2015 - 2016 年度南區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2015 - 2016 年度南區的巴士路線計劃,及諮詢委員對有關計劃的意見。

2015 - 2016 年度巴士路線計劃

2. 2015 - 2016 年度的巴士路線計劃已經初步擬定, <u>附表一</u>撮錄有關建議方案, 而附錄一至附錄四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,舒緩道路擠塞,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,以及理順不同公共交通工具之間的作用和角色。
- 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:

- 2 -

功能,與鐵路和專營巴士服務相輔相成;

- (二)清新空氣及良好的交通狀況是社會寶貴的資產,香港路少但人多車多,市民非常關注道路交通情況和交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展,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。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叠。 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。

改善及减少巴士服務的指引

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叠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。

<u>減少服務</u>

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,自2013年開始,本署會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。在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上,本署不是分開單獨處理每一條巴士路線,而是採取區域性綜觀角度,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出,與自活取消或合併重叠的股務、精簡迂迴的行車路線、高速電光、調整理實的人類。在減省不必要的路線或班次的同時,也可將資源調配至式服務的路線上,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,因此素的方案是以一個地區或區域的巴士服務網絡為基礎,因此素的有效運用巴士的資源,令大部分的乘客受惠。

18. 歡迎委員就 2015 - 2016 年度南區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一五年一月

2015-16年

南區巴士路線計劃 提升服務項目 (港島區路線)

					時段班次				分配			
巴土	建議實施	路線	終點站		·鐘)		行		議		改	備註
<u>公司</u>	<u>日期</u>	<u> </u>	次5.38411411	現行	建議	<u>空調</u> 單層	<u>空調</u> 雙層	<u>空調</u> <u>單層</u>	<u>空調</u> 雙層	<u>空調</u> 單層	<u>空調</u> 雙層	1998LL
城巴	2015年 第3季	99	海怡半島 - 筲箕灣	7-17	15-20	0	17	0	15	0		[1] 延長上午繁忙時段第99X號線的服務時間,以取代同一時段第99號線提供由海怡半島/鴨脷洲大街(經利東)往筲箕灣/西灣河的服務。由海怡半島開出的班次的
城巴	2015年 第3季		海怡半島/鴨脷洲大街往西灣河(太康街)	共2班	15							路線編號更改為99P,並延長至筲箕灣及繞經耀東邨。 [2]第592號線於上午繁忙時段往銅鑼灣方向加密班 次。
城巴	2015年第3季	592	海怡半島 - 銅鑼灣(摩頓臺)	4-15	3-15	0	16	0	18	0		於第99X/99P號線服務時間以外,第99號線的班次將維持不變。詳情請參閱 附錄一 。

2015-16年

南區巴士路線計劃 巴士服務重整安排項目 (港島區路線)

				上午繁忙時段班次 車輛分配								
					·····································	現	 行		<u>刀癿</u> 議	修	改	
公司	<u>建議實施</u> 日期	<u>路線</u>	終點站	現行	<u>建議</u>	空調	空調	空調	空調	空調	空調雙層	<u>備註</u>
新巴	2015年 第3季	9	筲箕灣 - 石澳	15-18 (星期一至六) 7-15 (星期日及公眾 假期)	15-18 (星期一至六) 7-15 (星期日及公眾 假期)	0	4	0	4	0	0	[1] 更改於星期日及公眾假期停靠鶴咀巴士站的班次為每小時兩班。 [2] 在泳季(以石澳海灘公眾停車場為總站時)星期日及公眾假期下午,延長部份往筲箕灣班次,改由大浪灣開出(經石澳)。 詳情請參閱 附錄二 。
城巴	2015年 第3季	37B	置富花園 - 中環(循環線)	-	-	0	10	0	10	0	0	為改善往置富花園方向班次的穩定性,將兩班下午繁 忙時間由置富花園開出的循環線班次,改以中環交易 廣場往置富花園的單向服務,於星期一至五(公眾假期 除外)下午5時50分及晚上6時05分開出;下午繁忙時段 將會由6-10分鐘一班調整至8-12分鐘一班。
城巴	2015年 第3季	76	石排灣邨公共運輸交匯處 - 銅鑼 灣(摩頓臺)	15-30	15-30 (上課日) 30 (非上課日)	3	1	3	0	0	-1	縮短至來往石排灣及銅鑼灣(邊寧頓街),更改為循環線形式運作,及調整非上課日的班次。詳情請參閱 附錄三 。
城巴	2015年 第3季	77	田灣邨 - 筲箕灣	12-18	15-20	0	10	0	9	0	-1	來回方向於銅鑼灣改經告士打道,往筲箕灣方向的車程在天后至北角的一段將改經東區走廊。詳情請參閱 附錄四 。

<u>城巴服務重整建議 - 第 99、99X 及 592 號線</u>

I. 第 99、99X 及 592 號線現時的服務詳情

路線	99	99X	592
終點站	海怡半島 - 筲箕灣	海怡半島/鴨脷洲大 街 往 西灣河(太康 街)	海怡半島 - 銅鑼灣 (摩頓台)
上午繁忙 時段班次	7-17 分鐘	共 2 班	4-15 分鐘
單程收費	\$7.0	\$7.0	\$4.7
服務時間	由海怡半島開出: 逢星期一至六: 上午一至十二時二十六 至午夜十二時間 星期日及公眾假期: 上午七時三十分至 午夜十二時正 由筲箕灣開出:	由海怡半島開出: 逢星期一至五(公眾 假期除外): 上午七時五十分 (共1班)	由海怡半島開出: 逢星期一至六: 上午五時五十分至 凌晨十二時十五分 星期日及公眾假期: 上午五時五十分至 午夜十二時正 由銅鑼灣開出:
	逢星期一至六: 上午六時正至午夜 十二時正 星期日及公眾假期: 上午八時三十分至 午夜十二時正	東)開出: 達星期一至五(公眾 假期除外): 上午七時四十五分 (共1班)	逢星期一至六: 上午六時正至凌晨 十二時四十五分 星期日及公眾假期: 上午六時正至凌晨 十二時三十五分
上午繁忙 時段最高 載客率	由海怡半島開出: 73% 由筲箕灣開出:62%	由海怡半島開出: 85% 由鴨脷洲大街(經利 東)開出:66%	由海怡半島開出: 79% 由銅鑼灣開出:53%
下午繁忙 時段最高 載客率 車輛數目	由海怡半島開出: 59% 由筲箕灣開出:93% 15部空調雙層巴士	2部空調雙層巴士	由海怡半島開出: 88% 由銅鑼灣開出:87% 16部空調雙層巴士
半 辆 数 日	13 部 空 調 受 層 亡 士	2 印 至 訶 受 僧 亡 士	10部空调受僧巴士

II. 建議的背景

第99X號線早上特快班次自開辦以來一直受到乘客歡迎。巴士公司曾多次接獲乘客意見,要求加強服務。因應有關意見,及有鑒於鰂魚涌及太古坊一帶迅速的商業發展,巴士公司認為在早上繁忙時段乘客對由鴨脷洲前往東區的特快巴士服務仍有不少的潛在需求。

III.建議的內容

基於上述背景,現建議重組第99及99X號線在星期一至五(公眾假期除外) 早上繁忙時段的服務,藉著延長第99X號線的服務時間加強鴨脷洲至東區 的特快巴士服務,以配合乘客的出勤模式。為配合第99號線的服務調整, 另建議加密第592號線上午繁忙時段往銅鑼灣方向的班次服務,及新增巴 士轉乘優惠,詳情如下:

第 99X 號線

- ▶ 由海怡半島開出的班次為每 15 分鐘一班,終點站由西灣河(太康街) 延長至筲箕灣,同時繞經耀東邨。為方便乘客識辨,有關班次的路線 編號更改為 99P;
- ▶ 由鴨脷洲大街(經利東)開出的班次為每 15 分鐘一班,行車路線及編號 維持不變。

第 99 號線

➤ 在第 99X 及 99P 號線提供服務期間,第 99 號線只提供前往海怡半島 方向的服務,由海怡半島前往筲箕灣方向的服務將於第 99X 及 99P 號 線服務時段完結後恢復。此外,該線在上午繁忙時間往海怡半島方向 的班次將調整為 15 至 20 分鐘一班。

第 592 號線

▶ 第 592 號線於上午繁忙時段往銅鑼灣方向的班次將加密至 3-9 分鐘一班。

新增八達通巴士路線轉乘優惠

新增下列八達通巴士路線轉乘優惠,方便上午繁忙時段由南區往北角或筲箕灣的乘客:

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	銅鑼灣	\$4.7						崇光百貨,
第 592 號線	<u> </u>	\$4.7	新巴第	耀東邨	\$4.1	\$1.8	\$7.0	軒尼詩道
城巴	中環	\$4.7	2A 號線	唯不切	φ4.1	\$1.0	(不變)	史釗域道,
第 97 號線	十 垠	Φ 4 ./						軒尼詩道
城巴	西灣河	\$7.0	新巴第	筲箕灣/	¢ 1 1	\$4.1	\$7.0	太古城中
第 99X 號線	四湾四	\$7.0	2 號線	嘉亨灣	\$4.1	\$4.1	(不變)	心,英皇道

建議中的第 99P 及 99X 號線詳情如下:

路線	99P	99X
終點站	海怡半島往筲箕灣	鴨脷洲大街往西灣河(太康街)
行車路線	由海怡半島往筲箕灣:經怡 南路、海怡路、鴨脷洲橋、道 黄竹坑道、黄竹坑天橋、堅道 竹坑道、香港仔隧道、東區走 道天橋、維園道、東區走灣道 、 查華道、英皇道、筲箕灣道、 太康街、輝景道、太安街、 成安街、耀興道、南康街、 質箕灣道、愛秩序街及南安 街。	由鴨脷洲大街往西灣河(太康街):經利枝道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲 一个坑天橋、黄竹坑道、香港仔隧道、堅拿道天橋、維園道、東區走廊、渣華道、英皇道,筲箕灣道及太康街。 (即維持現有行車路線)
單程收費	\$7.0	\$7.0
班次	15分鐘	15分鐘
服務時間	由海怡半島開出: 逢星期一至五(公眾假期除外): 約上午七時二十分至上午八時二十分	由鴨脷洲大街開出: 逢星期一至五(公眾假期除外): 約上午七時二十分至上午八時 二十分
行車時間	約65分鐘	
車輛數目	15部空調雙層巴士	

IV. 建議的好處

- 現時於上午繁忙時段由鴨脷洲直達鰂魚涌、太古、西灣河以至筲箕灣一帶的特快巴士服務將更為全面,預計每日約有額外 800 名乘客受惠,每車程可節省約 15 分鐘。
- 加強第 592 號線於上午繁忙時段的班次,縮短海怡半島及鴨脷洲乘客的整體候車時間。
- 透過重新分配既有的車輛資源,於相關路線投放適當的車輛數量,以配合 乘客的需求。

V. 對乘客之影響

只限第99號線於上午繁忙時段往筲箕灣方向:

起點	終點	受影響乘數目	替代服務	車資
		(佔全線乘客		
		的百分比)		
鴨脷洲	炮台山/北角	475(6.6%)	新增巴士轉乘:	\$7.0
			城巴第 592/97 號線	(不變)
			轉乘新巴第 2A 號線	
黄竹坑	炮台山/北角	17(0.2%)	新巴第 38/42 號線	\$7.0 降低
				至\$5.6
利東邨	耀東邨	4(0.0%)	新增巴士轉乘:	\$7.0
			城巴第 97 號線轉乘	(不變)
			新巴第 2A 號線	
炮台山/北角	鰂魚涌至	172(2.4%)	新巴第 2/2A 號線	\$4.0 改為
	筲箕灣			\$4.1

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖一</u>。

VII.建議實施日期

2015年第3季

新巴服務重整建議 - 第9號線

I. 第9號線現時的服務詳情

路線	9
終點站	筲箕灣 - 石澳
服務時間	由筲箕灣開出:
	星期一至四、星期日及公眾假期
	上午六時正至午夜十二時正
	星期五、六及公眾假期前夕
	上午六時正至凌晨一時正
	由石澳開出:
	星期一至四、星期日及公眾假期
	上午六時正至凌晨十二時三十分
	星期五、六及公眾假期前夕
	上午六時正至凌晨一時三十分
上午繁忙	15-18分鐘(星期一至六)
時段班次	7-15分鐘(星期日及公眾假期)
單程收費	\$6.9

II. 建議的背景

- 第 9 號線假日於鶴咀巴士站的使用量非常低,平均每班車只有 0.8 人使用該站,超過八成的班次並沒有乘客在該處上落。
- 另一方面,現時假日全日只有六班車由筲箕灣開出並途經大浪灣,鑑於大浪灣一帶的交通在假日下午十分繁忙,顯示市民對前往大浪灣的巴士服務有潛在需求。

III. 建議的內容

- 為更有效地運用資源及配合乘客需求,現建議調整於<u>星期日及公眾假期</u>第9 號線的服務,詳情如下:
 - ▶ 由石澳及筲箕灣開出之班次,全日每小時每方向只提供兩班車繞經鶴咀巴 士站,其餘班次均不再繞經該站。

(全2頁之第2頁)

▶ 於泳季以石澳泳灘停車場為總站的期間,由下午二時至下午六時,往筲箕灣的班次每半小時將有一班車延長由大浪灣開出經石澳前往筲箕灣。

IV. 建議的好處

- 透過減少行經低使用量的路段以節省行車時間,有助巴士流轉令在乘客量高的時段可更靈活地調動班次,疏導來往筲箕灣及石澳的乘客。
- 於星期日及公眾假期,增加途經大浪灣的巴士班次,可望鼓勵駕駛私家車人士改用公共交通工具前往該區,從而紓緩該區的交通負荷。

V. 路線圖

請參閱附圖二。

VI. 建議實施日期

2015年第3季

城巴服務重整建議 - 第76號線

I. 第76號線現時的服務詳情

路線	76
終點站	石排灣邨公共運輸交匯處 - 銅鑼灣 (摩頓台)
上午繁忙時段班次	15 - 30 分鐘
單程收費	\$5.0
服務時間	<u>由石排灣邨公共運輸交匯處開出:</u> 每日上午六時正至晚上七時正
	<u>由銅鑼灣(摩頓台)開出:</u> 每日上午六時四十五分至晚上七時四十五分
車輛數目	1 部空調雙層巴士及 3 部空調單層巴士

II. 建議的背景

- 城巴第 76 號線提供往來石排灣和銅鑼灣(摩頓台)的服務,並為司徒拔道、 黃泥涌峽道、深水灣道、南風道沿途乘客提供切合基本出行需要的服務。 由於該線的乘客量偏低,因此有需要改善營運效益。
- 本路線在銅鑼灣道及摩頓台的乘客使用量衹佔全線乘客約一成,惟該線班 次經常受該兩路段以及高士威道一帶的擠塞影響,以致服務受到不必要的 延誤。

III. 建議的內容

基於上述背景,現建議第76號線縮短至銅鑼灣(邊寧頓街),及更改為循環線形式運作。另建議調整非上課日的班次,詳情如下:

路線	76
終點站	石排灣邨公共運輸交匯處 - 銅鑼灣 (邊寧頓街)(循環線)
行車路線	由石排灣邨公共運輸交匯處開出:
	經漁光道、香港仔水塘道、香港仔大道、香港仔海旁道、黄竹
	坑道、南風道、深水灣道、黃泥涌峽道、司徒拔道、皇后大道
	東、摩理臣山道、禮頓道、邊寧頓街、怡和街、禮頓道、摩理
	臣山道、皇后大道東、司徒拔道、黃泥涌峽道、深水灣道、南
	風道、黃竹坑道、香港仔海旁道、天橋、香港仔大道、香港仔
	水塘道及漁光道。
服務時間	每日上午六時正至晚上七時正
單程收費	\$5.0
班次	由石排灣邨公共運輸交匯處開出:
	星期一至五(學校上課日)
	上午七時前及七時三十分後 每 30 分鐘一班
	*上午七時至七時三十分 每 15 分鐘一班

	(即維持現時由石排灣開出的	班次)	
	星期一至五(學校假期)及星期 全日每 30 分鐘一班	月六	
	星期日及公眾假期 全日每 30 分鐘一班 (即維持現時由石排灣開出的	班次)	
	* 逢星期一至五(學校上課日 之班次,以邊寧頓街為終點)		十五分由石排灣開出
行車里數	20.2 公里	行車時間	83 分鐘
車輛數目	3 部空調單層巴士		

新增八達通巴士路線轉乘優惠

新增與城巴第72號線(華貴-銅鑼灣(摩頓台))的八達通轉乘優惠,以提供 頻密的接駁服務予銅鑼灣道及摩頓台的乘客:

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 76 號線		\$5.0 ¹ / \$4.7 ²	城巴第 72 號線	銅鑼灣 (摩頓 台)	\$3.4	\$3.4	\$5.0/ \$4.7 (不變)	摩理臣 山 位
城巴第 72 號線	華貴	\$4.7	城巴第 76 號線	石排灣	\$5.0	\$4.7	\$5.0 (不變)	摩山港會臣,香

IV. 建議的好處

由於路線改動後將不駛經銅鑼灣道、摩頓台及高士威道的一段經常擠塞的路面,第76號線的班次將不再受該處交通阻塞的影響,有助維持班次的穩定性,除令乘客可較易掌握班次安排,巴士資源亦可更有效運用,改善營運效益,亦有助紓緩銅鑼灣道、摩頓台及高士威道的一帶的交通擠塞情況。

¹ 在石排灣至黃泥涌峽道上車的乘客

² 在司徒拔道上車的乘客

V. 對乘客之影響

往銅鑼灣方向

起點	終點	受影響人數	替代服務	車資
		(佔全線乘客		
		百分比)		
石排灣邨公共運輸		49 (2.8%)	新增巴士轉乘:	
交匯處、葛量洪醫			城巴第 76 號線	(不變)
院至南風道及司徒			轉乘第72號線	
拔道				
香港仔及黃竹坑		18 (1.0%)	第 72 號線	\$5.0 降低至
				\$4.7
黄泥涌峽道		8 (0.4%)	新增巴士轉乘:	
[1]. 大潭水塘道對	銅鑼灣		第76號線轉乘	(不變)
面及	(邊寧頓街以東)		第 72 號線	
[2]. 香港網球中心	(医学识内以不)		新巴第 63 號線	\$5.0 改為\$6.1
對面				
黄泥涌峽道怡園外		2 (0.1%)	第76號線轉乘	\$5.0
			第 72 號線	(不變)
			城巴第 19 號線	\$5.0 改為\$5.8
灣仔(皇后大道東		5 (0.3%)	城巴第 10 號線	\$4.7/\$3.4
及禮頓道)				降低至\$3.4

往石排灣方向

起點	終點	受影響人數	替代服務	車資
		(佔全線乘客		
		百分比)		
	禮頓道至	3 (0.2%)	第 10 號線	\$5.0 降低至
	皇后大道東			\$3.4
	司徒拔道、南風	66 (3.8%)	新增巴士轉乘:	\$5.0
	道、黃竹坑室內		第72號線轉乘	(不變)
	運動場及石排灣		第 76 號線	
	黄泥涌峽道	6 (0.4%)	第 19 號線	\$5.0 降低至
摩頓台	怡園對面			\$3.4
净 说 L	黄泥涌峽道	12 (0.7%)	新增巴士轉乘:	\$5.0
	[1]. 香港網球中		第72號線轉乘	(不變)
	心外及		第 76 號線	
	[2]. 黄泥涌水塘		新巴第 63 號線	\$5.0 改為\$8.9
	公園外			
	黄竹坑及香港仔	20 (1.2%)	第 72 號線	\$5.0 降低至
				\$4.7

(全 4 頁之第 4 頁)

VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖三</u>。

VII.建議實施日期

2015年第 3 季

城巴服務重整建議 - 第77號線

I. 第 77 號線現時的服務詳情

路線	77
終點站	田灣邨 - 筲箕灣
上午繁忙時段班次	12-18 分鐘
單程收費	\$7.0
服務時間	由田灣邨開出:
	每日上午六時正至下午十一時零六分
	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
上午繁忙時間最高	由田灣邨開出:82 %
載客率	由筲箕灣開出:59 %
下午繁忙時間最高	由田灣邨開出:76 %
載客率	由筲箕灣開出:88 %
車輛數目	10部空調雙層巴士

II. 建議的背景

城巴第77號線的行車路線冗長。單程行車時間平均約為1小時15分鐘。由於該線途經灣仔及銅鑼灣的繁忙路段,在繁忙時段,該線單程行車時間可超過1小時40分鐘。此外,第77號線的服務範圍與其他班次較頻密巴士路線重疊,例如在田灣與銅鑼灣至北角的一段與城巴第72號線、新巴第38及42號線重疊;在銅鑼灣至筲箕灣一段與新巴第第2A及82號線重疊。因此有需要改善巴士營運效率。

III. 建議的內容

- 基於上述背景,為使本路線能以較直接的方式連接南區及港島東,建議來 回方向於銅鑼灣改經告士打道;此外,往筲箕灣方向的車程在天后至北角 的一段將改經東區走廊,避免途經港島北岸經常擠塞的路段,藉縮短行車 時間以吸引更多長途跨區乘客選乘,提升競爭力和營運效益,詳情如下:
 - 往筲箕灣方向:於香港仔隧道後,改經堅拿道天橋、維園道、東區走廊、糖水道、渣華道、民康街、英皇道然後返回原有路線(即不經灣仔、銅鑼灣、天后及炮台山)。
 - 往田灣邨方向:於駛經英皇道清風街天橋站後,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,並於告士打道近景隆街增設中途站。

路線	77
終點站	田灣邨-筲箕灣
行車路線	由田灣邨往筲箕灣:經田灣街、田灣山道、石排灣道、香港 仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道、黃竹坑道天橋、黃竹坑 道、香港仔隧道、堅拿道天橋、朱園道、東區走廊、 糖水道、渣華道、民康街、英皇道、筲箕灣道、太康街、鯉 景道、太安街、成安街、耀興道、耀東邨巴士總站、耀興道、 南康街、筲箕灣道、愛秩序街及南安街。 由筲箕灣往田灣邨:經未命名道路、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	\$7.00 (不變)
服務時間	維持不變
班次	15 - 20 分鐘
行車時間	65 分鐘
車輛數目	9 部空調雙層巴士

新增八達通巴士路線轉乘優惠

● 新增下列八達通巴士路線轉乘優惠,方便田灣邨的乘客往來灣仔、銅鑼灣、天后或炮台山:

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 78 號線	黄竹坑	\$3.2	新巴第 38/42 號 線	北角	\$5.6	\$1.8	\$7.0 (不變)	業漁大廈, 香港仔大道
城巴 第 72 號線	華貴	\$4.7	新巴第78號線	黄竹坑	\$3.2	\$2.6	<u> </u>	香港仔海濱 公園,香港 仔海旁道

IV. 建議的好處

- 現時乘搭第 77 號線來往南區與東區之乘客,可全日使用較快捷的巴士服務,每一程車平均可節省多達 17 分鐘,預計每日約有 3,900 人次受惠。
- 銅鑼灣怡和街繁忙路段的巴士數量將每日減少約 140 架次,有助紓緩該路 段的擠塞情況,同時改善路邊的空氣質素,配合環保。

● 減少與其他巴士線服務重疊,令巴士資源運可更有效運用,提高整體巴士網絡的效率。

V. 對乘客之影響

往筲箕灣方向

压丹兵冯				
起點	終點	受影響乘客人	替代服務	車資
		數(佔全線乘客		
		百分比)		
田灣/香港仔	銅鑼灣	759 (10.1%)	(i)城巴第 72 號	\$7.0/\$6.2
			線	降低至\$4.7
			(ii) 新增巴士	\$7.0
			轉乘:	(不變)
			新巴第 78 號線	
			轉乘新巴第 38	
			或 42 號線	
	天后/炮台山	365 (4.9%)	(i)新巴第 38/42	\$7.0/\$6.2
) (,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		號線	降低至
				\$6.9/\$5.6
			(ii) 新增巴士	\$7.0
			轉乘:	(不變)
			新巴第 78 號線	(1 2)
			轉乘新巴第38	
			或 42 號線	
短線添	<u></u>	2 022 (27 0%)		<u> </u>
銅鑼灣至	天后至 第	2,032 (27.0%)	新巴第 2A 號線	⊅4.∪ 以 ⋈ ⊅4.1
炮台山	筲箕灣			

往田灣邨方向

起點	終點	受影響乘數目	替代服務	車資
		(佔全線乘客		
		的百分比)		
銅鑼灣	香港仔	1,066 (17.5%)	城巴第 72 號線	\$5.3
				降低至\$4.7
	田灣	683 (11.2%)	(i)新巴第 72 號	\$5.3
			線於田灣海旁	降低至\$4.7
			道下車	
			(ii) 新增巴士	\$5.3
			轉乘:	(不變)
			城巴第 72 號線	
			轉乘新巴第 78	
			號線	

<u>附錄四</u> (全 4 頁之第 4 頁)

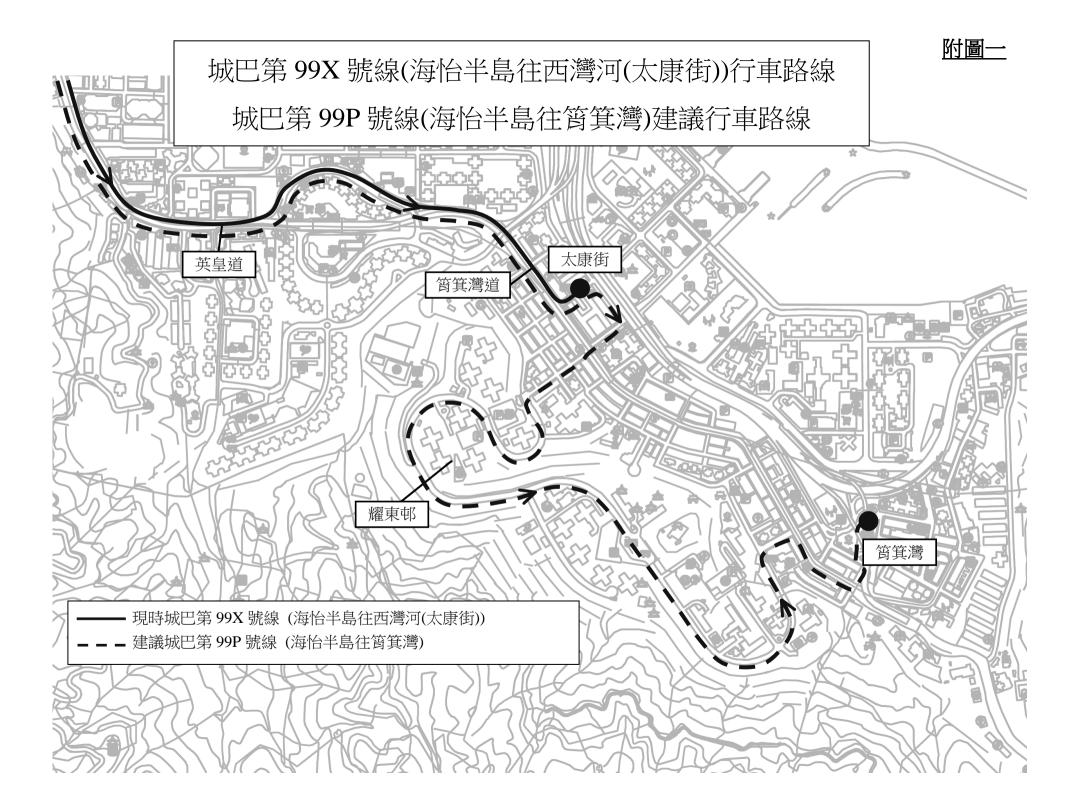
			()3(🗀 📥 11	\$5.3 (不變)
筲箕灣/西灣河	銅鑼灣	39 (0.6%)	新巴第 2X 號線	\$7.0 降低至 \$5.6
太古至 炮台山	銅鑼灣	199 (3.3%)	新巴第 2/2A 號 線	\$7.0/\$6.2/\$5.3 降低至\$4.1

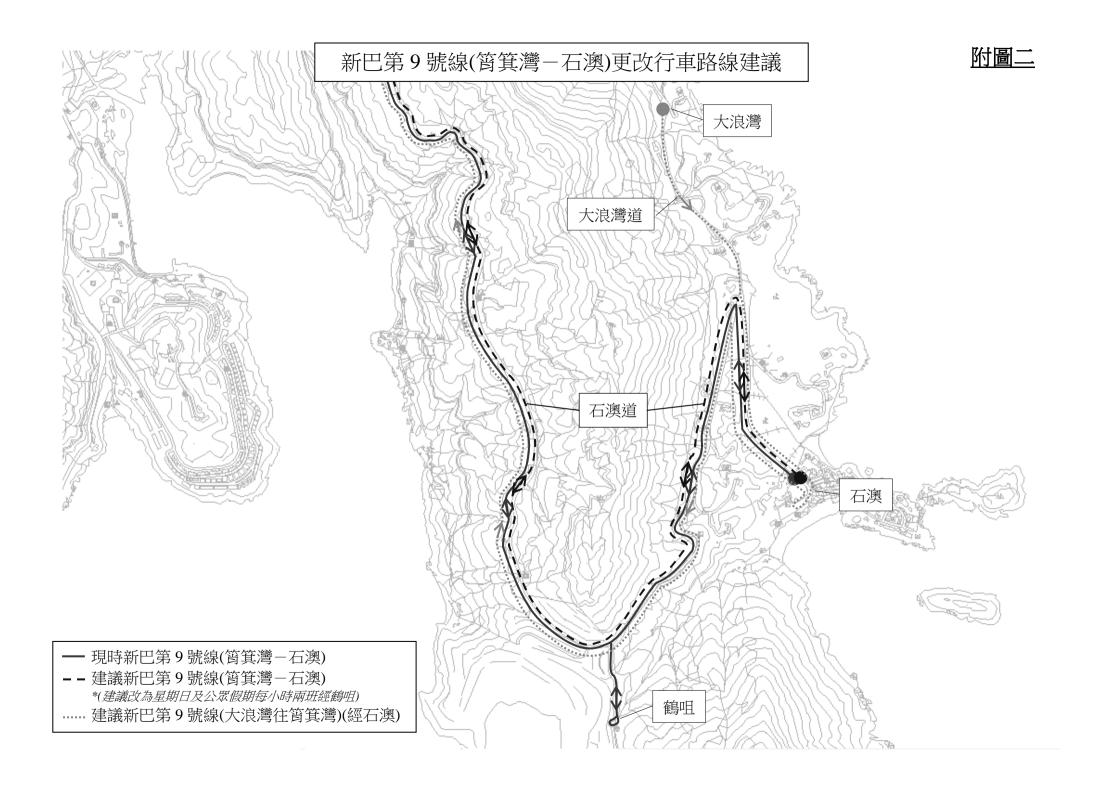
VI. <u>路線圖</u>

請參閱<u>附圖四</u>。

VII.建議實施日期

2015年第3季





城巴第 76 號線(石排灣邨公共運輸交匯處 - 銅鑼灣(摩頓台)) 更改行車路線建議

