

2010 - 2011 年度東區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2010 -2011 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。

2010 - 2011 年度巴士路線發展計劃

2. 2010 - 2011 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A及 1B，供各委員參閱。

3. 2010 – 2011 年度東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，如加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，巴士公司亦提出了重組路線、調整班次、調整服務時間、改道等計劃，從而進一步提升巴士路線在提供服務上的效率，以及紓緩繁忙地區(包括中環、灣仔及銅鑼灣等)的交通壓力。有關提升服務及巴士服務重整的計劃已分別夾附在附件 1A及附件 1B，以供參閱。

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。在這前提下，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承；
- (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的影響；及
- (三) 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。

5. 過去數年，本港鐵路網絡不斷擴展，包括 02 年投入服務的將軍澳線、03 年底投入服務的西鐵線、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵線延線、04 年 12 月啟用的馬鞍山線、05 年 8 月開始運作的迪士尼線、05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線、07 年 8 月落成的上水至落馬洲支線，以及 09 年 7 月將軍澳線伸延至日出康城。此外，2009 年 8 月落成的九龍南線，提供一條更直接的鐵路線連接新界西北與佐敦、尖沙咀和紅磡等九龍的中心地區。西鐵線由屯門連接至紅磡的伸延路段的

落成啓用，乘客可轉乘東鐵線前往新界東北各地，穿梭港九新界將更為方便。上述各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須對其他路面公共交通服務作出有效的協調及重組，以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

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下的原則：

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。

(c) 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。

(d) 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) 該項目對巴士公司及相關公共交通服務經營者的影響；
- (七) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (八) 市民的意見及建議。

徵詢意見

18. 請各委員就 2010 - 2011 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一零年三月

2010-11年
東區巴士路線發展計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次(分鐘)		車輛分配						備註
				現行	建議	現行		建議		修改		
						空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
城巴/九巴	3/10	307	大埔中心 - 中環碼頭	5	5	24		26		2		視乎乘客需求及車輛調配而改善班次。
城巴/九巴	3/10	307	大埔中心 - 中環碼頭	5	5	26		28		2		視乎乘客需求及車輛調配，增加早上及下午各兩班 307P 號(大埔(汀太路)-銅鑼灣(天后))的特別班次。
城巴/九巴	3/10	671	港鐵鑽石山站 - 鴨脷洲(利樂街)	16	14	9		10		1		視乎乘客需求及車輛調配而改善班次。
城巴/九巴	6/10	619	順利 - 中環(港澳碼頭)	2-15	4-15	21		19		-2		縮減班次，以調配2部車輛至 619X 號線。
城巴/九巴	6/10	619X	順利 - 中環(港澳碼頭)	0	2 班	0		2		2		增設早上繁忙時間特別班次由順利往中環，途經順利、順天、順安、秀茂坪道及將軍澳道。 (請參閱附錄1及附圖1)
新巴/九巴	6/10	948	長安邨 - 銅鑼灣(天后)	4-8	4-8	15		17		2		延長早上及下午繁忙時段內的服務時間。
新巴/九巴	7/10	948	長安邨 - 銅鑼灣(天后)	4-8	4-8	14		15		1		視乎乘客需求及車輛調配而改善班次。
城巴/九巴	7/10	102P	美孚-筲箕灣	-	4班	32		32		0		開辦早上繁忙時間特別班次 102P，由美孚往筲箕灣，途經東區走廊、渣華道及英皇道。因應調配車輛開辦 102P，102 號線在繁忙時間的班次由每 5 至 6 分鐘一班縮減至每 7 至 8 分鐘一班。 (請參閱附錄2)
九巴	10/10	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	4	3/4	28		29		1		視乎乘客需求及車輛調配而改善班次。
九巴	10/11	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	3/4	3/4	29		30		1		視乎乘客需求及車輛調配而改善班次。

2010-11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)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
				現行	建議	現行 空調 單層	現行 空調 雙層	建議 空調 單層	建議 空調 雙層	修改 空調 單層	修改 空調 雙層	
新巴	5/10	84M	小西灣(藍灣半島) — 柴灣站	7-10	-	0	5	0	0	0	-5	取消路線。資源調配至新增的第82X號線。
新巴	5/10	82X	小西灣(藍灣半島) — 北角(民康街)(循環線)	0	15	0	0	0	5	0	5	調配第84M號線的5部巴士運作新增特快路線第82X號線，經東區走廊(柴灣站至民康街路段)前往北角、鰂魚涌及太古城一帶，及經東區走廊(筲箕灣至柴灣站路段)前往柴灣及小西灣。 全程收費\$5.5
新巴	5/10	82M	小西灣(藍灣半島) — 柴灣站(循環線)	0	15	0	0	0	2	0	2	早上繁忙時段增設新巴第82M號線往來小西灣及柴灣站。另外將設82S號線取代現時84S號線(小西灣(藍灣半島) — 惠亨街)的服務。 (請參閱附錄3及附圖2)
城巴	6/10	5S	西營盤(正街) - 銅鑼灣	6-15	5-15		11		10		-1	改善班次。 縮短城巴路線5S往銅鑼灣方向的班次至皇后大道東，往西營盤方向的班次，起點由威非路道改為跑馬地(下)。
城巴	6/10	5X	堅尼地城 - 銅鑼灣(威非路道)	15-20	15		4		5		1	改善班次。 延長西行的服務時間至凌晨12時。 (請參閱附錄4)
新巴	6/10	18	北角碼頭 - 堅尼地城	5-10	5-10		15		15		-	每日所有於晚上8時後由北角開出的班次，將改為第18P號線，而東行服務則維持不變。
新巴	6/10	18P	北角(健康中街) - 堅尼地城	5-20	5-20		6		6		-	由北角開出的班次將於每日晚上8時後延長服務時間至午夜12時，為由北角前往西區的乘客提供更快捷服務，而東行服務將維持不變。 (請參閱附錄5)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	班次 (分鐘)		車輛分配				修改 空調 空調 單層 雙層		備註
				現行	建議	現行 空調 單層	現行 空調 雙層	建議 空調 單層	建議 空調 雙層			
新巴	7/10	19	北角碼頭 - 大坑道	10-20	10-20	2	2	2	2	-	-	縮短服務時間： 由大坑道開出的服務至晚上8時 由北角碼頭開出的服務至晚上7時30分 (請參閱附錄6)
新巴	7/10	23B	寶馬山 - 羅便臣道/柏道 - 寶馬山	20/35	20/35	3		3		0	0	取消星期六及學校假期的服務。 (請參閱附錄7)
新巴	7/10	25	中環碼頭 - 天后廟道(循環線)	10-20	10-20		5		5		-	往中環方向改經炮台山道、清風街天橋、告士打道、告士打道輔助道路、分域街及金鐘。 往寶馬山方向改經德輔道中而不經干諾道中。
城巴	7/10	25A	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山(循環線)	10-20	-	4		0		-4		取消路線，並把該線所有車輛調配至25C號線。
城巴	7/10	25C	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山(循環線)	8-18	6-8	5	1	9	1	4	-	在取消25A號路線後，將原屬25A號線的四輛巴士調配至25C號線，以改善班次。 (請參閱附錄8及附圖3a及3b)
新巴	7/10	27	北角碼頭 - 寶馬山(循環線)	7-20	7-20		3		3	-	-	早上9時前上學時段的服務將維持不變(全程\$4.4)。 早上9時後改為由健康中街至天后廟道的循環線，經健康中街、英皇道、炮台山道、天后廟道及百福道。而全程收費將由\$4.4調低至\$4.0。
城巴	7/10	529	筲箕灣 - 寶馬山(循環線)	4-20	4-20	2	4	2	4	-	-	早上繁忙時間後，不經百福道，及改道經天后廟道、炮台山道、英皇道及筲箕灣道。 (請參閱附錄9及附圖4)
新巴	7/10	63	北角碼頭 - 赤柱監獄	30	30	3	1	3	1	-	-	來回方向不經春磡角海灘。 (請參閱附錄10及附圖5)

過海隧道巴士服務調整建議 – 城巴/九巴第 619 號路線

I. 第 619 號線現時的服務詳情

終點站	中環(港澳碼頭) — 順利
繁忙時段班次 (平日上午七時至九時)	2-15 分鐘
全程收費	\$9.8
服務時間	每日 上午六時十五分至午夜十二時正
乘客使用率	90%
車隊	14 部空調雙層巴士(城巴) 7 部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景

為提供特快隧巴服務予往來中環與順利之間的乘客及達至分流的效果，現建議將兩班由順利開出的第 619 號線的班次不經協和街及牛頭角，改行秀茂坪道及將軍澳道，然後按原有路線經鯉魚門道及東區海底隧道前往中環。

III. 建議的內容

建議	詳情
提供 2 班第 619X 號線特別班次	➤ 於上午繁忙時段內，2 班原屬第 619 號線往中環方向之班次改經順利、順安、順天、秀茂坪道、將軍澳道及鯉魚門道至東區海底隧道後返回現有行車路線。編號將改為 619X 以資識別。
更改第 619 號線班次	➤ 上午繁忙時段高峰期之班次由 2 分鐘改為 4 分鐘。故本方案對部份乘客所造成之影響實屬輕微。

IV. 建議的好處

- 新增設的第 619X 號線，可令於早上繁忙時間由順利等地往東區及中環之乘客，可享用更便捷的特快隧巴服務，預計車程時間較第 619 號線節省約 20 分鐘。
- 第 619 號採取分流後，行駛原有路線的班次將有較多空位接載樂華至觀塘沿線的乘客。

V. 路線圖

請參閱附圖 1。

VI. 建議實施日期

2010 年 6 月

隧巴服務調整建議 - 城巴/九巴 第 102 號路線

I. 第 102 號線現時的服務詳情

終點站	美孚 — 筲箕灣
繁忙時段班次 (美孚開)	5-6 分鐘
全程收費	\$9.8
服務時間	每日 上午六時正至午夜十二時正
乘客使用率	85%
車隊	17 部空調雙層巴士(城巴) 15 部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景

第 102 號線行走美孚與筲箕灣之間，主要途經長沙灣道、彌敦道、加士居道、紅磡海底隧道、維園道、英皇道及筲箕灣道等。隨著鰂魚涌及太古坊一帶的發展，預料早上繁忙時段內由九龍前往該處上班的乘客會逐漸增加。故建議增設特快班次以配合需求。

III. 建議的內容

建議	詳情
提供 4 班第 102P 號線往筲箕灣之特快班次	➤ 於上午繁忙時段內，4 班原屬第 102 號線往筲箕灣方向之班次駛至維園道後，改經東區走廊、渣華道至英皇道後，按照第 102 號線之行車路線往筲箕灣。
更改第 102 號線班次	➤ 上午繁忙時段高峰期之班次由 5-6 分鐘改為 7-8 分鐘，故本方案對部份乘客所造成之影響實屬非常輕微。

IV. 建議的好處

- 使用第 102P 號線往北角至筲箕灣的乘客將會受惠於更便捷的特快隧巴服務，預計車程時間較第 102 號線節省約 10 分鐘，亦能達致更佳乘客分流效果。估計受惠乘客數目每日約為 460 名。
- 採取分流後，行駛第 102 號線原有路線的班次將有較多空位接載該線往維園至英皇道(民康街以西)沿線的乘客。

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

服務重組建議 – 重組新巴第 84M 號線及增設第 82X 特快路線

I. 第 84M 號線現時的服務詳情

路線	84M
終點站	小西灣(藍灣半島) — 柴灣站
繁忙時段班次	7-10 分鐘
單程收費	\$3.6
服務時間	每日上午五時四十分至凌晨一時三十分
繁忙時段乘客使用率	最高：50% 最低：6%
非繁忙時段乘客使用率	最高：10% 最低：1%
車輛數目	5 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 近年隨著鰂魚涌及太古坊一帶的發展，由小西灣及柴灣前往該處的乘客需求有所增加。
- 目前往來小西灣/柴灣及鰂魚涌的巴士乘客可選乘新巴第 82 或城巴第 85 號線；然而，由於該兩條路線途經柴灣道或亞公岩、筲箕灣及西灣河等地，且沿途上落乘客數目眾多，以致行車時間相當冗長。
- 與此同時，新巴第 84M 號線的乘客量持續偏低，非繁忙時段平均每班車只有約 12 人。鑑於以上情況，建議把第 84M 號線改為只於星期一至五早上繁忙時段提供服務，路線重組後之編號為第 82M 號。另外，將第 84M 號線的車輛資源調撥予開辦一特快路線第 82X 號線往來小西灣/柴灣及鰂魚涌之間，以提供較直接和快速的服務配合乘客需求。

III. 建議的內容

路線	詳情
取消第 84M 號線	1. 把其常規班次及富欣花園特別班次合併為新增循環線服務往來小西灣(藍灣半島)及柴灣站，路線編號修訂為第 82M 號。 2. 第 82M 號線的服班時間為星期一至五(公眾假期除外)上午七時十五分至上午八時四十五分由藍灣半島巴士總站開出，班次為 15 分鐘，全程收費\$3.6。調派開蓬巴士行走，只開放下層，載客量為 67 名。 3. 第 82M 號線將會途經富欣道、小西灣道、柴灣道、東區走廊支路、寧富街、柴灣站巴士總站、吉勝街、柴灣道、新

	業街及小西灣道，返回藍灣半島巴士總站。 4. 有關第 82M 號線沿線巴士站安排，請參閱附錄 3a。
第 84S 號線特別班次 修改路線編號	路線編號將改為 82S，行車時間表、路線及車費不變。
新增第 82X 特快路線	1. 新增第 82X 特快路線(循環線)，由小西灣(藍灣半島)往北角(民康街)(循環線)，服班時間為每日上午七時至下午七時，班次為 15 分鐘，全程收費\$5.5，而北角(模範邨)往小西灣(藍灣半島)分段收費\$4.5。 2. 第 82X 號線將會途經柴灣、環翠街市、東區走廊(柴灣站至民康街路段)、健康邨、鰂魚涌、太古、西灣河、愛秩序灣道、東喜道、東區走廊(阿公岩至柴灣站路段)、環翠邨及柴灣。 3. 有關第 82X 號線沿線巴士站安排，請參閱附錄 3b。

IV. 建議的好處

- 新增第 82X 號線可使往來小西灣/柴灣與北角(民康街)/鰂魚涌站間的乘客享用特快服務，乘客將減省行車時間約 7 至 23 分鐘。巴士公司提供的第 82M 號線亦可配合在早上繁忙時段現有第 84M 號線乘客往來小西灣與柴灣站之間的需要。
- 現時每日約有 4,000 多名乘客利用第 82 或第 85 號線往來小西灣/柴灣及北角(民康街)/鰂魚涌站兩地，隨著第 82X 號線的落實，預計部分會被第 82X 號線所吸納，第 82 或第 85 號線因此將會有較多空間接載柴灣道沿線及亞公岩的乘客。

V. 對第 84M 號線乘客之影響

時段	目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
早上七時至九時	藍灣半島、富欣花園往來柴灣站	510	改乘第82M號線，車費維持不變。
	往來富景花園與柴灣站；及柴灣站往小西灣邨	1020	(一)改乘第82號線或第47M號專線小巴，車費\$2.9至\$4.1。 (二)選乘第82X號線在鰂魚涌站轉乘港鐵。
早上五時四十分至七時； 及早上九時至翌日早上十一時三十分	往來小西灣與柴灣站	2300	改乘第82號線或第47M號專線小巴，車費\$2.9至\$4.1。

VI. 路線圖

請參閱附圖 2

VII. 建議實施日期

2010 年 5 月

新巴第 82M 號線 [小西灣(藍灣半島)往柴灣站(循環線)] 沿線停站安排：

- 小西灣(藍灣半島)巴士總站
- 富欣道漢華中學外
- 小西灣道東華三院李志雄紀念小學外
- 柴灣道富城閣外
- 柴灣道中華傳道會劉永生中學外
- 柴灣道環翠街市外
- 柴灣站巴士總站
- 柴灣道 341 號宏德居 B 段外
- 柴灣道漁灣邨外
- 柴灣道常安街後
- 小西灣道小西灣運動場外
- 小西灣(藍灣半島)巴士總站

新巴第 82X 號線 [小西灣(藍灣半島)往北角(民康街)(循環線)] 沿線
巴士站安排：

- 小西灣(藍灣半島)巴士總站
- 小西灣道 18 號富景花園外
- 小西灣巴士總站
- 小西灣道東華三院李志雄紀念小學外
- 柴灣道富城閣外
- 柴灣道中華傳道會劉永生中學外
- 柴灣道環翠街市外
- 東區走廊張振興伉儷書院外(與 8P 往灣仔碼頭同站)
- 英皇道 625 號健康村(第二期)對面
- 英皇道 677 號模範邨對面
- 英皇道 937-945 號北角官立小學對面
- 英皇道 991 號新威園外
- 英皇道 1037 號惠安苑 A 座外
- 英皇道太古城中心外
- 筲箕灣道 57-87 號太安樓外
- 筲箕灣道 171 號海晏街前
- 筲箕灣道 209 號愛秩序灣道前
- 愛秩序灣道愛賢街前(與 102 往筲箕灣同站)
- 東喜道愛禮街前(與 N8P 改路期間往小西灣同站)
- 東喜道近海防博物館(與 85 往小西灣同站)
- 東區走廊柴灣公園外(與 8P 往小西灣同站)
- 柴灣道 341 號宏德居 B 段外
- 柴灣道漁灣邨外
- 柴灣道常安街後(與 8P 往小西灣同站)
- 小西灣道富欣花園外
- 小西灣道富怡花園外
- 小西灣道 31 號富景花園對面
- 小西灣(藍灣半島)巴士總站

服務重整建議 – 城巴第 5S 及 5X 號線

I. 第 5S 及 5X 號線現時的服務詳情

路線	5S	5X
終點站	西營盤 (正街) - 銅鑼灣 (邊寧頓街) 銅鑼灣 (威非路道) - 西營盤 (正街)	堅尼地城 - 銅鑼灣 (威非路道)
繁忙時段班次	6 - 15 分鐘	15 - 20 分鐘
單程收費	\$3.4	\$4.4
服務時間	星期一至六(公眾假除外) 上午七時正至上午九時正	星期一至六(公眾假除外) 上午七時正至下午十一時零五分 星期日及公眾假期 上午九時正至下午十一時零五分
最高乘客使用率	79%	74%
最低乘客使用率	36%	5%
車輛數目	11 部空調雙層巴士	6 部空調雙層巴士

II. 建議的內容

為了改善城巴路線第 5S 及 5X 號線的營運效益，城巴下列路線重組方案：

- 縮短城巴路線第 5S 號線往銅鑼灣方向的班次至皇后大道東伊利沙伯體育館外，並將往西營盤方向的班次的起點由威非路道改為跑馬地(下)。
- 從第 5S 號線調派一輛巴士往第 5X 號線，以加強第 5X 號線班次。

III. 建議的好處

- 第 5X 號線的班次由現時的 15-20 分鐘加強至 10-20 分鐘。

IV. 對乘客之影響

- 受城巴第 5S 號線改道而影響之乘客，可選擇以下的替代巴士服務：

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
西營盤往銅鑼灣	320	城巴第 10 號線
銅鑼灣往跑馬地(下)	90	城巴第 8X 號線
銅鑼灣往西營盤	120	城巴第 5 號線
禮頓道往西營盤	60	城巴第 10 號線

V. 建議實施日期

2010 年 6 月

服務重組建議 – 新巴第18及18P號線

I. 第18及18P號線現時的服務詳情

路線	新巴18	新巴18P
終點站	北角(健康中街) – 堅尼地城(卑路乍灣)	北角碼頭/北角(健康中街) – 堅尼地城(卑路乍灣)
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午五時三十分 至午夜十二時正 星期日及公眾假期 上午六時正 至午夜十二時正	每日 上午七時正 至下午八時正
繁忙時段班次	5-15 分鐘	5-20 分鐘
繁忙時段乘客使用率	最高79%	最高98%
全程收費	\$5.2	\$5.2
車輛數目	15部空調雙層巴士	6部空調雙層巴士

II. 建議的背景

第 18 及 18P 號線皆為往來北角與堅尼地城間之路線，第 18 號線提供服務至午夜十二時，而第 18P 號線之服務則至下午八時為止。為配合乘客對較為快捷的第 18P 號線的需求，現建議將第 18 號線每日所有於晚上 8 時後由北角開出的班次，改為行走第 18P 號線，以配合前往堅尼地城及西環一帶的乘客需求。

III. 建議的內容

路線	建議詳情
第 18 號線	➤ 每日下午八時後所有由北角(健康中街)開出的班次改為第 18P 號線。 ➤ 所有由堅尼地城開出的服務維持不變。
第 18P 號線	➤ 現時北角碼頭開往堅尼地城班次之尾班車由下午八時延長至午夜十二時正，基本班次為每 10 分鐘一班，深夜時分為 12 分鐘一班。 ➤ 每日下午八時後所有由北角開往堅尼地城班次之起點伸延至北角(健康中街)。 ➤ 所有由堅尼地城開出的班次維持不變。
新增巴士轉乘計劃	配合是項重整計劃，提供下列巴士轉乘優惠：

	➤ <u>新巴第 18P 號線→城巴第 5B 號線</u> 由灣仔北往上環或西區，乘搭第 18P 號線至中環，轉乘第 1 或 5B 號線，全程車費為\$4.6。
--	---

IV. 對乘客之影響

使前往西區之乘客獲享全日特快服務，受惠乘客數目估計每晚超逾870名。

路線	目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
第18號線 (每晚八時後)	中環或上環往堅尼地城	38 (3%)	改乘第5B號線，車費為\$3.4 (毋須轉車)。
	北角、銅鑼灣及灣仔北往上環或西營盤	155 (13%)	改乘第10號線，車費為\$3.4 (毋須轉車); 改乘第5X號線，車費為\$4.4 (毋須轉車); 或新巴第18P號線轉乘城巴第5B號線，總收費為\$5.2/\$4.6。

V. 建議實施日期

2010 年 6 月

服務調整建議 - 新巴第19號線

I. 第 19 號線現時的服務詳情

終點站	北角碼頭 – 大坑道
繁忙時段班次	10-20 分鐘
非繁忙時段班次	15-25 分鐘
全程收費	\$5.1
服務時間	每日 上午六時十五分至午夜十二時四十分
最高乘客使用率	下午七時二十分後：18%
最低乘客使用率	下午七時二十分後：6%
車輛數目	2 部空調單層巴士 2 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

新巴路線第 19 號線提供往來北角碼頭及大坑道之服務，該線於晚間繁忙時段後的乘客量非常低，平均每班車載客量只有8人。

III. 建議的內容

路線	建議詳情
第 19 號線	➤ 為更有效運用巴士資源，建議將每晚尾班車開出的時間調整如下： 由大坑道開出：提早至晚上八時 由北角碼頭開出：提早至晚上七時三十分 ➤ 受影響乘客可使用其他路線作為替代服務，詳情見本文第 IV 部。
新增巴士轉乘計劃	為配合第 19 號線重整計劃，城巴將會增設下列巴士轉乘優惠： ➤ <u>城巴第 10 號線↔城巴第 1 號線</u> – 由北角往跑馬地(上)，乘搭第 10 號線至紀利華木球會，於黃泥涌道轉乘第 1 號線，全程車費為\$5.1。 – 由跑馬地(上)往北角，乘搭第 1 號線至摩理臣山道，轉乘第 10 號線，全程車費為\$5.1。

	➤ <u>城巴第 41A 號線->城巴第 25C 號線</u> – 由大坑道往維園至天后，乘搭第 41A 號線至勵德邨，轉乘第 25C 號線，全程車費為\$5.1。
--	---

IV. 受影響乘客的替代巴士路線

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
北角、銅鑼灣往跑馬地(下)	38	改乘城巴第 8X 號線，車費由 \$5.1 / \$4.1 降低至 \$3.8 / \$3.4。
跑馬地(下)往維園至北角	26	改乘城巴第 8X 號線，車費 \$5.8；或改乘城巴第 1 號線，再轉乘城巴第 10 號線，車費\$5.1。
北角、銅鑼灣往跑馬地(上)	36	改乘城巴第 10 號線，再轉乘城巴第 1 號線，車費\$5.1。
跑馬地(上)往維園至北角	26	改乘城巴第 1 號線，再轉乘城巴第 10 號線，車費\$5.1。
北角往跑馬地(上)/大坑道	3	改乘城巴第 41A 號線，車費\$6.9；或改乘城巴第 10 號線，再轉乘城巴第 1 號線，步行往比雅道或箕璫坊，車費維持\$5.1。
大坑道往北角	16	改乘城巴第 41A 號線，車費維持 \$5.1。
跑馬地(上)往摩理臣山道	15	改乘城巴第 1 號線，車費由\$5.1/\$4.4 降低至 \$3.4。
大坑道往禮頓道	9	改乘專線小巴 5 號線，車費 \$3.4。
大坑道往維園至天后	10	改乘城巴第 41A 號線，再轉乘城巴第 10 號線，車費維持 \$5.1。
跑馬地(下)往跑馬地(上)	22	改乘城巴第 1 號線，車費由 \$4.1 降低至 \$3.4。
維園往北角	42	改乘城巴第 10 號線，車費由 \$4.1 降低至 \$3.4。

總結：(一) 158名乘客可乘替代路線而毋須轉車；(二)85名乘客需要轉車。

V. 建議實施日期

2010 年 6 月

服務調整建議 - 新巴第23B號線

I. 第 23B號線現時的服務詳情

終點站	寶馬山 - 羅便臣道 / 柏道 - 寶馬山		
繁忙時段班次	20-35 分鐘		
全程收費	\$6.9		
服務時間	星期一至六 (公眾假期除外) 由寶馬山開出： 上午七時零五分至上午八時五十五分 由柏道開出： 下午三時三十分至下午五時四十五分		
繁忙時段的載客率		上午	下午
	星期一至五	53%	39 %
	星期六	27 %	14 %
車輛編配	3 部空調單層巴士		

II. 建議的背景

新巴第 23B 號線於星期一至六提供往來寶馬山及羅便臣道/柏道之服務。該線在星期六及學校假期的乘客量持續偏低，每班車平均只得17名乘客，平均乘客量為總量的18 %。

III. 建議的內容

為更有效運用巴士資源，建議取消第 23B 號線於星期六及學校假期時的服務班次。刪減這些低載客量的班次除可減輕繁忙地區的交通負荷外，亦可助改善路邊的空氣質素。

IV. 受影響乘客的替代巴士路線

約有 342名乘客受影響，他們可改乘以下替代服務：

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
寶馬山往銅鑼灣/灣仔	13	改乘城巴第 25C 號線，車費由 \$6.9 降低至\$4.0。
寶馬山往柏道	46	改乘新巴第 25 號線，然後轉乘城

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
		巴第 12M 號線，車費維持\$6.9。
勵德邨往灣仔/金鐘	38	改乘城巴第 25C 號線或新巴第 23A 號線，車費由\$6.5 降低至 \$3.7/\$5.0。
勵德邨往柏道	6	改乘新巴第 23A 號線至金鐘，然後轉乘城巴第 12M 號線，車費維持\$6.9。
金鐘往柏道	19	改乘城巴第 12M 號線，車費由 \$6.0 降低至 \$4.3。
柏道往銅鑼灣	37	改乘新巴第 23 號線，車費維持 \$6.9。
柏道往勵德邨	13	改乘城巴第 12M 號線至金鐘，然後轉乘新巴第 23A 號線，車費維持\$6.9。
柏道往寶馬山	17	改乘城巴第 12M 號線至金鐘，然後轉乘新巴第 25 號線，車費維持 \$6.9。
堅道往勵德邨	37	改乘新巴第 23A 號線，車費由 \$6.0 降低至 \$5.0。
灣仔/銅鑼灣往勵德邨/寶馬山	116	改乘城巴第 25C 號線，車費由 \$4.1 降低至\$4.0/\$3.7。

總結：(一) 260名乘客可乘替代路線而毋須轉車；(二)只有82名乘客需要轉車。沒有受影響乘客需繳付較高車資。

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

**服務重整建議 – 新巴第 25 號線
城巴第 25A 及 25C 號線**

I. 第 25、25A 及 25C 號線現時的服务詳情

路線	新巴 25	城巴 25A	城巴 25C
終點站	中環(中環碼頭) - 天后廟道 (循環線)	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山 (循環線)	灣仔(會議展覽中心新翼) - 寶馬山 (循環線)
繁忙時段班次	10-20 分鐘	10-20分鐘	8-18分鐘
單程收費	\$6.9	\$4.0	\$4.0
服務時間	每日 上午六時三十分至下午十一時三十分	星期一至六(公眾假期除外) 上午六時三十七分至凌晨零時二十二分 星期日及公眾假期 上午八時零七分至凌晨零時二十二分	星期一至六(公眾假期除外) 上午六時十分至下午十一時三十分 星期日及公眾假期 上午六時二十五分至下午十一時三十分
最高乘客使用率	繁忙時段：63% 非繁忙時段 27%	繁忙時段：80% 非繁忙時段 67%	繁忙時段：72% 非繁忙時段 68%
最低乘客使用率	繁忙時段：18% 非繁忙時段 2%	繁忙時段：40% 非繁忙時段 9%	繁忙時段：50% 非繁忙時段 18%
車輛數目	5 部空調雙層巴士	4部空調單層巴士	1部空調雙層巴士及 5 部空調單層巴士

II. 建議的背景

- 目前往來寶馬山/勵德邨與銅鑼灣/灣仔間的多條路線，包括新巴第 25 號線及城巴第 25A 及 25C 號線等。上述各路線之行車有著不同程度的重疊，當中以城巴第 25A 及 25C 號線重疊情況較為嚴重，使乘客難於辨別不同路線之行車安排。
- 隨著連接炮台山與英皇道間之自動行人電梯系統更廣泛被市民所採用，乘搭新巴第 25 號線往來介乎皇龍道與康福台間之天后廟道路段的乘客量亦相繼減少。
- 現時新巴第 25 號線往寶馬山方向之班次於中環之走線偏離心臟地帶，未能滿足德輔道中沿線一眾乘客之需求。

III. 建議的內容

- 取消城巴第 25A 號路線，並將行走第 25A 號路線的四部單層巴士全數調往行走第 25C 號線，並增加第 25C 號線在繁忙時間的班次至每 6 至 8 分鐘一班。
- 新巴第 25 號路線之行車路線由中環碼頭開出駛至交易廣場後，改經域多利皇后街、德輔道中至金鐘道，返回原有路線。往金鐘方向則於天后廟道後，改經炮台山道、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、內告士打道及分域街後，返回原有路線。
- 增設新巴第 25 號線由天后廟道/寶馬山往炮台山站的八達通雙向分段收費，收費為 \$4.0。

IV. 建議的好處

- 加密第 25C 號線的班次，由 8 至 18 分鐘一班加密至每 6 至 8 分鐘一班。
- 取消城巴第 25A 號線後，城巴第 25C 號線繁忙時間的載客率約為 60%。
- 乘搭新巴第 25 號線由寶馬山往中環可節省約 5 分鐘車程。建議落實後每日可分別減少怡和街及軒尼詩道的班次 93 班及 36 班，更有效運用現有資源，有助改善環境及舒緩路面交通負荷。
- 乘客可在中環的核心地帶乘搭新巴第 25 號線往寶馬山。

V. 對乘客之影響

- 受新巴第 25 號線改道而影響的乘客約有 790 人，他們全部皆可改乘替代服務而毋須轉車，他們可選擇以下的替代巴士服務：

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
銅鑼灣道往軒尼詩道	70	改乘新巴第 2A 號線及城巴第 5 號線，車費為 \$4.1 / \$3.4。
銅鑼灣道往中環	100	改乘新巴第 2 號線，車費為 \$4.1。
香港中央圖書館、軒尼詩道往中環碼頭	570	改乘城巴第 11 號線，車費為 \$3.8。
寶馬山往香港中央圖書館	50	改乘城巴第 25C 號線至摩頓台，車費為 \$4.0。
天后廟道(皇龍道與康福台之間)往中環	60	步行或使用炮台山自動行人電梯往英皇道，乘搭新巴第 2 號線，車費為 \$4.1。

- 受城巴第 25A 號線取消而影響乘客約有 3810 人，他們全部皆可改乘替代服務而毋須轉車，他們可選擇以下的替代巴士服務。

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
會議展覽中心新翼及天后廟道往寶馬山	300	改乘城巴第 25C 號線，車費維持\$4.0。
軒尼詩道往勵德邨	1040	改乘新巴第 23A 號、26 號線，車費為 \$4.1，或改乘城巴第 25C 號線，車費維持\$4.0/\$3.7。
軒尼詩道往寶馬山	670	改乘城巴第 25C 號線，車費維持 \$4.0/\$3.7。
大坑道往寶馬山	110	改乘新巴 23B 號線或專線小巴，車費為 \$4.1/\$4.5。
勵德邨往炮台山站	20	改乘新巴第 81 號線，車費 \$4.6，或改乘城巴第 41A 號線，車費為 \$4.1。
大坑道、寶馬山往銅鑼灣及灣仔	1070	改乘城巴第 25C 號線，車費維持 \$4.0/\$3.7。
寶馬山往英皇道(炮台山站)	360	改乘新巴第 25 號線，車費維持\$4.0(新增八達通雙向分段收費)。
英皇道(炮台山站)往銅鑼灣及灣仔	240	改乘新巴 2A 號線或城巴第 10 號線，車費為 \$4.1/\$3.4。

VI. 路線圖

請參閱附圖 4a 及 4b。

VII. 建議實施日期

2010 年 10 月

**服務重整建議 – 新巴第 27 號線
– 城巴第529號線**

I. 第 27 及 529 號線現時的服務詳情

路線	27	529
終點站	北角碼頭 – 寶馬山(循環線)	筲箕灣至寶馬山(循環線)
班次(平日上午九時後)	12-20 分鐘	10-20 分鐘
全程收費	\$4.4	\$4.0
服務時間	<u>星期一至六</u> 上午六時三十分至下午十時三十分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午八時至下午九時三十分	<u>星期一至六</u> 上午六時三十分至下午九時三十分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午七時三十分至下午九時三十分
平均乘客使用率(上午九時後)	32%	34%
車輛數目	3 部空調雙層巴士	4 部空調雙層巴士及 2 部空調單層巴士

II. 建議的背景

由於兩線所服務的寶馬山之地區，以住宅及學校為主，故大多數乘客需求皆集中於早上繁忙時段，而其他時段之客量需求則甚低，非繁忙時段班次的載客情況明顯較為疏落，根據客量統計顯示，第 27 及 529 號線於平日上午九時後之平均載客率約只有30%許；而當中使用第 529 號線往來百福道之乘客數目更嚴重偏低，平均每班車只有1名乘客於上述時段由筲箕灣至鰂魚涌往百福道，而由北角英皇道往百福道的乘客，平均每班車亦只有1至2名；於調查期間並沒有記錄得有乘客於百福道乘搭第 529 號線往筲箕灣。綜合以上情況，現建議重整 27 及 529 號線，以善用巴士資源。

III. 建議的內容

星期一至五(學校假期除外)上午九時前之所有班次：

路線	建議詳情
第 27、529 號線及 529P 特別班次	➤ 行車路線、班次及收費維持不變。

適用於星期一至五上午九時後，星期六、星期日及學校假期全日

路線	建議詳情
第 27 號線	➤ 所有班次改為北角(健康中街)往天后廟道(循環線)，途經英皇道、炮台山道、天后廟道、百福道及健康中街。 ➤ 全程收費由\$4.4 降低至\$4.0 ➤ 班次為 20 分鐘，尾班車開出時間維持不變。 ➤ 在此時段內，第 27 號路線編號暫修訂為第 27A 號。
第 529 號線	➤ 修改往筲箕灣班次(即落山方向)部份行車路線：依原有路線經寶馬山巴士總站至寶馬山道後，改循現時第 27 號線之行車路線往北角，即沿天后廟道西行(天寶大廈至衡峰閣)，再經炮台山道及英皇道直行至模範邨，接回原有路線往筲箕灣。 ➤ 收費、班次及尾班車開出時間維持不變。 ➤ 在此時段內，第 529 路線編號暫修訂為第 529A 號線。
第 529P 號線	➤ 維持不變。
新增巴士轉乘計劃	配合是項路線重整計劃，增設下列巴士轉乘優惠： ➤ <u>城巴第 29 號線↔新巴第 27 號線</u> – 由筲箕灣往百福道，乘搭第 29 號線至英皇道近琴行街，轉乘第 27 號線，總車費\$4.0。 – 由百福道往筲箕灣，乘搭第 27 號線至健康中街，於英皇道健康村對面轉乘第 29 號線，全程車費為總車費\$3.2。

IV. 建議的好處

- 第 27 號線現有乘客當中，約 2000 名乘客受惠於車費下調，即由\$4.4/\$4.1 降低至 \$3.7/\$4.0(減幅高達 16%)。
- 第 529 號線現有乘客當中，約 70 名由北角往百福道之乘客於重組服務時段內改乘第 27A 號線後，車程時間會因行車路線變得直接而有所減少，預計至少節省 8 分鐘，其行車安排更加切合百福道的乘客需求。
- 於重組服務時段內，乘搭第 529A 號線由炮台山道往鰂魚涌至筲箕灣之乘客，車程時間會因行車路線變得直接而有所減少，預計至少節省 5 分鐘。
- 於重組服務時段內，乘搭第 27A 號線由北角往天后廟道(天寶大廈至衡峰閣)之乘客，車程時間會因行車路線變得直接而有所減少，預計至少節省 8 分鐘。

V. 對乘客之影響

星期一至五上午九時後、星期六、星期日及學校假期全日

第 27 號線現有乘客

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
北角往雲景道及寶馬山	1036	改乘第 529A 號線，車費由\$4.4 降低至 \$3.7。(毋須轉車)
雲景道、寶馬山、天后廟道及炮台山道往北角	912	改乘第 529A 號線，車費由\$4.4 降低至 \$4.0。(毋須轉車)
英皇道電廠街前往北角	9	改乘第 10、77、99 或 529A 號線，車費由\$4.1 降低至 \$3.4 或\$4.0。(毋須轉車)

第 529 號線現有乘客

目的地	乘客數目	可選擇的巴士服務
筲箕灣至鰂魚涌往百福道	9	改乘第 529 號線至英皇道近琴行街，轉乘第 27A 號線，車費維持 \$4.0。
英皇道(琴行街以東)往百福道	66	改乘第 27A 號線，車費\$4.0。(毋須轉車)
3262 名乘客現有乘客可繼續乘搭第 529A 號線往來沿線各處，車費維持不變，毋須轉車。		

總結：就重組時段內之服務而言，(一) 5373 名乘客可乘原有或替代路線而毋須轉車；(二) 只有 9 名乘客需要轉車。沒有受影響乘客需繳付較高車資。

VI. 路線圖

請參閱附圖 4。

VII. 建議實施日期

2010 年 7 月

服務重整建議 – 新巴第 63 號路線

I. 第 63 號路線現時的服務詳情

終點站	北角碼頭 – 赤柱監獄
繁忙時段班次	30 分鐘
單程車費	\$8.90
服務時間	星期一至六 上午六時正至下午七時三十分 (星期日及公眾假期暫停服務)
繁忙時段乘客使用率	約 54%
車隊	1 輛空調雙層巴士 3 輛空調單層巴士

II. 建議的背景

第 63 號線為往來赤柱之路線，按照目前行車路線安排，上述路線來回方向均會途經介乎環角道與春坎角道迴旋處間之一段春坎角道，當中涉及春坎角道 72 號及春坎角海灘共兩組之巴士站。由於上述巴士站的使用率偏低，而且有地區人士要求減少行經上述路段之巴士路線數目，故建議修改第 63 號線來回方向的行車路線而不經上述路段。

III. 建議的內容

- 新巴第 63 號線來回方向取消途經春坎角海灘。
- 往赤柱方向駛經春坎角道 53- 55 號至環角道交界，改為左轉入環角道，接回原有路線往赤柱。
- 往北角方向駛經環角道 12-14 號至春坎角道交界，改為右轉往春坎角道，接回原有路線往北角。

IV. 對乘客之影響

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇的巴士服務
往返春坎角海灘	17 (1%)	改用(一)春坎角道 53- 55 號環角道前；或(二)環角道 12- 14 號環角徑之現有分站。

V. 建議的好處

本方案適切回應春坎角居民組織就減少行經春坎角海灘路段巴士路線的訴求。

VI. 路線圖

附圖 6

VII. 建議實施日期

2010 年 7 月

服務調整建議 – 新巴第 682 號路線

I. 第 682 號路線現時的服務詳情

路線	682
終點站	利安 – 柴灣(東)
繁忙時段班次	4-15 分鐘
單程車費	\$19.00
服務時間	每日上午五時四十分至下午十一時五十分
繁忙時段乘客使用率	87%
車隊	24 輛空調雙層巴士

II. 建議的背景

第 682 號線為往來沙田利安與柴灣(東)之間而途經小西灣之過海隧道巴士路線，現時該線往柴灣(東)方向時會先繞經柴灣(東)巴士總站，經工業區往小西灣後，再折返柴灣(東)巴士總站，即會駛進柴灣(東)巴士總站兩次。由於行車路線迂迴而在此路段上落的乘客不多，故建議將路線簡化，以縮短車程及方便前往小西灣的乘客。

III. 建議的內容

路線	建議詳情
第 682 號線(包括第 682P 號特別班次)往柴灣(東)方向	➤ 修訂柴灣(東)工業區路段之行車路線：依原有路線，駛至柴灣道常安街交界時，改為直行柴灣道至小西灣道，再經原有路線至安業街、豐業街及常安街往柴灣(東)巴士總站(亦即全程只會駛進柴灣(東)巴士總站一次)。 ➤ 取消安業街 6-10 號合明工廠大廈外往柴灣(東)的分站。 ➤ 於柴灣道常安街後(前巴士廠外)增設中途站。

IV. 對乘客之影響

路線	目的地	乘客數目	可選擇的替代巴士站
第682號線 (包括第682P 號線特別班 次)往柴灣 (東)之所有班 次	前往柴灣(東)巴士總站	230	改用新增設於柴灣道常安街 後(前巴士廠外)之分站。
	柴灣(東)巴士總站往小西灣	3	改乘新巴第 82 號線，車費由 \$5.7 降低至 \$3.6。
	前往安業街 6- 10 號合明 工廠大廈外巴士站	220	改用新增設於柴灣道常安街 後(前巴士廠外)之分站。

V. 建議的好處

第 682 號線(包括第 682P 號線特別班次)往柴灣(東)方向可節省約 2 分鐘的行車時間，每日約有 550 名前往小西灣的乘客受惠。

VI. 路線圖

附圖 6

VII. 建議實施日期

2010 年 7 月

過海隧道巴士路線重組計劃 – 城巴/九巴第 690 號線

I. 隧巴第 690 號線現時的服務詳情

路線	690
終點站	康盛花園 – 中環 (交易廣場)
繁忙時段班次	10-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	<u>星期一至六 (公眾假期除外)</u> 上午六時正 至下午十一時三十五分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午六時五十五分 至下午十一時三十五分
車輛數目	7部空調雙層巴士(城巴) 7部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景

城巴第 690 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道，來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 21%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 12%，故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議的詳情

把第 690 號線之服務時間修訂為：

行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
往中環	上午六時正 至九時正， 及下午四時正 至七時正	上午六時正 至九時正	不設服務
往康盛	上午七時正 至十時正， 及下午四時正 至十時正	上午七時正 至十時正	不設服務

上述路線的特別班次第 690P 號(將軍澳 (康盛花園)至中環 (交易廣場))的服務將不受影響。

IV. 對乘客之影響

重整計劃實施後，於第 690 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	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇之巴士服務
康盛花園及翠林 往來中環	532 (13%)	專線小巴 15M(\$3.5)或 17M(\$3.1)號 線及轉乘港鐵(\$9.5 - \$11.2)，每程可 享\$0.5 之轉乘優惠
寶林往來中環	849 (21%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往 來中環	15 (0.4%)	第 601(\$9.3 - \$9.8)、603(\$10.5)及 619(\$9.3 - \$9.8)號線
北角往來中環	28 (0.7%)	第 2(\$4.1)、10(\$3.4)及 18(\$4.6 - \$5.2)號線
藍田往寶林	82 (2%)	港鐵(\$4.4 - \$5.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

過海隧道巴士服務調整建議 – 新巴/九巴隧巴第 692 號線

I. 隧巴第 692 號線現時的服務詳情

路線	692
終點站	坑口(北) – 中環 (交易廣場)
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	每日 上午六時正至午夜十二時正
車輛數目	5部空調雙層巴士(新巴) 8部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景

新巴/九巴第 692 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道，來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 20%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 13%。故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議的詳情

把第 692 號線之服務時間修訂為：

行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
往中環	上午六時正 至九時正， 及下午四時正 至七時正	上午六時正 至九時正	不設服務
往坑口	上午七時正 至十時正， 及下午四時正 至十時正	上午七時正 至十時正	不設服務

上述路線的特別班次第 692P 號(調景嶺站至中環 (交易廣場))的服務將不受影響。

IV. 對乘客之影響

服務調整後，於第 692 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	受影響乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇之巴士服務
坑口及尚德往來中環	1170 (33%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往中環	11 (0.3%)	第 601(\$9.3 - \$9.8)、603(\$10.5)及 619(\$9.3 - \$9.8)號線
北角往中環	49 (1%)	第 2(\$4.1)、10(\$3.4)及 18(\$4.6 - \$5.2) 號線
藍田往尚德及坑口	97 (3%)	港鐵(\$4.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

過海隧道巴士路線重整計劃 – 新巴第 694 號線

I. 隧巴第 694 號線現時的服務詳情

路線	694
終點站	調景嶺公共運輸交匯處 – 小西灣
繁忙時段班次	15-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	每日 上午六時正至下午十一時五十分
車輛數目	7 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

新巴第 694 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道，來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 19%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 13%，故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議的詳情

把第 694 號線之服務時間修訂為：

路線	行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
694	往小西灣	上午六時正至九時正， 及下午四時正至七時三十分	上午六時正至九時正	不設服務
	往將軍澳	上午七時正至十時正， 及下午四時正至七時三十分	上午七時正至十時正	不設服務

此外，第 694 號線(往將軍澳方向)班次當駛經柴灣道環翠街市外將改經迴旋處直接前往柴灣斜，從而使其行車路線變得更為直接及順暢，而現時設於環翠道的三個中途站(包括(一)環翠邨澤翠樓外、(二)興華邨卓華樓對面及(三)興華邨豐興樓外)將會取消，當中涉及約 17 名現有乘客可改用位於柴灣道環翠街市外之現有巴士站或新增設於柴灣道興華邨裕興樓外之巴士站。

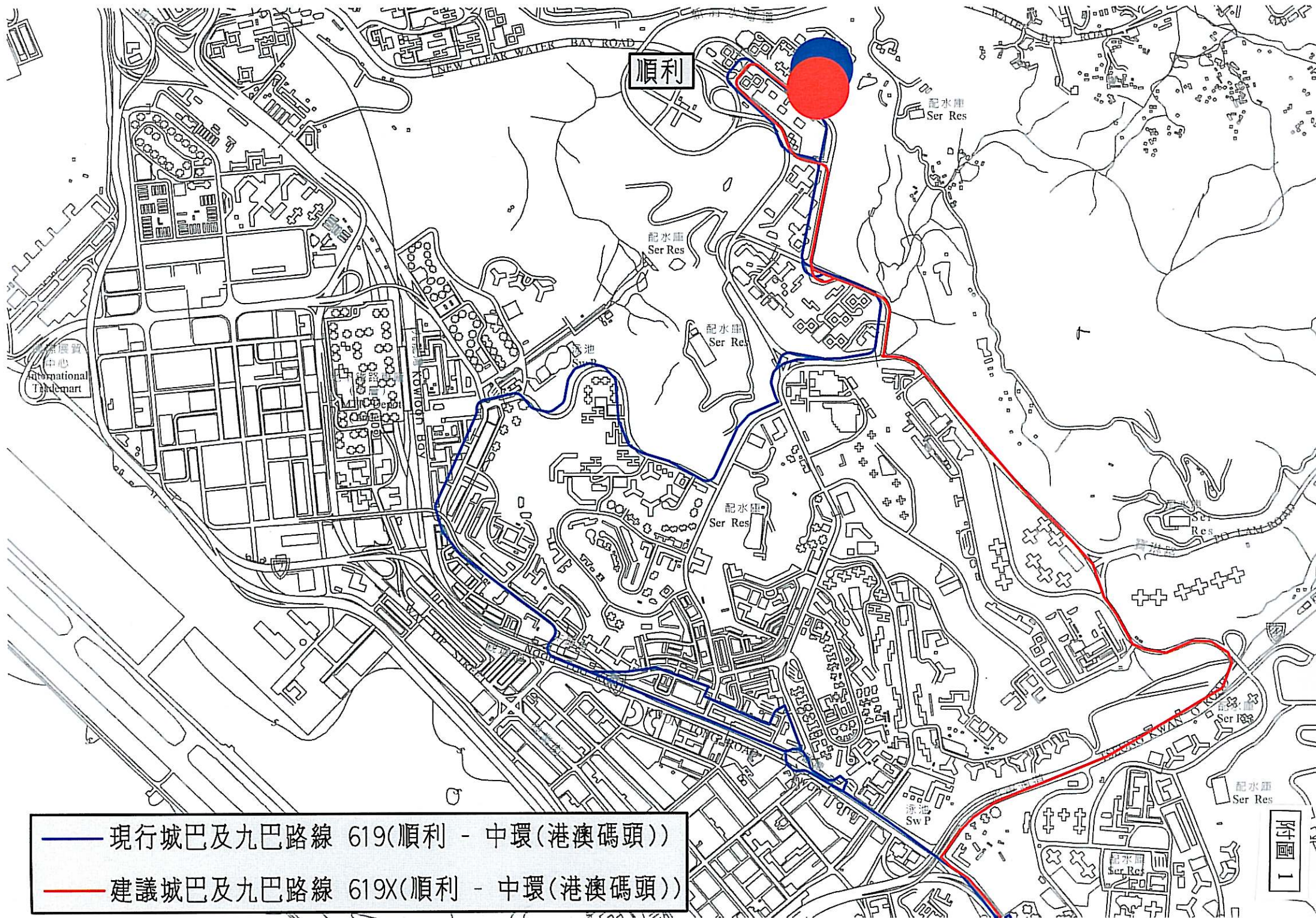
IV. 對乘客之影響

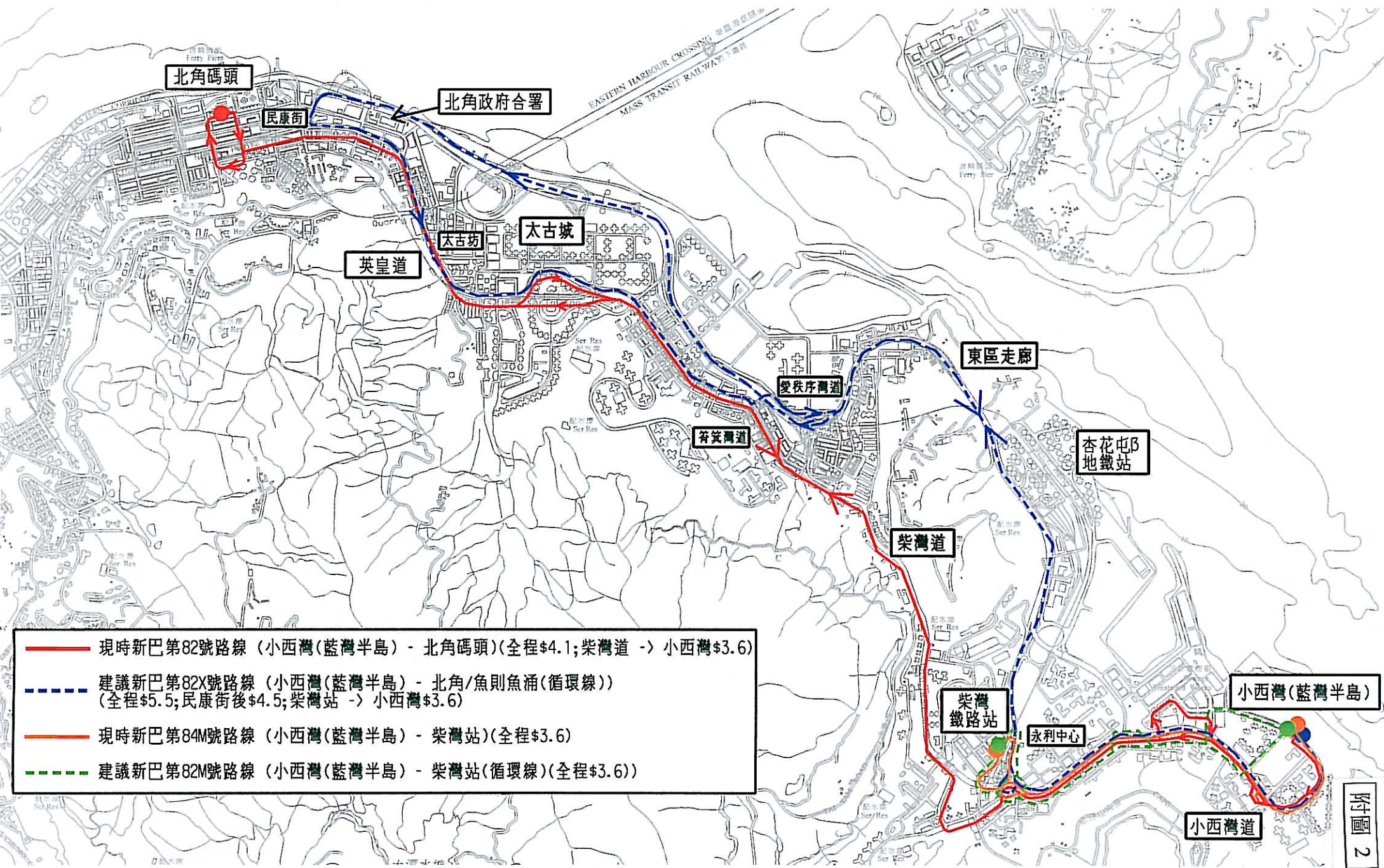
重整計劃實施後，於第 694 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇之巴士服務
將軍澳往來小西灣	1243 (43%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往小西灣	59 (2%)	第 606 及 682 號線(\$9.8)
西灣河往小西灣	49 (2%)	第 82 號線(\$4.1)
藍田往將軍澳	63 (2%)	港鐵(\$3.6 - \$5.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

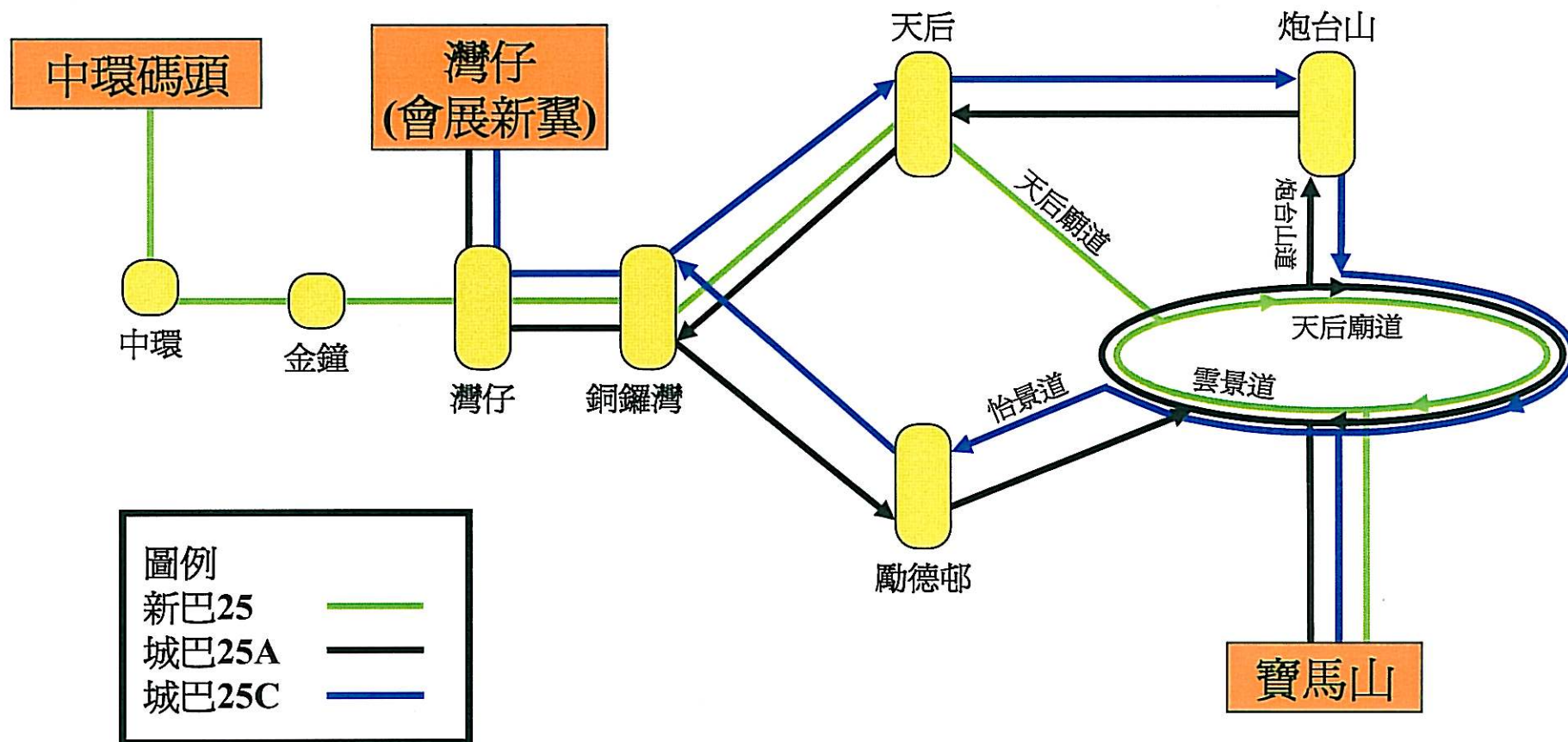




附圖 2

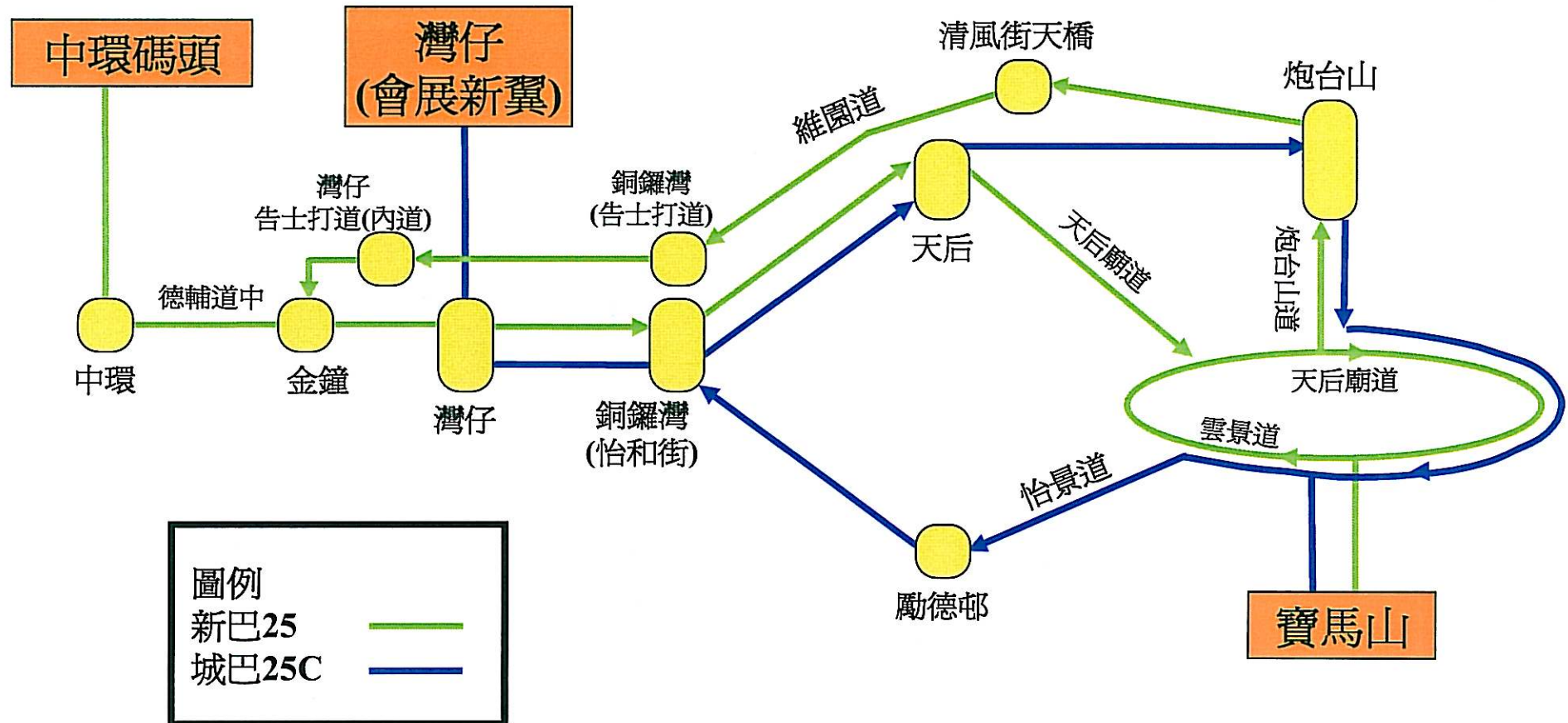
第25,25A,25C號線服務調整建議

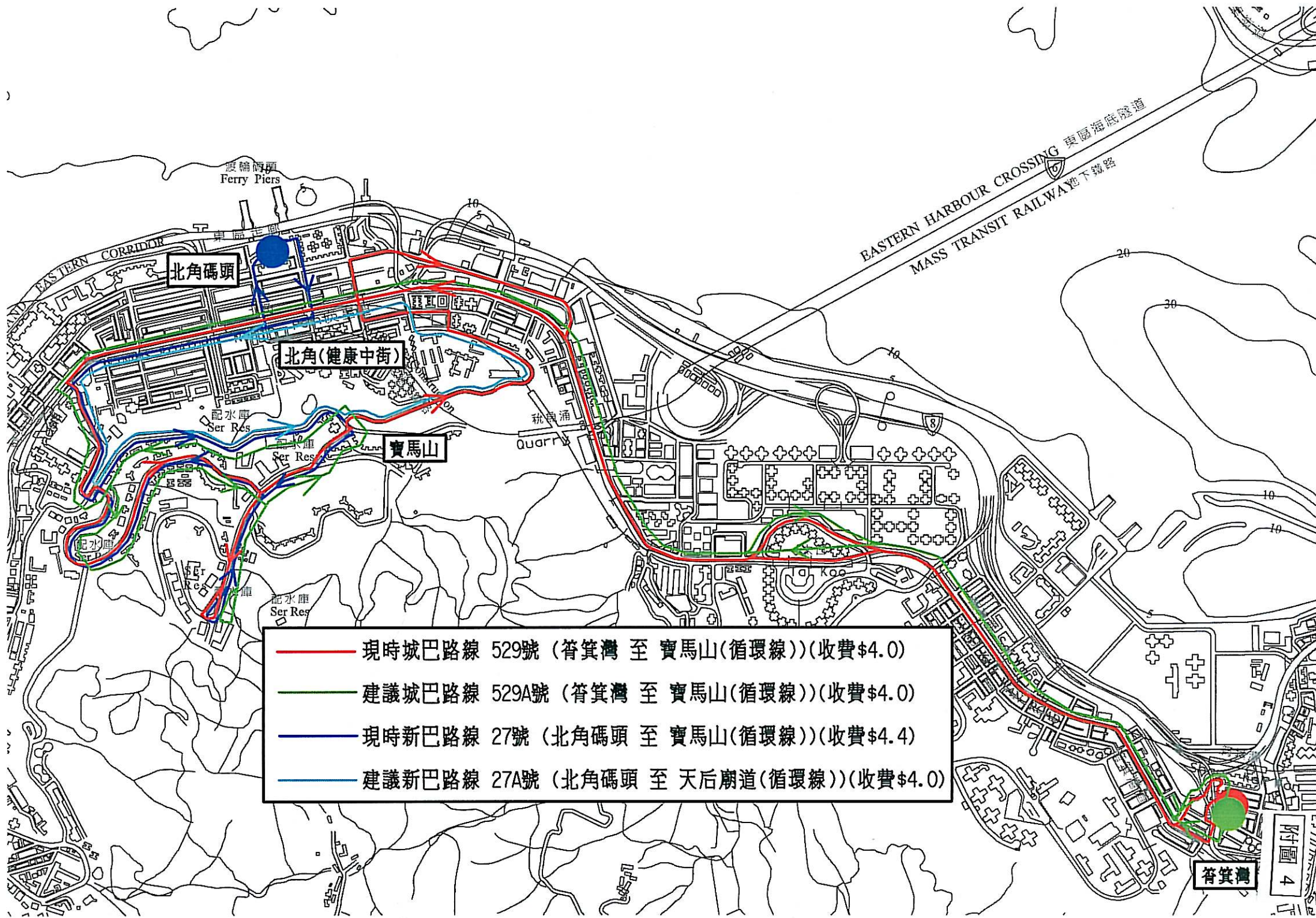
現時第25, 25A及25C路線

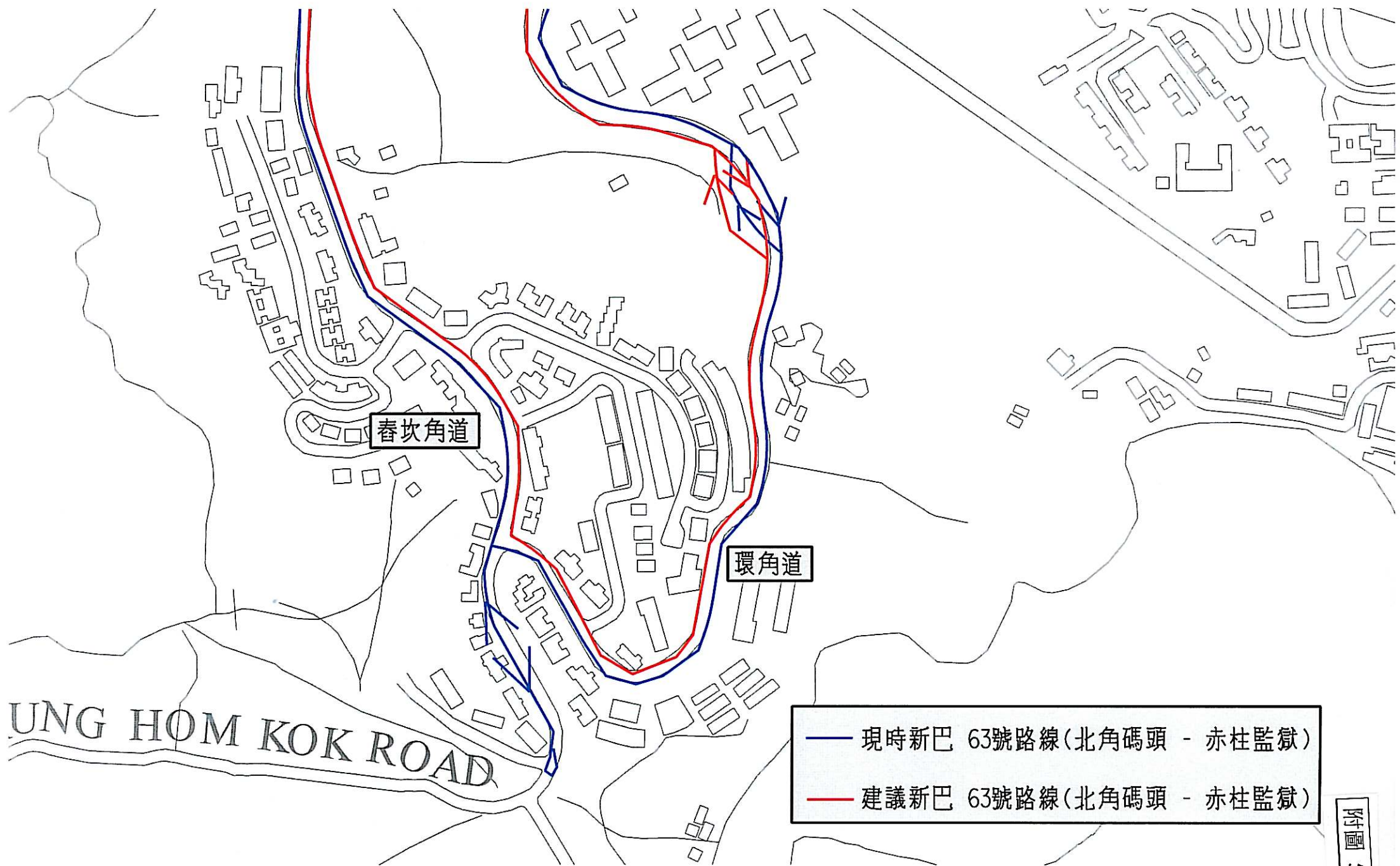


第25,25A,25C號線服務調整建議

建議第25及25C路線







污水處理廠

新巴服務調整建議 - 新巴第 682號線往柴灣(東)方向

豐業街

新業街

柴灣道

泳池

SWP

CAPE

- 原有路線
- - - 建議路線
- 原有巴士站
- 建議巴士站