

2011 - 2012 年度東區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 -2012 年度東區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2011 - 2012 年度巴士路線發展計劃

2. 2011 - 2012 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A 及 1B，供各委員參閱。

3. 2011 - 2012 年度東區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如加強特別班次及增加空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，巴士公司亦提出了重組路線、調整班次、調整服務時間、改道等計劃，從而進一步提升巴士路線在提供服務上的效率，以及紓緩繁忙地區(包括中環、灣仔及銅鑼灣等)的交通壓力。有關提升服務及巴士服務重整的計劃詳情已夾附在附錄 1 至附錄 12，以供參閱。

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，因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。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，隨着九龍南線在 2009 年落成啓用，東鐵線和西鐵線的乘客可以互相轉乘，穿梭

港九新界將更為方便，各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍。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) 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，以改善道路擠塞的情況及維持一個有效率的公共交通系統。

制定路線發展計劃的原則

5. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時主要考慮以下第 6-15 段所列舉的原則。

改善服務

6. 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

7. 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

8. 若上文第 7 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。

9. 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。

(c) 制定巴士轉乘計劃

10. 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。

(d) 提升服務質素

11. 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

12. 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

13. 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

14. 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

15. 爲了善用資源，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。作爲參考基準，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) 截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。

16. 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

17. 請各委員就 2011 - 2012 年度的計劃提供意見。

運輸署
二零一一年三月

2011-12年
東區巴士路線發展計劃
提升服務項目
(港島區路線)

巴士公司	建議實施日期	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	
新巴	2011年第2季	14	西灣河(嘉亨灣)-赤柱炮台	20	20	-	5	-	5	-	-	星期一至五非繁忙時段,及星期六、星期日及公眾假期上午八時二十分起,改為以循環線模式運作,而由赤柱往嘉亨灣方向之班次將繞經馬坑邨公共交通交匯處。(見附錄1)
新巴	2011年第3季	23B	寶馬山-羅便臣道/柏道-寶馬山	20-35	20-35	3	-	3	-	-	-	往寶馬山方向,將由花園道天橋直接前往金鐘道而不經琳寶徑及美利道。(見附錄2)
新巴	2011年第2季	65	北角碼頭-赤柱邨	10-30	10-30	-	9	-	9	-	-	來回方向不經春欣角海灘。
城巴	2011年第2季	5X	堅尼地城-銅鑼灣(威非路道)	8-20	8-20	-	6	-	6	-	-	東行的班次改經康樂廣場而不經港景街及交易廣場。(見附錄3)
城巴	2011年第2季	99	海怡半島-筲箕灣	6-15	6-15	-	15	-	16	-	1	增設一班早晨特別班次99C,由利東邨往西灣河(太安街),途經南灣、香港仔隧道、銅鑼灣、興發街、東區走廊、渣華道及英皇道。於第99C號線服務期間,第99號線一班由海怡半島所開的班次將不經利東。(見附圖D)

2011-12年
東區巴士路線發展計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)

巴士公司	建議實施日期	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	
九巴/城巴	2011年第2季	103	蒲飛路-竹園	8-15	8-18	-	15	-	15	-	-	由103號隧巴路線抽調2部車輛在上午繁忙時間開辦103P號線(蒲飛路-旺角)途經花園道、夏慤道、告士打道、海底隧道、公主道、衛理道及染布房街。 (見附錄4)
新巴/九巴	2011年第2季	106	小西灣(藍灣半島)-黃大仙	4-8及3班特別班次	5-8及4班特別班次	-	31	-	31	-	-	加開一班由小西灣往黃大仙的第106P號班次。
新巴/九巴	2011年第2季	106	小西灣(藍灣半島)-黃大仙	5-8及4班特別班次	6-8及6班特別班次	-	31	-	31	-	-	星期一至五(公眾假期除外)上午繁忙時間增設第106P號路線由黃大仙往太古的早上特快班次。 (見附錄5)
九巴/城巴	2011年第2季	118	小西灣(南灣半島)-深水埗(東京街)	4-7	4-7	-	39	-	40	-	1	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。
九巴/城巴	2011年第2季	307	大埔中心-中環(中環渡輪碼頭)	5-15	5-15	-	27	-	29	-	2	增設兩班第307號線早上特別班次，由汀太路開出，經太和及富善往上環(德輔道中近永和街)。 (見附圖G)
九巴/城巴	2011年第4季	307	大埔中心-中環(中環渡輪碼頭)	5-15	5-15	-	29	-	31	-	2	九巴及城巴會視乎需求各增加一班早上及下午的307P班次。
九巴/城巴	2012年第1季	619	順利-中環	3-17	3-17	-	21	-	22	-	1	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。
新巴/九巴	2011年第3季	680	利安-金鐘站(東)	7-14	7-14	-	21	-	21	-	-	上午繁忙時間後更改路線如下:- -繞經寧泰路(來回方向) 全日更改路線如下:- -改經清風街及內告士打道(金鐘方向) -現時的八達通轉乘計劃680◁111改為680◁619(來回方向) (見附錄6)

巴士公司	建議實施日期	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	
新巴	2011年第2季	682	馬鞍山(利安邨)-柴灣(東)	4-20 及 2班 特別 班次	4-20 及 4班 特別 班次	-	24	-	26	-	2	於上午繁忙時間增設682號線特別班次，命名為682A，由馬鞍山市中心至北角(健康邨)。(見附錄7)
新巴/九巴	2011年第2季	914X	海麗邨-銅鑼灣(天后)	4班	4班	-	4	-	4	-	-	往港島銅鑼灣方向改經龍和道。(見附錄8)
新巴/九巴	2011年第2季	948	長安-銅鑼灣(天后)	4-10 +3班翠 怡特別 班次	4-10 +2班翠 怡特別 班次	-	15	-	15	-	-	視乎乘客需求，增設早上繁忙時段由青衣長宏開出的特別班次；及晚上增加往青衣的回程班次；取消早上6:45由天后開出班次；及所有往青衣的班次延長路線至長宏。(見附錄9)
九巴	2011年第2季	968	元朗(西)-銅鑼灣(天后)	4-13	4-13	-	28	-	29	-	1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
九巴	2011年第2季	968	元朗(西)-銅鑼灣(天后)	4-13	4-13	-	29	-	30	-	1	視乎268B號的服務重組方案的結果，調配車輛增加班次。

2011-12年
東區巴士路線發展計劃
巴士服務重整安排項目
(港島區路線)

巴士公司	建議實施日期	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	
城巴	2011年第3季	25A	灣仔(會議展覽中心新翼)-寶馬山(循環線)	10-20	-	4	-	-	-	-4	-	與城巴25C號路線合併。
城巴	2011年第3季	25C	灣仔(會議展覽中心新翼)-寶馬山(循環線)	8-18	6-10	5	1	9	1	4	-	與城巴25A號線合併後改善班次，並延長服務時間至凌晨零時二十二分。增設第25C號線與第A11號線由寶馬山往機場的八達通轉乘優惠。 (見附錄 10)
新巴	2011年第3季	25	中環碼頭 - 天后廟道(循環線)	10-20	10-20	-	5	-	5	-	-	與合併城巴第25A及第25C號線一併推行：往中環方向班次改道行經炮台山道、清風街天橋、告士打道、分域街及金鐘。 往寶馬山方向的班次改道行經德輔道中而不經干諾道中。 (見附錄 10)
		23A	勵德邨- 羅便臣道(循環線)	12-20	12-20	-	4	-	4	-	-	增設往勵德邨方向的分段收費： 由史釗域道往勵德邨：\$4.0 由灣仔消防局往勵德邨：\$3.7 (見附錄 10)
		26	勵德邨- 荷里活道(循環線)	12-20	12-20	-	5	-	5	-	-	

2011-12年
東區巴士路線發展計劃
巴士服務重整安排項目
(過海隧道路線)

巴士公司	建議實施日期	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	
九巴/ 城巴	2011年 第2季	690	中環(交易廣場)-康盛花園	10-20 上午 5班 下午 4班	10-20 上午 5班	-	14	-	14	-	-	取消690P號線下午由中環開出前往將軍澳方向的班次，而下午繁忙時段往將軍澳方向的690號線班次將由15-20分鐘加密至15分鐘。 (見附錄 11)
新巴/ 九巴	2011年 第2季	692	中環(交易廣場)-坑口(北)	12-24	12-24	-	10	-	9	-	-1	星期一至六 調整將軍澳開出班次的服務時間，由06:00至23:40縮短為06:45(待定)至22:00; 調整中環開出班次的服務時間，首班車由06:00延遲至10:00 非繁忙時間班次為每20分鐘一班。 星期日及公眾假期 調整將軍澳開出班次的服務時間，由06:00至23:40縮短為10:00至22:00; 調整中環開出班次的服務時間，首班車由06:00延遲至10:00。 非繁忙時間主要班次將調整為每20分鐘一班。 (見附錄 12)

巴士服務調整建議 – 新巴第 14 號線

I. 第 14 號線現時的服務詳情

路線	新巴 14
終點站	嘉亨灣 – 赤柱炮台 (開口)
繁忙時段班次	20 分鐘
單程收費	\$8.9
服務時間	每日 上午五時四十分至午夜十二時正
最高乘客使用率	繁忙時段：58% 非繁忙時段：40%
最低乘客使用率	繁忙時段：15% 非繁忙時段：3%
車輛數目	5部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 新巴第 14 號線提供往返赤柱炮台及嘉亨灣之服務，繁忙時段最高的載客率只有 58%。
- 地區組織多年來不斷提出增設來往馬坑/赤柱廣場及筲箕灣之巴士服務的要求。

III. 建議的內容

現建議調整第 14 號線，詳情如下：

路線	建議詳情
第 14 號線	<p>➤ 星期一至五(公眾假期除外)上午八時二十分至下午二時四十分,下午八時二十分至下午十一時四十分,及星期六、星期日及公眾假期上午八時二十分起,第 14 號線將會重整如下：</p> <ul style="list-style-type: none">- 改為以循環線模式運作- 由赤柱往嘉亨灣方向之班次將繞經馬坑公共交通交匯處。於西灣河、筲箕灣及大潭道一帶登車之乘客如欲前往馬坑,可於巴士回程往西灣河時於馬坑下車- 上述時間外之服務安排,及繞經赤柱監獄之特別班次之服務安排將維持不變。

IV. 建議的好處

- 除可為馬坑一帶之居民提供直接往返赤柱廣場至筲箕灣之巴士服務，亦可善用資源。

V. 對乘客之影響

- 現時沿途各站點間之服務均得以維持。

VI. 路線圖

請參閱附圖 A

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

巴士服務調整建議 - 新巴第 23B 號線

I. 第 23B 號線現時的服務詳情

路線	23B
終點站	柏道 - 寶馬山 寶馬山 - 羅便臣道
繁忙時段班次	20 - 35 分鐘
單程收費	\$6.9
服務時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> 寶馬山開： 上午七時零五分至上午八時五十五分 柏道開： 上午七時十分(學校假期除外)、 下午三時三十分至下午五時四十五分 <u>星期六(公眾假期除外)</u> 寶馬山開： 上午七時零五分至上午八時五十五分 柏道開： 下午三時三十分至下午五時四十五分
車輛數目	3 部空調單層巴士

II. 建議的背景

現時約 9 成半於中半山登車的第 23B 號線乘客之目的地均為金鐘或其以東的地方，而位於美利道停車場外之巴士站的乘客使用量則非常低。此外，琳寶徑及美利道之交通十分繁忙。現時，途經上址的安排除延長第 23B 號線的行車時間外，亦影響該路線班次的隱定性。

III. 建議的內容

建議第 23B 號線往寶馬山方向的服務在花園道天橋後，不再行經琳寶徑及美利道，改為直接前往金鐘道，然後按原有行車路線往寶馬山。

IV. 建議的好處

- 由中半山往寶馬山方向，於金鐘或以後巴士站下車乘客(每日約 102 人次)之車程會更為直接，預計將節省約 3 分鐘。
- 由於不再繞經交通繁忙之琳寶徑及美利道，可令第 23B 號線班次更為穩定及可靠。

V. 對乘客之影響

目的地	受影響乘數目(佔全線乘客的百分比)	替代安排	車資
於美利道停車場外落車之乘客	2 (0.3%)	乘搭第 23B 號線於金鐘花園道外落車，經金鐘廊及有蓋行人天橋步行前往美利道停車場，只需約 5 分鐘。	維持不變
於美利道停車場外上車之乘客	2(0.3%)	經有蓋行人天橋及金鐘廊步行前往金鐘花園道外之車站上車，只需約 5 分鐘。	維持不變

VI. 路線圖

請參閱附圖 B。

VII. 建議實施日期

2011 年第 3 季

城巴服務調整建議 – 第 5X 號路線

I. 第 5X 號線現時的服務詳情

終點站	堅尼地城 – 銅鑼灣 (威非路道)
班次	8 - 20 分鐘
單程車費	\$4.4
服務時間	星期一至六 上午七時正至凌晨十二時正 星期日及公眾假期 上午九時正至凌晨十二時正
最高乘客使用率	繁忙時段：100 非繁忙時段：87%
最低乘客使用率	繁忙時段：18% 非繁忙時段：6%
車輛編配	6 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

現時 5X 號路線往銅鑼灣方向行經民耀街後取道港景街及交易廣場往干諾道中。由於介乎畢打街與港景街之間的干諾道中經常出現交通擠塞，以致上述路線的行車時間受到延誤，影響其班次的穩定性。另一方面，自龍和道於 2010 年 1 月底啓用後，由民耀街往添華道的駕駛人士已可採用龍和道，令康樂廣場附近的交通擠塞情況得以舒緩。

III. 建議的詳細內容

基於上述原因，現建議 5X 號路線：

- 所有往銅鑼灣(威非路道)方向的班次依原線駛經民耀街後，改經康樂廣場及干諾道中然後返回原有路線。
- 原設於交易廣場內的巴士站將遷移至康樂廣場 2 號郵政總局外。
- 往堅尼地城方向的班次則維持不變。

IV. 建議的好處

此項建議能夠減低本路線因干諾道中交通擠塞所產生的班次不穩問題，提升服務的可靠性，亦能舒緩交易廣場巴士總站內的擠塞情況。另一方面，由於有關路段的行車路線變得更直接，前往銅鑼灣方向的行車時間估計將減少約5分鐘，乘客可更快到達目的地。

V. 對乘客之影響

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代服務的方便程度	車資
堅尼地城 往 交易廣場	165 (2.8%)	第 5X 號線	由交易廣場的原有巴士站步行往康樂廣場外的新站約需3分鐘	\$4.4 (維持不變)
交易廣場 往 銅鑼灣(威非路 道)	16 (0.2%)	第 5X 號線	由交易廣場的原有巴士站步行往康樂廣場外的新站約需3分鐘	\$3.4 (維持不變)

VI. 路線圖

請參閱附圖 C。

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士新增服務建議 - 九巴/城巴第 103 號線

I. 第 103 號線現時的服務詳情

路線	103
終點站	蒲飛路 - 竹園邨
繁忙時段班次	8-15 分鐘
單程收費	\$9.8
服務時間	星期一至六 蒲飛路開出： 上午六時三十分至凌晨十二時正 竹園邨開出： 上午六時正至凌晨十二時正 星期日 蒲飛路開出： 上午六時四十分至凌晨十二時正 竹園邨開出： 上午六時正至凌晨十二時正
早上繁忙時段最高乘客使用率	蒲飛路開出 40% 竹園邨開出 60%
早上繁忙時段最低乘客使用率	蒲飛路開出 23% 竹園邨開出 57%
車輛數目	8 部空調雙層巴士 (城巴) 7 部空調雙層巴士 (九巴)

II. 建議的背景

現時第 103 號線需繞經金鐘道、軒尼詩道、怡和街及興發街再折返告士打道西行後才經紅磡海底隧道前往九龍。由於車程十分迂迴，以致使用此路線的中半山乘客持續偏低，在上午繁忙時間每班班次平均只有 24 人是在中半山登車。

III. 建議的內容

基於上述原因，現建議在星期一至六(假日除外)上午七時四十分及八時十分開設兩班 103P 號線特別班次。該路線在蒲飛路開出後，沿現時 103 的路線

駛至花園道天橋後，經紅棉路、夏愨道、告士打道、菲林明道及鴻興道直往紅磡海底隧道，然後經公主道及衛理道，以旺角染布房街作為終點站。因應上述服務而作出的車務調配，第 103 號線上午繁忙時段來回方向的班次將由 8-15 分鐘改為 8-18 分鐘。

IV. 建議的好處

- 由中半山往九龍的車程較使用 103 號線縮短約 20 分鐘。
- 增設中半山區往旺角的巴士服務。

V. 路線圖

請參閱附圖 E。

VI. 建議實施日期

2011 年 第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 106 及 106P 號路線

I. 第 106 及 106P 號路線現時的服務詳情

路線	106	106P
終點站	黃大仙 — 小西灣(藍灣半島)	小西灣(藍灣半島) → 黃大仙
繁忙時段班次	4 - 8 分鐘	共 3 班往九龍方向的單向服務
全程收費	\$9.80	\$9.80
服務時間	每日 上午五時三十五分至 凌晨十二時正	星期一至五(公眾假期除外): 上午七時十二分; 上午七時四十分; 上午七時五十五分
上午繁忙時段最高乘客使用率	56% (往九龍方向) 94% (往港島方向)	79% (往九龍方向)
車隊	17 部空調雙層巴士 (新巴) 14 部空調雙層巴士 (九巴)	

II. 建議的背景

- 就過海乘客而言，第 106 號線上午繁忙時段往港島方向的乘客數目比往九龍方向超出約百分之五十，加上鰂魚涌及太古坊一帶迅速的商業發展，前者所佔之乘客比例預料會不斷上升。
- 現時第 106P 號路線只提供往九龍方向之特快服務，以致前往鰂魚涌及太古坊一帶的乘客(佔上午繁忙時間往港島方向約 2 成的乘客)需要較長的車程時間方能抵達上述區域。

III. 建議的詳細內容

建議在星期一至五(公眾假期除外)上午繁忙時間增設第 106P 號路線往港島方向的服務，以配合乘客需求，達致更妥善的資源運用，詳情如下：

建議	詳情
提供 2 班第 106P 號線由黃大仙往太古的早上特快服務	➤ 上午繁忙時段內，2 班原屬第 106 號線往小西灣(藍灣半島)方向的班次在駛離紅磡海底隧道後，改經東區走廊、渣華道及英皇道以康山道康怡廣場(北)外為終點站，並將路線編號改為 106P 以茲識別。
更改第 106 號線往港島方向班次	➤ 上午繁忙時段高峰期之班次將由 4 - 8 分鐘改為 5 - 8 分鐘。
第 106 及 106P 號線往九龍方向班次	➤ 班次及行車路線維持不變。

IV. 建議的好處

- 每日早上繁忙時間內，為前往鰂魚涌及太古一帶之乘客(估計約有 270 名)額外提供一條更快捷的隧巴服務，車程預計可節省約 10 分鐘。
- 隨著往太古方向的第 106P 號線的落實，預計因大部份前往鰂魚涌及太古一帶之乘客在有關時段內會被較直接之第 106P 號線吸納，令該時段的第 106 號線亦因而有較多的空間接載由九龍往維園至英皇道(健康東街以西)沿線的乘客，達致更佳的乘客分流效果。
- 早上繁忙時間的整體載客量將進一步提升，可善用現時未有被充分利用之運載力。

V. 路線圖

請參閱附圖 F。

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季。

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 680 號路線

I. 第 680 號路線現時的服務詳情

路線	680
終點站	利安 — 金鐘鐵路站(東)
早上繁忙時段班次	7-14 分鐘
單程車費	\$19.0
服務時間	每日早上六時十分至晚上十一時五十五分
車輛數目	21 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 隨着第 77 區和第 86B 區人口不斷增長，上述地區居民對往返港島商業區巴士服務的需求日益增加。
- 現時隧巴第 680 號線在馬鞍山的服務範圍並未覆蓋位於第 77 區及第 86B 區之屋苑如錦泰苑、聽濤雅苑、海典灣及快將入伙的欣安邨等。該區居民如在平日上午繁忙時間之後以及假期全日需前往港島，只可依賴接駁交通工具才可使用上述巴士路線。
- 第 680 號線在非繁忙時間的之使用率不高，平均載客率僅為 30% (往金鐘方向，於東區海底隧道前) 及 47% (往利安方向，於東區海底隧道前)。
- 第 680 號線在銅鑼灣區途經禮頓道及摩利臣山道，不但遠離該區之心臟地帶，而且經常受交通擠塞影響，引致班次延誤。

III. 建議的內容

(A) 行車路線

方向	地區	時段	行車路線
往金鐘	馬鞍山	星期一至六上午約十時起，星期日及公眾假期全日。	抵達恆康街與馬鞍山路交界後，將改經恆康街北行、西沙路、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、恆信街及亞公角街，然後返回原有路線行走。
	港島	每天全日	抵達英皇道後，將改經清風街天橋、維園道、告士打道、內告士打道、告士打道及夏慤道，然後依原有路線往金鐘。此項改動亦適用於在上午繁忙時段由頌安及富安花園開出之特別班次，以及路線第 680A 號線及第 680P 號線。

方向	地區	時段	行車路線
往利安	馬鞍山	星期一至六上午 約十一時三十分 起，星期日及公 眾假期全日。	抵達恆信街後，將改經恆泰路、寧泰路、恆輝街、迴旋處、西沙路、恆康街、迴旋處及恆康街，然後返回原有路線行走。

- 第 680X 號線的行車路線將維持不變。

(B) 班次

- 由於行車路線延長，班次將作出以下調整：

方向	時段	班次
往金鐘及利安	非繁忙時間	15 分鐘
往利安	下午繁忙時間	10-15 分鐘
往金鐘	下午繁忙時間	15 分鐘

- 上午繁忙時間之班次則維持不變

(C) 更改八達通轉乘優惠安排

- 配合是項改道措施，現時第 680 與 111 路線之八達通轉乘優惠將會取消，並由 680/680A/680P 與 619 路線之八達通轉乘優惠取代，詳情如下：
 - 由馬鞍山或沙田往中上環：第 680、680A 或 680P 號線（往金鐘方向）轉乘第 619 號線（往港澳碼頭方向）
 - 於馬鞍山或沙田各站使用第 680、680A 或 680P 號線往金鐘方向之乘客，可於英皇道至告士打道沿途各站免費轉乘第 619 號線往中上環。
 - 由中上環往沙田或馬鞍山：第 619 號線（往順利方向）轉乘第 680 號線（往利安方向）
- 上述乘客亦可改為乘搭第 619 號線往金鐘轉乘第 680 號線，第 619 號線之車資可獲全數豁免。

IV. 建議的好處

- 馬鞍山第 77 區及第 86B 區之居民在全日大部份時間均可享用往返港島的直達巴士服務節省時間。
- 往金鐘方向的行車路線改經告士打道，服務範圍較接近銅鑼灣的心臟地帶，而且交通一般較禮頓道和摩利臣山道暢順，不但可減少前往該區之乘客下車後前往最終目的地之步行距離，而且有助減低因交通擠塞所引起之延誤，令服務更為穩定和可靠。
- 將巴士行程調配至告士打道可紓緩軒尼詩道西行之交通，減少每日途經該路段之巴士架次，亦可藉此改善有關路段之空氣質素。
- 善用現有服務之載運能力。

V. 對乘客之影響

- 現時銅鑼灣及灣仔往金鐘方向沿途各站的乘客可改為使用內告士打道沿途各站，其位置更為接近銅鑼灣的心臟地帶，大部份乘客將因此而得益。

VI. 路線圖

請參閱附圖 H

VII. 建議實施日期

2011 年第 3 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴第 682 號線

I. 第 682 號線及第 682P 號線現時的服務詳情

路線	682	682P
終點站	利安 - 柴灣(東)	利安 → 柴灣(東)
繁忙時段班次	4 - 20 分鐘	上午繁忙時間單向特別班次(共 2 班)
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	每日 上午五時四十分至 下午十一時五十分	星期一至六(公眾假期除外) 上午七時四十分及 七時五十五分
早上繁忙時段最高乘客使用率	87%	94%
車輛數目	24 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 隨着第 77 區和第 86B 區人口不斷增長，上述地區居民對往返港島東商業區巴士服務的需求日益增加。
- 現時隧巴第 682 號線及第 682P 號線在馬鞍山的服務範圍並未包括位於第 77 區及第 86B 區之屋苑如錦泰苑、海典灣及快將入伙的欣安邨等。該區居民如需前往港島東，只可依賴接駁交通工具才可使用上述巴士路線。
- 第 682 號線及第 682P 號線於繁忙時間在利安、錦英苑、馬鞍山市中心、耀安及恆安一帶已接載了相當數量之乘客，如將路線服務範圍擴大至該處，在現有資源下，可能會引致登車困難的情況。

III. 建議的內容

建議逢星期一至五(公眾假期除外)，於上午繁忙時間增設第 682 號線特別班次，路線編號為第 682A 號線，由馬鞍山市中心開出，途經第 77 區、第 86B 區及小瀝源往西灣河、太古、鯉魚涌及北角，詳情如下：

路線	682A
終點站	馬鞍山市中心→北角(健康邨)

行車路線	馬鞍山市中心往北角(健康邨): 途經西沙路、迴旋處、恆輝街、迴旋處、寧泰路、保泰街、寧泰路、恆泰路、恆信街、恆德街、亞公角街、石門交匯處、大涌橋路、小瀝源路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、太安街、筲箕灣道、英皇道、康山道及英皇道(以英皇道 668 號健康邨外為終點站)。
全程收費	\$19.00
服務時間	逢星期一至五(公眾假期除外) 上午七時三十分及七時五十分
行車時間	45 分鐘
車輛數目	2 部空調雙層巴士

IV 建議的好處

- 新增設之第 682A 號線，可為馬鞍山第 77 區及第 86B 區之居民在上午繁忙時間提供直接前往港島東商業區的巴士服務；
- 為現時在早上繁忙時段由馬鞍山市中心及小瀝源一帶乘坐第 682 號線前往西灣河及太古的乘客，額外提供一個更快捷前往港島之選擇，因毋須行經鯪魚涌，車程估計可節省約 10 分鐘；
- 隨著第 682A 號線的落實，預計部分第 682 號線之乘客會被較直接之第 682A 號線吸納，可進一步提升第 682 號線系列在早上繁忙時段的整體載客量，從而紓緩因馬鞍山人口不斷增長而可能於繁忙時間出現的登車困難情況。

V. 路線圖

請參閱附圖 I

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴隧巴第 914X 號路線

I. 隧巴第 914X 號路線現時的服務詳情

路線	914X
終點站	海麗邨 → 銅鑼灣(天后)
單程車費	\$9.30
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午七時十分至八時三十五分(共 4 班)
車輛數目	4 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

現時隧巴第 914X 號線途經干諾道中，由於交易廣場至大會堂的一段干諾道中的交通非常繁忙，影響該線的行車時間及引致班次的延誤，令前往灣仔(北)以至天后各站的乘客難以掌握到達時間。此外，雖然在中環怡和大廈外巴士站上落的乘客不多，但因交通繁忙，令巴士停站時間增長。

III. 建議的內容

因應上述原因，建議將第 914X 號線在中環改經龍和道，以避免行經繁忙路段及改善行車時間的穩定性。

路線	建議詳情
第 914X 號線往銅鑼灣(天后)方向之所有班次	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修訂中環段之行車路線：依原有路線至民吉街後，改行民祥街、龍和道、添華道、夏慤道、添美道及龍匯道後返回原有路線往天后； ➤ 取消干諾道中怡和大廈外往天后方向的分站；及 ➤ 於民祥街國際金融中心商場外增設中途站。

IV. 對乘客之影響

路線	目的地	乘客數目	可選擇的替代巴士站
第 914X 號線往銅鑼灣(天后)之所有班次	干諾道中怡和大廈	16 (10%)	(一) 改乘第 914 號線直接前往，或 (二) 改用民祥街國際金融中心商場外新增的分站

V. 建議的好處

- 乘搭第 914X 號線前往灣仔(北)以至天后各站的乘客，其行車時間估計可節省超過 5 分鐘，每日約有 55 名(33%)乘客受惠。
- 新設於民祥街國際金融中心商場外之巴士站，可縮短以該處或中環碼頭一帶為最終目的地之乘客下車後之步行距離。
- 行車路線改動後，第 914X 號線可避免途經干諾道中最為繁忙之路段，減少上午繁忙時段該路段的巴士數量以及在怡和大厦外巴士停站次數，這不但可令乘客更容易掌握旅程時間，亦可紓緩途經介乎民祥街與愛丁堡廣場之一段中環干諾道中的交通。

VI. 路線圖

請參閱附圖 J

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 948 號路線

I. 第 948 號路線現時的服務詳情

路線	948	948P
終點站	青衣(長安邨) - 銅鑼灣(天后)	青衣(長安) - 銅鑼灣(天后) [經灣仔北]
繁忙時段班次	4-10 分鐘	12 分鐘
單程車費	\$16.00	
服務時間	<p>星期一至五 (公眾假期除外)</p> <p>長安開： 上午七時二十分至八時十分 (共 10 班)</p> <p>翠怡花園開： 上午八時正至八時十三分 (共 3 班)</p> <p>天后開： 上午六時四十五分及下午五時三十五分至下午七時正 (共 7 班)</p> <p>星期六(公眾假期除外)</p> <p>長安開： 上午七時三十分至八時十分 (共 8 班)</p> <p>翠怡花園開： 上午八時正至八時十三分 (共 3 班)</p> <p>天后開： 上午六時四十五分、中午十二時四十五分及下午一時零五分 (共 3 班)</p>	<p>星期一至五 (公眾假期除外)</p> <p>長安開： 上午七時四十二分及七時五十四分 (共 2 班)</p> <p>星期六(公眾假期除外)</p> <p>長安開： 上午七時四十四分及七時五十六分 (共 2 班)</p>
乘客使用量	每天平均約 1,560 名乘客	
車輛數目	15 輛空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 現時第 948 及 948P 號線在青衣的主要服務範圍僅限於青衣西路以東之地區；在青衣西路以西的地區如長宏邨、長亨邨或曉峰園等的居民如需來往香港島，他們需透過接駁交通工具才可使用上述路線或其他交通工具往來港島。
- 第 948 及 948P 號線在停靠翠怡花園後需繞經涌美路及青康路才離開青衣，對於在青衣邨及青怡花園一帶登車之乘客來說，行車路線頗為迂迴。
- 另一方面，由翠怡花園開出之第 948 號線特別班次，因與從長安邨開出之

第 948 號線班次非常接近，以致運載力未能充分被使用，乘客使用率只有約六成。

- 現時上午六時四十五分由天后往青衣的第 948 號線班次，乘客量長期處於偏低水平，平均每班車只有約 8 名乘客，未能善用資源。

III. 建議的內容

往天后方向：

路線	建議詳情
948X	<ul style="list-style-type: none"> - 增設 2 班 948 號線特別班次，路線編號為第 948X 號線，於上午七時五十分及八時五分由長宏邨開往天后； - 第 948X 號線由長宏邨開出途經寮肚路、青衣西路、楓樹窩路、青衣鄉事會路及青衣大橋，然後返回原有行車路線至信德中心，然後改經民吉街、統一碼頭道及干諾道中，再返回原有行車路線往天后。
948	<ul style="list-style-type: none"> - 於長安邨開出之各班次，服務時間及行車路線均維持不變； - 取消於上午 8 時正由翠怡花園開出之特別班次，以便將有關車輛調派至第 948X 號線提供服務，而上午八時三分及八時十三分的服務安排則維持不變。
948P	- 服務時間及行車路線維持不變。

往青衣方向：

路線	建議詳情
948	<ul style="list-style-type: none"> - 取消上午六時四十五分由天后開出之班次。 - 由天后開出之班次之終點站由長安邨伸延至長宏邨，在原有路線至長安邨後，第 948 號線會沿担杆山路、担杆山交匯處、楓樹窩路、青衣西路、寮肚路至長宏邨為終點站。 - 視乎乘客需求，延長服務時間。

IV. 對乘客之影響

(1) 上午八時正由翠怡花園開出 948 號線特別班次的乘客

目的地	涉及之乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇之替代服務	車資
由翠怡花園前往 天后	20 (1%)	乘搭上午七時五十分由長安邨開出的第 948 號線或新增設於七時五十分及八時五分由長宏邨開出的第 948X 號線	維持不變

(2) 上午六時四十五分由天后開出 948 號線班次的乘客

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇之替代服務	車資
由天后至中環往 美景花園至楓樹 窩路各站	6 (0.4%)	港鐵轉乘 專線小巴 88A 號線	由\$16.0減至 \$14.5
由天后至中環往 長安邨	2 (0.1%)	港鐵	由\$16.0減至 \$11.5

V. 建議的好處

- 新增設之第948X號線，為青衣西如長宏邨、長亨邨或曉峰園之居民，在繁忙時間提供直接往來港島北岸主要商業區的隧巴服務。
- 第948X號線在翠怡花園站後將直接往青衣橋而不經涌美路、青康路以及中環碼頭，為現時在楓樹窩路及青衣鄉事會路一帶使用第948及第948P路線之乘客額外提供一個更快捷前往港島之選擇，估計可節省最多約15分鐘行車時間；
- 現時每日約有509名乘客在楓樹窩路及青衣鄉事會路一帶使用第948及第948P路線。隨著第948X號線的落實，預計部分第948及第948P號線之乘客會被較直接之第948X號線吸納。第948及第948P號線亦因而有較多的空間接載涌美路及青康路一帶的乘客。故此，雖然途經涌美路及青康路之第948及948P路線班次會由15班微調至14班，但估計在長康、青盛苑、長青、美景花園及藍澄灣一帶將不會出現登車困難之情況；
- 早上繁忙時間的巴士數量、班次和整體載客量將進一步提升，亦可善用現時未有被充分利用之運載力；
- 延長傍晚第948號線之回程路線至長宏邨，既能方便青衣西居民，又不影響現有乘客之行程及；
- 視乎乘客需求，延長傍晚時段服務時間，以配合較遲下班人仕的交通需要。

VI. 路線圖

請參閱附圖 K

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

**服務調整建議 - 新巴第 25 號線、城巴第 25A 及 25C 號以及
新巴第 23A 及 26**

I. 第 25、25A 及 25C 號線現時的服務詳情

路線	新巴 25	城巴 25A	城巴 25C
終點站	中環(中環碼頭) - 天后廟道(循環線)	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山 (循環線)	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山 (循環線)
繁忙時段班次	10-20 分鐘	10-20分鐘	8-18分鐘
單程收費	\$6.9	\$4.0	\$4.0
服務時間	每日 上午六時三十分至 下午十一時三十分	星期一至六 (公眾假期除外) 上午六時三十七分至 凌晨零時二十二分 星期日及公眾假期 上午八時零七分至凌 晨零時二十二分	星期一至六 (公眾假期除外) 上午六時十分至下 午十一時三十分 星期日及公眾假期 上午六時二十五分 至下午十一時三十 分
最高乘客使用率	繁忙時段：57% 非繁忙時段：31%	繁忙時段：73% 非繁忙時段：49%	繁忙時段：77% 非繁忙時段：68%
最低乘客使用率	繁忙時段：10% 非繁忙時段：14%	繁忙時段：22% 非繁忙時段：14%	繁忙時段：38% 非繁忙時段：6%
車輛數目	5部空調雙層巴士	4部空調單層巴士	1部空調雙層巴士 及5部空調單層巴 士

II. 建議背景

- 現時新巴第 25 號線往天后廟道方向的服務於中環僅服務商業區的外圍，並未覆蓋中環的中心地帶，未能滿足德輔道中沿線乘客的需求。
- 新巴第 25 號線往中環方向介乎雲景道與高士威道間的一段天后廟道的巴士站與英皇道的距離屬可步行範圍以內。由於英皇道有較多巴士路線可供選擇，因此每日於上述一段天后廟道巴士站登車的乘客數目極低，只有約 30 人次。

- 城巴第 25A 及 25C 號線除勵德邨及寶馬山的行車方向不同外，兩者服務範圍完全相同，以致這兩條路線客量長期處於偏低水平，尤以非繁忙時段為甚，平均每班車最高只有約 30 名乘客。
- 此外，雖然城巴第 25A 及 25C 號線於灣仔香港會議展覽中心的開車時間可互相協調，惟由於兩線皆為循環線，而往寶馬山方向的行車時間因行車路線有差別而並不相同，以致兩線於寶馬山開出的班次大多未能平均地相間開出，在最極端的情況下，更會出現兩條路線的班次在同一時間開出，以致前後班次的相隔時間延長。此外，除中環及金鐘路段外，第 25A 及 25C 號線的服務覆蓋範圍與第 25 號線大致相同，造成資源重疊。
- 基於上述原因，現建議重組第 25、25A 及 25C 號線的服務，以配合來往寶馬山的乘客對公共交通的需求。

III. 建議內容

第 25 號線

- 往天后廟道方向於交易廣場後改經干諾道中西行、域多利皇后街、德輔道中、金鐘道，然後返回原有路線。
- 往中環方向於雲景道下山方向後改經炮台山道、清風街天橋、內告士打道、分域街及軒尼詩道，然後返回原有路線。
- 往中環方向於英皇道炮台山站增設 \$5.20 的分段收費。
- 增設由天后廟道/寶馬山往炮台山站的八達通雙向分段收費，收費為 \$4.00。

第 25A 號線

- 取消服務。
- 全線車輛調派至第 25C 號線。

第 25C 號線

- 通過抽調現時所有行走第 25A 號線的車輛至第 25C 號線，車輛的數目將由現時 6 部增至 10 部。
- 由於行車數目有所增加，上午繁忙時段的班次亦將由現時的 8-18 分鐘加強至 6-10 分鐘，下午繁忙時段的班次將由現時的 15-20 分鐘加強至 10-15 分鐘，非繁忙時段班次則由 20 分鐘加強至 12-15 分鐘。
- 營運時間將延長至凌晨零時二十二分。
- 增設城巴第 A11 號線與城巴第 25C 號線由寶馬山往機場的八達通轉乘優惠，其中第 25C 號線的車資可獲全數豁免。

第 23A 及 26 號線

- 增設往勵德邨方向的分段收費，軒尼詩道菲林明道後往勵德邨分段收費 \$4.00 及在灣仔消防局往勵德邨分段收費為 \$3.70。

IV. 建議的好處

- 第 25 號線在中環的服務範圍將變得較為全面，乘客可在中環的核心地帶乘搭新巴第 25 號線往寶馬山。
- 第 25 號線由天后廟道/寶馬山往灣仔、金鐘及中環的車程時間約可節省 5 分鐘，每日約有 640 人次受惠。
- 較受乘客歡迎的第 25C 號線會繼續保留，而其上午繁忙時段的班次將由 8-18 分鐘加強至 6-10 分鐘，大部份乘客的候車時間將會減低。而兩班班次在同一時間到站以致繼後班次出現脫班的情況亦將可大為減少。
- 第 25C 號線的營運時間將延遲至凌晨零時二十二分開出，現時在深夜時段使用第 25A 號線的乘客在服務取消後亦將不受影響。
- 第 23A 及 26 號線往勵德邨的班次增設額外分段收費，由現時 \$4.1 減低至 \$4.0/\$3.7，每日約有 1,510 人次每程將節省 \$0.3 或 \$0.1。
- 途經怡和街及軒尼詩道的巴士班次每日分別會減少 126 班及 72 班，除可減輕繁忙地區道路的交通負荷外，亦可藉此改善有關路段的空氣質素。
- 增加由英皇道炮台山站往告士打道(銅鑼灣至灣仔)、金鐘及中環的載客量，從而紓緩早上繁忙時段第 18 及 18P 號線往中西區方向班次的擠逼情況。

V. 對乘客的影響

第 25 號線

- 受新巴第 25 號線改道而影響的乘客約有 920 人，他們全部皆可改乘替代服務而毋須轉車，替代巴士服務如下：

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代服務	替代服務的方便程度	車資
銅鑼灣道往軒尼詩道、金鐘及中環	240 (8%)	新巴第 2、2A 及城巴第 5 號線	整體班次較頻密的直達服務	\$4.4 減至 \$4.1/\$3.4
銅鑼灣道、軒尼詩道往中環碼頭	610 (21%)	城巴第 11 號線	班次較頻密的直達服務	\$4.4 減至 \$3.8
寶馬山往銅鑼灣道	40 (1%)	城巴第 25C 號線	班次較頻密	\$6.9 減至

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代服務	替代服務的方便程度	車資
一帶		(於摩頓台下車)	的直達服務	\$4.0
天后廟道(皇龍道與康福台之間)往中環	30 (1%)	新巴第 2 號線、步行或使用炮台山自動行人電梯往英皇道	班次使用較頻密的直達服務	\$6.9 減至 \$4.1

第 25A 號線

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代服務	替代服務的方便程度	車資
會議展覽中心新翼往來寶馬山	210 (7%)	城巴第 25C 號線	班次較頻密的直達服務	\$4.0 (維持不變)
軒尼詩道往勵德邨	710 (26%)	第 23A、26 及 25C 號線	整體班次較頻密的直達服務	\$4.0/\$3.7 (維持不變) (新增分段收費)
軒尼詩道往寶馬山	680 (25%)	城巴第 25C 號線	整體班次較頻密的直達服務	\$4.0/\$3.7 (維持不變)
大坑道往寶馬山	90 (3%)	第 23B 號線	直達服務	\$4.1
勵德邨往炮台山站	20 (1%)	第 41A 號線	直達服務	\$4.1
大坑道、寶馬山往銅鑼灣及灣仔	620 (22%)	第 25C 號線	班次更頻密的直達服務	\$4.0/\$3.7 (維持不變)
寶馬山往英皇道(炮台山站)	300 (11%)	第 25 號線	直達服務	\$4.0 (維持不變) (新增八達通雙向分段收費)
英皇道(炮台山站)往銅鑼灣及灣仔	140 (5%)	第 10 號線	班次更頻密的直達服務	\$3.4 (維持不變)

VI. 路線圖

請參閱附圖 L

VII. 建議實施日期

2011 年第 3 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 城巴/九巴第 690P 號線

I. 第 690P 號線現時在下午繁忙時間往將軍澳方向的服務詳情

路線	第 690P 號線
終點站	中環(交易廣場) — 康盛花園
下午繁忙時段班次	星期一至五(假期除外) 共四班 於下午五時三十五分至下午六時二十五分之間由中環開出
全程收費	\$13.4
下午繁忙時段最高乘客使用率	65%
下午繁忙時段最低乘客使用率	46%

II. 建議背景

690P 號線在下午繁忙時段往將軍澳方向的行車路線除天后至北角的一段外，與其主線 690 號線完全相同。此外由於興發街及東區走廊一帶交通繁忙，以致兩線的行車時間在下午繁忙時段差異不大。

III. 建議內容

考慮到 690 號線的服務範圍較 690P 號線更為全面以及 690P 號線下午繁忙時段的乘客量持續偏低，現建議：

- 於下午繁忙時段增派 1 部巴士行駛 690 號線，往康盛花園的班次由現時每 15-20 分鐘一班加強至 15 分鐘一班；及
- 取消 690P 號線於下午時段往康盛花園的班次，而早上繁忙時段往中環的班次則維持不變。

IV. 建議的好處

- 690 號線往康盛花園的班次於平日下午繁忙時段將會加強，在天后至北角候車的乘客將會縮減約 5 分鐘的候車時間。
- 減少行經干諾道中、德輔道中、金鐘道、軒尼詩道及怡和街的巴士班次。這除可減輕繁忙地區道路的交通負荷外，亦可藉此改善有關路段的空氣質素。

V. 對乘客之影響

第 690P 號線 (只限往康盛花園班次)

目的地	受影響乘客 數目(佔全線 乘客的百分 比)	可選擇巴士 服務	替代服務之方便 程度	車資
中環(交易廣場) 至銅鑼灣往景 林、寶林、翠林 或康盛花園	298 (40%)	690號線	班次較頻密的直 達服務	\$13.4 (維持不變)

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 692 號線

I. 第 692 號線現時的服務詳情

路線	第 692 號線
終點站	坑口(北) — 中環(交易廣場)
繁忙時段班次	12-24 分鐘
全程收費	\$13.4
服務時間	每日 坑口開出： 上午六時正至晚上十一時四十分 中環開出： 上午六時正至午夜十二時正
最高乘客使用率	繁忙時段：41% ((中環方向); 56%坑口方向) 非繁忙時段：27% (中環方向); 33% (坑口方向);
最低乘客使用率	繁忙時段：23% (中環方向); 26% (坑口方向) 非繁忙時段：1% (中環方向); 2% (坑口方向);
車輛數目	5 部空調雙層巴士(新巴) 5 部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議背景

第 692 號線自開設以來，乘客量持續處於偏低水平，全日平均載客率約為 18%，而非繁忙時間平均載客率則只有 16%，最低載客率更低至 1%。故建議把該線之服務時間及班次進行修訂，以改善整體營運效益。

III. 建議內容

第 692 號線之服務時間修訂為：

路線	行車方向	星期一至六	星期日及公眾假期
692	往中環	上午六時四十五分 至 晚上十時正	上午十時 至 晚上十時正
	往坑口	上午十時正 至 午夜十二時正	上午十時 至 午夜十二時正

早上繁忙時間往中環方向班次大致上維持不變，而上午繁忙時間後以及星期日及公眾假期全日主要班次將修訂為每 20 分鐘一班。

第 692P 號線 (調景嶺站至中環(交易廣場)) 的服務則維持不變。

IV. 建議的好處

- 第 692 號線修訂後的服務時間仍可顧及大部份乘客所需，約 92%之乘客將不受影響；
- 上午繁忙時間後的班次修訂至每隔 20 分鐘一班可令本路線於每小時均在相同之分鐘時間開車令乘客更容易預計開車時間；
- 實施是項建議預計每日可減少約 28 架次巴士進入繁忙路段如中環、灣仔及銅鑼灣，除可減輕此等繁忙地區的交通負荷外，亦可藉此改善有關路段的空氣質素。

V. 對乘客之影響

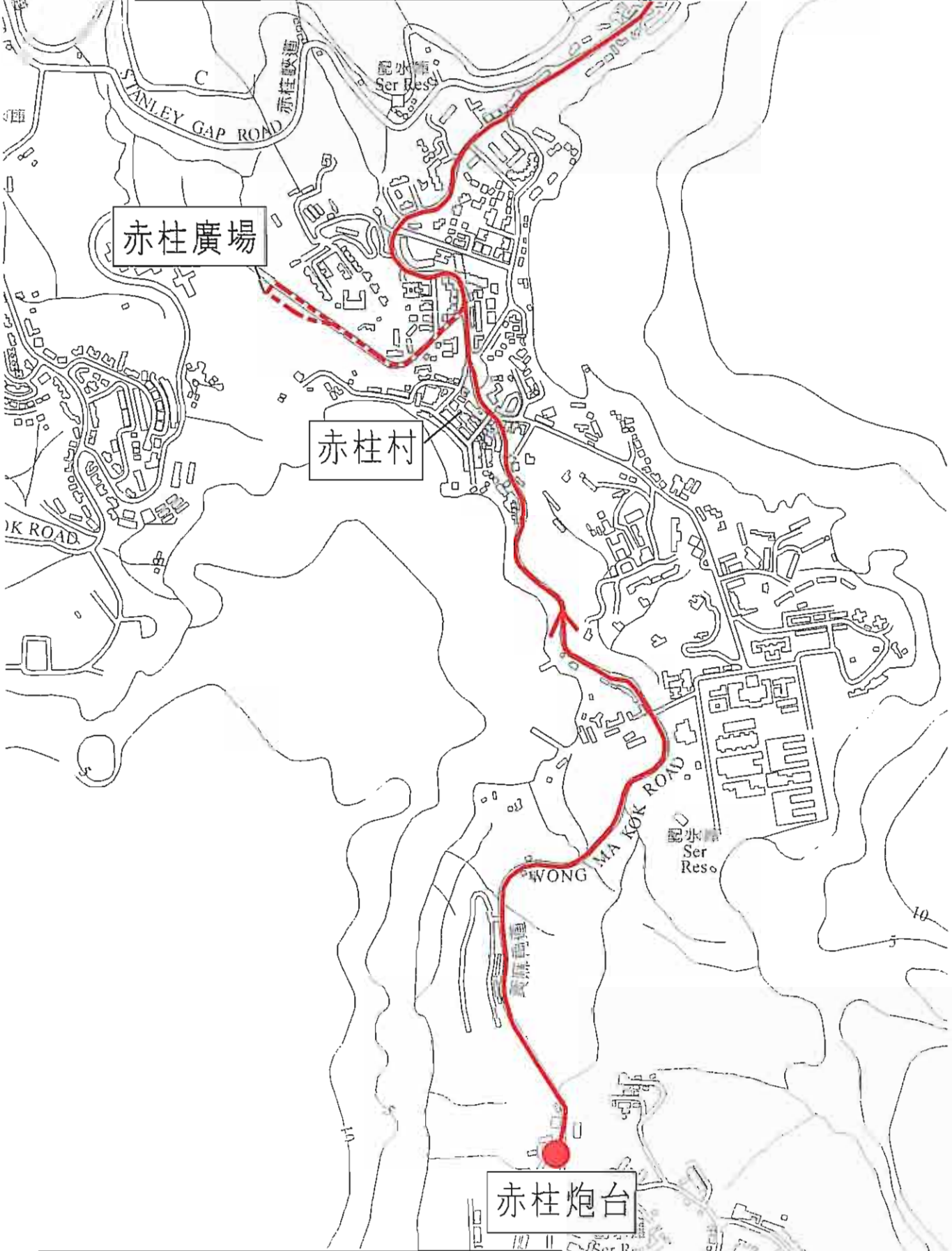
重整計劃實施後，於第 692 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇之替代服務
現有約 137 名(4.3%)於頭班車至早上六時四十五分及晚上十時正至尾班車往中環乘客之安排：		
坑口及將軍澳(尚德)往北角、炮台山	19 (0.6%)	港鐵 (由\$13.4 減至\$9.7)
坑口及將軍澳(尚德)往銅鑼灣至中環	118 (3.7%)	港鐵 (由\$13.4 減至\$11.5)
北角往中環	0 (0%)	第 2(\$4.1)、10(\$3.4)及 18(\$4.6 - \$5.2)號線
現有約 105 名(3.3%)於頭班車至早上十時正往坑口乘客之安排：		
中環至北角往東隧收費廣場及藍田	12 (0.4%)	第 601、619 或 690 號線 (\$9.8 - \$13.4)
中環至銅鑼灣往將軍澳(尚德)、坑口、及天后往坑口	40 (1.2%)	港鐵 (由\$13.4 降至\$11.5)
天后往將軍澳(尚德),及炮台山至北角往將軍澳(尚德)、坑口	24 (0.7%)	港鐵 (由\$13.4 降至\$9.7)
藍田往將軍澳(尚德)及坑口	7 (0.2%)	港鐵 (由\$5.7 降至\$4.5)
將軍澳(尚德)往坑口	22 (0.7%)	港鐵 (由\$5.7 降至\$3.7)

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

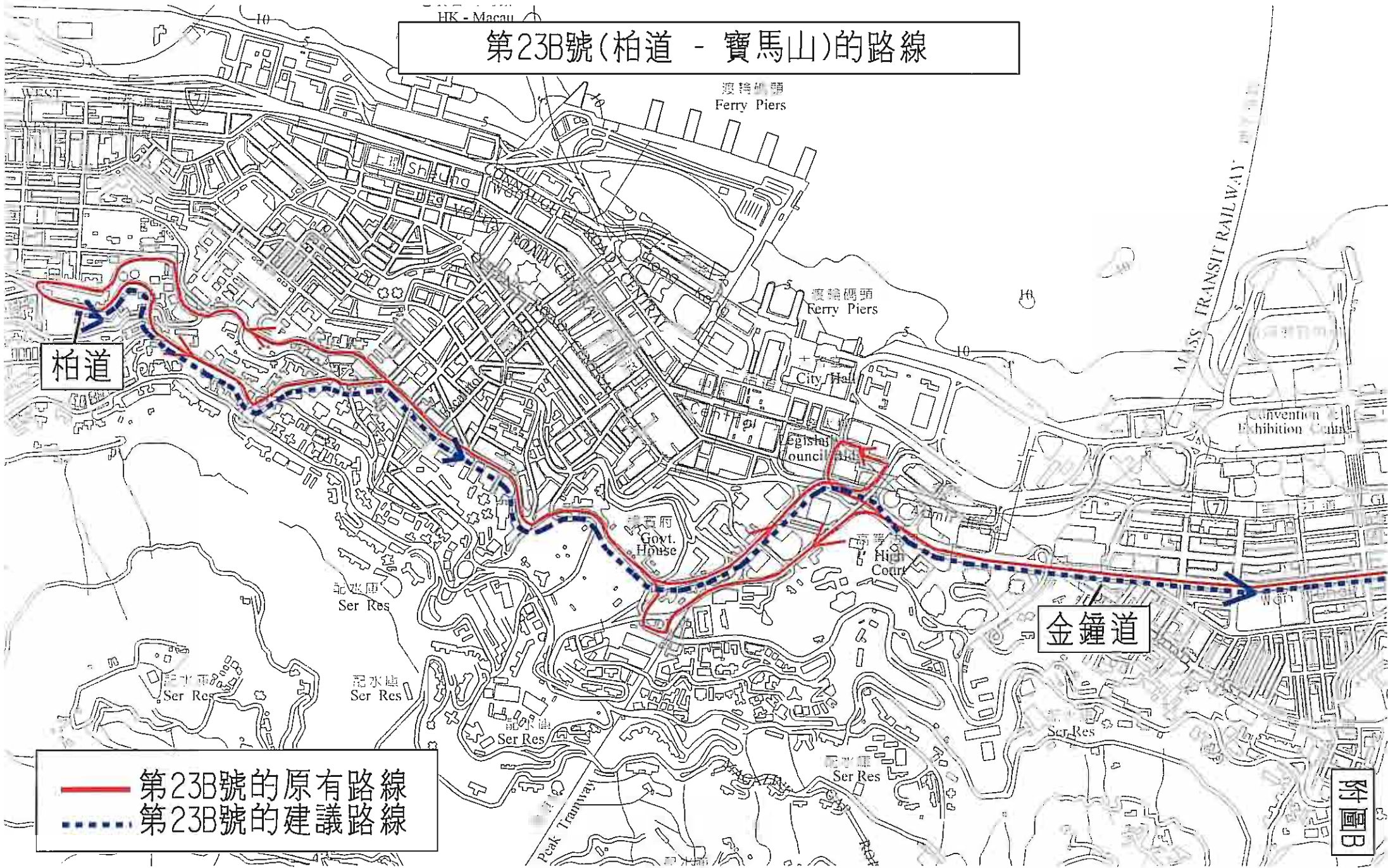
第14號(赤柱炮台-西灣河(嘉亨灣))的路線



圖示

- 第14號的現有路線
- - - 第14號伸延至馬坑的路線

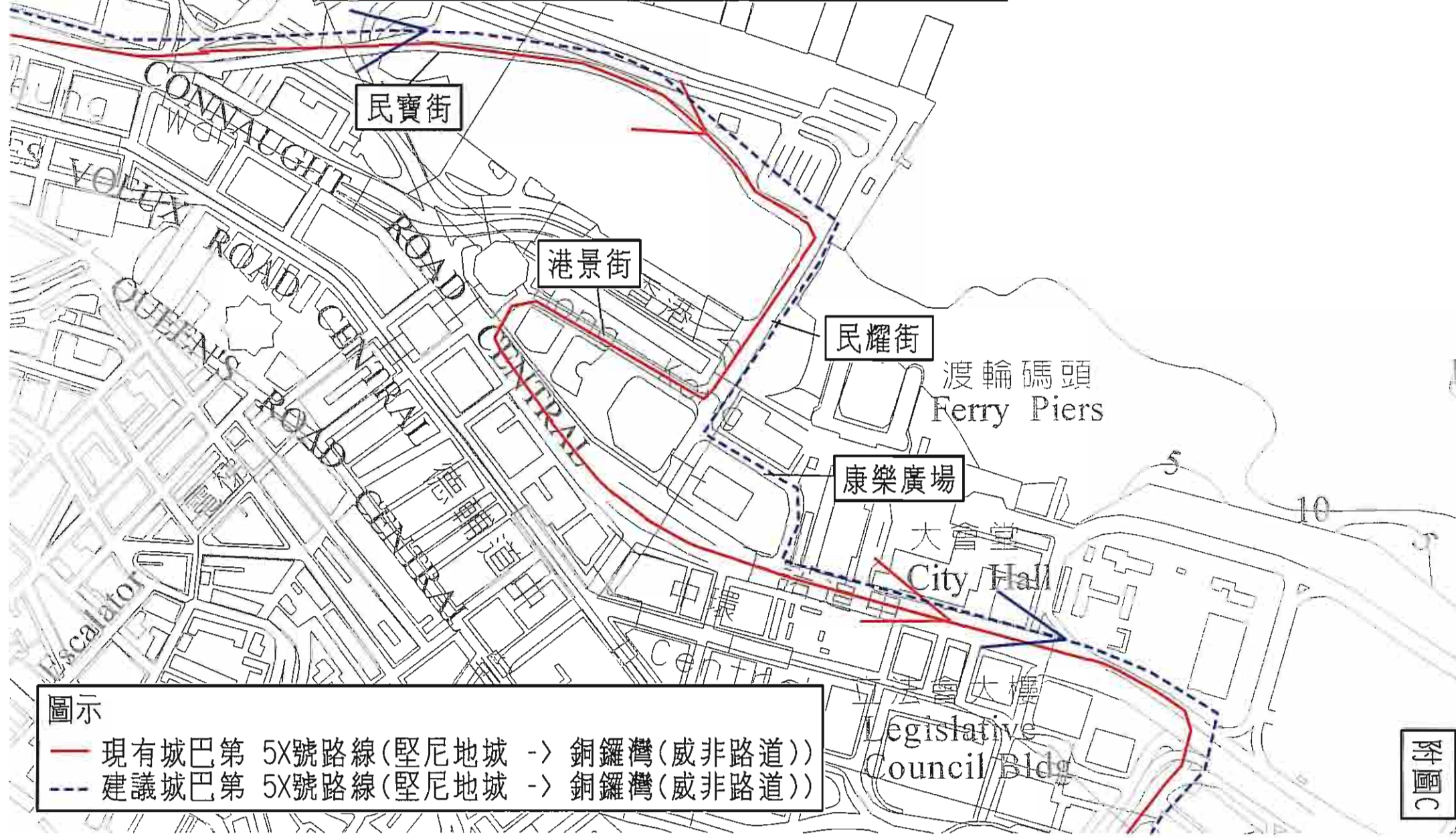
第23B號(柏道 - 寶馬山)的路線



— 第23B號的原有路線
- - - 第23B號的建議路線

附圖B

城巴第 5X號(堅尼地城 - 銅鑼灣(威非路道))的路線



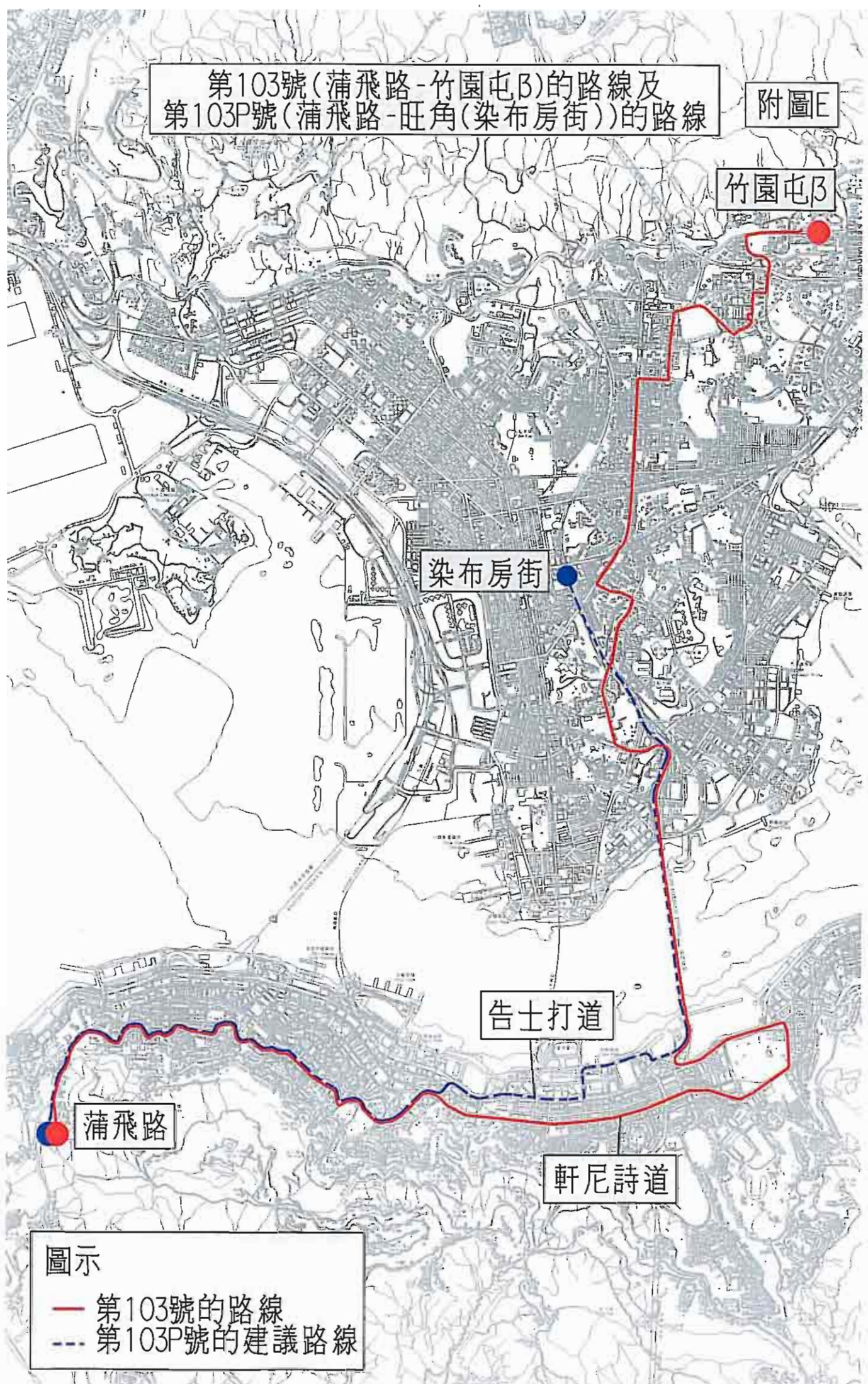
- 圖示
- 現有城巴第 5X號路線(堅尼地城 -> 銅鑼灣(威非路道))
 - - - 建議城巴第 5X號路線(堅尼地城 -> 銅鑼灣(威非路道))

第99C號(利東屯β - 西灣河(太安街))的路線



第103號(蒲飛路-竹園屯B)的路線及
第103P號(蒲飛路-旺角(染布房街))的路線

附圖E



竹園屯B

染布房街

告士打道

蒲飛路

軒尼詩道

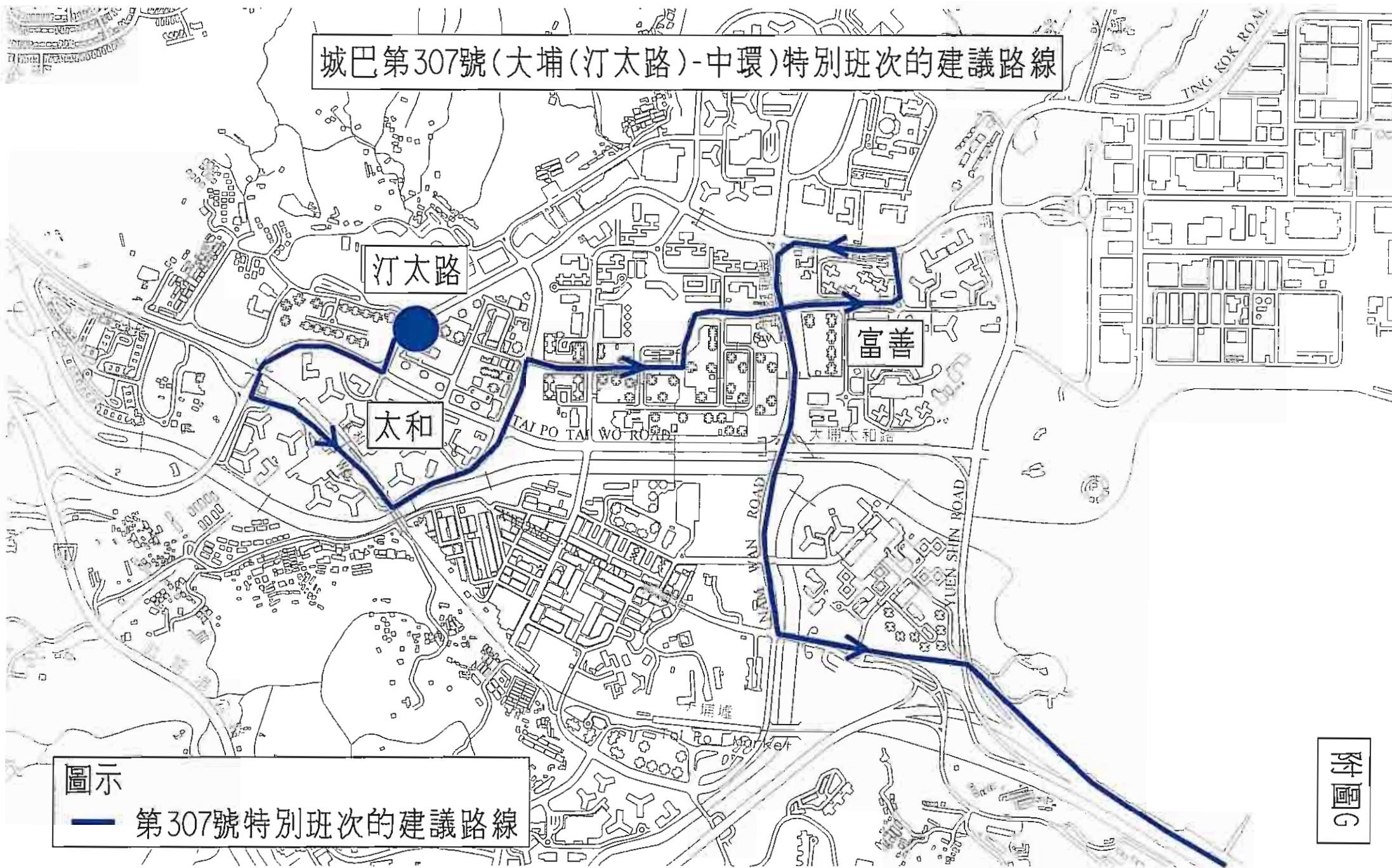
圖示

- 第103號的路線
- - - 第103P號的建議路線

第106P號(黃大仙->太古)於港島的建議路線



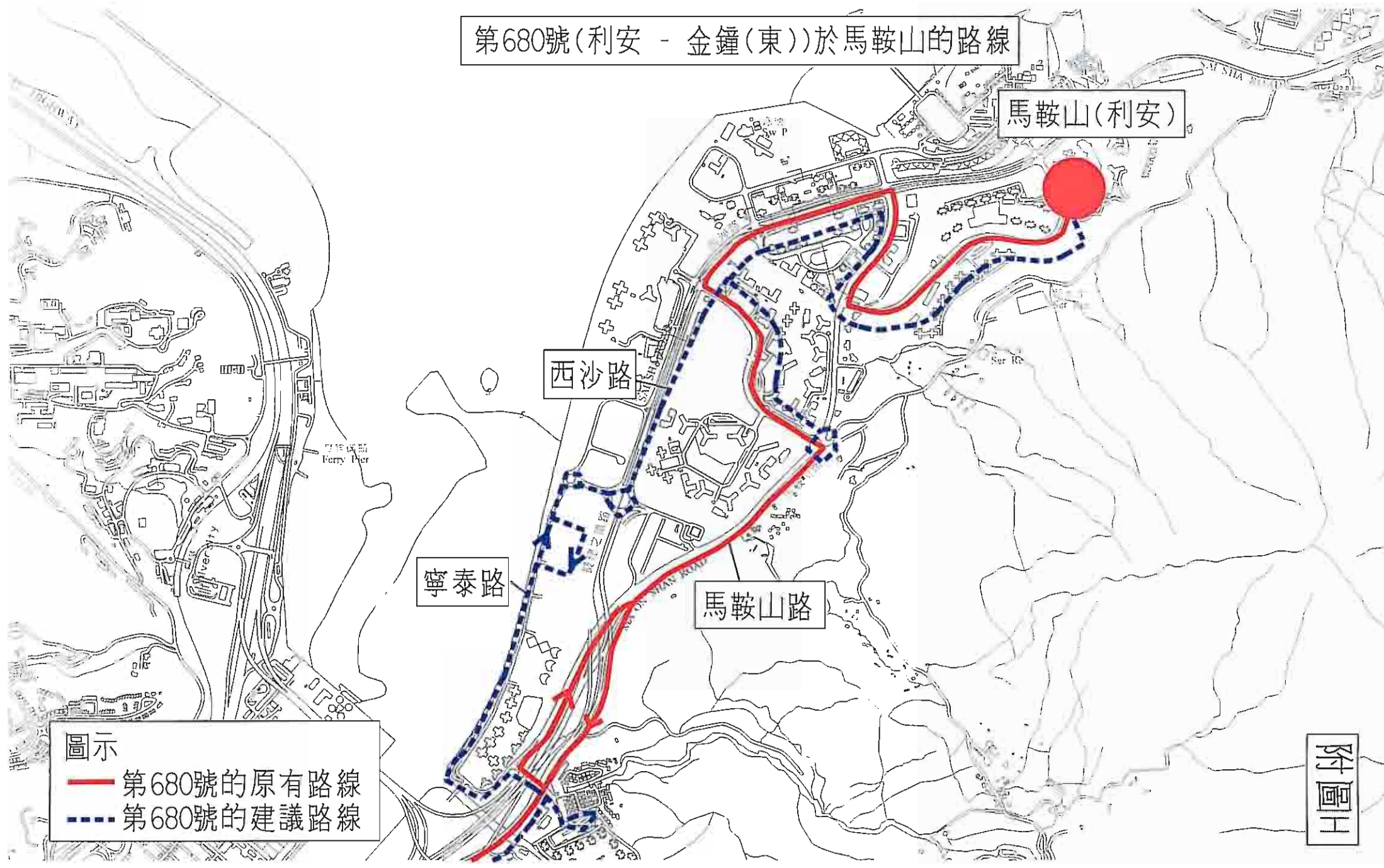
城巴第307號(大埔(汀太路)-中環)特別班次的建議路線



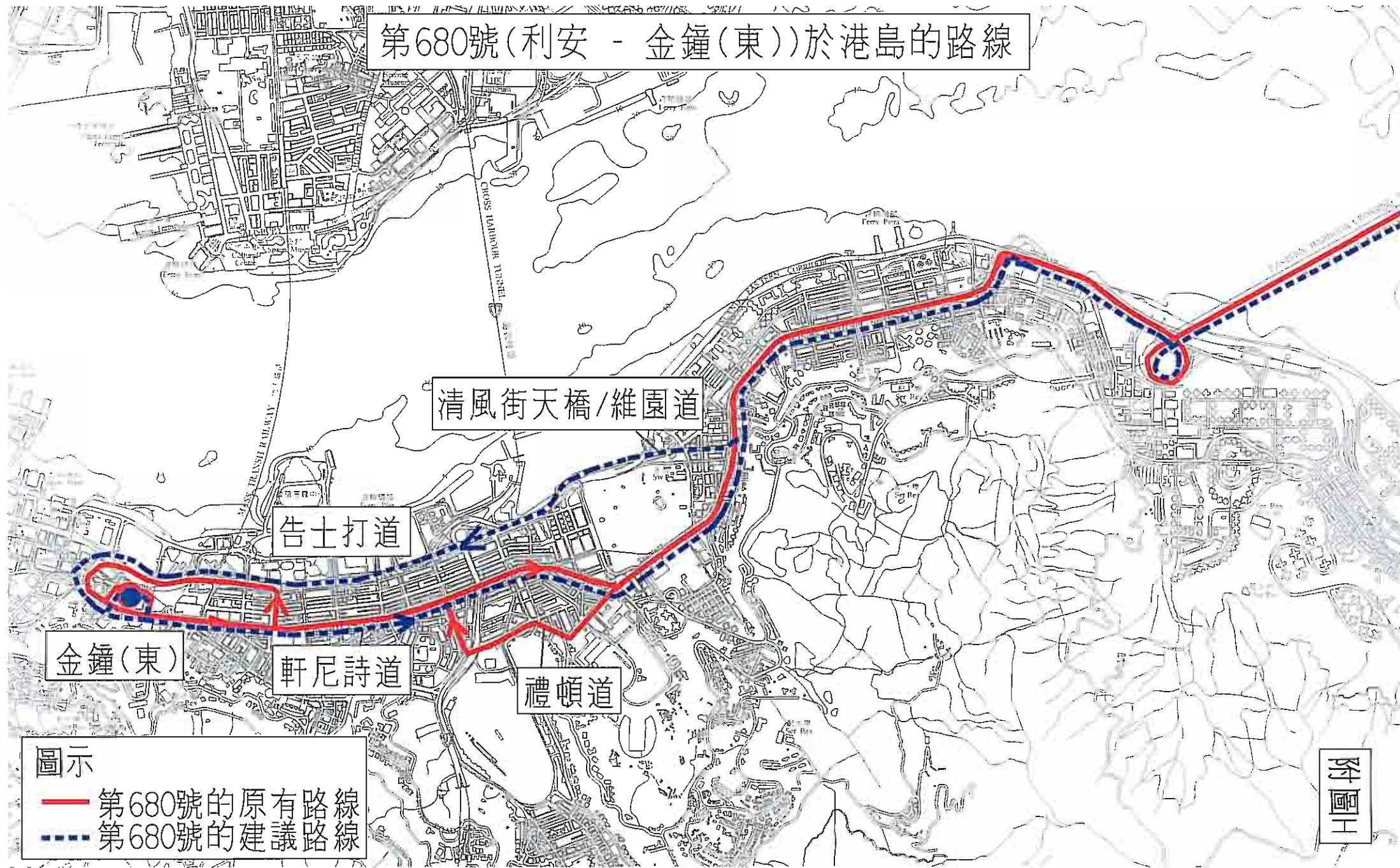
圖示

— 第307號特別班次的建議路線

第680號(利安 - 金鐘(東))於馬鞍山的路線



第680號(利安 - 金鐘(東))於港島的路線



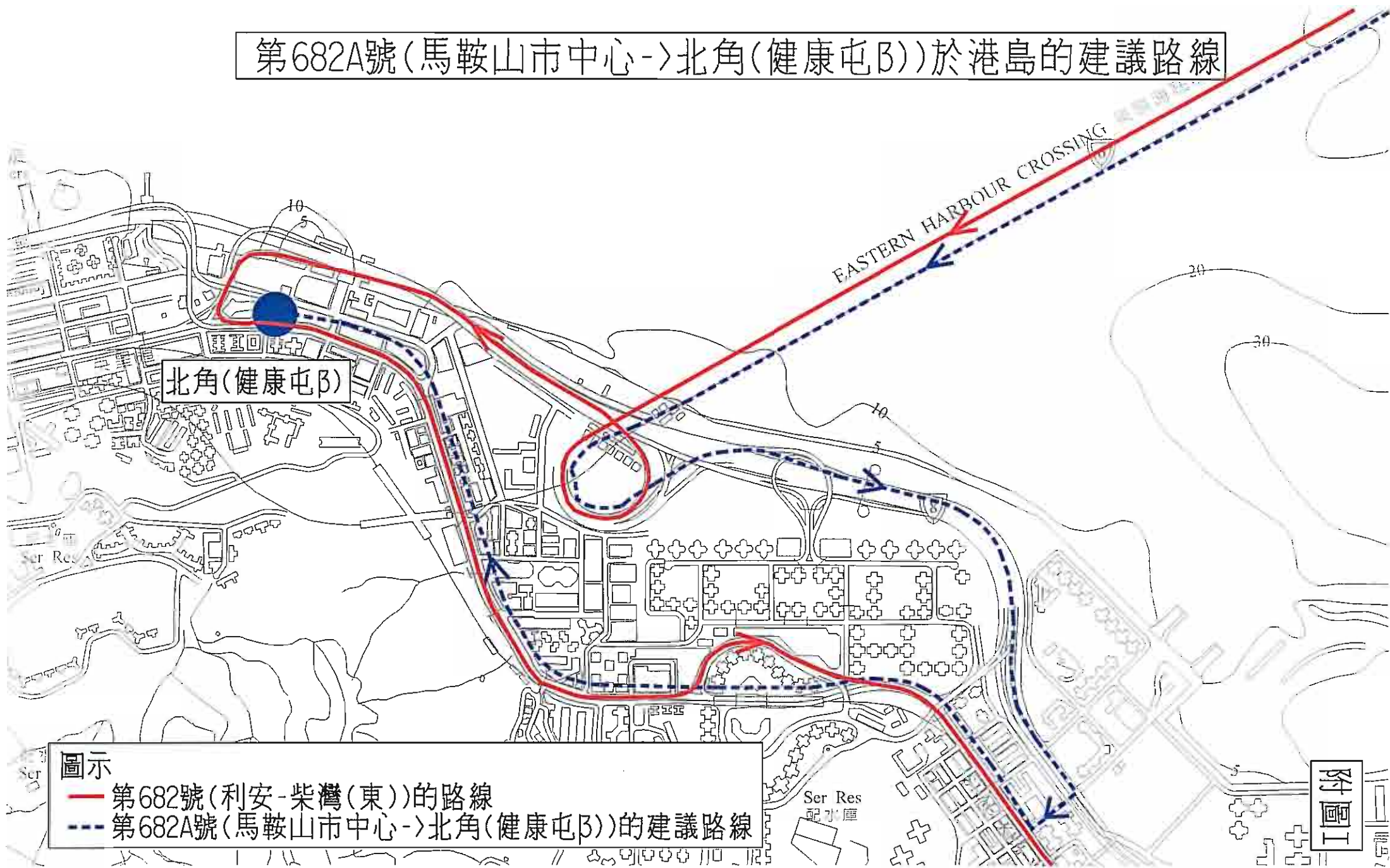
圖示
— 第680號的原有路線
- - - 第680號的建議路線

附圖II

第682A號(馬鞍山市中心->北角(健康屯B))於馬鞍山的建議路線



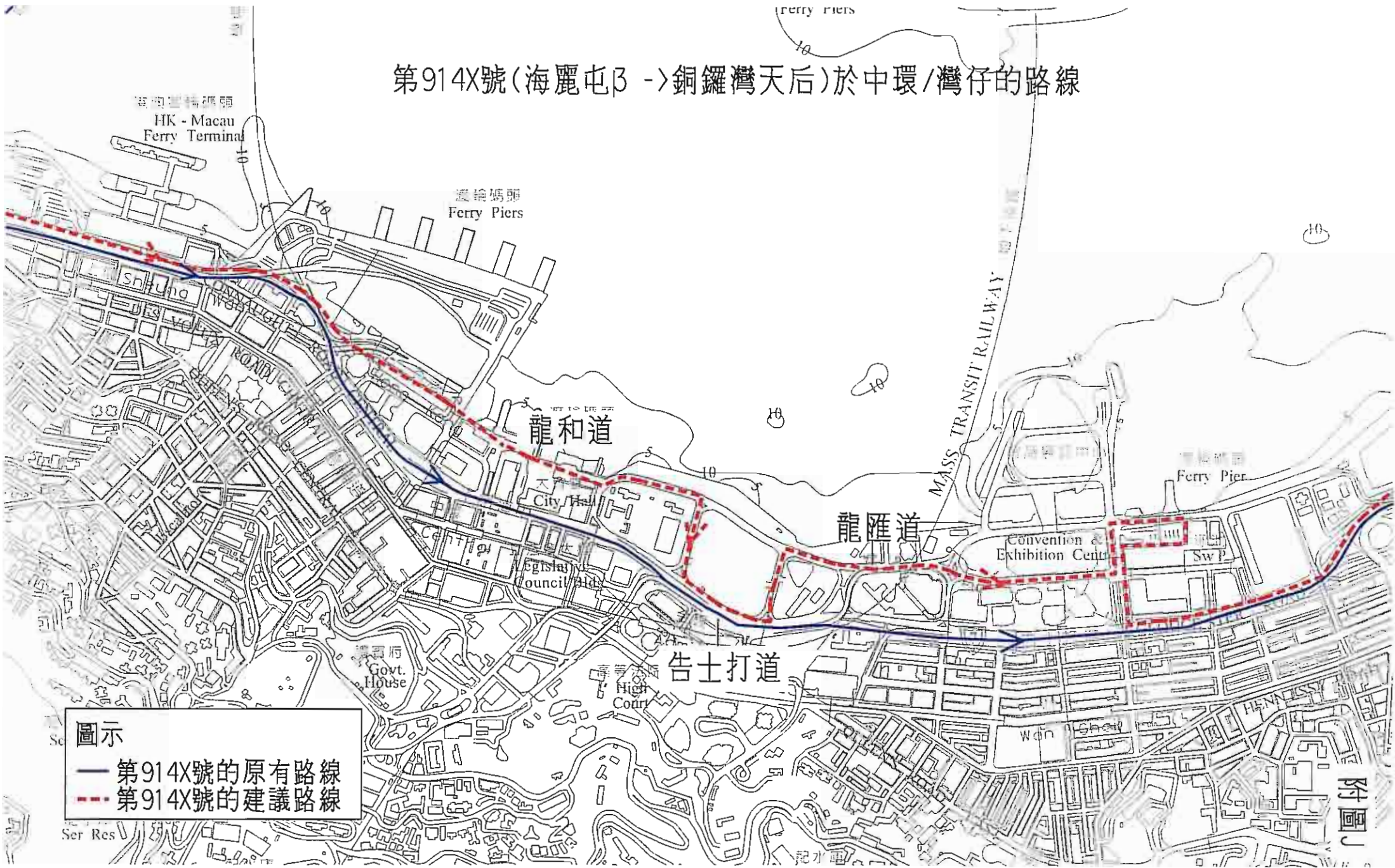
第682A號(馬鞍山市中心->北角(健康屯β))於港島的建議路線



圖示

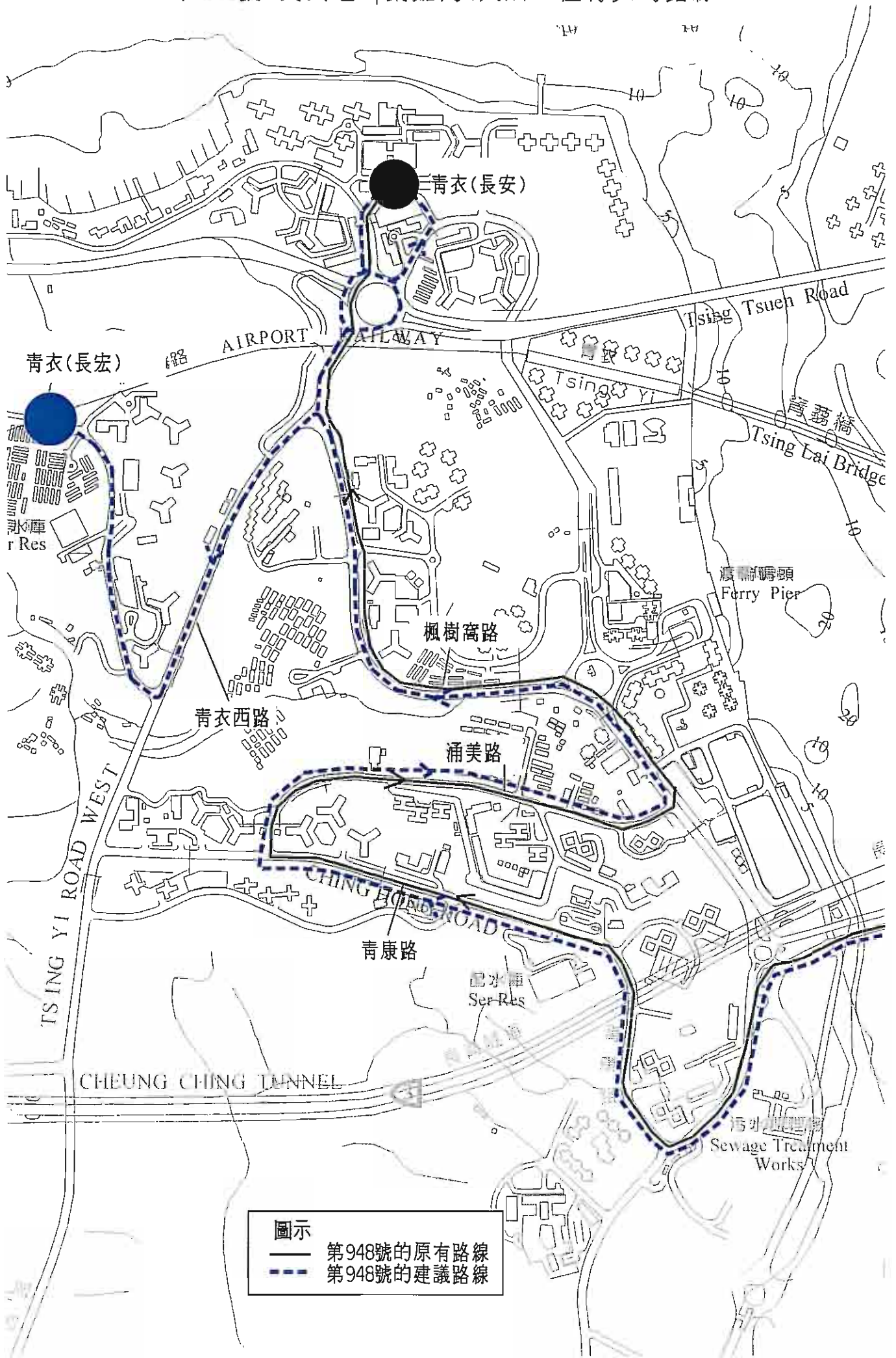
- 第682號(利安-柴灣(東))的路線
- - - 第682A號(馬鞍山市中心->北角(健康屯β))的建議路線

第914X號(海麗屯3 ->銅鑼灣天后)於中環/灣仔的路線

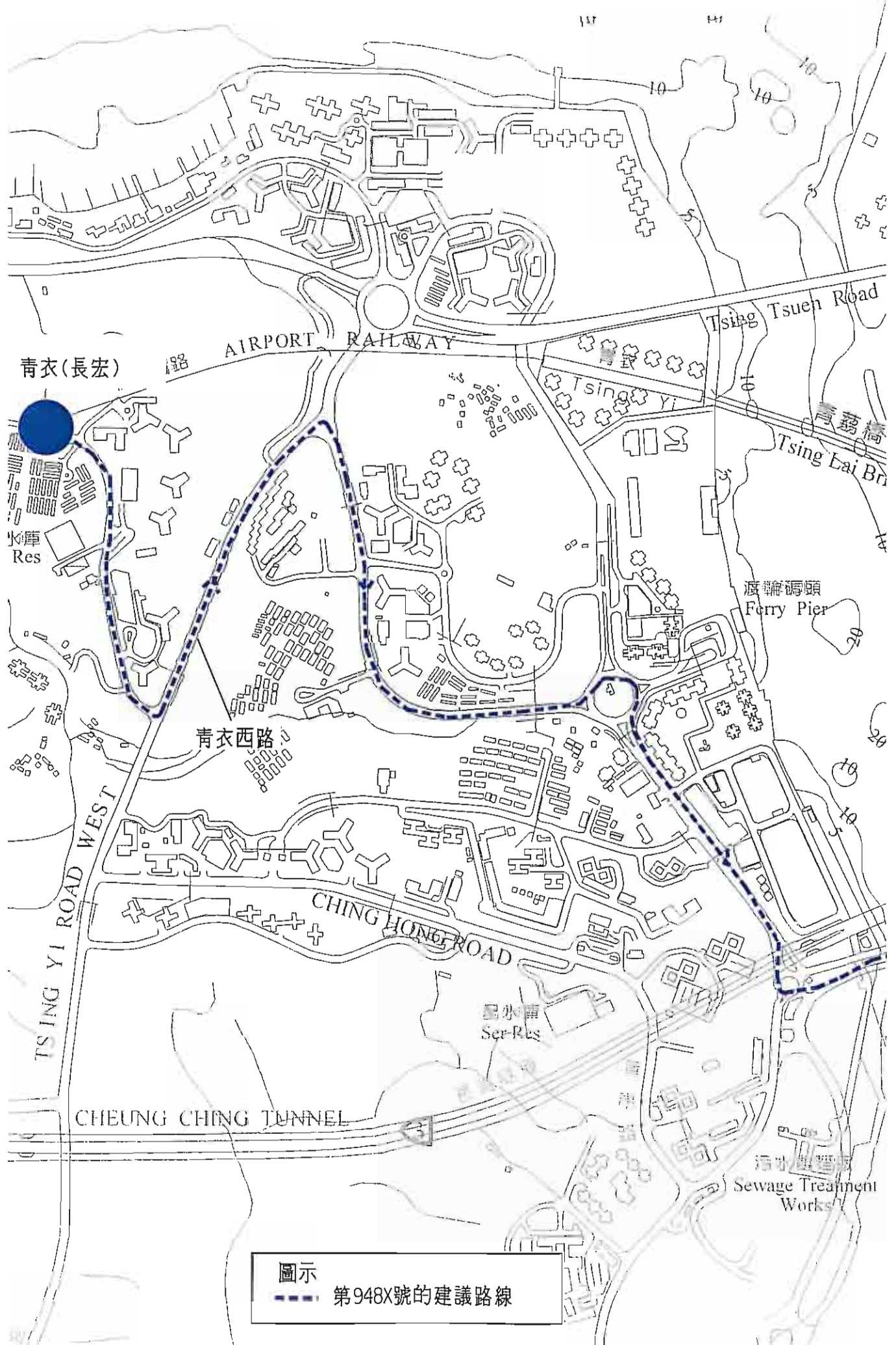


第948號(長安屯3+銅鑼灣(天后))往青衣的路線

附圖K



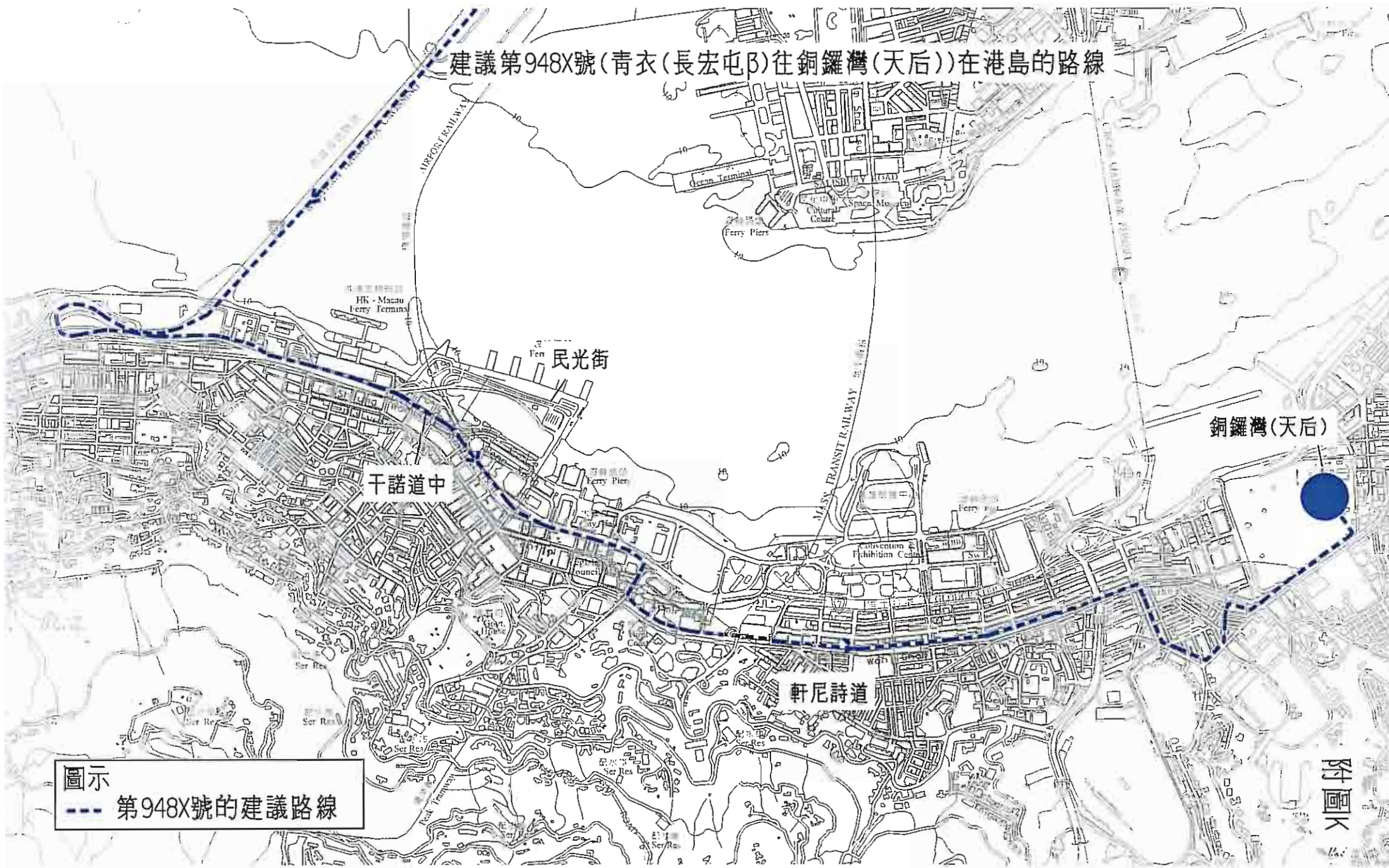
第948X號(青衣(長宏屯3)->銅鑼灣(天后))在青衣的路線 附圖K



圖示

--- 第948X號的建議路線

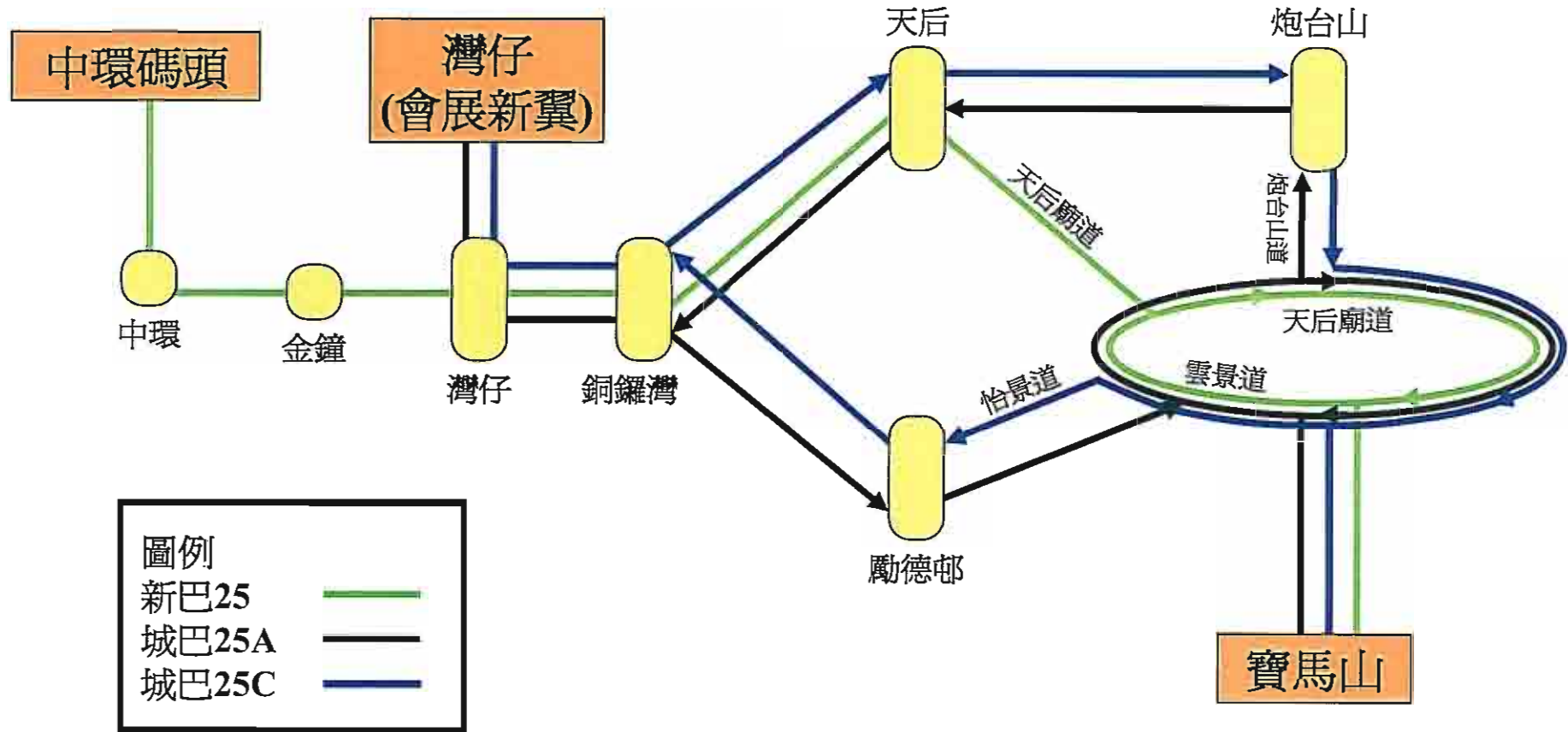
建議第948X號(青衣(長宏屯β)往銅鑼灣(天后))在港島的路線



圖示
--- 第948X號的建議路線

第25,25A,25C號線服務調整建議

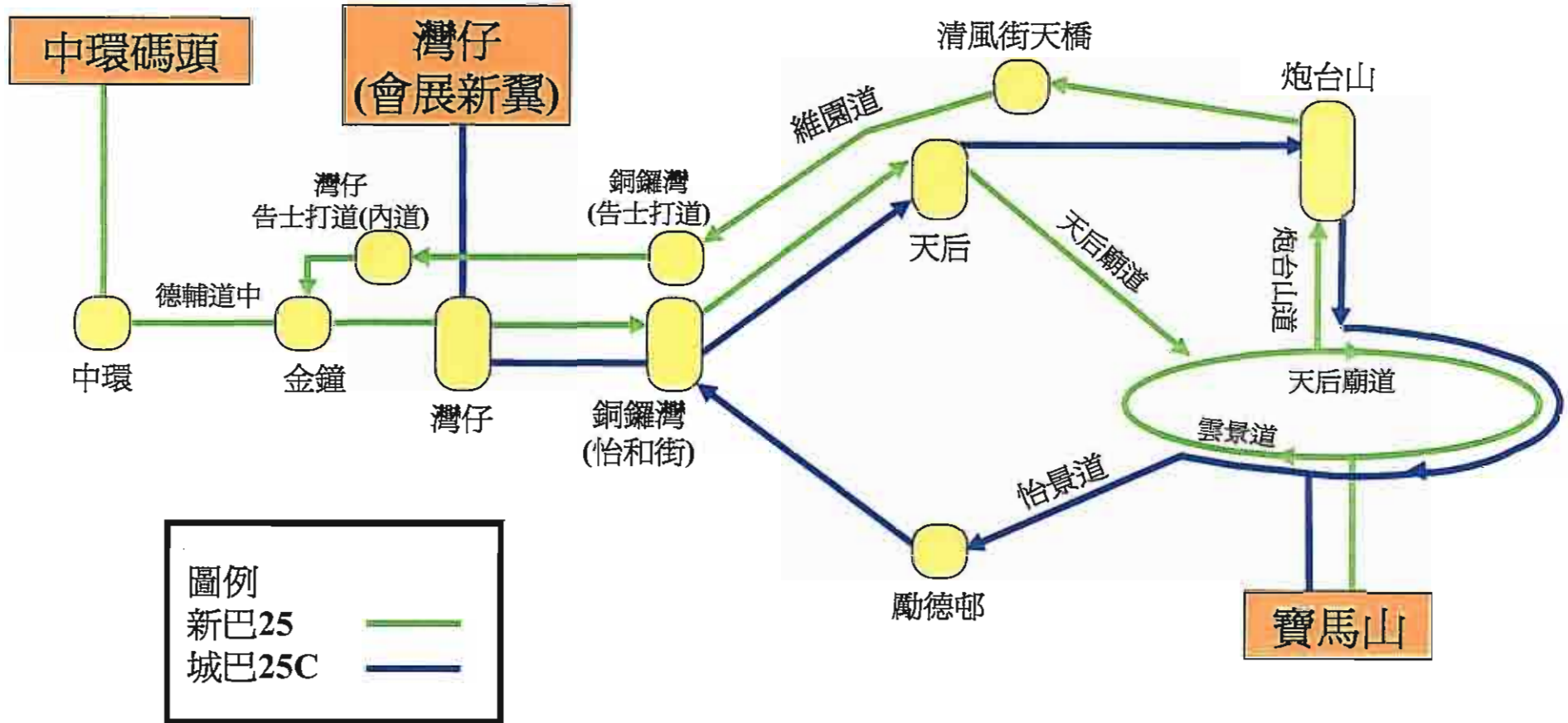
現時第25, 25A及25C路線



附圖 1

第25,25A,25C號線服務調整建議

建議第25及25C路線

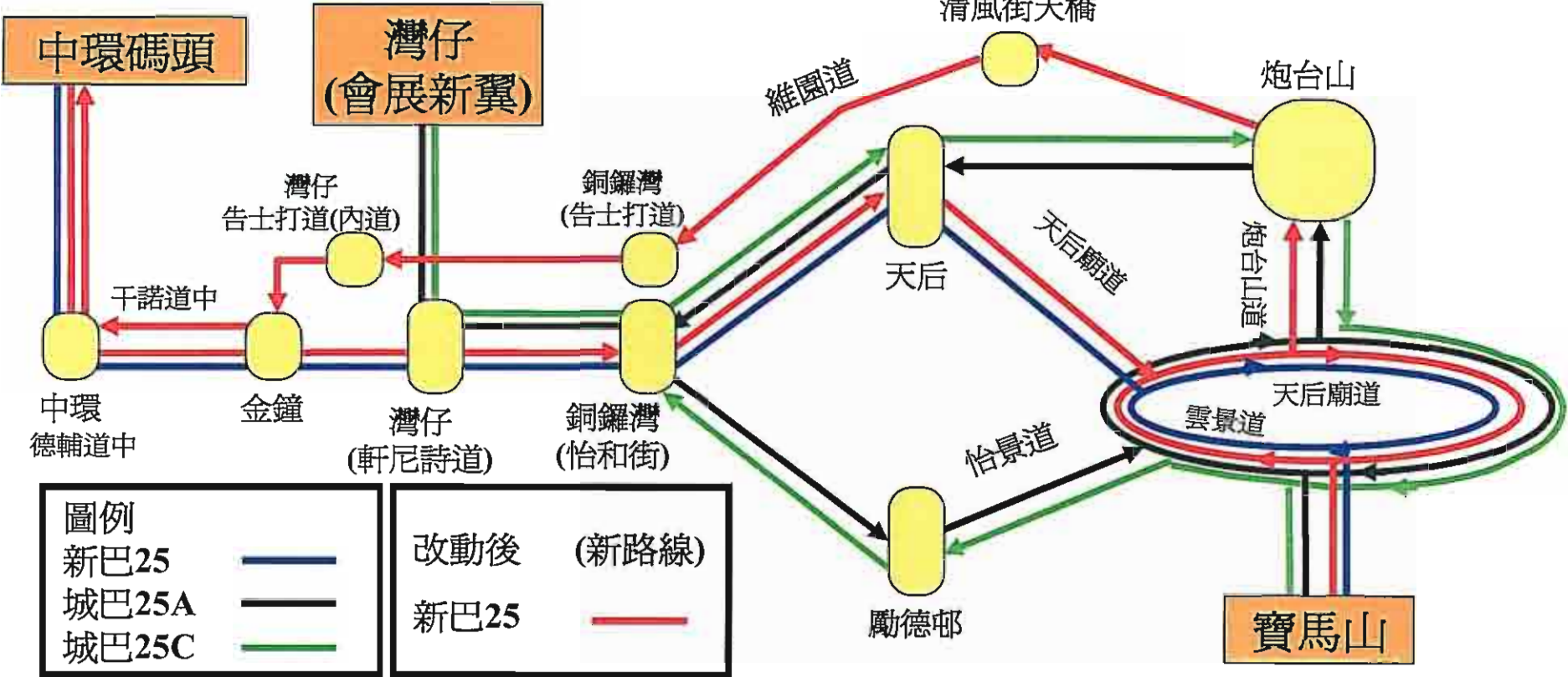


附圖 1

第25,25A,25C號線服務調整建議

現時第25, 25A及25C路線

建議第25路線



附圖 1