局有否照顧行人安全的問題。此外，她詢問附件 1.5 所載九巴 32 號與 31B/36B 號轉車計劃實施後，乘客反而多繳約 1.3 元車資的理由、並認為當局應讓市民從實施轉乘計劃中節省車資而非增加負擔，此外，優惠時限亦應合理，以免市民無法享用優惠。

(陳少棠委員在此時退席)

34. 周麗清女士表示，運輸署與九巴會小心選擇巴士轉乘計劃的轉車地點。她表示，以中途站為接駁站的選址均有足夠空間供乘客候車。此外，九巴會視乎轉車路線的組合，預留合理時間供乘客參與計劃。蔡麗芬女士補充說，32 號與 31B/36B 號線的轉車計劃可紓緩彌敦道的擠塞情況，她續稱，乘客由 32 號巴士轉乘 36B 後，須多付 1.3 元是反映由現時「非空調」服務提升為「空調」服務的票價差距。另外，乘客可到達的目的地也由現時的奧運站伸延至佐敦，比現時的路程更還。

35. 馬力議員要求加強西貢至機場的巴士服務，並釐定合理的車資。他又詢問搬遷彌敦道清真寺外的巴士站的進展。周麗清女士指出，機場巴士路線是經審慎設計後制訂的，但她會代為反映意見。但市民亦可利用其他路線，以轉駁機場線。她表示運輸署地區辦事處代表會與議員直接跟進搬遷清真寺外巴士站的問題。

36. 葉樹安議員關注行走本區的巴士線甚多，他希望當局繼續監察情況，實施巴士站重整計劃，以及全面使用雙層巴士行走彌敦道，以增加載客量及改善擠塞情況。葉議員詢問當局有否規限巴士站上蓋加建廣告牌，以免發生危險，他建議九巴逐步以下層一律為兩個座位一排的巴士取代上層為 3 加 2 座位的巴士，以免乘客因座位狹窄而引起爭執。

37. 周麗清女士表示，運輸署正積極跟進巴士站的重整計劃。此外，巴士公司興建巴士站上蓋(包括廣告牌)是需要獲得運輸署的批准。倘若運輸署發現巴士公司不依照運輸署的批准興建巴士站上蓋，會立刻要求巴士公司改正。她續稱，視乎乘客需求，九巴現時已逐步減少使用單層巴士，並以上層為兩個座位一排的車輛取代 3 加 2 座位的車輛。

38. 主席要求九巴改善空調巴士車輛內溫度偏低的情況，以及照顧

不願受聲浪滋擾的乘客。周麗清女士答稱，新式巴士除設有空調系統外，亦有暖氣風槽，以確保巴士溫度可經常保持在適當溫度之間，此外，一些最新的巴士更設有空調淨化功能。周女士表示，不少市民就「路訊通」提出意見，運輸署正與有關巴士公司研究改善方案，以減低因廣播聲浪對部分乘客造成的滋擾。

39. 陳文佑議員建議九巴將經長沙灣道或荔枝角道往來新界西的巴士隔班改經西九龍走廊，以縮短行車時間和減少交通負荷。周麗清女士答允會考慮上述建議是否可行。

40. 陳仲傑議員建議九巴「九龍遊」T1 巴士不要在彌敦道的中途站等候乘客，以免造成交通擠塞。委員並無其他意見，主席多謝運輸署代表出席會議講解詳情，並請九巴代表留步討論下一個議程。