

**建議重組巴士服務方案
(組合 5)**

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)

背景

1. 城巴第90、90C及97號線和新巴第590A號線主要服務鴨脷洲的居民，並行經香港仔隧道往來港島北岸(包括中環至灣仔一帶)。附件9(1)撮錄該四條路線現時的服務安排及乘客需求模式。
2. 鴨脷洲的兩個新鐵路站(即利東鐵路站及海怡半島鐵路站)，位於人口集中的區域，預計大部分現時乘搭巴士的鴨脷洲居民，因行車時間大為縮短，日後將會轉乘鐵路服務直接往返港島北岸。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組這四條巴士路線的服務安排。

建議安排

城巴第90C及新巴第590A號線: 取消服務

3. 城巴第90C號線主要為鴨脷洲大街的居民，於上午繁忙時段提供前往灣仔至中環的服務，而新巴第590A號線主要為海怡半島及鴨脷洲的居民提供一條全日往來金鐘和灣仔的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，預計往港島北岸行車時間縮短約19至26分鐘，因此預料乘搭上述兩條路線往來鴨脷洲與中環/金鐘/灣仔(西)的乘客(約70%)會轉乘鐵路服務。另外，城巴第90C及新巴第590A號線往來鴨脷洲與灣仔(東)的行車路線，與城巴第90及新巴第590號線重疊，因此受影響的乘客可選乘南港島線(東段)或其他重疊的巴士路線。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後取消該兩條路線服務。受影響城巴第90C及新巴第590A號線乘客可選擇表1內列出的替代服務。

表1 - 城巴第90C及新巴第590A號線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
海怡半島/鴨脷洲<> 中環/金鐘/灣仔(西)	港鐵	\$5.2* (預計)	-\$1.3 至 +\$0.5 (預計)	約 11 至 14 分鐘 (預計)	-19 至 26 分鐘 (預計)
	新巴第 590 號線	\$6.9	+0.4 至 +\$2.2	約 30 至 40 分鐘	相若
海怡半島/鴨脷洲<> 灣仔(東)	城巴第 90 號線	\$4.7	相同至 +\$1.8	約 25 分鐘	相若
	新巴第 590 號線	\$6.9	+0.4 至 +\$2.2	約 25 分鐘	相若
海怡半島/鴨脷洲<> 黃竹坑	港鐵	\$4.5* (預計)	-\$2.0 至 +\$0.4	約 3 分鐘 (預計)	+7 分鐘 (預計)
中環/金鐘 <>灣仔	港鐵	\$4.5	-\$2.0 至 +\$1.1	約 5 分鐘	+5 分鐘

*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

城巴第90號線:縮短及修改行車路線

4. 當南港島線(東段)通車後，由海怡半島鐵路站往來中環鐵路站只需約14分鐘，較現時城巴第90號線的47分鐘大為減少，預計該線的乘客會改乘鐵路服務，以致出現乘客流失的情況。由於現時乘搭城巴第90號線往來中環區的乘客需求不高，該線於中環區內最繁忙一小時平均載客率只有約20%，預計南港島線(東段)通車後乘搭該線往來中環的乘客將會更少。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後，修改該線的服務安排如下：

- (i) 縮短在中環區的行車路線，並改以金鐘(東)作為總站；
- (ii) 往金鐘(東)方向的班次改經黃竹坑道天橋，更快捷前往港島北岸；

- (iii) 星期一至五早上繁忙時段後，以及星期六、日及公眾假期全日，來回方向均繞經利東邨，接載城巴第97號線服務時段外而受影響的乘客。

5. 受影響城巴第90號線的乘客可選擇表2內列出的替代服務。

表2 - 城巴第90號線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	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 11 至 14 分鐘 (預計)	-33 分鐘 (預計)
	城巴第 90B 及新巴第 590 號線	\$5.8 至 \$6.9	+\$1.1 至 +\$2.2	約 40 至 45 分鐘	相若
	中環方向 城巴第 90 號線轉乘城 巴第 37A 號 線	\$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	\$4.7	相同	約 47 分鐘	相若

*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

城巴第97號線: 縮短行車路線和營運時間

6. 城巴第97號線主要為利東的居民提供一條行經香港仔隧道往來中環、金鐘及灣仔的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，該線的行車路線將與鐵路重疊。由於日後利東鐵路站往來中環鐵路站只需約11分鐘，較現時城巴第97號線的48分鐘大為減少，預計該線的乘客日後會改乘鐵路服務，以致該線出現明顯乘客流失的情況。由於現時乘搭城巴第97號線往來中環區的乘客需求不高，該線於中環區內最繁忙一小時平均載客率只有約20%，預計南港島線(東段)通車後乘搭該線往來中環的乘客將會更少。

7. 另外，現時城巴第97號線的乘客需求集中於上午繁忙時間，佔全日整體乘客量約34%，而在最繁忙的一小時往中環方向的平均載客率達86%。預計南港島線(東段)通車後，該線於上午繁忙時段仍有一定的乘客需求。因此，運輸署建議修改該線的服務安排如下：

- (i) 縮短其營運時間，只在星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時段行走；及
- (ii) 縮短在中環區的行車路線，並改以金鐘(東)作為總站。

8. 受影響城巴第97號線的乘客可選擇表3內列出的替代服務。

表3 - 城巴第97號線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	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 11 分鐘 (預計)	-37 分鐘 (預計)
	中環方向 城巴第 90 號 線轉乘城巴 第 37A 號線	\$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 號線	\$4.7	相同	約 48 分鐘	相若
利東 <> 金鐘/灣仔(西)	港鐵	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 8 分鐘 (預計)	-32 分鐘 (預計)
	城巴第 90 號 線	\$4.7	相同	約 40 分鐘	相若
利東 <> 灣仔(東)	城巴第 90 號 線	\$4.7	相同	約 35 分鐘	相若

*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

9. **附件9(2)**列出修改城巴第90及97號線的建議服務安排。

現時巴士服務的安排及乘客需求模式

城巴第90C號線

城巴第90C號線主要為鴨脷洲大街的居民，於上午繁忙時段提供一條經香港仔隧道前往灣仔至中環的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	90C (上午繁忙時段服務)
終點站	鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈)
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 30 分至上午 9 時正
繁忙時間班次	15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 87%
單程收費	\$4.7
車輛數目	4 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約70%的乘客由鴨脷洲/黃竹坑前往中環/金鐘/灣仔(西)一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約10%的乘客由鴨脷洲/黃竹坑前往灣仔(東)一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務，然後再步行前往其目的地，或選乘城巴第90號線或新巴第590號線。
- (iii) 約10%的乘客由鴨脷洲前往黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務。
- (iv) 約10%的乘客由灣仔前往中環/金鐘一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務或其他巴士路線。

新巴第590A號線

新巴第590A號線主要為海怡半島及鴨脷洲的居民提供一條經香港仔隧道往來金鐘和灣仔的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	590A
終點站	海怡半島 – 金鐘(東) (循環線)
營運時間	每日上午 6 時正至晚上 11 時 40 分
繁忙時間班次	11 至 15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 72%
單程收費	\$6.5
車輛數目	6 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約70%的乘客往來海怡半島/鴨脷洲與金鐘/灣仔(西)一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約20%的乘客往來海怡半島/鴨脷洲與灣仔(東)一帶，這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務，然後再步行前往其目的地，或選乘城巴第90號線或新巴第590號線。
- (iii) 約10%的乘客往來鴨脷洲與黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務。

城巴第90號線

城巴第90號線為一條行經香港仔隧道往來鴨脷洲邨和中環(交易廣場)的巴士服務，途經金鐘和灣仔。現時的服務安排如下：

路線	90
終點站	鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場)
營運時間	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
繁忙時間班次	6 至 15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 90%
單程收費	\$4.7
車輛數目	10 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為:

- (i) 約65%的乘客往來鴨脷洲/黃竹坑與灣仔至金鐘一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短(減省約30分鐘)，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約20%的乘客往來鴨脷洲/黃竹坑與中環。這些乘客除使用該線外，亦可選乘新鐵路服務或新巴第590號線。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短(減省約35分鐘)，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。

城巴第97號線

城巴第97號線為一條經香港仔隧道往來利東邨和中環(交易廣場)的巴士服務，途經金鐘和灣仔。現時該線的服務安排如下：

路線	97
終點站	利東邨 – 中環(交易廣場)
營運時間	<p>由利東邨開出: 每日上午 5 時 30 分至凌晨 12 時正</p> <p>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</p>
繁忙時間班次	4 至 20 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 86%
單程收費	\$4.7
車輛數目	13 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

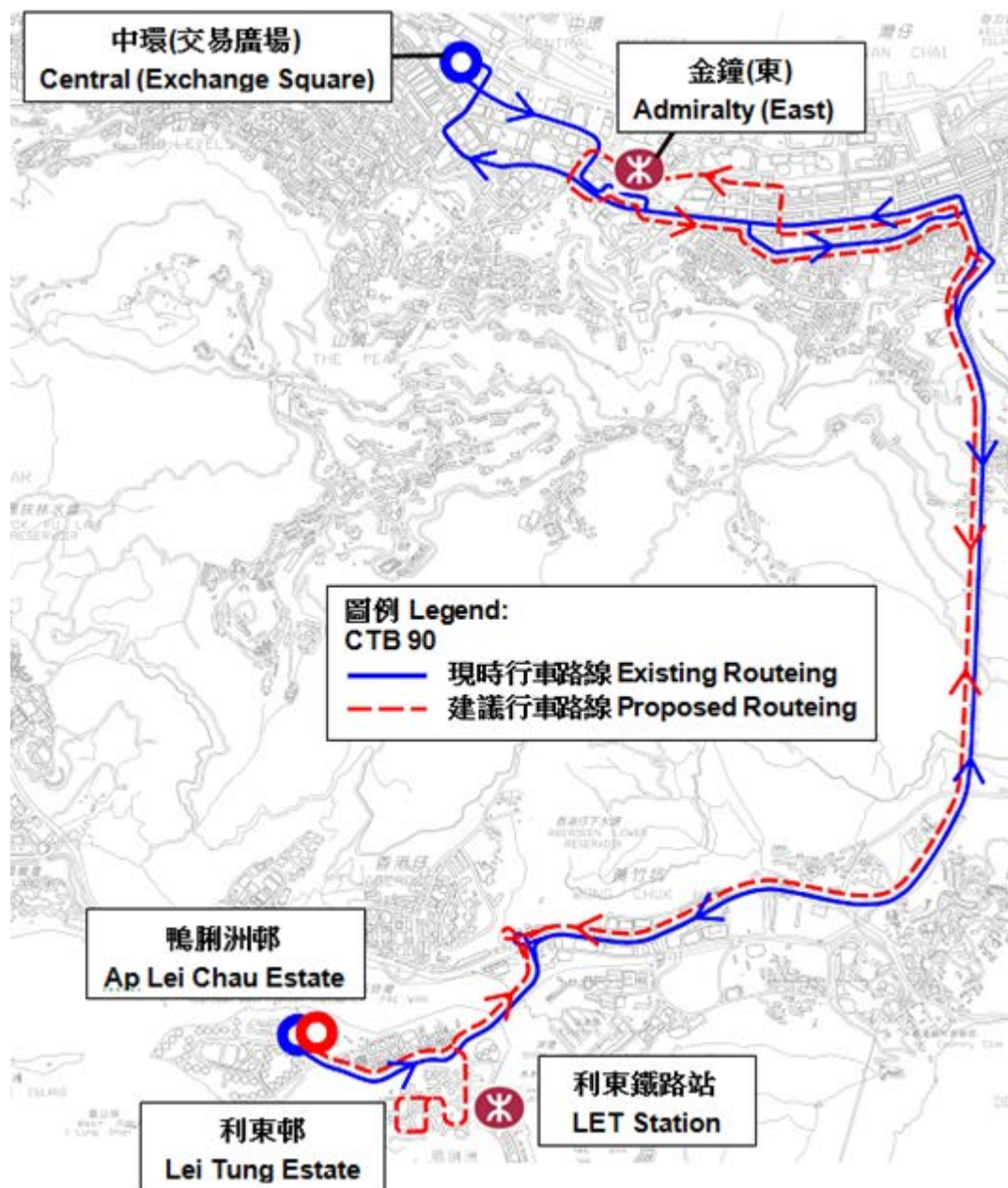
- (i) 約60%的乘客往來利東/黃竹坑和灣仔至金鐘一帶。南港島線(東段)通車後，該路段將會完全與鐵路重疊，預計這些乘客將會改乘鐵路，因為可減省約30分鐘的行車時間。
- (ii) 約25%的乘客往來利東/黃竹坑和中環。除該線外，這些乘客亦可選擇新鐵路服務。當南港島線(東段)通車後，預計這些乘客會改乘鐵路服務，因為可減省約35分鐘的行車時間。

建議重組巴士服務安排

城巴第 90 號線

路線	90
終點站	鴨脷洲邨 – 金鐘(東)
行車路線	<p>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)、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。</p> <p>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、#(鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑)及鴨脷洲橋道。</p> <p>#逢星期一至五早上繁忙時間後、星期六、日及公眾假期全日繞經利東</p>
營運時間	<p>由鴨脷洲邨開出: 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分</p> <p>由金鐘(東)開出: 每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分</p>
繁忙時間班次	12 至 20 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)



建議重組巴士服務安排

城巴第 97 號線

路線	97
終點站	利東邨 – 金鐘(東)
行車路線	<p><u>由利東邨開出:</u> 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。</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u> 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。</p>
營運時間	<p><u>由利東邨開出:</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午 5 時 30 分至上午 8 時 45 分 (共 11 班)</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午 6 時 40 分至上午 8 時 30 分 (共 5 班)</p>
單程收費	\$4.7
車輛數目	6 部雙層巴士

(粗體字為建議變更部分)

