2013 - 2014 年度東區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2013 -2014 年度東區的巴士路線發展 計劃,及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在2013年施政報告中,行政長官強調『重組巴士路線』對改善空氣質素的重要性。在發展鐵路的同時,政府將檢視其他陸路交通服務,理順不同公共交通工具之間的作用和角色。目前巴士服務路線重疊,部分使用量偏低。進行檢討時,我們會以巴士配合鐵路系統,加強接駁功能及改善轉乘安排,在滿足乘客的交通需要之餘,亦能優化路線、以減低路邊空氣污染。

2013 - 2014 年度巴士路線發展計劃

- 3. 2013 2014 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定,現列於附件 1A、附件 1B、附件 2A及附件 2B,供各委員參閱。
- 4. 2013-2014 年度東區的巴士路線發展計劃包括下列措施:

爲配合區內人口持續增長,巴士公司建議在本區實施多項提升 服務的項目,如增加車輛數目及班次,以配合乘客需求。另一 方面,爲更加善用資源,巴士公司亦建議重組一些現有路線, 以切合乘客需求的轉變。有關本區的巴士路線的詳細安排在附 件 3-22 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

- 5. 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)公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關,要有長遠和 全面的規劃。鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成, 是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸,不但可以疏導大 量人流,紓緩道路擠塞,減低車輛造成的空氣污染,也可

釋放周邊地區的發展潛力,促進經濟發展。因此,在長遠的公共交通及運輸規劃上,我們會繼續以鐵路爲主,巴士爲輔。過去數年,本港不斷有新鐵路落成,各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘,穿梭港九新界將更爲方便。我們會繼續提倡充分運用鐵路,並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合。我們亦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;

港鐵西港島綫及南港島綫(東段)預計可分別於 2014 年及 2015 年落成。本署已聘請顧問公司為西港島綫及南港島綫(東段)與其他公共運輸服務的協調進行研究,並因應地區發展和乘客的需要,對其他公共運輸服務及有關設施作出適當的調整與安排,以便更妥善配合新鐵路啓用後乘客需求的轉變。我們計劃於 2013 年下半年,就建議的公共運輸服務重組計劃開始進行諮詢;

(二)清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產,香港路少但人多車多,市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。爲了令香港可持續發展,我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況,重整巴士路線的股土路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時,巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃以作配合。事實上,很多巴士乘客在市區周邊地點已陸續下車,有些路線的巴士在經過繁忙交通走廊前往總站時,載客率會相對較低。如能更妥善地使用巴士資源,當可協助減少行走這些繁忙走廊的巴士數目,從而紓緩交通擠塞及減低路邊空氣污染。

專營巴士爲本港路邊空氣的其中一個主要污染源。專營巴士在2011年排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔該年全港整體車輛的有關總排放量約6%和20%。但在繁忙的交通幹道,專營巴士的可吸入懸浮粒子和氮氧化物排放量佔總車輛排放量分別可高達40%和70%。在例如旺角、中環及銅鑼灣等地區的繁忙交通幹道,經常有很多行人可以及銅鑼灣等地區的繁忙交通幹道,經常有很多行人可以及超邊空氣污染,從而降低對市民大眾所構成的健康風險,包括減少因吸入過多懸浮粒子而導致患癌風險及早逝情況,以及長期接觸氮氧化物中的二氧化氮而增加患上呼吸系統疾病的可能性。而有關的環境效益是與減少巴士

班次的程度成正比,因此,每一班次的減少都很重要。如2013-14年度的巴士路線發展計劃得以落實,將可令每天在旺角、中環及銅鑼灣的繁忙幹道的巴士班次減少591架次,而這些地區的繁忙幹道的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度,最高將可分別減少約達0.3%和2.3%。有關措施亦可達至其他環境效益,例如減少噪音滋擾。此外,由於推行重整巴士路線的成本耗費並不會太高,檢討本港空氣質素指標的顧問亦評估此措施爲在眾多建議中具最高成本效益的措施。

目前,東區有近110條巴士路線服務該區居民。因此,爲改善居民健康,在考慮及平衡乘客的需求後,我們必須重組巴士路線,減少巴士排放。若東區的巴士路線發展計劃落實後,預計每日可減少約380班的巴士班次行走東區的主要幹道。

制定路線發展計劃的原則

6. 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 7-16 段所列舉的原則。

改善服務

- 7. 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
- 8. 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
- 9. 若上文第 8 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 十路線。

10. 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

11. 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

減少服務

13. 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

14. 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/合倂路線
- 15. 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

- - (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。
- 17. 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。

<u> 徴詢意見</u>

18. 請各委員就 2013 - 2014 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一三年三月

2013-14年 東區巴士路線發展計劃 提升服務項目 (港島區路線)

巴土	建議實施	路線	終點站	班次	(分鐘)			車輛	分配			備註
公司	旦期					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	空調雙層	
新巴	2013年 第3季	23	北角碼頭 - 蒲飛路	4-7	4-7	0	21	0	22	0	1	視乎乘客需求及在有車輛資源的情況下增加班次。
城巴	2013年 第3季	77	田灣邨 - 筲箕灣	12-18	13-18 加兩班 特別班次	0	11	0	12	0		從城巴第77及70M號線抽調車輛,開設兩班早上特別 班次第77X號線從華貴往西灣河,途經香港仔、香港 仔隧道、維園道、東區走廊及渣華道。不經田灣山 道。全程車資 \$7.0。 因應上述建議第77號線早上繁忙時間由田灣邨開出的 班次由12-18分鐘改爲13-18分鐘。 詳情請參閱 <u>附件3</u> 。
新巴	2013年 [*] 第3季	722	耀東邨 - 中環 (交易廣場) (循環線)	7-13	7-13	0	10	0	10	0		平日早上繁忙時段後,以及星期日及公眾假期全日,服務更改如下: [1]. 改為非循環線,並於中環渡輪碼頭增設終點站;及 [2]. 往耀東方向改道行經德輔道中。 詳情請參閱 <u>附件4</u> 。
新巴	2013年 第3季	N8P	小西灣(藍灣半島)-灣 仔(港灣道)(循環線)	[15]	[15]	0	[4]	0	[4]	0		來回方向均經停東喜道,並改行富怡道而不經富景花 園。 詳情請參閱 <u>附件5</u> 。

2013-14年 東區巴士路線發展計劃 提升服務項目 (過海隧道路線)

					e ore dealers			車輛	分配			
巴士	建議實施	HE-64-	4650	姓次	(分鐘)	現	行	建	議	修	改	Mari.
公司	旦期	路線	<u>終點站</u> 	現行	建議	空調 軍層	空闘 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調	空調 雙層	備註
新巴/	2013年 第3季	106	黃大仙 - 小西灣 (藍灣半島)	4-10	4-10	0	31	0	31	0		[1]. 由第106號線調配資源,新增第106P號線(黃大仙 往 小西灣(藍灣半島))平日下午繁忙時段特別班次,途經東區走廊。 [2]. 因應上述建議: (i). 調整第106號線下午繁忙時段由黃大仙開出的班次至每8-9分鐘一班。 (ii). 早上繁忙時間由黃大仙 往 太古(康怡廣場)的第106P號線特別班次將易名爲第106A號線,以資識別。 詳情請參閱附件6。
新巴/ 九巴	2013年 第3季	106	黄大仙 - 小西灣(藍灣半島)	4-10	4-10	0	31	0	32	0	1	視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
新巴/ 九巴	- 2013年 第3季	302	慈雲山(北) 往上環	5 班	5 班; 兩班 特別班次	0	5	0	7	0		[1]. 由第116號線(慈雲山(中)- 鰂魚涌)調配資源,於星期一至星期五(公眾假期除外),新增兩班早上特別班次第302A號線(慈雲山(北)往北角(健康邨)),途經富山、彩虹、太子道、東區海底隧道、太安街、英皇道,全程收費為港幣\$11.0。 [2]. 星期六早上班次由現時四班減少至兩班。
新巴		116	慈雲山(中)- 鰂魚涌	3-8	4-8	0	32	0	30	0	-2	因應開辦早上特別班次第302A號線(慈雲山(北)往 北角(健康邨)),調整第116號線(慈雲山(中)-鰂魚 涌)早上繁忙時段的班次。 詳情請參閱 <u>附件7</u> 。

								車輛	分配			
巴士	 建議實施 [,]			班次((分鐘)	現	行	建	讃	修	改	and t
公司	日期	路線	<u>終點站</u>	現行	建議	空調 里暦	空調 <u>雙層</u>	空調 軍層	空調 雙層	空調	空調 雙層	備註
新巴/ 九巴	2013年 第3季	116	慈雲山(中) - 鰂魚涌	4-8	3-8	0	30	0	31	0	1	視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
城巴/ 九巴	2013年 第3季	118	小西灣(藍灣半島) - 深水埗 (東京街)	4-8	4-8	0	37	0	38	0	1	視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
城巴/ 九巴	2013年 第3季	170	沙田站 - 華富(中)	10-20	10-20	0	12	0	12	0	0	建議將170往華富方向的服務,於告士打道近景隆街的巴士站上落客後,將改爲直接取道堅拿道天橋前往香港仔隧道,不再駛經波斯富街、禮頓道及摩理臣山道。
九巴	2013年 第3季	603	平田 - 中環渡輪碼頭	7	6/7	0	21	0	22	0	1	視乎乘客需求,調配車輛改善班次。 ·
新巴/ 九巴	2013年 第2季	680	馬鞍山(利安邨)-金鐘(東)	8-10	8-10	0	26	0	27	0	1	將現時平日早上繁忙時間由富安花園開出的特別班 次增加至3班,並改經欣安邨,路線編號爲第680B 號線。 詳情請參閱 <u>附件8</u> 。
新巴	2013年 第3季	682	馬鞍山(利安邨)-柴灣(東)	5-20	5-20	0	24	0	26	0	2	新增過海隊巴第682號線特別班次(馬鞍山市中心往西灣河(太康街),路線編號爲第682A號線。 詳情請參閱 <u>附件9</u> 。
新巴	2013年 第4季	682	馬鞍山(利安邨)-柴灣(東)	5-20	5-20	0	26	0	27	0	1	新增過海隧巴第682號線特別班次(水泉坳往柴灣(東)),路線編號為第682B號線。 詳情請參閱 <u>附件10</u> 。
新巴	2013年 第3季	682P	馬鞍山(利安邨)往柴灣(東)	3 班	4班	0	3	0	4	0	1	新增一班特別班次由鳥溪沙往柴灣。

<u>附件1B</u> (全3頁,第3頁)

								車輛	分配			
巴士	建議實施。		Adams L.C.	班次	(分鐘)	現	行	建	識	修	改	PATE A
公司	日期	路線	<u>終點站</u> 	現行	建議	空調單層	空間	空調	空調	空調軍層	空調 雙層	<u>備註</u>
新巴/ 九巴	2013年 第3季	948	銅鑼灣(天后) - 長宏	4-10; 兩班 特別班次	4-10; 兩班 特別班次	0	12	0	12	0	0	[1]. 建議星期一至星期五往青衣長宏方向的服務時間延長至凌晨12時正。 [2]. 因應需求減少: (i) 取消星期六下午12時45分及下午1時05分往青衣 (長宏)的班次。 (ii) 取消星期六共四班特別班次:包括其中兩班於由 長安邨開出及兩班由翠怡花園開出的班次。 詳情請參閱附件11。
九巴	2013年 第1季	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	一班 特別班次	兩班 特別班次	0	28	0	29	0	1	視乎乘客需求,調配車輛增加一班特別班次968X(媽 横路(山水樓) 往 鰂魚涌(英皇道))。
九巴	2013年 第1季	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	7/8	6/7	0	29	0	31	0	2	視乎乘客需求,調配車輛增加班次。
九巴	2013年 年 第4季	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	6/7	6	0	31	0	34	0	3	視乎乘客需求,調配車輛增加班次。

2013-14年 東區巴士路線發展計劃 巴士服務重整安排項目 (港島區路線)

Γ					τπ- <i>\</i> -	(/\ Axx			車輛	分配			
	巴土	建議實施			班人((分鐘)	現	行	建	議	修	改	
	公司	日期	路線	終點站	<u>現行</u>	建議	空調	空調	空調	空調	空調	空調	備註
	<u> 77 HI</u>						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
Ī	城巴	2013年	5X	堅尼地城 - 銅鑼灣 (威	6-20	8-20	0	8	0	6	0	-2	在早上繁忙時間調撥部份資源以加強第5P號線(
		第3季		非路道)									堅尼地城 往 灣仔碼頭) 的服務。
													詳情請參閱 <u>附件12</u> 。
L													
	新巴	2013年	23A	勵德邨 - 羅便臣道 (循	12-20	-	0	4	0	0	0	-4	取消路線。
		第3季		環線)									
			26	勵德邨 - 荷里活道 (循	12-20	10-20	0	5	0	6	0	1	增加早上及傍晚繁忙時段的班次,以應付因取消
				環線)									第23A號路線而增加的需求。
													詳情請參閱 <u>附件13</u> 。
		-											
L								i					

附件2A (全3頁,第2頁)

		<u> </u>		777 - A-	r r s Andres			車輛	 分配			
巴士	建議實施			班次((分難)	現	行	建		修	改	
公司	日期	路線	<u>終點站</u>	現行	建議	空調工屋	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	備註
城巴	2013年 第3季	25A	灣仔(會展新翼)- 寶馬山 (循環線)	8-20	6-12	4	0	8	0	4		為配合乘客乘車模式,往灣仔方向的路線將改道 怡景道,勵德邨道,大坑道,銅鑼灣道及摩頓台 ,並加密班次。提供新巴士轉乘優惠組合: [1] 城巴第25A號線(灣仔會展方向)轉乘城巴第10 號線(北角方向);及 [2] 城巴第10號線(堅尼地城方向)轉乘城巴第25A 號線(灣仔會展方向),第二程轉乘車資將可全 克。
		25C	灣仔(會展新翼)-寶馬山(循環線)	9-20	-	5	0	0	0	-5		配合城巴第25A號線的改道及加密班次的措施, 建議取消路線。
新巴		25	中環 (中環渡輪碼頭) - 天后廟道 (循環線)	10-20	10-20	0	5	0	5	0		往天后廟道/寶馬山方向更改路線:改經德輔道中以替代干諾道中。另往中環方向改經炮台山道、英皇道、清風街天橋、告士打道、維園道、告士打道、分域街及軒尼詩道。 詳情請參閱 <u>附件14</u> 。

				III-/	(/\ Ath			車輛	分配		_	
巴士	建議實施		·	班火!	(分鐘)	現		建			改	
公司	旦期	路線	<u>終點站</u>	現行	建議	<u>空調</u> <u>單層</u>	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	備註
城巴	2013年 第3季	85	小西灣 (藍灣半島) - 北角碼頭	15-17	15-17 及上課日 提供特別 班次	0	7	0	12	0		延長路線至寶馬山,收費維持不變。並於上課日提供特別班次來往筲箕灣及寶馬山,以及經東區走廊來往小西灣(藍灣半島)及寶馬山
	2013年 第3季	529	筲箕灣 - 寶馬山 (循 環線)	15-20 及上課日 提供特別 班次	-	2	5	0	0	-2	-5	因應城巴第85號線延長至寶馬山,建議取消路線 ,包括城巴第529P號線。 詳情請參閱 <u>附件15</u> 。
城巴	2013年 第3季	314	小西灣(藍灣半島)- 赤柱(循環線)	30	-	3	0	0	0	ကု	0	由於客量持續偏低建議取消路線。 詳情請參閱 <u>附件16</u> 。
新巴	2013年 第3季	82M	柴灣港鐵站 - 小西灣 (藍灣半島) (循環線)	20	13/14	0	1	0	[2]	0		[1]. 以兩部開蓬雙層巴士替代一部現有雙層巴士 ,並加密早上繁忙時段班次。 [2]. 改為只限早上繁忙時段提供服務。
		82X	小西灣 (藍灣半島) - 北角 (循環線)	10-15	9-15	0	5	0	6	0		[1]. 加強早上繁忙時段的班次;及 [2]. 配合第82M號服務時間修改的建議,於早上繁 忙時間後,往小西灣方向將改道行經柴灣站。 詳情請參閱 <u>附件17</u> 。
新巴	2013年 第3季	N8	灣仔碼頭 - 杏花邨 (創富道) (循環線)	[30]	[30]	0	[4]	0	[3]	0		更改為來往灣仔(堅拿道)及耀東邨。 詳情請參閱 <u>附件18</u> 。

2013-14年 東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)

				班龙	——— (分鐘)			車輛	分配			
巴士	建議實施	42.411	A4-921.21.				行		議		改	
公司	旦期	路線	終點站	現行	建議	空調	<u>空調</u>	空調	空調	空調	空調	<u>備註</u>
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
新巴/ 九巴	2013年 第3季	110	筲箕灣 - 九龍鐵路站	15-20	15-20	3	7	3	7	0		更改總站爲筲箕灣至尖沙咀東(麼地道)並改爲循環線,全程收費維持港幣\$9.3。
城巴/ 九巴		118	小西灣 (藍灣半島) - 深水埗 (東京街)	4-8	4-8	0	39	0	37	0		往小西灣方向,由維園道至民康街一段改行東區 走廊而不行經歌頓道、電氣道、渣華道及民康 街。
		102	美孚 - 筲箕灣	4-10	4-10	0	33	0	35	0		因應第118號線往小西灣方向改道不行經北角,加強早上繁忙時間往筲箕灣方向班次。 詳情請參閱 <u>附件19</u> 。

<u>附件2B</u> (全2頁,第2頁)

			 					1 40	71 H			
				班次((分鐘)	┝	<u>,</u>		<u>分配</u>	l liter	-1L.	
巴士	建議實施	Mda Arla	A &				行		議	修		100 to 2.
公司	旦期	路線	<u>終點站</u>	現行	建議	空調 單層	空調	空調單層	空調 雙層	空調單層	空調 雙層	備註
城巴/ 九巴	2013年 第3季	606X	小西灣 (藍灣半島) - 九龍灣	-	20	0	0	1	5	1	5	早上繁忙時段開設新路線行經柴灣道,筲箕灣巴 士總站,東區走廊,東隧,觀塘道,牛頭角道及 常怡道。基本班次20分鐘。其中兩個班次伸延至 由啓業開出。
			小西灣(藍灣半島)- 彩雲	13-20	20	1	9	0	8	-1	-1	因應開設第606X號線,早上繁忙時段路線時縮 短至耀東邨至彩雲,基本班次20分鐘。
		606P	彩雲 - 小西灣 (藍灣半島)	兩班	-	0	2	0	0	0		因應第606X號線開設由啓業開出的特別班次而 取消服務。 詳情請參閱 <u>附件20</u> 。
城巴/ 九巴	2013年 第3季	690	中環(交易廣場) - 將軍澳(康盛花園)	10-20	10-20	0	13	0	13	0	0	往中環方向的車程改經清風街天橋,告士打道, 夏憨道,紅棉道,琳寶徑,遮打道,昃臣道及干 諾道中。 詳情請參閱 <u>附件21</u> 。
新巴/ 九巴	2013年 第3季	692	坑口(北) - 中環(交易 廣場)	11-20	-	0	11	0	0	0	-11	取消第692及692P號線。
新巴			調景嶺站公共交通交匯處 - 小西灣	15-25	15-25	0	7	0	7	0	0	因應取消第692號線,建議第694號線繞經坑口及 於將軍澳(南)改道。 詳情請參閱 <u>附件22</u> 。

城巴服務重整建議 - 第 70M 及 77 號線

I. 第 70M 及 77 號線現時的服務詳情

路線	70M	77
終點站	華貴 - 金鐘(東)	田灣 - 筲箕灣
繁忙時段班次	15-20 分鐘	12-18 分鐘 (筲箕灣開出)
		13-18 分鐘 (田灣開出)
單程收費	\$4.7	\$7.0
服務時間	華貴開出:	筲箕灣開出:
	星期一至六上午七時零五分至	每日上午五時四十五分至凌
	上午八時五十五分	晨十二時十五分
	金鐘(東)開出:	田灣開出:
	星期一至六上午七時四十五分	每日上午六時至下午十一時
	及上午八時十五分	零六分
車輛數目	4 部空調雙層巴士	11 部空調雙層巴士

Ⅱ. 建議的背景

第77號線在上午繁忙時間由南區往港島北岸的乘客其中41%是以鰂魚涌及太古以至西灣河爲目的地。此外上午繁忙時間香港仔隧道交通繁忙,加上該路線需途經軒尼詩道、 怡和街及炮台山至北角的一段英皇道,由香港仔至太古的車程可長達一小時,固此路 線有重整的空間。另一方面,現時華富和華貴均缺乏前往北角以東的巴士服務。

第 70M 號線的主要服務範圍與班次更頻密的第 70 號線重叠,以致使用率偏低,第 70M 號線由華貴及金鐘開出的平均載客率分別只有 64%及 29%。

III. 建議的內容

現建議在上午繁忙時間增設第 77 號線由華貴邨開出經東區走廊的特快班次至西灣河,同時修訂第 77 及 70M 號線的服務,詳情如下:

第77號線

▶ 於星期一至五上午繁忙時間,增設兩班 77 特快班次 (路線編號為 77X)。由華貴邨 開出經香港仔隧道及東區走廊往鰂魚涌至西灣河,詳情如下:

路線	77X
終點站	華貴 - 西灣河(太康街)
行車路線	華貴往西灣河(太康街): 途經田灣海旁道、天橋、石排灣道、香港仔海傍道、湖南街、香港仔巴士總站、香港仔大道、黄竹坑道、香港仔隧道、堅拿道天橋、天橋、維園道、東區走廊、渣華道、英皇道、筲箕灣道及太康街。 [不經銅鑼灣、天后及炮台山]
全程收費	\$7.00
班次	只限星期一至五(公眾假期除外) 2 班車 (暫定 7:45 及 8:00)
行車里數	13.7 公里
車輛數目	2 部空調雙層巴士

- 調整第 77 號線星期一至五上午繁忙時段往筲箕灣方向的班次,由現時之 12-18 分鐘改爲 13-18 分鐘,以騰出一部雙層巴士開設第 77X 號線。
- 由於現時乘坐第77號線前往鰂魚涌、太古以及西灣河的乘客將會轉乘第77X號線, 第77號線往筲箕灣方向的班次經調節後,於受影響時段內的最高載客率僅爲87%, 服務仍足以應付乘客需求。

第 70M 號線

- 改爲星期一至六上午繁忙時段單向由華貴開出往金鐘的服務,由華貴開出的班次亦會同時調整至 20-25 分鐘,以騰出另一部雙層巴士開設第 77X 號線。
- 預計第 70M 號線往金鐘方向的班次經調節後,最高載客率僅爲 75%,服務仍足以 應付乘客需求。

IV. 建議的好處

- 現時乘搭路線 77 由田灣及香港仔往鰂魚涌、太古及西灣河的乘客改乘路線 77X 後,車程時間將節省約 15 分鐘。
- 華貴邨及華富居民將可享有直接前往鰂魚涌、太古及西灣河的巴士服務。

V. 對乘客之影響

第 70M 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	車資
於金鐘及入境事務大樓上車往香港仔隧道至香港仔海濱公園之乘客	52 (8.6%)	第 70 號線	\$4.7 (維持不變)

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	車資
於金鐘往香港仔魚類批發市場至興偉工業中心之乘客; 於入境事務大樓往香港仔魚類批發市場及田灣之乘客	8 (1.4%)	第 37X 號線	\$4.7 (維持不變)
於金鐘及灣仔往華貴之乘客	2 (0.3%)	城巴第70號線轉乘新巴第78號線	\$5.3
[1].香港仔隧道往香港仔魚 類批發市場,及 [2]. 香港仔隧道與香港仔魚 類批發市場之間往田灣至華 貴之乘客	3 (0.5%)	第 72 或第 77 號 線	\$3.0 (維持不變)
田灣往華貴之乘客	2 (0.3%)	小巴第 51A 號線	\$3.0 降低至 \$2.5

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 1</u>。

VII. 建議實施日期

新巴服務重整建議 - 第722號線

I. 現時的服務詳情

路線	722
終點站	耀東邨 - 中環(交易廣場) (循環線)
繁忙時段班次	7 - 13 分鐘
單程收費	\$6.5
阳水吐用	每日(由耀東邨開出):
服務時間	上午六時正至晚上十一時三十三分
車輛數目	10 輛雙層空調巴士

II. 建議的背景

新巴第 722 號線以循環線形式運作並在中環不設總站,而由耀東邨往中環方向的行車時間經常受東區走廊、告士打道、夏愨道以及中環碼頭一帶路面交通情況所影響,以 致新巴第 722 號線由中環往耀東邨的班次不穩定,特別是在午後至傍晚繁忙時間。

此外,由於中環碼頭一帶的交通非常繁忙,令在德輔道中乘搭新巴第 722 號線前往耀東邨方向的乘客的行程經常受到延誤。

III. 建議的內容

在現有資源下,建議第722號線在星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間後、星期日 及公眾假期全日,在中環渡輪碼頭設置總站,有關服務詳情如下:

路線	722 [適田於量	期—至六的 [二午繁忙時間後、及星期日及公眾假期全	
LT WK	日]	EX1 == / 103.1	二十条门时间仪 及至朔口及五水时朔王	
終點站	耀東邨-中環研	馬頭		
行車路線	耀東邨往中環	耀東邨往中環碼頭: 經耀興道、恵亨街、太祥街、筲箕灣道、英皇		
	道、康山道、	英皇道、天橋	š、東區走廊、維園道、告士打道、夏慤	
	道、紅棉路、	天橋、金鐘道	道、德輔道中、永和街、干諾道中、林士	
	街、民光街及	尺耀街。		
			封、民耀街、港景街、交易廣場巴士總站、	
	干諾道中、域	多利皇后街、	德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、分域街、	
	駱克道、軍器	廠街、天橋、	告士打道、菲林明道、會議道、鴻興道、	
	鴻興道天橋、	維園道、東區	五走廊、渣華道、英皇道、筲箕灣道、太	
	康街、鯉景道	1、太安街、成	文安街及耀興道	
收費	往中環方向			
	耀東邨			
	\$6.5	灣仔警署		
	\$6.5	\$4.1	中環碼頭	
	 往耀東方向			
	中環碼頭			
	\$6.5			
	\$6.5	但 学 坦 \$4.1		
		Φ4.1	准 宋 切	
	冰井1寸7,交			
行車時間	40 分鐘			
車輛數目	10 部空調雙層	国 巴士		

第722 號線在星期一至六(公眾假期除外)上午繁忙時間及以前的總站安排,行車路線、 班次及收費則維持不變。

IV. 建議的好處

- 第722 號線於平日上午繁忙時間後及假期全日在中環渡輪碼頭增設總站,可改善中環返回耀東邨班次的穩定性;
- 由德輔道中往耀東邨的乘客,可以直接在德輔道中西行乘車往港島東,毋須再繞經中環碼頭及干諾道中一帶的繁忙路段,預計車程將可節省大約15分鐘。

V. 對乘客之影響

第722號線現有乘客

目的地	受影響乘數目	可選擇服務	替代服務之	車資
	(佔全線乘客的		方便程度	
	百分比)			
干諾道中至金 鐘 各站 往耀東	392 (5.5%)	第 722 號線	於德輔道 中,環球大廈 或歷山大廈 外巴士站上 車	\$6.5 (不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱附圖2。

VII. 建議實施日期

通宵巴士服務重整建議 - 新巴第 N8P 號線

I. 現時的服務詳情

路線	N8P
終點站	小西灣(藍灣半島) - 灣仔(港灣道) (循環線)
班次	15分鐘
單程收費	\$7.2
服務時間	每日:
	零晨十二時三十五分至上午五時二十分
最高乘客使用率	56%
最低乘客使用率	16%
車輛數目	4 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

在深宵時段,乘客主要利用城巴第 N8X 號線(小西灣(藍灣半島) - 中環(港澳碼頭))往來筲箕灣,但由於該路線途經英皇道,由灣仔往筲箕灣行車時間達30分鐘。

另一方面,通宵巴士服務第 N8P 號線在筲箕灣並沒有設站,由於行經東區 走廊,單方向的行車時只爲約 25 分鐘。而市民亦曾表達通宵巴士的聲響對 富景花園及富怡花園附近民居造成影響。

III. 建議的內容

現建議新巴第 N8P 號線來回程均於筲箕灣設站。往藍灣半島方向的服務將在東喜道近愛禮街設站,然後沿海防博物館旁返回東區走廊繼續前往柴灣及小西灣。往灣仔方向的服務則在峻峰花園外設站,然後返回東區走廊繼續前往銅鑼灣及灣仔。

此外,第 N8P 號線在小西灣來回方向改爲經富怡道往返藍灣半島巴士站, 而不經富怡及富景花園外的一段小西灣道。

改道後的行車路線如下:

小西灣(藍灣半島)往灣仔(港灣道)(循環線): 途經小西灣道、富怡道、小西灣邨巴士總站、小西灣道、柴灣道、迴旋處、東區走廊、東喜道、東區走廊、維園道、告士打道、杜老誌道天橋、港灣道、天橋、菲林明道、軒尼詩道、怡和街、高士威道、興發街、支路、東區走廊、東喜道、未命名道路、東區走廊、柴灣道、小西灣道、富怡道及小西灣道。

服務時間班次及收費維持不變。

IV. 建議的好處

- 來往筲箕灣與銅鑼灣及灣仔區的乘客在深宵時段可使用便捷的巴士服 務;
- 深夜時段減少途經介乎富景花園及富怡花園之一段小西灣道的巴士架 次,改善因巴士營運對附近民居所造成之噪音。

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)	可選擇巴士服務	車資
往返介乎富景 花園及富怡花 園之一段小西 灣道	120 (10.4%)	[1]往灣仔方向乘客- 前往小西灣 哪巴士總站乘搭第 N8P 號線; [2] 往小西灣方向乘客 - 於小西灣道富怡道前巴士站下車;	\$7.2 (維持不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱附圖 3 及附圖 4。

VII. 建議實施日期

過海隧道巴士服務調整建議 - 第 106 號線加強服務及新增特別班次

I. 第 106 號線現時的服務詳情

路線	106	
終點站	黄大仙 — 小西灣(藍灣半島)	
繁忙時間班次	4-10 分鐘	
單程收費	\$9.8	
服務時間	早上5時40分至晚上12時正	
乘客使用量	平均每天約 24,000 人最繁忙一小時的載客率約 86%非繁忙時段的平均載客率約 47%	
車輛數目	14 部空調雙層巴士 (九巴) 17 部空調雙層巴士 (新巴)	

II. 建議的內容

- 現時第106號線路線迂迴,車程長達 85分鐘,而且沿途經過多個繁忙路段,容易受到交通阻塞影響而導致班次不穩,路線吸引力不足。
- 現建議於下午繁忙時段增設兩班第 106P 號線的特別班次,由黃大仙開出往 小西灣(藍灣半島),途經北角渣華道及東區走廊,而不經英皇道及筲箕灣道, 爲乘客提供由九龍區前往港島東的特快巴士服務。
- 建議特別班次的行車路線如下:

東頭村道、沙田坳道、彩虹道、太子道東、太子道西、馬頭涌道、木廠街、土瓜灣道、馬頭圍道、蕪湖街、漆咸道北、康莊道、紅磡海底隧道、告士打道、維園道、歌頓道、電器道、渣華道、民康街、東區走廊、柴灣道、環翆路、柴灣道、小西灣道、富怡道及小西灣道。

- 爲方便乘客識別,現時於星期一至五上午繁忙時間由黃大仙往太古(康怡廣場)的第 106P 號線特別班次的路線編號將改爲第 106A 號線。
- 此外,爲配合乘客需求及改善班次,亦建議增加一部巴士行走第 106 號線。

III. 建議的好處

新增的特別班次避免行駛交通嚴重擠塞的路段,爲乘客提供一條更快捷到達 港島東的巴士路線,由九龍前往小西灣行車時間預計大幅縮短約 20 分鐘。

IV. <u>對乘客之影響</u>

• 現時第 106 號線由九龍前往英皇道及筲箕灣道一帶的乘客可以繼續乘搭第 106 號線的普通班次,服務水平維持不變。

V. 路線圖

請參閱<u>附圖5</u>。

VI. 建議實施日期

過海隧道巴士服務重整建議 - 第 116 及 302 號路線

I. 第116 及 302 號路線現時的服務詳情

路線	116	302
終點站	慈雲山 (中) - 鰂魚涌 (祐民街)	慈雲山 (北) 往 上環
繁忙	早上繁忙時間:	平日早上繁忙時間:
時段班次	慈雲山 (中) 開出:3-6 分鐘	五班
	鰂魚涌 (祐民街) 開出:4-8 分鐘	
單程車費	\$9.8	\$10.5
服務時間	每日:	星期一至五 (公眾假期除外):
	<u>慈雲山 (中) 開出:</u>	<u>慈雲山 (北) 開出:</u>
	上午五時五十五分至	上午七時二十五分至
	翌日凌晨十二時三十分	上午八時十分,共五班
	鰂魚涌 (祐民街) 開出:	星期六(公眾假期除外):
	上午六時三十分至	<u>慈雲山 (北) 開出:</u>
	翌日凌晨十二時三十分	上午七時二十五分至
		上午八時十分,共四班
車輛數量	15 輛空調雙層巴士 (九巴)	4 輛空調雙層巴士 (九巴)
	17 輛空調雙層巴士 (新巴)	1 輛空調雙層巴士 (新巴)

II.建議的背景

近年鰂魚涌一帶商業迅速發展,由慈雲山、富山及彩虹一帶往該區的乘客需求預料會持續上升。但由於現時乘搭第 116 號線需途經新蒲崗、土瓜灣以及在繁忙時間受漆咸道北、康莊道及紅磡海底隧道的交通情況影響,引致第 116 號線在上午繁忙時間的車程可長達一個半小時。

另外,自五天工作實施以來,第 302 號線於星期六的客量持續偏低,平均載客率只有 29% 左右。

Ⅲ. 建議的內容

基於上述原因,現建議由第 116 號線調配資源,開設第 302 號線特別班次,路線編號為第 302A 號線,逢星期一至五(公眾假期除外),由慈雲山經東區海底隧道前往西灣河、太古、鰂魚涌及北角,詳情如下:

路線	302A
終點站	慈雲山 (北) 往 北角 (英皇道近健康中街)
路線	慈雲山(北)往北角(英皇道近健康中街):途經慈雲山道、惠華街、慈雲山(中)巴士總站、惠華街、慈雲山道、蒲崗村道、斧山道、斧山道天橋、彩虹道迴旋處、彩虹巴士通道、太子道東、觀塘道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、太安街、筲箕灣道、康山道、英皇道。
車費	全程:\$11.0 東區海底隧道後:\$5.7
服務時間	星期一至五 早上繁忙時間上午七時五十分及八時零五分 (公眾假期不設服務)
行車時間	55 分鐘
車輛數量	1 輛空調雙層巴士 (九巴) 1 輛空調雙層巴士 (新巴)

預計現時部份使用第 116 號線由慈雲山、斧山道及彩虹一帶前往北角及鰂魚涌的乘客將會改乘較爲直接和快捷的第 302A 號線,第 116 號線早上繁忙時間往鰂魚涌方向的需求將會減少。因此第 116 號線上午繁忙時間由慈雲山(中)開出的的班次將由 3-6 分鐘更改爲 4-6 分鐘。預計將來該時段最高載客率爲 72% ,仍可滿足乘客需求。其餘時段的班次將維持不變。

至於第 302 號線方面,建議逢星期六的班次由四班調整至兩班,由慈雲山(北)開出的時間為上午七時三十五分及七時五十五分。

IV. 建議的好處

建議的第 302A 號線 採用較為直接的行車路線連接慈雲山、斧山道及彩虹一帶及港島東,乘客可因而節省大約 30 分鐘的乘車時間。計劃實施後,慈雲山和斧山道一帶的過海 隧道巴士服務範圍將進一步擴展至太古及西灣河,進一步完善網絡覆蓋。

V. 建議實施日期

請參閱附圖 6。

VI. 建議實施日期

過海隧道巴士服務重組建議 -第680號線

I. 第680號線現時的服務詳情

路線	680	680	
		(特別班次)	
終點站	利安一金鐘站(東)	富安花園 → 金鐘站(東)	
繁忙時間班次	8-10分鐘	15分鐘	
單程收費	\$19.0	\$19.0	
服務時間	利安開:	富安花園開:	
	早上6時10分至晚上11時55分	早上7時20分及早上7時35分	
	金鐘站開:		
	早上6時10分至晚上11時55分		
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客	● 平均每天約137名乘客	
	率:79%	● 最繁忙一小時內的乘客	
	● 非繁忙時段乘客率:	率:51%	
	46%		
_車輛數目	26輛空調雙層巴士		

II. 建議的內容

● 現時由富安花園開出的680號線特別班次的使用率只有約五成,所以,建議更改其行車路線繞經欣安邨及更改路線編號爲680B。詳情如下:

路線	680	680B	
		(680號線特別班次)	
終點站	利安一金鐘站(東)	富安花園 → 金鐘站(東)	
繁忙時段班次	8-10分鐘	15分鐘	
單程收費	\$19.0	\$19.0	
服務時間	利安開:	富安花園開:	
	早上6時10分至晚上11時55分	早上7時15分、早上7時 35分	
	金鐘鐵路站開:	及早上7時55分	
	早上6時10分至晚上11時55分		
車輛數目	27輛空調雙層巴士		

● 行車路線

680號線的行車路線不變。

680B號線的行車路線建議如下

富安花園巴士總站、恆信街、恆泰路、馬鞍山路、西沙路、恆輝街、恆耀街、恆泰路、西沙路、馬鞍山路、大老山公路,現有行車路線。

III. 建議的好處

欣安邨新增往北角的過海服務。

IV. 路線圖

請參閱附圖7。

V. <u>目標實施日期</u>

2013年第2季

過海隧道巴士服務重整建議 - 增設新巴第 682A 號線

I. 第 682 號線現時的服務詳情

路線	682	682P
終點站	利安 - 柴灣(東)	利安 → 柴灣(東)
繁忙時段班次	5-20 分鐘	10-15 分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	每日 上午六時正至晚上十一時四 十分 (利安開)	星期一至六(公眾假期除外) 上午七時三十分、七時四十 分及七時五十五分
早上繁忙時段最高 乘客使用率	91% (利安開)	86% (利安開)
車輛數目	24 輛空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 隨著馬鞍山第 77 及 86B 區的人口不斷增長,該地區居民對往返港島東巴士服務的需求日益增加;
- 現時第 682 及 682P 號線的服務範圍並未覆蓋位於上述地區的屋苑如錦泰苑、海典灣及欣安邨等。有關居民如前往港島東區,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;及
- 第 682 及 682P 號線於繁忙時間在馬鞍山一帶已接載了相當數量之乘客,如將路線服務範圍進一步擴大,在現有資源下,可能會引致乘客登車困難的情況。

III. 建議的內容

建議逢星期一至五(公眾假期除外),於上午繁忙時間增設第 682 號線特別班次,路線編號為第 682A 號線,由馬鞍山市中心開出,途經欣安邨及寧泰路往鰂魚涌、太古及西灣河,詳情如下:

路線	682A	
終點站	馬鞍山市中心 – 西灣河 (太康街)	
行車路線	馬鞍山市中心往西灣河(太康街):途經西沙路、迴旋處、恒輝街、恒耀街、恒泰路、恒輝街、迴旋處、恒輝街、迴旋處、寧泰路、保泰街、寧泰路、恒泰路、恒信街、恒德街、亞公角街、石門交匯處、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲箕灣道及太康街。	
全程收費	\$19.0	
班次	逢星期一至五(公眾假期除外) 兩班早上繁忙時間班次	
行車時間	70 分鐘	
車輛數目	兩輛空調雙層巴士	

IV. 建議的好處

- 新增設之第 682A 號線,可爲馬鞍山第 77 及 86B 區如錦泰苑、海典灣及欣安邨等的居民在上午繁忙時間提供直接前往港島東商業區的巴士服務,全程毋須轉乘,節省時間;
- 藉着第 682A 號線的落實,除可進一步提升來往馬鞍山、沙田及港島東的過海隧道 巴士服務在早上繁忙時段的整體載客量外,現時部分第 682 號線之乘客亦會被較直 接的第 682A 號線吸納,,從而紓緩因馬鞍山及沙田人口不斷增長而可能於繁忙時 間出現的登車困難情況。

V. <u>路線圖</u>

請參閱附圖8。

VI. 建議實施日期

過海隧道巴士服務重整建議 - 增設新巴第 682B 號線

I. 第 682 號線現時的服務詳情

路線	682	682P
終點站	利安 - 柴灣(東)	利安 → 柴灣(東)
繁忙時段班次	4-20 分鐘	10-15 分鐘
單程收費	\$19.0	\$19.0
服務時間	每日 上午六時正至晚上十一時四十 分 (利安開)	星期一至六(公眾假期除外) 上午七時三十分、七時四十分 及七時五十五分
早上繁忙時段最 高乘客使用率	91% (利安開)	86% (利安開)
車輛數目	24 輛空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 位於沙田第 52 區 (水泉澳)的屋苑預計將於 2013 年年底至 2014 年初落成。根據 資料,人口將由初期的 8,000 人逐漸增長至 30,000 人。上述地區對過海隧道巴士 服務的需求亦會因而衍生,包括前往港島東的服務,特別是鰂魚涌及太古一帶的 商業區;
- 此外,運輸署及巴士公司亦曾接獲愉翠苑及小瀝源一帶的市民要求提供前往港島 東之過海隧道巴士服務;及
- 現時連接沙田及港島東的第 682 號線的服務範圍並未覆蓋上述有關地區。有關居 民如前往港島東區,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。

III. 建議的內容

爲配合上述地區對過海隧道巴士服務的需求,現建議逢星期一至五(公眾假期除外),於 上午繁忙時間增設第 682 號線特別班次,路線編號爲第 682B 號線,由水泉坳開出, 途經愉翠苑及廣善街往柴灣(東),詳情如下:

路線	682B	
終點站	水泉坳 - 柴灣 (東)	

行車路線	水泉坳往柴灣(東): 途經水泉坳街、沙角街、沙田圍路、銀城街、
	插桅桿街、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路、大老山隧道、觀塘繞
	道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲
	箕灣道、柴灣道、小西灣道、安業街、豐業街及常安街。
全程收費	\$19.0
班次	逢星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時間提供1班次
行車時間	75 分鐘
車輛數目	1 輛空調雙層巴士

IV. 建議的好處

● 計劃實施後,除了可滿足水泉澳地區屋苑入伙而對過海隧道巴士服務所衍生的需求外,沙田區往港島東的過海隧道巴士服務範圍亦將進一步擴展至沙田圍及小瀝源一帶,全程毋須轉乘,節省時間,網絡覆蓋更臻完善。

V. 路線圖

請參閱附圖 9。

VI. <u>建議實施日期</u>

2013 年第 4 季 (需視乎水泉坳發展區入伙及人口增長情況而定)

過海隧道巴士服務重整建議 - 第 948 號線

I. 第948號線現時的服務詳情

路線	948	948P
終點站	青衣(長安/翠怡花園) → 銅鑼灣(天后)	青衣(長安) → 銅鑼灣(天后) [經
	銅鑼灣(天后) → 青衣(長宏)	灣仔北]
服務時間	星期一至五:	星期一至五:
	長安開:上午七時二十分 至	長安開:上午七時四十二分 及
	上午八時十分	上午七時五十四分
	翠怡花園開:上午八時零三分 及	
	上午八時十三分	
	天后開:下午四時十五分 至	
	晚上九時正	
	星期六:	星期六:
	長安開:上午七時三十分 至	長安開:上午七時四十四分 及
	上午八時十分	上午七時五十六分
	翠怡花園開:上午八時零三分 及	
	上午八時十三分	
	大后開:下午十二時四十五分 及	
TIT-4-	下午一時零五分	
班次 	星期一至五:	星期一至六:共兩班
	上午: 4-10 分鐘(共 12 班)	
	下午及晚上: 15-20 分鐘(共 16 班)	
	星期六: 上午: 4-10 分鐘(共 10 班)	
 單程重費	1 777—(7 1 7—7	
	\$16.0	
車輛數量	948 及 948P: 6 輛空調雙層巴士(新巴) + 6 輛空調雙層巴士(九巴)	

II. 建議的背景

隧巴第 948 號線爲往返上環、金鐘、灣仔及銅鑼灣的青衣居民提供快捷及直接的巴士 服務,市民對延長其晚上往青衣方向服務時間的訴求日增。

另一方面,隨著五天工作週漸趨普及,以致星期六的乘客需求比平日星期一至五較爲分散,上午繁忙時段往天后及中午往青衣方向的乘客量偏低,平均乘客使用量分別只有 26% 及 18%。

III. 建議的內容

爲配合乘客需求,建議利用現有的車輛資源下,延長隊巴第 948 號線星期一至五的服務時間,調整星期六早上往港島方向服務時段的班次及取消星期六下午由銅鑼灣(天后) 開出的班次。詳情如下:

	改動	班次
逢星期一至五	● 延長往青衣(長宏)的服務時間至午 夜十二時正	晚上九時正至午夜十二時正: 每 20 分鐘一班(共 9 班) 其餘時段維持不變
逢星期六	調整往港島方向服務時段的班次取消由翠怡花園開出的兩班特別班次	上午七時三十分至上午八時十分: 與 948P 號線聯合提供平均每 6 分鐘的班次(共 8 班)
	● 取消下午十二時四十五分及下午一 時零五分由天后開出的班次	-

IV. 建議的好處

透過進一步延長服務時段,可爲更多於不同時間往來銅鑼灣、灣仔、金鐘及中上環一帶的青衣居民提供更爲便捷的專營巴士服務。

V. 對乘客之影響

現時隧巴第 948 號線逢星期六兩班由翠怡花園開出之班次的乘客 (每班約 30 人) 均可繼續選乘由長安開出之 948/948P 號線班次或更快捷的 948X 號線 (青衣(長宏)→銅鑼灣(天后))前往港島。服務改動後,我們預計隧巴第 948 號線在星期六上午的最高載客率爲 43%,仍足以應付青衣往港島的巴士服務需求。

VI. 建議實施日期

城巴服務重整建議 - 第 5P 及 5X 號線

I. 第 5P 及 5X 號線現時的服務詳情

路線	5P	5X
終點站	堅尼地城 - 灣仔碼頭	堅尼地城 - 銅鑼灣(威非路
		道)
繁忙時段班次	20分鐘	上午繁忙時段:6-20分鐘
		下午繁忙時段:8-15分鐘
單程收費	\$4.4	\$4.4
服務時間	星期一至六(公眾假期除外)	由堅尼地城開出:
	上午八時及八時二十分	星期一至六(公眾假期除外)
	(共兩班)	上午六時四十五分至
		下午十時十五分
		星期日及公眾假期
		上午八時至下午十時十五分
		由銅鑼灣開出:
		星期一至六(公眾假期除外)
		上午七時五十分至凌晨零時
		星期日及公眾假期
		上午八時五十分至凌晨零時
上午繁忙時段	96%	由堅尼地城開出:
乘客使用率		最高:85% 最低:65%
		平均:73%
		由銅鑼灣開出:
		最高:59% 最低:18%
		平均:34%
上午繁忙時段	兩輛空調雙層巴士	8輛空調雙層巴士
車輛數目		

II. 建議的背景

• 現時第 5P 號線爲堅尼地城、西環以至石塘咀一帶的居民提供直達灣仔的服務, 載客率高達 96%。而介乎堅尼地城至西祥街的一段已接載近八成的乘客, 服務廣受歡迎。惟第 5X 號線取道德輔道西及水街前往林士街天橋, 沿途交通在上班時間十分繁忙, 大部份乘客的車程因而受到延誤。

III. 建議的內容

現建議調整第 5P 號線的路線以提供更直接的服務及增加其班次,詳情如下:

第5P號線

- 所有班次於抵達卑路乍灣公園後,改經西祥街北、城西道及干諾道西天橋返回林士街天橋,然後按原有路線往灣仔並改用灣仔(菲林明道)會展廣場辦公大樓外的巴士站爲終點站,而不入灣仔碼頭巴士總站。
- 星期一至五(公眾假期除外)增加服務至 4 個班次,每 10 分鐘一班,以 4 輛空調雙層巴士行走,班次詳情如下:

上午七時五十分、八時正、八時十分及八時二十分。

星期六(公眾假期除外)的班次則維持不變。

第5X 號線

調整上午繁忙時段行走的巴士數目至6輛空調雙層巴士,以騰出2輛空調雙層巴士加強第5P號線班次。第5X號線上午繁忙時段由堅尼地城開出的班次將調整至8-13分鐘一班。由於介乎堅尼地城至西祥街一段的乘客可同時選乘第5X號線或加強班次後的第5P號線往灣仔,故預計第5X號線該時段的最高載客率仍約為85%,服務足以應付需求。

IV. 建議的好處

- 優化第 5P 號線的行車路線,使由堅尼地城及西環一帶前往灣仔的路線變得 更直接,車程可節省達 7 分鐘。
- 加強第 5P 號線的服務,有助舒緩現時第 5X 及 5P 號線登車困難的情況。

V. 受益的乘客

第 5P 號線

目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	可選擇巴士服務	方便程度	車資
堅尼地城及西環西 部 往灣仔告士打 道	144 (60.4%)	第 5P 號線	班次更頻 密、車程更 快捷	\$4.4 (維持不變)
堅尼地城及西環西部 往灣仔碼頭	38 (16.1%)	第 5P 號線 於菲林明道會展 廣場辦公大樓外 下車	班次更頻 密、車程更 快捷	\$4.4 (維持不變)
石塘咀往灣仔	56 (23.5%)	第 5X 號線	較現時第 5P 號線的 班次頻密	\$4.4 (維持不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 10 及附圖 11</u>。

VII. 建議實施日期

2013 年第 3 季

服務重整建議-新巴第 23A、26 號線及城巴第 12 號線

I. 現時新巴第 23A 及 26 號線的服務詳情

路線	23A	26
終點站	勵德邨 -	勵德邨 -
	羅便臣道 (循環線)	荷李活道 (循環線)
繁忙時段班次	12 – 20分鐘	12 – 20分鐘
單程收費	\$5.0	\$5.0
服務時間	星期一至六(公眾假期除外)	星期一至六(公眾假期除外)
	上午六時十九分至	上午六時正至
	晚上七時三十分	晚上十一時正
	星期日及公眾假期	星期日及公眾假期
	上午六時二十四分至	上午七時四十五至
	晚上七時四十二分	晚上十一時正
最高一小時乘	繁忙時段: 66%	繁忙時段: 55%
客使用率	非繁忙時段: 40%	非繁忙時段: 40%
最低一小時乘	繁忙時段: 23%	繁忙時段: 16%
客使用率	非繁忙時段: 13%	非繁忙時段: 11%
車輛數目	4輛空調雙層巴士	5 輛空調雙層巴士

路線	12
終點站	中環碼頭 - 羅便臣道 (循環線)
繁忙時段班次	15 - 22分鐘
單程收費	\$4.3
服務時間	星期一至六(公眾假期除外):
	上午六時四十五分至
	下午十一時三十六分
	星期日及公眾假期:
	上午六時四十五分至
·	下午十一時三十分
最高乘客	繁忙時段: 46%
使用率	非繁忙時段: 41%

II. 建議的背景

新巴第 23A 號線在勵德邨與中環間的行車路線與新巴第 26 號線大致重叠,而後者在中上環區的覆蓋範圍亦比新巴第 23A 號線更爲廣泛。

在西半山區,新巴第 23A 號線亦與城巴第 12 號線、12M 號線(金鐘(添馬街)—柏道)及 40M 號線(華富北-金鍾(政府總部))等路線重叠。另一方面,由於新巴第 23 號線、城巴第 40 號線(華富北-灣仔碼頭)及 40M 號線在銅鑼灣、灣仔、金鐘及半山區之間提供了班次頻密的服務,以致新巴第 23A 號線之整體乘客量長期處於偏低水平,繁忙時間的平均載客率為約為 40%(即約 42 人),非繁忙時間的平均載客率為約為 26%(即約 28 人)。

III. 建議的內容

由於新巴第 23A 號線與多條巴士服務的行車路線重叠,爲有效運用資源,現建議:

新巴第 23A 號線

- 取消服務

新巴第 26 號線

- 將一輛行走新巴第 23A 號線的雙層巴士調撥至新巴第 26 號線,並提升 新巴第 26 號線上午及下午繁忙時段之班次,詳情如下:

	現時新巴 23A 及 26	現時新巴 26 號線	建議實施後
	號線的聯合班次	班次	新巴 26 號線班次
上午繁忙	每 6 - 10 分鐘一班	每 12-20 分鐘	每 10-15 分鐘一班
時段之班次			
下午繁忙	每10分鐘一班	每 20 分鐘一班	每 15-20 分鐘一班
時段之班次			

城巴 12 號線

- 往羅便臣道方向抵達紅棉路後改經天橋、金鐘道、皇后大道中、德己 立街、威靈頓街、擺花街、荷李活道、亞畢諾道、堅道,然後返回原 有路線;
- 往中環碼頭方向抵達花園道後改經德輔道中、雪廠街、干諾道中、康 樂廣場,然後返回原有路線;及增派一輛單層巴士行走,以提升早上

繁忙時間的班次至每 12-22 分鐘一班。

上述各項措施實行後,第 12 及 26 號線之預計最高載客率分別爲 64%及 68%,仍足以應付來往中環至西半山及勵德邨至中環之巴士服務需求。

IV. <u>巴士轉乘優惠建議安排</u>

爲配合上述安排,新增新巴第 26 號線及城巴第 12 號線之八達通轉乘優惠,詳情如下:

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			
*** 177	71 2 **	\$5.0	AA 177 AA	 羅便	\$4.3	\$4.3		皇后大道中			
新巴第 26 號線	荷李 活道	ψ υ. υ	城巴第		ψ 4. 3	Φ4.3 	\$5.0	匯豐總行大			
20 功心 成	扣炮	\$4.1	12 號線	12 划心形	12 30 1975	7 7 70 VAIC	臣道	\$4.3	\$3.4		廈對面
城巴第	中環	\$4.3	新巴第	医抗结 北7	\$5.0	¢4.2	\$5.0	遮打道皇后像			
12 號線	碼頭	φ 4.3	26 號線	勵德邨	\$5.0	\$4.3	\$5.0	廣場			

V. 建議的好處

- 減少載客量低的巴士服務途經怡和街,軒尼詩道及金鐘道,除可減輕有 關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;
- 取消載客量低的巴士服務可資源調撥至需求殷切的巴士服務,有效運用 資源;及
- 加強第 26 號線在繁忙時段之班次,令來往勵德邨與中上環一帶以及荷里活道之巴士服務水平得以提升。

VI. 對乘客之影響

新巴第 23A 號線

目的地	受影響乘數目(佔全	可選擇巴士服務	車資
	線乘客的百分比)		·
勵德邨往來灣仔至	1,202 (35%)	新巴第 26 號線或	\$5.0/\$4.0/\$3.7
中環		城巴第 25A	(可節省多達
			\$1.30)
銅鑼灣往來中環沿	507 (15%)	城巴第 5、5B 號線	\$5.0/\$4.1 減
途各站			至\$3.4

目的地	受影響乘數目(佔全	可選擇巴士服務	車資
1 11/2	線乘客的百分比)	5 选择口工放切	半貝
灣仔(菲林明道以西)		华田等 26 睦始 >	Ø5 O
	4 2 (170) 	新巴第 26 號線 >	
往德己立街至亞畢		城巴第 12 號線	(維持不變)
諾道			
金鐘往來德己立街	255 (7%)	城巴第 12M 號線	\$5.0 減至\$4.3
至堅道及羅便臣道			
皇后大道中往羅便	432 (13%)	城巴第 12 號線	\$5.0 減至\$4.3
臣道各區			
堅道往灣仔(菲林明	4 (0.1%)	城巴第 40M 號線	\$5.0 減至\$4.8
道以西)			
羅便臣道往灣仔(菲	30 (1%)	城巴第 40 號線	\$5.0 減至\$4.8
林明道以西			
勵德邨至灣仔(菲林	597 (17%)	新巴第 26 號線 >	\$5.0
明道以東)往德己立		城巴第 12 號線	(維持不變)
街至羅便臣道及灣			
仔(菲林明道以西)往			
堅道至羅便臣道			
德己立街至亞畢諾	298 (9%)	城巴第 12 號線 >	\$5.0
道及西摩道往灣仔		新巴第 26 號線	(維持不變)
至勵德邨;堅道及羅			,
便臣道往灣仔(菲林			
明道以東)至勵德邨			
金鐘往來西摩道	87 (3%)	新巴第 26 號線 <>	\$5.0
		城巴第 12 號線	(維持不變)

城巴第 12 號線

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	車資
中環至紅棉路	15 (2%)	新巴第 15C 號線	\$4.3 減至
			\$4.2
中環至堅尼地道	61 (7%)	城巴第 3B 號線	\$4.3
			(維持不變)
紅棉路及堅尼地道	47 (5%)	城巴第 3B 號線	\$4.3
往至堅道			(維持不變)
紅棉路及堅尼地道	54 (6%)	城巴第 12M 號線	\$4.3
至西摩道及羅便臣			(維持不變)
道			

VII. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 12</u>。

VIII. <u>目標實施日期</u>

2013年第3季

取消城巴第 25C 號線(灣仔 (會展新翼) - 寶馬山 (循環線)) (併合城巴第 25A 號線灣仔 (會展新翼) - 寶馬山 (循環線))及新巴第 25 號線 (中環 (五號碼頭) -寶馬山 (循環線))

I. 現時的服務詳情

路線	25C	25A	25
終點站	灣仔 (會展新翼) - 寶	灣仔 (會展新翼) - 寶	中環 (五號碼頭) -寶
	馬山 (循環線)	馬山 (循環線)	馬山 (循環線)
繁忙時段	9-20分鐘	8-20分鐘	10-20分鐘
班次	_		
單程收費	\$4.0	\$4.0	\$6.9
服務時間	星期一至六:	星期一至六:	上午六時三十分至下
	上午六時十分至下午	上午六時三十七分至	午十一時三十分
	十一時三十分	凌晨零時二十二分	
	星期日及公眾假期:	星期日及公眾假期:	
	上午六時二十五分至	上午八時零七分至凌	
	下午十一時三十分	晨零時二十二分	
平均乘客	繁忙時段:	繁忙時段:	繁忙時段:
使用率	49.8%	61%	25%
	非繁忙時段:	非繁忙時段:	非繁忙時段:
	38%	34%	13%
車輛數目	5 輛空調單層巴士	4輛空調單層巴士	5 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

城巴第 25A 及 25C 號線除勵德邨、炮台山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 26 名乘客。

此外現時城巴第 25A 號線及 25C 號線往返寶馬山的乘客,來回方向均以途經勵德邨較途經炮台山及天后爲多。原因除路程較短外,炮台山及天后往返寶馬山,已有新巴第 25、27 以及城巴第 529、41A 等路線提供了充足的服務。此外,興發街一帶的交通經常出現嚴重擠塞,以致第 25C 號線的班次經常受到不必要的延誤。

至於新巴第 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 26 人次。

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. 建議的內容

現建議合併城巴第 25A 及 25C 號線,合併後的服務來回方向均取道勵德邨往返灣仔及寶馬山。乘客可以享用更平均班次,巴士服務則更有效率。

同時,新巴第 25 號線亦會改爲取道炮台山道、英皇道、清風街天橋及告士打道前往中環,爲寶馬山及炮台山道的乘客提供一個更爲直接的途徑前往銅鑼灣、灣仔、金鐘及中環。至於往寶馬山方向的班次則保留經天后廟道上山,並改經德輔道中,更貼近中區主要人流,加强服務可達性。內容如下:

城巴 25A 及 25C 號線

- 兩線合併,命名 25A,使用八輛單層巴士行走;
- 往寶馬山方向將採取現時第 25A 號線的運作方式,由灣仔經勵德邨前往寶馬山;
- 往灣仔方向由寶馬山道返抵雲景道後,將改爲採取現時第25C號線的運作方式,經 怡景道、勵德邨道、大坑道、摩頓台、高士威道,然後返原有路線前往灣仔;
- 服務詳情如下:

路線	25A
終點站	灣仔 (會展新翼) - 寶馬山 (循環線)
行車路線	灣仔(會展新翼)-寶馬山(循環線):經博覧道東、灣仔碼頭巴士總站通
	路、灣仔碼頭巴士總站、灣仔碼頭巴士總站通路、天橋、菲林明道、軒尼
	詩道、怡和街、銅鑼灣道、天橋、大坑道、勵德邨道、怡景道、雲景道、
l	天后廟道、寶馬山道、校園徑、寶馬山巴士總站、寶馬山道、雲景道、怡
	景道、勵德邨道、大坑道、摩頓台、高士威道、禮頓道、伊榮街、邊寧頓
	街、怡和街、軒尼詩道、菲林明道、天橋及博覽道東。
收費	
	灣仔 (會展新翼)
	\$4.0 軒尼詩道 455 號
	\$4.0 \$3.7 怡景道近燈柱 33382 號
	\$4.0 \$3.7 \$4.0 雲景道雲景台

		\$4.0	\$4.0	勵德邨			
		\$4.0	\$4.0	\$3.7	摩頓台		
		\$4.0	\$4.0	\$3.7	\$3.4	灣仔(會展新翼)	
班次	6-12 分鐘 [星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時段] 12 分鐘 (上述時段以外)						
行車時間	60 分鐘		<u> </u>				
車輛數目	8輛空調單層巴	±			"		

- 配合上述重整計劃,將提供下列八達通轉乘優惠計劃:

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
城巴第 25A 號線	灣仔(會展新翼)	\$4.0	城巴第 10 號線	北角碼頭	\$3.4	\$3.4	\$4.0	高士威道
城巴第 10 號線	堅尼地城	\$3.4	城巴第 25A 號線	灣仔(會展新翼)	3.4	\$3.4	\$3.4	摩頓台

新巴 25 號線

- 往中環方向沿雲景道抵達天后廟道後,改行炮台山道下山,經英皇道、清風街天橋、 維園道、告士打道、告士打道支路、分域街、軒尼詩道,然後返原有路線;
- 往寶馬山方向抵達干諾道中(東行)後改經干諾道中掉頭處、干諾道中(西行)、域多利皇后街、德輔道中,然後返原有路線;及
- 往中環方向於英皇道炮台山站增設\$5.2 及\$4.6 的分段收費。
- 服務詳情如下:

路線	25						
終點站	中環 (五號碼頭) -寶馬山 (循環線)						
行車路線	中環 (五號碼頭)-寶馬山 (循環線): 經民光街、迴旋處、民光街、民耀街、						
	港景街、	交易廣場	巴士總站	5、干諾道中(東行)、干諾道中掉頭處、干諾道			
	中(西行)	、域多利	皇后街、	德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街、高士			
				:總站、英皇道、銀幕街、琉璃街、英皇道、天			
	后廟道、	寶馬山道	、校園徑	寶馬山巴士總站、寶馬山道、雲景道、天后			
	廟道、炮	包台山道、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、告士打道支					
	路、分域	}域街、軒尼詩道、金鐘道、皇后大道中、畢打街、康樂廣場、民耀					
	街、民光	街及民耀街。					
收費							
	中環 (狂	中環 (五號碼頭)					
	\$6.9	軒尼詩道(史釗域道前)					
	\$6.9	\$4.4					
	\$6.9	\$4.4	\$4.1	天后廟道			

	-	-	_	\$6.9	英皇道州	包台山站外		
	-	-		\$6.9	\$5.2	告士打道近百德新街		折街
		-	-	\$6.9	\$5.2	\$4.6	軒尼詩注 街後)	首(晏頓
		-	-	\$6.9	\$5.2	\$4.6	\$4.4	中環 (五號 碼頭)
班次	維持不變							
行車時間	74 分鐘 (77分鐘 – 早上上課時間前)							
車輛數目	5輛空調雙層巴士							

IV. 建議的好處

- 經合併的城巴第 25A 號線,其上午繁忙時段的班次將由 8-20 分鐘加強至 6-12 分鐘,途經勵德邨的班次得以顯著提升;
- 新巴第 25 號線改經炮台山道、英皇道、清風街天橋往中環,預計前往銅鑼灣、灣仔、金鐘及中環的行車時間將可節省最多約 7 分鐘, 班次穩定性亦得以提升;
- 爲炮台山道居民提供直接前往中環的巴士服務;及
- 途經怡和街及軒尼詩道的巴士班次每方向將會減少,除可減輕有關繁忙地區道路 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

新巴第 25 號線

を			
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	車資
天后廟道(衡峰閣對面至	270 (9.4%)	城巴第 25A 號線	\$6.9 減至\$4.0
威景臺)往天后廟道至軒		·	
尼詩道官立小學			
天后廟道(庇理羅士女子	3 (0.1%)	新巴第 2A 號線	\$6.9 減至\$4.1
中學對面至飛龍台)往銅		(於英皇道近清風 街天橋登車)	
羅灣至軒尼詩道官立小學	· 	均入倘立平) 	
銅鑼灣至軒尼詩道官立小	151 (5.2%)	城巴第 25A 號線	\$4.4 減至\$3.4
學			
天后廟道(庇理羅士女子	1 (0.05%)	新巴第 23 號線	\$6.9
中學對面至飛龍台)往軒			(維持不變)
尼詩道修頓球場至金鐘道			
銅鑼灣至軒尼詩道官立小	274 (9.5%)	城巴第5號線	\$4.4 減至\$3.4
學往軒尼詩道修頓球場至			,
畢打街			

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	車資
銅鑼灣至軒尼詩道修頓球	301 (10.5%)	城巴第 11 號線	\$4.4 減至\$3.8
場往國際金融中心及中環			
碼頭			-

城巴第 25A 號線

目的地	受影響乘數目(佔全	可選擇巴士服務	車資
H-3-63	線乘客的百分比)		千 貝
怡景道及雲景道協同中學	3 (0.1%)	城巴第 25A 號線	\$4
往英皇道		(灣仔方向)>轉	(維持不變)
		乘城巴第 10 號線	
		(北角方向)	
一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一一	48 (1.6%)	城巴第 41A 號線	\$4.1
天后廟道衡峰閣對面至雲	46 (1.0%)	城巴第 25A 號線	\$4.0 (維持不變)
景道協同中學往英皇道近		(灣仔方向)>轉	(小庄17171、交)
清風街	·	乘城巴第 10 號線	
		(北角方向)	
天后廟道衡峰閣對面至雲	376 (12.3%)	新巴第 27 號線	\$4.4
景道協同中學往炮台山道			
金文泰中學至英皇道近炮			
台山站			
炮台山道金文泰中學往英	5 (0.2%)	炮台山升降機及	-
皇道近炮台山站		行人電梯系統	
炮台山道金文泰中學往高	6 (0.2%)	炮台山升降機及	\$3.4 減至\$2.3
士威道至軒尼詩道官立小		行人電梯系統 >	
學		轉乘電車	
英皇道往伊榮街至軒尼詩	168 (5.5%)	電車	\$3.4 減至\$2.3
			,,,
高士威道至軒尼詩道近北	31 (1.0%)	城巴第5號線	\$3.4
海中心往伊榮街至軒尼詩			(維持不變)
道官立小學			
炮台山道金文泰中學至英	34 (1.1%)	城巴第 10 號線	\$3.4
皇道往灣仔(會展新翼)		(堅尼地城方向)	(維持不變)
		>轉乘城巴第25A	
		號線(灣仔方向)	:
		新巴第 2A 號線	\$4.1
		WILL AS 22 ENCINE	φ . τ

城巴第 25C 號線

目的地	受影響乘數目(佔全	可選擇巴士服務	車資
	線乘客的百分比)		
灣仔(會展新翼)至怡和街	87 (2.5%)	城巴第 25A 號線	\$4.0/\$3.7
			(維持不變)
灣仔(會展新翼)及灣仔碼	7 (0.2%)	城巴第 25A 號線	\$4.0
頭往			(維持不變)
(1)高士威道至興發街			
(2)炮台山道			
灣仔(會展新翼)及灣仔碼	9 (0.3%)	新巴第 2A 號線	\$4.1
頭往歌頓道至英皇道		-	
(1)軒尼詩道至怡和街往	41 (1.1%)	城巴第 5 號線	\$4.0/\$3.7
高士威道至歌頓道			減至\$3.4
(2)高士威道至歌頓道			
軒尼詩道至與發街往電氣	54 (1.5%)	新巴第 2A 號線	\$4.0/\$3.7 >\$4.1
道及英皇道		Francisco de la companya de la compa	
歌頓道往電氣道及英皇道	6 (0.2%)	新巴第 18P 號線	\$4.1
軒尼詩道至怡和街往炮台	33 (0.9%)	城巴第 25A 號線	\$4.0/\$3.7
山道			(維持不變)
灣仔(會展新翼)至怡和街	438 (12.4%)	城巴第 25A 號線	\$4.0/\$3.7
往天后廟道衡峰閣對面至			(維持不變)
怡景道		Santana dada a persona da	
高士威道至歌頓道往炮台	102 (2.9%)	新巴第 25 號線	\$4.1
山道至怡景道		t la promo deden un un per la cut.	
(1)電氣道至炮台山道	526 (14.9%)	城巴第85號線	\$3.7
(2)電氣道至炮台山道往		(前 529 號線)	(維持不變)
寶馬山道賽西湖公園至怡			
景道北角官立小學	242 (604)	LAITING OF BEACH	
電氣道至炮台山道往天后	213 (6%)	城巴第85號線	\$3.7
期道 工厂的学生体 眼點 五万港	2022 /57 00/	(前 529 號線)	(維持不變)
天后廟道衡峰閣對面至灣	2023 (57.2%)	城巴第 25A 號線	\$4.0/\$3.7/\$3.4 (維持
仔(會展新翼)	<u> </u>	_	不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 13 及附圖 14</u>。

VII. 建議實施日期

2013 年第 3 季

取消城巴第 529 號線(筲箕灣 — 寶馬山 (循環線)) (併合城巴第 85 號線(小西灣 (藍灣半島) — 北角碼頭))

I. 現時的服務詳情

2.3.37	1. <u>块时以服務計價</u>					
路線	529	529P	85			
終點站	筲箕灣 — 寶馬山 (循環線)	小西灣 (藍灣半島)	小西灣 (藍灣半島)			
		- 寶馬山	- 北角碼頭			
繁忙時段	10-20 分鐘	10 分鐘	15-17 分鐘			
班次						
服務時間	星期一至六 (公眾假期除外)	星期一至五	往北角碼頭			
	上午六時三十分至下午九時	(只在上課日)	每日上午六時正至下			
	三十分		午十一時三十分			
		上午六時五十五分至				
	星期日及公眾假期	上午七時十五分 (由	往小西灣 (藍灣半			
	上午七時三十分至下午九時	小西灣 (藍灣半島)	島)			
	三十分	開出至寶馬山)(共 3	星期一至六(公眾假			
		班)	期除外)			
	上課日特別班次		上午六時三十分至凌			
	由筲箕灣開出至寶馬山	下午四時十分及四時	晨零時			
II.	上午六時五十二分至上午七	三十分 (由寶馬山開				
	時三十八分 (共9班)	出至小西灣 (藍灣半	星期日及公眾假期			
		島))(共2班)	上午七時正至凌晨零			
	由愛賢街(愛澤樓)開出至寶馬		時			
	山					
	上午七時零五分 (共1班)					
	由筲箕灣道(西灣河文娛中心)					
	開出至寶馬山					
	上午七時十八分 (共1班)					
		•				
	由康山道(康怡廣場)開出至寶					
	馬山	i				
	上午七時零五分 (共1班)					
			:			
	由英皇道(港運城)開出至筲箕	,				
	遭					
	下午三時四十分至下午四時					
	正 (共 3 班)					

平均乘客	繁忙時段:49.8%	繁忙時段:79%	繁忙時段:52%
使用率	非繁忙時段:41%		非繁忙時段:26%
最低乘客	繁忙時段:25%	繁忙時段:44%	繁忙時段:19%
使用率	非繁忙時段:16%		非繁忙時段:13%
車輛數目	2 輛空調單層巴士及	1輛空調雙層巴士	7 輛空調雙層巴士
	4 輛空調雙層巴士		

II. 建議的背景

現時城巴第 85 號線六成左右的乘客集中於小西灣至西灣河之間,而介乎筲箕灣至北 角碼頭的路段其平均載客率不高於於 25%。

至於城巴第 529 號線,全日大部份時間來往筲箕灣及寶馬山的需求很低,平均載客率 僅爲 49.8%(繁忙時間)及 41%(非繁忙時間),最低載客率更低至 16%。

鑑於上述兩條路線的客量偏低,而他們介乎北角至筲箕灣的一段完全重叠,故城巴第 85 號線及城巴第 529 號線有路線重整的空間。

III. 建議的內容

現建議延長第85號線行經小西灣(藍灣半島)及寶馬山之間,同時取消第529及529P號線,以調動其資源維持現時第85號線的班次。

此外,逢上課日亦會開設往來筲箕灣及寶馬山的第85A號特別線,以及往來小西灣及寶馬山的第85P號特別線,分別替代現時第529號線上學日的特別班次以及第529P號線,應付學生上下課需求。

路線	85
終點站	小西灣(藍灣半島) - 寶馬山
行車路線	小西灣(藍灣半島)往寶馬山
及服務時	經小西灣道、富怡道、小西灣邨巴士總站、小西灣道、柴灣道、永泰道
間	天橋、永泰道、順泰道、盛泰道、東區走廊、東熹道、亞公岩村道、亞
	公岩道、柴灣道、筲箕灣道、太康街、鯉景道、太安街、筲箕灣道、英
	皇道、康山道、英皇道、#(炮台山道、天后廟道、雲景道、寶馬山道、
	校園徑及寶馬山巴士總站)##(琴行街、七姊妹道、書局街及海港道)。
	#每日下午九時十分或以前由小西灣開出的班次以寶馬山爲終點站
	## 每日下午九時三十分至下午十一時三十分由小西灣開出的班次以北角碼頭爲終點站,不往寶馬山

	1	 			
	寶馬山往小西	灣(藍灣半島)			
	經*(寶馬山道	、天后廟道、	百福道、健康	护 有、七姊妹道、電照街、渣	
				、太康街、鯉景道、太安街、筲	
	箕灣道、柴灣道、亞公岩道、亞公岩村道、東 <u>熹</u> 道、東區走廊、盛泰道、				
				类街、常安街、柴灣道、小西灣	
	道、富怡道、				
	*每日下午十時十分	分或以前開往小西灣	的班次以寶馬山爲起	點站	
	** 每日下午十時四-	十分至凌晨零時開往	小西灣的班次以由北	角碼頭爲起點站	
收費	由小西灣(藍港		П.		
	小西灣(藍灣		_		
	\$2.7*	1	は上		
	A 10 at Carachan H				
	\$3.7	\$3.7] 寶馬山 / 北	角碼頭	
	由寶馬山往小西灣(藍灣半島)				
	寶馬山 / 北角碼頭				
	\$3.7 亞公岩道				
	\$3.7	\$3.1	杏花新城		
	\$3.7	\$3.1	\$2.7	小西灣(藍灣半島)	
	註:* 八達通雙向分段收費				
班次	15 – 17 分鐘			 	
車輛數目	11 輛空調雙層				

路線	85A (祗在上課日服務)
終點站	筲箕灣 - 寶馬山
行車路線	由筲箕灣往寶馬山 (約在上午六時五十二分至上午七時三十八分) (共9
及班次	班)
	筲箕灣巴士總站、南安里、筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、炮台
	山道、天后廟道、雲景道、寶馬山道、校園徑及寶馬山巴士總站。
	由愛賢街(愛澤樓)往寶馬山 (約在上午七時零五分) (共1班)
	愛賢街、愛勤街、太安街、筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、炮台
	山道、天后廟道、雲景道、寶馬山道、校園徑及寶馬山巴士總站。
	由筲箕灣道(西灣河文娛中心)往寶馬山 (約在上午七時十八分) (共1班)
	筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、炮台山道、天后廟道、雲景道、

	寶馬山道、校園徑及寶馬山巴士總站。
	由康山道(康怡廣場)往寶馬山(約在上午七時零五分)(共1班) 康山道、英皇道、炮台山道、天后廟道、雲景道、寶馬山道、校園徑及 寶馬山巴士總站。
	由英皇道(港運城)往筲箕灣(約在下午三時四十分至下午四時正)(共3 班) 英皇道、炮台山道、天后廟道、雲景道、寶馬山道、校園徑、寶馬山巴 士總站、寶馬山道、天后廟道、百福道、健康中街、七姊妹道、電照街、 渣華道、英皇道、筲箕灣道、愛秩序灣道及南安街。
收費	\$3.7

路線	85P (衹在上課日服務)
終點站	小西灣(藍灣半島) - 寶馬山
行車路線	由小西灣(藍灣半島)往寶馬山 (約在上午六時五十五分至上午七時十五
及班次	<u>分)(共三班)</u>
	小西灣道、柴灣道、迴旋處、東區走廊、民康街、英皇道、炮台山道、
	天后廟道、雲景道、寶馬山道、校園徑及寶馬山巴士總站。
	<u>由寶馬山往小西灣(藍灣半島)(約在下午四時十分及四時三十分)(共兩</u> 班)
	寶馬山巴士總站、寶馬山道、雲景道、天后廟道、炮台山道、英皇道、
	民康街、東區走廊、迴旋處、柴灣道及小西灣道。
 收費	\$5.5
	φυ.υ

IV. 巴士轉乘優惠建議安排

建議方案實施後,現時乘搭城巴 529 號線由雲景道往百福道至筲箕灣的乘客,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
城巴 85 號	寶馬山	\$3.7	城巴 85	小西灣	\$3.7	\$3.7	\$3.7	寶馬山巴
線(適用於由			號線	(藍灣半				士總站
雲景道起登				島)				
車的乘客)								

V. 建議的好處

- 小西灣、杏花邨及亞公岩一帶之巴士路線覆蓋範圍得以擴展至炮台山及寶馬山。
- 每日約有 4,100 名第 529 號線來往筲箕灣/北角至寶馬山的乘客之車費可由 \$4.00 下調至\$3.70,每程車將節省 \$0.30。
- 由於第85號線的整體行車班次較第529號線頻密,現時第529號線的乘客改乘第85號線後,平均候車時間將會減少2至3分鐘。
- 上述各項措施實行後,第 85 號線預計最高載客率爲 88 %,服務仍足以應付需求。
- 途經筲箕灣道及英皇道的巴士班次每日將會減少可藉此改善有關路段之空氣質素。

VI. 對乘客的影響

全部第 529 及 529P 號線的乘客均可選乘第 85、85A 及 85P 號線往來小西灣/筲箕灣至寶馬山,詳請如下:

城巴第 529 號線

286CT342 SEV 30	mhd.			
目的地	受影響乘客數目	替代服務	替代服務之方	車資
	(佔全線乘客的百份比)		便程度	
筲箕灣至英	2,480 (42%)	第 85 號線	直接及更頻密	\$4.0 減至 \$3.7
皇道(健威花			的服務	
園)往寶馬山				
英皇道(琴行	1,324 (22%)	第 85 號線	直接及更頻密	\$3.7
街) 往寶馬			的服務	(維持不變)
山				
雲景道至寶	1,459 (24%)	第 85 號線	直接及更頻密	\$4.0 減至 \$3.7
馬山往筲箕			的服務	
灣				
百福道往筲	332 (6%)	第 85 號線	直接及更頻密	\$3.7
箕灣			的服務	
雲景道往百	370 (6%)	第 85 號線		\$4.0 減至\$3.7
福道至筲箕		(寶馬山方		
灣		向)>轉乘第	:	·
		85 號線(小	,	
		西灣方向)		

城巴第 529P 號線

目的地	受影響乘客數目	替代服務	車資
	(佔全線乘客的百份		
	比)		
小西灣至柴灣往寶	301 (84%)	第 85P 號線	\$5.5
馬山			(維持不變)
寶馬山往柴灣至小	57 (16%)	第 85P 號線	\$5.5
西灣			(維持不變)

VII. <u>路線圖</u>

請參閱附圖 15 及附圖 16。

VIII. <u>目標實施日期</u>

2013 年第3季

取消城巴第 314 號線(小西灣(藍灣半島) - 赤柱 (循環線))

I. 現時的服務詳情

路線	314
終點站	小西灣(藍灣半島) - 赤柱 (循環線)
班次	30 分鐘
單程收費	\$6.9
服務時間	星期日及公眾假期
加风沙时间	上午九時零八分至下午七時零八分
乘客使用率	最高使用率 48% (29 人)
** 全 医内学	最低使用率 20% (12 人)
車輛數目	3 輛單層空調巴士

Ⅱ. 建議的背景

城巴第 314 號線屬旅遊路線,只在星期日及公眾假期往來小西灣(藍灣半島)及赤柱。 由於該路線大部份路段均與班次更頻密的專線小巴服務及新巴第 14 號線重叠,以致載 客量偏低,平均每班載客只有 35 人,最低客量班次更只有 23 人。

III. 建議的內容

- 建議取消第314號線服務。
- 爲配合是項路線取消計劃,將提供以下八達通轉乘優惠計劃予受影響的乘客:

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 8 2	北角碼頭	\$4.1	新巴 14	過龜背灣至赤柱	\$8.9	\$6.1	\$6.9 (不變)	柴灣道 筲箕灣消防局 對面
新巴 8 2	北角碼頭	\$4.1	新巴 14	大潭道至 龜背灣	\$6.1	\$3.3	\$6.9 (不變)	柴灣道 筲箕灣消防局 對面
新巴 14	西灣河	\$8.9/ \$6.1	新巴 8 2	小西灣 (藍灣半島)	\$3.6	\$3.6	\$8.9/ \$6.1	柴灣道 大潭道前

IV. 建議的好處

透過本計劃,可減少行經大潭水壩的巴士架次,紓緩假日大潭道的交通負荷,亦可藉此改善空氣質素,保護大潭郊野公園。

V. 對乘客之影響

赤柱方向

34-1 4-14-1			
目的地	受影響乘數目	可選擇服務	車資
	(佔全線乘客		
	的百分比)		
小西灣至柴灣道往 大潭道至赤柱		新巴第 82 號線 >	
	274 (36.8%)	轉乘	\$6.9 (不變)
		新巴第 14 號線	į
大潭道(由山翠苑至新橋面) 往	2 (0.3%)	第 14 號線	\$6.1
龜背灣沿途各站	2 (0.376)	好145匹成	節省 \$0.8
大潭道(由山翠苑至新橋面) 往	6 (0 90/)	等 17 贴始	#0.0
大潭道美國會所至赤柱	6 (0.8%)	第 14 號線	\$8.9
大潭道(由石澳道口至大潭郊野公	44 (5 00/)	專線小巴	\$5.6
園)往龜背灣至赤柱沿途各站	44 (5.9%)	第 16X 號線	節省 \$1.3
大潭道龜背灣 至 赤柱沿途各站	6 (0.8%)	專線小巴	\$5.6
	0 (0.670)	第 16X 號線	\$5.6

小西灣(藍灣半島)方向

目的地	巫影鄉毛幣口	三八郎 福田口 34	+-%
E LIVE	受影響乘數目	可選擇服務	車資
	(佔全線乘客		
	的百分比)		
赤柱至大潭道曼克頓花園 往 柴		新巴第 14 號線 >	
灣道金源洋樓至小西灣	181 (24.3%)	轉乘	\$8.9
		新巴第 82 號線	
赤柱至大潭道曼克頓花園 往 大	92 (11 00/)	專線小巴	Ф 7 О
潭道女童軍訓練中心至環翠道	82 (11.0%)	第 16X 號線	\$7.2
赤柱至大潭道曼克頓花園 往 大	17 (2.3%)	專線小巴	\$5.6
潭道石澳道口前	17 (2.570)	第 16X 號線	節省 \$1.3
[1].大潭道龜背灣至女童軍訓練中		[1]. 新巴第 14 號線 >	
心 往 柴灣道金源洋樓至小西		轉乘	
灣		新巴第82號線	
	i .		
[2].大潭道龜背灣至大潭水塘(北)	84 (11.3%)	[2]. 新巴第 14 號線(至	66.1
往 大潭道女童軍訓練中心至	04 (11.5%)	大潭道山翠苑)	\$6.1
環翠道		新巴第 14 號線 >	
	ı.	轉乘	
		新巴第 82 號線(往東區	
İ		醫院至環翠道)	
[1].大潭道龜背灣至大潭水塘(北)		声6点.1.17	
往大潭道石澳道口前	1 (0.1%)	專線小巴	\$5.6
[2].大潭道石澳道口前 至環翠道		第 16X 號線	·
大潭道山翠苑至小西灣沿途各站	47 (6.3%)	第 8X 號線	\$3.1 (不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 17</u>。

VII. 建議實施日期

2013 年第 3 季

巴士服務重整建議 - 新巴第 82M 及 82X 號線

I. 第82M及82X號路線現時的服務詳情

路線	82M	82X
終點站	柴灣站 → 小西灣 (藍灣半島)	小西灣 (藍灣半島) → 北角
11- TRAINE	(循環線)	(循環線)
服務	星期一至五:	(111 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
1		星期一至六:
時間 	柴灣站開:	上午六時四十分至下午八時正
	上午七時二十分至下午四時二十	
	分 分	星期日及公眾假期:
		上午七時至下午八時正
	小西灣(藍灣半島)開(特別班次):	
	上午七時及七時二十分 (共兩班)	
	富欣花園開(特別班次):	
	上午七時至八時四十分 (共五班)	
	星期六、日及公眾假期不設服務	
繁忙時段班	星期一至五:	星期一至五:
次	上午九時前: 20 分鐘	10-20 分鐘
	上午九時後:40 分鐘	星期六:
		15-20 分鐘
		星期日及公眾假期:
		全日:15 分鐘
單程車費	\$3.6	\$5.5
車輛數量	一輛空調雙層巴士及兩輛空調雙	五輛空調雙層巴士
	層開蓬巴士	

Ⅱ. 建議的背景

第 82X 號線自2010 年 8 月 23 日投入服務後,乘客量持續上升,現有資源未能配合早上繁忙時間乘客需要,乘客往往遇到登車困難的情況。

另一方面,第 82M 號線在早上繁忙時間的最高載客量僅爲 36%(即44名乘客),平均載客量僅爲 25%(即約31名乘客)。早上繁忙時間後的最高載客量僅爲 5%(即6名乘客),平均載客量僅爲 3%(即約4名乘客),最低載客量更只有1%(即1名乘客),資源未能充分利用。

III. 建議的內容

現建議透過更改第82M 號線的車輛分配安排,將資源調撥至第82X 號線的服務。同時,因應第82M 號線在非繁忙時間極低的載客量,其服務時間將以縮短,而第82X 號線則會相應地繞經柴灣地鐵站以作配合,詳情如下:

第82X 號路線

- 由第82M 號線調撥一輛雙層巴士行走,早上繁忙時間的服務班次將由 10-15 分鐘 改善至 9-15 分鐘,以配合乘客需求。
- 星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時間後,往小西灣(藍灣半島)方向的服務將繞經柴灣站,並因應第82M號線下述的服務調整,增設由東區走廊支路近張振興伉儷書院往小西灣(藍灣半島)方向的分段收費,收費為\$3.60。

第82M 號路線

- 以兩輛空調雙層開蓬巴士替代現時的一輛空調雙層巴士,班次相應由每 20 分鐘 一班加强至每 13/14 分鐘一班。而該輛空調雙層巴士將調派至第 82X 號線,以配 合上述改善班次的項目。
- 調整爲只於星期一至五(公眾假期除外)的早上繁忙時間提供服務。由柴灣站開出的尾班車的時間約爲上午八時三十分。在小西灣(藍灣半島)的乘客可於約上午八時四十五分乘搭最後一班第82M號線往柴灣站。
- 現時在星期一至五(公眾假期除外)的早上繁忙時間由富欣花園及小西灣(藍灣半島)往柴灣站的第82M 號線特別班次的服務安排維持不變。

IV. 建議的好處

- 第 82X 號路線改善班次後,每日約有 1,138 名乘客 (佔該路線全日乘客的 34%) 的候車時間最多可節省 3 分鐘。
- 第 82M 號路線改善班次後,每日約有 116 名乘客 (佔該路線全日乘客的 51%)的 平均候車時間將可節省 10 分鐘。
- 每天約有 52 名現時在非繁忙時間使用第 82M 號路線由柴灣站往小西灣(藍灣半島)的乘客(佔該路線全日乘客的 23%),改用第 82X 號路線後,候車時間可由現時最長的 40 分鐘 縮短至 15 分鐘。

V. 對乘客的影響

第82M 號路線 星期一至五早上繁忙時間後(公眾假期除外)

	<u>. </u>	初例プト)	
目的地	每日受影響乘客	替代服務	車費
	(佔全日乘客的百分比)		
由小西灣(藍灣半島)	58 (26%)	專線小巴第	\$3.6 減至\$3.1
沿途往柴灣地鐵站		47M 號路線	

目的地	每日受影響乘客 (佔全日乘客的百分比)	替代服務	車費
由柴灣地鐵站沿途往小西灣(藍灣半島)	52 (23%)	第82X 號路線	\$3.6 (不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 18</u>。

VII. 建議實施日期

2013年第3季

通宵巴士服務重整建議 - 新巴第 N8 號線

I. 現時的服務詳情

路線	N8
終點站	灣仔碼頭 - 杏花邨(創富道) (循環線)
班次	30分鐘
單程收費	\$6.7
服務時間	每日:
	凌晨一時十分至凌晨四時四十分
最高乘客使用率	28%
最低乘客使用率	11%
車輛數目	4 輛空調雙層巴士

Ⅱ. 建議的背景

新巴第 N8 號線除途經耀東邨及杏花邨路段外,其行車路線與城巴第 N8X 號線((小西灣(藍灣半島) - 中環(港澳碼頭))大致重叠。

由於第 N8X 號線已設有雙向分段收費,其行車路線更爲直接,服務範圍亦遠至金鐘和中上環,以致第 N8 號線之整體乘客量長期處於偏低水平。根據客量調查顯示,平均乘客使用率分別僅爲總載客量的 19%。而在柴灣道至杏花邨之間的乘客量,更僅佔總乘客量的 3.5%。

III. 建議的內容

現建議重組新巴第 N8 號線,改爲只往來耀東邨巴士總站及灣仔(堅拿道巴士專線)之間,藉以改善整體營運效益。同時,車費亦將由\$6.70 下調至\$6.10。服務詳情如下:

終點站	耀東邨巴士總站 - 灣仔(堅拿道巴士專線)
行車路線	耀東邨巴士總站往灣仔(堅拿道巴士專線): 途經耀興道、 惠亨街、太祥街、英皇道、康山道、英皇道、高士威道、 伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道及堅拿道巴士專 線。
	灣仔(堅拿道巴士專線)往耀東邨巴士總站: 途經堅拿道巴士專線、堅拿道東、禮頓道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、怡和街、高士威道、英皇道、康山道、英皇道、太康街、鯉景道、太安街、成安街及耀興道。
全程收費	\$6.1
全程收費 服 務 時 間 及班次	服務時間: 由耀東邨巴士總站開出:每日零晨十二時四十三分至早 上五時十三分 由灣仔(堅拿道巴士專線)開出:每日零晨一時十五分至 早上五時四十分
服務時間	服務時間: 由耀東邨巴士總站開出:每日零晨十二時四十三分至早 上五時十三分 由灣仔(堅拿道巴士專線)開出:每日零晨一時十五分至

IV. 巴士轉乘優惠建議安排

在上述建議實施後,現時乘搭新巴第 N8 號線 1)往來耀東邨及灣仔碼頭至軒尼詩道史釗域道一段及 2) 往來耀東邨及小西灣沿途各站之乘客亦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	
新巴第 N8P	小西灣	\$7.2	新巴第	耀東邨	\$6.1	\$6.1	\$7.2(維持	軒尼詩道灣	
號線	小四個	Φ1.4	N8 號線	(単大型)	ФО.1	Ф0.1	不變)	仔消防局外	
城巴第N8X	中環港澳	\$6.3	新巴第	耀東邨	\$6.1	\$6.1	\$6.3(維持	太安街西灣	
號線	碼頭	φ υ.	N8 號線	雌米咖	ФО.1	Ф О.1	不變)	河港鐵站外	
新巴第 N8	灣仔	\$ 6.1	城巴第	小西灣	\$5.8	0 = 0	\$6.1(維持	康山道康怡	
號線	傅丁	ФО.1	N8X 號線	小四偶	Φ2.0	\$5.8	0 \$3.0	不變)	廣場外
城巴第N8X	小西灣	\$5.8	新巴第	耀東邨	\$6.1	\$5.8	\$6.1(維持	軒尼詩道灣	
號線	7四倍	Φ2.0	N8 號線	唯宋即	ФО. 1	ە.دۈ	不變)	仔消防局外	
新巴第 N8	灣仔	\$6.1	城巴第	中環港	\$6.3	\$5.7	\$6.7(維持	康山道康怡	
號線	停订	Φ U.1	N8X 號線	澳碼頭	\$0. 5	Φ3./	不變)	廣場外	

V. 建議的好處

- 第 N8 號線全程車費由\$6.7 降低至\$6.1 ,現時所有由耀東巴士站至英皇 道健威花園登車之乘客(共 112 人)可節省\$0.6 的車資。
- 減少筲箕灣及柴灣區(特別是在杏花邨)於深夜時段因巴士營運所產生的 噪音。

VI. 對乘客之影響

目的地	受影響乘數目(佔全	可選擇巴士服務	車資
	線乘客的百分比)		半貝
灣仔碼頭至西灣河往以下路段: [1]軒尼詩道至太安街; [2]耀興道天悅廣場至柴灣	115 (11.4%)	城巴第 N8X 號線	\$6.7/\$6.1 減 至\$5.8
灣仔碼頭往 耀興道東欣苑至耀東邨耀貴 樓	2 (0.3%)	新巴第 N8P 號線 轉乘新巴第 N8 號線	\$7.2
軒尼詩道史釗域道往耀興道 東欣苑至耀東邨耀貴樓	14 (2%)	城巴第 N8X 號線 轉乘新巴第 N8 號線	\$6.1 (維持不變)
灣仔碼頭至高士威道往 杏花邨	12 (1.7%)	新巴第 N8P 號線	\$7.2
耀興道天悅廣場至筲箕灣道 南安里往 柴灣	28 (4%)	城巴第 N8X 號線	\$6.1 減至\$5.8
柴灣道與環翠道東行沿途 往柴灣	13 (1.8%)	城巴第 N8X 號線	\$4.9 減至\$4.6
介乎 [1]柴灣至興道天悅廣場; [2] 太安街與軒尼詩道 往 [1] 柴灣道與耀興道東盛苑 [2] 康山道與與軒尼詩道軒尼 詩道官立小學/灣仔碼頭	83 (11.9%)	城巴第 N8X 號線	`
柴灣至興道天悅廣場往 耀興道耀東商場至惠亨街	14 (2%)	城巴第 N8X 號線 轉乘新巴第 N8 號線	\$6.7 減至\$6.3
耀興道耀東商場至惠亨街往 康山道至灣仔	9 (1.1%)	新巴第 N8 號線 轉乘城巴第 N8X 號線	\$6.7 (維持不變)
柴灣往高士威道至灣仔碼頭	10 (1.4%)	新巴第 N8P 號線	\$7.2

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	車資
北角至灣仔往灣仔	5 (1%)	城巴第 N8X 號線	\$4.9 減至\$4.6

VII. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 19 及附圖 20</u>。

VIII. 建議實施日期

2013年第3季

過海隧道巴士服務重整建議 - 第 102、110 及 118 號線

I. 現時的服務詳情

路線		110		118	
終點站	筲箕灣 一九龍站	筲箕灣-九龍站		小西灣(藍灣半島)-深水埗(東京街)	
繁忙時段	上午繁忙時段:1	5-20 分鐘	上午繁忙時段:4		
班次	下午繁忙時段:1:	5分鐘	下午繁忙時段:3.	-8 分鐘	
單程車費	\$9.3		\$9.8		
服務時間	由筲箕灣開出:	由九龍站開出:	由小西灣(藍灣半	由深水埗(東京	
			島) 開出:	街) 開出:	
	逢星期一至六	逢星期一至六	逢星期一至六	逢星期一至六	
	上午六時至晚上	上午六時至晚上	上午六時零二分	上午六時零五分	
	八時	八時	至午夜十二時	至午夜十二時	
	逢星期日及公眾	逢星期日及公眾	逢星期日及公眾	<u>逢星期日及公眾</u>	
	假期	<u>假期</u>	<u>假期</u>	<u>假期</u>	
	上午九時至晚上	上午九時至晚上	上午六時零五分	上午六時零五分	
	八時	八時	至午夜十二時	至午夜十二時	
繁忙時段	由筲箕灣開出:	由九龍站開出:	由小西灣(藍灣半	由深水埗(東京	
乘客使用			島) 開出:	街) 開出:	
率	 <i>上午繁忙時段:</i>	 <i>上午繁忙時段:</i>	 <i>上午繁忙時段:</i>	 <i>上午繁忙時段:</i>	
	最高:63%	最高:34%	最高: 80%	最高: 89%	
	最低:27%	最低:10%	最低: 49%	最低: 31%	
	 <i>下午繁忙時段:</i>	 <i>下午繁忙時段:</i>	 <i>下午繁忙時段:</i>	 <i>下午繁忙時段:</i>	
	最高:50%	最高:42%	最高:63%	最高:80%	
	最低:36%	最低:23%	最低:34%	最低:54%	
車輛數目	1輛雙層及3輛單層	L 薈空調巴士 (新巴)	118 與 118P 號線:		
			21 輛雙層空調巴士 (城巴)+		
	6輛雙層空調巴士	(九巴)	18 輛雙層空調巴士 (九巴)		

II.建議的背景

過海隧道巴士第110 號線由於全程車程可長達一個半小時,對來往港島東一帶(尤其是筲箕灣至太古城)的乘客欠缺吸引力。另一方面,大部份在港島東前往尖沙咀的市民會選用班次比第110 號線更頻密的其它過海隧道巴士,在紅隧收費廣場下車再步行至尖沙咀。因此,第110 號線乘客量一直偏低,往九龍及港島方向全日的平均乘客使用率分別只有約22%及36%,而上午繁忙時間往港島方向的最低乘客使用率更只有約10%,資源運用欠缺效益。

現時第 118 號線往九龍方向不經北角,往港島方向則途經天后至北角的一段歌頓道、電器道及渣華道經東區走廊前往柴灣及小西灣。由於大部份從西九龍往天后至北角的乘客除第 118 號線外,亦可選擇第 102 及 112 號線,而第 8X 號線亦同樣提供了從天后至北角經東區走廊往柴灣至小西灣的服務,以致第 118 號線的資源並未善用。

另一方面,運輸署及巴士公司過往曾多次接獲市民建議要求提供更便捷往來 東區的過海隧道巴士服務。

III. 建議的內容

現建議修訂第110號線的行車路線爲途經紅隧的特快巴士路線,第 118 號線 往小西灣方向則不停北角,並同時加強第 102 號線於早上繁忙時段的班次 予以配合。

<u>第 110 號線</u>

- 第110號線在九龍的終點站由九龍港鐵站改爲尖沙咀東(麼地道),並以循環線模式運作。
- 往九龍方向的班次於鰂魚涌至北角民康街及北角糖水道至銅鑼灣之間 將改經東區走廊,服務筲箕灣、耀東、太古城及北角(只停健威花園及 琴行街站),在鰂魚涌以及介乎北角(糖水道)以西至紅隧入口之間則不設 巴士站。
- 抵達紅隧收費廣場及康莊道(北行)後改經漆咸道南、加士居道、佐敦道、廣東道、梳士巴利道、尖沙咀(麼地道)巴士總站、麼地道、漆咸道南、暢運道、康泰徑、康莊道(北行)、康莊道(南行),然後經紅磡海底隧道往港島。

● 於告士打道後改經維園道、歌頓道、電器道、渣華道,然後取道民康街、 東區走廊、太古灣道、太豐路、太古城道,最後依原線經耀東往筲箕灣, 以配合第118號線東行不停北角的建議。有關建議詳情如下:

路線	110					
終點站						
行車路線	筲箕灣 - 尖沙咀東(麼地道)[循環線] 寶箕灣 - 尖沙咀(麼地道)[循環線]:途經 未命名路、南安里、筲箕灣道、新成街、耀興道、惠亨街、太祥街、筲箕灣道、太古城道、太茂路、太古灣道、東區走廊、民康街、英皇道、糖水道、東區走廊、維園道、告士打道、杜老誌道天橋、杜老誌道、鴻興道、海底隧道、康莊道、漆咸道南、加士居道、佐敦道、廣東道、梳士巴利道、尖沙咀(麼地道)巴士總站、麼地道、漆咸道南、暢運道、康泰徑、康莊道、海底隧道、告士打道、維園道、歌頓道、電氣道、渣華道、民康街、東區走廊、太古灣道、太豐路、太古城道、太茂路、太古灣道、太榮路、太古城道、大黄路、太古城道、大黄路、太古城道、有箕灣道、太康街、鯉景道、太安街、成安街、耀興道、南康街、筲箕灣道、爱秩序街、南安街					
服務時間	由筲箕灣開出: 星期一至六(公眾假期除外):上午六時至晚上八時 星期日及公眾假期:上午九時至晚上八時 晚上七時十五分後開出的班次以尖沙咀(麼地道)巴士總站為終點站,不 再返回筲箕灣。					
班次	15 - 20 分鐘 (維持不變)					
車費	等					
行車時間	112分鐘					
巴士數目	1輛雙層及3輛單層空調巴士(新巴) 6輛雙層空調巴士(九巴)					

第 118 號線

- 更改第 118 號線往小西灣方向的行車路線,於紅磡海底隧道後直接取 道東區走廊前往柴灣,不再途經歌頓道、電氣道、渣華道及民康街。
- 班次及往深水埗方向的行車路線將維持不變。

第 102 號線

● 第 102 號線於早上繁忙時段將增加兩輛雙層巴士行駛,以加密在該時段往筲箕灣方向的班次,以配合因第118號線改道在西九龍往天后至北角的額外乘客需求。

IV. 建議的好處

<u>第 110 號線:</u>

- 為筲箕灣、耀東、太古城以及北角往來九龍的乘客提供了快捷的過海巴士服務。由太古城往紅隧收費廣場的單程行車時間僅需 15 分鐘左右,比現時估計可節省達20分鐘。每日約有1,100名第 110 號線乘客能夠因而直接受惠,及約3,300名由筲箕灣、太古及北角往返紅隧收費廣場使用第 102、106、112、116 等號線的乘客額外提供了一個快捷的選擇;
- 爲筲箕灣、耀東、太古城及北角一帶的乘客提供全日往來佐敦的便捷巴 士服務;
- 每日可減少漆咸道南及廣東道之的巴士班次,有助改善有關路段之空氣質素及減輕交通負荷。

第 118 號線:

● 往港島方向改經銅鑼灣至筲箕灣的一段東區走廊,由九龍往柴灣/小西灣的乘客可節省約 10 分鐘的行車時間,估計每日約有 8,400 名現有乘客能夠直接受惠。

V. 對乘客之影響

第118號路線 (港島方向)

7 <u>77 - 1 0 70</u> (10 10 10 10 (10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1	,		
目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的 百分比)	可選擇替代服務	車資
深水埗至油麻地 往 天后至北角	3237 (12.7%)	第 102 號線	\$9.8/9.3 (不變)

紅隧收費廣場 往 天后至北角	1664 (6.5%)	第 102/110 號線	\$9.3 (不變)
天后至北角 往 柴灣至小西灣	1092 (4.3%)	城巴第 8X 號線	\$5.7 減至 \$4.4/4.0

第110號路線 (九龍方向)

<u> 弗 110 琥珀綠(儿龍刀川)</u>			
目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的 百分比)	可選擇替代服務	車資*
往來筲箕灣至銅鑼灣 沿途各站	60 (1.6%)	新巴第 2/2A 號線	\$9.3 減至 \$4.1
鰂魚涌 往 紅隧收費廣場	184 (4.8%)	第 102/106 號線	\$9.8
炮台山至銅鑼灣 往 紅隊收費廣場	482 (12.7%)	第 102/106 號線	\$9.3(不變)
鰂魚涌 往 漆咸道南	32 (0.8%)	第 102/106 號線	\$9.8
炮台山至銅鑼灣往 漆成道南	84 (2.2%)	第 102/106 號線	\$9.3(不變)
鰂魚涌/炮台山至銅鑼灣 往 梳士巴利道/九龍公 園徑/廣東道	361 (9.5%)	新巴第 2A 號線 > 天星小輪	\$9.3 減至 \$6.6
筲箕灣/耀東/太古城/ 北角 往 九龍站	56 (1.5%)	第 110 號線 + 經行人天橋步行	\$9.3(不變)
鰂魚涌/炮台山至銅鑼灣 往 九龍站	71 (1.9%)	港鐵	\$10.5
往來紅隧收費廣場 至 九龍站沿途各站	75 (2.0%)	九巴第 215X 號線	\$7.2

^{*}九巴新車費由 2013 年 3 月 17 日起生效。

第 110 號路線 (港島方向)

为 110 奶奶豚(他品刀叫)			
目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的 百分比)	可選擇替代服務	車資*
往來 九龍站 至 紅隧收費廣場沿途各站	14 (0.4%)	九巴第 215X 號線	\$9.3 減至 \$7.2
九龍站 往 天后至北角/太古城/耀東 /筲箕灣	51 (1.3%)	經行人天橋步行 + 第 110 號線	\$9.3(不變)
九龍站 往 鰂魚涌	13 (0.3%)	港鐵	\$10.5
廣東道/梳士巴利道 往 鰂魚涌	67 (1.8%)	天星小輪 > 新巴第 2A 號線	\$6.6
漆咸道南 往 鰂魚涌	65 (1.7%)	第 102/106 號線	\$9.3(不變)
牲口站/紅隧收費廣場 往 鰂魚涌	116 (3.1%)	第 102/106 號線	\$9.3(不變)
銅鑼灣至炮台山往 鰂魚涌 及 鰂魚涌 往 筲箕灣/耀東	80 (2.1%)	新巴第 2/2A 號線	\$5.7 減至 \$4.1

^{*}九巴新車費由 2013 年 3 月 17 日起生效。

VI. 預計最高載客率

路線	方向	現時最高載客率	預計最高載客率
8X	往小西灣	64%	72%
102	往筲箕灣	74%	93% (加密班次後)
102	往美孚	91%	91%

VII. <u>路線圖</u>

請參閱附圖 21 及附圖 22。

VIII. 建議實施日期

2013年第3季

過海隧道巴士服務重整建議 - 城巴/九巴第 606,606A,606P 及新增 606X 號路線

I. <u>第 606, 606A 及 606P 號路線現時的服務詳情</u>

路線	606	606A	606P
終點站	小西灣(藍灣半島) - 彩雲	彩雲 → 小西灣(藍灣半	彩雲 → 小西灣(藍灣半
		島)[上午繁忙時間服務]	島)[上午繁忙時間服務]
繁忙時段	13-20 分鐘	15-20 分鐘	共2班
班次			
單程車費	\$9.8		
服務時間	星期一至五:	星期一至五:	星期一至六:
	小西灣開:上午六時十五分	彩雲開:上午六時十五至	彩雲開:
	至下午八時正	上午九時十分	上午七時三十五分 及 上
	彩雲開:上午九時廿七分至		午八時正
	下午八時正		
	星期六:	星期六:	
	小西灣開:上午六時十五分	• • •	
	至下午八時正	• • • •	
	彩雲開: 上午九時十六分至		
	下午八時正		
	 星期日及公聚假期:	星期日及公眾假期:	•
		彩雲開:上午六時三十分至	
	至下午八時正	上午八時五十四	
	彩雲開:上午九時十一分至	分	
	下午八時正		
全日最高	小西灣開:74%	彩雲開: 82%	彩雲開:82%
乘客使用	彩雲開:67%		
車輛數量	5輛空調雙層巴士(城巴)+1	輛空調單層巴士(城巴)+6輛	空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景

第 606 號線在港島區的服務範圍覆蓋小西灣、柴灣、筲箕灣、西灣河、太古 及鰂魚涌等多個地區,路線迂迴而行車時間長達 45 分鐘。本署及巴士公司 多次接獲乘客意見要求檢討行車路線。

此外,本路線在坪石及彩雲一帶的使用率亦偏低,來往該區至柴灣/小西灣的乘客只佔全線乘客的4%左右,未能善用現有資源。

III. 建議的內容

建議星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間重組第 606 號線以騰出資源開設來往柴灣、小西灣及東九龍的特快巴士服務,詳情如下:

- 新增第 606X 號特快線往返小西灣(藍灣半島)及九龍灣(企業廣場),經 柴灣道、筲箕灣巴士總站、東區走廊、東區海底隊道、藍田、觀塘及牛 頭角,不經西灣河、太古、鰂魚涌及北角。
- 第 606X 號線其中兩班往小西灣(藍灣半島)的班次將伸延至由啓業邨開出,取代現時兩班在平日上午繁忙時間由啓業邨往小西灣(藍灣半島)的第 606P 號線。
- 配合第 606X 號線的開辦,第 606 及 606A早上繁忙時間縮短路程行 走於耀東邨與彩雲之間,途經太古、西灣河、鰂魚涌及北角。
- 配合第 606 及 606A 號線的總站遷移至耀東邨,城巴第 77 及 99 號線往筲箕灣方向的班次將於星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間取消途經耀東邨巴士總站的安排,以騰空有關總站予第 606 及 606A 號線使用。
- 配合上述措施,本路線系列將增派兩部空調雙層巴士行走。

星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時間後以及星期日及公眾假期全日,第 606 號線的服務維持不變

第 606X、606 及 606A 號線早上繁忙時間服務詳情如下:

路線	606X
終點站	小西灣(藍灣半島) - 九龍灣(企業廣場)

		_		
行車路線	小西灣(藍灣半島) 往 九龍灣(企業廣場	易) : 途經 /J	、西灣道、富怡道、	
	小西灣道、柴灣道、環翠道、柴灣道、筲箕灣道、愛秩序街、南安街、			
	筲箕灣巴士總站、未命名路、南安里、	、東區走廊、	東區海底隧道、鯉	
Ì	魚門道、觀塘道、協和街、同仁街、褚	谷民坊、康寧	道、牛頭角道、天	
	橋、常怡道、宏照道、常悅道、宏冠道	道、臨樂街		
	·			
	九龍灣(企業廣場)/**啓業邨往 小西灣	賞(藍灣半島)	: 途經 **(啓業邨	
	巴士總站、宏照道、常悅道、宏冠道	・臨樂街・力	九龍灣(企業廣場)巴	
	土總站 常悅道、宏光道、啓福道、常	常怡道、天橋	、牛頭角道、雅麗	
	道、觀塘道、鯉魚門道、東區海底隧道	、東區走廊、	南安里、南安街、	
	筲箕灣巴士總站、未命名路、南安里、	筲箕灣 道、	と灣道、小西灣道、	
	富怡道、小西灣道			
	**由啓業邨開出的兩班特別班次			
服務時間	由小西灣(藍灣半島)開出:	由九龍灣(企	業廣場)開出:	
	星期一至六(公眾假期除外)	星期一至六	(公眾假期除外)	
	上午六時十分至上午九時十分	上午六時三	十分至上午八時五	
		十分		
		(其中兩班)	将伸延至由啓業邨	
		開出)		
班次	20 分鐘	'		
車費	\$11.00 (過東區海底隧道後 \$5.70)	-		
行車里數	14.6 公里		52 分鐘	
車輛數量	2輛空調雙層巴士(城巴)+ 1輛空調單層	巴士(城巴)	+3輛空調雙層巴士	
	(九巴)			

路線	606A	606 (早上繁忙時間以耀東邨爲
		總站開出的班次)
終點站	彩雲 → 耀東邨	耀東邨 → 彩雲
行車路線	彩雲 往 耀東邨: 依現時第 606A	耀東邨 往 彩雲: 由耀東邨巴
	號線至耀興道,以耀東邨巴士總站爲	士總站開出,依現時第 606 號
	終點站	線往彩雲
服務時間	由彩雲開出:	由耀東邨開出:
	星期一至六(公眾假期除外)	星期一至六(公眾假期除外)
	上午六時十分至上午九時十分	上午六時三十分至上午八時五
		十分
班次	20 分鐘	

車費	\$9.80 (過東區海底隧道後 \$5.70)		
行車里數	15.8 公里	16.1 公里	
行車時間	70 分鐘		
車輛數量	4輛空調雙層巴士(城巴) + 4輛空調雙層巴士(九巴)		

IV. 巴士轉乘優惠建議安排

現時於早上繁忙時間乘搭第 606 / 606A 號線往來小西灣/柴灣及彩虹/彩雲沿途 各站的乘客在本方案實施後,可利用下列新增巴士轉乘優惠前往目的地:

由彩雲/彩盈往 筲箕灣/柴灣/小西灣:

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
第 606A 號線	耀東邨	\$9.8	第 106 號線	小西灣 (藍灣半島)	\$5.7	\$5.7	\$9.8	英皇道模範 邨對面

由小西灣/柴灣/筲箕灣 往 彩虹/彩雲:

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
第 106 號 線	黄大仙	\$9.8	第 606 號線	彩雲	\$9.8	\$9.8	\$9.8	康山道康怡 廣場(南)外

V. 建議的好處

新增設的第 606X 號線於上午繁忙時間爲小西灣、柴灣及筲箕灣往來藍田、觀塘及九龍灣的乘客提供了更快捷的東隧過海巴士服務,其行車時間僅約 52 分鐘,較第 606 / 606A 號線估計最多可節省約 15-20 分鐘,每日預計約有 465 名現有乘客能夠直接受惠。

VI. 對乘客之影響 [早上繁忙時段]

第606號線(往九龍方向)

目的地	乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 太古至北角	11 (0.3%)	第 82 號線	更頻密的直 達服務	\$9.8 減至 \$4.1
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 耀東邨	17 (0.4%)	第 82 號線 > 第 77/99 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 減至 \$4.1

目的地	乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
小西灣/柴灣/筲箕灣 往	340 (8.6%)	(i) 第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
東隧/藍田/觀塘/九龍灣	340 (6.070)	(ii) 第 106 號線 > 第 606 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
小西灣/柴灣/筲箕灣 往 坪石及彩雲	48 (1.2%)	第 106 號線 > 第 606 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)

第 606A 號線 (往港島方向	句)			
目的地	乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
彩雲/坪石/彩盈往 筲箕灣/柴灣/小西灣	60 (6.0%)	第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不 變)
牛頭角/觀塘/藍田 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	94 (9.0%)	(i) 第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
		(ii) 第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不 變)
北角至小西灣沿途上落	38 (3.8%)	第 82 號線	更頻密的 直達服務	\$5.7 減至 \$4.1
東欣苑/東熹苑 往 柴灣(東區醫院後)/小西	71 (7.0%)	於筲箕灣道乘坐 第 82 號線	更頻密的直達服務	\$5.7 減至 \$4.1
耀東邨/東欣苑/東熹苑 往 筲箕灣/柴灣(東區醫院 前)	81 (8.0%)	專線小巴第 65 號 線	直達服務	\$5.7 減至 \$3.9
耀東邨 往 柴灣(東區醫院後)/小西 灣	169 (17.0%)	第 77/99 號線 > 第 82 號線	巴士轉乘 優惠	\$5.7 減至 \$4.1

第 606P 號線 (往港島方向)

	/			
 目的地 	乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
彩雲至藍田 往 北角至太古	85 (47.2%)	第 606A 號線	直達服務	\$9.8 (不變)
彩雲/坪石/牛頭角巴士總站 往 站往 筲箕灣/柴灣/小西灣	10 (5.8%)	第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)

目的地	乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇替代服務	方便程度	車資
啓業 往 筲箕灣/柴灣/小西灣	14 (7.8%)	第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
牛頭角/觀塘/藍田 往	17 (9.5%)	(i) 第 606X 號線	節省約 15-20 分鐘	\$11.0
答箕灣/柴灣/小西灣 	17 (9.576)	(ii) 第 606A 號線 > 第 106 號線	巴士轉乘 優惠	\$9.8 (不變)
啓業 往 北角至太古	40 (22.4%)	於觀塘道(啓業邨對 面) 乘坐 第 606A 號線	直達服務	\$9.8 (不變)
北角至小西灣沿途上落	13 (7.3%)	第 82 號線	更頻密的直 達服務	\$5.7 減至 \$4.1

VII. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 23 及附圖 24</u>。

VIII. 建議實施日期

2013 年第 3 季

過海隧道巴士服務重整建議 - 隧巴第 690 號線

I. 隊巴第 690 號線的服務詳情

路線	690
終點站	將軍澳(康盛花園) -中環(交易廣場)
繁忙時段班次	10 - 20 分鐘
服務時間	星期一至六 (公眾假期除外)
	康盛花園開:
	上午六時正至下午十一時十分
	<u>中環(交易廣場)開:</u>
	上午六時二十五分至下午十一時三十五分
	星期日及公眾假期
	康盛花園開:
	上午六時五十五分至下午十一時正
	中環(交易廣場)開:
	上午六時五十五分至下午十一時三十五分
最高乘客使用率	繁忙時段:75%
	非繁忙時段:55%
最低乘客使用率	繁忙時段:5%
	非繁忙時段:5%
車輛數目	7 部空調雙層巴士 (城巴)
	6 部空調雙層巴士 (九巴)

II. 建議的背景

目前第 690 號路線往中環方向行經禮頓道、摩利臣山道、皇后大道中及畢打街等路段。由於上述路段經常出現交通擠塞,令車程受到延誤,影響班次穩定性。

III. 建議的內容

爲減省前往銅鑼灣、灣仔、金鐘及中環的行車時間,及使本路線的班次更穩定,現建 議往中環方向的車程改經告士打道、夏慤道及干諾道中,避開禮頓道及皇后大道中的 交通擠塞。

路線	建議詳情
第 690 號線	所有往中環(交易廣場)方向的班次依原有路線駛經英皇道後,改經清風 街天橋、維園道、告士打道、夏慤道、紅棉路支路、琳寶徑、遮打道、 長臣道、干諾道中、畢打街、康樂廣場、港景街及中環(交易廣場)。
	原設於高士威道至畢打街的巴士站將遷移至告士打道至干諾道中。
	往將軍澳(康盛花園)方向,以及第 690P 號線的行車路線則維持不變。

IV. 建議的好處

- 由於行車路線將變得更直接,前往銅鑼灣至中環的行車時間估計可減少約 10 分鐘,每日約有 1,270 名乘客受惠。
- 減低因禮頓道、摩利臣山道及皇后大道中交通擠塞以致本路線班次延誤的問題。

V. 對乘客的影響

第690 號線

目的地	受影響乘客數目	替代服務	替代服務之方	車資
	(佔全線乘客的百份比)		便程度	
由將軍澳至藍田	672 (16.2%)	第 690 號線	使用告士打道	\$13.4 /
往高士威道至禮			近景隆街的新	\$11.8
頓道禮頓中心			巴士站	(不變)
由將軍澳至藍田	186 (4.5%)	第 690 號線	步行來往告士	\$13.4/
往軒尼詩道北海			打道近史釗域	\$11.8
中心			道的巴士站,	(不變)
由將軍澳至藍田	55 (1.3%)	第 690 號線	步行來往告士	\$13.4 /
往軒尼詩道軒尼			打道近柯布連	\$11.8
詩官立小學			道的新巴士站	(不變)
由將軍澳至藍田	133 (3.2%)	第 690 號線	步行來往告士	\$13.4 /
往軒尼詩道修頓			打道近分域街	\$11.8
球場			的新巴士站	(不變)
由將軍澳至藍田	102 (2.5%)	第 690 號線	步行來往夏慤	\$13.4 /
往金鐘道高等法			道海富中心的	\$11.8
院			新巴士站	(不變)

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百份比)	替代服務	替代服務之方 便程度	車資
由將軍澳至藍田	122 (2.9%)	第 690 號線	步行來往干諾	\$13.4 /
往金鐘道中銀大			道中皇后像廣	\$11.8
廈至畢打街			場的新巴士站	(不變)
由東區海底隧道	114 (2.7%)	第 601 號線	上落站位不變	\$9.8 /
往高士威道至金				\$5.7
鐘				(不變)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖 25</u>。

VII. <u>目標實施日期</u>

2013 年 第3季

過海隊巴服務重整建議 - 第692及694號線

I. 現時的服務詳情

路線	692
終點站	坑口(北) - 中環(交易廣場)
繁忙時段班次	11 - 20 分鐘
單程收費	\$13.4
	往中環
	每日上午六時正至晚上十時正
	往坑口(北)
	每日上午十時至午夜十二時
 服務時間	
版初刊目 	特別班次第 692P 號線
	星期一至六
	<u>由彩明往中環 (共四班)</u>
	上午七時三十五分、上午七時四十七分、上午七時五十五分及
	上午八時零五分
	全日平均:23%
乘客使用率	繁忙時段:45%
	非繁忙時段:16%
車輛數目	7輛空調雙層巴士(九巴)及4輛空調雙層巴士(新巴)

路線	694
終點站	調景嶺站 - 小西灣邨
繁忙時段班次	15 - 25 分鐘
單程收費	\$13.40
服務時間	<u>由調景嶺站開出</u> 每日上午六時正至下午十一時五十分
	<u></u> <u></u> <u> </u>
乘客使用率	平均:19% 最低:3%
車輛數目	7 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

由於隧巴第 692 及 692P 號線的行車路線與港鐵服務大致重叠,加上乘搭港鐵往來將軍澳及中區比第 692 及 692P 號線較爲快捷及方便,令隧巴第 692 及 692P 號線的乘客量持續處於偏低水平。全日平均載客率約爲 23%,非繁忙時段載客率更只有 16%。資源運用嚴重欠缺效益。

第 694 號線現時在將軍澳區內的路線較爲迂迴,區議會亦曾建議擴大第 694 號線的服務範圍,以改善該服務的營運效益。

III. 建議的內容

爲更有效地運用巴士資源,建議取消第 692 及 692P 號線,同時第 694 號線於將軍澳南之行車路線將會優化,並繞經坑口。第 694 號線建議行車路線如下:

調景嶺公共運輸交匯處至小西灣:

由調景嶺公共運輸交匯處開出後,經景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、寶邑路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、昭信路、銀澳路、培成路、常寧路、寶寧路、迴旋處、寶琳北路後返回原有路線

小西灣至調景嶺公共運輸交匯處:

經原有路線駛至寶琳北路後,經迴旋處、寶寧路、迴旋處、常寧路、重華路、培成路、 銀澳路、昭信路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、寶邑路、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶 順路、迴旋處、翠嶺路、景嶺路返回調景嶺公共運輸交匯處

IV. 建議的好處

取消第 692 及 692P 號線可大幅減少使用量極低的巴士進入繁忙路段如中環、灣仔、銅鑼灣及北角等的次數,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,配合環保。

優化第 694 號線於將軍澳南的路線,以更直接的途徑服務將軍澳南,節省的行車時間; 而將服務範圍擴展至坑口一帶,維持該區的過海隧道巴士服務。

V. 對乘客之影響

第 692 及 692P 號線現有乘客

第 092 及 092P 號線現有9	<u>作合</u>		
目的地	受影響乘數目(佔全線	可選擇服務	車資*
	乘客的百分比)		
將軍澳區各站往東區海 底隧道	8 (0.3%)	第 694 號線	\$13.4 (不變)
將軍澳區各站往港島區	1207 (39.9%)	港鐵	\$13.4 減至 \$10.5 / \$12.5 可節省高達 \$2.9
東區海底隧道往港島區	· ·	第601號線或城	-
各站	31 (1.0%)	巴第 619, 690 號 線	\$9.8 (不變)
港島區沿途往中環	245 (8.1%)	第 601 號線或城 巴第 619, 690 號 線	
坑口(北)至 靈實醫院 沿途 上落	38 (1.2%)	九巴第 296M 號 線	\$13.4 減至 \$4.9 可節省 \$8.5
中環至北角各站 往 金鐘至東隧、藍田 及觀塘警署	104 (3.4%)	第 601 號線或城 巴第 619 號線	\$13.4 減至 \$9.8 / \$9.3 可節省高達\$4.1
港島區 往 將軍澳區各站(除靈實醫院外)	1224 (40.5%)	港鐵	\$13.4 減至 \$10.5/\$12.5 可節省 高達 \$2.9
港島區 往 靈實醫院	9 (0.3%)	港鐵+專線小巴 第 107 號線	\$13.4 改為 \$13.9 /\$15.9
東區海底隧道、藍田、 觀塘警署 往 將軍澳區 各站	70 (2.3%)	第 694 號線	\$5.7 (不變)
唐明苑至坑口(北)沿途上 落	90 (3.0%)	九巴第 296M 號 線	\$5.7 減至 \$4.9 可節省 \$0.8

^{*}九巴新車費由 2013 年 3 月 17 日起生效。

第694號線現有乘客

74 02 - MUNICAL DIVID			
現有乘車地點	受影響乘數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代巴士站	車資
於彩明街上車之乘客	41(2.26%)	改於調景嶺公共交通交匯處 總站上車	不變
於寶邑路將軍澳中心外 上車之乘客	4(0.22%)	改於調景嶺公共交通交匯處 總站上車	不變
於寶邑路將軍澳站外上 車之乘客	9(0.5%)	改於寶邑路將軍澳廣場外上 車	不變
於寶康路富康花園外上 車之乘客	34(1.88%)	改於寶邑路將軍澳廣場外上 車	不變

現有乘車地點	受影響乘數目(佔全線乘客的百分比)	可選擇的替代巴士站	車資
於唐明街尚德商場對面 上車之乘客	171(9.44%)	改於唐明街尙德商場外上車	不變
於寶順路將軍澳泳池外 上車之乘客	8(0.44%)	改於寶寧路德富樓外上車	不變
於寶順路近頌明苑下車 之乘客	20(1.3%)	改於寶寧路德富樓外下車	不變
於唐明街尙德商場外下 車之乘客	197(12.78%)	改於唐明街尙德商場對面下 車	 不變
於寶邑路將軍澳站對面 下車之乘客	7(0.45%)	改於寶邑路寶盈花園外下車	不變
於寶邑路將軍澳中心對 面下車之乘客	h(U 4%)	改於調景嶺公共交通交匯處 總站下車	不變

VI. 第 694 號線巴士站之改動

往小西灣方向

取消巴士站	新增巴士站
1. 寶邑路將軍澳中心外	1. 唐明街尙德商場外
2. 寶邑路將軍澳站外	2. 唐俊街佛教志蓮小學外
3. 寶康路富康花園外	3. 培成路南豐廣場外
4. 唐明街尙德商場對面	4. 寶寧路德富樓外
5. 寶順路將軍澳泳池外	

往調景嶺方向

取	消巴士站	新	增巴士站
1.	寶順路近頌明苑	1.	寶寧路德富樓對面
2.	唐明街尚德商場外	2.	重華路厚德商場外
3.	寶邑路寶盈花園外	3.	唐明街尚德商場對面
4.	寶邑路將軍澳站對面	l	
5.	寶邑路將軍澳中心對面		

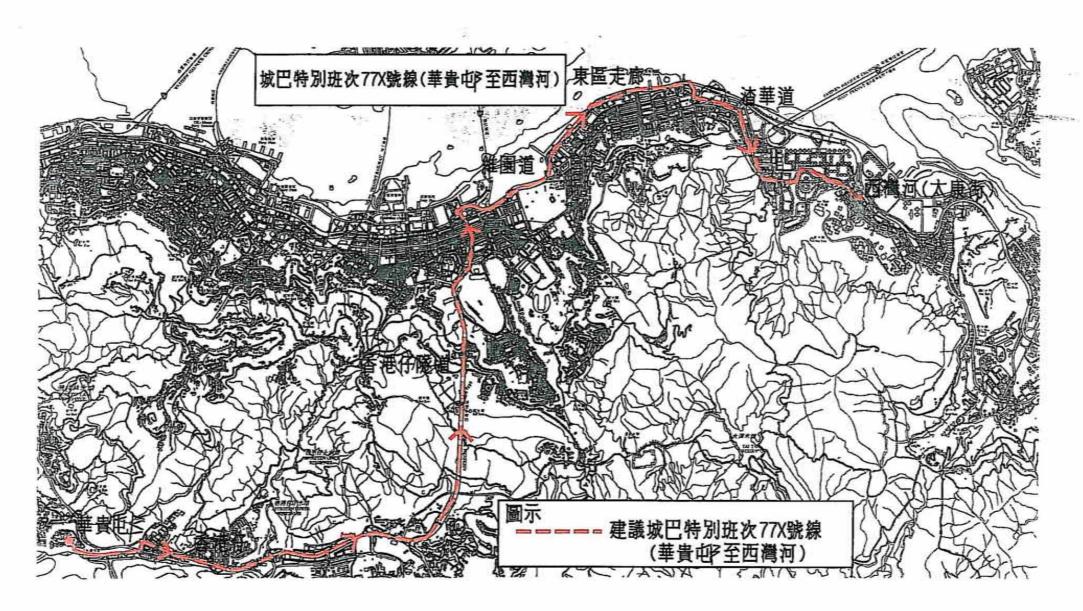
VII. <u>路線圖</u>

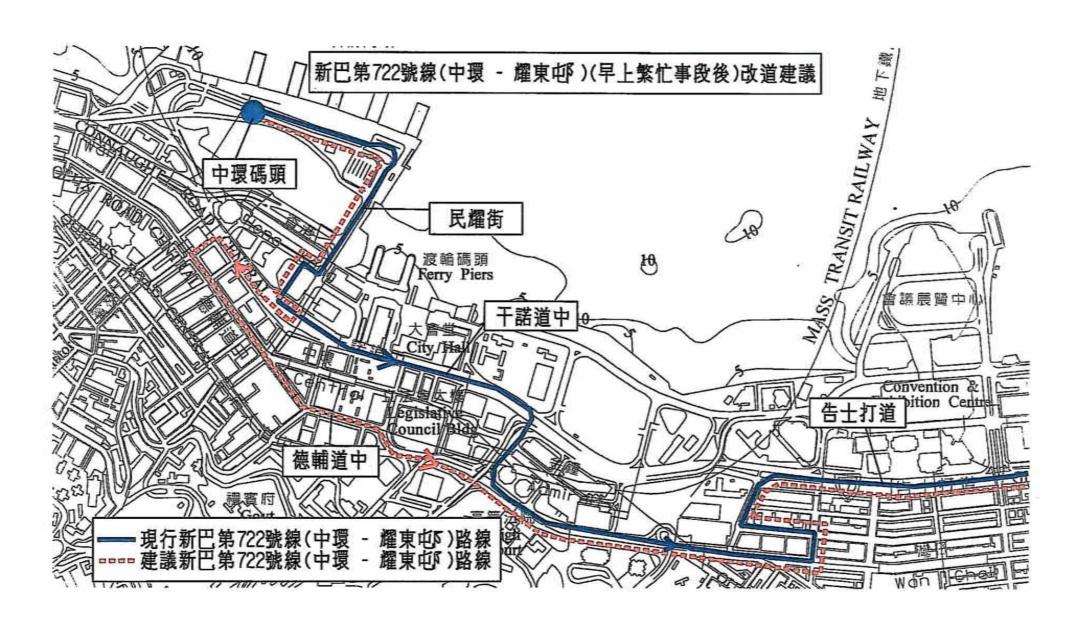
請參閱<u>附圖 26 及附圖 27。</u>

VIII. 建議實施日期

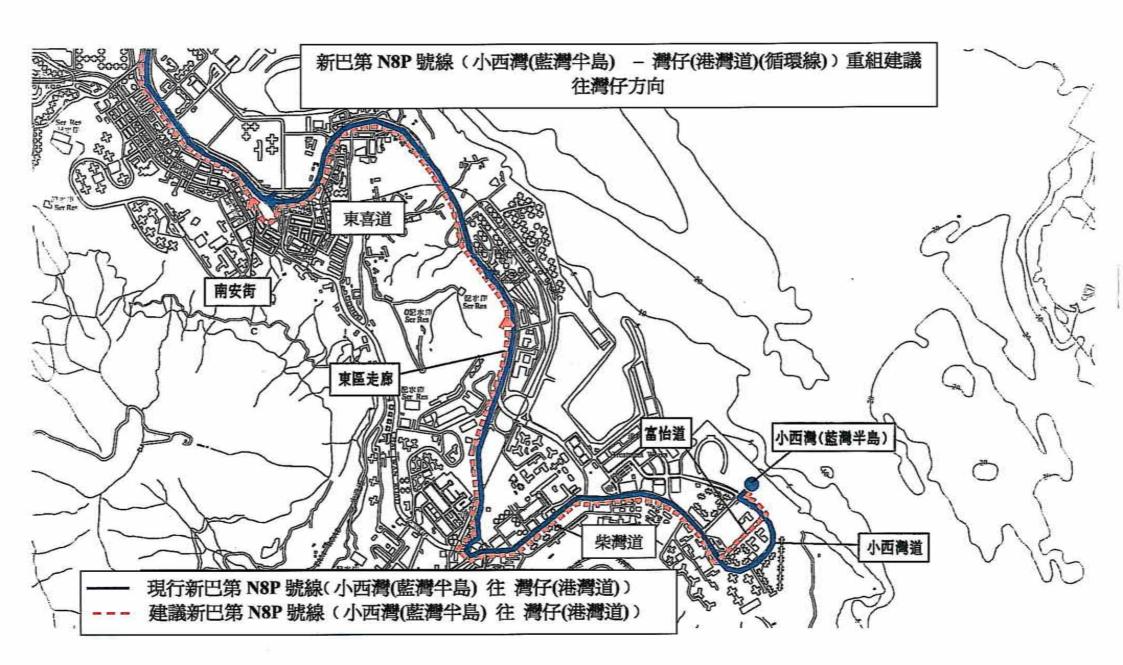
2013 年第 3 季

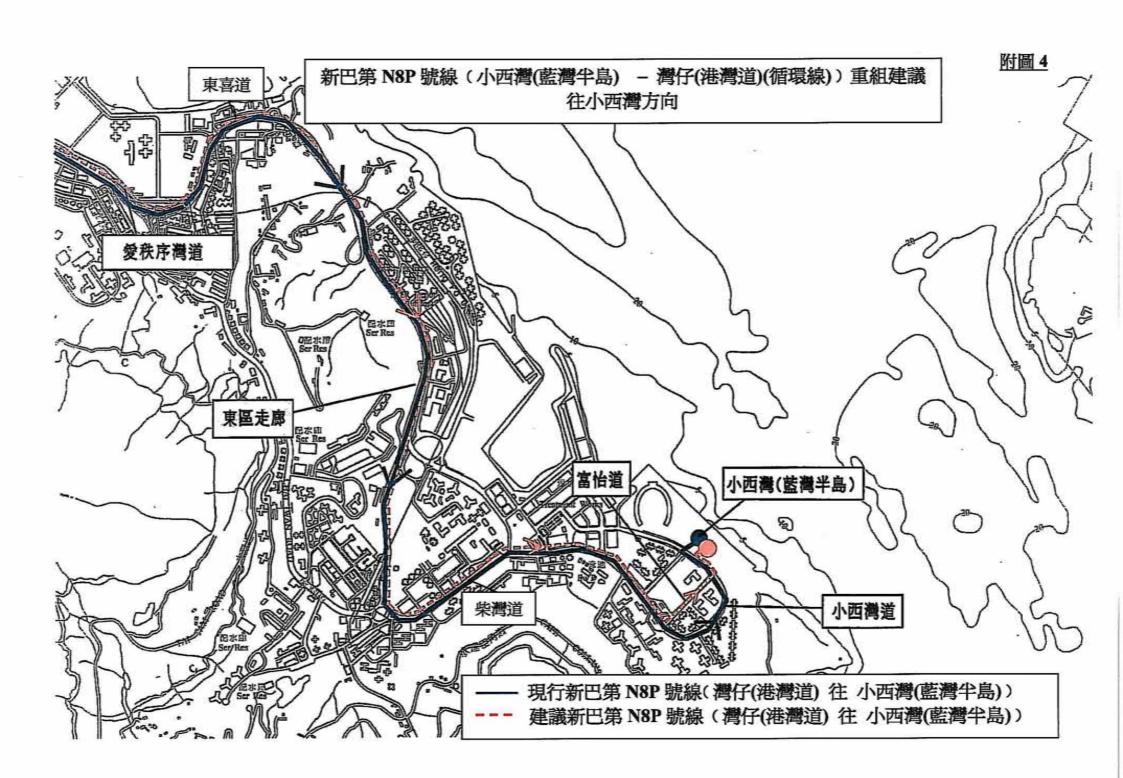
附圖1



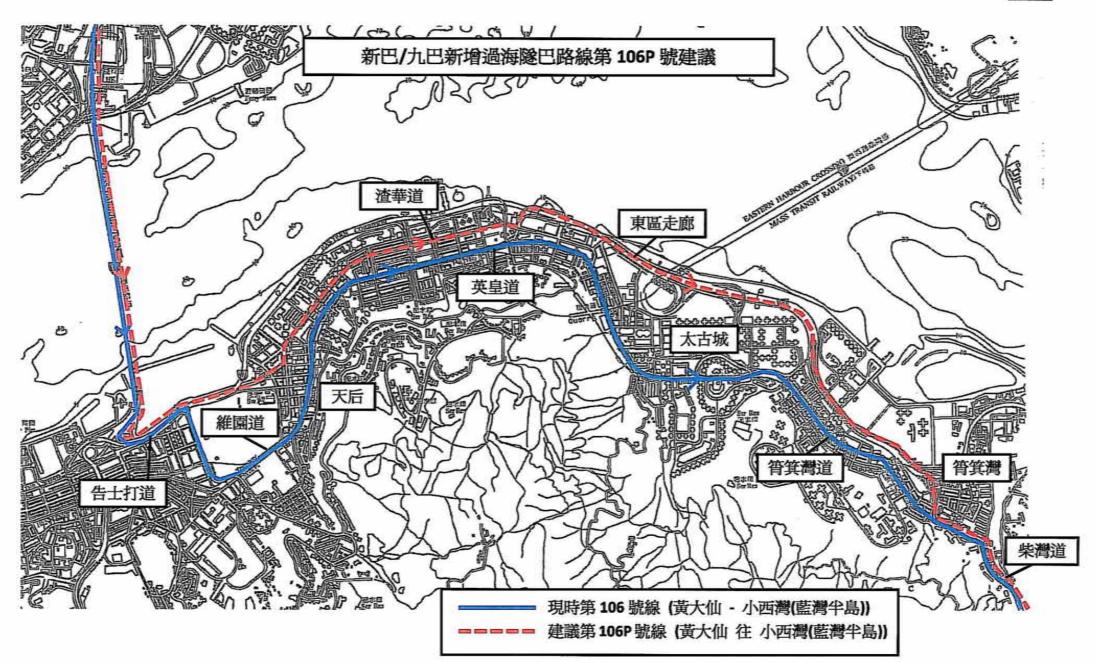


附圖3

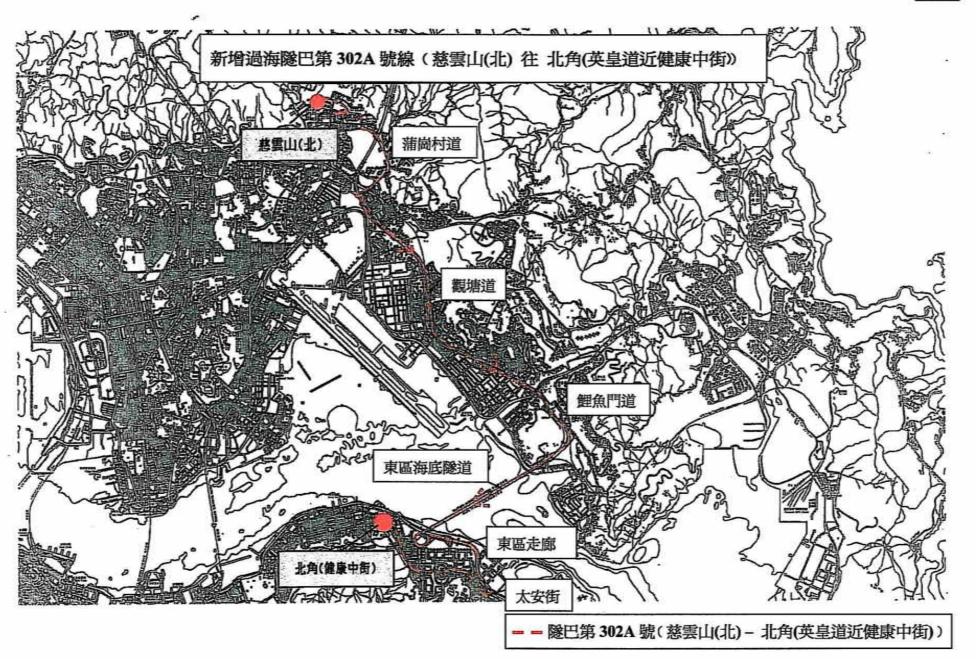




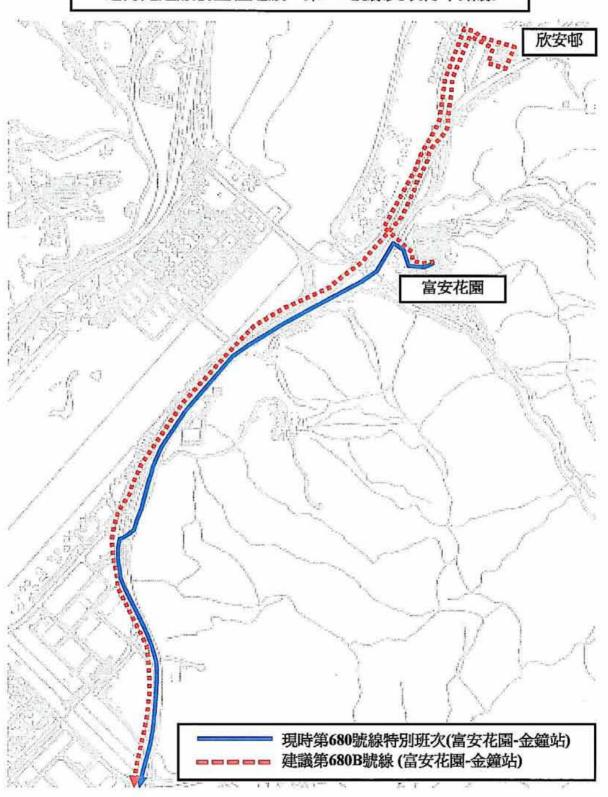
附圖5

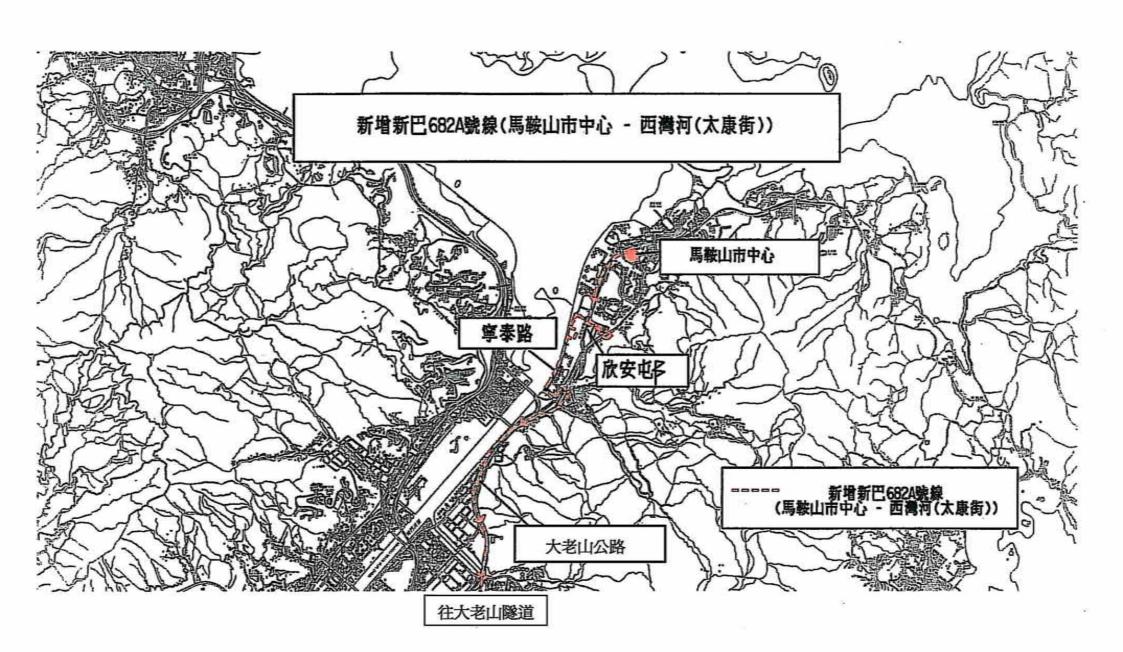


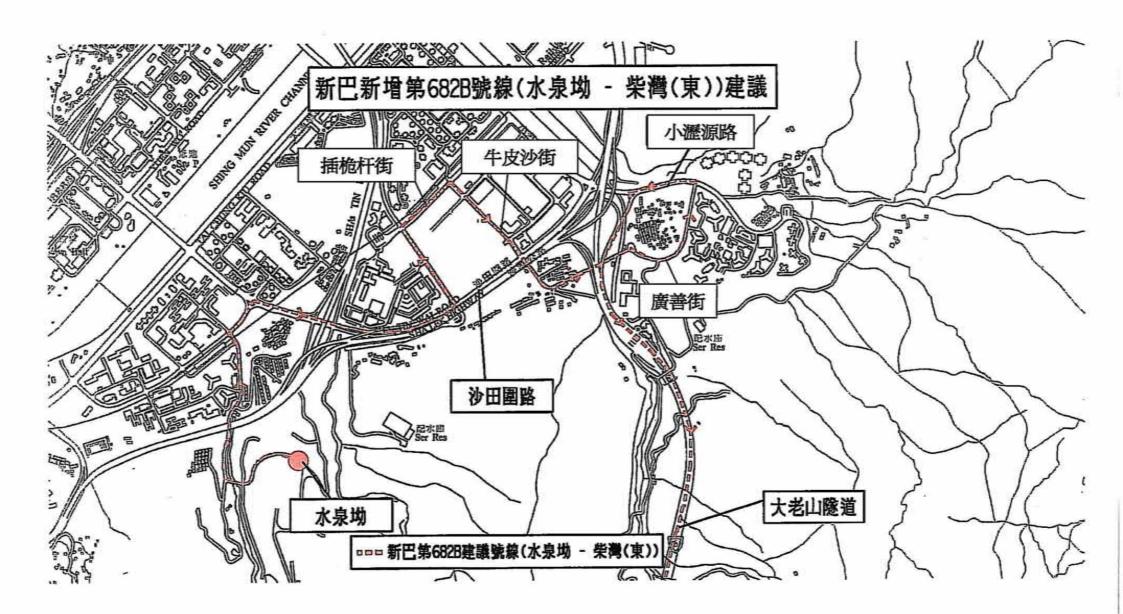
附圖 6

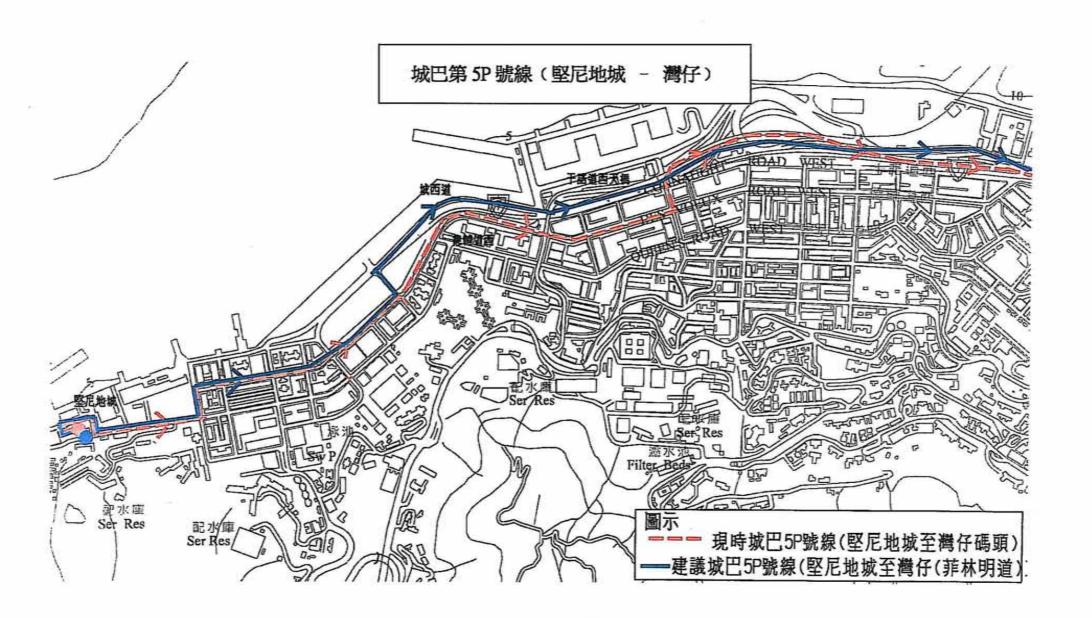


過海隧道服務重組建議-第680號線更改行車路線

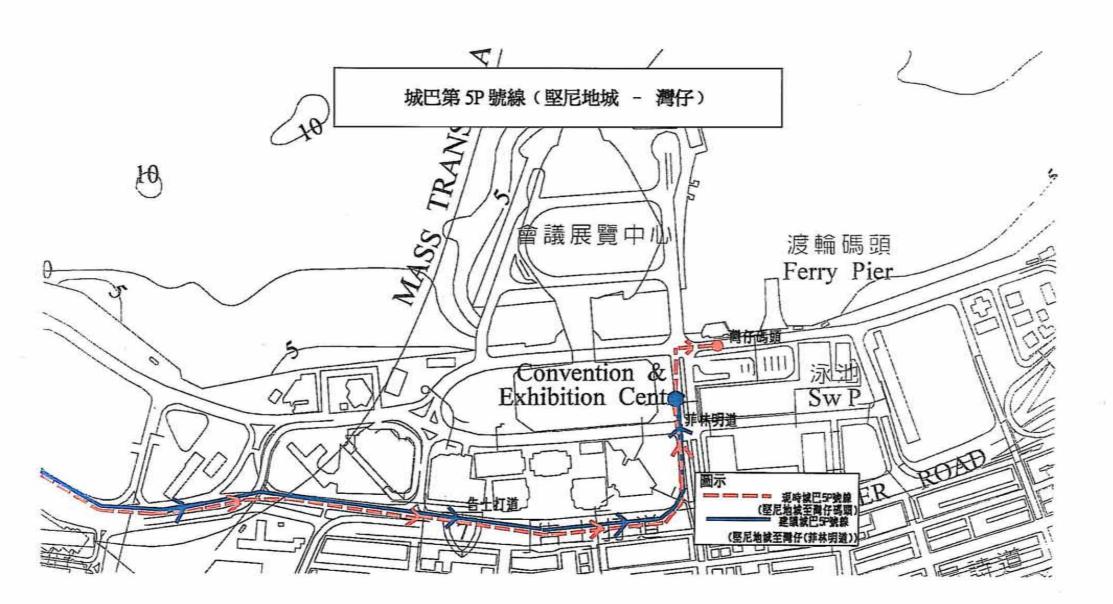






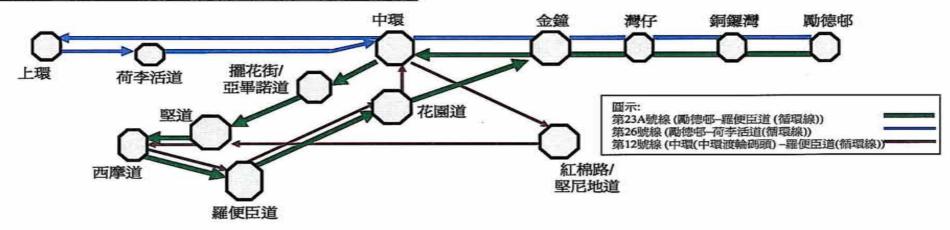


附圖 11

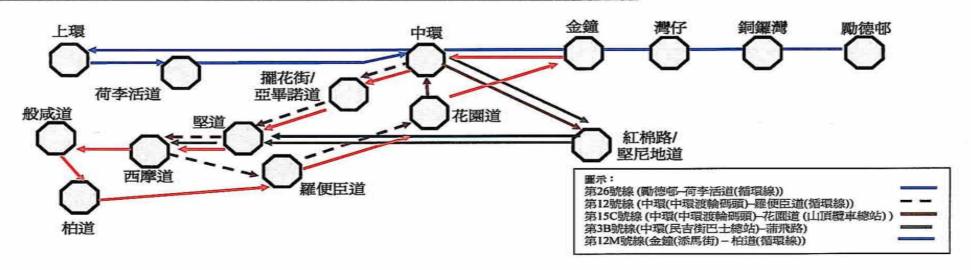


新巴第23A號線 (勵德邨-羅便臣道 (循環線))

現時新巴第23A及26號線 和城巴第12號線

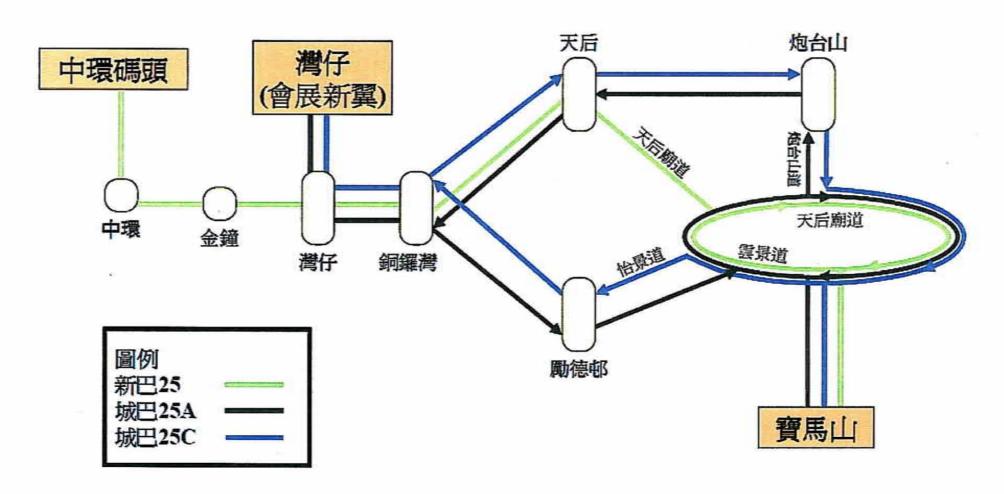


建議城巴第12號線 (中環(中環渡輪碼頭) -羅便臣道(循環線))



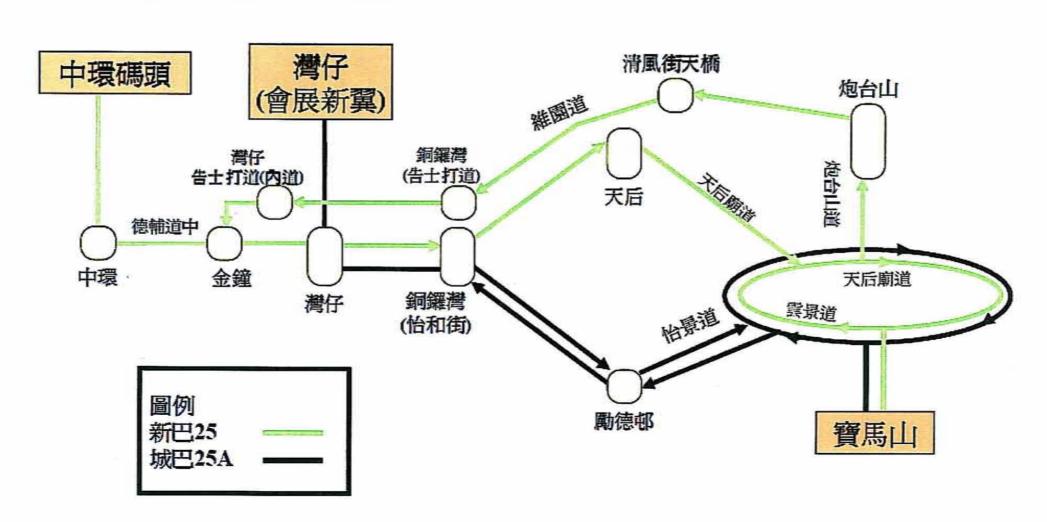
取消第25C號線及 第25,25A號線路線改道建議

現時第25,25A及25C路線

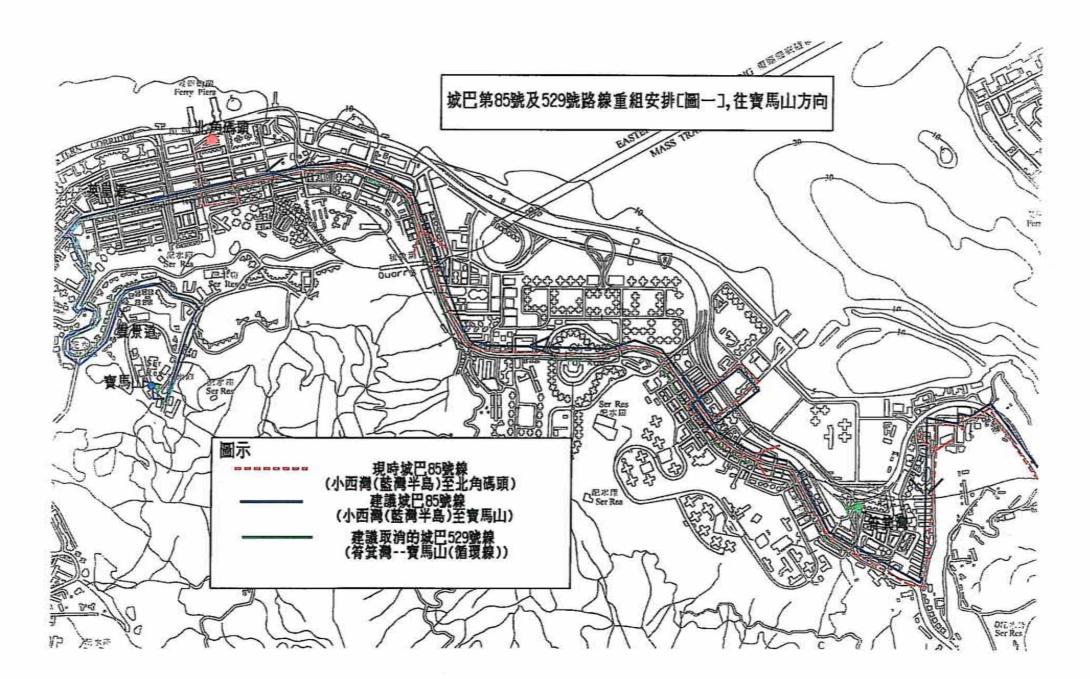


取消第25C號線及 第25,25A號線路線改道建議

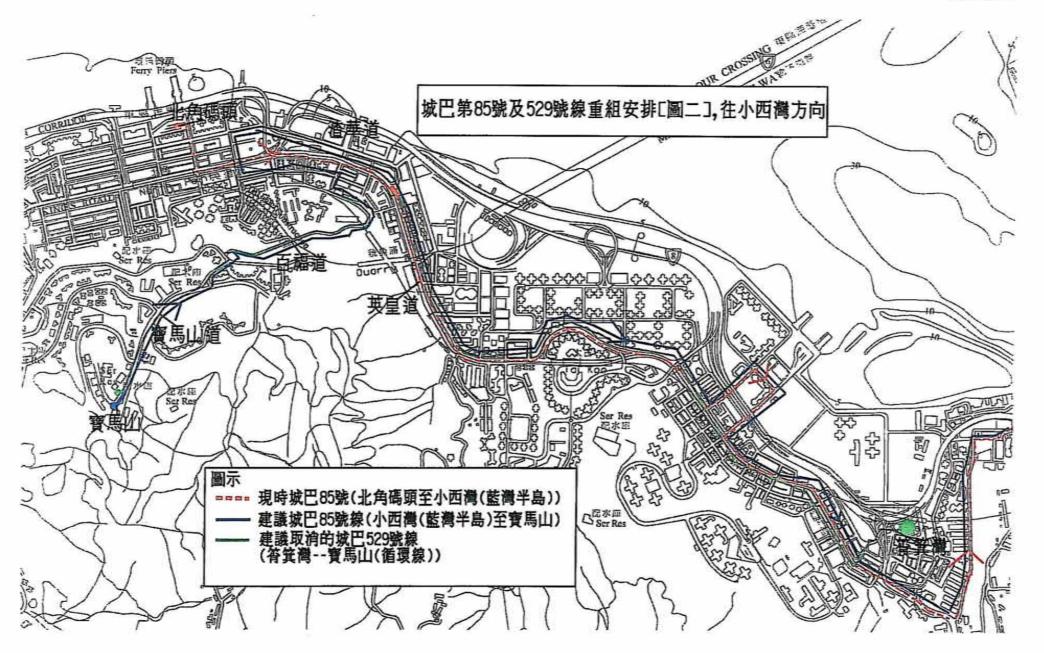
建議第25及25A路線



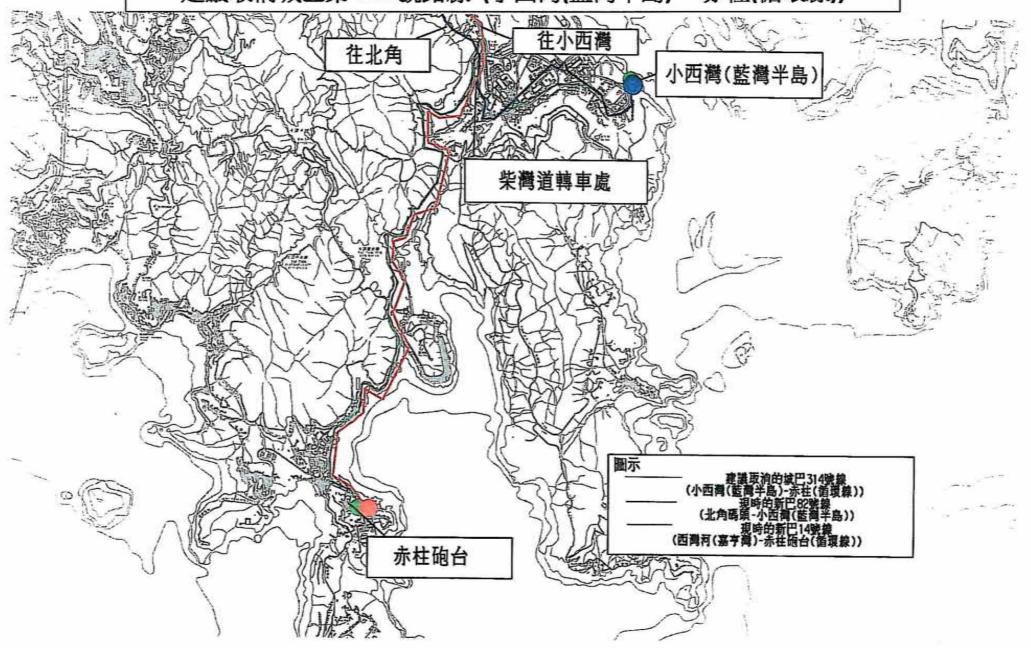
附圖 15

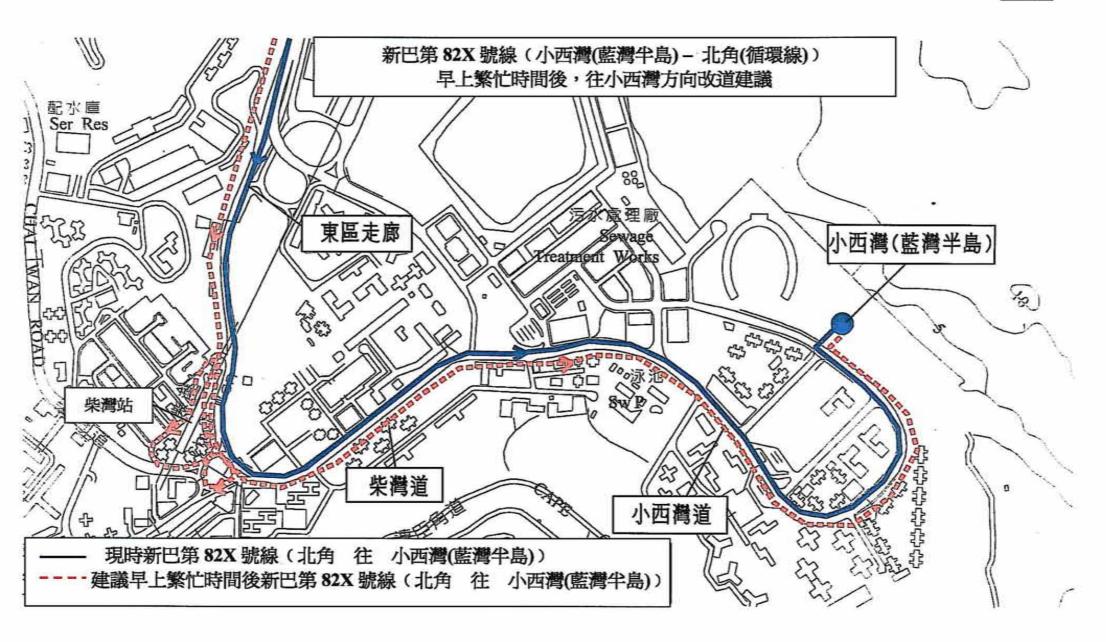


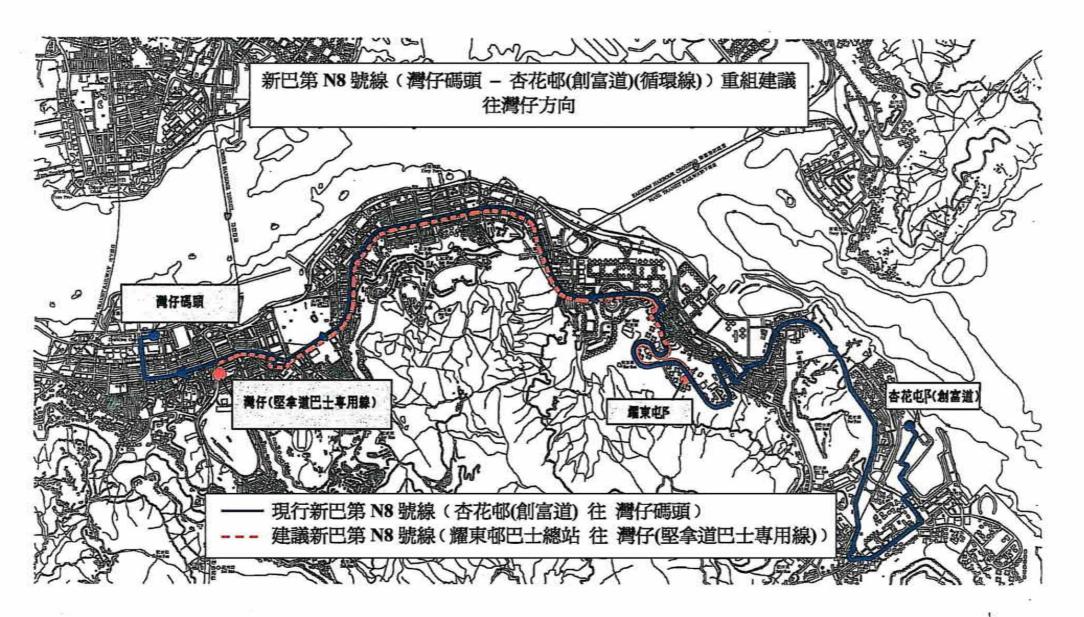
附圖 16

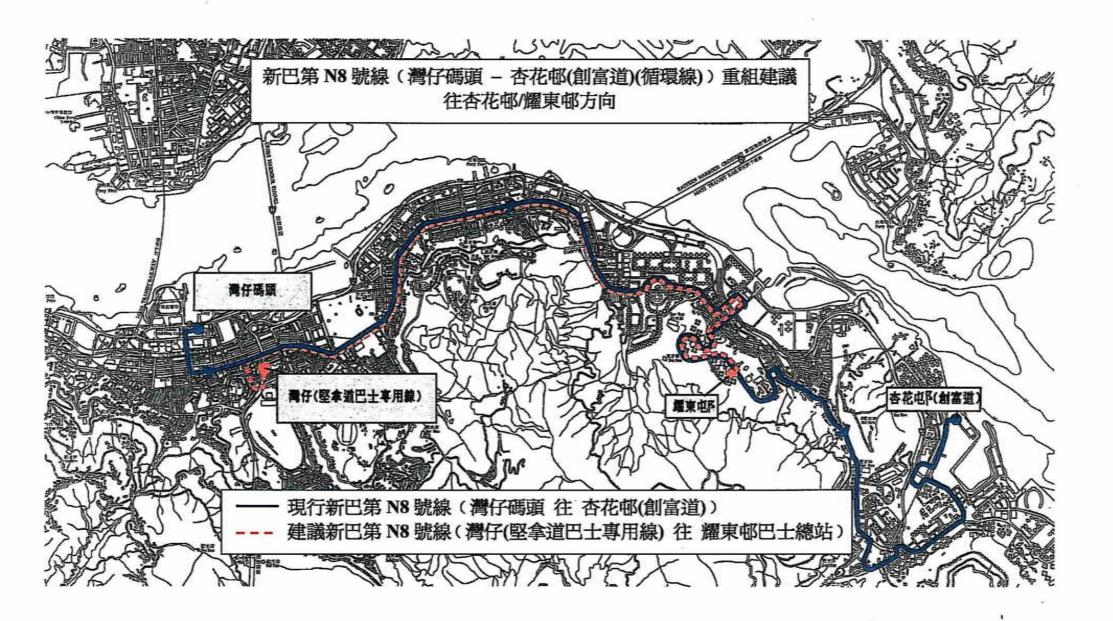


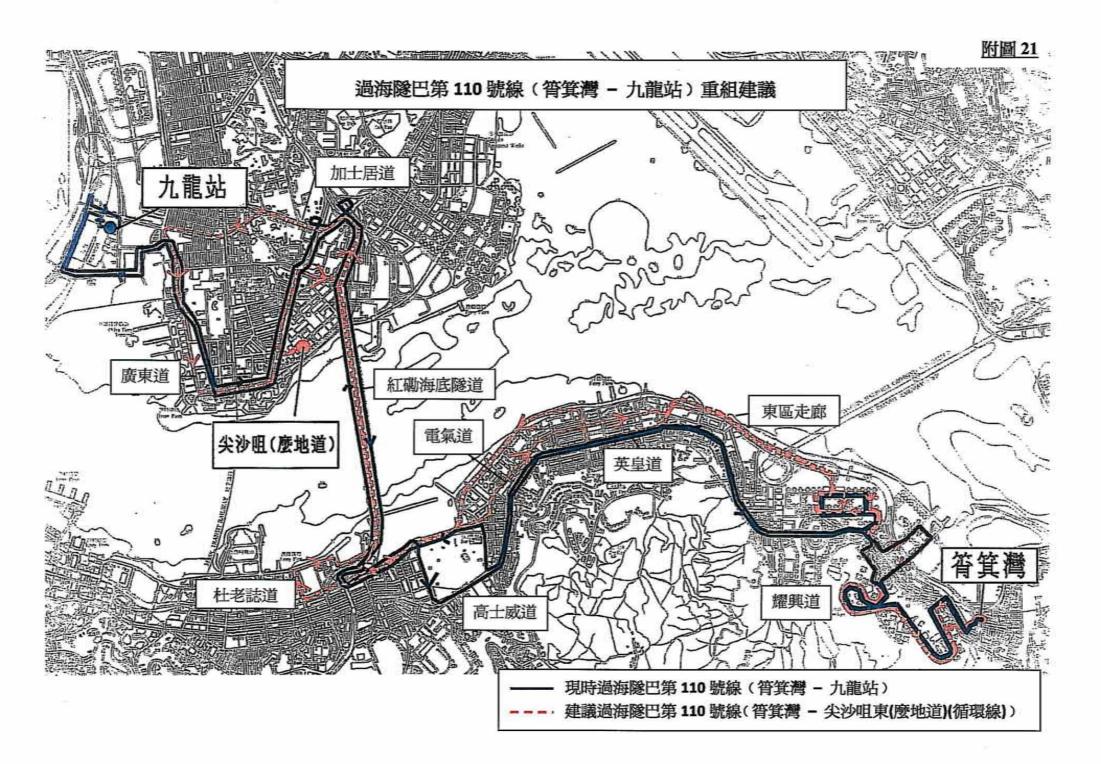
建議取消城巴第 314 號路線 (小西灣(藍灣半島) - 赤柱(循環線))

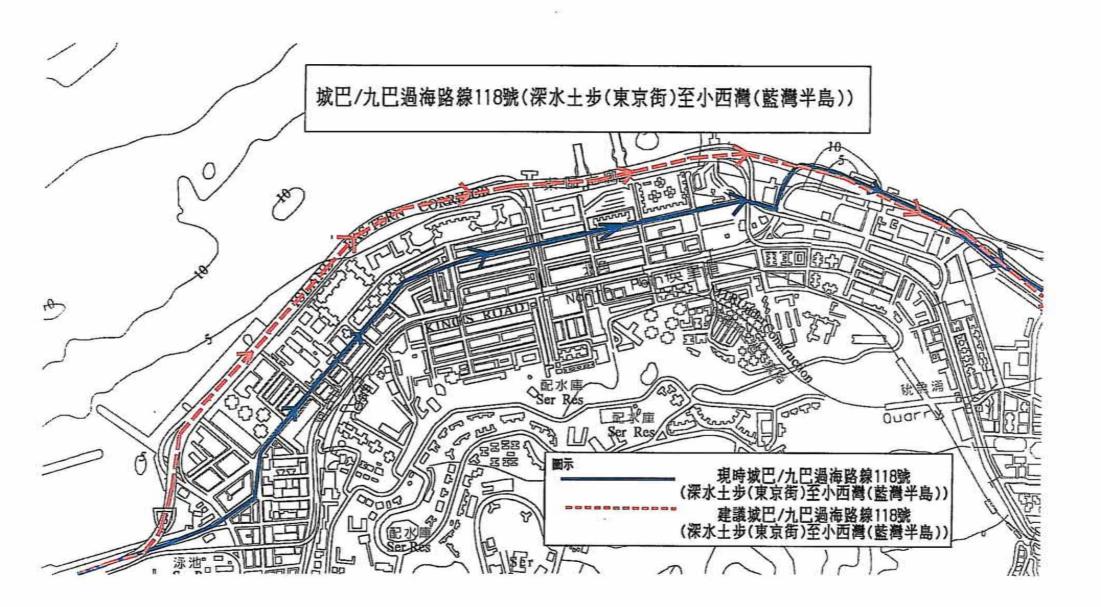


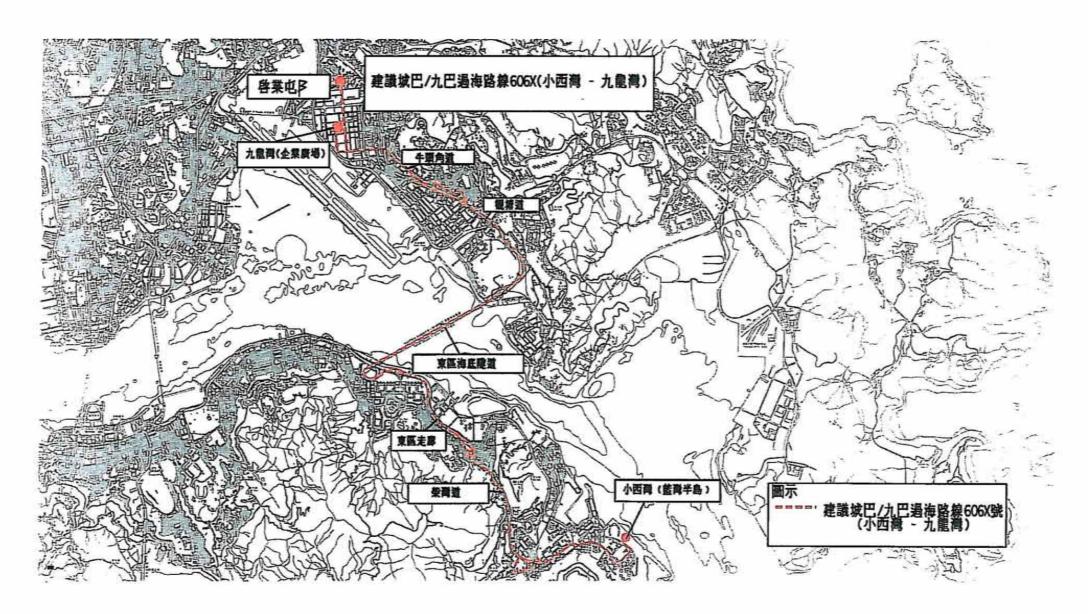


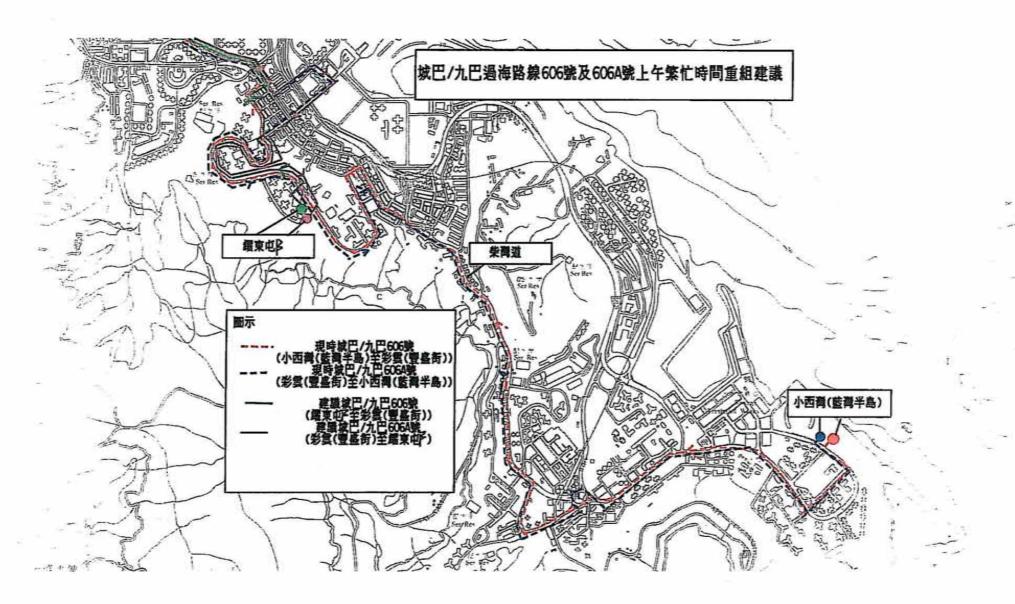


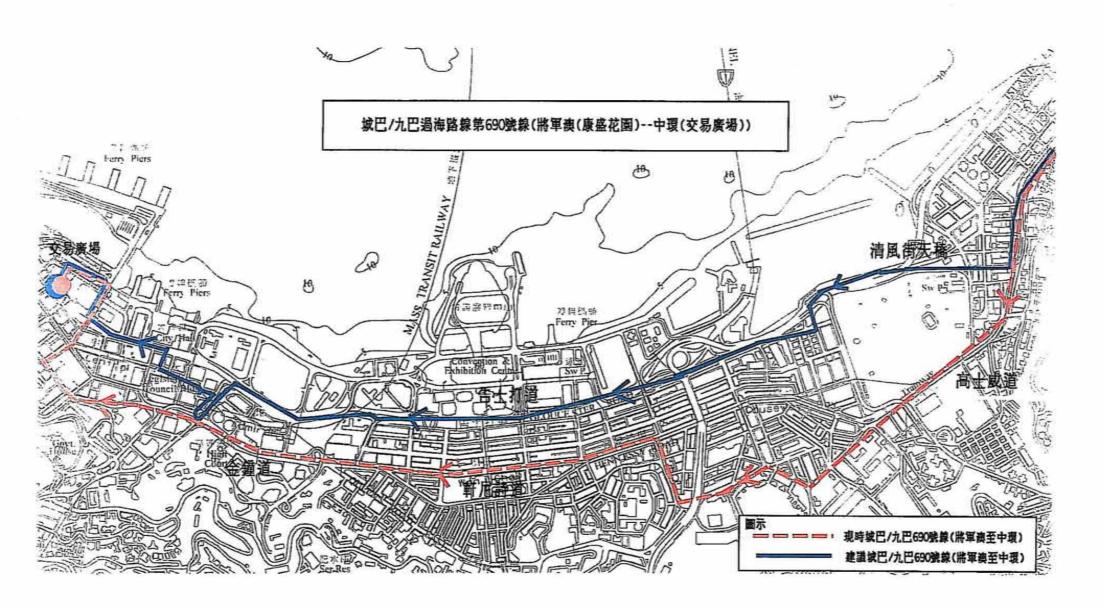












附圖 26

