

二零零九年一月六日
討論文件

文件 TT 3/2009

沙田區議會
交通及運輸委員會

2009 - 2010 年度沙田區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2009 - 2010 年度沙田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

2. 2009 - 2010 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1A、1B、2A 及 2B，供各委員參閱。
3. 2009 - 2010 年度沙田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，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，為使本區巴士路線更有效率地提供服務，並改善在繁忙地區，如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況，巴士公司建議實施路線重整計劃。其中有關本區的巴士路線安排在附件 3-6 及附圖 1-8 內顯示。

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，包括 02 年投入服務的將軍澳線、03 年底投入服務的西鐵線、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵線延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山線、05 年 8 月開始運作的迪士尼線、05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線，以及於 2007 年 8 月落成的上水至落馬洲支線。上述各條新鐵路的落成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及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 年年底前完成，提供一條更直接的鐵路線連接新界西北與佐敦、尖沙咀和紅磡等九龍的中心地區。此外，西鐵線將由屯門連接至紅磡，乘客可轉乘東鐵線前往新界東北各地，穿梭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。

制定路線發展計劃的原則

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下原則：

- (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，視乎減省車輛的實施情況；有關改善項目才可相應實施。
- (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) 當個別班次不頻密的路線的使用率不高時，我們會考慮取消該路線，以提高整體巴士網絡的效率。例如個別路線在最繁忙的一小時內的載客率若少於 50%，而班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘或以上及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘或以上。我們會在評估可供乘客選擇的替代服務、該替代服務的水平及車費等因素後，考慮提出取消該路線或與其他路線合併。
- (四) 市民十分關注交通擠塞、噪音及空氣污染等問題。爲改善環境、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，藉此減少路邊空氣污染、噪音滋擾、交通擠塞和能源耗用量，更妥善地協調新鐵路及巴士網絡整體運作效益。

(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，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。

(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。此班次調撥安排亦適用於現有路線。

(七) 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。

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

8. 請各委員就 2009 - 2010 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零八年十二月

二零零九年度巴士路線發展計劃
以沙田區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)		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	
6/09	43X	耀安 - 荃灣西港鐵站公共運輸交匯處	6/8	6/8	0	22	0	0	23	0	0	1	0	改善班次以配合第77區及錦豐苑的乘客需求。
3/09	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4/5	0	32	0	0	33	0	0	1	0	改善班次以配合第4C/38A區(美田邨第2期)的乘客需求。
2/09	72A	大圍 - 大埔工業邨	20	20	5	1	0	2	1	3	-3	0	3	部份車輛改為單層巴士行走以配合乘客需求。
6/09	72A	大圍 - 大埔工業邨	20	24	2	1	3	2	1	2	0	0	-1	調整班次以配合乘客需求。
6/09	73A	彩園 - 愉翠苑	22/24	26/27	7	1	0	6	1	0	-1	0	0	調整班次以配合乘客需求。
1/09	80	美林 - 觀塘碼頭	4/5	4/5	1	27	0	1	28	0	0	1	0	改善班次以配合第4C/38A區(美田邨第2期)的乘客需求。
6/09	80	美林 - 觀塘碼頭	4/5	4/5	1	28	0	1	28	0	0	0	0	遷移總站至美田邨。詳情見附件3及附圖1。
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。
6/09	81K	新田圍 - 穗禾苑	7/8	8	0	11	0	0	10	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。

日期	路線	終站地點	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	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	82K	美林 - 火炭港鐵站	25	-	4	0	0	1	0	0	-3	0	0	路線重組計劃(轉為早上1班特別班次)。詳情見附件4及附圖2。
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。詳情見附件5及附圖3。
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)。詳情見附件5及附圖3。
1/09	86K	錦英 - 沙田港鐵站	6/7	6/7	3	11	0	2	12	0	-1	1	0	加強空調巴士服務。
6/09	248P	駿景園 - 荃灣西鐵路站	-	-	0	2	0	0	1	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。
1/09	269D	天富 - 瀝源	6/7	6/7	0	16	0	0	17	0	0	1	0	改善班次以配合天水圍北的乘客需求。
6/09	272K	大學港鐵站 - 香港科學園(循環線)	5	4/5	0	3	0	0	4	0	0	1	0	視乎乘客需求，改善班次以配合香港科學園第2期的乘客需求。
5/09	272S	鑽石山港鐵站 - 香港科學園	-	-	0	9	0	0	10	0	0	1	0	視乎乘客需求，改善班次以配合香港科學園第2期的乘客需求。
6/09	274P	烏溪沙港鐵站 - 大埔工業邨	-	-	0	3	0	0	2	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。

日期	路線	終站地點	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		
8/09	274P	烏溪沙港鐵站 - 大埔工業邨	-	-	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	改道繞經香港科學園及白石角。詳情見附圖4。
6/09	280P	穗禾苑 - 尖沙咀	15	20	0	5	0	0	4	0	0	-1	0	調整班次以配合乘客需求。	
6/09	283	沙田市中心 - 美松苑 (循環線)	10	10	0	3	0	0	3	0	0	0	0	調整路線，取消美桃樓巴士站及改行T3路，以提供更快捷穩定的班次。詳情見附圖5。	
6/09	305	美林 - 上環	-	-	0	4	0	0	4	0	0	0	0	遷移總站至美田邨。詳情見附件3及附圖6。	
6/09	681P	耀安 - 上環	-	-	0	6	0	0	6	0	0	0	0	取消星期六下午班次。	
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。詳情見附件6、附圖7及附圖8。	
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。詳情見附件6、附圖7及附圖8。	
3Q09	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)巴士總站	9/10	9	0	17	0	0	18	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。	

二零零九年度巴士路線發展計劃
以沙田區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)		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		
3/09	86C	利安 - 長沙灣 (甘泉街)	10/11	10/11	2	16	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。詳情見附圖9。
10/09	99	西貢 - 烏溪沙港鐵站	20	20	0	1	1	0	0	2	0	-1	1	車輛改為單層巴士行走以配合乘客需求。	

二零零九年度巴士路線發展計劃
途經沙田區的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	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	74A	太和 - 觀塘碼頭	15	15	6	3	0	2	3	4	-4	0	4	部份車輛改為單層巴士行走以配合乘客需求。
1/09	74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	3/4	3/4	0	37	0	0	38	0	0	1	0	改善班次以配合乘客需求。
1/09	277X	聯和墟 - 平田	3/4	3/4	0	28	0	0	29	0	0	1	0	改善班次以配合清河邨的乘客需求。

二零一零年度巴士路線發展計劃
以沙田區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)		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	
6/10	46X	顯徑 - 美孚	4/5	4/5	0	33	0	0	34	0	0	1	0	改善班次以配合大圍車廠發展的乘客需求。
3Q10	A41P	馬鞍山(耀安) - 機場(地面運輸中心)巴士總站	30-60	30	0	5	0	0	6	0	0	1	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一零年度巴士路線發展計劃
途經沙田區的新界區路線
車輛分配

日期	路線	終站地點	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	
1/10	74X	大埔中心 - 觀塘碼頭	3/4	3/4	0	38	0	0	39	0	0	1	0	改善班次以配合乘客需求。

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 1)

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

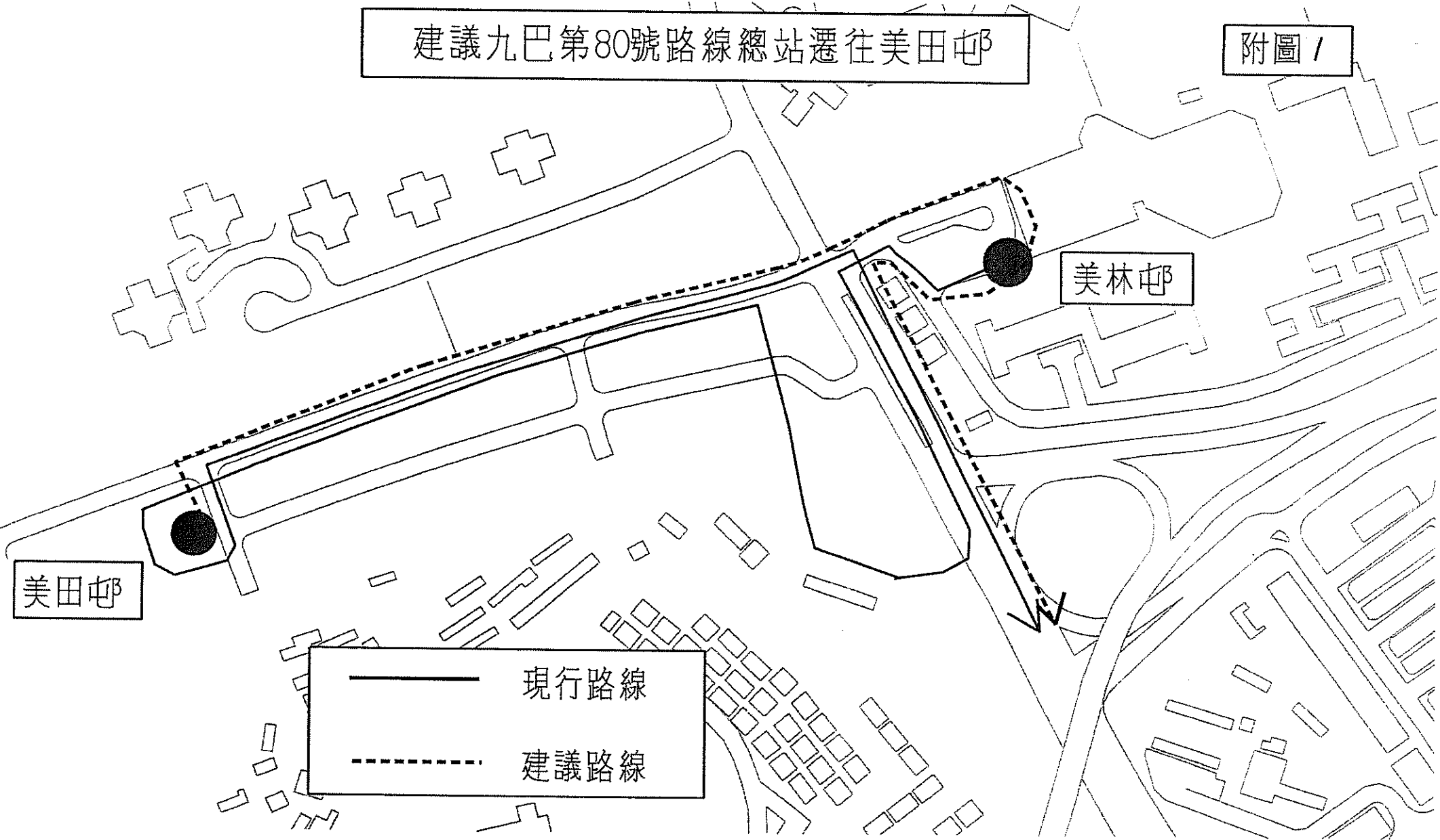
改道後的第 80 及 305 號線的班次將維持不變。

5. 目標實施日期

二零零九年第二季

建議九巴第80號路線總站遷往美田邨

附圖 1



美田邨

美林邨

—— 現行路線
- - - 建議路線

九巴服務調整建議 – 第 82K 號線削減班次

1. 第 82K 號線現時服務詳情

終點站	美林 - 火炭鐵路站
繁忙時段班次	25 分鐘
單程車費	\$3.8 (非空調)
服務時間	早上 6 時 - 晚上 11 時
繁忙時段乘客使用率	約 18%
車隊	4 輛雙層巴士

2. 建議的背景

第 82K 號路線主要服務美林、大圍、新翠、隆亨、沙角、博康、第一城及火炭。由於路線迂迴而且巴士站數目較多，其行程時間亦相對較長。自 2004 年馬鞍山鐵路開啓後，第 82K 號路線的需求加劇下降。根據調查，結果顯示第 82K 號線在最繁忙時段的載客率平均祇有 18%。其他時段的載客率亦不足兩成，大部分非繁忙時段載客率更低至不足一成。

3. 建議的詳細內容 (見附圖 2)

基於上述背景及更有效運用資源，我們建議將九巴第 82K 號轉為繁忙時間服務，維持早上繁忙時段由美林邨開出的 1 班特別班次。

4. 對乘客之影響

大約 47% 乘客可用較便宜的車費繼續使用其他路線／其他交通工具，或以相若車費享用其他更頻密路線／空調巴士服務。例如：

路段	人次	現時第 82K 號車費	其他交通選擇及車費
往火炭方向			
美林往大圍、新田圍、沙角、第一城及火炭	236	\$3.8	88K(\$4.1) 283>282(\$3.7) 80K(\$3.2/4.4) 283>81K(\$3.9)

路段	人次	現時第 82K 號車費	其他交通選擇及車費
大圍往新田圍、沙角、第一城及火炭	193	\$3.8	88K>282(\$4.1) 88K>81K(\$4.3) 80K(\$3.2/4.4) 88K(\$4.1) 港鐵(\$3.0/\$4.3)
新田圍往沙角、第一城及火炭	237	\$3.8	81K(3.9) 81K>80K(\$4.3/4.6)
沙角往第一城及火炭	151	\$3.8	81K>80K(\$4.3/4.6) 81K(\$3.9) 港鐵(\$3.0/4.3)
第一城往火炭	70	\$3.8	專線小巴 811(\$3.5) 港鐵(\$4.3)
往美林方向			
火炭往第一城、沙角、新田圍、大圍及美林	126	\$3.8	81K(\$3.9) 88K(\$4.1) 港鐵(\$3.0/4.3) 專線小巴 811 (\$3.5)
第一城往沙角、新田圍、大圍及美林	124	\$3.8	80K>81K(\$3.4/4.6) 80K(\$3.2/4.4) 港鐵(\$3.0/4.3)
沙角往新田圍、大圍及美林	171	\$3.8	81K(\$3.9) 81K>88K(\$4.3) 81K>283(\$3.9) 港鐵(\$4.3)
新田圍往大圍及美林	236	\$3.8	282>88K(\$3.7) 282>283(\$3.3)
大圍往美林	30	\$3.8	88K(\$4.1)

九巴建議提供以下的八達通票價優惠計劃，以優惠票價鼓勵乘客轉乘其他九巴路線：

新增設的轉乘優惠

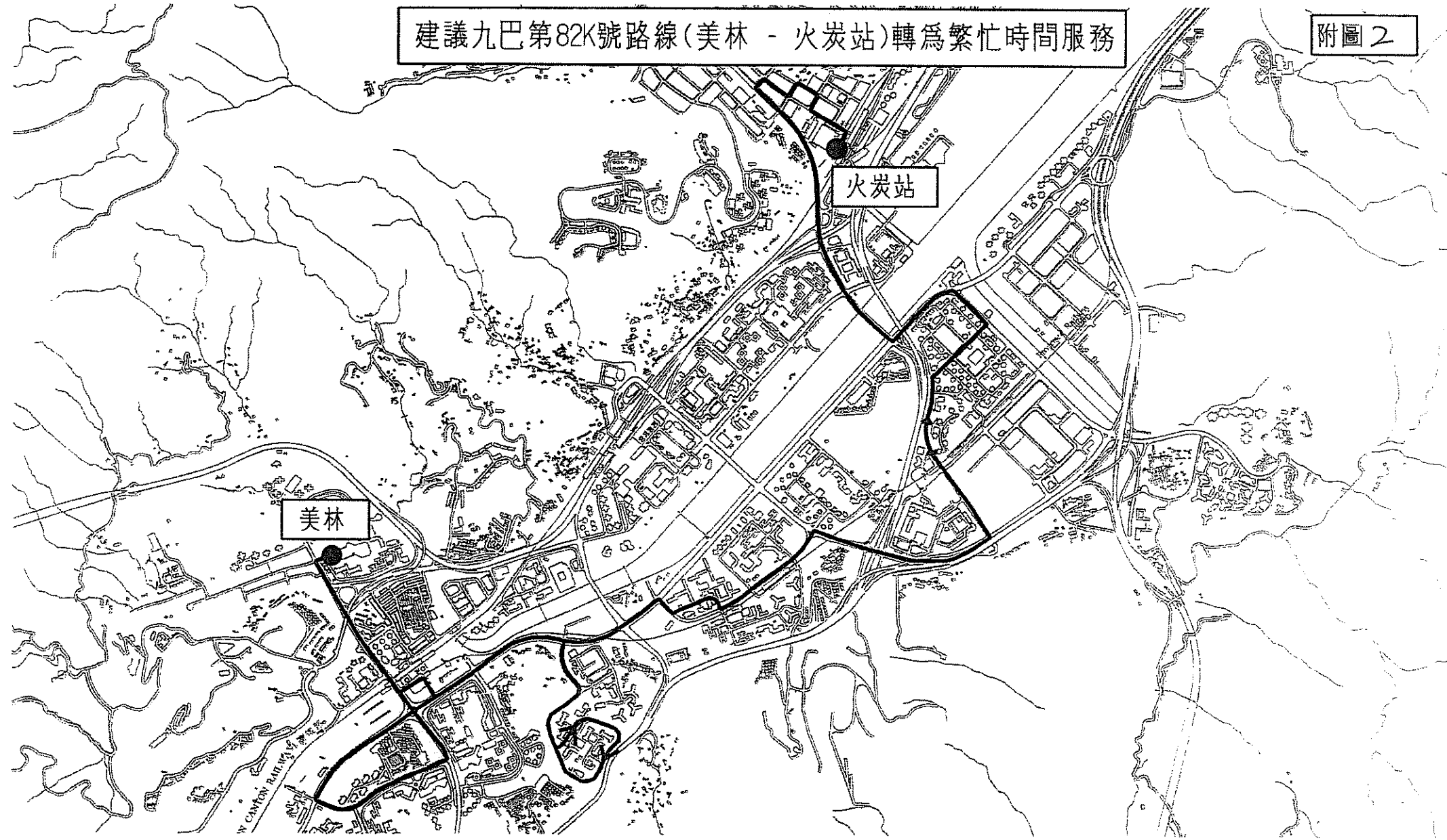
轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
80K/88K/283↔282/81K	第二程巴士折扣額為\$3.7(空調)/\$2.8(非空調)。若第二程車資少於所提供的折扣額，則第二程車費免費。

5. 目標實施日期

二零零九年第二季

建議九巴第82K號路線(美林 - 火炭站)轉為繁忙時間服務

附圖 2



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 3)

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

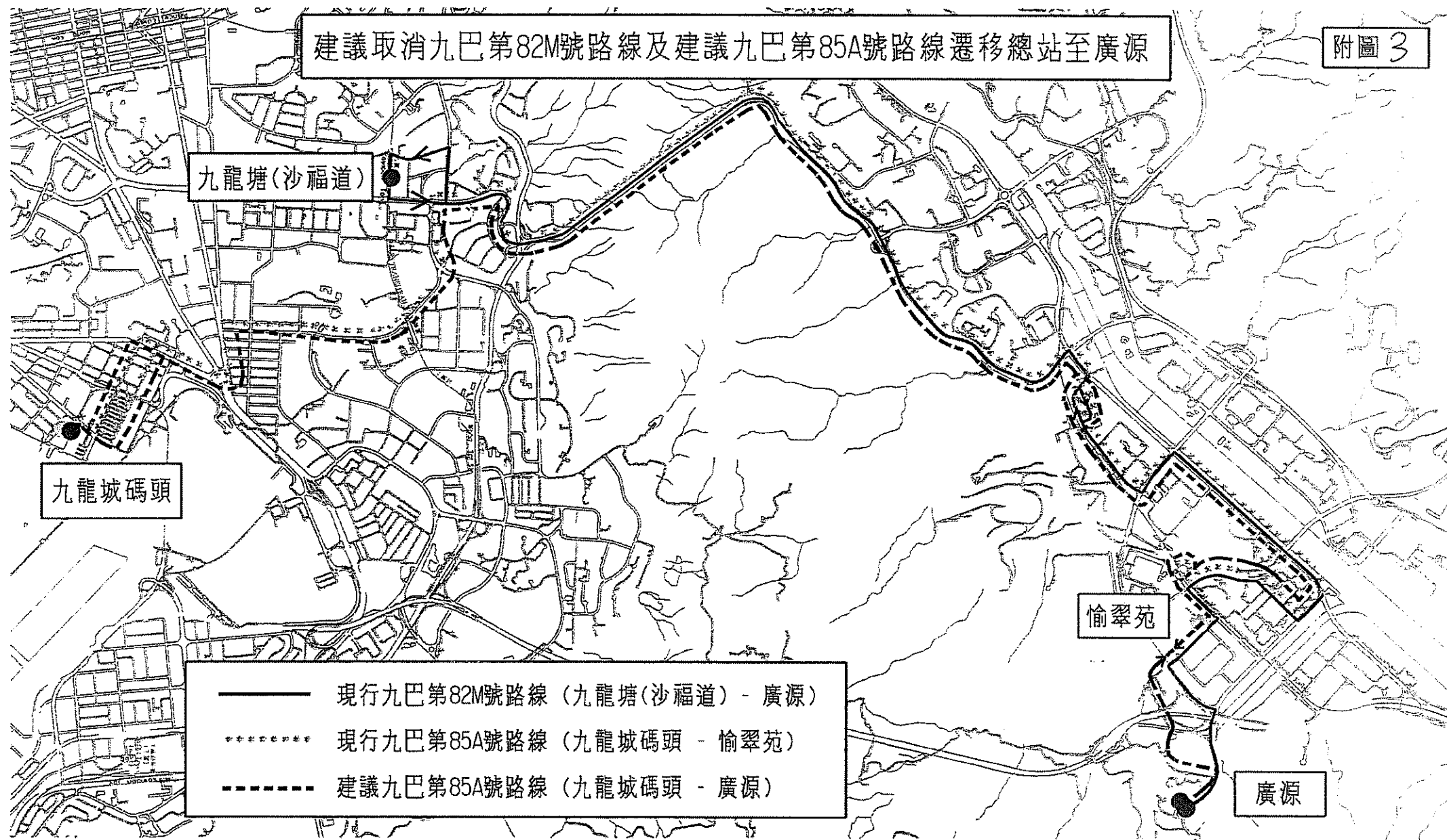
85A 號線會加設一班特別班次由廣源經沙田圍路（不經沙田第一城）往九龍塘（沙福道），單程收費\$6.0。上述的即日回程車費優惠亦一併適用。除此之外，亦會延長往廣源方向尾班車至午夜 12:30。

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

附圖 3



建議九巴第274P號路線繞經香港科學園

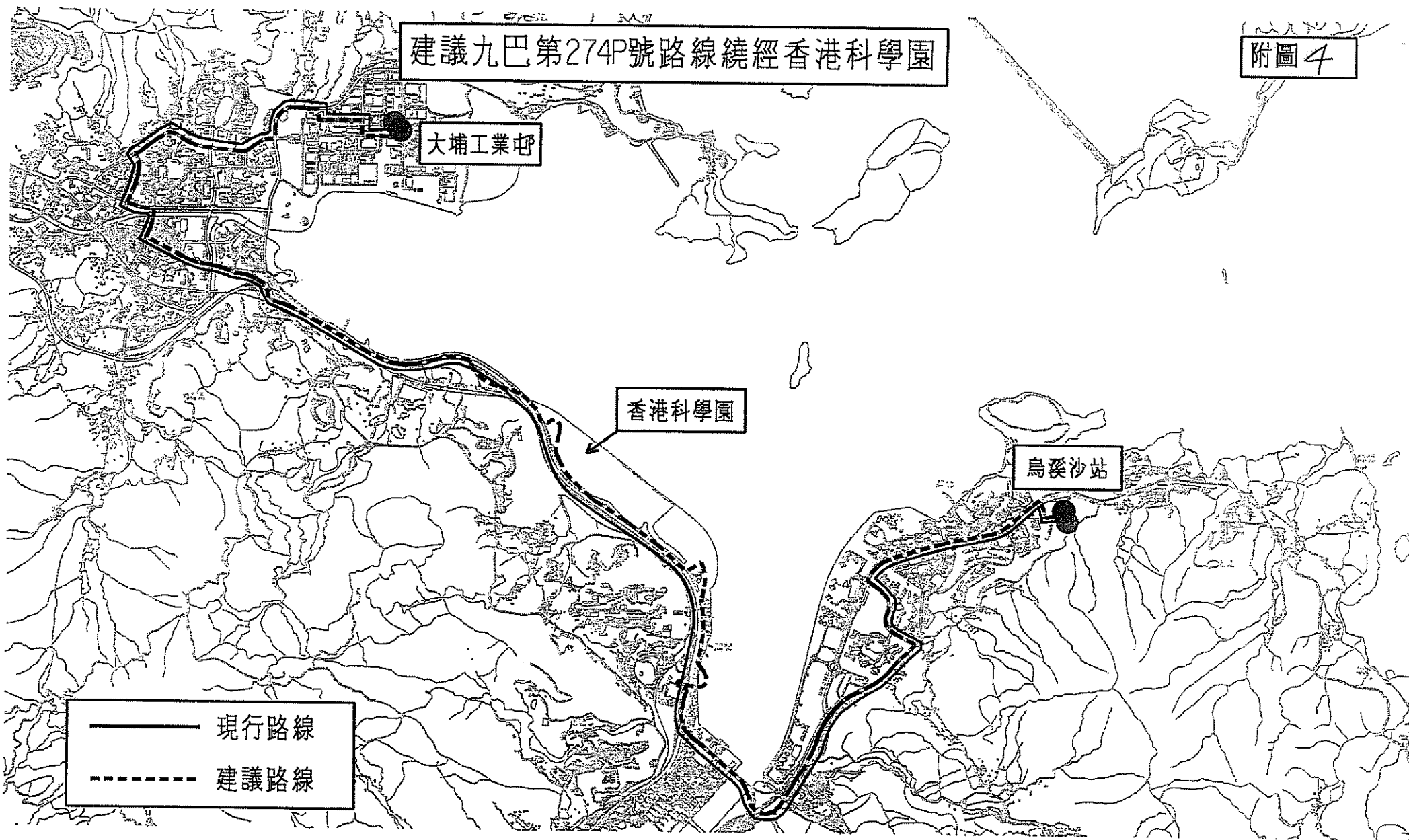
附圖 4

大埔工業邨

香港科學園

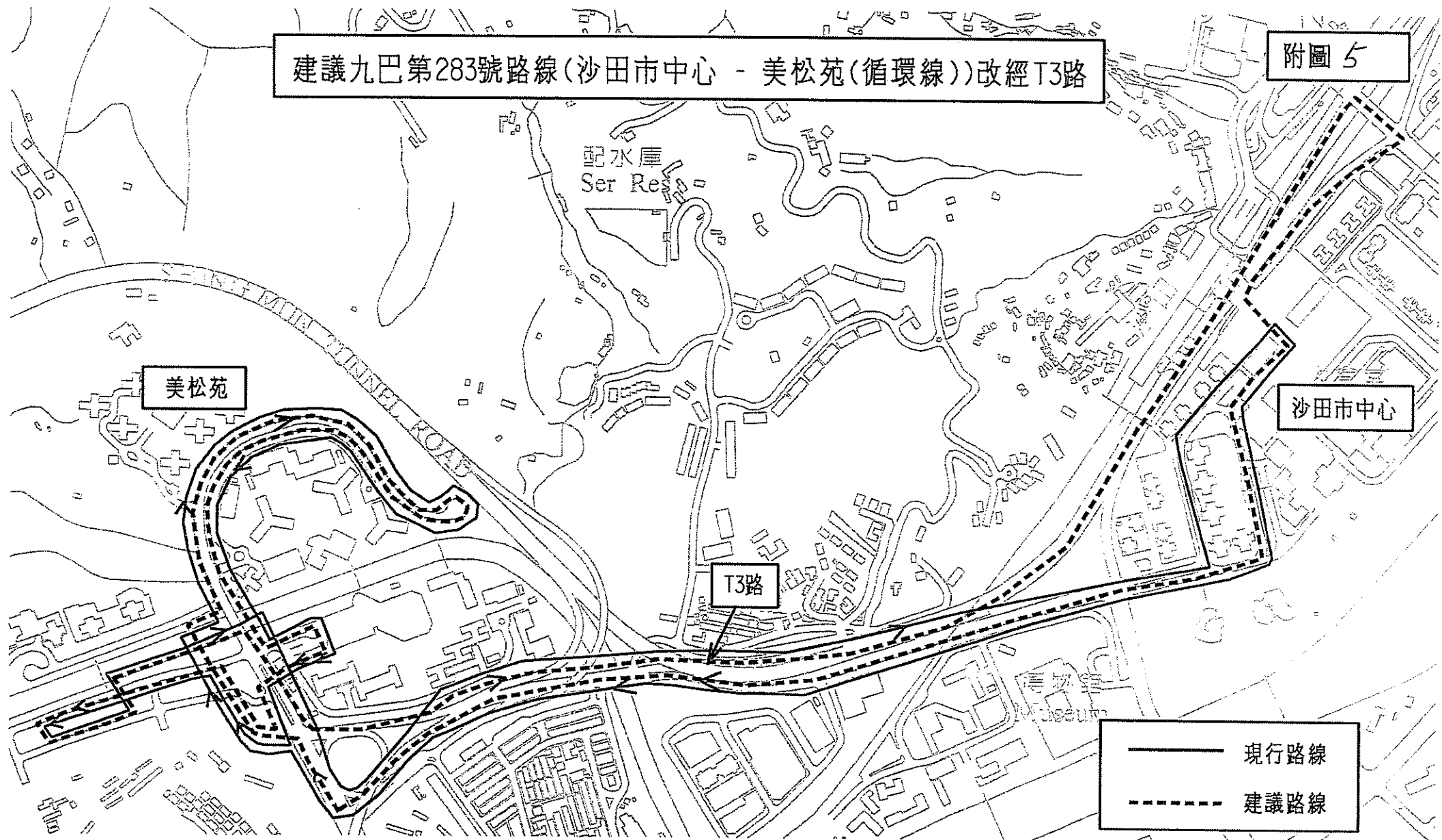
烏溪沙站

—— 現行路線
- - - 建議路線



建議九巴第283號路線(沙田市中心 - 美松苑(循環線))改經T3路

附圖 5



美松苑

配水庫
Ser Res

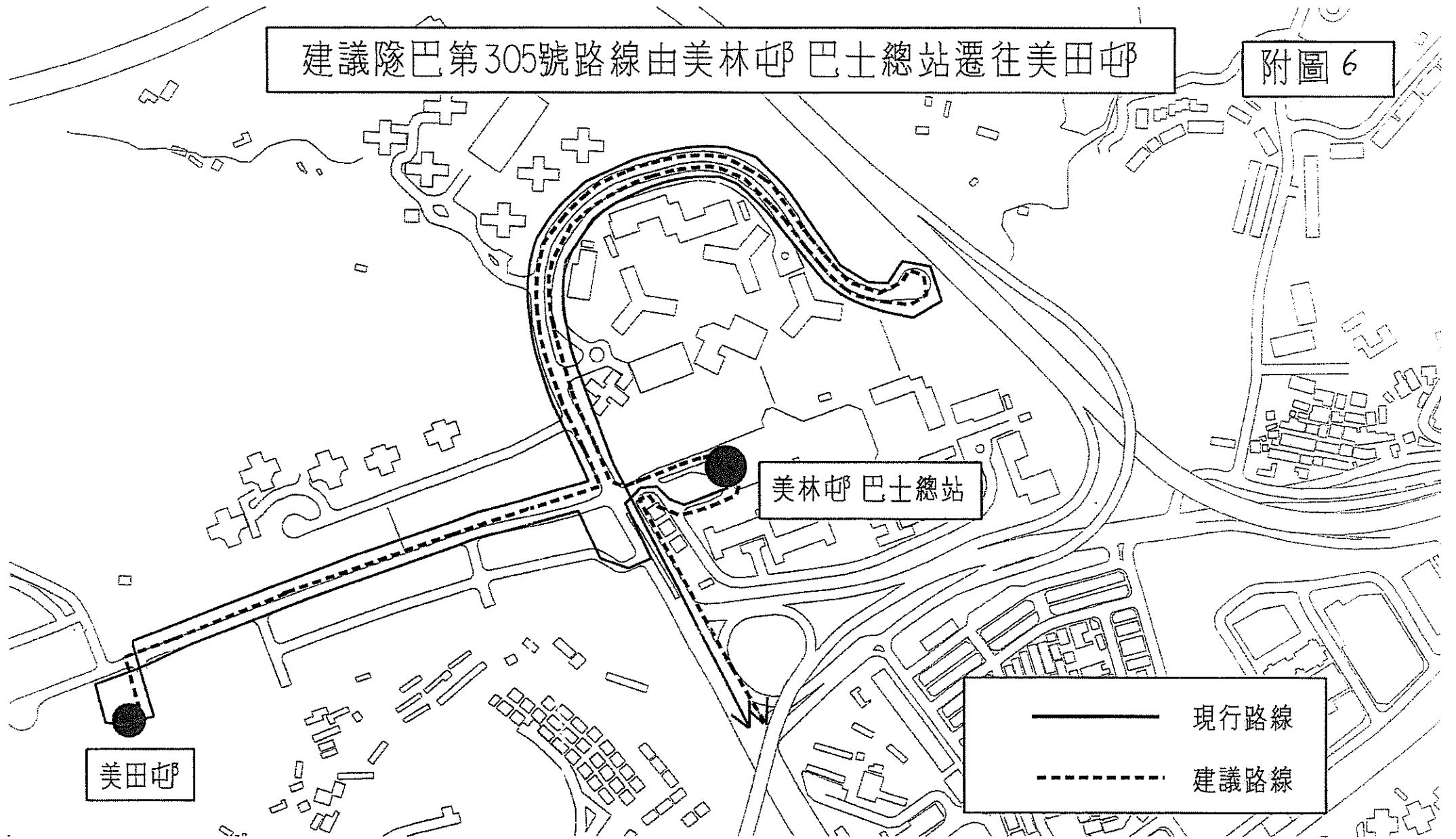
T3路

沙田市中心

—— 現行路線
- - - 建議路線

建議隊巴第305號路線由美林邨巴士總站遷往美田邨

附圖 6



美林邨巴士總站

美田邨

—— 現行路線
- - - 建議路線

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 7 及 8)

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

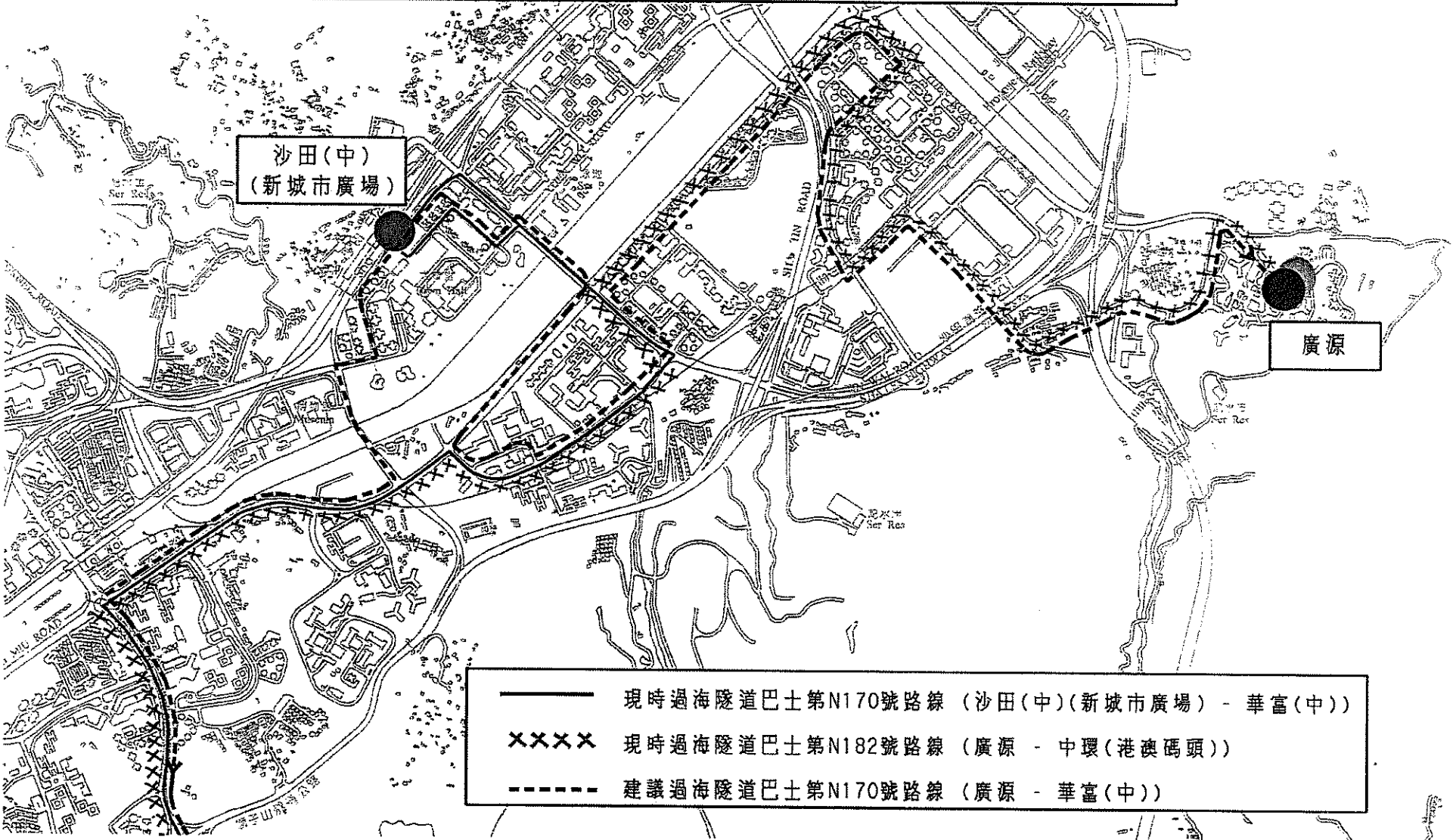
轉乘路線組合	轉乘優惠折扣
N170↔N121	第二程巴士折扣額為，往港島方向由 N170 號線轉乘 N121 號線：\$13.4；往沙田方向由 N121 號線轉乘 N170 號線：\$8.4。 建議轉乘地點：海底隧道收費廣場

5. 目標實施日期

二零零九年七月

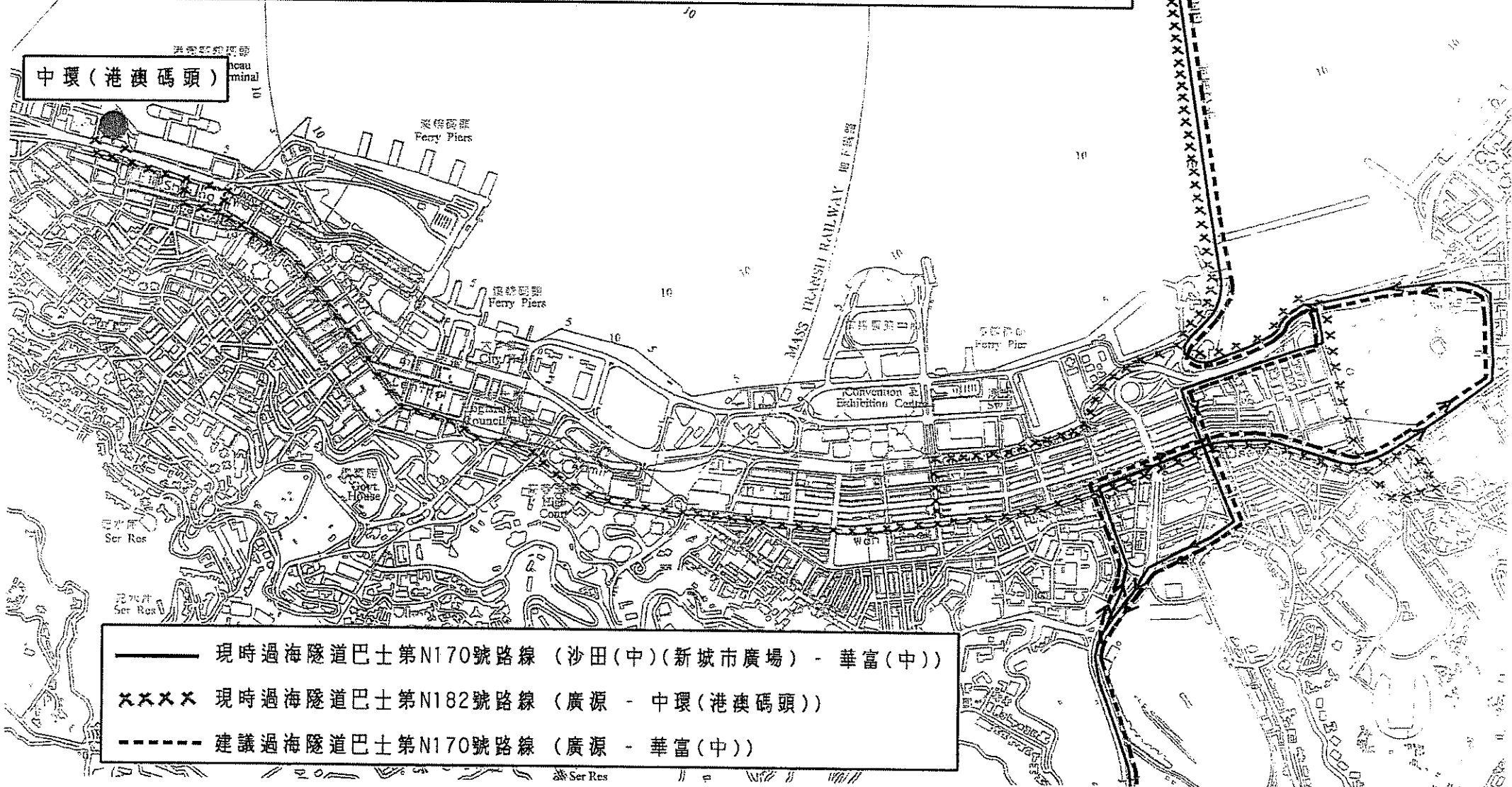
建議取消過海隧道巴士第N182號路線(廣源 - 中環(港澳碼頭))
 並遷移第N170號路線(沙田(中)(新城市廣場) - 華富(中))總站至廣源

附圖 7



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

附圖 8

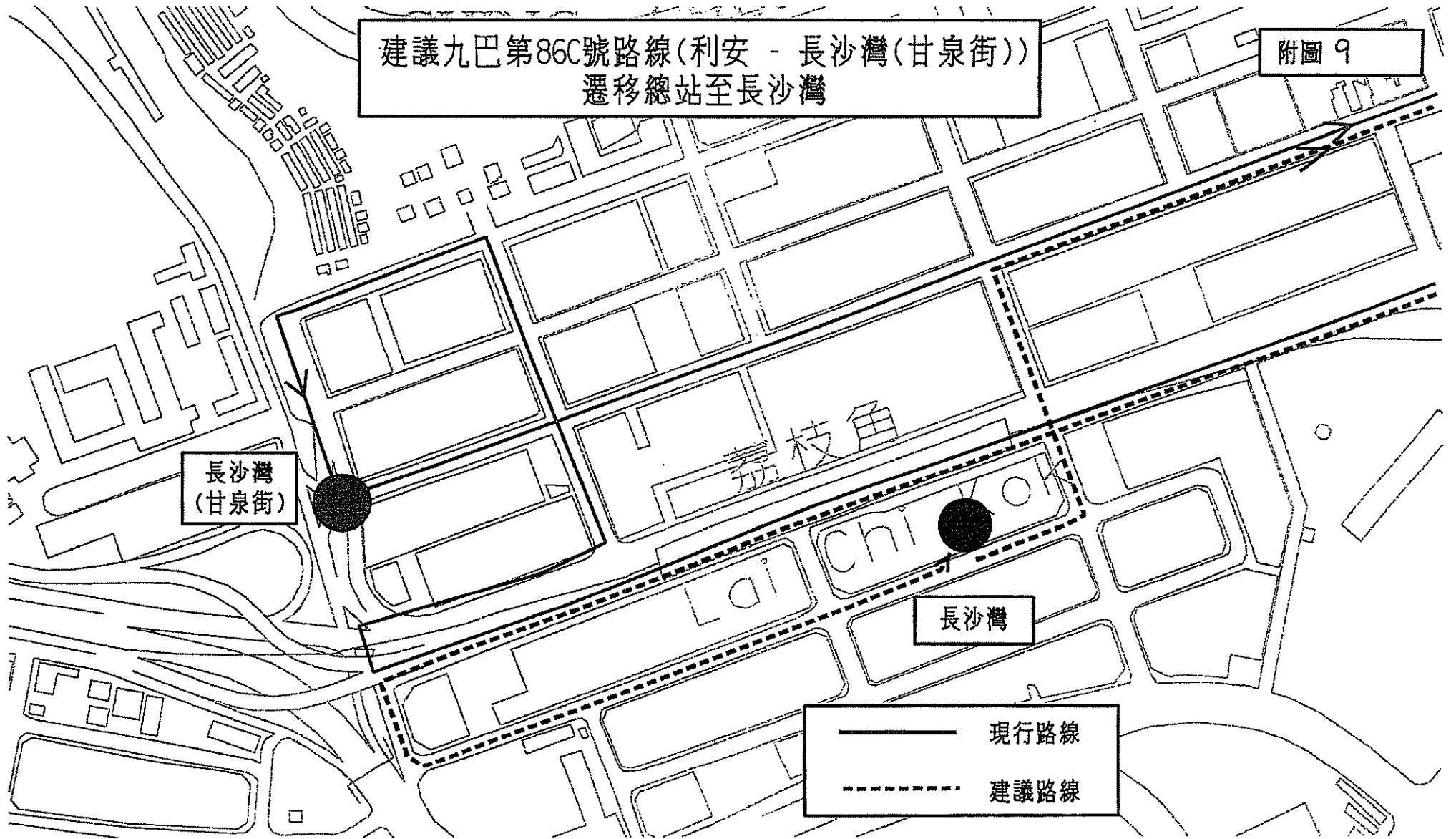


中環（港澳碼頭）

- 現時過海隧道巴士第N170號路線（沙田（中）（新城市廣場） - 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））

建議九巴第86C號路線(利安 - 長沙灣(甘泉街))
遷移總站至長沙灣

附圖 9



長沙灣
(甘泉街)

荔枝角

Lai

Chi Wan

長沙灣

—— 現行路線
----- 建議路線