

## **2016 - 2017 年度南區巴士路線計劃**

### **目的**

本文件旨在向委員闡釋 2016 - 2017 年度南區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

### **2016 - 2017 年度巴士路線計劃**

2. 2016 - 2017 年度的巴士路線計劃已經初步擬定，附表一撮錄有關建議方案，而附錄一至附錄六夾附各項方案的詳細建議安排。

### **策劃本區巴士路線計劃的考慮因素**

3. 自2013年起，行政長官的施政報告已明確表示政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，紓緩道路擠塞，減少廢氣排放。未來數年將有多條新鐵路陸續落成，政府必須繼續優化公共交通系統，着力重組巴士路線，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，理順不同公共交通工具之間的作用和角色，以及促進不同服務之間的優勢互補，好讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，亦令各種服務可持續發展。

4. 本署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) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，政府須有長遠和全面的規劃。現時，鐵路每天載客量佔公共交通乘客量約四成，是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可發揮周邊地區的發展潛力，促進經濟發展。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，本署會繼續以鐵路為主，巴士為輔。過去數年，本港不斷有新鐵路落成，各條鐵路路線的乘客可以互相轉乘，穿梭港九新界經已十分方便。本署會繼續提倡充分運用鐵路，並以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，而當中以專營巴士服務的載客量較高，並能在較短時間內因應需求調整服務。因此，專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，扮演重要的角

色。尤其是鐵路未能直達的地區，提供接駁至鐵路網絡以及跨區服務。本署會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。至於其餘公共交通工具，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成；

- (二) 清新空氣及良好交通狀況是社會寶貴的資產。由於香港人多車多而路少，因此市民非常關注道路交通情況和交通對環境造成的影響。為了香港可持續發展，本署會考慮乘客需求的改變和運輸基建啟用後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線，以善用巴士資源。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃，以作配合。
- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，本署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相關的公共交通服務，減少惡性競爭和服務重疊。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，此將為推行大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞、維持一個有效率的公共交通系統及減低路邊空氣污染。

### 改善及減少巴士服務的指引

5. 本署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考以下第 6 至 15 段所臚列的指引內容。

#### 改善服務

6. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士路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，本署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

7. 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%，本署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在增加車輛時，本署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

8. 若上文第 7 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代服務，本署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，本署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。

9. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，本署一直致力(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

10. 一直以來，本署與專營巴士公司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

11. 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

12. 對於使用率不高的巴士路線，本署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、班次和服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、合併和取消巴士路線等。

### (a) 縮減班次

13. 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%，本署會考慮減少服務班次。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，包括調配單層巴士代替雙層巴士行走，以便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

14. 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%)，本署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

15. 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，本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。

16. 此外，在考慮巴士路線計劃時，本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。

17. 除了參考上述的指引和因素外，本署會按情況在個別地區或區域以「區域性模式」的方法來重組該區的巴士服務，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀檢視巴士服務，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，本署希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，令巴士服務更能配合乘客需求。重組巴士服務的方案一般包括取消或合併重疊的服務、精簡迂迴的行車路線、調整班次等，在減省不必要的路線或班次的同時，也可將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令地區內市民整體受惠。由於重組巴士服務的方案是以一個地區或區域的巴士服務網絡為基礎，因此，個別路線的重組方案未必能完全參考第6至16段所提及的指引和因素。整體而言，巴士服務重組的目的是令巴士服務更能切合乘客需求，以及更有效運用巴士資源，令大部分乘客受惠。

18. 最後，由於港鐵南港島線(東段)的目標通車日期由原先 2015 年年底修訂為 2016 年年底，因此相關的公共交通服務重組計劃實施日期須順延，而部分原計劃於 2016 年度退役的巴士須繼續使用，以維持現有服務。運輸署和巴士公司會確保有關巴士在結構、性能及安全上均符合法例要求。待相關的重組計劃逐步實施後，有關巴士會陸續退役。

## 徵詢意見

19. 歡迎委員就 2016 - 2017 年度南區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一六年二月

2016-17年  
南區巴士路線計劃  
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	上午繁忙時段班次 (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	2016年第3季	3A	中環渡輪碼頭(7號碼頭) - 摩星嶺	共2班 及 1班額外班次 (只於上課日服務)	共1班 (只於上課日服務)	0	[1]	0	[1]	0	0	[1] 改為只於上課日服務。 [2] 調整開出時間。 詳情請參閱 <u>附錄一</u> 。
新巴	2016年第3季	30X	數碼港 往 中環(交易廣場) (循環線)	15-20	20-30	0	5	0	4	0	-1	[1] 調整上午繁忙時段由數碼港開出的班次。 [2] 於上午繁忙時段增加由中環(交易廣場)開往數碼港的短途班次。
城巴	2016年第3季	40	華富(北) - 灣仔北臨時公共 運輸交匯處	11-20	20	0	9	0	4	0	-5	<b>第40號線:</b> 改為提供單向服務由華富(北)開出往灣仔(香港會議展覽中心)及不經置富道。同時, 調整服務時間及班次。
城巴	2016年第3季	40M	華富(北) - 金鐘(政府總部)	13-20	15-20	0	7	0	10	0	3	<b>第40M號線:</b> [1] 總站由金鐘(政府總部)遷移至灣仔北臨時公共運輸交匯處。 [2] 來回方向均繞經置富道。而往華富(北)方向的行車路線, 改由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出, 經軒尼詩道及金鐘道後, 由紅棉路前往堅道, 不經皇后大道中、德己立街及擺花街。 [3] 調整服務時間及班次。 詳情請參閱 <u>附錄二</u> 。

2016-17年  
南區巴士路線計劃  
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	上午繁忙時段班次 (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	2016年第3季	41A	華富(中) – 北角碼頭	10-25	10-25	6	0	6	0	0	0	為改善服務穩定性，將四個於上/下課時段繞經寶馬山道的特別班次的行車路線，改為沿現有其他班次的行車路線來往華富及北角。  詳情請參閱 <u>附錄三</u> 。
城巴	2016年第3季	43M	田灣邨往石塘咀(德輔道西近山道處)(循環線)	15-20	15-20	5	2	5	0	0	-2	縮短路線至往來田灣邨及堅尼地城，及因應乘客量偏低，全線使用單層巴士行走。  詳情請參閱 <u>附錄四</u> 。

2016-17年  
南區巴士路線計劃  
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	終點站	上午繁忙時段班次 (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	2016年第3季	107	華貴邨 - 九龍灣	5-12	5-12	0	24	0	24	0	0	建議第107號線在上午繁忙時段，由華貴邨開出前往九龍灣方向的半數班次，不經南朗山道及黃竹坑臨時巴士總站，並命名為第107A號線。  詳情請參閱附錄五。
新巴	2016年第3季	970X	香港仔 - 蘇屋田灣 往 蘇屋	8-20 及 2班特別班次 (由田灣開出)	8-20	0	15	0	13	0	-2	<b>第970X號線:</b> 取消由田灣開出的特別班次以配合第971號線總站遷往田灣。
新巴	2016年第3季	971	石排灣邨公共運輸交匯處 - 海麗邨	15-25	15-25	2	7	2	7	0	0	<b>第971號線:</b> 縮短路線至田灣邨。  詳情請參閱附錄六。



## 新巴服務重整建議 - 第 3A 號線

### I. 第 3A 號線現時的服務詳情

路線	3A
終點站	中環渡輪碼頭（7 號碼頭） - 摩星嶺
服務時間及班次	<p><u>由中環（天星碼頭）開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時十五分</p> <p><u>學校上課日</u> 上午七時二十分</p> <p><u>由摩星嶺開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時四十五分 下午三時十五分、三時五十分及四時十五分</p>
車費	\$5.6
車輛數目	1 部雙層空調巴士

### II. 建議的背景

由於與專線小巴第 54 號線路線重疊，第 3A 號線的使用量一直偏低，尤其是在非上課日，於下午三點十五分由摩星嶺開出的班次經常出現全程空載的情況；加上自港鐵港島線西延後，來往摩星嶺人士的乘車模式出現轉變，引致使用量進一步下跌，全日平均載客率只有 35%。

### III. 建議的內容

為更有效地運用資源，現建議重組路線第 3A 號線，改為只於學校上課日提供服務及調整開出時間，而行車路線及車費則維持不變，詳情如下：

服務時間及班次	<p><u>由中環渡輪碼頭（7 號碼頭）開出：</u> 學校上課日： 上午七時二十分</p> <p><u>由摩星嶺開出：</u> 學校上課日： 下午三時五十五分</p>
---------	--

**IV. 建議的好處**

建議有助協調專營巴士及專線小巴於重疊路段上的服務，更有效地運用巴士資源；同時亦可減輕中環碼頭、干諾道中等繁忙道路的交通負荷，從而藉此改善有關路段之空氣質素。

**V. 對乘客之影響**

起點	終點	受影響乘客數目 (佔全線乘客百分比)	替代服務	車費
往中環渡輪碼頭 (7 號碼頭) 方向				
摩星嶺道	薄扶林道至 德輔道西	11 (4.6%)	專線小巴 第 54 號線	由 \$5.6 減至 \$5.3
	港澳碼頭及 中環	11 (4.6%)	專線小巴 第 54 號線	\$7
薄扶林道至 德輔道西	中環 (國際金融中心 及 7 號碼頭)	9 (3.8%)	城巴第 7 號線 或 新巴第 91 號線	由 \$5.1/4.1 減至 \$4.2/3.4 或 \$4.4/3.6

**VI. 建議實施日期**

2016 年第 3 季

## 城巴服務重整建議 - 第 40 及 40M 號線

## I. 第 40 及 40M 號線現時的服務詳情

路線	40	40M
終點站	華富（北） - 灣仔北臨時公共運輸交匯處	華富（北） - 金鐘（政府總部）
上午繁忙時段班次	11 - 20 分鐘	13 - 20 分鐘
單程收費	\$5.3	\$5.3
服務時間	<p><u>由華富（北）開出：</u> 星期一至六： 上午六時正至下午十一時正</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時正至下午十一時正</p> <p><u>由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出：</u> 星期一至六： 上午六時三十七分至下午十一時四十八分</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時三十五分至下午十一時三十五分</p>	<p><u>由華富（北）開出：</u> 星期一至六： 上午六時零六分至下午十時五十七分</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時十分至下午十時五十分</p> <p><u>由金鐘（政府總部）開出：</u> 星期一至六： 上午六時四十二分至下午十一時四十二分</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時四十五分至下午十一時四十五分</p>
上午繁忙時段最高載客率	往灣仔方向：60% 往華富方向：55%	往金鐘方向：67% 往華富方向：28%
下午繁忙時段最高載客率	往灣仔方向：35% 往華富方向：62%	往金鐘方向：18% 往華富方向：27%
車輛數目	9部空調雙層巴士	7部空調雙層巴士

## II. 建議的背景

- 自港鐵西港島綫通車後，第 40 及 40M 號線介乎香港大學、半山區及中環、金鐘以至灣仔的服務範圍與鐵路服務重疊，導致乘客量大幅下降，全日跌幅分別超過 31% 及 27%，巴士的平均載客率處於偏低水平。

## III. 建議的內容

- 為善用資源以配合乘客的實際需要，建議重整第 40 及 40M 號線如下：

**第 40M 號線**

- 現時該線位於金鐘的總站將由金鐘（政府總部）遷移至灣仔北臨時公共運輸交匯處。
- 來回程皆繞經置富道。
- 往華富（北）方向的行車路線，改由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出，經軒尼詩道及金鐘道後，由紅棉路前往堅道，取代繞經擠塞的中環皇后大道中、德己立街及擺花街。

<b>路線</b>	<b>40M</b>																					
<b>終點站</b>	華富（北） - 灣仔北臨時公共運輸交匯處																					
<b>行車路線</b>	<p><u>由華富（北）開出：</u>                  經華富道、石排灣道、薄扶林道、天橋、置富道、利牧徑、天橋、薄扶林道、天橋、般咸道、堅道、上亞厘畢道、花園道、*（德輔道中、雪廠街、遮打道、美利道）、金鐘道、軒尼詩道、菲林明道、天橋、菲林明道、會議道及鴻興道。</p> <p>* 逢星期日及公眾假期，由華富（北）開出的班次將改經皇后大道中、畢打街、干諾道中、夏慤道及紅棉路支路。</p> <p><u>由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出：</u>                  經鴻興道、會議道、菲林明道、天橋、菲林明道、軒尼詩道、金鐘道、紅棉路、堅尼地道、上亞厘畢道、堅道、般咸道、薄扶林道、利牧徑、置富道、薄扶林道、石排灣道及華富道。</p>																					
<b>單程收費</b>	<p><u>由華富（北）開出：</u></p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td colspan="3">華富（北）</td> </tr> <tr> <td>\$5.30</td> <td></td> <td>瑪麗醫院</td> </tr> <tr> <td>\$5.30</td> <td>\$4.80</td> <td>皇后大道中/德輔道中</td> </tr> <tr> <td>\$5.30</td> <td>\$4.80</td> <td>\$3.40 灣仔北臨時公共運輸交匯處</td> </tr> </table> <p><u>由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出：</u></p> <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td colspan="3">灣仔北臨時公共運輸交匯處</td> </tr> <tr> <td>\$5.30</td> <td></td> <td>瑪麗醫院</td> </tr> <tr> <td>\$5.30</td> <td>\$3.90</td> <td>華富（北）</td> </tr> </table>	華富（北）			\$5.30		瑪麗醫院	\$5.30	\$4.80	皇后大道中/德輔道中	\$5.30	\$4.80	\$3.40 灣仔北臨時公共運輸交匯處	灣仔北臨時公共運輸交匯處			\$5.30		瑪麗醫院	\$5.30	\$3.90	華富（北）
華富（北）																						
\$5.30		瑪麗醫院																				
\$5.30	\$4.80	皇后大道中/德輔道中																				
\$5.30	\$4.80	\$3.40 灣仔北臨時公共運輸交匯處																				
灣仔北臨時公共運輸交匯處																						
\$5.30		瑪麗醫院																				
\$5.30	\$3.90	華富（北）																				

服務時間	<p>由華富（北）開出： 星期一至六：上午六時十分至下午十一時正 星期日及公眾假期：上午六時十五分至下午十一時正</p> <p>由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出： 每日上午六時三十七分至下午十一時四十八分</p>
星期一至五 繁忙時段班次 （公眾假期除 外）	15-20 分鐘
星期一至五 非繁忙時段班次 （公眾假期除 外）	15-25 分鐘
星期六班次 （公眾假期除 外）	15-24 分鐘
星期日及 公眾假期班次	20-24 分鐘
行車時間	約 60 分鐘
車輛數目	10 部空調雙層巴士 非繁忙時段與第 40 號線共用車輛

#### 第 40 號線

- 改為提供單向由華富（北）往灣仔（香港會議展覽中心）的巴士服務，由華富開出後，不再繞經置富道，而在西半山將繼續途經羅便臣道，維持南區往羅便臣道，以及羅便臣道往金鐘及灣仔的服務。
- 灣仔區總站由灣仔北臨時公共運輸交匯處遷移至灣仔菲林明道（香港會議展覽中心）外。
- 服務時間更改為由上午六時正至下午七時正。由灣仔及金鐘前往西半山、薄扶林道、置富及華富的乘客，可改乘重整後的第 40M 號線。

路線	<b>40</b>
終點站	華富（北）往灣仔（香港會議展覽中心）
行車路線	<p>由華富（北）開出：</p> <p>經華富道、石排灣道、薄扶林道、天橋、般咸道、柏道、羅便臣道、花園道、金鐘道、軒尼詩道、菲林明道、天橋及菲林明道。</p>

單程收費	由華富（北）開出：		
	華富（北）		
	\$5.30	瑪麗醫院	
	\$5.30	\$4.80	金鐘道
	\$5.30	\$4.80	\$3.40 灣仔（香港會議展覽中心）
星期一至五服務時間及班次（公眾假期除外）	上午六時正至下午六時正：20 分鐘 下午六時正至下午七時正：30 分鐘		
星期六服務時間及班次（公眾假期除外）	上午六時正至中午十二時正：20 分鐘 中午十二時正至下午七時正：30 分鐘		
星期日及公眾假期服務時間及班次	上午六時正至下午七時正：30 分鐘		
行車時間	約60分鐘		
車輛數目	4部空調雙層巴士 非繁忙時段與第40M號線共用車輛		

#### IV. 新增八達通轉乘優惠安排

由華富/薄扶林往羅便臣道：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
城巴 第 40M 號線	灣仔	\$5.3/ \$4.8	城巴 第 12M 號線	柏道	\$4.3	\$4.3	\$5.3/ \$4.8	般咸道

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
城巴 第 40M 號線	灣仔	\$5.3/ \$4.8	新巴 第 23 號線	北角碼頭	\$6.9	\$5.3 /\$4.8	\$6.9	薄扶林道 近蒲飛路

由羅便臣道往中環/灣仔：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
城巴 第 12 號線	中環 碼頭	\$4.3	城巴 第 40M 號線	灣仔	\$4.8	\$4.3	\$4.8	花園道 聖約翰 座堂外
城巴 第 12M 號線	金鐘 (添馬 街)							

由羅便臣道往灣仔：

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
城巴第12號線	中環碼頭	\$4.3	城巴第 930/930A 號線	灣仔	\$5.7	\$5.2	\$4.8	干諾道中怡和大廈外
城巴第12M號線	金鐘(添馬街)							金鐘道統一中心外

## V. 建議的好處

### 第 40M 號線

- 來回程皆繞經置富道，為置富的乘客提供多一條直達中環的巴士服務。

### 第 40 號線

- 不再繞經置富道，為華富的乘客提供更便捷直達半山區、金鐘及灣仔的巴士服務。

## VI. 對乘客之影響

### 第 40M 號線

由金鐘(政府總部)開出：

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
皇后大道中至亞畢諾道	堅道至般含道近正街	338 (6.4%)	城巴第 12M 號線	\$5.3 降低至\$4.3
	般含道香港大學東閘至華富	286 (5.4%)	新巴第 4 號/4X 號線，或使用半山自動行人電梯前往堅道乘坐城巴第 40M 號線	\$5.3 (維持不變)

第 40 號線

由華富(北)開出：

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
華富	置富	210 (2.7%)	城巴第 40M 號線 或第 40P 號線	\$5.3 (維持不 變)(使用第 40M 號線)/ \$5.3 降低至 \$4.7(使用第 40P 號線)
置富	柏道及羅便 臣道	112 (1.5%)	1]新增巴士轉 乘：城巴第 40M 號線轉乘第 12M 號線或 2]城巴第 40P 號 線	\$5.3 (維持不 變)(使用城 巴第 40M 號 線轉乘第 12M 號線)/ \$5.3 降低至 \$4.7(使用城 巴第 40P 號 線)
華富及薄扶林 道薄扶林村至 般含道 (下午七時後)	柏道及羅便 臣道	41 (0.5%)	新增巴士轉乘： 城巴第 40M 號線 轉乘第 12M 號線	\$5.3/\$4.8 (維持不變)
	花園道至灣 仔北	47 (0.6%)	城巴第 40M 號線	\$5.3/\$4.8 (維持不變)
柏道及羅便臣 道 (下午七時後)	柏道至金鐘	66 (0.9%)	城巴第 12M 號線	\$5.3 降低至 \$4.3
	灣仔	44 (0.6%)	新增巴士轉乘： 城巴第 12 或 12M 號線轉乘第 930 或 40M 號線	\$4.8 (維持不變)

由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出：

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
沿途各站	沿途各站	3,638 (47.4%)	城巴第 40M 號線	\$5.3/\$3.9 (維持不變)



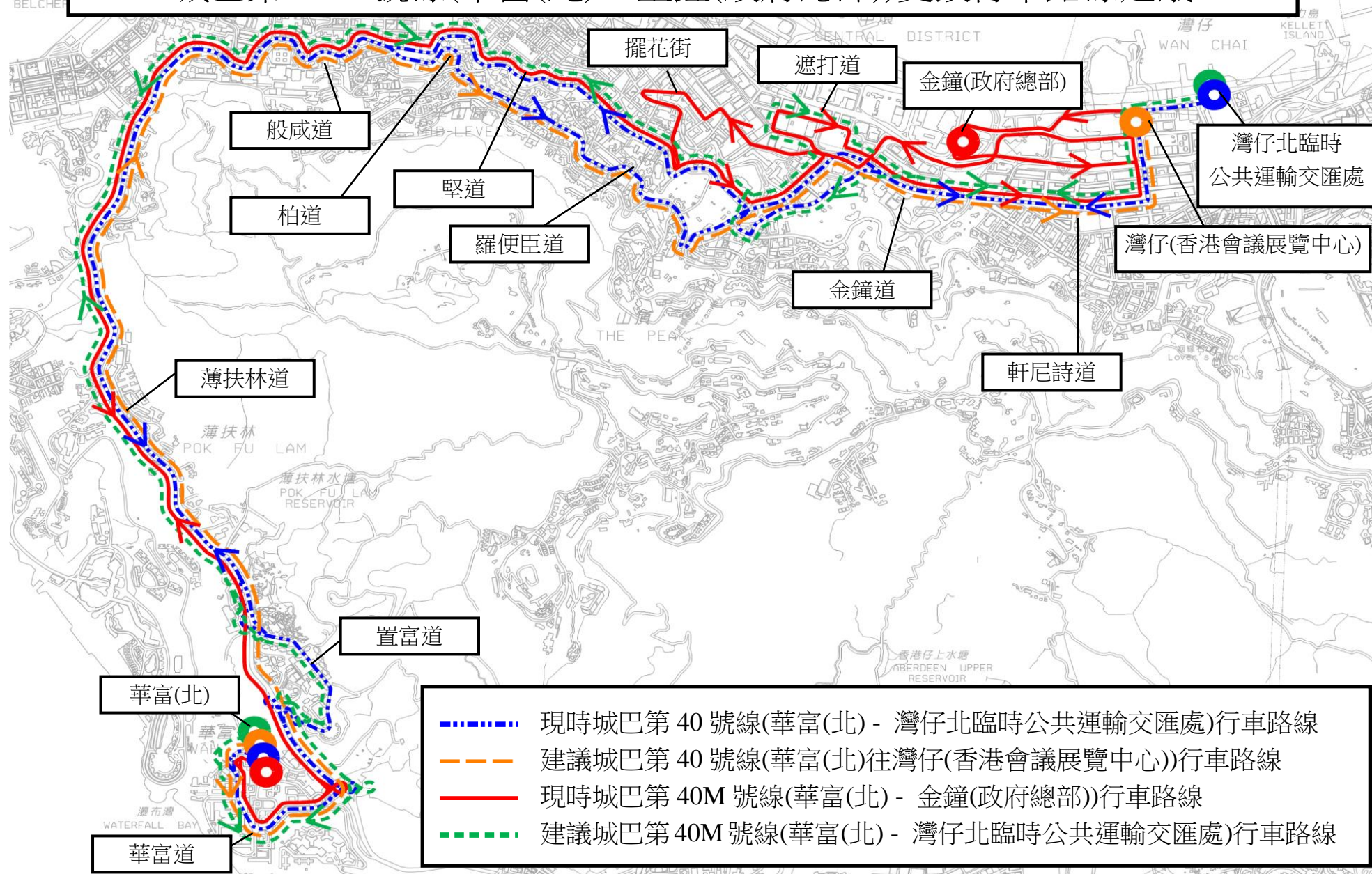
**VII. 路線圖**

請參閱附圖二。

**VIII. 建議實施日期**

2016 年第 3 季

城巴第 40 號線(華富(北) - 灣仔北臨時公共運輸交匯處)更改行車路線建議  
城巴第 40M 號線(華富(北) - 金鐘(政府總部))更改行車路線建議



## 城巴服務重整建議 - 第 41A 號線

## I. 第 41A 號線現時的服務詳情

路線	41A
終點站	華富（中） - 北角碼頭
上午繁忙時段班次	10 - 25 分鐘
單程收費	\$6.9
服務時間	<p><u>星期一至六</u>  由北角碼頭開出：  上午六時四十五分至下午十一時正</p> <p>由華富（中）開出：  上午六時三十分至下午十一時正</p> <p><u>星期日及公眾假期</u>  由北角碼頭開出：  上午七時十五分至下午十一時正</p> <p>由華富（中）開出：  上午七時正至下午十一時正</p> <p><u>繞經寶馬山道特別班次：</u>  <u>星期一至五（學校上課日）</u>  由北角碼頭開出：  上午七時正及上午七時二十分（共2班）</p> <p>由華富（中）開出：  下午二時四十分及下午三時二十分（共2班）</p>
上午繁忙時段最高載客率	由北角碼頭開出：67% 由華富（中）開出：72%
下午繁忙時段最高載客率	由北角碼頭開出：72% 由華富（中）開出：78%
車輛數目	6部空調單層巴士

## II. 建議的背景

- 現時第 41A 號線逢星期一至五之上課日其中共四個於上/下課時段的班次繞經寶馬山道，惟有關班次於寶馬山的使用率偏低，加上該處交通於上下課時段經常擠塞，除部份乘客的車程被不必要地延長外，往後開出之班次的穩定性亦受影響。
- 該四班特別班次（即上午七時正及上午七時二十分由北角碼頭開出及下午二時四十分及下午三時二十分由華富（中）開出）於寶馬山一帶巴士站平均每班車每站的上落乘客數目少於兩名。

### III. 建議的內容

- 建議該四班特別班次不再繞經寶馬山道，改為沿現有其他班次的行車路線，直接取道介乎怡景道與天后廟道之間的一段雲景道來往華富及北角。
- 為配合有關改動，新增下列八達通轉乘優惠，方便前往寶馬山及南區一帶的乘客。

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	轉乘地點
城巴第 25A 號線	灣仔	\$4.0	城巴第 41A 號線	華富	\$6.9	\$4.0	\$6.9 (維持不變)	怡景道
城巴第 41A 號線	北角碼頭	\$6.9/ \$5.1	城巴第 25A 號線	灣仔	\$4.0	\$4.0	\$6.9 /\$5.1 (維持不變)	怡景道

### IV. 建議的好處

- 現時乘搭該四班繞經寶馬山道之第 41A 號線特別班次來往華富與北角碼頭一帶之乘客，每車程可節省約 12 分鐘。
- 路線改動後，建議可減少車程受寶馬山道上下課期間的交通影響，有助提高本路線班次的穩定性。

### V. 對乘客之影響

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客的百分比)	替代服務	車資
<b>由北角碼頭往華富方向 [07:00 及 07:20 之班次]</b>				
北角	寶馬山	18 (0.4%)	新巴第 27 號線	\$6.9 降低至\$4.4
寶馬山	南區	14 (0.3%)	城巴第 25A 號線 轉乘城巴第 41A 號線	\$6.9 (維持不變)
<b>由華富往北角碼頭方向 [14:40 及 15:20 之班次]</b>				
南區	寶馬山	11 (0.3%)	城巴第 41A 號線 轉乘城巴第 25A 號線	\$6.9/\$5.1 (維持不變)
勵德邨		2 (0.0%)	城巴第 25A 號線	\$4.1 降低至\$3.7

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客 的百分比)	替代服務	車資
寶馬山	北角	1 (0.0%)	新巴第 27 號線	\$4.1 調整為 \$4.4

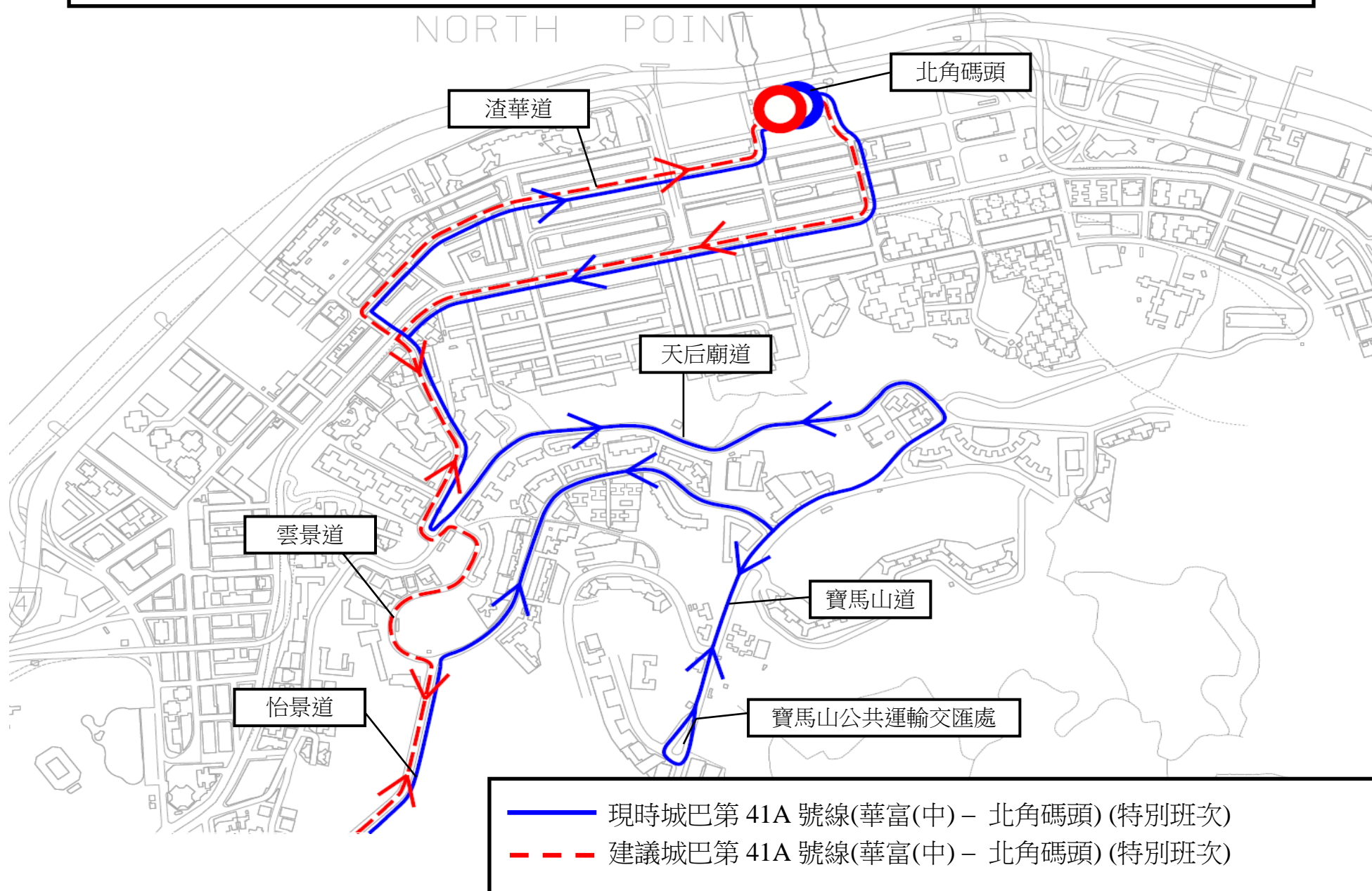
## VI. 路線圖

請參閱附圖三。

## VII. 建議實施日期

2016 年第 3 季

城巴第 41A 號線(華富(中) - 北角碼頭) (特別班次)更改行車路線建議



## 城巴服務重整建議 – 第 43M 號線

### I. 第 43M 號線現時的服務詳情

路線	43M
終點站	田灣邨往石塘咀（德輔道西近山道處）（循環線）
上午繁忙時段班次	15 - 20 分鐘
單程收費	\$5.3
服務時間	由田灣邨開出： 每日上午五時四十分至晚上十一時五十分
上午繁忙時段最高載客率	51%
下午繁忙時段最高載客率	59%
車輛數目	2部空調雙層巴士及5部空調單層巴士

### II. 建議的背景

- 城巴第 43M 號線主要為南區包括田灣、華貴、華富及域多利道沿途的乘客提供前往西區接駁港島綫的服務。由於有關乘客大多是通過最接近南區的堅尼地城站轉乘，本路線在石塘咀一段的全日平均每班車乘客量只有約 7 名。
- 此外，本路線於堅尼地城的走線及巴士站位置對接駁鐵站的乘客未如理想，乘客需從巴士站步行一段距離才到達車站入口。
- 由於該線的乘客量持續偏低，因此有需要針對上述各點作出重整，以改善營運效益。

### III. 建議的內容

- 基於上述背景，現建議將第 43M 號線縮短至堅尼地城，並修改在西區的行車路線，建議在石山街士美非路市政大廈外增設巴士站，以縮短接駁港鐵所涉及的步程；同時全線改以空調單層巴士行走，詳情如下：

路線	43M
終點站	田灣邨往堅尼地城（循環線）
行車路線	由田灣邨開出： 經田灣街、田灣山道、天橋、田灣海旁道、華貴巴士總站、田灣海傍道、香港仔海旁道、石排灣道、華富道、華景街、華康街、域多利道、加多近街、 <b>堅彌地城新海旁、山市街、石山街、士美菲路、科士街、爹核士街、卑路乍街</b> 、域多利道、華翠街、華景街、華富道、石排灣道、天橋、田灣海旁道、華貴巴士總站、田灣海旁道、天橋、石排灣道及田灣街。
單程收費	\$5.3（維持不變）
服務時間	維持不變
班次	15 - 20 分鐘（維持不變）
車輛數目	5部空調單層巴士

#### IV. 建議的好處

- 修改行車路線後，由堅尼地城站前往建議新增設於石山街的巴士站所涉及的步行距離將較使用現時位於卑路乍街聯邦新樓的巴士站縮短約 200 米；而由該建議新增設的巴士站步行前往堅尼地城站 B 出口的步骤亦將縮短至 20 米，增強了乘客使用本路線接駁港鐵的方便及直接程度。
- 路線改動後將不駛經聯邦新樓對出一段經常受上落貨而擠塞的卑路乍街，此舉，有助維持班次的穩定性。
- 取消行經乘客使用量低的路段，令巴士資源亦可更有效運用，改善營運效益，亦有助減少行走卑路乍街及德輔道西一帶交通擠塞路段的車流，改善途經該處的各巴士路線的可靠性。

#### V. 對乘客之影響

起點	目的地	受影響人數 (佔全線乘客 百分比)	替代服務	車資
田灣至 域多利道	石塘咀	260 (9.4%)	城巴第 43M 號線轉乘 城巴第 1/5B/10 號線	\$5.3/\$4.8/\$3.6 (維持不變)
堅尼地城	石塘咀	9 (0.3%)	城巴第 1/5B/10 號線	\$5.3 降低至 \$3.4
石塘咀	堅尼地城	22 (0.8%)	城巴第 1/5B/10 號線	\$5.3 降低至 \$3.4
石塘咀	域多利道至 田灣	415 (15.0%)	城巴第 1/5B/10 號線 轉乘城巴第 43M 號線	\$5.3 (維持不變)

#### VI. 路線圖

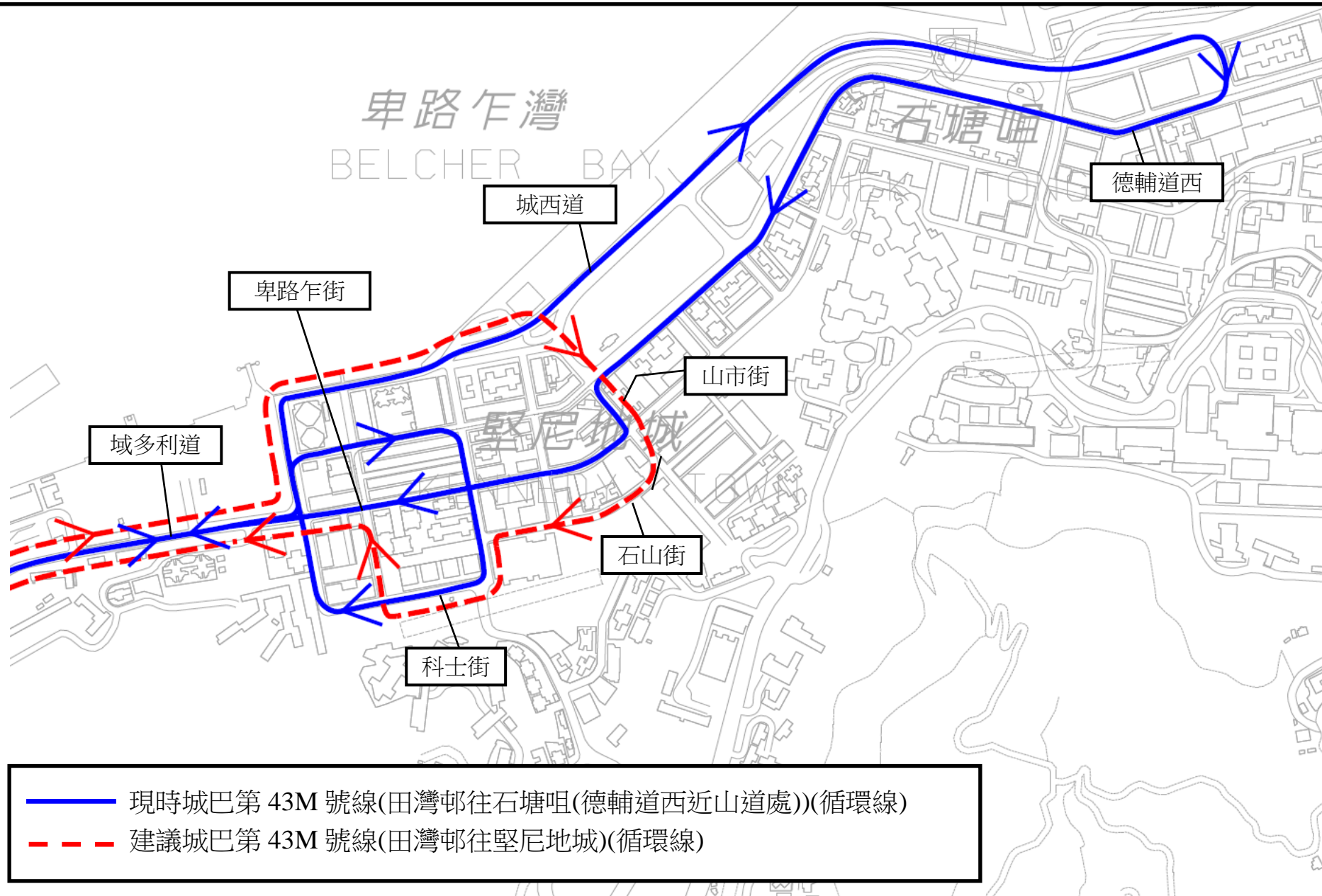
請參閱附圖四。

#### VII. 建議實施日期

2016 年第 3 季



城巴第 43M 號線(田灣邨往石塘咀(德輔道西近山道處))(循環線)更改行車路線建議



**隧巴服務重整建議 - 第 107 號線****I. 第 107 號線現時的服務詳情**

路線	<b>107</b>
終點站	華貴邨 - 九龍灣
上午繁忙時段班次	5 - 12 分鐘
單程收費	\$11.1
服務時間	<p><u>由華貴邨開出：</u> 星期一至六： 上午六時正至午夜十二時正</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時四十五分至午夜十二時正</p> <p><u>由九龍灣開出：</u> 星期一至六： 上午六時十分至午夜十二時正</p> <p>星期日及公眾假期： 上午六時四十五分至午夜十二時正</p>
上午繁忙時段最高載客率	由華貴邨開出: 88%
車輛數目	12部空調雙層巴士(城巴) + 12部空調雙層巴士(九巴) [與第107P號線共用]

**II. 建議的背景**

- 本路線往九龍方向的班次需繞經南朗山道及黃竹坑臨時巴士總站，然後沿原路折返黃竹坑道。惟現時於上午繁忙時段由南區往九龍的乘客，超過 85% 於華貴至黃竹坑道南朗山道前上車，對大部份南區乘客而言，車程相當迂迴。

**III. 建議的內容**

- 為提供較快捷的服務予華貴、田灣及香港仔的乘客，建議第 107 號線在星期一至五（公眾假期除外）上午繁忙時段（約上午七時十分至上午八時三十分），由華貴邨開出前往九龍灣方向的半數班次將修改行車路線，不經南朗山道及黃竹坑臨時巴士總站，並命名為第 107A 號線，詳情如下：

路線	<b>107A</b>
終點站	華貴邨往九龍灣
行車路線	由華貴邨開出： 經田灣海旁道、天橋、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔巴士總站、香港仔大道、黃竹坑道、香港仔隧道、黃泥涌道、摩理臣山道、禮頓道、堅拿道西、堅拿道天橋、海底隧道、康莊道、天橋、漆咸道北、馬頭圍道、馬頭涌道、太子道西、太子道東、觀塘道、偉業街、天橋、啟祥道、宏光道、宏照道、常悅道、宏冠道及臨樂街。
車費	\$11.1
服務時間及班次	第 107 號線於星期一至五（公眾假期除外）約上午七時十分至八時三十分當中的半數班次將改為行走第 107A 號線
車輛數目	12 部空調雙層巴士（城巴）+ 12 部空調雙層巴士（九巴） [與第 107 及 107P 號線共用]

- 餘下半數由華貴邨開出的第 107 號線班次將繼續途經南朗山道及黃竹坑臨時巴士總站，並與第 107A 號線交替開出，而由九龍灣開出的班次及行車路線則維持不變。

#### IV. 建議的好處

- 現時於上午繁忙時段乘搭第 107 號線由南區往九龍方向之大部份過海乘客可透過改乘新增第 107A 號線服務而享受較快捷的巴士服務，每程車可節省約 6 分鐘，預計每日可約有 900 人次受惠；而由於預計大部份華貴至香港仔沿途乘客將選乘車程較短的第 107A 號線，所帶來之乘客分流作用將有助於提高第 107 號線於上午繁忙時段在南朗山道一帶提供的實際運載力。

#### V. 對乘客的影響

- 現時於上午繁忙時段於黃竹坑臨時巴士總站及南朗山道乘坐第 107 號線前往九龍的乘客（約 100 名），可繼續選乘第 107 號線之原有服務前往目的地，第 107 號線於有關時段的班次將作出相應調整。

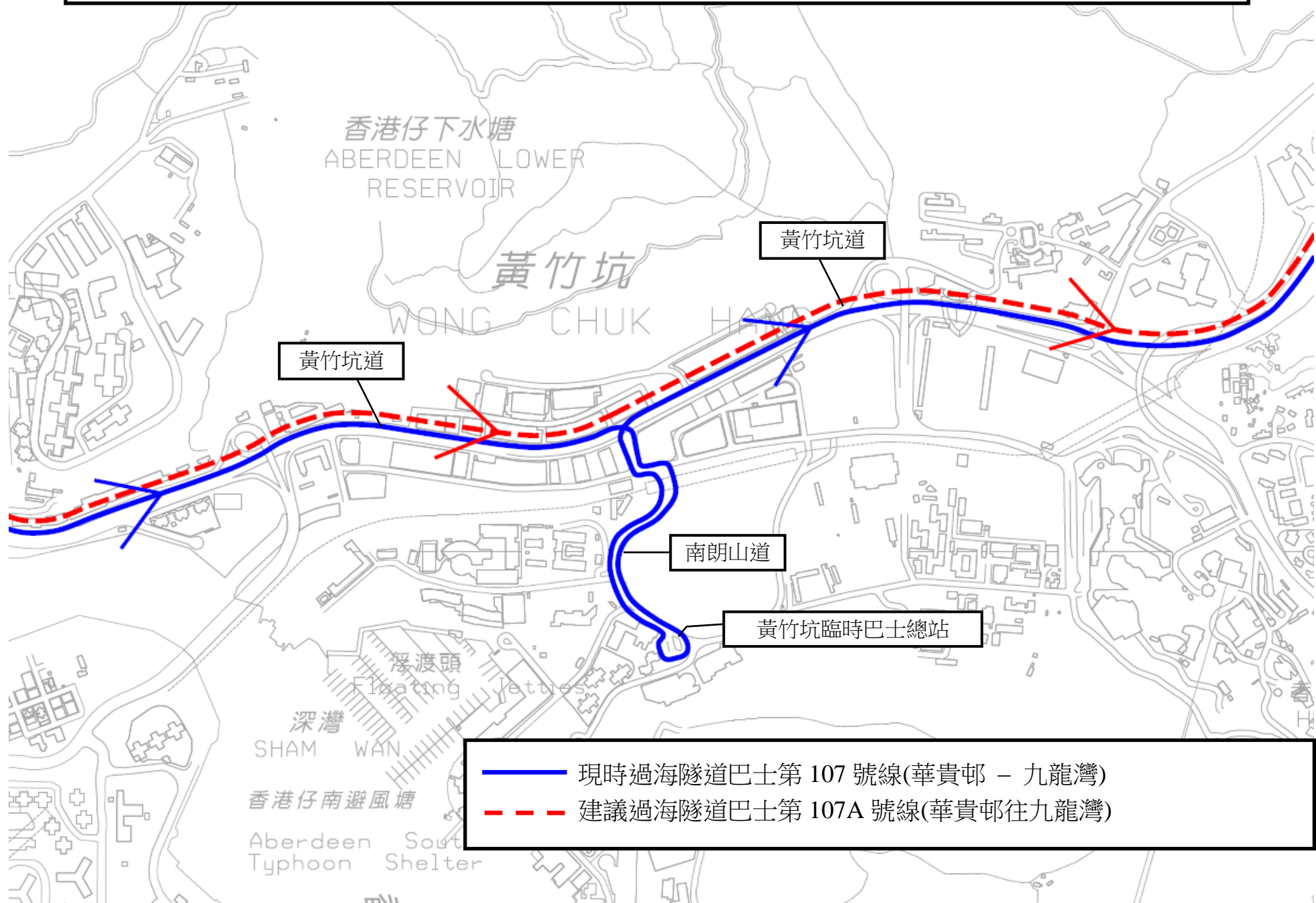
#### VI. 路線圖

請參閱附圖五。

#### VII. 建議實施日期

2016 年第 3 季

過海隧道巴士第 107 號線(華貴邨 - 九龍灣)更改行車路線建議



**新巴服務重整建議 – 第 971 及 970X 號線**

**I. 第 971 及 970X 號線現時的服務詳情**

路線	971	970X	970X (特別班次)
終點站	石排灣邨公共運輸交匯處－海麗邨	香港仔－蘇屋	田灣往蘇屋
服務時間	<p><u>由石排灣邨公共運輸交匯處開出：</u> 每日： 上午六時三十分至 晚上十時正</p> <p><u>由海麗邨開出：</u> 逢星期一至六： 上午六時三十分至 晚上十時十五分 星期日及公眾假期： 上午七時三十五分至 晚上十時十五分</p>	<p><u>由香港仔開出：</u> 每日： 上午五時三十分至 晚上十一時三十分</p> <p><u>由蘇屋開出：</u> 逢星期一至六： 上午五時三十分至 凌晨一時三十分 星期日及公眾假期： 上午六時三十分至 凌晨一時三十分</p>	<p><u>由田灣開出：</u> 逢星期一至六： 上午七時三十八分、 八時零三分、 下午四時四十五分、 五時零八分、 五時二十八分、 五時四十八分及 六時零九分 (共7班)</p>
上午繁忙時段班次	15 - 25 分鐘	8 - 20 分鐘	
車費	\$11.0	\$11.0	\$11.0
上午繁忙時段最高載客率	<p>由石排灣邨公共運輸交匯處開出：40%</p> <p>由海麗邨開出：29%</p>	<p>由香港仔開出：84%</p> <p>由蘇屋開出：88%</p>	由田灣開出：63%
下午繁忙時段最高載客率	<p>由石排灣邨公共運輸交匯處開出：63%</p> <p>由海麗邨開出：45%</p>	<p>由香港仔開出：88%</p> <p>由蘇屋開出：72%</p>	由田灣開出：83%
車輛數目	7部空調雙層巴士及 2部空調單層巴士	15 部空調雙層巴士	

**II. 建議的背景**

第 971 號線主要為域多利道及西區的乘客提供經西區海底隧道來往西九龍的服務。而南區方面，由於石排灣及香港仔一帶已有更頻密和快捷的第 970X 號線服務來往西九龍，導致第 971 號線在該路段的全日平均乘客使用量只有約 6% - 7%。

### III. 建議的內容

建議縮短第 971 號線港島區總站至田灣邨，詳情如下：

<b>路線</b>	<b>971</b>
<b>終點站</b>	田灣邨－海麗邨
<b>行車路線</b>	<p><u>由田灣邨開出</u>：</p> <p>經田灣街、田灣山道、天橋、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、域多利道、加多近街、吉席街、堅彌地城海旁、德輔道西，水街、干諾道西、西區海底隧道、西九龍公路、佐敦道、彌敦道、亞皆老街、櫻桃街、櫻桃街隧道、櫻桃街、迴旋處、海輝道、迴旋處、海輝道、深旺道及海麗街。</p> <p><u>由海麗邨開出</u>：</p> <p>經深旺道、櫻桃街、大角咀道、櫻桃街、亞皆老街、新填地街、旺角道、彌敦道、佐敦道、連翔道、西九龍公路、西區海底隧道、干諾道西、嘉安街、德輔道西、堅彌地城海旁、山市街、卑路乍街、域多利道、薄扶林道、石排灣道及田灣街。</p>
<b>服務時間</b>	不變
<b>上午繁忙 時段班次</b>	
<b>車費</b>	
<b>車輛數目</b>	

為配合第 971 號線終點站全日遷移至田灣邨，第 970X 號線由田灣開出之特別班次將會取消，同時增設下列八達通轉乘優惠，方便往返石排灣至田灣一帶的乘客：

第一程			第二程			折扣	總車費	轉乘地點
路線	終點	車費	路線	終點	車費			
城巴 第 7 號線	中環	\$5.3	第 971 號線	海麗邨	\$11.0	\$5.3	\$11.0	石排灣道 華富道隧 道上面
第 971 號線	田灣邨	\$11.0/ \$6.5/ \$5.7	城巴 第 7 號線	石排灣	\$4.0	\$4.0	\$11.0/ \$6.5/ \$5.7	石排灣道 華富道隧 道後
第 971 號線	海麗邨	\$11.0	第 970X 號線	蘇屋	\$11.0	\$11.0	\$11.0	石排灣道 華富道隧 道上面

#### IV. 建議的好處

取消行經乘客使用量低的路段，令巴士資源能更有效運用，改善營運效益。

#### V. 對乘客之影響

##### 現時第 971 號線的乘客

起點	終點	受影響乘客數目 (佔全線乘客百分比)	替代服務	車費
往海麗邨方向				
石排灣	香港仔大道至 石排灣道	5 (0.1%)	城巴第 7 號線	\$11.0 減至 \$5.3
	域多利道至 海麗邨	122 (3.3%)	城巴第 7 號線 → 第 971 號線	\$11.0 (不變)
香港仔大道 至香港仔魚 類批發市場	石排灣道	5 (0.1%)	城巴第 7 號線	\$11.0 減至 \$5.3
	域多利道至 德輔道西	38 (1.0%)	城巴第 7 號線 → 第 971 號線	\$11.0 (不變)
	水街至 彌敦道	95 (2.5%)	第 970X 號線	\$11.0 (不變)
	亞皆老街至 海麗邨	25 (0.7%)	城巴第 7 號線 → 第 971 號線	\$11.0 (不變)
往石排灣邨公共運輸交匯處方向				
海麗邨至 大角咀	香港仔至 石排灣	58 (1.6%)	第 971 號線 → 城巴第 7 號線	\$11.0 (不變)
德輔道西至 域多利道		225 (6.0%)	第 971 號線 → 城巴第 7 號線	\$6.5/\$5.7 (不變)
彌敦道至 西區海底 隧道	香港仔	90 (2.4%)	第 970X 號線	\$11.0 (不變)
	石排灣	148 (4.0%)	第 971 號線 → 城巴第 7 號線	\$11.0 (不變)
田灣至 香港仔		75 (2.0%)	城巴第 7 號線	\$5.7 減至 \$2.8

現時第 970X 號線田灣開出特別班次的乘客

起點	終點	受影響乘客數目 (佔全線特別班次 乘客百分比)	替代服務	車費
往蘇屋方向				
田灣邨公共 運輸交匯處 及田灣山道	置富花園至 薄扶林道	4(0.6%)	城巴第 95C 號線 或第 7 號線 (於香港仔 海傍道上車)	\$11.0 減至 \$2.9 或 \$5.3
			第 971 號線 → 第 970X 號線	\$11.0 (不變)
	西區海底隧道 至彌敦道 近山東街	93 (13.0%)	第 971 號線	\$11.0 (不變)
	彌敦道近弼街 至蘇屋	31 (4.3%)	第 971 號線 → 第 970X 號線	\$11.0 (不變)
石排灣道至蘇屋 沿途上落之乘客		586 (82.1%)	第 970X 號線	\$11.0/\$9.8/ \$5.7 (不變)

**VI. 路線圖**

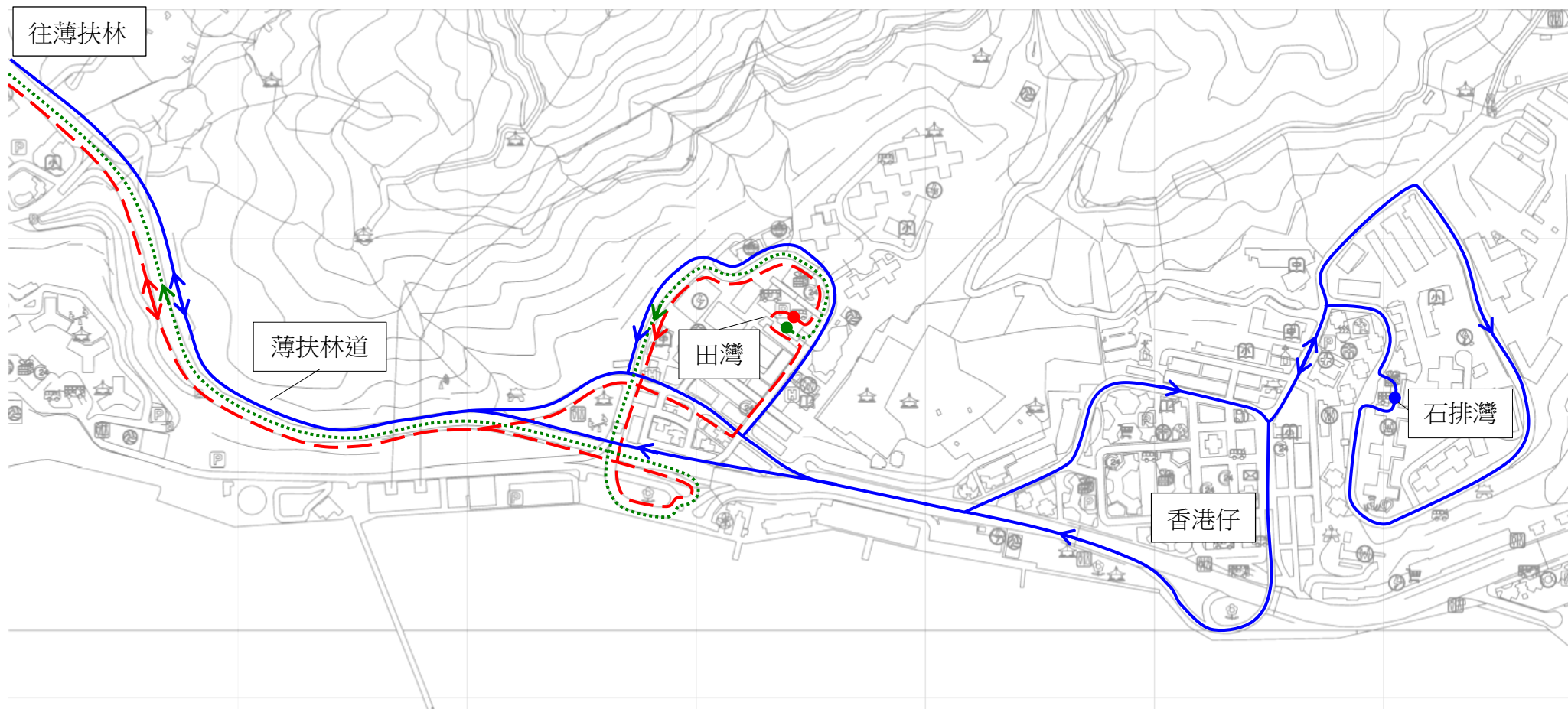
請參閱附圖六。

**VII. 建議實施日期**

2016 年第 3 季



新巴第971號線(石排灣邨公共運輸交匯處－海麗邨)修改路線建議



- ..... 現時新巴第 970X 號線特別班次(田灣往蘇屋)行車路線
- 現時新巴第 971 號線(石排灣邨公共運輸交匯處－海麗邨)行車路線
- - - 建議新巴第 971 號線(田灣邨－海麗邨)行車路線