提出討論

西貢區議會交通及運輸委員會
SKDC(TT)文件第 23/14 號

2014 - 2015 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 2014 -2015 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。

2. 在2014年施政報告中，行政長官再次強調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，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。因應未來六年將有五條新鐵路陸續落成，政府將繼續優化公共交通系統，推動巴士路線重組，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

2014 - 2015 年度巴士路線發展計劃

3. 2014 - 2015 年度西貢區的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A、1B 及附件 1C，供各委員參閱。

4. 2014 – 2015 年度西貢區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合地區發展及乘客需求，巴士公司建議多項提升服務的項目，如調整車輛、班次及修改行車路線。另一方面，為更加善用資源，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錄 1-5 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，穿梭港九新界將更為方便。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；

(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。為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，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。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，此將更為倡議大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞的情況、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

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時會參考以下第7-16 段所列舉的指引。

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士路線。

10. 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

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

12. 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

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／合併路線

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

16. 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) 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。

18. 除了參考上述的指引外，自2013年開始，本署以「區域性模式」重組巴士服務，在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨看每一條巴士路線，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，因此其中個別路線的重組方案未必能完全參考第7-16段所提及的指引內容。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。

<u>徵詢意見</u>

19. 請各委員就2014 - 2015年度的計劃提供意見。

運輸署
二零一四年三月

二零一四年巴士路線發展計劃
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)								備註
					現行		建議		變動		
			現行	建議	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2014年第二季	93K	寶林 - 旺角東鐵路站	15/20	15/20	12	0	8	0	-4	0	建議將終點站由旺角東鐵路站改為九龍城，並以循環線模式運作。詳情請參閱附錄1。
2014年第二季	95M	翠林 - 觀塘(雅麗道)	13-17	15	4	0	0	4	-4	4	因應乘客量偏低，改為以單層巴士在繁忙時段提供服務。詳情請參閱附錄2。
2014年第二季	292P	西貢 - 觀塘(裕民坊)	星期一至六早上一班	星期一至五早上一班	1	0	1	0	0	0	因應乘客量偏低，取消星期六的服務。詳情請參閱附錄3。
2014年第三季	796C	清水灣半島 – 蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	[1] 精簡往蘇屋方向於將軍澳區內途經路段以節省車程時間;及 [2] 優化往清水灣半島方向於九龍城，及往蘇屋方向於深水埗的行車路段。 詳情請參閱附錄4。
2014年第三季	796P	日出康城站公共運輸交匯處 往 尖沙咀(麼地道)/ 尖沙咀(廣東道新港中心外)	共三班	共三班	3	0	3	0	0	0	將現時兩班以尖沙咀麼地道為總站的服務，改至以尖沙咀廣東道新港中心外為總站。
2014年第三季	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(康宏廣場)	8-20	8-20	13	0	13	0	0	0	[1] 來往日出康城的班次將繞經環保大道，以配合領都及首都一帶的乘客需求;及 [2] 往尖沙咀方向的巴士路線不經彩明街。 詳情請參閱附圖E、F及G。
2014年第三季	798	調景嶺公共運輸交匯處 - 火炭(山尾街)	12-35	12-35	3	5	6	2	3	-3	以三輛雙層巴士代替三輛單層巴士行走，以配合乘客需求。

二零一四年巴士路線發展計劃
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	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2014年第三季	698R	小西灣(藍灣半島) - 西貢(黃石碼頭)	全日四班	-	[2]	0	0	0	[-2]	0	取消路線。詳情請參閱附錄5。
2014年第三季	694	小西灣 - 調景嶺公共運輸交匯處	15-25	15-25	7	0	4	3	-3	3	以三輛單層巴士替代三輛雙層巴士行走，以配合乘客需求。

二零一五年巴士路線發展計劃
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	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	
2015年第一季	796C	清水灣半島－蘇屋	12-20	12-20	10	0	10	0	0	0	改道經將軍澳南以配合第65B區入伙。 詳情請參閱附圖H。
2015年第一季	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(康宏廣場)	8-20	8-20	13	0	13	0	0	0	改道經將軍澳南以配合第65B區入伙。 詳情請參閱附圖I及J。

九巴服務調整建議 – 第 93K 號線縮短行車路線

第93K 號線現時的服務詳情

路線	93K
終點站	寶林 — 旺角東鐵路站
繁忙時間班次	15/20 分鐘
單程收費	$8.5
服務時間	寶林開: 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時 旺角東鐵路站開: 早上 6 時 - 凌晨 12 時 10 分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率： 75 % 非繁忙時段的平均載客率： 23% 每日乘客人次：約 6,900
車輛數目	12 部雙層巴士

建議的內容

- 第93K 號線的行車路線冗長，其服務範圍與其他九巴路線(例如第98A及14號線)及鐵路的有相當部份重疊，令該線的乘客使用量偏低。其中由土瓜灣至旺角一段的載客率長時間低於三成。

- 為善用巴士資源，建議縮短該線的行車路線，終點站由旺角東鐵路站改至九龍城，並以循環線模式運作。

- 第93K號線改動後的服務詳情如下：

路線	93K
終點站	寶林 — 九龍城 (循環線)
繁忙時間班次	15/20 分鐘
行車路線	欣景路，佳景路，寶琳北路，寶琳路，秀茂坪道，將軍澳道，茶果嶺道，鯉魚門道，觀塘道，太子道東，太子道西，馬頭涌道，九龍城迴旋處，太子道西，太子道東，觀塘道，鯉魚門道，將軍澳道，秀茂坪道，寶琳路，寶琳北路，寶琳北路及佳景路。
車輛數目	8 部雙層巴士

建議的好處

- 調整行車路線後可避免駛經交通經常擠塞的路段，有助改善該路線的穩定性及整體服務水平。

- 時間表改為定點班次，讓乘客更易掌握班次的安排，亦可節省候車的時間。
- 所減省的資源將投放於區內其他需求殷切的路線(例如第98C、98D及98P號線)，並視乎需求加強班次。
- 可減輕繁忙路段如彌敦道等的交通負荷，亦可改善路邊空氣質素。

對乘客之影響

- 受影響的約 3,600 名乘客(佔總乘客人數約 50%)可轉搭其他巴士路線或利用現有及新增的巴士轉乘計劃，而該些轉乘計劃的折扣如下：

受影響乘客	受影響人數	替代服務	新收費
寶林 至 馬油塘 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 320 人	98A <> 14 (第 2 程減 $4.0);	$8.3 (較現時節省$0.2)
寶達 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 350 人	93K > 14 (第 2 程免費) 14 > 93K (第 2 程減$4.0);	$6.9 (維持不變) / $8.3 (較現時節省$0.2)
寶林 <> 旺角 (彌敦道)	約 210 人	296M <> 95 (第 2 程減 $4.0)	$8.0 (較現時節省$0.5)
翠林 / 康盛/ 寶達 <> 旺角 (彌敦道)	約 220 人	第 95 號線	$6.9 - $7.1 (較現時節省最多$1.4)
觀塘 至 土瓜灣 <> 土瓜灣 (馬頭圍道)	約 970 人	第 14 號線	$6.5 (較現時節省$0.4)
觀塘 至 九龍城 <> 旺角 (彌敦道)	約 300 人	第 1A 號線	$6.6 (較現時節省$0.3)
土瓜灣 (馬頭圍道) <> 旺角 (彌敦道)	約 1,200 人	11 <> 6 (第 2 程減$4.0)	$5.8 (較現時節省最多$2.7)
油麻地 (彌敦道) <> 旺角 (彌敦道)	約 50 人	第 6 號線	$4.9 (較現時節省$3.6)

路線圖

請參閱附圖 A

建議實施日期

二零一四年第二季

九巴服務調整建議 – 第 95M 號線

第95M 號線現時的服務詳情

路線	95M
終點站	翠林 — 觀塘(雅麗道)
繁忙時間班次	13 - 17 分鐘
單程收費	$4.7
服務時間	翠林開: 早上 6 時 05 分 至 凌晨 12 時 35 分 觀塘(雅麗道)開: 早上 6 時 15 分 至 凌晨 12 時 35 分
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：約 52 % 非繁忙時段的平均載客率：約 16 %
車輛數目	4 部雙層巴士

建議的內容

- 第 95M 號線與其他九巴路線的服務範圍有相當部份重疊 (例如第93A及13M號線)，該線的乘客使用量嚴重偏低，情況於非繁忙時間更為嚴重。

- 為善用巴士資源，建議將第 95M 號線改為只在早晚繁忙時段以單層巴士提供服務，並以定點班次開出，讓乘客更易掌握班次安排。

- 建議第 95M 號線的服務詳情如下：

路線	95M
終點站	翠林 — 觀塘(雅麗道)
繁忙時間班次	15 分鐘
服務時間	早上 6 時 至 早上 9 時 下午 4 時 至 下午 7 時
車輛數目	4 部單層巴士

建議的好處

- 時間表改為定點班次，讓乘客更易掌握班次的安排，亦可節省候車的時間。

- 更有效運用現有巴士資源，所減省的巴士資源將投放於區內其他需求殷切的巴士路線。

對乘客之影響

- 現時在非繁忙時間使用第 95M 號線的約 1,500 名乘客(佔總乘客人數約 48%)可改乘區內其他巴士路線或利用新增的巴士轉乘計劃，詳情如下：

受影響乘客	受影響人數	替代服務	新收費
翠林 / 康盛 <> 康盛至 寶達 及 祥和苑 / 和樂邨	約 450 人	93A	$4.7 (維持不變)
翠林 / 康盛 <> 秀茂坪道 及 觀塘市中心至 觀塘(雅麗道)	約 770 人	93A <> 13M (第 2 程減 $4.1)	$4.7 (維持不變)
翠林 至 寶達<> 寧波第二中學 / 聯合醫院	約 180 人	93A > 11C (第 2 程免費) 11C > 93A (第 2 程減$4.3)	$4.7 (維持不變)
寶達 <> 秀茂坪道 /祥和苑 至 觀塘(雅麗道)	約 50 人	13M	$4.1 (較現時節省 $0.6)
寧波第二中學 / 聯合醫院 <> 聯合醫院 至觀塘(雅麗道)	約 80 人	11C / 26M	$4.3 - $4.7 (較現時節省最多$0.4)

建議實施日期

二零一四年第二季

九巴服務調整建議 – 第292P 號線

第 292P 號線現時的服務詳情

路線	292P
終點站	西貢 — 觀塘(裕民坊)
班次	早上繁忙時間一班
單程收費	$7.5
服務時間	西貢開：星期一至星期六 早上7時30分
乘客使用量	星期六平均每天約 23 名乘客
車輛數目	1 部空調雙層巴士

建議的內容

- 自從政府和大部份私人機構實行五天工作日以來，有關路線於星期六的乘客量大幅下降，並一直持續偏低。同時該類特別班次的頻密程度亦未及其他正常路線的服務水平，加上星期六早上繁忙時間路面交通較星期一至星期五為順暢及車廂擁擠程度較低，乘客於該段時間較願意接受乘搭其他路線前往目的地。

- 根據巴士公司最新的乘客數據顯示，第 292P 號線於星期六平均每班車的乘客只有約 23 人。為善用巴士資源，建議取消第 292P 號線星期六的服務。

建議的好處

- 實施是項建議除可更有效運用現有資源外，亦可減輕載客率較低的巴士路線途經觀塘市中心所造成的交通負荷。所省下的資源可投放到西貢區一些需求更殷切的巴士路線 (例如第 92 或 94 號線) 。

對乘客之影響

- 現時 292P 線的服務範圍附近有多種相類似的路線供乘客選擇。

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	收費
西貢/清水灣道	清水灣道至坪石	約9人 (40%)	九巴第92 號線	$6.5
西貢/清水灣道	九龍灣至觀塘	約12人 (60%)	專線小巴第1號線	$8.4

建議實施日期

二零一四年第二季

新巴服務重整建議 – 第 796C 號線服務重整

第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C
終點站	清水灣半島 – 蘇屋
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	$7.9
服務時間	由清水灣半島開出：每日上午5時30分至下午11時30分 由蘇屋開出：每日上午6時15分至凌晨12時15分
上午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：30% 往將軍澳方向： 17%
下午繁忙時間 平均載客率	往九龍方向：26% 往將軍澳方向：43%
車輛數目	10部空調雙層巴士

建議的背景

- 第 796C 號線往蘇屋方向的服務在調景嶺公共交通交匯處及彩明街均有設站。基於道路設計，令該線在調景嶺的路線迂迴，該線在彩明街停站後不能直接前往寶順路，需原路折返景嶺路才可取道寶順路離開將軍澳。事實上，乘客由彩明街巴士站步行前往鄰近之調景嶺公共交通交匯處，只需約 3 分鐘，而巴士繞經彩明街一般需時更長，除欠缺效益外，更耽誤了在清水灣半島及將軍澳市中心一帶登車的乘客的行程。

- 現時第 796C 號線途經九龍城迴旋處，由於有關路段經常有大量私家車在馬路上等候泊車位，令太子道西東行交通經常受阻，影響班次穩定性。

- 而在深水埗，第 796C 號線來回方向均途經大埔道，現時由將軍澳開出的班次在大埔道和元州街的使用率偏低，平均每班車只有約六名乘客在上述地點落車，而行經大埔道和元州街的車程亦較使用長沙灣道迂迴及不暢順。

建議的內容

- 現建議重整第 796C 號線如下：

  A) 由清水灣半島開出：
     i) 於將軍澳站公共交通交匯處停站後，改道途經唐俊街，並於唐明街尚德廣場對面加設巴士站，方便尚德及富康花園一帶居民；

ii) 於調景嶺站公共交通交匯處停站後，經景嶺路直往寶順路，不再繞經彩明街；及

iii) 於深水埗區，改經介乎白楊街及東京街之一段長沙灣道，直接途經深水埗區內主要活動地區。

B) 由蘇屋開出：

i) 到達亞皆老街近香港眼科醫院後，改行連接亞皆老街與太子道西之天橋，並於亞皆老街播道醫院對面加設巴士站，以取代亞皆老街球場對面的巴士站。

- 有關服務詳情如下：

路線	796C
終點站	清水灣半島 – 蘇屋
行車路線	由清水灣半島往蘇屋：經蓬萊路、環保大道、迴旋處、寶邑路、迴旋處、寶邑路、唐俊街、將軍澳站公共交通交匯處、唐德街、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、寶順路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、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、東京街、保安道及長發街。 蘇屋往清水灣半島：經廣利道、長發街、保安道、興華街、青山道、大埔道、白楊街、長沙灣道，彌敦道、旺角道、洗衣街、亞皆老街、天橋、太子道西、太子道東、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、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共交通交匯處、景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、寶邑路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、環保大道、蓬萊徑及蓬萊路。

車費、班次及車輛數目則維持不變。

建議的好處

- 優化途經路段，減少路線迂迴，切合居民的實際出行需要。
- 將軍澳區內途經路段精簡化後，節省車程時間，預計共 953(18%)乘客受惠。
- 第 796C 號線在九龍城的改道可減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，從而提升班次之穩定性。

對乘客之影響

由清水灣半島往蘇屋

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
彩明街彩明苑彩貴閣	景嶺路健明邨至蘇屋	344 (17.2%)	第 796C 號線	前往調景嶺站公共交通交匯處乘搭	$7.9 (維持不變)
清水灣半島至彌敦道太子站	大埔道福華街休憩公園至蘇屋	466 (23.3%)	第 796C 號線	於長沙灣道沿途各站下車	$7.9/ $4.6 (維持不變)
大埔道福華街休憩公園至蘇屋	元州街北河街至蘇屋	41 (2.1%)	第 796C 號線	使用長沙灣道沿途各站上落車	$4.6 (維持不變)

由蘇屋往清水灣半島

起點	目的地	受影響乘數目(佔乘客的百分比)	可選擇巴士服務	替代巴士站	車資
蘇屋至亞皆老街近香港眼科醫院	亞皆老街球場對面	50 (1.9%)	第 796C 號線	於亞皆老街播道醫院對面下車	$4.6 (維持不變)
亞皆老街球場對面	太子道東至清水灣半島	19 (0.7%)	第 796C 號線	前往亞皆老街播道醫院對面乘搭	$4.6/ $7.9 (維持不變)

路線圖

請參閱附圖 B、C 及 D。

建議實施日期

二零一四年第三季

過海隧道巴士服務重整建議 – 旅遊路線第 698R 號線

現時的服務詳情

路線	698R
終點站	小西灣(藍灣半島) – 西貢(黃石碼頭)
班次	全日四班服務
單程收費	$27.2
服務時間	只於星期日及公眾假期提供服務 由小西灣 (藍灣半島)開：上午 8 時正及 8 時 30 分 (兩班) 由西貢(黃石碼頭)開：下午 4 時 10 分及 4 時 40 分 (兩班)
車輛數目	2 部雙層空調巴士

建議的背景

- 由於隧巴第 698R 號線的客量持續偏低，在 2012-2016 年度的巴士路線發展計劃中曾建議取消該路線，因應諮詢期間所收集的意見，隧巴第 698R 號線在 2013 年 1 月 20 日起先由全日六班服務下調整至四班服務，以便進一步觀察乘客量及檢討。然而，隧巴第 698R 號線的客量載客率仍然偏低，根據 2013 年 12 月的紀錄，此路線的載客率僅為 10% - 22%，而部份班次全程更少於 7 名乘客。

建議的內容

- 為了更有效運用資源，因此建議取消此路線。所有受影響的乘客均可利用其他班次更頻密和服務時間更長的替代服務往來小西灣及黃石碼頭。

對乘客之影響

往西貢方向：

起點	目的地	替代服務	車資
港島東	北潭涌及黃石碼頭	1) 港鐵至彩虹站轉乘九巴第 92 號線至西貢市中心再轉乘九巴第 94 號線	$23.7-$25.7
		2) 港鐵至調景嶺站轉乘新巴第 792M 號線至西貢市中心轉乘九巴第 94 號線	$24.1-$26.1

起點	目的地	替代服務	車資
		3) 港鐵至彩虹站轉乘九巴第 96R 號線	$28.7- $30.7
港島東	西貢市中心及清水灣道 (科大至銀線灣)	港鐵至調景嶺站轉乘新巴第 792M 號線	$17.6- $19.6
藍田	北潭涌及黃石碼頭	1) 港鐵至彩虹站轉乘九巴第 92 號線至西貢市中心再轉乘九巴第 94 號線	$17.9
		2) 港鐵至調景嶺站轉乘新巴第 792M 號線至西貢市中心再轉乘九巴第 94 號線	$17.4
		3) 港鐵至彩虹站轉乘九巴第 96R 號線	$22.9
藍田	西貢市中心及清水灣道 (科大至銀線灣)	乘港鐵至調景嶺站轉乘新巴第 792M 號線	$10.9
坑口	北潭涌及黃石碼頭	新巴第 792M 號線至西貢市中心再轉乘九巴第 94 號線	$13.4
坑口	西貢市中心及清水灣道 (科大至銀線灣)	新巴第 792M 號線	$6.9

往港島方向：

起點	目的地	替代服務	車資
北潭涌及黃石碼頭	港島東	1) 九巴第 94 號線至西貢市中心彩虹站轉乘九巴第 92 號線至再轉乘港鐵	$23.7- $25.7
		2) 九巴第 94 號線至西貢市中心轉乘新巴第 792M 號線至調景嶺站轉乘港鐵	$24.1- $26.1
		3) 九巴第 96R 號線至彩虹站轉乘港鐵	$28.7- $30.7
西貢市中心及清水灣道 (科大至銀線灣)	港島東	乘新巴第 92M 號線至調景嶺站轉乘港鐵	$17.6- $19.6

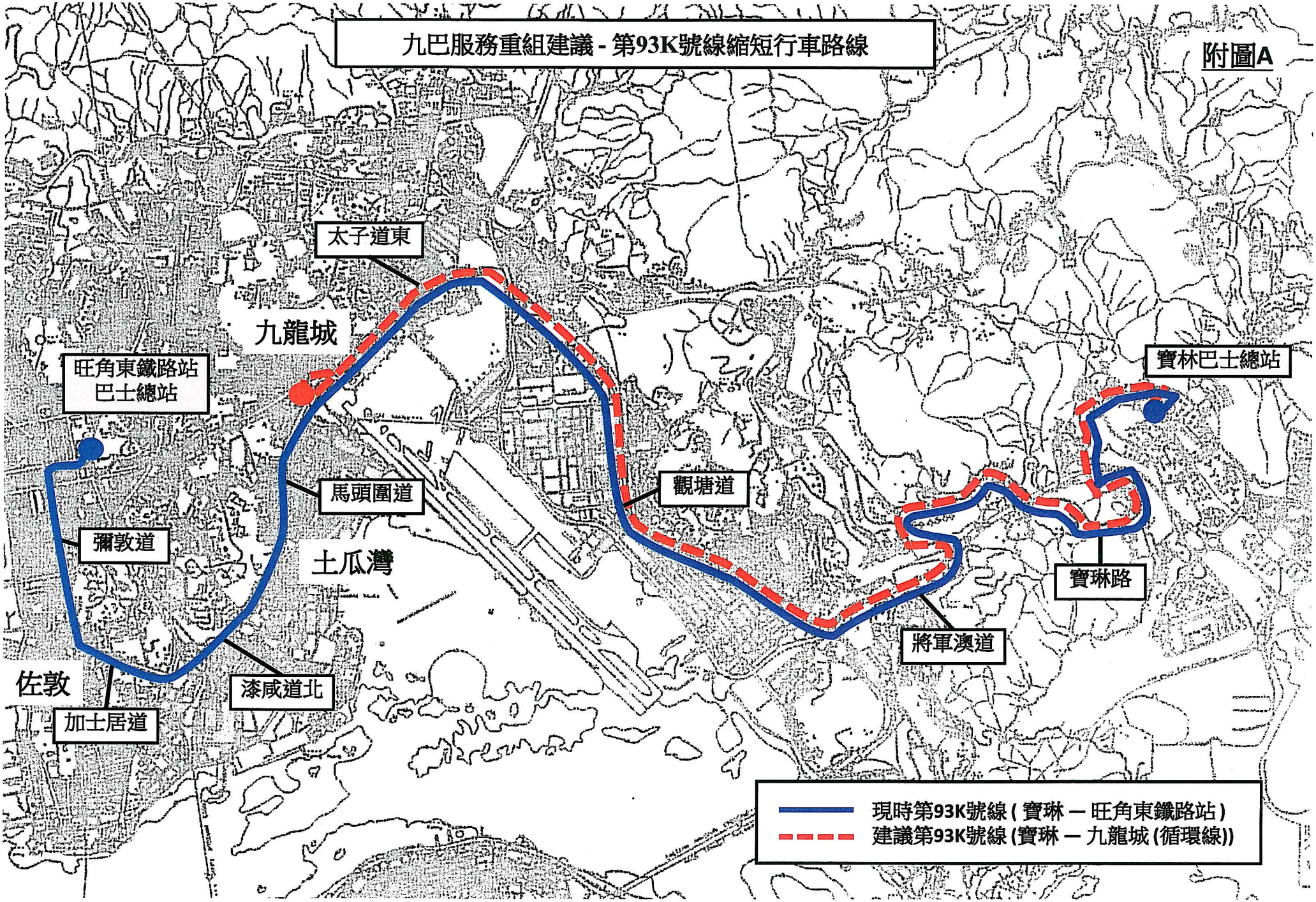
起點	目的地	替代服務	車資
北潭涌及黃石碼頭	藍田	1) 九巴第 94 號線至西貢市中心轉乘九巴第 92 號線至彩虹站再轉乘港鐵	$17.9
		2) 九巴第 94 號線至西貢市中心轉乘新巴第 792M 號線至調景嶺站再轉乘港鐵	$17.4
		3) 九巴第 96R 號線至彩虹站轉乘港鐵	$22.9
西貢市中心及清水灣道(科大至銀線灣)	藍田	新巴第 792M 號線至調景嶺站轉乘港鐵	$10.9
北潭涌及黃石碼頭	坑口	九巴第 94 號線至西貢市中心再轉乘新巴第 792M 號線	$13.4
西貢市中心及清水灣道(科大至銀線灣)	坑口	新巴第 792M 號線	$6.9

建議實施日期

二零一四年第三季

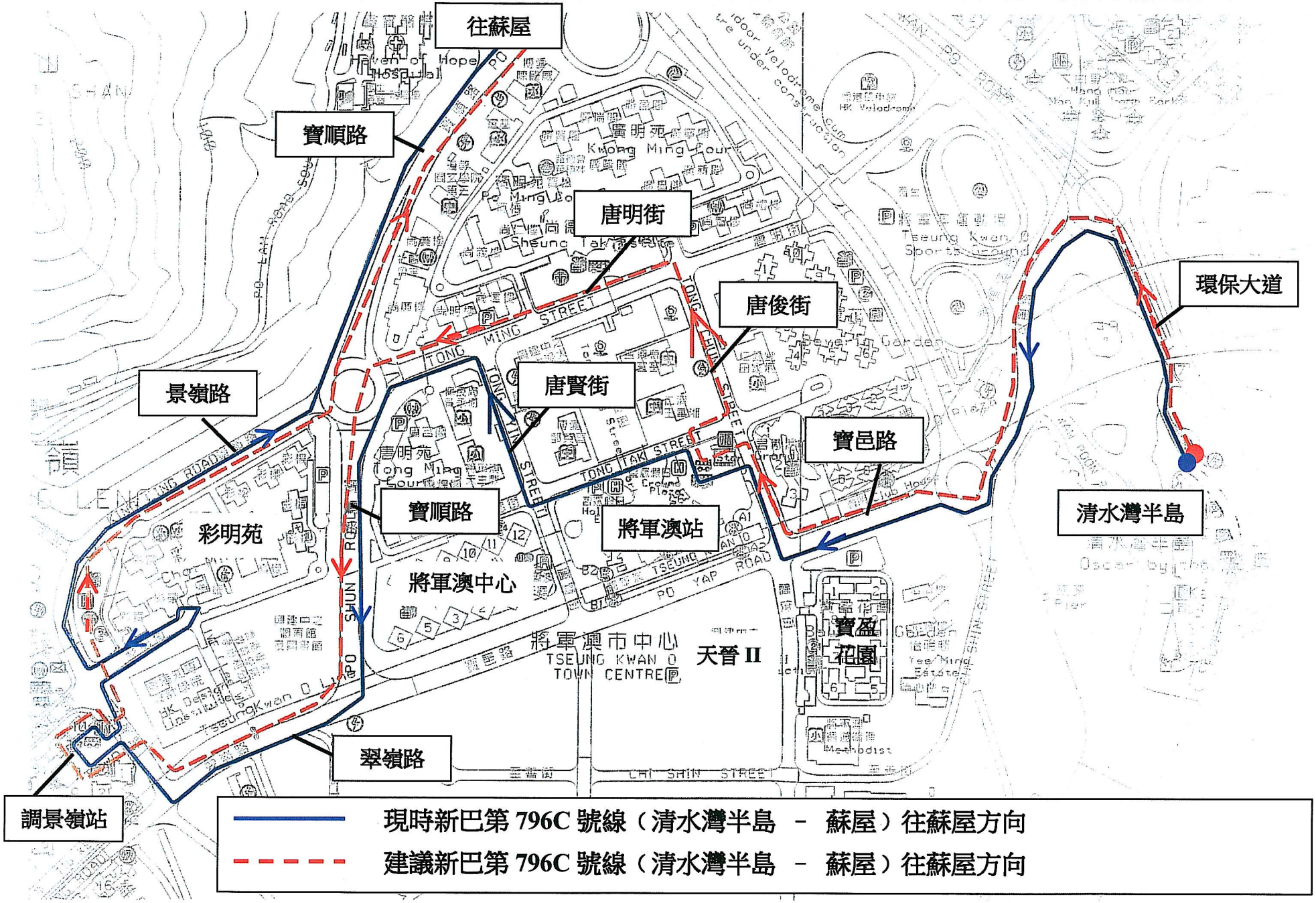
九巴服務重組建議 - 第93K號線縮短行車路線

附圖A



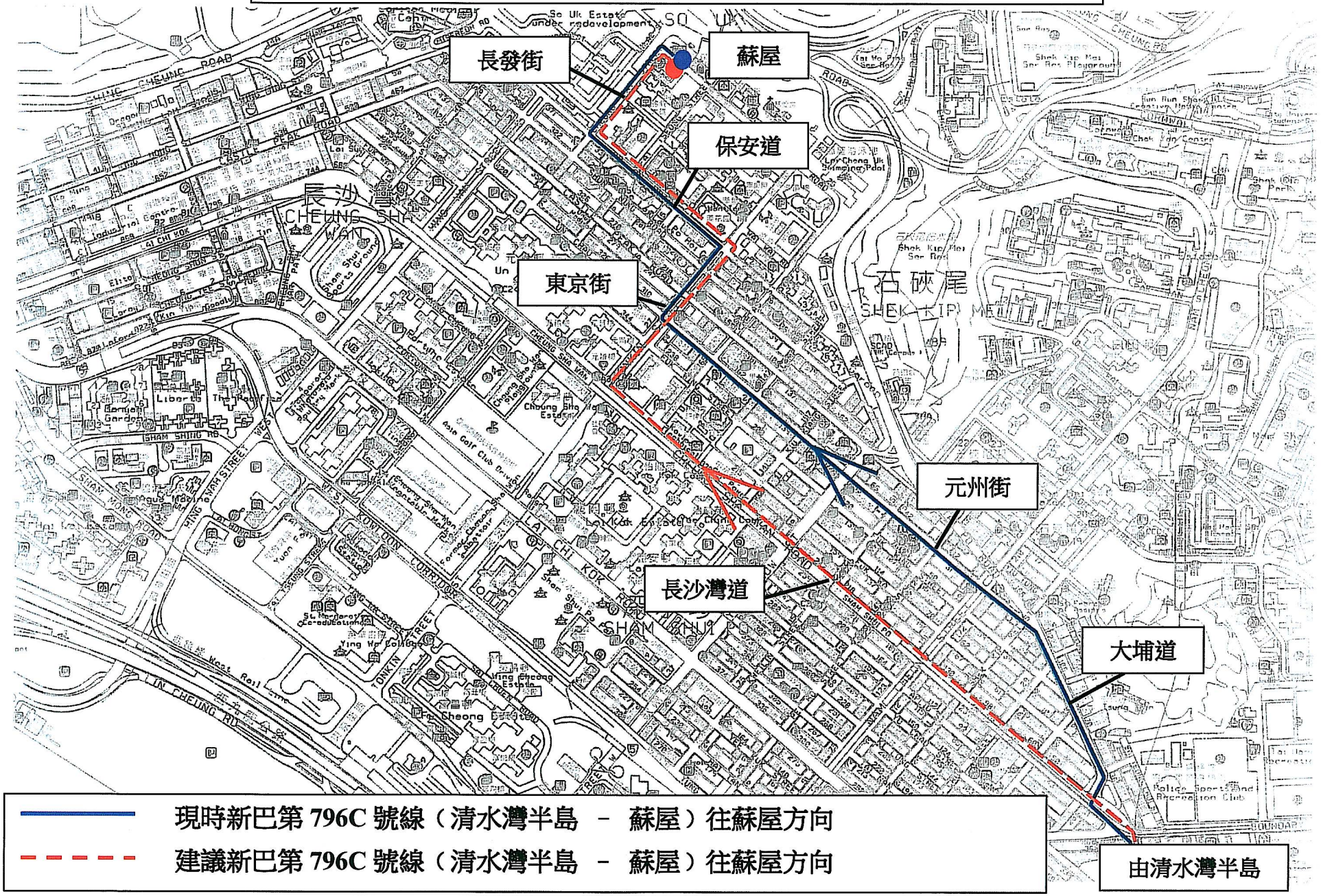
附圖 B

新巴第 796C 號線（清水灣半島 – 蘇屋）於將軍澳改道建議



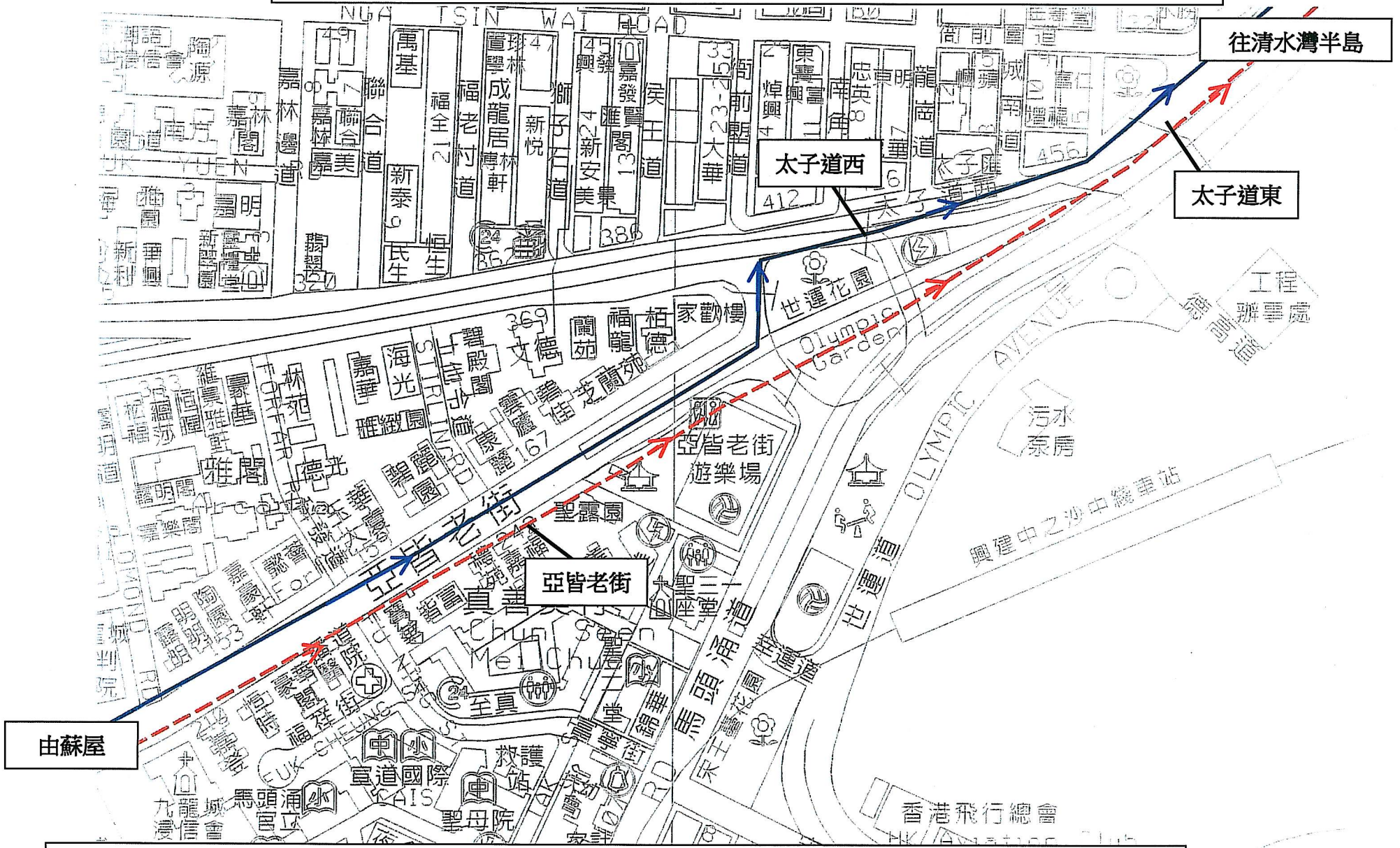
附圖 C

新巴第 796C 號線（清水灣半島 – 蘇屋）於長沙灣改道建議



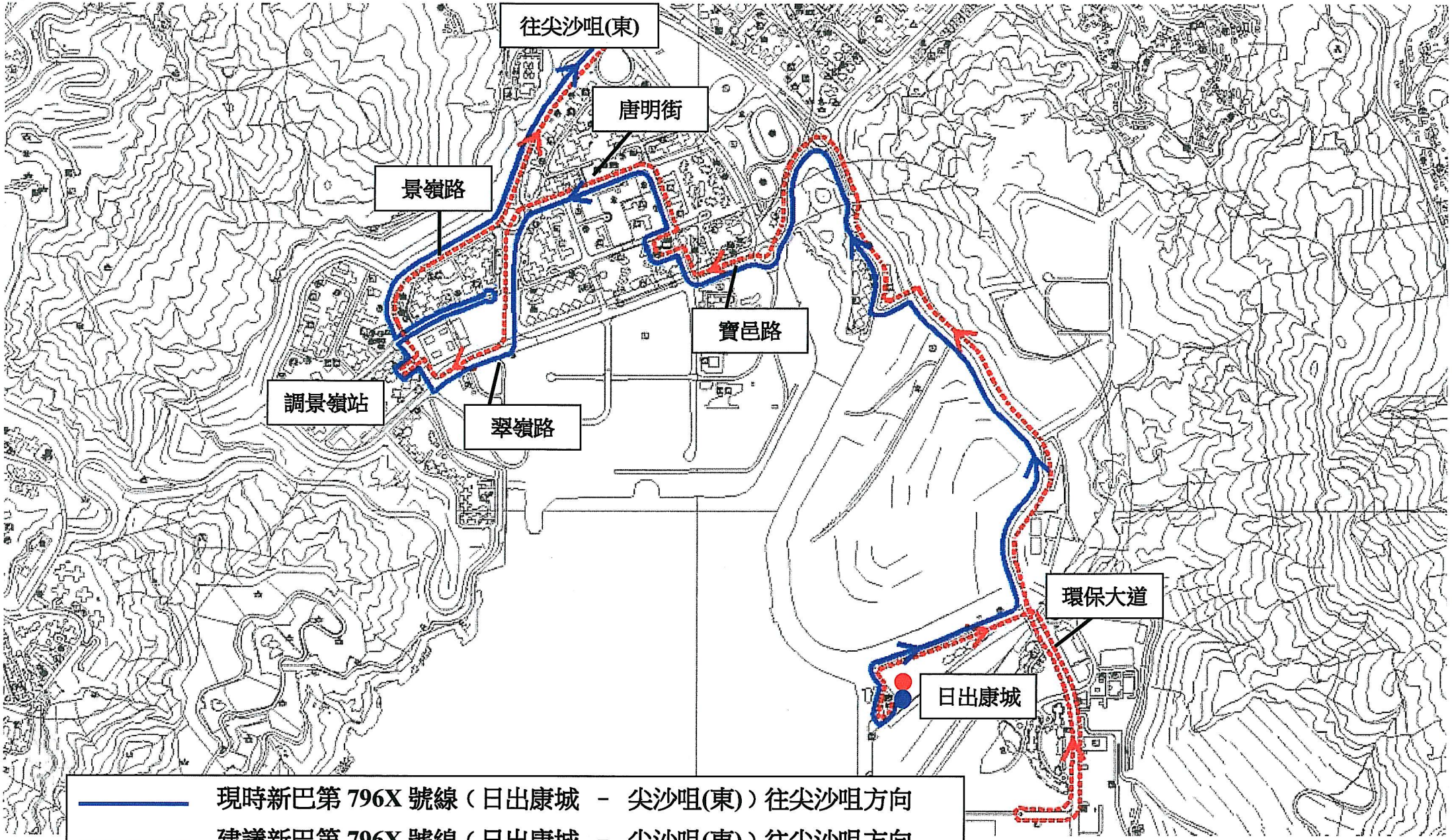
附圖 D

新巴第 796C 號線（清水灣半島 – 蘇屋）於太子道西改道建議



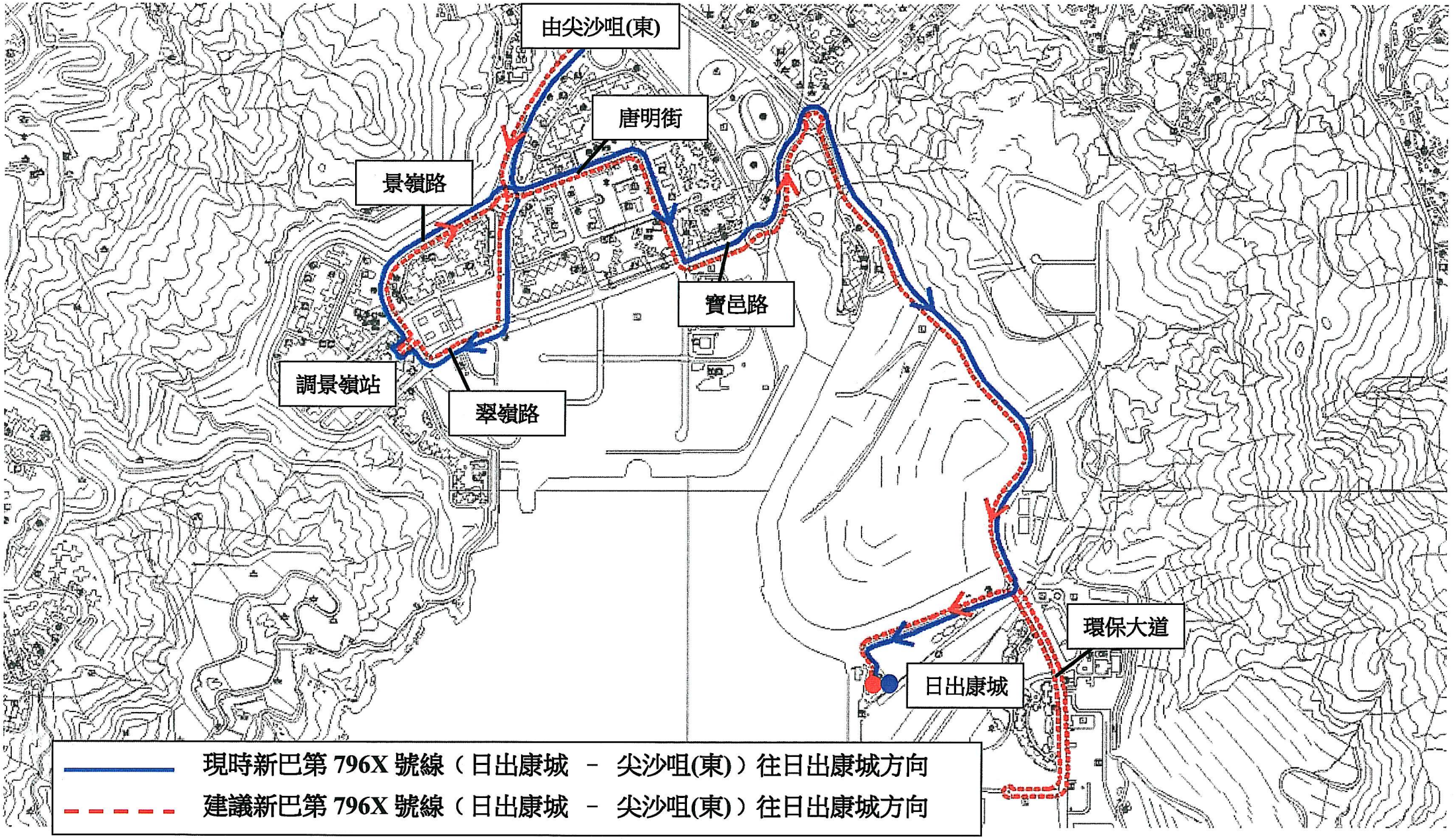
新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 E



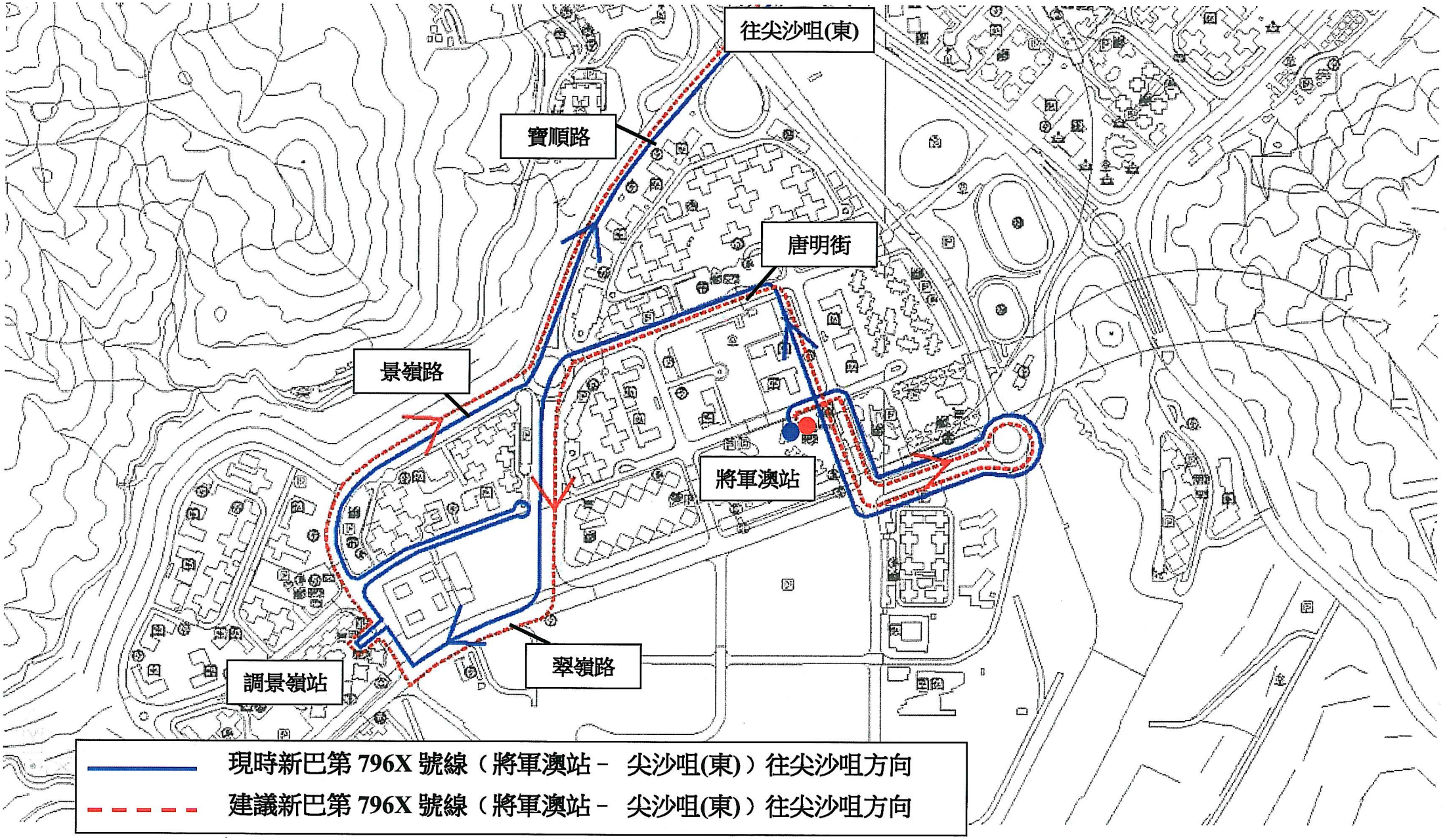
新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 F



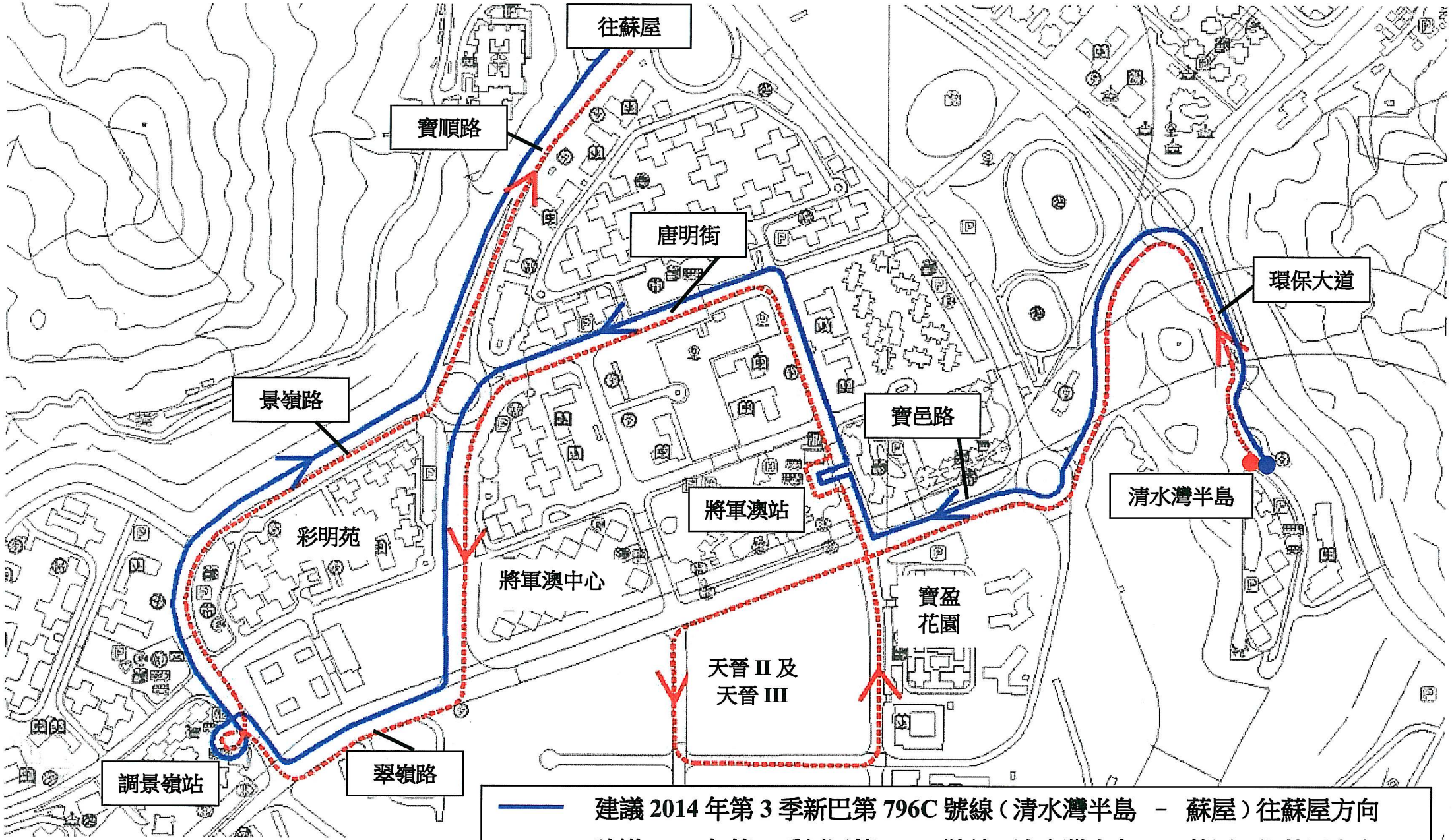
新巴第 796X 號線（將軍澳站 – 尖沙咀(東)）改道建議

附圖 G



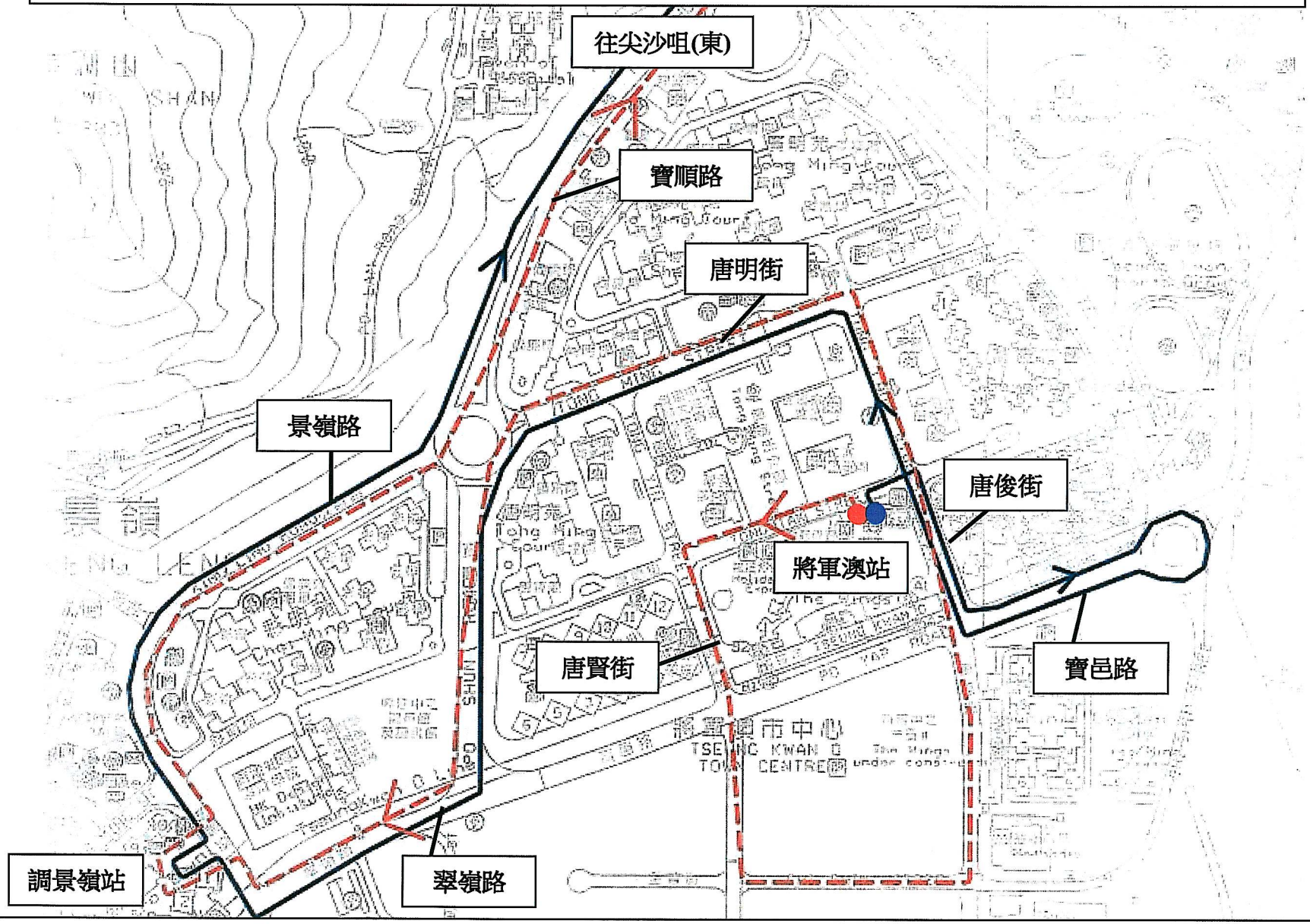
新巴第 796C 號線（清水灣半島 – 蘇屋）繞經將軍澳中心(南)的建議

附圖 H



附圖 I

新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 – 尖沙咀(東)）改道建議

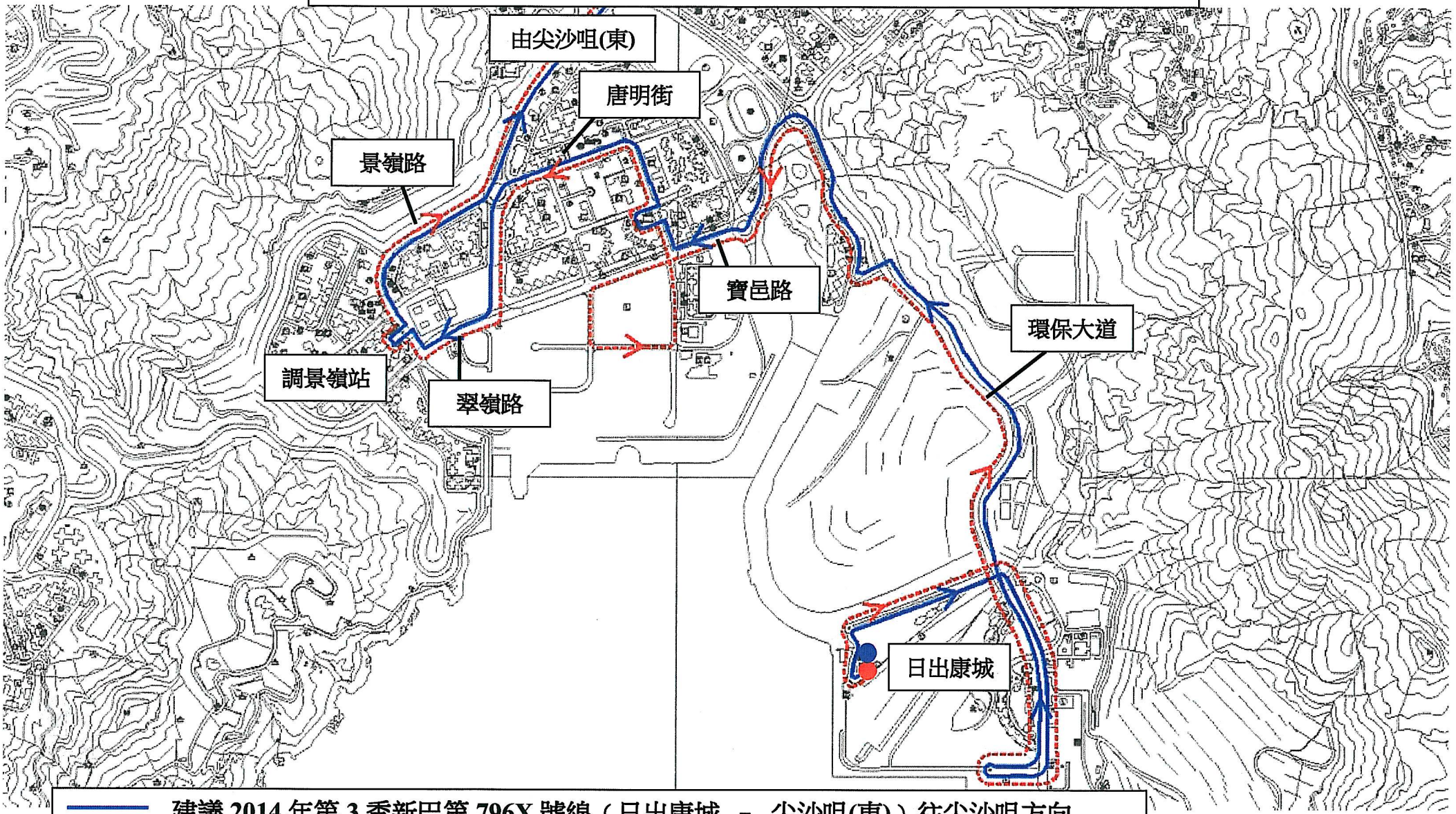


建議 2014 年第 3 季新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 – 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向

建議 2015 年第 1 季新巴第 796X 號線（將軍澳站公共運輸交匯處 – 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向

附圖 J

新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）改道建議



建議 2014 年第 3 季新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向

建議 2015 年第 1 季新巴第 796X 號線（日出康城 – 尖沙咀(東)）往尖沙咀方向