

2012 - 2013 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 2012 -2013 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。

2012 - 2013 年度巴士路線發展計劃

2. 2012 - 2013 年度的巴士路線發展計劃，已經初步擬定，現列於附件 1A 及附件 1B，供各委員參閱。
3. 2012 – 2013 年度西貢區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如增加班次及全面以空調巴士取替非空調巴士行走各路線（包括九巴第 93K 號及第 98A 號），以配合乘客需求。另一方面，為減少由於路線重組計劃對乘客帶來的影響，巴士公司亦建議合併、縮短或更改一些現有路線，和增設巴士轉乘計劃，提供優惠收費，以方便乘客。其中有關本區的巴士路線安排在附件 2-10 內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 我們會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

- (一) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，因此政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，隨着九龍南線在 2009 年落成啓用，東鐵線和西鐵線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界將更為方便，各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍。我們提倡充分運用鐵路，以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，並會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色。至於其他公共交通工具，在整個運輸系統內，將繼續發揮輔助性的功能，與鐵路和專營巴士服務相輔相成；
- (二) 在保護環境的前提下提供公共交通服務，以確保香港能夠持續發展。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量及改善巴士廢氣排放等，以減輕交通服務對環境造成影響；及
- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，我們會進一步改善公共交通系統網絡，有效協調各種公共交通工具，並配合需求情況而重組服務，減少惡性競爭和服務重疊，以改善道路擠塞的情況及維持一個有效率的公共交通系統。

制定路線發展計劃的原則

5. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時主要考慮以下第 6-15 段所列舉的原則。

改善服務

6. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士線及其他輔助交通工具例如專線小巴提供服務。為了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務。

(a) 增加班次

7. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在構思增加車輛時，我們會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

(b) 開設新的巴士服務

8. 若上文第 7 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，我們會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，我們會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

9. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，運輸署一直致力(透過取消、合併和縮短路線以及縮減班次)減少行走繁忙走廊的巴士架次和停站次數。如新巴士路線或現有路線經加強服務後無可避免地須途經繁忙地區，巴士服務營辦商須減少其他路線途經該區的相等巴士架次。

制定巴士轉乘計劃

10. 一直以來，我們與巴士服務營辦商在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率，以及紓緩因巴士服務重疊而引起的交通擠塞和環境問題。

提升服務質素

11. 為了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備已包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位。

減少服務

12. 對於使用率不高的巴士路線，我們會按它們的實際運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

13. 如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於

85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，我們會考慮減少行走的車輛。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上及非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上的巴士線則會按個別情況考慮，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

(b) 取消／合併路線

14. 如個別班次不頻密的路線未能提高使用率(即儘管個別路線班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘，及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘，而該路線在最繁忙的一小時內的載客率仍少於 50%)，我們會在評估乘客所受影響及研究替代服務(包括該替代服務的服務水平及車費)後，考慮建議取消該等路線或與其他路線合併。

(c) 縮短路線

15. 為了善用資源，運輸署會與有關巴士服務營辦商檢討縮短路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短路線的建議時，以下因素會納入考慮之列-

(i) 受影響乘客的數目不應過多。作為參考基準，運輸署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬議截斷路線的地點載客率不超過 20%至 30%的巴士路線；

(ii) 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 2012 - 2013 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一二年三月

**二零一二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	現行	三軸空調雙層車輛	空調單層車輛	三軸空調雙層車輛	空調單層車輛	三軸空調雙層車輛	空調單層車輛		
2012年第二季	91	鑽石山站 - 清水灣	17/18	20	0	7	0	0	6	0	0	-1	0	因應乘客量持續偏低，建議調整第91號線的班次及提早尾班車的開出時間。(見附件2)
2012年第二季	93M	彩明 - 寶林	-	-	0	2	0	0	2	0	0	0	0	因應乘客量持續偏低，取消星期六的服務。(見附件3)
2012年第二季	292P	西貢 - 觀塘(裕民坊)	-	-	0	1	0	0	1	0	0	0	0	因應乘客量偏低，取消星期六的服務。(見附件4)
2012年第二季	296M	康盛花園 - 坑口	-	-	0	4	0	0	4	0	0	0	0	調整星期六、日及公眾假期的班次，以配合乘客需求。(見附件5)
2012年第三季	792M	調景嶺公共運輸交匯處 - 西貢	-	20-25	0	5	0	0	5	0	0	0	0	將第792M號線之總站由調景嶺公共運輸交匯處改為將軍澳公共運輸交匯處，並更改於將軍澳南之行車路線。(見附件6)
2012年第二季	796C	將軍澳站 - 南昌站	12-20	12-20	0	10	0	0	9	0	0	-1	0	終點站由南昌站改為蘇屋，並縮短行車路線。(見附件7)
2012年第三季	798	調景嶺公共運輸交匯處 - 火炭(山尾街)	-	20-30	15-30	0	2	4	0	2	5	0	0	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

二零一二年巴剎路線發展計劃
西貢區過海路線

建議實施日期 (季年)	路線	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)	車輛分配						備註	
				現行		建議		變動			
				現行	建議	三軸車輛	空調雙層車	空調單層車	空調雙層車		
2012年 第二季	690	康盛花園 - 中環(交易廣場)	9-20	-	0	14	0	0	0	-14 0	建議取消第690號線，並會增設港鐵與九巴第296M號線的八達通轉乘計劃，以及加強九巴第296M的服務，繁忙時間班次由現時16/17分鐘加強為11分鐘。(見附件8)
2012年 第二季	692	坑口(北) - 中環(交易廣場)	11-17	-	0	11	0	0	0	-11 0	建議取消第692號線。(見附件8)
2012年 第三季	694	小西灣(藍灣半島)- 調景嶺公共運輸交匯處	15-25	20-30	0	7	0	6	0	-1 0	星期一至五繁忙時段班次將調整為20-30分鐘，其餘時段則調整為30分鐘，並將尾班車服務時間提前至晚上7時30分。(見附件9)
2012年 第二季	698R	小西灣(藍灣半島) - 西貢(黃石碼頭)	-	-	0	0	0	0	0	0 0	建議取消路線。(見附件10)

九巴服務調整建議 - 第 91 號線

I. 九巴第 91 號線現時的服務詳情

路線	91
終點站	清水灣 — 鑽石山站
繁忙時間班次	17/18 分鐘(早上) 20 分鐘(下午)
單程收費	\$6.7
服務時間	<u>鑽石山站開：</u> 早上 6 時至晚上 10 時 25 分 <u>清水灣開：</u> 早上 6 時 20 分至晚上 11 時 15 分
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> ● 最繁忙一小時的載客率約 61% ● 非繁忙時段平均載客率約 17% (最低的載客率約 3%)
車輛數目	7 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 由於九巴第 91 號線的乘客量持續處於偏低水平，全日平均載客率約為 19%，最低載客率更低至 3%。為更有效地運用巴士資源，建議調整第 91 號線的班次，在早上及下午繁忙時段以外改為每半小時一班。
- 另外，鑑於現時第 91 號線在晚上繁忙時間過後的載客率甚低，平均每班車僅 4 名乘客，建議提早尾班車的開出時間，詳情如下：

路線	91
終點站	清水灣 — 鑽石山站
班次	20 分鐘(早上及下午繁忙時段) 30 分鐘(繁忙時間以外)
單程收費	\$6.7
服務時間	<u>鑽石山站開：</u> 早上 6 時至晚上 8 時 30 分 <u>清水灣開：</u> 早上 6 時 20 分至晚上 9 時 20 分
車輛數目	6 部空調雙層巴士

III. 建議的好處

- 調整第 91 號線班次後所省下的資源可投放到西貢將軍澳區一些需求更殷切的巴士路線上。
- 更有效運用現有資源，紓緩票價壓力。

IV. 對乘客之影響

第 91 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為每半小時一班，乘客等候時間或會增加，但由於開出時間改為固定正點，乘客可較容易掌握班次的安排。

另外，受影響的乘客亦可改用其他公共交通工具往返不同的目的地，詳情如下：

往鑽石山方向：

	受影響乘客 (佔全線乘客的 百分比)	其他路線 /轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
沿清水灣與坑口道 之間上落的乘客	19 (1%)	專線小巴第 103 號或 第 103M 號	\$7.8/ \$8.8
沿影業路與鑽石山 站之間上落的乘客	727 (45%)	九巴第 91M 號	\$5.4
由清水灣往鑽石山 站的乘客	872 (54%)	專線小巴第 103M 號 + 九巴第 91M 號	\$13.2

往清水灣方向：

	受影響乘客 (佔全線乘客的 百分比)	其他路線 /轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
沿清水灣與坑口道 之間上落的乘客	15 (1%)	專線小巴第 103 號或 第 103M 號	\$5.6

	受影響乘客 (佔全線乘客的 百分比)	其他路線 /轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
沿銀影路與鑽石山 站之間上落的乘客	508 (36%)	九巴第 91M 號	\$5.4
由鑽石山站往清水 灣的乘客	875 (63%)	九巴第 91M 號 + 專線小巴第 103M 號	\$11.0

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第93M號線

I. 第93M號線現時的服務詳情

路線	93M
終點站	彩明 — 寶林
班次	早上繁忙時間兩班
單程收費	\$5.4
服務時間	彩明開：星期一至星期六 早上6時50分及7時05分
乘客使用量	星期六平均每天約 60 名乘客
車輛數目	2 部空調雙層巴士

II. 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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於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搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於 2011 年 10 月份的乘客數據，第 93M 號線於星期六平均每班車的乘客只有約 30 人。為更善用資源，現建議取消第 93M 號線星期六的服務。

III. 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將軍澳市中心所造成的交通負荷，同時可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

IV. 對乘客之影響

- 現時乘搭第 93M 號線的乘客，可選擇乘搭以下交通工具：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	合共收費
彩明 / 尚德	翠林 / 康盛 / 寶達 / 藍田	18	296M; 296M轉乘98A(前往寶達一帶)	\$4.6 - \$6.2
寶林 / 康盛 / 翠林 / 寶達	秀茂坪道 / 寶達 / 藍田	18	93A/ 95M/ 98A; 98A轉乘16M(前往藍田一帶)	\$3.9- \$5.7
藍田 / 寶達	翠林 / 康盛 / 寶林	24	93A/95M/ 98A; 16M轉乘98A(由藍田一帶往寶林)	\$3.9 - \$5.7

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第292P號線

I. 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	\$7.1
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 20 名乘客
車輛數目	1 部空調雙層巴士

II. 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，同時該類特別班次的頻密程度亦未至於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搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於2011年6月份內進行的乘客調查，第292P 號線於星期六最繁忙一小時內的載客率為21%。為更善用資源，現建議取消第292P 號線於星期六的服務。

III. 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。

IV. 對乘客之影響

- 現時乘搭第292P 號線的乘客，可選擇乘搭以下交通工具：

上車站	落車站	受影響人數	替代服務	合共收費
西貢/清水灣道	彩虹	2	九巴92號線	\$6.1
西貢/清水灣道	九龍灣至觀塘	22	專線小巴第1號線 / 公共小巴	\$8.0 – \$12.3

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

九巴調整服務建議 – 第 296M 號線

I. 第 296M 號線現時的服務詳情

路線	296M
終點站	康盛花園 — 坑口站
班次	15 - 20分鐘一班
單程收費	\$4.6
服務時間	早上5時50分 – 凌晨12時15分
乘客使用量	星期六、日及公眾假期 平均每天約 2,800 名乘客
車輛數目	4 部空調雙層巴士

II. 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、日及公眾假期的乘客量大幅下降，加上星期六、日及公眾假期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搭乘其他路線前往目的地。
- 根據巴士公司於 2011 年 6 月份內進行的乘客調查，第 296M 號線於星期六、日及公眾假期最繁忙一小時內的載客率為 22%。為更善用資源，現建議把第 296M 號線於星期六、日及公眾假期的班次更改為每 25 分鐘一班，服務時間如下：

路線	296M
終點站	康盛花園 — 坑口站
班次	星期六、日及公眾假期 全日25分鐘一班
單程收費	\$4.6 (維持不變)
服務時間	早上5時50分 – 凌晨12時15分 (維持不變)

III. 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將軍澳市中心所造成的交通負荷，同時可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。

IV. 對乘客之影響

- 現時第 296M 號線的乘客可繼續使用該路線，雖然班次改為 25 分鐘一班，乘客等候時間或會增加，但由於開出時間改為固定正點，乘客可較容易掌握班次的安排。

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

新巴服務重整建議 - 第 792M 號線

I. 第 792M 號線現時的服務詳情

路線	792M
終點站	調景嶺公共運輸交匯處 - 西貢
繁忙時段班次	20-25 分鐘
單程收費	\$6.90
服務時間	調景嶺公共運輸交匯處開： 每日上午五時四十五分至下午十一時正 西貢開： 每日上午六時三十分至下午十一時四十五分
車輛數目	5 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

港鐵觀塘綫及將軍澳綫均途經調景嶺站，現時通過港鐵接駁第 792M 號線來往西貢區的乘客，一般會利用調景嶺站作轉乘。但由於第 792M 號線來往西貢與調景嶺之間需繞經將軍澳中心以及尚德一帶，以至令由港鐵調景嶺站轉乘此路線的乘客的整體行程相當迂迴和費時。

III. 建議的內容

為使上述行程得以更為直接，現建議將第 792M 號線之總站由調景嶺公共運輸交匯處改為將軍澳公共運輸交匯處，並更改其於將軍澳南之行車路線如下：

將軍澳公共運輸交匯處至西貢：

由將軍澳公共運輸交匯處開出後，經唐德街、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路、景嶺路、調景嶺站公共運輸交匯處、景嶺路、迴旋處、寶順路、迴旋處、寶寧路後返回原有路線

西貢至將軍澳公共運輸交匯處：

經原有路線駛至寶寧路後，經迴旋處、寶順路、迴旋處、景嶺路、翠嶺路、寶順路、迴旋處、唐明街、寶康路、迴旋處、寶邑路、唐俊街返回將軍澳公共運輸交匯處

IV. 建議的好處

此項建議把第 792M 號線於將軍澳南的行車路線優化，以更直接的路線往來調景嶺站及西貢，預計可節省多達 7 分鐘的行車時間。

路線改動後，在最繁忙的一小時內(即上午 7 時至 8 時)，由將軍澳站開出前往西貢方向的班次，在抵達調景嶺一帶時之平均載客量將為約 58 人(即佔總載客量的 60%)，再加上現時在該小時內於調景嶺站接載的乘客(平均每班車為約 33 名)，預計該路線在駛至調景嶺區時尚有剩餘空間，不會出現登車困難的情況。

V. 對乘客之影響

第 792M 號線

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客的百分比)	改動後的安排	車資
於寶邑路/寶康路上車往西貢之乘客	284 (7%)	步行前往將軍澳站公共交通交匯處總站上車。	\$6.9 (維持不變)
於景嶺路調景嶺站公共交通交匯處內下車之乘客	448 (12%)	於香港知專設計學院車站下車。	\$6.9 (維持不變)

VI. 路線圖

請參閱附圖 A

VII. 建議實施日期

2012 年第 3 季

新巴服務重整建議 - 第 796C 號線

I. 第 796C 號線現時的服務詳情

路線	796C	
終點站	將軍澳站 - 南昌站	
繁忙時段班次	12 - 20 分鐘	
乘客使用率	長發街至南昌站 最高：7.8% 最低：0% 平均：1.7%	南昌站至長發街 最高：16.2% 最低：1.3% 平均：5.1%
單程收費	\$7.9	
服務時間	上午五時三十分至凌晨零時十五分	
車輛數目	10 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

現時使用第 796C 號線往來蘇屋與南昌之間一段之乘客量持續偏低，以長發街作調查界線，往南昌站方向(以長發街至南昌站為終點)及往將軍澳方向(以南昌站為起點至長發街)班次之每小時最低使用率更低至 0% 及 1.3%。

此外，第 796C 號線原本在上述路段擔當往來海麗及青山道西之間的主要角色，然而，自近期取道大南西街、明愛醫院、發祥街、長發街及興華西街來往海麗邨及青山道永隆街的專線小巴第 44S 號線投入服務後，原本使用第 796C 號線的乘客有更多選擇，令使用該路段的乘客對第 796C 號線的需求日漸下降。

III. 建議的內容

- 現建議更改第 796C 號線之終點站，由原來之南昌站改為蘇屋：
 - 往蘇屋方向經原有路線抵達保安道後改經長發街，然後轉入蘇屋；
 - 往將軍澳方向由蘇屋開出，經廣利道、長發街、保安道、興華街，然後返回原有路線。

IV. 建議的好處

- 現時第 796C 號線途經位於長沙灣之大南西街及青山道，由於附近屬工廠區，經常有大量貨車集結於馬路上裝卸貨物，交通經常受阻。因此，更改第 796C 號線之終點站至蘇屋，可避免行駛以上乘客使用率低但交通經常受阻的路段，減低因交通受阻而導致之班次誤點的機會，提升班次之穩定性；
- 往來將軍澳及海麗/南昌之乘客可使用現時第 796C 號線與第 701(海麗邨 - 旺角)/702(海麗邨 - 又一城)號線的八達通免費轉乘優惠：
 - 乘搭第 796C 號線往南昌站之乘客，可於亞皆老街近通菜街轉乘第 701 號線或於元洲街近北河街轉乘第 702 號線前往目的地；
 - 而往將軍澳站之乘客可乘第 701 號線至旺角道近旺角街市或乘第 702 號線至青山道近寶血醫院轉乘第 796C 號線前往目的地。當中第 701/702 號線的車資可獲全數豁免。
- 由於第 701 號線在海麗/南昌與旺角之間採用的路徑較第 796C 號線直接，現時使用第 796C 號線往來海麗/南昌與將軍澳之間的乘客在改用第 701 號線與第 796C 號線的轉駁方案後，預計往南昌站方向及往將軍澳方向之總車程(連候車時間)平均預計可分別節省約 7 分鐘(往海麗)/17 分鐘(往南昌) 及 6 分鐘(海麗出發)/14 分鐘(南昌出發)。

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)	替代服務	車資
將軍澳至亞皆老街上車 往興華街西、深旺道及 南昌之乘客	91 (1.7%)	第 796C 號線> 第 701 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
彌敦道至大埔道上車往 興華街西、深旺道及南 昌之乘客	19 (0.3%)	第 796C 號線> 第 702 號線	\$4.6 (維持不變)
元州街至保安道上車往 興華街西、深旺道及南 昌之乘客	12 (0.2%)	第 702 號線	\$4.6 減至 \$3.7
往來保安道、興華街、 深旺道及南昌之乘客	34 (1%)	專線小巴第 75 號線、第 44S 號線	\$4.6 減至 \$3.8/\$4.0

目的地	受影響乘數目 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
南昌、深旺道上車往青山道（長沙灣除外）之乘客	3 (0.1%)	第 702 號線	\$4.6 減至 \$3.7
南昌、深旺道上車往大埔道、太子、亞皆老街及將軍澳之乘客	172 (3.2%)	第 702 號線 > 第 796C 號線	\$7.9/\$4.6 (維持不變)
南昌、深旺道上車往旺角之乘客	7 (0.1%)	第 701 號線	\$4.6 減至 \$3.7
青山道（長沙灣）上車往深水埗、太子及旺角之乘客	14 (0.3%)	九巴第 6、6A 號線	\$4.6/\$3.3 (維持不變/ 減低收費)
青山道（長沙灣）上車往將軍澳之乘客	120 (2.2%)	港鐵	\$8.4
南昌、深旺道上車往青山道（長沙灣）之乘客	23 (0.4%)	九巴第 36A 號線	\$5.2
青山道（長沙灣）上車往亞皆老街及太子道之乘客	18 (0.3%)	九巴第 2A、6D 號線	\$5.2

VI. 路線圖

請參閱附圖 B

VII. 建議實施日期

2012 年第 2 季

過海隧道巴士服務重組建議 -
隧巴第 690 號，隧巴第 692 號線及九巴第 296M 號

I. 隧巴第 690, 第 692 及 296M 號線現時的服務詳情

路線	690	692	296M
終點站	康盛花園 — 中環(交易廣場)	坑口(北) — 中環(交易廣場)	康盛花園 - 坑口站
繁忙時間班次	9-20 分鐘	11-17 分鐘	16/17 分鐘
單程收費	\$13.4	\$13.4	\$4.6
服務時間	<p><u>星期一至六(公眾假期除外)</u></p> <p><u>康盛花園開：</u> 早上 6 時至晚上 11 時 10 分</p> <p><u>中環(交易廣場)開：</u> 早上 6 時 25 分至晚上 11 時 35 分</p> <p><u>星期日及公眾假期</u></p> <p><u>康盛花園開：</u> 早上 6 時 55 分至晚上 11 時</p> <p><u>中環(交易廣場)開：</u> 早上 6 時 55 分至晚上 11 時 35 分</p> <p><u>第 690P 號線(康盛花園→中環)</u></p> <p><u>星期一至六(公眾假期除外)</u> 早上 7 時 25 分、早上 7 時 38 分、早上 7 時 45 分、早上 8 時及早上 8 時 15 分</p>	<p>每日</p> <p><u>往中環</u> 早上 6 時至晚上 10 時</p> <p><u>往坑口(北)</u> 早上 10 時至午夜 12 時</p> <p><u>第 692P 號線(彩明→中環)</u></p> <p><u>星期一至六(公眾假期除外)</u> 早上 7 時 35 分、早上 7 時 47 分、早上 7 時 55 分及早上 8 時 05 分</p>	<p>每日</p> <p><u>康盛花園開：</u> 早上 6 時至凌晨 12 時 05 分</p> <p><u>坑口站開：</u> 早上 5 時 50 分至凌晨 12 時 15 分</p>

路線	690	692	296M
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時的載客率約 61% 非繁忙時段平均載客率約 15% (最低的載客率約 2%) 	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時的載客率約 39% 非繁忙時段平均載客率約 14% (最低的載客率約 2%) 	<ul style="list-style-type: none"> 最繁忙一小時的載客率約 73% 非繁忙時段平均載客率約 16%
車輛數目	7 部空調雙層巴士 (城巴) 7 部空調雙層巴士 (九巴)	4 部空調雙層巴士 (新巴) 7 部空調雙層巴士 (九巴)	4 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

- 自港鐵將軍澳線通車後，隧巴第 690 號線及第 692 號的乘客量持續處於偏低水平。隧巴第 690 號線全日平均載客率約為 20%，最低載客率更低至 2%。隧巴第 692 號線全日平均載客率僅約為 15%，最低載客率更低至 2%。
- 為更有效地運用巴士資源，建議取消隧巴第 690 號線、第 690P 號線(第 690 號線特別班次)、第 692 號線及第 692P 號線(第 692 號線特別班次)。
- 為減輕對現有乘客的影響，建議提供 296M 號路線與港鐵的轉乘優惠，詳情如下：

	建議轉乘優惠折扣 ⁽¹⁾
296M → 港鐵 (於寶林或坑口站入閘)	\$1.6
港鐵 (於寶林或坑口站出閘) → 296M	

備註：(1)九巴與港鐵間的初步協議

- 因應以上安排，九巴第 296M 號線將會增加班次，繁忙時間班次由現時 16/17 分鐘改為 11 分鐘，車輛數目將會由現時 4 部增加至 6 部。

III. 建議的好處

- 現時乘搭第 690 和第 692 號線服務來往將軍澳/藍田及港島區的乘客，分別約 56% 及 86% 可直接乘搭港鐵更快捷前往目的地。至於將來需乘搭第 296M 號線轉駁港鐵的現有乘客，其總行車時間亦將由現時的 63 分鐘下降至約 50 分鐘。
- 九巴第 296M 號線繁忙時間的班次由現時 16/17 分鐘增強至 11 分鐘。
- 實施是項建議除可減輕低載客率巴士在繁忙地區如中環、灣仔、銅鑼灣及北角等造成的不必要交通負荷外，亦可藉此改善路邊的空氣質素，配合環保。
- 另一方面，有關建議亦可舒緩將軍澳隧道(尤其是在繁忙時段)的交通壓力。

IV. 對乘客之影響

重整計劃實施後，現時乘搭第 690 和第 692 號線服務的乘客，可直接轉乘港鐵或利用新設的與第 296M 路線的八達通轉乘計劃，來往將軍澳和港島區。

(A) 第 690 及 690P 號線

目的地	受影響乘客 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
來往康盛/翠林 及港島區	34%	九巴 296M 號線 + 港鐵	\$13.4 改為 \$12.9/\$14.8
來往寶琳及港島 區	42%	港鐵	\$13.4 減至 \$11.8/\$9.9 (節省高達 \$3.5)
來往藍田及港島 區	14%	港鐵	往藍田方向: \$13.4 減至 \$8.1/\$9.9/\$11.8 (節省高達 \$5.3) 往港島方向: \$11.8 減至 \$8.1/\$9.9/\$11.8 (節省高達 \$3.7)

(B) 第 692 及 692P 號線

目的地	受影響乘客 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
來往將軍澳(除 靈康路外) 及 港島	83%	港鐵	\$13.4 減至 \$9.9/\$11.8 (節省高達 \$3.5)
來往將軍澳(靈 康路) 及港島	0.4%	九巴 296M 號線 + 港鐵；或	\$13.4 改為 \$12.9/\$14.8
		專線小巴 第 107 號線 + 港鐵	\$13.4 改為 \$13.3/\$15.2
港島區往藍田	3%	港鐵	\$13.4 減至 \$8.1/\$9.9/\$11.8 (節省高達 \$5.3)

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

過海隧道巴士服務調整建議 - 新巴第 694 號線

I. 第 694 號線現時的服務詳情

終點站	調景嶺公共運輸交匯處 - 小西灣
繁忙時段班次	15 - 25 分鐘
全程收費	\$13.4
服務時間	<u>每日</u> 上午六時正至晚上十一時五十分
最高乘客使用率	繁忙時段：57% 非繁忙時段：41%
最低乘客使用率	繁忙時段：10% 非繁忙時段：7%
車輛數目	7 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

新巴第 694 號線提供往來將軍澳及港島東之巴士服務，由於路線與港鐵大部份重疊，乘客量持續偏低，全日平均載客率約為 22%，非繁忙時間平均載客率則只有 16%，晚上 7 時後的乘客使用率只有約 20%，而 11 時後的乘客使用率更低至 7%。為更有效地運用現有資源及進一步提高整體營運效益，建議調整有關路線之班次及服務時間。

III. 建議詳細內容

(1) 調整班次的詳情如下：

終點站	星期一至五	星期一至五	星期一至五	星期六、日及 公眾假期
	上午繁忙時間	非繁忙時間	下午繁忙時間	班次(分鐘)
調景嶺開	20-30	30	30	30
小西灣開	30	30	20-30	30

(2) 每晚由調景嶺公共運輸交匯處開出的尾班車開出時間提早至下午七時三十分，而由小西灣開出的尾班車開出時間則提早為下午七時四十分。

IV. 受乘客的影響

重整計劃實施後，於第 694 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

目的地	乘客數目 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
將軍澳往來西灣河/筲箕灣/ 柴灣	253 (7.5%)	港鐵	\$13.4 / \$10.3 改至 \$11.8 / \$9.9 (節省多達\$3.5)
將軍澳往來柴灣道(阿公岩 道至興民邨之間)	21 (0.6%)	港鐵 + 新巴第 82 號線	\$13.4 改至 \$15.9 / \$14.0
將軍澳往藍田/東隧收費廣 場	4 (0.1%)	港鐵	\$13.4 改至 \$5.6 / \$4.6 / \$3.8 (節省多達\$9.6)
藍田往來西灣河/筲箕灣/ 柴灣	249 (7.4%)	港鐵	\$13.4 / \$10.3 / \$9.8 改至 \$9.9 / \$8.1 (節省多達\$5.3)
藍田往來柴灣道(阿公岩道 至興民邨之間)	20 (0.6 %)	港鐵 + 新巴第 82 號線	\$13.4 / \$9.8 改至 \$14.0 / \$12.2
東隧收費廣場往港島東	10 (0.3%)	新巴第 682 號線	\$9.8 (維持不變)
西灣河往來港島東	47 (1.4%)	新巴第 82 號線	\$13.4 / \$10.3 / \$5.7 減至 \$4.1/\$3.6 (節省多達\$9.3)
東隧收費廣場/藍田往將軍 澳	10 (0.1%)	港鐵	\$5.7 減至 \$5.6 / \$4.6 / \$3.8 (節省多達\$1.9)
港島東往東隧收費廣場	18 (0.5%)	新巴第 682 號線	\$13.4 / \$10.3 改至 \$19
寶琳往來調景嶺沿途各站	9 (0.3%)	港鐵	\$13.4 / \$5.7 改至 \$4.6 / \$3.8 (節省多達\$9.6)
東隧收費廣場至觀塘警署	4 (0.1%)	第 601 及 619 號線	\$5.7 (維持不變)

V. 建議實施日期

2012 年第 3 季

隧道巴服務調整建議 - 旅遊路線第 698R 號線

I. 第 698R 號線現時的服務詳情

終點站	小西灣(藍灣半島) - 西貢(黃石碼頭)	
班次	6 班車	
單程收費	\$27.2	
服務時間	只於逢星期日及公眾假期服務 <u>由小西灣(藍灣半島)開出：</u> 上午八時正、上午八時三十分及上午九時正 (共 3 班) <u>由西貢(黃石碼頭)開出：</u> 下午四時十分、下午四時四十分及下午五時十分 (共 3 班)	
乘客使用率	最低：17% 平均：22% 最高：26%	
車輛數目	3 部雙層空調巴士	

II. 建議的背景

第 698R 號線於星期日及公眾假期在上、下午分別提供單向服務，主要為港島東區乘客提供往返西貢、北潭涌及黃石碼頭之假日旅遊服務；

該線的載客量及乘客需求一直偏低，其平均載客率僅為 22%，而部份班次全程更少於 10 名乘客。

III. 建議詳細內容

為更有效地運用資源，現建議取消上述路線。受影響的乘客可利用其他班次更頻密的替代服務前往目的地。

IV. 對乘客之影響

在假日受影響的乘客每日約 166 人，他們可選乘下列班次更頻密的替代服務：

往西貢方向：

在假日受影響的乘客每日約 166 人，他們可選乘下列班次更頻密的替代服務：

往西貢方向：

目的地	可選擇替代服務	總車資
港島東 往來 北潭涌及黃石碼頭	1) 乘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	\$22.1 - \$24.0
	2) 乘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	\$22.9 - \$24.8
	3) 乘港鐵至彩虹站轉乘九巴第 96R 號線	\$27.2 - \$29.1
港島東 往來 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	\$16.8 - \$18.7
藍田 往來 北潭涌及黃石碼頭	1) 乘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	\$16.8
	2) 乘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	\$17.6
	3) 乘港鐵至彩虹站轉乘九巴第 96R 號線	\$21.9
藍田 往來 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	\$11.5
坑口 往來 北潭涌及黃石碼頭	乘第 792M 號線至西貢市中心再轉乘九巴第 94 號線	\$13.0
坑口 往來 西貢市中心及清水灣道(科大 至銀線灣)	改乘新巴第 792M 號線	\$6.9

V. 建議實施日期

二零一二年第二季

**第792M號(將軍澳公共運輸交匯處 - 西貢)
的建議路線**

附圖A



