

2021-2022年度  
南區落實的巴士路線計劃

預計實施日期	巴士公司	路線 (特別班次)	終點站	上午繁忙時間班次 #非繁忙時間班次		車輛分配						建議內容	綜合了各相關區議會的意見後， 運輸署對各方案的總結
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改			
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層		
-	新巴	91	鴨脷洲邨 — 中環(中環渡輪碼頭)	15-20	15-20	0	4	0	4	0	0	由於第91號線在中環及晚上10時後的載客率偏低，建議調整第91號線的服務： [1] 縮短行車路線至中環(港澳碼頭)；及 [2] 調整尾班車的開出時間。 有關乘客可改用替代巴士路線。	因應有委員關注縮短行車路線及提早尾班車開出時間後的服務，運輸署現階段不會落實方案，並會繼續留意該路線的服務及需求情況。
-	新巴	94A	華富(中) 往 利東邨(循環線)	9-15	上學日 9-15	0	3	0	3	0	0	因應乘客量持續偏低，建議第94A號線改為只在上學日提供服務及調整服務時間。有關乘客可改用替代巴士路線。	因應區議會對第94A號線改為只在上學日提供服務及提早尾班車開出時間所表達的關注，運輸署現階段不會落實方案，並會繼續留意該路線的服務及需求情況。
2021年 第二季	城巴	40M	華富(北) — 金鐘(政府總部)	11-25	11-25	0	6	0	6	0	0	為加強南區及中半山與灣仔區的連繫，建議作以下改動： [1] 總站由金鐘(政府總部)遷移至灣仔北臨時公共運輸交匯處；及 [2] 修改往灣仔方向的行車路線，改經軍器廠街天橋及告士打道，往華富方向的行車路線，改經軒尼詩道及金鐘道。 有關乘客可繼續乘坐第40M號線。	運輸署理解有委員關注灣仔方向行車路線改經告士打道對現時於軒尼詩道下車乘客的影響。運輸署及巴士公司研究後，考慮到乘客由告士打道步行往軒尼詩道亦只需約6至8分鐘，而改設於告士打道的巴士站更接近灣仔商貿區，可方便在商貿區上班的乘客，認為上述建議對乘客影響不大，因此會落實有關方案。
2021年 第二季	城巴	75	深灣道公共交通總站 — 中環(交易廣場)	20-30	20-30	0	4	0	4	0	0	為節省第75號線返回南區於上午繁忙時間所需的車程，建議修改往深灣方向於上午繁忙時間的行車路線，改經夏慤道及告士打道，有關乘客可改用替代巴士路線。	經諮詢區議會後，運輸署會落實方案。
2021年 第二季	城巴	97	利東邨 — 中環(交易廣場)	12-20	12-20	0	9	0	9	0	0	為節省第97號線返回南區於上午繁忙時間所需的車程，建議修改往利東方向於上午繁忙時間的行車路線，改經夏慤道及告士打道，有關乘客可改用替代巴士路線。	經諮詢區議會後，運輸署會落實方案。
2021年 第二季	城巴	260	赤柱村 — 中環(交易廣場)	16-20	16-20	0	5	0	5	0	0	由於晚上的乘客需求持續偏低，建議更改來回方向尾班車時間至晚上9時，有關乘客可改用替代巴士路線。	運輸署理解有委員關注該路線於晚上9時後仍有一定的乘客需求。運輸署及巴士公司研究後，考慮到第260號線的乘客量於晚上9時後處於低水平，平均載客率只有7%，且乘客除可改用城巴第6號線外，亦可使用新增的城巴第73號線與城巴第70/75/90/97號線轉乘優惠前往目的地，認為上述建議對乘客影響不大，會落實有關方案。 運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。

2021-2022年度  
南區落實的巴士路線計劃

預計實施日期	巴士公司	路線 [特別班次]	終點站	上午繁忙時間班次 #非繁忙時間班次		車輛分配						建議內容	綜合了各相關區議會的意見後， 運輸署對各方案的總結	
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改				
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層			
2021年 第二季	新巴	590	海怡半島 — 中環(交易廣場)	20-30	-	0	3	0	0	0	0	-3	由於乘客量持續偏低，建議取消路線。有關乘客可改用替代巴士路線。	由於南港島線開通後，不少乘客改用鐵路服務，以致第590號線的乘客量跌幅超過80%。而現時該線的乘客使用量仍然持續偏低，最繁忙一小時內的載客率只有44%及最低一小時內的載客率更不足25%。考慮到海怡半島的乘客可以使用鐵路服務或城巴第592號線及第70號線之間的巴士轉乘優惠，以及在鄰近的鴨洲邨巴士總站使用第90號線往來海怡半島及中環，運輸署會落實取消第590號線的方案。
2021年 第二季	城巴	973	尖沙咀東(麼地道)—赤柱	15-30	30	0	4	0	4	0	0	0	<p>因應第973號線的下午繁忙時間後乘客量持續偏低，建議作以下改動：</p> <p>[1] 所有班次不途經赤柱監獄；</p> <p>[2] 晚上7時前的班次全日調整至30分鐘一班。於晚上7時到9時，班次調整至60分鐘一班；及</p> <p>[3] 晚上9時後暫停服務。</p> <p>有關乘客可改用替代巴士路線。</p>	<p>由於第973號線的乘客使用量持續偏低，最高載客率亦只有53%，運輸署建議修訂第973號線的行車路線、調整班次及來回方向的尾班車開出時間至晚上9時。</p> <p>運輸署理解有委員關注改道會對往返東頭灣道及赤柱監獄的乘客或會造成不便。運輸署及巴士公司研究後，考慮到第973號線的大部分乘客主要來往九龍及赤柱村，而東頭灣道至赤柱監獄一段的乘客需求只佔全日客量的約2%，加上乘客可使用新增的城巴第973號線與城巴第6、6X、73及260號線的轉乘優惠作為替代服務前往東頭灣道一帶，認為上述建議對乘客影響不大，因此會落實有關方案。</p> <p>運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。</p>
2021年 第三季	城巴	43M	田灣邨 — 石塘咀 (德輔道西近山道)(循環線)	20	30	2	4	1	3	-1	-1	<p>由於第43M號線全日大部份時間的載客率均偏低，而該線的乘客集中於來往田灣至堅尼地城，建議調整班次至全日30分鐘並將總站遷移至堅尼地城(卑路乍灣)。</p>	<p>由於第43M號線全日大部份時間的使用量持續偏低而該線的乘客集中於來往田灣至堅尼地城，運輸署建議調整班次至全日30分鐘並將總站改為堅尼地城。</p> <p>運輸署理解有委員關注遷移總站會對石塘咀的乘客或會造成不便。運輸署現階段不會落實遷移總站的方案，但考慮到第43M號線的載客率於大部分時間只有7%至50%，因此會落實調整班次至全日30分鐘，以善用資源。</p> <p>運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。</p>	

2021-2022年度  
南區落實的巴士路線計劃

預計實施日期	巴士公司	路線 [特別班次]	終點站	上午繁忙時間班次 #非繁忙時間班次		車輛分配						建議內容	綜合了各相關區議會的意見後， 運輸署對各方案的總結
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改			
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層		
2021年 第三季	城巴	71	黃竹坑臨時巴士總站—中環(民吉街巴士總站)	20-30	20-30	0	4	0	4	0	0	由於新巴第4號線及城巴第71號線的路線在薄扶林道至中環一段大致重疊，於上午繁忙時段後的乘客量持續偏低，運輸署建議第71號線只在平日上午繁忙時間提供服務。配合有關建議服務調整，第4號線平日上午繁忙時間後以及星期六、日及公眾假期全日延長至黃竹坑為總站，並改為以非循環模式運作，以及改以中環(交易廣場)為終點站。  運輸署理解有委員關注第4號線總站延長後的班次穩定性及於華富一帶的服務水平。運輸署及巴士公司經研究不同時段的行車數據後，認為黃竹坑與華富之間的行車時間穩定，並根據該兩條路線的載客量估算第4號線延長後，該路線在華富仍能夠應付乘客需求。同時，巴士公司亦會新增城巴第7號線與城巴第48號線的八達通轉乘優惠，讓華富的乘客多一個選擇前往中環。故此，運輸署認為有關建議不會對乘客造成太大影響，因此會落實有關方案。  運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。同時，運輸署密切注視華富邨重建後的乘客需求情況。據房屋署的資料，第一期重建落成入伙期預計為2027年至2028年。	
	新巴	4	華富(南)往中環(干諾道中)(循環線)	20	20	0	5	0	5	0	0		
2021年 第三季	城巴	97A	鴨脷洲大街—黃竹坑(循環線)	上午9班 下午6班	-	0	1	0	0	0	-1	由於乘客量持續偏低，建議取消第97A號線及增加替代路線的即日來回轉乘優惠。	
2021年 第三季	城巴	592	海怡半島—銅鑼灣(摩頓臺)	7-12 上午2班	7-12	0	11	0	11	0	0	為令第592號線班次更平均，運輸署建議延長該線由鴨脷洲邨開出的兩班特別班次的起點至海怡半島，以統一行車路線。  運輸署理解有委員關注該兩班特別班次在延長至海怡半島後，於利枝道及鴨脷洲徑分站的服務水平。運輸署及巴士公司研究後，考慮到利枝道及鴨脷洲徑的乘客均可乘搭第592號線前往目的地，且海怡半島開出的班次將會加密，巴士在到達上述巴士站時，平均載客量會較現時為少。因此，運輸署認為上述建議不會對乘客造成太大影響，會落實有關方案。	
2021年 第三季	新巴	X970	海怡半島往長沙灣(甘泉街)	上午1班	上午1班	0	1	0	1	0	0	建議修改第X970號線的行車路線，在到達連翔道後，改經海輝道、深旺道、櫻桃街及大角咀道，然後返回原有路線。  經諮詢區議會後，運輸署會落實方案。	

2021-2022年度  
南區落實的巴士路線計劃

預計實施日期	巴士公司	路線 [特別班次]	終點站	上午繁忙時間班次 #非繁忙時間班次		車輛分配						建議內容	綜合了各相關區議會的意見後， 運輸署對各方案的總結
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改			
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層		
2021年 第四季	城巴	6A	中環(交易廣場) — 赤柱炮台開口	20	20	0	3	0	3	0	0	<p>由於第6A號線與第6X號線的服務範圍非常重疊，運輸署建議取消第6A號線下午繁忙時段往中環的三個班次。</p> <p>由於第6A號線的服務範圍與第6X號線大致重疊，兩線於下午繁忙時段乘客使用率均持續偏低，建議取消往中環方向下午時段的三個班次，受影響的乘客可乘坐重整後的第6X號線前往目的地。</p> <p>運輸署理解有委員關注建議會對海灘道一帶的乘客或會造成不便。運輸署及巴士公司研究後，考慮到海灘道一帶的乘客可乘搭城巴第260號線及新增的城巴第73號線與城巴第70/75/90/97號線轉乘優惠前往中環。運輸署及巴士公司研究後，認為上述建議對乘客影響不大，會落實有關方案。</p> <p>為配合第6A號線的改動，建議延長下午時段第6X號線往中環方向其中三個班次的起點至赤柱炮台並增加一輛雙層巴士行走。</p> <p>運輸署及巴士公司會在實施方案後，密切留意上述路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討調整服務以配合乘客的需要。</p>	
	城巴	6X	中環(交易廣場) — 赤柱村	18-25	18-25	0	5	0	5	0	0		