

2016 - 2017 年度東區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2016 - 2017 年度東區的巴士路線計劃，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 1撮錄有關建議方案，而附件 1至附件 8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响。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 年度東區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一六年二月

2016-2017年
東區巴士路線計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配						備註		
						現行		建議		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	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
城巴	2016年第2季	NA11	北角渡輪碼頭 - 機場(地面運輸中心)	-	凌晨往市區及機場方向各一班	0	0	0	1	0	+1	建議增設第NA11號線來往北角渡輪碼頭及機場。詳情請參閱 附件1 。		
新巴	2016年第3季	682A	馬鞍山市中心 往 柴灣(東) 柴灣(東) 往 烏溪沙站	共2班	共2班	0	2	0	2	0	0	延長下午時段由柴灣(東)開出的班次至泥涌。 詳情請參閱 附件2 。		
新巴	2016年第3季	682B	水泉澳 - 柴灣(東)	共2班	共2班	0	2	0	2	0	0	修改行車路線，不經愉田苑及沙田第一城。 詳情請參閱 附件2 。		
新巴	2016年第3季	682P	利安/烏溪沙站 往 柴灣(東)	共4班	共10班	0	4	0	10	0	6	[1] 延長上午繁忙時段的服務時間； [2] 增設由泥涌開出經利安的特別班次，及加強由烏溪沙開出的服務； [3] 調整上午繁忙時段的班次以配合增設由泥涌開出的特別班次。 詳情請參閱 附件2 。		
新巴	2016年第3季	694	調景嶺站公共運輸交匯處 - 小西灣	15-25	15-25	3	4	3	4	0	0	[1] 改經至善街以配合將軍澳第65及66區的人口增長(上午繁忙時段往調景嶺的班次除外)； [2] 往調景嶺方向的班次改經青年廣場外的一段柴灣道，不經環翠道。 詳情請參閱 附件3 。		
新巴	2016年第4季	682B	水泉澳 - 柴灣(東)	共2班	共4班	0	2	0	4	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次，以配合水泉澳人口增長。		
新巴	2016年第4季	682P	泥涌/利安/烏溪沙站 往 柴灣(東)	共10班	共12班	0	10	0	12	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次，以配合烏溪沙人口增長。		
城巴/九巴	2017年第1季	678	上水 - 銅鑼灣(東院道)	6班	8班	0	6	0	8	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。		

**2016-2017年
東區巴士路線計劃
提升服務項目
(過海隧道路線)**

巴士公司	建議實施日期	路線	終點站	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配						備註
						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	空調單層	空調雙層	
新巴	2017年第3季	682B	水泉澳 - 柴灣(東)	共4班	15-20	0	4	0	7	0	3	[1] 因應需求延長服務時間： 往柴灣(東)的服務延長至約由上午六時至上午十時； 往水泉澳的服務延長至約由下午五時至晚上十時； [2] 於第682C號線服務時間外，繞經愉田苑及沙田第一城。
新巴	2017年第4季	682B	水泉澳 - 柴灣(東)	15-20	15-20	0	7	0	7	0	0	視乎乘客需求，改為每天均提供全日服務。
城巴	2017年第4季	962E	掃管笏(星堤) - 太古(康怡廣場)/鰂魚涌	-	上午1班 下午1班	-	-	0	1	0	1	增設兩班第962號線的特別班次來往掃管笏及太古/鰂魚涌，路線編號為962E。詳情請參閱 附件4 。

2016-2017年
東區巴士路線計劃
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	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配						備註
						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	空調單層	空調雙層	
新巴	2016年第3季	18X	筲箕灣 - 堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站)	20	20	0	6	0	6	0	0	[1] 延長至小西灣； [2] 改經筲箕灣至北角間的一段東區走廊，不經筲箕灣道及英皇道，並於太古城和筲箕灣設站。 詳情請參閱 附件5 。
新巴	2016年第3季	23	北角渡輪碼頭 - 蒲飛路	4-10	5-10	0	19	0	16	0	-3	調整班次以配合第23B號線延長至蒲飛路。 詳情請參閱 附件6 。
新巴	2016年第3季	23B	寶馬山 往 羅便臣道 柏道 往 寶馬山	5班由寶馬山開出 及 1班由柏道開出 (只於上課日服務)	4班由寶馬山開出 (只於上課日服務) 及 1班由蒲飛路開出 (只於上課日服務)	3	0	0	3	-3	3	[1] 延長至蒲飛路； [2] 來回方向改經怡和街，不經禮頓道； [3] 改為只於星期一至五的上課日提供服務； [4] 取消上午八時五十五分由寶馬山開出的班次； [5] 取消於下午由柏道開出的班次； [6] 以三部雙層巴士替代三部單層巴士行走。 詳情請參閱 附件6 。
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 附件7 。
新巴	2016年第3季	82M	柴灣站 往 小西灣(藍灣半島)(循環線) 富欣花園 往 柴灣站	20-40 及 5班特別班次 (由富欣花園開出)	15-40	0	3	0	3	0	0	[1] 取消由富欣花園開出的特別班次； [2] 加密上午繁忙時段班次。 詳情請參閱 附件8 。

2016-2017年
東區巴士路線計劃
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	繁忙時段班次(分鐘)		車輛分配						備註
						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	空調單層	空調雙層	
新巴	2016年第3季	682	烏溪沙站/利安 - 柴灣(東)	5-20	10-20	0	21	0	14	0	-7	[1] 於第682P號線服務時間外，延長至烏溪沙； [2] 於第682P號線服務時間內，縮短至由馬鞍山路近雅景臺開出； [3] 調整上午繁忙時段的班次以配合第682P號線加密班次。 詳情請參閱 附件2 。
城巴	2016年第3季	A12	小西灣(藍灣半島) - 機場(地面運輸中心)	20-25	20-25	0	11	0	10	0	-1	因應乘客量偏低，建議調整早上繁忙時間由機場開出的班次至20-60分鐘一班。

城巴服務改善建議－增設深宵機場巴士第 NA11 號線

I. 建議的背景

- 香港國際機場於清晨時段離港以及深宵時段抵港的航班日漸增多，惟現時第 A11 號線由市區開出的頭班車以及由機場開出的尾班車分別為上午 5 時 10 分及凌晨 12 時 30 分，未能配合所衍生往來市區及機場的需求。故有關乘客需要乘坐第 N11 號線經紅磡海底隧道、佐敦、東涌及機場貨運區往返機場，車程相對冗長。
- 機場社區團體多次要求於凌晨時段提供更多較快捷的巴士服務予機場員工，縮短上、下班車程時間。

II. 建議的內容

- 為滿足於凌晨時段來往機場及港島北岸日漸增長的需求，建議增設第 NA11 號線，於深夜及清晨提供往來北角渡輪碼頭及機場（地面運輸中心）的服務，並沿用第 A11 號線的行車路線，途經中上環、灣仔、天后及炮台山。詳情如下：

路線	NA11
終點站	機場（地面運輸中心）-北角渡輪碼頭
行車路線	<p><u>由機場（地面運輸中心）開出</u>：經地面運輸中心巴士總站、暢連路、機場南交匯處、機場路、北大嶼山公路、青嶼幹線、青衣西北交匯處、長青公路、南灣隧道、昂船洲大橋、青沙公路、西九龍公路、西區海底隧道、干諾道西、干諾道中、統一碼頭道、民吉街、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、渣華道、書局街和海港道。</p> <p><u>由北角渡輪碼頭開出</u>：經琴行街、英皇道、銅鑼灣道、摩頓台、告士打道天橋、告士打道、內告士打道、告士打道、夏慤道、干諾道中、干諾道西、西區海底隧道、西九龍公路、青沙公路、昂船洲大橋、南灣隧道、長青公路、青衣西北交匯處、青嶼幹線、北大嶼山公路、機場路、暢航路、翔天路、暢連路、機場南交匯處、暢連路和地面運輸中心巴士總站。</p>

附件 1
(全 2 頁之第 2 頁)

服務時間 (暫定)	由機場（地面運輸中心）開出：每日凌晨一時十分（一班） 由北角渡輪碼頭開出：每日凌晨四時五十分（一班）
單程收費	\$52（機場員工優惠收費\$38）
行車時間	80分鐘
車輛數目	1部空調雙層巴士

- 現時第 A11 及 N11 線服務將維持不變。

III. 建議的好處

- 第 NA11 號線可為港島北岸一帶的乘客提供較能配合清晨離港及深宵抵港航班的機場巴士服務，同時機場員工在深宵時段往返市區的巴士服務將更為完善，回應了機場員工的訴求。

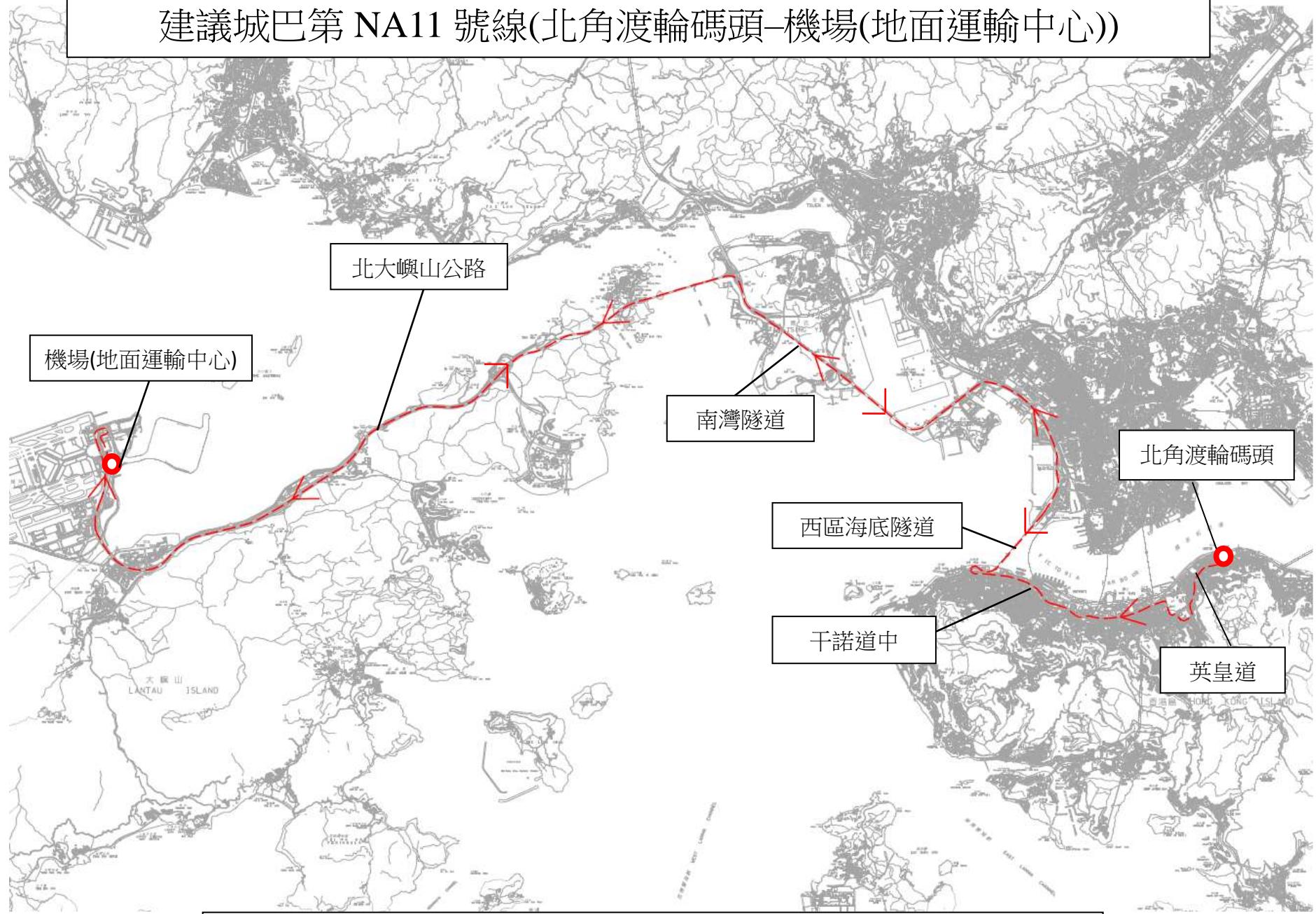
IV. 路線圖

請參閱**附圖 1**

V. 建議實施日期

2016 年第 2 季

建議城巴第 NA11 號線(北角渡輪碼頭–機場(地面運輸中心))



----- 城巴第 NA11 號線(北角渡輪碼頭–機場(地面運輸中心))

新巴服務重整建議 – 第 682 號線

I. 現時的服務詳情

路線	682
終點站	烏溪沙站／利安－柴灣（東）
服務時間及班次	<p>星期一至六（公眾假期除外）： <u>由利安開出：</u> 上午六時正至九時十八分，5-20 分鐘一班</p> <p><u>由烏溪沙站開出：</u> 上午九時三十分至晚上十一時四十分，10-20 分鐘一班</p> <p><u>由柴灣（東）開出：</u> 上午五時四十分至晚上十一時五十分，8-20 分鐘一班</p> <p>星期日或公眾假期： <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午五時五十五分至晚上十一時四十分，12-20 分鐘一班</p> <p><u>由柴灣（東）開出：</u> 上午五時四十分至晚上十一時五十分，12-20 分鐘一班</p>
車費	\$19.0
上午繁忙時段 最高載客率	73%
車輛數目	21 部空調雙層巴士

路線	682P
終點站	烏溪沙站／利安往柴灣（東）
服務時間及班次	<p>逢星期一至五（公眾假期除外）： <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午七時二十分</p> <p>逢星期一至六（公眾假期除外）： <u>由利安開出：</u> 上午七時三十分、七時四十分及七時五十五分</p>
車費	\$19.0

上午繁忙時段 最高載客率	84%
車輛數目	4 部空調雙層巴士

路線	682A
終點站	馬鞍山市中心往柴灣（東） 柴灣（東）往烏溪沙站
服務時間 及班次	逢星期一至五（公眾假期除外）： <u>由馬鞍山市中心開出</u> ： 上午七時二十分及七時四十分 <u>由柴灣（東）開出</u> ： 晚上六時正及六時二十分
車費	\$19.0
上午繁忙時段 最高載客率	75%
下午繁忙時段 最高載客率	50%
車輛數目	2 部空調雙層巴士

路線	682B
終點站	水泉澳－柴灣（東）
服務時間 及班次	逢星期一至五（公眾假期除外）： <u>由水泉澳開出</u> ： 上午七時二十分及七時三十五分 <u>由柴灣（東）開出</u> ： 晚上六時零五分及六時二十五分
車費	\$19.0
上午繁忙時段 最高載客率	80%
車輛數目	2 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

第 682P 號線直接取道大老山公路前往大老山隧道，相比途經大水坑和小瀝源的第 682 號線較受馬鞍山區乘客歡迎。惟現時第 682P 號線僅於上午繁忙時段的其中 35 分鐘提供四班班次服務，乘客在該時段以外需要乘搭

行車時間較長的第 682 號線。

同時，隨著五天工作週日趨普及，星期六上午繁忙時段的乘車需求比以往減少。第 682 號線在該時段的平均載客率約為 25%。

此外，烏溪沙、落禾沙及白石一帶人口將會上升，對公共交通需求，包括前往港島東商業區，亦將會因而上升。惟現時於上午及下午分別僅有一班為第 682P 及 682A 號線連接該區與港島東。

另一方面，第 682B 號線在沙田區內的行程長達半小時以上；加上自 2014 年底第 682C 號線投入服務後，兩路線於沙田第一城一帶行車路線重疊。由於後者行車路線較直接，令第 682B 號線在沙田第一城及愉田苑一帶的使用量顯著下跌。

III. 建議的內容

第 682P 號線

- 延長上午繁忙時段服務時間，由上午七時二十分至八時十三分。
- 新增上午由泥涌開出班次，為樟木頭帝琴灣一帶乘客提供服務。
- 班次由現時四班增加至十班，如下表所示：

由	現時	建議	修改
班次數目（星期一至五）			
烏溪沙站	1	4	+3
利安	3	3	0
泥涌（經利安）	0	3	+3
總數	4	10	+6
班次數目（星期六）			
烏溪沙站	0	3	+3
利安	3	3	0
總數	3	6	+3

第 682 號線

- 於第 682P 號線服務時段外，全日延長至烏溪沙站。
- 為配合 682P 加強服務，第 682 號線往柴灣方向班次於上午繁忙時段將作出以下修改：
 - 起點遷移至馬鞍山路近雅景臺
 - 調整班次

第 682A 號線

- 延長傍晚由柴灣（東）開出的班次至泥涌。

第 682B 號線

- 往柴灣方向班次將不再途經愉田苑及沙田第一城。

建議詳情如下：

路線	682
終點站	烏溪沙站／馬鞍山路（近雅景臺）－柴灣（東）
行車路線	<u>由烏溪沙站及柴灣（東）開出的班次：</u> (不變) <u>由馬鞍山路（近雅景臺）開出：</u> 經馬鞍山路，迴旋處後返回路線 682 號原有路線往柴灣（東）。
服務時間及班次	<u>逢星期一至五（公眾假期除外）：</u> <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午五時五十五分至七時十分，10-15 分鐘一班 上午八時二十七分至晚上十一時四十分，10-20 分鐘一班 <u>逢星期一至五（公眾假期除外）：</u> <u>由馬鞍山路（近雅景臺）開出[#]：</u> 上午七時三十分，七時四十五分，八時正及八時二十分 [#] <u>由馬鞍山路（近雅景臺）開出的班次會於小瀝源路與第 682C 號線提供聯合班次</u> <u>逢星期六（公眾假期除外）：</u> <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午五時五十五分至七時十分，15-20 分鐘一班 上午八時二十五分至晚上十一時四十分，12-20 分鐘一班 <u>由馬鞍山路（近雅景臺）開出：</u> 上午七時三十五分，七時五十分，八時五分及八時二十分 <u>逢星期日或公眾假期：</u> <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午五時五十五分至晚上十一時四十分，12-20 分鐘一班 (不變)

附件 2
(全 8 頁之第 5 頁)

	<p>每日： <u>由柴灣（東）開出：</u> 上午五時四十分至晚上十一時五十分，12-20 分鐘一班 (不變)</p>
車費	\$19.0 (不變)
行車時間	由烏溪沙站或柴灣（東）開出：90 分鐘 由馬鞍山路（近雅景臺）開出：75 分鐘
車輛數目	14 部空調雙層巴士

路線	682P
終點站	烏溪沙站／利安／泥涌往柴灣（東）
行車路線	<p><u>由烏溪沙站及利安開出：</u> (不變)</p> <p><u>由泥涌開出：</u> 經西沙路、馬鞍山繞道、西沙路、迴旋處、西沙路、錦英路、利安邨通道、利安邨巴士總站、利安邨通道、錦英路、馬鞍山路、西沙路、馬鞍山市中心巴士總站、西沙路、恆康街、馬鞍山路、大老山公路、[#](支路、小瀝源路、大老山公路)、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲箕灣道、柴灣道和常安街。</p> <p>[#]因應交通情況，往柴灣（東）的班次可改行大老山公路巴士專線，小瀝源路，大老山公路後返回原線。</p>
車費	\$19.0 (不變)
服務時間及班次	<p>逢星期一至五（公眾假期除外）： <u>由烏溪沙站開出：</u> 上午七時二十分、七時三十四分、七時四十六分及八時零七分（共 4 班）</p> <p><u>由利安開出*：</u> 上午七時二十七分、七時五十二分及八時十三分（共 3 班）</p> <p><u>由泥涌開出*：</u> 上午七時二十八分、七時四十八分及八時零八分（共 3 班）</p> <p>*由泥涌開出的班次會於利安與由該處開出的班次提供聯合班次</p>

	<p><u>逢星期六（公眾假期除外）：</u></p> <p><u>由烏溪沙站開出：</u></p> <p>上午七時三十八分、七時五十八分及八時十八分（共 3 班）</p> <p><u>由利安開出：</u></p> <p>上午七時二十八分、七時四十八分及八時零八分（共 3 班）</p>
行車時間	<p>由烏溪沙站／利安開出：80 分鐘</p> <p>由泥涌開出：90 分鐘</p>
車輛數目	10 部空調雙層巴士

路線	682A
終點站	馬鞍山市中心往柴灣（東） 柴灣（東）往泥涌
行車路線	<p><u>由馬鞍山市中心開出：</u></p> <p>（不變）</p> <p><u>由柴灣（東）開出：</u></p> <p>經常安街、柴灣道、環翠道、柴灣道、筲箕灣道、英皇道、康山道、英皇道、健康西街、七姊妹道、電照街、渣華道、民康街、東區走廊、東區海底隧道、鯉魚門道、觀塘繞道、大老山隧道、大老山公路、石門交匯處、亞公角街、恆信街、恆泰路、寧泰路、恆輝街、迴旋處、恆輝街、恆耀街、恆泰路、恆輝街、迴旋處、西沙路、迴旋處、沙安街、烏溪沙站公共運輸交匯處、沙安街、迴旋處及西沙路。</p>
行車時間	<p>由馬鞍山市中心開出：68 分鐘</p> <p>由柴灣（東）開出：95 分鐘</p>
服務時間及班次	
車費	不變
車輛數目	

路線	682B
終點站	水泉澳－柴灣（東）
行車路線	<p><u>由水泉澳開出：</u></p> <p>經多石街、博泉街、水泉坳街、沙角街、沙田圍路、銀城街、插桅杆街、牛皮沙街、廣善街、小瀝源路、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、民康街、英皇道、筲箕灣道、柴灣道及常安街。</p>

	由柴灣（東）開出： (不變)
行車時間	由水泉澳開出：67 分鐘 由柴灣（東）開出：70 分鐘
服務時間及班次	
車費	不變
車輛數目	

IV. 建議的好處

本建議能優化來往馬鞍山與港島東之間的巴士服務、配合馬鞍山區人口增長以及善用巴士資源。

延長第 682P 號線的服務時間後，現時約 680 名於上午繁忙時段（第 682P 號線服務時段以外）在馬鞍山區乘搭第 682 號線的乘客將可改乘較快捷的第 682P 號線，節省約 10 分鐘的行車時間。而樟木頭帝琴灣以至泥涌一帶的居民日後可以選乘重組後的第 682P 線來往港島東。

遷移第 682 號線於上午繁忙時往柴灣方向服務的起點至馬鞍山近雅景臺，可為亞公角街及小瀝源路一帶乘客提供更多的座位選擇。

第 682B 號線往柴灣方向的班次不再途經愉田苑及沙田第一城，從水泉澳至沙田圍登車的乘客可以節省約 8 分鐘行車時間。

V. 預計重組後於上午繁忙時段各路線的平均載客率

路線	載客率
682	68.1%
682P	79.0%
682A	73.4%
682B	61.9%
682C	59.5%

VI. 對乘客之影響

第 682 號線 [上午七時十分至八時二十七分期間]：

起點	終點	受影響乘客數目 (佔全線乘客 百分比)	替代服務
往柴灣（東）方向			
利安至 耀安邨耀謙樓	富安花園至 小瀝源路	4 (0.1%)	第 680 號線
	大老山隧道 收費廣場至 香港島各站	681 (6.2%)	第 682P 號線

第 682B 號線：

起點	終點	受影響乘客數目 (佔全線乘客 百分比)	替代服務
往柴灣（東）方向			
銀城街愉田苑	大老山隧道 收費廣場後至 香港島各站	2 (0.6%)	第 682B 號線 (於插桅杆街 第一城站上車)
沙田第一城 及銀城街 沙田第一城 第 11 座	大老山隧道 收費廣場後至 筲箕灣道海晏街	5 (1.6%)	第 682C 號線 (於沙田第一城 總站上車)
	筲箕灣道海晏街 至柴灣(東)	1 (0.3%)	第 682 號線 (於小瀝源路 草地滾球場上車)
小瀝源路遊樂場	大老山隧道	2 (0.6%)	第 682 號線
插桅杆街 小瀝源消防局	收費廣場後至 香港島各站	16 (5.0%)	第 682B 號線 (於牛皮沙街 愉翠苑上車)

VII. 路線圖

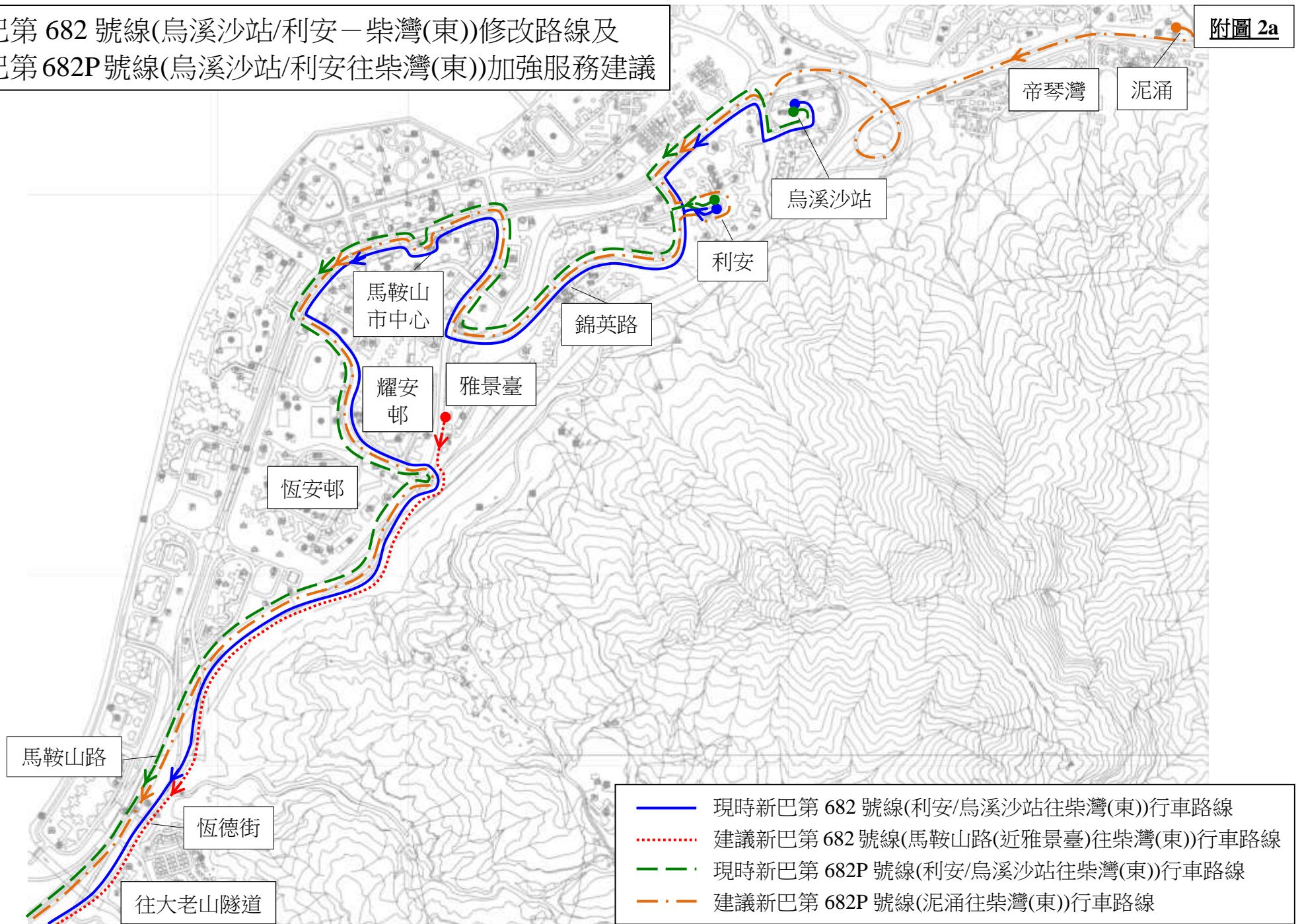
請參閱**附圖 2a 至 2c**

VIII. 建議實施日期

2016 年第 3 季

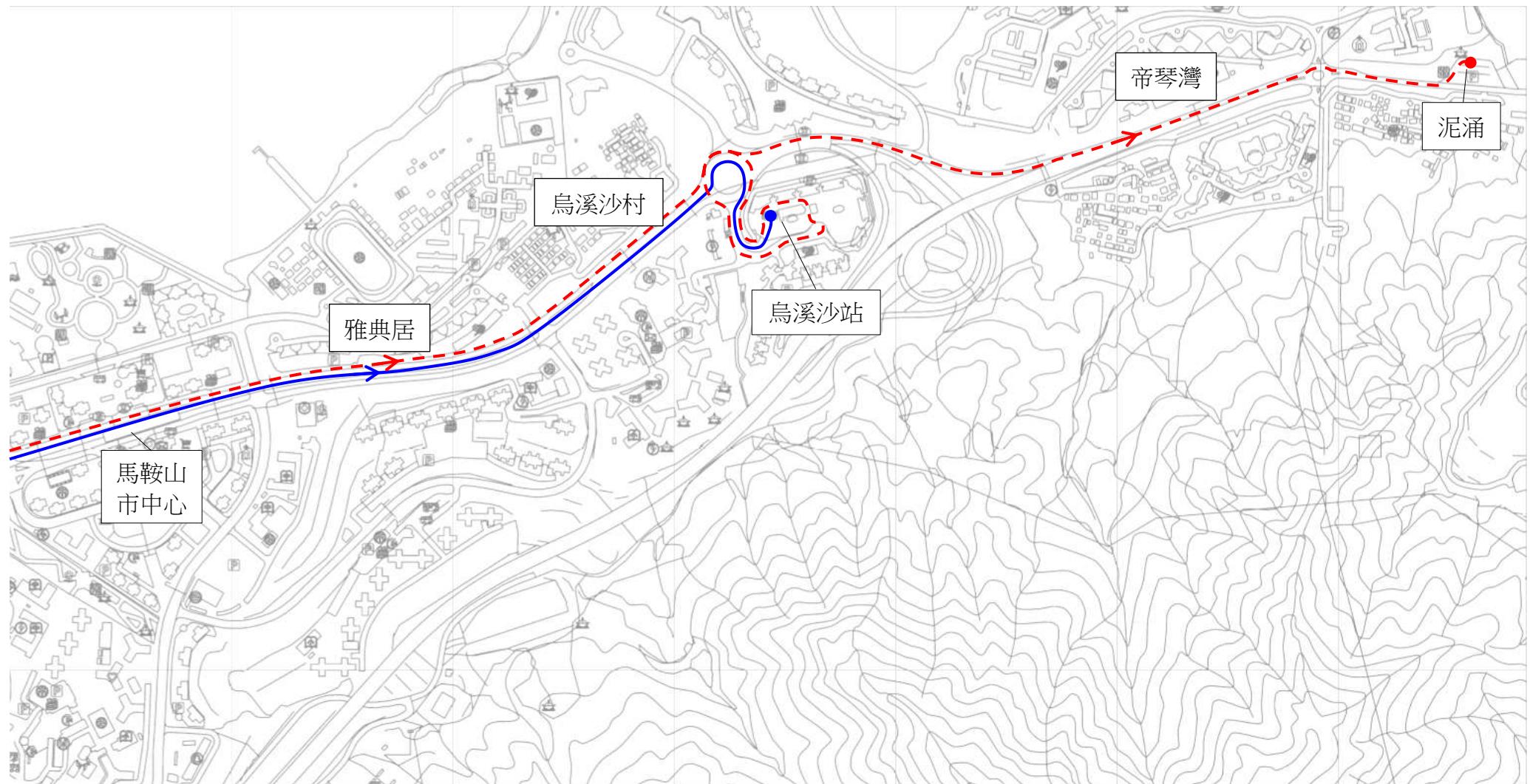
新巴第 682 號線(烏溪沙站/利安－柴灣(東))修改路線及
新巴第 682P 號線(烏溪沙站/利安往柴灣(東))加強服務建議

附圖 2a



新巴第 682A 號線(柴灣(東)往烏溪沙站)延長路線建議

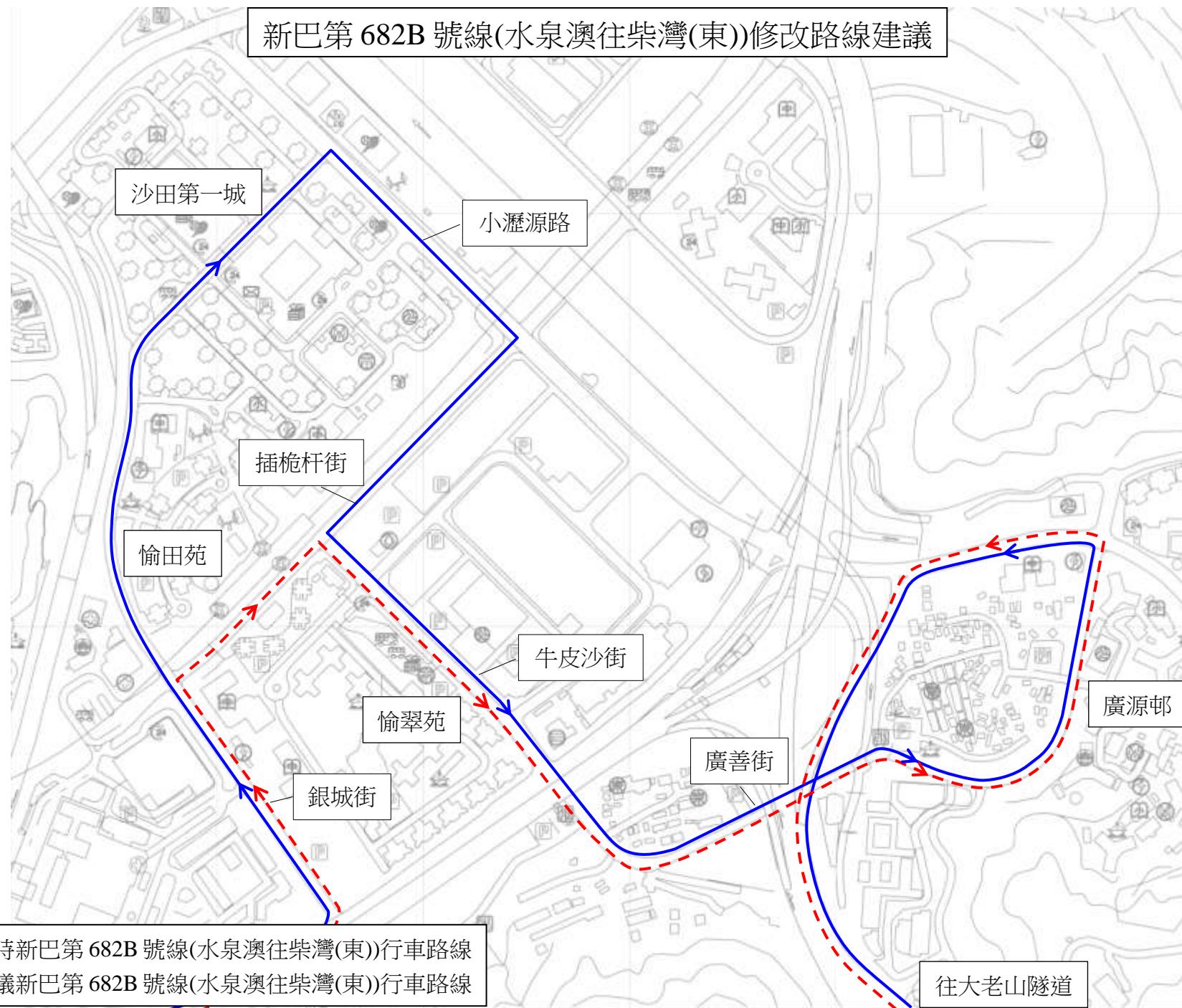
附圖 2b



—— 現時新巴第 682A 號線(柴灣(東)往烏溪沙站)行車路線
- - - 建議新巴第 682A 號線(柴灣(東)往泥涌)行車路線

新巴第 682B 號線(水泉澳往柴灣(東))修改路線建議

附圖 2c



新巴服務重整建議－第 694 號線

I. 現時的服務詳情

路線	694
終點站	調景嶺站公共運輸交匯處－小西灣
服務時間	<u>由調景嶺站公共運輸交匯處開出：</u> 每日 上午六時正至晚上十一時五十分 <u>由小西灣開出：</u> 每日 上午六時十分至晚上十一時五十分
上午繁忙時段班次	<u>由調景嶺站公共運輸交匯處開出：</u> 15 - 20分鐘 <u>由小西灣開出：</u> 15 - 25分鐘
車費	\$13.4
車輛數目	3部空調單層巴士及4部空調雙層巴士

II. 建議的背景

位於寶邑路以南的將軍澳第 65、66 及 68 區住宅項目預計將於 2016 年第三季起陸續入伙，對來往港島區公共交通服務的需求將會因此提升。現時服務將軍澳南的第 694 號線在繁忙時段的平均載客率約為四成，有空間應付額外需求。

另一方面，為提供較快捷的服務，該路線往小西灣的班次已在 2000 年 1 月 30 日起直接取道柴灣道前往小西灣，不再繞經環翠道，惟往調景嶺站公共運輸交匯處的班次則沒有作此改動。

III. 建議的內容

- 由調景嶺站公共運輸交匯處開出的班次將全日繞經將軍澳第 65/66 區（寶邑路以南的一段唐俊街及至善街），並於有關路段增設巴士站；
- 由小西灣開出的班次於上午繁忙時間後將繞經將軍澳第 65/66 區（至善街及寶邑路以南的一段唐俊街），並於有關路段增設新巴士站；

- 為提供較便捷的服務，由小西灣開出的班次將不經環翠道。為配合改動，將增設新巴士站。

建議詳情如下：

路線	694
終點站	調景嶺站公共運輸交匯處－小西灣
行車路線	<p>由調景嶺站公共運輸交匯處開出： 經景嶺路、迴旋處、唐明街、唐俊街、至善街、迴旋處、寶邑路、迴旋處、昭信路、銀澳路、培成路、常寧路、迴旋處、寶寧路、迴旋處、寶琳北路、寶康路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、將軍澳道、啟田道、鯉魚門道、東區海底隧道、東區走廊、太安街、筲箕灣道、柴灣道及小西灣道。</p> <p><u>由小西灣開出：</u> 經小西灣道、柴灣道、筲箕灣道、太康街、東區走廊、東區海底隧道、鯉魚門道、將軍澳道、將軍澳隧道、將軍澳隧道公路、支路、寶順路、支路、寶康路、寶琳北路、迴旋處、寶寧路、迴旋處、常寧路、重華路、培成路、銀澳路、昭信路、迴旋處、寶邑路、迴旋處、[#][寶邑路]、*[至善街]、唐俊街、唐明街、迴旋處、寶順路、翠嶺路及景嶺路。</p> <p>[#]上午繁忙時段途經此路段 *上午繁忙時段後途經此路段</p>
行車時間	<p>由調景嶺站公共運輸交匯處開出： 67分鐘</p> <p><u>由小西灣開出：</u> 58分鐘</p>
服務時間	
上午繁忙時段班次	不變
車費	
車輛數目	

IV. 建議的好處

- 可配合將軍澳第 65、66 及 68 區的居民來往港島區公共交通服務的需求；
- 提升資源運用的效率。

V. 對乘客之影響

受影響巴士站	替代巴士站	受影響乘客數目 (佔全線乘客百分比)
往調景嶺站公共運輸交匯處方向		
環翠道環翠邨澤翠樓	柴灣道	70 (1.7%)
環翠道興華邨卓華樓		
環翠道興華邨豐興樓		
寶邑路寶盈花園	至善街或唐俊街	129 (3.1%)
往小西灣方向		
寶邑路將軍澳廣場	唐俊街	73 (1.7%)

VI. 路線圖

請參閱附圖 3a 及 3b

VII. 建議實施日期

2016 第 3 季

(因應將軍澳第 65、66 及 68 區住宅項目之實際入伙情況或有所調整)

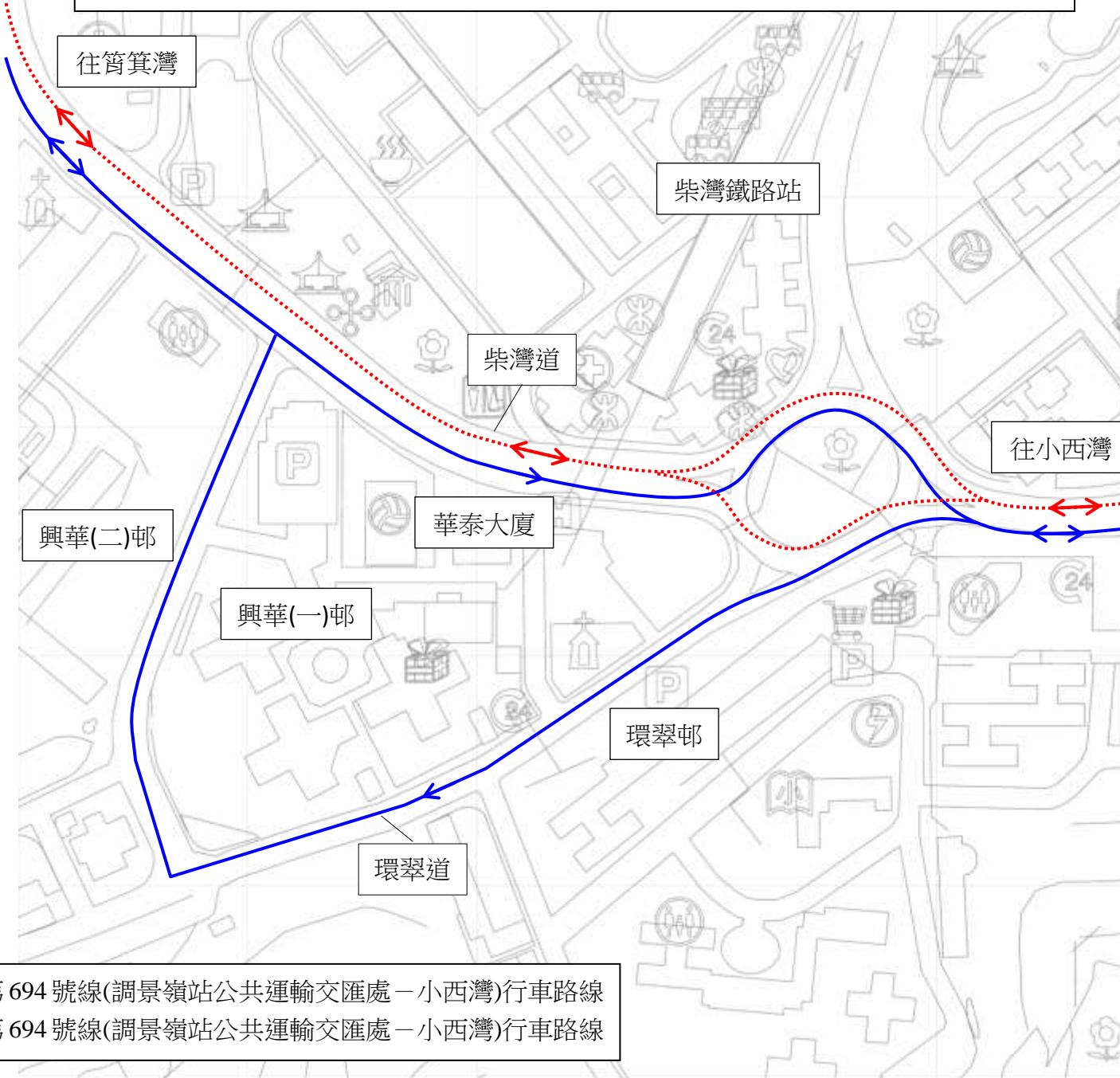
新巴第 694 號線(調景嶺站公共運輸交匯處－小西灣)修改路線建議

附圖 3a



新巴第 694 號線(調景嶺站公共運輸交匯處－小西灣)修改路線建議

附圖 3b



過海隧道巴士服務建議 – 開辦城巴第 962E 號線

I. 建議的背景

- 隨著掃管笏一帶的私人屋苑落成及入伙，人口及交通需求將會持續上升，來往該處與港島區的過海巴士路線需求亦會日漸增加。
- 此外，該區位置較遠離鐵路站，現時並沒有由掃管笏開出途經小欖至深井一段，至港島東的過海巴士服務。

II. 建議的內容

- 現建議星期一至五（公眾假期除外）上午及下午繁忙時段分別開設一班第 962 號線的特別班次來往掃管笏及鰂魚涌，路線編號為 962E，詳情如下：

路線	962E
終點站	掃管笏（星堤） – 太古（康怡廣場）/ 鰂魚涌
行車路線	<p><u>由掃管笏（星堤）開出：</u> 經掃管笏路、青山公路、南行支路、屯門公路巴士轉乘站、北行支路、青山公路、深井交匯處、屯門公路、青朗公路、青衣西北交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、西九龍公路、西區海底隧道、干諾道西、林士街天橋、干諾道中、畢打街隧道、干諾道中、夏慤道天橋、夏慤道、告士打道、維園道、歌頓道、電氣道、渣華道、英皇道及康山道。</p> <p><u>由鰂魚涌（新威園對面的英皇道）開出：</u> 經英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、夏慤道、夏慤道天橋、干諾道中、林士街天橋、西區海底隧道、西九龍公路、青葵公路、長青隧道、長青公路、青衣西北交匯處、青朗公路、屯門公路、深井交匯處、青山公路、屯門公路巴士轉乘站、青山公路及掃管笏路。</p>
服務時間及班次	<p><u>由掃管笏（星堤）開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外） 上午七時三十分（暫定）（共1班）</p> <p><u>由鰂魚涌（新威園對面的英皇道）開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外） 下午五時五十分（暫定）（共1班）</p>

單程收費	\$21.4
車輛數目	1 部空調雙層巴士

III. 建議的好處

- 新增設的特別班次第 962E 號，可為掃管笏至深井一帶的居民於上午及下午繁忙時段提供較便捷的過海巴士服務，往來炮台山至鰂魚涌一帶的商業區，令乘客更便捷地往返上班地點。
- 計劃實施後，掃管笏至深井一帶來往港島東的過海隧道巴士服務將進一步加強，提升該區的巴士網絡覆蓋。

IV. 路線圖

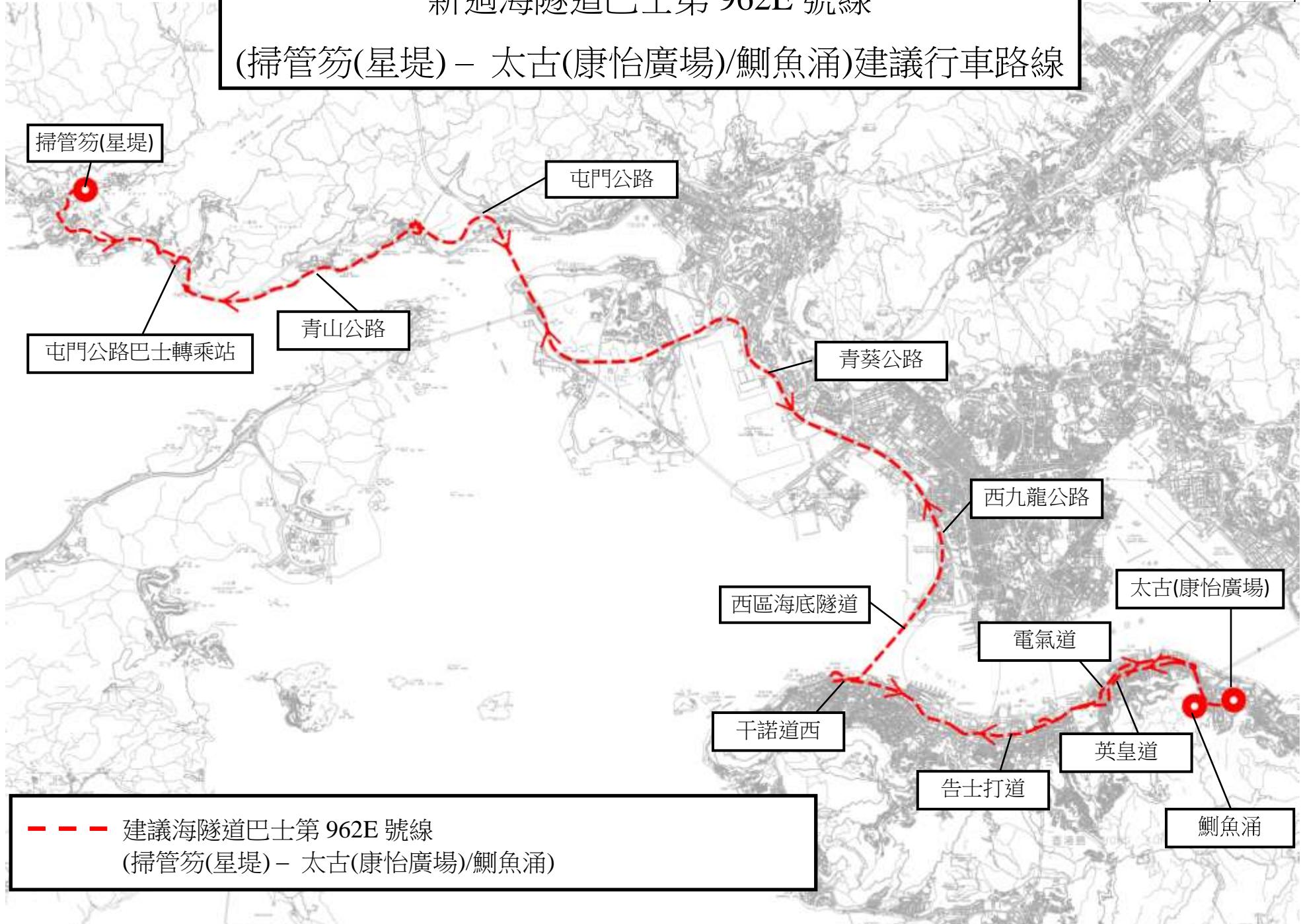
請參閱附圖 4

V. 建議實施日期

2017 年第 4 季

新過海隧道巴士第 962E 號線

(掃管笏(星堤) – 太古(康怡廣場)/鰂魚涌)建議行車路線



新巴服務重整建議－第 18X 號線

I. 現時的服務詳情

路線	18X
終點站	筲箕灣－堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）
服務時間	星期一至六： 上午七時正至晚上七時四十分 星期日： 上午九時正至晚上七時四十分
上午繁忙時段班次	20分鐘
車費	\$8.0
車輛數目	6 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

自港鐵港島線西延後，第 18X 號線之服務範圍與車程較快捷的鐵路重疊，導致乘客量下降超過五成。為提升本路線之競爭力，現建議：

- 延長至鐵路未能覆蓋的地方；
- 於鐵路覆蓋的範圍，只停靠人流較集中的地點，使行車路線更為直接及快捷。

III. 建議的內容

- 延長路線至小西灣，服務鐵路未能覆蓋的小西灣及柴灣東一帶；
- 改經筲箕灣至北角間的一段東區走廊，並於人流較集中的筲箕灣巴士總站和太古城設站；
- 改經太古城道以取代康山道及英皇道，為太古城的乘客提供更快捷直達西區的巴士服務；
- 不再停靠干諾道中皇后像廣場（往堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）方向）及告士打道香港演藝學院（往小西灣方向）巴士站。

建議服務詳情如下：

路線	18X																	
終點站	小西灣－堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）																	
行車路線	<p><u>由小西灣開出：</u></p> <p>經小西灣道、柴灣道、迴旋處、東區走廊、東喜道、南安里、南安街、筲箕灣巴士總站、未命名道路、南安里、東區走廊、支路、太古灣道、太豐路、太古城道、太茂路、太古灣道、東區走廊、維園道、告士打道、夏慤道、干諾道中、林士街天橋、干諾道西、嘉安街、德輔道西、堅彌地城海傍、山市街、卑路乍街、加多近街、堅彌地城新海傍及城西道。</p> <p><u>由堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）開出：</u></p> <p>經城西道、西祥街北、西祥街、卑路乍街、加多近街、吉席街、堅彌地城海傍、德輔道西、水街、干諾道西、林士街天橋、干諾道中、畢打街行車隧道、干諾道中、夏慤道、告士打道、維園道、東區走廊、支路、太古灣道、太豐路、太古城道、太茂路、太古灣道、東區走廊、南安里、南安街、筲箕灣巴士總站、寶文街、望隆街、東喜道、東區走廊、永泰道、嘉業街、常安街、柴灣道及小西灣道。</p>																	
車費	<p><u>由小西灣開出：</u></p> <p>小西灣</p> <table border="1"> <tr> <td>\$9.00</td> <td>筲箕灣巴士總站</td> </tr> <tr> <td>\$9.00</td> <td>\$8.00 干諾道中永隆銀行大廈外</td> </tr> <tr> <td>\$9.00</td> <td>\$8.00 \$4.60 干諾道西高樂花園外</td> </tr> <tr> <td>\$9.00</td> <td>\$8.00 \$4.60 \$3.80 堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）</td> </tr> </table> <p><u>由堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）開出：</u></p> <p>堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）</p> <table border="1"> <tr> <td>\$9.00</td> <td>告士打道入境事務大樓外</td> </tr> <tr> <td>\$9.00</td> <td>\$7.00 太古城道太古城中心一期外</td> </tr> <tr> <td>\$9.00</td> <td>\$7.00 \$4.40 小西灣</td> </tr> </table>				\$9.00	筲箕灣巴士總站	\$9.00	\$8.00 干諾道中永隆銀行大廈外	\$9.00	\$8.00 \$4.60 干諾道西高樂花園外	\$9.00	\$8.00 \$4.60 \$3.80 堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）	\$9.00	告士打道入境事務大樓外	\$9.00	\$7.00 太古城道太古城中心一期外	\$9.00	\$7.00 \$4.40 小西灣
\$9.00	筲箕灣巴士總站																	
\$9.00	\$8.00 干諾道中永隆銀行大廈外																	
\$9.00	\$8.00 \$4.60 干諾道西高樂花園外																	
\$9.00	\$8.00 \$4.60 \$3.80 堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）																	
\$9.00	告士打道入境事務大樓外																	
\$9.00	\$7.00 太古城道太古城中心一期外																	
\$9.00	\$7.00 \$4.40 小西灣																	
行車時間	55 分鐘																	
服務時間																		
上午繁忙時段班次	不變																	
車輛數目																		

IV. 新增八達通轉乘優惠安排

第一程			第二程			折扣	總車費	轉乘地點
路線	目的地	車費	路線	目的地	車費			
2	中環 (港澳碼頭)	\$4.1	18P	堅尼地城 (卑路乍灣臨時巴士總站)	\$5.2	\$1.3	\$8.0	新都城 大廈
18P	北角 (健康中街)	\$5.2	2	西灣河 (嘉亨灣)	\$4.1	\$1.3	\$8.0	入境事務 大樓

V. 建議的好處

- 為小西灣及柴灣東一帶，未為港鐵覆蓋的地區提供便捷來往港島西的公共交通服務；
- 為太古城一帶居民及上班人仕提供便捷來往西區的巴士服務；
- 來往筲箕灣/太古城及西區之間的行車時間可分別縮短最多 18/15 分鐘。

VI. 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
往堅尼地城（卑路乍灣臨時巴士總站）方向				
筲箕灣巴士總站至 健威花園	新成街至 琴行街	81 (3.7%)	第 82 號線	\$8.0 減至 \$4.1
海晏街至 太祥街	皇后像廣場至 砵典乍街	44 (2.0%)	第 720 號線	\$8.0 減至 \$6.5
1. 海晏街至太祥街 2. 鰂魚涌街至 健康村	高樂花園至 卑路乍灣臨時 巴士總站	387 (17.8%)	第 2 號線 → 第 18P 號線	\$8.0 (不變)
鰂魚涌街至 健康村	皇后像廣場至 砵典乍街	78 (3.6%)	第 722 號線	\$8.0 減至 \$6.5
健威花園至 琴行街		252 (11.6%)	第 18P 號線	\$8.0/\$4.6 (不變)
皇后像廣場	砵典乍街至 卑路乍灣臨時 巴士總站			

附件 5
(全 4 頁之第 4 頁)

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
往筲箕灣方向				
卑路乍灣 臨時巴士總站至 嘉安街	1. 香港演藝學院 2. 琴行街至 電照街	115 (5.3%)	第 18P 號線	\$8.0 (不變)
	1. 健康村至 新威園 2. 太安樓至 愛秩序灣道	290 (13.3%)	第 18P 號線 → 第 2 號線	\$8.0 (不變)
香港演藝學院至 入境事務大樓	琴行街至 新威園	87 (4.0%)	第 722 號線	\$6.5 (不變)
	太安樓至 愛秩序灣道	35 (1.6%)	第 720 號線	\$6.5 (不變)
琴行街至 南康街	電照街至 筲箕灣巴士總站	134 (6.1%)	第 82 號線	\$4.1 (不變)

VII. 路線圖

請參閱附圖 5

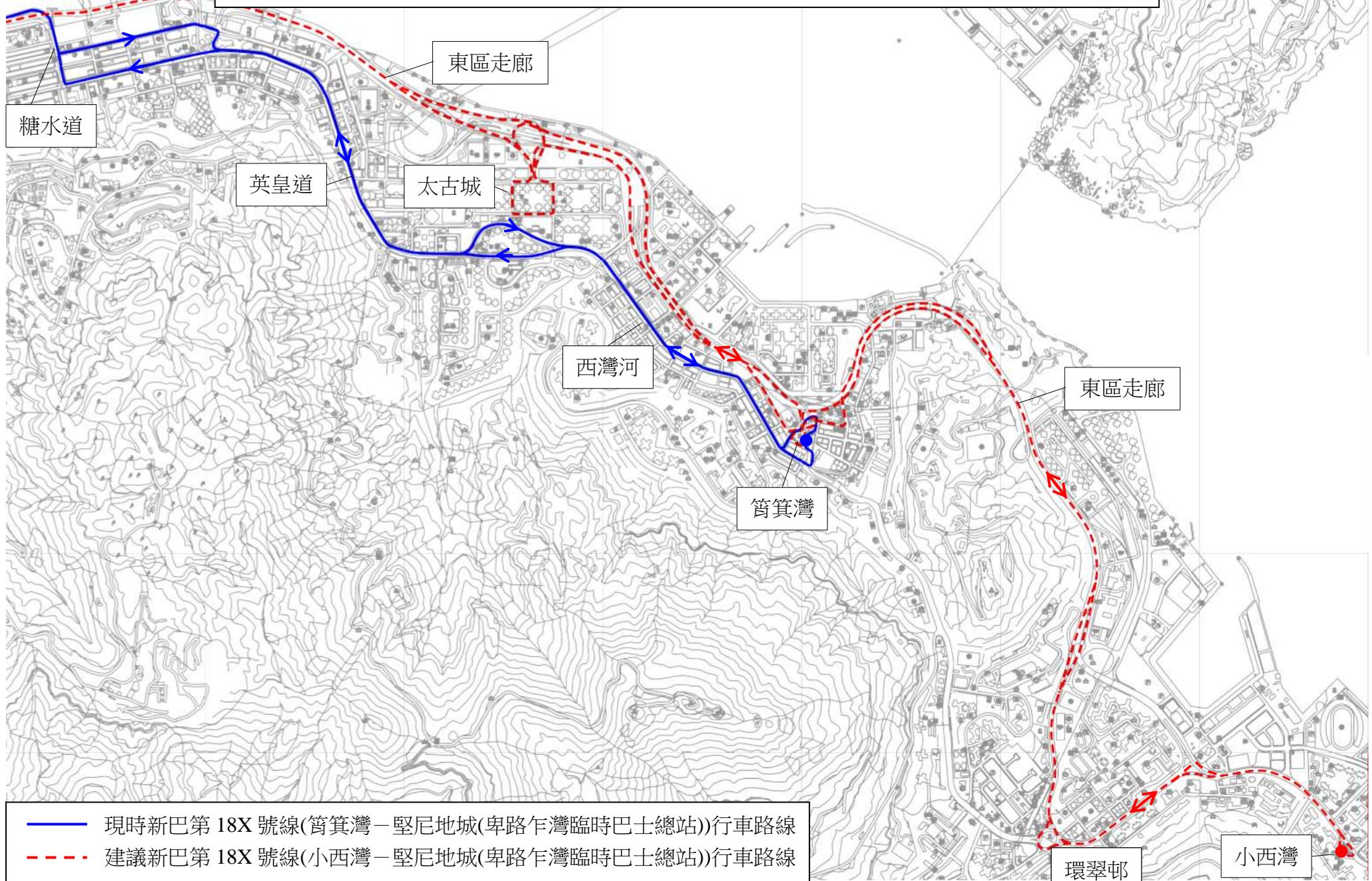
VIII. 建議實施日期

2016 年第 3 季

往堅尼地城

新巴第 18X 號線(筲箕灣—堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站))延長路線建議

附圖 5



新巴服務重整建議 – 第 23B 及 23 號線

I. 現時的服務詳情

路線	23B	23
終點站	寶馬山往羅便臣道 柏道往寶馬山	北角渡輪碼頭 – 蒲飛路
服務時間	星期一至六（公眾假期除外） <u>由寶馬山開出：</u> 上午七時零五分至 上午八時五十五分（共 5 班） <u>由柏道開出：</u> 下午三時三十分至 下午五時四十五分（共 7 班） <u>星期一至五</u> <u>（只在上課日提供服務）</u> <u>由柏道開出：</u> 上午七時十分（共 1 班）	每日 <u>由北角渡輪碼頭開出：</u> 上午五時四十五分至 午夜十二時正 <u>由蒲飛路開出：</u> 上午六時三十分至 凌晨十二時四十五分
上午繁忙時段班次		4 - 10 分鐘
車費	\$6.9	\$6.9
上午繁忙時段最高載客率	32%	65%
下午繁忙時段最高載客率	27%	51%
車輛數目	3 部單層空調巴士	19 部雙層空調巴士

II. 建議的背景

第 23B 號線主要連接半山區及寶馬山一帶的學校區，惟未能覆蓋香港大學一帶的一段人流較集中的般咸道。同時，上午由寶馬山開出的班次於柏道及羅便臣道平均每班車只有少於 4 名乘客下車；加上本線於銅鑼灣區取道遠離核心地帶的禮頓道，以致部份使用本線的乘客須步行一段距離前往巴士站／目的地，影響本線對乘客的吸引力。

另一方面，本線下列班次之使用率處於偏低水平，資源未能被有效地運用。

服務時段	乘客使用情況
上午八時五十五分由寶馬山開出的班次	最高載客率只有約 18%

下午由柏道開出的班次	離開半山區（花園道）時 平均最高載客率只有約 8%
星期六開出的班次	平均最高載客率只有約 14%

III. 建議的內容

為提供更全面的巴士服務予來往半山區及寶馬山一帶的乘客以及善用資源，建議修改第 23B 號線之服務詳情如下：

- 延長至蒲飛路，以覆蓋近香港大學的一段般咸道，方便寶馬山及勵德邨的乘客直接前往該處；
- 來回方向改經怡和街，不經禮頓道；
- 改為只於星期一至五的上課日提供服務；
- 取消上午八時五十五分由寶馬山開出的班次；
- 取消於下午由柏道開出的班次；
- 全線改派雙層空調巴士行走；
- 增設下列八達通轉乘優惠以方便乘客：

➤ 寶馬山至堅尼地道前往柏道及羅便臣道

第一程			第二程			折扣	總車費	轉乘地點
路線	目的地	車費	路線	目的地	車費			
第 23B 號線	蒲飛路	\$6.9/ \$6.5/ \$6.0	城巴 第 12M 號線	金鐘	\$4.3	\$4.3	\$6.9/ \$6.5/ \$6.0 (不變)	堅道至 般咸道 錦翠園外

➤ 堅道及上亞厘畢道前往勵德邨及寶馬山

第一程			第二程			折扣	總車費	轉乘地點
路線	目的地	車費	路線	目的地	路線			
第 13 號線	中環	\$5.0	第 26 號線	勵德邨	\$5.0	\$4.0	\$6.0 (不變)	雪廠街
			第 25 號線	寶馬山	\$6.9	\$5.9		德輔道中 皇后像 廣場外

由於第 23B 號線的行車路線將延長至蒲飛路，並與第 23 號線的終點站相同，因此第 23 號線於第 23B 號線服務時段內的班次將調整為 5-10 分鐘一班。

建議詳情如下：

路線	23B
終點站	寶馬山－蒲飛路
行車路線	<p><u>由寶馬山開出：</u> 經寶馬山道、雲景道、怡景道、勵德邨道、大坑道、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、紅棉路、堅尼地道、上亞厘畢道、堅道、般咸道及薄扶林道。</p> <p><u>由蒲飛路開出：</u> 經薄扶林道、天橋、般咸道、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、怡和街、銅鑼灣道、天橋、大坑道、勵德邨道、怡景道、雲景道、寶馬山道及校園徑。</p>
服務時間及班次	<p><u>星期一至五（只在上課日提供服務）</u></p> <p><u>由寶馬山開出：</u> 上午七時零五分、七時四十分、八時十五分及八時三十五分 (共 4 班)</p> <p><u>由蒲飛路開出：</u> 上午七時十分 (共 1 班)</p>
車費	\$6.9 (不變)
車輛數目	3 部空調雙層巴士

IV. 建議的好處

本建議能為半山區及寶馬山一帶提供更便捷的服務，亦可更有效地運用巴士資源。

V. 對乘客之影響

現時第 23B 號路線乘客

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
<u>往羅便臣道方向</u>				
寶馬山至 堅尼地道	柏道及 羅便臣道	13 (2.5%)	第 23B 號線 → 城巴第 12M 號線	\$6.9/\$6.5/ \$6.0 (不變)

附件 6
(全 4 頁之第 4 頁)

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
堅道		5 (0.9%)	城巴第 12M 號線	\$5.0 減至 \$4.3
<u>往寶馬山方向</u>				
柏道至 花園道	金鐘	36 (7.0%)	城巴第 12M 號線	\$6.9/\$6.0 減至 \$4.3
	灣仔至 銅鑼灣	7 (1.3%)	第 23 號線	\$6.9 (不變)
堅道至 花園道	灣仔(軒尼詩道 菲林明道前)	11 (2.2%)	城巴第 40M 號線	\$6.0 減至 \$4.8
	灣仔(軒尼詩道 菲林明道後) 至銅鑼灣	9 (1.7%)	第 13 號線 → 第 25、26 號線	\$6.0 (不變)
柏道	勵德邨	2 (0.4%)	城巴第 12M 號線 → 第 26 號線	\$6.9 (不變)
	寶馬山	1 (0.2%)	城巴第 12M 號線 → 第 25 號線	\$6.9 (不變)
羅便臣道 至 花園道	勵德邨	14 (2.7%)	第 13 號線 → 第 26 號線	\$6.9/\$6.0 調整為 \$6.0
	寶馬山	6 (1.3%)	第 13 號線 → 第 25 號線	\$6.9/\$6.0 調整為 \$6.0
金鐘至 灣仔近 盧押道	勵德邨	29 (5.6%)	第 26 號線	\$6.0 減至 \$5.0
	寶馬山	6 (1.3%)	第 25 號線	\$6.0 調整為 \$6.9
灣仔至 雲景道	勵德邨至 寶馬山	174 (34.3%)	城巴第 25A 號線	\$4.1 減至 \$4.0/\$3.7

VI. 路線圖

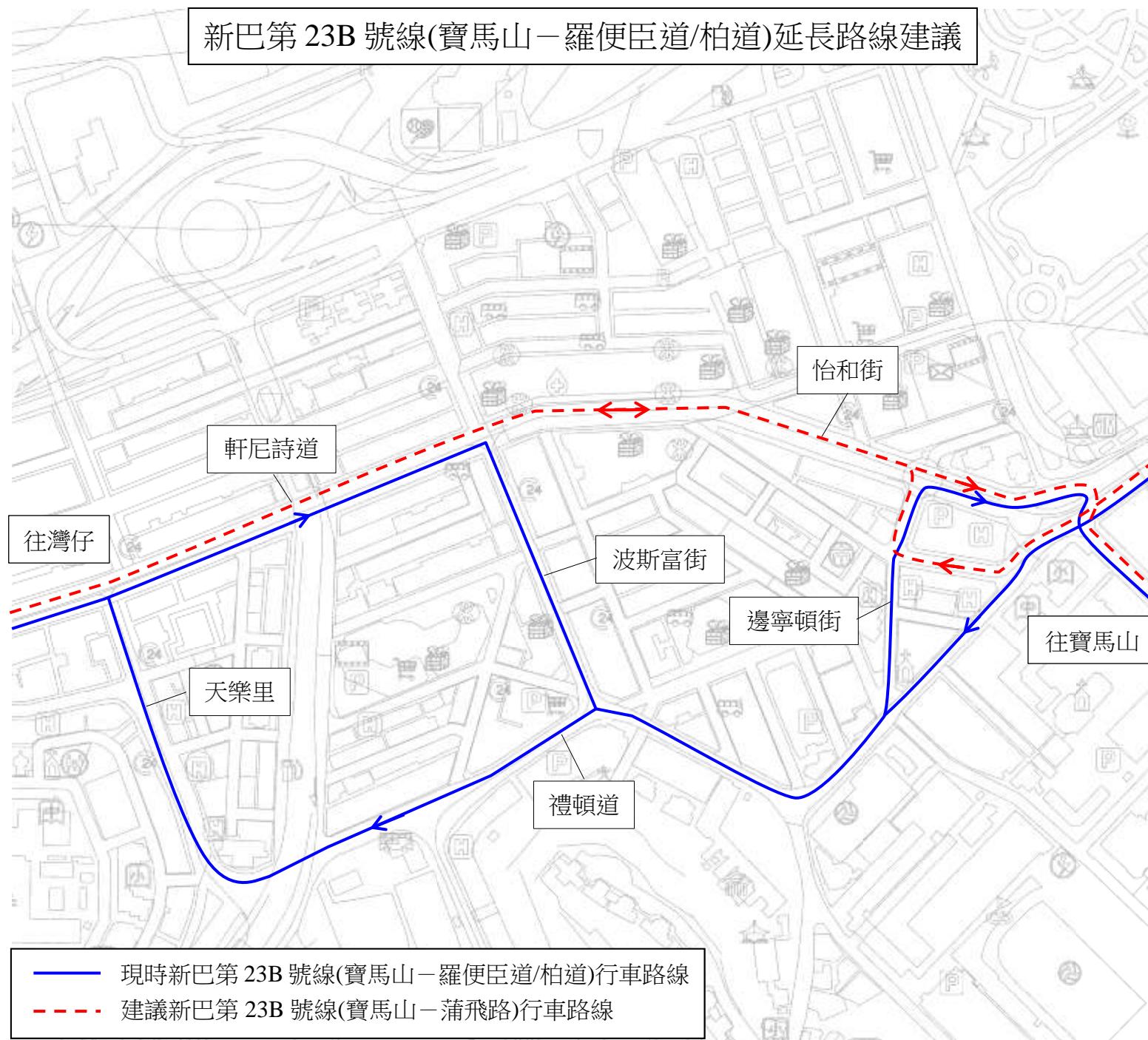
請參閱附圖 6a 及 6b

VII. 建議實施日期

2016 年第 3 季

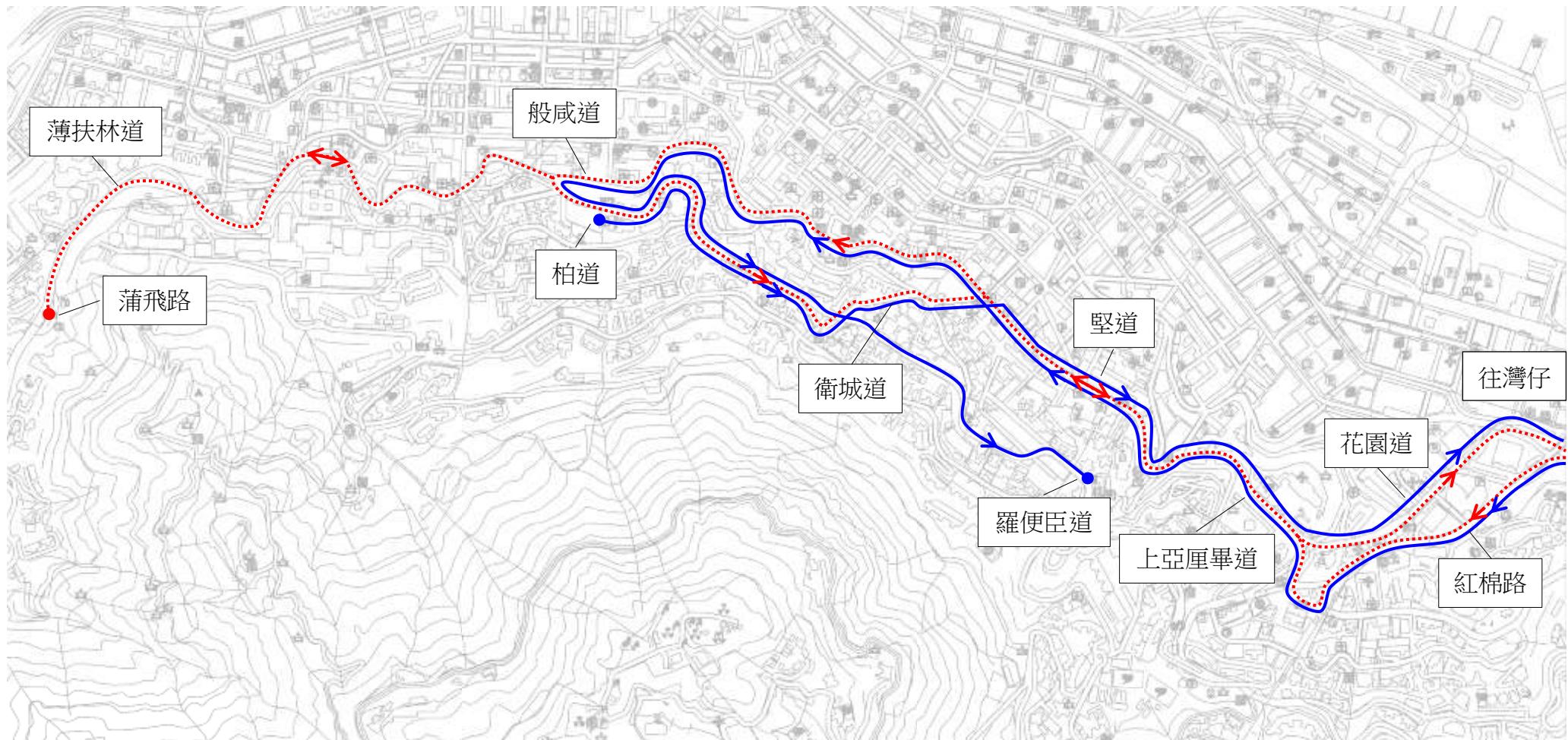
新巴第 23B 號線(寶馬山—羅便臣道/柏道)延長路線建議

附圖 6a



新巴第 23B 號線(寶馬山—羅便臣道/柏道)延長路線建議

附圖 6b



- 現時新巴第 23B 號線(寶馬山—羅便臣道/柏道)行車路線
- - - 建議新巴第 23B 號線(寶馬山—蒲飛路)行車路線

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>繞經寶馬山道特別班次： <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
由北角碼頭往華富方向 [07:00 及 07:20 之班次]				
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)
由華富往北角碼頭方向 [14:40 及 15:20 之班次]				
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
寶馬山	北角	1 (0.0%)	新巴第 27 號線	\$4.1 調整為 \$4.4

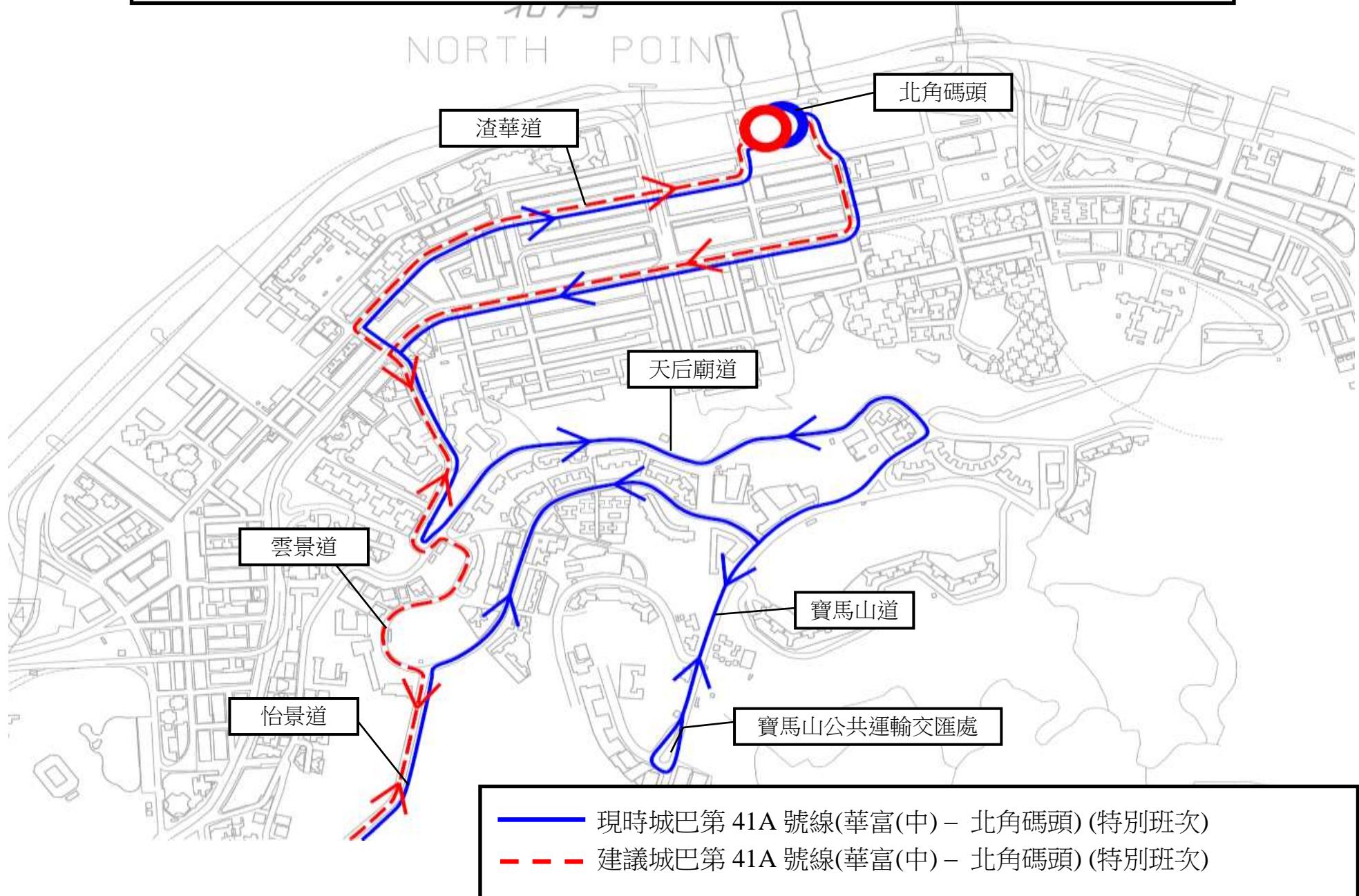
VI. 路線圖

請參閱附圖 7

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



新巴服務重整建議 – 第 82M 號線

I. 現時的服務詳情

路線	82M
終點站	柴灣站往小西灣（藍灣半島）（循環線）
服務時間	<u>星期一至五</u> <u>由柴灣站開出：</u> 上午七時二十分至下午四時二十分 <u>由小西灣（藍灣半島）往柴灣站：</u> 上午七時正及七時二十分（共兩班） <u>由富欣花園往柴灣站：</u> 上午七時正至八時四十分（共五班） 星期六、日及公眾假期不設服務
上午繁忙時段班次	20分鐘（上午九時前）
車費	\$3.6
車輛數目	1部空調雙層巴士（於上午繁忙時段被調往第 82X 號線） (上午繁忙時段服務由3部開篷雙層巴士營運)

II. 建議的背景

小西灣道近曉翠街有多條前往柴灣站一帶的公共交通路線。由於富欣花園位處該巴士站對面，該屋苑不少居民均選擇乘搭途經該處而較頻密的路線前往柴灣站，導致第 82M 號線在上午繁忙時段由富欣花園開出的特別班次使用量偏低，平均載客率只有 29%*。

III. 建議的內容

為更有效地運用資源，建議重整第 82M 號線上午繁忙時段的服務如下：

- 取消由富欣花園開出的特別班次；
- 加密上午 9 時前的班次，由每 20 分鐘提升至每 15 分鐘一班。

實施此建議後，第 82M 路線預計每小時的載客率將為 36%*左右，能夠配合小西灣各屋苑的需求。

*註：載客量以開篷巴士的下層載客量（74 名乘客）計算

IV. 建議的好處

現時由富欣花園開出的第 82M 號線特別班次為每 25 分鐘一班。通過使用由柴灣站開出第 82M 號線的服務，富欣花園一帶的乘客將可享用班次更頻密（提升至每 15 分鐘一班）的服務。此外，其他使用第 82M 號線的乘客亦會因而受惠。

V. 對乘客之影響

現時第 82M 號線富欣花園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
往柴灣站方向				
富欣道 富欣花園	柴灣道及 柴灣站	105 (97.2%)	第 82M 號線 (於小西灣道曉翠街 巴士站上車)	\$3.6 (不變)
柴灣道 富城閣	柴灣站	3 (2.8%)	第 82M 號線	

VI. 建議實施日期

2016 年第 3 季