

2011 - 2012 年度西貢區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度西貢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 1 及 2，供各委員參閱。
3. 2011 - 2012 年度西貢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，如延長/更改路線，及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，為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，以方便乘客。其中有關本區的巴士路線安排在附件 3 至附件 7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，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。

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. 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. 為了善用資源，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。作為參考基準，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) 轉乘車站是否有足夠空間容納新增的乘客候車，轉乘其他巴士路線繼續行程；以及
- (iii) 在建議截斷路線的地點附近可否為該巴士線僻作總站。

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) 地區內的發展；
- (二) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
- (三) 未來運輸基建的落成；
- (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) 該項目對巴士公司相關公共交通服務經營者的影響；
- (七) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (八) 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

二零一一年度巴士路線發展計劃
以西貢為終點站的新界區路線

建議實施日期 (季/年)	路線	終站地點	繁忙時段班次(分鐘)	車輛分配								備註			
				現行			建議			變動					
				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	
2Q/11	98D	坑口(北) - 尖沙咀東	4/5	4/5		26			26			0			開辦由日出康城經清水灣半島及坑口的特別班次(時間待定)，沿現時路線往尖沙咀東。(見附件3)
2Q/11	796S	清水灣半島 - 港鐵牛頭角站 (循環線)	12-15	20		4			2			-2			精簡路線而不經將軍澳(南)； 將2部車輛調派至新增設的第796P號和第796X號線；及 班次將由每12-15分鐘一班調整至每20分鐘一班。 因應796S號線改道，將新增下列巴士轉乘優惠計劃： 新巴第796S號線 -> 新巴第694號線 新巴第796S號線 -> 新巴第792M號線
	796X	將軍澳公共運輸交匯處-尖沙咀(東)(康宏廣場)	6-20	8-20		15			17			2			第796X號線由將軍澳開往尖沙咀東的班次，將於馬頭圍道後，改經浙江街、土瓜灣道、馬頭圍道及德民街。 第796X號線總站在星期一至六上午繁忙時間後、星期日及公眾假期全日，將由將軍澳公共運輸交匯處延長至日出康城。
	796P	日出康城站公共運輸交匯處 往 尖沙咀(東)永安中心	-	3班 (時間待定)											另開辦第796P號(日出康城往尖沙咀(東))三班上午特別車，由日出康城經啓德隧道、漆咸道北往尖沙咀東。 (見附件4)
2Q/11	N796	將軍澳公共運輸交匯處 - 旺角(循環線)	20-30	20-30		5			5			0			由將軍澳開出的班次，改經唐明街。 (見附件5)

二零一一年度巴士路線發展計劃
西貢區過海路線

建議實施 日期 (季/年)	路線	終站地點	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配								備註	
					現行			建議			變動			
			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	
2Q/11	690	康盛花園 - 中環(交易廣場)	10/20	10/20		14			14					取消第690號線中環開出的班次(5.35pm, 5.45pm, 6.05pm, 6.25pm)，並加強第690號線在該時段由中環開出的服務，由20分鐘加密至15分鐘。 (見附件6)
2Q/11	692	坑口(北) - 中環(交易廣場)	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。 <u>星期日及公眾假期</u> 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。 (見附件7)

二零一二年度巴士路線發展計劃
以西貢為終點站的新界區路線

建議實施 日期 (季/年)	路線	終站地點	繁忙時段班次(分鐘)	車輛分配								備註		
				現行			建議			變動				
				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
4Q/12	98A	坑口(北) - 港鐵牛頭角站	6/7	6/7	1	15			16		-1	1		全線改以空調巴士行走。

九巴服務改善建議 – 第 98D 號線

I. 第 98D 號線現時的服務詳情

路線	98D
終點站	坑口(北) — 尖沙咀(東)
班次	早上繁忙時間每 4/5 分一班
單程收費	\$8.6 (空調)
服務時間	坑口開：早上 5 時 30 分至下午 11 時 25 分 尖沙咀東開：早上 6 時 30 分至凌晨 12 時 30 分
乘客使用量	平均每天約 13,900 名乘客
車輛數目	26 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 因應日出康城入伙，將一班 98D 早晨特別班(不經寶林)改由日出康城開出，沿康城路、環保大道、迴旋處、昭信路、迴旋處、寶寧路，返回原有行車路線至尖沙咀(東)。其班次開出時間待定，車費則保持不變。

III. 新增及取消的巴士站

新增的巴士站	取消的巴士站
1. 日出康城公共運輸交匯處 2. 環保大道清水灣半島外	1. 坑口(北)巴士總站

IV. 建議的好處

- 為日出康城提供前往尖沙咀東的巴士服務。

V. 對乘客之影響

- 現時 98D 坑口(北)開出的早上特別班次(不經寶林)平均載客率約為 54%，為善用資源及提高載客率，將其中一班車改以日出康城開出，再沿原有路線前往尖沙咀(東)，對現有 98D 線的乘客影響不大。

VI. 路線圖

請參閱附圖 A。

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

服務重組建議 - 新巴第 796X 及 796S 號線

I. 第 796X 及 796S 號線現時的服務詳情

路線	新巴 796X	新巴 796S
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 - 尖沙咀(東)(康宏廣場)	清水灣半島 - 牛頭角站 (循環線)
繁忙時段班次	6-20分鐘	12-15分鐘
單程收費	\$7.5	\$4.6
服務時間	每日上午五時二十五分至凌晨零時三十五分	每日上午五時二十五分至凌晨一時十分
最高乘客使用率	繁忙時段：73% 非繁忙時段 53%	繁忙時段：31% 非繁忙時段：16%
最低乘客使用率	繁忙時段：24% 非繁忙時段：10%	繁忙時段：14% 非繁忙時段：4%
車輛數目	15部空調雙層巴士	4部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 隨着日出康城一帶人口不斷增長，居民對往返九龍區巴士服務之需求日益增加；地區團體於過去亦不斷要求提供往返日出康城及市區心臟地帶的巴士服務，藉以減少車程的轉接和乘車時間。
- 第 796X 號線的班次經常因紅磡海底隧道及漆咸道北之交通擠塞而受不同程度之延誤。
- 第 796S 號線現時提供往返清水灣半島、將軍澳(南)及牛頭角、觀塘間之服務。除清水灣半島外，其路線與港鐵完全重疊，引致此路線之載客量持續偏低，於繁忙時間之最高載客率僅為 31%，而於非繁忙時間之平均載客率祇有 11%，在夜間；載客率更低至 4%。

III. 建議的內容

為配合日出康城一帶因人口增長而帶來日漸增加之公共交通需求，同時令 796X 路線之班次更為穩定可靠，以及更有效地運用資源以滿足日出康城及清水灣半島一帶居民之乘車需求，現建議：

- 開設第 796X 路線特別班次(編號為第 796P 號線)，於星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間提供 3 班單向服務，由日出康城經清水灣半島前往尖沙咀東。
- 延長第 796X 號線於星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間後、星期日及公眾假期全日至日出康城為終點站。

- 修改第 796X 路線往九龍方向於紅磡區之行車路線。
- 調整第 796X 號線於上午繁忙時間之班次及第 796S 號線之行車路線及班次，以便將資源調撥至第 796P 號線以及延長第 796X 路線。

詳情如下：

路線	建議詳情
第 796X 號線	<ul style="list-style-type: none"> - 於星期一至六上午繁忙時間後及假日全日，總站將由將軍澳公共運輸交匯處延長至日出康城站公共運輸交匯處。由日出康城站公共運輸交匯處開出之班次，經環保大道、蓬萊徑、蓬萊路、環保大道及寶邑路後返回原線；由尖沙咀開出之班次抵達寶邑路後，將途經環保大道前往日出康城站公共運輸交匯處。 - 往尖沙咀東的所有班次抵達馬頭圍道後，將改經浙江街、土瓜灣道、馬頭圍道及德民街，然後依原有路線繼續前往尖沙咀東。 - 於星期一至六上午繁忙時間班次將由 6-20 分鐘改為 8-20 分鐘以便調撥資源行走特別班次(路線編號為第 796P 號線)由日出康城站公共運輸交匯處開出，經清水灣半島往尖沙咀東。
第 796S 號線	<ul style="list-style-type: none"> - 早上五時二十五分於清水灣半島開出班次的行車路線維持不變。 - 其餘由清水灣半島開出的班次不繞經將軍澳南，於寶邑路後，改為直接經寶康路、靈康路、寶順路及將軍澳隧道公路前往觀塘及牛頭角。在寶康路富康花園外增設新巴士站，以便乘客從清水灣半島前往將軍澳南一帶； - 往清水灣半島方向於將軍澳隧道公路後，改為直接經環保大道、蓬萊徑及蓬萊路返回清水灣半島； - 車輛數目由 4 架減至 2 架，日間班次將由現時之 12-15 分鐘改為 20 分鐘，於晚上八時後，班次改為 40 分鐘；撥出之 2 架巴士將在上午繁忙時間調派至第 796P 號線以及其後調派至第 796X 號線以配合路線改動及服務改善。
第 796P 號線	<ul style="list-style-type: none"> - 於星期一至六上午繁忙時間開設 3 班特別班次由日出康城站公共運輸交匯處開出，經清水灣半島

路線	建議詳情
	<p>往尖沙咀東。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 服務於日出康城站公共運輸交匯處開出後，途經環保大道、蓬萊徑、蓬萊路、環保大道、寶邑路、寶康路、唐明街、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共運輸交匯處、景嶺路、寶順路、將軍澳隧道公路，將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、啓福道、啓德隧道、東九龍走廊、漆咸道北、漆咸道南及梳士巴利道，以永安廣場外的巴士站為終點。
新增巴士轉乘計劃	<p>配合是項重整計劃，提供下列八達通巴士轉乘優惠予由清水灣半島往調景嶺之乘客：</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>新巴第 796S 號線（往牛頭角方向）→ 新巴第 694 或 792M 號線（往調景嶺方向）</u> <ul style="list-style-type: none"> • 於清水灣半島登上第 796S 號線往牛頭角方向之乘客，可於寶康路富康花園下車，然後到對面將軍澳運動場外之巴士站免費轉乘第 694 或 792M 號線往調景嶺，全程車費維持在 \$4.6。為配合此轉乘安排，第 694 號線往調景嶺方向將在寶康路將軍澳運動場外增設一巴士站。

IV. 建議的好處

- 日出康城及清水灣半島一帶之居民將可享用直達巴士服務往來南九龍一帶之商業中心地區。
- 由於第 796P 號線取道啓德隧道及東九龍走廊直達尖沙咀，而且在將軍澳區內採用較直接之路線，因此可提供現時以第 796X 號線前往尖沙咀之乘客一個較快捷之額外選擇，預計有關乘客可節省多達 15 分鐘之車程。
- 預計現時部份乘搭第 796X 號線前往尖沙咀之乘客將會改乘路線較為直接的第 796P 號線，第 796X 號線亦因而有較多的空間接載乘客。故此，第 796X 號線在班次調整後預計亦不會出現登車困難之情況。
- 第 796X 號線往尖沙咀方向改經浙江街、土瓜灣道及馬頭圍道，除可因避免行經擠塞的漆咸道北而令班次更為穩定和可靠外，於紅磡區內來回方向之路線將變得一致。
- 於觀塘道來回方向巴士停站之次數每日每站將減少約 28 次，有助紓緩該處之交通負荷。

- 乘搭第 796S 號線往返清水灣半島及觀塘、牛頭角之路程將變得更為直接，車程可縮短約 10 分鐘。
- 透過重新調配資源，可更切合乘客的需求，擴充路線覆蓋範圍，亦可改善營運效益。

V. 對乘客之影響

1. 第 796S 號線

清水灣半島往牛頭角：

目的地	乘客 數目	可選擇的 替代服務	替代服務之 方便程度	車費改變
清水灣半島往將軍澳 / 調景嶺	136 (5%)	新巴第 796S 號線轉乘新巴第 694、792M 或 798 號線(新增八達通轉乘優惠)	巴士轉乘優惠	不變
將軍澳往調景嶺	54 (2%)	新巴第 792M 號線或 798 號線	整體班次較頻密之直達服務	\$4.6 減低至 \$4.5 / \$3.7
將軍澳往牛頭角	49 (2%)	九巴 296A	班次較頻密之服務	\$4.6 減低至 \$4.4
將軍澳往觀塘，及調景嶺往觀塘 / 牛頭角	743 (29%)	港鐵	班次較頻密之直達服務	\$4.6 減低至 \$4.5

牛頭角往清水灣半島：

目的地	乘客 數目	可選擇的 替代服務	替代服務之 方便程度	車費改變
觀塘 / 牛頭角往調景嶺，及觀塘往將軍澳	770 (30%)	港鐵	班次較頻密之直達服務	\$4.6 減低至 \$4.5
牛頭角往將軍澳	46 (2%)	九巴 296A	班次較頻密之服務	\$4.6 減低至 \$4.4
調景嶺 / 將軍澳往清水灣半島	119 (5%)	新巴第 796X 號線	直達服務	\$3.7 減低至 \$3.4

2. 第 796X 號線

目的地	乘客數目	可選擇的 替代服務	替代服務之 方便程度	車費改變
於寶邑路寶盈花園多層停車場外之巴士站下車之乘客 (上午九時後)	168 (2%)	改於將軍澳廣場外的巴士站下車	直達服務	不變
於將軍澳站公共	57 (1%)	改於佛教志蓮小	直達服務	不變

目的地	乘客數目	可選擇的 替代服務	替代服務之 方便程度	車費改變
運輸交匯處下車 之乘客 (上午九 時後)		學外之車站，或 於將軍澳廣場外 的巴士站下車		
於寶邑路將軍澳 廣場外之巴士站 上車之乘客 (上 午九時後)	89 (1%)	改於寶盈花園多 層停車場外的巴 士站上車	直達服務	不變
於漆咸道北下車 之乘客	1166 (17%)	改於馬頭圍道的 巴士站下車	直達服務	不變

VI. 路線圖

請參閱附圖 B

VII. 建議實施日期

二零一一年第二季

通宵巴士服務調整建議 - 新巴第 N796 號路線

I. 第 N796 號路線現時的服務詳情

路線	N796
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 - 旺角 (循環線)
班次	20-30 分鐘
單程車費	\$14.8
服務時間	將軍澳站開：每日凌晨十二時至凌晨五時十分
乘客使用率	最高：32% 最低：11%
車隊	5 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

現時第 N796 號線在將軍澳區內的來回行車路線並不一致，祇在往將軍澳方向時才途經人流較多近尚德商場的一段唐明街，往市區方向則途經人流較少的寶邑路，令不少乘客須在深宵時段步行一段距離才可使用本服務往市區，對他們造成不便。

III. 建議的內容

現建議修改第 N796 號線往市區方向的行車路線，改經尚德商場對面的一段唐明街，不經將軍澳中心對面的一段寶邑路，以配合較多居民的需要。

路線	建議詳情
第 N796 號線往旺角方向之所有班次	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修訂將軍澳段的行車路線：依原有路線至寶邑路後，改行唐俊街、唐明街及寶順路後返回原有路線往旺角； ➤ 取消唐賢街將軍澳天主教小學外的分站；及 ➤ 於唐明街尚德商場對面的唐明街增設中途站。

IV. 對乘客的影響

路線	乘車地點	乘客數目	可選擇的替代巴士站
第 N796 號線往旺角之所有班次	在唐賢街將軍澳天主教小學巴士站上落	29 (5%)	改用唐明街尚德商場對面新增的分站(只需約兩分鐘步行時間)。
	在寶邑路將軍澳站對面巴士站上落	0 (0%)	改用將軍澳站公共交通交匯處的巴士站

V. 建議的好處

- 大為縮短尚德一帶往市區的第 N796 號線乘客前往該路線之巴士站的步行距離。

V. 路線圖

請參閱附圖 C

VI. 建議實施日期

二零一一年第二季

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的服務詳情

路線	第 690P 號線
終點站	中環(交易廣場) 往 康盛花園
下午繁忙時段班次	星期一至五(假期除外)，共四班 下午五時三十五分至下午六時二十五分(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. 建議的背景

第690P號線在下午繁忙時段由中環開出的行車路線除天后至北角的一段外，與其主線第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. 建議的內容

考慮到第 690 號線的服務範圍較第 690P 號線更為全面以及第 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 部巴士行駛第 690 號線，由中環開出的班次由現時每 15-20 分鐘一班加強至 15 分鐘一班；及
- 取消第 690P 號線於下午時段由中環開出的班次，而早上繁忙時段由將軍澳開出的班次則維持不變。

IV. 建議的好處

- 第 690 號線由中環開出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 (只限由中環開出的班次)

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%)	第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

二零一一年第二季

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	<p>每日</p> <p>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</p>
最高乘客使用率	<p>繁忙時段：41% (坑口開出); 56% (中環開出)</p> <p>非繁忙時段：27% (坑口開出); 33% (中環開出)</p>
最低乘客使用率	<p>繁忙時段：23% (坑口開出); 26% (中環開出)</p> <p>非繁忙時段：1% (坑口開出); 2% (中環開出)</p>
車輛數目	<p>5部空調雙層巴士(九巴)</p> <p>5部空調雙層巴士(新巴)</p>

II. 建議背景

本路線自開設以來，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	坑口開出	上午六時四十五分 至 晚上十時正	上午十時 至 晚上十時正
	中環開出	上午十時正 至 午夜十二時正	上午十時 至 午夜十二時正

早上繁忙時間由坑口開出的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

- 本路線的服務時間雖然將予以縮短，惟修訂後仍可顧及大部份乘客所需，約 92% 之乘客將不受影響；
- 本路線在上午繁忙時間後的班次雖然將予以縮減，惟修訂之幅度不大，班次仍會維持在一個合理的水平。每隔 20 分鐘之班次亦可令本路線於每小時均在相同之分鐘時間發車，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，亦可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

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 降至\$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 降至\$11.5)
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

二零一一年第二季

建議第98D號線早晨特別班由日出康城開出





