

2006 年 2 月 16 日

提出討論

觀塘區議會屬下

交通及運輸委員會文件第 /2006 號

2006 - 2007 年度觀塘區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 - 2007 年度觀塘區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2006 - 2007 年度巴士路線發展計劃

2. 2006 - 2007 年度的巴士路線發展計劃已經擬定，現列於附件 1(A)-(E)及 2(A)-(C)，供各委員參閱。

3. 2006 - 2007 年度觀塘區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

巴士公司建議在本區實施 50 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。

(二) 路線重整的措施

為使本區巴士路線更有效率地提供服務，巴士公司建議在本區實施路線重整計劃，個別路線重整詳情亦列於在附件 1-3 及 7-8內。

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，故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。在此前提下，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、改善巴士廢氣排放素質及增闢行人專區等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及
- (三) 我們亦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整服務，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 年底投入服務的地鐵將軍澳支線、03 年底投入服務的九廣西鐵、04 年 10 月由紅磡伸

延至尖東的東鐵延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山鐵路、剛於 05 年 8 月開始運作的迪士尼線，以及於 05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線。上述鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須作出有效的協調及重整服務以維持一個有效率的公共交通系統。展望未來數年，我們預計有兩條新鐵路路線相繼落成，包括：

- 上水至落馬洲支線 (2007 年落成)
- 九龍南環線 (2009 年落成)

這些新鐵路路線會進一步提高本港公共交通系統的效率及載客量。隨着新鐵路的落成啓用，市民對接駁至鐵路車站的公共交通服務需求將會增加，對與鐵路重疊的巴士路線的需求則會減少。

6. 此外，在過去兩年，巴士行業的運作成本不斷上升。例如和 2004 年初比較，整體而言，巴士公司的燃油價格上升約百分之五十，而支付的隧道通行費亦上升約百分之七。爲了節省資源以減低成本上漲對票價的壓力，一些使用率較低或重疊的巴士服務亦需要重整或修改。

制定路線發展計劃的原則

7. 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：

- (一) 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。爲了配合人口變遷，我們會因應現有巴士服務的乘客量及需求調整班次。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%；或在非繁忙時段在

最繁忙的半小時內的載客率達 60%，我們會考慮增加車輛行走；

(二) 我們會按個別使用率不高的路線的運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施包括調整現有路線、班次及運作時間表；縮短車程及將部份地區的巴士站密度降低至適當的水平等等。個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率少於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，我們會考慮減少車輛行走。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已低於 15 分鐘的巴士線則會按個別情況考慮。

(三) 除個別路線的調整，我們亦會致力推行重點路線重整方案。個別方案會因應相關地區的情況，利用可行方法，包括減少班次、路線分流、縮短、合併或取消客量少的路線等，以減少在繁忙交通走廊上行走的巴士數目。有關方案除了可以更妥善地協調新鐵路及巴士網絡整體運作效益，亦對改善環境有直接幫助。在繁忙地區如九龍彌敦道及港島中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣等，由於巴士路線集中，交通擠塞及環境污染問題需要正視。路線重整計劃會適當地減少巴士流量，改善這些地區的交通擠塞情況，減少車輛廢氣及噪音排放。我們亦會同時推行其他措施，例如配合行人專用區及其他環境改善項目的推行，以更全面地改善環境。

(四) 我們會鼓勵巴士公司在適當及可行的地點，設立更多轉乘鐵路或其他巴士線的計劃，讓乘客可享用優惠轉乘票價前

往不同的目的地，並減低對長程及直接「點到點」巴士服務的需求，善用香港的路面空間及巴士資源以提高巴士網絡的效率，以及減少服務重疊造成的擠塞及環境問題。

(五) 如調整現有路線不能滿足需求及沒有可行的替代交通服務，我們會因應需求考慮加設新巴士線。接駁鐵路或在鐵路範圍以外的新巴士服務將予優先考慮。在批選新的巴士路線時，我們亦會考慮新路線對交通擠塞的主要幹道的影響，並盡量避免開設長程巴士路線或途經交通繁忙地區的路線，例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等。如新路線必須途經以上地區，巴士公司須減少其他路線途經該區的相等班次。

(六) 爲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。

8. 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

9. 請各委員就 2006 - 2007 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零零六年二月

二零零六年巴士路線發展計劃 觀塘市區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配											備註
			現行	建議	現行			建議			修改					
					三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層			
5/06	6D	長沙灣(甘泉街(南)) - 牛頭角	13	13	2	6		0	8		-2	2		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.7)。		
7/06	9	坪石 - 天星碼頭	11/12	11/12	3	8		0	11		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.7)。		
5/06	10	彩雲 - 大角咀(循環線)	10	10		11			11			0		為提高服務班次穩定性，往彩雲方向的巴士服務將不經東隆道、東頭村道及沙田坳道。(附件1)		
9/06	11X	秀茂坪(上) - 紅磡車站	10	9	5	5		5	6		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
3/06	14	油塘 - 中港碼頭	10/11	9/10	4	8		4	9		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
5/06	14	油塘 - 中港碼頭	9/10	9	4	9		4	10		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
7/06	14	油塘 - 中港碼頭	9	8/9	4	10		4	11		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
3/06	14B	牛頭角 - 藍田(廣田邨)	8/9	7/8	3	4		3	5		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
3/06	14C	鯉魚門(三家村碼頭) - 觀塘(裕民坊)(循環線)	17/19	30/40			2			1			-1	縮減服務班次，以符合實際需要。(附件2)		
3/06	15	平田 - 紅磡碼頭	7/8	7	3	12		3	13		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
7/06	15	平田 - 紅磡碼頭	7	7	3	13		0	16		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$5.5)。		
3/06	16	藍田(廣田邨) - 旺角(柏景灣)	5/6	5/6	4	20		4	21		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
7/06	26	順天 - 尖沙咀東	6	6	3	14		0	17		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$5.5)。		
6/06	216M	油塘地鐵站 - 藍田地鐵站(循環線)	6	5/6		6			7			1		視乎乘客需求，改善班次。		
3/06	219X	麗港城 - 尖沙咀(循環線)	8/9	7		8			9			1		視乎乘客需求，調配車輛改善第219P號線班次。		
5/06	219X	麗港城 - 尖沙咀(循環線)	7	6/7		9			10			1		視乎乘客需求，調配車輛改善第219P號線班次，並開辦第219P號(往油塘)下午繁忙時段特別班次。		

二零零六年巴士路線發展計劃 以觀塘區為終點站的新界區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配												備註
					現行				建議				修改				
			現行	建議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
9/06	93A	寶林 - 觀塘碼頭	7/8	7/8		6	3					3	6		-3	3	加強空調巴士服務。
6/06	298P	藍田地鐵站 - 香港科技大學	30	-			2						0			-2	路線重組計劃(包括取消九巴第298P號;並加強九巴第91M號班次)。(附件3)
8/06	74A	太和 - 觀塘碼頭	15	15		9	0					4	5		-5	5	引入空調巴士行走(空調巴士票價,\$8.7)。
9/06	74A	太和 - 觀塘碼頭	15	15		4	5					2	7		-2	2	加強空調巴士服務。
4/06	74S	藍田地鐵站 - 和合石	12	12		8	8					0	16		-8	8	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$15.5)。
3/06	80	美林 - 觀塘碼頭	4/5	4/5		5	21					5	22		0	1	總站遷往香粉寮(第4C/38區)及改善班次。(附件4)
12/06	80	香粉寮 - 觀塘碼頭	4/5	4/5		5	22					5	23		0	1	視乎香粉寮(第4C/38區)入伙情況，改善班次。
9/06	89	瀝源 - 觀塘(月華街)	5/6	5/6		3	13					0	16		-3	3	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$5.5)。
7/06	89B	沙田圍 - 觀塘(裕民坊)	8	8		1	12					0	13		-1	1	全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$5.5)。
7/06	258D	寶田 - 藍田地鐵站	10/11	10			15						16			1	因應乘客需求，改善班次。

二零零六年巴士路線發展計劃 途經觀塘區的新界區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配										備註
			現行	建議	現行			建議			修改				
					三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層		
6/06	91M	鑽石山地鐵站 - 寶林	9	8/9		12			13			1			路線重組計劃(包括取消九巴第298P號,並加強九巴第91M號班次)。(附件3)
3/06	95	翠林 - 佐敦 (滙翔道)	11/12	11	2	10		3	10			1	0		視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
4/06	95	翠林 - 佐敦 (滙翔道)	11	10/11	3	10		4	10			1	0		視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
3/06	98C	坑口(北) - 美孚	6/7	6/7		17			18			1			視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
4/06	98C	坑口(北) - 美孚	6/7	6		18			19			1			視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
3/06	98D	坑口(北) - 尖沙咀東	4/5	4/5		25			26			1			視乎乘客需求,調配車輛改善班次。
3/06	N796	將軍澳地鐵站公共交通交匯處 - 太子地鐵站	20/30	20/30		5			5			0			延伸至尖沙咀,並改為循環線。(附件5)

二零零六年巴士路線發展計劃 觀塘區過海路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配										備註
					現行			建議			修改				
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層		
4/06	601	寶達 - 德立街巴士總站	5	5		25			25			0		開辦行經東區走廊往寶達的下午特別班次(601P路線)。(附件 6)	
4/06	601	寶達 - 德立街巴士總站	5	5		25			25			0		路線重組計劃(包括隧巴第692號改道行經東區走廊;及提供隧巴第601號與隧巴第692號的八達通轉乘計劃,以照顧受影響的乘客)。(附件 7)	
4/06	692	坑口(北) - 中環(交易廣場)	11	10		15			14			-1			
3/06	671	鑽石山地鐵站 - 鴨脷洲(利樂街)	16	14		9			10			1		視乎乘客需求,調配車輛改善班次。	
3/06	T6	香港仔(石排灣) - 西貢(北潭涌)	8班	0		4			0			-4		取消巴士路線。(附件 8)	
3/06	681	馬鞍山市中心 - 中環(香港站公共交通交匯處)	3/4	3/4		26			27			1		視乎乘客需求,調配車輛改善班次。	

二零零六年巴士路線發展計劃
途經觀塘區機場路綫

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配										備註
					現行			建議			修改				
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層		
3/06	E22A	將軍澳(寶琳)-亞洲國際博覽館	20	20		11			13		2		增設早上及晚上繁忙時間共4班的特別班次(第E22B號線)，路線改經寶琳路、康盛花園、秀茂坪及新清水灣道。(附件9)		
12/06	E22/ E22P	藍田(北)/油塘臨時巴士站 - 亞洲國際博覽館	9/10	9		22			24		2		視乎乘客需求，調配車輛改善班次。		

二零零七年巴士路線發展計劃 觀塘市區路線

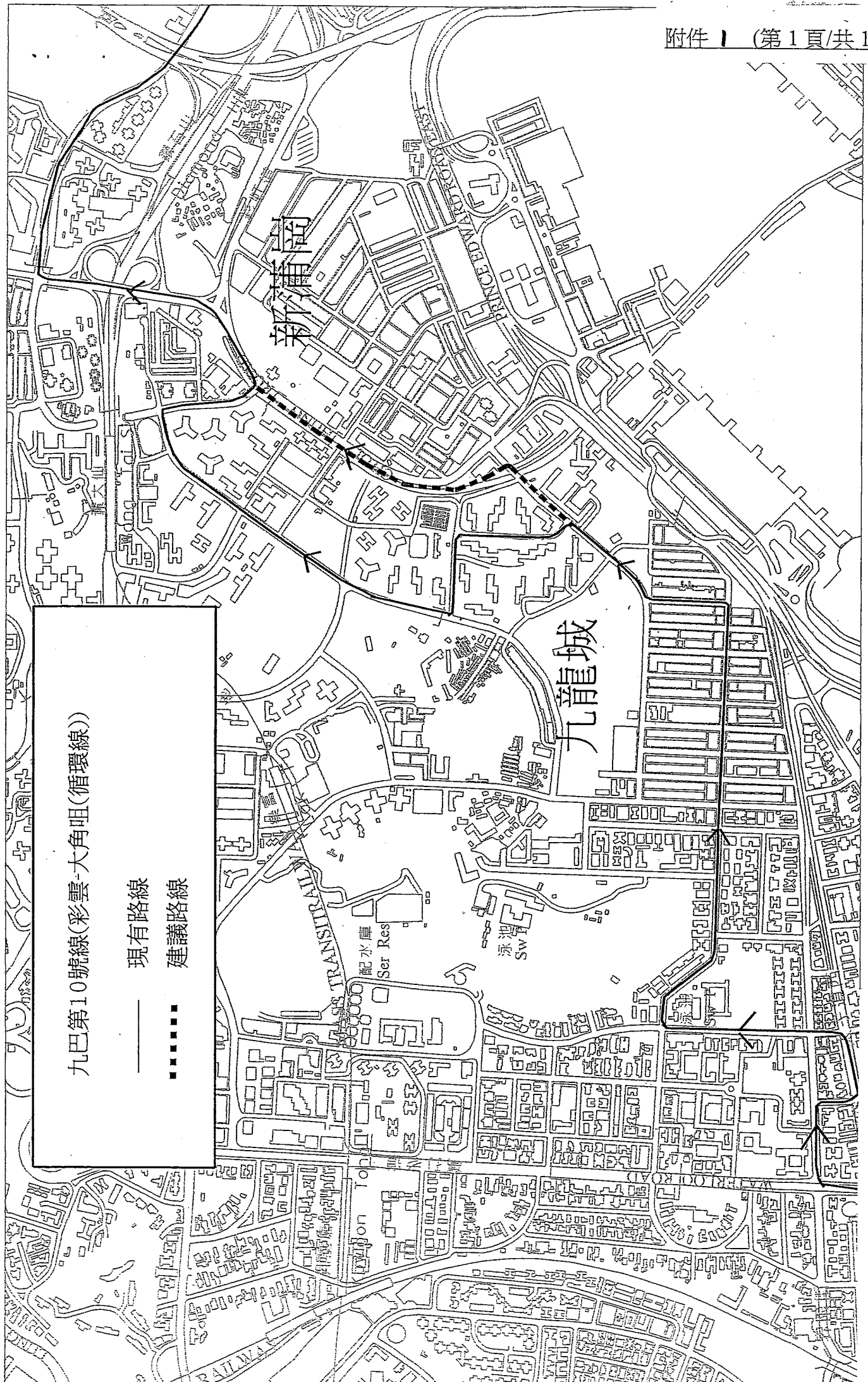
日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配											備註
					現行			建議			修改					
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	
6/07	1A	秀茂坪(中) - 天星碼頭	4/5	4/5	3	23		0	26		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$5.5)。		
6/07	11C	秀茂坪(上) - 竹園邨	9/10	9/10	4	7		0	11		-4	4		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.7)。		
3/07	11X	秀茂坪(上) - 紅磡車站	9	9	5	6		3	8		-2	2		加強空調巴士服務。		
1/07	13X	寶達 - 尖沙咀東	11/12	11/12	3	8		0	11		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$6.2)。		
6/07	14	油塘 - 中港碼頭	9/10	9/10	4	11		2	13		-2	2		加強空調巴士服務。		
6/07	14B	牛頭角 - 藍田 (廣田邨)	7/8	7/8	3	5		0	8		-3	3		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.0)。		
3/07	15	平田 - 紅磡碼頭	7	6/7		16			17			1		視乎乘客需求，改善班次。		
3/07	15A	平田 - 慈雲山(北)	12	11		11			12			1		視乎乘客需求，改善班次。		
12/07	16	藍田 (廣田邨) - 旺角 (柏景灣)	5/6	5/6	4	21		0	25		-4	4		全線改以空調巴士行走(票價: \$5.5)。		
1/07	16M	觀塘 (月華街) - 藍田 (康華苑) (循環線)	9	8	1	3		1	4		0	1		視乎乘客需求，改善班次。		
8/07	23M	樂華 - 順利 (循環線)	10	10	2	4		0	6		-2	2		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.0)。		
5/07	27	順天 - 旺角 (循環線)	5/6	5/6	2	11		0	13		-2	2		全線改以空調巴士行走(票價: \$4.0)。		

二零零七年巴士路線發展計劃
以觀塘區為終點站的新界區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配														備註
					現行				建議				修改						
			現行	建議	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層	兩軸車輛	三軸車輛	空調雙層	空調單層			
2/07	98A	坑口(北) - 牛頭角地鐵站(循環線)	6	6		5	13			3	15		-2	2		加強空調巴士服務。			
2/07	80	香粉寮 - 觀塘碼頭	4/5	4/5		5	23			0	28		-5	5		全線改用空調巴士行走(空調巴士票價:\$5.9)。			

二零零七年巴士路線發展計劃 途經觀塘區的新界區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配										備註
					現行			建議			修改				
			現行	建議	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層	三軸 車輛	空調 雙層	空調 單層		
1/07	93K	寶林 - 旺角火車站	8	8	5	12		3	14		-2	2		加強空調巴士服務。	
6/07	95	翠林 - 佐敦 (滙翔道)	10	10	4	10		0	14		-4	4		全線改以空調巴士行走(票價: \$6.1)。	



九巴路線第 14C 號重組計劃

1. 背景

九巴路線第 14C 號(觀塘(裕民坊)至鯉魚門(三家村))主要服務來往油塘、藍田及觀塘一帶的乘客。隨着 2002 年地鐵觀塘線延線至油塘，該路線失去其接駁地鐵服務的功能。此外，該路線大部分行車路段亦與來往油塘及觀塘的紅色公共小巴服務有大幅度重疊。故此，市民對第 14C 號線的服務需求持續下跌，2005 年的乘客量較 10 年前下跌了約三成，而在最繁忙的一小時內的乘客量仍不足 120 人。

2. 建議

鑑於第 14C 號線載客量持續偏低及目前已有其他直接公共交通工具服務該線所行經的地區，我們認為有需要重組第 14C 號路線的服務，以有效運用現有資源，並協調鐵路及巴士網絡整體運作效益。我們曾就以下三個重組方案進行研究：

方案(一)：取消路線

取消第 14C 號線後，所有乘客需改乘其他巴士路線或交通工具前往目的地，有關資料如下：

路段	每日受影響人次	替代路線
油塘中心⇄鯉魚門道至觀塘	497	紅色公共小巴服務/九巴路線第 14 號(油塘-中港碼頭)
鯉魚門道⇄三家村/崇信街	39	紅色公共小巴服務/專線小巴第 24M 號
觀塘⇄三家村/崇信街	937	紅色公共小巴服務

鑑於每日受影響的人次達致約一千五百，而其他公共交通工具或許未能配合第 14C 號線的取消而調整服務，故我們認為現階段不宜全面取消第 14C 號線。

方案(二)：只在繁忙時間提供服務及縮減班次

當第 14C 號線只提供繁忙時段服務及縮減繁忙時段班次由現時每 17/19 分鐘一班至每 30-40 分鐘一班後，在非繁忙時段，所有乘客需改乘其他巴士路線或交通工具前往目的地，有關資料如下：

路段	每日受影響人次	替代路線
油塘中心⇌鯉魚門道 至觀塘	206	紅色公共小巴服務/九巴路線第 14 號(油塘-中港碼頭)
鯉魚門道⇌三家村/崇 信街	23	紅色公共小巴服務/專線小 巴第 24M 號
觀塘⇌三家村/崇信街	410	紅色公共小巴服務

雖然每受影響的人次較方案(一)減至六百多，但仍須其他交通工具配合才能有效地減低對乘客的影響，故此方案暫時亦不宜採納。

方案(三):縮減班次

為使受影響乘客的數目減至最低，經詳細研究後，現建議縮減第 14C 號線的班次服務，繁忙時間班次由現時每 17/19 分鐘一班下調至每 30-40 分鐘一班。班次下調後，在最繁忙的一小時內之最高載客率預計會上升至約七成。

3. 目標實施日期

二零零六年六月

九巴路線第 91M 及 298P 號重組計劃

1. 背景

第 298P 號線主要在繁忙時間提供巴士服務來往藍田地鐵站及香港科技大學，其前身第 298 號線本為全日服務。隨著 2002 年 8 月地鐵將軍澳線投入服務後，市民對第 298 號的服務需求下跌，該路線因而改為只於繁忙時段提供服務，並更改編號為 298P 線。由於現時已有數條專線小巴路線及九巴路線第 91M 號(寶林－鑽石山地鐵站)提供往返香港科技大學與地鐵站的服務，因此第 298P 號線的客量亦輾轉由最初平均每日約 520 人次(2002 年 9 月)下降至約 200 人次(2005 年 10 月)，跌幅達六成，即平均每班車只載約 40 人。

2. 建議

鑑於第 298P 號線載客量持續偏低及目前已有其他公共交通工具服務該線所行經的地區，為更有效運用資源，現建議將第 298P 號線取消，並將一輛雙層空調巴士調配行走第 91M 號線，以加強該線服務班次。

3. 服務詳情的改變

	第 298P 號	第 91M 號 (現時)	第 91M 號 (取消 298P 號後)
全程車費	\$5.2	\$4.9	維持不變
車輛分配	兩部雙層巴士	12 部雙層巴士	13 部雙層巴士
基本班次	30 分鐘	9 分鐘	8/9 分鐘
運作時間	<u>星期一至五(公眾假除外)</u> 早上 7 時 30 分至 8 時 30 分 下午 5 時 30 分至 6 時 <u>星期六(公眾假除外)</u> 早上 7 時 30 分至 8 時 下午 12 時 15 分	早上 5 時 40 分 至午夜 12 時	維持不變

4. 目標實施日期

二零零六年六月

建議九巴第80號路線遷往香粉寮

—— 現行路線
- - - 建議路線

美林村

美田道

香粉寮街

大潭



新巴路線第 N796 號重整計劃

1. 目的

為配合將軍澳區的發展及照顧乘客的需求，現建議將第 N796 的路線由太子伸延至尖沙咀。

2. 建議

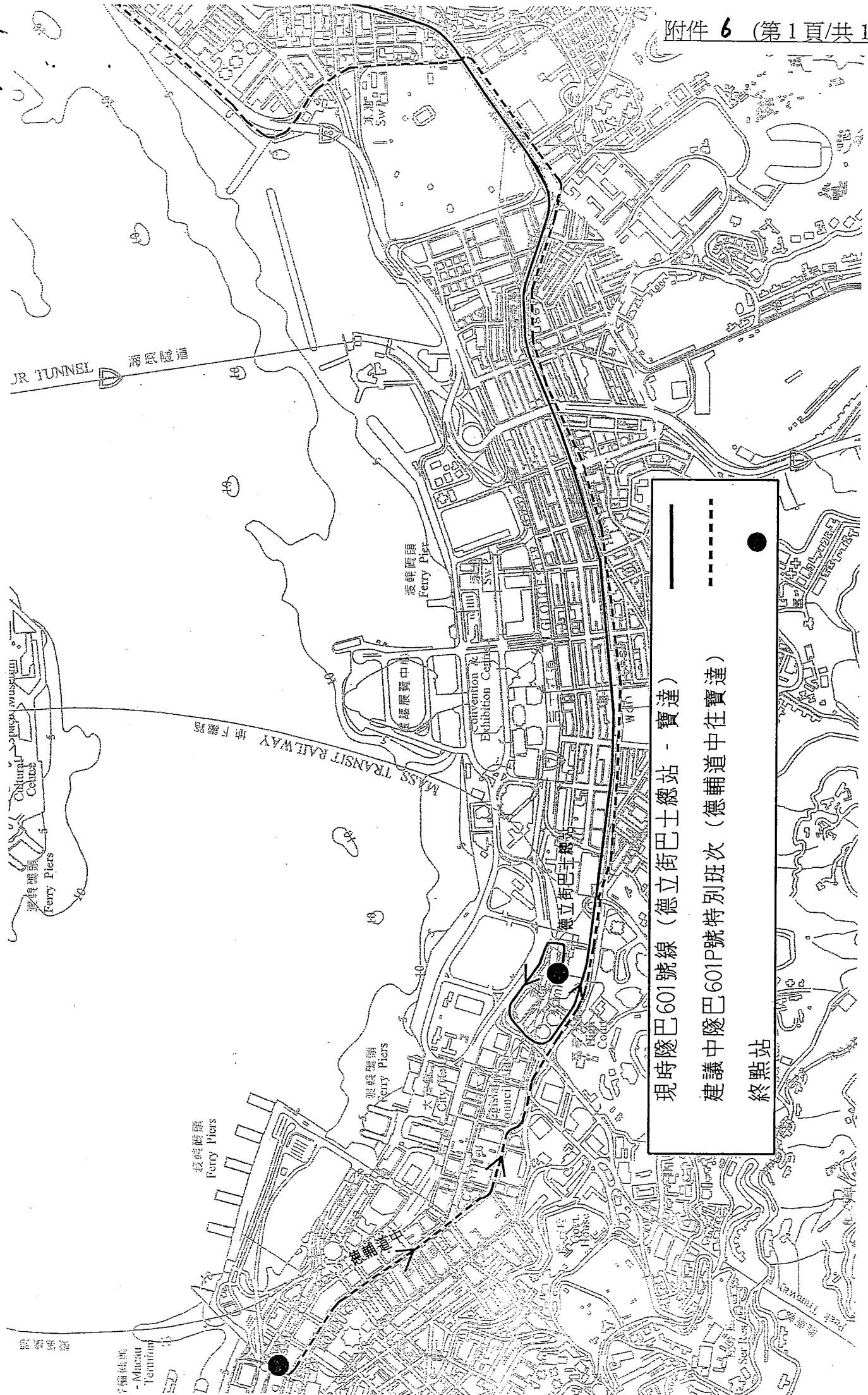
第 N796 號線(將軍澳地鐵站－太子地鐵站)將改為循環線，伸延服務至尖沙咀，並途經九龍灣及紅磡。(詳情請參閱附圖)。該路線延長後的全程收費將維持不變(即\$14.0)。

3. 對乘客的影響

改道後的第N796號線仍會途經旺角，故現時大部份的乘客(93%)將不受影響。平均每晚約有23名乘客(約佔全線約7%)因巴士站的重新安排至使車程稍為延長而受到影響。

4. 目標實施日期

2006 年 3 月



現時隧巴601號線 (德立街巴士總站 - 寶達)

建議中隧巴601P號特別班次 (德輔道中往寶達)

終點站

巴士路線重整計劃 過海隧道巴士第 692 號線

1. 建議

為提高巴士服務的運作效率及善用現有資源，現建議重整過海隧道巴士第 692 號線。

2. 路線現時的運作情況

- 2.1 現時，第 692 號線提供往返坑口及中環的服務，來回方向均會途經北角英皇道，單程行車時間為 70 分鐘。由於車程較長，而沿線亦有其他重疊交通工具，故這條路線的乘客量非常低。根據資料顯示，第 692 號線於繁忙時段的平均載客量只有約 44%，而非繁忙時段的最高載客量更低，約 13 %；
- 2.2 基於上述原因，巴士公司及運輸署均認為上述路線可作出改善，以提供乘客一個較快捷的巴士服務，亦可善用資源及改善營運效率。

3. 路線重整建議

3.1 路線重整建議如下：

路線	目的地	重整項目
692	坑口(北)至中環(交易廣場)	- 介乎東區海底隧道與銅鑼灣之間的行車路段，改行東區走廊，來回方向不再途經英皇道； - 增設與第 601 號線之間的八達通優惠轉乘安排，方便往來將軍澳與北角至天后之間的乘客，而總車費將會維持於現時水平，即為\$12.8。

3.2 有關重整後行車路線可參照附圖 A，而有關第 692 號線與第 601 號線之間的八達通轉乘優惠的安排則列於附表 A。

4. 計劃的好處

- 4.1 第 692 號線來回方向改經東區走廊，每日約有 2,700 名乘客來往將軍澳與銅鑼灣/中環之間，全程行車時間可省約 10 分鐘；
- 4.2 減少行經英皇道的巴士班次，藉以紓緩路面的交通負荷；

4.3 更有效地運用資源，提升整體巴士服務的運作效率。

5. 計劃對乘客的影響

重整第 692 號線的服務後，受影響乘客每日約有 900 人(佔全線約 20%)，而他們可改用其他公共交通工具如地鐵，亦可使用新增設的第 692 號線與第 601 號線的巴士轉乘計劃前往目的地，而總車費將會維持於現時水平，即為\$12.8。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月

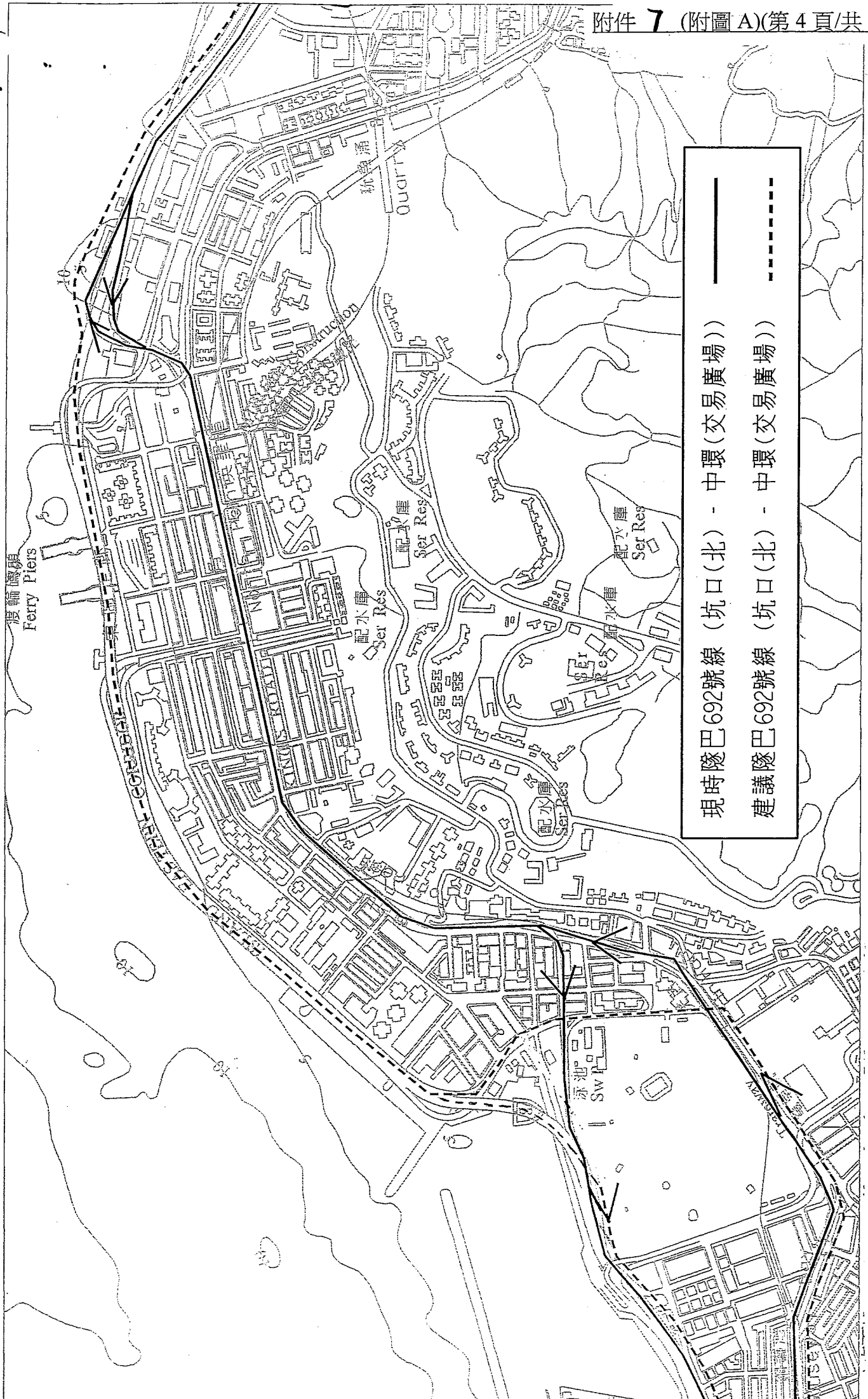
第 692 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

往中環方向

起點	目的地	巴士轉乘						轉車地點	
		第一程		第二程		全程			上車
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	
坑口(北)	北角	692	12.8	601	9.4	22.2	9.4	12.8	東區海底隧道收費廣場

往坑口(北)方向

起點	目的地	巴士轉乘						轉車地點	
		第一程		第二程		全程			上車
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	
北角	坑口(北)	601	8.9	692	5.4	14.3	1.5	12.8	東區海底隧道收費廣場



九巴路線第 T6 號重組計劃

1. 背景

第 T6 號線主要提供假日服務來往香港南區、銅鑼灣、北角及西貢墟至北潭涌一帶。該線於 2003 年 6 月開辦，目的本為方便港島區的郊遊人士前往西貢郊區。然而，自開辦以來，乘客量一直偏低，巴士公司最近期的乘客調查顯示，最高載客率只有 25%，而平均每班車只載約 20 人。第 T6 號線現時服務詳情如下：

終點站	石排灣-西貢(北潭涌)
單程車費	\$20.0
班次	上午石排灣開出及下午北潭涌各開出 4 班 只在假日提供服務
車隊	4 輛雙層空調巴士

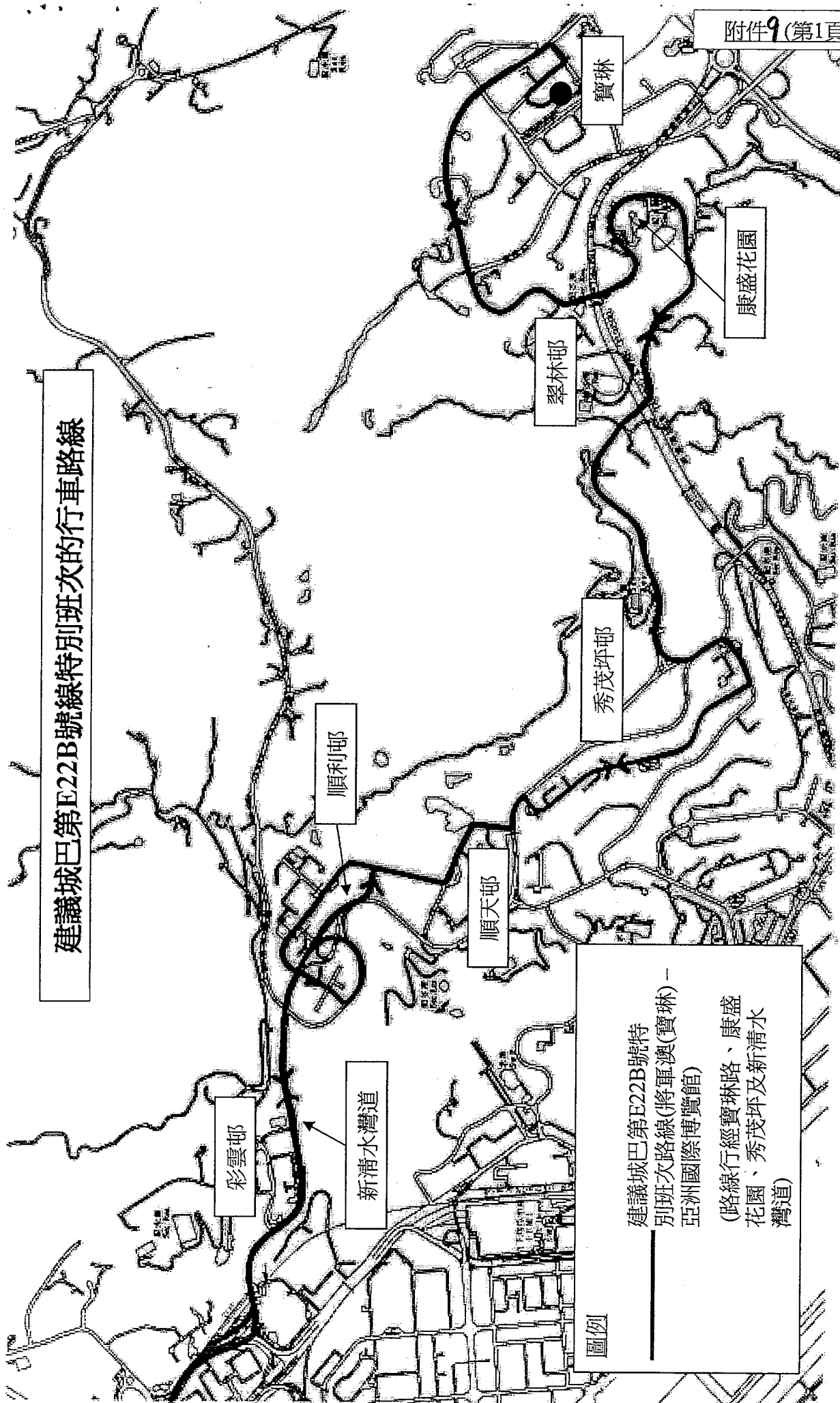
2. 建議

鑑於第 T6 號線載客量持續偏低和目前已有其他公共交通工具服務該線所行經的地區，為更有效運用資源，現建議將第 T6 號取消。

3. 目標實施日期

二零零六年三月

建議城巴第E22B號線特別班次的行車路線



圖例

建議城巴第E22B號特別班次路線(將軍澳(寶琳) - 亞洲國際博覽館)
(路線行經寶琳路、康盛花園、秀茂坪及新清水灣道)