

灣仔區議會  
發展、規劃及交通委員會

配合南港島線(東段)通車的  
公共交通服務重組計劃

目的

港鐵公司預計南港島線(東段)將於 2016 年年底通車。本文件旨向委員介紹就配合南港島線(東段)通車而建議實施的公共交通服務重組計劃(簡稱「重組計劃」)最新修訂方案，及諮詢委員對修訂後的重組計劃的意見。

交通政策目標

2. 現行的公共交通服務旨在提供安全、可靠、高效率和環保的交通運輸系統，以滿足市民在經濟、社會和康樂活動方面的需要，並促進香港的持續發展。政府的政策是以鐵路為公共運輸系統的骨幹，而專營巴士會與鐵路服務相輔相成，提供往來鐵路站的接駁服務和跨區巴士路線，以及在尚未有鐵路直達的地區仍繼續提供主要的公共交通服務。而其他公共交通工具，將會繼續輔助鐵路和專營巴士。

3. 運輸署一直致力協調各項公共交通服務的安排，以提高整體運輸網路的效率、避免交通資源重疊而引致浪費，紓緩交通擠塞，和改善路邊空氣質素。在新鐵路投入服務前，運輸署會評估有關新鐵路項目啓用後對其他路面公共交通服務的影響，並制定一系列公共交通服務重組方案。在重組方案中，除了增加接駁新鐵路站與周邊地區的巴士和專線小巴路線外，亦建議調整與新鐵路重疊和乘客量流失嚴重的巴士和專線小巴服務，包括調減班次、取消或合併路線、縮短或修改行車路線等；並會將剩餘的車輛調配至其他需求較高的路線上，以適當地調整各條路線的服務水平，來維持整體路面公共交通網絡的效率。運輸署亦會維持一些可供乘客選擇的替代服務，讓他們除可使用鐵路服務外，仍可選乘一些專營巴士及專線小巴服務。與此同時，經重整後的巴士和專線小巴路線會較少重疊及更為直接。在實施有關重組方案前，運輸署會諮詢受影響的區議會和相關持份者的意見，並會因

應地區人士的意見，適當地修訂相關方案。

### 南港島線(東段)

4. 南港島線(東段)全長約7公里，為一條中型鐵路及採用全自動列車控制系統，由現時金鐘站伸延至新建的海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站，附件1展示南港島線(東段)的路線。在南港島線(東段)於2016年年底通車後，南區的公共交通服務整體運載力將顯著提升，區內居民可選擇更便捷的鐵路服務前往全港各區，所需的交通時間亦將大為減低。根據港鐵公司的資料，乘客日後由海怡半島站往來金鐘站，車程只需約11分鐘。

5. 在興建南港島線(東段)同時，政府亦委托港鐵公司提供接駁新建鐵路站的設施，讓居民能便捷地前往上述鐵路站乘搭鐵路服務。這些設施包括：

#### 海洋公園鐵路站

- (i) 提供新泊車轉乘設施，可供停泊71部私家車；和
- (ii) 在該設施北面提供一個長約23米的專線小巴落客點。

#### 黃竹坑鐵路站

- (i) 在A出入口外(即香葉道)建造兩個巴士停車處、一個專線小巴停車處、一個的士站和一個一般車輛上落客貨區；和
- (ii) 在B出入口外(即南朗山道)建造新的有蓋行人天橋連接鄰近的工業區。

上述設施的位置圖載於附件2。

6. 預計當南港島線(東段)通車後，乘客出行的模式將會有明顯的轉變。部分現時以專營巴士、專線小巴或其他路面交通工具轉乘港鐵的居民，日後將可步行至新鐵路站直接使用鐵路網絡。再者，鐵路較短及穩定的行車時間也會吸引相當部分原來使用路面交通工具的乘客轉乘鐵路服務。由於乘客的出行模式和需求將會有很大的轉變，預計有切實需要和有較大空間來調整和重組區內巴士和專線小巴的服務安排。

### 制訂重組計劃的考慮因素

7. 在制訂重組計劃時，運輸署會考慮一籃子的因素，當中

包括：

- (i) 上文第 2 段所述的整體運輸政策；
- (ii) 通過重組及改善公共交通服務和加強各項服務之間的協調，維持高效率的公共交通網絡，以切合乘客需求的轉變；
- (iii) 公共交通工具之間須維持良性競爭，為乘客提供合理的選擇；
- (iv) 維持營運及財務上可行的專營巴士和專線小巴服務網絡；
- (v) 提供便利接駁新鐵路站的服務和行人設施，以便利乘客；
- (vi) 減少路面交通擠塞和廢氣排放，長遠改善環境；及
- (vii) 運輸署制定改善及減少巴士服務的指引(附件 3)。

8. 除了考慮南港島線(東段)啓用對居民帶來的效益及參考第 7 段所述各項考慮因素外，運輸署會從整個地區的交通服務網絡著手，採取區域性綜觀角度去檢視和重組巴士和專線小巴的服務，令路線重組能發揮最大的互補作用，將資源調配至有切實需要加強服務的路線上，令市民整體受惠。由於重組服務的方案是以地區整體公共交通服務網絡為基礎，因此，個別巴士路線的重組方案或未能完全依照附件 3夾附的指引內容。

## 重組計劃

9. 為配合南港島線(東段)通車，運輸署於 2013 年 7 月已就重組計劃展開諮詢工作，並於 2014 年 4 月向委員提交修訂建議方案。期後，運輸署與相關巴士和專線小巴公司再檢討及修訂有關建議方案。最新涉及灣仔區的修訂重組建議包括：

### (I) 服務重組

#### 黃竹坑及深灣 (組合 1) - 附件 4

- (i) 縮短城巴第 75 號線(深灣–中環(交易廣場))的服務時間，只在平日上午及下午繁忙時間提供服務。

## 海洋公園 (組合 2) - 附件 5

- (i) 取消城巴第 629 號線往來金鐘(西)至海洋公園及海洋公園往中環(交易廣場)的服務，以及縮短該線往來中環(天星碼頭)至海洋公園的營運時間，每日在上午時段提供五班途經中環(交易廣場)及金鐘，前往海洋公園的定點班次。
- (ii) 取消城巴第 629A(海洋公園往中環(交易廣場))及 629S 號線(金鐘(西)往海洋公園(大樹灣))。

## 鴨脷洲途經香港仔隧道 (組合 3) - 附件 6

- (i) 取消城巴第 90C(鴨脷洲大街往中環(怡和大廈))及新巴第 590A 號線(海怡半島-金鐘(東))。
- (ii) 縮短城巴第 90 號線(鴨脷洲邨-中環(交易廣場))的行車路線，全日往來鴨脷洲邨和金鐘(東)。另外，在城巴第 97 號線的服務時間外，城巴第 90 號線來回方向均繞經利東邨，為利東邨居民提供往來中環/金鐘的服務。
- (iii) 縮短城巴第 97 號線(利東邨-中環(交易廣場))的行車路線及服務時間，只在平日早上繁忙時間往來利東邨和金鐘(東)。

## 赤柱 (組合 4) - 附件 7

- (i) 縮短新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨)-中環(交易廣場))的服務時間，於星期一至五(公眾假期除外)上午 7 時正至 8 時 45 分及下午 4 時 30 分至 6 時 20 分提供服務。

## 鴨脷洲途經東區海底隧道往來九龍東 (組合 5) - 附件 8

- (i) 縮短隧巴第 671 號線(鴨脷洲(利樂街)-鑽石山站)的服務時間，只在平日上午及下午繁忙時間提供服務，同時來回方向均改經東區走廊。

## (II) 班次調整 - 附件 9

- (i) 因應南港島線(東段)通車後的乘客量的轉變，調整 15 條巴士路線和 8 條專線小巴路線的班次。

附件 4 至 9 載述上述的建議方案詳情。

## 實施安排

10. 運輸署會聯同相關巴士和專線小巴公司，密切留意新鐵路線通車後各條受影響路線的乘客出行模式和需求的改變，並因應情況分階段實施重組計劃。在實施各項方案前，有關巴士和專線小巴公司會在總站和中途站張貼通告，將新服務安排的詳情通知受影響的乘客。運輸署計劃在南港島線(東段)通車後約六個月內，落實重組計劃內各項方案。

## 徵詢意見

11. 歡迎委員就上文第 9 段所載述建議的最新修訂重組計劃提出意見。

運輸署

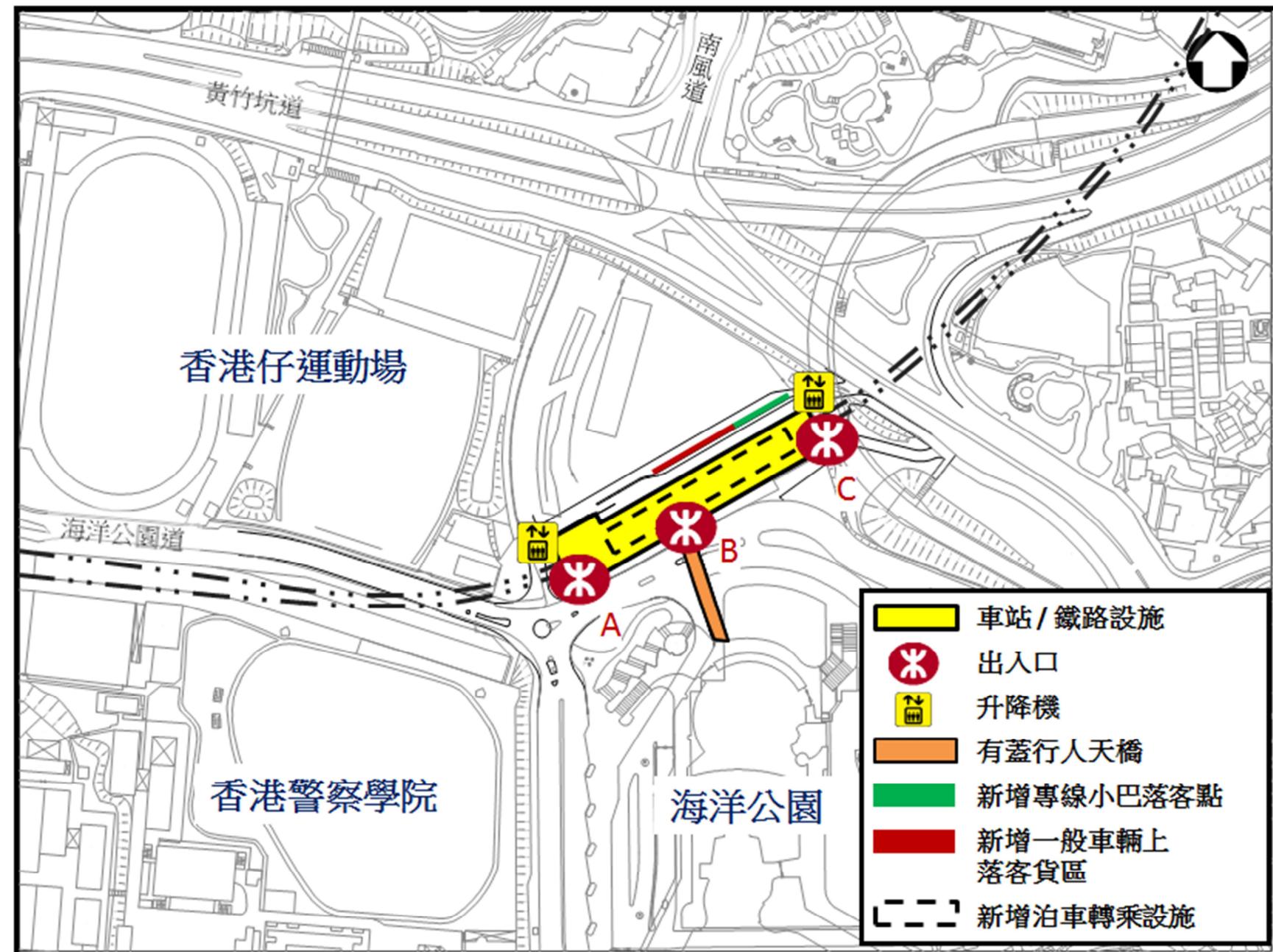
2016 年 5 月

## 附件1

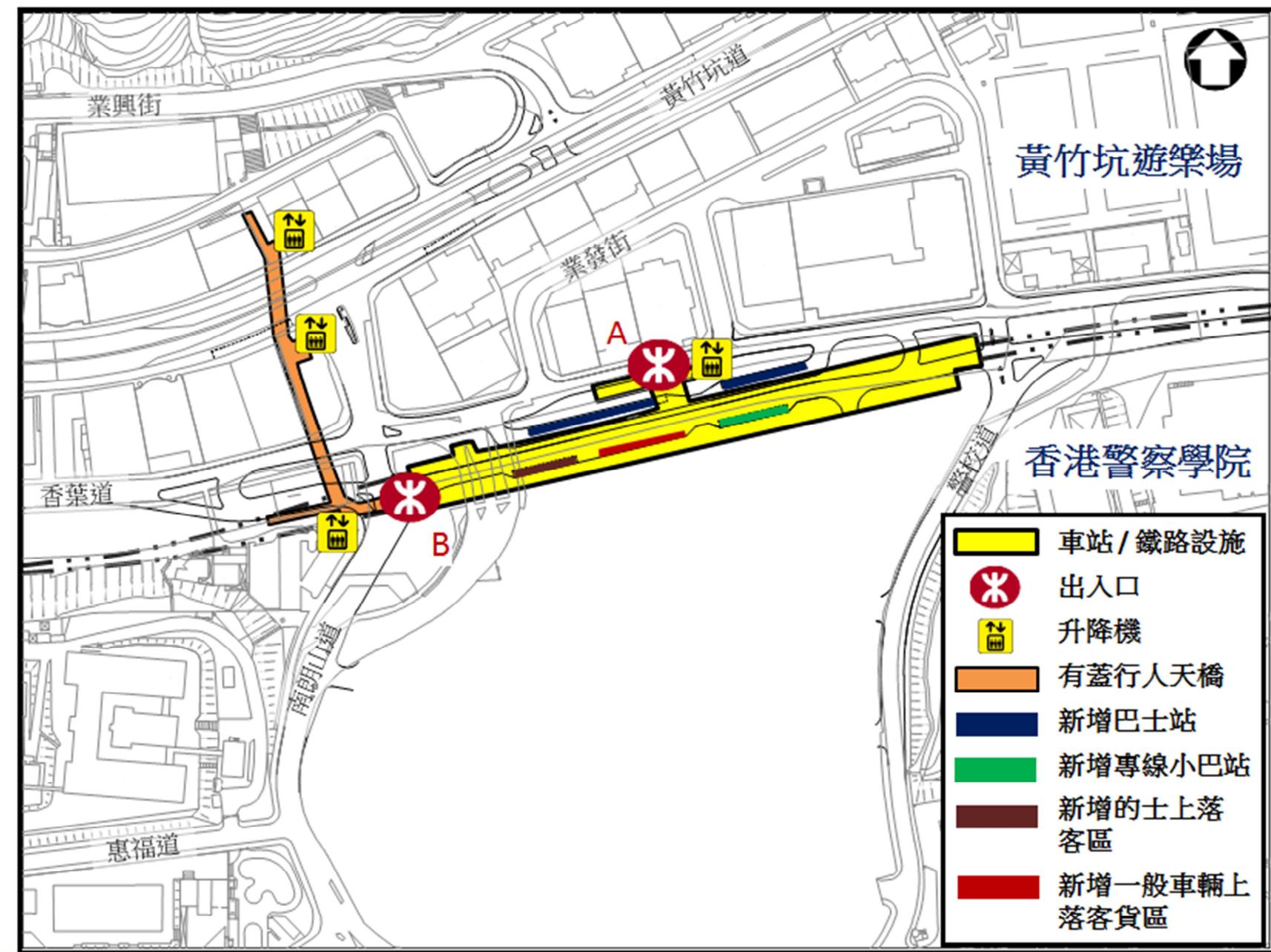
### 南港島線(東段)



## 連接海洋公園鐵路站與鄰近地區的行人連接系統及新增的公共運輸設施



## 連接黃竹坑鐵路站與鄰近地區的行人連接系統及新增的公共運輸設施



## 運輸署制定改善及減少巴士服務的指引

### 改善服務

1. 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。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

2. 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。在構思增加車輛時，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

3. 若上文第 2 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。

4. 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

5. 一直以來，本署與巴士服務營辦商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

6. 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

7. 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、班次和行車時間表；將巴士站密度降低；以及縮短、合併和取消巴士路線等。

#### (a) 縮減班次

8. 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%，本署會考慮減少行走的車輛。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，包括引用空調單層巴士代替雙層巴士行走，以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

9. 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

10. 為了善用資源，本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。

## 建議重組巴士服務方案 (組合 1)

地區 : 貴竹坑及深灣

涉及路線 : 城巴第 75 號線(深灣 – 中環(交易廣場))

### 背景

1. 當南港島線(東段)通車後，預計部分現時乘搭巴士服務往來港島北岸或其他目的地的居民，日後將會到新建的黃竹坑鐵路站使用更便捷的鐵路服務，以致黃竹坑和深灣一帶的巴士路線出現乘客流失的情況。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組受影響的巴士路線，包括城巴第75號線。附件4(1)撮錄該路線現時的服務安排及乘客需求模式。

### 建議安排

#### 城巴第 75 號線: 縮短營運時間

2. 城巴第75號線主要為深灣及黃竹坑居民提供經香港仔隧道往來中環、金鐘及灣仔的巴士服務。現時該線的乘客需求主要集中於上下午繁忙時段，其中於上午繁忙時段往來深灣/黃竹坑與中環，以及下午繁忙時段由中環往深灣/黃竹坑的乘客量佔該線全日總乘客量約45%。該線在繁忙時段的平均一小時載客率約60%，但在非繁忙時段的乘客需求非常低，平均載客率只有約25%。

3. 現時，深灣及黃竹坑的居民如要往來港島北岸，可選乘城巴第75號線(深灣 – 中環(交易廣場))或72A號線(深灣 – 銅鑼灣(摩頓台))等巴士服務。當南港島線(東段)通車後，預計城巴第75號線大部分往來深灣/黃竹坑和中環/金鐘/灣仔(西)的乘客將會轉乘鐵路，估計該線會出現明顯乘客流失的情況(約80%)。但考慮到該線在平日繁忙時段往來深灣/黃竹坑與中環的乘客需求仍高(最繁忙一小時的載客率約為93%)，因此運輸署建議在南港島線(東段)通車後，將該線改為只在平日上午及下午繁忙時段提供服務。

4. 在過往諮詢期間，運輸署亦曾收到一些議員、社區代表及居民建議維持該線於繁忙時段往來深灣/黃竹坑及中環的巴士服務。在其他時段，受影響的乘客除可使用鐵路外，亦可利用新增的八達通轉乘優惠安排，乘搭城巴第72A號線，然後轉乘城巴第37A號線(中環方向)、第37B和37X號線(南區方向)或第90號線(金鐘或南區方向)。受影響城巴第75號線的乘客可選擇表1內列出的替代服務。

表1 -城巴第75號線乘客可選擇的替代服務

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
深灣/黃竹坑<> 中環/金鐘/灣仔 (西)	港鐵	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 9 至 13 分鐘 (預計)	-21 至-27 分鐘 (預計)
	<u>中環方向</u> 城巴第 72A 號 線轉乘城巴第 37A 或 90 號線	\$4.7	相同	約 30 至 40 分鐘	相若
	<u>南區方向</u> 城巴第 37B、 37X 或 90 號線 轉乘城巴第 72A 號線	\$4.7	相同	約 30 至 40 分鐘	相若
深灣/黃竹坑 <> 灣仔(東)	城巴第 72A 號 線	\$4.5	-\$0.2	約 25 分 鐘	相若

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

5. 附件4(2)列出修改城巴第75號線的建議服務安排。

### 現時巴士服務的安排及乘客需求模式

#### 城巴第 75 號線

城巴第75號線主要為深灣及黃竹坑居民提供經香港仔隧道往來中環、金鐘及灣仔的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	75
終點站	深灣 – 中環(交易廣場)
營運時間	<p style="text-align: center;"><u>由深灣開出:</u>            每日上午 5 時 10 分至晚上 11 時 30 分  <u>由中環(交易廣場)開出:</u>            每日上午 5 時 45 分至凌晨 12 時正</p>
繁忙時間班次	7 至 15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 93%
單程收費	\$4.7
車輛數目	9 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 超過80%的乘客往來深灣及黃竹坑與港島北岸(包括中環/金鐘/灣仔(西)一帶)。當南港島線(東段)通車後，該路段會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 不足20%的乘客往來深灣及黃竹坑與灣仔(東)一帶。這些乘客可選乘城巴第72A號線。

**建議重組巴士服務的安排**

**城巴第 75 號線**

路線	75
終點站	深灣 – 中環(交易廣場)
營運時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> <u>由深灣開出:</u> 上午 6 時 35 分至上午 8 時 55 分 (共 8 班) <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 上午 7 時 35 分及上午 8 時正 (共 2 班)及 下午 5 時 30 分至晚上 7 時正 (共 4 班)
繁忙時間班次	<b>20 至 25 分鐘</b>
單程收費	\$4.7
車輛數目	<b>5 部雙層巴士</b>

(粗體字為建議變更部分)

## 建議重組的巴士服務方案 (組合 2)

地區 : 海洋公園

涉及路線 : 城巴第 629 號線 (金鐘(西)/中環(天星碼頭/交易廣場) – 海洋公園)

城巴第 629A 號線 (海洋公園 往 中環(交易廣場))

城巴第 629S 號線 (金鐘(西) 往 海洋公園(大樹灣))

### 背景

1. 城巴第629號線為一條由中環和金鐘往來海洋公園全日行走的旅遊路線，行車時間約20至30分鐘，而城巴第629A及629S號線則為第629號的輔助路線，只於繁忙時段各提供三個單向班次往返海洋公園。附件5(1)撮錄該三條路線現時的服務安排及乘客需求模式。

### 建議安排

2. 當南港島線(東段)通車後，上述路線將會與鐵路服務完全重疊。乘客使用鐵路由中環或金鐘前往海洋公園鐵路站，車程只需約4至7分鐘。由於新鐵路線的班次較頻密和穩定，而其行車時間較巴士為短，預計這些路線大部分的乘客將會改乘鐵路服務。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組該三條巴士路線。

#### 城巴第629號線:

3. 當南港島線(東段)通車後，預計城巴第629號線往來金鐘至海洋公園及由海洋公園往中環(交易廣場)的乘客(約98%)，日後有很大可能改乘鐵路服務，以致該線出現明顯乘客流失的情況。因此，建議在南港島線(東段)通車後，取消該線於金鐘(西)及中環(交易廣場)的服務。另外，由於中環天星碼頭較遠離鐵路站，因此部分旅客仍有需要使用該線前往海洋公園。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後，修改該線的服務安排如下：

- (i) 金鐘(西) – 海洋公園的服務: 取消服務
- (ii) 海洋公園往中環(交易廣場)的服務: 取消服務
- (iii) 中環(天星碼頭)–海洋公園的服務:
  - (1) 縮短營運時間，每日在上午時段提供五班途經中環(交易廣場)及金鐘，前往海洋公園的定點班次；及
  - (2) 更改為單向前往海洋公園服務。

4. 附件5(2)列出修改城巴第629號線的建議服務安排。

### 城巴第629A和629S號線：取消服務

5. 當南港島線(東段)通車後，城巴第629A和629S號線將會完全與港鐵服務重疊，預計該兩線大部分的乘客，日後將會改乘鐵路服務。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後取消該兩線的服務。受影響城巴第629、629A及629S號線的乘客可選擇表1內列出的替代服務。

**表1 - 城巴第629/629A/629S號線乘客可選擇的替代服務**

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費 (分段收費)	差額	車程時間	相差
金鐘 <> 海洋公園	港鐵	\$5.2* (預計)	-\$5.4 (預計)	約 4 分鐘 (預計)	-21 分鐘 (預計)
	<u>往金鐘方向</u> 城巴第 6X 、 37A 、 75 、 90 、 97 或 260 號線	\$4.7 至 \$10.6 (\$4.6 至 \$6.6)	-\$5.9 至相 同 (-\$6.0 至 -\$4.0)	約 25 分鐘	相若
中環 <> 海洋公園	港鐵	\$5.2* (預計)	-\$5.4 (預計)	約 7 分鐘 (預計)	-23 分鐘 (預計)
	<u>往中環方向</u> 城巴第 6X 、 37A 、 70 、 75 、 260 號線或新巴第 590 號線	\$4.7 至 \$10.6 (\$4.6 至 \$6.6)	-\$5.9 至相 同 (-\$6.0 至 -\$4.0)	約 30 分鐘	相若

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

### 現時巴士服務安排及乘客需求模式

#### **城巴第 629 號線**

城巴第629號線為一條經香港仔隧道往來中環及金鐘(西)與海洋公園的巴士服務，乘客主要為觀光旅客。現時的服務安排如下：

路線	629
終點站	金鐘(西)/中環(天星碼頭/交易廣場) – 海洋公園
營運時間	<p style="text-align: center;"><u>金鐘(西) – 海洋公園</u>            每日上午 9 時正至晚上 7 時 10 分</p> <p style="text-align: center;"><u>中環(天星碼頭) – 海洋公園</u>            每日上午 9 時 45 分至下午 3 時 45 分正</p> <p style="text-align: center;"><u>海洋公園往中環(交易廣場)</u>            每日下午 4 時正至晚上 7 時正</p>
繁忙時間班次	8 至 10 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 100%
單程收費	\$10.6
車輛數目	1 部雙層巴士

該線的乘客量分佈撮錄如下：

- (i) 超過95%的乘客往來金鐘(西)和海洋公園。這些乘客除使用該線外，亦可選乘日後的南港島線(東段)及其他巴士路線。這些巴士路線包括：
1. 城巴第6X號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)
  2. 城巴第37A號線(置富花園-中環)(循環線)(只往金鐘)
  3. 城巴第37B號線(置富花園-金鐘)(循環線)(只往海洋公園)
  4. 城巴第37X號線(置富花園-金鐘)(循環線)(只往海洋公園)
  5. 城巴第70號線(華貴-中環(交易廣場))(只往海洋公園)
  6. 城巴第75號線(深灣-中環(交易廣場))
  7. 城巴第90號線(鴨脷洲邨-中環(交易廣場))
  8. 城巴第97號線(利東邨-中環(交易廣場))
  9. 城巴第260號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)

- (ii) 不足5%的乘客往來中環(天星碼頭/交易廣場)和海洋公園。這些乘客可選乘其他巴士路線。這些巴士路線包括:
1. 城巴第6X號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)
  2. 城巴第37A號線(置富花園-中環)(循環線)(只往中環)
  3. 城巴第37B號線(置富花園-金鐘)(循環線)(只往海洋公園)
  4. 城巴第37X號線(置富花園-金鐘)(循環線)(只往海洋公園)
  5. 城巴第70號線(華貴-中環(交易廣場))
  6. 城巴第75號線(深灣-中環(交易廣場))
  7. 城巴第260號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)
  8. 新巴第590號線(海怡半島-中環(交易廣場))

### 城巴第 629A 和 629S 號線

城巴第629A和629S號線均為第629號的輔助路線，每日於上下午繁忙時間各提供3個單向班次，協助疏導往返海洋公園的乘客。現時的服務安排如下:

路線	629A (下午繁忙時段服務)
終點站	海洋公園往中環(交易廣場)
營運時間	每日下午 5 時 20 分、下午 5 時 50 分及下午 6 時 20 分 (共 3 班)
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 36%
單程收費	\$10.6
車輛數目	1 部雙層巴士(與城巴第 629 號線共用)

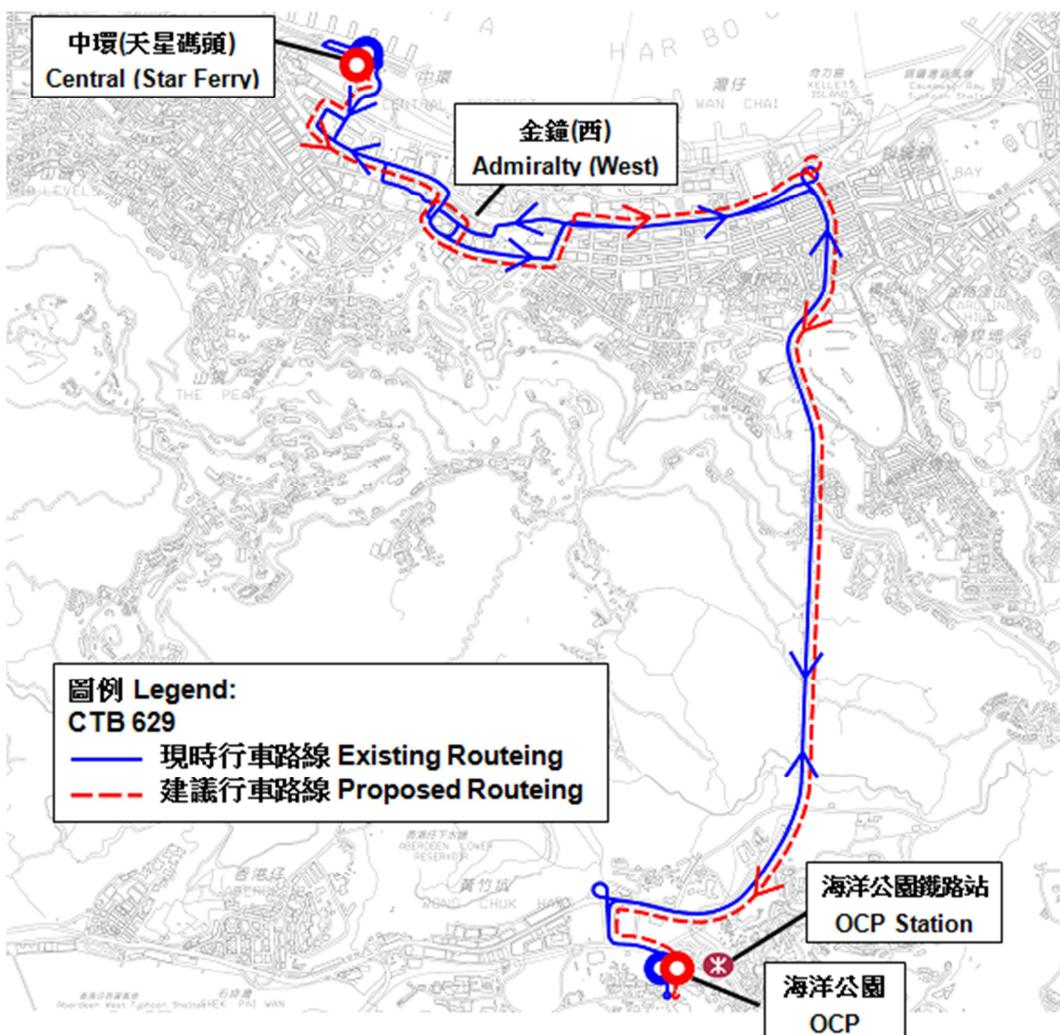
路線	629S (上午繁忙時段服務)
終點站	金鐘(西)往海洋公園(大樹灣)
營運時間	每日上午 7 時 20 分、上午 8 時 10 分及上午 8 時 30 分 (共 3 班)
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 36%
單程收費	\$10.6
車輛數目	1 部雙層巴士(與城巴第 629 號線共用)

現時，城巴第629A和629S號線的乘客量偏低，在最繁忙一小時的平均載客率只有約36%，而每個班次只接載約40人次，營運情況並不理想。

建議重組巴士服務的安排**城巴第 629 號線**

路線	629
終點站	中環(天星碼頭) 往 海洋公園 (經金鐘(西))
行車路線	<p>經民耀街、港景街、交易廣場巴士總站、干諾道中、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、添馬街、德立街、紅棉路支路、(紅棉路、夏慤道)*、告士打道、天橋、香港仔隧道、黃竹坑道及海洋公園道。</p> <p>* 視乎交通情況，行車路線或改經金鐘道、軍器廠街及天橋</p>
營運時間	每日上午 9 時 30 分至上午 11 時 30 分(共 5 班)
班次	30 分鐘
單程收費	\$10.6
車輛數目	1 部雙層巴士

(粗體字為建議變更部分)



## 建議重組巴士服務方案 (組合 3)

地區 : 鴨脷洲途經香港仔隧道  
涉及路線 : 城巴第 90 號線(鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場))  
城巴第 90C 號線 (鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈))  
城巴第 97 號線 (利東邨 – 中環(交易廣場))  
新巴第 590A 號線 (海怡半島 – 金鐘(東))(循環線)

### 背景

1. 城巴第90、90C及97號線和新巴第590A號線主要服務鴨脷洲的居民，並行經香港仔隧道往來港島北岸(包括中環至灣仔一帶)。附件6(1)撮錄該四條路線現時的服務安排及乘客需求模式。
2. 鴨脷洲的兩個新鐵路站(即利東鐵路站及海怡半島鐵路站)，位於人口集中的區域，預計大部分現時乘搭巴士的鴨脷洲居民，因行車時間大為縮短，日後將會轉乘鐵路服務直接往返港島北岸。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組這四條巴士路線的服務安排。

### 建議安排

#### 城巴第90C及新巴第590A號線: 取消服務

3. 城巴第90C號線主要為鴨脷洲大街的居民，於上午繁忙時段提供前往灣仔至中環的服務，而新巴第590A號線主要為海怡半島及鴨脷洲的居民提供一條全日往來金鐘和灣仔的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，預計往港島北岸行車時間縮短約19至26分鐘，因此預料乘搭上述兩條路線往來鴨脷洲與中環/金鐘/灣仔(西)的乘客(約70%)會轉乘鐵路服務。另外，城巴第90C及新巴第590A號線往來鴨脷洲與灣仔(東)的行車路線，與城巴第90及新巴第590號線重疊，因此受影響的乘客可選乘南港島線(東段)或其他重疊的巴士路線。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後取消該兩條路線服務。受影響城巴第90C及新巴第590A號線乘客可選擇表1內列出的替代服務。

**表1 - 城巴第90C及新巴第590A號線乘客可選擇的替代服務**

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
海怡半島/鴨脷洲<> 中環/金鐘/灣仔(西)	港鐵	\$5.2* (預計)	-\$1.3 至 +\$0.5 (預計)	約 11 至 14 分鐘 (預計)	-19 至 26 分鐘 (預計)
	新巴第 590 號線	\$6.9	+0.4 至 +\$2.2	約 30 至 40 分鐘	相若
海怡半島/鴨脷洲<> 灣仔(東)	城巴第 90 號線	\$4.7	相同至 +\$1.8	約 25 分鐘	相若
	新巴第 590 號線	\$6.9	+0.4 至 +\$2.2	約 25 分鐘	相若
海怡半島/鴨脷洲<> 黃竹坑	港鐵	\$4.5* (預計)	-\$2.0 至 +\$0.4	約 3 分鐘 (預計)	+7 分鐘 (預計)
中環/金鐘 <> 灣仔	港鐵	\$4.5	-\$2.0 至 +\$1.1	約 5 分鐘	+5 分鐘

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

### **城巴第90號線:縮短及修改行車路線**

4. 當南港島線(東段)通車後，由海怡半島鐵路站往來中環鐵路站只需約14分鐘，較現時城巴第90號線的47分鐘大為減少，預計該線的乘客會改乘鐵路服務，以致出現乘客流失的情況。由於現時乘搭城巴第90號線往來中環區的乘客需求不高，該線於中環區內最繁忙一小時平均載客率只有約20%，預計南港島線(東段)通車後乘搭該線往來中環的乘客將會更少。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後，修改該線的服務安排如下：

- (i) 縮短在中環區的行車路線，並改以金鐘(東)作為總站；
- (ii) 往金鐘(東)方向的班次改經黃竹坑道天橋，更快捷前往港島北岸；

- (iii) 星期一至五早上繁忙時段後，以及星期六、日及公眾假期全日，來回方向均繞經利東邨，接載城巴第97號線服務時段外而受影響的乘客。
5. 受影響城巴第90號線的乘客可選擇表2內列出的替代服務。

**表2 - 城巴第90號線乘客可選擇的替代服務**

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
鴨脷洲 <> 中環	港鐵	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 11 至 14 分鐘 (預計)	-33 分鐘 (預計)
	城巴第 90B 及新巴第 590 號線	\$5.8 至 \$6.9	+\$1.1 至 +\$2.2	約 40 至 45 分鐘	相若
	中環方向 城巴第 90 號線轉乘城巴第 37A 號線	\$4.7	相同	約 47 分鐘	相若
	南區方向 城巴第 37B 或 37X 號線轉乘城巴第 90 號線	\$4.7	相同	約 47 分鐘	相若

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

### **城巴第97號線：縮短行車路線和營運時間**

6. 城巴第97號線主要為利東的居民提供一條行經香港仔隧道往來中環、金鐘及灣仔的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，該線的行車路線將與鐵路重疊。由於日後利東鐵路站往來中環鐵路站只需約11分鐘，較現時城巴第97號線的48分鐘大為減少，預計該線的乘客日後會改乘鐵路服務，以致該線出現明顯乘客流失的情況。由於現時乘搭城巴第97號線往來中環區的乘客需求不高，該線於中環區內最繁忙一小時平均載客率只有約20%，預計南港島線(東段)通車後乘搭該線往來中環的乘客將會更少。

7. 另外，現時城巴第97號線的乘客需求集中於上午繁忙時間，佔全日整體乘客量約34%，而在最繁忙的一小時往中環方向的平均載客率達86%。預計南港島線(東段)通車後，該線於上午繁忙時段仍有一定的乘客需求。因此，運輸署建議修改該線的服務安排如下：

- (i) 縮短其營運時間，只在星期一至五(公眾假期除外)早上繁忙時段行走；及
- (ii) 縮短在中環區的行車路線，並改以金鐘(東)作為總站。

8. 受影響城巴第97號線的乘客可選擇表3內列出的替代服務。

**表3 - 城巴第97號線乘客可選擇的替代服務**

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費	差額	車程時間	相差
利東 <> 中環	港鐵	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 11 分鐘 (預計)	-37 分鐘 (預計)
	中環方向 城巴第 90 號 線轉乘城巴 第 37A 號線	\$4.7	相同	約 48 分鐘	相若
	南區方向 城巴第 37B 或 37X 號線 轉乘城巴第 90 號線	\$4.7	相同	約 48 分鐘	相若
利東 <> 金鐘/灣仔(西)	港鐵	\$5.2* (預計)	+\$0.5 (預計)	約 8 分鐘 (預計)	-32 分鐘 (預計)
	城巴第 90 號 線	\$4.7	相同	約 40 分鐘	相若
利東 <> 灣仔(東)	城巴第 90 號 線	\$4.7	相同	約 35 分鐘	相若

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

9. 附件6(2)列出修改城巴第90及97號線的建議服務安排。

**現時巴士服務的安排及乘客需求模式**

**城巴第90C號線**

城巴第90C號線主要為鴨脷洲大街的居民，於上午繁忙時段提供一條經香港仔隧道前往灣仔至中環的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	90C (上午繁忙時段服務)
終點站	鴨脷洲大街 往 中環(怡和大廈)
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 30 分至上午 9 時正
繁忙時間班次	15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 87%
單程收費	\$4.7
車輛數目	4 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約70%的乘客由鴨脷洲/黃竹坑前往中環/金鐘/灣仔(西)一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約10%的乘客由鴨脷洲/黃竹坑前往灣仔(東)一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務，然後再步行前往其目的地，或選乘城巴第90號線或新巴第590號線。
- (iii) 約10%的乘客由鴨脷洲前往黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務。
- (iv) 約10%的乘客由灣仔前往中環/金鐘一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務或其他巴士路線。

### **新巴第590A號線**

新巴第590A號線主要為海怡半島及鴨脷洲的居民提供一條經香港仔隧道往來金鐘和灣仔的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	590A
終點站	海怡半島 – 金鐘(東) (循環線)
營運時間	每日上午 6 時正至晚上 11 時 40 分
繁忙時間班次	11 至 15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 72%
單程收費	\$6.5
車輛數目	6 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約70%的乘客往來海怡半島/鴨脷洲與金鐘/灣仔(西)一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約20%的乘客往來海怡半島/鴨脷洲與灣仔(東)一帶，這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務，然後再步行前往其目的地，或選乘城巴第90號線或新巴第590號線。
- (iii) 約10%的乘客往來鴨脷洲與黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘鐵路服務。

### 城巴第90號線

城巴第90號線為一條行經香港仔隧道往來鴨脷洲邨和中環(交易廣場)的巴士服務，途經金鐘和灣仔。現時的服務安排如下：

路線	90
終點站	鴨脷洲邨 – 中環(交易廣場)
營運時間	<u>由鴨脷洲邨開出:</u> 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分  <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分
繁忙時間班次	6 至 15 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 90%
單程收費	\$4.7
車輛數目	10 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約65%的乘客往來鴨脷洲/黃竹坑與灣仔至金鐘一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段會與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短(減省約30分鐘)，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。
- (ii) 約20%的乘客往來鴨脷洲/黃竹坑與中環。這些乘客除使用該線外，亦可選乘新鐵路服務或新巴第590號線。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短(減省約35分鐘)，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。

### 城巴第97號線

城巴第97號線為一條經香港仔隧道往來利東邨和中環(交易廣場)的巴士服務，途經金鐘和灣仔。現時該線的服務安排如下：

路線	97
終點站	利東邨 – 中環(交易廣場)
營運時間	<p style="text-align: center;"><u>由利東邨開出:</u> 每日上午 5 時 30 分至凌晨 12 時正</p> <p style="text-align: center;"><u>由中環(交易廣場)開出:</u> <u>星期一至六</u> 上午 6 時 20 分至凌晨 12 時 30 分 <u>星期日及公眾假期</u> 上午 6 時 24 分至凌晨 12 時 30 分</p>
繁忙時間班次	4 至 20 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 86%
單程收費	\$4.7
車輛數目	13 部雙層巴士

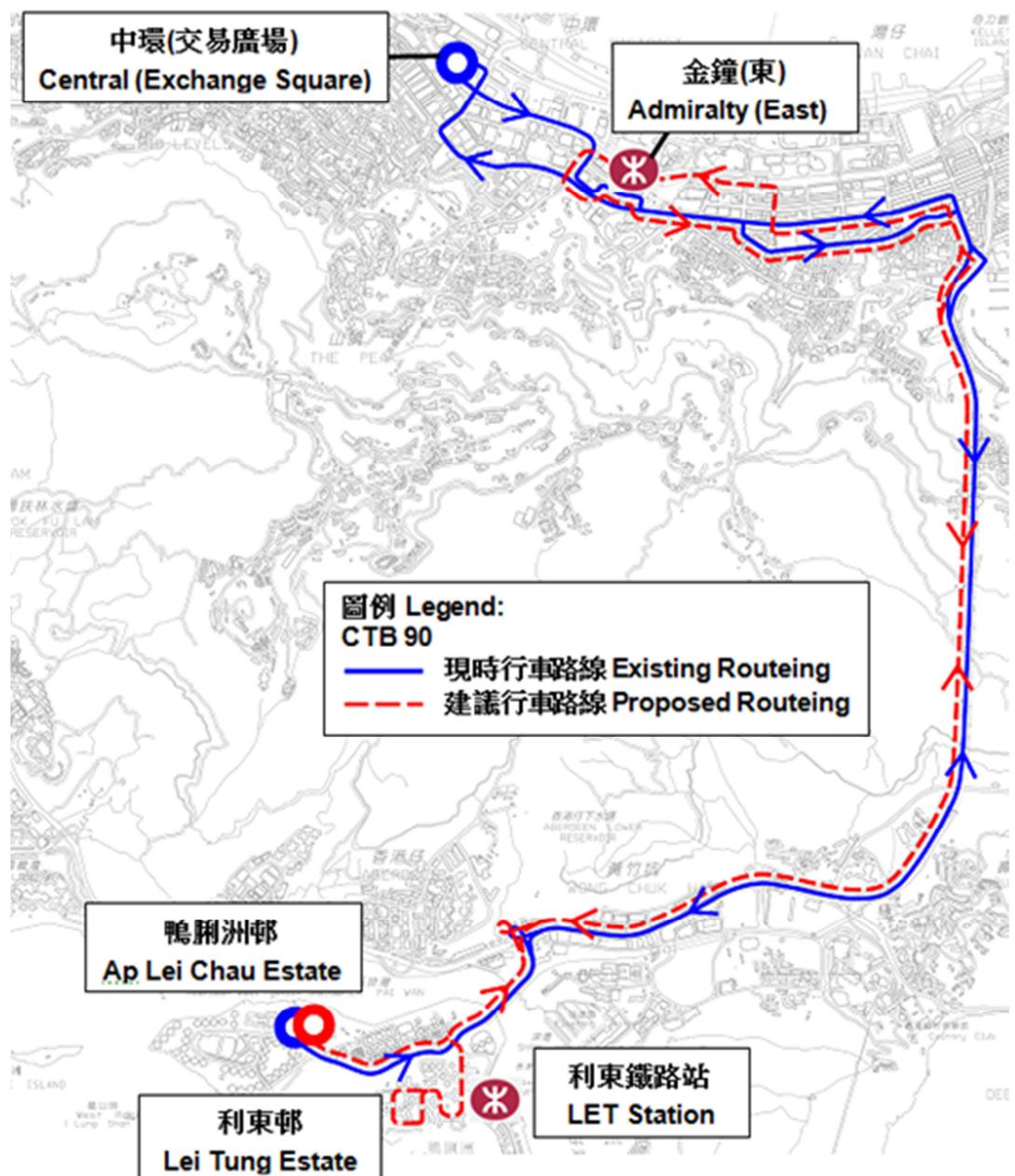
該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約60%的乘客往來利東/黃竹坑和灣仔至金鐘一帶。南港島線(東段)通車後，該路段將會完全與鐵路重疊，預計這些乘客將會改乘鐵路，因為可減省約30分鐘的行車時間。
- (ii) 約25%的乘客往來利東/黃竹坑和中環。除該線外，這些乘客亦可選乘新鐵路服務。當南港島線(東段)通車後，預計這些乘客會改乘鐵路服務，因為可減省約35分鐘的行車時間。

建議重組巴士服務安排**城巴第 90 號線**

路線	90
終點站	鴨脷洲邨 – 金鐘(東)
行車路線	<p><u>由鴨脷洲邨開出:</u>          經鴨脷洲橋道、#(鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道)、黃竹坑道、黃竹坑道天橋、黃竹坑道、香港仔隧道、黃泥涌道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、盧押道、告士打道、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、添馬街及德立街。</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u>          經樂禮街、金鐘道、軒尼詩道、分域街、莊士敦道、灣仔道、摩理臣山道、黃泥涌道、香港仔隧道、黃竹坑道、#(鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑)及鴨脷洲橋道。</p> <p>#逢星期一至五早上繁忙時間後、星期六、日及公眾假期全日繞經利東</p>
營運時間	<p><u>由鴨脷洲邨開出:</u>          每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u>          每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分</p>
繁忙時間班次	12 至 20 分鐘
單程收費	\$4.7
車輛數目	<b>8 部雙層巴士</b>

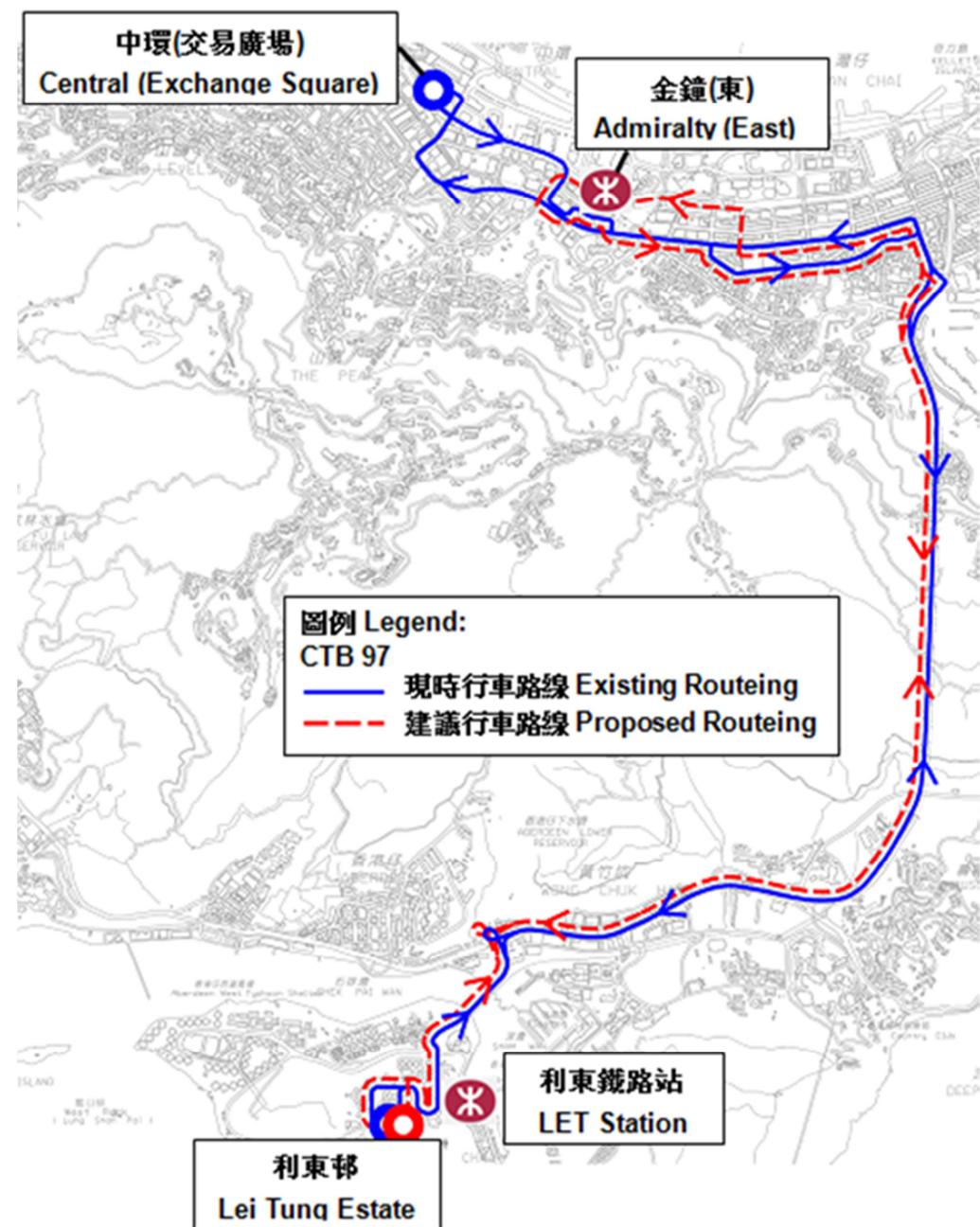
(粗體字為建議變更部分)



建議重組巴士服務安排**城巴第 97 號線**

路線	97
終點站	利東邨 – 金鐘(東)
行車路線	<p><u>由利東邨開出:</u> 經利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、黃竹坑道、黃竹坑道天橋、黃竹坑道、香港仔隧道、黃泥涌道、摩理臣山道、天樂里、軒尼詩道、盧押道、告士打道、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、添馬街及德立街。</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u> 經<u>樂禮街</u>、金鐘道、軒尼詩道、分域街、莊士敦道、灣仔道、摩理臣山道、黃泥涌道、香港仔隧道、黃竹坑道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑及利東邨道。</p>
營運時間	<p><u>由利東邨開出:</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午 5 時 30 分至上午 8 時 45 分 (共 11 班)</p> <p><u>由金鐘(東)開出:</u> 星期一至五(公眾假期除外) 上午 6 時 40 分至上午 8 時 30 分 (共 5 班)</p>
單程收費	\$4.7
車輛數目	<b>6 部雙層巴士</b>

(粗體字為建議變更部分)



## 建議重組巴士服務方案 (組合 4)

地區 : 赤柱

涉及路線 : 新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場))

### 背景

1. 新巴第66號線在平日上午及下午繁忙時段，提供往來赤柱和港島北岸(包括中環至灣仔一帶)的服務。附件7(1)撮錄該線現時的服務安排及乘客需求模式。
2. 為配合南港島線(東段)通車，運輸署和巴士公司會提供接駁新鐵路站的服務，包括:新增專線小巴第40M號線(赤柱監獄–海洋公園鐵路站)和城巴第73號線(赤柱監獄–數碼港)(途經海洋公園及黃竹坑鐵路站)，以方便赤柱居民乘搭南港島線(東段)的服務。屆時，預計赤柱居民的出行模式會有所轉變，部分現時乘搭巴士服務往來港島北岸或其他目的地的居民，日後會乘搭這些接駁鐵路的專線小巴/巴士路線到海洋公園或黃竹坑鐵路站，然後轉乘鐵路服務。預計赤柱一帶的巴士路線會出現乘客流失的情況。另外，深灣及黃竹坑居民亦會十分方便到黃竹坑鐵路站使用鐵路服務。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組該線。

### 建議安排

#### 縮短新巴第66號線營運時間

3. 現時新巴第66號線與城巴第6號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)的服務範圍重疊，而且城巴第6號線的車費較便宜，以致新巴第66線的乘客量持續偏低，平均每班車只接載45名乘客。當南港島線(東段)通車後，預計新巴第66號線部分乘客的乘車模式將會轉變，會改乘接駁鐵路的專線小巴或巴士路線前往海洋公園或黃竹坑鐵路站，然後轉乘鐵路服務，以致該線出現乘客流失的情況。在過往諮詢期間，一些議員、社區代表及居民亦曾提議保留該線於繁忙時段，往來赤柱與中環的巴士服務。因此，運輸署建議縮短其營運時間及調減班次，並將節省的巴士資源調派往其他乘客需求較高的路線。

4. 附件7(2)列出重組後新巴第66號線的建議服務安排。

## 現時巴士服務的安排及乘客需求模式

### **新巴第 66 號線**

新巴第66號線只於平日上午及下午繁忙時段提供往來馬坑邨及港島北岸地區的巴士服務。現時的服務安排如下：

路線	66
終點站	赤柱(馬坑邨)- 中環(交易廣場)
營運時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> <u>由赤柱(馬坑邨)開出:</u> 上午 6 時 45 分至上午 8 時 50 分 下午 3 時 20 分至下午 7 時 30 分  <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 上午 7 時正至上午 8 時 55 分 下午 3 時 20 分至下午 7 時 30 分
繁忙時間班次	12 至 32 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 63%
單程收費	\$8.9
車輛數目	5 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

- (i) 約40%的乘客由赤柱往來港島北岸(即中環至灣仔一帶)。除該線外，該線的乘客亦可選乘城巴第6、6X(中環(交易廣場)-赤柱監獄)或260號線(中環(交易廣場)-赤柱監獄)。
- (ii) 約40%的乘客由灣仔半山(即司徒拔道至黃泥涌峽道一帶)往來港島北岸。除該線外，該線的乘客亦可選乘城巴第6號線。
- (iii) 約10%的乘客由赤柱往來灣仔半山。該線的乘客亦可選乘城巴第6號線。
- (iv) 約10%的乘客往來中環至灣仔之間。除該線外，該線的乘客亦可選乘鐵路或其他巴士路線。

**建議重組巴士服務的安排**

**新巴第 66 號線**

路線	66
終點站	赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場)
營運時間	<u>星期一至五(公眾假期除外)</u> <u>由赤柱(馬坑邨)開出:</u> 上午 7 時正至上午 8 時 30 分 下午 4 時 30 分至下午 6 時正  <u>由中環(交易廣場)開出:</u> 上午 8 時 15 分及上午 8 時 45 分 下午 5 時 50 分及下午 6 時 20 分
繁忙時間班次	<b>30 分鐘</b>
單程收費	\$8.9
車輛數目	<b>4 部雙層巴士</b>

(粗體字為建議變更部分)

## 建議重組巴士服務方案 (組合 5)

地區 : 鴨脷洲途經東區海底隧道往來九龍東  
涉及路線 : 隧巴第 671 號線 (鴨脷洲(利樂街) – 鑽石山站)

### 背景

1. 隧巴第671號線主要服務鴨脷洲的居民，提供一條途經東區海底隧道往來九龍東的巴士服務(包括有鐵路網絡覆蓋的觀塘區及黃大仙區)，全程行車時間約90分鐘。附件8(1)撮錄該路線現時的服務安排及乘客需求模式。
2. 在鴨脷洲內兩個新鐵路站(即利東及海怡半島鐵路站)，會配合南港島線(東段)通車時啟用。預計屆時大部分乘搭隧巴第671號線的鴨脷洲居民，會轉乘行車時間較短的鐵路服務，直接往返九龍東。因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組該條隧巴路線的服務安排。

### 建議安排

#### 隧巴第671號線：縮短營運時間及修改行車路線

3. 隧巴第671號線主要為鴨脷洲的居民，提供一條途經東區海底隧道往來九龍東的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，該線的服務範圍將與鐵路重疊。由利東鐵路站或海怡半島鐵路站前往九龍東只需約40分鐘，較現時乘搭隧巴第671號線可節省約50分鐘的行車時間，預計該線的乘客日後會改乘鐵路服務，以致該線出現明顯乘客流失的情況。
4. 現時隧巴第671號線的乘客需求主要集中於繁忙時段。該線在最繁忙的一小時平均載客率約90%，但在非繁忙時段的乘客需求非常低，平均每小時載客率只有約35%。運輸署建議在南港島線(東段)通車後，取消該線於非繁忙時段的服務。在過往諮詢期間，一些議員、社區代表及居民亦曾提議保留該線於繁忙時段的服務。另外，為加強該線對往來南區與九龍東乘客的吸引力，運輸署亦建議修改該線的行車路線，來回方向改行東區走廊，不再途經英皇道。附件8(2)列出修改隧巴第671號線的建議服務安排。同時，該線受影響的乘客可選擇的替代服務於表1內列出。

**表1 - 隧巴第671號線乘客可選擇的替代服務**

受影響乘客	替代服務				
	交通工具	收費 (分段收費)	差額	車程時間	相差
港島南區 <> 九龍東	港鐵	\$13.8* (預計)	+\$2.7 (預計)	約 25 至 43 分鐘 (預計)	-20 至-47 分鐘 (預計)
港島南區 <> 港島東區	港鐵	\$6.5 至 \$8.0* (預計)	-\$0.1 至 -\$4.6 (預計)	約 11 至 22 分鐘 (預計)	-9 至-23 分鐘 (預計)
	城巴第 99 號線	\$7.0 (\$6.2)	-\$4.1 (-\$1.9)	約 40 至 50 分鐘	相若
港島東區 <> 九龍東	港鐵	\$9.4 至 \$13.8	-\$1.1 至 +\$2.7	約 11 至 27 分鐘	-9 至-22 分鐘
	隧巴第 601 及 619 號線	\$9.8 (\$9.3)	-\$1.3 (相同)	約 20 至 35 分鐘 (只達藍田/ 觀塘)	相若

\*為預計南港島線(東段)的收費，其實際票價將視乎港鐵日後的公佈。

## 現時巴士服務的安排及乘客需求模式

### **隧巴第671號線**

隧巴第671號線為一條行經南區、灣仔、東區及九龍東(包括有鐵路網絡覆蓋的觀塘區及黃大仙區)的路線。現時的服務安排如下：

路線	671
終點站	鴨脷洲(利樂街) – 鑽石山站
營運時間	<p style="text-align: center;"><u>由鴨脷洲(利樂街)開出:</u></p> <p style="text-align: center;"><u>星期一至六</u></p> <p style="text-align: center;">上午 6 時 25 分至晚上 8 時 15 分</p> <p style="text-align: center;"><u>星期日及公眾假期</u></p> <p style="text-align: center;">上午 7 時 30 分至晚上 7 時 45 分</p> <p style="text-align: center;"><u>由鑽石山站開出:</u></p> <p style="text-align: center;"><u>星期一至六</u></p> <p style="text-align: center;">上午 6 時 30 分至晚上 8 時 15 分</p> <p style="text-align: center;"><u>星期日及公眾假期</u></p> <p style="text-align: center;">上午 7 時 30 分至晚上 7 時 45 分</p>
繁忙時間班次	12 至 25 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 90%
單程收費	\$11.1
車輛數目	11 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

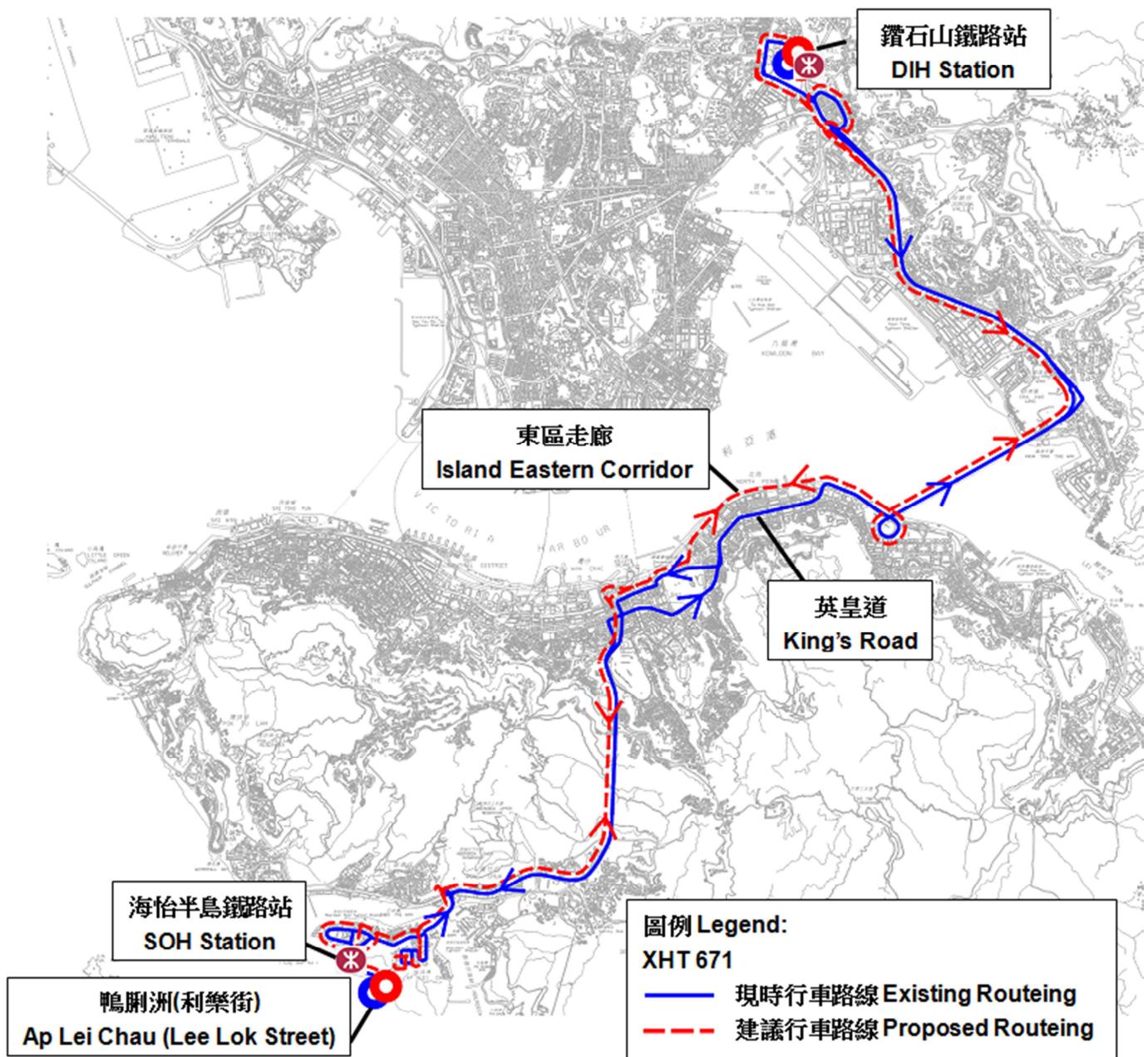
- (i) 約65%的乘客往來港島南區與九龍東(即藍田/觀塘/彩紅/鑽石山一帶)。
- (ii) 約10%的乘客往來港島南區與港島東區(即天后/炮台山/北角一帶)。除該線外，這些乘客亦可選乘城巴第99號線(海怡半島-筲箕灣)。
- (iii) 約20%的乘客往來港島東區與九龍東一帶。除該線外，這些乘客亦可選乘隧巴第601(金鐘(東)-寶達邨)或619號線(中環(港澳碼頭)-順利邨)。

### 建議重組巴士服務的安排

#### 隧道巴第 671 號線

路線	671
終點站	鴨脷洲(利樂街) – 鑽石山站
行車路線	<p><u>由鴨脷洲(利樂街)開出:</u>          經利樂街、利南道、怡南道、海怡路、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、黃竹坑道、香港仔隧道、堅拿道天橋、維園道、東區走廊、東區海底隧道、鯉魚門道、觀塘道、觀塘道隧道、觀塘道、天橋、龍翔道、斧山道、彩虹道、蒲崗村道、鳳德道及龍蟠街。</p> <p><u>由鑽石山站開出:</u>          經龍蟠街、大磡道、上元街、鳳德道、蒲崗村道、彩虹道、彩虹邨通道、太子道東、觀塘道、觀塘道隧道、觀塘道、鯉魚門道、藍田公共運輸交匯處、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、維園道、告士打道、堅拿道天橋、香港仔隧道、黃竹坑道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、怡南道、海怡路、鴨脷洲橋道、利南道、利興街及利樂街。</p>
營運時間	<p><u>星期一至五(公眾假期除外)</u>  <u>由鴨脷洲(利樂街)開出:</u>  <b>上午 6 時 45 分至上午 7 時 45 分(共 3 班) 及 下午 5 時 15 分至下午 6 時 15 分(共 3 班)</b></p> <p><u>由鑽石山站開出:</u>  <b>上午 6 時 45 分至上午 7 時 45 分(共 3 班) 及 下午 5 時 15 分至晚上 6 時 15 分(共 3 班)</b></p>
繁忙時間班次	<b>30 分鐘</b>
單程收費	\$11.1
車輛數目	<b>6 部雙層巴士 (上午) 6 部雙層巴士 (下午)</b>

(粗體字為建議變更部分)



### 調整專營巴士及專線小巴的班次

在南港島線(東段)通車後，運輸署將視乎下列專營巴士及專線小巴路線乘客量的流失情況，調整其班次水平。同時，運輸署會依照附件 3 所夾附的指引，來調整有關專營巴士路線的班次。

路線編號	起點 - 終點
<b>專營巴士路線</b>	
城巴 37A	置富花園 - 中環 (循環線)
城巴 37B	置富花園 - 金鐘 (循環線)
城巴 37X	置富花園 - 金鐘 (循環線)
新巴 38	置富花園 - 北角碼頭
城巴 70	華貴邨 - 中環(交易廣場)
城巴 72	華貴邨 - 銅鑼灣(摩頓台)
城巴 72A	深灣 - 銅鑼灣(摩頓台)
城巴 96	利東邨 - 銅鑼灣(摩頓台)
城巴 99	海怡半島 - 簽箕灣
新巴 590	海怡半島 - 中環(交易廣場)
城巴 592	海怡半島 - 銅鑼灣(摩頓台)
隧巴 170	華富(中) - 沙田站
隧巴 171	海怡半島 - 荔枝角
隧巴 171A	利東邨 往 荔枝角
隧巴 171P	海怡半島 往 荔枝角
<b>香港專線小巴路線</b>	
4A	香港仔(石排灣) - 銅鑼灣(景隆街)
4B	香港仔(石排灣) - 灣仔 (循環線)
4C	香港仔(石排灣) - 銅鑼灣(景隆街)
35M	香港仔(石排灣) - 灣仔(莊士敦道)
36X	鴨脷洲(平瀾街) - 銅鑼灣(利園山道)
39M	漁安苑(鴨脷洲) - 天后站
40	赤柱村 - 銅鑼灣
40X	赤柱監獄 - 銅鑼灣