

2011 - 2012 年度南區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2011 - 2012 年度南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 年度南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，新增特別班次及延長/更改路線等，以配合乘客需求。另一方面，為更加善用巴士資源以切合乘客需求的轉變，以及為改善在繁忙地區，如中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況和行人環境，巴士公司亦有建議實施路線重組計劃。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，和增設巴士轉乘計劃，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。

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. 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

2011 年 3 月

2011-12年
南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	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2季	99	海怡半島 - 筲箕灣	6-15	6-15	0	15	0	16	0	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A)

2011-12年
南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3季	171	海怡半島 - 荔枝角	5	4/5	0	29	0	30	0	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	N171	長沙灣 - 鴨脷洲	20	20	0	6	0	6	0	0	路線經長沙灣道延長至荔枝角。 (見附件2及附圖B)

2011-12年
南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	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。 (見附圖C)
新巴	2011年第2季	65	北角碼頭 - 赤柱邨	10-30	10-30	0	9	0	9	0	0	來回方向不經春坎角海灘。 (見附圖C)
新巴	2011年第2季	14	西灣河(嘉亨灣) - 赤柱炮台	20	20	0	5	0	5	0	0	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。 (見附件3及附圖D)
		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3)

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	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	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4)
		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4)
		94X	利東邨 - 中環(交易廣場)	20	12-15	0	3	0	5	0	2	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。(見附件4及附圖E)
		590	海怡半島 - 中環(交易廣場)	-	1班特別班次	0	14	1	14	1	0	

過海隧道巴士服務改善建議 - 九巴/城巴第 N171 號線

I. 第 N171 號線現時的服務詳情

路線	N171
終點站	長沙灣至鴨脷洲邨
班次	每 20 分一班
單程收費	\$16.5 (空調)
服務時間	長沙灣開：凌晨 12 時 13 分至早上 5 時 53 分 鴨脷洲邨開：凌晨 12 時 15 分至早上 5 時 55 分
現時乘客量	平均每天約 890 名乘客
平均乘客使用率	47%
車輛數目	6 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 終點站將由長沙灣遷至荔枝角；
- 由鴨脷洲邨開出至長沙灣道之後，改經荔枝角道、美荔道、荔灣道、景荔徑，並延長路線至荔枝角巴士總站；
- 回程由荔枝角巴士總站開出，經景荔徑、荔灣道、美荔道、長沙灣道，然後連接原有路線返回鴨脷洲邨；
- 其他服務詳情包括班次、全程收費及車輛數目保持不變。

III. 新增及取消的巴士站

- 取消的巴士站：長沙灣巴士總站
- 新增的巴士站：

往鴨脷洲邨方向：

1. 荔枝角巴士總站
2. 美荔道近荔灣道
3. 美荔道美孚新邨對面
4. 長沙灣道門牌 818 號荔枝角鐵路站

往荔枝角方向：

1. 長沙灣道近長沙灣徑
2. 荔枝角道美孚新邨美孚廣場對出
3. 美荔道近埃克森美孚油站
4. 美荔道近荔灣道
5. 荔枝角巴士總站

IV. 建議的好處

- 方便美孚及荔枝角一帶的乘客可使用 N171 通宵巴士服務往返港島南及灣仔。
- 由於 N171 現時平均載客率只得 47%，延長路線可使車輛資源更加有效運用。

V. 路線圖

請參閱附圖 B。

VI. 建議實施日期

二零一一年第二季

巴士服務調整建議 - 新巴第 66 及 14 號線

I. 第 66 及 14 號線現時的服務詳情

路線	新巴 66	新巴 14
終點站	中環 (交易廣場) - 赤柱廣場 (馬坑)	嘉亨灣 - 赤柱炮台 (閘口)
繁忙時段班次	12-30 分鐘	20 分鐘
單程收費	\$8.9	\$8.9
服務時間	<u>星期一至六</u> 上午六時四十五分至 下午七時三十分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午七時正至 下午七時三十分	<u>每日</u> 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：90% 非繁忙時段 50%	繁忙時段：58% 非繁忙時段：40%
最低乘客 使用率	繁忙時段：10% 非繁忙時段：6%	繁忙時段：15% 非繁忙時段：3%
車輛數目	5部空調雙層巴士	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 號線重疊，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%。
- 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

現建議重整第 14 及 66 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。
第 66 號線	<p>➤ 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。</p> <p>➤ 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:</p> <p><u>城巴第 6X 號線 (往中環) → 城巴第 6 號線 (往中環)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 於佳美道、環角道或春磡角道登上城巴第 6X 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。全程車費為 \$8.4,對比乘搭現時新巴第 66 號線將節省 \$0.5。 <p><u>城巴第 6 號線 (往赤柱) → 城巴第 6X 號線 (往赤柱)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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。全程車費為 \$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

第 14 號線

- 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。

第 66 號線

- 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

(1). 第 14 號線

現時沿途各站點間之服務均得以維持。

(2). 第 66 號線

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
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 / \$3.6 減低至 \$7.9 / \$5.3 / \$3.4

VI. 路線圖

請參閱附圖 D

VII. 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為終點；而第 94 號線則途經德輔道西及干諾道中，以中環碼頭為終點，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為約 57%。
- 由利東出發並以西營盤為目的地的第 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，容易令以利東邨為目的地之乘客混淆，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，服務時間為上午 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新巴及城巴第 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(路線編號為第 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
新巴 94X	中環	\$5.8	新巴 4	中環	\$4.4	\$4.4	\$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院
		\$5.8	城巴 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	城巴 71	中環	\$4.2	\$4.2	\$5.8 (維持不變)	瑪麗醫院
		\$5.8	新巴 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為 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%)	新巴及城巴第 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%)	新巴及城巴第 4、4X、7、37B、37X、	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
		71、91 或 94X 號線		
香港仔、薄扶林或瑪麗醫 院往西營盤	94 (7%)	新巴及城巴 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%)	新巴及城巴 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)

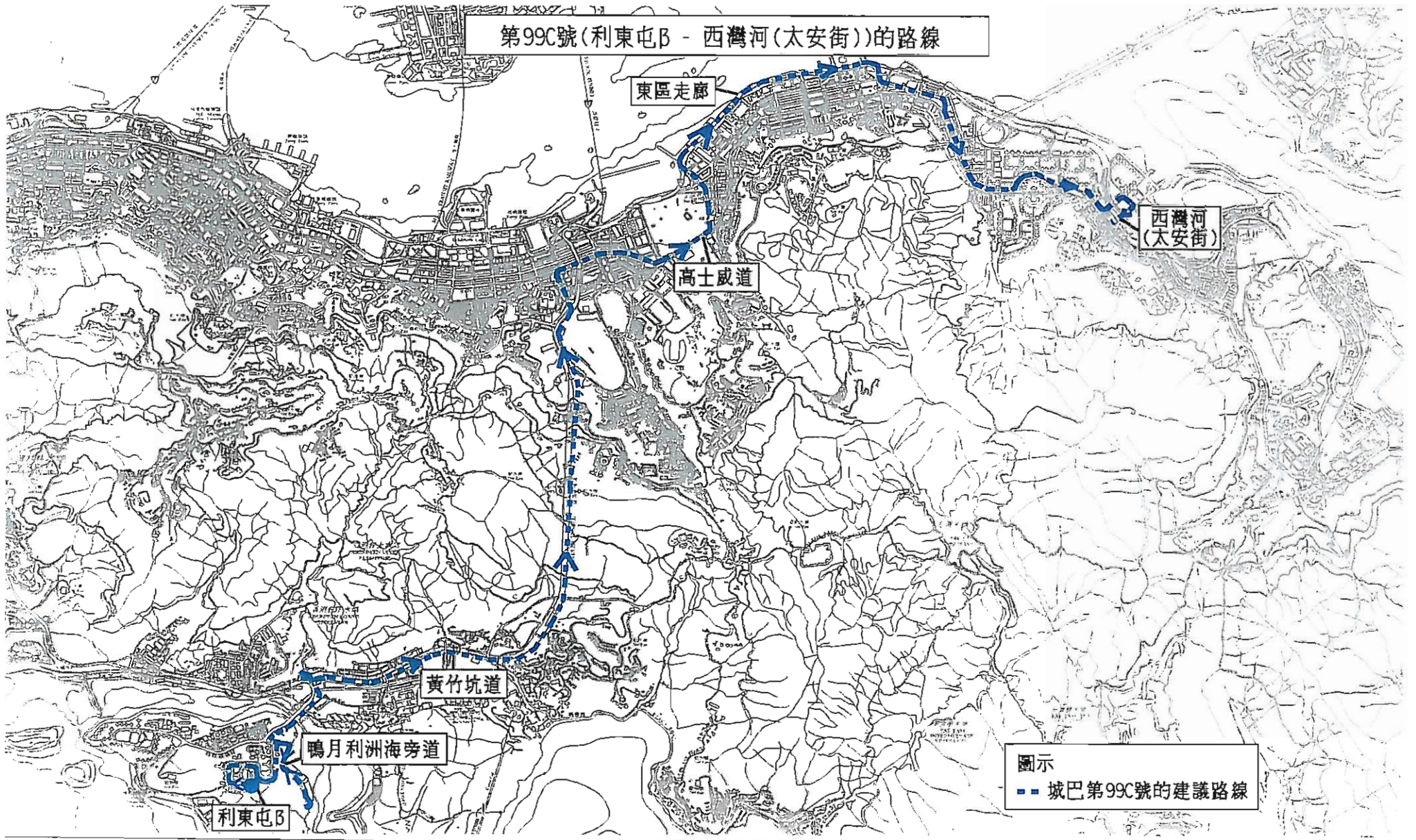
VI. 路線圖

請參閱附圖 E

VII. 建議實施日期

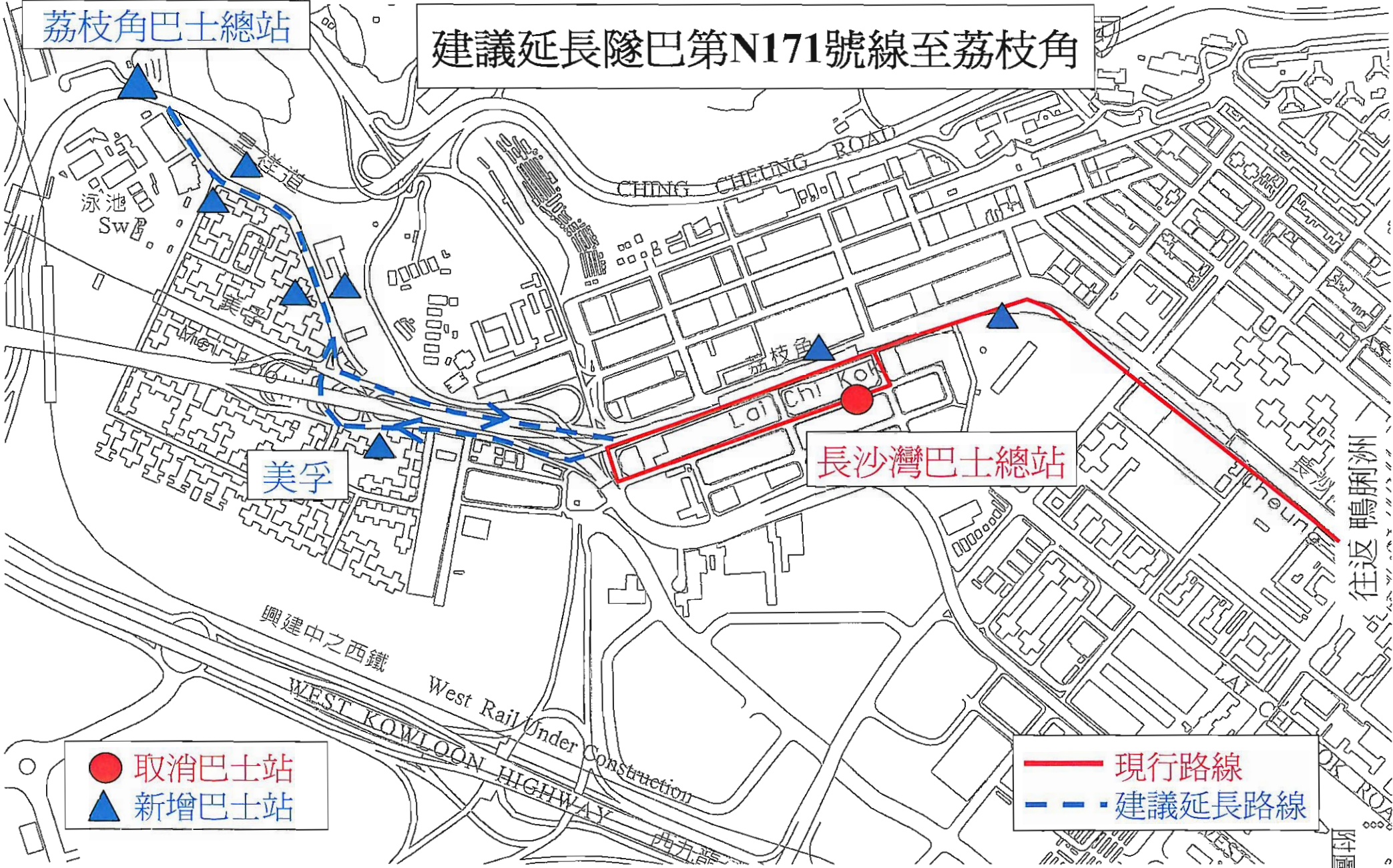
2011 年第 2 季

第99C號(利東屯B - 西灣河(太安街))的路線



荔枝角巴士總站

建議延長隧巴第N171號線至荔枝角



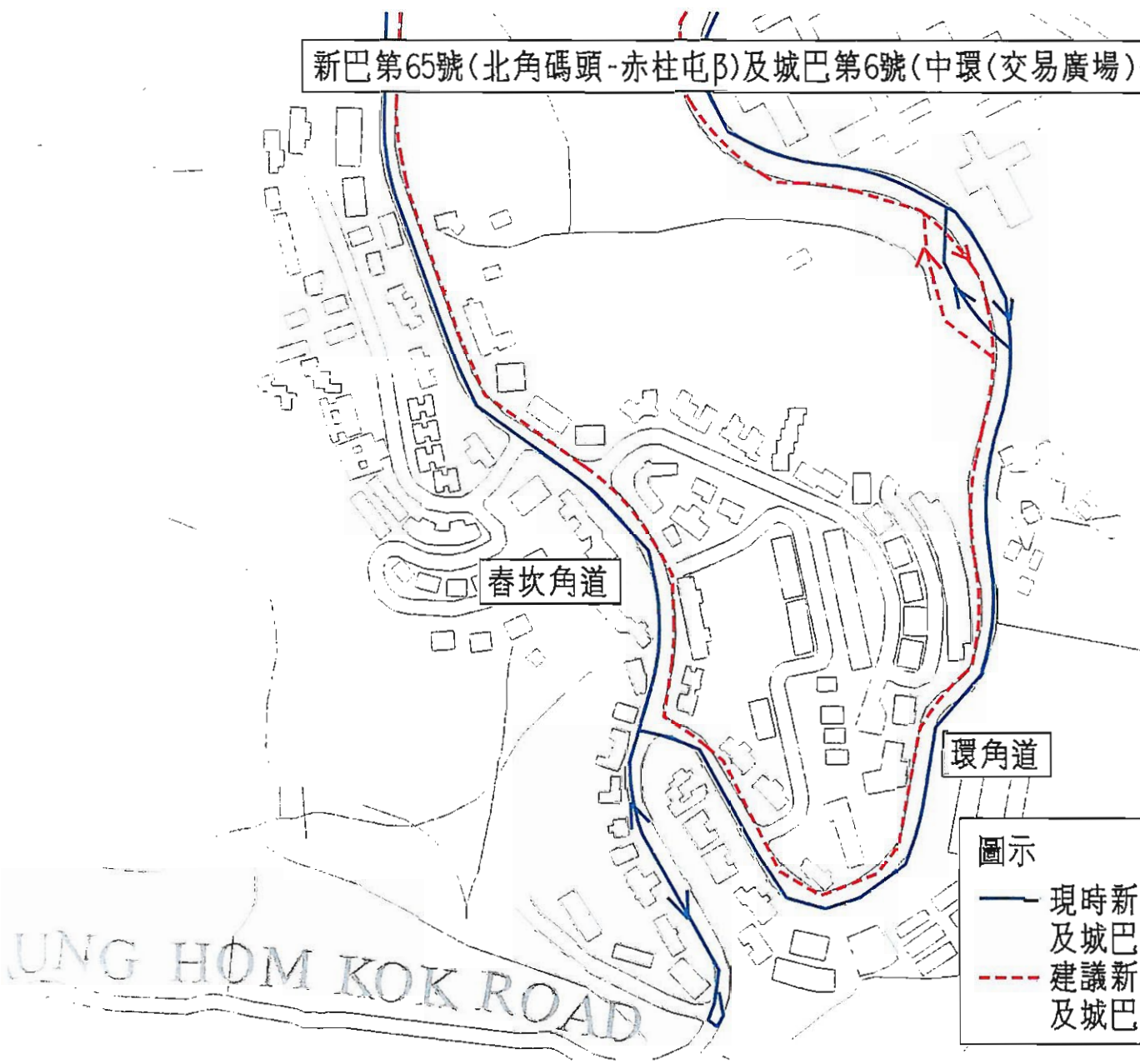
美孚

長沙灣巴士總站

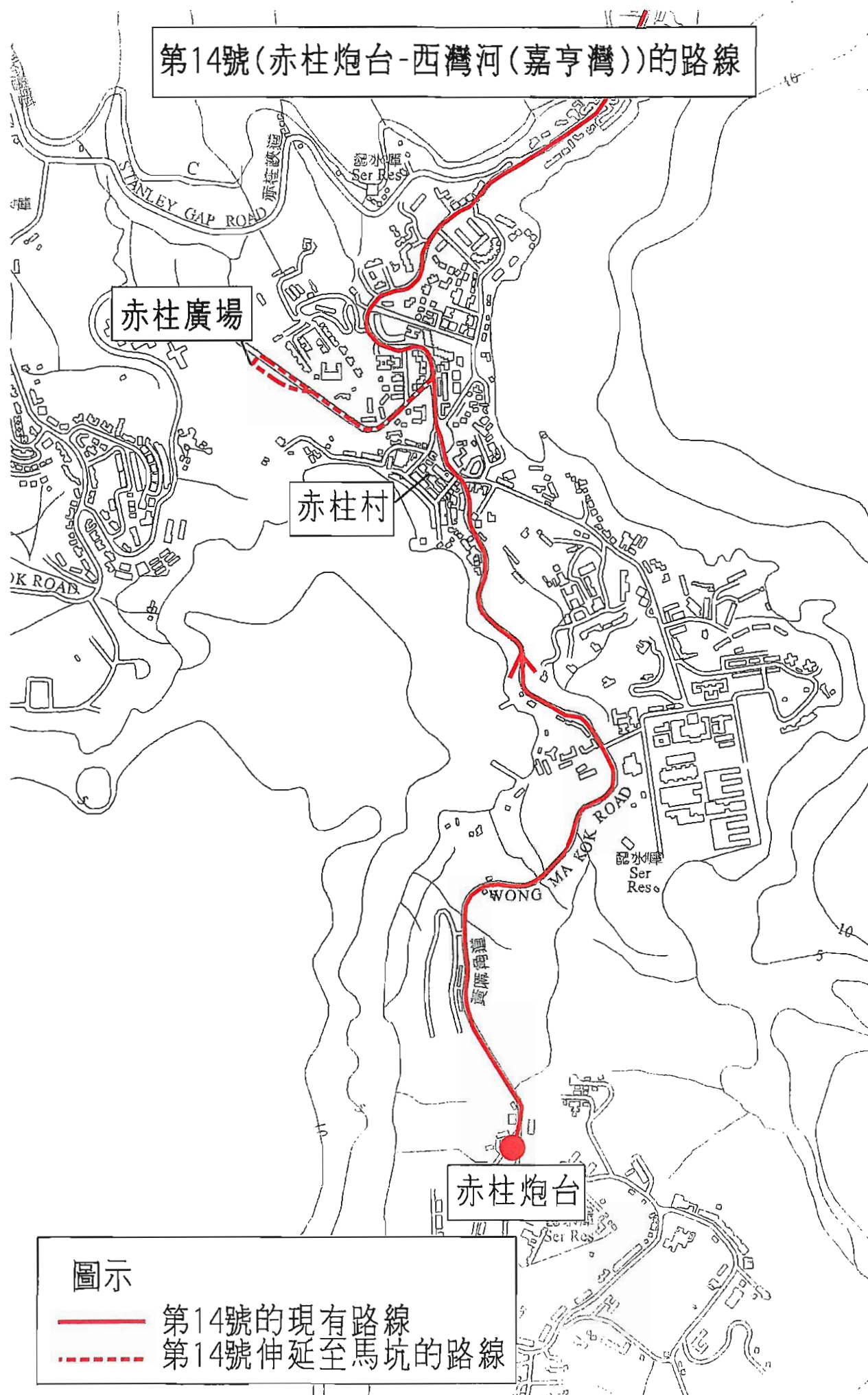
- 取消巴士站
- ▲ 新增巴士站

- 現行路線
- - 建議延長路線

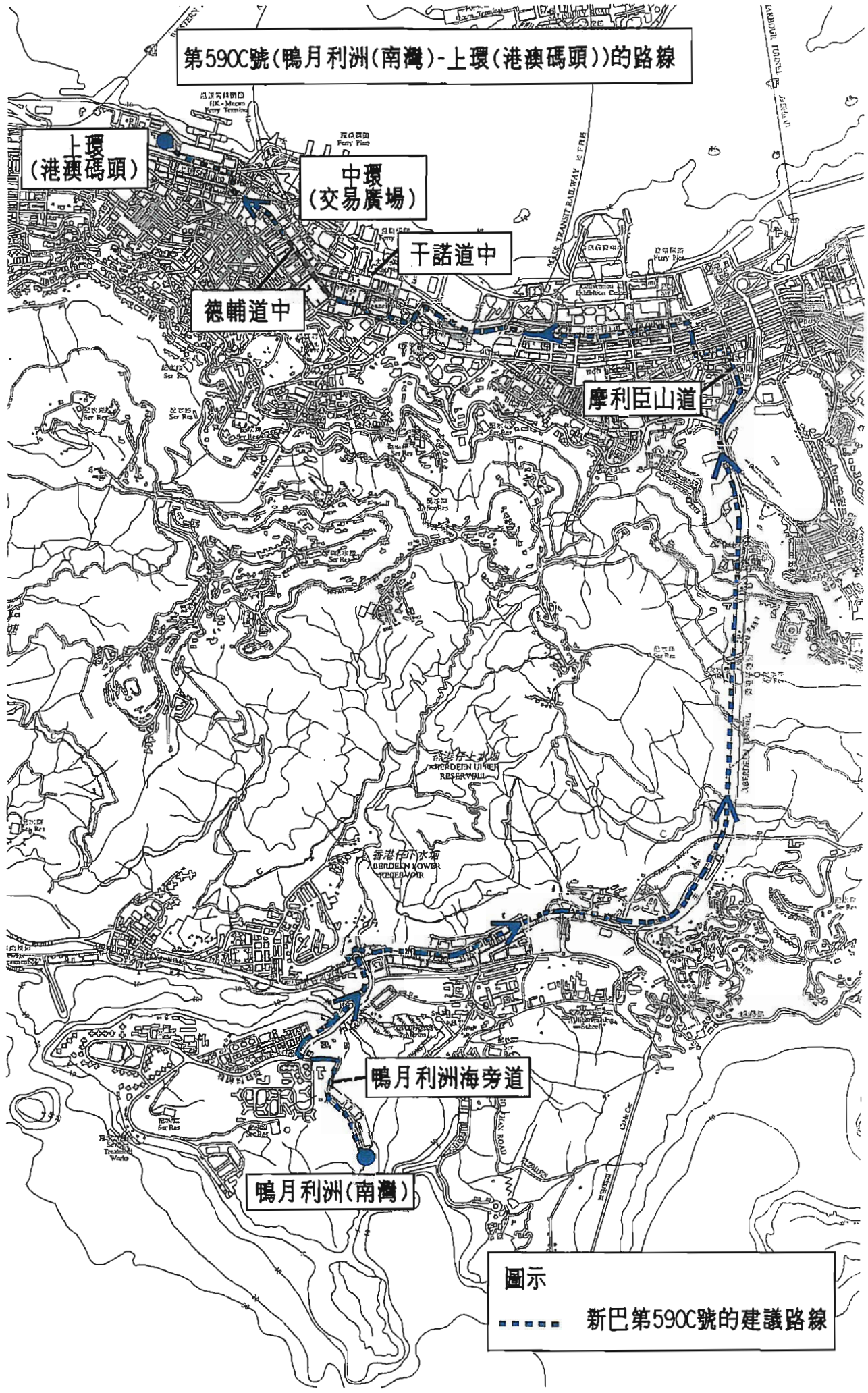
新巴第65號(北角碼頭-赤柱屯β)及城巴第6號(中環(交易廣場)-赤柱監獄)的建議路線



- 圖示
- 現時新巴第65號(北角碼頭-赤柱屯β)及城巴第6號(中環(交易廣場)-赤柱監獄)路線
 - - - 建議新巴第65號(北角碼頭-赤柱屯β)及城巴第6號(中環(交易廣場)-赤柱監獄)路線



第590C號(鴨月利洲(南灣)-上環(港澳碼頭))的路線



圖示
..... 新巴第590C號的建議路線