

2006 年 2 月 16 日

提出討論

交通及運輸事務委員會

文件第 6/06 號

2006 - 2007 年度東區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2006 - 2007 年度東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 及 1B，供各委員參閱。

3. 2006 - 2007 年度東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、新巴及九巴建議在本區實施 6 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，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，城巴、新巴及九巴建議在本區實施路線重整計劃，城巴及新巴亦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 1B。

(三) 巴士轉乘計劃

為方便乘客使用城巴及新巴現有巴士網絡、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 1C。

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

2006 年
東區巴士路線發展計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)

						車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
巴士公司	建議實施日期	路線	終站地點	現行	建議	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	3/06	102	筲箕灣-美孚	4/5	4/5		33		33		-	在早上繁忙時間調配車輛，新增 2 班特別車(第 102X 號)，由筲箕灣行經東區走廊及紅磡海底隧道往美孚。 (見附圖 A)
新巴/九巴	3/06	106	小西灣(藍灣半島)-黃大仙	4/5	4/5		31		31		-	在早上繁忙時間調配車輛，新增 2 班特別車(第 106P 號)，由小西灣(藍灣半島)行經東區走廊往黃大仙。 (見附圖 B)
城巴/九巴	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。
新巴/九巴	4/06	601	寶達-上環(德立街巴士總站)	5	5		25		25		-	在下午繁忙時段調配車輛以增加 2 班特別車(第 601P 號)，由上環行經東區走廊往寶達。 (見附圖 C)
新巴/九巴	4/06	116	慈雲山(中)-鰂魚涌	5	4/5		32		33		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		9		10		1	視乎乘客需求，調配車輛改善班次。

2006 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	終站地點	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	
新巴	3/06	9	石澳-筲箕灣	18 (早上繁忙時間後班次)	早上繁忙時間後每小時 1 班		4		4		-	早上繁忙時間後第 9 號線提供每小時一班，途經鶴咀但不經大浪灣的班次。
新巴		9 (9X)	筲箕灣-石澳	0	早上繁忙時間後每小時 2 班							新增特別線第 9X 號，於早上繁忙時間後提供每小時 2 班，不經鶴咀及大浪灣的班次。
新巴		9 (9S)	石澳-大浪灣(循環線)	0	早上繁忙時間後每小時 1 班							新增特別線第 9S 號，於早上繁忙時間後提供每小時一班之服務來往石澳及大浪灣。 提供新巴第 9/9X 號線與新巴第 9S 號線的巴士轉乘優惠。 (見附錄 1)
城巴	3/06	85	小西灣(藍灣半島)-北角碼頭	10-14	10-14	1	7	1	7	-	-	往小西灣方向改道行經盛泰道，而不經常茂街、常安街及常平街，以方便乘客。 (見附圖 D)

班次(分鐘)						車輛分配						備註
						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	
巴士 公司	建議 實施 日期	路線	終站 地點	現行	建議							
新巴	4/06	25	中環(綜合碼頭) – 天后廟道(循環線)	10/15	10/15		5		4		-1	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		25(25X)	中環(綜合碼頭) – 天后廟道(循環線)	-	15		0		4		4	新巴第 25 號線調配車輛新增全日特快班次第 25X 號，途經告士打道，來回寶馬山及中環，車費為\$6.5。 (見附錄 2)
城巴	4/06	25A	灣仔(會展新翼)-寶馬山(循環線)	10-16	10-16	3	1	2	1	-1	-	路線改為寶馬山至灣仔(天樂里)(循環線)。
城巴		25C	灣仔(會展新翼)-寶馬山(循環線)	8-15	8-15	4	2	3	2	-1		路線改為寶馬山至灣仔(天樂里)(循環線)。 提供與新巴第 25 號線的巴士轉乘優惠。 (見附錄 3)

班次(分鐘)						車輛分配						備註
						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	
巴士 公司	建議 實施 日期	路線	終站 地點	現行	建議							
新巴	5/06	63	北角碼頭—赤柱監獄	30	-	2	2	0	0	-2	-2	新巴第 63 號線調整服務時間，改為星期一至六的上課日，在上課及下課時段提供各 2 班特別班次服務平日服務在重整後由新巴第 65 號線取代。
新巴		65	北角碼頭—赤柱村	15/20	30		9		4		4	新巴第 65 號線由假日服務改為每日服務，並改行堅拿道天橋、維園道及告士打道。 車費由\$8.4 調低至\$8.0。此外，新巴第 65 號線將增設轉乘新巴第 38 及 42 號線的巴士轉乘優惠。
城巴		41A	華富(中)-北角碼頭	15/20	15/20	7		7				增設兩個分段收費，分別為往北角方向在黃泥涌峽道大潭水塘道對面，車費為\$5.8；及往北角方向在黃泥涌峽道怡園對開，車費為\$4.7。 提供城巴第 41A 號與城巴第 6、第 25A，第 25C 及新巴第 66 號線的巴士轉乘計劃。 (見附錄 4)

						車輛分配						備註
						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	
巴士 公司	建議 實施 日期	路線	終站 地點	班次(分鐘)								
				現行	建議							
城巴	7/06	529	筲箕灣-寶馬山(循環線)	12-15	12-15	1	4	0	0	-1	-4	城巴第 529 號線調整服務時間，改為星期一至六的上課日在上下課時段提供服務。乘客可使用其他替代路線或增設新巴第 2、2A 與第 27 號線的巴士轉乘計劃。
新巴		27	北角碼頭-寶馬山(循環線)	7-15	7-15		4		4		-	新巴第 27 號線往北角碼頭方向新增分段收費。並新增與新巴第 2 及第 2A 號線的巴士轉乘計劃。 (見附錄 5)

2006 年
東區巴士路線發展計劃
巴士服務重整安排項目
(過海隧道路線)

巴士公司	建議實施日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配		車輛分配		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	
九巴	3/06	T6	香港仔-西貢(北潭涌)	8 班	-		4		0		-4	由於乘客量偏低，建議取消服務。 (見附錄 6)
城巴/ 九巴	3/06	N102	筲箕灣*-美孚 *(短期內總站由愛秩序灣改為筲箕灣)	[10]	-		6		0		-6	取消服務，並由路線重整後的第 N122 號線取代。
新巴/ 九巴		N122	北角-美孚	[15]	[15]		6		8		2	第 N122 號線的終點站由北角改為筲箕灣。 (見附錄 7)
九巴	4/06	N968	銅鑼灣(天后)-元朗(西)	20/22	20/22		6		6		-	來回方向改經紅磡海底隧道(不經西區海底隧道)並視乎總站位置的安排，將港島的終點站改為中環(港澳碼頭)。 (附錄 8)
新巴/ 九巴	4/06	692	中環(交易廣場)-坑口(北)	8-15	10		15		14		-1	為提供一個快捷的巴士服務，建議第 692 號線改行東區走廊，不經英皇道。 提供新巴/九巴第 692 號線與新巴/九巴第 601 號線的巴士轉乘優惠，照顧受影響的乘客。 (見附錄 9)
新巴/ 九巴	4/06	110	筲箕灣-佐頓(匯翔道)	15	0		2 10		0 0		-2 -10	由於乘客量偏低，建議取消服務。 (見附錄 10)

新巴第9號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006年3月

往大浪灣方向

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 (\$)	
筲箕灣	大浪灣	新巴 9/9X	6.5	新巴 9S	4.0	10.5	4.0	6.5	石澳巴士總站

往筲箕灣方向

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 (\$)	
大浪灣	筲箕灣	新巴 9S	4.0	新巴 9/9X	6.5	10.5	4.0	6.5	石澳巴士總站

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\$4.0。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合重整新巴第9號線。)

新巴第 63 及第 65 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006 年 5 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				
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	落車	上車
大坑道	往赤柱	城巴 41A	6.9	城巴 6	7.9	14.8	6.4	8.4	黃泥涌峽道	黃泥涌峽道
大坑道	往馬坑	城巴 41A	6.9	新巴 66	8.4	15.3	6.9	8.4	黃泥涌峽道	黃泥涌峽道
銅鑼灣	往大坑道	城巴 25A	3.7	城巴 41A	6.9	10.6	2.2	8.4	勵德邨道	勵德邨道

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					
		路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	落車		路線
赤柱	往大坑道	城巴 6	7.9	城巴 41A	5.8	13.7	5.3	8.4	黃泥涌峽道	黃泥涌峽道	
馬坑	往大坑道	新巴 66	8.4	城巴 41A	5.8	14.2	5.8	8.4	黃泥涌峽道	黃泥涌峽道	
大坑道	往銅鑼灣	城巴 41A	5.8	城巴 25C	3.7	9.5	3.7	5.8	勵德邨道	勵德邨道	
銅鑼灣	往赤柱	新巴 38 / 42	5.3	新巴 65	8.0	13.3	5.8	7.5	香港仔隧道 收費廣場	黃竹坑新圍	
赤柱	往銅鑼灣	新巴 65	8.0	新巴 38 / 42	5.3	13.3	5.3	8.0	黃竹坑道香港 駕駛學院外	香港仔隧道 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 \$2.2 至 \$6.9。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合重整新巴第 63 號及第 65 號線。)

城巴第 529 及新巴第 27 號線重整後的八達通巴士轉乘計劃

目標實施日期：2006 年 7 月

往寶馬山方向

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
								折扣後 總車費 (\$)	折扣 (\$)	總車費 (\$)		
筲箕灣		寶馬山	新巴 2/2A	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	英皇道 近琴行街	英皇道 近琴行街	
				3.9	新巴 27	3.7	7.6	3.6	4.0			

往筲箕灣方向

起點		目的地		巴士轉乘							轉車地點	
				第一程		第二程		全程				
				路線	車費 (\$)	路線	車費 (\$)	總車費 (\$)	折扣 (\$)	折扣後 總車費 (\$)	落車	上車
寶馬山		新巴 27	4.0	新巴 2/2A	3.9	7.9	3.9	4.0	英皇道 近琴行街	英皇道 近琴行街		

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 \$3.6 至 \$3.9。(此項巴士/巴士轉乘優惠計劃，是為配合重整城巴第 529 號線。)

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

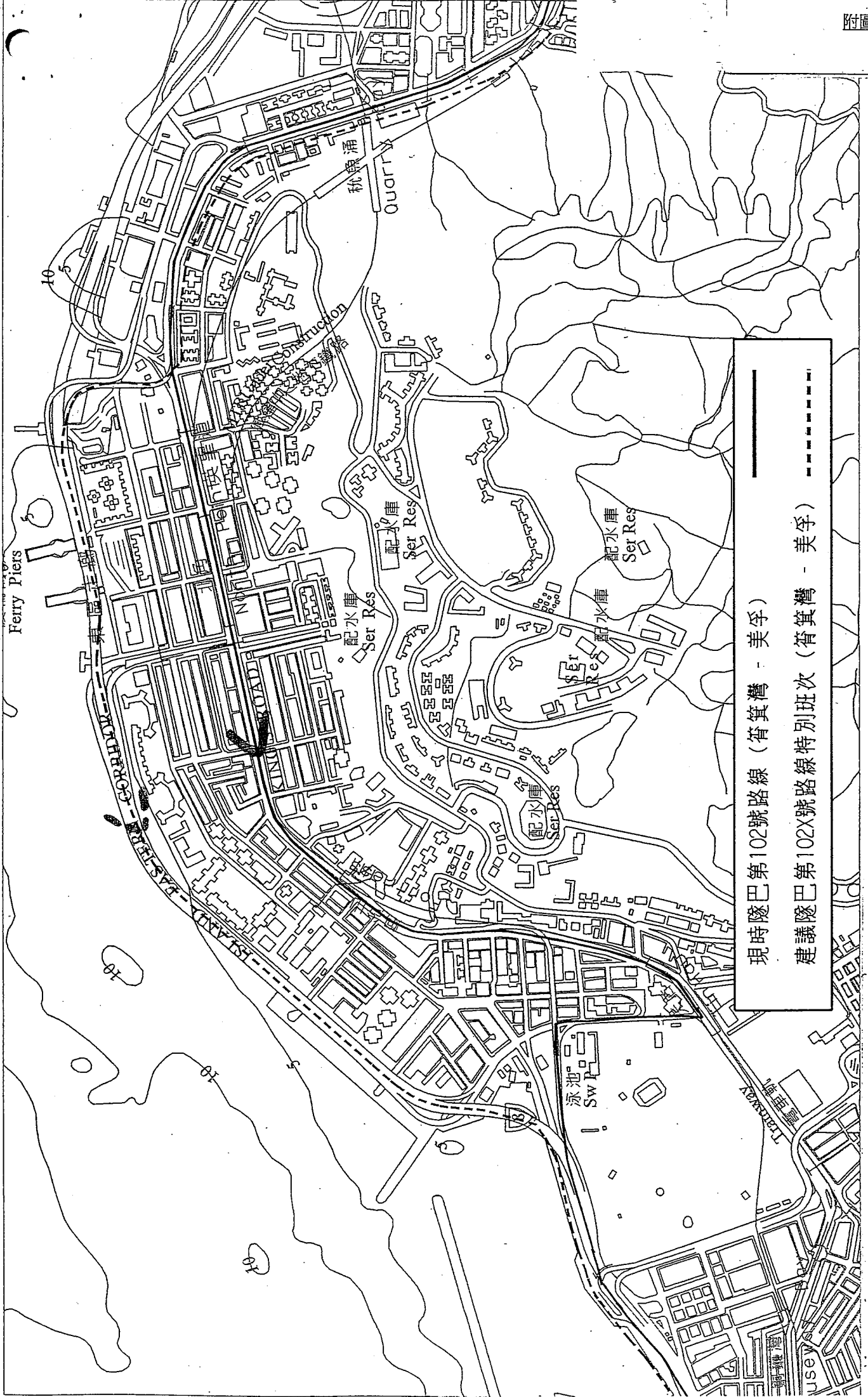
往中環方向

起點	目的地	巴士轉乘						轉車地點	
		第一程		第二程		全程			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

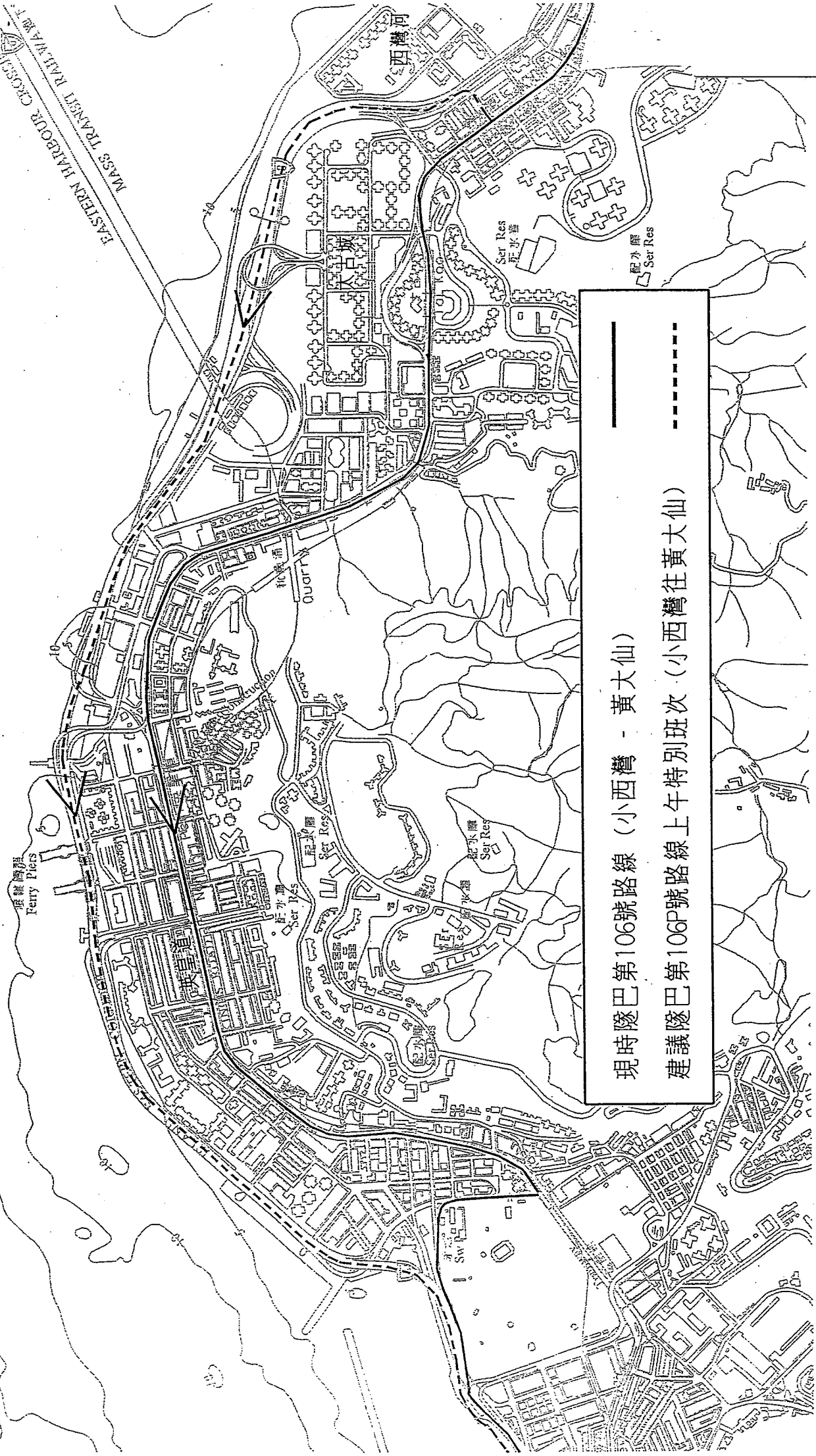
往坑口(北)方向

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)	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

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。)

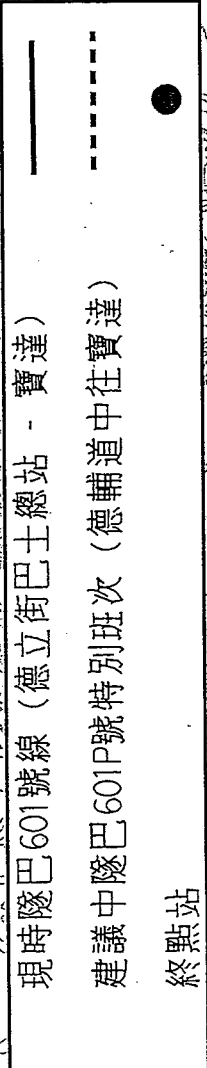


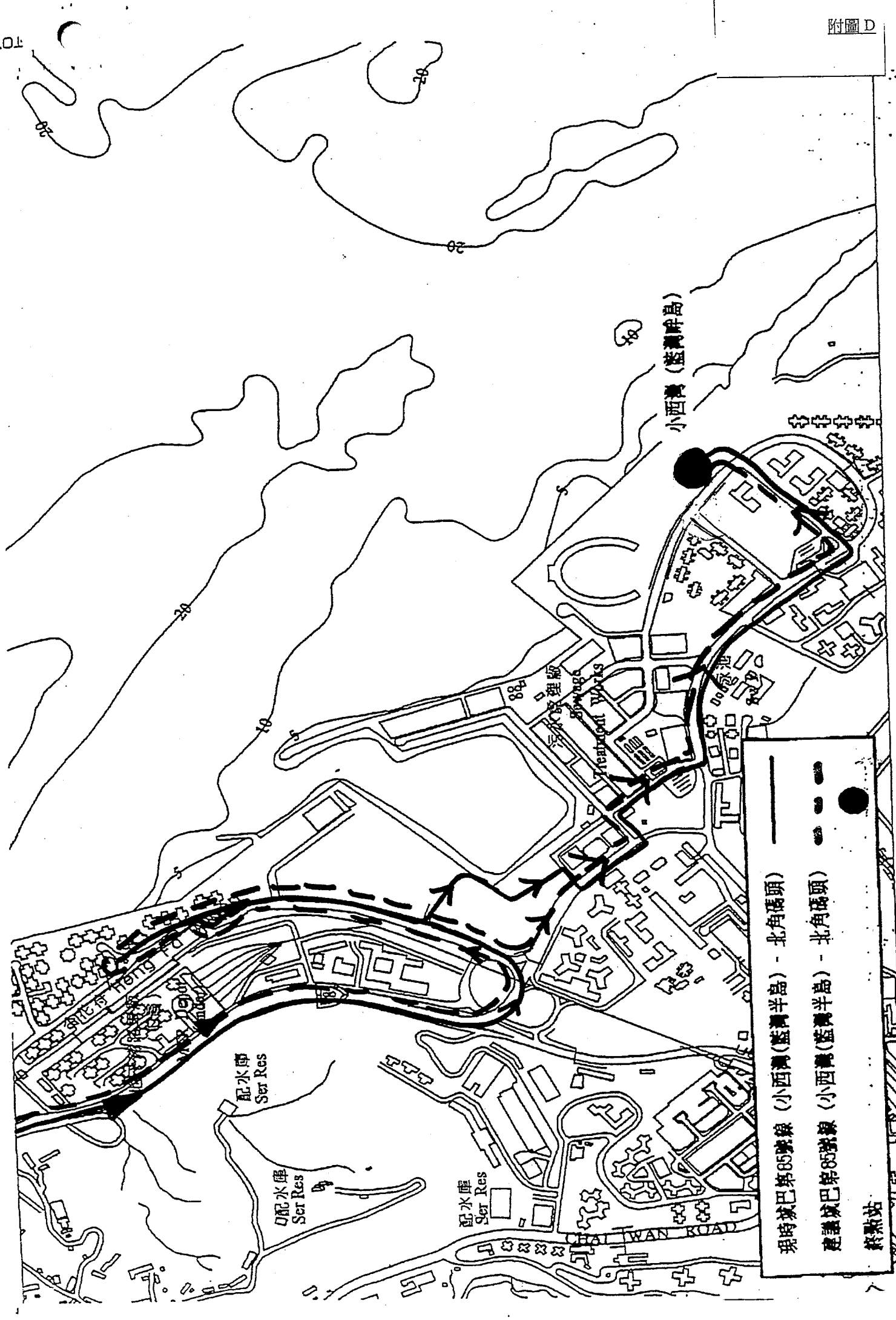
東鐵綫
EASTERN RAILWAY CROSSING
馬路
MASS TRANSIT RAILWAY CROSSING



——
現時隧巴第106號路線 (小西灣 - 黃大仙)

建議隧巴第106P號路線上午特別班次 (小西灣往黃大仙)





——
- - -
●

現時城巴第85號線 (小西灣(藍灣畔島) - 北角碼頭)
建議城巴第85號線 (小西灣(藍灣畔島) - 北角碼頭)
終點站

巴士路線重整計劃 新巴第 9 號線

1. 建議

為提高巴士服務的運作效率，現建議重整第 9 號線來往筲箕灣及石澳之巴士服務。

2. 路線現時的運作情況

2.1 現時，新巴第 9 號線提供往返筲箕灣及石澳的服務，來回方向均會繞經鶴咀道往鶴咀，而在某些指定班次亦會繞經大浪灣。然而，來往鶴咀及大浪灣的乘客量一直偏低；根據上述巴士路線調查資料顯示，平均每日(早上繁忙時間後)分別只有約 45 及 40 人次於該路段上落；

2.2 由於乘客量偏低，運輸署及巴士公司均認為有需要作出改善，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 路線重整包括下列各項的建議：

路線	目的地	重整項目
9	筲箕灣至石澳	- 早上繁忙時段的服務與現時的服務維持不變；及 - 在早上繁忙時段後，提供每小時一班，途經鶴咀但不經大浪灣的班次。
9X	筲箕灣至石澳	- 在早上繁忙時段後，提供每小時二班，不經鶴咀及大浪灣的班次。
9S	石澳至大浪灣	- 在早上繁忙時段後，提供每小時一班之服務來往石澳及大浪灣。

3.2 增設第 9/9X 及 9S 號線的巴士轉乘計劃，以方便往來大浪灣及筲箕灣的乘客，而全程線車費為 \$6.5，即等同現時第 9 號線的收費。有關巴士轉乘計劃詳情可見附件 1C。

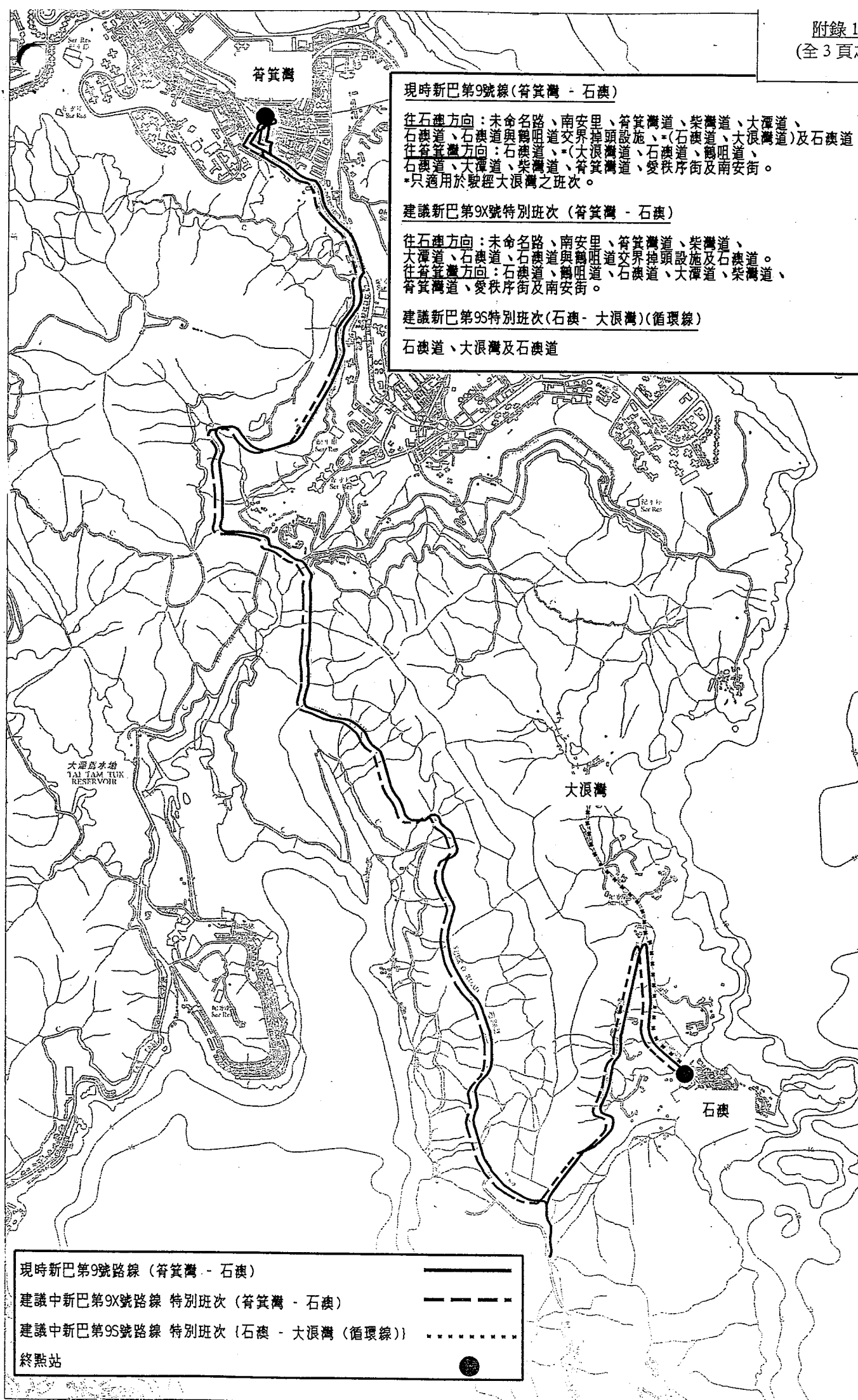
3.3 有關的路線圖可參閱附圖一。

4. 計劃對乘客的影響

- 4.1 來往筲箕灣至石澳的班次維持現時每小時三班車(即9號線：1班 及 9X號線：2班)，現時的乘客不受影響；
- 4.2 來往筲箕灣至大浪灣之乘客(每日只有 40 人次，佔總乘客量約 2 %)可使用新增設的第 9/9X 號線與第 9S 號線的巴士轉乘計劃，而所繳付的車費總額不會高於現時的水平；及
- 4.3 由於部份第 9 號線的班次將不途經鶴咀及大浪灣，來往筲箕灣至石澳的行車時間會減少逾 5 分鐘。

5 目標實施日期

2006 年 3 月



現時新巴第9號線(筲箕灣 - 石澳)

往石澳方向：未命名路、南安里、筲箕灣道、柴灣道、大潭道、石澳道、石澳道與鶴咀道交界掉頭設施、(石澳道、大潭道)及石澳道。
往筲箕灣方向：石澳道、(大潭道、石澳道、鶴咀道、石澳道、大潭道、柴灣道、筲箕灣道、愛秩序街及南安街。
*只適用於駛經大潭灣之班次。

建議新巴第9X號特別班次(筲箕灣 - 石澳)

往石澳方向：未命名路、南安里、筲箕灣道、柴灣道、大潭道、石澳道、石澳道與鶴咀道交界掉頭設施及石澳道。
往筲箕灣方向：石澳道、鶴咀道、石澳道、大潭道、柴灣道、筲箕灣道、愛秩序街及南安街。

建議新巴第9S特別班次(石澳 - 大潭灣)(循環線)

石澳道、大潭灣及石澳道

現時新巴第9號路線 (筲箕灣 - 石澳)

建議中新巴第9X號路線 特別班次 (筲箕灣 - 石澳)

建議中新巴第9S號路線 特別班次 (石澳 - 大潭灣 (循環線))

終點站

東半山巴士路線重整計劃

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	中環碼頭一天后廟道 (循環線)	- 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	中環碼頭一天后廟道 (循環線)	- 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，全日班次為 15 分鐘，全程車費為\$6.5。

3.1 有關重整後，第 25 及 25X 號線的行車路線可參照附圖一。

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；

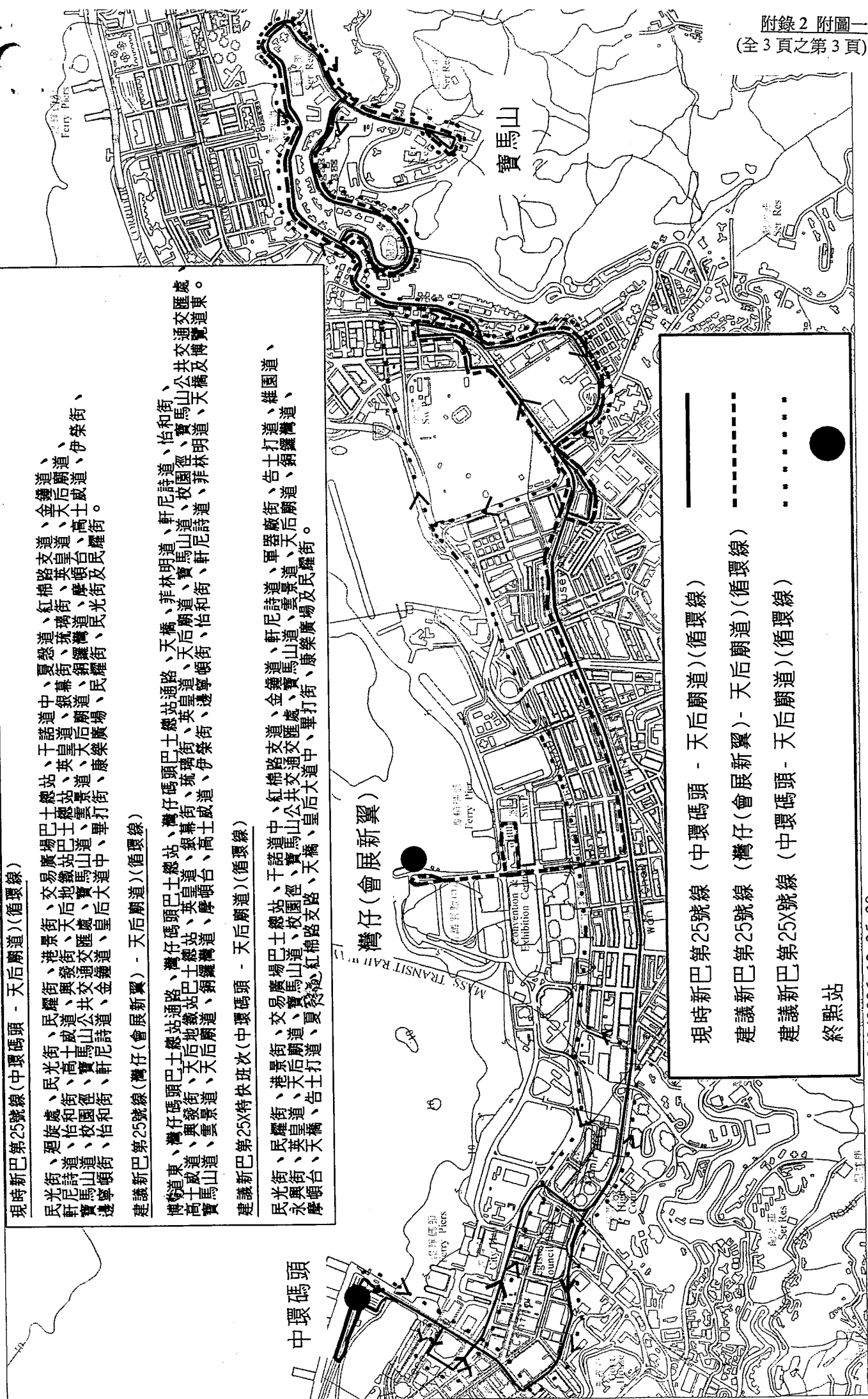
4.2 因應路線重整，第 25 號線的全程車費由\$6.5 調低至\$4.0，減幅達 38%，估計受惠乘客(寶馬山/天后廟道至灣仔)每日約有 1,500 人次；

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



東半山巴士路線重整計劃 城巴第 25A 及 25C 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，現建議將第 25A 及 25C 號線重組。

2. 現時路線的運作

第 25A 及 25C 號路線來往灣仔(會展新翼)與寶馬山之間，並途經銅鑼灣、炮台山、勵德邨及大坑。上述路線途經繁忙路段包括怡和街、軒尼詩道，與城巴第 5、5B、11 號線及新巴第 23、23A、23B、26 號線重疊，除巴士資源未能充分使用外，亦不必要地增加在繁忙路段的交通負荷。

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
25A & 25C	灣仔會展—寶馬山	- 路線由灣仔會展縮短至灣仔天樂里； - 增設與新巴第 25 號線的巴士轉乘服務。

3.1 有關重整後，第 25A 及 25C 號線的行車路線可參照附圖一。

4. 計劃的好處

4.1 路線重整後，將令第 25A 及 25C 號路線於菲林明道至天樂里之間的一段軒尼詩道的巴士班次每日減少共 136 班；及

4.2 改善第 25A 及 25C 號線的營運效率。

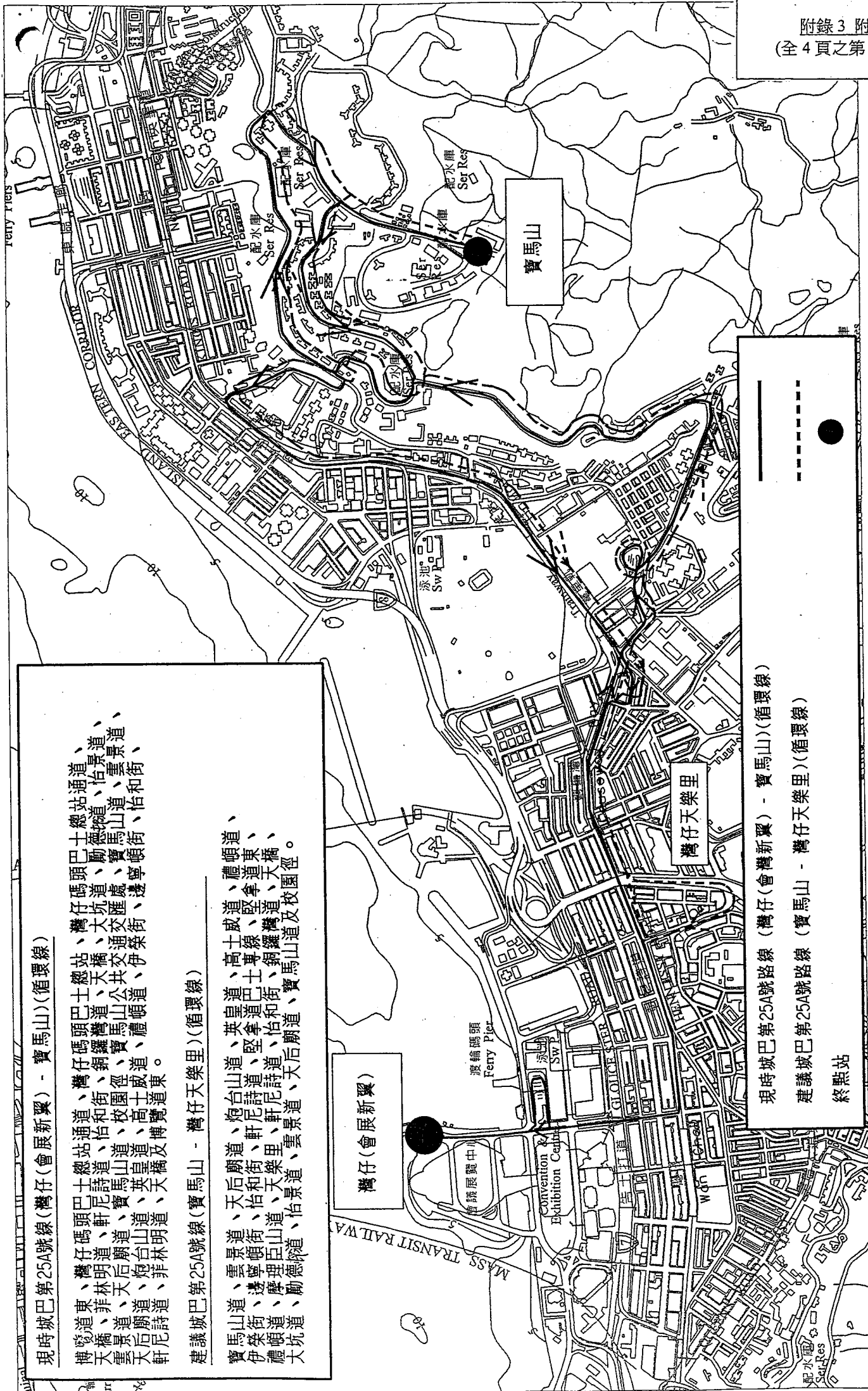
5. 計劃對乘客的影響

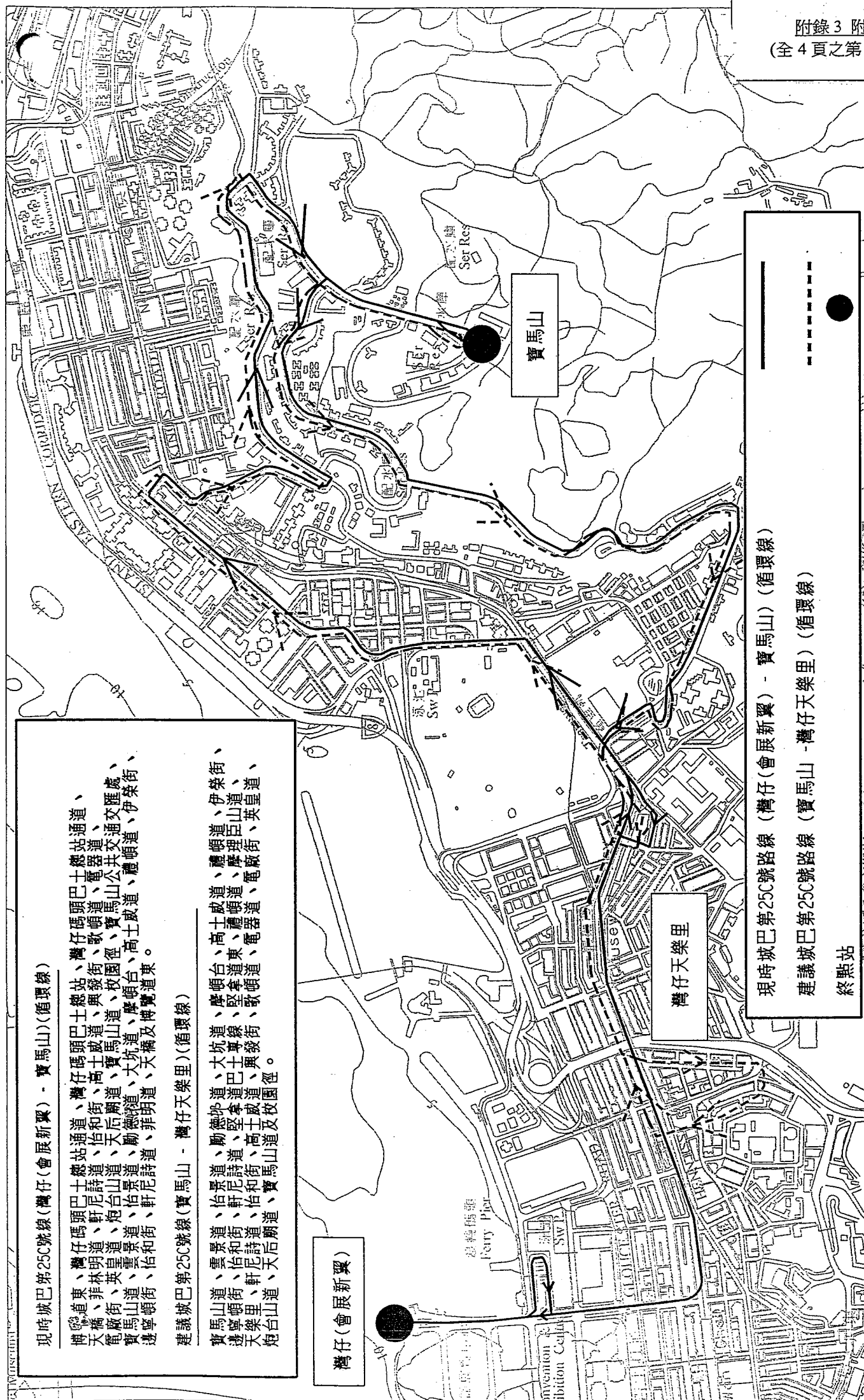
路線重整後，現時大部份的乘客將不會受到影響，只有約 23%的乘客需前往灣仔會展至天樂里之間的一段可使用新增設的巴士轉乘計劃。詳情可參閱下表：

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 (\$)
25A	寶馬山 ⇨ 灣仔會展至天樂里之間	398 (13%)	25(路 線 重 整 後)	4.0	為持不變 (即 4.0)
	勵德邨/炮台山 ⇨ 灣仔會展至天樂里之間	432 (14%)	25A⇨ 25(路線重整後) 巴士轉乘	3.4 – 4.0	為持不變 (即 3.4 – 4.0)
25C	寶馬山 ⇨ 灣仔會展至天樂里之間	148 (4%)	25(路 線 重 整 後)	4.0	為持不變 (即 4.0)
	勵德邨/炮台山 ⇨ 灣仔會展至天樂里之間	368 (9%)	25C ⇨ 25(路線重整後) 巴士轉乘	3.7 – 4.0	為持不變 (即 3.7 – 4.0)

5 目標實施日期

2006 年 4 月





巴士路線重整計劃

新巴第 63 及 65 號線

1 建議

為提高巴士服務的運作效率和改善巴士路線網絡，現建議將來往赤柱與北角的新巴第 63 及 65 號線重整，同時亦可改善港島繁忙路段的交通和環境。

2 現時路線的運作

- 2.1 新巴第 63 號線提供星期一至六來往赤柱與北角，經大坑的巴士服務。由於路線迂迴，此路線的乘客量並不理想，在繁忙時段的最高乘客量平均只有 33%，非繁忙時段的平均載客量亦只有 12%；
- 2.2 新巴第 65 號線來往北角碼頭與赤柱市集，經香港仔隧道，只在星期日及公眾假期提供服務；及
- 2.3 由於乘客量偏低，加上兩條巴士路線的服務範圍甚為相似，為減少對乘客和旅遊人士造成混淆及進一步改善怡和街的交通情況，巴士公司及運輸署均認為上述兩條巴士路線均有改善的空間。

3. 路線重組建議

3.1 路線重整計劃包括下列各項主要建議：

路線	目的地	重整項目
63	北角碼頭—赤柱監獄	- 調整服務時間，改為星期一至六的上課日，在上課及下課時段提供各 2 班特別班次服務。
65	北角碼頭—赤柱村	- 由假日服務改為每日服務； - 改行堅拿道天橋、維園道及告士打道；及 - 車費由\$8.4 減至\$8.0。

3.2 有關的路線圖可參照附圖一；

- 3.3 為配合是項巴士路線重整計劃，新巴將增設第 65 號線轉駁第 38 及 42 號線的巴士轉乘優惠，而城巴將增設第 41A 號線轉駁第 6、25A、25C 及 66 號線的巴士轉乘優惠，以照顧在大坑道、黃泥涌峽道及淺水灣道受影響的乘客。有關巴士轉乘計劃的詳情可參閱附件 1C；
- 3.4 城巴第 41A 號線將增設兩個分段收費與現時第 63 號線相同。兩個分段收費為往北角方向在黃泥涌峽道大潭水塘道對面，車費為\$5.8；及往北角方向在黃泥涌峽道怡園對開，車費為\$4.7；及

4 計劃的好處

- 4.1 現時每日約 630 名來往北角碼頭與赤柱監獄乘搭第 63 號線的乘客，可改乘重整後的第 65 號線而不受影響。車費(\$8.0)較現時(\$8.4)為低；
- 4.2 路線重整後，第 41A 號線將調整兩個分段收費，令車費調低\$0.4 及\$1.1，估計受惠乘客每日約為 400 人次；
- 4.3 重整後的第 65 號線不再駛經銅鑼灣的繁忙路段，車程將可節省 10 分鐘，乘客便可享受更快捷及穩定的服務；
- 4.4 高士威道(西行)的巴士班次每日可減少約 28 班，大大紓緩該路段的交通負荷；及
- 4.5 改善第 65 號線的營運效率。

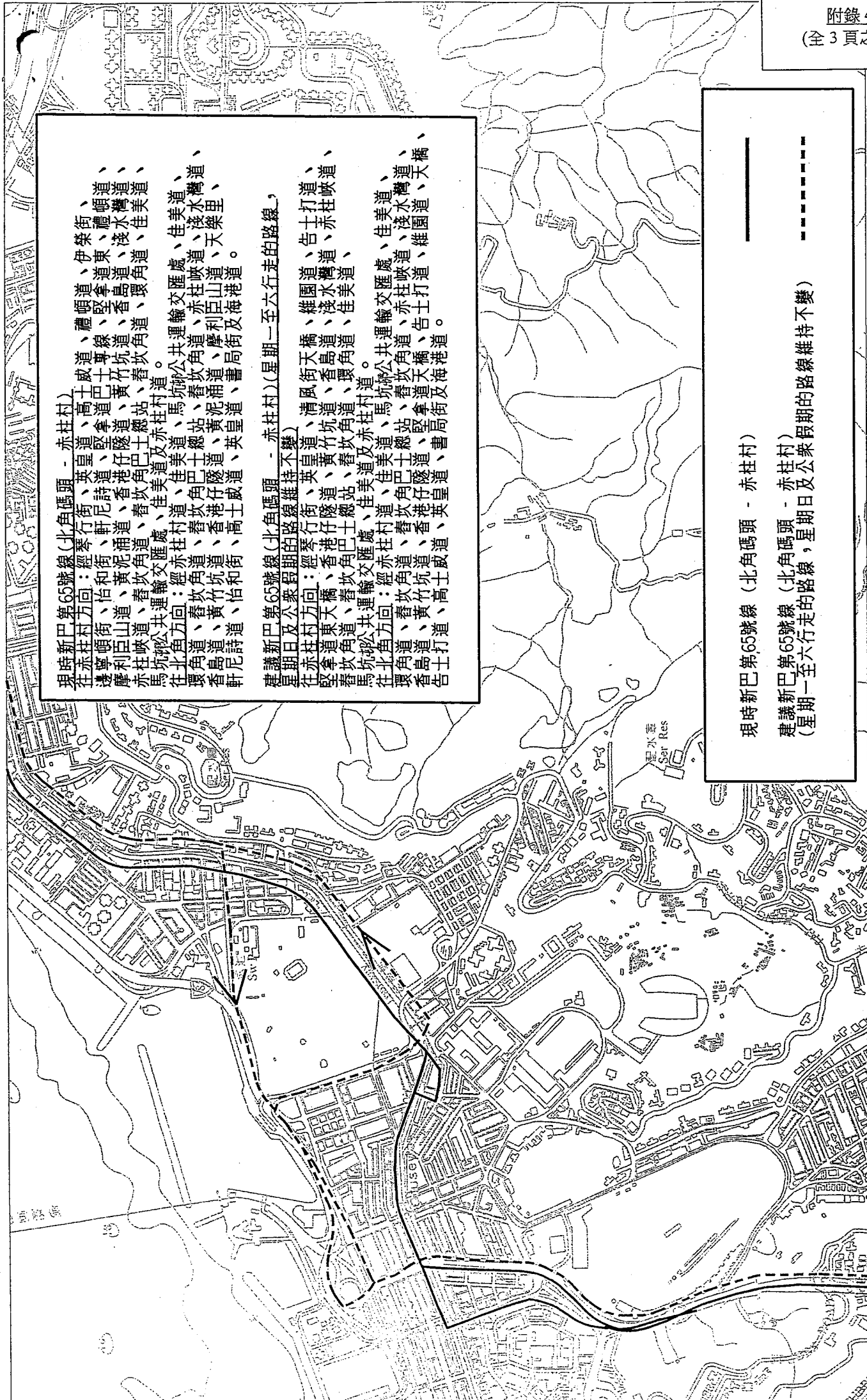
5 計劃對乘客的影響

5.1 由於調整第 63 號線服務時間：

- 5.1.1 每日約有 140 名來往黃泥涌峽道與赤柱的乘客，可改乘城巴第 6 及 41A 號線或新巴第 66 號線，所繳付的車費總額不會高於現時的水平；及
- 5.1.2 每日約有 270 名乘客來往大坑與赤柱/淺水灣道與北角/大坑與銅鑼灣，可使用新增的八達通巴士轉乘服務，由第 41A 號線轉駁第 6、25A、25C 及 66 號線到達目的地，所繳付的車費總額不會高於現時的水平。

6. 目標實施日期

2006 年 5 月

[illegible]

建議新巴第65號線(北角碼頭 - 赤柱村)(星期一至六行走的路線，星期日及公眾假期的路線維持不變)

[illegible]

現時新巴第65號線 (北角碼頭 - 赤柱村)

建議新巴第65號線(北角碼頭 - 赤柱村)
(星期一至六行走的路線, 星期日及公眾假期的路線維持不變)

東半山巴士路線重整計劃

城巴第 529 號線及新巴第 27 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，現建議將城巴第 529 號線及新巴第 27 號線重組。

2. 現時路線的運作

- 2.1 城巴第 529 號線往來筲箕灣與寶馬山之間，並於星期一至六的上課日提供第 529P 號線特別班次由小西灣往寶馬山。根據資料顯示，除上課及下課時段外，第 529 號線的載客量持續偏低，於非繁忙時段內，其最高乘客量約只有 22%；
- 2.2 新巴第 27 號線往來北角碼頭與寶馬山之間，除上課及下課時段外，其載客量亦屬偏低；根據資料顯示，於非繁忙時段第 27 號線的最高乘客量約只有 17%；
- 2.3 由於第 529 及 27 號線由北角英皇道往寶馬山的行車路線完全重疊，以致巴士資源未能充份運用，亦不必要地增加了北角英皇道的交通負荷。

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
529	筲箕灣至寶馬山(循環線)	- 服務時間作出調整，改為星期一至六的上課日下列時段提供服務： • 上午六時三十分至九時正；及 • 下午三時正至六時正； - 第 529P 號線服務則維持不變。
27	北角碼頭至寶馬山	- 透過增設以下分段收費，調低車資： • 英皇道近琴行街往寶馬山由 \$3.90 減至 \$3.70 • 雲景道張祝珊英文中學外往北角碼頭由 \$4.20 減至 \$4.00 - 增設第 27 號線與第 2 及 2A 號線的八達通轉乘優惠，詳情可見附件 1C。

4. 計劃的好處

- 4.1 路線重整後，第 27 號線將增設兩個分段收費，往來北角與寶馬山之間的大部份乘客的車資會因而被調低(英皇道近琴行街往寶馬山由\$3.9 減至\$3.7 及雲景道張祝珊英文中學外往北角碼頭由\$4.2 減至\$4.0)，估計受惠乘客人次每日高達 3,870 人次；
- 4.2 乘客可利用第 27 號線與第 2 及 2A 號線，以總車費\$4.0 往來愛秩序灣或耀東及寶馬山，與現時第 529 號線的收費相同；
- 4.3 減少行經英皇道及筲箕灣道的巴士班次，藉以紓緩路面的交通負荷；及
- 4.4 改善第 529 及 27 號線的營運效率。

5. 計劃對乘客的影響

路線重整後，在第 529 號線服務時間以外，約 97%的現有乘客可改乘其他現有巴士路線前往目的地：

車程	平均每日(上午六時三十分至九時正及 下午三時正至六時正以外) 使用第 529 號線的乘客人次	替代路線
筲箕灣 ⇨ 北角	939(21%)	2 / 2A / 77 / 99 / 85
北角 ⇨ 寶馬山	1,379 (30%)	27
寶馬山 ⇨ 筲箕灣	2,101(46%)	2 / 2A ⇨ 27 巴士轉乘
往來百福道	157 (3%)	其它

6. 目標實施日期

2006 年 7 月

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，現建議取消第 T6 號。

3. 目標實施日期

2006 年 3 月

過海通宵巴士路線重整計劃

過海隧道巴士第 N102 號線及第 N122 號線

1. 建議

為改善往來東區與九龍的通宵巴士服務，並提高巴士的服務水平及運作效率，現建議將過海隧道巴士第 N102 號線及第 N122 號線重整。

2. 現時路線的運作

第 N102 號線來往筲箕灣*與美孚，行經長沙灣、旺角、油麻地、佐敦、銅鑼灣及北角；而第 N122 號線來往北角碼頭與美孚，亦行經長沙灣、旺角、油麻地、佐敦、銅鑼灣及北角。這兩條巴士服務在港島及九龍區的行車路段，大部份重疊。因此，第 N102 及 N122 號線的資源未能充份使用，乘客量亦偏低，最高乘客量分別只有 24% 及 25%。因此，上述巴士路線均有改善的空間。

3. 路線重整建議

3.1 路線重整包括下列各項主要建議：

路線	起訖點	重整內容
N102	筲箕灣*—美孚	- 取消服務，以重整路線後的第 N122 號線取代第 N102 號線所提供的服務。
N122	北角碼頭—美孚	- 終點站由北角碼頭改為筲箕灣，行經彌敦道、怡和街及英皇道。

* 短期內總站由愛秩序灣改為筲箕灣

3.2 有關的重整路線請參閱附圖一。

4. 重整計劃的好處

4.1 減少在深宵時分行經英皇道及彌敦道的巴士班次，減低對沿路居民的噪音影響；

4.2 第 N102 號線取消後，該線的乘客不會受到影響，因可改乘重整後的第 N122 號線，而車費將維持不變；

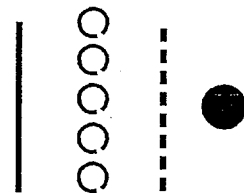
4.3 現時第 N102 號並沒有轉乘計劃往東九龍。重整路線後，筲箕灣至北角之間的乘客可享用第 N122 號線及 N121 號線的轉乘計劃前往東九龍；及

4.4 改善營運效率

5. 目標實施日期

2006 年 3 月

終點站



過海通宵巴士路線重整計劃
過海隧道巴士第 N968 號線

1. 建議

為提高巴士服務營運效率，現建議重整九巴第 N968 號線。是項建議為重整巴士第 N962、N968 及 N969 號線由西區海底隧道改經紅磡海底隧道計劃的一部分。

2. 現時路線的運作

- 2.1 第 N968 號線提供往來銅鑼灣(天后)與元朗(西)的通宵過海隧道巴士服務。第 N968 號線主要途經銅鑼灣、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人數非常稀少。根據乘客量資料顯示，現時每晚上述路線並沒有乘客使用該中途站；及
- 2.3 第 N968 號線的平均載客率持續偏低，只有 20%，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大幅度增加，導致整體營運效益進一步受影響。

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
N968	銅鑼灣(天后)-元朗(西)	- 來回方向改經金鐘、軒尼詩道、怡和街、高士威道、興發街/永興街、告士打道、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。

3.1 有關路線圖可參閱附圖一。

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，估計節省約 5-10 分鐘不等；
- 4.2 由於第 N968 號線行車路線重整後會改經紅磡海底隧道，同時亦有其他的通宵交通服務途經該處，可為乘客帶來方便；及
- 4.3 改善第 N968 號線的營運效率。

5. 計劃對乘客的影響

路線重整後，由於全程行車時間及班次將會維持不變，而介乎銅鑼灣與中環之間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負面影響。

6. 目標實施日期

2006 年 4 月

建議隧巴第N968號路線由銅鑼灣(天后)遷往中環(港澳碼頭)(一)

現行路線

建議路線



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

現行路線

建議路線

CONNAUGHT ROAD WEST

CONNAUGHT ROAD WEST

CONNAUGHT ROAD WEST

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

SHANGHAI STREET

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 1C。

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；

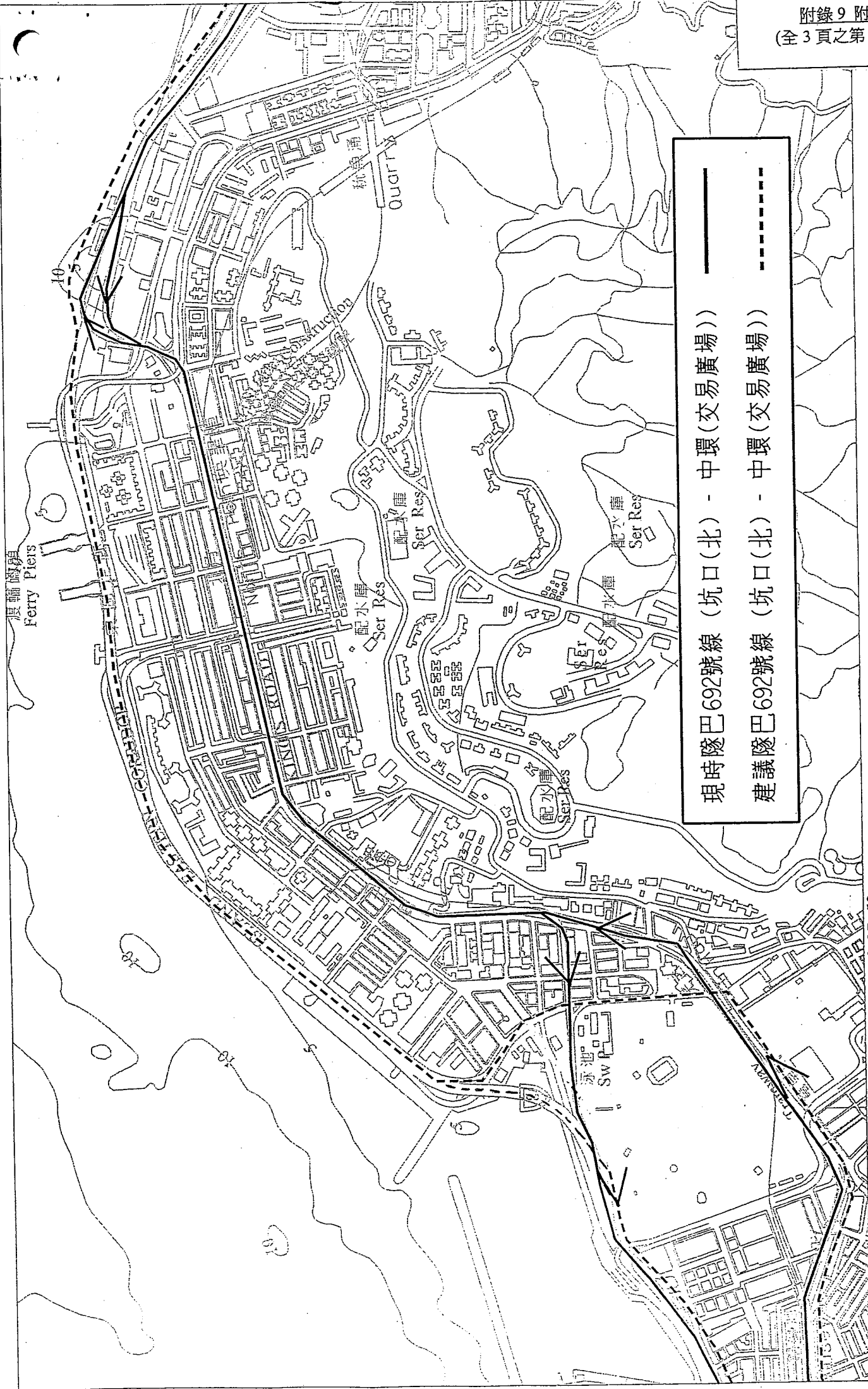
4.3 更有效地運用資源，提升整體巴士服務的運作效率。

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



巴士路線重整計劃 過海隧道巴士第 110 號

1 背景

隧巴第 110 號線提供往返筲箕灣及佐敦(匯翔道)的服務。由於該路線大部分行車路段與多條過海隧道路線及地鐵服務有大幅度重疊，因此該線的載客量持續偏低。客量調查資料顯示，該路線於繁忙時段及非繁忙時段的平均載客量分別約只有四成及兩成，當中超過九成的乘客皆可利用現有的其他直接公共交通工具前往目的地，包括過海隧道路線 102、106、112、116、118，九巴路線 5C 或 8，新巴路線 2 或 2A，與其他現有路線。2005 年的乘客量較 1998 年下跌了接近三成。

2 建議

- 2.1 鑑於第 110 號線載客量持續偏低和市民可利用其他公共交通工具前往其目的地，為更有效運用資源，紓緩路面交通情況，現建議取消第 110 號。
- 2.2 取消第 110 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：

替代路線	受影響乘客人次	受影響乘客百份比
過海隧道路線 102、106、112、116、118	1,950	47.8%
港島新巴路線 2、2A 或 九巴路線 5C、8	269	6.6%
地鐵	1,472	36.0%
其他	392	9.6%
總計	4,083	100%

3 目標實施日期

2006 年 4 月