

2006 年 2 月 16 日

提出討論

中西區交運會
文件第 10/2006 號

2006 - 2007 年度中西區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 - 2007 年度中西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 1A - 1D，供各委員參閱。

3. 2006 - 2007 年度中西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 11 項提升服務的項目，以配合乘客需求，有關詳情請參閱附件 1D。

(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，並改善在繁忙地區，如旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣等的交通情況及行人環境，城及新巴建議在本區實施路線重整計劃，並建議配合彼此的巴士網絡，增設適當的轉乘優惠，重整港島區部份重疊的路線，以提升兩間公司巴士服務的效率。

其中涉及本區的巴士路線重整安排載列於附件 1A 至 1C。

(三) 巴士轉乘計劃

為方便乘客使用現有巴士網絡、減低某些路線重整項目對乘客的影響、更有效率地使用有限的巴士資源及路面空間，並考慮到公眾對巴士票價及服務的意見，城巴及新巴建議在本區實施 4 項提供轉乘票價優惠的巴士轉乘計劃。有關計劃的詳情請參閱附件 1E。

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，巴士公司的燃油價格上升了約百分之五十，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

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：

- (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。

7. 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

8. 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

2006 年
中西區巴士路線發展計劃
路線重整項目
(機場路線)

建議 巴士 公司	實施 日期	路線 編號	終點站	現有 班次 (分鐘)	建議 班次 (分鐘)	現時 車輛 數目	建議 車輛 數目	車輛 數目 變動	備註
城巴	4/06	N11	銅鑼灣(摩頓臺) - 機場(地面 運輸中心)	30	30	5	5	0	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)。(請參閱附錄一)

2006 年
中西區巴士路線發展計劃
路線重整項目
(港島區路線)

建議 巴士 公司	建議 實施 日期	路線 編號	終點站	現有 班次 (分鐘)	建議 班次 (分鐘)	現時 車輛 數目	建議 車輛 數目	車輛 數目 變動	備註
城巴	4/06	3B	中環(民吉街)－蒲飛路	15	12	3	6	+3	● 延長路線至華富(北)。全程收費\$5.3；增設由中環民吉街往返蒲飛路之\$4.3 分段收費。
新巴	3/06	23A	勵德邨－羅便臣道(循環線)	12	12	5	5	0	● 增設第 23A 號線與第 3B 號線的巴士轉乘計劃，以方便現時由中環乘搭第 40M 號線往華富的乘客。
新巴	4/06	23B	寶馬山－柏道(循環線)	15	15	4	4	0	● 增設由柏道至寶馬山之\$4.8 分段收費。
城巴	4/06	40	華富(北)－灣仔碼頭	8/15	8/15	9	9	0	● 往灣仔碼頭方向改經堅道。 ● 增設第 40 號線與第 3B 號線的巴士轉乘計劃，以方便現時由堅道乘搭 40M 號線往中環的乘客及由柏道乘搭第 40 號線往灣仔的乘客。
城巴	4/06	40M	華富(北)－灣仔碼頭	10/12	-	8	0	-8	● 取消服務。(請參閱附錄二)。
城巴	4/06	61	中環(交易廣場)－淺水灣	17	17	4	4	0	● 只在夏天內的星期日及假日提供服務。(請參閱附錄三)。
城巴	4/06	N6	中環(交易廣場)－赤柱	20	0	5	0	-5	● 因乘客量不足。而取消路線。(請參閱附錄四)。

2006 年
中西區巴士路線發展計劃
路線重整項目
(港島區路線)

巴士公司	建議實施日期	路線編號	終點站	現有班次 (分鐘)	建議班次 (分鐘)	現時車輛 數目	建議車輛 數目	車輛 數目變動	備註
新巴	4/06	25	中環(綜合碼頭) - 寶馬山(循環線)	12	12	6	4	-2	● 新巴第 25 號線由中環(綜合碼頭)縮短至灣仔(會展新翼)，票價將由原來的\$6.5 調低至\$4.0。
新巴	4/06	25X	中環(綜合碼頭) - 寶馬山(循環線)	-	15	0	4	+4	● 新巴第 25 號線新增全日特快班次第 25X 號，途經告士打道。(請參閱附錄五)。
城巴	4/06	1M	金鐘(東) - 跑馬地馬場	20	-	2	0	-2	● 因乘客量不足。而取消路線。(請參閱附錄六)
城巴	4/06	29R	中環(綜合碼頭) - 海洋公園	30	-	2	0	-2	● 因乘客量不足。而取消路線。(請參閱附錄六)
新巴	7/06	3A	中環碼頭 - 摩星嶺	30	30	1	1	0	● 因乘客量不足。而縮短服務時間至下午 4 時 15 分。(請參閱附錄六)。

2006 年
中西區巴士路線發展計劃
路線重整項目
(過海隧道路線)

建議 巴士 公司	建議 實施 日期	路線 編號	終點站	現有 班次 (分鐘)	建議 班次 (分鐘)	現時 車輛 數目	建議 車輛 數目	車輛 數目 變動	備註
新巴	4/06	970X	香港仔— 蘇屋	9	9	16	16	0	● 終點站由香港仔遷往石排灣，收費及班次維持不變； ● 新增與新巴第 971 號線的八達通轉乘計劃。
新巴	4/06	971	西鐵南昌 站—石排 灣	15	15	9	6	-3	● 路線由石排灣縮短至堅尼地城(卑路乍灣)； ● 車費由\$10.6 調低至\$8.9；及 ● 增設與新巴第 970X 號線及城巴第 M47 號線的八達通折扣轉乘計劃，(請參閱附錄七)
城巴	4/06	973	尖沙咀 (東)— 赤柱市場	12	12	12	12	0	● 更改行車路線—來回程不經赤柱監獄。 ● 受影的乘客可使用增設 973⇌6/6X/63 八達通巴士轉乘計劃，往來赤柱監獄或東頭灣道及尖沙咀東。 ● 受影響的乘客需繳付的車費總額不會高於現時的水平，(請參閱附錄八)。
城巴	4/06	N962	銅鑼灣 (摩頓 台)—屯 門(龍門 居)	30	30	5	5	0	● 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)。(請參閱附錄九)

2006 年
中西區巴士路線發展計劃
路線重整項目
(過海隧道路線)

建議 巴士 公司	建議 實施 日期	路線 編號	終點站	現有 班次 (分鐘)	建議 班次 (分鐘)	現時 車輛 數目	建議 車輛 數目	車輛 數目 變動	備註
九巴	4/06	N968	銅鑼灣 (天后) 一元朗 (西)	20/22	20/22	6	6	0	● 視乎港澳碼頭總站位置，位於港島的終點站由銅鑼灣(天后)改為中環(港澳碼頭)；來回程改經紅磡海底隧道。(請參閱附錄九)
城巴	4/06	N969	銅鑼灣 (摩頓 台)－天 水圍市中 心	30	30	7	7	0	● 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)。(請參閱附錄九)
新巴/ 九巴	4/06	692	坑口(北) －中環 (交易廣 場)	11	10	6 8	5 8	-1 0	● 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)。(請參閱附錄十)。

2006-07 年
中西區巴士路線發展計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)

建議 巴士 公司	建議 實施 日期	路線 編號	終點站	現有 班次 (分鐘)	建議 班次 (分鐘)	現時 車輛 數目	建議 車輛 數目	車輛 數目 變動	備註
新巴/ 九巴	4/06	305	美林—上環	4 班	4 班	2 2	2 2	0 0	● 總站遷往香粉寮，(請參閱附錄十一)
新巴/ 九巴	4/06	601	寶達—德立街巴士總站	6/7	6/7	13 11	13 11	0 0	● 開辦行經東區走廊往寶達的下午特別班次(601P 路線)。(請參閱附錄十二)
城巴/ 九巴	4/06	681	中環(香港站)—馬鞍山	4/5	4/5	16 10	17 10	+1 0	● 視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
城巴	4/06	930	西鐵荃灣西站—金鐘(東)	12	15	9	9	0	● 在早上繁時間，加開由葵青邨往金鐘的特別班次。
城巴	4/06	962B	屯門(置樂花園)—金鐘(西)	20	20	6	6	0	● 因應乘客需求，改為全日服務，非繁忙時間班次為每 30 分鐘一班。
新巴/ 九巴	4/06	904	堅尼地城—荔枝角	12	12	5 6	5 7	0 +1	● 視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
新巴/ 九巴	4/06	905	灣仔碼頭—荔枝角	4/5	4/5	11 12	11 13	0 +1	● 視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
新巴/ 九巴	4/06	914	海麗邨—銅鑼灣(天后)	12	12	4 5	4 6	0 +1	● 視乎乘客需求，調配車輛改善班次。
城巴	5/07	967	天思—金鐘(西)	10	9	14	15	+1	● 因應天水圍第 103 區及 104B 區的入伙情況而改善班次。
新巴	6/07	970	數碼港—蘇屋	4	4	20	21	+1	● 視乎數碼港的入伙情況，而調配車輛改善班次。
新巴/ 九巴	7/07	305	香粉寮—上環	4 班	4 班	2 2	2 2	0 0	● 因應道路重整工程及配合道風山入伙情況，而延長路線及改經美田路，(請參閱附錄十三)。

城巴第 3B、40 及 40M 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006 年 4 月

起點	終點	巴士轉乘						轉車地點	
		第一程		第二程		全程		落車	上車
		路線	車費(\$)	路線	車費(\$)	總車費(\$)	折扣	折扣後 總車費	
般含道/堅道	中環	40	4.8	3B	4.3	9.1	4.3	4.8	花園道
置富花園	中環	40	5.3	3B	4.8	10.1	4.8	5.3	瑪麗醫院
柏道/羅便臣道	灣仔	3B	4.3	40	4.8	9.1	4.3	4.8	花園道
皇后大道中	華富	23A	4.7	3B	4.3	9.0	4.3	4.7	堅道

實行後乘客車費優惠：以八達通繳付車費，轉乘第二程的巴士路線可少付\$4.3 至\$4.8。(此項巴士/巴士轉乘優惠為配合城巴第 3B、及 40、40M 號線重整的建議。)

隱巴第 973 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006 年 4 月

往尖沙咀東方向

起點	目的地	巴士轉乘							轉車地點	
		第一程		第二程		全程			落車	上車
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)		
赤柱監獄	尖沙咀東	6	7.9	973	13.0	20.9	7.9	13.0	赤柱市集 巴士總站	赤柱市集 巴士總站
		6X	8.4	973	13.0	21.4	8.4	13.0	赤柱市集 巴士總站	赤柱市集 巴士總站
		63	8.4	973	13.0	21.4	8.4	13.0	赤柱市集 巴士總站	赤柱市集 巴士總站

隧巴第 973 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

往赤柱方向

起點	目的地	巴士轉乘							轉車地點	
		第一程		第二程		全程			落車	上車
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後總車費 (\$)		
尖沙咀東	赤柱監獄	973	13.0 5.8 4.6	6	2.7	15.7 8.5 7.3	2.7	13.0 5.8 4.6	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外
尖沙咀東	赤柱監獄	973	13.0 5.8 4.6	6X	2.7	15.7 8.5 7.3	2.7	13.0 5.8 4.6	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外
尖沙咀東	赤柱監獄	973	13.0 5.8 4.6	63	3.2	16.2 9.0 7.8	3.2	13.0 5.8 4.6	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外	赤柱村道 赤柱市集 巴士總站外

實行後乘客車費優惠：以八達通繳付車費，轉乘第二程的巴士路線可少付\$2.7至\$8.4。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合城巴第 973 號線重整的建議。)

隆巴第 970X、971 號線及城巴第 M47 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃安排

目標實施日期：2006 年 4 月

需利用巴士轉乘 服務的路段	方向	車費							轉車地點	
		第一程		第二程		折扣安排			落車	上車
		路線	車費(\$)	路線	車費(\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)		
域多利道	九龍西	M47	\$5.1 \$4.8 \$3.6	971	\$8.9	\$14.0 \$13.7 \$12.5	\$3.4 \$3.1 \$1.9	\$10.6	堅尼地城海 旁	堅尼地城海 旁
九龍西	域多利道	971	\$8.9	M47	\$5.1	\$14.0	\$3.4	\$10.6	卑路乍街	卑路乍街
石排灣/田灣	九龍西	970X	\$10.6	971	\$5.4	\$16.0	\$5.4	\$10.6	西區海底隧 道收費廣 場	西區海底隧 道收費廣 場
九龍西	石排灣/田灣	971	\$8.9	970X	\$10.6	\$19.5	\$8.9	\$10.6	西區海底隧 道收費廣 場	西區海底隧 道收費廣 場

實行後乘客車費優惠：以八達通繳付車費，轉乘第二程的巴士路線可少付\$1.9 至\$8.9。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合新巴第 970X 及 971 號線重整的建議。)

隧巴第 692 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006 年 4 月

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		落車	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	新巴 / 九巴 692	12.8	新巴 / 九巴 601	9.4	22.2	9.4	12.8	東區海底隧道收費廣場

隧巴第 692 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

往坑口(北)方向

		巴士轉乘							轉車地點	
起點	目的地	第一程		第二程		全程			落車	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)	新巴 / 九巴 601	8.9	新巴 / 九巴 692	5.4	14.3	1.5	12.8	東區海底隧道收費廣場	東區海底隧道收費廣場

實行後乘客車費優惠：以八達通繳付車費，轉乘第二程的巴士路線可少付 \$1.5 至 \$9.4。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合重整隧巴第 692 號線。)

巴士路線重整計劃
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) (請參閱附圖一)。

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、林士街、德輔道中、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、康莊道、紅磡海底隧道、維園道、告士打道、分域街、永和街及港澳碼頭通道。 • 刪減以下的行車路線： (i) <u>往機場方向</u> 摩頓臺、伊榮街、邊寧頓街、皇后大道中、畢打街、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、林士街、遮打道、美利道、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

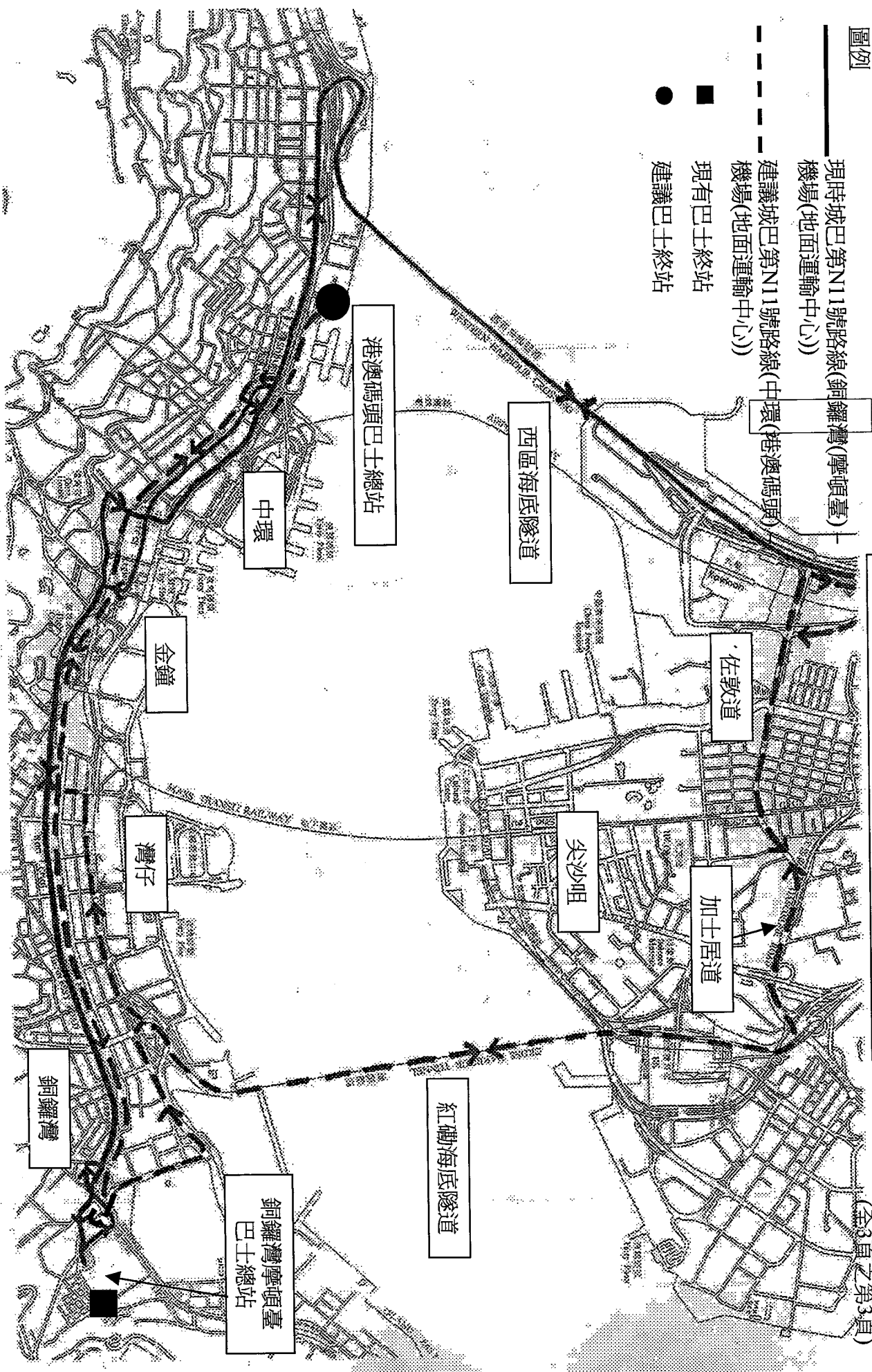
圖例

- 現時城巴第N11號路線(銅鑼灣(摩頓臺) — 機場(地面運輸中心))
- - - 建議城巴第N11號路線(中環(港澳碼頭) — 機場(地面運輸中心))
- 現有巴士終站
- 建議巴士終站

建議城巴第N11號線搬遷終站位置

(全3頁之第3頁)

附錄一 附圖一



巴士路線重整計劃 城巴第 3B、40 及 40M 號線

1. 建議

為改善整體交通網絡運作及港島繁忙路段的交通和環境，並提高巴士的服務水平及運作效率，現建議將城巴第 3B、40 及 40M 號線重整。

2. 現時路線的運作

- 2.1 城巴第 3B 號線來往中環(民吉街巴士總站)與蒲飛路，此路線的大部份行車路段均與多條現有路線有重疊，當中包括城巴第 12、40 及新巴第 23、23B 等路線，因而導致車輛資源未能被充份運用。第 3B 號線繁忙時段繁忙方向的平均載客量只有 48%，而非繁忙時段的平均載客量更只有 19%；
- 2.2 城巴的兩條南區路線，第 40 及 40M 號線同是來往華富(北)與灣仔碼頭，第 40 號線途經置富花園、薄扶林道、柏道、羅便臣道、花園道及軒尼詩道往灣仔，第 40M 號線則途經薄扶林道、堅道、中環及軒尼詩道往灣仔。第 40 及 40M 號線繁忙時段繁忙方向的平均載客量分別為 66%及 53%，而非繁忙時段的平均載客量均為 23%。由於兩線的行車路線在一定程度上頗為迂迴，未能完全配合現時乘客的乘車需求，而介乎金鐘與灣仔碼頭之間的一段行車路線更完全重疊，以致未能發揮最佳的營運效益；
- 2.3 上述路線中，有個別路線的乘客量偏低，而部份路線的行車路線重疊及走向未能完全配合乘客需求，巴士資源除了未能充份使用外，亦不必要地增加在繁忙路段的交通負荷。因此，有須要作出改善；及
- 2.4 有關 3B、40 及 40M 號路線現時行車路線可參閱附圖一至附圖三。

路線重整建議

路線重整包括下列各項主要建議：

路線	起訖點	重整內容
3B	中環(民吉街巴士總站)－蒲飛路	- 總站由蒲飛路伸延至華富(北)； - 加強服務，繁忙時段之班次由 15 分鐘提昇至 12 分鐘； - 全程車費調整為\$5.3，此外還增設八達通雙向分段收費，介乎蒲飛路與中環的現行車費\$4.3 則會維持不變。
23A	勵德邨－羅便臣道(循環線)	- 增設第 23A 號線與第 3B 號線的巴士轉乘計劃，以方便現時由中環乘搭第 40M 號線往華富的乘客。
23B	寶馬山－柏道(循環線)	- 增設由柏道至寶馬山之\$4.8 分段收費。
40	華富(北)－灣仔碼頭	- 往灣仔碼頭方向改經堅道； - 增設第 40 號線與第 3B 號線的巴士轉乘計劃，以方便現時由堅道乘搭 40M 號線往中環的乘客及由柏道乘搭第 40 號線往灣仔的乘客。
40M	華富(北)－灣仔碼頭	- 取消服務，惟重組後的第 3B 號線可取代現時第 40M 號線所提供的服務。

2.5 有關重整後行車路線可參照附圖四及附圖五；

2.6 在路線重組後，路線 3B 的班次將由每 15 分鐘一班增至每 12 分鐘一班，而服務時間將調整至與 40M 號路線相同；

2.7 為配合重整計劃，第 3B、23A 及 40 號線將增設巴士轉乘計劃，並維持現有的巴士轉乘服務，詳情可見附件 1E。

3. 重整計劃的好處

3.1 現時乘搭第 3B 號線往來中環與蒲飛路的乘客，將可享有更頻密的巴士服務，受惠乘客每日約為 3,314 名；

3.2 由於第 40 號線往灣仔碼頭方向改經堅道，行車路線將較目前更直接，約有 2,054 名由華富至般含道沿途前往金鐘或灣仔的乘客，其車程可節省約 5 分鐘；

3.3 重整後的第 3B 號線可為乘客提供一條巴士線連接中環(民吉街)與華富(北)；

3.4 第 23B 號線由柏道至寶馬山的車費將由\$6.5 或\$5.7 大幅下調至\$4.8；及

3.5 善用巴士資源，改善第 3B、40 及 40M 號線的營運效率；減少行走灣仔繁忙路段的巴士班次，以舒緩道路的交通負荷。

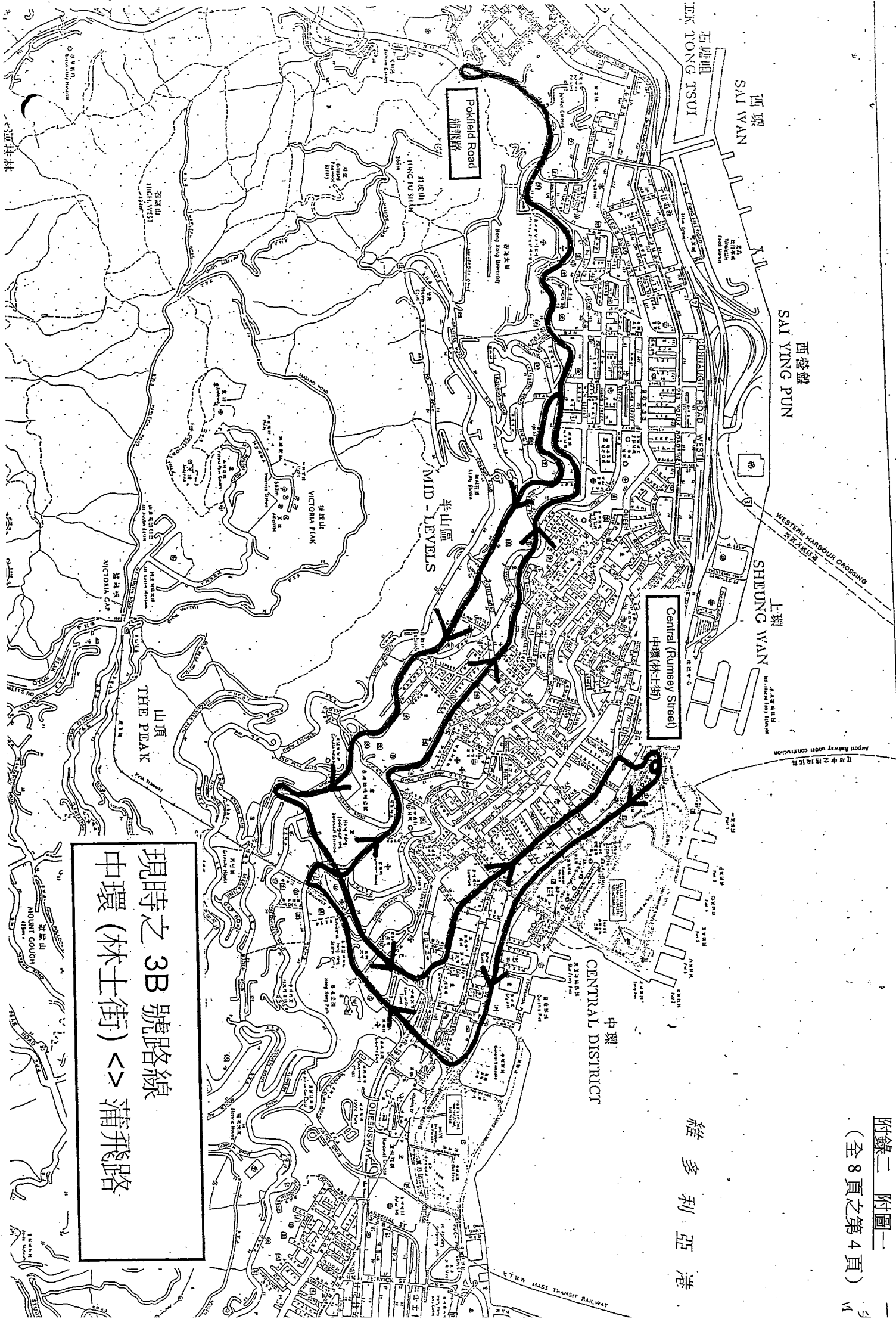
4. 計劃對乘客的影響

路線	車程	每日受影響 乘客人次	替代路線	現行票價 (\$)	建議票價 (\$)
40 往灣仔方向	華富 > 羅便臣道	1,214 (21%)	3B	5.3/ 4.8	5.3/ 4.8
	羅便臣道 > 灣仔	1,238 (21%)	23B/3B > 40 巴士轉乘	4.8	4.8
	置富 > 羅便臣道	145 (2%)	40 > 3B 巴士轉乘	5.3	5.3
40M 往灣仔方向	華富 > 般含道 / 堅道	3,134 (68%)	40	5.3/ 4.8	5.3/ 4.8
	蒲飛路 > 中環	1,265 (27%)	3B	4.8	4.3
	般含道 > 中環	217 (5%)	40 > 3B 巴士轉乘	4.8	4.8
40M 往華富方向	灣仔 > 華富	1,426 (36%)	40	5.3	5.3
	灣仔 > 亞畢諾 道；及 皇后大道中 > 堅 道	436 (11%)	23A	5.3	4.7
	皇后大道中 > 華 富	1,012 (25%)	23A > 3B 巴士轉乘	5.3	4.7
	堅道 > 華富	1,096 (28%)	3B	5.3/ 3.9	5.3/ 4.3/ 3.9
23B 往寶馬山 方向	柏道 > 灣仔	473 (25%)	23B	6.5/ 5.7	4.8

5. 目標實施日期

2006 年 4 月

維多利亞港



西營盤
SAI YING PUN

上環
SHEUNG WAN

西環
SAI WAN

石塘咀
TEN TONG TSUI

中環(林士街)
Central (Rumsey Street)

柏力道
Pokfield Road

半山區
MID-LEVELS

維多利亞公園
VICTORIA PARK

山頂
THE PEAK

現時之 3B 號路線
中環(林士街) <> 蒲飛路

石塘咀
SHEK TUNG TSUI

維多利亞港
VICTORIA H¹

VICTORIA H¹

附錄二 附圖二
(全8頁之第5頁)

中區
CENTRAL DISTRICT

灣仔碼頭
Wan Chai Ferry Pier

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

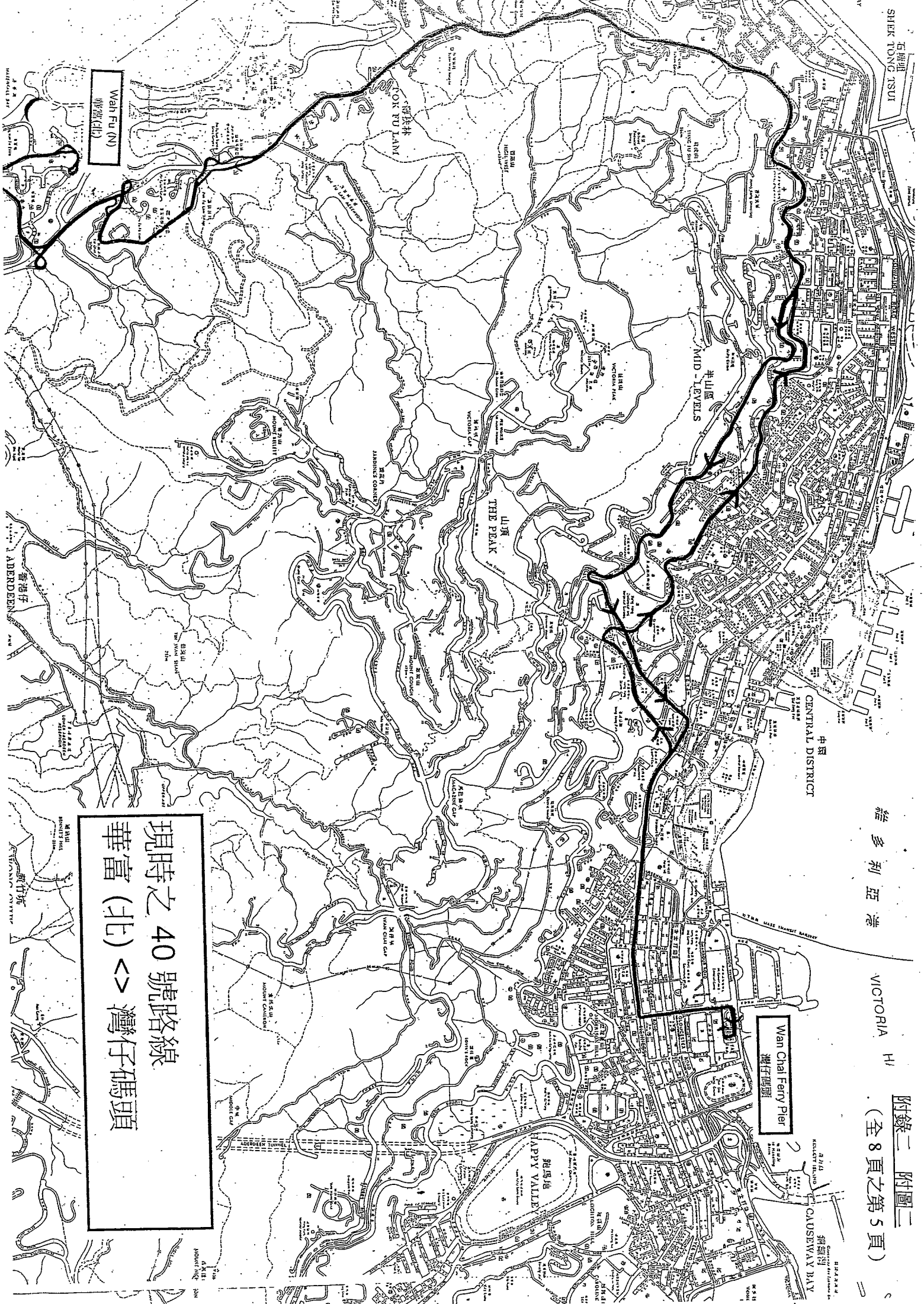
半山腰
MID-LEVELS

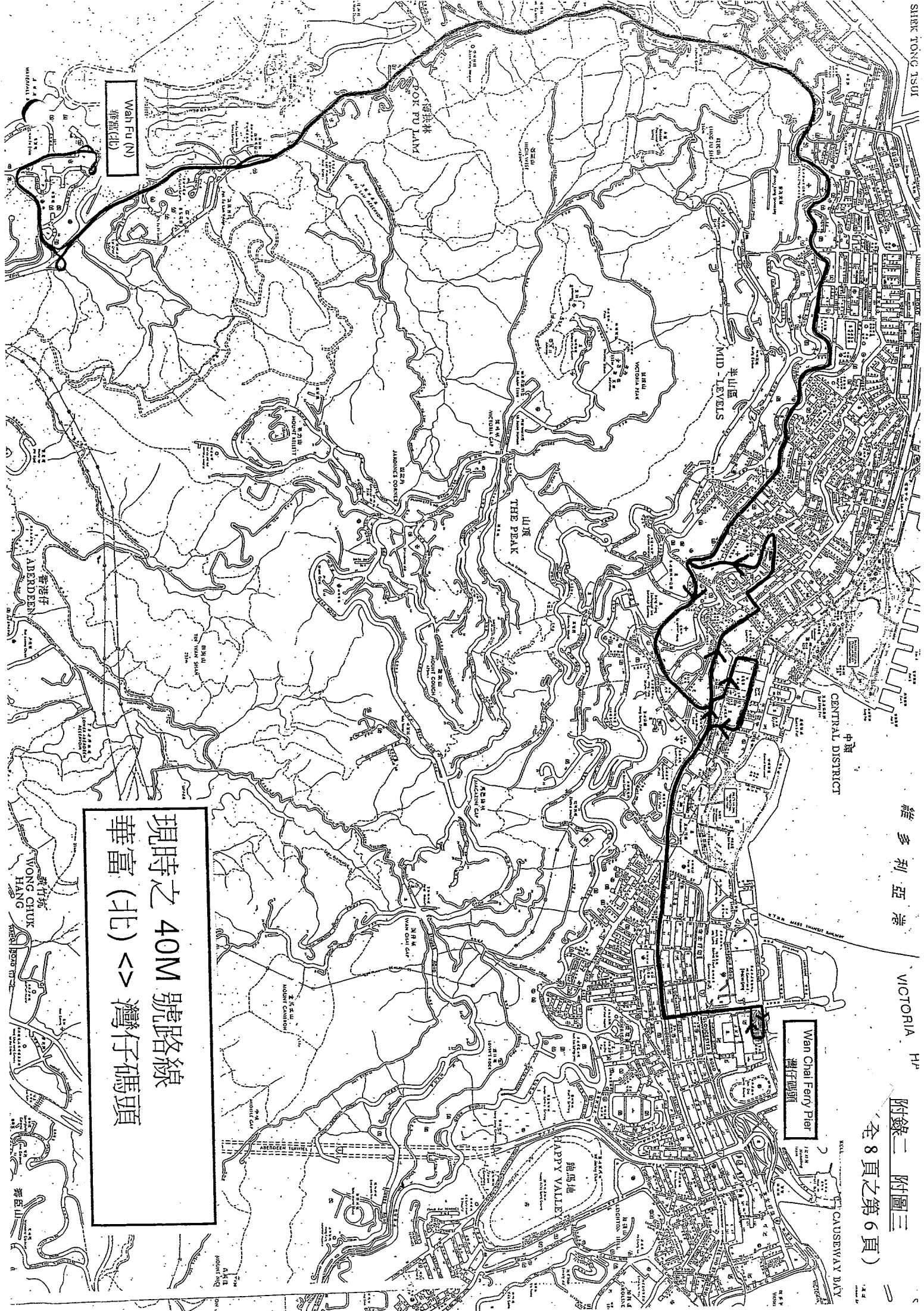
山頂
THE PEAK

龍吐林
OK TUI LAM

灣仔(北)
Wan Fu (N)

現時之40號路線
華富(北) <-> 灣仔碼頭





Wan Fu (N)
華富(北)

Wan Chai Ferry Pier
灣仔碼頭

現時之 40M 號路線
華富 (北) <> 灣仔碼頭



Wan Fu (N)
華富(北)

Central (Lanshi Street)
中環(林士街)

中環
CENTRAL DISTRICT

建議之 3B 號路線
華富 (北) <> 中環 (林士街)

附錄二 附圖四
(全 8 頁之第 7 頁)



附錄二 附圖五

(全 8 頁之第 8 頁)

巴士路線重整計劃 城巴第 61 號線

建議

為改善整體巴士網絡的營運效益，現建議把城巴第 61 號線的服務時間改為只限於夏季的星期日及公眾假期提供服務，其班次將會因應客天氣情況作出調整，而其他服務細節包括行車路線及收費等將會維持不變。

路線現時的運作情況

現時，第 6、61 號線及新巴第 61 號線介乎中環與淺水灣之間的行車路線大幅重疊，而第 61 號線的平均載客量只有 17%；由於載客量偏低和路線重複，巴士資源除了未能被充份使用，亦不必要地增加在繁忙路段的交通負荷。因此，有改善的空間。

計劃對乘客的影響

- 第 61 號線的每日乘客人次約為 850 名，而上述全部乘客皆可被設有雙向分段收費的第 6 號線所填補。
- 路線重整後，第 6 號線的平均載客率預計會由 65%上調至 78%，反映其服務仍足以應付乘客需求。

目標實施日期

2006 年 4 月

巴士路線重整計劃
城巴第 N6 號線

1. 建議

為改善整體巴士網絡的運作，現建議取消第 N6 號線。

2. 路線現時的運作情況

2.1 第 N6 號線來往中環交易廣場與赤柱監獄，只於星期六、日及公眾假期凌晨時段提供服務。

2.2 根據客量調查數據反映該線在服務時段的平均載客量低至 3%。

3. 路線重整建議

鑑於目前已有公共專線小巴或其他交通工具服務大部份第 N6 號線所行經的地區，為有效運用現有資源，現建議取消第 N6 號線。

4. 計劃對乘客的影響

取消第 N6 號線後，估計每晚約有 21 人次。乘客可使用專線小巴 40 號（赤柱－銅鑼灣）來往市區至赤柱。

5. 目標實施日期

2006 年 4 月

巴士路線重整計劃 新巴第 25 號線

1. 建議

為改善整體公共交通網絡運作及港島繁忙路段的交通和環境，並提高巴士的服務水平和運作效率，現建議將新巴第 25 號線重組。

2. 現時路線的運作

新巴第 25 號線提供來往中環碼頭及寶馬山的服務，並途經金鐘、灣仔及銅鑼灣。該線在金鐘道、怡和街及軒尼詩道與新巴第 23, 23A, 23B, 26 號線及城巴第 5, 5B, 11 號線重疊，因此巴士資源未能充份使用。在繁忙時段及非繁忙時段，第 25 號線的最高載客量分別只有 75% 及 43%。為提高上述巴士服務的營運效率，現建議將路線作出重整，為東半山及天后廟道的居民提供一條特快巴士服務往灣仔、金鐘及中環，受惠乘客。

3. 路線重整建議

路線重整計劃包括下列各項主要建議：

路線	目的地	重整項目
25	中環碼頭—寶馬山	- 路線由中環碼頭縮短至灣仔（會展新翼），車費由\$6.5 調低至\$4.0。
25X	中環碼頭—寶馬山	- 增辦特快班次第 25X 號來往金鐘/中環與寶馬山經天后廟道及告士打道，班次為 15 分鐘，全程車費為\$6.5。

3.1 有關現時及重整後，第 25 及 25X 號線的行車路線可參照附圖一至附圖三。

4. 計劃的好處

4.1 重整第 25 號線後，增設第 25X 號特快班次，為寶馬山/天后廟道居民提供一條快捷的巴士服務往返灣仔(告士打道)、金鐘及中環；

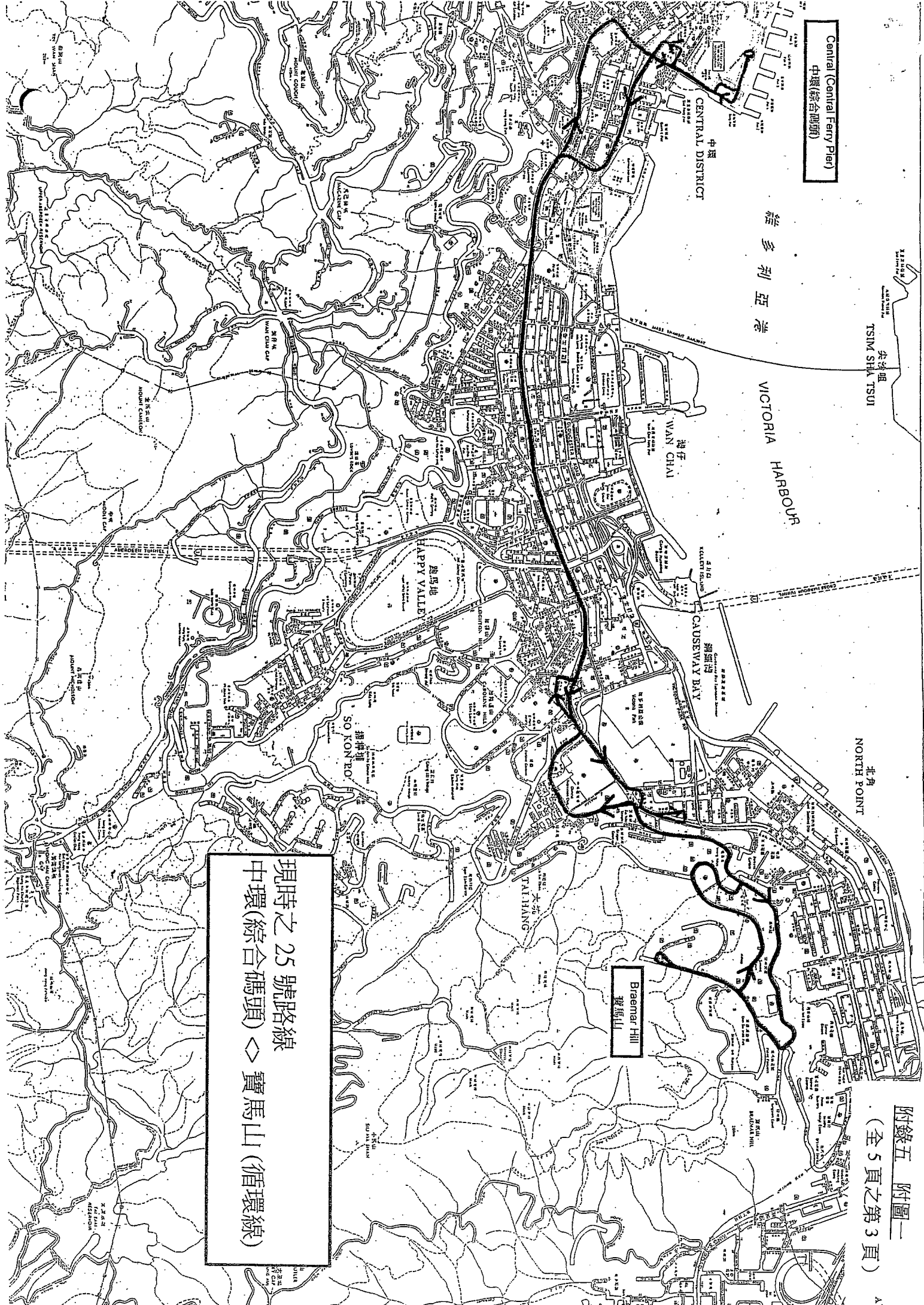
4.2 因應路線重整，第 25 號線的全程車費由\$6.5 調低至\$4.0，減幅達 38%，估計受惠乘客(寶馬山/天后廟道至灣仔)每日約有 1,500 人次；

4.3 路線重整後，將令金鐘道及軒尼詩道(菲林明道以西)的巴士班次每日減少約 150 班；及

4.4 改善第 25 號線的營運效率。

5 目標實施日期

2006 年 4 月



Central (Central Ferry Pier)
中環(綜合碼頭)

維多利亞港

VICTORIA HARBOUR

尖沙咀
TSIM SHA TSUI

北角
NORTH POINT

Braemar Hill
寶馬山

現時之 25 號路線
中環(綜合碼頭) ◇ 寶馬山(循環線)

尖沙咀
Tsim Sha Tsui

維多利亞港

VICTORIA HARBOUR

北角
North Point

Wan Chai
(HKCEC Extension)
灣仔(會展新翼)

銅鑼灣
Causeway Bay

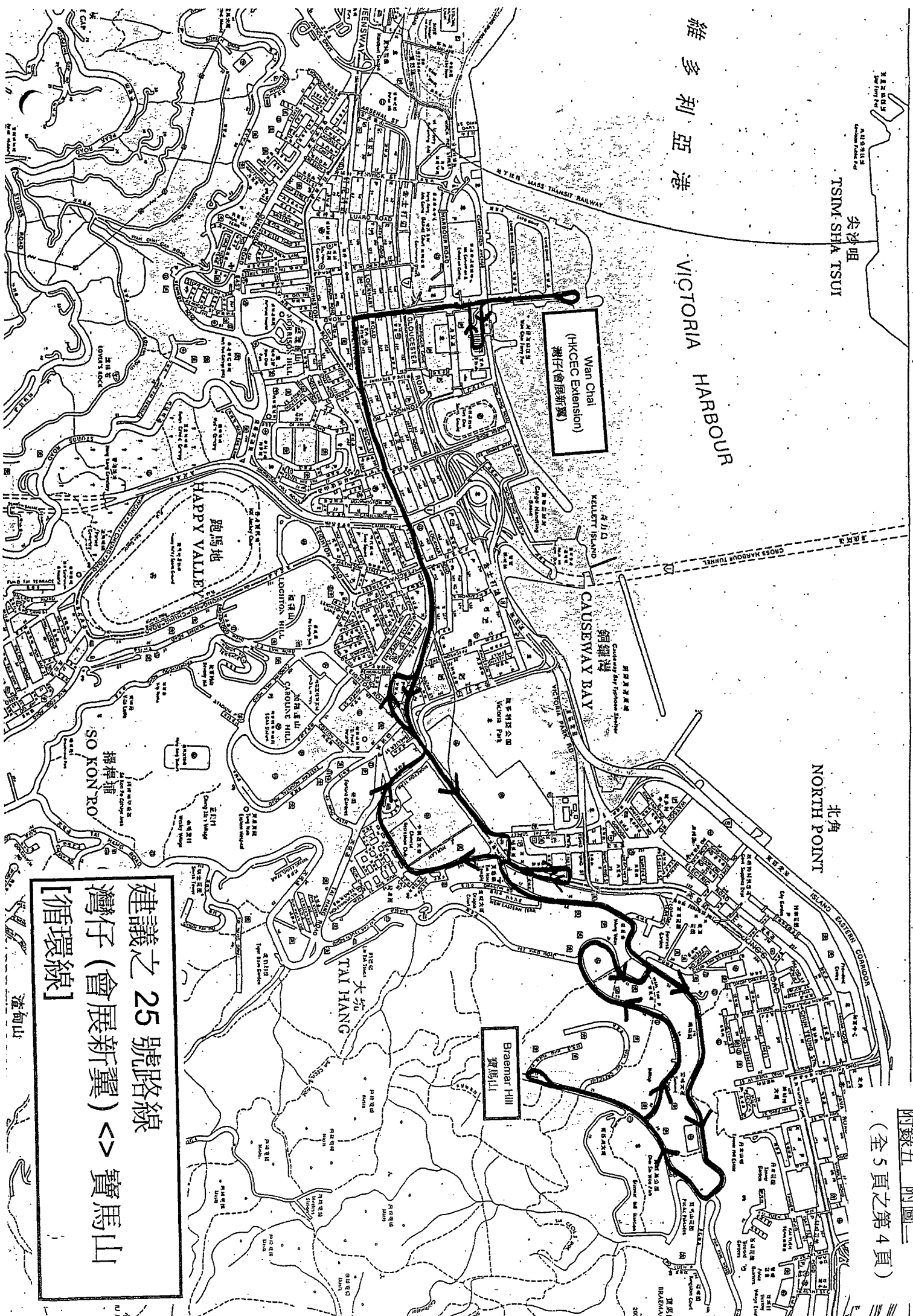
Breamar Hill
寶馬山

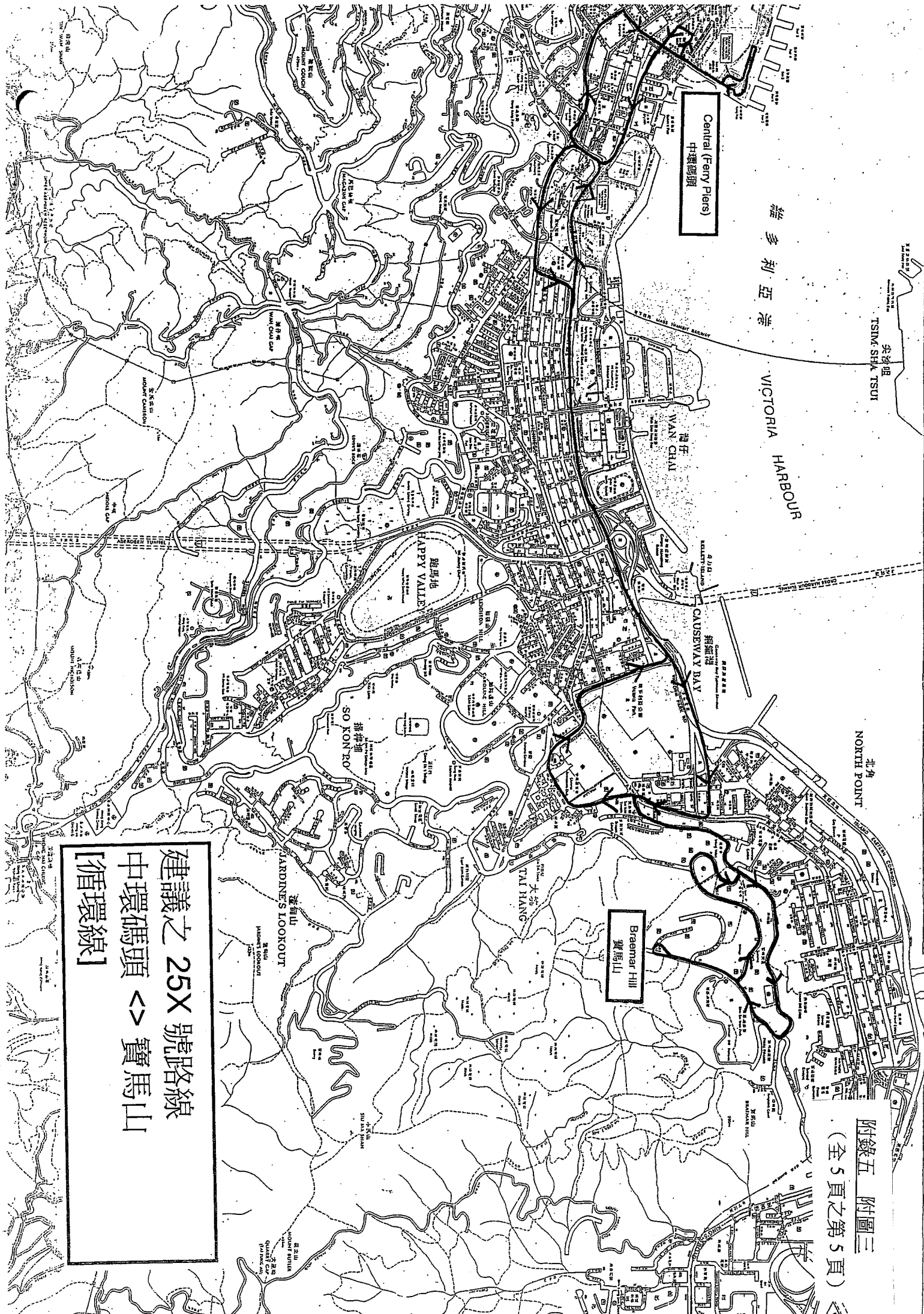
大坑
Tai Hang

跑馬地
Happy Valley

掃桿埔
So Kon Po

建議之 25 號路線
灣仔(會展新翼) ↔ 寶馬山
【循環線】





建議之 25X 號路線
中環碼頭 <> 寶馬山
[循環線]

巴士路線重整計劃
城巴第 1M、29R 號線及新巴第 3A 號線

1. 建議

鑑於乘客量持續處於甚低水平，加上營運成本高漲而導致嚴重虧蝕，經營狀況每況愈下。為改善整體巴士網絡的營運效益，現建議取消城巴第 1M（金鐘－跑馬地馬場）、29R（中環碼頭－海洋公園），及調整新巴第 3A（中環碼頭－摩星嶺）號線的服務時間，而目前已有公共專線小巴或其他交通工具服務上述路線的大部份路段。

2. 計劃對乘客的影響

城巴第 1M 及 29R 號線取消後，每日約 100 名第 1M 號線的乘客可改乘城巴第 1 號線往來跑馬地馬場；每日約 126 名第 29R 號線的乘客可改乘城巴第 629 或 90 號線往來海洋公園。

新巴第 3A 號線的服務時間調整後，約 90% 的現有乘客皆不會受任何影響，而其他乘客則可改乘以下的替代路往目的地，有關資料列出如下：

受影響乘客人次	受影響乘客百份比	替代路線
9	3.6%	新巴第 91 號線
12	4.7%	公共專線小巴 54
7	2.8%	其他

3. 目標實施日期

城巴第 1M 及 29R 號線： 2006 年 4 月
 新巴第 3A 號線： 2006 年 7 月

巴士路線重整計劃
新巴第 970X、971 及城巴第 M47 號線

1. 建議

為改善香港仔市中心及石排灣一帶之西區海底隧道巴士網絡運作，以及提高該網絡的運作效率，現建議將新巴第 970X 及 971 號線重整。

2. 現時路線的運作

- 2.1 新巴第 970X 號線為特快西隧線來往香港仔與蘇屋，途經薄扶林道、山道天橋及彌敦道；
- 2.2 新巴第 971 號線來往石排灣與長沙灣海麗邨，途經域多利道、堅尼地城海旁、德輔道西、新填地街、上海街及西鐵南昌站；及
- 2.3 有關第 970X 及 971 號線的現時行車路線可參閱附圖一至附圖四。

3. 路線重整建議

- 3.1 路線重整計劃包括下列各項主要建議：

路線	目的地	重整內容
970X	香港仔至蘇屋	- 終點站由香港仔遷往石排灣，收費及班次維持不變； - 新增與新巴第 971 號線的八達通轉乘計劃。
971	石排灣至海麗邨	- 路線由石排灣縮短至堅尼地城(卑路乍灣)； - 車費由\$10.6 調低至\$8.9；及 - 增設與新巴第 970X 號線及城巴第 M47 號線的八達通折扣轉乘計劃。
M47	華富(北)至中環(香港站)	- 提供與新巴第 971 號線的八達通折扣轉乘計劃。

- 3.2 有關重整後第 970X 及 971 號線的行車路線可參照附圖五至附圖八；及

- 3.3 城巴及新巴所增設的八達通轉乘計劃，詳情見附件 1E。

4. 計劃的好處

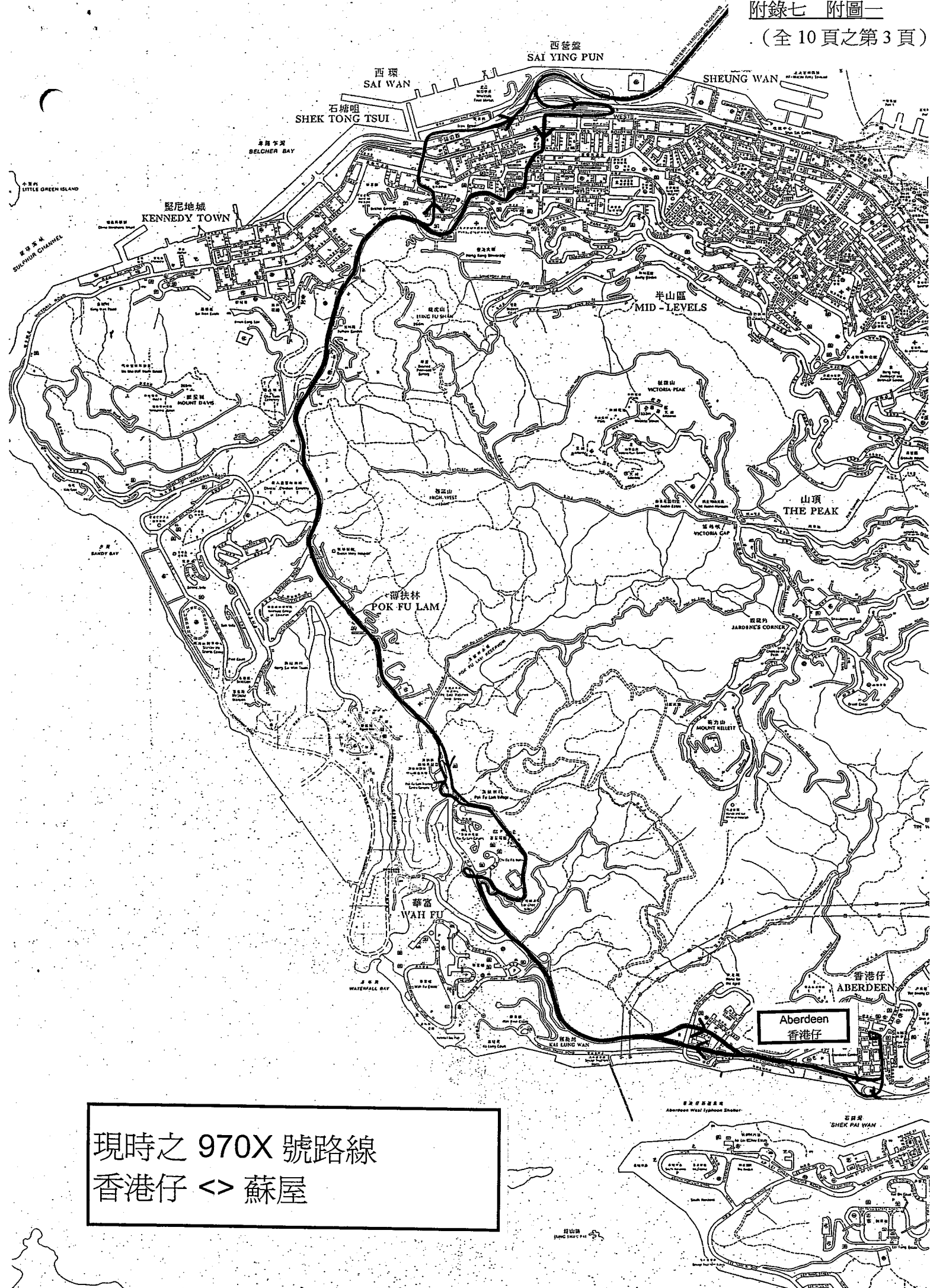
- 4.1 第 970X 號線伸延至石排灣後，乘客可利用該條特快線往來石排灣與九龍。由於第 970X 號線的路線較為直接快捷，來往香港仔與西九龍之車程，較目前乘搭第 971 號線，最多可節省 5 分鐘；
- 4.2 此外，由於第 970X 號線較第 971 號線的班次頻密及服務時間長，來往石排灣與九龍一帶的乘客，可享有更佳的巴士服務；
- 4.3 第 971 號線縮短至堅尼地城(卑路乍灣)後，使途經香港仔大道一帶的巴士數目每日減少 98 班，而第 970X 號線延長至石排灣後不會增加途經該處之巴士班次，有助舒緩該路段的交通擠塞情況；及
- 4.4 有效運用巴士資源，提升兩線的營運效率。

5. 計劃對乘客的影響

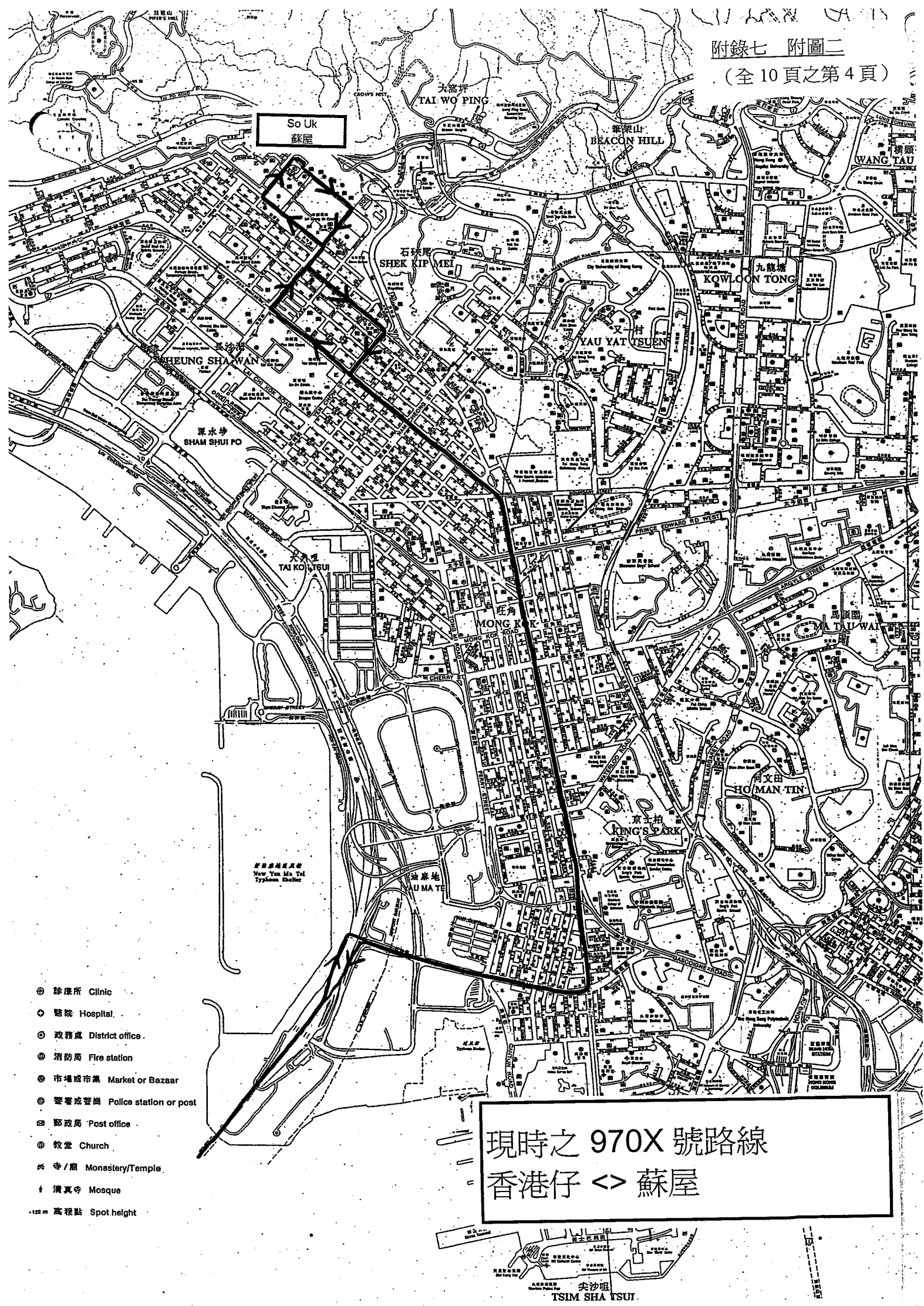
- 5.1 第 971 號線由石排灣縮短至堅尼地城後：
 - 5.1.1 石排灣及田灣的乘客可改乘第 970X 號線往九龍；
 - 5.1.2 每日約有 117 名往返海麗邨的乘客，需使用城巴第 M47 號線/新巴第 970X 號線/與第 971 號線的新增設的八達通巴士轉乘安排；及
 - 5.1.3 每日約有 340 名往來域多利道一帶至九龍的乘客，需使用上述新增設的八達通巴士轉乘安排。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月



現時之 970X 號路線
香港仔 <> 蘇屋



So Uk
蘇屋

大窩坪
TAI WO PING

筆架山
BEACON HILL

九龍城
KOWLOON TONG

深水埗
SHAM SHUI PO

大坑
TAI KOT TSI

旺角
MONG K

何文田
HO MAN TIN

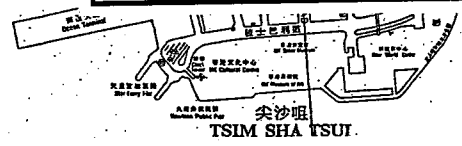
京士柏
KING'S PARK

油麻地
YAU MA TE

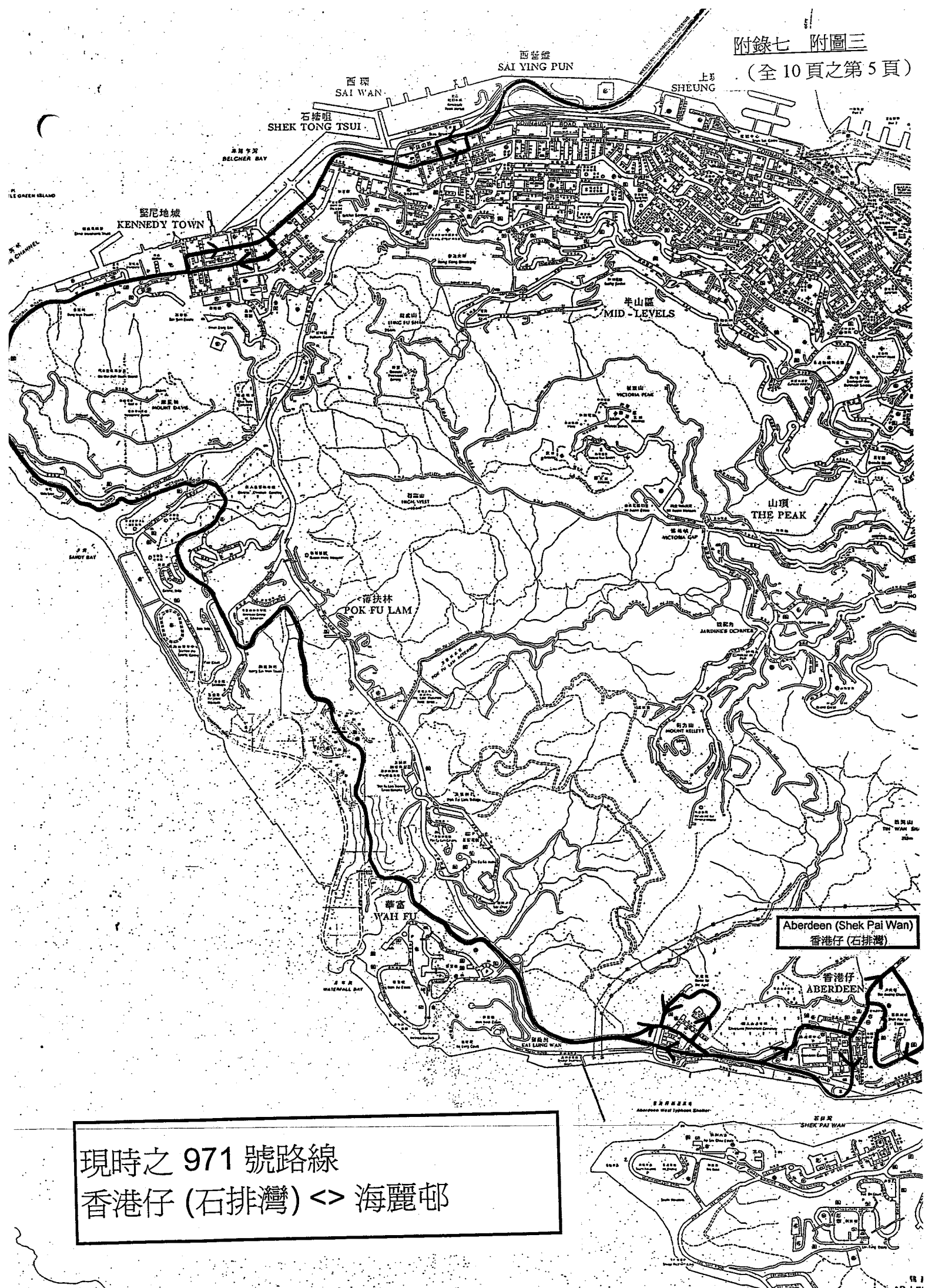
- ⊕ 診所 Clinic
- ⊕ 醫院 Hospital
- ⊕ 政務處 District office
- ⊕ 消防局 Fire station
- ⊕ 市場或市集 Market or Bazaar
- ⊕ 警署或警崗 Police station or post
- ⊕ 郵政局 Post office
- ⊕ 教堂 Church
- ⊕ 寺/廟 Monastery/Temple
- ⊕ 清真寺 Mosque

125 m 高程點 Spot height

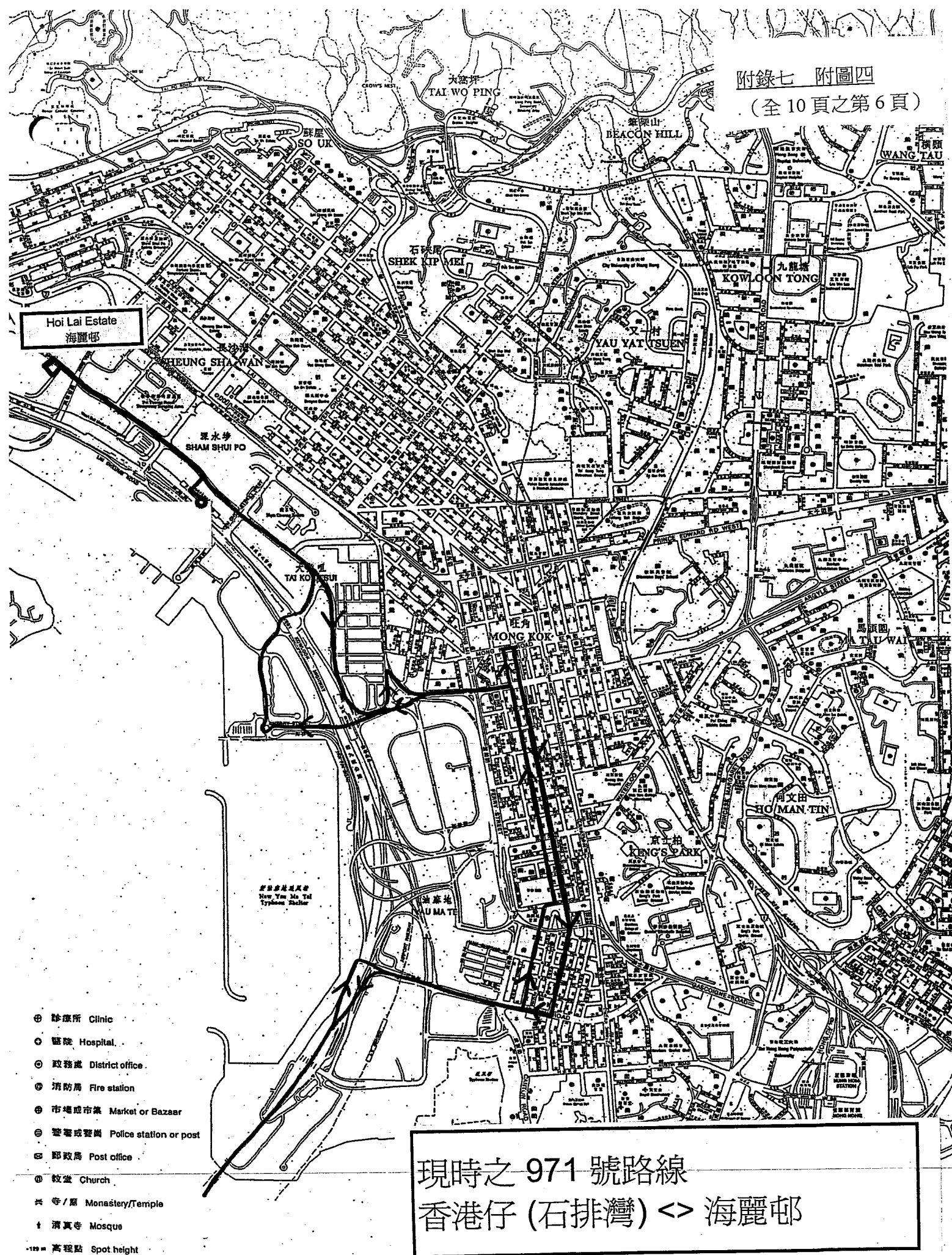
現時之 970X 號路線
香港仔 <> 蘇屋



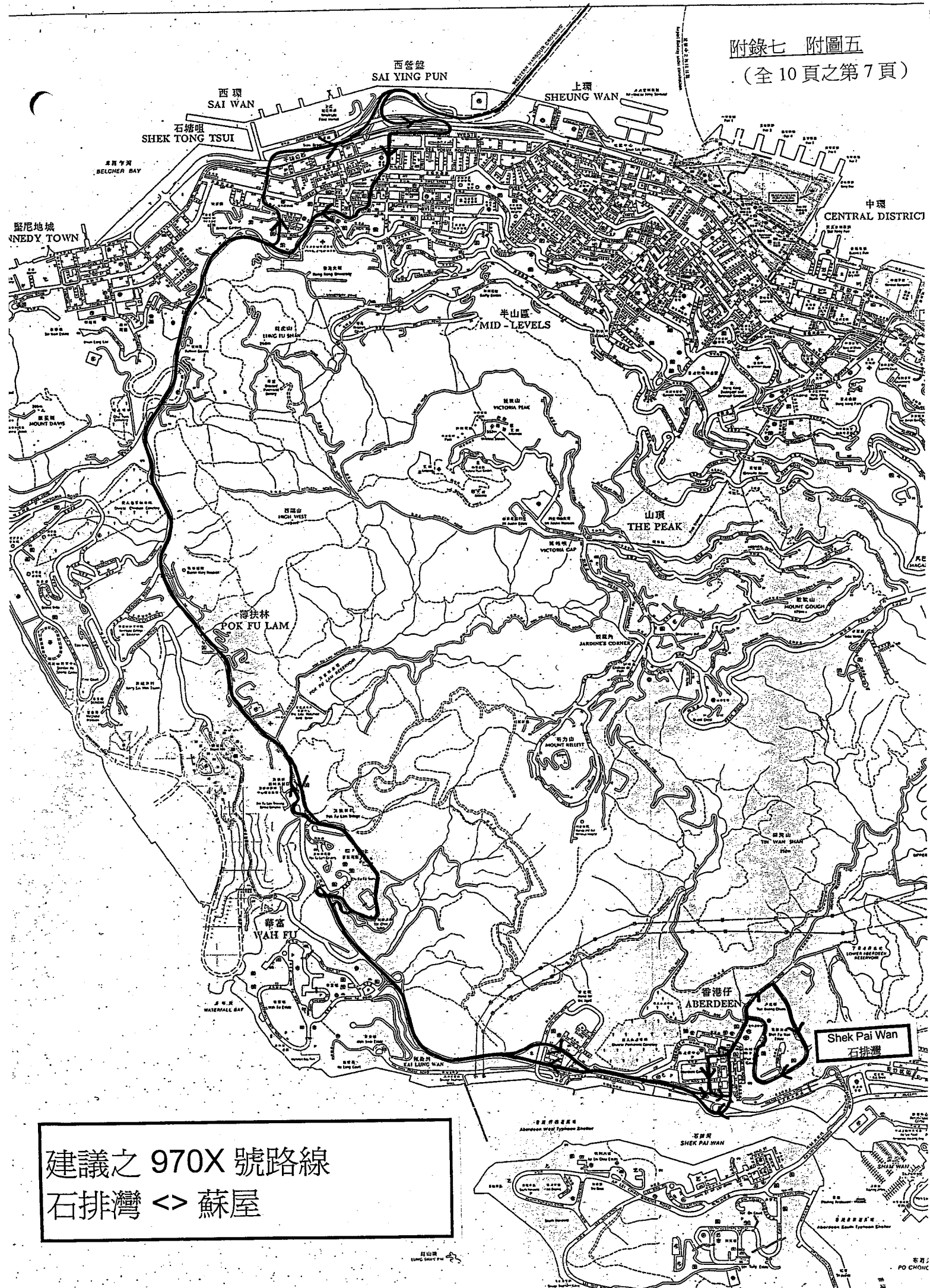
尖沙咀
TSIM SHA TSUI

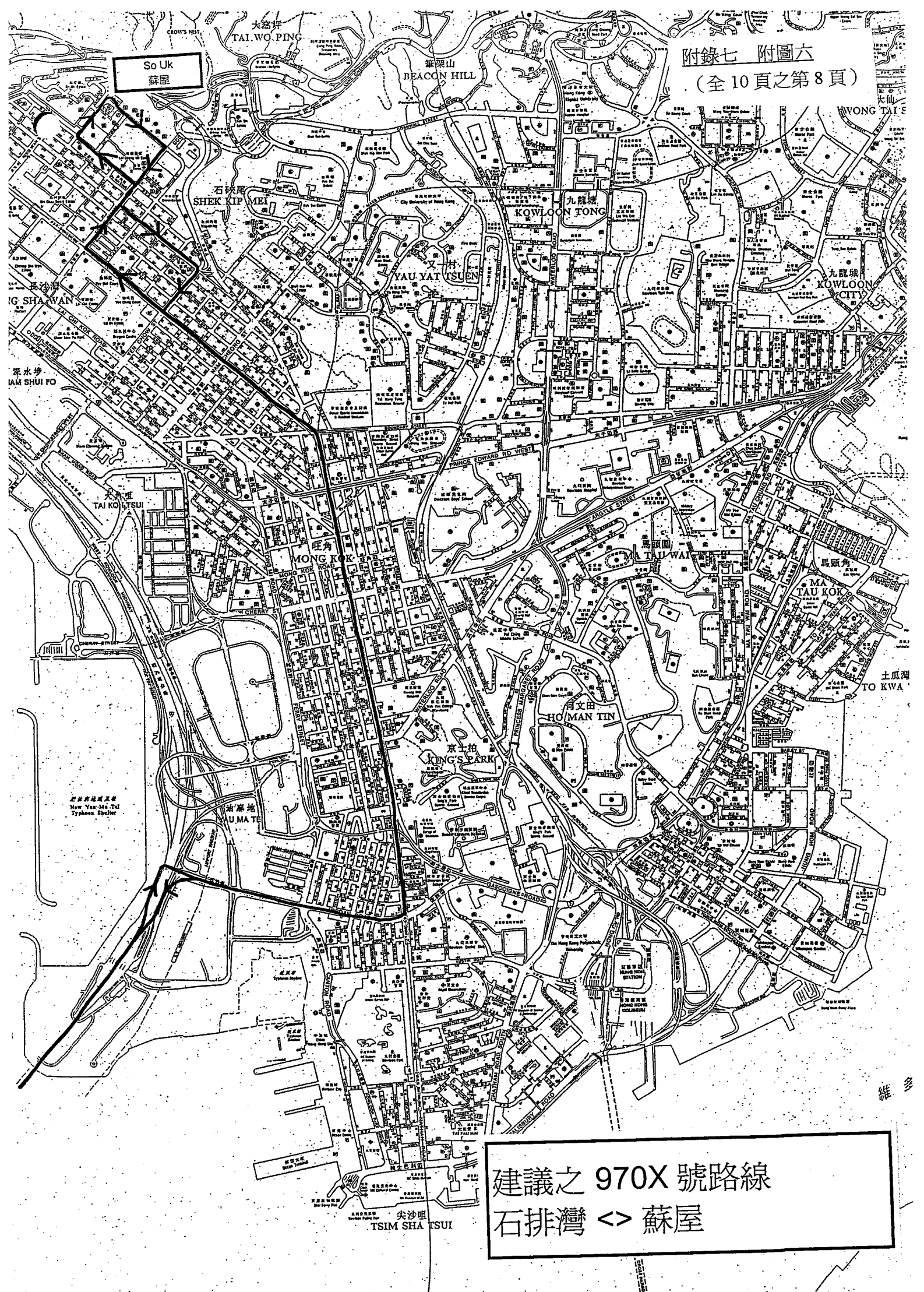


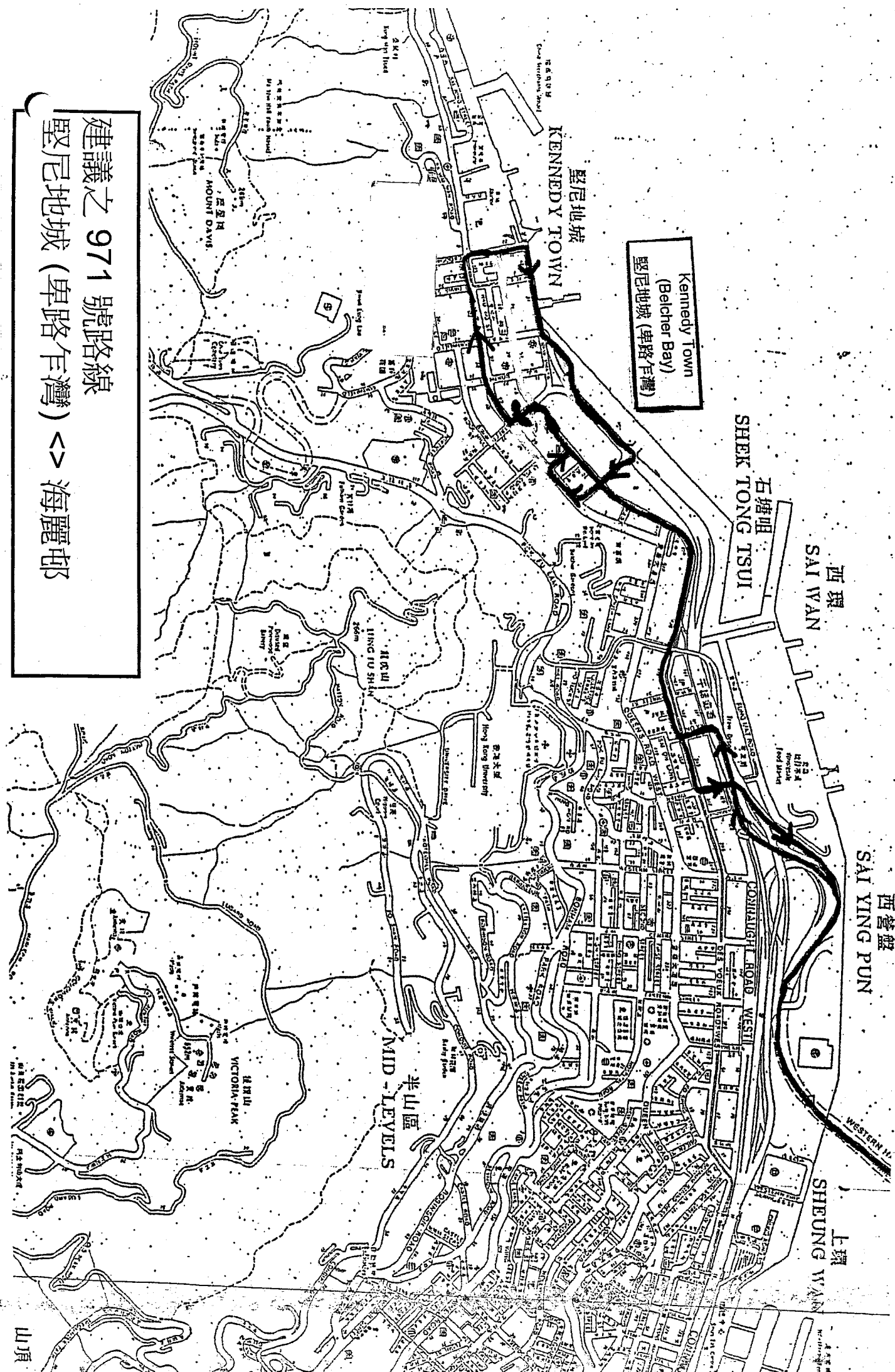
現時之 971 號路線
香港仔 (石排灣) <=> 海麗邨



現時之 971 號路線
香港仔 (石排灣) <> 海麗邨







Kennedy Town
(Belcher Bay)
堅尼地城 (卑路乍灣)

石塘咀
SHEK TONG TSUI

西環
SAI WAN

西營盤
SAI YING PUN

上環
SHEUNG WAN

堅尼地城
KENNEDY TOWN

半山區
MID-LEVELS

維多利亞山
VICTORIA PEAK

建議之 971 號路線

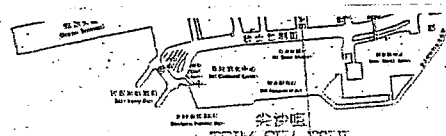
堅尼地城 (卑路乍灣) <=> 海麗邨



- ⊕ 診所 Clinic
- ⊙ 醫院 Hospital
- ⊙ 政務處 District office
- ⊙ 消防局 Fire station
- ⊙ 市場或市集 Market or Bazaar
- ⊙ 警署或警崗 Police station or post
- ⊙ 郵政局 Post office
- ⊙ 教堂 Church
- ⊙ 寺/廟 Monastery/Temple
- ⊙ 清真寺 Mosque

120 呎 高程點 Spot height

建議之 971 號路線
堅尼地城 (卑路乍灣) <> 海麗邨



巴士路線重整計劃 城巴第 973 號線

1. 建議

為提高巴士服務的運作效率，現建議修改第 973 號線於赤柱的部份行車路線。

2. 路線現時的運作情況

- 2.1 現時，城巴第 973 號線提供往返赤柱及尖沙咀東的服務，來回方向均會繞經東頭灣道往赤柱監獄。然而，上述赤柱監獄路段的乘客量一直偏低；根據資料顯示，以上路段的平均每日乘客量僅為整體乘客量的 1%，即平均每日只有約 40 人次。重組後的 973 號路線見附圖一；
- 2.2 由於乘客量偏低，城巴第 973 號的路線有需要作出改善，透過集中善用現有資源應付主要路段的乘客需求，以提高整體的運作效率。

3. 路線重整建議

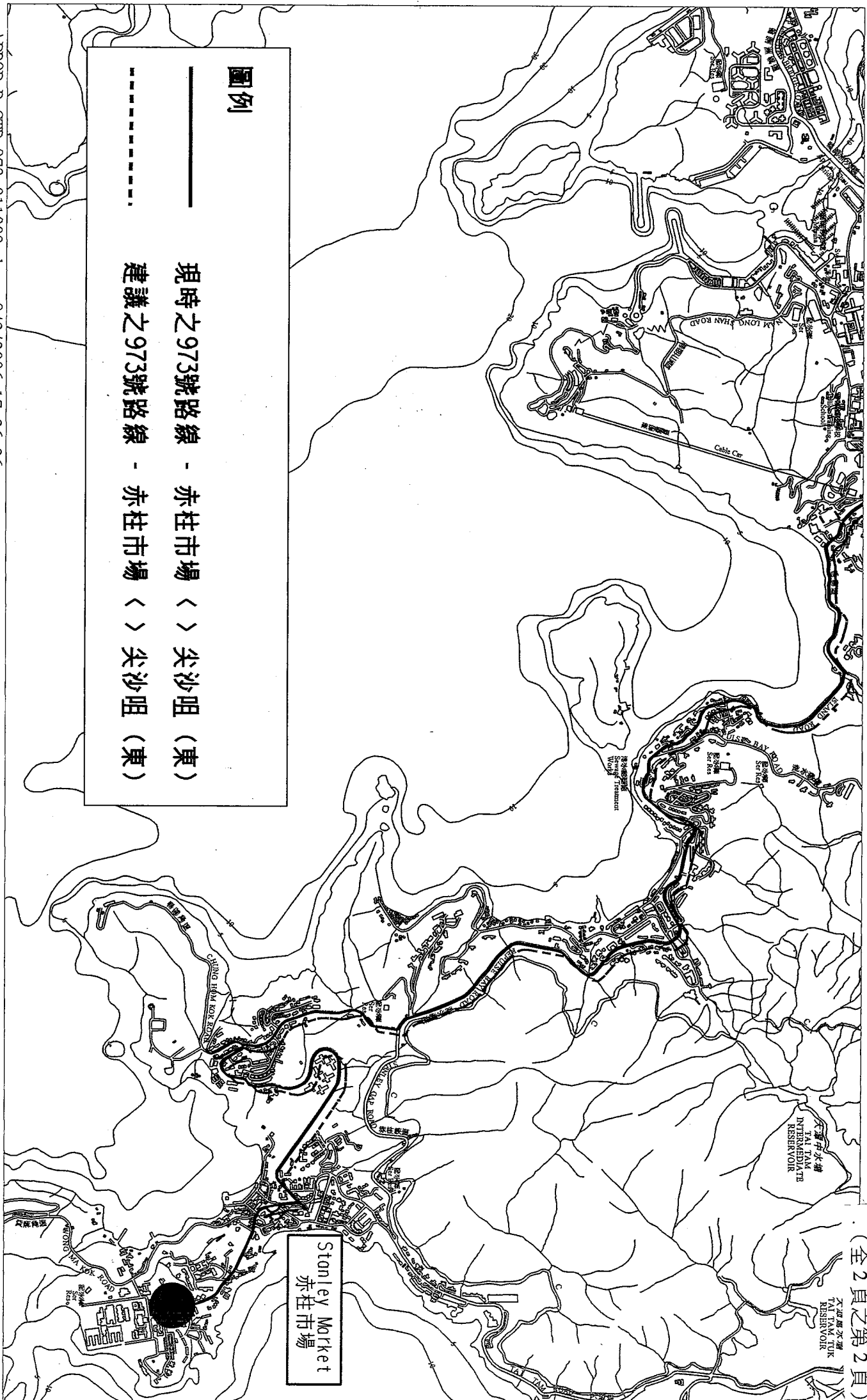
- 3.1 取消第 973 號線來回方向繞經東頭灣道往赤柱監獄的安排，而介乎尖沙咀東至赤柱市集的行車路線則維持不變；及
- 3.2 增設第 973 號線與(i) 城巴第 6/6X 號線，以及(ii)與新巴第 63 號線的巴士轉乘計劃，以方便往來赤柱監獄或東頭灣道及尖沙咀東的乘客。有關計劃詳情見附附件 1E。

4. 計劃對乘客的影響

- 4.1 取消第 973 號線來回方向繞經東頭灣道往赤柱監獄的安排後，所有受影響乘客均可使用新增設的第 973 號線與第 6、6X 及 63 號線的巴士轉乘計劃往返目的地，而所繳付的車費總額不會高於現時的水平；及
- 4.2 由於介乎尖沙咀東至赤柱市集的行車路線會維持不變，故本計劃並不會對現有大部份乘客帶來任何影響。

5. 目標實施日期

2006 年 4 月



圖例

- 現時之973號路線 - 赤柱市場 < > 尖沙咀 (東)
- - - - 建議之973號路線 - 赤柱市場 < > 尖沙咀 (東)

巴士路線重整計劃
第 N962、N968 及 N969 號線

1. 建議

為提高巴士服務營運效率，現建議將巴士第 N962（城巴）、N968（九巴）及 N969（城巴）號線重整。

2. 現時路線的運作

- 2.1 第 N962、N968 及 N969 號線分別提供往來銅鑼灣與屯門（龍門居）（N962）及元朗/天水圍市中心（N968 及 N969）的通宵過海隧道巴士服務。第 N962 號線主要途經灣仔、中環、西區海底隧道、西九龍公路、長青隧道、屯門公路及青山公路；第 N968 及 N969 號線則主要途經灣仔、中環、西區海底隧道、西九龍公路、長青隧道、大欖隧道及元朗公路；
- 2.2 目前，上述路線的絕大部份乘客均為往來銅鑼灣/灣仔、屯門及元朗/天水圍，而使用位於西隧收費廣場的中途站之乘客數目非常稀少，根據乘客量資料顯示，現時每晚上述路線合共約只有 31 名乘客使用該中途站；
- 2.3 第 N962、N968 及 N969 號線的平均載客率持續偏低，分別只有 9%、20%及 13%，故上述路線皆是長期於嚴重虧蝕情況下經營；另方面，西區海底隧道收費亦已被大幅度增加，導致整體營運效益更進一步被調低；

3. 路線重整建議

路線重整包括下列各項:

路線	目的地	重整內容
N962	銅鑼灣 (摩頓台) - 屯門 (龍門居)	- 來回方向改經紅磡海底隧道、加士居道天橋、渡船街往西九龍公路(不經西區海底隧道)； - 視乎總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣 (摩頓台)改為中環(港澳碼頭)； - 往中環方向的班次將改行內告士打道； - 全程行車時間將會維持不變；
N968	銅鑼灣 (天后) - 元朗 (西)	- 來回方向改經紅磡海底隧道、加士居道天橋、西九龍走廊、葵涌道、荃灣路至大欖隧道(不經西區海底隧道)； - 視乎總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣 (天后)改為中環(港澳碼頭)； - 介乎銅鑼灣與中環路段的沿線停站位置將與現時安排大致相若； - 全程行車時間將會大致維持不變；
N969	銅鑼灣 (摩頓台) - 天水圍市中心	- 來回方向改經紅磡海底隧道、加士居道天橋、渡船街往西九龍公路(不經西區海底隧道)； - 視乎總站位置的安排，位於港島的終點站由銅鑼灣 (摩頓台)改為中環(港澳碼頭)； - 往中環方向的班次將改行內告士打道； - 全程行車時間將會維持不變。

有關現時及重整後行車路線可參照附圖一至附圖十。

4. 計劃的好處

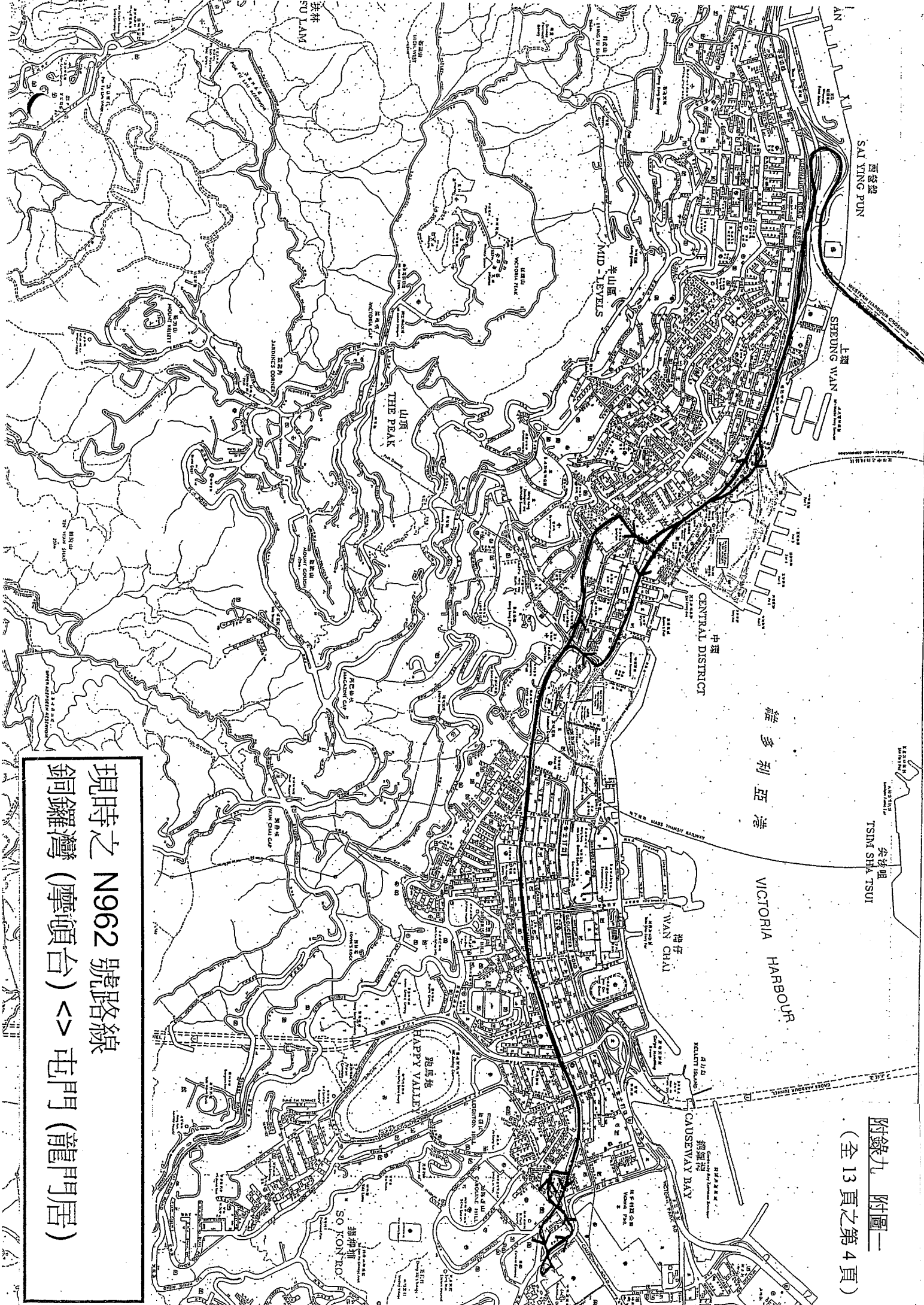
- 4.1 雖然重整後的整體行車時間大致相同，但現時大部分（即在銅鑼灣／灣仔上落）的乘客可因此節省行車時間，估計約 5-10 分鐘不等。
- 4.2 由於第 N962、N968 及 N969 號線行車路線重整後會改經紅磡海底隧道，而該處亦有其他的通宵交通服務途經，可為乘客帶來方便；
- 4.3 改善第 N962、N968 及 N969 號線的營運效率。

5. 計劃對乘客的影響

路線重整後，由於全程行車時間將會維持不變，而介乎銅鑼灣與中環之間的路段的沿線停站位置亦會與現時安排大致相若，故計劃並不會對現有乘客構成重大影響。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月



西營盤
SAI YING PUN

上環
SHEUNG WAN

中環
CENTRAL DISTRICT

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

尖沙咀
TSIM SHA TSUI

灣仔
WAN CHAI

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

山頂
THE PEAK

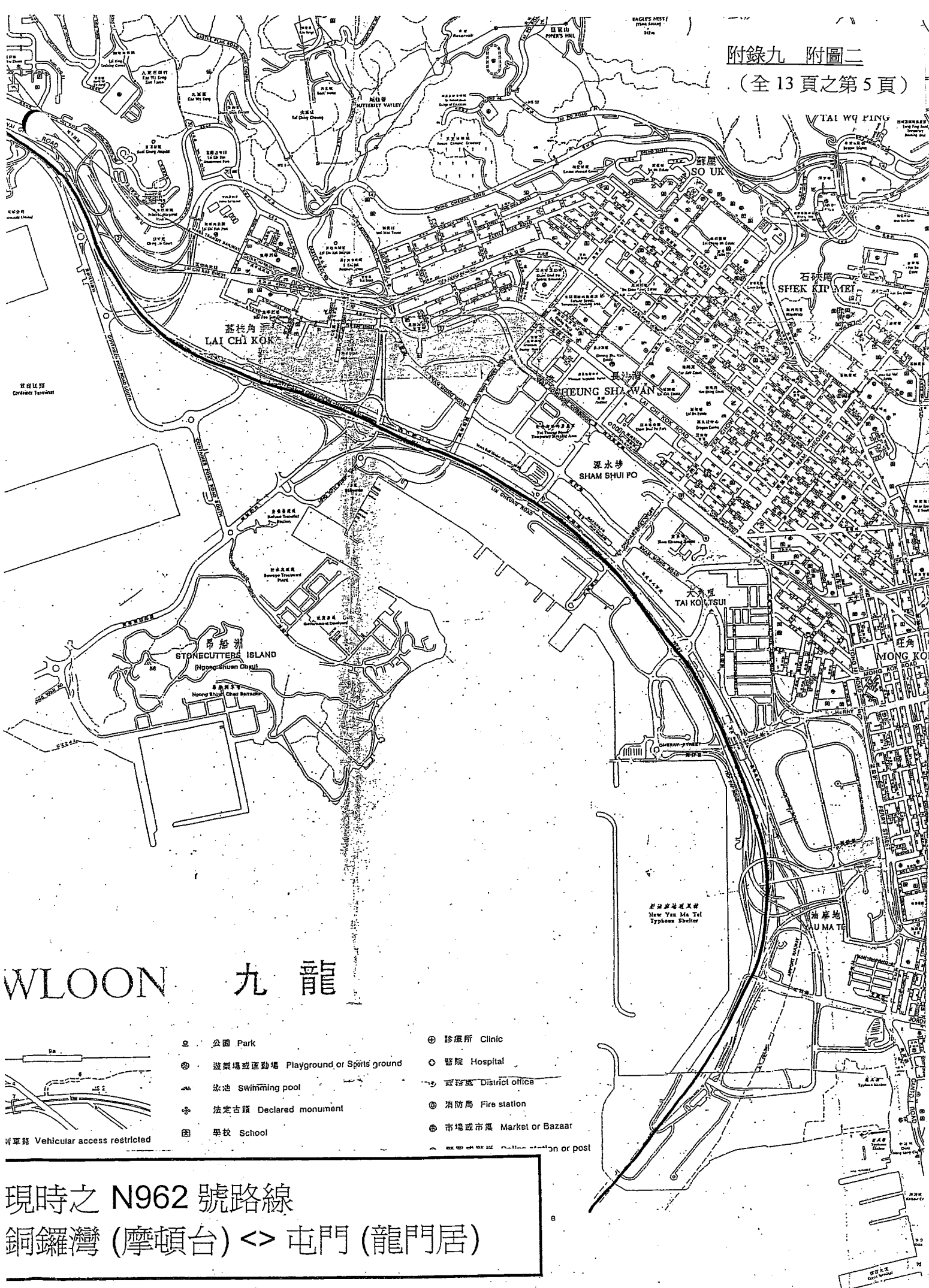
半山腰
MID LEVELS

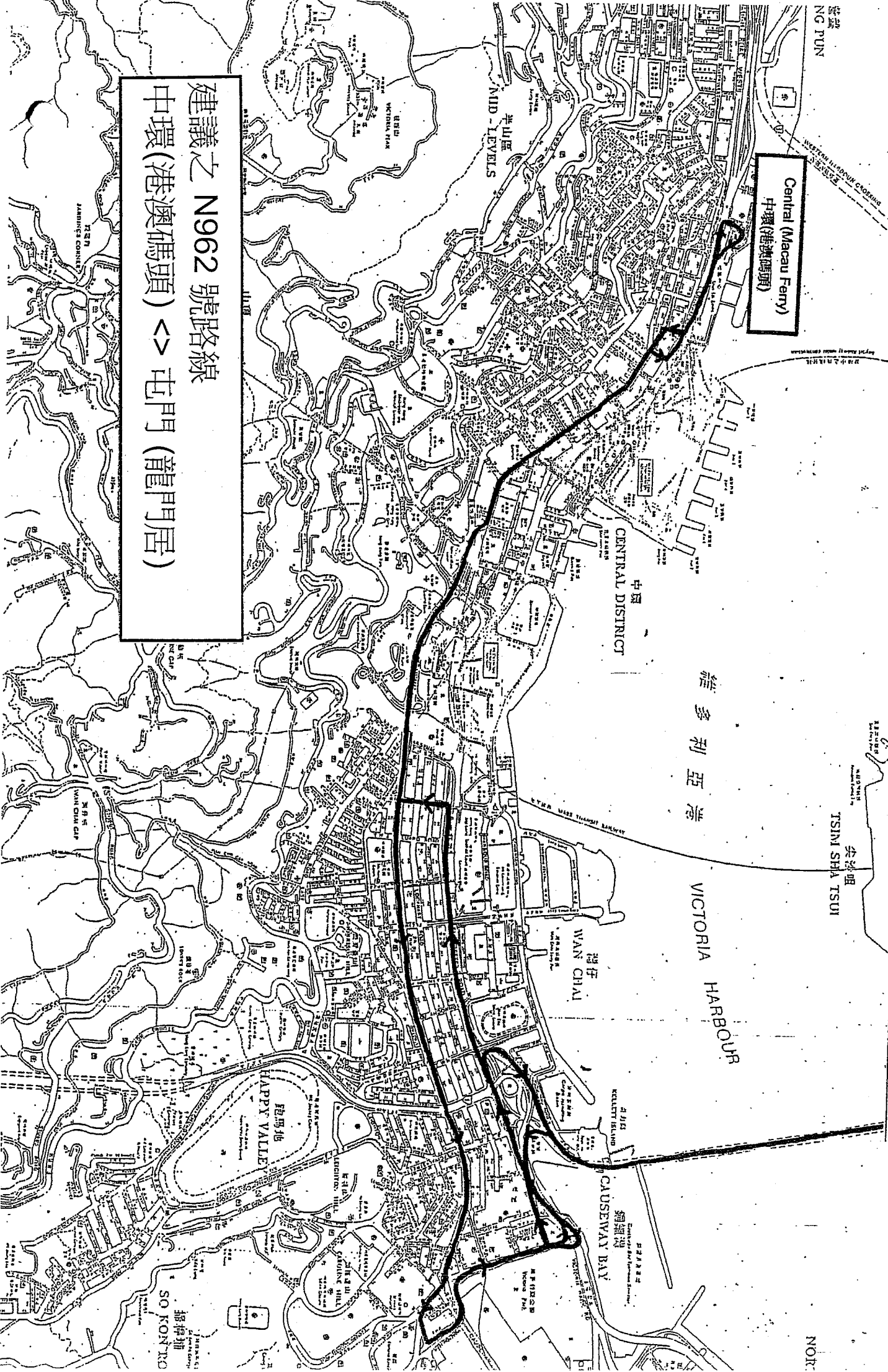
跑馬地
HAPPY VALLEY

掃桿埔
SO KON KO

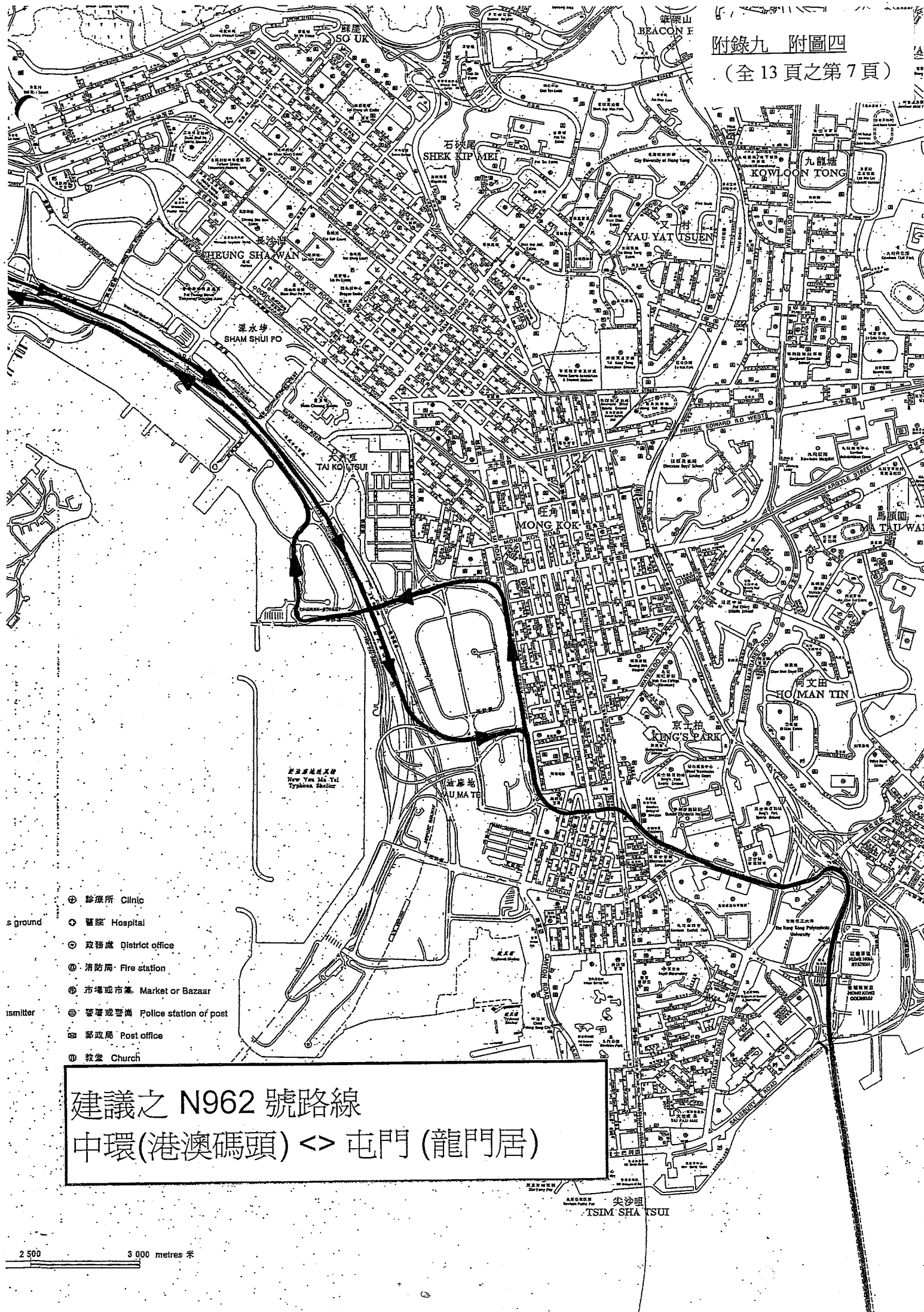
安林
FU LAM

現時之 N962 號路線
銅鑼灣 (摩頓台) <=> 屯門 (龍門居)





建議之 N962 號路線
中環(港澳碼頭) <=> 屯門 (龍門居)



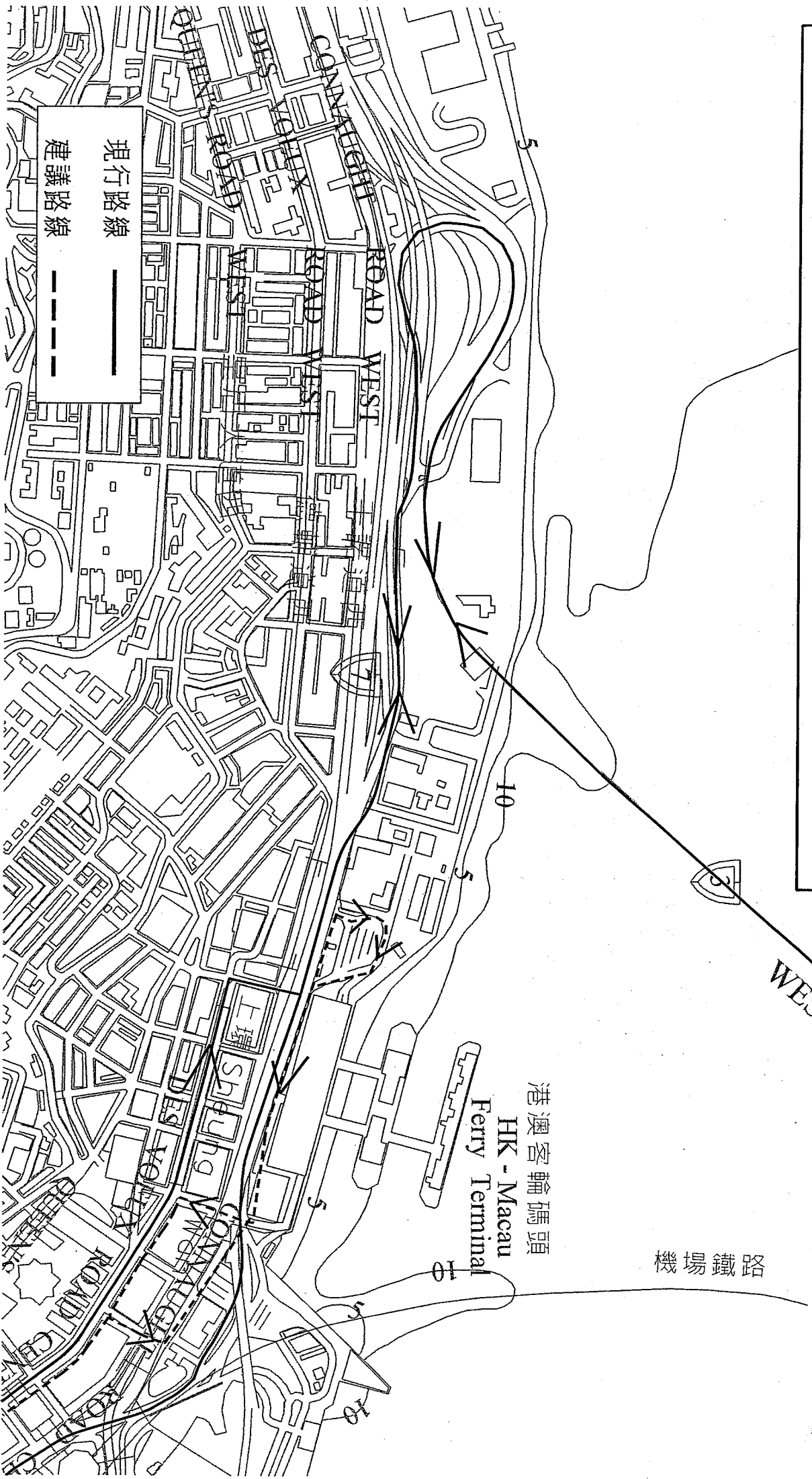
建議之 N962 號路線
中環(港澳碼頭) <> 屯門(龍門居)

建議隧巴第N968號路線由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)(二)

機場鐵路

港澳客輪碼頭
HK - Macau
Ferry Terminal

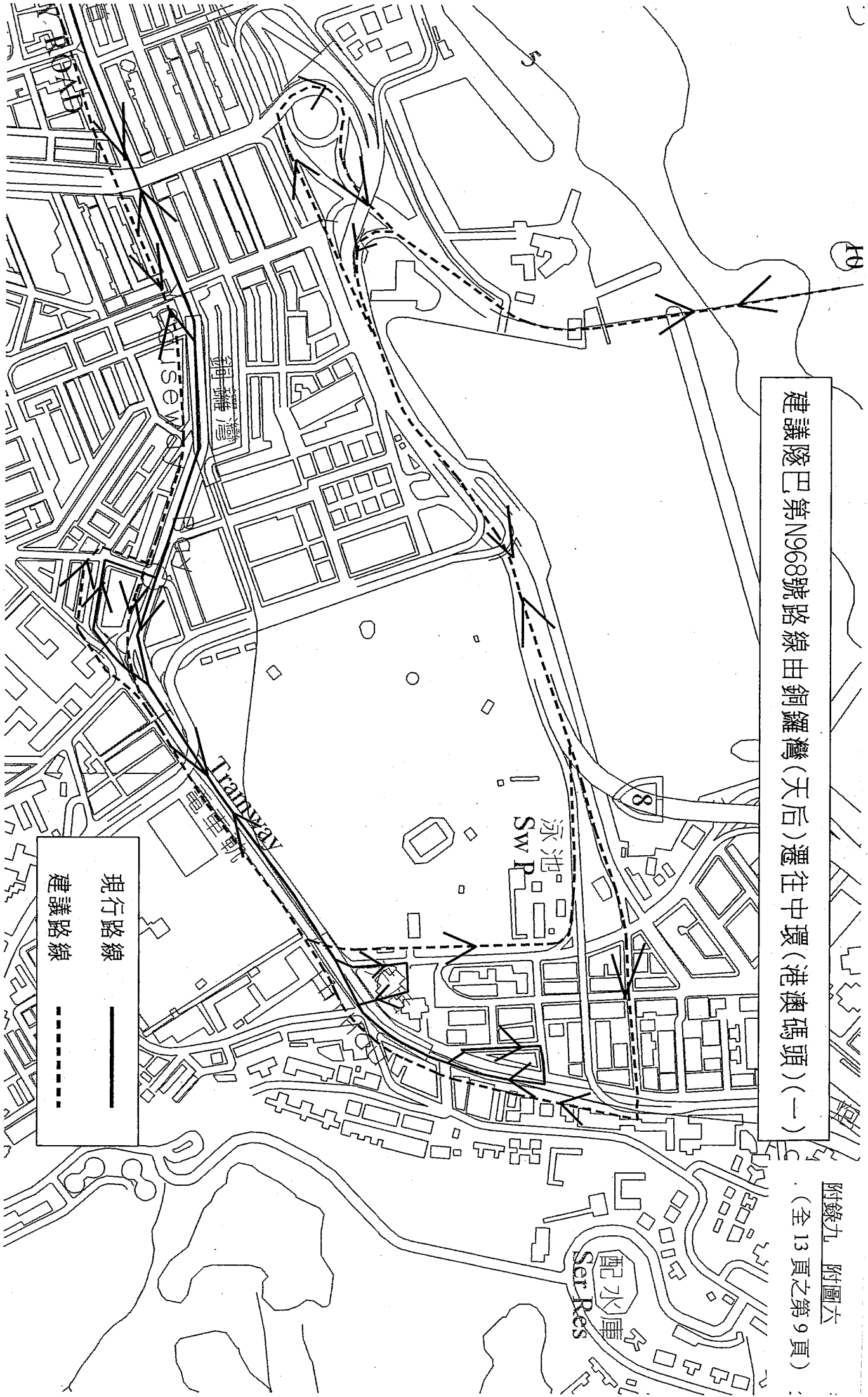
WESTERN

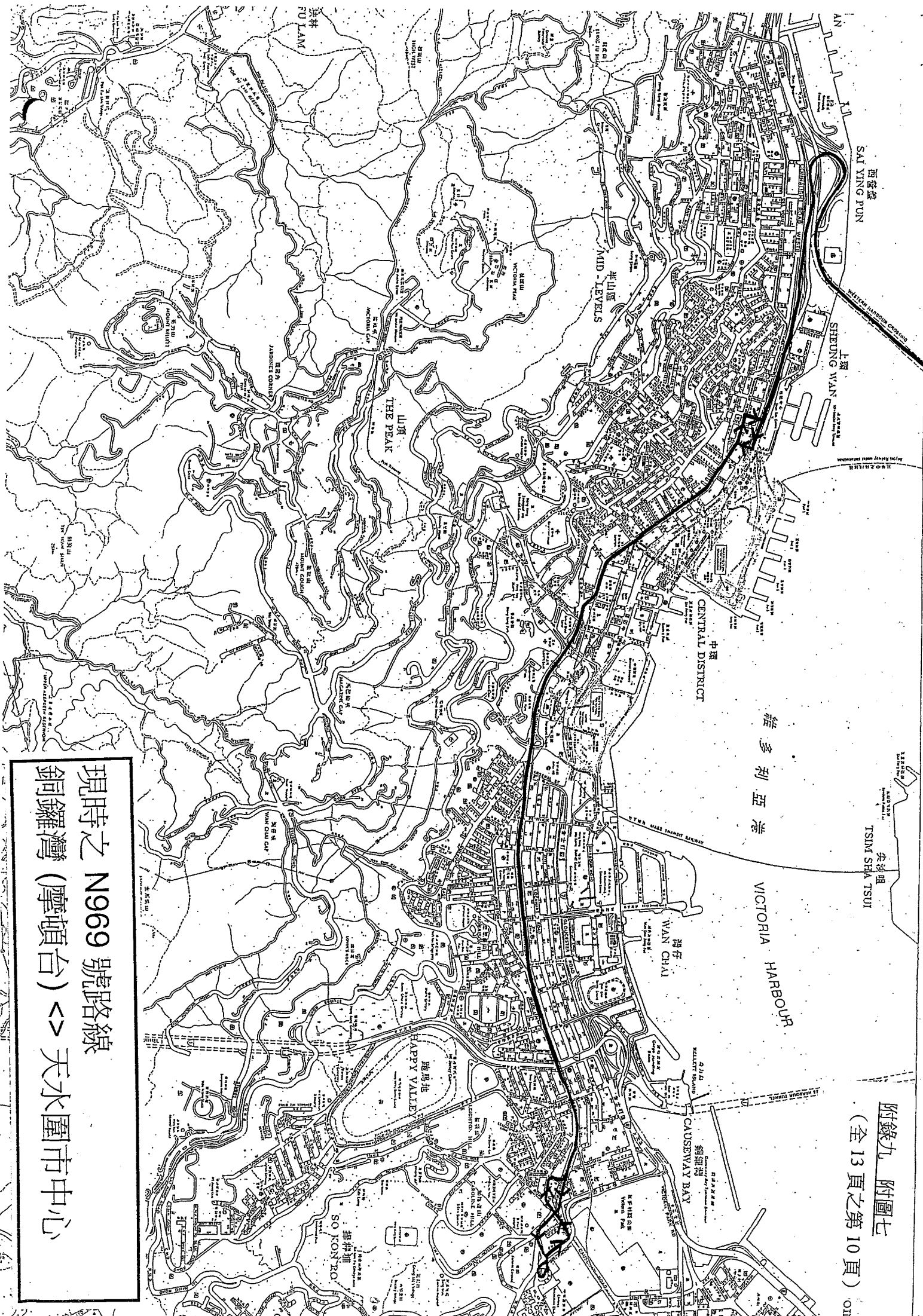


建議隧巴第N968號路線由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)(一)

附錄九 附圖六

(全 13 頁之第 9 頁) :





西營盤
SAI YING PUN

上環
SHEUNG WAN

中環
CENTRAL DISTRICT

維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

尖沙咀
TSM SHA TSUI

灣仔
WAN CHAI

銅鑼灣
CAUSEWAY BAY

山頂
THE PEAK

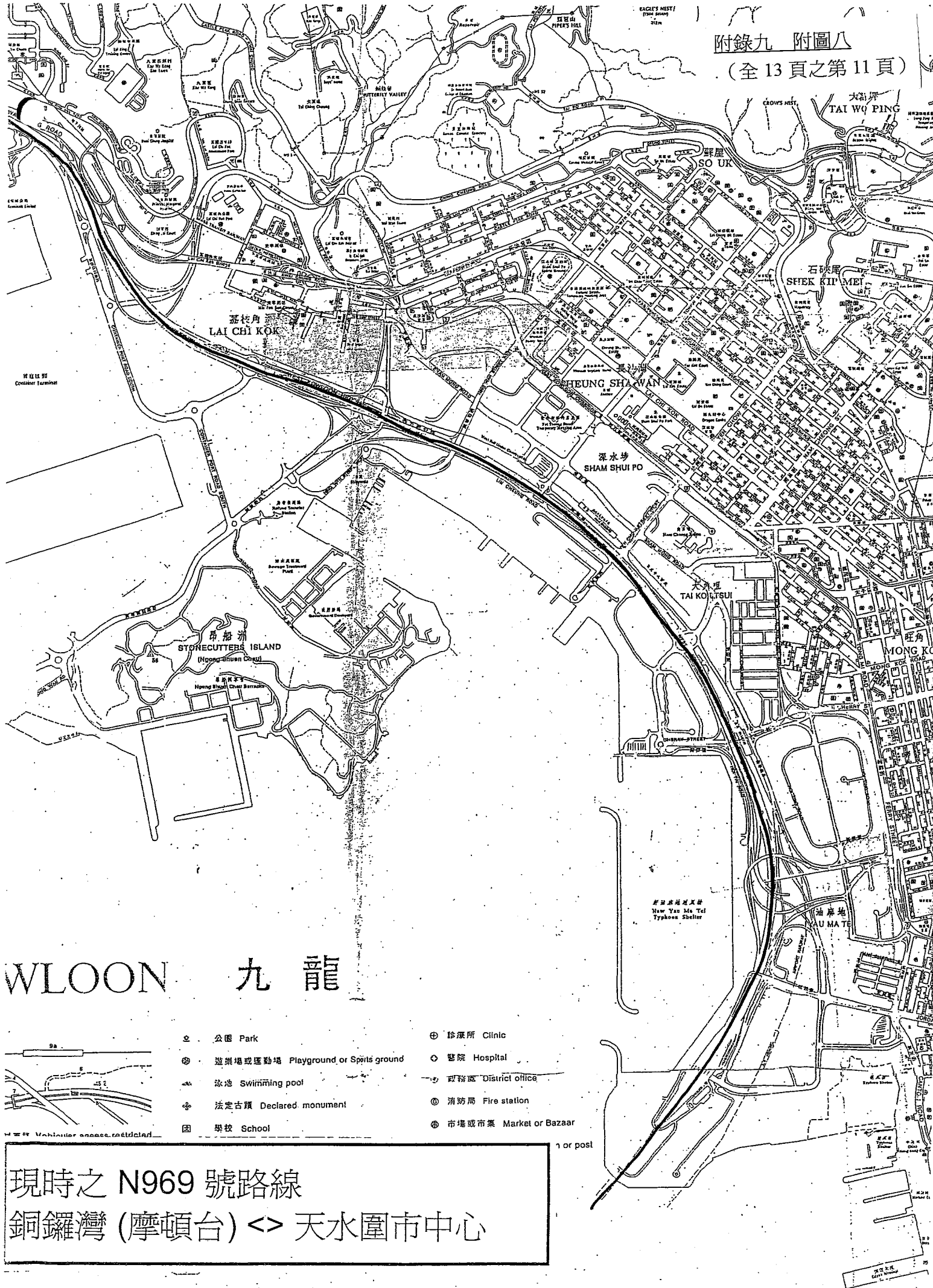
跑馬地
HAPPY VALLEY

掃桿埔
SO KON PO

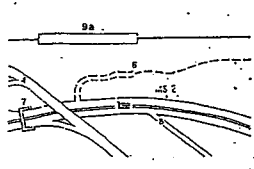
現時之 N969 號路線
銅鑼灣 (摩頓台) <> 天水圍市中心

附錄九 附圖七

(全 13 頁之第 10 頁) OIN

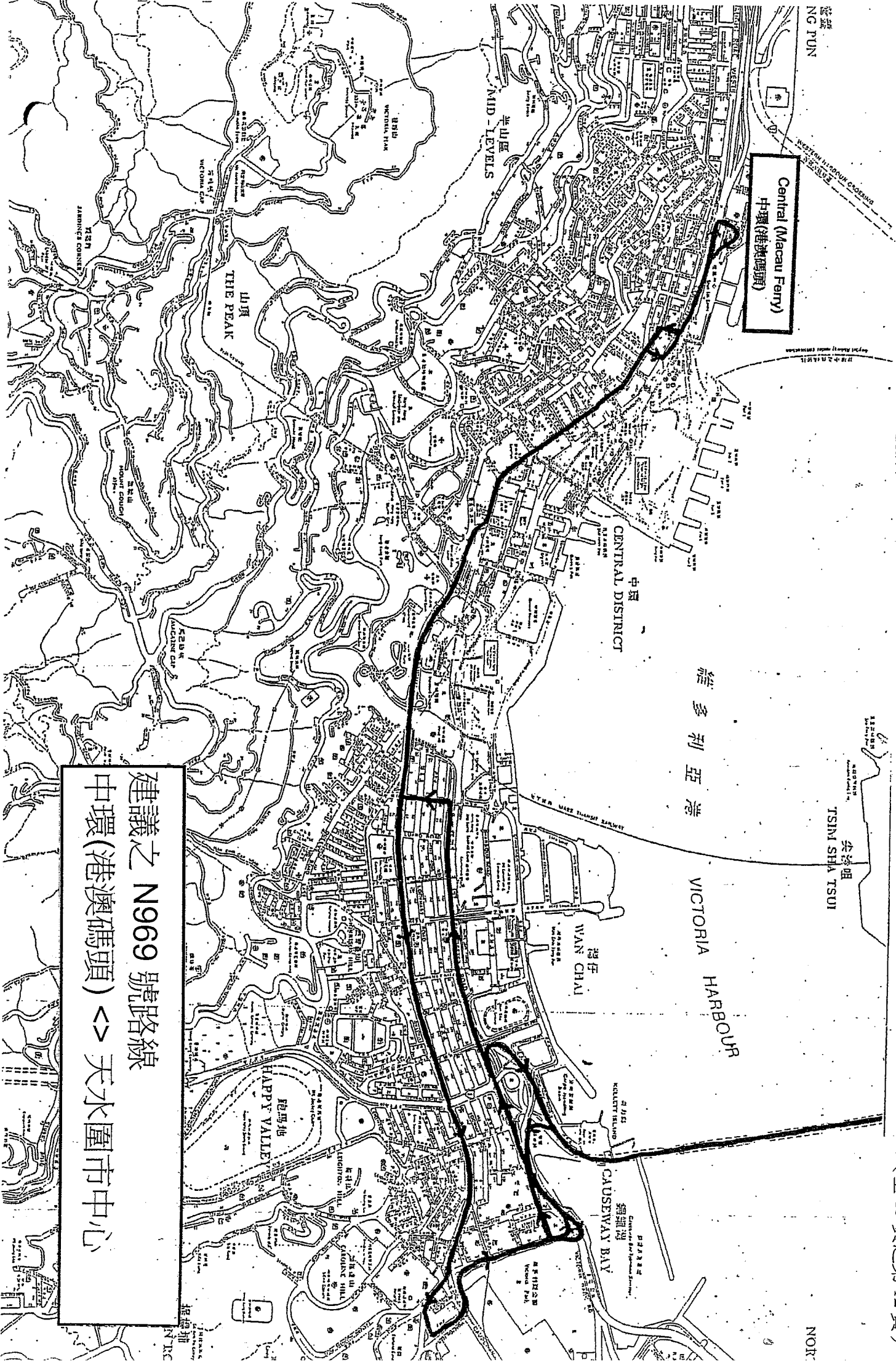


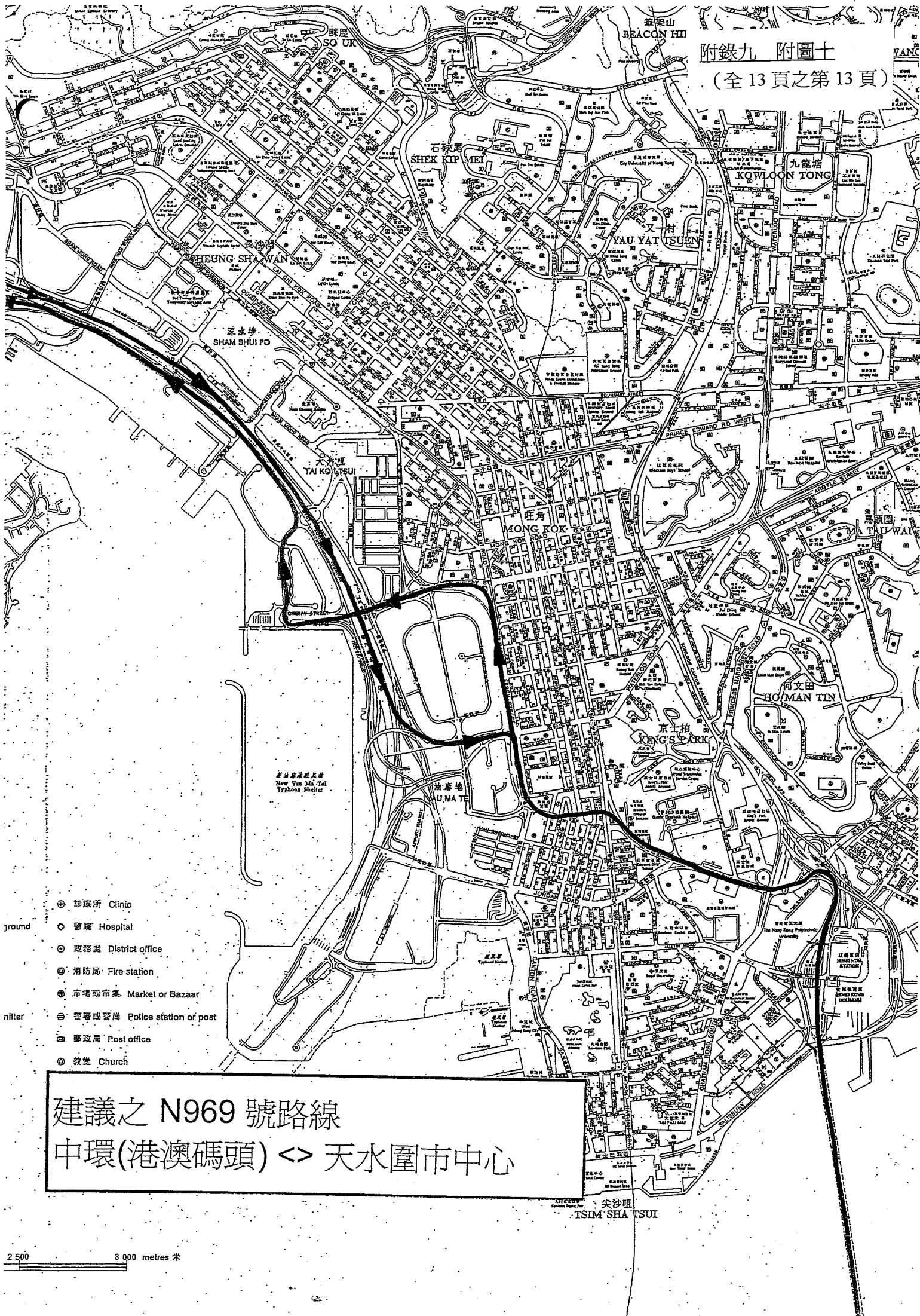
WLOON 九龍



- 公園 Park
- 遊樂場或運動場 Playground or Sports ground
- 泳池 Swimming pool
- 法定古蹟 Declared monument
- 學校 School
- 診所 Clinic
- 醫院 Hospital
- 政務處 District office
- 消防局 Fire station
- 市場或市集 Market or Bazaar

現時之 N969 號路線
銅鑼灣 (摩頓台) <=> 天水圍市中心





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，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 有關現時及重整後行車路線可參照附圖一，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件 1E。

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；

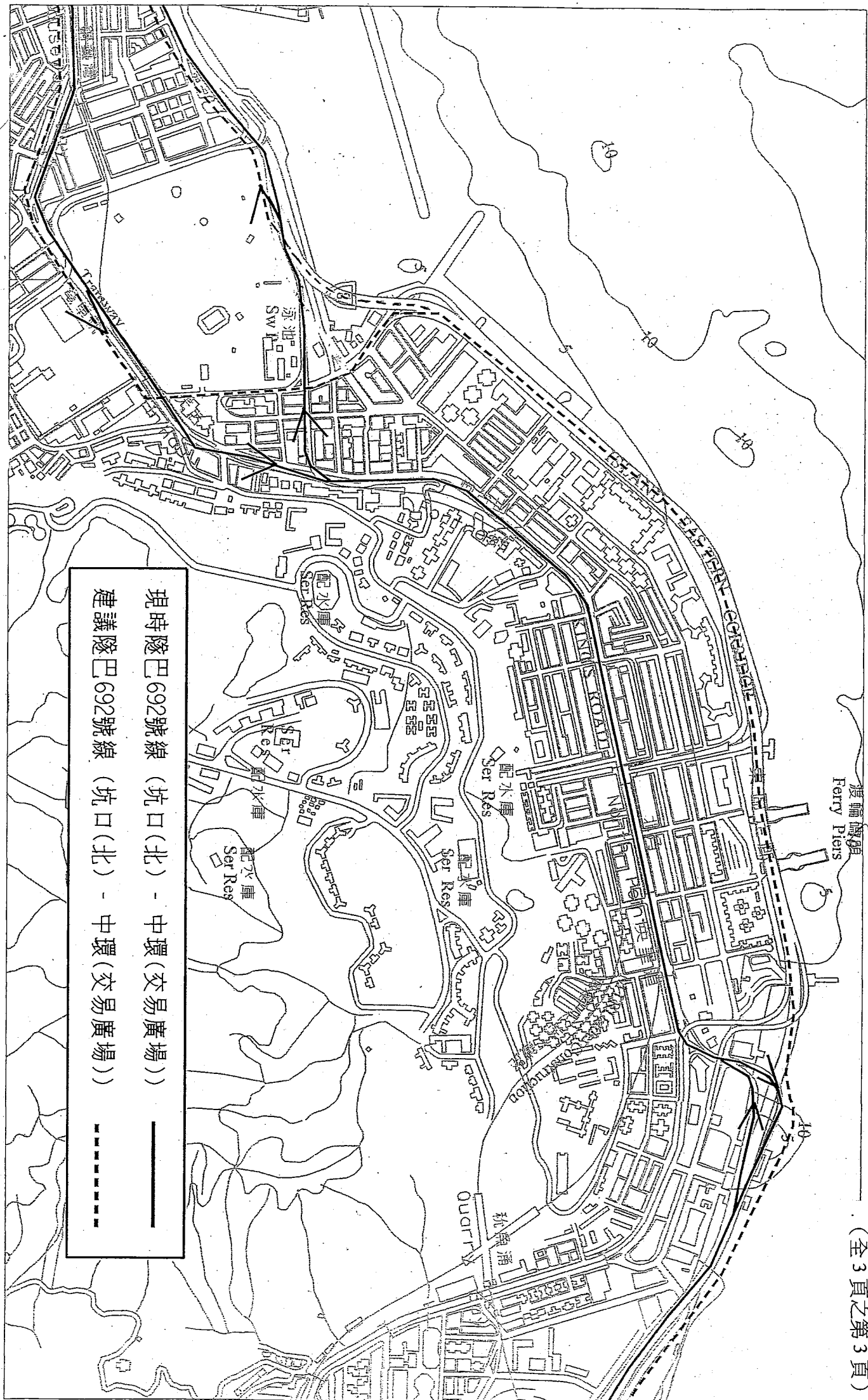
4.3 更有效地運用資源，提升整體巴士服務的運作效率。

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。

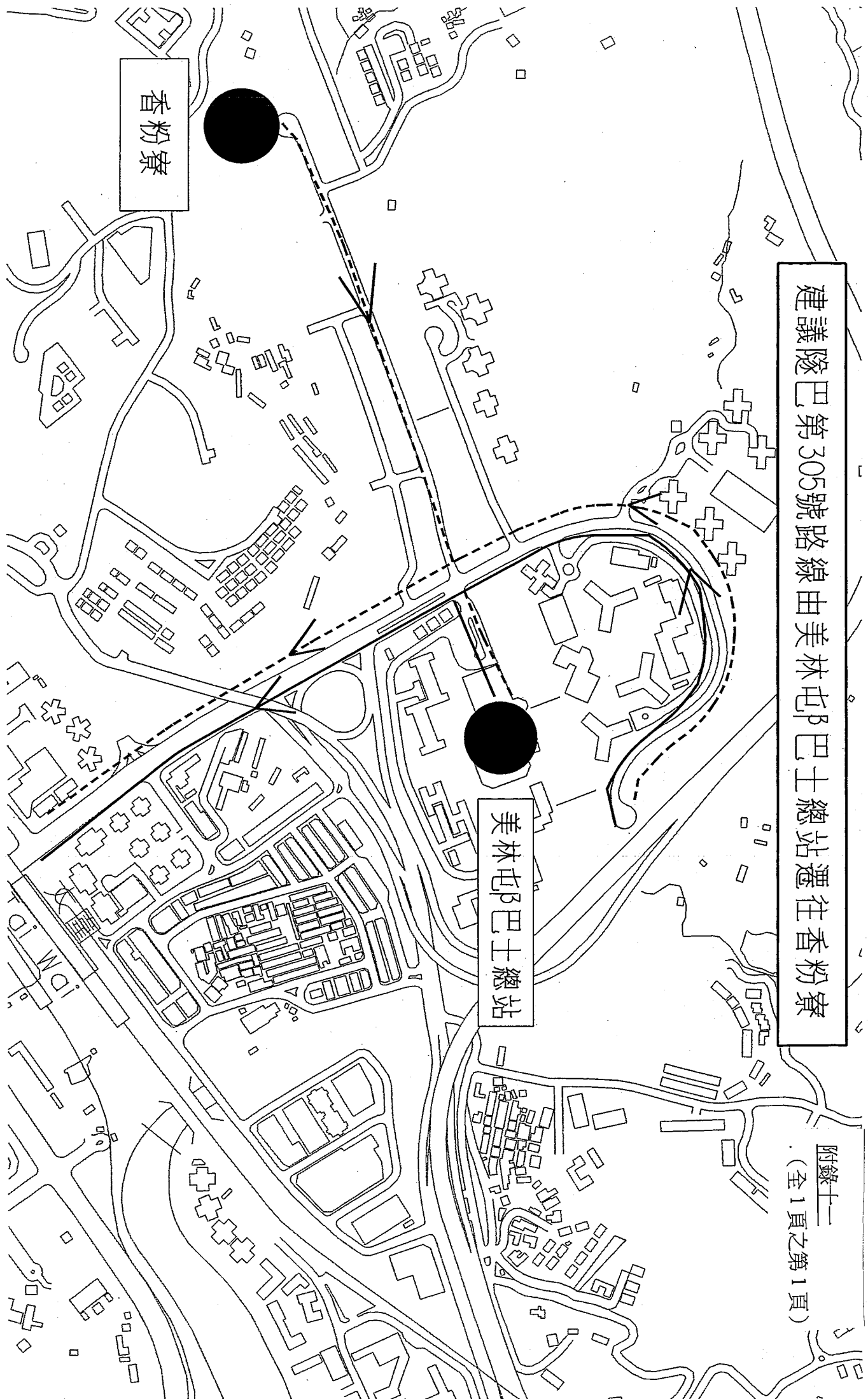
6. 目標實施日期

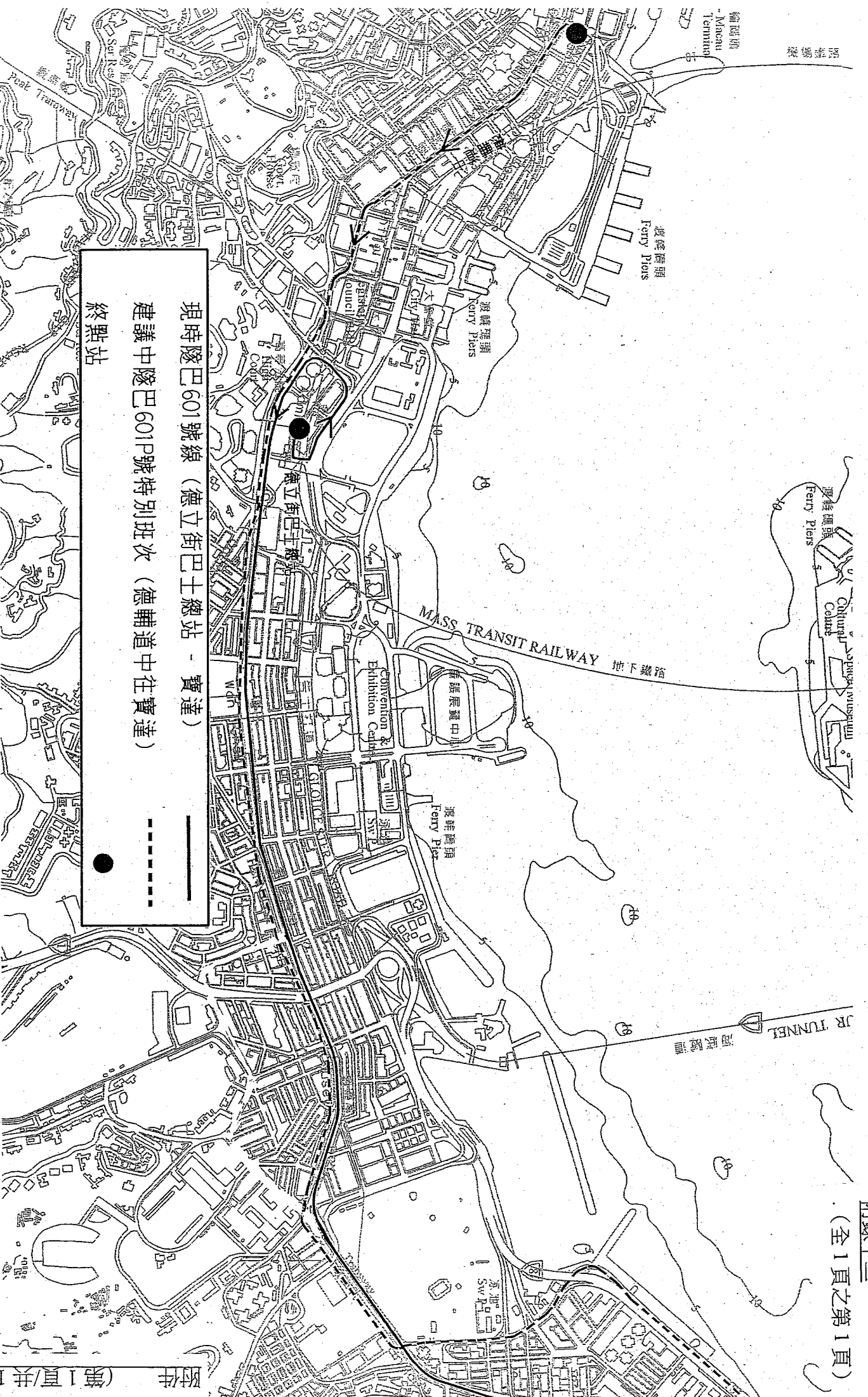
2006 年 4 月



建議隧巴第305號路線由美林邨巴士總站遷往香粉寮

附錄十二
(全1頁之第1頁)





建議墜巴第305號路線改行美田路延長段

附錄十三
(全1頁之第1頁)

—— 現行路線
- - - 建議路線

