

2006 年 3 月 13 日

提出討論

離島區議會交通及運輸委員會

文件 2006/第 9 號

2006 – 2007 年度離島區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 – 2007 年度離島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及附件 2，供各委員參閱。

3. 2006 – 2007 年度離島區的巴士路線發展計劃包括下列項目：

(一) 提升服務的措施

城巴、龍運及新大嶼山巴士公司建議在本區實施 14 項提升服務的項目，如加強班次及提供特別班次服務等，以配合乘客需求，詳情列於附件 1。

(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，龍運及新大嶼山巴士公司建議在本區實施 3 項路線重整計劃，以提升巴士服務的效率，其中涉及本區的巴士路線重整安排載列於附件 2。

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。

* 新大嶼山巴士公司的服務無須支付隧道通行費。

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

二零零六年三月

2006 至 2007 年度離島區巴士路線發展計劃

提升服務項目

建議 實施 日期	路線 營運 公司	路線 編號	終站地點	班次 (分鐘)		車輛分配				備註
				現行	建議	現行	建議	單層	雙層	
03/06	城巴	E21	大角咀(維港灣) – 亞洲國際博覽館	15	15	-	12	-	12	增設雙向分段收費及將現有路線延伸至愛民，全程票價為\$17.0。(請參閱附件 1A)
03/06	城巴	E21	大角咀(維港灣) – 亞洲國際博覽館	15	15	-	12	-	12	將現有的雙向分段收費(\$4.0)由「亞洲國際博覽館往機場貨運區」延伸至「亞洲國際博覽館往東涌」。
03/06	城巴	E22A	將軍澳(寶琳) – 亞洲國際博覽館	20	20	-	11	-	13	增設早上及晚上繁忙時間共 4 班特別班次(第 E22B 號線)，路線改經寶琳路、康盛花園、秀茂坪及新清水灣道。(請參閱附件 1B)
04/06	城巴	N11	銅鑼灣(摩頓臺) – 機場(地面運輸中心)	30	30	-	[5]	-	[5]	視乎總站設施而定，將總站由銅鑼灣(摩頓臺)遷往中環(港澳碼頭)，路線改經紅磡海底隧道(不經西區海底隧道)。(請參閱附件 1C)

2006 至 2007 年度離島區巴士路線發展計劃

提升服務項目

建議 實施 日期	路線 營運 公司	路線 編號	終站地點	班次 (分鐘)		車輛分配						備註
				現行	建議	現行		建議		修改		
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
12/06	城巴	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。
Q2/06	龍運	E42	沙田(博康) – 機場(地面運輸中心)	10/12	10	-	15	-	16	-	+1	視乎乘客需求，調配車輛改 善班次。
Q2/06	龍運	A33	屯門(富泰) – 機場(地面運輸中心)	8 班	5 班	-	3	-	2	-	-1	由於 A33 號線乘客量一直偏 低，在善用資源的環境下， 建議減少 A33 號線的行車班 次；同時，視乎乘客需求， 將 A33 路線的其中一部巴士 調派行走 E33 號線。 (請參閱附件 1D)
		E33	屯門市中心 – 機場(地面運輸中心)	12-15	10-12	-	13	-	14	-	+1	
Q3/06	龍運	A43	粉嶺(聯和墟) – 機場(地面運輸中心)	15/20	15/20	-	9	-	10	-	+1	視乎乘客需求，調配車輛改 善班次。
Q3/06	龍運	E31	荃灣(愉景新城) – 東涌(逸東邨)	10/12	10/12	-	12	-	13	-	+1	視乎乘客需求，調配車輛改 善班次。

2006 至 2007 年度離島區巴士路線發展計劃

提升服務項目

建議 實施 日期	路線 營運 公司	路線 編號	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配				備註	
				現行	建議	現行		建議			
						單層	雙層	單層	雙層		
Q3/06	龍運	E34	天水圍市中心－機場(地面運輸中心)	8-10	8-10	-	22	-	23	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
Q3/07	龍運	A41P	馬鞍山(耀安)－機場(地面運輸中心)	30/60	30/60	-	4	-	5	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
Q3/07	龍運	E33	屯門市中心－機場(地面運輸中心)	10-12	10/11	-	14	-	15	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
Q4/07	龍運	E42	沙田(博康)－機場(地面運輸中心)	10	9/10	-	16	-	17	+1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
Q2/06	新嶼巴	21	昂坪－大澳	45-105 (平日) 45-60 (假日)	15-60 (平日) 15-45 (假日)	1 (平日) 2 (假日)	- (平日)	3 (平日) 4 (假日)	- (平日) +2 (假日)	-	視乎於 2006 年啓用的東涌至昂坪吊車系統的發展及乘客需求，調配車輛改善班次。

搬遷巴士終站

城巴第 E21 號線(大角咀(維港灣)-亞洲國際博覽館)

1. 目的

為善用現有的資源、減少與城巴第 E21A 號線(大角咀(維港灣)-東涌(逸東邨))的路線重疊，以及為何文田區的乘客提供來往東涌、機場及亞洲國際博覽館的巴士服務。

2. 建議

把城巴第 E21 號線(大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館)的總站由大角咀搬往何文田(愛民邨)，改由何文田開往旺角，而旺角至大嶼山一段的行車路線將維持不變 (請參閱附圖)。

3. 路線現時的運作情況

現時，城巴第 E21 及 E21A 號線的終站均設於大角咀，而來往大角咀至東涌的行車路線亦大部份重疊。

4. 建議把終站遷往何文田(愛民邨)及路線改經何文田區的安排

把終站遷往何文田(愛民邨)及路線改經何文田區後，該路線的服務班次及行車時間將維持不變。有關建議的服務安排詳請如下：

	建議安排
行車路線	- 來往愛民至旺角的行車路線如下： (i) <u>往大嶼山方向</u> 由愛民邨開出途經孝民街、忠孝街、佛光街、培正道、窩打老道、亞皆老街、彌敦道，返回原有路線。 (ii) <u>往何文田方向</u> 依原有路線到洗衣街後，左轉亞皆老街、窩打老道、培正道、佛光街及忠孝街。 - 刪減大角咀至旺角的行車路線如下： (i) <u>往大嶼山方向</u> 海帆道、櫻桃街、連翔道、迴旋處、海輝道、深旺道、櫻桃街、亞皆老街、新填地街及旺角道。 (ii) <u>往大角咀方向</u> 亞皆老街(洗衣街以西)、櫻桃街、櫻桃街行車隧道、迴旋處、海輝道及海帆道。

	建議安排
服務班次	15 分鐘 (不變)
車輛數目	12 部雙層空調巴士 (不變)
行車時間	86 分鐘 (不變)
行車距離	42.5 公里 (不變)
巴士站安排	- 來往愛民至旺角的路線增設以下的巴士站： (i) <u>往大嶼山方向</u> ● 忠孝街，愛民商場外 ● 孝民街，近愛民邨嘉民樓 ● 忠孝街，土木工程署大樓外 ● 忠孝街，欣圖軒對出，近蔡功譜中學 ● 佛光街，房屋委員會總部 ● 佛光街，香港公開大學 ● 窩打老道 79 號 3C 舖前 ● 亞皆老街門牌 122 號，近怡安閣 ● 亞皆老街門牌 98 號，近太平道 ● 亞皆老街門牌 98 號，近通菜街 ● 彌敦道門牌 691 號 (ii) <u>往愛民方向</u> ● 亞皆老街門牌 106D 號對面，近嘉道理道 ● 亞皆老街門牌 125 號，近中電 ● 窩打老道門牌 86 號 A，近萬基大廈 ● 培正道，近文福道 ● 佛光街，過常富街口，何文田邨雅文樓對出 ● 忠孝街 88 號，近何文田政府合署 ● 忠孝街，俊民苑文雄閣 ● 忠孝街，愛民商場外

5. 對乘客的影響及相應的安排

- 5.1 由於改道後的第 E21 號路線仍維持大部份原來行車路線(即旺角至大嶼山的服務範圍)安排，該路線大部份的乘客(91%)將不受影響。
- 5.2 至於該路線的巴士站安排，當中只有在大角咀至旺角的乘客受到影響。根據近日的乘客需求調查結果，該路線每天約有不超過一成的乘客在受影響的地點上落。

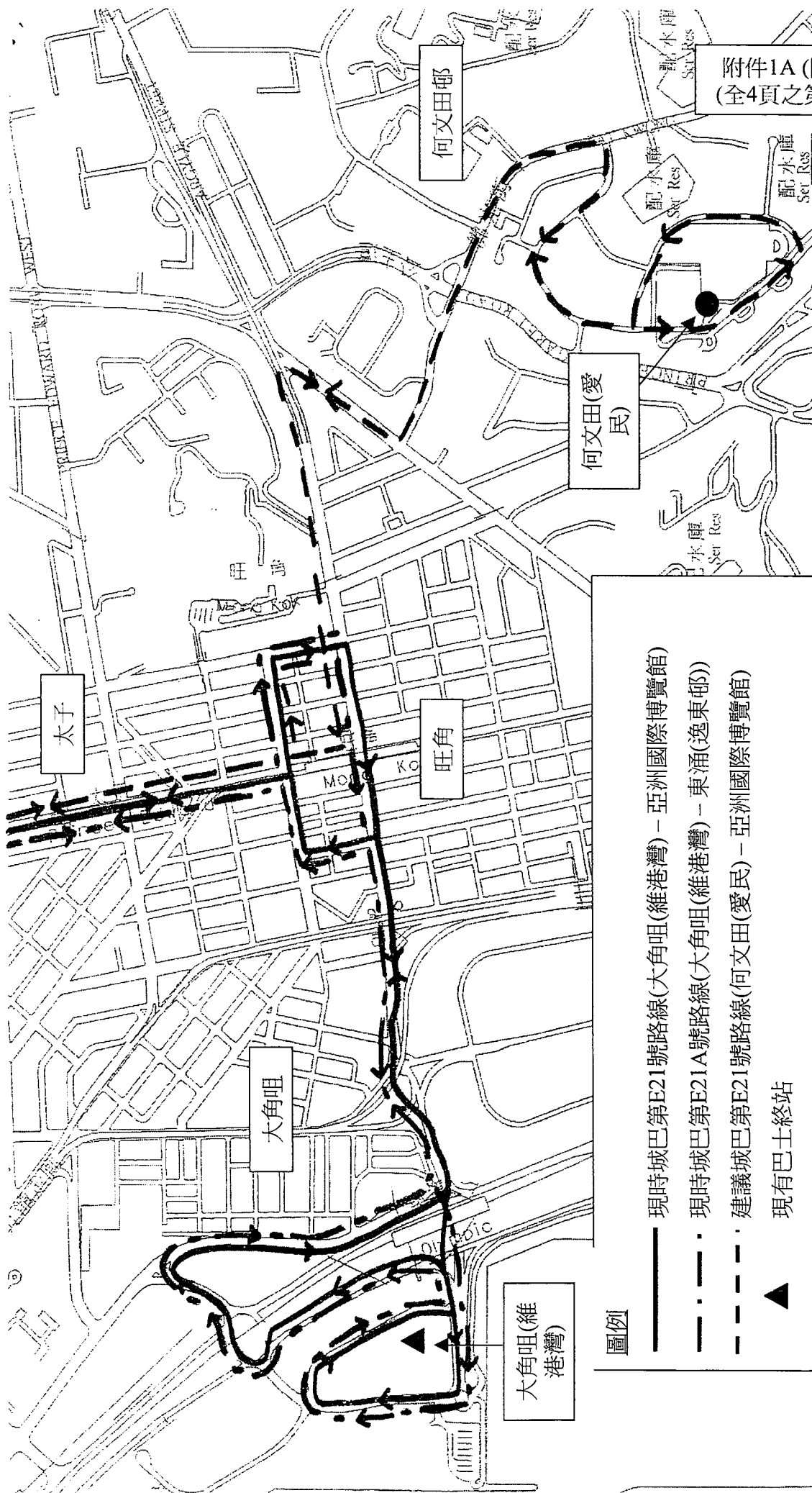
5.3 受影響的乘客(i)由大角咀前往機場/亞洲國際博覽館途中，先乘搭第E21A號，然後可在旺角彌敦道739號，弼街前免費轉乘第E21號線往機場及亞洲國際博覽館及(ii)由機場返回大角咀途中，先乘搭第E21號，然後於青嶼幹線收費廣場免費轉乘第E21A號線返回大角咀，票價維持不變(\$14.0)。

5.4 基於上述的原因，本署及巴士公司均認為這項建議不單可改善第E21號線的營運效益及為更多居民提供服務，同時亦不會影響該路線大部份的現有乘客。

6. 目標實施日期

2006 年 3 月

建議城巴第E21號線搬遷終站位置



附件1A (附圖)
(全4頁之第4頁)

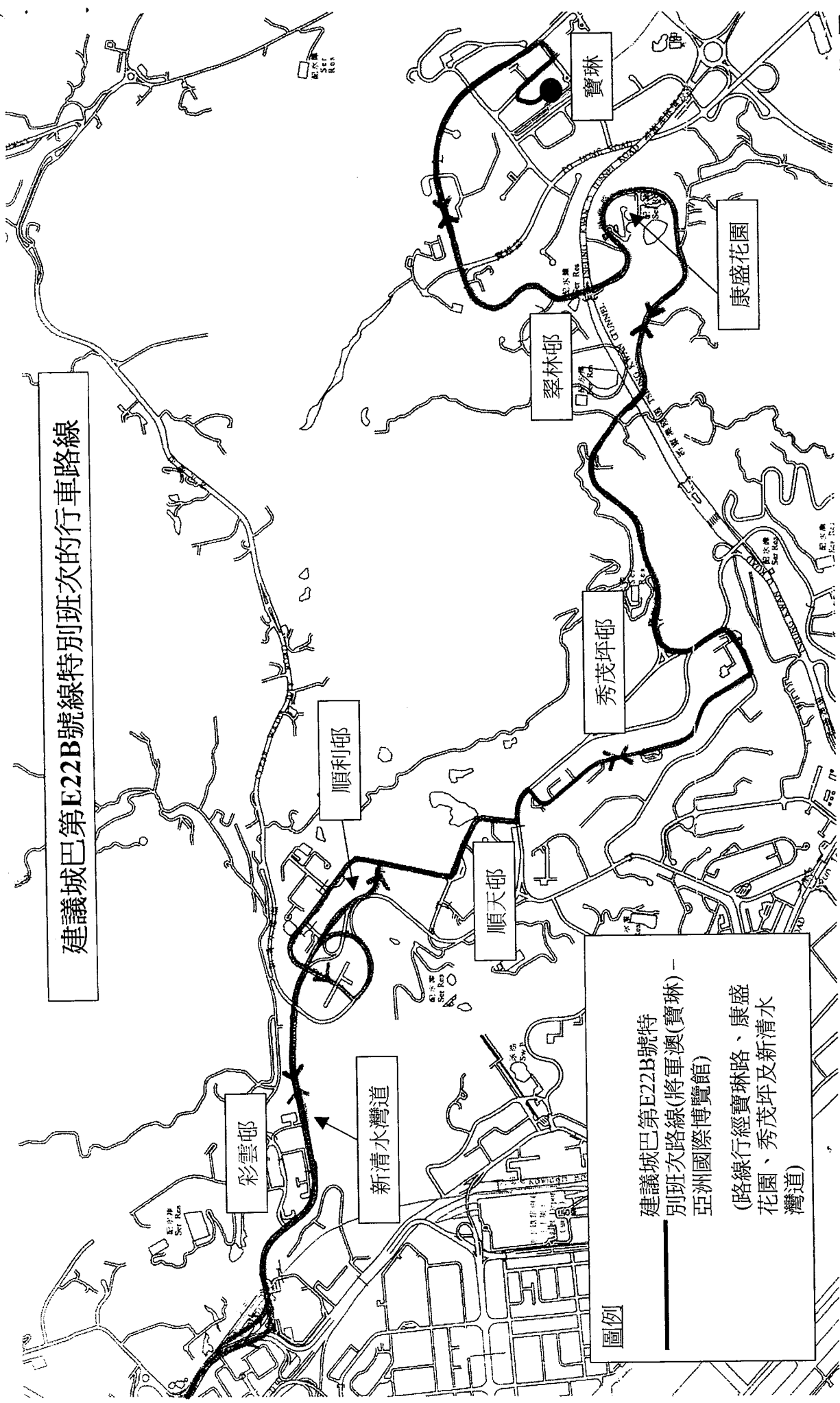
圖例

- 現時城巴第E21號路線(大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館)
- . - . 現時城巴第E21A號路線(大角咀(維港灣) - 東涌(逸東邨))
- - - - 建議城巴第E21號路線(何文田(愛民) - 亞洲國際博覽館)

▲ 現有巴士終站

● 建議巴士終站

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)

搬遷巴士終站

城巴第 N11 號線(銅鑼灣(摩頓臺) – 機場(地面運輸中心))

1. 目的

改善城巴第 N11 號通宵巴士路線因乘客量持續偏低，以及營運成本高漲而造成的虧蝕經營狀況。

2. 建議

建議把該路線的終站由銅鑼灣(摩頓臺)遷往中環(港澳碼頭)，路線改經紅磡海底隧道(不經西區海底隧道)(請參閱附圖)。

3. 路線現時的運作情況

現時，城巴第 N11 號線的終站設於銅鑼灣(摩頓臺)，行車路線經西區海底隧道。

4. 建議把終站遷往中環港澳碼頭及路線改經紅磡海底隧道的安排

把終站遷往中環港澳碼頭及路線改經紅磡海底隧道後，該路線的服務班次及行車時間將維持不變。有關建議的服務安排詳請如下：

	建議安排
行車路線	- 來往中環(港澳碼頭)至機場(地面運輸中心)，路線行經紅磡海底隧道。 - 改經以下的行車路線： (i) <u>往機場方向</u> 經港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、怡和街、銅鑼灣道、告士打道、紅磡海底隧道、康莊道、漆咸道南、加士居道、加士居道天橋佐敦道及西九龍公路，返回原有路線。 (ii) <u>往中環方向</u> 依原有路線到西九龍公路後，改經連翔道、佐敦道、加士居道、漆咸道南、天橋、康莊道、紅磡海底隧道、維園道、天橋、告士打道、告士打道輔助道路、分域街、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中、永和街、干諾道中及港澳碼頭通道。 - 刪減以下的行車路線： (i) <u>往機場方向</u> 摩頓臺、高士威道、伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道、金鐘道、皇后大道中、畢打街、干諾道中、干諾道西及西區海底隧道。 (ii) <u>往銅鑼灣方向</u> 西區海底隧道、干諾道西、干諾道中、林士街、德輔道中、遮打道、美利道、金鐘道、軒尼詩道、怡和街及銅鑼灣道。

	建議安排
服務班次	30 分鐘 (不變)
車輛數目	5 部雙層空調巴士 (不變)
行車時間	75 分鐘 (不變)
行車距離	49.8 公里 (不變)
巴士站安排	• 增設以下的巴士站： (i) <u>往機場方向</u> 1. 港澳碼頭巴士總站 2. 告士打道 262 號景隆街後 3. 紅磡海底隧道收費廣場 4. 佐敦道 4 號覺士道後 5. 佐敦道 26A 吳松街後 6. 佐敦道 46 號炮台街前 7. 佐敦道連翔道前 (ii) <u>往中環方向</u> 1. 佐敦道 37L 號上海街前 2. 佐敦道 3 號志和街前 3. 加士居道 20 號西洋波會外 4. 紅磡海底隧道收費廣場 5. 港澳碼頭巴士總站

5. 對乘客的影響

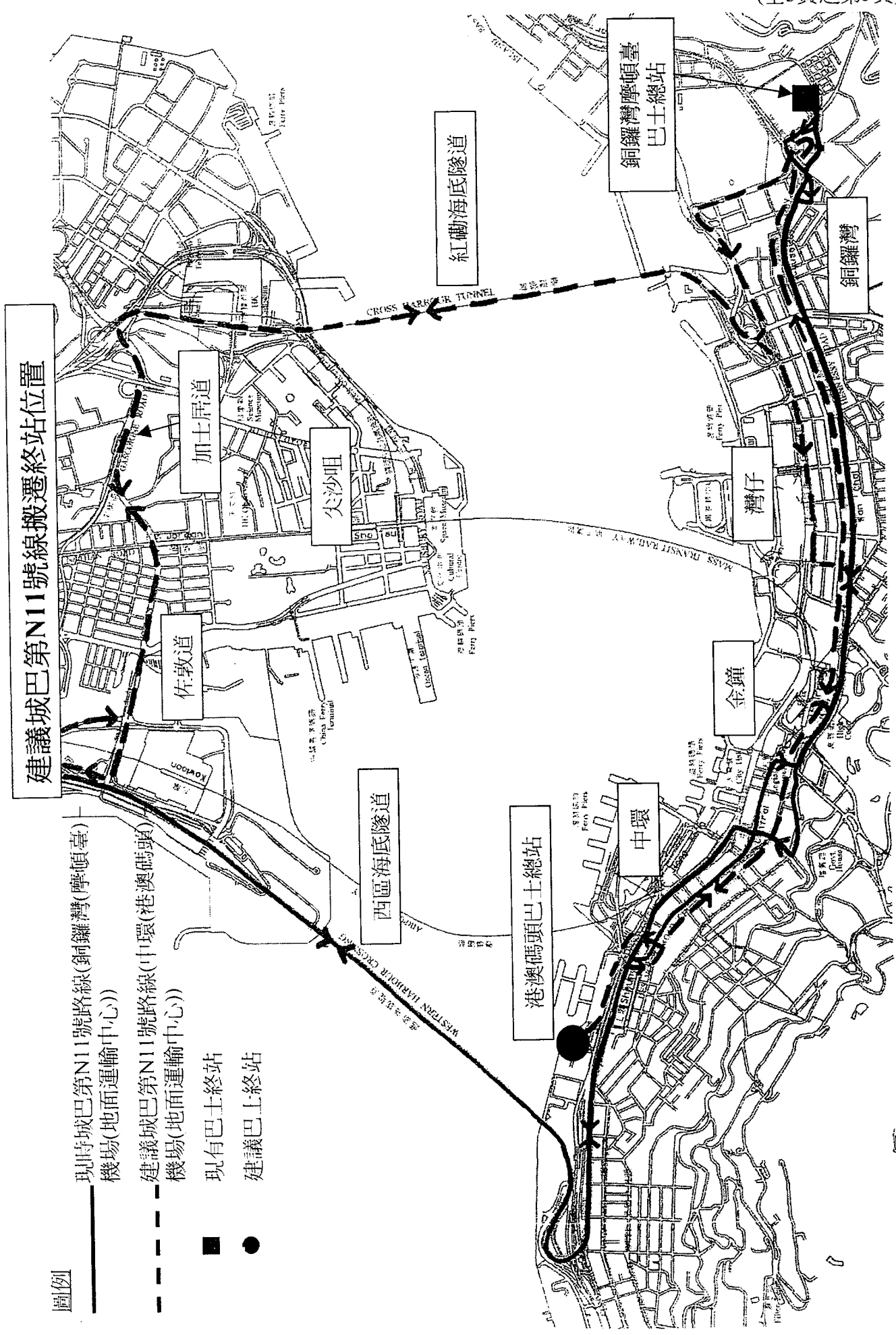
5.1 由於改道後的N11路線仍途經大部份原來的服務範圍及加設中途站作替代(如上文所列的資料)，該路線大部份的乘客(97%)將不受影響。

5.2 至於該路線的巴士站安排，當中只有在西區海底隧道收費廣場上落的乘客受到影響。根據近日的乘客需求調查結果，該路線每天約有10名乘客在西區海底隧道收費廣場上落(不超過全線整體乘客量的3%)。

5.3 基於上述的原因，本署及巴士公司均認為這項建議不單可改善第N11號線的經營狀況，同時亦不會影響該路線大部份的現有乘客。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月



巴士路線重整計劃

龍運巴士第 A33 號線(屯門(富泰) – 機場地面運輸中心)及 第 E33 號線(屯門市中心 – 機場地面運輸中心)

1. 目的

改善龍運巴士第 A33 號路線因乘客量持續偏低而造成的嚴重虧蝕狀況，以及善用現有的資源，把車輛調配給乘客需求較大的第 E33 號路線。

2. 建議

建議把第 A33 號路線的班次數目由每日 8 班改為 5 班，把所節省的資源調往加強第 E33 號路線上、下午繁忙時間的班次，以配合屯門區的實際乘客需求。

3. 路線現時的運作情況

現時，第 A33 號路線每日分別於早上行走 5 班次及下午行走 3 班次，平均每天約有 140 名乘客，即每班車只有 18 名乘客；第 E33 號路線在繁忙時間的乘客需求較為殷切，平均每班車約有 98 名乘客。

路線	A33	E33
服務範圍	富泰、兆康、良田區、山景、龍門居、新屯門中心及湖山路	屯門市中心、安定、友愛、兆麟及豐景園一帶
服務班次	全日共 8 班，班次如下： 往機場方向 (5 班)： 早上 5:30、6:15、7:00、7:30 及 8:00 往富泰方向 (3 班)： 下午 5:30、6:30 及 7:30	往機場方向： 早上繁忙時間: 5:30 – 8:36，班次為 12-15 分鐘 往屯門方向： 下午繁忙時間: 4:55 – 6:40，班次為 11/12 分鐘

4. 建議安排 (請參閱附件 1D 第 3 頁列載有關受影響乘客的詳細資料)

路線	A33	E33
服務範圍	不變	不變
服務班次	全日共 5 班，班次如下： 往機場方向 (3 班)： 早上 5:30、6:30 及 7:30 往富泰方向 (2 班)： 下午 5:30 及 6:30	往機場方向： 早上 5:30 – 9:00 將可 <u>增加兩個班次，部分班次增至 10 分鐘一班</u> 往屯門方向： 下午 4:55 – 8:00 <u>將增加兩個班次</u>
乘客數目	受影響的乘客數目 <u>每日約有 38 名乘客</u>	受惠的乘客數目 <u>每日約有 2,200 名乘客</u> 即繁忙時間第 E33 號路線的乘客數目

5. 對乘客的影響

由於第 A33 號路線所取消的班次乃乘客需求偏低的班次，而相關的車輛會調派行走乘客需求較大第 E33 號線為屯門區的居民提供服務，本署及巴士公司均認為這項建議不單可改善第 A33 號線的經營狀況，同時亦可為更多的屯門居民提供巴士服務來往機場。

6. 目標實施日期

2006 年第二季

第 A33 號線現有班次乘客人數及建議班次安排

1. 往機場方向

現有班次			建議班次	
開車時間	2005 年 12 月份的 平均每班乘客 人數	載客量	開車時間	對乘客的影響及 建議的安排
1. 早上 5:30	39	124	1. 早上 5:30	• 沒有影響
2. 早上 6:15	21	124	2. 早上 6:30	• 乘客可改乘早上 6:30 開出的班次或 E33 號 前往機場
3. 早上 7:00	20	124		• 乘客可改乘早上 6:30 開出的班次；或 E33 號前往機場
4. 早上 7:30	17	124	3. 早上 7:30	• 沒有影響
5. 早上 8:00	15	124		• 乘客可改乘 E33 號前 往機場
總人數	112	620		

2. 往富泰方向

現有班次			建議班次	
開車時間	2005 年 12 月份的 平均每班乘客 人數	載客量	開車時間	對乘客的影響及 建議的安排
1. 下午 5:30	8	124	1. 下午 5:30	• 沒有影響
2. 下午 6:30	12	124	2. 下午 6:30	• 沒有影響
3. 下午 7:30	9	124		• 乘客可改乘 E33 號返 回富泰
總人數	29	372		

2006 至 2007 年度離島區巴士路線發展計劃

路線重整項目

建議實施日期	路線營運公司	路線編號	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配				備註		
				現行	建議	現行		建議				
						單層	雙層	單層	雙層			
Q2/06	龍運	A33	屯門(富泰)－機場(地面運輸中心)	8 班	5 班	-	3	-	2	-	-1	由於 A33 號線乘客量一直偏低，在善用資源的環境下，建議減少 A33 號線的行車班次；同時，視乎乘客需求，將 A33 路線的其中一部巴士調派行走 E33 號線。(請參閱附件 1D)
		E33	屯門市中心－機場(地面運輸中心)	12-15	10-12	-	13	-	14	-	+1	
Q2/06	新嶼巴	2	梅窩－昂坪	10-60 (平日)	30-60 (平日)	9 (平日)	-	4 (平日)	-	-5 (平日)	-	視乎於 2006 年啓用的東涌至昂坪吊車系統的發展及乘客需求，減少服務班次。
				10-60 (假日)	15-60 (假日)	10 (假日)		7 (假日)		-3 (假日)		
Q2/06	新嶼巴	23	東涌市中心－昂坪	15-60 (平日)	30-60 (平日)	8 (平日)	-	4 (平日)	-	-4 (平日)	-	視乎於 2006 年啓用的東涌至昂坪吊車系統的發展及乘客需求，減少服務班次。
				10-12 (假日)	15-60 (假日)	11 (假日)		8 (假日)		-3 (假日)		