

中西區區議會交通及運輸委員會

配合西港島線通車的 公共交通服務之修訂重組計劃

目的

本文件旨在就配合西港島線於 2014 年通車的公共交通服務之修訂重組計劃（下稱「修訂計劃」），諮詢中西區區議會轄下交通及運輸委員會（下稱「交運會」）的意見。

背景

2. 西港島線及南港島線(東段)通車會為中西區及南區居民提供便捷的交通服務，並會大大提升區內的公共交通服務運載能力，而通車後乘客的交通需求會有所轉變，預計相當部分現時使用其他路面交通工具的乘客會轉乘鐵路服務。我們估計新鐵路通車後，約有四份之一使用相關專營巴士號線的乘客會轉用鐵路服務。因此，為配合新鐵路通車後乘客的交通需求轉變，我們有需要理順現有公共交通服務，以配合乘客的交通需求轉變；提供接駁服務，以確保新鐵路有完善的接連網絡；增加公共運輸網的效率，以紓緩交通擠塞和改善空氣質素，惠及整個社會。我們明白為市民提供合理的交通選擇的重要性，因此修訂計劃會維持不同交通工具的良性競爭，為整體大眾帶來裨益。

3. 我們曾在今年 7 月 15 日向中西區區議會轄下交通及運輸委員會介紹及諮詢配合西港島線及南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃之初步方案，並在 9 月 12 日的交運會會議上簡介公眾諮詢安排。此外，我們更特別安排在 9 月下旬至 10 月中旬期間在區內舉辦共三場地區諮詢會，直接向市民介紹及解釋重組計劃內初步方案的詳情及聽取他們的意見。該三場地區諮詢會共有約 160 名居民及地區人士出席，而席間與會者都踴躍發言，並就重組計劃的內容真誠地交流意見。

4. 在收到區議會和地區諮詢會以及社區代表和公眾透過各種渠道提出的意見和建議後，我們已與有關公共交通營辦商跟進及共同檢討計劃內的初步方案，並參考收集到的意見制訂了目前配合西港島線通車的修訂建議。

5. 至於南港島線(東段)的方案，現時我們仍在整合諮詢期間收集到的意見，及與相關公共交通營辦商研究及商討修訂內容。預計有關修訂建議將會於 2014 年 1/2 月提交交運會進行諮詢。

建議的修訂計劃

6. 在配合西港島線通車的修訂計劃中，我們已充分考慮區內居民及地區人士的意見，修訂計劃的詳情載於附件 1 - 13。

徵詢意見

7. 請各委員就配合西港島線通車後為中西區提出的公共交通服務的修訂重組計劃建議提出意見。

運輸署

2013 年 11 月

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組城巴第1、5及5X號線

I. 背景

此組別路線主要是行走西區至港島北岸地區的巴士服務，當中城巴第5P及5S號線為提供早上繁忙時段班次的輔助服務，配合現時未有鐵路覆蓋地區的繁忙時段乘客需求。各線的行車路線互有重疊，並有相當部分與日後西港島線及港島線的走線重疊。根據過往鐵路開通的經驗，在鐵路通車後市民會普遍採用班次頻密及行車時間相對穩定快捷的鐵路服務。這類與鐵路線重疊的巴士服務相信會嚴重流失乘客，因此有需要配合西港島線通車重組此組別路線。

現時的服務詳情

城巴第1號線：

終點站	堅尼地城-跑馬地(上)
繁忙時段班次	6-12分鐘
非繁忙時段班次	12-15分鐘
繁忙時段平均載客率	72%
非繁忙時段平均載客率	41%
全程單程收費	\$3.4
服務時間	每日上午6時10分至下午11時15分
車輛數目	11部空調雙層巴士

城巴第5號線：

終點站	摩星嶺-銅鑼灣(威非路道)
繁忙時段班次	12-20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	70%
非繁忙時段平均載客率	40%
全程單程收費	\$3.4
服務時間	每日上午5時55分至凌晨12時
車輛數目	8部空調雙層巴士

城巴第5S號線(繁忙時段輔助服務)：

終點站	西營盤(正街)-灣仔(皇后大道東/黃泥涌道)
繁忙時段班次	6-15分鐘
繁忙時段平均載客率	70%
全程單程收費	\$3.4
服務時間	星期一至六上午7時10分至上午9時(星期日及公眾假期不設服務)
車輛數目	10部空調雙層巴士

城巴第5X號線：

終點站	堅尼地城-銅鑼灣(威非路道)
繁忙時段班次	7-20分鐘
非繁忙時段班次	8-15分鐘
繁忙時段平均載客率	93%
非繁忙時段平均載客率	54%
全程單程收費	\$4.4
服務時間	星期一至六上午6時45分至凌晨12時 星期日及公眾假期上午8時至凌晨12時
車輛數目	8部空調雙層巴士

城巴第5P號線(繁忙時段輔助服務)：

終點站	堅尼地城至灣仔碼頭
繁忙時段班次	上午8時及上午8時20分
繁忙時段平均載客率	95%
全程單程收費	\$4.4
服務時間	星期一至六(公眾假期除外)
車輛數目	2部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

- (1) 將城巴第5及早上繁忙時段輔助服務5S和5P號線併入城巴第1及5X號線；
- (2) 將城巴第1號線延長至摩星嶺，並新增該線與城巴第10號線的八達通轉乘優惠，讓乘客可以使用轉乘優惠安排繼續來往銅鑼灣一帶；

- (3) 新增城巴第1P號線以取代現時城巴第5S號線由跑馬地開出的服務，在星期一至五早上繁忙時段提供五班由跑馬地(黃泥涌道)至中環(中環街市)的服務(星期六、日及公眾假期不設服務)，與城巴第1號線互相協調班次，為跑馬地往灣仔至中環沿途的乘客提供約為每6分鐘一班的服務；及
- (4) 城巴第5X號線往銅鑼灣方向改經西祥街北、城西道、干諾道西天橋及林士街天橋，然後返回民寶街原本路線，為堅尼地城前往中環至銅鑼灣沿途的乘客提供更直接及快捷的服務，並將視乎乘客量轉變加強班次。

除城巴第1和5X號線外，來往西區與中環/灣仔/銅鑼灣的乘客，仍有其他巴士路線，包括城巴第5B、10號線，以及更快捷的新巴第18P、18X號線等，以供選擇。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的寶貴意見。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 有需要適當地重組與鐵路重疊的巴士路線，並期望藉此改善交通擠塞及路邊空氣污染情況；
- (2) 關注重組後有關路線的服務，能否配合將來跑馬地區及西區的乘客需求。我們會與巴士公司密切關注重組後有關路線的服務情況，需要時會跟進調整班次的可行性；及
- (3) 有部分石塘咀的居民對城巴第5X號線往銅鑼灣方向的改道建議有保留。事實上，日後石塘咀的居民除了西港島線外，亦可以繼續選乘城巴第1、5B、7、10及新巴第18P、18X號線等巴士服務，來往港島北岸其他地區。

4. 經充分考慮所收集得到的意見及其他相關因素後，現建議維持此組別路線的重組方案不變。我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來港島北岸地區，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂方案的服務詳情

城巴第1號線：

終點站	摩星嶺-跑馬地(上)
行車路線	<p><u>摩星嶺往跑馬地(上)</u> 域多利道、加多近街、吉席街、堅彌地城海旁、德輔道西、干諾道西、干諾道中、急庇利街、德輔道中、(遮打道、美利道、)* 金鐘道、軒尼詩道、菲林明道、灣仔道、摩理臣山道、體育道、黃泥涌道、成和道、藍塘道、箕璉坊及蟠龍道 * 路線於星期日及公眾假期不經遮打道及美利道</p> <p><u>跑馬地(上)往摩星嶺</u> 藍塘道、成和道、景光街、山光道、黃泥涌道、摩理臣山道、灣仔道、菲林明道、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中、摩理臣街、干諾道中、干諾道西、德輔道西、堅彌地城海旁、山市街、卑路乍街及域多利道</p>
繁忙時段班次	12-15分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
全程單程收費	\$3.4
服務時間	每日上午5時55分至凌晨12時
車輛數目	9部空調雙層巴士

城巴第1P號線：

終點站	跑馬地(黃泥涌道)至中環(中環街市)
行車路線	黃泥涌道、成和道、景光街、山光道、黃泥涌道、摩理臣山道、灣仔道、菲林明道、軒尼詩道、金鐘道及德輔道中
繁忙時段班次	12分鐘
全程單程收費	\$3.4
服務時間	星期一至五(公眾假期除外)上午8時至上午8時48分
車輛數目	4部空調雙層巴士

城巴第5X號線：

終點站	堅尼地城-銅鑼灣(威非路道)
行車路線	<p><u>堅尼地城往銅鑼灣(威非路道)</u> 西寧街、域多利道、加多近街、吉席街、堅彌地城海旁、西祥街北、城西道、干諾道西天橋、林士街天橋、民寶街、民光街、民耀街、康樂廣場、干諾道中、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、軒尼詩道、怡和街、高士威道、興發街、歌頓道、電氣道及威非路道</p> <p><u>銅鑼灣(威非路道)往堅尼地城</u> 威非路道、興發街、歌頓道、電氣道、帆船街、銀幕街、琉璃街、英皇道、銅鑼灣道、摩頓台、高士威道、伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道、金鐘道、(德輔道中、雪廠街)*、干諾道中、林士街天橋、干諾道西天橋、城西道、西祥街北、西祥街、卑路乍街、域多利道及西寧街</p> <p>* 路線於星期日及公眾假期改經皇后大道中及畢打街</p>
繁忙時段班次	7-20分鐘
非繁忙時段班次	8-15分鐘
全程單程收費	\$4.4
服務時間	每日上午6時45分至凌晨12時
車輛數目	12部空調雙層巴士

(乙) 新增八達通轉乘優惠安排

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1	跑馬地 (上)	\$3.4	城巴10	北角碼頭	\$3.4	\$3.4	\$3.4	堅彌地城海旁 卑路乍灣 公園外
城巴10	堅尼地城	\$3.4	城巴1	摩星嶺	\$3.4	\$3.4	\$3.4	卑路乍街 聯邦新樓外

(丙) 路線圖

見附圖1

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組城巴第5B及5C號線

I. 背景

此組別路線為行走西區至灣仔/銅鑼灣的巴士服務，當中城巴第5C號線為提供早上繁忙時段班次的輔助服務，配合現時未有鐵路覆蓋地區的繁忙時段乘客需求。兩線的行車路線互有重疊，並有相當部分與日後西港島線及港島線的走線重疊。根據過往鐵路開通的經驗，在鐵路通車後市民會普遍採用班次頻密及行車時間相對穩定快捷的鐵路服務。這類與鐵路線重疊的巴士服務相信會嚴重流失乘客，因此有需要配合西港島線通車重組此組別路線。

現時的服務詳情

城巴第5B號線：

終點站	堅尼地城-銅鑼灣(循環線)
繁忙時段班次	5-15分鐘
非繁忙時段班次	8-10分鐘
繁忙時段平均載客率	89%
非繁忙時段平均載客率	68%
全程單程收費	\$3.4
服務時間	每日上午5時25分至凌晨2時40分
車輛數目	7部空調雙層巴士

城巴第5C號線：

終點站	石塘咀(皇后大道西)至灣仔(盧押道)
繁忙時段班次	13-20分鐘
繁忙時段平均載客率	60%
全程單程收費	\$3.4
服務時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午7時至上午9時
車輛數目	3部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

- (1) 將城巴早上繁忙時段輔助服務第5C號線併入城巴第5B號線，並因應西港島線通車後的乘客量轉變，逐步在第5B號線實施班次調整。除城巴第5B號線外，來往西區與中環/灣仔的乘客，仍有其他巴士路線，包括城巴第1、10及新巴第18P、18X號線等，以供選擇。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、不同社區代表及居民反映，有需要適當地重組與鐵路重疊的巴士路線，並期望藉此改善交通擠塞及路邊空氣污染情況。經充分考慮所收集得到的意見及其他相關因素後，現建議維持此組別路線的重組方案不變。我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來港島北岸地區，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂方案的服務詳情

城巴第5B號線：

終點站	堅尼地城-銅鑼灣(循環線)
繁忙時段班次	7-15分鐘
非繁忙時段班次	7-8分鐘
全程單程收費	\$3.4
服務時間	每日上午5時25分至凌晨2時40分
車輛數目	7部空調雙層巴士

(乙) 路線圖

見附圖2

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組新巴第2、18、18P及18X號線

I. 背景

此組別路線主要是行走西區至港島北岸地區的巴士服務。各線的行車路線互有重疊，並有相當部分與日後西港島線及港島線的走線重疊。根據過往鐵路開通的經驗，在鐵路通車後市民會普遍採用班次頻密及行車時間相對穩定快捷的鐵路服務。這類與鐵路線重疊的巴士服務相信會嚴重流失乘客，因此有需要配合西港島線通車重組此組別路線。

現時的服務詳情

新巴第18號線：

終點站	西營盤-北角(健康中街)
繁忙時段班次	7-15分鐘
非繁忙時段班次	10分鐘
繁忙時段平均載客率	73%
非繁忙時段平均載客率	31%
全程單程收費	\$5.2
服務時間	星期一至六上午5時30分至凌晨12時06分 星期日及公眾假期上午6時至凌晨12時06分
車輛數目	13部空調雙層巴士

新巴第18P號線：

終點站	堅尼地城(卑路乍灣)-北角(健康中街)
繁忙時段班次	8-20分鐘
非繁忙時段班次	10分鐘
繁忙時段平均載客率	95%
非繁忙時段平均載客率	38%
全程單程收費	\$5.2
服務時間	由堅尼地城：每日上午6時45分至下午8時18分 由北角：每日上午6時45分至凌晨12時
車輛數目	6部空調雙層巴士

新巴第18X號線：

終點站	堅尼地城-筲箕灣
繁忙時段班次	20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	86%
非繁忙時段平均載客率	28%
全程單程收費	\$8.0
服務時間	星期一至六上午7時至下午7時40分 星期日及公眾假期上午9時至下午7時40分
車輛數目	7部空調雙層巴士

新巴第2號線：

終點站	西灣河(嘉亨灣)-中環(港澳碼頭)
繁忙時段班次	12-20分鐘
非繁忙時段班次	15-20分鐘
繁忙時段平均載客率	56%
非繁忙時段平均載客率	34%
全程單程收費	\$4.1
服務時間	每日上午5時45分至凌晨1時
車輛數目	7部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

- (1) 將新巴第18號線併入新巴第2、18P和18X號線；
- (2) 配合新巴第18號線的併入，新巴第2號線來回方向改經分域碼頭街和港灣道(不經告士打道)；及
- (3) 配合新巴第2號線的改道方案，新巴第18P號線往北角方向改經告士打道、高士威道和英皇道，並視乎乘客量轉變調整班次。

除新巴第2、18P及18X號線外，來往中西區與灣仔/銅鑼灣的乘客，仍有其他巴士路線，包括城巴第1、5B及10號線等，以供選擇。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的寶貴意見。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 維持將新巴第18號線併入新巴第2、18P和18X號線，以及第18P號線的改道(即第2段第(3)點)；
- (2) 新巴第2號線的改道，修訂為往中環方向經港灣道和分域碼頭街(不經告士打道)，而往西灣河方向，改經告士打道、菲林明道、會議道、鴻興道、天橋、告士打道、維園道、永興街，然後返回英皇道原來路線；及
- (3) 我們了解在上午繁忙時段由東區往中環方向的乘客需求甚殷，因此在星期一至五上午繁忙時段將新增五班由北角(健康中街)往中環方向的新巴第18P號特別短途服務。

4. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來港島北岸地區，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

新巴第18P號線：

終點站	堅尼地城(卑路乍灣)-北角(健康中街)
行車路線	<p><u>堅尼地城(卑路乍灣)往北角(健康中街)</u> 城西道、西祥街北、西祥街、卑路乍街、荷蘭街、堅彌地城海旁、德輔道西、水街、天橋、干諾道西、林士街天橋、干諾道中、畢打街隧道、干諾道中、夏慤道、告士打道、維園道、天橋、告士打道、高士威道、英皇道、電照街、渣華道、民康街、健康西街、百福道及健康中街</p> <p><u>北角(健康中街)往堅尼地城(卑路乍灣)</u> 健康中街、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、杜老誌道天橋、港灣道、分域碼頭街、天橋、夏慤道、干諾道中、林士街天橋、干諾道西、嘉安街、德輔道西、堅彌地城海旁、山市街、卑路乍街、加多近街、堅彌地城新海旁及城西道</p> <p>在星期一至星期五(公眾假期除外)早上繁忙時段，提供特別班次由北角(健康中街)往中環(機利文街)途經：健康中街、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、杜老誌道天橋、港灣道、分域碼頭街、天橋、夏慤道及干諾道中</p>
繁忙時段班次	8-20分鐘
非繁忙時段班次	7-8分鐘
全程單程收費	\$5.2
服務時間	每日上午5時30分至凌晨12時
車輛數目	11部空調雙層巴士

新增第18P號線上午繁忙時段特別短途服務：

終點站	北角(健康中街)至中環(單向服務)
服務時間	星期一至五上午7時45分至上午8時45分
繁忙時段班次	15分鐘 (五班車)
全程單程收費	\$5.2

* 新巴第18X號線服務不變

新巴第2號線：

終點站	西灣河(嘉亨灣)-中環(港澳碼頭)
行車路線	<p><u>西灣河(嘉亨灣)往中環(港澳碼頭)</u> 太安街、愛勤街、愛賢街、愛秩序灣道、東熹道、南安里、南安街、筲箕灣巴士總站、南安里、筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、銅鑼灣道、摩頓台、天橋、告士打道、杜老誌道天橋、港灣道、分域碼頭街、天橋、夏慤道、紅棉路、天橋、金鐘道、德輔道中、禧利街、干諾道中及港澳碼頭通道</p> <p><u>中環(港澳碼頭)往西灣河(嘉亨灣)</u> 港澳碼頭通道、干諾道中、民光街、民耀街、港景街、交易廣場巴士總站、干諾道中、夏慤道、告士打道、菲林明道、會議道、鴻興道、天橋、告士打道、維園道、永興街、英皇道、筲箕灣道、愛秩序街、南安街、筲箕灣巴士總站、寶文街、望隆街、愛秩序灣道、愛賢街、愛勤街、太安街及太康街</p>
繁忙時段班次	12-20分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
全程單程收費	\$4.1
服務時間	每日上午5時45分至凌晨1時
車輛數目	7部空調雙層巴士

(乙) 路線圖
見附圖3

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組城巴第3B、12M及新巴第13號線

I. 背景

西港島線將設有香港大學站及西營盤站。鑑於香港大學站於薄扶林道近香港大學黃克競樓及西營盤站於般咸道近舊戴麟趾中心會設有出入口，預計部分西半山的居民將會轉乘鐵路，令行走西半山的巴士乘客量出現流失。因此有需要配合西港島線的通車，檢視西半山巴士路線的重組空間。

現時的服務詳情

城巴第3B號線:

終點站	蒲飛路-中環(民吉街巴士總站)
繁忙時段班次	15-20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	46%
非繁忙時段平均載客率	31%
全程單程收費	\$4.3
服務時間	星期一至六上午6時30分至下午11時54分 星期日及公眾假期上午6時30分至下午11時42分
車輛數目	4部空調雙層巴士

城巴第12M號線:

終點站	金鐘(添馬街)-柏道(循環線)
繁忙時段班次	10-13分鐘
非繁忙時段班次	11-15分鐘
繁忙時段平均載客率	61%
非繁忙時段平均載客率	36%
全程單程收費	\$4.3
服務時間	每日上午7時至凌晨12時
車輛數目	4部空調單層巴士

新巴第13號線:

終點站	旭龢道-中環(大會堂)
繁忙時段班次	12-14分鐘
非繁忙時段班次	14-17分鐘

繁忙時段平均載客率	62%
非繁忙時段平均載客率	30%
全程單程收費	\$5.0
服務時間	每日上午6時30分至凌晨12時
車輛數目	1部空調單層巴士及4部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

(1) 將城巴第3B及新巴13號線併入城巴第12M號線。

除城巴第12M號線外，西半山區來往中區的乘客，亦可以使用其他巴士或專線小巴服務，如新巴第4X、23號線及城巴第7、12、40M、90B號線，以及專線小巴第3和3A號線等。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的寶貴意見。特別我們收到不少市民大眾強烈的要求，不要取消西半山區內較遠離新鐵路站位置的巴士路線。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 擱置合併新巴第13號線的服務，建議在西港島線通車後視乎乘客量轉變逐步調整班次；
- (2) 維持合併城巴第3B號線的方案。該線在柏道及羅便臣道一帶的受影響乘客，可使用城巴第12、12M及新巴第13、23號線的服務。至於薄扶林道近寶翠園及香港大學一帶的受影響乘客，可使用新巴第4X及城巴第7、40、90B號線等服務；及
- (3) 新增城巴第12M號線與第12號線的八達通轉乘優惠安排，讓羅便臣道乘搭第12M的乘客，透過這項巴士轉乘安排前往中環。

4. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來西半山地區，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

新巴第13號線：

終點站	旭龢道-中環(大會堂)
繁忙時段班次	約20分鐘 (視乎乘客量轉變擬議的調整班次)
非繁忙時段班次	約20分鐘 (視乎乘客量轉變擬議的調整班次)
全程單程收費	\$5.0
服務時間	每日上午6時30分至凌晨12時
車輛數目	約3部空調單層巴士 (視乎乘客量轉變而調整)

(乙) 新增八達通轉乘優惠安排

往中環方向：

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 12M	金鐘 (添馬街)	\$4.3	城巴12	中環碼頭	\$4.3	\$4.3	\$4.3	花園道 聖約翰座堂外

往堅道方向：

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12	羅便臣道	\$4.3	城巴 12M	柏道	\$4.3	\$4.3	\$4.3	堅道明愛中心

(丙) 路線圖

見附圖4

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組新巴第23B號線

I. 背景

新巴第23B號線為第23號線的輔助路線，現時平均載客率只有約26%，當中不少為學生，因此在學校假期時平均載客率更低至約只有8%。預計西港島線通車後，上述路線部分乘客將轉用鐵路，實有需要配合西港島線的通車，檢視有關路線的重組空間。

現時的服務詳情

終點站	寶馬山-柏道/羅便臣道
班次	20-35分鐘
平均載客率	26%(上課日); 8%(學校假期)
單程收費	\$6.9
服務時間	<u>星期一至六(公眾假期除外)</u> 由寶馬山開出 上午7時05分至上午8時55分(共5班) 由柏道開出 下午3時30分至下午5時45分(共7班) <u>星期一至五(只在上課日)</u> 由柏道開出 上午7時10分(1班)
車輛數目	3部空調單層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議取消新巴第23B號線，並透過巴士/巴士八達通轉乘優惠計劃，為受影響乘客提供替代服務。

III. 首輪公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的寶貴意見。尤其指出寶馬山/勵德邨及西半山近羅便臣道等位置，有不少學生使用點到點的服務，因此希望保留此巴士號線。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 擱置取消新巴第23B號線的方案，同時調整上午及下午時段的班次時間，以更加有效善用資源；
- (2) 將此號線改為祇在上課日行駛，即星期一至五提供服務，星期六、日、公眾假期及學校假期暫停；
- (3) 將該路線往西半山方向的行車路線改為行經軒尼詩道，代替皇后大道東，透過行走灣仔較中心的路段，提高在灣仔區的可達性和發揮與新巴第23號線協調班次的好處；及
- (4) 維持現有新巴第23與25號線，以及城巴第12號線與新巴第26號線的八達通轉乘優惠安排，讓居民同時可利用有關安排，來往東區寶馬山/勵德邨與西半山。

4. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來港島東區及西半山地區，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

新巴第23B號線：

終點站	寶馬山-柏道/羅便臣道
行車路線	<p><u>寶馬山往羅便臣道</u> 寶馬山道、雲景道、怡景道、勵德村道、大坑道、銅鑼灣道、摩頓台、高士威道、禮頓道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、金鐘道、紅棉路、堅尼地道、上亞厘畢道、堅道、般咸道、柏道及羅便臣道</p> <p><u>柏道往寶馬山</u> 柏道、羅便臣道、衛城道、堅道、上亞厘畢道、花園道、天橋、金鐘道、軒尼詩道、波斯富街、禮頓道、邊寧頓街、怡和街、銅鑼灣道、天橋、大坑道、勵德村道、怡景道、雲景道、寶馬山道及校園徑。</p>
班次	<p><u>寶馬山開出</u> 星期一至五(學校假期及公眾假期除外) 上午7時05分及上午7時40分</p> <p><u>柏道開出</u> 星期一至五(學校假期及公眾假期除外) 上午7時10分、下午3時30分、下午3時50分、下午4時15分及下午4時35分</p>
單程收費	\$6.9
車輛數目	2部空調單層巴士

(乙) 路線圖

見附圖5

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組城巴第40及40M號線

I. 背景

西港島線將設有香港大學站及西營盤站。鑑於香港大學站於薄扶林道近香港大學黃克競樓及西營盤站於般咸道近舊戴麟趾中心會設有出入口，預計部分西半山的居民將會轉乘鐵路，令行走西半山的巴士乘客量出現流失。此外，現時城巴第40及40M號線超過一半的乘客只來往半山區與灣仔之間，而該兩條路線的服務範圍亦有所重疊，因此有需要配合西港島線通車重組此組別路線。

現時的服務詳情

城巴第40號線：

終點站	華富(北)-灣仔碼頭
繁忙時段班次	10-15分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
繁忙時段平均載客率	94%
非繁忙時段平均載客率	42%
全程單程收費	\$5.3
服務時間	星期一至六上午6時至下午11時48分 星期日及公眾假期上午6時至下午11時35分
車輛數目	9部空調雙層巴士

城巴第40M號線：

終點站	華富(北)-金鐘(政府總部)
繁忙時段班次	10-20分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
繁忙時段平均載客率	52%
非繁忙時段平均載客率	24%
全程單程收費	\$5.3
服務時間	星期一至六上午6時06分至下午11時42分 星期日及公眾假期上午6時10分至下午11時45分
車輛數目	9部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

- (1) 將城巴第40號線併入城巴第40M號線；
- (2) 城巴第40M號線來回程建議在南區改道途經置富，以及往華富方向的班次在灣仔改道途經軒尼詩道及金鐘道(現時該線往華富方向在灣仔行經告士打道)，並視乎乘客量轉變加強服務；及
- (3) 除城巴第40M號線外，來往華富及置富一帶與半山區/灣仔的乘客可使用其他巴士服務(例如城巴第7、37A和37B/37X號線以及新巴第4X號線)，而來往半山區一帶與中環/金鐘/灣仔的乘客可使用其他巴士服務(如新巴第23和城巴第12、12M號線)。

III. 首輪公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的寶貴意見。當中包括早上繁忙時段有部分乘客需要由華富前往西半山羅便臣道上課或工作，以及對合併後城巴第40M號線行車路線的意見。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 改將城巴第40M號線併入城巴第40號線；
- (2) 城巴第40號線往灣仔方向行車路線將改經「般咸道、堅道、上亞厘畢道、花園道、皇后大道中、德輔道中、雪廠街、遮打道、美利道、金鐘道...」，以維持巴士服務沿般咸道東段及堅道一帶經中環往灣仔。
- (3) 將上午繁忙時段由華富往西半山方向的城巴第40P號線(華富(北)至羅便臣道)延長服務時間及加密班次，由現時3班車增加至5班車；
- (4) 新增城巴第40號線與第12M號線八達通轉乘優惠安排，讓華富及薄扶林道乘客透過這項轉乘安排來往羅便臣道，同時羅便臣道的乘客亦可利用此轉乘安排，來往中環/灣仔；及
- (5) 新增城巴第12M與12號線的八達通轉乘優惠安排，讓羅便臣道乘客透過這項巴士轉乘安排前往中環。

在中環往華富方向的受影響城巴第40M號線的乘客可以乘搭新巴第4X及城巴第7號線等前往薄扶林及華富。而現時在政府總部使用第40M號線的乘客，可利用行人天橋來往金鐘道乘搭城巴第40號線。

4. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可在港鐵服務以外，仍可繼續選乘巴士服務往來南區/西半山及中區/灣仔，將對巴士乘客的影響減至最低，並且可增加有關巴士號線的營運效率。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

第40號線：

終點站	華富(北)-灣仔碼頭
行車路線	<p><u>華富(北)往灣仔碼頭</u> 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、皇后大道中、* (德輔道中、雪廠街、遮打道、美利道)、金鐘道、軒尼詩道、菲林明道、天橋及灣仔渡輪碼頭巴士總站通道。</p> <p>* 逢星期日及公眾假期，由華富(北)開出的班次將改經畢打街、干諾道中、夏愨道和紅棉路支路。</p> <p><u>灣仔碼頭往華富(北)</u> 灣仔碼頭巴士總站通道、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>
繁忙時段班次	10-15分鐘
全程單程收費	\$5.3
服務時間	<p><u>華富(北)往灣仔碼頭：</u> 每日上午6時至下午11時</p> <p><u>灣仔碼頭往華富(北)：</u> 每日上午6時37分至下午11時48分</p>
車輛數目	13部空調雙層巴士

第40P號線：

終點站	華富(北)至羅便臣道
繁忙時段班次	5班
全程單程收費	\$4.7
服務時間	星期一至五(公眾假期及學校假期除外) 上午6時25分至上午7時30分
車輛數目	1部空調雙層巴士

(乙) 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40	灣仔碼頭	\$5.3/ \$4.8	城巴 12M	柏道	\$4.3	\$4.3	\$5.3/ \$4.8	般咸道

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 12M	金鐘 (添馬街)	\$4.3	城巴40	灣仔碼頭	\$4.8	\$4.3	\$4.8	花園道 聖約翰座堂外

往中環方向：

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 12M	金鐘 (添馬街)	\$4.3	城巴12	中環碼頭	\$4.3	\$4.3	\$4.3	花園道 聖約翰座堂外

往堅道方向：

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12	羅便臣道	\$4.3	城巴 12M	柏道	\$4.3	\$4.3	\$4.3	堅道明愛中心

(丙) 路線圖

見附圖6

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組新巴第4、4X及城巴第7號線

I. 背景

此組別路線主要是行走南區至中區的巴士服務。除服務範圍互有重疊外，各線部分行車路段與日後西港島線的服務範圍亦有重疊。再加上預計南區西面部分現時乘搭巴士前往中上環轉乘港鐵的居民，日後將會轉移使用更便捷的接駁服務到就近的西港島線車站，令上述組別巴士路線乘客量出現流失。同時，現時新巴第4號線的繁忙時段平均載客率只有約50%，非繁忙時段更只有約40%，營運狀況已未如理想，因此有重組服務的需要。

現時的服務詳情

新巴第4號線：

終點站	華富(南)-中環(循環線)
繁忙時段班次	20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	50%
非繁忙時段平均載客率	41%
全程單程收費	\$5.3
服務時間	每日上午5時30分至下午11時50分
車輛數目	3部空調雙層巴士

新巴第4X號線：

終點站	華富(南)-中環(交易廣場)(循環線)
繁忙時段班次	15分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	89%
非繁忙時段平均載客率	30%
全程單程收費	\$5.3
服務時間	星期一至六上午7時至下午8時20分 (星期日及公眾假期除外)
車輛數目	4部空調雙層巴士

城巴第7號線：

終點站	石排灣-中環(中環碼頭)
繁忙時段班次	15-25分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均載客率	85%
非繁忙時段平均載客率	72%
全程單程收費	\$5.3
服務時間	每日上午5時15分至凌晨1時
車輛數目	7部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此組別路線的方案內容如下：

- (1) 將新巴第4號線併入新巴第4X和城巴第7號線；及
- (2) 配合新巴第4號線的併入，城巴第7號線來回方向改經華富(南)。

III. 首輪公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民就此重組方案的意見，其中主要對城巴第7號線改經華富後服務情況的關注。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 維持上述第2段所述的方案。我們會密切留意重組後城巴第7號線於華富的乘客需求，並會適時因應乘客需求調整服務；及
- (2) 城巴第7號線來回方向改道不經香港仔東勝道，以維持該線與現時大致相約的整體行車時間，保持該線營運效率。在東勝道使用城巴第7號線的乘客，可到香港仔大道(漁暉道)[中環方向]或香港仔水塘道(崇文街)的巴士站[石排灣方向]，繼續使用該線。

新巴第4X號線將繼續為華富及薄扶林道居民提供來往中西區的較快捷巴士服務。在非繁忙時間，第4X及7號線將為華富居民提供每小時七班巴士服務，較現時六班頻密。

4. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可繼續選乘巴士服務往來港島南北，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

新巴第4X號線：

終點站	華富(南)-中環(交易廣場)(循環線)
繁忙時段班次	15分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
全程單程收費	\$5.3
服務時間	星期一至六早上7時00分至下午8時20分 (星期日及公眾假期除外)
車輛數目	4部空調雙層巴士

城巴第7號線：

終點站	石排灣-中環(中環碼頭)
行車路線	<p><u>石排灣往中環(中環碼頭)</u> 漁光道、香港仔水塘道、香港仔大道、天橋、香港仔海傍道、石排灣道、華富道、華富(南)巴士總站、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)**、第二街、水街、德輔道西、干諾道西、干諾道中、民吉街、統一碼頭道、民吉街、民祥街及民耀街</p> <p><u>中環(中環碼頭)往石排灣</u> 民光街、民耀街、港景街、交易廣場巴士總站、干諾道中、租庇利街、皇后大道中、皇后大道西、薄扶林道、(利牧徑、置富道、薄扶林道)**、石排灣道、華富道、華富(南)巴士總站、華富道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、香港仔水塘道及漁光道</p> <p>**星期一至星期五(公眾假期除外)於上午8時35分、星期六(公眾假期除外)於上午8時40分由石排灣開出的班次及每日於下午11時後由石排灣或中環開出的班次繞經置富花園</p>
繁忙時段班次	15-20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
全程單程收費	\$5.3
服務時間	每日上午5時15分至凌晨1時
車輛數目	8部空調雙層巴士

(乙) 路線圖

見附圖7

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組新巴第43X、46X號線(建議重新編號新巴第43M號線)以及
城巴第70、70M及M47號線

I. 背景

新巴第43X及46X號線在繁忙時段平均每班車載客量分別只有29人和23人，而在非繁忙時段第43X號線平均每班車載客量更只有13人，營運效率並不理想。預計在西港島線通車後，隨着乘客出行模式的轉變，估計更多南區西面部分居民會乘搭短程接駁服務往返新鐵路站，因此有需要配合西港島線通車重組上述兩條巴士號線。

2. 同時，城巴第M47號線在繁忙時段平均每班車載客量只有36人，而在非繁忙時段平均每班車載客量更低至25人。而根據現時該線營運資料，此號線乘客當中約四分之一為來往堅尼地城至中環之間的短途乘客。當西港島線通車後，相當部分這些短途乘客將可直接步行至鄰近新鐵路車站，乘搭港鐵來往鐵路網絡覆蓋的地區，令城巴第M47號線的乘客量進一步流失，因此有需要配合西港島線通車重組此巴士號線。

現時的服務詳情

新巴第43X號線：

終點站	華貴邨-灣仔(港灣道)(循環線)
繁忙時段班次	15-30分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均每班載客量	29人
非繁忙時段平均每班載客量	13人
單程收費	\$5.8
服務時間	星期一至六上午6時30分至下午11時20分 星期日及公眾假期上午6時50分至下午11時20分
車輛數目	4部空調單層巴士

新巴第46X號線(上午繁忙時段服務)：

終點站	田灣-灣仔(港灣道)(循環線)
繁忙時段班次	15-20分鐘
繁忙時段平均每班載客量	23人
單程收費	\$6.5
服務時間	星期一至六上午6時至上午9時 (星期日及公眾假期除外)
車輛數目	2部空調雙層巴士及1部空調單層巴士

城巴第70號線：

終點站	香港仔-中環(交易廣場)
繁忙時段班次	4-12分鐘
非繁忙時段班次	10-12分鐘
繁忙時段平均載客率	76%
非繁忙時段平均載客率	37%
單程收費	\$4.7
服務時間	每日上午5時30分至凌晨12時10分
車輛數目	11部空調雙層巴士

城巴第70M號線(繁忙時段輔助服務)：

終點站	華貴邨至金鐘(東)
繁忙時段班次	20-25分鐘
繁忙時段平均載客率	78%
單程收費	\$4.7
服務時間	星期一至六(星期日及公眾假期除外) 上午7時05分至上午8時55分
車輛數目	3部空調雙層巴士

城巴第M47號線：

終點站	華富(北)-中環(香港站)
繁忙時段班次	14-20分鐘
非繁忙時段班次	20分鐘
繁忙時段平均每班載客量	36人
非繁忙時段平均每班載客量	25人
單程收費	\$5.1
服務時間	每日上午6時至凌晨12時05分
車輛數目	6部空調單層巴士

II. 建議重組方案

3. 在首輪諮詢，我們曾建議重組此系列路線的方案內容如下：

- (1) 合併新巴第43X和46X號線並重新編號為新巴第43M號線(田灣-堅尼地城)(循環線)，途經華富、薄扶林道及堅尼地城新鐵路站(士美菲路)，建議車費\$5.3。來往田灣/華貴/華富/薄扶林道與中西區/灣仔的乘客仍可使用其他巴士服務，包括延長至來往華貴及中環的城巴第70號線，城巴第7、40M及90B號線和新巴第4X號線等。同時，中西區來往灣仔的乘客可

使用其他巴士服務，包括城巴第1、5B、5X、10和新巴第18P號線等；

- (2) 配合新巴第43X和46X號線的合併方案，延長城巴第70號線(香港仔-中環(交易廣場))至華貴邨(經香港仔隧道)，為華貴及田灣居民提供前往中環至灣仔的替代服務；
- (3) 由於延長城巴第70號線至華貴後，該路線將與城巴第70M號線早上繁忙時段服務重疊，故將早上繁忙時段第70M號線併入第70號線；及
- (4) 取消城巴第M47號線。來往華富/域多利道與中西區的乘客可使用其他巴士和專線小巴服務，如新巴第4X、971和城巴第7號線，及專線小巴第58/58A和59號線。

III. 首輪公眾諮詢及修訂建議

4. 在首輪諮詢期間，我們收到議員，社區代表及居民對取消城巴第M47號線方案的意見，尤其沿域多利道一帶地區，我們聽到不少市民大眾強烈要求保留行走該地區的本地巴士服務的聲浪。此外，我們亦收到不少南區居民對重組新巴第43X、46X號線，以及延長城巴第70號線的意見。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 修改合併新巴第43X與46X號線後的重新編號路線，即新巴第43M號線的行車路線，由華貴開出，來往堅尼地城，並途經田灣、華富及域多利道。修改後的第43M號線除了服務華富、華貴及田灣的居民外，亦可以為域多利道一帶的居民，提供接駁服務往返最就近的新鐵路站。維持城巴第M47號線取消；
- (2) 新增新巴第43M號線與新巴第4X或城巴第7號線八達通轉乘優惠安排，讓華貴的乘客，透過這項巴士轉乘服務往來薄扶林道(包括瑪麗醫院)；
- (3) 新增新巴第43M號線與城巴第1號線八達通轉乘優惠安排，讓乘客透過這項巴士轉乘服務，往來西環/中環；
- (4) 維持將第70號延長至華貴。新增早上繁忙時段由香港仔往中環方向的城巴70號線特別班次服務，預計與現時城巴第70P號線相互配合，在香港仔往中環方向的班次約4至11分鐘；及
- (5) 新增城巴第70號線與城巴第789號線轉乘優惠安排，讓乘客透過這項巴士轉乘服務由華貴來往金鐘。

5. 我們認為此方案已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，以及讓居民可繼續選乘巴士服務往來港島區內，將對巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

新巴第43M號線：

終點站	華貴-堅尼地城
行車路線	田灣海傍道、天橋、石排灣道、田灣街、田灣山道、天橋、香港仔海傍道、石排灣道、華富道、華景街、華翠街、域多利道、加多近街、吉席街、士美菲路、科士街、爹核士街、卑路乍街、域多利道、華翠街、華景街、華富道、石排灣道、田灣街、田灣山道、天橋及田灣海傍道
繁忙時段班次	12-15分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
全程單程收費	\$5.3
服務時間	每日上午6時30分至下午11時
車輛數目	5部空調單層巴士 2部空調雙層巴士

城巴第70號線：

終點站	華貴邨-中環(交易廣場)
車路線	<p>華貴往中環(交易廣場)</p> <p>田灣海傍道、天橋、石排灣道、香港仔海傍道、湖南街、@香港仔巴士總站、香港仔大道、黃竹坑道、香港仔隧道、**[天橋、黃泥涌道、摩理臣山道、禮頓道、堅拿道西、天橋]、告士打道、夏慤道、天橋、干諾道中、畢打街、康樂廣場及港景街。</p> <p>中環(交易廣場)往華貴</p> <p>干諾道中、紅棉路支路、金鐘道、添馬街、德立街、金鐘(東)巴士站、樂禮街、金鐘道、軍器廠街、天橋、告士打道、天橋、香港仔隧道、黃竹坑道、香港仔海傍道及田灣海傍道。</p> <p>** 路線將在交通擠塞期間改道 @星期一至星期六(公眾假期除外)，早上繁忙時段提供特別班次由香港仔巴士總站往中環(交易廣場)</p>
繁忙時段班次	<p>華貴往返中環 20 分鐘</p> <p>香港仔往中環 4-11 分鐘(香港仔開出特別班與第70P號線所提供的聯合班次)</p>

全程單程收費	\$4.7
服務時間	每日上午5時25分至凌晨12時10分
車輛數目	13部空調雙層巴士

(乙) 新增八達通轉乘優惠安排

往來華貴/田灣 及 薄扶林

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
新巴 43M	堅尼地 城	\$5.3	新巴4X / 城巴7	中環	\$5.3	\$4.8	\$5.8	華富(南) 巴士總站
新巴4X / 城巴7	華富 (南)/ 石排灣	\$5.3/ \$4.1/ \$4.0	新巴 43M	華貴	\$3.7	\$3.7	\$5.3/ \$4.1/ \$4.0	華富(南) 巴士總站

往來 華貴/田灣/域多利道 及 西環/中環

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
新巴 43M	堅尼地 城	\$5.3	城巴1	跑馬地 (上)	\$3.4	\$3.4	\$5.3	域多利道 近西市街
城巴1	摩星嶺	\$3.4	新巴 43M	華貴	\$5.3	\$3.4	\$5.3	域多利道 近加惠民 道

華貴往金鐘

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70	中環	\$4.7	城巴 789	金鐘	\$3.4	\$3.4	\$4.7	告士打道 舊灣仔警 署外

(丙) 路線圖

見附圖8

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組隧巴第113號線

I. 背景

現時隧巴第113號線的繁忙時段的平均載客率約82%，而非繁忙時段的平均載客率則只有32%。除了隧巴第113號線外，現時往返中西區及九龍東的乘客亦可選擇乘搭隧巴第101及111號線。由於日後西港島線將貫通西營盤、石塘咀和堅尼地城各區，相信大部分在這些地區居住及工作的市民，日後將可直接步行至新鐵路車站乘搭港鐵。由於現時隧巴第113號線的大部分行車路線與新鐵路線重疊，預計使用該巴士路線的部分乘客日後將會轉乘鐵路，隧巴第113號線的營運狀況會更加不理想，因此初步建議取消其服務。乘客如欲往來黃大仙/九龍城/紅磡及中西區之間地區，可選擇其他替代隧巴服務，如隧巴第101、111號線。

現時的服務詳情

終點站	堅尼地城 - 彩虹
繁忙時段班次	6-15分鐘
非繁忙時段班次	12-15分鐘
繁忙時段平均載客率	82%
非繁忙時段平均載客率	32%
全程單程收費	\$9.8
服務時間	每日上午6時至凌晨12時
車輛數目	21部空調雙層巴士

II. 首輪公眾諮詢及修訂建議

2. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民對取消隧巴第113號線方案的意見。主要的意見是在一些未有鐵路直達的地區，而沒有合適替代服務的情況下，不應取消隧巴第113號線。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 擱置取消第113號線的服務(而在重組計劃初步方案內隧巴第103號線的改道建議亦予以取消)；

- (2) 由於現時隧巴第113號線的大部分客源集中在中上環、灣仔、紅磡及九龍城一帶，而當西港島線通車後，彩虹一帶的居民將可直接使用鐵路往返西區。除了港鐵服務外，他們亦可乘搭第101號線來往西區。因此，我們建議縮短隧巴第113號線的行車路線至來往「中環(港澳碼頭)-黃大仙」，以提升巴士營運效率。除此以外，現有行車路線將維持不變。

部分受影響由彩虹、九龍城或紅磡來往西區的乘客，可以直接乘搭第101號線(觀塘(裕民坊)-堅尼地城)。此外，彩虹、黃大仙及九龍城亦可乘搭第111號線(坪石-中環(港澳碼頭))來往中區。

- (3) 新增隧巴第113號線與第101號線的八達通轉乘優惠安排，讓乘客透過此項巴士轉乘安排，以現時第113號線相同的車資，往來九龍與西區；及
- (4) 因應隧巴第113號線預計會出現乘客量流失，建議在西港島線通車後視乎乘客量的改變情況調整班次，而現有服務時間則保持不變。

3. 我們認為以上提及的三條隧巴服務(第101、111、113號線)，加上新增的轉乘優惠安排已提供合適的替代服務及平衡各方的需要，讓居民除了可以使用港鐵服務以外，仍可繼續使用巴士服務往來港島中西區及九龍東，對乘搭巴士乘客的影響減至最低。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂方案的服務詳情

終點站	中環(港澳碼頭) – 黃大仙
行車路線	<p><u>中環(港澳碼頭)往黃大仙</u> 港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、皇后大道東、摩理臣山道、禮頓道、堅拿道西、堅拿道天橋、紅磡海底隧道、康莊道、公主道、培正道、窩打老道、太子道西、基堤道、界限街、嘉林邊道、東寶庭道、聯合道及東頭村道。</p> <p><u>黃大仙往中環(港澳碼頭)</u>東頭村道、聯合道、太子道西、窩打老道、培正道、公主道、天橋、康莊道、紅磡海底隧道、堅拿道天橋、堅拿道東、禮頓道、摩理臣山道、皇后大道東、金鐘道、德輔道中、摩利臣街、干諾道中及港澳碼頭通路。</p>
繁忙時段班次	8-15分鐘
非繁忙時段班次	15分鐘
單程收費	\$9.8
服務時間	<p><u>由中環(港澳碼頭)開出</u> 每日約上午6時45分至凌晨12時15分</p> <p><u>由黃大仙開出</u> 星期一至六約上午6時05分至凌晨12時05分 星期日及公眾假期約上午6時35分至凌晨12時05分</p>
車輛數目	17部空調雙層巴士

(乙) 新增八達通轉乘優惠安排

第一程	目的地	車費	第二程	目的地	車費	折扣	總車費	建議轉乘地點
隧巴 101	觀塘	\$9.8	隧巴 113	黃大仙	\$9.3	\$9.3	\$9.8	德輔道中
隧巴 113	中環	\$9.8/ \$9.3	隧巴 101	堅尼地城	\$5.7	\$5.7	\$9.8/ \$9.3	德輔道中

(丙) 路線圖
 見附圖9

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

重組隧巴第103、103P號線

I. 背景

現時隧巴第103號線的早上繁忙時段單向兩班特別輔助班次（即第103P號線），平均載客率只有約34%，營運狀況並不理想。隨著西港島線開通後吸納部分第103及第103P號線的乘客，實有需要重組該線服務，以提升隧道巴士服務的營運效率。

現時的服務詳情

隧巴第103號線：

終點站	蒲飛路-竹園邨
繁忙時段班次	8-18分鐘
非繁忙時段班次	12-20分鐘
繁忙時段平均載客率	70%
非繁忙時段平均載客率	31%
全程單程收費	\$9.8
服務時間	每日早上6時00分至凌晨12時00分
車輛數目	13部空調雙層巴士

隧巴第103P號線(上午繁忙時段輔助服務)：

終點站	蒲飛路至旺角(染布房街)(單向服務)
繁忙時段班次	早上7時40分和早上8時10分
繁忙時段平均載客率	34%
全程單程收費	\$9.8
服務時間	星期一至六(公眾假期除外)
車輛數目	2部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 在首輪諮詢，我們建議重組此系列路線的方案內容如下：

- (1) 將第103P號線併回其主線第103號線；
- (2) 因應原先過海隧巴第113號的取消方案，將第103號改道經九龍城。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民對此組別路線的意見。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 維持將第103P號線併回其主線第103號線，讓居民除鐵路服務外，仍有巴士服務可供選擇前往九龍(見附圖10)；及
- (2) 由於不再建議取消第113號線，因此擱置第103號改道經九龍城的方案。同時，第103號線將視乎乘客量的轉變，作出班次調整。而103號線現有服務水平在西港島線通車前保持不變。

4. 我們認為在善用巴士資源的原則下，此方案已平衡各方的需要，讓居民可在港鐵服務以外，繼續可選乘巴士服務，將對乘客的影響減至最低。

配合西港島線通車的公共交通服務之修訂重組計劃

隧巴第104號線(堅尼地城-白田邨)修改行車路線

I. 背景

根據營運資料，現時隧巴第104號線約75%的乘客均來往九龍與中區之間。當日後西港島線貫通西營盤、石塘咀和堅尼地城各區，更多乘客可選乘鐵路來往西區與西九龍，預計第104號線在西區的使用率將會更低。

現時的服務詳情

終點站	堅尼地城 - 白田邨
繁忙時段班次	5-12分鐘
非繁忙時段班次	5-9分鐘
繁忙時段平均載客率	75%
非繁忙時段平均載客率	59%
全程單程收費	\$9.8
服務時間	每日上午5時45分至下午11時50分
車輛數目	31部空調雙層巴士

II. 建議重組方案

2. 為更妥善協調各種公共交通服務，在首輪諮詢，我們建議重組此系列路線的方案內容如下：

- (1) 縮短上述號線的行車路線至行走「中環(港澳碼頭)- 白田邨」。西區內亦會維持有隧巴第101號[堅尼地城-觀塘(裕民坊)]、904號[堅尼地城-荔枝角]及905號[灣仔碼頭-荔枝角]等號線，繼續服務居民前往紅磡海底隧道/西九龍。

III. 公眾諮詢及修訂建議

3. 在首輪諮詢期間，我們收到部分居民對縮短此號線的行車路線的意見，尤其指出希望提供由西區往紅隧的較快巴士服務選擇。就主要意見及我們的初步回應如下：

- (1) 維持縮短隧巴第104號至行走「中環(港澳碼頭)- 白田邨」的方案；及
 (2) 新增隧巴第101號線與第104號線的八達通轉乘優惠安排，讓西區居民可在德輔道中轉乘行走告士打道的第104號線；

4. 我們認為此方案有助善用巴士資源，並在新鐵路以外，為居民提供巴士服務的選擇。請參閱附表有關修訂方案的資料。

(甲) 修訂建議方案的服務詳情

終點站	中環(港澳碼頭)-白田邨
行車路線	<p><u>中環(港澳碼頭)往白田</u> 港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、軒尼詩道、分域街、駱克道、軍器廠街、天橋、告士打道、菲林明道、灣仔碼頭巴士總站、菲林明道、港灣道、杜老誌道、鴻興道、紅磡海底隧道、康莊道、漆咸道南、加士居道、加士居道天橋、加士居道、彌敦道、亞皆老街、新填地街、旺角道、洗衣街、太子道西、通菜街、界限街、大坑東道、窩仔街、偉智街、南昌街及白雲街</p> <p><u>白田往中環(港澳碼頭)</u> 白雲街、南昌街、窩仔街、大坑東道、界限街、勵德街、太子道東、彌敦道、加士居道、漆咸道南、天橋、康莊道、紅磡海底隧道、告士打道、告士打道輔助道、分域街、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中、摩利臣街、干諾道中及港澳碼頭通路</p>
繁忙時段班次	5-12分鐘
非繁忙時段班次	5-9分鐘
單程收費	\$9.8
服務時間	<p><u>由白田開出</u> 每日上午5時45分至下午11時50分</p> <p><u>由中環(港澳碼頭)開出</u> 每日上午6時至凌晨12時05分</p>
車輛數目	23部空調雙層巴士

(乙) 新增八達通轉乘優惠安排

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
隧巴 101	觀塘	\$9.8	隧巴 104	白田	\$9.3	\$9.3	\$9.8	德輔道中 林士街後
隧巴 104	中環	\$9.8/ \$9.3	隧巴 101	堅尼地城	\$5.7	\$5.7	\$9.8/ \$9.3	德輔道中 置地廣場外

(丙) 路線圖

見附圖11

配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃的修訂建議

視乎乘客量轉變而調整班次的專營巴士路線

I. 背景

基於新鐵路通車及預計乘客量轉變，除了一部分專營巴士路線需進行實質的路線改動外，若干路線祇需按乘客量的實際轉變調整班次而無需進一步重整服務。

II. 首輪公眾諮詢

2. 在首輪諮詢期間，我們收到議員、社區代表及居民對調整班次方案的憂慮，表示鐵路仍未通車，乘客量無法準確預估，因此期望有清晰的調整班次準則，以作參考。
3. 我們現在此闡明，所有涉及擬議巴士調整班次的項目，將視乎新鐵路通車後的實際乘客量轉變為依據而進行。我們會密切監察新鐵路線通車後的乘客出行需求的改變，包括進行實地調查以收集乘客量轉變的數據，因應實際情況在鐵路通車後約三個月內適時逐步作出調整。
4. 就專營巴士路線調整班次的項目，將採取一貫的準則實行，詳情如下：

改善班次

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%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達60%，我們會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。調配從其他重組項目減省下來的車輛會獲優先考慮。

縮減班次

如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率低於85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於30%，運輸署會考慮減少有關路線的巴士數目並調減班次。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班次已定於30分鐘或以上的巴士路線則會按個別情況考慮。

5. 配合西港島線的通車，我們將會密切監察八條專營巴士路線的乘客量情況，因應乘客量轉變，適時逐步作出調整。而在實施班次調整之前，巴士公司會按一貫做法，適當地在巴士站等作相關宣傳或更改服務時間表，讓乘客知悉。該八條巴士路線資料載列如下：

路線編號	起點-終點	現時車數	現時繁忙時間班次 (分鐘)	現時繁忙時段 平均載客率
城巴 第 10 號線	堅尼地城- 北角碼頭	16	6-15	87%
新巴 第 23 號線	蒲飛路- 北角碼頭	23	3-7	82%
城巴 第 71 號線	黃竹坑- 中環(永和街) (循環線)	6	17/18	81%
[註：原先建議第 71 號線在西港島線開通時縮短路線，現擱置有關建議。]				
新巴/九巴 第 101 號線	堅尼地城- 觀塘(裕民坊)	45	3-5	93%
新巴/九巴 第 904 號線	堅尼地城- 荔枝角	11	8-15	80%
新巴/九巴 第 905 號線	灣仔碼頭- 荔枝角	22	3-10	84%
新巴 第 970 號線	數碼港- 蘇屋邨	20	5-10	94%
新巴 第 970X 號線 (輔助服務)	香港仔- 蘇屋邨	13	8-15	90%

配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃的修訂建議

專線小巴服務的方案

I. 背景

基於新鐵路通車及預計乘客量轉變，我們預計區內部分專線小巴服務需作出服務調整，當中包括開設新的專線小巴短途服務，接駁乘客往來新鐵路站。

II. 首輪公眾諮詢及修訂建議

2. 在首輪諮詢期間，我們得悉不少居民對區內的專線小巴服務水平十分關注，並普遍對建議新增的專線小巴短途服務表示支持。此外，亦有居民對南區西面未有鐵路覆蓋的地區，建議應加強專線小巴接駁鐵路站的角色。就主要意見及我們的初步回應如下：

(i) 建議加強接駁新鐵路站服務

<u>起點-終點</u>	<u>建議安排</u>
現有第 8 號線 [碧瑤灣(下)-中環(交易廣場)]	建議增設由碧瑤灣(下)前往 <u>香港大學站</u> (近黃克競樓)分段車費\$7.0。
現有第 28 號線 [碧瑤灣(上)-銅鑼灣(新會道)]	建議增設由碧瑤灣(上)前往 <u>香港大學站</u> (近黃克競樓)分段車費\$7.0。
<u>新增全日短程服務：</u> 堅尼地城站-數碼港(循環線)	建議在現有第 58 號線[堅尼地城-香港仔(湖南街)]下開設全日短程服務 <u>第 58M 號</u> ，途經大口環及摩星嶺，建議車費約\$5.9。服務詳情見 <u>附表</u> 。
<u>新增全日短程服務：</u> 堅尼地城站-瑪麗醫院	建議在現有第 54 號線[中環碼頭-瑪麗醫院(循環線)]下開設全日短程服務 <u>第 54M 號</u> ，途經薄扶林道及摩星嶺，建議車費約\$5.0。服務詳情見 <u>附表</u> 。
<u>新增全日短程服務：</u> 堅尼地城-置富花園	建議在現有第 23 號線[堅尼地城(厚和街)-薄扶林]下開設全日短程服務 <u>第 23M 號</u> ，途經薄扶林道，建議車費約\$5.5。服務詳情見 <u>附表</u> 。

(ii) 建議視乎乘客量轉變調整班次路線

3. 配合西港島線通車，我們將會密切留意十四條專線小巴號線的營運情況。我們會按一貫做法，密切監察專線小巴的乘客量及服務水平，並確保各專線小巴號線按其服

務詳情表提供服務，配合乘客需求。我們亦會以實際乘客量為參考依據，與營辦商跟進服務水平及適時作出調整。該十四條專線小巴號線資料載列如下：

路線編號	起點-終點	現時全日班次 (分鐘)
第23號線	堅尼地城(厚和街)-薄扶林(循環線)	4-5
第58號線	堅尼地城-香港仔(湖南街)	8-15
第8號線	碧瑤灣(下)-中環(交易廣場)	6-10
第10號線	數碼港公共運輸交匯處-銅鑼灣(謝斐道)	7-10
第12號線	觀龍樓至西營盤(循環線)	6-10
第13號線	西環邨至西營盤(循環線)	5-10
第22號線	薄扶林花園-中環(交易廣場)	6-12
第22S號線 (輔助服務)	薄扶林花園-中環碼頭	10-25
第28號線	碧瑤灣(上)-銅鑼灣(新會道)	6-15
第31號線	田灣邨-銅鑼灣(謝斐道)	10-30
第54號線	中環(碼頭)-瑪麗醫院(循環線)	8-10
第55號線	瑪麗醫院-中環地鐵站(干諾道中)(循環線)	5-8
第56號線	半山區(羅便臣道)-北角(馬寶道)	6-15
第56A號線	半山區-銅鑼灣(循環線)	8-15

新增專線小巴短途服務的建議服務詳情：

第54M號線：

終點站	瑪麗醫院 – 堅尼地城站 (循環線)
服務時間	上午7時至下午8時
班次	15-20分鐘
單程收費	\$5.0

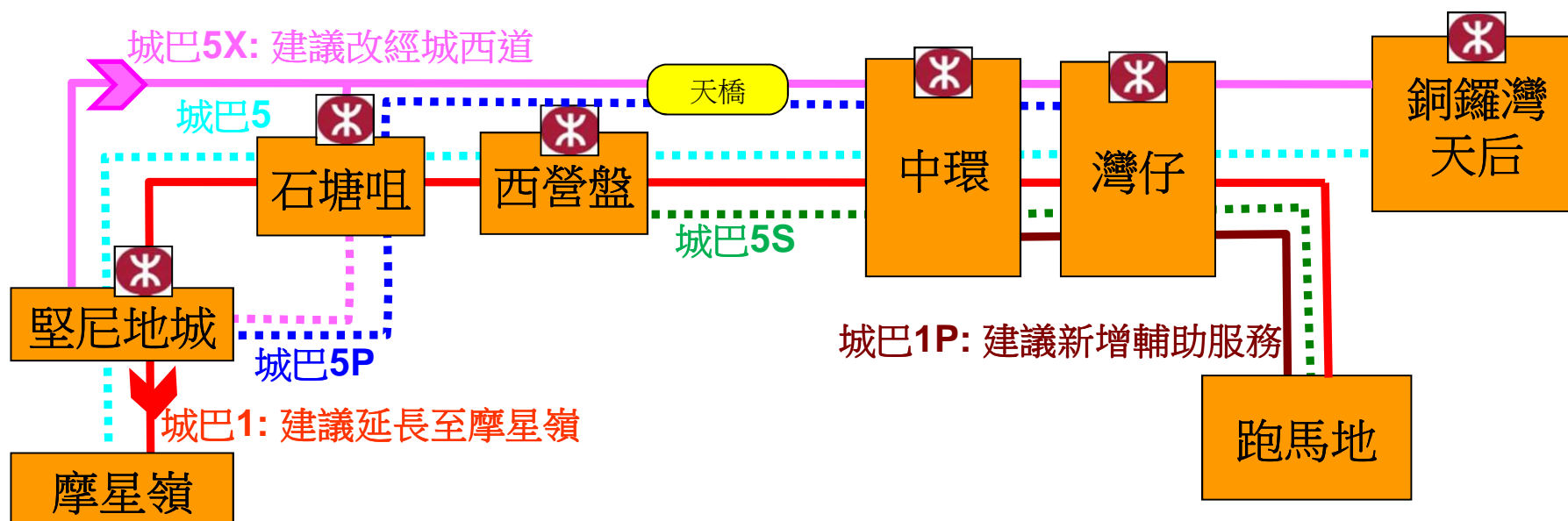
第58M號線：

終點站	堅尼地城站 – 數碼港公共運輸交匯處(循環線)
服務時間	星期一至五(公眾假期除外) 上午7時30分至上午9時 下午5時30分至下午7時
班次	20-30分鐘
單程收費	\$5.9

第23M號線：

終點站	置富 – 堅尼地城站 (循環線)
服務時間	上午7時至下午8時
班次	12-13分鐘
單程收費	\$5.5

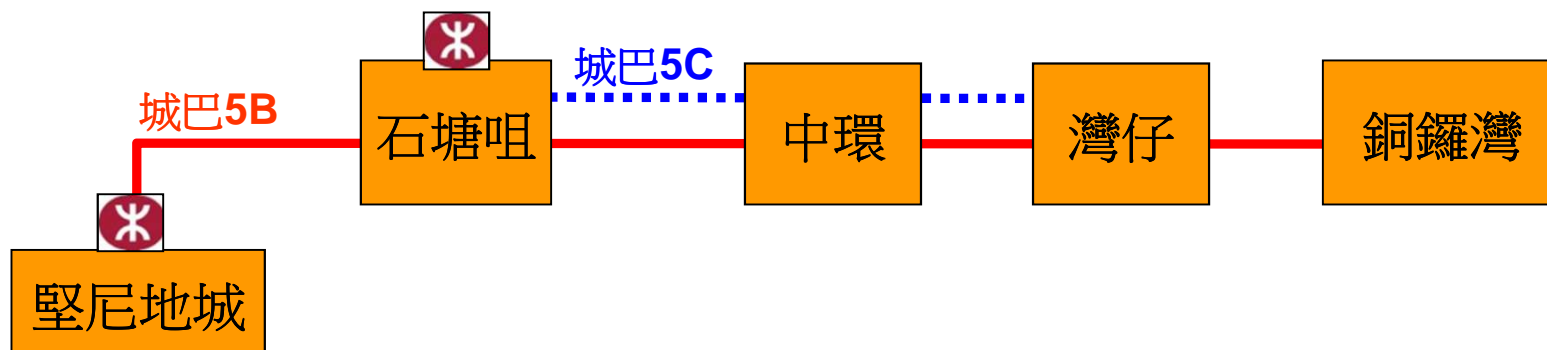
城巴第1、5及5X號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)



圖例

- 城巴第1號線 [堅尼地城-跑馬地(上)](建議延長至摩星嶺 ——)
- 城巴第1P號線 [跑馬地(黃泥涌道)至中環(中環街市)](建議新增輔助服務 ——)
- 城巴第5號線 [摩星嶺-銅鑼灣(威非路道)](建議併入城巴第1及5X號線)
- 城巴第5S號線 [西營盤(正街)-灣仔(皇后大道中/黃泥涌道)](建議併入城巴第1及5X號線)
- 城巴第5X號線 [堅尼地城-銅鑼灣(威非路道)](建議改經城西道，不經石塘咀 ——)
- 城巴第5P號線 [堅尼地城至灣仔碼頭](建議併入城巴第1及5X號線)

城巴第5B及5C號線服務之修訂重組建議
(2013年11月)



圖例

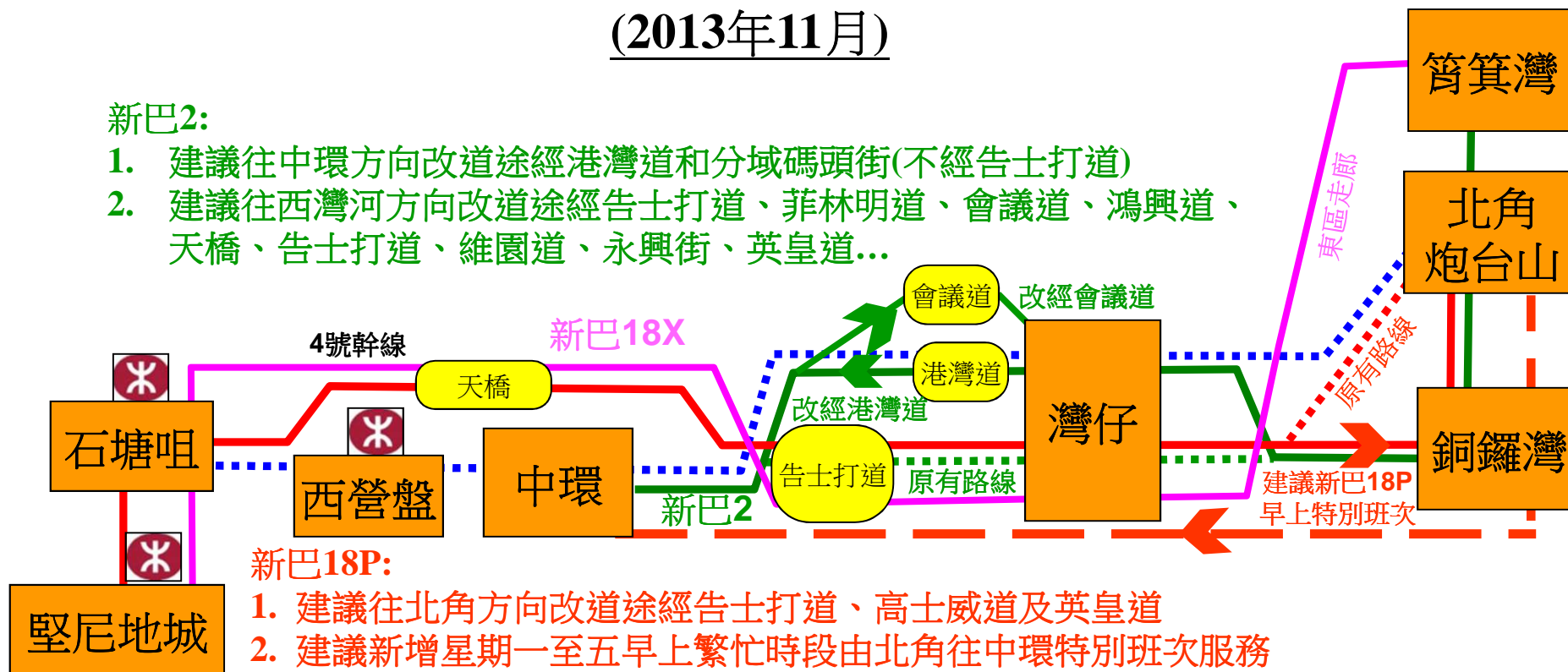
城巴第5B號線 [堅尼地城-銅鑼灣(循環線)] (現有路線 **——**)

城巴第5C號線 [西環(石塘咀)至灣仔(盧押道)] (建議併入城巴第5B號線 **.....**)

新巴第2及18號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)

新巴2:

1. 建議往中環方向改道途經港灣道和分域碼頭街(不經告士打道)
2. 建議往西灣河方向改道途經告士打道、菲林明道、會議道、鴻興道、天橋、告士打道、維園道、永興街、英皇道...



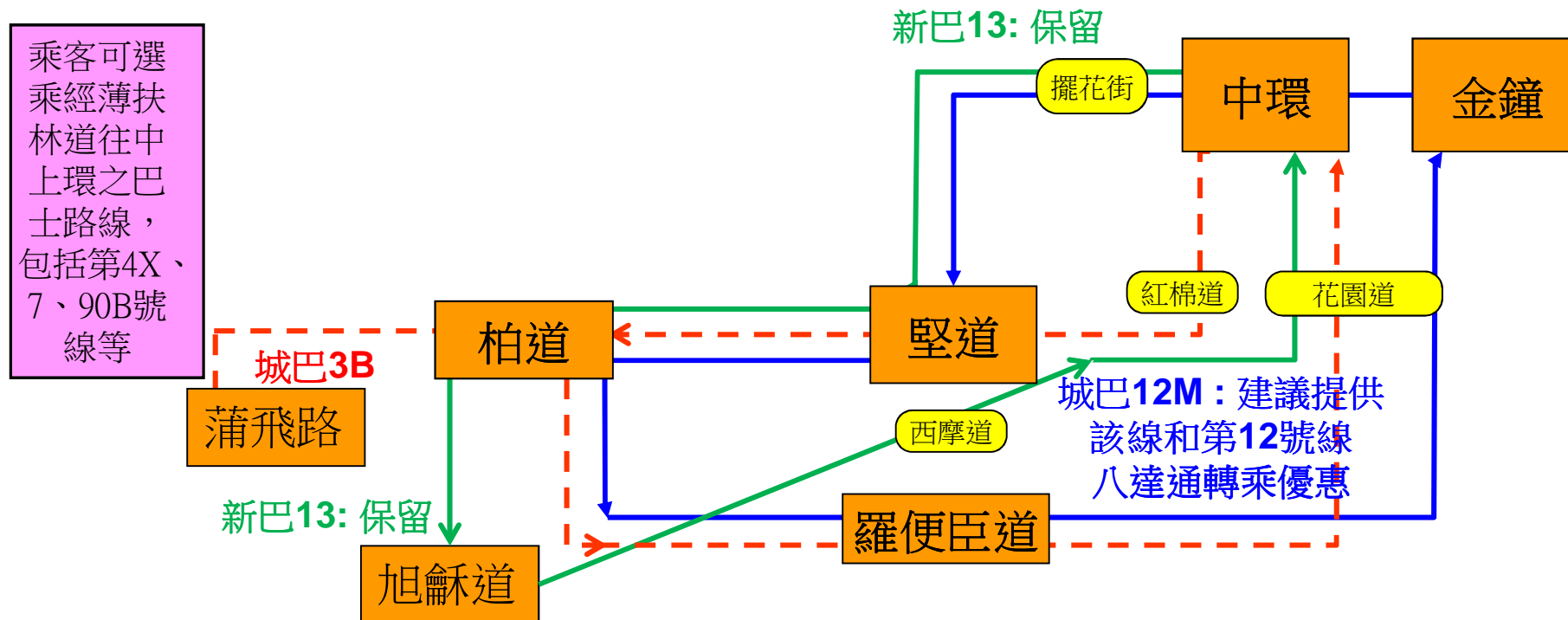
新巴18P:

1. 建議往北角方向改道途經告士打道、高士威道及英皇道
2. 建議新增星期一至五早上繁忙時段由北角往中環特別班次服務

圖例

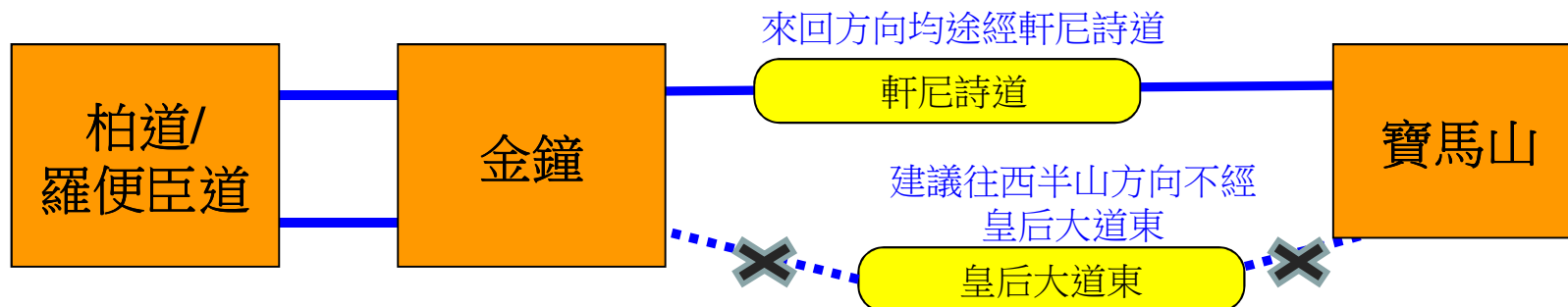
- 新巴第2號線 [中環(港澳碼頭)-嘉亨灣] ——
(建議往中環方向改道途經港灣道和分域碼頭街(不經告士打道)
建議往西灣河方向改道途經告士打道、菲林明道、會議道、鴻興道、天橋、告士打道、維園道、永興街)
- 新巴第18P號線 [堅尼地城-北角碼頭/健康中街] ——
(建議往北角方向改道途經告士打道、高士威道及英皇道
建議新增星期一至五早上繁忙時段由北角往中環特別班次服務 - - -)
- 新巴第18號線 [西營盤-健康中街] (建議併入新巴第18P號線)
- 新巴第18X號線 [筲箕灣-堅尼地城] ——

城巴第3B、12M及新巴第13號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)



圖例	
城巴第3B號線	[中環碼頭-蒲飛路] (建議併入第12M號線)
城巴第12M號線	[金鐘(添馬街)-柏道(循環線)] (建議提供城巴第12M和第12號線轉乘優惠) —————
新巴第13號線	[中環大會堂-旭龢道] (建議視乎乘客量轉變調整班次) —————)

新巴第23B號線之修訂重組建議 (2013年11月)



新巴23B號線：保留

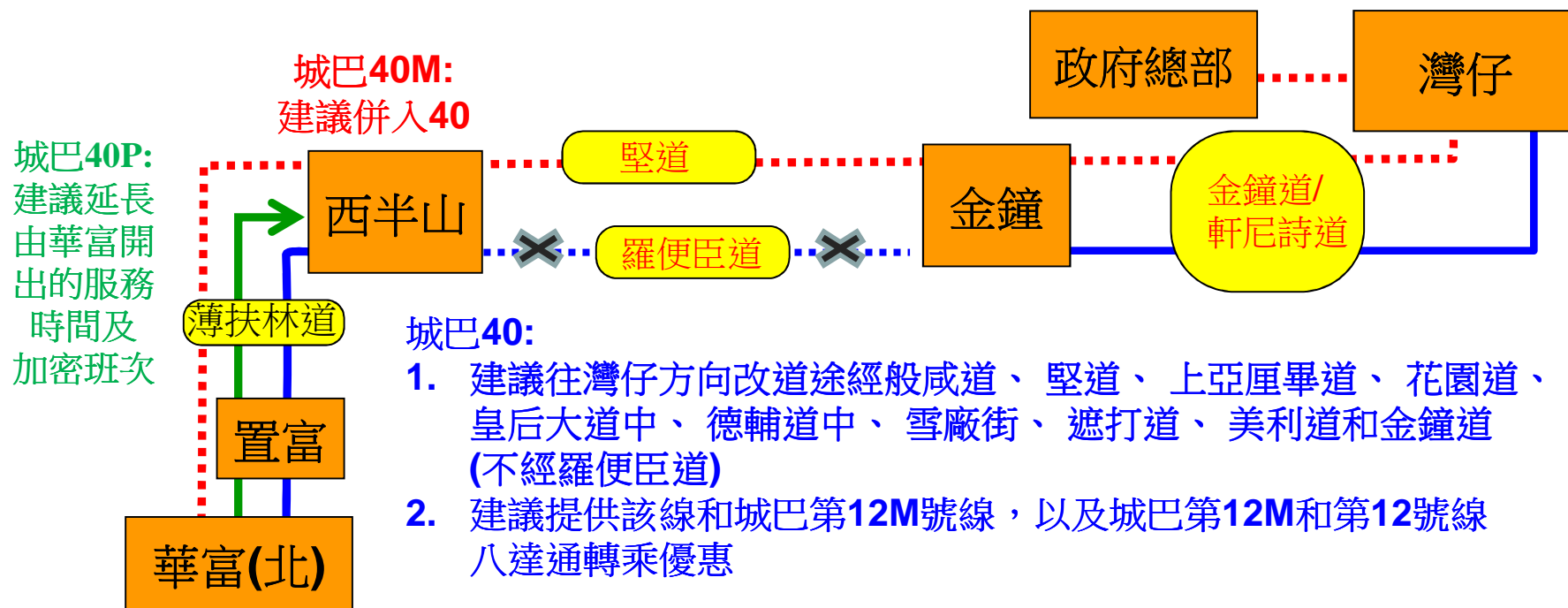
1. 建議調整上午及下午時段的班次時間
2. 建議祇在上課日提供服務
3. 建議往西半山方向改道經軒尼詩道，代替皇后大道東
4. 建議維持現有新巴第23與25號線，以及城巴第12與26號線的八達通轉乘優惠安排

圖則

新巴第23B號線 [寶馬山 – 柏道/羅便臣道] —————

1. 建議調整上午及下午時段的班次時間
2. 建議祇在上課日提供服務
3. 建議往西半山方向改道經軒尼詩道，代替皇后大道東 X
4. 建議維持現有新巴第23與25號線，以及城巴第12與26號線的八達通轉乘優惠安排

城巴第40及40M號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)



圖例

城巴第40號線 [華富(北)-灣仔碼頭] ——

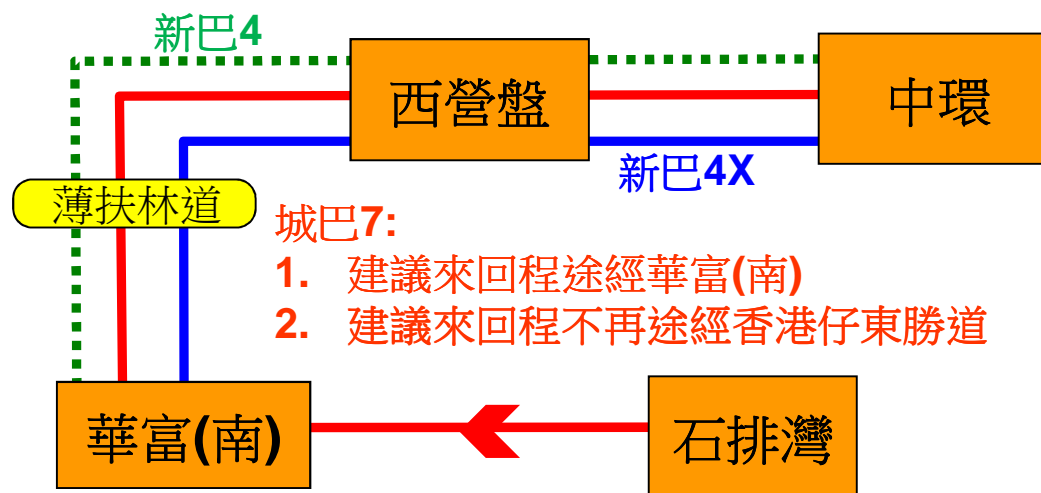
(1. 建議往灣仔方向改道途經般咸道、堅道、上亞厘畢道、花園道、皇后大道中、德輔道中、雪廠街、遮打道、美利道和金鐘道(不經羅便臣道))

2. 建議提供該線和城巴第12M號線，以及城巴第12M和第12號線八達通轉乘優惠)

城巴第40M號線 [華富(北)-金鐘(政府總部)](建議併入40號線)

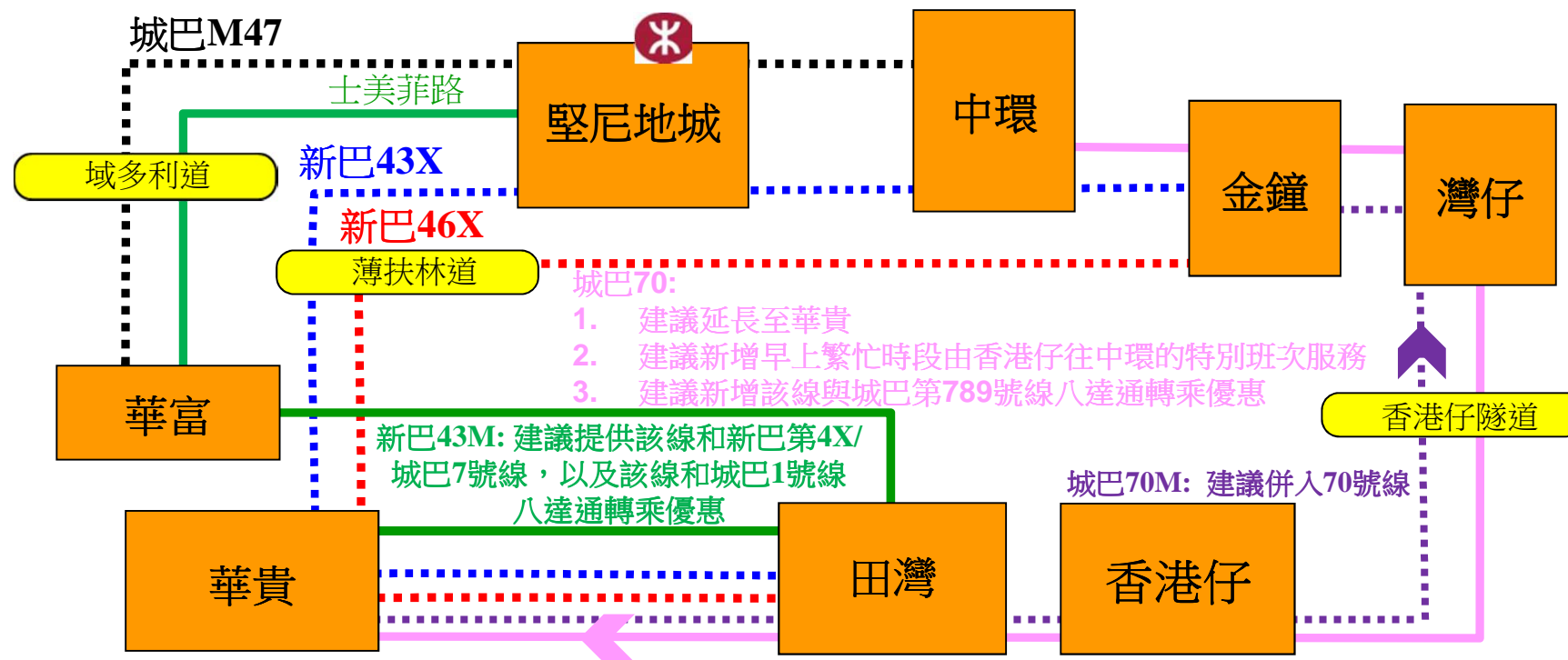
城巴第40P號線 [華富/華貴/深灣至羅便臣道](建議延長由華富開出的服務時間及加密班次 ——)

新巴第4、4X及城巴第7號線服務之修訂重組建議
(2013年11月)



圖例	
新巴第4號線	[華富(南)-中環] (建議併入新巴第4X及城巴第7號線)
新巴第4X號線	[華富(南)-中環(交易廣場)] (現有路線 —————)
城巴第7號線	[石排灣-中環碼頭] (建議來回程途經華富(南)及不再途經香港仔東勝道 —————)

新巴第43X、46X和城巴70、70M和M47號線服務之修訂重組建議
 (建議新接駁服務新巴第43M號線) (2013年11月)



圖例

新巴第43X號線 [華貴-灣仔](循環線) (建議與新巴第46X號線合併) (.....)

新巴第46X號線 [田灣-灣仔](循環線)(早上繁忙時間)(建議與新巴第43X號合併) (.....)

新巴第43M號線 [華貴-堅尼地城](循環線) (——)

(1. 建議重新編號新接駁服務 2. 建議提供第43M和新巴第4X/城巴7號線, 以及第43M和城巴第1號線八達通轉乘優惠)

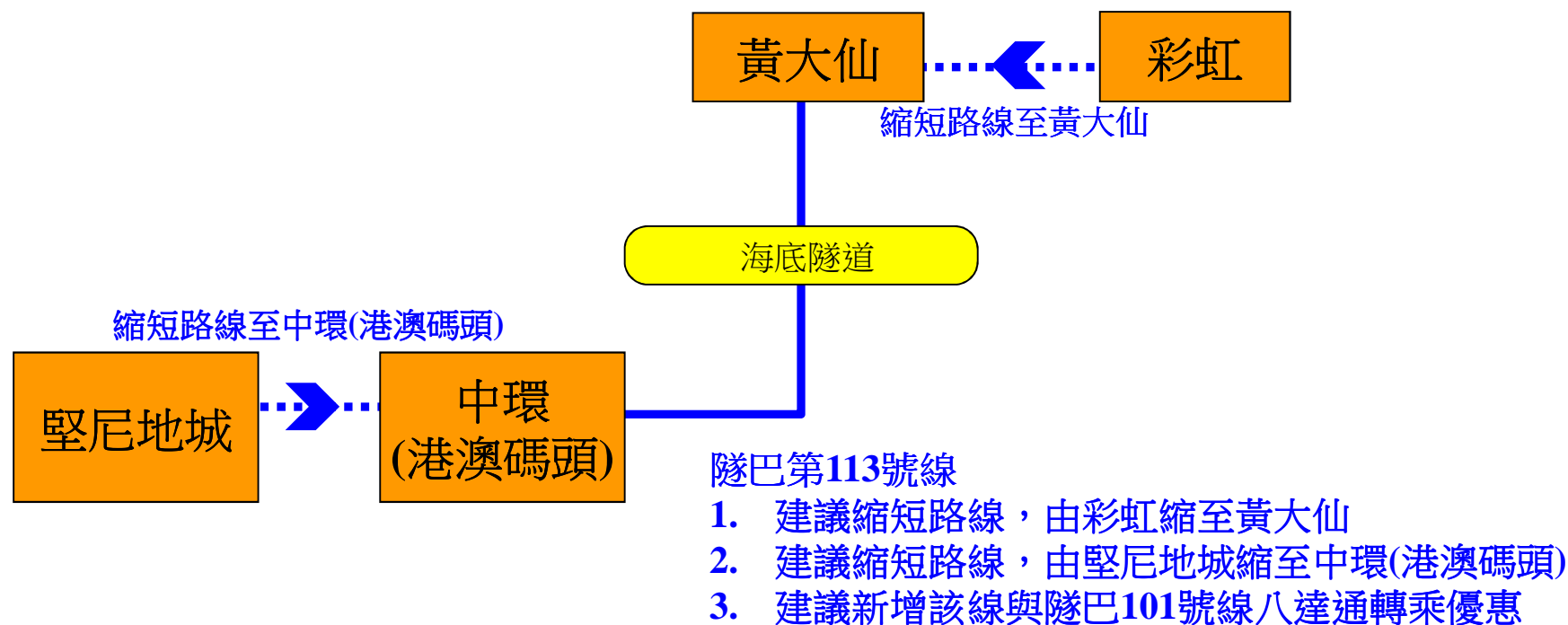
城巴第70號線 [香港仔-中環(交易廣場)] (——)

(1. 建議延長至華貴 2. 建議新增早上由香港仔往中環的特別班次 3. 建議新增該線與城巴789號線的八達通轉乘優惠) (——)

城巴第70M號線 [華貴-金鐘(東)](早上繁忙時間服務) (建議併入城巴第70號線) (.....)

城巴第M47號線 [華富(北)-中環(香港站)] (建議取消路線) (.....)

隧巴第113號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)

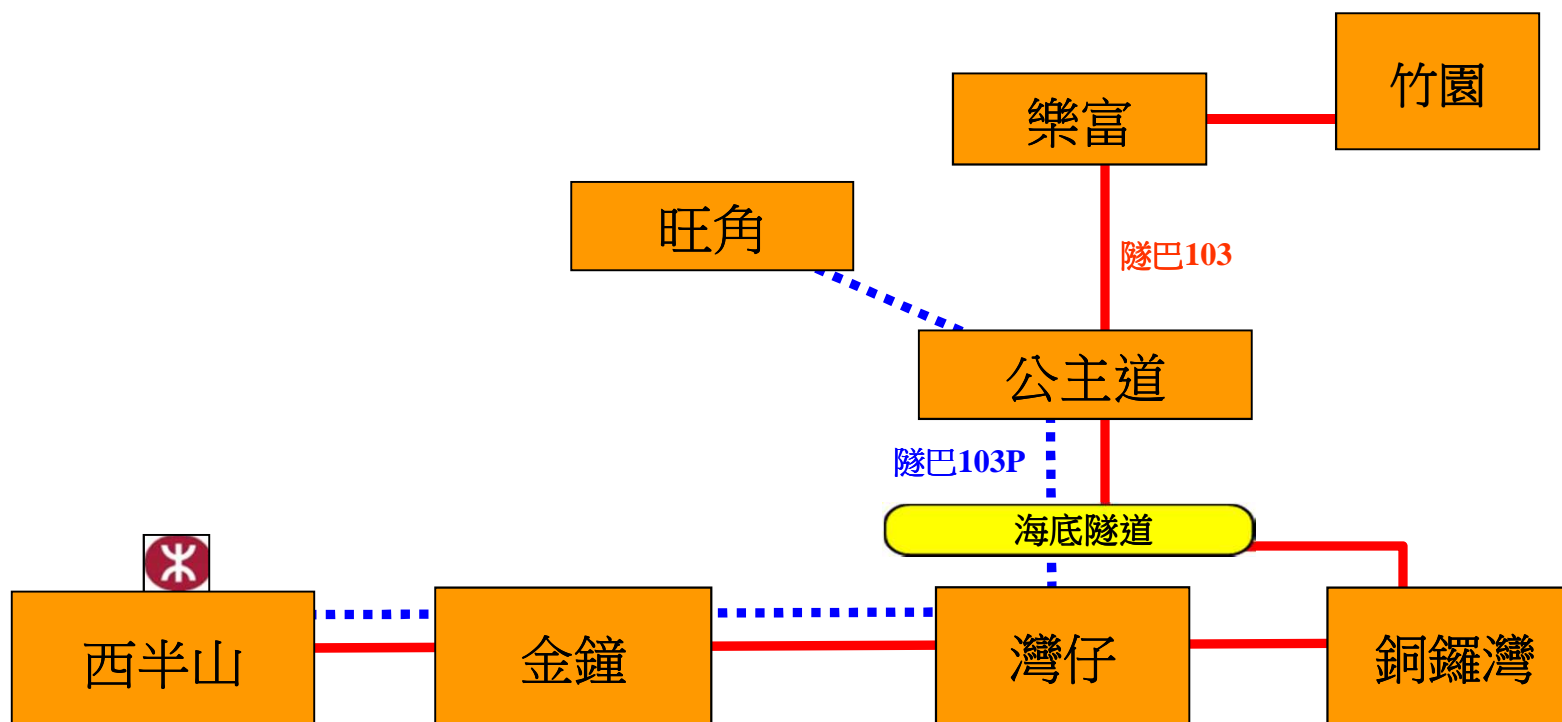


圖則

隧巴第113號線 [堅尼地城(卑路乍灣)-彩虹] ———

(建議縮短路線，來往黃大仙至中環(港澳碼頭) 及 新增該線與隧巴第101號線八達通轉乘優惠)

隧巴第103及103P號線服務之修訂重組建議
(2013年11月)

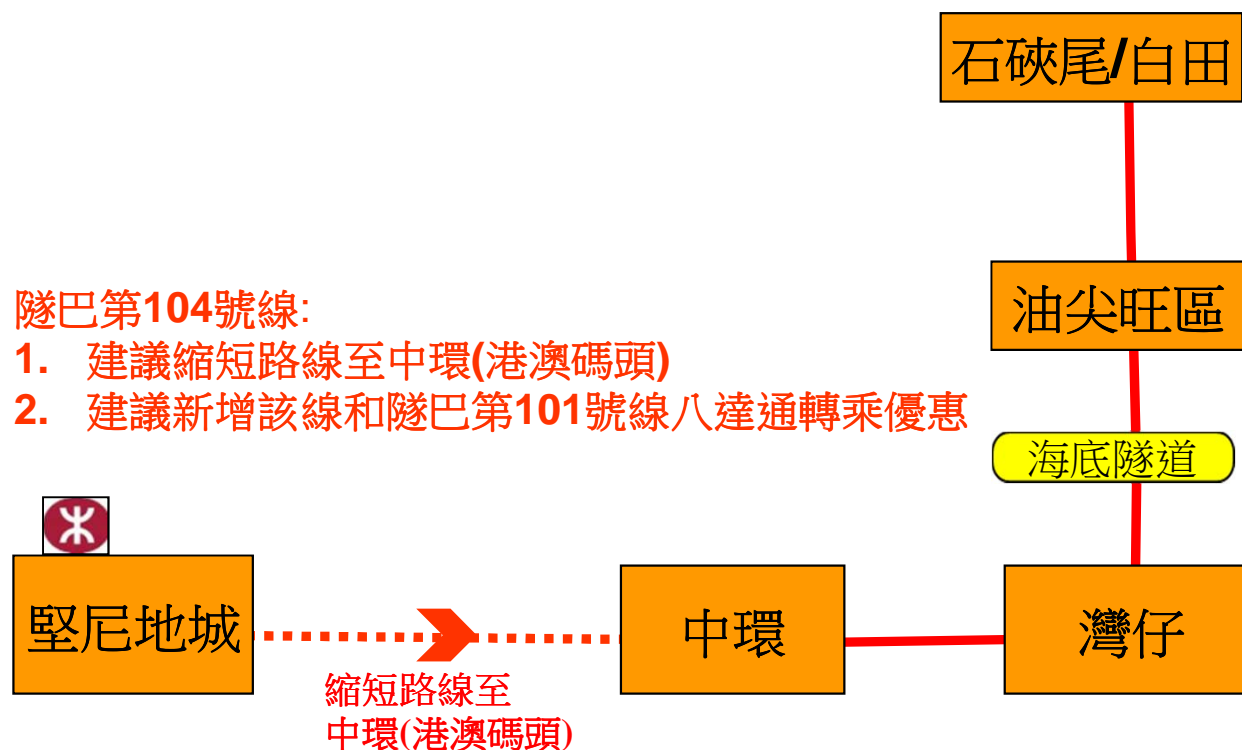


圖例

隧巴第103號線 [蒲飛路-竹園] (建議視乎乘客量轉變調整班次——)

隧巴第103P號線 [蒲飛路至旺角(染布房街)] (早上兩班車) (建議併入第103號線.....)

隧巴第104號線服務之修訂重組建議 (2013年11月)



圖例

九巴/城巴第104號線

[堅尼地城-白田]

(1. 建議縮短路線至中環(港澳碼頭))

(2. 建議新增該線與第101號線八達通轉乘優惠 (——))