

## **2017 - 2018 年度南區巴士路線計劃**

### **目的**

本文件旨在向委員闡釋 2017 - 2018 年度南區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

### **2017 - 2018 年度巴士路線計劃**

2. 2017 - 2018 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，而附件一至五夾附個別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。過去數年已有三條新鐵路落成，而未來亦會陸續有其他新鐵路啟用，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，尤其是在鐵路未能直達的地區，提供接駁至鐵路站及跨區的服務。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. 基本上本港已發展的主要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及一小時內的載客率分別達 100%及 85%;或在非繁忙時段的最繁忙一小時內的載客率達 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. 如班次不頻密的路線其使用率未能提高(即路線的班次在繁忙及非繁忙時段只分別維持在 15 分鐘及 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；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) 區內現時及已計劃的公共交通服務；
- (二) 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。

### **隧巴路線在過海後提供新分段收費的試驗計劃**

18. 目前，大部份過海隧巴路線在過海後已提供分段收費，然而有關的分段收費會高於部份非隧巴路線的票價，以分流兩類不同的巴士乘客，令巴士服務更具效益。為了讓乘客有更多的巴士路線可供選擇，在過去一年，運輸署和三間巴士公司(包括九巴、城巴和新巴)共同探討將隧巴路線在過海後的分段收費與非隧巴路線的票價拉近的可行性。為避免隧巴路線因上落乘客人數大增而導致頻頻停站和延長車程時間，甚至造成的交通擠塞，巴士公司認為隧巴路線在過海及離開繁忙商業區後，可以提供一個與其他行走相同路段的非隧巴路線的票價接近的新分段收費。巴士公司計劃分三個階段試行有關的安排，整項試驗計劃將涉及12個地區及60條隧巴路線。預計第一階段的試驗計劃可於今年第一季下旬展開。附表二撮錄有關試驗計劃的安排及新分段收費的詳情。在試驗計劃期間，運輸署和巴士公司會密切留意乘客的意見、新分段收費對兩類巴士路線的營運效率、巴士資源，以及途經道路交通的影響等。如第一階段的試驗結果滿意，第二及第三階段將分別於今年第三季及第四季陸續推出。

## 徵詢意見

19. 歡迎委員就 2017 - 2018 年度南區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一七年一月

2017-18年  
南區巴士路線計劃  
提升服務項目  
(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	二零一七年第三季	38	置富花園 - 北角渡輪碼頭公共運輸交匯處	7-11	7-11	0	9	0	9	0	0	往置富花園方向的班次改經黃竹坑道天橋。詳情請參閱附件一。
城巴	二零一七年第三季	77	田灣 – 筲箕灣	下午繁忙時段: 12-15	下午繁忙時段: 12-18	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 10	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 9	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 -1	為提供較快捷的服務，逢星期一至五(公眾假期除外)下午繁忙時段，將其中一班由筲箕灣開出的班次改經清風街天橋、維園道、告士打道及堅拿道天橋，不駛經怡和街及軒尼詩道，有關班次將更改編號為77A。 詳情請參閱附件二。
		77A	田灣 – 筲箕灣	-	下午繁忙時段: 一班	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 1	下午繁忙時段 0	下午繁忙時段 1	

2017-18年  
南區巴士路線計劃  
巴士服務調整安排項目  
(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	二零一七年第三季	3A	中環渡輪碼頭 (7號碼頭) - 摩星嶺	上午 共2班 及 1班額外班次 (只於上課日服務)	上午 共1班 及 1班額外班次 (只於上課日服務)	0	[1]	0	[1]	0	0	取消上午7時45分及下午3時15分往中環的班次。 詳情請參閱附件三。
城巴	二零一七年第三季	40	華富(北) – 灣仔北臨時公共運輸交匯處	12-15	20	0	9	0	4	0	-5	第40號線: 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	二零一七年第三季	40M	華富(北) – 金鐘(政府總部)	13-15	15	0	7	0	10	0	3	第40M號線: [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。  詳情請參閱附件四。



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		修改		
				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	二零一七年 第三季	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，改為不經寶馬山巴士總站。  詳情請參閱附件五。

## 新巴服務調整建議－第 38 號線

### 現時的服務詳情

路線	38
終點站	置富花園－北角渡輪碼頭公共運輸交匯處
服務時間	<u>由置富花園開出：</u> 每日 上午六時正至凌晨十二時三十分  <u>由北角渡輪碼頭公共運輸交匯處開出：</u> 每日 上午六時正至凌晨十二時三十五分
繁忙時段班次	7 - 11分鐘
單程收費	\$6.9
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：約 85%
車輛數目	9部空調雙層巴士

### 建議的背景

現時新巴第 38 號線只於往北角方向取道黃竹坑道天橋。另外，巴士公司亦有收到增設途經黃竹坑道天橋的巴士路線的建議以提供更快捷的巴士服務。

### 建議的內容

建議新巴第 38 號線往置富花園方向於停靠香港仔隧道收費廣場分站後全日改經黃竹坑道天橋。詳情如下：

路線	38
終點站	置富花園－北角渡輪碼頭公共運輸交匯處
行車路線	<u>由北角渡輪碼頭公共運輸交匯處開出：</u> 經琴行街、英皇道、高士威道、伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道、堅拿道巴士專線、堅拿道東、禮頓道、摩理臣山道、黃泥涌道、香港仔隧道、黃竹坑道、黃竹坑道天橋、黃竹坑道、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道及置富道。

	由置富花園開出： (不變)
服務時間	不變
班次	
單程收費	
車輛數目	

### 建議的好處

現時乘坐第 38 號線往置富花園方向，於黃竹坑道號勝利工廠大廈分站至置富花園沿途下車的乘客，可節省約 5 分鐘車程時間，預計每日約有 4,260 人次可受惠於較快捷的巴士服務。

### 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	車費
往置富花園方向				
北角碼頭至 香港仔隧道 收費廣場	黃竹坑道 香港仔運動場至 黃竹坑道 南朗山道後分站	約 460 人 (約 4%)	新巴 第 42 號線	\$6.9/ \$5.6/ \$4.1 (不變)
黃竹坑道 香港仔運動場至 黃竹坑道 南朗山道後分站	黃竹坑道 勝利工廠大廈至 置富花園	約 150 人 (約 1%)	城巴第 37B 或 37X 號線	\$4.1 減至 \$3.0

### 路線圖

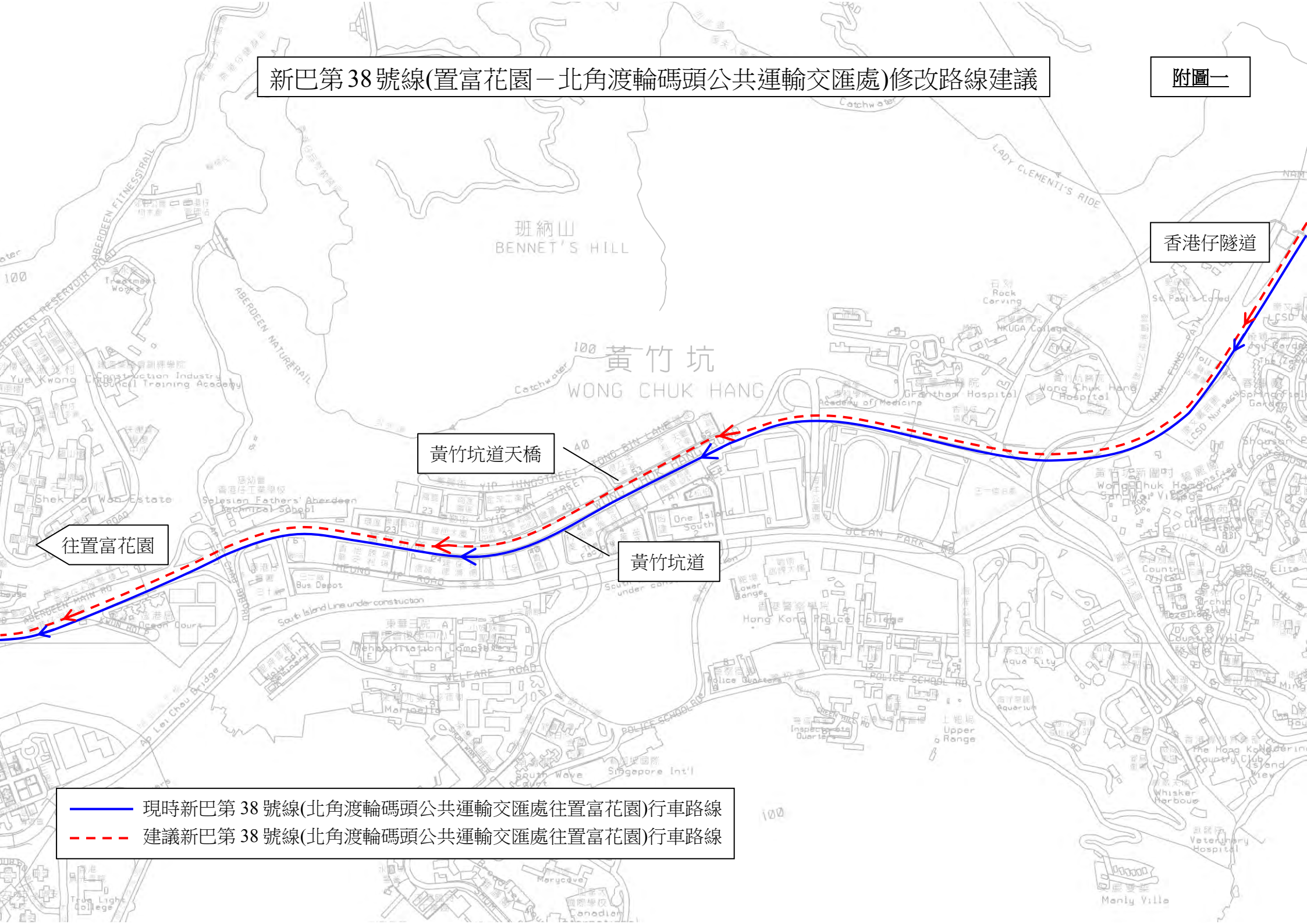
請參閱附圖一

### 預計實施日期

二零一七年第三季

新巴第38號線(置富花園—北角渡輪碼頭公共運輸交匯處)修改路線建議

附圖一



香港仔隧道

黃竹坑道天橋

黃竹坑道

往置富花園

- 現時新巴第38號線(北角渡輪碼頭公共運輸交匯處往置富花園)行車路線
- - - 建議新巴第38號線(北角渡輪碼頭公共運輸交匯處往置富花園)行車路線

城巴服務調整建議 – 新增設第 77 號線下午繁忙時段特別班次

第 77 號線現時的服務詳情

路線	77
終點站	田灣 – 筲箕灣
下午繁忙時段班次(往田灣方向)	12 - 15 分鐘
單程收費	\$7.0
服務時間	由田灣開出： 每日上午六時正至晚上十一時零六分  由筲箕灣開出： 每日上午五時四十五分至凌晨十二時十五分
下午繁忙時段乘客使用量(往田灣方向)	最繁忙一小時的載客率：約 54%
車輛數目	10 部空調單層巴士

建議的背景

- 現時城巴第 77 號線於下午繁忙時段的行車時間因交通擠塞而延長，其中天后往銅鑼灣一段的行車時間可達 20 分鐘。同時該線的服務範圍與其他巴士路線重疊，包括第 72 號線、新巴第 38 及 42 號線，因此有空間提供較快捷的旅程予乘客。

建議的內容

- 逢星期一至五(公眾假期除外)下午繁忙時段其中一班由筲箕灣開出的班次依原線駛經英皇道清風街天橋站後，將改經清風街天橋、維園道、告士打道、堅拿道天橋直往香港仔隧道後返回原有路線，不停銅鑼灣，有關班次將更改編號為 77A，詳情如下：

路線	77A
終點站	筲箕灣 往 田灣
行車路線	由筲箕灣往田灣：經 南安里、筲箕灣道、新成街、耀興道、惠亨街、太樂街、太康街、鯉景道、太安街、筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、堅拿道天橋、香港仔隧道、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、石排灣道及田灣街。
單程收費	\$7.0
服務時間及班次	逢星期一至五(公眾假期除外) 由筲箕灣開出：下午六時零七分(一班)
車輛數目	1 部空調雙層巴士

- 為配合第 77A 號線，第 77 號線的班次將調整如下：

時段	由筲箕灣開出		由田灣開出	
	現時班次	建議班次	現時班次	建議班次
下午繁忙時段	12-15 分鐘	12-18 分鐘	15 分鐘	13-18 分鐘

### 建議的好處

- 現時於下午繁忙時間乘搭第 77 號線來由東區往南區的乘客，可節省約 15 分鐘車程時間，預計每日約有 80 人次可受惠於較快捷的巴士服務。

### 路線圖

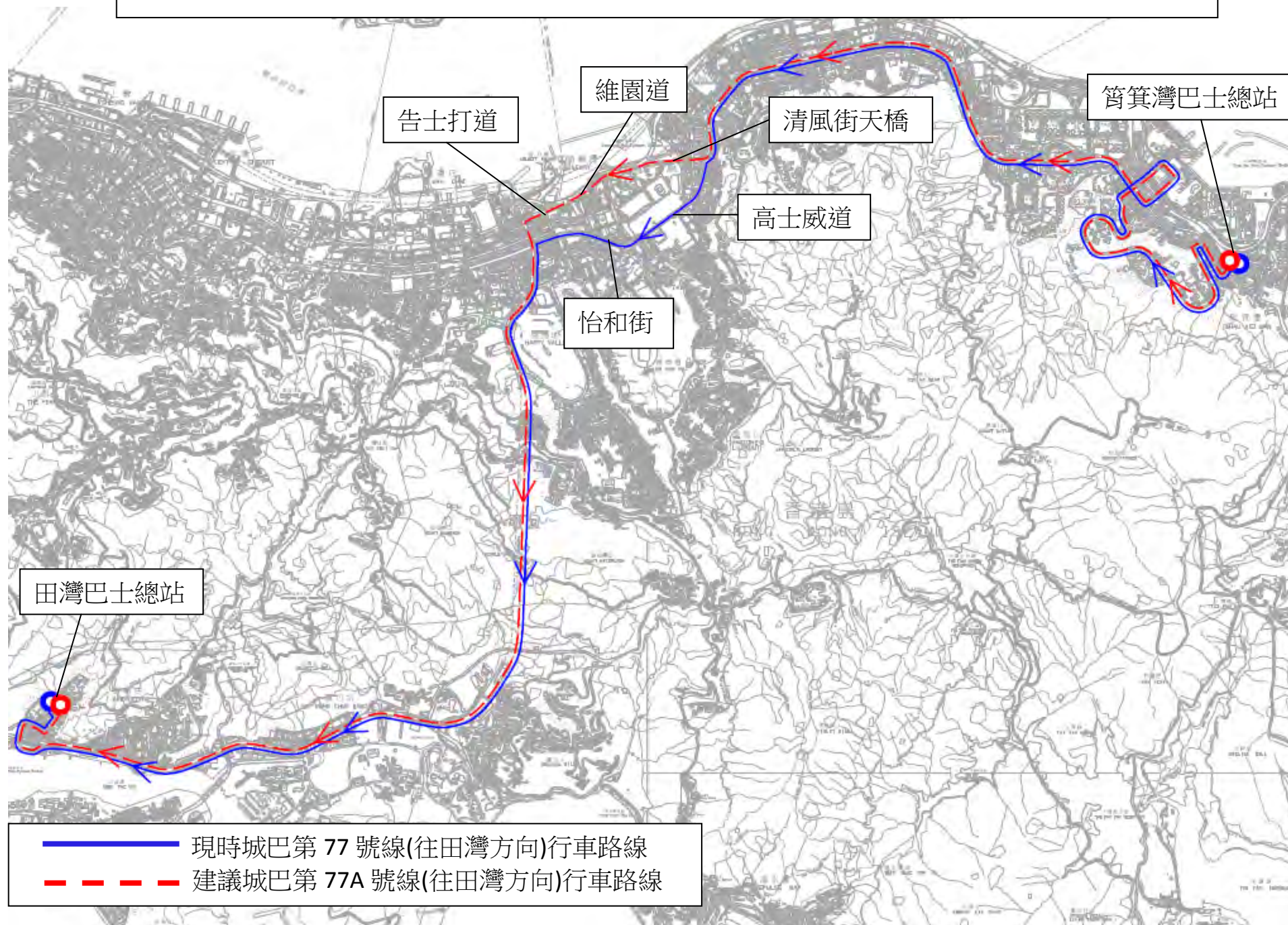
請參閱附圖二。

### 預計實施日期

二零一七年第三季



## 城巴第 77A 號線(筲箕灣往田灣)行車路線



## 新巴服務調整建議－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	<u>由中環渡輪碼頭（7 號碼頭）開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時十五分  <u>學校上課日</u> 上午七時二十分  <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
單程收費	\$5.6
車輛數目	1 部雙層空調巴士

### 建議的背景

第 3A 號線的乘客以學生為主，個別班次使用量一直偏低，尤其是於上午七時四十五分及下午三時十五分由摩星嶺開出的班次。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，該兩班次的平均載客率只有約 10%。於摩星嶺的乘客可使用專線小巴第 54 號線路線往中環。此外，路線於薄扶林道及德輔道西亦有不同巴士路線供乘客選擇乘搭前往中環。

### 建議的內容

為更有效地運用資源，現建議取消第 3A 號線於上午七時四十五分及下午三時十五分由摩星嶺開出的班次，在取消該兩班班次後的詳情如下：

服務時間及班次	<u>由中環渡輪碼頭（7 號碼頭）開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外）： 上午七時十五分
---------	---



	<u>學校上課日</u> 上午七時二十分  <u>由摩星嶺開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外）： 下午三時五十分及四時十五分
--	--

### 建議的好處

建議有助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。

### 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 [上午七時四十五分及下午三時十五分班次]				
摩星嶺道	薄扶林道至水街	約 5 人 (約 3%)	專線小巴 第 54 號線 轉乘城巴 第 7/37B/71 號線 或新巴 第 4/91 號線	由 \$5.6 增加至 \$8.0/\$8.2
	德輔道西至中環	約 5 人 (約 3%)	專線小巴 第 54 號線	由 \$5.6 增加至 \$7
薄扶林道至德輔道西	薄扶林道至中環	約 20 人 (約 12%)	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

### 預計實施日期

二零一七年第三季

**城巴服務調整建議 - 第 40 及 40M 號線****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）
繁忙時段班次	12 - 15 分鐘	13 - 15 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：            上午六時正至晚上十一時正</p> <p>星期日及公眾假期：            上午六時正至晚上十一時正</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晚上十一時四十八分</p> <p>星期日及公眾假期：            上午六時三十五分至晚上十一時三十五分</p>	<p><u>由華富（北）開出：</u>            星期一至六：            上午六時零六分至晚上十時五十七分</p> <p>星期日及公眾假期：            上午六時十分至晚上十時五十分</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晚上十一時四十二分</p> <p>星期日及公眾假期：            上午六時四十五分至晚上十一時四十五分</p>
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率：60%	最繁忙一小時的載客率：52%
車輛數目	9部空調雙層巴士	7部空調雙層巴士

**建議的背景**

- 自港鐵西港島綫通車後，上述兩線介乎香港大學、半山區及中環、金鐘以至灣仔的服務範圍與鐵路服務重疊，乘客量大幅下降，全日跌幅分別超過 34% 及 30%，載客率處於偏低水平。

**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。

路線	<b>40M</b>
終點站	華富（北） - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
行車路線	<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>
單程收費	\$5.30
服務時間	<p><u>由華富（北）開出：</u> 星期一至六：上午六時十分至晚上十一時正 星期日及公眾假期：上午六時十五分至晚上十一時正</p> <p><u>由灣仔北臨時公共運輸交匯處開出：</u> 每日上午六時三十七分至晚上十一時四十八分</p>
星期一至五 繁忙時段班次 （公眾假期除外）	<p>上午繁忙時段：15 分鐘 下午繁忙時段：18-20 分鐘</p>
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）的服務
- 由華富開出後，配合第 40M 號線改經置富，不再繞經置富道。
- 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晚上九時正。由灣仔及金鐘前往西半山、薄扶林道、置富及華富的乘客，可改乘調整後的第 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	由華富（北）開出： 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。
單程收費	\$5.30
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 下午六時正至晚上九時正：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 正午十二時正至晚上九時正：30 分鐘
星期日及公眾假期服務時間及班次	上午六時正至晚上九時正：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

### 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

### 建議的好處

#### 第 40M 號線

- 來回程皆繞經置富道，為置富前往中區的乘客提供更多的巴士服務選擇。

#### 第 40 號線

- 不再繞經置富道，使華富的乘客更便捷地前往半山區、金鐘及灣仔。

### 對乘客之影響

#### 第 40M 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
華富至美利 道停車場	政府總部	約 10 人 (約 0.2%)	城巴第 40M 號線 於金鐘道下車	\$5.3/\$4.8/\$3.4 (維持不變)

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
金鐘政府總部至港灣道瑞安中心	皇后大道中至華富北	約 240 人 (約 4%)	於金鐘道及軒尼詩道乘坐城巴第 40M 號線	\$5.3 (維持不變)
皇后大道中至亞畢諾道	堅道至般含道近正街	約 230 人 (約 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	約 240 人 (約 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	約 170 人 (約 2%)	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	約 100 人 (約 1%)	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)
置富	花園道、金鐘及灣仔	約 110 人 (約 1%)	城巴第 40M 號線	\$5.3 (維持不變)(使用城巴第 40M 號線)

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
華富及薄扶林 道薄扶林村至 般含道 (晚上九時後)	柏道及羅便 臣道	約 10 人 (約 0.1%)	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	約 10 人 (約 0.1%)	城巴第 40M 號線	\$5.3/\$4.8 (維持不變)
柏道及羅便臣 道 (晚上九時後)	柏道至金鐘	約 30 人 (約 0.4%)	城巴第 12M 號線	\$5.3 降低至 \$4.3
	灣仔	約 20 人 (約 0.3%)	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	約 4,150 (約 52%)	城巴第 40M 號線	\$5.3/\$3.9 (維持不變)

## 路線圖

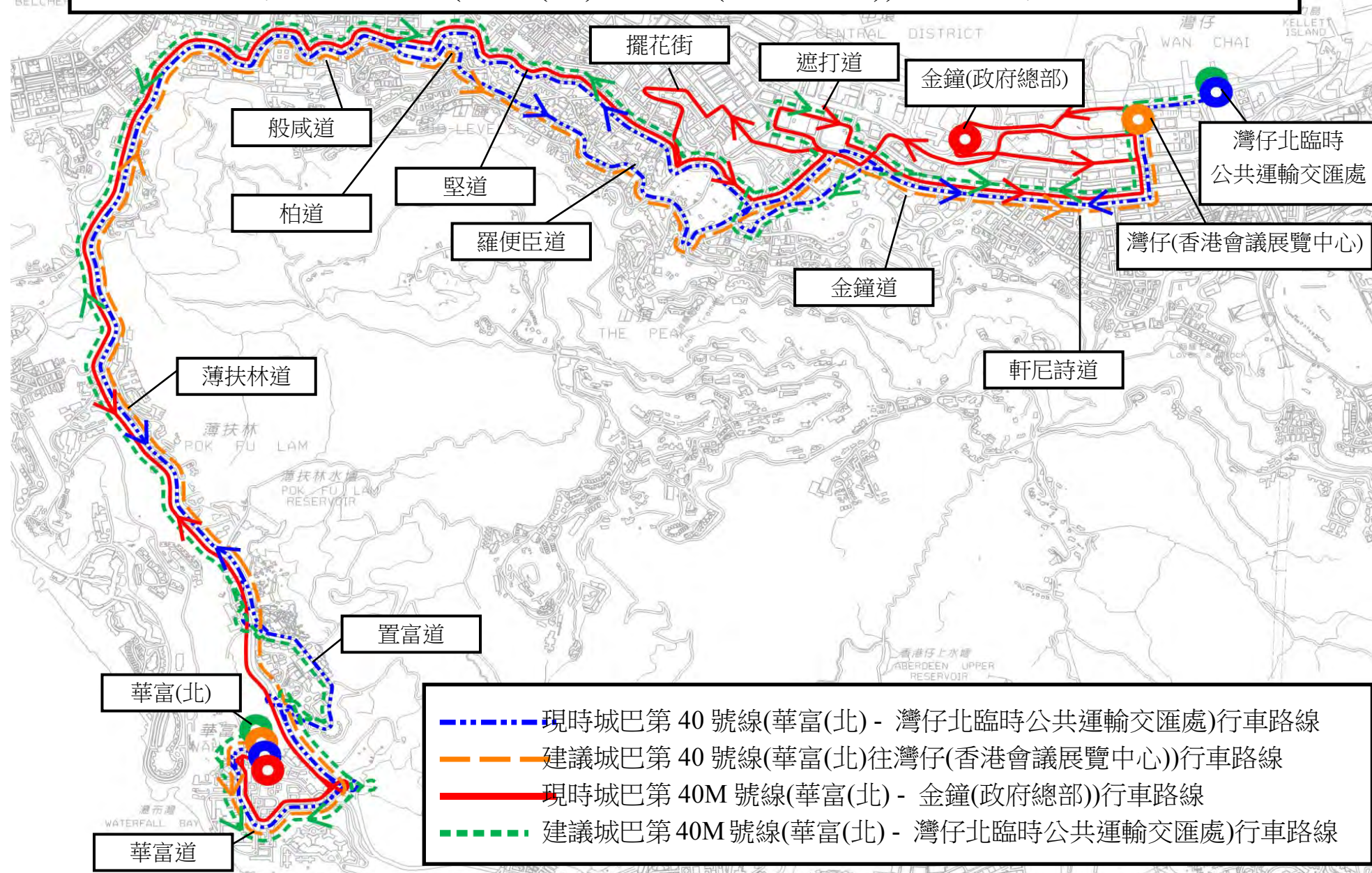
請參閱附圖四。

## 預計實施日期

二零一七年第三季

附圖四

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





城巴服務調整建議 – 第 41A 號線

第 41A 號線現時的服務詳情

路線	<b>41A</b>
終點站	華富（中） – 北角渡輪碼頭公共運輸交匯處
繁忙時段班次	10 - 25 分鐘
單程收費	\$6.9
服務時間	<u>星期一至六</u> 由北角渡輪碼頭開出： 上午六時四十五分至晚上十一時正  由華富（中）開出： 上午六時三十分至晚上十一時正  <u>星期日及公眾假期</u> 由北角渡輪碼頭開出： 上午七時十五分至晚上十一時正  由華富（中）開出： 上午七時正至晚上十一時正  <u>繞經寶馬山道特別班次：</u> <u>星期一至五（學校上課日）</u> 由北角渡輪碼頭開出： 上午七時正及上午七時二十分 （共2班）  由華富（中）開出： 下午二時四十分及下午三時二十分 （共2班）
乘客使用量(繞經寶馬山道特別班次)	最繁忙一小時的載客率：約51%
車輛數目	6部空調單層巴士

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巴士總站一帶的使用率偏低，於介乎雲景道與校園徑的一段寶馬山道的巴士站平均每班車每站的上落乘客數目只有約三人。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。

建議的內容

- 建議該四班特別班次不再繞經介乎雲景道與校園徑的一段寶馬山道以及寶馬山巴士總站。

- 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	北角渡輪碼頭	\$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

### 建議的好處

- 路線改動後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。

### 對乘客之影響

起點	目的地	受影響人數 (佔該特別班次 乘客的百分比)	替代服務	車資
<b>由北角渡輪碼頭往華富方向 [07:00 及 07:20 之班次]</b>				
北角渡輪碼頭	寶馬山賽西湖商場外至寶馬山道豐林閣外之分站	約 10 人 (約 3%)	新巴第 27 號線	\$6.9 降低至 \$4.4
寶馬山賽西湖商場外至寶馬山道豐林閣外之分站	南區	約 5 人 (約 1%)	(i)城巴第 25A 號線 轉乘城巴第 41A 號線 或 (ii)步行至雲景道近桂華山書院乘坐第 41A 號線	\$6.9 (維持不變)

起點	目的地	受影響人數 (佔該特別班次 乘客 的百分比)	替代服務	車資
由華富往北角渡輪碼頭方向 [14:40 及 15:20 之班次]				
南區	寶馬山賽西湖商場外至寶馬山道豐林閣外之分站	約 5 人 (約 2%)	(i)城巴第 41A 號線 轉乘城巴第 25A 號線 或 (ii)乘坐第 41A 號線至雲景道近桂華山書院 然後步行前往	\$6.9/\$5.1 (維持不變)
勵德邨		0 (0%)	城巴第 25A 號線	\$4.1 降低至\$3.7
寶馬山賽西湖商場外至寶馬山道豐林閣外之分站	北角渡輪碼頭	約 20 人(約 6%)	第 85 號線或新巴第 27 號線	\$4.1 調整為 \$3.7/\$4.4

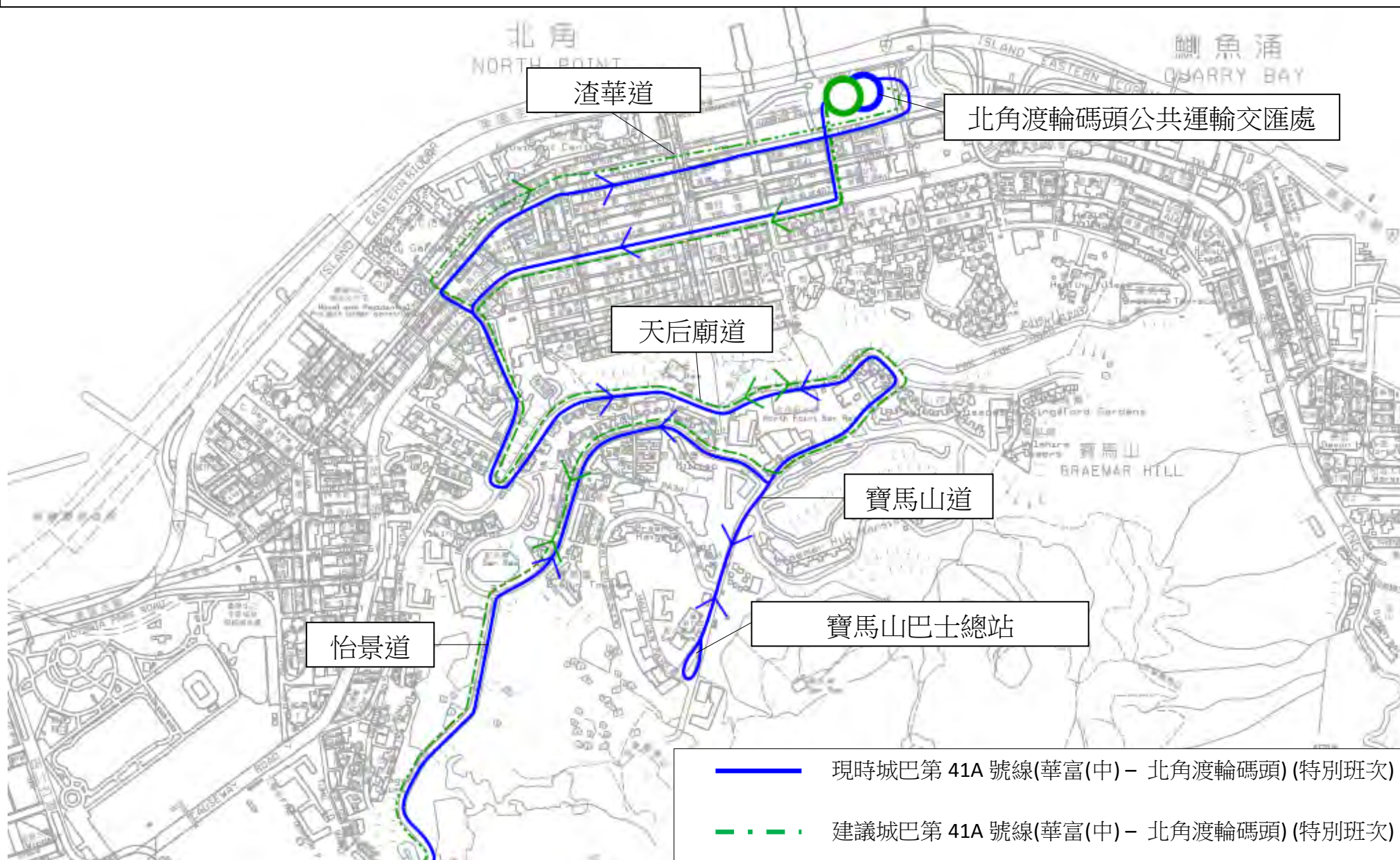
### 路線圖

請參閱附圖五。

### 預計實施日期

二零一七年第三季

城巴第 41A 號線(華富(中)－ 北角渡輪碼頭公共運輸交匯處) (特別班次)更改行車路線建議



附表二

## 隧巴線在過海後提供新分段收費的試驗計劃安排

地區	涉及路線	新分段收費起點	方向	現時收費	新分段收費	折扣
第一階段：涉及16條路線						
南區	107、107P、170、171及671	香港仔隧道	鴨脷洲 / 華富 / 華貴	\$4.9 – \$5.3	\$4.5	\$0.4-0.8
	970及970X	瑪麗醫院	數碼港 / 華富	\$5.7	\$4.5	\$1.2
	971	李嘉誠醫學院	石排灣	\$5.7	\$4.5	\$1.2
深水埗	102、102P、112、171*、171A、171P、904、905、914、970*及970X*	東京街	美孚 / 蘇屋 / 海麗	\$5.7	\$5.2	\$0.5
第二階段：涉及35條路線						
東區	102*、102P*、106、106P、110、118、118P、606、606A、606X、682、682A、682B、682P及694	太康街	筲箕灣 / 小西灣 / 柴灣	\$5.7	\$4.5	\$1.2
沙田	170*	大圍站	沙田站	\$6.2	\$5.8	\$0.4
	182及182X	大圍站	愉翠	\$6.2	\$6.0	\$0.2
	680、680X、681、681P、682*及682A*	富安花園	馬鞍山	\$5.7	\$5.2	\$0.5
大埔	307P	大埔中心	太和	\$5.7	\$5.2	\$0.5
北區	373、673、978及678	粉嶺站	上水 / 華明	\$6.3 – \$6.6	\$5.2	\$1.1-1.4
西貢	690	寶琳	康盛花園	\$5.7	\$5.2	\$0.5
荃灣	930	葵涌廣場	愉景新城	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	930A	楊屋道	愉景新城	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	930X	德士古道	愉景新城	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	934	大涌道	灣景花園	\$6.6	\$5.2	\$1.4
葵青	935	葵芳廣場	石籬	\$6.6	\$5.2	\$1.4
	936	青山公路(葵涌段)	梨木樹	\$6.6	\$5.2	\$1.4
	948	青衣路	長宏	\$5.7	\$5.2	\$0.5
第三階段：涉及15條路線						
中西區	101、103、104及113	正街	西環	\$5.7	\$4.5	\$1.2
	101X	高樂花園	西環	\$11.0	\$4.5	\$6.5
	904*	山道	西環	\$5.7	\$4.5	\$1.2
觀塘	101X*	牛頭角上邨	觀塘	\$11.0	\$5.2	\$5.8
	603及603P	高怡邨	平田	\$6.4	\$5.2	\$1.2
	619及619X	振華苑 / 秀暉樓	順利	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	601及601P	和樂邨	寶達	\$5.7	\$5.2	\$0.5
黃大仙	103*	馬仔坑道	竹園	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	116	斧山道	慈雲山	\$5.7	\$5.2	\$0.5
	606*及606A*	清水灣道(聖若瑟小學外)	彩雲	\$5.7	\$5.2	\$0.5

\* 該路線亦會在不同階段或地區出現。