提出討論

中西區交運會文件

第 3/2011 號

2011 - 2012 年度中西區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 -2012 年度中西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，現列於附件一，供各委員參閱。

3. 2011 - 2012 年度中西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，如加強班次、新增特別班次及更改路線，以配合乘客需求。另一方面，爲更加善用巴士資源以切合乘客需求的轉變，以及爲改善在繁忙地區，如中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況和行人環境，巴士公司建議在本區實施路線重組計劃。爲減少由於路線重組計劃對乘客帶來的影響，巴士公司亦建議調整一些現有路線或增加現有路線的班次，和增設巴士轉乘計劃包括與城巴及新巴的轉乘計劃，提供優惠收費，以方便乘客。

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爲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，穿梭港九新界將更爲方便，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。爲了配合人口變遷，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. 爲改善環境、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。

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。

提升服務質素

11. 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。

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) 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。

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
中西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	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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2季	1	堅尼地城 – 跑馬地(上)	上午6-12；下午10-14	上午6-12；下午8-12	0	11	0	11	0	0	因應取消10S號路線而增加下午繁忙時段班次至8-12分鐘。
城巴	2011年第2季	5X	堅尼地城 – 銅鑼灣(威非路道)	8-20	8-20	0	6	0	6	0	0	東行的班次改經康樂廣場而不經港景街及交易廣場。(見附件2)
城巴	2011年第2季	6	中環(交易廣場) – 赤柱監獄	8-23	8-23	0	8	0	8	0	0	由中環及赤柱開出的班次，分別在晚上7時30分及8時後不經春坎角海灘。
城巴	2011年第2季	12M	金鐘(添馬街) – 栢道(循環線)	10-12 (於上午7時至8時30分：10-11)	10-12 (於上午7時至8時30分：10)	4	0	4	1	0	1	往金鐘的班次不繞經琳寶徑及美利道。在上午繁忙時間由城巴路線3B調配一輛雙層巴士以加強班次。(見附件3)
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	0	3	0	0	0	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。(見附件4)

2011-12年
中西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	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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	0	15	0	15	0	0	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。 (見附件5)
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	0	27	0	29	0	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E)
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	0	29	0	31	0	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	5	4/5	0	21	0	22	0	1	視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。
新巴 / 九巴	2011年第2季	641	啓業 - 中環(港澳碼頭)	10-15	10-15	0	8	0	8	0	0	將星期六下午由中環開出的班次提前至下午6時20分；由啓業開出的班次則提前至下午6時25分。 (見附件6)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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 / 九巴	2011年第3季	680	利安 - 金鐘鐵路站(東)	7-14	7-14	0	25	0	25	0	0	星期一至六上午繁忙時間後、星期日及公眾假期全日改爲繞經寧泰路（來回方向） 往港島方向服務全日改經清風街及內告士打道 調整上午繁忙時間之班次 -現時的八達通轉乘計劃680< >111改爲680< >619（來回方向） (附件7)
新巴 / 九巴	2011年第2季	914X	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	4班	4班	0	4	0	4	0	0	往港島銅鑼灣方向改經龍和道。 (見附件8)
城巴	2011年第2季	930	金鐘(東) – 荃灣西站	上午12-20； 下午8-15	上午12-20； 下午10-15	0	8	0	8	0	0	由930號路線抽調2輛巴士在下午繁忙時間開辦930A的回程路線，經軒尼詩道、盧押道、干諾道中、林士街天橋、德輔道西及西隧後，直往荃灣楊屋道及荃灣西站。 (見附圖H)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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 / 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 +2班長亨特別班次	0	15	0	15	0	0	增設早上繁忙時段由青衣長宏開出的特別班次(路線編號爲第948X號); 視乎乘客需求在晚上增加往青衣的回程班次; 取消早上6:45由天后開出的班次；及所有往青衣的班次延長路線至長宏。 (見附件9)
九巴	2011年第2季	961	屯門(山景) - 灣仔 (香港會議展覽中心)	8	7/8	0	17	0	18	0	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	3/4	0	28	0	29	0	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)	3/4	3/4	0	29	0	30	0	1	視乎268B重組方案的結果，調配車輛增加班次。
九巴	2012年第3季	968	元朗 (西) - 銅鑼灣 (天后)	3/4	3/4	0	30	0	31	0	1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
城巴	2011年第3季	969B	天水圍市中心 - 灣仔	上午9班 下午3班	上午10班 下午3班	1	7	1	8	0	1	視乎乘客需求而改善班次。

2011-12年
中西巴士路線發展計劃
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	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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3季	3A	中環(中環碼頭) - 摩星嶺	星期六 2班	-	0	1	0	1	0	0	取消星期六早上之班次。 (見附件10)
城巴	2011年第2季	3B	中環(民吉街) – 蒲飛路	15-20	20	0	4	0	3	0	-1	因應調配一輛巴士行走路線12M而縮減上午繁忙時間的班次。 (見附件3)
城巴	2011年第2季	10S	堅尼地城 – 跑馬地(下)	20	-	0	3	0	0	0	-3	由於乘客量低建議取消路線。 (見附件11)
新巴	2011年第3季	25	中環碼頭 - 天后廟道(循環線)	10-20	10-20	0	5	0	5	0	0	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、內告士打道、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。 (見附件12)
		23A	勵德邨- 羅便臣道 (循環線)	12-20	12-20	0	4	0	4	0	0	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 (見附件12)
		26	勵德邨 - 荷里活道 (循環線)	12-20	12-20	0	5	0	5	0	0	

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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	66	中環 (交易廣場) - 馬坑邨	12-30	12-30	0	5	0	5	0	0	星期一至五上午九時至下午三時，星期六、星期日及公眾假期全日暫停服務。(見附件13)
新巴	2011年第2季	91	鴨脷洲邨 - 中環(中環碼頭)	15-25	15-20	0	5	0	6	0	1	往鴨脷洲方向之班次將全日繞經利東及上午繁忙時段班次由15-25分鐘加強至15-20分鐘。(見附件14)
		94	利東邨 - 中環(中環碼頭)	15-25	-	0	5	0	0	0	-5	取消第94號線； 第94X號線班次將由現時的20 分鐘加密至12-15分鐘，並延長其服務時間；及 增設巴士轉乘優惠： 第94X號線 -> 第4、7、71及91號線往西營盤/中環。 (見附件14)
		94X	利東邨 - 中環(交易廣場)	20	12-15	0	3	0	5	0	2	
		590	海怡半島 - 中環(交易廣場)	-	1班特別班次	0	14	1	14	1	0	增設一班第590號線特別班次(路線編號590C) 由鴨脷洲(南灣)往上環。(見附圖K)

2011-12年
中西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	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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	621	麗港城 – 中環(香港站)	6-13	6-13	0	8	0	8	0	0	星期六早上由麗港城開出班次修改爲上午7時50分、8時5分、8時20分、8時35分(共四班)。 (見附件15)
九巴 / 新巴	2011年第2季	641	啓業 - 中環(港澳碼頭)	10	10	0	8	0	8	0	0	將星期六下午由中環開出的班次提前至下午6時20分；由啓業開出的班次則提前至下午6時25分。 (見附件16)
九巴 / 城巴	2011年第2季	690P	中環(交易廣場) – 康盛花園	上午5班 下午4班	上午5班	0	5	0	5	0	0	取消下午往將軍澳方向的班次及下午繁忙時段往將軍澳方向的690號線班次由15-20分鐘加密至15分鐘。 (見附件17)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	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 / 九巴	2011年第2季	692	中環(交易廣場) - 坑口(北)	12-24	12-24	0	13	0	11	0	0	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縮短爲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 非繁忙時間班次爲每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縮短爲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。 非繁忙時間班次爲每20分鐘一班。 (見附件18)
城巴	2011年第4季	962X	屯門 (龍門居) - 金鐘 (西)	15/20	15/20	0	9	0	9	0	0	爲配合乘客的需求，縮減下午1時30分後由屯門開出及早上10時30分至下午4時30分由金鐘開出的班次至每30分鐘一班。

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

5X 號建議路線請參閱附圖 A

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

城巴服務調整建議 –第 3B 及 12M 號線

I. 第 3B 及 12M 號線現時的服務詳情

路線	3B	12M
終點站	中環(林士街) – 蒲飛路	金鐘(添馬街)至柏道(循環線)
繁忙時段班次	15-20 分鐘	10-12 分鐘
全程收費	$4.30	$4.30
服務時間	星期一至六 中環開： 上午六時三十分至晚上十一時五十四分 蒲飛路開： 上午六時五十五分至晚上十一時二十五分 星期日及公眾假期 中環開： 上午六時三十分至晚上十一時四十二分 蒲飛路開： 上午七時正至晚上十一時十五分	每日 上午七時正至凌晨十二時正
早上繁忙時段平均乘客使用率	最高：32% 最低：20%	最高：56% 最低：51%
車輛數目	4 部空調雙層巴士	4 部空調單層巴士

II. 建議背景

現時半山區利用巴士轉乘鐵路的乘客主要在金鐘站作接駁，以致早上繁忙時間部份往金鐘方向的巴士路線有登車困難的情況。此外，由於中環與半山區之間有自動扶梯系統連接，往中環方向的巴士路線的使用率因而較低。

III. 建議內容

基於以上原因，現建議:

- 在 3B 號線調配一部雙層巴士在上午繁忙時間至 12M 號線以加強半山區前往金鐘的服務。3B 路線在受影響時段的班次將由每 15-20 分鐘一班調整至每 20 分鐘一班；12M 號線早上 7 時至 8 時 30 分的班次將由 10-12 分鐘加強至 10 分鐘一班；及

- 修改現時 12M 號行車路線，往金鐘方向經花園道天橋後，改爲直接往金鐘道及金鐘(添馬街)總站，不再繞經琳寶徑及美利道。

IV. 建議的好處

- 提高半山區往金鐘方向的整體載客量。

- 減少途經德輔道中及干諾道中的巴士班次，有助舒緩中環區路面交通負荷之餘，亦有助改善空氣質素。

- 修改12M號線的行車路線後，半山區居民可以更快更直接之路線前往金鐘。現時全日約680名(22%)往金鐘的乘客可節省約3分鐘的行車時間。

V. 對乘客之影響

第 3B 號路線

早上繁忙時段來回方向的候車時間將由現時 15-20 分鐘修改至 20 分鐘。3B 號路線的平均載客率亦預計由 20%-32%微升至 27-43%，受影響時段的服務仍足以應付乘客需求。

第 12M 號路線現有乘客

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客的百分比)	替代選擇	車資
於美利道停車場外落車之乘客	70 (2%)	可由金鐘(添馬街)總站經金鐘廊及有蓋行人天橋步行前往 路程只需約 3 分鐘	不變

VI. 路線圖

12M 號建議路線請參閱附圖 B

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
繁忙時段班次	20 - 35 分鐘
單程收費	$6.9
服務時間	星期一至五(公眾假期除外) 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 星期六(公眾假期除外) 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爲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，改爲直接前往金鐘道，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)之車程會更爲直接，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 號線班次更爲穩定及可靠。

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

23B 號建議路線請參閱附圖 C

VII. 建議實施日期

2011 年第 3 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、夏慤道、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，以旺角染布房街作爲終點站。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 分鐘改爲 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

103P 號建議路線請參閱附圖 D

VI. 建議實施日期

2011 年 第 2 季

隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 641 號線

I. 第 641 號線現時的服務詳情

終點站	中環(港澳碼頭) — 啓業
班次	10 - 15 分鐘
全程收費	$10.5
服務時間	星期一至六： 上午 6 時 55 分至上午 8 時 10 分； 下午 4 時 45 分至下午 8 時 10 分
最高乘客使用率	星期六下午 20%
最低乘客使用率	星期六下午 2.8%
車輛數目	4 部空調雙層巴士 (新巴) 4 部空調雙層巴士 (九巴)

II. 建議的背景

隨著五天工作安排日趨普及，第641號線在星期六下午6時30分後的乘客量持續偏低，每班車平均只得14名乘客，乘客使用率僅爲總載客量的約10%。

III. 建議詳細內容

- 爲有效運用巴士資源及改善整體營運效益，建議將第 641 號線於星期六下午由中環開出的尾班車提前至下午 6 時 20 分；由啓業開出的尾班車則提前至下午 6 時 25 分。
- 星期一至五及星期六上午的服務時間則維持不變。

IV. 建議的好處

實施是項建議除可減輕繁忙地區的交通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素。

V. 乘客之影響

受影響乘客約有172人，可選擇以下替代服務：

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇的 替代服務	替代服務的 方便程度	車資
中環、金鐘及灣仔往來觀塘	103 (60%)	第 619 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3
中環、金鐘及灣仔往來九龍灣	36 (21%)	第 101 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3
中環、金鐘及灣仔往來啓業	33(19%)	第 101 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 九巴/新巴第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 6 時 10 分至晚上 11 時 55 分
車輛數目	25 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，平均載客率僅爲 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，將改經恒康街北行、西沙路、恒輝街、寧泰路、保泰街、寧泰路、恒泰路、恒信街、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。
往利安	馬鞍山	星期一至六上午約十一時三十分	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、

方向	地區	時段	行車路線
		起，星期日及公眾假期全日。	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)
- 上述乘客亦可改爲乘搭第 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，令服務更爲穩定和可靠。
- 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爲使用內告士打道沿途各站，其位置更爲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

680 號的建議路線請參閱附圖 F

VII. 目標實施日期

2011 年第 3 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	➢ 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爲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爲繁忙之路段，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

914X 號建議路線請參閱附圖 G

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	星期一至五 (公眾假期除外) 長安開： 上午七時二十分至八時十分 (共 10 班) 翠怡花園開： 上午八時正至八時十三分 (共 3 班) 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) 星期六(公眾假期除外) 長安開： 上午七時三十分至八時十分 (共 8 班) 翠怡花園開： 上午八時正至八時十三分 (共 3 班) 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)	星期一至五 (公眾假期除外) 長安開： 上午七時四十二分及七時五十四分 (共 2 班) 星期六(公眾假期除外) 長安開： 上午七時四十四分及七時五十六分 (共 2 班)
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，行車路線頗爲迂迴。
- 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	- 增設2班948號線特別班次，路線編號爲第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	- 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	- 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、寮肚路至長宏邨爲終點站。 - 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，爲青衣西如長宏邨、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，爲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

948X 號建議路線請參閱附圖 I

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

巴士服務調整建議 - 新巴第 3A 號線

I. 第 3A 號線現時的服務詳情

終點站	中環 (中環渡輪碼頭) - 摩星嶺
全程收費	$5.6
服務時間	星期一至五: 中環 (中環渡輪碼頭)開出: 上午七時十五分、下午五時四十五分、 下午六時四十五分(共 3 班) 摩星嶺開出: 上午七時四十五分、下午三時十五分、 下午三時五十分、下午四時十五分、下午五時十五分 (共 5 班) 星期六: 中環 (中環渡輪碼頭)開出: 上午七時十五分 (共 1 班) 摩星嶺開出: 上午七時四十五分 (共 1 班) 上課日特別班次: 中環 (中環渡輪碼頭)開出: 上午七時二十分(共 1 班) (星期日及公眾假期不設服務)
星期六最高乘客使用率	上午 4 %
星期六最低乘客使用率	上午 3 %
車輛編配	1 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

隨著五天上學/工作安排日趨普及，第3A號線在星期六的乘客量持續偏低，往中環及摩星嶺平均每班車分別只有5名及3名乘客。

III. 建議詳細內容

爲更有效地運用巴士資源，建議取消第 3A 號線星期六的服務。

IV. 建議的好處

實施是項建議除可減輕繁忙地區的交通負荷外，亦可藉以改善有關路段的空氣質素，配合環保。

V. 對乘客之影響

受影響的乘客估計約有8名，他們可選擇以下替代服務：

目的地	受影響乘客數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代服務	替代服務的方便程度	替代服務的車資
摩星嶺往中環	3 (37.5%)	專線小巴第54號線	較頻密之直達服務	$5.0
中環往摩星嶺	2 (25%)	專線小巴第54號線	較頻密之直達服務	$6.5
薄扶林道往中環	2 (25%)	第4、7、71及91等號線	較頻密之直達服務	$4.2/4.4
中環往薄扶林道	1 (12.5%)	第4、7、37A及71等號線	較頻密之直達服務	$4.7/$5.3

VI. 建議實施日期

2011 年第 3 季

城巴服務重整建議 – 第 10S 號線

I. 第 10S 號線現時的服務詳情

路線	**10S**
終點站	堅尼地城往跑馬地(下) (循環線)
繁忙時段班次	20 分鐘
單程收費	$3.4
服務時間	星期一至五 由堅尼地城開出: 下午五時二十分至下午六時正 (以循環線方式運作) 下午六時二十分至下午七時 [單向由堅尼地城往跑馬地(下)] (星期六、星期日及公眾假期不設服務)
最低乘客使用率	14%

II. 建議的背景

現時城巴 10S 號線介乎堅尼地城與灣仔摩理臣山道之間的路段與 10 號線(堅尼地城-北角碼頭)完全重疊。此外，亦有班次更爲頻密的 1 號線(堅尼地城-跑馬地(上))爲往來堅尼地城與跑馬地之間的乘客提供全日服務。故此 10S 號線的使用量持續偏低。

III. 建議的內容

基於上述原因，現建議取消 10S 號線，並調配有關資源加強 1 號線於下午繁忙時段由堅尼地城開出的班次，由現時的 10-14 分鐘增加至 8-12 分鐘一班。

IV. 建議的好處

- 1 號線於下午繁忙時段由堅尼地城開出之班次將會增加，令乘客的候車時間減少。
- 實施是項建議可減輕繁忙路段的交通負荷。金鐘道東行、德輔道中及干諾道中每日可減少 4 班班次，而金鐘道西行、德輔道中及皇后大道中則每日減少 3 班班次。此外，亦可藉此改善有關繁忙路段的空氣質素。

V. 對乘客之影響

堅尼地城往跑馬地(下)：

目的地	受影響乘數目(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
堅尼地城至金鐘沿途各站上落車的乘客	123 (19%)	城巴 1 號線、5 號線、5B 號線或 10 號線	整體班次較頻密之直達服務	$3.4 維持不變
堅尼地城至金鐘上車往皇后大道東的乘客	62 (9%)	城巴 10 號線	班次較頻密之直達服務	$3.4 維持不變
堅尼地城至金鐘上車往跑馬地的乘客	110 (17%)	城巴 1 號線	班次較頻密之直達服務	$3.4 維持不變
皇后大道東上車往跑馬地的乘客	7 (1%)	城巴 10 號線 > 城巴 8X 號線	巴士免費轉乘優惠	$3.4 維持不變

跑馬地(下)往堅尼地城：

目的地	受影響乘數目(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
皇后大道東至堅尼地城沿途各站上落車的乘客	309 (47%)	城巴 10 號線	班次較頻密之直達服務	$3.4 維持不變
跑馬地至黃泥涌道上車往金鐘、中環及堅尼地城的乘客	24 (4%)	城巴 1 號線	班次較頻密之直達服務	$3.4 維持不變
跑馬地至黃泥涌道上車往皇后大道東至皇后大道西的乘客	24 (4%)	城巴 1 號線 > 城巴 10 號線	巴士免費轉乘優惠	$3.4 維持不變

VI. 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，尤以非繁忙時段爲甚，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，惟由於兩線皆爲循環線，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，收費爲$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爲$3.70。

IV. 建議的好處

- 第 25 號線在中環的服務範圍將變得較爲全面，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爲減少。
- 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
寶馬山往銅鑼灣道一帶	40 (1%)	城巴第 25C 號線(於摩頓台下車)	班次較頻密的直達服務	$6.9 減至 $4.0
天后廟道(皇龍道與	30 (1%)	新巴第 2 號線、	班次使用較	$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
康福台之間)往中環		步行或使用炮台山自動行人電梯往英皇道	頻密的直達服務	$4.1

第 25A 號線

目的地	受影響乘數目(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 J

VII. 建議實施日期

2011 年第 3 季

巴士服務調整建議 - 新巴第 66 號線

I. 第 66 號線現時的服務詳情

路線	新巴 66
終點站	中環 (交易廣場) - 赤柱廣場 (馬坑)
繁忙時段班次	12-30 分鐘
單程收費	$8.9
服務時間	星期一至六 上午六時四十五分至下午七時三十分 星期日及公眾假期 上午七時正至下午七時三十分
最高乘客使用率	繁忙時段：90% 非繁忙時段 50%
最低乘客使用率	繁忙時段：10% 非繁忙時段：6%
車輛數目	5部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 新巴第 66 號線與城巴 6、6X 號線大部份重疊，在中環與司徒拔道間亦和新巴第 15 號線重叠，引致新巴第 66 號線非繁忙時段載客量持續偏低，平均載客率只有 30%，最高載客率亦只有 50%。

III. 建議的內容

現建議調整第 66 號線服務，詳情如下:

路線	建議詳情
第 66 號線	➢ 星期一至五上午九時至下午三時，星期六、星期日及公眾假期全日暫停服務。 ➢ 配合是項重整計劃，增設下列八達通轉乘優惠予往來馬坑 / 春磡角道及黃泥涌道 / 司徒拔道之乘客： 城巴第 6X 號線 (往中環) → 城巴第 6 號線 (往中環) - 於佳美道、環角道或春磡角道登上城巴第 6X

路線	建議詳情
	號線往中環方向之乘客，可於淺水灣道影灣園 / 舊淺水灣酒店對面免費轉乘城巴第 6 號線往中環。全程車費爲 $8.4，對比乘搭現時新巴第 66 號線將節省 $0.5。 城巴第 6 號線 (往赤柱) → 城巴第 6X 號線 (往赤柱) - 於黃泥涌道或司徒拔道登上城巴第 6 號線往赤柱方向之乘客，可於淺水灣道影灣園／舊淺水灣酒店外免費轉乘城巴第 6X 號線往佳美道、環角道或春磡角道一帶。全程車費爲 $7.9，對比乘搭現時新巴第 66 號線將節省 $1.0。

IV. 建議的好處

- 受影響之乘客因應新增的八達通轉乘優惠，可節省 $0.2-$1.0 之車資。
- 減少低使用率巴士行駛時所產生之噪音對春磡角區居民之影響。
- 每日減少 36 巴士班次行經中環及金鐘之繁忙路段。除可減輕此等路段之交通負荷外，亦能藉此改善有關路段之空氣質素。

V. 對乘客之影響

目的地	受影響乘數目(佔全線全日乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代服務之方便程度	車費
中環 / 金鐘 / 皇后大道東往淺水灣道	224 (9%)	城巴第 6 號線	直達服務	$8.9 減低至 $7.9
中環 / 金鐘 / 皇后大道東往春磡角道 / 馬坑 / 赤柱廣場	113 (5%)	城巴第 6X 號線	更快捷之直達服務	$8.9 減低至 $8.4
司徒拔道 / 黃泥涌峽道往春磡角道 / 馬坑 / 赤柱廣場	18 (0.7%)	城巴第 6 號線轉乘城巴 6X 號線	巴士轉乘優惠	$8.9 減低至 $7.9
淺水灣道往春磡角道 / 馬坑 / 赤柱廣場	4 (0.2%)	城巴第 6X 號線	直達服務	$8.9/$5.4 減低至 $8.4 / $4.6
春磡角道 / 馬坑 / 赤柱廣場往淺水灣道香島道前	2 (0.1%)	城巴第 6X 號線	直達服務	$8.9 減低至 $8.4

目的地	受影響乘數目(佔全線全日乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代服務之方便程度	車費
春磡角道/ 馬坑 / 赤柱廣場往司徒拔道 / 黃泥涌峽道	12 (1%)	城巴第 6X 號線轉乘城巴 6 號線	巴士轉乘優惠	$8.9 減低至 $8.4
春磡角道/ 馬坑 / 赤柱廣場往中環 / 金鐘 / 皇后大道東	84 (3%)	城巴第 6X 號線	更快捷之直達服務	$8.9 減低至 $8.4
淺水灣道香島道後往中環 / 金鐘 / 皇后大道東	417 (17%)	城巴第 6 號線	直達服務	$8.9/ $5.9 /$3.6 減低至 $7.9 / $5.3 / $3.4

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

巴士服務調整建議 - 新巴第 94、94X、91 及 590 號線

I. 第 94、94X 及 91 號線現時的服務詳情

路線	94	94X	91
終點站	利東邨 - 中環(渡輪碼頭)	利東邨往中環(交易廣場)	鴨利洲邨-中環(渡輪碼頭)
繁忙時段班次	15-25分鐘	20分鐘	10-25分鐘
單程收費	$5.8	$6.1	$5.8
服務時間	星期一至六 上午五時五十五分至上午九時正 星期日及公眾假期 不設服務	星期一至六 上午六時五十五分至上午八時三十五分 星期日及公眾假期 不設服務	星期一至六 上午五時五十分至凌晨零時四十分 星期日及公眾假期 上午六時正至凌晨零時四十分
最高乘客使用率	66%	71%	繁忙時段：76% 非繁忙時段：52%
最低乘客使用率	39%	62%	繁忙時段：26% 非繁忙時段：10%
車輛數目	5部空調雙層巴士	3部空調雙層巴士	5部空調雙層巴士

II. 建議背景

- 第 94 及 94X 號線均往來利東邨及中環，第 94X 號線行經山道天橋、干諾道中及中環碼頭往交易廣場爲終點；而第 94 號線則途經德輔道西及干諾道中，以中環碼頭爲終點，其餘行車路線大致重疊。
- 第 94X 號線行車時間比第 94 號線短約 20 分鐘，大部份往中上環的乘客會選擇第 94X 號線。因此，第 94 號線往中環班次的全日平均最高載客率僅爲約 57%。
- 由利東出發並以西營盤爲目的地的第 94 號線乘客僅佔全線乘客 18%，第 94X 號線大致已可替代第 94 號線之角色。
- 現時第 91 號線往鴨利洲方向在早上九時前不經利東邨，容易令以利東邨爲目的地之乘客混淆，特別是接近此特別安排完結之前後時段。
- 配合鴨利洲東部新住宅項目的發展，提供專營巴士服務。
- 深灣軒居民目前可於漁安苑分站乘搭城巴第 97 號線前往灣仔、金鐘及中

環，地區人士要求進一步改善該處的對外交通接駁。

III. 建議內容

第 91、94 及 94X 號線

- 提早及延長第 94X 號線服務時間，服務時間爲上午 5 時 55 分至約上午 9 時 07 分；班次將由現時 20 分鐘加強至 12-15 分鐘。
- 第 94X 號線全程車費由$6.1 減低至$5.8 。
- 增設巴士轉乘優惠，第 94X 號線使用八達通卡乘客可於瑪麗醫院免費轉乘第 4、7、71 及 91 號線往西營盤以至中環。
- 第 91 號線往鴨脷洲方向的班次全日均繞經利東邨並在上午繁忙時間增派 1 部巴士行走該服務，上午繁忙時段由中環開出的班次由 15-25 分鐘加強至 15-20 分鐘。
- 因應上述改善措施的落實，取消第 94 號線。

增設全新第 590C 號線

- 增設一班第 590 號線特別班次(路線編號爲第 590C 號線)，逢星期一至五(公眾假期除外) 由鴨脷洲(南灣)往上環，途經香港仔隧道、灣仔、金鐘及中環。服務詳情如下：

路線	590C
終點站	鴨脷洲(南灣) →上環(港澳碼頭)
行車路線	鴨脷洲(南灣)往港澳碼頭： 途經鴨脷洲海旁道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、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、杜老誌道、告士打道、夏慤道、紅棉路、天橋、金鐘道、德輔道中、禧利街、干諾道中及港澳碼頭通道。
全程收費	$6.90
班次	逢星期一至五(公眾假期除外)上午八時正開出
行車時間	50 分鐘
車輛數目	1 部空調單層巴士。

巴士轉乘優惠建議安排

- 現時乘搭第 94 號線由利東邨往西營盤的乘客在本方案實施後，可利用下列巴士轉乘優惠前往目的地：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
94X	中環	$5.8	4	中環	$4.4	$4.4	$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院
		$5.8	7	中環	$4.2	$4.2	$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
		$5.8	71	中環	$4.2	$4.2	$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院
		$5.8	91	中環	$4.4	$4.4	$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院

IV. 建議的好處

- 第 94X 號線於鴨利洲區登車的乘客(每日約 400 人次)可節省$0.30 的車資。
- 第 94X 號線的乘客(每日約 540 人次)會因班次加密而節省約 5 至 8 分鐘的候車時間。
- 乘搭 94 號線往中上環之乘客(每日約 284 人次)轉用第 94X 號線後，全程時間將可減省約 23 分鐘，包括 20 分鐘之行車時間及 3 分鐘之候車時間。
- 第 91 號線往鴨利洲方向的班次全日均途經利東邨，統一行車路線後可避免現時因不同時段不同行車路線對乘客所帶來的不便。
- 第 91、94 及 94X 號線措施實行後，第 94X 及 91 號線之最高載客率分別預計爲 90%及 85%，並不會造成登車困難之情況。
- 透過資源調配，可於早上繁忙時段提供由南灣及深灣軒前往港島北岸主要商業區的第 590C 號線服務。除可配合因新入伙而增加的交通需求外，亦可藉此減輕城巴第 97 號線於早上繁忙時段的負擔，從而使漁安苑分站的登車困難情況獲得改善。
- 每日上午繁忙時間行經干諾道中的巴士共減少 9 架次，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之空氣質素。

V. 對乘客之影響

第 94 號線

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
利東邨往薄扶林或瑪麗醫院	285 (20%)	第 94X 號線	班次較頻密	$5.8 (維持不變)
利東邨往東邊街、修打蘭街、信德中心、國際金融中心或中環渡輪碼頭	261 (19%)	第 94X 號線	班次較頻密和更快捷	$5.8 (維持不變)
利東邨往西營盤(聖士提反堂中學至正街)	158 (11%)	第 94X 號線>第 91 號線	巴士轉乘優惠	$5.8 (維持不變)
香港仔往薄扶林	28 (2%)	第 7、71、, 91 或 94X 號線	整體班次較頻密	$5.3 至$5.6 (低於或等同現時收費)
香港仔、薄扶林或瑪麗醫院往信德中心、國際金融中心或中環渡輪碼頭	23 (2%)	第 4、4X、7、37B、37X、71、91 或	整體班次較頻密或更快捷	$4.2 至$5.6 (低於或等同現時收費)。

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
		94X 號線		
香港仔、薄扶林或瑪麗醫院往西營盤	94 (7%)	第 4、7、71 或 91 等路線	整體班次較頻密	$4.2 至$5.6 (低於或等同現時收費)
西營盤往上中環	36 (3%)	第 1、5、5B、10、4、7 、M47、71 或 91 等路線	整體班次較頻密	$3.4 至$3.6 (低於或等同現時收費)
中環(渡輪碼頭) 往利東邨(全線沿途各站)	507 (36%)	第 91 號線	班次較頻密	$3.2 至$5.8 (維持不變)

VI. 路線圖

建議的 590C 號線請參閱附圖 K

VII. 建議實施日期

2011 年第 2 季

過海隧道巴士服務調整建議 - 九巴/城巴第 621 號線

I. 第 621 號線現時的服務詳情

終點站	麗港城 — 中環 (香港站)
班次	6 - 13 分鐘 (由麗港城開出)
全程收費	$10.5
服務時間	星期一至六 (假期除外) (由麗港城開)： 上午七時十分至上午八時三十五分 (共十班) 星期一至五 (假期除外) (由中環開)： 下午五時二十五分至下午七時正 (共六班)
最高乘客使用率	星期六上午班次 36%
最低乘客使用率	星期六上午班次 7%
車輛編配	4 部空調雙層巴士 (城巴) 4 部空調雙層巴士 (九巴)

II. 建議的背景

因應五天工作制日漸普及，星期六上午繁忙時間的乘車需求較以往大幅減少。 故此621號線星期六由麗港城開出的班次乘客量持續偏低，特別在上午七時三十五分前，每班班次平均只有約12名乘客，部分班次更少於9名乘客，乘客使用率僅爲總載客量的10%左右。

III. 建議詳細內容

- 爲更有效地運用巴士資源，建議縮減 621 號線於星期六上午時段由麗港城開出的班次及時間表；
- 建議星期六(假期除外)於麗港城開出四班班次往中環，時間爲上午七時五十分、上午八時零五分、上午八時二十分及上午八時三十五分；及
- 星期一至五的服務則維持不變。

IV. 建議的好處

實施是項建議除可更有效地運用巴士資源外，亦可減輕繁忙地區的交通負荷，藉此改善有關路段的空氣質素，配合環保。

V. 對乘客之影響

約有35名現時在星期六乘坐上午七時三十五分前的班次的乘客將會受到影響。他們除可考慮在可行的情況下調整他們的出行時間外，亦可選擇以下的替代服務：

目的地	受影響乘客數目 (佔受影響乘客的百分比)	可選擇其他服務	替代服務之方便程度	車資
麗港城往灣仔	15 (42%)	港鐵	於藍田站乘港鐵 (車程縮短至21分鐘)	$10.5 減至 $9.7
麗港城往金鐘	5 (16%)	港鐵	於藍田站乘港鐵 (車程縮短至23分鐘)	$11.5
麗港城往中環	15 (42%)	港鐵	於藍田站乘港鐵 (車程縮短至25分鐘)	$11.5

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 季

隧道巴士服務調整建議 - 新巴/九巴第 641 號線

I. 第 641 號線現時的服務詳情

終點站	中環(港澳碼頭) — 啓業
班次	10 - 15 分鐘
全程收費	$10.5
服務時間	星期一至六： 上午 6 時 55 分至上午 8 時 10 分； 下午 4 時 45 分至下午 8 時 10 分
最高乘客使用率	星期六下午 20%
最低乘客使用率	星期六下午 2.8%
車輛數目	4 部空調雙層巴士 (新巴) 4 部空調雙層巴士 (九巴)

II. 建議的背景

隨著五天工作安排日趨普及，第641號線在星期六下午6時30分後的乘客量持續偏低，每班車平均只得14名乘客，乘客使用率僅爲總載客量的約10%。

III. 建議詳細內容

- 爲有效運用巴士資源及改善整體營運效益，建議將第 641 號線於星期六下午由中環開出的尾班車提前至下午 6 時 20 分；由啓業開出的尾班車則提前至下午 6 時 25 分。
- 星期一至五及星期六上午的服務時間則維持不變。

IV. 建議的好處

實施是項建議除可減輕繁忙地區的交通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素。

V. 乘客之影響

受影響乘客約有172人，可選擇以下替代服務：

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇的 替代服務	替代服務的 方便程度	車資
中環、金鐘及灣仔往來觀塘	103 (60%)	第 619 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3
中環、金鐘及灣仔往來九龍灣	36 (21%)	第 101 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3
中環、金鐘及灣仔往來啓業	33(19%)	第 101 號線	較頻密之 直達服務	由 $10.5 減至 $9.8/$9.3

VI. 建議實施日期

2011 年第 2 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 號線更爲全面以及 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 分鐘一班加强至 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强，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，全日平均載客率約爲 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爲：

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(待定) 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爲每 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。

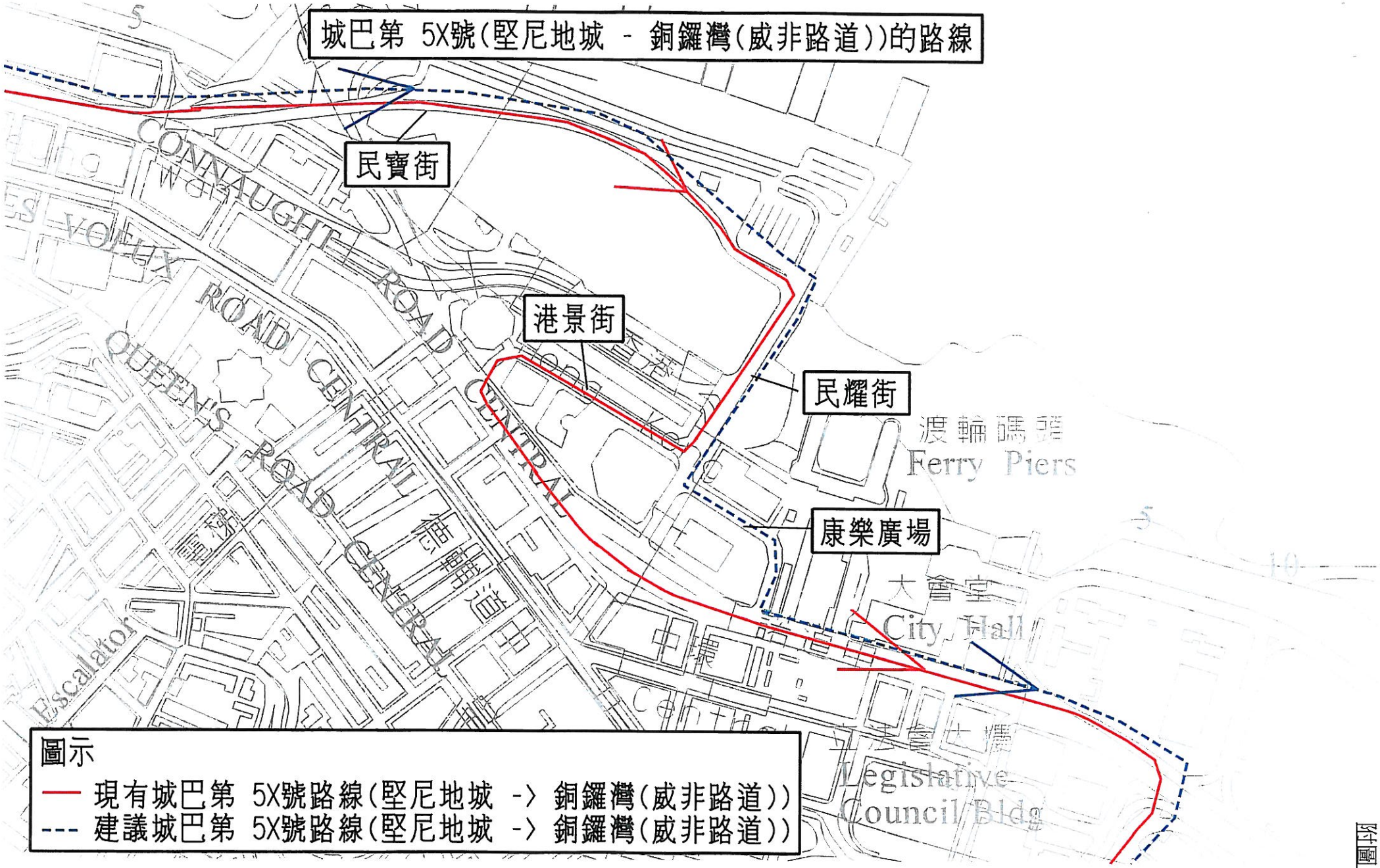
V. 對乘客之影響

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：

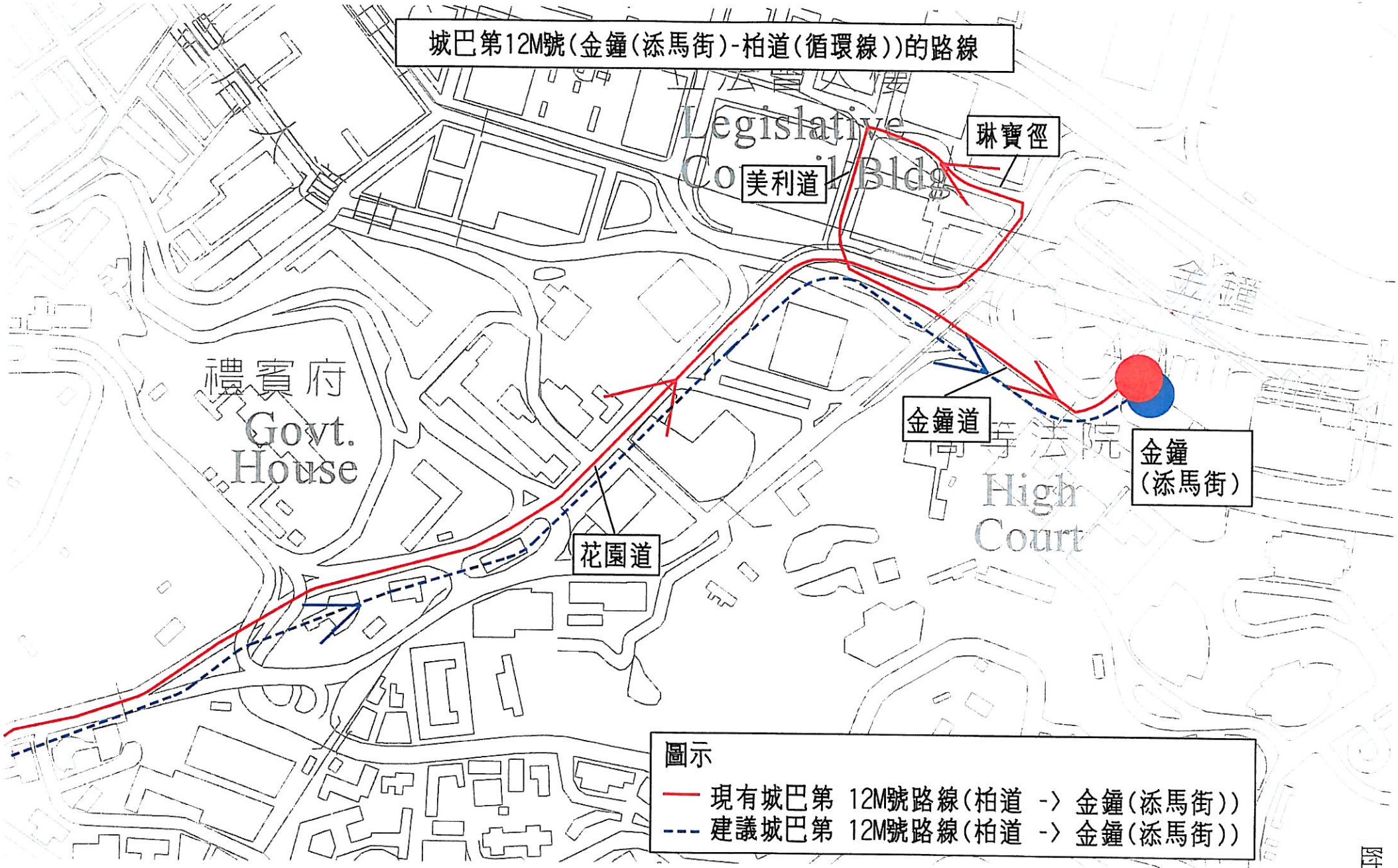
目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇之替代服務
現有約 137 名(4.3%)於頭班車至早上六時四十五分及晚上十時正至尾班車往中環乘客之安排：		
坑口及將軍澳(尚德)往 北角、炮台山	19 (0.6%)	港鐵 (由$13.4 減至$9.7)
坑口及將軍澳(尚德)往 銅鑼灣至中環	118 (3.7%)	港鐵 (由$13.4 減至$11.5)
北角往中環	0 (0%)	第 2($4.1)、10($3.4)及 18($4.6 - $5.2)號線
現有約 105 名(3.3%)於頭班車至早上十時正往坑口乘客之安排：		
中環至北角往 東隧收費廣場及藍田	12 (0.4%)	第 601、619 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

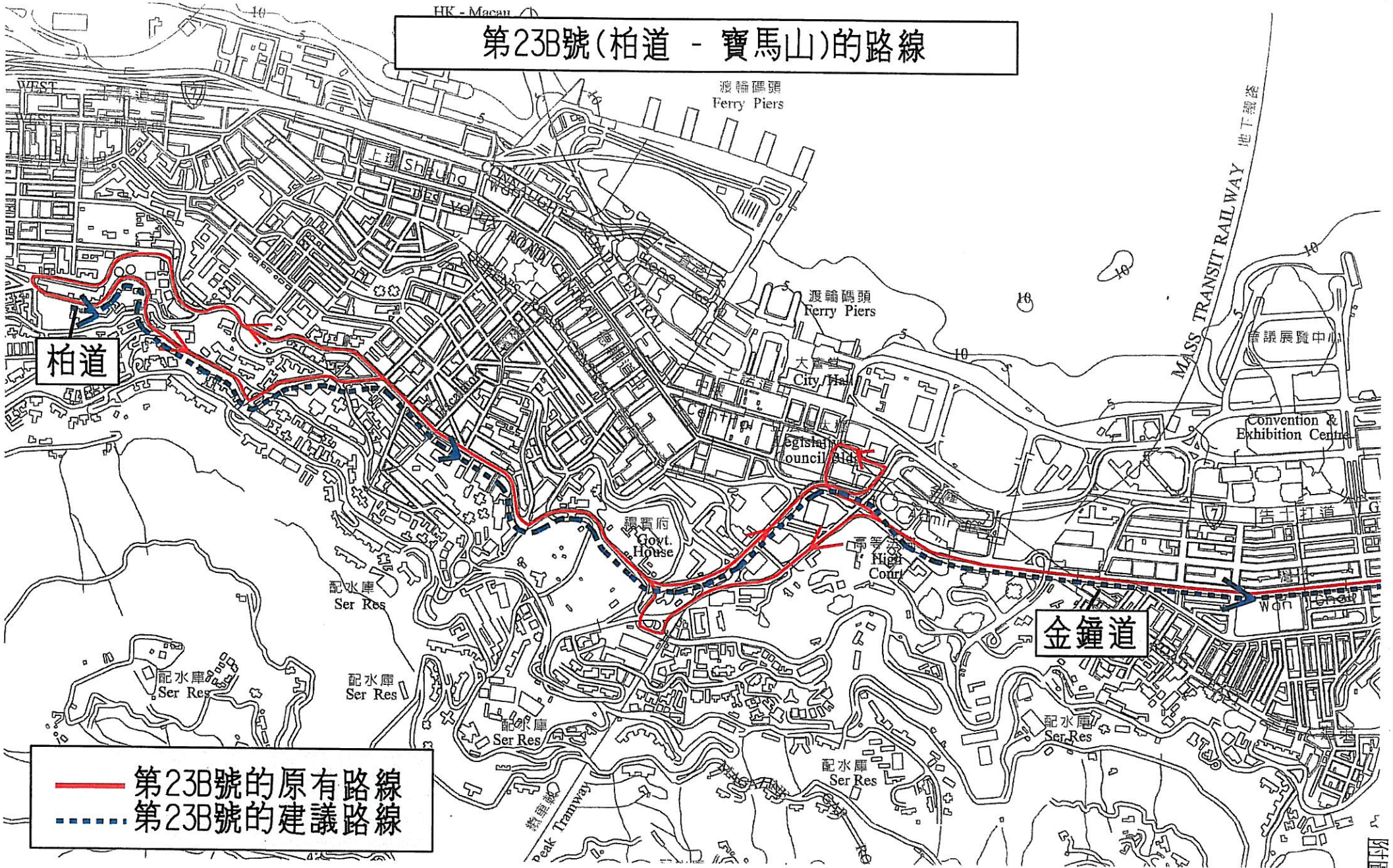
2011 年第 2 季


城巴第 5X號(堅尼地城 - 銅鑼灣(威非路道))的路線
民寶街
港景街
民耀街
康樂廣場
渡輪碼頭
Ferry Piers
大會堂
City Hall
立法會大樓
Legislative Council Bldg
CONNAUGHT ROAD CENTRAL
VOLUX
QUEEN'S ROAD CENTRAL
Escalator
中環
金鐘
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))

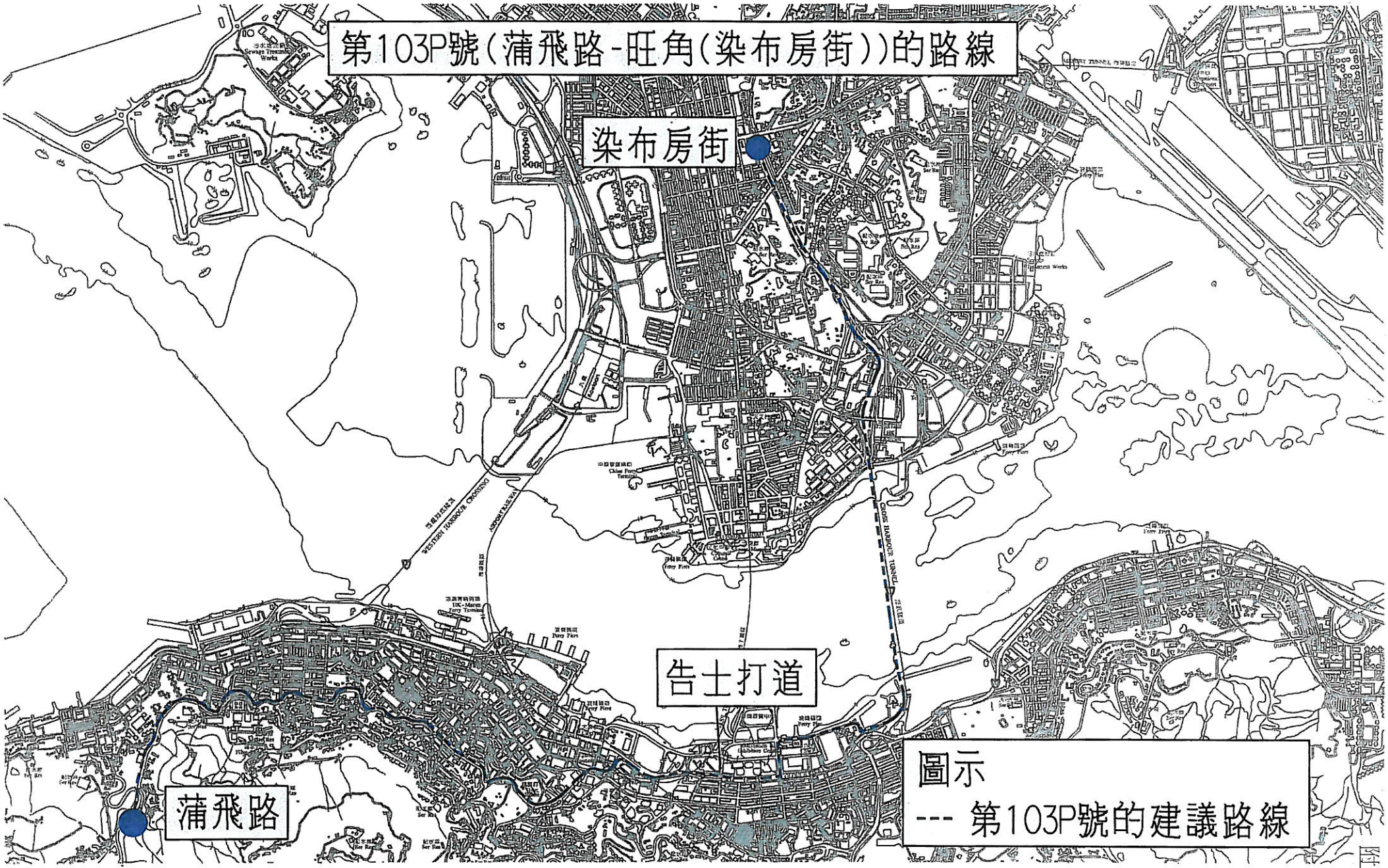
附圖A


城巴第12M號(金鐘(添馬街)-柏道(循環線))的路線
Legislative Council Bldg
琳寶徑
美利道
禮賓府
Govt. House
金鐘道
金鐘
(添馬街)
高等法院
High Court
花園道
圖示
現有城巴第 12M號路線(柏道 -> 金鐘(添馬街))
建議城巴第 12M號路線(柏道 -> 金鐘(添馬街))

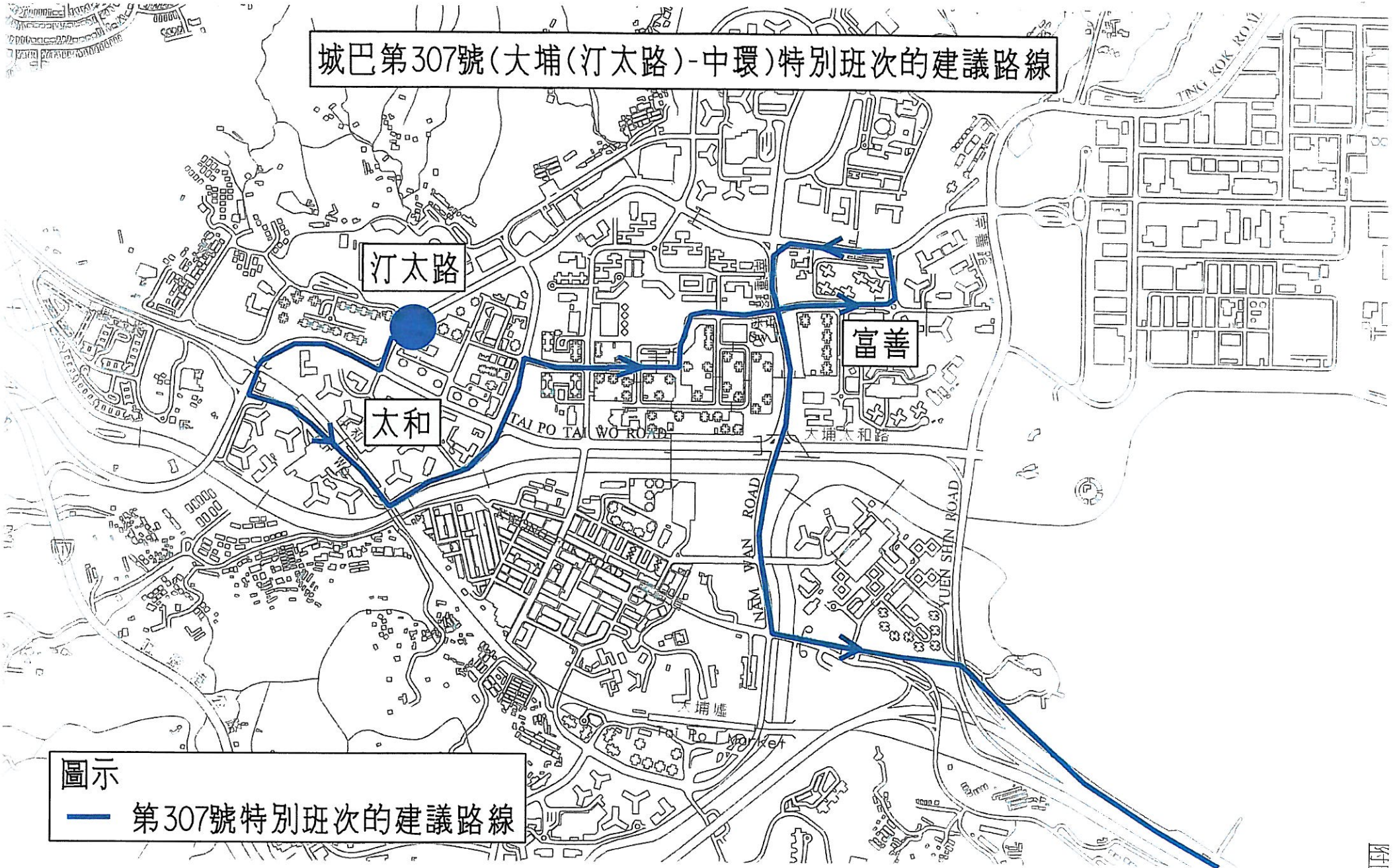
附圖 B


第23B號(柏道 - 寶馬山)的路線
柏道
金鐘道
第23B號的原有路線
第23B號的建議路線
渡輪碼頭
Ferry Piers
渡輪碼頭
Ferry Piers
大會堂
City Hall
Convention & Exhibition Centre
MASS TRANSIT RAILWAY 地下鐵路
Legislative Council Bldg
Govt. House
High Court
配水庫
Ser Res
Peak Tramway
HK - Macau

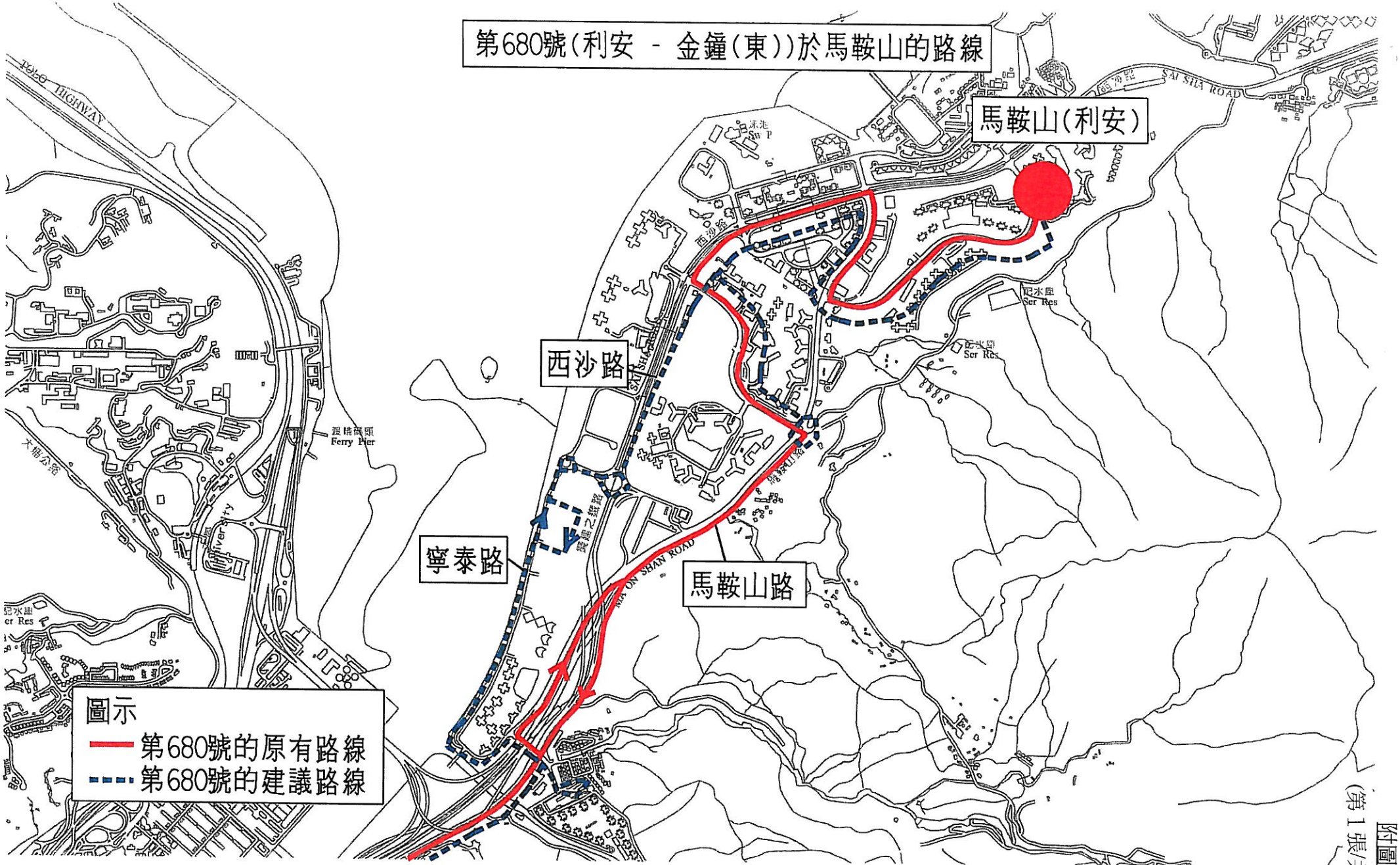
附圖C



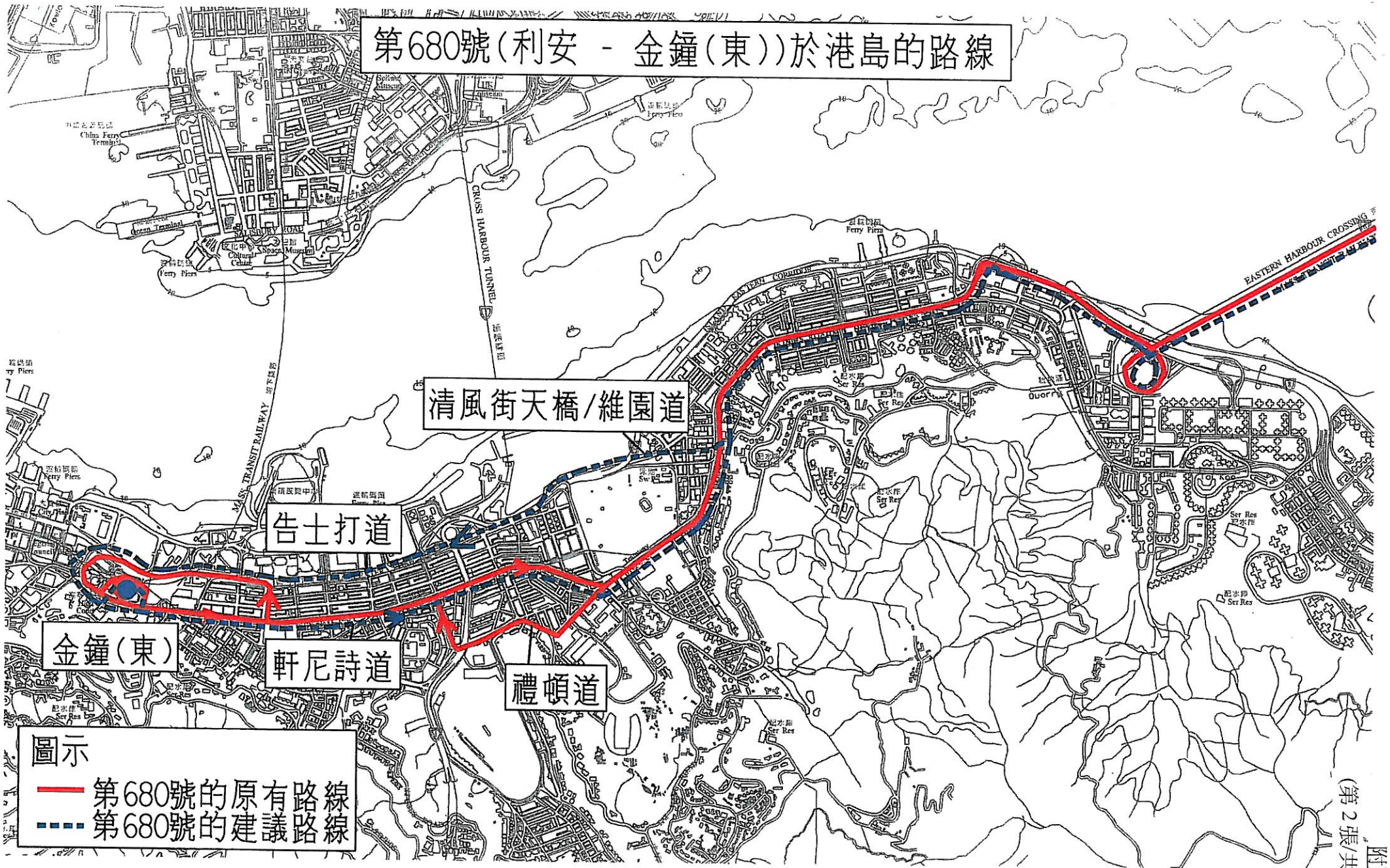
附圖D


城巴第307號(大埔(汀太路)-中環)特別班次的建議路線
汀太路
太和
富善
TAI PO TAI WO ROAD
大埔太和路
NAM WAN ROAD
YUEN SHIN ROAD
TING KOK ROAD
大埔墟
Tai Po Market
圖示
第307號特別班次的建議路線

附圖E

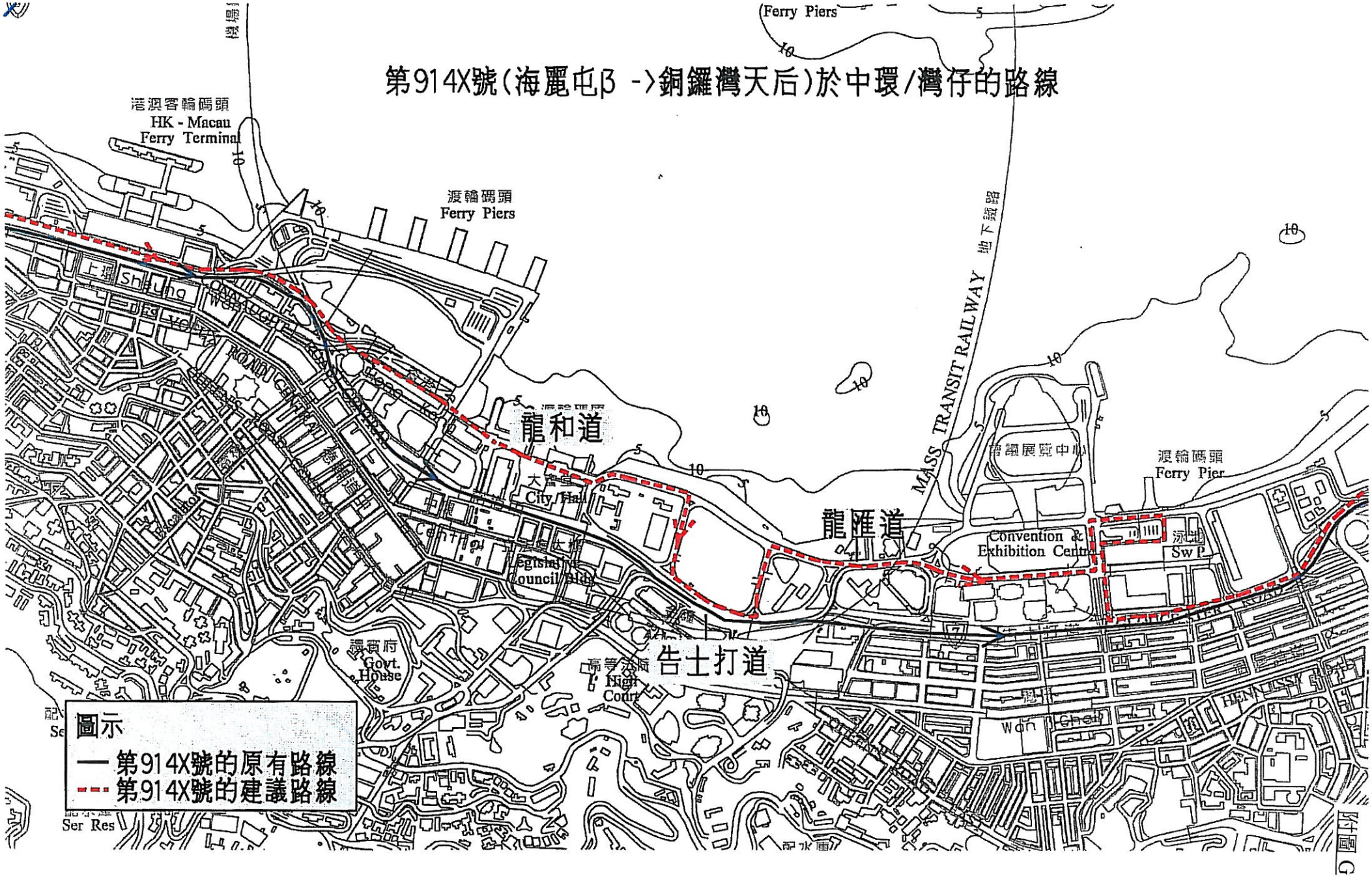

第680號(利安 - 金鐘(東))於馬鞍山的路線
馬鞍山(利安)
西沙路
寧泰路
馬鞍山路
SAI SHA ROAD
MA ON SHAN ROAD
TOLO HIGHWAY
Ferry Pier
Ser Res
圖示
第680號的原有路線
第680號的建議路線

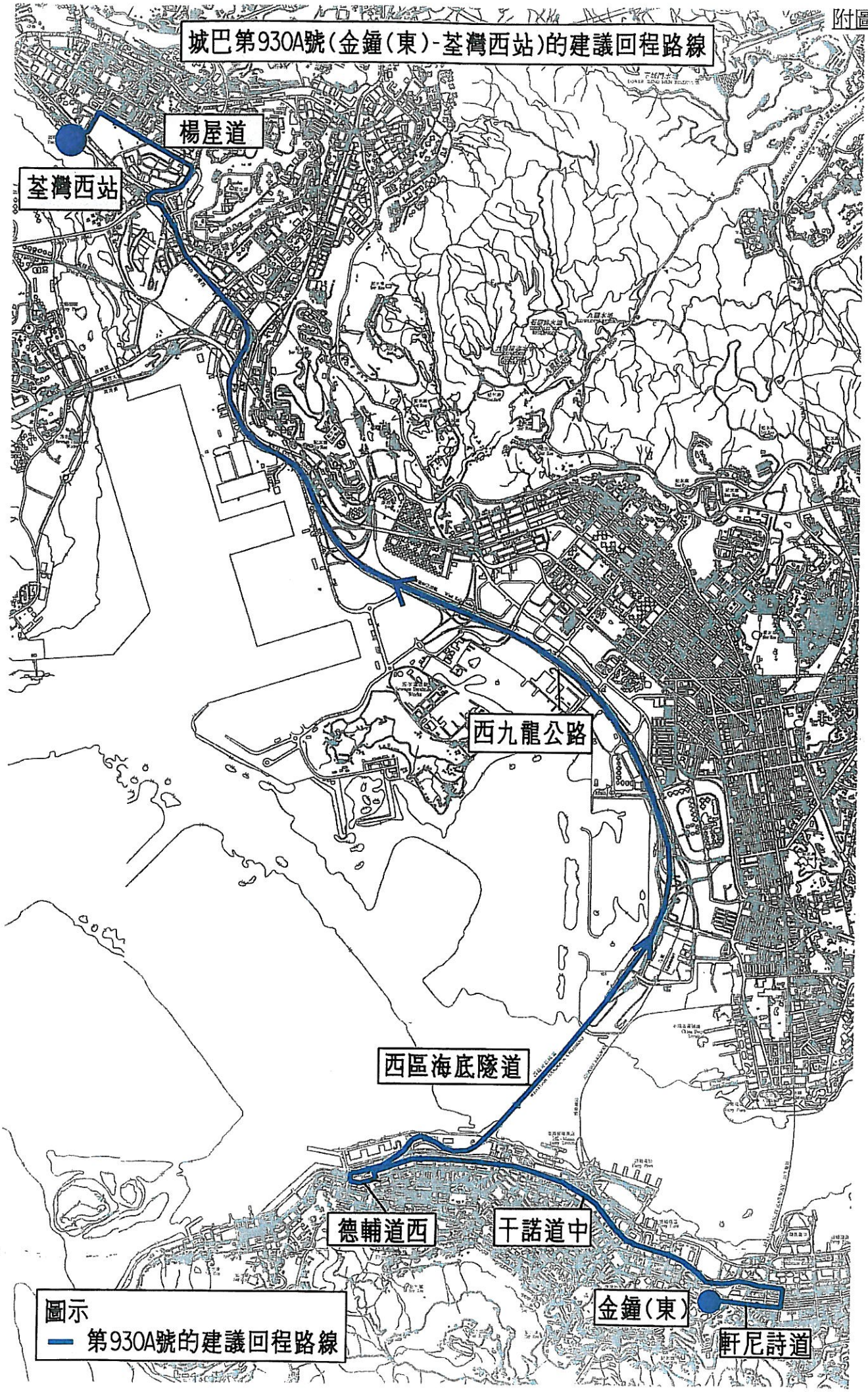
附圖F
(第1張/共2張)


第680號(利安 - 金鐘(東))於港島的路線
清風街天橋/維園道
告士打道
軒尼詩道
禮頓道
金鐘(東)
圖示
第680號的原有路線
第680號的建議路線
CROSS HARBOUR TUNNEL
MASS TRANSIT RAILWAY
EASTERN HARBOUR CROSSING
EASTERN CORRIDOR

附圖F
(第2張/共2張)

第914X號(海麗屯β ->銅鑼灣天后)於中環/灣仔的路線

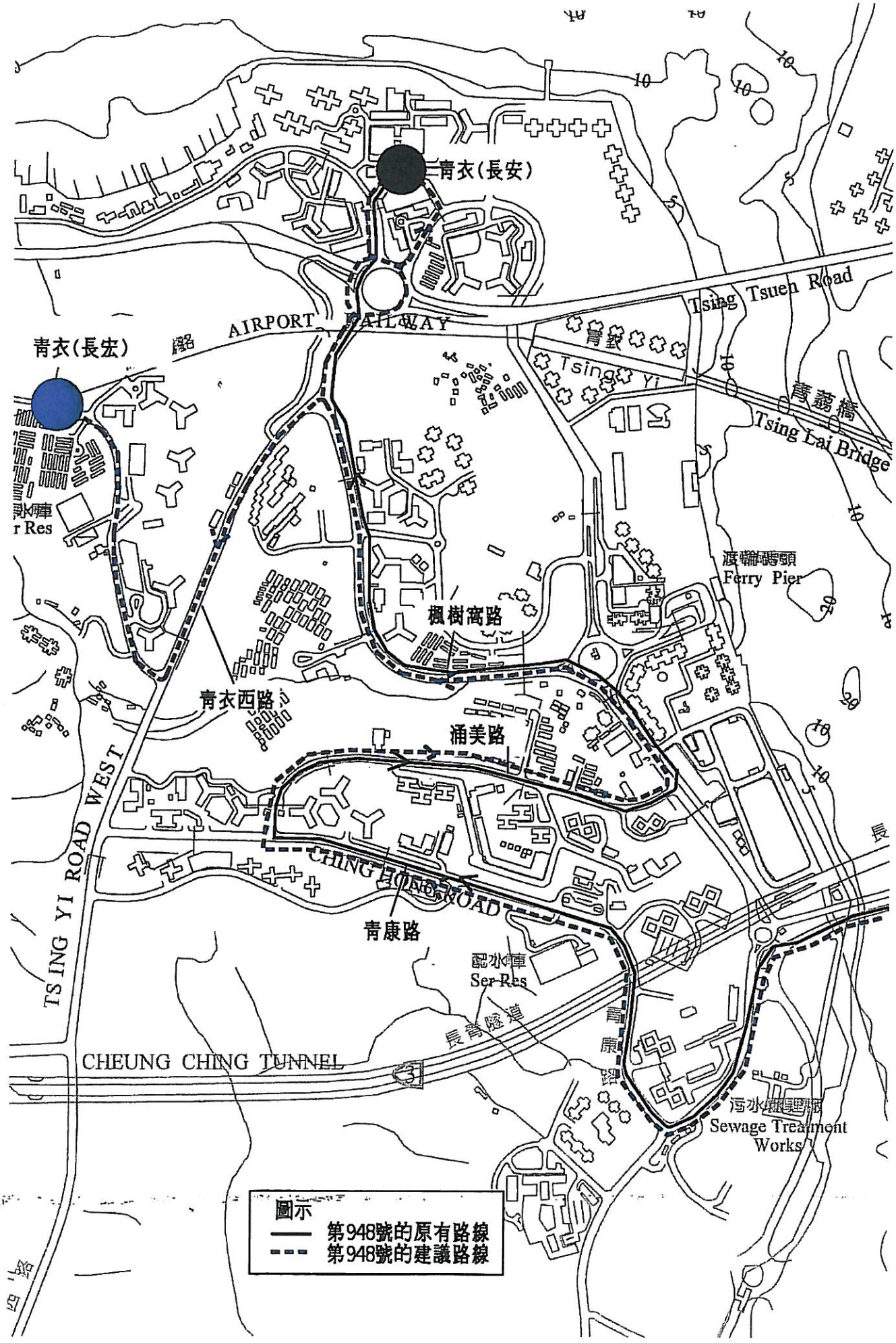



城巴第930A號(金鐘(東)-荃灣西站)的建議回程路線
楊屋道
荃灣西站
西九龍公路
西區海底隧道
德輔道西
干諾道中
金鐘(東)
軒尼詩道
圖示
第930A號的建議回程路線

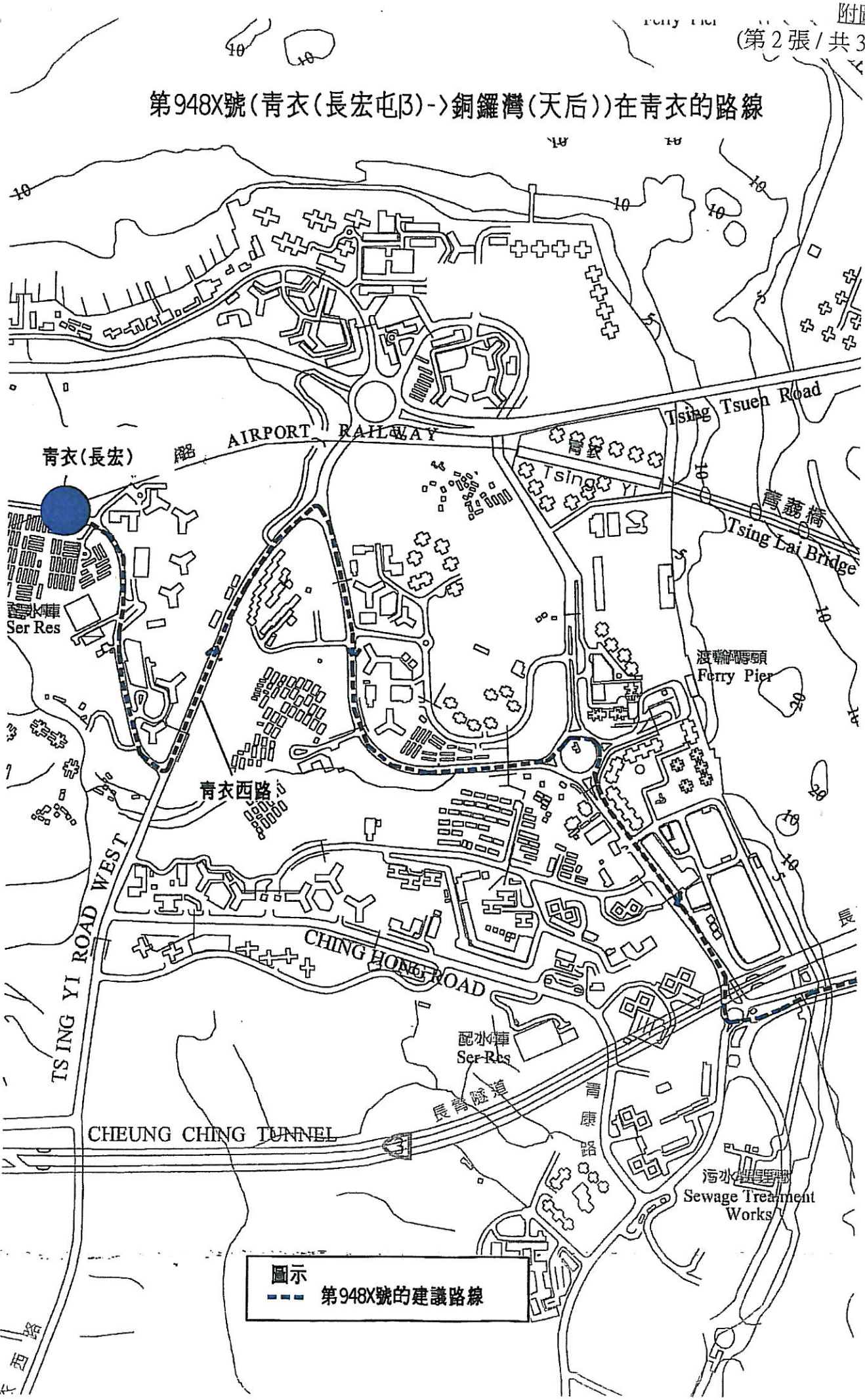
附圖 I

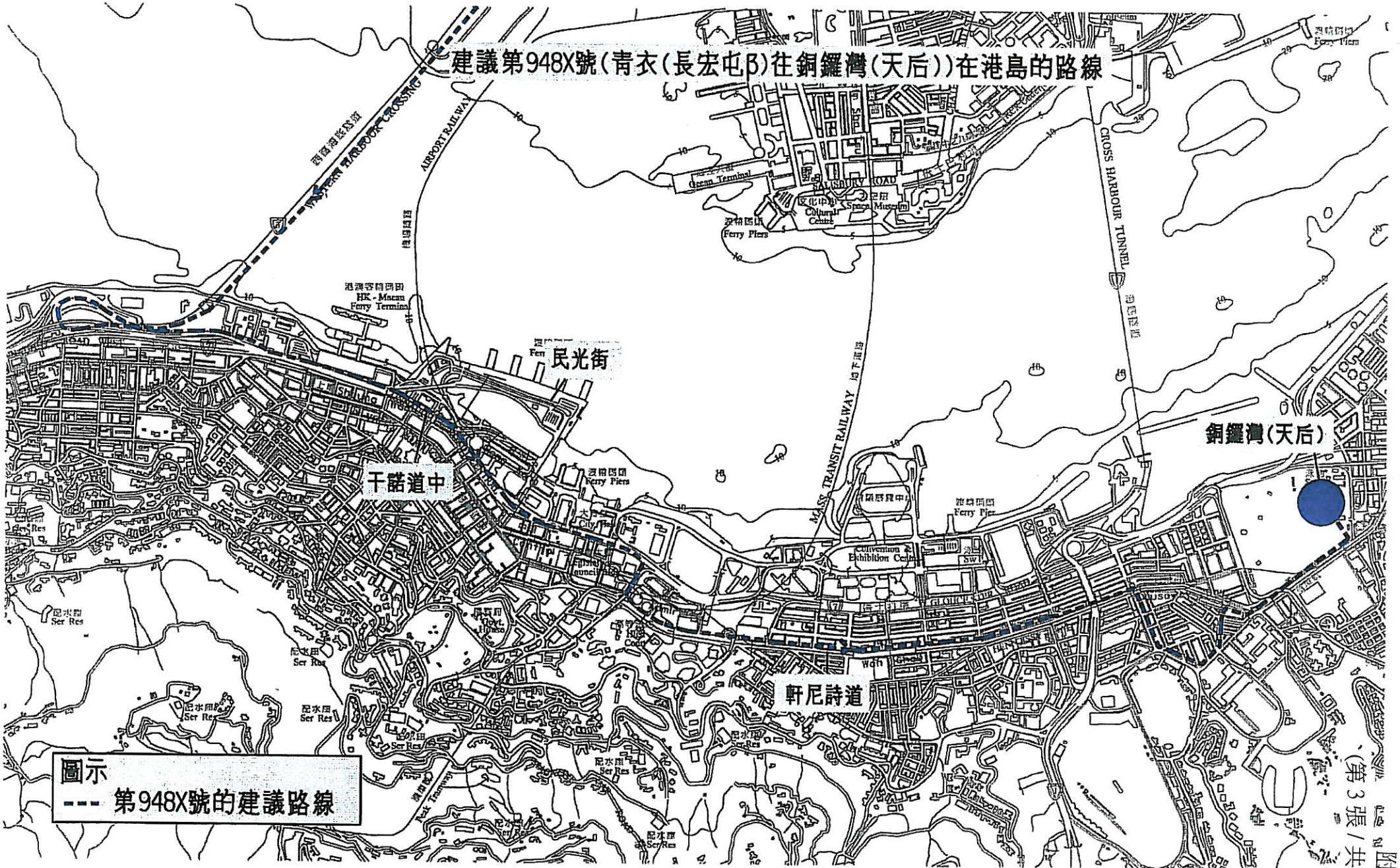
第948號(長安屯β-銅鑼灣(天后))往青衣的路線

(第 1 張 / 共 3 張)



第948X號(青衣(長宏屯門)->銅鑼灣(天后))在青衣的路線

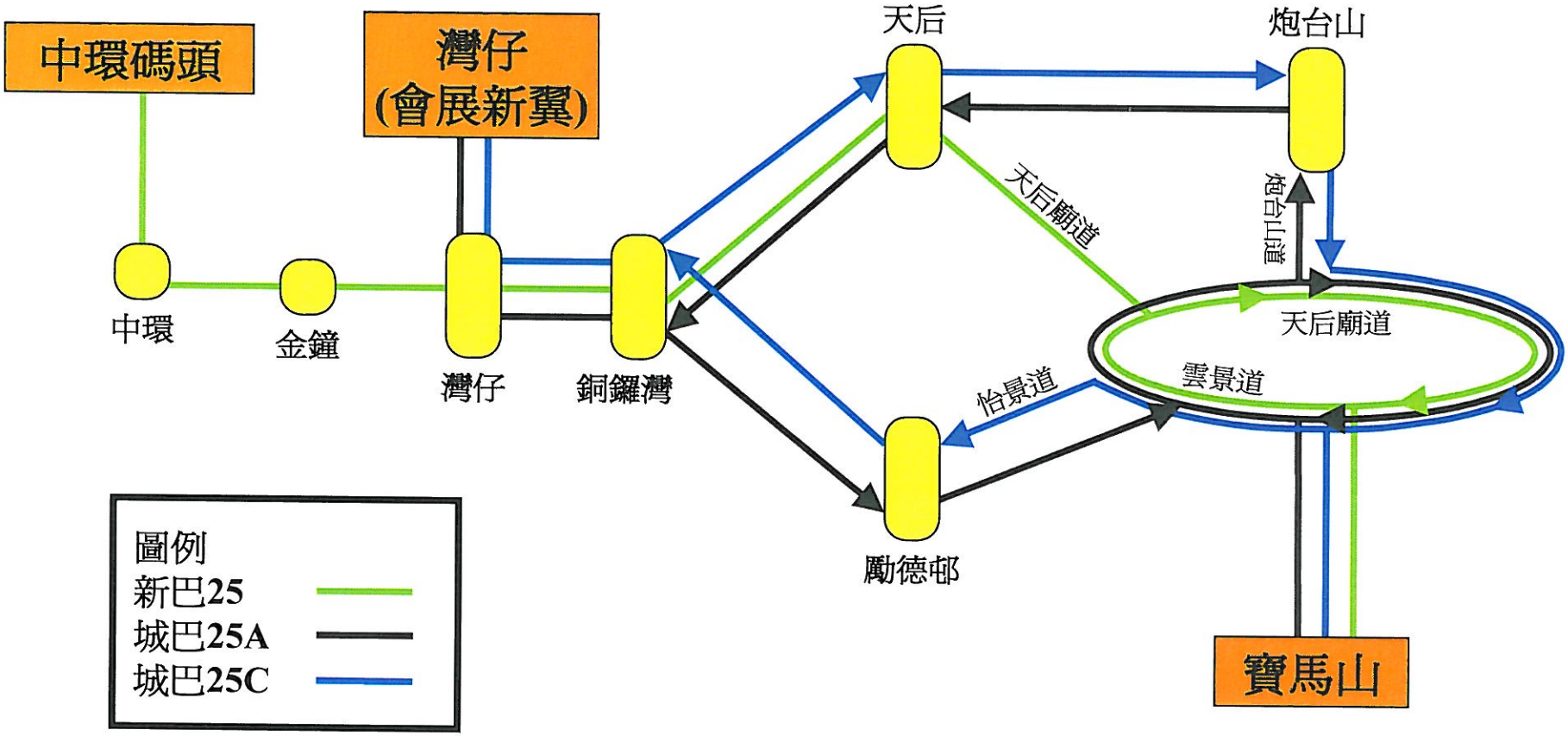



建議第948X號(青衣(長宏屯β)往銅鑼灣(天后))在港島的路線
民光街
干諾道中
軒尼詩道
銅鑼灣(天后)
AIRPORT RAILWAY
CROSS HARBOUR TUNNEL
MASS TRANSIT RAILWAY
HK - Macau Ferry Terminal
Ferry Piers
Convention & Exhibition Centre
Ser Res
圖示
--- 第948X號的建議路線

附圖1
(第3張/共3張)

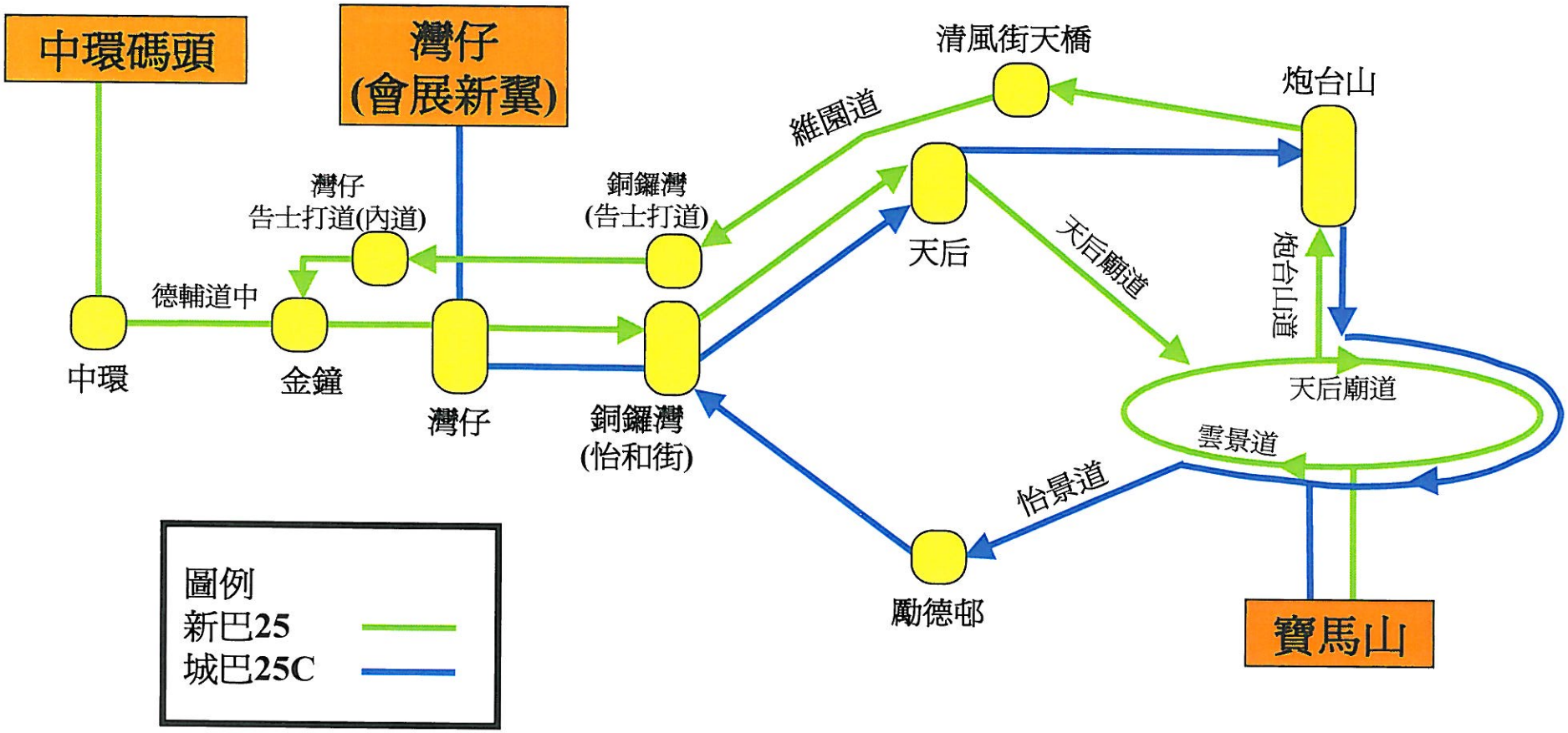
第25,25A,25C號線服務調整建議

現時第25, 25A及25C路線



第25,25A,25C號線服務調整建議

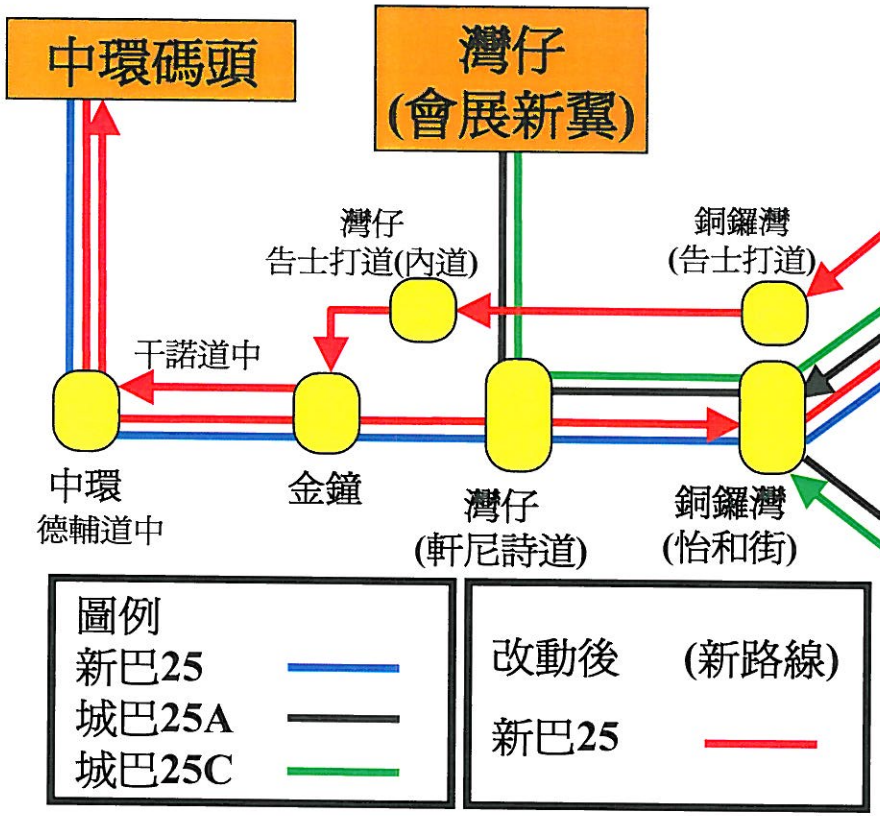
建議第25及25C路線



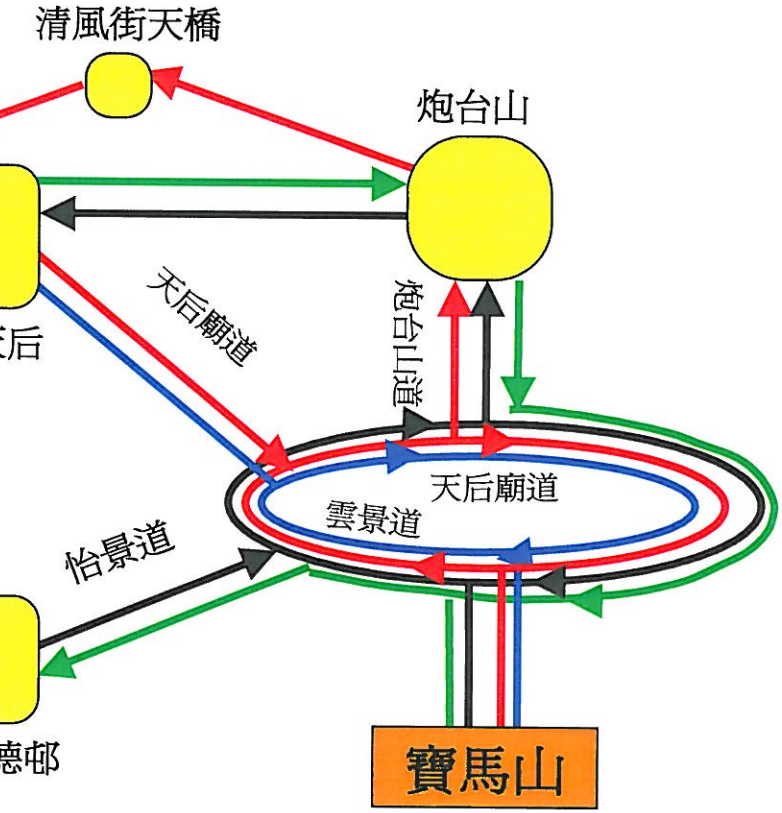
附圖J
(第2張/共3張)

第25,25A,25C號線服務調整建議

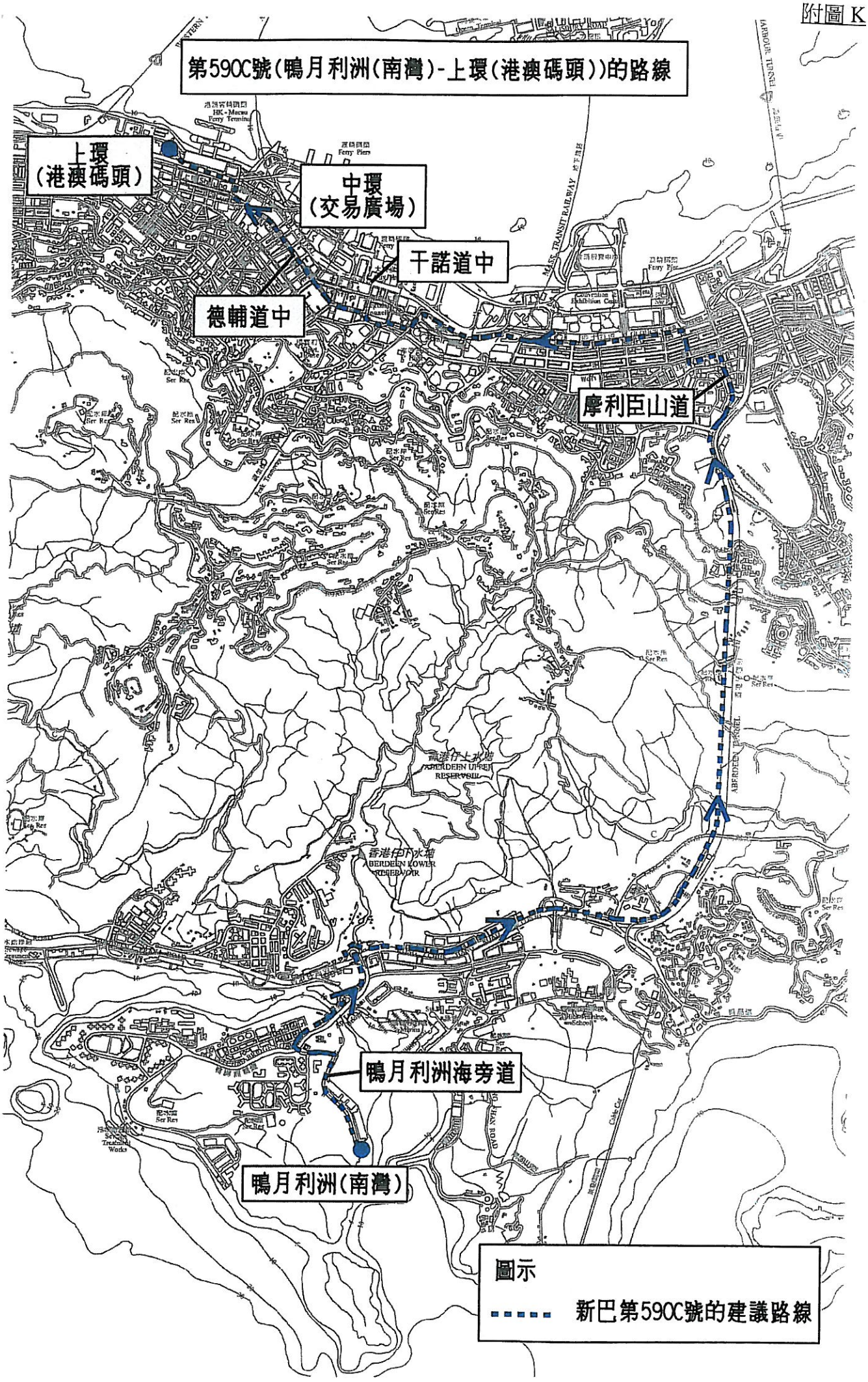
現時第25, 25A及25C路線



建議第25路線



附圖J
(第 3 張/共 3 張)


第590C號(鴨月利洲(南灣)-上環(港澳碼頭))的路線
上環
(港澳碼頭)
中環
(交易廣場)
干諾道中
德輔道中
摩利臣山道
鴨月利洲海旁道
鴨月利洲(南灣)
圖示
新巴第590C號的建議路線