

2019 - 2020 年度南區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2019 - 2020 年度南區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2019 - 2020 年度巴士路線計劃

2. 2019 - 2020 年度的巴士路線計劃已經擬定，附表撮錄有關建議方案，而附件 1 至附件 4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。過去數年已有四條新鐵路落成，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。就配合新鐵路沙田至中環綫(大圍至紅磡段)的通車而建議實施的公共交通服務重組計劃，本署會在稍後另備文件以諮詢委員對重組計劃的意見。

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) 以鐵路為主，巴士為輔的公共運輸規劃

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) 平衡市民對巴士服務的需求與減少對道路交通和環境的影響

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，專營巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃，以作配合。與此同時，本署亦會為新發展區規劃適當的巴士服務，以配合市民對巴士服務的需求。

(三) 新鐵路服務相關的巴士服務重組計劃

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。

(一) 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。

(二) 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。

(三) 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。

(四) 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。

(一) 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。

(二) 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。

(三) 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，在擬議路線終結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) 在建議路線終結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，本署會按情況從整體的公共交通服務網絡著手，採取宏觀的角度去檢視和重組巴士服務，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。由於重組巴士服務的方案是以整體巴士服務網絡為基礎，因此個別路線的重組方案或未必完全參考第6至16段所提及的指引和因素。整體而言，重組路線並不等如只是取消或合併重疊載客率低的路線，有關的方案亦包括精簡迂迴的行車路線及調整班次等，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。本署希望可透過重組路線，擴闊區內的巴士網絡，更有效運用巴士資源，增加整體的營運效率，令巴士服務更能配合大部分乘客需求，讓乘客受惠。

18. 除巴士路線計劃所定下的遠期計劃外，本署亦會不時與專營巴士公司商討改善巴士服務的方案，以應乘客需求。舉例而言，本署與新巴商討後，於2018年5月將新巴第42號線往華富方向的班次改經黃竹坑道天橋，從而加強其班次穩定性；及在2018年6月增加新巴第9號線繞經鶴咀的特別班次。再者，本署亦正與新巴及城巴商討於南區提供更廣泛的巴士路線轉乘計劃，以善用資源、提高整體巴士網絡的效率，及為乘客提供更多的車資優惠，回應地區訴求。

19. 此外，三間專營巴士公司(即九巴、新巴及城巴)已調低63條過海隧道巴士路線的分段收費，讓乘客享有更多車資優惠。本署會繼續聽取乘客的意見，鼓勵專營巴士公司提供更多不同形式的車資優惠。

徵詢意見

20. 歡迎委員就 2019 - 2020 年度南區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一九年一月

2019-2020年度南區巴士路線計劃

提升服務項目
(港島區路線)

預計 實施 日期	巴士 公司	路線	終點站	上午繁忙時段班次 #非繁忙時段班次		車輛分配						建議內容
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改		
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2019年 第三季	城巴	71	南朗山道巴士總站 – 中環(永和街)(循環線)	20-30	20-30	0	4	0	4	0	0	[1]建議更改城巴第71號線為非循環線及設置總站在中環(民吉街巴士總站)。 [2] 微調服務時間以配合路線改動。 詳情請參閱 <u>附件1</u> 。

2019-2020年度南區巴士路線計劃

提升服務項目
(過海隧道路線)

預計 實施 日期	巴士 公司	路線	終點站	上午繁忙時段班次 #非繁忙時段班次		車輛分配						建議內容
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改		
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2019年 第三季	新巴	971	海麗邨 — 石排灣邨公共運輸 交匯處	15-20	15-20	4	5	4	6	0	1	建議海麗邨開出的班次改經大角咀道，不經介乎聚魚道與櫻桃街之間的一段深旺道。詳情請參閱附件2。

2019-2020年度南區巴士路線計劃
巴士服務重整安排項目
(港島區路線)

預計 實施 日期	巴士 公司	路線	終點站	上午繁忙時段班次 #非繁忙時段班次		車輛分配						建議內容
				現行 (分鐘)	建議 (分鐘)	現行		建議		修改		
						單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2019年 第三季	新巴	4X	華富(南) 往 中環(干諾道中)(循環線)	10-15	10-15	0	6	0	6	0	0	為提供快捷的回程服務，建議修改第4X號線往華富(南)方向的行車路線，到達干諾道中後，改經林士街天橋、干諾道西天橋、城西道、山市街、石山街及士美菲路前往薄扶林道並經置富，而不經皇后大道中、皇后大道西及介乎皇后大道西與士美菲路之間的一段薄扶林道。詳情請參閱 附件3 。
2019年 第三季	城巴	99X	鴨脷洲(鴨脷洲大街) 往 西灣河(太康街)	上午2班	上午1班	0	2	0	1	0	-1	因應乘客量偏低，建議取消第99X號線於上午7時55分的班次。
2019年 第三季	新巴	590	海怡半島 – 中環(交易廣場)	15-25	20-30	0	5	0	4	0	-1	建議調整服務時間，只在星期一至五(公眾假期除外)繁忙時間提供服務。 [1] 早上繁忙時間只提供往中環(交易廣場)的服務。 [2] 下午繁忙時間只提供往海怡半島的服務。 詳情請參閱 附件4 。

建議更改城巴第 71 號線為非循環線及設置總站在中環(民吉街巴士總站)

現時的服務詳情

路線	71
終點站	南朗山道巴士總站 — 中環(永和街)(循環線)
服務時間	南朗山道巴士總站開： 每日 上午5時35分至晚上11時30分
上午繁忙時段班次	20-30分鐘
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：73%
單程收費	\$5.7
車輛數目	4輛雙層巴士

建議的內容

- 為加強城巴第 71 號線班次的穩定性，避免中途站的班次因路線太長以致欠穩定，現建議將該線更改為非循環線，並在中環(民吉街巴士總站)設置總站。
- 將微調服務時間以配合路線改動。建議詳情如下：

因應路線更改為非循環線服務，新增由中環開出的時間表

路線	71
終點站	南朗山道巴士總站 — 中環(民吉街巴士總站)
行車路線	南朗山道巴士總站開： 南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、第二街、水街、德輔道西、干諾道西、干諾道中、民吉街及統一碼頭道。 中環(民吉街巴士總站)開： 民吉街、干諾道中、干諾道中調頭處、干諾道中、干諾道西、德輔道西、皇后街、皇后大道西、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道及南朗山道。
服務時間	南朗山道巴士總站開： 每日 上午5時35分至晚上11時30分 中環(民吉街巴士總站)開： 每日 上午6時05分至凌晨12時10分

上午繁忙時段 班次	20-30分鐘 (不變)
單程收費	\$5.7 (不變)
車輛數目	4 輛雙層巴士 (不變)

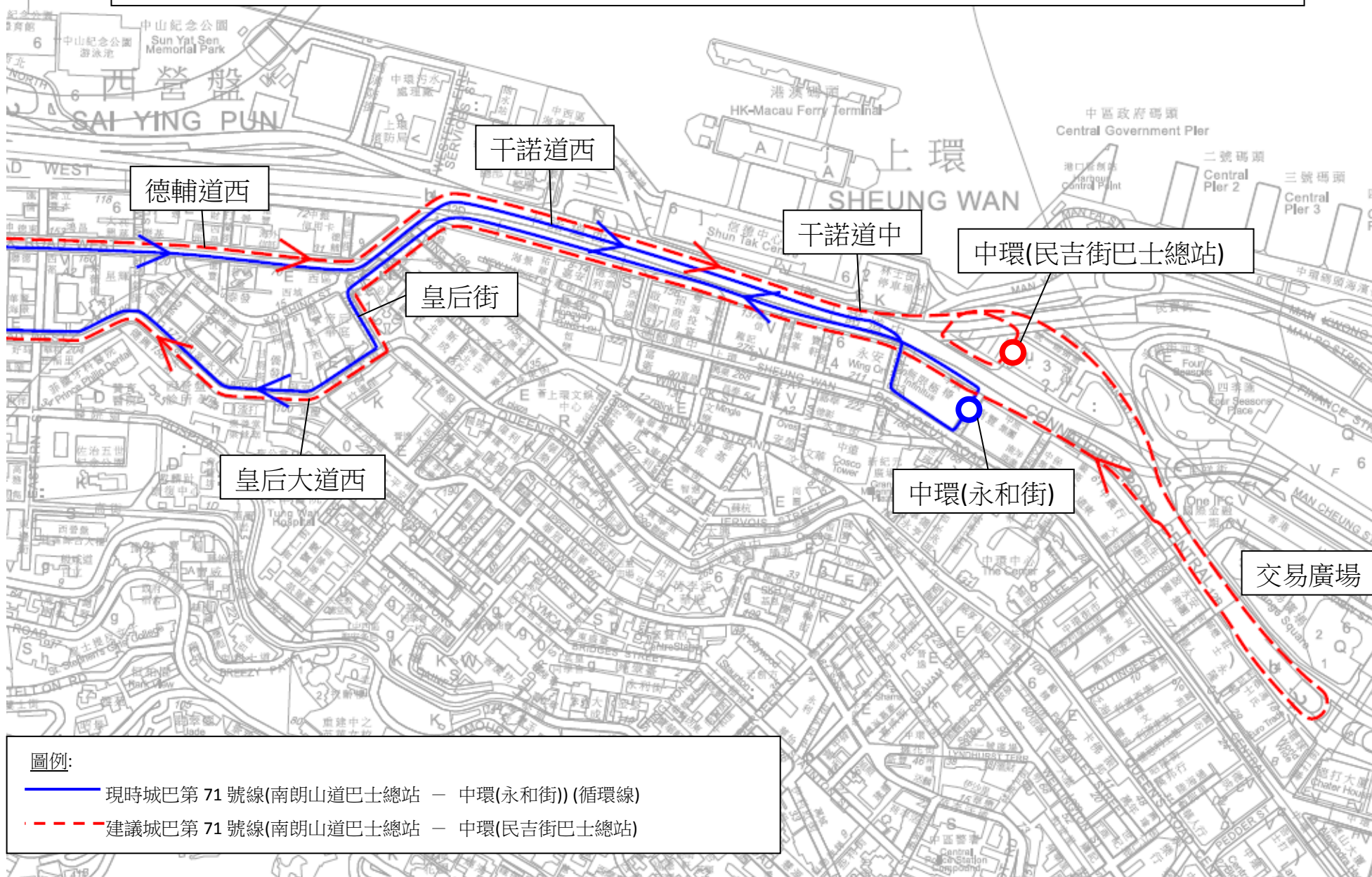
建議的好處

- 建議可令城巴第 71 號線的班次更為穩定，令乘客在中途站候車的時間更易掌握。

預計實施日期

2019 年第三季

建議更改城巴第 71 號線為非循環線及設置總站在中環(民吉街巴士總站)



建議修改新巴第 971 號線(石排灣方向)行車路線

現時的服務詳情

路線	971
終點站	海麗邨 - 石排灣邨公共運輸交匯處
服務時間	<p>海麗邨開</p> <p>星期一至六(公眾假期除外)</p> <p>上午 6 時 30 分至晚上 10 時 15 分</p> <p>星期日及公眾假期</p> <p>上午 7 時 35 分至晚上 10 時 15 分</p> <p>石排灣邨公共運輸交匯處開</p> <p>每日</p> <p>上午 6 時 30 分至晚上 10 時正</p>
上午繁忙時間班次	15 - 20 分鐘
單程收費	\$11.7
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：70%
車輛數目	<p>5 輛雙層巴士</p> <p>4 輛單層巴士</p>

建議的內容

- 回應乘客提出加強途經大角咀道的過海隧道巴士服務的訴求，建議修改第 971 號線石排灣邨公共運輸交匯處方向的行車路線，改經聚魚道、通州街及大角咀道，不經介乎聚魚道與櫻桃街之間的一段深旺道，為大角咀道一帶提供前往港島西區及南區的巴士服務。建議詳情如下：

路線	971
終點站	海麗邨 - 石排灣邨公共運輸交匯處
服務時間	不變
上午繁忙時間班次	
行車路線	<p>海麗邨開</p> <p>深旺道、<u>聚魚道、通州街、大角咀道</u>、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、田灣街、田灣山道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、香港仔水塘道及</p>

	漁光道。 石排灣邨公共運輸交匯處開 不變
單程收費	不變
車輛數目	6 輛雙層巴士 4 輛單層巴士

建議的好處

- 建議可為大角咀道一帶居民提供直接前往港島西區及南區的巴士服務。
- 改道行經大角咀道，可服務大角咀中心地區，減少乘客前往深旺道巴士站的路程。

對乘客之影響

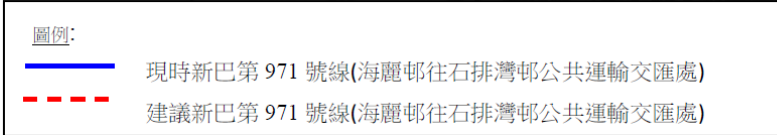
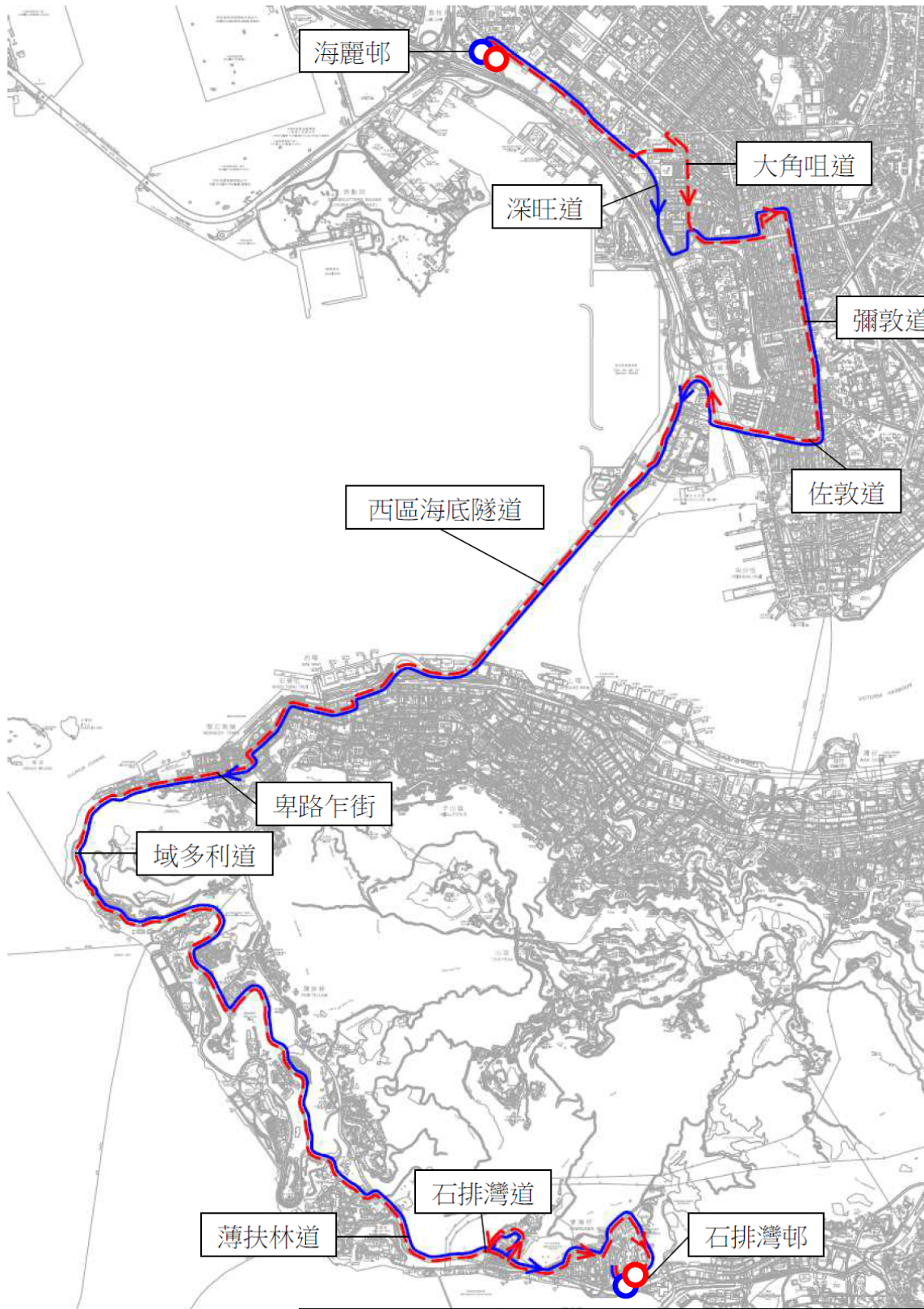
- 配合上述路線修改建議，第 971 號線在受影響路段上的巴士站將有以下的更改：

取消巴士站	替代/新增巴士站	受影響人數 (佔石排灣邨公共運輸交匯處方向的乘客百分比)
海麗邨開		
1. 中匯街	1. 大角咀道洋松街休憩公園外	約 45 人(約 2.0%)
2. 奧運站		約 15 人(約 1.0%)
3. 富貴街	2. 大角咀道新九龍廣場外	約 20 人(約 1.0%)

預計實施日期

2019 年第三季

建議修改新巴第 971 號線(石排灣方向)行車路線



建議修改新巴第 4X 號線的行車路線

現時的服務詳情

路線	4X
終點站	華富(南) 往 中環(干諾道中)(循環線)
服務時間	華富(南)開 星期一至六(公眾假期除外) 上午7時正至晚上8時20分
上午繁忙時間班次	10-15分鐘
單程收費	\$5.6
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：86%
車輛數目	6 輛雙層巴士

建議的內容

- 現時第 4X 號線往中環方向取道山道天橋直達中上環；惟回程往華富(南)方向的行車路線與不少途經薄扶林巴士路線一樣，取道交通較繁忙的皇后大道中及皇后大道西前往薄扶林道，以致車程所需的時間較長，更與新巴第 4 號線的行車路線重疊。
- 為提供快捷第 4X 號線的回程服務，建議修改往華富(南)方向的行車路線，到達干諾道中後，改經林士街天橋、干諾道西天橋、城西道、山市街、石山街及士美菲路前往薄扶林道並經置富；而不經皇后大道中、皇后大道西及介乎皇后大道西與士美菲路之間的一段薄扶林道，建議詳情如下：

路線	4X
終點站	華富(南) 往 中環(干諾道中) (循環線)
服務時間	不變
上午繁忙時間班次	
行車路線	華富(南)開 經華富道、石排灣道、薄扶林道、山道天橋、干諾道西、干諾道中、民光街、民耀街、港景街、中環(交易廣場)巴士總站、干諾道中、干諾道中迴旋處、干諾道中、 <u>林士街天橋</u> 、 <u>干諾道西天橋</u> 、 <u>城西道</u> 、 <u>山市街</u> 、 <u>石山街</u> 、 <u>士美菲路</u> 、薄扶林道、 <u>置富道</u> 、薄扶林道、石排灣道、華富道、迴旋處及華富道。
單程收費	不變
車輛數目	

- 配合上述建議的路線修改，巴士公司將新增下列八達通轉乘優惠：

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
往南區								
城巴第 37A 號線	置富	\$5.1	新巴第 4, 4X 及 970 號線	華富/ 數碼港	\$4.3/ 4.8	\$3.0/3.8	\$5.6-6.9	瑪麗醫院
城巴第 7, 71 及 90B 號線	石排灣/ 黃竹坑/ 海怡半島	\$5.7/ 6.2				\$3.6-4.3	\$5.7- \$6.9	
新巴第 30X, 970 及 970X 號線	數碼港/ 香港仔	\$6.8/ 6.9	新巴第 4 及 4X 號線 或 城巴 40 及 40M 號線	華富	\$4.2/ 4.3	\$4.2/4.3	\$6.8-6.9	

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
新巴第 91 及 94 號線	鴨脷洲/利東	\$6.1/ 5.9	新巴第 4, 4X 及 970 號線或城巴 40 及 40M 號線	華富/數碼港	\$4.2/ 4.3/ 4.8	\$3.8-4.3	\$5.9- 6.9	
往中上環								
新巴第 4 及 4X 號線	中環	\$5.6	城巴第 37B, 37X 及 90B 號線	中環/金鐘	\$4.5/ \$5.2	\$4.5/\$5.2	\$5.6	瑪麗醫院
城巴第 40 及 40M 號線	灣仔/金鐘	\$5.7	新巴第 4, 4X, 91 及 94 號線	中環	\$4.6	\$4.6	\$5.7	

建議的好處

- 改道建議可為中西區前往南區的乘客提供更快捷的巴士服務。
- 堅尼地城的乘客可利用經改道後的第 4X 號線前往薄扶林道、置富及南區。

對乘客之影響

- 配合上述建議的路線修改，第 4X 號線在受影響路段上的巴士站將有以下的更改：

華富(南)開	
取消巴士站	新增巴士站
1. 恆生銀行總行 2. 中環中心 3. 荷里活華庭 4. 上環文娛中心 5. 帝后華庭 6. 修打蘭街 7. 正街 8. 西邊街	1. 石山街士美菲路街市外 2. 堅尼地城站 3. 置富道富明苑外 4. 置富道富仁苑外 5. 置富道雅緻洋房外

9. 高樂花園 10. 李陞小學 11. 香港大學西閘 12. 何東夫人堂 13. 蒲飛路 14. 薄扶林道遊樂場 15. 余振強紀念第二中學	
---	--

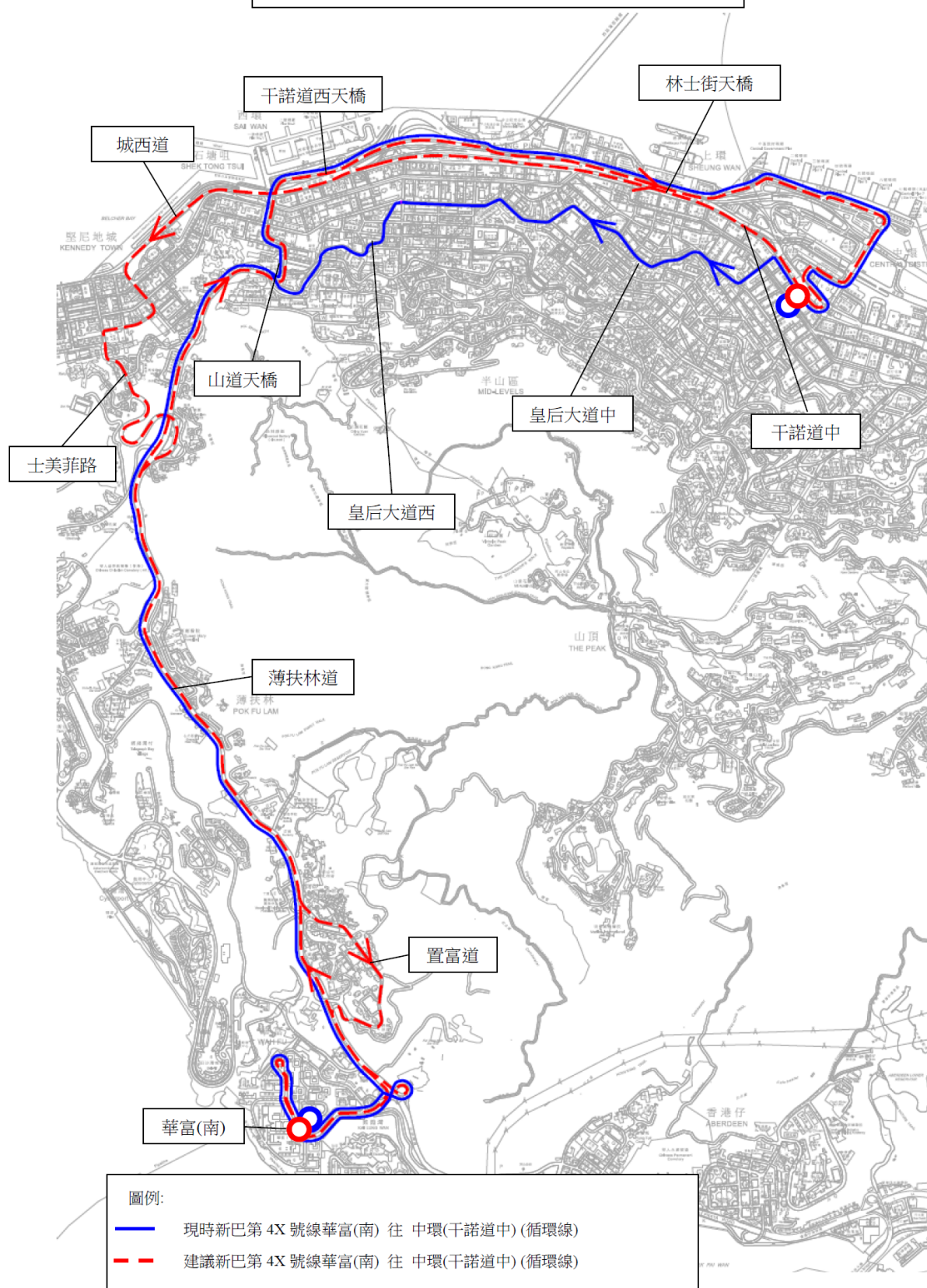
起點	目的地	替代服務	收費	受影響人數 (佔全線乘客的百分比)
往華富(南)				
港澳碼頭/ 中環碼頭及 交易廣場	皇后大道中 至 薄扶林道 (李陞小學至 薄扶林道遊 樂場)	新巴第 4, 91 及 94 或 城巴第 7 及 71 號線	\$5.6-\$6.1	約 70 人 (約 2.0%)
皇后大道中 至 皇后大道西/ 干諾道西	皇后大道中 至 薄扶林道 (李陞小學至 余振強紀念 第二中學)	新巴第 4, 91 及 94 或 城巴第 7, 37A, 71 及 90B 號線	\$5.1-\$6.2	約 310 人 (約 7.0%)
	華富	新巴第 4 號線	\$5.6	約 570 人 (約 13.0%)
新巴第 91 及 94 或 城巴第 7, 37A, 71 及 90B 號線 轉乘 新巴第 4, 4X 及 970 或 城巴第 40 及 40M 號線		\$5.6-\$6.9		
薄扶林道 (李陞小學)	薄扶林道 (香港大學西 閘至余振強 紀念第二中 學)	新巴第 4, 91, 94, 970 及 970X 或 城巴第 7, 37A, 71 及 90B 號線	\$5.1-\$6.9	約 55 人 (約 1.0%)
	華富	新巴第 4 及 970 號線	\$5.6/\$6.9	約 60 人 (約 1.0%)

起點	目的地	替代服務	收費	受影響人數 (佔全線乘客的百分比)
往華富(南)				
		新巴第 30X, 91, 94, 970 及 970X 或 城巴第 7, 37A, 71 及 90B 號線 轉乘 新巴第 4, 4X 及 970 或 城巴第 40 及 40M 號線	\$5.6-\$6.9	
薄扶林道(香港大學西閘至薄扶林道遊樂場)	薄扶林道 (何東夫人堂至余振強紀念第二中學)	新巴第 4, 91, 94, 970 及 970X 或 城巴第 7, 37A, 40, 40M, 71 及 90B 號線	\$5.1-\$6.9	約 140 人 (約 3.0%)
	華富	新巴第 4 及 970 或 城巴第 40 及 40M 號線	\$5.6/\$6.9	約 160 人 (約 3.0%)
		新巴第 30X, 91, 94, 970 及 970X 或 城巴第 7, 37A, 71 及 90B 號線 轉乘 新巴第 4, 4X 及 970 或 城巴第 40 及 40M 號線	\$5.6-\$6.9	

預計實施日期

2019 年第三季

建議修改新巴第 4X 號線行車路線



建議調整新巴第 590 號線服務時間

現時的服務詳情

路線	590
終點站	海怡半島－中環(交易廣場)
服務時間	<u>海怡半島開</u> 星期一至六(公眾假期除外) 上午6時05分至晚上11時50分 星期日及公眾假期 上午6時正至晚上11時50分 <u>中環(交易廣場)開</u> 星期一至六(公眾假期除外) 上午6時35分至凌晨12時20分 星期日及公眾假期 上午6時40分至凌晨12時20分
上午繁忙時間班次	15-25分鐘
單程收費	\$7.2
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率：40%
車輛數目	5 輛雙層巴士

建議的內容

- 第 590 號線的服務範圍因與南港島線服務重疊，故此在南港島線通車後，第 590 號線的乘客量大幅下降及使用量持續偏低。為善用巴士資源，建議調整服務時間，在星期一至五(公眾假期除外)提供上午繁忙時間前往中環(交易廣場)的服務及下午繁忙時間前往海怡半島的服務。建議詳情如下：

路線	590
終點站	海怡半島－中環(交易廣場)
服務時間	<u>海怡半島開</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午6時05分至上午8時10分 <u>中環(交易廣場)開</u> 星期一至五(公眾假期除外) 下午5時50分至下午6時30分
上午繁忙時間班次	20-30分鐘
行車路線	不變
單程收費	
車輛數目	4 輛雙層巴士

- 配合上述服務時間調整，巴士公司將新增下列八達通轉乘優惠：

第一程	目的地	收費	第二程	目的地	收費	折扣	總收費	轉乘地點
由鴨脷洲/海怡半島往中環								
城巴 第 592 號線	銅鑼灣	\$5.1	城巴 第 70 號線	中環	\$5.1	\$5.1	\$5.1	香港仔隧道收費廣場
城巴 第 90 號線	中環							
由中環往海怡半島/鴨脷洲								
城巴 第 70 號線	華貴	\$5.1	城巴 第 592 號線	海怡半島	\$3.2	\$3.2	\$5.1	香港仔隧道收費廣場
			城巴 第 90 號線	鴨脷洲				

建議的好處

- 服務調整建議可助巴士資源更有效地運用及可減輕告士打道及干諾道中等繁忙道路的交通負荷，從而改善有關路段的空氣質素。

對乘客之影響

- 現時第 590 號線在建議調整服務時間的平均每個班次載客量約 10 人。

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
往中環(交易廣場)方向				
鴨脷洲	黃竹坑/ 中環	約 355 人 (約 30%)	城巴第 90 號線	由 \$7.2 減至 \$5.1
	灣仔 (告士打道)		城巴第 90 或 592 號線轉乘 城巴第 70 號線	
黃竹坑	中環/ 灣仔 (告士打道)		城巴第 70 號線	
往海怡半島方向				
中環	黃竹坑	約 420 人 (約 35%)	城巴第 70 號線	由 \$7.2 減至 \$5.1
	鴨脷洲		城巴第 90 號線	
灣仔 (告士打道)	黃竹坑		城巴第 70 號線	
	鴨脷洲		城巴第 70 號線轉乘 城巴第 90 或 592 號線	

預計實施日期

2019 年第三季