

2015 - 2016 年度西貢區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2015 - 2016 年度西貢區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2015 - 2016 年度巴士路線計劃

2. 2015 - 2016 年度的巴士路線計劃已經初步擬定，附表一撮錄有關建議方案，而附錄一至附錄五夾附各項方案的詳細建議安排。

策劃本區巴士路線計劃的考慮因素

3. 自 2013 年起，行政長官的施政報告已明確表示政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，舒緩道路擠塞，減少廢氣排放。未來數年將有多條新鐵路陸續落成，政府必須繼續優化公共交通系統，着力重組巴士路線，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，以及理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

4. 本署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，政府須有長遠和全面的規劃。現時，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，舒緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可發揮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，本署會繼續以鐵路為主，巴士為輔。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，穿梭港九新界經已十分方便。本署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。本署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；

- (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和交通對環境造成影響。為了令香港可持續發展，本署會考慮乘客需求的改變和運輸基建啟用後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、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。
- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，本署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相關的公共交通服務，減少惡性競爭和服務重疊。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，此將為推行大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞、維持一個有效率的公共交通系統及減低路邊空氣污染。

改善及減少巴士服務的指引

5. 本署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考以下第 6 至 15 段所臚列的指引內容。

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路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，本署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%，本署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在增加車輛時，本署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，本署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，本署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，本署一直致力(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。

(c) 制定巴士轉乘計劃

10. 一直以來，本署與專營巴士公司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，以及舒緩因巴士服務重疊而引起的交通擠塞和環境問題。

(d) 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，本署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、班次和服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、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%，本署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，包括調配單層巴士代替雙層巴士行走，以便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%)，本署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，本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，在考慮巴士路線計劃時，本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。

17. 除了參考上述的指引和因素外，自2013年開始，本署會在個別地區或區域以「區域性模式」的方法來重組該區的巴士服務。在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨處理每一條巴士路線，而是採取區域性綜觀角度，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，本署希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客需求。重組巴士服務的方案一般包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠。由於重組巴士服務的方案是以一個地區或區域的巴士服務網絡為基礎，因此，個別路線的重組方案未必能完全參考第6至16段所提及的指引和因素。以整體而言，巴士服務重組的目的是令巴士服務更能切合乘客的需求，以及更有效運用巴士的資源，令大部分的乘客受惠。

徵詢意見

18. 歡迎委員就 2015 - 2016 年度西貢區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一五年一月

二零一五至二零一六年度巴士路線計劃
以西貢區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	路線	終點站	上午繁忙时段班次 (分鐘)		車輛分配				修改內容	
				現行	建議	單層	雙層	單層	雙層		
2015年第四季	九巴	87D [87E] 銳英苑(紅磡站) 來涌生(尖沙咀)		8	8	0	29	0	30	0	1 延長營運時段由早上7時半起至晚上11時半止，不經馬鞍山市中心。詳情請參閱附錄一。
2015年第二季	九巴	93K 賽林-旺角東站		15/20	15/20	0	12	0	8	0	4 延長修改為只於繁忙时段，繁忙方向提供服務。詳情請參閱附錄二。
2015年第二季	九巴	95M 翠林-堅活(堅連道)		13-17	15	0	4	0	4	4	4 因應第95M號線於最繁忙一小時的平均載客率只有約52%，建議分階段改以單層巴士行使。
2015年第二季	九巴	98C 坑口(北)美孚 [日出康城(美孚)]		上午4班 下午4班	上午4班 下午4班	0	17	0	17	0	0 延長將其中一班第98S號線的起點由日出康城改為石角路近峻峰閣出(視乎道路測試)。詳情請參閱附錄三。
2015年第二季	九巴	296C 尚德-深水埗(欽京街)		15	15	0	10	0	10	0	0 延長修改為296C將行車路線改經力龍城天橋及亞皆老街天橋，並將終點站改為曼沙灣。詳情請參閱附錄四。
2015年第二季	九巴	298E 坑口站-將軍澳工業邨		10/12	10/12	0	3	0	3	0	0 因應乘客需求，建議將第298E號線於星期日及公眾假期加強為全日服務。
2015年第三季	新巴	796X 日出康城站公共運輸交匯處 / 將軍澳公共運輸交匯處 - 尖沙咀(麼地道) [日出康城站公共運輸交匯處 / 尖沙咀(麼地道)]		上午共三班 下午共三班	上午共五班 下午共三班	0	3	0	5	0	2 [1] 於上午繁忙时段增加兩班班次及延長服務時間。 [2] 於下午繁忙时段增設三班回程班次，由中國客運碼頭開出。 詳情請參閱附錄五。
2016年第二季	新巴	796X [796P] 日出康城站公共運輸交匯處 / 將軍澳公共運輸交匯處 - 尖沙咀(麼地道) / 尖沙咀(底東道新港中心外)		上午共五班、 下午共三班	上午共六班、 下午共四班	0	5	0	6	0	1 [1] 於上午繁忙时段由第796X號線調配資源增加一班班次 [2] 於下午繁忙时段由第796X號線調配資源增加一班班次。 詳情請參閱附錄五。
2015年第三季	新巴	796S 將軍澳公共運輸交匯處 - 牛頭角站(循環線)		25-30	-	0	2	0	0	0	-2 取消路線。詳情請參閱附錄五。
2016年第二季	新巴	796X [796P] 日出康城站公共運輸交匯處 / 將軍澳公共運輸交匯處 - 尖沙咀(麼地道) / 尖沙咀(底東道新港中心外)		7-25	8-25	0	10	0	9	0	-1 因應港鐵觀塘綫延納投人服務，調整繁忙时段的班次。詳情請參閱附錄五。
2015年第三季	新巴	798 鄭棟梁公共運輸交匯處 - 火炭(山尾街)		10-30	10-30	5	3	0	9	-5	6 因應需求而加密班次以配合將軍澳南一帶人火
2015年第三季	城巴	E22S 来涌(逸東邨)→將軍澳(寶琳公共運輸交匯處)		全日1班	全日2班	0	1	0	2	0	1 該輪路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。

^ 因應第796P號線於2015年第3季的服務調整

九巴服務重組建議—開辦第87E號線

建議的內容

- 因應烏溪沙地區人口增加，建議增設87D號線的早上特別班次（編號為87E號線）。詳情如下：

路線	87E
起訖站	泥涌→尖沙咀(中間道)
服務時間	泥涌 開： 暫定上午7時40分
行車路線	泥涌開： 西沙路、馬鞍山繞道、西沙路、烏溪沙路、耀沙路、彩沙街、耀沙路、烏溪沙路、迴旋處、西沙路、馬鞍山繞道、馬鞍山路、大老山公路、沙瀝公路、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、太子道西、彌敦道（近中間道）
全程收費(暫定)	\$12.7
分段收費 (暫定)	過獅子山隧道後往尖沙咀：\$6.4
車輛數目	一輛雙層巴士

建議的好處

- 為泥涌及烏溪沙的乘客提供一條往尖沙咀的特快路線

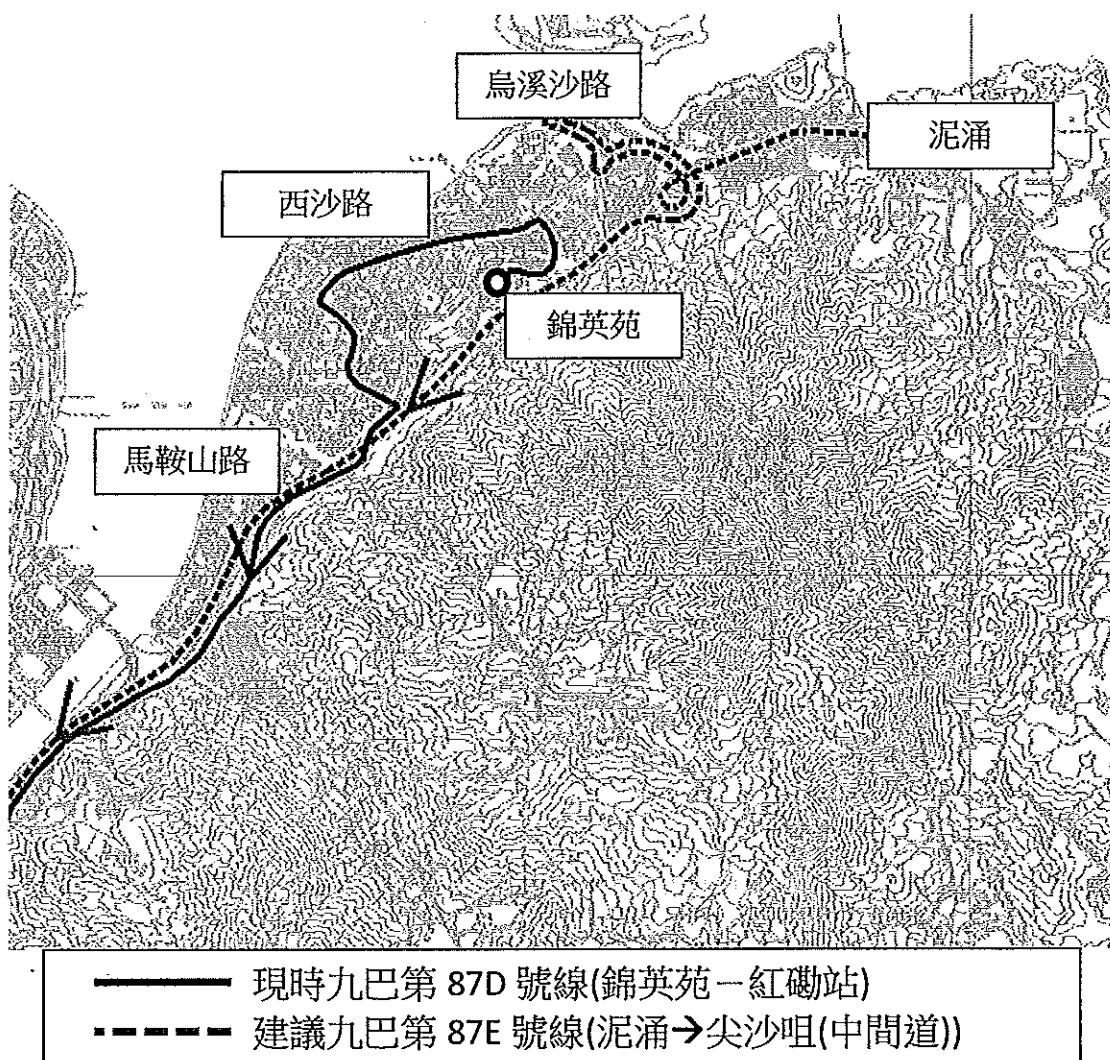
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一五年第四季

九巴服務重組建議 – 增設第87E號線特別班次(泥涌→尖沙咀(中間道))



九巴服務調整建議 – 第 93K 號線

I. 現時服務詳情

路線	93K
終點站	寶林 - 旺角東站
繁忙時間班次	15/20 分鐘
單程收費	\$8.9
服務時間	寶林開: 上午 5 時 30 分 – 凌晨 12 時正 旺角東站開: 上午 6 時正 – 凌晨 12 時 10 分
乘客使用量	最繁忙一小時載客率: 61% 非繁忙時間載客率: 24%
車輛數目	12 輛雙層巴士

II. 建議的內容

- 因93K線非繁忙時間的載客率偏低，而且沿線亦有大量更直接或價錢更便宜的代替服務，因此建議將93K 線改為繁忙時間單向服務。
- 建議服務詳情如下：

終點站	寶林 - 旺角東站
繁忙時間班次	15/20 分鐘
單程收費	\$8.9
服務時間	寶林開: 上午 6 時 30 分 – 上午 9 時正 旺角東站開: 下午 5 時正 – 下午 8 時正
車輛數目	8 輛雙層巴士

- 可使用巴士轉乘優惠：

第一程 路線	方向	收費	第二程 路線	方向	收費	轉乘優 惠折扣	總收費
98A	往 觀塘	\$6.1	14	往 中港碼頭	\$6.8	\$4.2	\$8.7
14	往 油塘	\$6.8	98A	往 坑口	\$6.1	\$4.2	\$8.7
11	往 九龍站	\$5.1	6C	往 美孚	\$5.8	\$4.2	\$6.7
6C	往 九龍城	\$5.8	11	往 鑽石山	\$5.1	\$4.2	\$6.7

III. 建議的好處

- 更有效運用現有資源，提升路線的表現。
- 減輕繁忙路段(如觀塘道、馬頭圍道、彌敦道)的擠塞情況。

IV. 對乘客之影響

- 現有非繁忙時段(每日約5400人)使用93K：

<u>來往</u>	<u>受影響人數</u>	<u>替代服務</u>	<u>新收費</u>
寶林至觀塘 <> 寶林至觀塘	約 1000 人(10-20%)	98A	\$6.1
寶林至觀塘 <> 牛頭角至紅磡	約 1900 人(20-30%)	98A <> 14	\$8.7
牛頭角至紅磡 <> 牛頭角至紅 磡	約 700 人(<10%)	14	\$6.8
寶林 <> 油麻地/旺角	約 200 人(<10%)	95 <> 296M	\$8.3
翠林至秀茂坪 <> 油麻地 / 旺角	約 450 人(<10%)	95	\$7.4
觀塘至九龍城 <> 油麻地 / 旺角	約 400 人(<10%)	1A	\$7.2
土瓜灣/紅磡 <> 油麻地 / 旺角	約 700 人(<10%)	11 <> 6C	\$6.7
油麻地/旺角 <> 油麻地 / 旺角	約 60 人(<10%)	6C / 6F	\$4.9 - 5.8

V. 建議實施日期

二零一五年第二季

九巴服務調整建議 – 第 98S 號線

I. 現時服務詳情

路線	98S
終點站	日出康城 - 美孚
單程收費	\$10.5
服務時間	<p>星期一至五(公眾假期除外)</p> <p>日出康城開:</p> <p>上午 6 時 50 分、上午 7 時 10 分、上午 7 時 30 分及 上午 7 時 50 分</p> <p>美孚開:</p> <p>下午 5 時 50 分、下午 6 時 10 分、下午 6 時 35 分及 下午 7 時正</p>
乘客使用量	最繁忙一小時載客率：60%

II. 建議的內容

- 為配合日出康城及峻瀝的住宅發展，建議將其中一班98S 線(暫定上午6時50分班次)的起點由日出康城改為石角路近峻瀝開出(視乎道路測試)。
- 建議行車路線：石角路，環保大道，環澳路，迴旋處，環澳路，環保大道，蓬萊徑，蓬萊路，環保大道，迴旋處，昭信路，寶寧路，常寧路，重華路，培成路，坑口鐵路站公共交通交匯處，名成街，常寧路，寶寧路，寶琳北路，寶豐路，寶康路，將軍澳隧道公路，將軍澳隧道，將軍澳隧道公路，將軍澳道，觀塘繞道，太子道東，太子道西，亞皆老街，彌敦道，長沙灣道，荔枝角道

III. 建議的好處

- 方便日出康城及峻瀝的居民，來往九龍各區。

IV. 對乘客之影響

- 沒有

V. 建議實施日期

二零一五年第二季

九巴服務調整建議 – 第 296C 號線

I. 現時服務詳情

路線	296C
終點站	尚德 - 深水埗(東京街)
繁忙時間班次	15 分鐘
單程收費	\$8.3
服務時間	尚德開: 上午 5 時 50 分至晚上 11 時 20 分 深水埗(東京街)開: 上午 7 時正至凌晨 12 時 20 分
乘客使用量	最繁忙一小時載客率: 74% 非繁忙時間載客率: 26%
車輛數目	10 輛雙層巴士

II. 建議的內容

- 296C 號線路線迂回，行車時間長達60分鐘，而且途經多個繁忙路段，容易受路面擠塞影響班次及行車時間。
- 因此，建議將路線改行九龍城天橋及亞皆老街天橋，加快行車時間，並將終點站改為長沙灣，以擴大服務範圍。
- 建議服務詳情如下：

路線	296C
終點站	尚德 – 長沙灣
繁忙時間班次	15 分鐘
單程收費	\$8.3
行車路線	<p>往長沙灣： 尚德巴士總站通道，唐明街，寶順路，將軍澳隧道公路，將軍澳隧道，將軍澳隧道公路，將軍澳道，天橋，茶果嶺道，鯉魚門道，觀塘道，觀塘道下通道，觀塘道，天橋，觀塘道，<u>太子道東</u>，<u>天橋</u>，<u>亞皆老街</u>，<u>天橋</u>，<u>亞皆老街</u>，彌敦道，長沙灣道，<u>甘泉街</u>，<u>長順街</u></p> <p>往尚德： <u>長順街</u>，<u>大南西街</u>，<u>長沙灣道</u>，<u>興華街</u>，<u>荔枝角道</u>，彌敦道，<u>旺角道</u>，<u>洗衣街</u>，<u>亞皆老街</u>，<u>天橋</u>，<u>亞皆老街</u>，<u>天橋</u>，<u>太子道東</u>，觀塘道，天橋，觀塘道，觀塘道下通道，觀塘道，鯉魚門道，將軍澳道，將軍澳隧道公路，將軍澳隧道，將軍澳隧道公路，天橋，寶順路，唐明街，往尚德巴士總站通道</p>
車輛數目	10 輛雙層巴士

- 新增巴士轉乘優惠：

第一程 路線	方向	收費	第二程 路線	方向	收費	轉乘優 惠折扣	總收費
296A	往 觀塘	\$5.1	16	往 旺角	\$6.8	\$4.2	\$7.7
16	往 藍田	\$6.8	296A	往 尚德	\$5.1	\$4.2	\$7.7
296C	往 長沙灣	\$8.3	212	往 深水埗	\$5.1	\$5.1	\$8.3
212	往 貴埔	\$5.1	296C	往 尚德	\$8.3	\$5.1	\$8.3

III. 建議的好處

- 更有效運用現有資源，擴大服務範圍，提升路線的表現。
- 大部份現時296C號線乘客可以更快捷地來往 將軍澳/九龍東 及 旺角/深水埗/長沙灣。
- 減輕繁忙路段(如九龍城迴旋處及亞皆老街)的擠塞情況。

IV. 對乘客之影響

來往	受影響人數	替代服務	新收費
尚德 <> 九龍城亞皆老街	約 540 人 (<10%)	296A <> 16	\$7.7
觀塘道至九龍城亞皆老街 <> 九龍城亞皆老街	約 300 人 (<10%)	2A, 13D, 16	\$5.8 - 6.8
九龍城亞皆老街 <> 旺角至深水埗	約 220 人 (<10%)	2A, 98C	\$5.8 - 6.9
尚德至觀塘道 <> 東京街	約 300 人 (<10%)	296C <> 212	\$8.3
太子道東至長沙灣 <> 東京街	約 110 人 (<10%)	2A, 18, 212	\$4.9 - 5.8

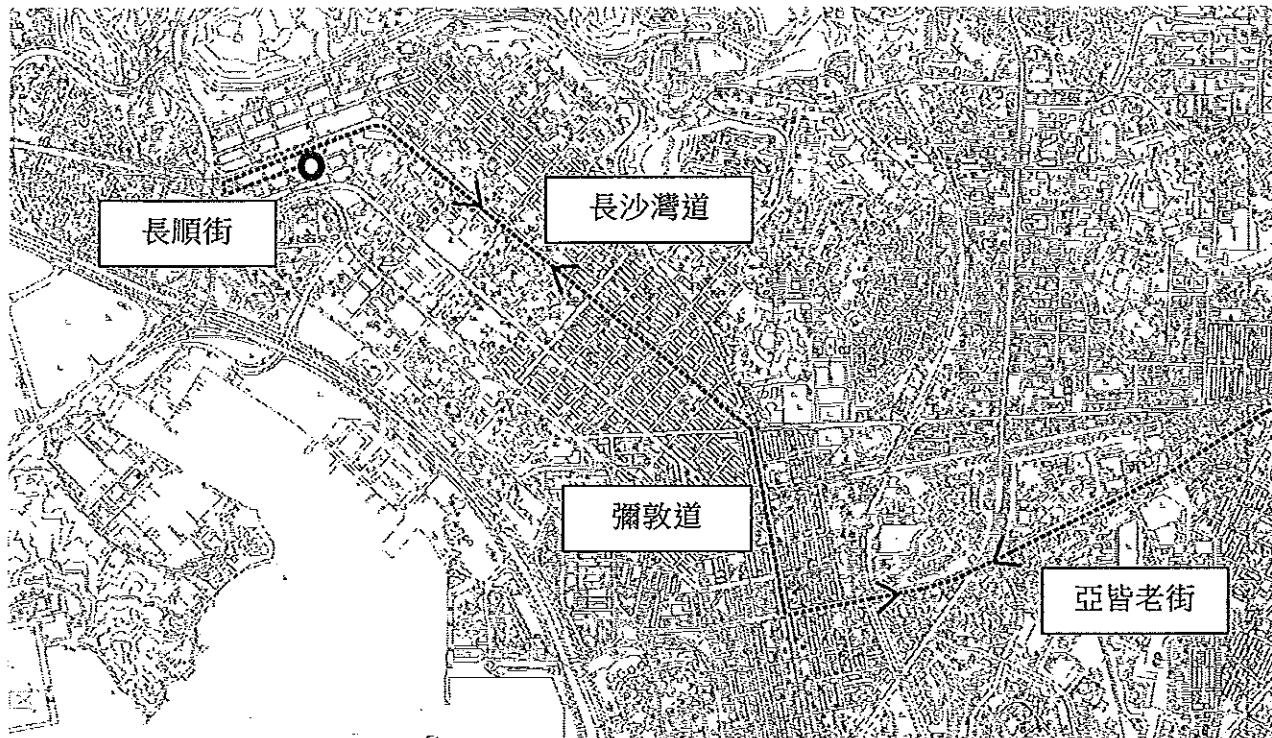
V. 路線圖

請參閱附圖。

VI. 建議實施日期

二零一五年第二季

九巴服務重組建議 – 第 296C 號線(尚德 – 長沙灣)延伸行車路線



----- 建議九巴第 296C 號線(尚德 – 長沙灣)

新巴服務重整建議 - 第 796P、796X 及 796S 號線

I. 現時的服務詳情

路線	796P	796X	796S
終點站	日出康城 - 尖沙咀（麼地道／廣東道）	日出康城/將軍澳站 - 尖沙咀東（康宏廣場）	將軍澳站 - 牛頭角站(循環線)
服務時間	<u>由日出康城開出：</u> 星期一至六 上午七時二十分， 七時四十分及 八時零五分	<u>由將軍澳站開出：</u> 星期一至六 上午五時二十五分至 上午九時 <u>由日出康城開出：</u> 星期一至五 上午六時五十五分至 下午十一時四十分 星期六 上午七時二十五分至 下午十一時四十分 <u>由尖沙咀東開出：</u> 每日 上午六時二十五分至 凌晨十二時四十分	<u>由將軍澳站開出：</u> 每日 上午五時三十分至 凌晨一時十分
上午繁忙時段班次	3班	7 - 25分鐘	25 - 30分鐘
車費	\$7.5	\$7.5	\$4.6
車輛數目	三輛空調雙層巴士	十輛空調雙層巴士	兩輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

第796P號線現時僅於上午七時二十分至上午八時零五分的45分鐘內提供往九龍方向的單向服務。由於日出康城及將軍澳南人口持續增長，居民在其他時段對該路線的需求亦會有相應的增長，當中包括現時第796P號線並未提供的傍晚回程服務。

第796S號線現時提供服務往返將軍澳（南）及牛頭角、觀塘，其行車路線與港鐵完全重疊，引致第796S號線之載客量持續偏低，於繁忙時段之最高載客率僅為18%，而於非繁忙時段之載客率更低至6%，未能善用資源。

另外，由於港鐵觀塘線延線會直接連接將軍澳（南）及紅磡南，當觀塘線延線投入服務後，使用第 796X 號線來往該兩區之交通需求應將會下降。

III. 建議的內容

為善用資源以配合乘客的實際需要，建議分兩階段重整第 796P、796X 及 796S 號線如下：

第一階段

- 在星期一至五上午繁忙時段加開 2 班第 796P 號線前往尖沙咀的服務，並延長服務時段；
- 星期一至五下午繁忙時段增設 3 班第 796P 號線回程服務，由尖沙咀中國客運碼頭開出，經彌敦道開往將軍澳南至日出康城；及
- 取消第 796S 號線服務，將車輛調配予第 796P 號線以提升服務。

第二階段（港鐵觀塘線延線啟用後）

- 星期一至五上午繁忙時段，由第 796X 號線調配車輛，加開 1 班第 796P 號線前往尖沙咀的服務；
- 星期一至五下午繁忙時段，加開 1 班第 796P 號線往將軍澳方向的回程服務；及
- 因應第 796P 號線加強服務及港鐵觀塘線延線啟用，第 796X 號線上午繁忙時段由將軍澳開出班次將由 7 - 25 分鐘調整至 8 - 25 分鐘，下午繁忙時段由尖沙咀開出班次將由 10 - 12 分鐘調整至 12 - 13 分鐘，所騰出的車輛將調配予第 796P 號線。

第 796P 號線的建議服務詳情如下：

終點站	日出康城 - 尖沙咀（中國客運碼頭）
行車路線	<p>由日出康城公共運輸交匯處往尖沙咀（新港中心） (不變)</p> <p>由尖沙咀（中國客運碼頭）往日出康城公共運輸交匯處：經廣東道，佐敦道，D1A(S)路，匯翔道，廣東道，梳士巴利道，彌敦道，加士居道，漆咸道北，東九龍走廊，啟德隧道，啟福道，觀塘繞道，將軍澳道，將軍澳隧道，將軍澳隧道公路，支路，寶順路，迴旋處，景嶺路，翠嶺路，寶順路，迴旋處，唐明街，唐俊街，寶邑路，迴旋處，寶邑路，環保大道，環澳路，迴旋處，環澳路，環保大道及康城路</p>
服務時間	<p>由日出康城開出</p> <p>第一階段</p> <p>星期一至五：上午約七時二十分至八時二十分（暫定）</p> <p>星期六：上午七時二十分至八時零五分（不變）</p> <p>第二階段</p> <p>星期一至五：上午約七時十五分至八時三十分（暫定）</p> <p>星期六：上午七時二十分至八時零五分（不變）</p>

	<u>由尖沙咀開出</u>
服務時間	第一階段 星期一至五：下午約五時五十分至下午六時三十分（暫定） 第二階段 星期一至五：下午約五時四十五分至下午六時三十分（暫定）
班次	第一階段：共五班 第二階段：共六班
車費	\$7.5
車輛數目	六輛空調雙層巴士（上午班次） 四輛空調雙層巴士（下午班次）

IV. 建議的好處

- 將軍澳（南）及日出康城之居民於上午及下午繁忙時間均可享有服務時間和覆蓋皆更全面之巴士服務往來尖沙咀。
- 透過重新調配現有資源，提供更切合乘客需求的專營巴士服務。

V. 取消第 796S 號線對乘客之影響

起點	終點	受影響乘客數目 (佔乘客百分比)	替代服務	車費
將軍澳	牛頭角、觀塘	44 (5.8%)	港鐵/ 九巴第 296A 號線	增至 \$5.0/ \$5.1
調景嶺	牛頭角、觀塘	272 (36%)	港鐵	增至 \$5.0
牛頭角、觀塘	將軍澳	88 (11.7%)	港鐵/ 九巴第 296A 號線	增至 \$5.0/ \$5.1
牛頭角、觀塘	調景嶺	351 (46.5%)	港鐵	增至 \$5.0

VI. 路線圖

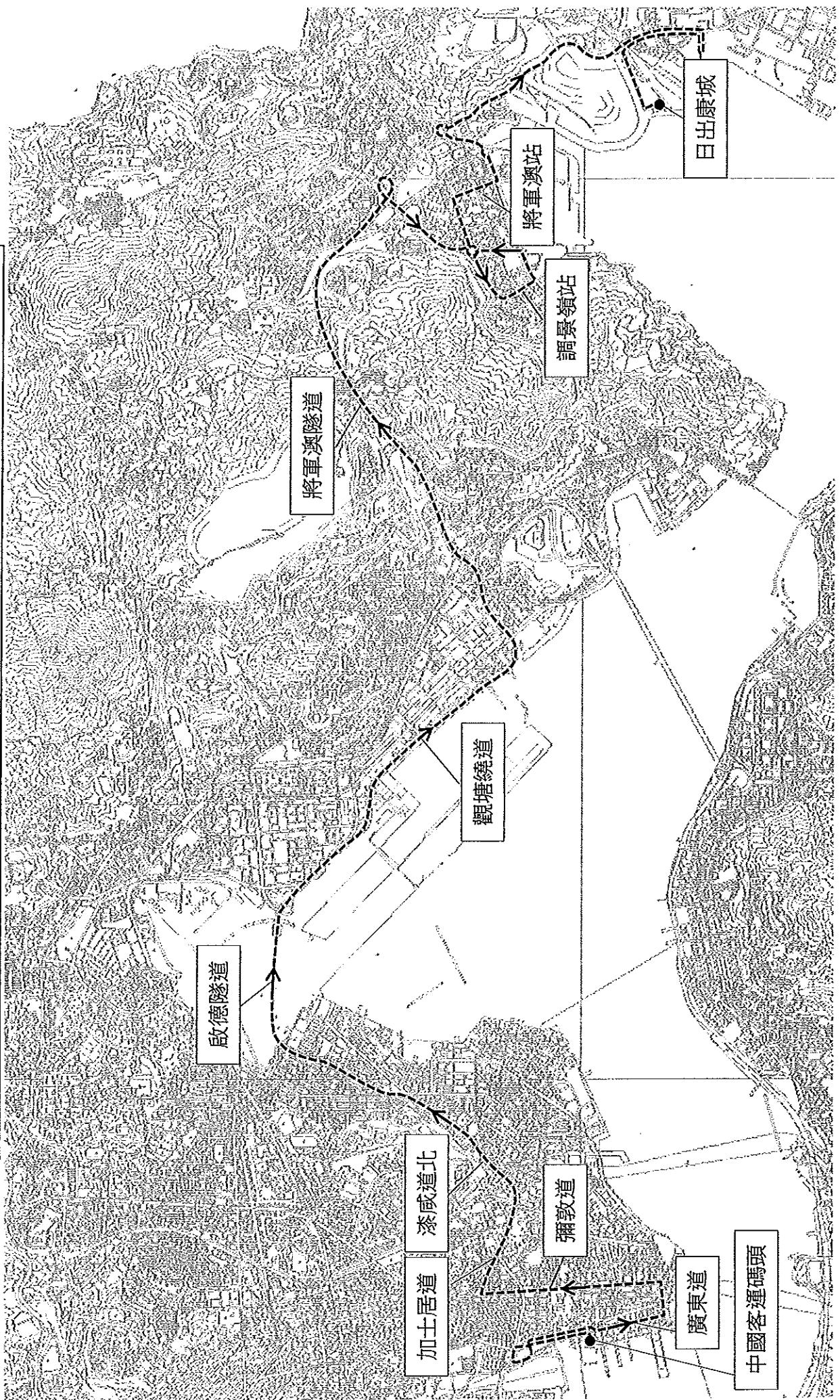
請參閱附圖

VII. 建議實施日期

第一階段：2015 年第 3 季

第二階段：預計為 2016 年第 2 季（視乎港鐵觀塘線延線啟用而定）

新巴第 796P 號線(尖沙咀(中國客運碼頭)－日出康城)增設回程服務建議



----- 建議新巴第 796P 號線(尖沙咀(中國客運碼頭)－日出康城)行車路線