

中西區區議會
交通及運輸委員會

南港島線通車後區內居民出行模式的變化及
公共交通服務重組計劃的最新安排

目的

本文件旨為向委員匯報南港島線(東段)(下稱「南港島線」)通車後，居民出行模式的變化及相關公共交通服務重組計劃(下稱「重組計劃」)的最新建議的安排。

乘客需求變化的情況

2. 港鐵南港島線已於 2016 年 12 月 28 日通車。同日起，運輸署已安排八條接駁新鐵路站的專營巴士和專線小巴路線¹投入服務，為居於新鐵路車站較遠地區的南區居民提供服務。

3. 一如預期，南港島線通車後居民的出行模式和需求情況有著明顯的轉變。部分原先使用專營巴士、專線小巴或其他路面交通工具的人士，已改為步行或乘搭接駁服務至新鐵路站使用鐵路服務。根據港鐵公司提供的資料，現時每日約 11 萬人次使用南港島線。同時，部分與南港島線的服務範圍重疊的巴士路線，出現較明顯乘客量下跌的情況。附件 1撮錄有關巴士路線在南港島線通車前及後乘客需求變化的情況。

重組計劃的最新修訂建議的安排

4. 運輸署曾於 2016 年 6 月 16 日諮詢中西區區議會交通及運輸委員會(下稱「交委會」)對重組計劃的意見。另外，運輸署在南港島線通車前和後²的平日不同時段，對各條受影響的巴士

¹ 八條接駁新鐵路站的公共交通服務包括：

- (i) 七條接駁黃竹坑站的路線，即城巴 48 號(深灣-華富(北))、新巴 78 號(黃竹坑站-華貴邨)、專線小巴 4M 號(香港仔(石排灣)-黃竹坑站)、專線小巴 5M 號(葛量洪醫院-黃竹坑站)、專線小巴 29 號(鴨脷洲邨-深灣)、專線小巴 59A 號(香港仔(東勝道)-深灣)、專線小巴 69A 號(數碼港-黃竹坑站)；及
- (ii) 一條接駁海洋公園站的專線小巴 40M 號(赤柱-海洋公園站)。

² 在聽取交委會的意見後，運輸署於 2017 年 2 月份農曆新年假期後的平日上班和上學的日子進行新鐵路線通車後的調查。

路線進行調查，及搜集數據來分析乘客需求模式的改變情況。

5. 運輸署和巴士公司參考通車後乘客需求情況、現行「改善及減少巴士服務指引」(「指引」)，及委員對重組計劃曾提出的意見後，檢視重組計劃並修訂部分建議方案。**附件 2 至 8**夾附修訂方案的建議安排，而有關安排亦撮錄如下：

(I) 服務重組

黃竹坑及深灣 (組合 1) – 附件 2

- (i) 城巴第 71 號線(黃竹坑–中環(永和街))：**擱置取消該線的方案**；但會調減其班次水平。
- (ii) 城巴第 75 號線(深灣–中環(交易廣場))：調減該線的班次水平。班次水平調減後，運輸署會再次進行調查，若該線在非繁忙時段的乘客需求仍持續處於低水平，則會縮短其服務時間，只在星期一至五(公眾假期除外)早上及下午繁忙時段提供服務。

鴨脷洲途經薄扶林道 (組合 2) – 附件 3

- (i) 新巴第 94 號線(利東邨–中環碼頭)：**擱置取消該線的方案**。
- (ii) 新巴第 94X 號線(利東邨往中環(交易廣場))：維持取消路線的方案。
- (iii) 新巴第 91 號線(鴨脷洲邨–中環(中環碼頭))：**擱置於早上繁忙時段繞經利東邨和增加班次的方案**；但會更改該線在中區總站的位置，該線將以港澳碼頭巴士總站為新總站。

鴨脷洲途經香港仔隧道 (組合 3) – 附件 4

- (i) 城巴第 90C 號線(鴨脷洲大街往中環(怡和大廈))：維持取消路線的方案。
- (ii) 新巴第 590A 號線(海怡半島–金鐘(東))：調減其班次水平，再視乎乘客需求取消路線。班次水平調減後，運輸署會再次進行調查，若該線的乘客需求仍持續處於低水平，則會取消路線。
- (iii) 城巴第 97 號線(利東邨–中環(交易廣場))：縮短行車路線，全日往來利東邨和金鐘(東)，並同時調減其班次水平。縮短行車路線及班次水平調減後，運輸署會再次進行調查，若

該線於下午繁忙和非繁忙時段的乘客需求仍持續處於低水平，則會縮短其服務時間，只在星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時段提供服務。

- (iv) 城巴第 90 號線(鴨脷洲邨-中環(交易廣場))：縮短行車路線，令服務只往來鴨脷洲邨和金鐘(東)。若城巴第 97 號線有需要縮短其服務時間，城巴第 90 號線會同時於星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時段後，以及星期六、日及公眾假期全日(即城巴第 97 號線的服務時間外)，來回方向均繞經利東邨。

鴨脷洲往西半山學校區 (組合 4) – 附件 5

- (i) 新巴第 93A 號線(利東邨往羅便臣道)：縮減班次，只於星期一至五(公眾假期和學校假期除外)早上 7 時 10 分提供一個班次；及
- (ii) 新巴第 93 號線(鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道)：現時的服務安排維持不變，其中由鴨脷洲邨開出的兩個班次將不會繞經利東邨。

赤柱 (組合 5) – 附件 6

- (i) 隧巴第 973 (赤柱市場-尖沙咀(麼地道))和 973P 號線(深灣往尖沙咀(麼地道))：合併該兩線，並以第 973 號線作為合併後的編號。該線開往尖沙咀方向的首三個班次將繞經深灣道公共交通總站。同時，調減該線班次水平。
- (ii) 新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨)-中環(交易廣場))：縮短服務時間。

(II) 路線取消 (組合 6) – 附件 7

- (1) 城巴第 47P 號線(堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑)：**擱置取消該線的方案。**

(III) 班次調整 – 附件 8

運輸署會參照現行指引中調減班次的準則³和按實際乘客需求情況，分階段逐步調減乘客需求不高並符合指引中相關準則的巴士路線的全日班次水平，有關路線於繁忙時段的班次安排可參閱附件 8。

實施安排

6. 運輸署計劃由本年 4 月份開始，分階段實施上述修訂方案。在實施有關方案前，巴士公司會在相關總站和中途站張貼通告，將新服務安排的詳情通知受影響的乘客。

徵詢意見

7. 運輸署明白重組巴士服務會為部分乘客帶來不便，或者令乘客出行的習慣帶來改變。但在善用資源的原則下，運輸署已全面地考慮到各方面的意見及平衡各方的需求，並會提出相應措施，以期令上述建議方案對乘客的影響減至最低。在平衡整體乘客利益、善用資源和改善空氣質素等考慮因素下，運輸署希望委員可以理解有關的安排。歡迎委員對上文的重組計劃的最新安排提出意見。

運輸署
2017 年 3 月

³ 現行的指引訂明，如個別巴士路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段的平均載客率少於 30%，運輸署會考慮巴士公司調減班次的申請。

附件 1

南港島線通車前後
南區巴士服務營運情況

巴士 路線	起點 - 終點	繁忙時段最繁忙半小時 在最高載客點 平均載客率		乘客量 轉變 (註 1)	
		通車前 (2016 年 10 至 12 月)	通車後 (2017 年 2 月)	路線	組合
鴨脷洲經香港仔隧道巴士路線					
90	鴨脷洲邨-中環(交易廣場)	90.7%	54.4%	↓41.3%	↓48.1%
90C	鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈)	88.1% (最繁忙一小時 平均載客率:75.0%)	44.4% (最繁忙一小時 平均載客率:38.8%)	↓42.2%	
97	利東邨-中環(交易廣場)	86.4%	49.1%	↓36.2%	
590	海怡半島-中環(交易廣場)	89.7%	33.5%	↓67.1%	
590A	海怡半島-金鐘(東)	93.5% (最繁忙一小時 平均載客率:93.0%)	39.0% (最繁忙一小時 平均載客率:31.1%)	↓60.3%	
鴨脷洲經薄扶林道巴士路線					
90B	海怡半島-金鐘(東)	97.6%	75.0%	↓18.1%	↓14.7%
91	鴨脷洲邨-中環(中環碼頭))	93.2%	92.4%	↓8.7%	
94	利東邨-中環碼頭	85.6% (最繁忙一小時 平均載客率:85.6%)	79.4% (最繁忙一小時 平均載客率:58.3%)	↓14.9%	
94X	利東邨 往 中環(交易廣場)	98.3% (最繁忙一小時 平均載客率:96.6%)	50.0% (最繁忙一小時 平均載客率:45.0%)	↓24.8%	
鴨脷洲往西半山巴士路線					
93	鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道	69.4%	51.1%	↓17.0%	↓16.6%
93A	利東邨 往 羅便臣道	35.9% (最繁忙一小時 平均載客率:35.9%)	24.1% (最繁忙一小時 平均載客率:24.1%)	↓16.0%	
赤柱巴士路線					
66	赤柱(馬坑邨)-中環(交易廣場)	100.0%	93.3%	↓16.2%	↓12.6%
973	赤柱市場-尖沙咀(麼地道)	100.0%	65.6%	↓11.1%	

巴士 路線	起點 - 終點	繁忙時段最繁忙半小時 在最高載客點 平均載客率		乘客量 轉變 (註 1)	
		通車前 (2016 年 10 至 12 月)	通車後 (2017 年 2 月)	路線	組合
黃竹坑/深灣巴士路線					
47P	堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑	76.2% (最繁忙一小時 平均載客率:76.2%)	67.5% (最繁忙一小時 平均載客率:67.5%)	↓22.3%	↓26.1%
71	黃竹坑 - 中環(永和街) (循環線)	86.5% (最繁忙一小時 平均載客率:76.0%)	59.3% (最繁忙一小時 平均載客率:57.7%)	↓15.2%	
71P	深灣 往 中環碼頭	93.3%	57.4%	↓21.4%	
75	深灣-中環(交易廣場)	87.2%	49.9%	↓36.1%	
973P	深灣 往 尖沙咀(麼地道)	60.6% (最繁忙一小時 平均載客率:60.6%)	43.4% (最繁忙一小時 平均載客率:43.4%)	↓32.4%	
南區(西)經香港仔隧道巴士路線					
37A	置富花園-中環(循環線)	86.7%	72.0%	↓2.8%	↓10.9%
37B	置富花園-金鐘(循環線)	90.2%	85.9%	↓7.9%	
37X	置富花園-金鐘(循環線)	75.8%	87.9%	↓9.5%	
70	華貴邨-中環(交易廣場)	99.6%	87.0%	↓18.7%	
南區(西)經域多利道/薄扶林道巴士路線					
43M	田灣-石塘咀(循環線)	48.4%	48.3%	0.0%	0.0%
過海巴士路線					
170	華富(中)-沙田站	87.3%	61.9%	↓3.5%	↓25.5%
171	海怡半島-荔枝角	97.7%	73.5%	↓35.3%	
171A	利東邨 往 荔枝角	97.8%	70.6%		
171P	海怡半島 往 荔枝角	97.8%	57.7%		
971	石排灣-海麗邨	68.8%	95.3%	↓0.1%	

註 1: 巴士路線的乘客量轉變指新鐵路通車前(即 2016 年 11 月)與新鐵路通車後(即 2017 年 2 月 6 日至 22 日)的比較

建議重組巴士服務方案
(組合 1)

地區 : **黃竹坑及深灣**

涉及路線 : **城巴第 71 號線(黃竹坑-中環(永和街))(循環線)**
城巴第 75 號線(深灣-中環(交易廣場))

城巴第 71 號線:擱置取消路線，改為調減班次水平

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，城巴第 71 號線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率為 58%。由於該線的需求高於現行「改善及減少巴士服務的指引」(「指引」)中取消路線的準則⁴，所以運輸署決定擱置取消路線的建議方案。

2. 同時，上述調查反映該線在最繁忙半小時於最高載客點的平均載客率為 59%，符合指引中調減班次的準則⁵。因此運輸署建議根據乘客需求情況來調減該線於繁忙時間的班次，由現時 15 至 18 分鐘調低至 23 至 30 分鐘一班，而非繁忙時間的班次則由現時 12 至 20 分鐘調低至 30 分鐘一班。在完成班次調減後，運輸署會再次進行調查。如有需要，運輸署會視乎乘客需求再檢視該線的服務安排。

城巴第 75 號線:先調減班次水平，再視乎乘客需求來縮短服務時間

3. 運輸署的調查反映，城巴第 75 號線在最繁忙半小時於最高載客點的平均載客率為 50%，符合指引中調減班次的準則。因此，運輸署建議分兩個階段來調減該線的服務安排。第一階段先調減該線全日的班次水平，繁忙時段的班次由現時 7 至 15 分鐘調低至 15 至 30 分鐘一班，而非繁忙時段的班次則由現時 13 至 15 分鐘調低至 30 分鐘一班。在完成第一階段的班次調減後，運輸署會再次進行調查。若該線在非繁忙時段的乘客需求仍持續處於低水平，便會於第二階段縮短該線的服務時間，只在星期一至五(公眾假期除外)早上及下午繁忙時段提供服務。屆時，受影響乘客可使用相關替代服務，包括港鐵或轉乘其他巴士路線。

⁴ 運輸署現行「改善及減少巴士服務的指引」訂明，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%)，運輸署會在評估乘客所受影響及研究替代服務後，考慮建議取消該路線。

⁵ 現行指引訂明，如個別巴士路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段的平均載客率少於 30%，運輸署會考慮巴士公司調減班次的申請。

建議重組巴士服務方案
(組合 2)

地區 : **鴨脷洲途經薄扶林道**
涉及路線 : **新巴第 91 號線 (鴨脷洲邨-中環碼頭)**
新巴第 94 號線 (利東邨-中環碼頭)
新巴第 94X 號線 (利東邨往中環(交易廣場))

新巴第 94 號線:擱置取消該線

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，新巴第 94 號線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率為 58%。由於該線的需求高於指引中取消路線的準則，所以運輸署決定擱置取消路線的建議方案。

新巴第 94X 號線:取消路線

2. 上述調查亦反映新巴第 94X 號線在南港島線通車後，在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率跌至 45%，符合指引中取消路線的準則，而乘客亦可選擇其他替代服務前往中西區，因此，運輸署建議取消該線。**附件 3(1)**撮錄新巴第 94X 號線現時的服務安排及相關替代服務的資料。

新巴第 91 號線：擱置於早上繁忙時段繞經利東邨和增加班次；但建議更改總站位置

3. 由於新巴第 94 號線將繼續提供服務，利東邨居民在早上繁忙時段仍可使用該線往來中西區，並途經薄扶林道，因此新巴第 91 號線將不會在早上繁忙時段繞經利東邨和增加班次水平。

4. 上述調查亦顯示，該線(來回方向)於中環區在最繁忙一小時的平均載客率僅為 17%，符合指引中縮短行車路線的準則⁶。另外，該線需途經中環區內的較擠塞的路段(如皇后大道中)，因而影響其班次的穩定性，因此，運輸署建議更改該線在中區總站

⁶ 現行指引訂明，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。作為參考基準，本署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬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) 在建議截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。

位置至港澳碼頭巴士總站。由於行車里程縮短了約 3.5 公里，因此，該線的全程車費由\$5.8 下降至\$5.6。附件 3(2)撮錄新巴第 91 號線在港澳碼頭巴士總站的新總站位置和行車路線、建議服務安排及相關替代服務。

新巴第94X號線(利東邨往中環(交易廣場))

建議取消路線

(i) 現時服務安排

終點站	利東邨往中環(交易廣場)
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 55 分至上午 8 時 35 分
班次	20 分鐘
單程收費	\$6.1
車輛數目	3 部雙層巴士

(ii) 受影響乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
利東往中環	港鐵	\$6.7	+\$0.6	約 16 分鐘	-29 分鐘
	新巴第 94 號線	\$5.8	-\$0.3	約 55 分鐘	+10 分鐘
利東往 香港大學/上環	港鐵	\$6.7 至 \$8.2	+\$0.6 至 +\$2.1	約 18 至 21 分鐘	-14 至-22 分鐘
	新巴第 91 及 94 號線	\$5.6 至 \$5.8	-\$0.3 至 -\$0.5	約 30 至 40 分鐘	相若
香港仔往 香港大學/西營 盤/上環/中環	城巴第 7、 71、90B 號 線及新巴第 91 及 94 號 線	\$5.3 至 \$5.8	-\$0.3 至 +\$0.2	約 30 至 40 分鐘	相若
利東/香港仔 往薄扶林道 (介乎華富至香 港大學之間)	新巴第 91 及 94 號線	\$5.6 至 \$5.8	-\$0.3 至相 同	約 10 至 30 分鐘	相若
薄扶林道(介乎 華富至香港大 學之間) 往 香港大學/ 上環/中環	城巴第 7、 37B、37X、 71、71P、 90B 號線及 新巴第 4、 4X、91 及 94 號線	\$4.2 至 \$5.8	-\$0.9 至 +\$0.4	約 10 至 30 分鐘	相若

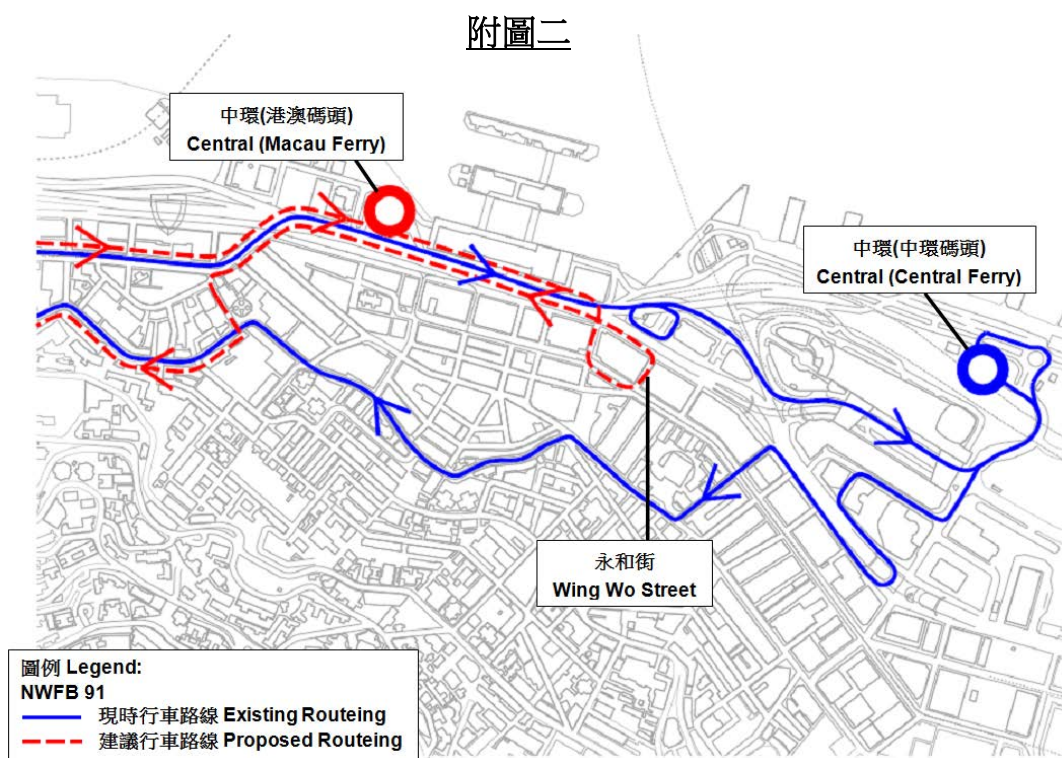
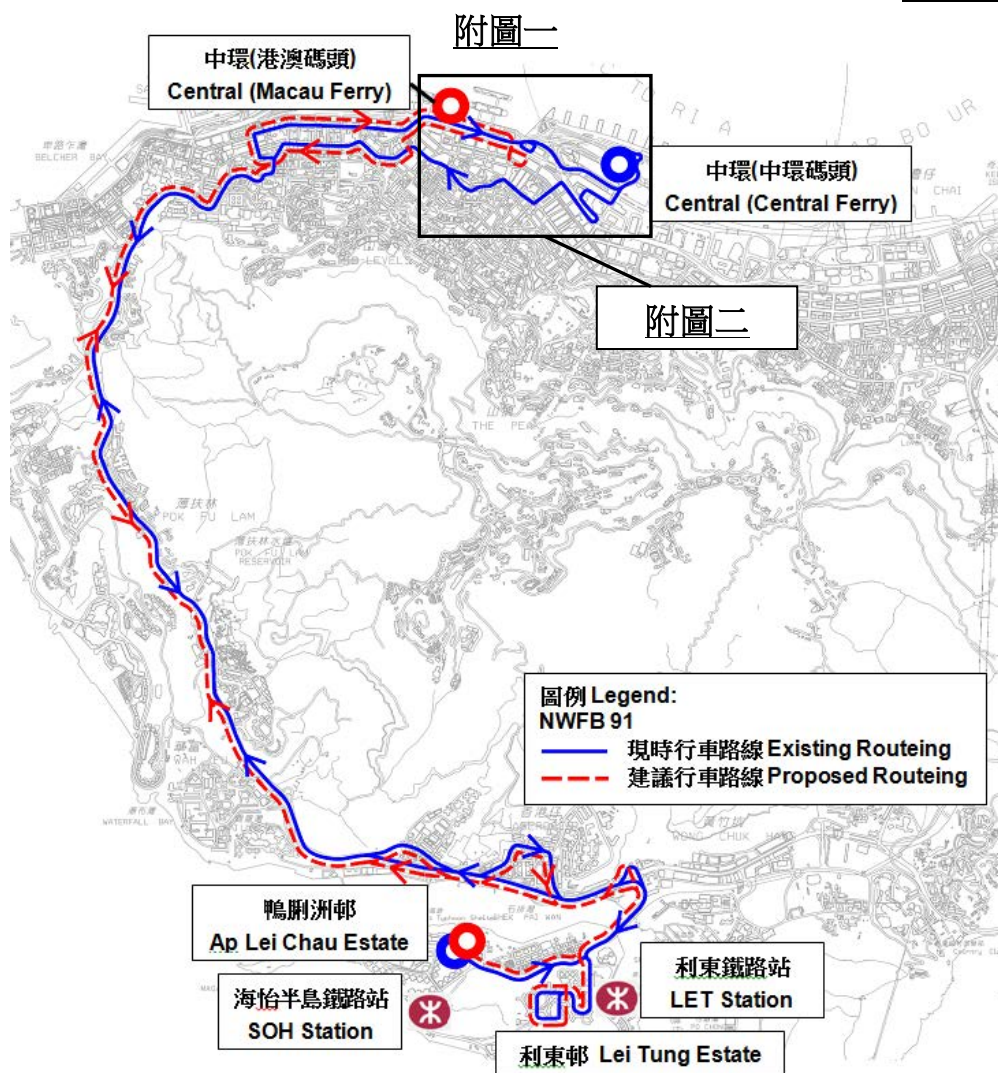
新巴第91號線(鴨脷洲邨—中環碼頭)

建議更改中環區的總站位置

(i) 建議服務安排

路線	91
終點站	鴨脷洲邨—中環(港澳碼頭)
行車路線	由鴨脷洲邨開出: 經鴨脷洲橋道、*(鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道)、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、第二街、水街、德輔道西、干諾道西及港澳碼頭通道。 由中環(港澳碼頭)開出: 經港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、永和街、干諾道中、干諾道西、德輔道西、皇后街、皇后大道西、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、*(鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑)及鴨脷洲橋道。 * 早上 9 時正前的班次不會繞經利東邨
服務時間	由鴨脷洲邨開出: 星期一至六: 上午 5 時 50 分至下午 11 時 45 分 星期日及公眾假期: 上午 6 時正至下午 11 時 45 分 由中環(港澳碼頭)開出: 星期一至六: 上午 6 時 25 分至凌晨 12 時 40 分 星期日及公眾假期: 上午 6 時 45 分至凌晨 12 時 40 分
班次	(i) 繁忙時間: 10 至 18 分鐘 (ii) 非繁忙時間: 10 至 20 分鐘
單程收費	\$5.6
車輛數目	5 部雙層巴士

(粗體字為建議變更部分)



新巴第91號線(鴨脷洲邨—中環碼頭)

建議更改中環區的總站位置

(ii) 受影響乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
鴨脷洲 <> 中環	港鐵	\$6.7	+\$0.9 至 +\$1.1	約 25 分鐘	-30 分鐘
	城巴第 90B 及新巴第 590 號線	\$5.8 至 \$6.9	相同至 +\$1.3	約 40 至 45 分鐘	相若
香港仔/薄扶林道 <> 中環	城巴第 7、71 及 90B 號線	\$4.2 至 \$5.8	-\$0.2 至 +\$0.2	約 35 分鐘	相若

建議重組巴士服務方案
(組合 3)

地區 : **鴨脷洲途經香港仔隧道**
涉及路線 : **城巴第 90 號線(鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場))**
城巴第 90C 號線 (鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈))
城巴第 97 號線 (利東邨 – 中環(交易廣場))
新巴第 590A 號線 (海怡半島 – 金鐘(東))(循環線)

城巴第 90C 號線：取消路線

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，城巴第 90C 號線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率為 39%，符合指引中取消路線的準則，而乘客亦可選擇其他替代服務，包括港鐵和其他巴士路線前往中環至灣仔一帶。因此，運輸署建議取消該線。**附件 4(1)**撮錄該線現時的服務安排及有關替代服務的資料。

新巴第 590A 號線：先調減班次水平，再視乎乘客需求取消路線

2. 上述調查亦反映，在南港島線通車後，新巴第 590A 號線乘客流失嚴重。該線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率十分低，只錄得 31%，符合指引中取消路線的準則。

3. 不過，該線現時於繁忙和非繁忙時段的班次水平仍高於指引的安排⁷，所以，運輸署將分兩個階段調減該線的服務安排。第一階段先調減該線全日的班次水平，繁忙時段的班次由現時 11 至 15 分鐘調低至 30 分鐘一班，而非繁忙時段的班次則由現時 15 至 20 分鐘調低至 30 分鐘一班。在完成第一階段的班次調減後，運輸署會再次進行調查。若該線的乘客需求仍持續處於低水平，便會建議於第二階段取消該線。屆時，受影響的乘客可使用相關替代服務，包括港鐵和其他巴士路線。

⁷ 現行指引訂明若個別班次不頻密的路線(即班次在繁忙時段維持在 15 分鐘，及非繁忙時段維持在 30 分鐘時)，而該線在最繁忙的一小時內的載客率仍少於 50%，運輸署會在評估乘客所受影響及研究替代服務後，考慮建議取消該路線。

城巴第 97 號線：先縮短行車路線和調減班次水平，再視乎乘客需求來縮短服務時間

4. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，城巴第 97 號線在最繁忙半小時於最高載客點的平均載客率為 49%，符合指引中調減班次的準則。同時，該線(來回方向)於中環區在最繁忙一小時的平均載客率僅為 17%，亦符合指引中縮短行車路線的準則。

5. 因此，運輸署建議分兩個階段調減該線的服務安排。第一階段先調減該線全日的班次水平，繁忙時段的班次由現時 4 至 8 分鐘調低至 10 至 30 分鐘一班，而非繁忙時段的班次則由現時 7 至 15 分鐘調低至 30 分鐘一班；同時，縮短該線的行車路線，改以金鐘(東)巴士總站作為總站。該線現時和第一階段的建議服務安排、新總站位置、相關替代服務和新增巴士轉乘優惠安排可參閱**附件 4(2)**。

6. 在完成第一階段的班次調減和縮短行車路線後，運輸署會再次進行調查。若該線在下午繁忙時段及非繁忙時段的乘客需求仍持續處於低水平，便會建議於第二階段縮短該線的服務時間，只在星期一至五（公眾假期除外）早上繁忙時段提供服務。屆時，受影響的乘客可使用相關替代服務，包括港鐵或轉乘其他巴士路線。

城巴第90號線：先縮短行車路線，再視乎城巴第97號線乘客需求來修改行車路線

7. 上述調查反映城巴第 90 號線(來回方向)於中環區在最繁忙一小時的平均載客率只有 11%，符合指引中縮短行車路線的準則。

8. 因此，運輸署建議分兩個階段調減該線的服務安排。第一階段先修改和縮短該線的行車路線，改以金鐘(東)巴士總站作為總站，同時，往金鐘(東)方向的班次改經黃竹坑道天橋，以期更快捷前往港島北岸。該線現時和第一階段的建議服務安排、新總站位置、相關替代服務和新增巴士轉乘優惠安排可參閱**附件 4(3)**。

9. 在完成其第一階段調減服務和縮短行車路線後，運輸署會再次進行調查及一併檢視城巴第 90 及 97 號線的乘客需求情況。倘若在第二階段，城巴第 97 號線有需要縮短其服務時間(如上文第 6 段的建議安排)，城巴第 90 號線會同時於星期一至五（公眾假期除外）早上繁忙時段後，以及星期六、日及公眾假期全日，

來回方向均繞經利東邨。屆時，受影響的乘客可使用相關替代服務，包括港鐵、其他巴士路線和新增巴士轉乘優惠安排。

城巴第90C號線(鴨脷洲大街往中環(怡和大廈))

建議取消路線

(i) 現時服務安排

終點站	鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈)
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 30 分至上午 9 時正
班次	15 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	4 雙層巴士

(ii) 受影響乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
鴨脷洲 往 中環/金鐘/灣仔 (西)	港鐵	\$6.7	+\$2.0	約 10 至 16 分鐘	-19 至 25 分鐘
	新巴第 590 號線	\$6.9	+\$2.2	約 30 至 40 分鐘	相若
鴨脷洲 往 灣仔(東)	城巴第 90 號線	\$4.7	相同	約 25 分鐘	相若
	新巴第 590 號線	\$6.9	+\$2.2	約 25 分鐘	相若
鴨脷洲 往 黃竹坑	港鐵	\$4.5	-\$0.2	約 4 分鐘	+1 分鐘
灣仔 往 中環	港鐵	\$4.5	+\$1.1	約 5 分鐘	+5 分鐘

城巴第97號線(利東邨 – 中環(交易廣場))

建議縮短行車路線

(i) 現時服務安排

終點站	利東邨 – 中環(交易廣場)
服務時間	由利東邨開出: 每日上午 5 時 30 分至凌晨 12 時正 由中環(交易廣場)開出: 星期一至六：上午 6 時 20 分至凌晨 12 時 30 分 星期日及公眾假期：上午 6 時 24 分至凌晨 12 時 30 分
班次	(i) 繁忙時段: 4 至 8 分鐘 (ii) 非繁忙時段: 7 至 15 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	13 部雙層巴士

(ii) 第一階段的建議安排

終點站	利東邨 – 金鐘(東)
行車路線	由利東邨開出: 經利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、黃竹坑道、黃竹坑道天橋、黃竹坑道、香港仔隧道、黃泥涌道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、盧押道、告士打道、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、添馬街及德立街。 由金鐘(東)開出: 經樂禮街、金鐘道、軒尼詩道、分域街、莊士敦道、灣仔道、摩理臣山道、黃泥涌道、香港仔隧道、黃竹坑道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑及利東邨道。
服務時間	由利東邨開出: 每日上午 5 時 30 分至凌晨 12 時正 由金鐘(東)開出: 星期一至六：上午 6 時 20 分至凌晨 12 時 30 分 星期日及公眾假期：上午 6 時 24 分至凌晨 12 時 30 分
班次	(i) 繁忙時段: 10 至 30 分鐘 (ii) 非繁忙時段: 30 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	8 部雙層巴士

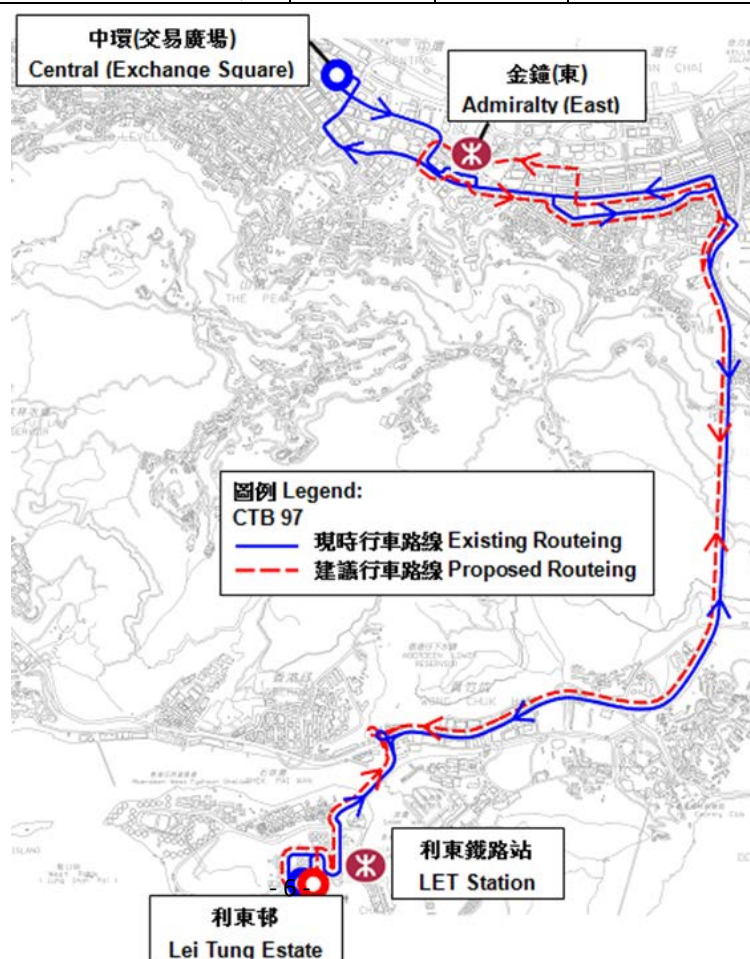
(粗體字為建議變更部分)

城巴第97號線(利東邨 – 中環(交易廣場))

建議縮短行車路線

(iii) 第一階段受影響乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
利東 <> 中環	港鐵	\$6.7	+\$2.0	約 16 分鐘	-32 分鐘
	新巴第 590 號線	\$6.9	+\$2.2	約 42 分鐘 (包括由利東步行至鴨脷洲橋道約 5 分鐘)	-6 分鐘
	中環方向 城巴第 97 號線轉乘城巴第 37A 號線 (新增巴士轉乘優惠)	\$4.7	相同	約 48 分鐘	相若
	南區方向 城巴第 37B 或 37X 號線轉乘城巴第 90 或 97 號線 (新增巴士轉乘優惠)	\$4.7	相同	約 48 分鐘	相若



城巴第90號線(鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場))

建議縮短行車路線

(i) 現時服務安排

終點站	鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場)
服務時間	由鴨脷洲邨開出: 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分 由中環(交易廣場)開出: 每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分
班次	(i) 繁忙時間: 6 至 12 分鐘 (ii) 非繁忙時間: 10 至 15 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	10 部雙層巴士

(ii) 第一階段的建議服務安排

終點站	鴨脷洲邨 – 金鐘(東)
行車路線	由鴨脷洲邨開出: 經鴨脷洲橋道、黃竹坑道、 黃竹坑道天橋 、黃竹坑道、香港仔隧道、黃泥涌道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、 盧押道 、 告士打道 、 夏慤道 、 紅棉路支路 、 金鐘道 、 添馬街 及 德立街 。 由 金鐘(東) 開出: 經 樂禮街 、 金鐘道 、 軒尼詩道 、 分域街 、 莊士敦道 、 灣仔道 、 摩理臣山道 、 黃泥涌道 、 香港仔隧道 、 黃竹坑道 及 鴨脷洲橋道 。
服務時間	由鴨脷洲邨開出: 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分 由 金鐘(東) 開出: 每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分
班次	(i) 繁忙時間: 12 至 20 分鐘 (ii) 非繁忙時間: 10 至 15 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	8 部雙層巴士

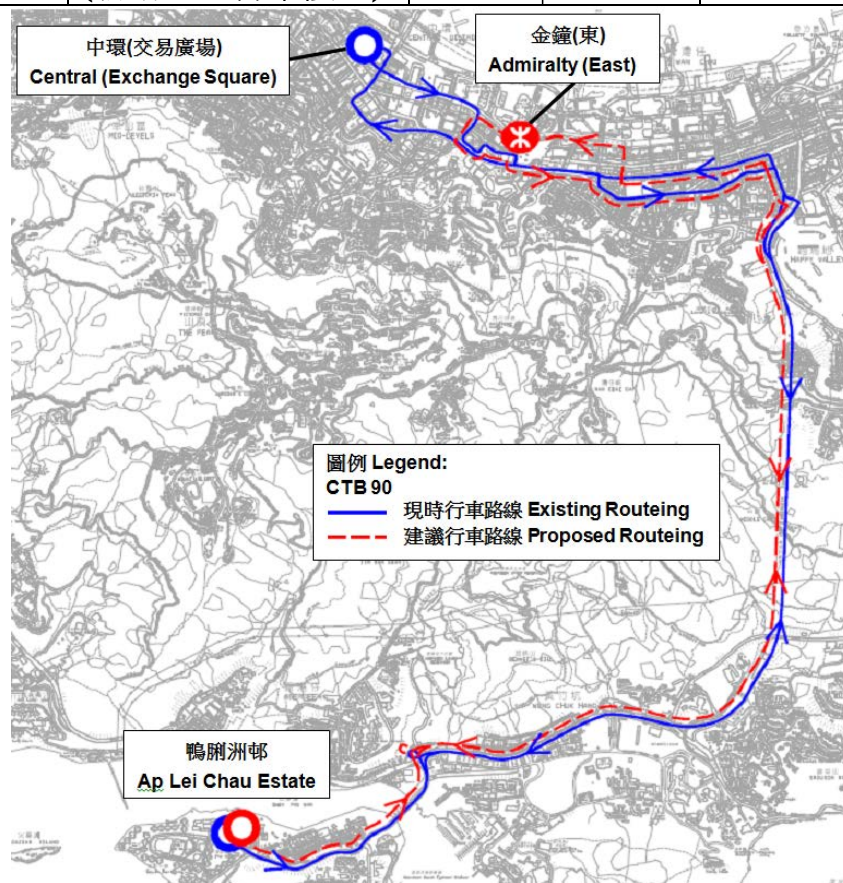
(粗體字為建議變更部分)

城巴第90號線(鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場))

建議縮短行車路線

(iii) 第一階段受影響乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
鴨脷洲 <> 中環	港鐵	\$6.7	+\$2.0	約 18 分鐘	-29 分鐘
	新巴第 590 號線	\$6.9	+\$2.2	約 42 分鐘	-5 分鐘
	城巴第 90B 線	\$5.8	+\$1.1	約 57 分鐘	+10 分鐘
	中環方向 城巴第 90 號線轉乘 城巴第 37A 號線 (新增巴士轉乘優惠)	\$4.7	相同	約 47 分鐘	相若
	南區方向 城巴第 37B 或 37X 號線轉乘城巴第 90 號線 (新增巴士轉乘優惠)	\$4.7	相同	約 47 分鐘	相若



建議重組巴士服務方案
(組合 4)

地區 : **鴨脷洲往西半山學校區**
涉及路線 : **新巴第 93 號線 (鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道)**
新巴第 93A 號線(利東邨往羅便臣道)

新巴第 93A 號線：調減班次水平
新巴第 93 號線：服務安排維持不變

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，新巴第 93A 號線於早上繁忙時段提供三個班次，在利東邨的乘客需求十分低，每日合共少於 60 人次使用。該線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率只有 24%，符合指引中取消路線的準則。然而，為照顧在該時段前往西半山的學生需求，運輸署建議在星期一至五(公眾假期及學校假期除外)，於早上 7 時 10 分提供一個班次，由利東邨前往西半山學校區。
2. 由於該線將會繼續為利東邨乘客提供服務，因此新巴第 93 號線現時的服務安排將維持不變，其中由鴨脷洲邨開出的兩個班次，將不會繞經利東邨。

建議重組巴士服務方案
(組合 5)

地區 : **赤柱**

涉及路線 : **隧巴第 973 號線(赤柱市場 – 尖沙咀(麼地道))**

隧巴第 973P 號線(深灣往尖沙咀(麼地道))

新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場))

隧巴第 973 和 973P 號線:合併路線

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，隧巴第 973P 號線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率為 43%，符合指引中合併路線的準則⁸。因此，運輸署將隧巴第 973P 號線和第 973 號線合併，並以第 973 號線作為合併後的編號。合併後的隧巴第 973 號線於星期一至五(公眾假期除外)首三個由赤柱開出的班次，將會繞經深灣道公共交通總站，以服務深灣和黃竹坑的乘客，並同時提前該首三個班次的開出時間約 10 分鐘，以期維持抵達尖沙咀一帶的時間與現時隧巴第 973P 號線相若。

2. 上述調查亦反映隧巴第 973 號線在最繁忙半小時於最高載客點的平均載客率為 66%，符合指引中調減班次的準則，因此，運輸署建議調減其班次水平，繁忙時段的班次由現時 20 至 24 分鐘調低至 20 至 30 分鐘一班，而非繁忙時段的班次則由現時 15 至 20 分鐘調低至 15 至 30 分鐘一班。**附件 6(1)**列出合併後隧巴第 973 號線的建議服務安排。

新巴第 66 號線: 縮短服務時間

3. 上述調查反映新巴第 66 號線在最繁忙半小時於最高載客點的平均載客率為 93%，因此維持該時段的班次不變。但在其他時段的乘客需求十分低，平均每小時載客率介乎 10%至 67 %。因此，運輸署建議調減該線在其他時段的班次水平，早上時段的班次由現時 12 至 23 分鐘調低至 20 至 30 分鐘一班，而下午時段的班次則由現時 20 至 30 分鐘調低至 20 至 35 分鐘一班。同時亦調整首班和尾班的開出時間。**附件 6(2)**列出該線現時和建議服務安排。

⁸ 現行指引訂明，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%)，運輸署會在評估乘客所受影響及研究替代服務後，考慮建議取消該路線或與其他路線合併。

隧巴第 973 (赤柱市場—尖沙咀(麼地道))和 973P 號線(深灣往尖沙咀)
建議合併路線的安排

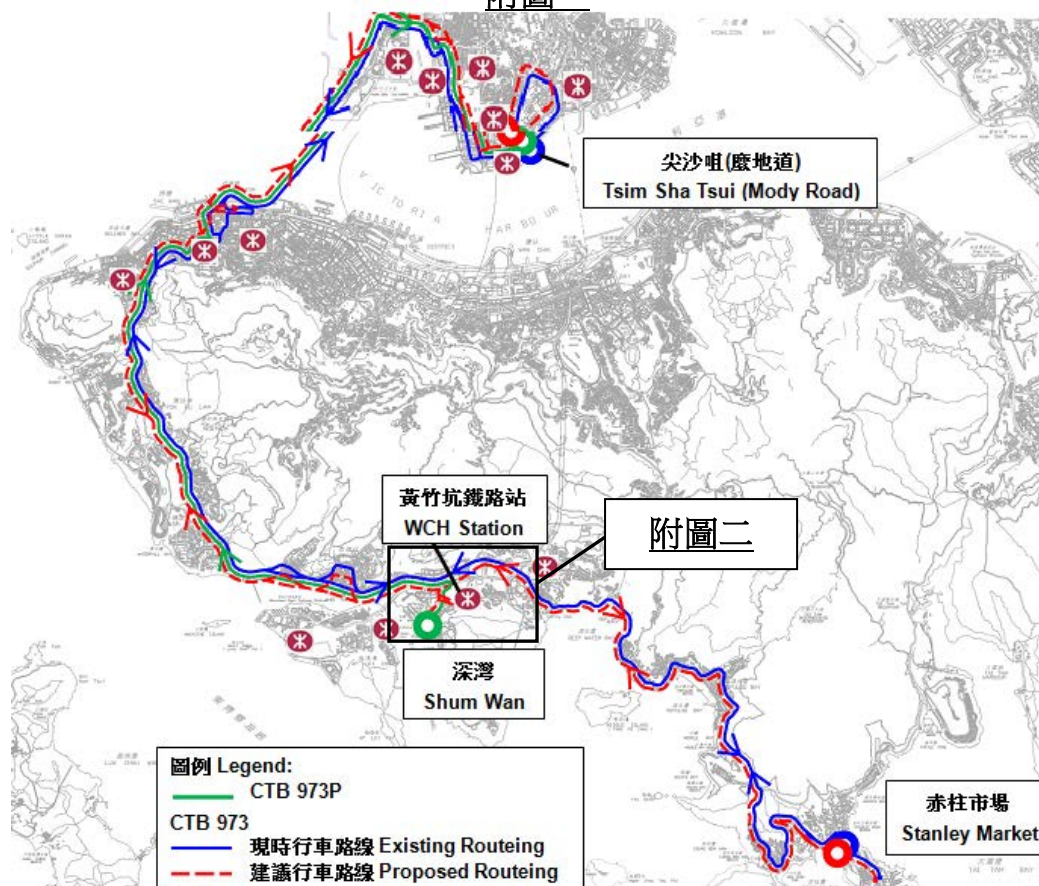
建議服務安排

路線	973
終點站	赤柱市場 – 尖沙咀(麼地道)
行車路線	<u>由赤柱市場開出:</u> 經赤柱村道、東頭灣道、赤柱村道、佳美道、馬坑邨公共運輸交匯處、佳美道、環角道、春坎角道、赤柱峽道、淺水灣道、香島道、黃竹坑道、*(海洋公園道、海洋公園巴士總站、海洋公園道、黃竹坑道)、#(南朗山道、深灣道、深灣道公共交通總站、深灣道、南朗山道、黃竹坑道)、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、第二街、水街、干諾道西、西區海底隧道、西九龍公路、佐敦道天橋、佐敦道、D1A(S)路、匯翔道、廣東道、九龍公園徑及梳士巴利道。 #星期一至五(公眾假期除外)上午 6 時 55 分、上午 7 時 20 分及上午 7 時 42 分，由赤柱市場開出的班次，將繞經深灣道公共交通總站。 * 星期六(公眾假期除外)下午約 3 時 25 分至下午約 7 時 20 分，及星期日及公眾假期於下午約 3 時 30 分至下午約 7 時 15 分，由赤柱市場開出的班次，將改道途經海洋公園巴士總站。 <u>由尖沙咀(麼地道)開出:(維持不變)</u> 經麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、康莊道、康達徑、暢運道、漆咸道南、梳士巴利道、九龍公園徑、廣東道、梳士巴利道、九龍公園徑、廣東道、佐敦道、連翔道、西九龍公路、西區海底隧道、天橋、干諾道西、西邊街、皇后大道西、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道、**(海洋公園道、海洋公園巴士總站、海洋公園道、黃竹坑道、)香島道、淺水灣道、赤柱峽道、春坎角道、環角道、佳美道、馬坑邨公共運輸交匯處、佳美道、赤柱村道、東頭灣道及赤柱村道。 ** 星期六(公眾假期除外)上午約 8 時 30 分至下午約 12 時 55 分，及星期日及公眾假期於上午約 8 時正至下午約 12 時 45 分，由尖沙咀開出的班次，將改道途經海洋公園巴士總站。

服務時間	<u>由赤柱市場開出:</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午 6 時 55 分 至晚上 10 時 05 分 星期六(公眾假期除外) 上午 7 時 05 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時 05 分至晚上 10 時 05 分 <u>由尖沙咀(麼地道)開出:</u> 星期一至六(公眾假期除外) 上午 8 時 30 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時正至晚上 10 時 05 分
班次	(i) 繁忙時間:20 至 30 分鐘 (ii) 非繁忙時間:15 至 30 分鐘
單程收費	\$13.6
車輛數目	4 部雙層巴士

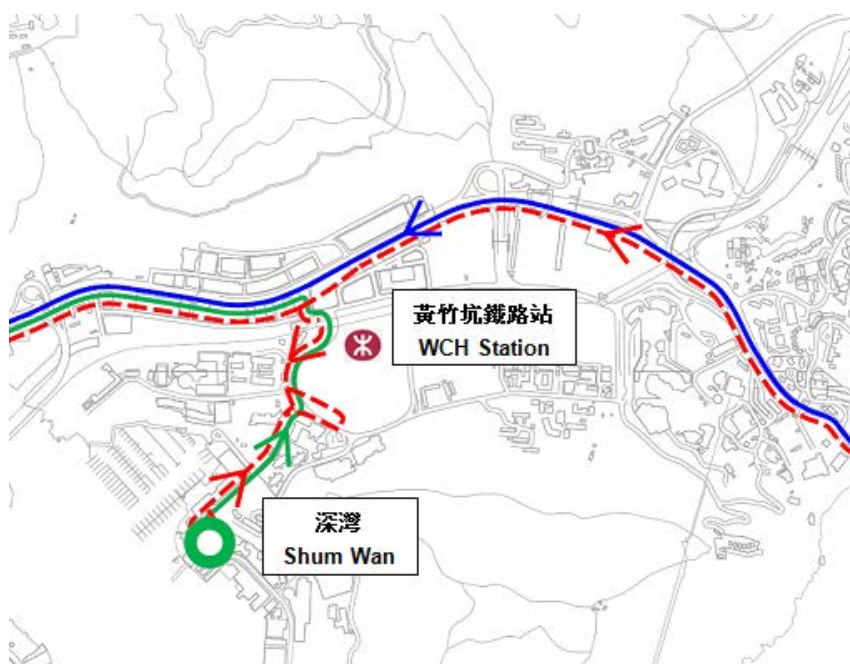
(粗體字為建議變更部分)

附圖一



附圖二

附圖二



新巴第66號線(赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場))

建議調減服務安排

(i) 現時服務安排

終點站	赤柱(馬坑邨)– 中環(交易廣場)
營運時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> <u>由赤柱(馬坑邨)開出:</u> 上午 6 時 45 分至上午 8 時 50 分 下午 3 時 20 分至下午 7 時 30 分 <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 上午 7 時正至上午 8 時 55 分 下午 3 時 20 分至下午 7 時 30 分
開出車次(班次)	(i) 早上時段:12 班 (12 至 30 分鐘) (ii) 下午時段:22 班 (20 至 30 分鐘)
單程收費	\$8.9
車輛數目	5 部雙層巴士

(ii) 建議服務安排

終點站	赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場)
營運時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> <u>由赤柱(馬坑邨)開出:</u> 上午 7 時正至上午 8 時 20 分 下午 3 時 20 分至下午 6 時 25 分 <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 上午 8 時 15 分及上午 8 時 45 分 下午 5 時正至下午 7 時 10 分
開出車次(班次)	(i) 早上時段:6 班 (20 至 30 分鐘) (ii) 下午時段:13 班 (20 至 35 分鐘)
單程收費	\$8.9
車輛數目	4 部雙層巴士

(粗體字為建議變更部分)

建議重組巴士服務方案
(組合 6)

建議取消在繁忙時段提供服務的專營巴士路線

涉及路線：城巴第 47P 號線 (堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑)

城巴第 47P 號線：擱置取消該線

1. 運輸署於南港島線通車後進行的調查反映，城巴第 47P 號線在最繁忙一小時於最高載客點的平均載客率為 67%。由於該線的需求高於現行指引中取消路線的準則，所以運輸署決定擱置取消該線的建議方案。

調減班次

在南港島線通車後，運輸署進行的調查反映下列路線在最繁忙半小時，於最高載客點的平均載客率低於 85%(詳情請參閱附件 1)，符合現行指引中調減班次的準則。因此，運輸署建議逐步調減下列路線全日的班次水平，於繁忙時段的班次安排撮錄如下：

巴士路線	起點 - 終點	繁忙時段班次水平 (分鐘)	
		現時安排	建議安排
城巴第 37A 號線	置富花園-中環(循環線)	5-12	8-12
城巴第 43M 號線	田灣-石塘咀(循環線)	15-20	20
城巴第 90B 號線	海怡半島-金鐘(東)	8-12	10-13
新巴第 590 號線	海怡半島-中環(交易廣場)	4-14	12-20