

2014 - 2015 年度離島區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2014 -2015 年度離島區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2. 在2014年施政報告中，行政長官再次強調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。因應未來6年將有五條新鐵路陸續落成，政府將繼續優化公共交通系統，推動巴士路線重組，理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

2014 - 2015 年度巴士路線發展計劃

3. 2014 - 2015 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1A 及附件 1B，供各委員參閱。

4. 在考慮過離島居民乘坐渡輪後在中環渡輪碼頭一帶轉乘巴士服務往其他地區的需要，我們特別將經中環渡輪碼頭一帶¹並於該處設有中途站的巴士服務調整建議納入 2014-15 年度離島區巴士路線發展計劃的諮詢文件中。

5. 2014 – 2015 年度離島區的巴士路線發展計劃包括下列措施：

為配合區內人口持續增長，巴士公司建議區內多條路線增加車輛數目及班次，以配合乘客需求；另一方面，為善用資源，巴士公司亦建議重組一些現有路線，其中的詳細安排在附錄一至九內顯示。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮因素

6. 我們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：

¹中環渡輪碼頭一帶的範圍包括由中環渡輪碼頭起南至干諾道中、東至干諾道中近怡和大廈(包括康樂廣場)、西至干諾道中近恒生銀行總行(包括香港站公共運輸交匯處)。

- (一) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，要有長遠和全面的規劃。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，也可釋放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，我們會繼續以鐵路為主，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，穿梭港九新界將更為方便。我們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。我們亦會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會在公共交通系統內，尤其是鐵路未能到達的地方，扮演重要的角色。至於其他公共交通工具，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承；
- (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及交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展，我們會考慮乘客需求的改變和運輸基建投入服務後的情況，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，我們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，此將更為倡議大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞的情況、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

7. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時會參考以下第8-17段所列舉的指引。

改善服務

8. 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，我們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

9. 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。在構思增加車輛時，我們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

10. 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，我們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，我們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。

11. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，運輸署一直致力(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。

制定巴士轉乘計劃

12. 一直以來，我們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。

提升服務質素

13. 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

14. 對於使用率不高的巴士路線，我們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

15. 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%，我們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

16. 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%)，我們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

17. 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，運輸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。

18. 此外，在考慮巴士路線發展計劃時，運輸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。

19. 除了參考上述的指引外，自 2013 年開始，本署以「區域性模式」重組巴士服務，在推行區域性模式重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨看每一條巴士路線，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，因此其中個別路線的重組方案未必能完全參考第 7-16 段所提及的指引內容。以整體而言，巴士服務重組的目的是令巴士服務更能切合乘客的需求，以及更有效運用巴士的資源，令大部分的乘客受惠。

徵詢意見

20. 請各委員就 2014 - 2015 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一四年三月

2014至2015年度離島區巴士路線發展計劃

附件1A 第1頁

離島區巴士路線

建議 實施 日期	巴士 公司	路線 編號	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2Q2014	新大嶼山	3M	梅窩 - 東涌站巴士總站	5-20	5-20	9	0	10	0	+1	0	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。
2Q2014	新大嶼山	11	大澳 - 東涌站巴士總站	10-20	10-20	10	0	11	0	+1	0	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。
2Q2014	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7-11	7-9	0	22	0	23	0	+1	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。
2Q2014	龍運	A41P	烏溪沙鐵路站 - 機場(地面運輸中心)	30/35	30	0	6	0	7	0	+1	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。
3Q2014	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	8-12	10/12	0	30	0	31	0	+1	將現時第E34號線全日分拆為第E34A及E34B號線，分別服務天水圍及元朗市中心。詳情請參閱 <u>附錄一</u> 。
3Q2014	龍運	A33	屯門站 - 機場(地面運輸中心)	-	-	0	1	0	1	0	0	2013－2014年度落實方案。洪水橋總站位置由青山公路近洪水橋輕鐵站改為洪元路近洪水橋輕鐵站。
3Q2014	城巴(專營二部)	E21X	東涌(逸東邨) 往 紅磡站	星期一至六: 每日3班	星期一至五: 每日3班; 星期六: 每日2班	0	1	0	1	0	0	由於星期六的乘客量持續偏低，建議星期六的班次由3班改為2班，開出時間將改為早上7時30分及早上8時正。
1Q2015	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場(地面運輸中心)	7-9	6-9	0	23	0	24	0	+1	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。
3Q2015	龍運	A43	粉嶺(聯和墟) - 機場(地面運輸中心)	10-20	10-15	0	12	0	13	0	+1	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。
3Q2015	龍運	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	10/12	10/12	0	31	0	32	0	+1	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。
4Q2015	龍運	A41P	烏溪沙鐵路站 - 機場(地面運輸中心)	30	20/30	0	7	0	8	0	+1	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。

2014至2015年度離島區巴士路線發展計劃

附件1B 第1頁

服務中環碼頭一帶的巴士路線

建議 實施 日期	巴士 公司	路線 編號	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2Q2014	城巴	5X	銅鑼灣(威非路道) - 堅尼地城	7-20	7-20	0	9	0	9	0	0	往堅尼地城方向的班次改道，抵達電氣道後改經永興街直接前往英皇道，不再駛經帆船街、銀幕街及琉璃街，並於英皇道西行近清風街增設巴士站。 詳情請參閱 <u>附錄二</u> 。
3Q2014	九巴	968	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	4-8	3/4	0	31	0	36	0	5	[1] 第968X號線的總站由媽橫路遷至元朗西巴士總站。詳情請參閱 <u>附錄三</u> 。 [2] 當第968號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。
3Q2014	城巴 / 九巴	621	中環(香港站公共運輸交匯處) - 麗港城	6-13	6-13	0	8	0	8	0	0	取消下午繁忙時間的服務，隧巴第141號線下午繁忙時間往九龍方向班次的終點站延長至麗港城。 詳情請參閱 <u>附錄四</u> 。
3Q2014	新巴	H1	中環渡輪碼頭(7號碼頭) - 香港大學 (循環線)	30	30	0	2	0	4	0	+2	[1] 合併第 H1 及 H2 號線為單一循環路線第 H1 號線; [2] 伸延行車路線至九龍半島，覆蓋尖沙咀及佐敦; 不行經堅道、薄扶林道及德輔道西等路段; 及 [3] 因應路線伸延至九龍而調整收費。 詳情請參閱 <u>附錄五</u> 。

2014至2015年度離島區巴士路線發展計劃

附件1B 第2頁

服務中環碼頭一帶的巴士路線

建議 實施 日期	巴士 公司	路線 編號	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
3Q2014	新巴	H2	中環渡輪碼頭(7號碼頭) - 銅鑼灣 (循環線)	30	-	0	2	0	0	0	-2	合併第 H1 及 H2 號線為單一循環路線第 H1號線，取消第H2號線。 詳情請參閱 <u>附錄五</u> 。
3Q2014	新巴	720P	太古城 - 中環(機利民街)(循環線)	10-15	10-15	0	4	0	4	0	0	第 720P號線於星期一至六(公眾假期除外)由太古城及由中環(機利文街)開出的尾班車時間分別提前至上午9時05分及約上午9時27分。 詳情請參閱 <u>附錄六</u> 。
3Q2014	新巴 / 九巴	914	海麗邨 - 銅鑼灣(天后)	10-18	10-21	0	11	0	11	0	0	[1] 來回方向改經怡和街，不經禮頓道; [2] 早上繁忙時間往九龍方向的班次調整至約15-21分鐘一班。 詳情請參閱 <u>附錄七</u> 。
3Q2014	九巴	914P	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	共一班	共一班							[1] 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街); [2] 全程成人車費調整至港幣\$13.4。 詳情請參閱 <u>附錄七</u> 。
3Q2014	新巴 / 九巴	914X	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	共三班	共三班							[1] 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街) [2] 改經深旺道、聚魚道往港島，不經欽州街西、荔枝角道和南昌街 [3] 全程成人車費調整至港幣\$13.4。 詳情請參閱 <u>附錄七</u> 。

2014至2015年度離島區巴士路線發展計劃

附件1B 第3頁

服務中環碼頭一帶的巴士路線

建議 實施 日期	巴士 公司	路線 編號	終站地點	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
3Q2014	新巴 / 九巴	948	銅鑼灣(天后) - 長宏 / 長安邨	4-10; 兩班特別班次	4-10; 兩班特別班次	0	12	0	12	0	0	更改第948號線於銅鑼灣區的行車路線。往青衣方向的班次改經伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道後返回原線。往天后方向的班次以及第948X號線亦會改經軒尼詩道及怡和街，不再途經波斯富街。 詳情請參閱 <u>附錄八</u> 。
4Q2014	城巴	962B	屯門(置樂花園) - 金鐘站(西)	8-23; 共七班特別班次由青	8-23; 共九班特別班次由青	0	13	0	15	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由青龍頭開出的特別班次。
4Q2014	城巴 / 九巴	307	大埔中心 - 中環(中環渡輪碼頭)	5-15	5-15	0	17	0	17	0	0	第307號線逢星期一至六上午十時起、星期日及公眾假期全日，延長大埔區的終點站至太和站。 詳情請參閱 <u>附錄九</u> 。

龍運巴士服務－建議全日分拆第 E34 號線

第 E34 號線現時的服務詳情

路線	E34
終點站	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	8 至 12 分鐘
單程收費	\$13.9
服務時間	天水圍市中心開出： 早上 5 時 15 分 至 凌晨 12 時正 (另有特別班次第 E34S 號線 於早上 5 時 30 分及 7 時 25 分 由天水圍市中心 經 天水圍北 往 機場(地面運輸中心)) 機場(地面運輸中心)開出： 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時正
最高載客率	E34: 繁忙時段：90%；非繁忙時段：78% E34S: 繁忙時段：83%
車輛數目	30 部空調雙層巴士

建議的背景

- 自 2010 年 5 月起，第 E34 號線往機場方向的服務於早上繁忙時段(即現時早上 5 時 15 分至 8 時 20 分)分拆成兩條路線，分別由天水圍市中心及元朗市中心(媽橫路近山水樓)開出前往東涌及機場。同時，在早上繁忙時段提供第 E34S 號線兩個途經天水圍北的特別班次。
- 現時，第 E34 號線繁忙時段每小時最高的載客率為 90%。隨著元朗區和東涌區內的新住宅項目相繼落成，以及經落馬洲或機場出入境的人數不斷增加，加上機場島內的基建設施工程陸續展開，預期來往元朗和東涌/機場的交通需求將持續上升。
- 除早上繁忙時段外，第 E34 號線的行車路線覆蓋天水圍南及元朗市中心，行車路線冗長，而且容易受沿途輕鐵燈號和繁忙路段的交通影響，導致班次不穩。

建議的內容

- 為了更有效運用巴士資源及配合乘客需求增長，建議將第 E34 號線全日分拆為第 E34A 及 E34B 號線，分別為天水圍及元朗市中心的乘客提供更直接的服務往來東涌和機場。同時，亦將第 E34A 號線伸延，為天水圍南和北的居民提供全日的服務，以整合第 E34S 號線的服務，其相關資源會集中投放到第 E34A 號線。
- 第 E34A 及 E34B 號線車輛數目的分配及班次安排，是按照目前天水圍及元朗市中心的乘客需求量來制定。

- 建議的安排如下：

路線	E34A	E34B
建議重點	- 提供全日服務直接來往天水圍至東涌及機場，不經元朗市中心 - 擴展服務範圍至天水圍北	提供全日服務來往元朗市中心至東涌及機場
終點站	天水圍市中心 – 機場(地面運輸中心)	元朗(媽橫路) – 機場(地面運輸中心)
行車路線	由天水圍市中心開出：天恩路、天榮路、天城路、天龍路、天葵路、天華路、天影路、天瑞路、天湖路、天耀路、天福路、朗天路、唐人新村交匯處、元朗公路、青朗公路、然後沿現有 E34 路線前往機場。 由機場開出：沿現有 E34 路線至青朗公路後，改經元朗公路、唐人新村交匯處、朗天路、天福路、天耀路、天湖路、天瑞路、天影路、天華路、天葵路、天龍路、天城路及天恩路。	由元朗(媽橫路)開出：媽橫路、青山公路、朗日路、然後沿現有 E34 路線前往機場。 由機場開出：沿現有 E34 路線至青朗公路後，改經博愛交匯處、青山公路、擊壤路、元朗安寧路、媽廟路及媽橫路。
繁忙時間班次	12 分鐘	10 分鐘
單程收費	\$13.9	\$13.9
單程分段收費	- 青馬收費廣場往機場：\$10.8 - 東涌消防局往機場：\$4.3 - 大欖收費廣場往天水圍：\$9.1 - 天福路往天水圍：\$7.5	- 青馬收費廣場往機場：\$10.8 - 東涌消防局往機場：\$4.3 - 大欖收費廣場往元朗：\$9.1 - 新時代廣場往元朗：\$7.5
服務時間	天水圍市中心開出： 早上 5 時 15 分 至 晚上 11 時 40 分 機場地面運輸中心開出： 早上 5 時 40 分 至 凌晨 12 時正	元朗媽橫路開出： 早上 5 時 20 分 至 凌晨 12 時正 機場地面運輸中心開出： 早上 5 時 30 分 至 凌晨 12 時正
行車里數	53.3 公里	44.6 公里
行車時間	95 分鐘	70 分鐘
車輛數目	17 部空調雙層巴士	14 部空調雙層巴士

建議的好處

- 整體而言，約 94% 的乘客受惠於第 E34A 和 E34B 號線的安排。
- 天水圍南和北的乘客可以享用第 E34A 號線全日巴士服務往來機場及東涌，而元朗市中心的乘客亦可乘搭更多載客量的第 E34B 號線全日巴士服務。

- 第 E34A 和 E34B 號線的行車路線較直接和行車時間亦縮短，讓該兩條路線的巴士抵達中途站的時間會更穩定。其中，第 E34A 號線的行車路線設計上盡量減少在水圍區內右轉的次數和避免途經太多輕鐵燈號路口，以保持行車暢順和提高行車時間的穩定性。
- 現時第 E34 號線於水圍區內和元朗市中心的巴士站位置維持不變，方便乘客可在現有巴士站乘搭第 E34A 或 E34B 號線前往東涌及機場。
- 由於建議的第 E34A 號線不再途經元朗市中心，往來機場或東涌的水圍乘客可節省 5 至 15 分鐘，例如：天瑞和天耀的乘客可節省 10 至 15 分鐘；天悅和嘉湖北的乘客可節省 5 至 10 分鐘。
- 善用現有的巴士資源來服務水圍南和北及元朗市中心的乘客，以配合地區發展和乘客需求。

對乘客的影響

(一) 元朗

- 現時每日平均約有 33 名由宏達路往機場的乘客(佔整體客量的 0.2%)可選擇於媽橫路的巴士站乘搭第 E34B 號線，所需額外的步行距離約 200 米，步行時間約為 3 分鐘。而其餘乘客可以在原站繼續選乘重組後第 E34B 號線的服務。

(二) 水圍

- 第 E34S 號線的兩班特別班次將建議併入全日服務的第 E34A 號線，因此對水圍北的乘客影響輕微。
 - (i) 現時沒有乘客需於天葵路(近李兆基書院)、天葵路南行(近美湖居)和天城路南行(近景湖居)的三個巴士站乘搭第 E34S 號線的兩個特別班次前往東涌及機場；
 - (ii) 在濕地公園路巴士站，平均每天只有 2 名乘客乘搭第 E34S 號線。居於俊宏軒的乘客可選擇於天瑞路(近天逸邨)乘搭第 E34A 號線，步行距離約 300 米，較現時往濕地公園路巴士站減少約 50 米，步行時間亦較現時節省約 1 分鐘；及
 - (iii) 在天瑞路北行(天恩邨及天澤邨)的兩個巴士站，平均每天只有 135 名乘客乘搭第 E34S 號線，他們可步行往天瑞路南行(天富苑及天逸邨)的兩個巴士站乘搭的第 E34A 號線，步行距離約 40 米，步行時間約為 1 分鐘。
- 因應第 E34A 號線伸延至水圍北，在水圍市中心總站、天龍路(近景湖居)、天葵路(近麗湖居)及天華路(近頌棋閣)乘搭第 E34 號線的乘客，在早上繁忙時段其行車時間約增加 6 至 7 分鐘；然而在早上繁忙時段後，第 E34A 號線將不再途經元朗市中心，行車時間較現時減少 5 至 10 分鐘。

- 在天水圍南的乘客均能繼續在原有巴士站乘搭第 E34A 號線的服務。

(三) 往來天水圍和元朗市中心

- 每日約有 321 名(佔整體客量約 2%)由元朗市中心前往天水圍的乘客可選乘九巴第 269D、B1、港鐵巴士第 K73、K74 號線或輕鐵，車費介乎\$4.1 至\$4.3，較現時節省\$3.2 至 \$3.4 不等。
- 每日約有 96 名(佔整體客量約 0.5%)由天水圍前往元朗市中心的乘客可選乘九巴第 B1、港鐵巴士第 K73、K74 號線或輕鐵，車費介乎\$4.1 至 \$12.7，較現時節省\$1.2 至 \$9.8 不等。

路線圖

請參閱附圖一

城巴服務重整建議 – 第 5X 號線

I. 第 5X 號線現時的服務詳情

路線	5X
終點站	銅鑼灣(威非路道) – 堅尼地城
繁忙時段班次	7-20分鐘
單程收費	\$4.4
服務時間	<u>由銅鑼灣(威非路道)開出：</u> 星期一至六 上午七時五十分至凌晨十二時正 星期日及公眾假期 上午八時五十分至凌晨十二時正 <u>由堅尼地城開出：</u> 星期一至六 上午六時四十五分至晚上十時十五分 星期日及公眾假期 上午八時正至晚上十時十五分
車輛數目	9部空調雙層巴士

II. 建議的背景

由於帆船街路面狹窄，加上路旁不時有車輛停泊，影響巴士由電氣道左轉入帆船街，以及從帆船街左轉往銀幕街，令第 5X 號線在該處的運作不時受阻，並阻礙電氣道西行的交通。加上銀幕街及琉璃街的交通日益擠塞，導致第 5X 號線隨後各車站的班次出現不穩定的現象。

III. 建議的內容

為避免以上的延誤，現建議將第 5X 號線往西區方向的班次改道，抵達電氣道後改經永興街直接前往英皇道，不再駛經帆船街、銀幕街及琉璃街，並於英皇道西行近清風街增設巴士站。

IV. 建議的好處

此項建議把第 5X 號線在銅鑼灣(威非路道)至英皇道的一段行車路線優化，避免行經受阻塞的路段，有助於提高服務之穩定性。

此外，於英皇道清風街對面增設之巴士站，往中西區之乘客除了第 10 號線外，亦可選擇更直接快捷的第 5X 號線。

V. 對乘客之影響

第 5X 號線

受影響巴士站	受影響 乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇巴士 服務	替代巴士站	車資
於帆船街鴻運閣外上落車之乘客	186 (2.0%)	第 5X 號線	於英皇道清風街對面之巴士站上落	\$4.4 (維持不變)

VI. 路線圖

請參閱附圖二。

VII. 建議實施日期

2014 年第 2 季

九巴服務重組建議 – 第968X號線更改總站及行車路線

第968X號線現時的服務詳情

路線	968	968X
終點站	元朗(西) - 銅鑼灣(天后)	媽橫路(山水樓) 往 鰂魚涌(英皇道) / 鰂魚涌(英皇道) 往 元朗(西)
服務時間及 繁忙時間班次	早上5時25分 至凌晨12時40分 4至8分鐘	逢星期一至五 (公眾假期除外) 元朗開：早上7時30分及早上7時45分 港島開：晚上6時10分及晚上6時40分
單程收費	\$22.7	
乘客使用量	最繁忙一小時的載客率: 77% 非繁忙時段的平均載客率: 66%	最繁忙一小時的載客率: 80%
車輛數目	31 部空調雙層巴士	

建議的內容

- 現時，第968X號線於早上開出往港島的班次以媽橫路(山水樓)為總站，但晚上返回元朗時則以元朗(西)巴士總站為終點站，來回程於元朗區內的總站位置不相同。為方便乘客識別和改善日常營運，現建議在早上開出的班次改以元朗(西)巴士總站為起點站，與第968號線相同。同時，更改行車路線，不途經媽橫路及擊壤路以西的一段青山公路(元朗段)。
- 建議的第968X號線行車路線如下：
由元朗開出：元朗(西)巴士總站、擊壤路及青山公路(元朗段)，然後沿回原有路線往鰂魚涌。

由鰂魚涌開出：行車路線維持不變。
- 當元朗區域性巴士路線重組全面落實後，減省的巴士資源將會投放於第968號線，當中包括考慮增加五部空調雙層巴士，來加強第968號線的繁忙時間班次至3/4分鐘一班，及在平日早上繁忙時間增加由元朗公園開出特別班次的數目。
- 因應第968X號線總站遷移至元朗(西)巴士總站，建議新增第968X號線與四條巴士路線的八達通轉乘計劃，方便原有於媽橫路(山水樓)及青山公路(朗庭園外)巴士站乘客接駁第968X號線。

對乘客的影響

- 現時，在媽橫路(山水樓)總站及青山公路(朗庭園外)巴士站登車的乘客稀少，平均每日約30名(佔乘客人數少於1%)。日後這些乘客可乘搭第276、276P、268B或268C號線，並在元朗市中心轉乘第968X號線前往鰂魚涌，轉乘的總車資與現時第968X號線的車資相同。

第一程 路線	目的地	車費	第二程 路線	目的地	車費	轉乘 車費折扣	總車費 (與968X 相同)	轉乘地點
276	上水	\$8.8	968X	鰂魚涌	\$22.7	\$8.8	\$22.7	元朗同樂街
276P	上水	\$8.8	968X	鰂魚涌	\$22.7	\$8.8	\$22.7	元朗同樂街
268B	尖沙咀	\$17.7	968X	鰂魚涌	\$22.7	\$17.7	\$22.7	元朗同樂街
268C	觀塘	\$17.7	968X	鰂魚涌	\$22.7	\$17.7	\$22.7	元朗谷亭街

路線圖

請參閱附圖三

過海隧道巴士服務重整建議 – 第 621 號線

I. 現時的服務詳情

路線	621	
終點站	中環(香港站) – 麗港城	
上午繁忙 時間班次	6-13 分鐘	
單程收費	\$10.5	
服務時間	<u>星期一至五</u> 由麗港城開出 上午七時十分至上午八時三十五分 (共 10 班) 由中環(香港站)開出 下午五時二十五分至下午七時正(共 6 班) <u>星期六</u> 由麗港城開出 上午七時十分至上午八時三十五分(共 8 班) 星期日或公眾假期不設服務	
車輛數目	上午: 4 部雙層空調巴士(九巴) 4 部雙層空調巴士(城巴)	下午: 3 部雙層空調巴士(九巴) 3 部雙層空調巴士(城巴)

II. 建議的背景

隧巴第 621 號線在九龍區的服務範圍僅局限於麗港城，由於下午繁忙時間的乘客乘車的時間非常分散，以致乘客量一直偏低。根據最近的調查，此時段的最高載客率只有 33%。

III. 建議的內容

為善用資源，現建議取消隧巴第 621 號線下午繁忙時間的服務，上午繁忙時間的服務則維持不變。

同時，隧巴第 641 號線改為行經海底隧道(不停收費廣場)，取道東九龍走廊，路線編號更改為第 141 號線，為配合隧巴第 621 號線的取消，隧巴第 141 號線在星期一至五下午繁忙時間(公眾假期除外)往九龍方向班次的終

點站亦延長至麗港城，有關服務詳情如下：

路線	141		
總站	九龍灣(企業廣場) - 中環(港澳碼頭)		
往九龍方向行車路線	中環(港澳碼頭)往麗港城* 途經港澳碼頭支路，干諾道中，林士街，德輔道中，金鐘道，軒尼詩道，菲林明道，會議道，鴻興道，紅磡海底隧道，康莊道，天橋，漆咸道北，東九龍走廊，啟德隧道，啟祥道，啟成街，承啟道，沐虹街，沐翠街，宏照道，常悅道，常怡道，宏照道，觀塘繞道，偉業街，茶果嶺道及有康街 * 星期一至五下午繁忙時間(公眾假期除外)		
車資	\$10.5 (維持不變)	班次	10-20 分鐘 (維持不變)
車輛數目	4 部輛雙層空調巴士(九巴) 4 部雙層空調巴士(新巴)		

IV. 建議的好處

由隧巴第 141 號線在下午繁忙時間取代隧巴第 621 號線提供由港島前往麗港城的服務，有助減少低載客率的巴士在港島北岸繁忙道路上所造成的不必要負荷，亦有助改善空氣質素。

V. 對乘客的影響

第 621 號線(往九龍方向)

起點	目的地	受影響人數(佔乘客百分比)	替代服務	車資
由香港站至軒尼詩道近杜老誌道	麗港城	162 (65.1%)	隧巴第 141 號線	\$10.5 (維持不變)
由香港站至興發街	東隧收費廣場或藍田站	22 (8.8%)	隧巴第 619 號線或第 601 號線	\$10.5 降低至 \$9.8 或 \$9.3
軒尼詩道近灣仔消防局至興發街、東隧收費廣場或藍田站	偉業街至麗港城	65 (26.1%)	隧巴第 619 或 601 號線(於觀塘法院站下車)	\$10.5 降低至 \$9.3

VI. 路線圖

請參閱附圖四。

VII. 建議實施日期

2014 年第 3 季

新巴服務重整建議 – 旅遊路線第 H1 及 H2 號線**I. 第 H1 及 H2 號路線現時的服務詳情**

路線	H1	H2
終點站	中環(天星碼頭) – 香港大學 [循環線]	中環(天星碼頭) – 銅鑼灣 [循環線]
班次	30 分鐘	30 分鐘
車費	單程車費：\$8.7 一天票(可在一天內無限次乘搭兩線)：\$ 50.0	
服務時間	每日： 中環(天星碼頭)開出： 上午十時正 至 下午五時三十分	每日： 中環(天星碼頭)開出： 上午十時十五分 至 晚上九時四十五分
乘客 使用率	平均：17% 最低：2%	平均：10% 最低：0%
車輛數量	2 部空調雙層開篷巴士	2 部空調雙層開篷巴士

II. 建議的背景

『人力車觀光巴士』第H1和H2號線屬旅遊路線，現時其服務範圍只在港島北岸，未有覆蓋九龍半島，故其乘客量一直處於極低水平。

另一方面，由於現時第H1和H2號分別連繫半山至中環及中環至跑馬地的旅遊景點，乘客需於中環碼頭轉乘以來往部份景點，未能為旅客提供便捷的服務。

是次重組計劃旨在擴大『人力車觀光巴士』的服務範圍，並通過合併並優化其行車路線，為旅客提供一個更有效及方便的連繫，穿梭維港兩岸的熱門景點，從而令『人力車觀光巴士』的營運效率有所改善，並能繼續為旅客提供服務。

III. 建議的內容

- 修訂行車路線，擴大服務範圍，以單一路線覆蓋維港兩岸各熱門旅遊景點，包括天星碼頭、蘭桂坊、荷李活道、花園道(山頂纜車總站)、金紫荊廣場、廟街、廣東道玉器市場、廣東道購物區、尖沙咀鐘樓、星光大道、歷史博物館、銅鑼灣購物區、時代廣場、灣仔鬧市及美食酒吧區、皇后像廣場等。詳情如下：

- 合併第H1及H2號線為單一循環路線第H1號線
- 伸延行車路線至九龍半島，覆蓋尖沙咀及佐敦一帶的觀光熱點
- 不再行經較少遊客前往的地區如堅道、薄扶林道及德輔道西等路段
- 因應路線伸延至九龍而調整收費

● 合併後的第H1號線之服務詳情如下：

路線	H1		
終點站	中環(天星碼頭) – 尖沙咀 [循環線]		
行車路線	<u>中環(天星碼頭) – 尖沙咀 [循環線]</u>： 途經 民光街、民耀街、**[港景街、交易廣場巴士總站、干諾道中、干諾道西、德輔道西、皇后街、皇后大道西、荷李活道、雲咸街、下亞厘畢道、#(雪廠街、遮打道、美利道、紅棉路支路)、夏慤道、添美道、龍匯道]、@[龍和道、] 分域碼頭街、會議道、博覽道、博覽道中、博覽道東、灣仔(會展新翼)巴士總站、博覽道東、會議道、鴻興道、海底隧道、康莊道、加士居道、佐敦道、廣東道、梳士巴利道、漆咸道南、漆咸道北、康莊道、海底隧道、告士打道、天橋、告士打道、波斯富街、禮頓道、摩利臣山道、天樂里、軒尼詩道、金鐘道、紅棉路、天橋、花園道、紅棉路支路、琳寶徑、遮打道、昃臣道、干諾道中、康樂廣場、民耀街、民照街及民光街 **適用於每日下午五時正之前開出的班次 @適用於每日下午五時正或以後開出的班次 #逢星期日及公眾假期，由下午五時正之前中環(天星碼頭)開出的班次，將改經德輔道中、金鐘道、添馬街，然後返回夏慤道原線。		
服務時間	每日： 中環(天星碼頭)開出： 上午十時正 至 晚上八時三十分		
班次	30 分鐘		
車費	單程車費：\$33.0 [中環至尖沙咀：\$33.0(登車時付款)] [尖沙咀至中環：\$33.0(下車時付款)] 一天票(可在一天內無限次乘搭該線)：\$ 200.0		
行車里數	26.0 公里	行車時間	110 分鐘
車輛數量	4部空調雙層開篷巴士		

IV. 建議的好處

- 合併後的第 H1 號線可便捷地把維港兩岸熱門旅遊景點串連起來。令旅客可更輕鬆及便捷地遊覽市內更多不同景點。
- 延續及進一步發展香港唯一專營開篷旅遊巴士服務，令『人力車觀光巴士』品牌塑像得以延續，有助本港旅遊業的發展。

V. 路線圖

請參閱附圖五及附圖六。

VI. 建議實施日期

2014 年第 3 季

新巴服務重整建議 – 調整第 720P 號線服務

I. 第 720 及 720P 號線現時的服務詳情

路線	720	720P
終點站	西灣河（嘉亨灣）－ 中環（機利文街）／ 中環（港澳碼頭）	太古城－中環（機利文街） （循環線）
上午繁忙時段班次	4-13 分鐘	10-15 分鐘
全程車費	\$6.5	\$6.5
服務時間	<u>由西灣河開出：</u> 每日上午五時五十分至 晚上十一時二十五分 <u>由中環（機利文街）開出：</u> 星期一至六（公眾假期除外） 上午約六時二十分至 上午約九時二十五分 <u>由中環（港澳碼頭）開出：</u> 星期一至六（公眾假期除外） 上午九時三十二分至 凌晨零時十分 星期日及公眾假期 上午六時三十分至凌晨零時十分	<u>由太古城開出：</u> 星期一至五（公眾假期除外） 上午六時十五分至 上午九時三十分 星期六（公眾假期除外） 上午七時正至上午九時三十分
上午繁忙時段乘客使用率	<u>由西灣河開出：</u> 56%- 81% <u>由中環開出：</u> 10% - 14%	45% - 74%
車輛數目	9 部空調雙層巴士	4 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

第 720P 號線只在星期一至六上午繁忙時間(即上午六時十五分至上午九時三十分)提供往來太古城及中環之間的服務。第 720 號線於平日由西灣

河開出的服務於上午九時零六分起繞經太古城，由中環回程的服務則由上午九時三十二分起繞經太古城，其來回行車路線在太古城及中環之間與第 720P 號線完全重疊，以致第 720P 號線往中環方向於上午九時後及往太古城方向於上午九時半後的載客量持續偏低，其平均最高載客率分別僅約 29% 及 3%，而第 720 號線於同時段的平均最高載客率亦分別只有約 44% 及 14%，顯示資源運用欠缺效益。

III. 建議的內容

因應上述情況及善用資源，現建議第 720P 號線於星期一至六（公眾假期除外）由太古城及由中環（機利文街）開出的尾班車時間分別提前至上午九時零五分及約上午九時二十七分。

於上述建議實施後，預計於該時段第 720 號線往中環及往西灣河方向服務的平均最高載客率約為 73% 及 17%，服務水平足以應付需求。

IV. 建議的好處

透過調整第 720P 號線的服務時間，不但可減少巴士資源浪費，同時有助紓緩使用量低的巴士對路面造成的交通負荷，藉此改善路邊空氣質素，兼顧環保。

V. 對乘客之影響

第 720P 號線（於上午九時後受影響的乘客人數）

起點	目的地	乘客數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇巴士服務	車資
太古城	灣仔至中環	79 (6.4%)	第 720 號線	\$6.5 (維持不變)
中環至灣仔	太古城	8 (0.6%)	第 720 號線	\$6.5 (維持不變)

VI. 建議實施日期

2014 年第 3 季

過海隧道巴士服務重整建議 – 新巴/九巴第 914X 及 914 號線

I. 現時的服務詳情

路線	914	914X	914P
終點站	海麗邨 – 銅鑼灣 (天后)	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)	海麗邨 往 銅鑼灣 (天后)
服務時間	星期一至日： 海麗邨開：上午六時二十五分至晚上十時三十六分 天后開：上午六時三十分至晚上十一時零五分	星期一至五(公眾假期除外)： 海麗邨開：上午七時十分、上午七時四十二分及上午七時五十八分 星期六(公眾假期除外)： 海麗邨開：上午七時十分、上午七時四十八分及上午八時零八分	星期一至六(公眾假期除外)： 海麗邨開：上午八時三十五分
繁忙時段班次	10-18 分鐘	星期一至五： 共 3 班 星期六： 共 3 班	星期一至六： 共 1 班
單程車費	\$9.3		
上午繁忙時間平均載客率	由海麗邨開出：49% 由銅鑼灣(天后)開出：10%	由海麗邨開出：42%	由海麗邨開出：37%
下午繁忙時間平均載客率	由海麗邨開出：14% 由銅鑼灣(天后)開出：49%	不適用	不適用
車輛數量	914/914X/914P：6 輛空調雙層巴士(新巴) + 5 輛空調雙層巴士(九巴)		

II. 建議的背景

近年港島東區一帶商業迅速發展，惟西九龍新填海區和大角咀一帶一直缺乏便捷的交通服務連繫該處。同時隧巴第 914X/914P 號線的使用率偏低，平均每班車載客率只有四成左右，

而隧巴第 914X 號線在欽州街西、荔枝角道和南昌街的路段平均每班車亦只接載 5 名乘客不必要地延長了行車時間。

另一方面，隧巴第 914 號線號受到禮頓道、摩利臣山道、天樂里、波斯富街和邊寧頓街繁忙交通的影響，引致嚴重脫班，尤以往九龍的班次為甚，禮頓道和天樂里的一段的行車時間可達半小時，在灣仔、金鐘、中上環一帶候車的乘客未能預計到站時間。此外，上述街道遠離銅鑼灣的心臟地帶，未能方便大部份使用本路線的乘客。

最後，隧巴第 914 號線在早上繁忙時間往九龍的使用率平均載客率只有 10% 左右，為中區一帶的繁忙路面增加了不必要的負荷。

III. 建議的內容

綜合上述各點，在維持現有車輛數目下，建議修訂隧巴第 914X、914P 及 914 號線如下：

隧巴第 914X 及 914P 號線

- 港島區的總站由天后延長至西灣河(太康街)，提供由西九龍新填海區/大角咀一帶往港島東的便捷交通服務。
- 隧巴第 914X 號線改經深旺道、聚魚道往港島，不經欽州街西、荔枝角道和南昌街，令車程更直接。

隧巴第 914 號線

- 來回方向改經怡和街，不經禮頓道。
- 早上繁忙時間往九龍方向的班次調整至約 15-21 分鐘一班。

路線	914X
終點站	海麗邨 往 西灣河 (太康街)
行車路線	海麗邨 往 西灣河 (太康街) ：途經深旺道， 聚魚道 ，通州街，大角咀道，櫻桃街迴旋處，海泓道，麗翔道，渡船街，佐敦道，廣東道，甘肅街，欣翔道，海泓道，天橋，西九龍公路，西區海底隧道，干諾

	道西，干諾道中，民吉街，統一碼頭道，民吉街，民祥街，龍和道，添華道，夏慤道，添美道，龍匯道，分域碼頭街，港灣道，菲林明道，會議道，鴻興道，告士打道，維園道，東區走廊，支路，渣華道，英皇道，筲箕灣道和太康街。		
班次	星期一至五(公眾假期除外)： 早上七時十分，七時二十八分及 七時四十八分 星期六(公眾假期除外)： 早上七時十分，七時二十八分及 七時五十三分		
車費	\$13.4	行車時間	70 分鐘

路線	914P		
終點站	海麗邨 往 西灣河 (太康街)		
行車路線	海麗邨 往 西灣河 (太康街)：途經深旺道，海輝路，櫻桃街通道，櫻桃街，櫻桃街迴旋處，海泓道，翱翔道，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，民吉街，統一碼頭道，民吉街，民祥街，龍和道，添華道，夏慤道，添美道，龍匯道，分域碼頭街，港灣道，菲林明道，灣仔碼頭巴士總站，菲林明道，告士打道，維園道，東區走廊，支路，渣華道，英皇道，筲箕灣道和太康街。		
班次	星期一至六(公眾假期除外)：上午八時三十五分		
車費	\$13.4	行車時間	65 分鐘

路線	914		
終點站	海麗邨 — 銅鑼灣(天后)		
行車路線	海麗邨 往 銅鑼灣(天后)：途經深旺道，欽州街西，欽州街，荔枝角道，南昌街，通州街，大角咀道，櫻桃街迴旋處，海泓道，麗翔道，渡船街，佐敦道，廣東道，甘肅街，欣翔道，海泓道，天橋，西九龍公路，西區海底隧道，干諾道西，干諾道中，民吉街，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，高士威道和興發街。 銅鑼灣(天后) 往 海麗邨：途經英皇道，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，摩利臣街，干諾道中，干諾道西，西區海底隧道，佐敦道天橋，佐敦道，渡船街，欣翔道，海泓道，櫻桃街迴旋處，大角咀道，通州街，南昌街，海壇街，欽州街，欽州街西，深旺道和海麗街。		
班次	10-21 分鐘		
車費	\$9.3	行車時間	70 分鐘

IV. 建議的好處

- 延長隧巴第 914X/914P 號線至西灣河，提供便捷的途徑予西九龍新填海區及大角咀一帶的居民往港島東，亦可有效運用資源。
- 隧巴第 914 號線不經禮頓道一帶後，可以減低交通阻塞的影響，減少脫班。改經怡和街和軒尼詩道一帶，更為接近銅鑼灣的主要活動地區，加強服務的可達性，更為方便乘客。

V. 對乘客之影響

第 914X 號線：

起點	目的地	受影響乘客數目 (佔乘客的百分比)	可選擇 巴士服務	替代巴士站	車資
欽州街、荔枝角道和南昌街	干諾道中近港澳碼頭及統一碼頭道近海港政府大樓	7 (4.2%)	第 914 號線	於信德中心外/海港政府大樓對面下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)
	民祥街，國際金融中心商場外	1 (0.8%)	第 914 號線	於干諾道中近怡和大廈下車	\$9.3 (維持不變)
	夏慤道，政府總部外	1 (0.8%)	第 914 號線	於紅棉路近力寶中心下車	\$9.3 (維持不變)
	港灣道近香港會議展覽中心及灣仔碼頭巴士總站	4 (2.2%)	第 914 號線	於軒尼詩道 [1]近盧押道，[2] 近菲林明道或[3] 史釗域道下車	\$9.3 (維持不變)
	告士打道，維多利亞公園外	1 (0.8%)	第 914 號線	於怡和街近百德新街下車	\$9.3 (維持不變)
	高士威道，維多利亞公園外及天后巴士總站	0 (0%)	第 914 號線	於高士威道維多利亞公園外及天后巴士總站下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)

起點	目的地	受影響乘客數目 (佔乘客的百分比)	可選擇 巴士服務	替代巴士站	車資
欽州街、荔枝角道和南昌街以外的九龍各站	干諾道中近港澳碼頭及統一碼頭道近海港政府大樓	69 (42.5%)	第 914 號線	於信德中心外/海港政府大樓對面下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)
	民祥街，國際金融中心商場外	11 (6.7%)	第 914 號線	於干諾道中近怡和大廈下車	\$9.3 (維持不變)
	夏慤道，政府總部外	16 (9.5%)	第 914 號線	於紅棉路近力寶中心下車	\$9.3 (維持不變)
	龍匯道，中信大廈對面	3 (1.7%)	第 914X / 914 號線	於紅棉路近力寶中心下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	灣仔道，香港會議展覽中心外	21 (12.9%)	第 914X / 914 號線	於軒尼詩道近菲林明道下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	灣仔碼頭巴士總站	16 (10.1%)	第 914X / 914 號線	於會議道，灣仔碼頭外下車/ 於軒尼詩道近史釗域道下車	\$13.4/ \$9.3 (維持不變)
	告士打道，維多利亞公園外	7 (4.5%)	第 914 號線	於怡和街近百德新街下車	\$9.3 (維持不變)
	高士威道，維多利亞公園外及天后巴士總站	6 (3.4%)	第 914 號線	於高士威道維多利亞公園外及天后巴士總站下車 (維持不變)	\$9.3 (維持不變)

第 914P 號線：

根據客況調查，隧巴第 914P 號線並沒有乘客在維多利亞公園至天后下車。現有乘客仍可利用該服務線前往海麗邨至灣仔碼頭一帶。

第 914 號線：

方向	受影響的路段	受影響乘客數目(佔乘客的百分比)	替代巴士站
往天后 方向	於波斯富街、禮頓道 或邊寧頓街下車的乘客	186 (10.3%)	於怡和街近百德新街下車
往海麗邨 方向	於禮頓道或摩理臣山 道上車的乘客	292 (12.7%)	於[1]怡和街 或[2] 軒尼 詩道近堅拿道東上車

VI. 路線圖

請參閱附圖七至附圖十。

VII. 建議實施日期

2014 年第 3 季

過海隧道巴士服務重整建議 – 新巴/九巴第 948 號線

I. 現時的服務詳情

路線	948	948X
終點站	青衣(長安/翠怡花園) → 銅鑼灣(天后) 銅鑼灣(天后) → 青衣(長宏)	青衣(長宏) → 銅鑼灣(天后)
服務時間	星期一至五： 長安開：上午七時二十分至八時十分 翠怡花園開：上午八時零三分及 八時十三分 天后開：下午四時十五分至 午夜十二時正 星期六： 長安開：上午七時三十分至八時十分	星期一至五： 長宏開：上午七時三十五分至 八時零五分 星期六： 長宏開：上午七時五十分及 八時零五分
班次	星期一至五： 長安開：4-10 分鐘(共 10 班) 翠怡花園開：共 2 班 天后開：15-20 分鐘(共 25 班) 星期六： 上午：4-12 分鐘(共 6 班)	星期一至五： 上午：10 分鐘(共 4 班) 星期六： 共 2 班
單程車費	\$16.0	
上午繁忙 時間平均 載客率	由青衣(長安)開出：86% 由青衣(翠怡花園)開出：95%	由青衣(長宏)開出：85%
下午繁忙 時間平均 載客率	由銅鑼灣(天后)開出：75%	不適用
車輛數量	948 及 948X：12 輛空調雙層巴士	

II. 建議的背景

隧巴第 948 號線往青衣方向的班次途經禮頓道、摩理臣山道和天樂里，這些路段的交通經常擠塞，導致沿線班次不穩定，令在灣仔、金鐘及中上環一帶等候隧巴第 948 號線的乘客，往往難以預計到站時間。此外，上述街道遠離銅鑼灣的心臟地帶，大部份使用本路線的乘客須步行相當的距離，未能方便乘客。

III. 建議的內容

基於上述原因，現建議更改隧巴第 948 號線於銅鑼灣區的行車路線。往青衣方向的班次改經伊榮街、邊寧頓街、怡和街、軒尼詩道後返回原線。考慮到一貫性，往天后方向的班次以及第 948X 號線亦會同時改經軒尼詩道及怡和街，不再途經波斯富街。

IV. 建議的好處

- 路線不經禮頓道一帶後，可以減低受交通阻塞的影響，從而加強沿線到站時間的穩定性，令乘客易於計劃行程。灣仔、金鐘及中上環一帶每日約有 600 名乘客受惠。
- 改經怡和街和軒尼詩道一帶，更為接近銅鑼灣的主要活動地區，加強服務的可達性，更為方便乘客。

V. 對乘客之影響

路線 / 方向	受影響的路段	受影響乘客數目 (佔乘客的百分比)	替代巴士站
隧巴第 948 號 線往天后方向	於波斯富街、 禮頓道或邊寧頓街 下車的乘客	161 (11.2%)	於怡和街近 百德新街下車
隧巴第 948X 號 線往天后方向		41 (9.7%)	
隧巴第 948 號線 往長宏方向	於禮頓道或 摩理臣山道 上車的乘客	86 (11.2%)	於[1]怡和街 或 [2] 軒尼詩道近 堅拿道東上車

VI. 路線圖

請參閱附圖十一、附圖十二及附圖十三。

VII. 目標實施日期

2014 年第 3 季

過海隧道巴士服務重整建議 – 第 307 號線

I. 第 307 號線現時的服務詳情

路線	307
終點站	大埔中心 – 中環碼頭
班次	上午繁忙時段： 5-15 分鐘 下午繁忙時段： 9-20 分鐘
服務時間	每日： 大埔中心開： 上午六時四十分至 晚上十時四十分 中環碼頭開： 上午十時正至凌晨十二時正
車費	\$21.2
全日最高乘客使用率	82%
車輛數量	8 部空調雙層巴士(城巴) 9 部空調雙層巴士(九巴)

II. 建議的背景及內容

為進一步服務更多往來大埔及港島的市民，現建議隧巴第307號線逢星期一至六上午十時起、星期日及公眾假期全日，延長大埔區的終點站由大埔中心延長至太和站（視乎九巴第74A號線路線重組的結果），詳情如下：

路線	307 [非繁忙時間延長至太和站之班次]
終點站	太和站 – 中環碼頭

行車 路線	太和站 往 中環碼頭：途經 寶雅路、汀角路、安慈路、大埔中心巴士總站、安慈路、安祥路、寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、大埔公路元洲仔段、吐露港公路、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、維園道、告士打道、夏慤道、紅棉路、金鐘道、德輔道中、禧利街、干諾道中、民光街及民耀街 中環碼頭 往 太和站：途經 民光街、民耀街、民祥街、租庇利街隧道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、軍器廠街、天橋、告士打道、天橋、告士打道、高士威道、興發街、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、吐露港公路、大埔公路元洲仔段、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、安祥路、安慈路、大埔中心巴士總站、安慈路、汀角路、大埔太和路及寶雅路
行車 時間	82 分鐘

- 星期一至六上午繁忙時段維持以大埔中心為終點站
- 其他服務詳情如服務時間、班次、車輛數量及車費則維持不變。

III. 建議的好處

- 將隧巴第 307 號線平日上午繁忙時間後及假日全日延長至太和的建議，可進一步提升來往大埔西及港島區的過海隧道巴士服務，網絡覆蓋更臻完善。

IV. 路線圖

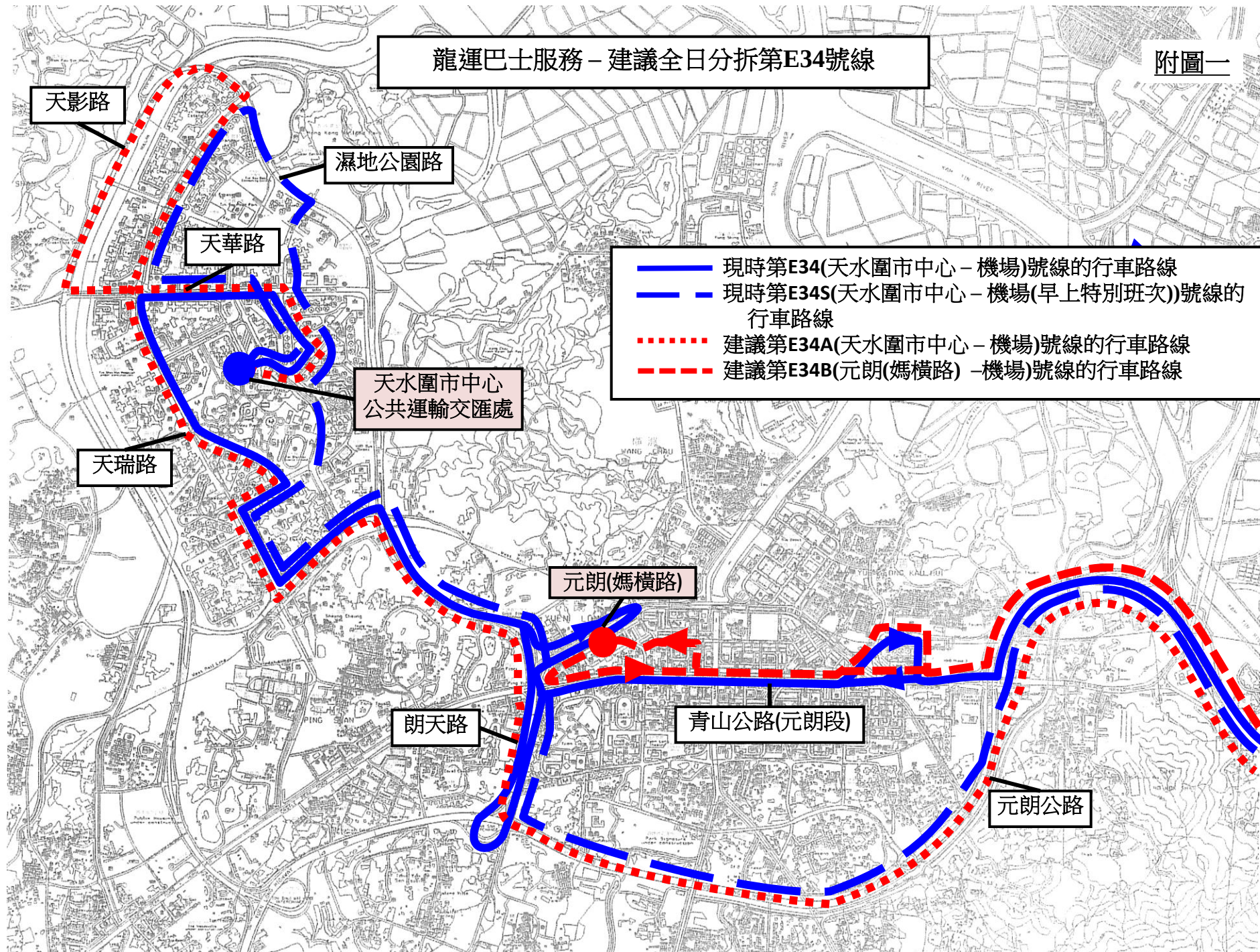
請參閱附圖十四及附圖十五。

V. 建議實施日期

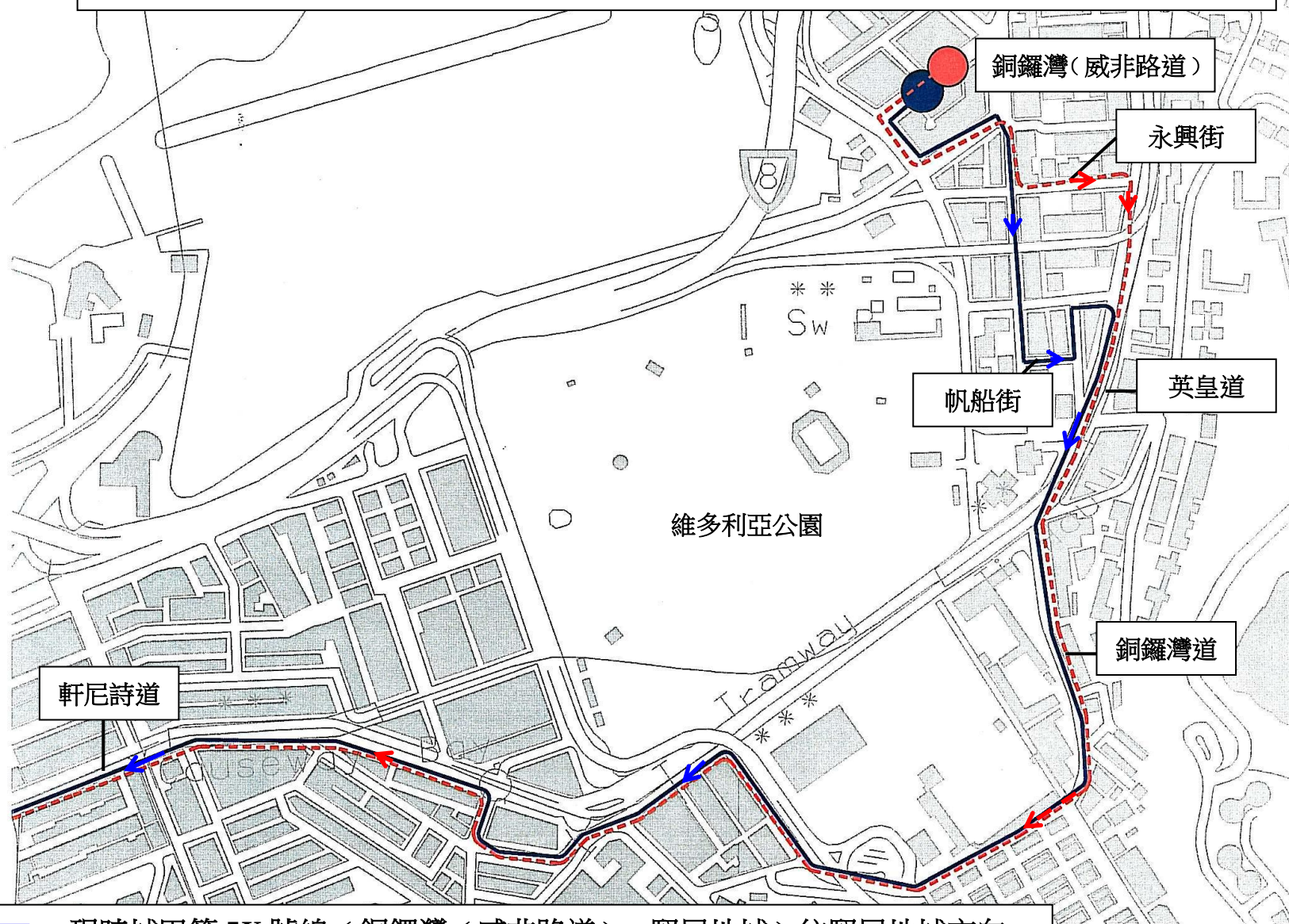
2014 年第 4 季

龍運巴士服務 – 建議全日分拆第E34號線

附圖一

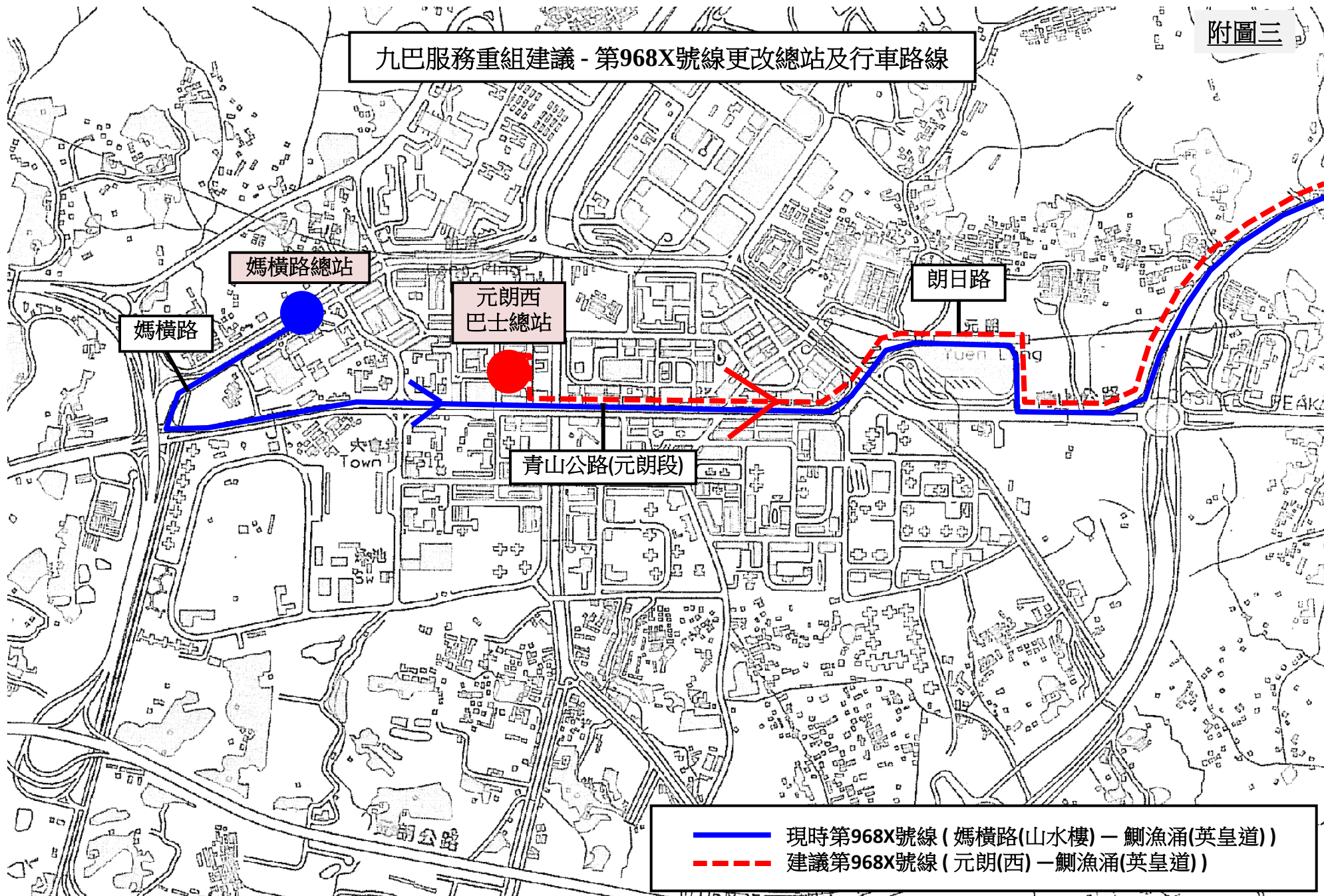


城巴第 5X 號線（銅鑼灣（威非路道）- 堅尼地城）往堅尼地城方向改道建議

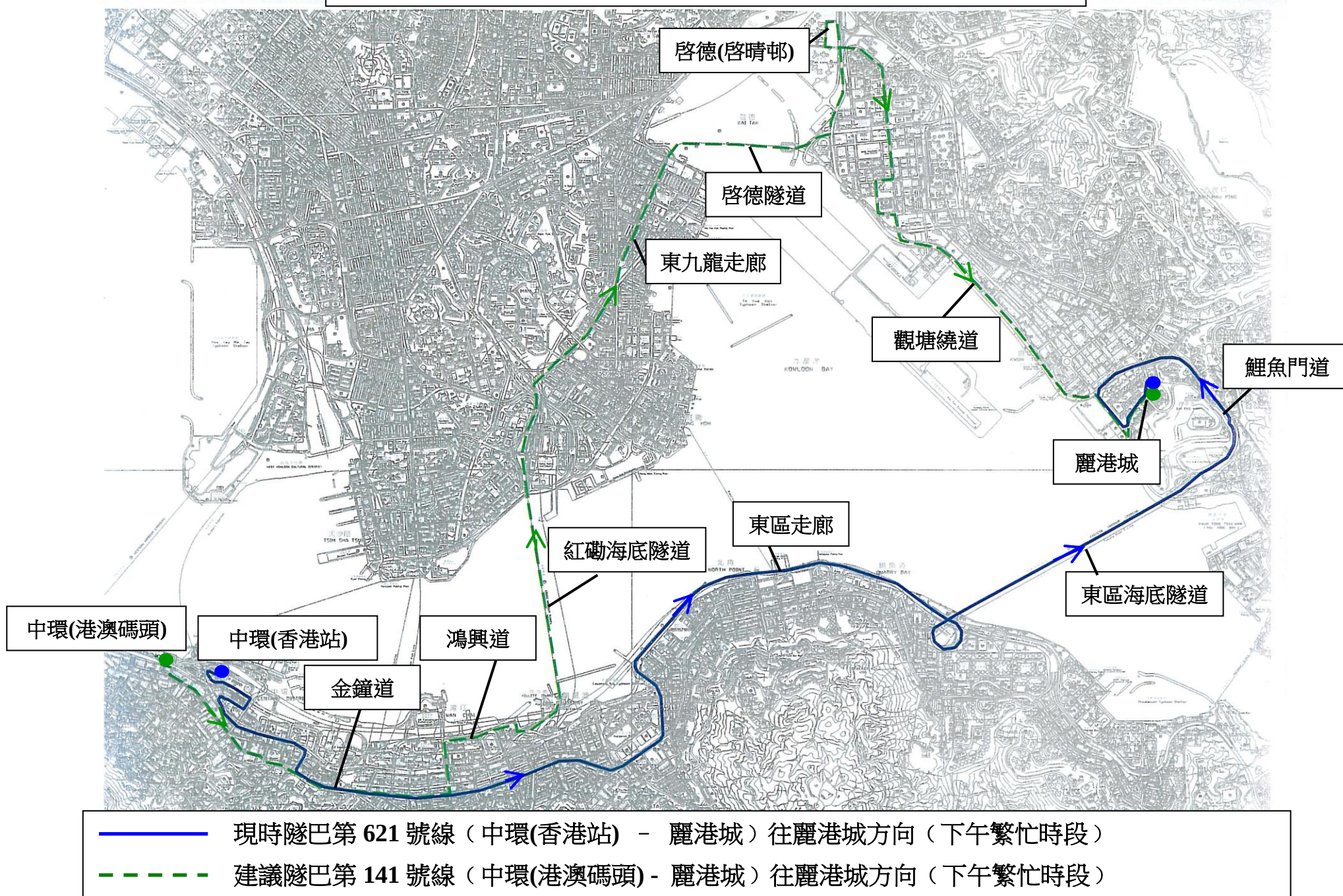


- 現時城巴第 5X 號線（銅鑼灣（威非路道）- 堅尼地城）往堅尼地城方向
- - - 建議城巴第 5X 號線（銅鑼灣（威非路道）- 堅尼地城）往堅尼地城方向

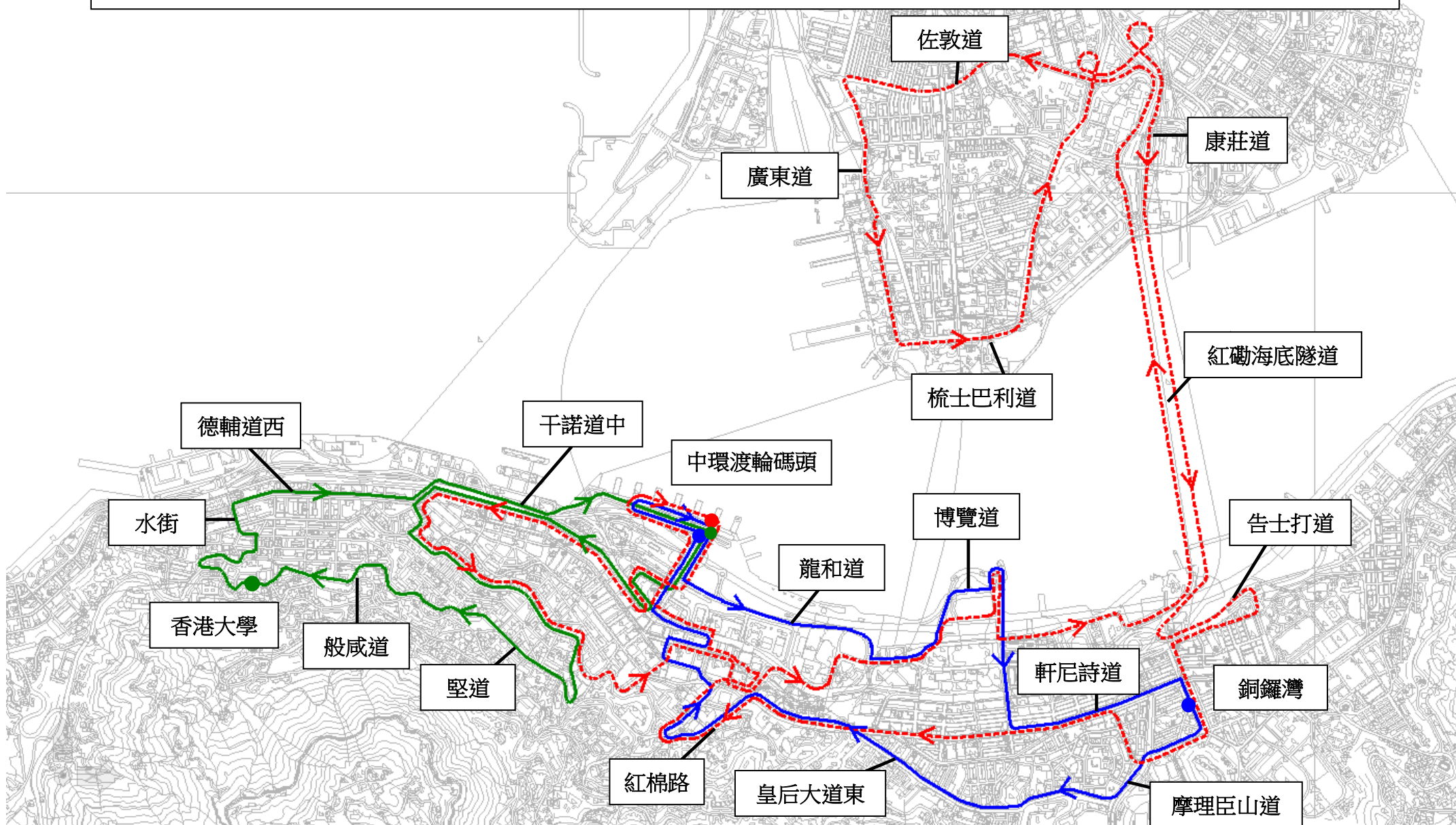
九巴服務重組建議 - 第968X號線更改總站及行車路線



隧巴第 621 號線（中環(香港站) - 麗港城）重組建議

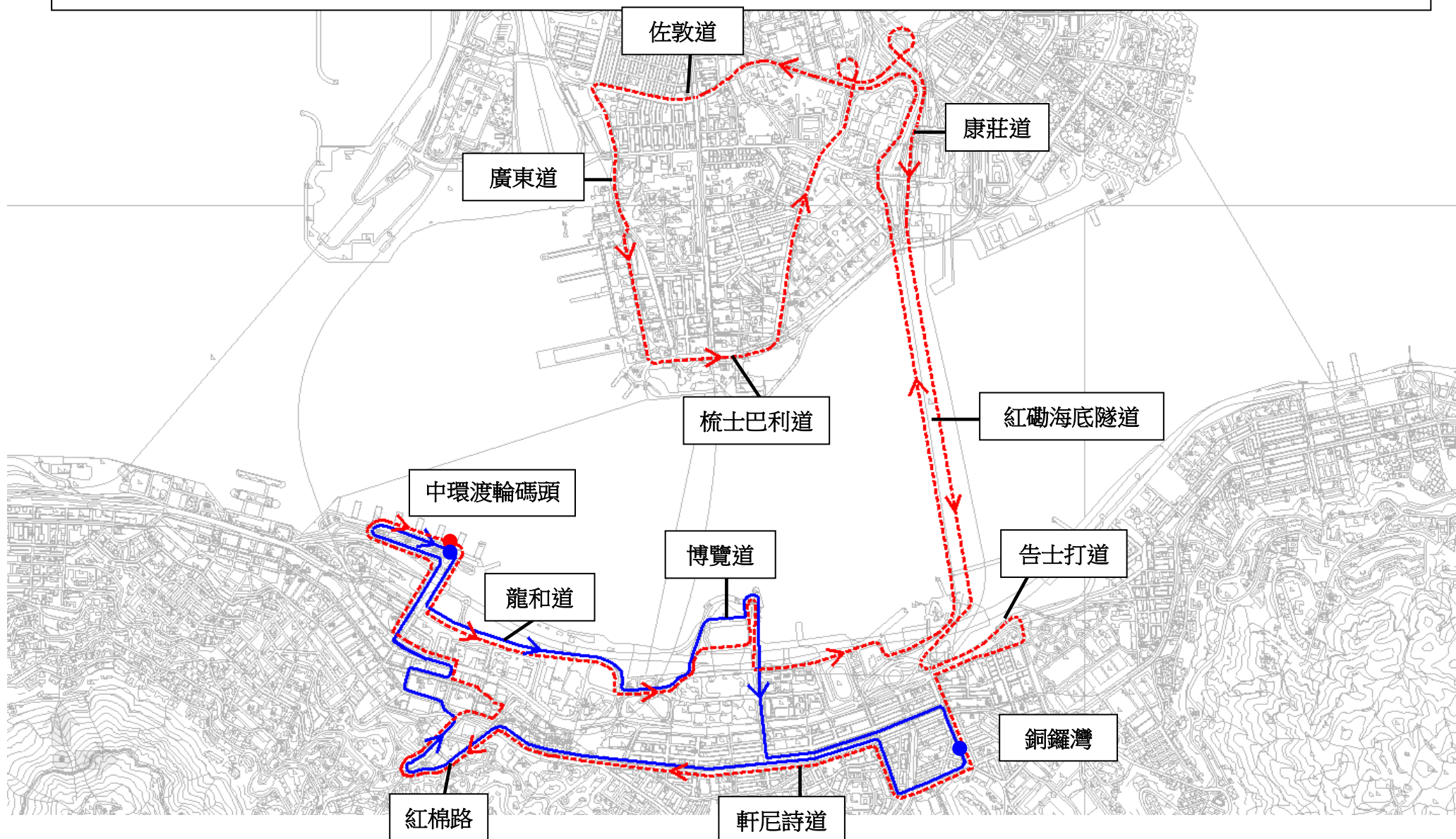


新巴第 H1 號線（中環渡輪碼頭 – 香港大學）和第 H2 號線（中環渡輪碼頭 – 銅鑼灣）合併建議



- 現時新巴第 H1 號線（中環渡輪碼頭(7 號碼頭) – 香港大學(循環線)）
- 現時新巴第 H2 號線（中環渡輪碼頭(7 號碼頭) – 銅鑼灣(循環線)）於晚上 7 時 15 分以前開出的路線
- - - 建議合併後的新巴第 H1 號線（中環渡輪碼頭(7 號碼頭) – 尖沙咀(循環線)）*下午 5 時正以前開出的路線

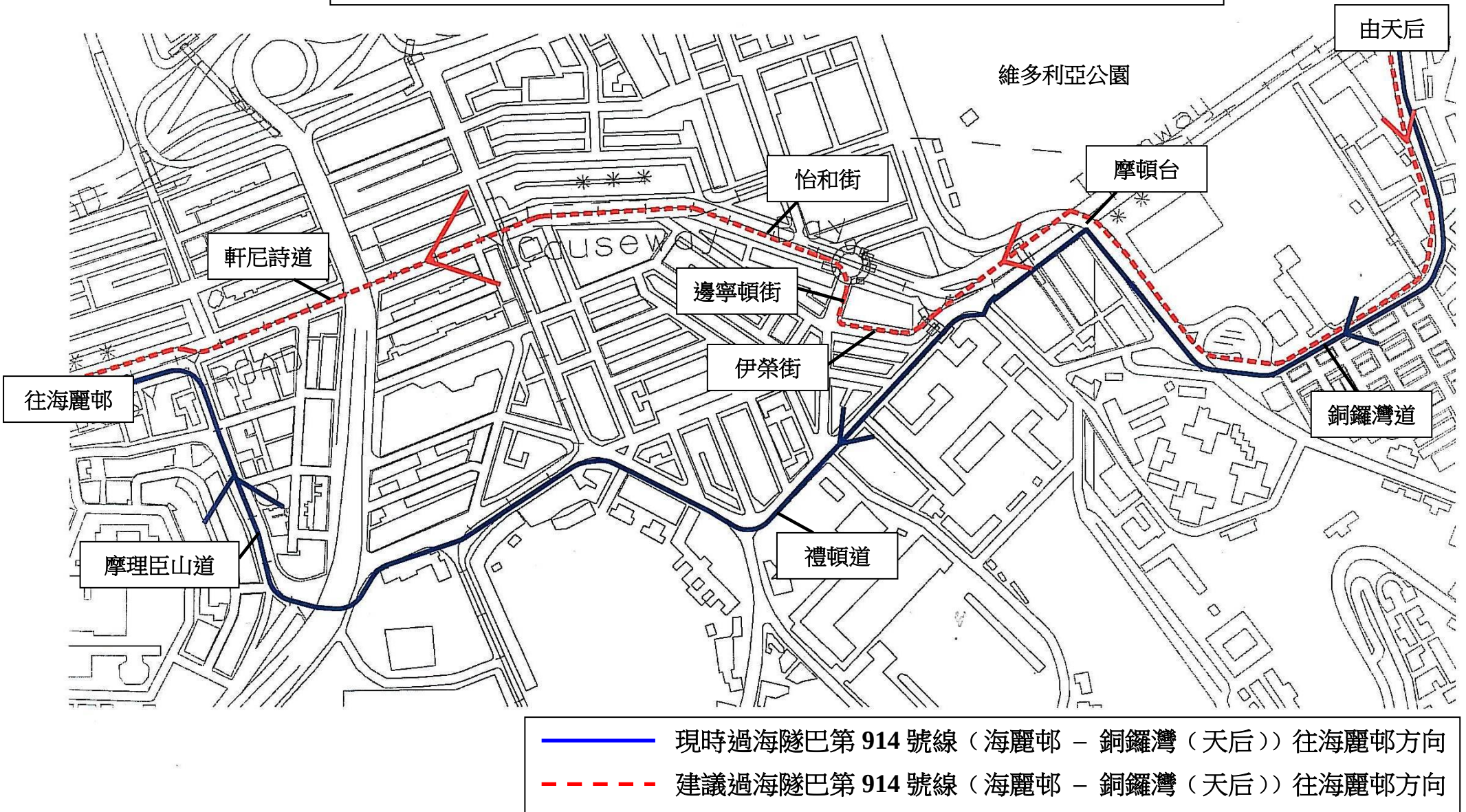
新巴第 H1 號線（中環渡輪碼頭 – 香港大學）和第 H2 號線（中環渡輪碼頭 – 銅鑼灣）合併建議



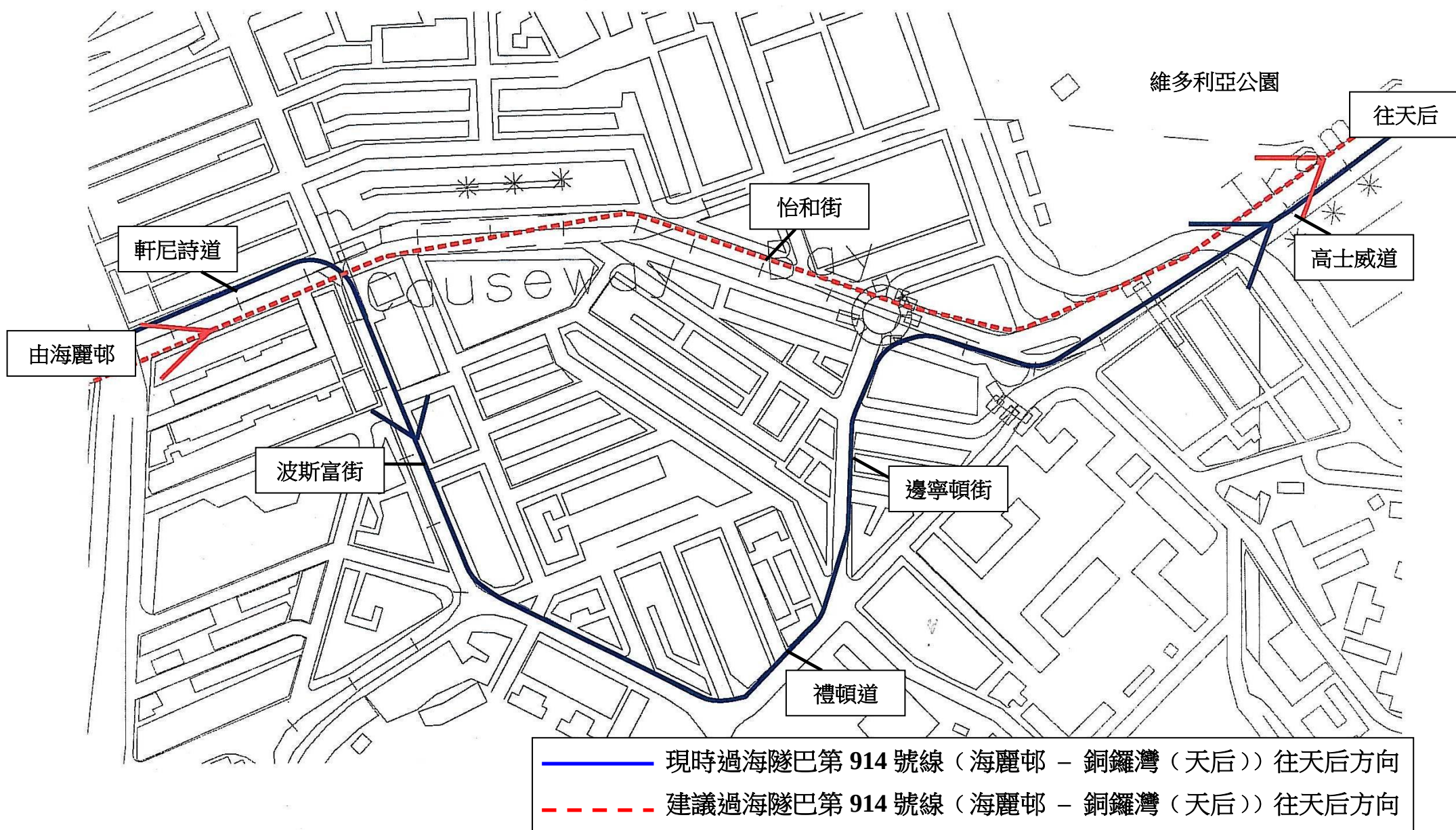
- 現時新巴第 H2 號線（中環渡輪碼頭(7 號碼頭) – 銅鑼灣(循環線)）於晚上 7 時 15 分或以後開出的路線
- - - 建議合併後的新巴第 H1 號線（中環渡輪碼頭(7 號碼頭) – 尖沙咀(循環線)）於下午 5 時正或以後開出的路線

附圖七

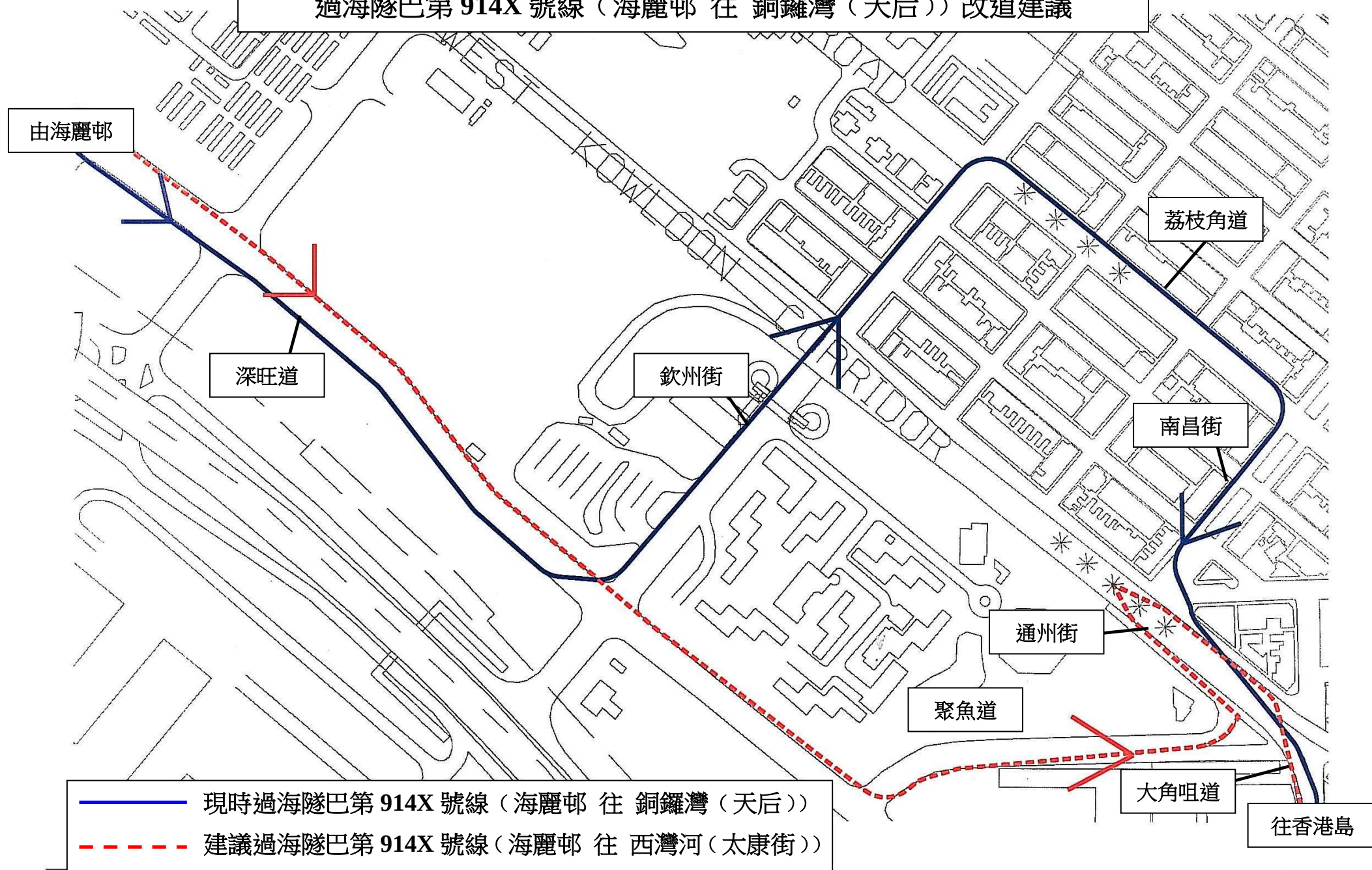
過海隧巴第 914 號線（海麗邨 - 銅鑼灣（天后））改道建議



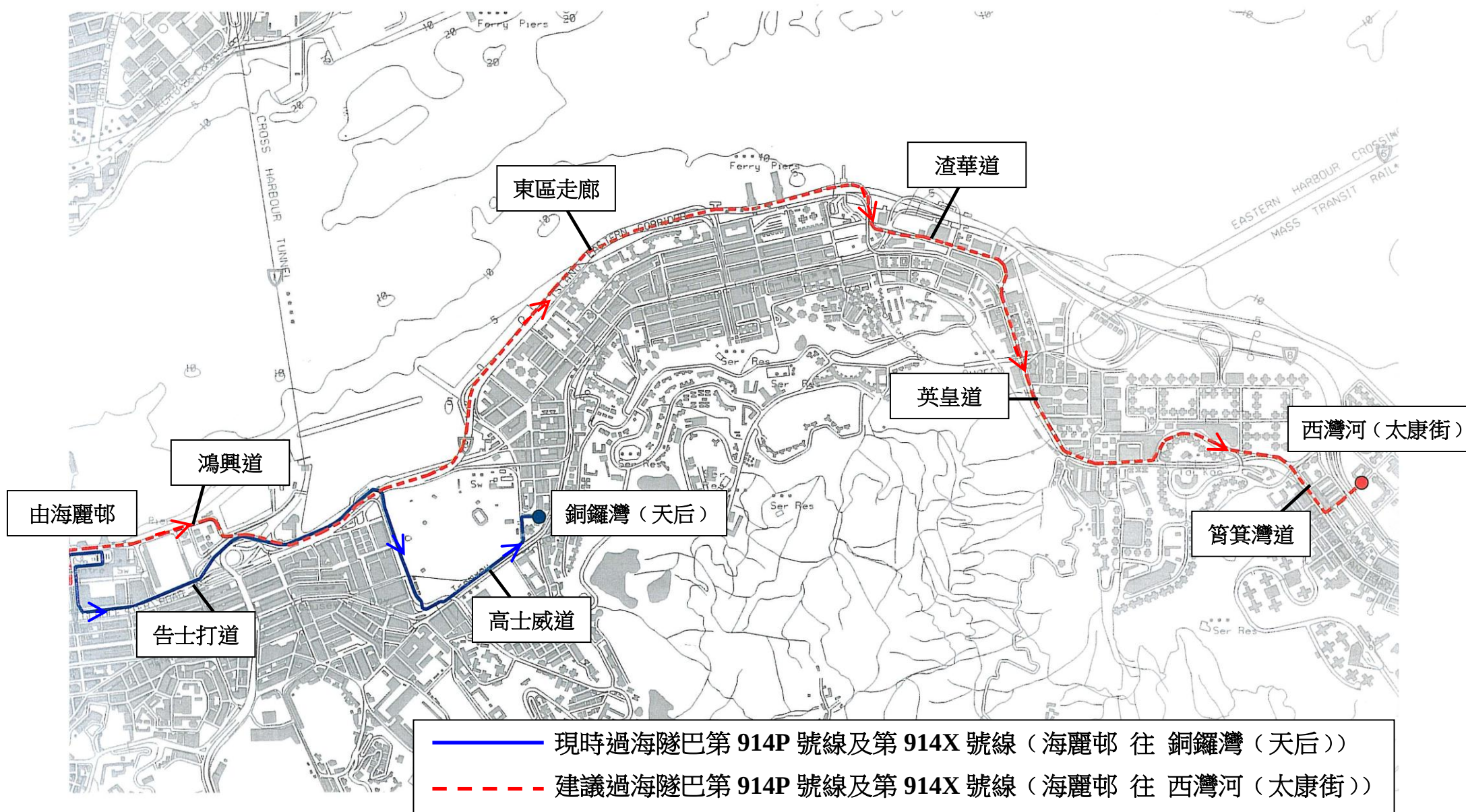
過海隧巴第 914 號線（海麗邨 - 銅鑼灣（天后））改道建議



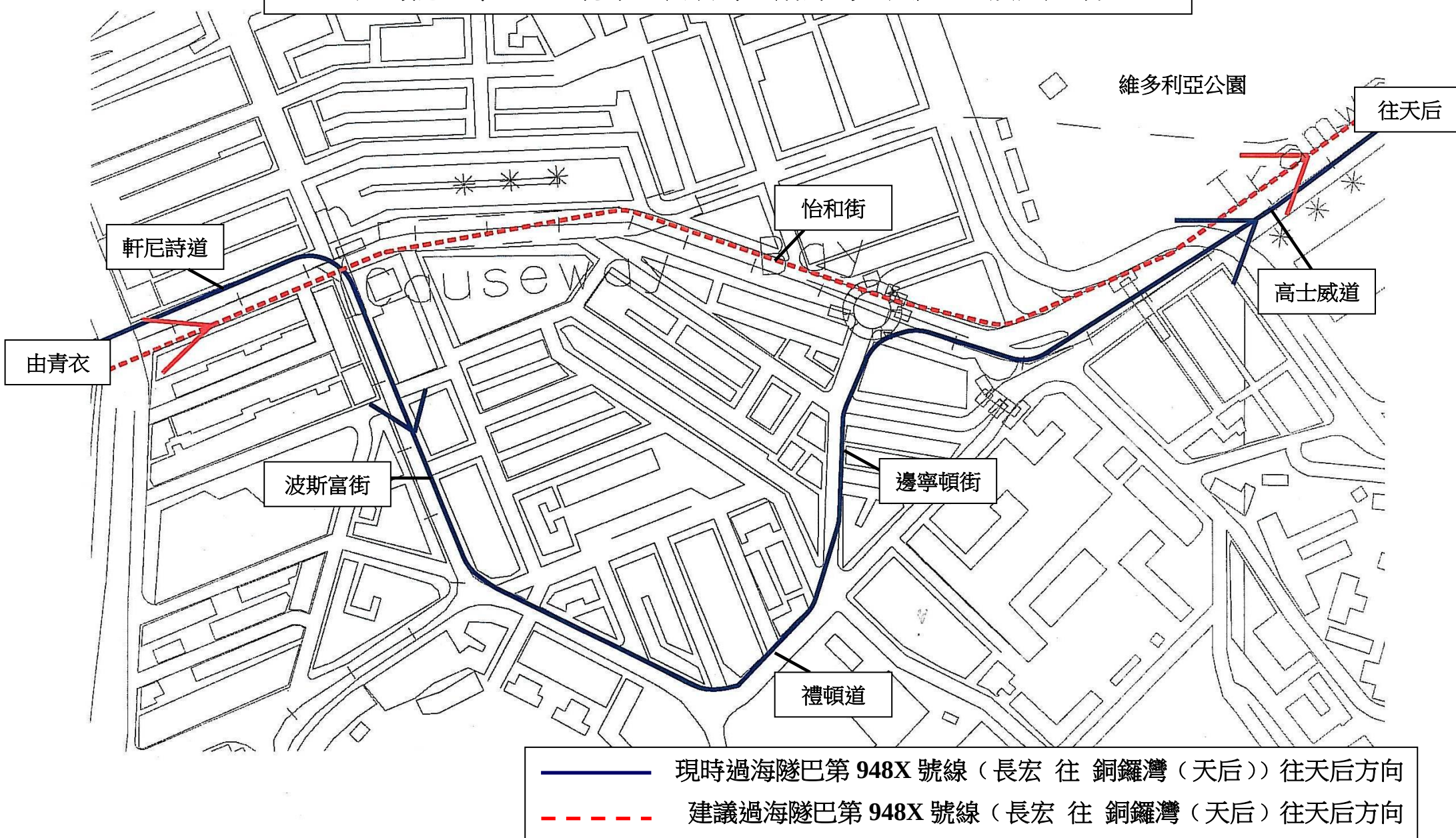
過海隧巴第 914X 號線（海麗邨 往 銅鑼灣（天后））改道建議



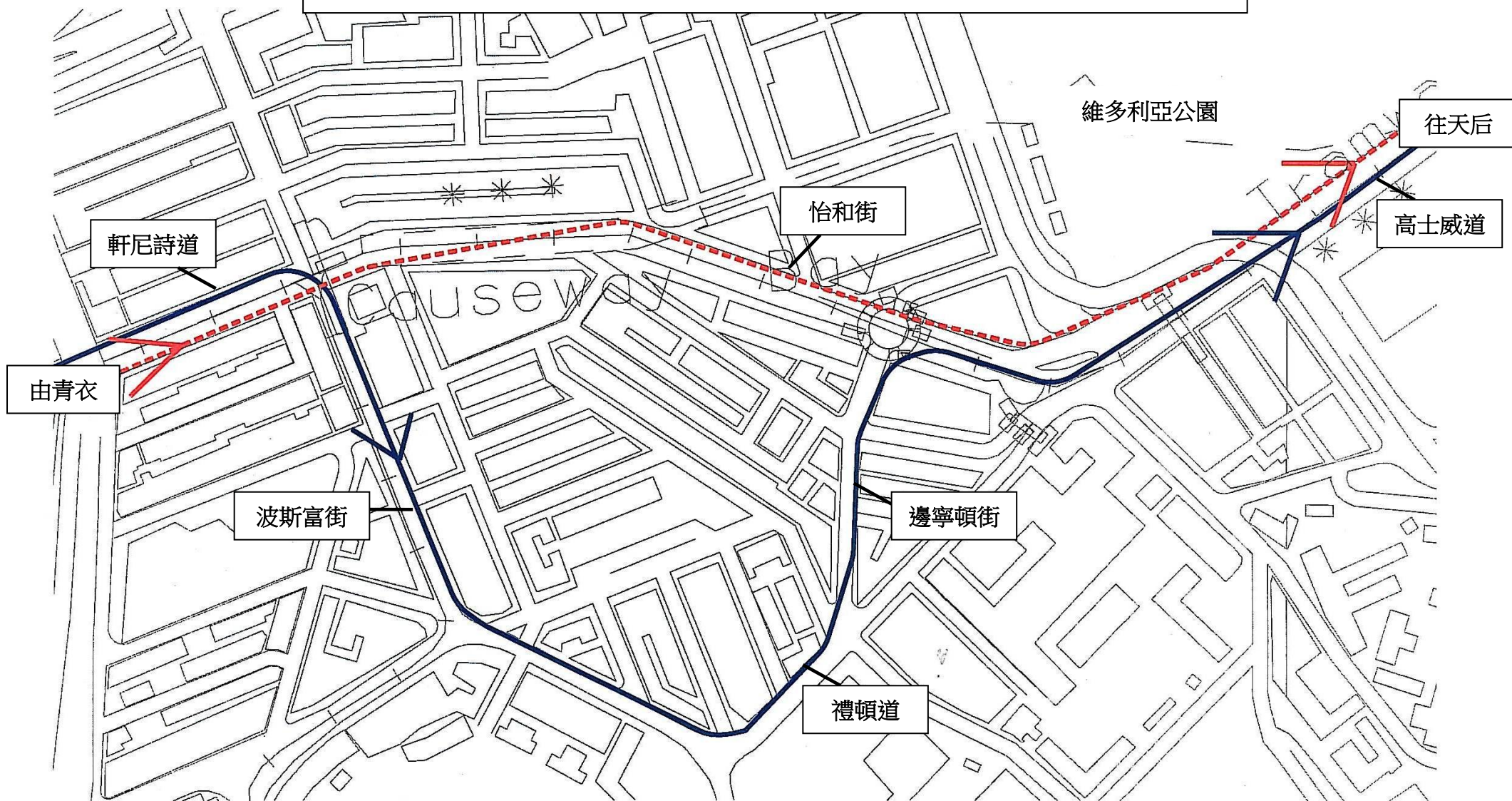
過海隧巴第 914P 號線及第 914X 號線（海麗邨 往 銅鑼灣（天后））改道建議



過海隧巴第 948X 號線（長宏 往 銅鑼灣（天后））改道建議



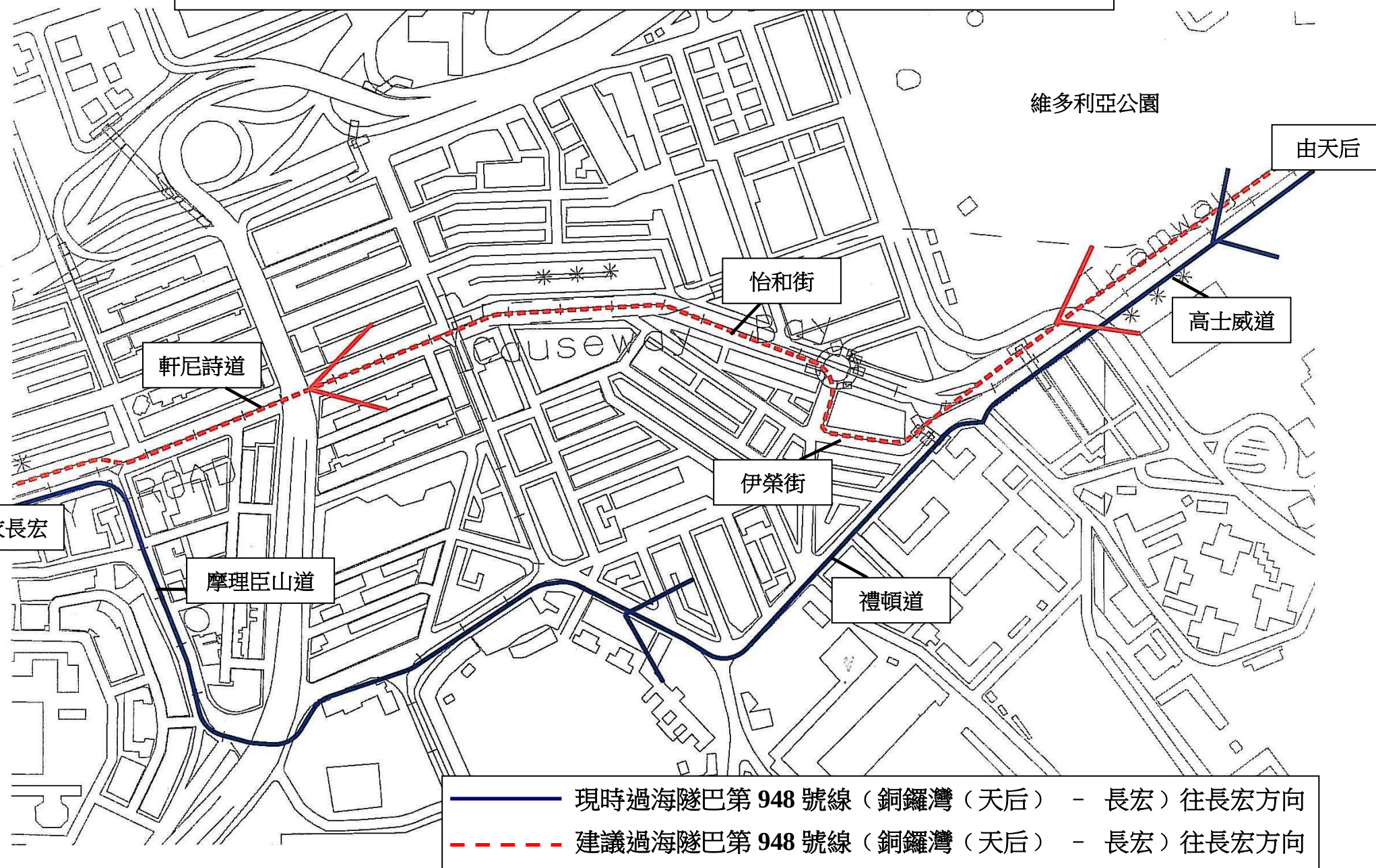
過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后）－長宏）改道建議



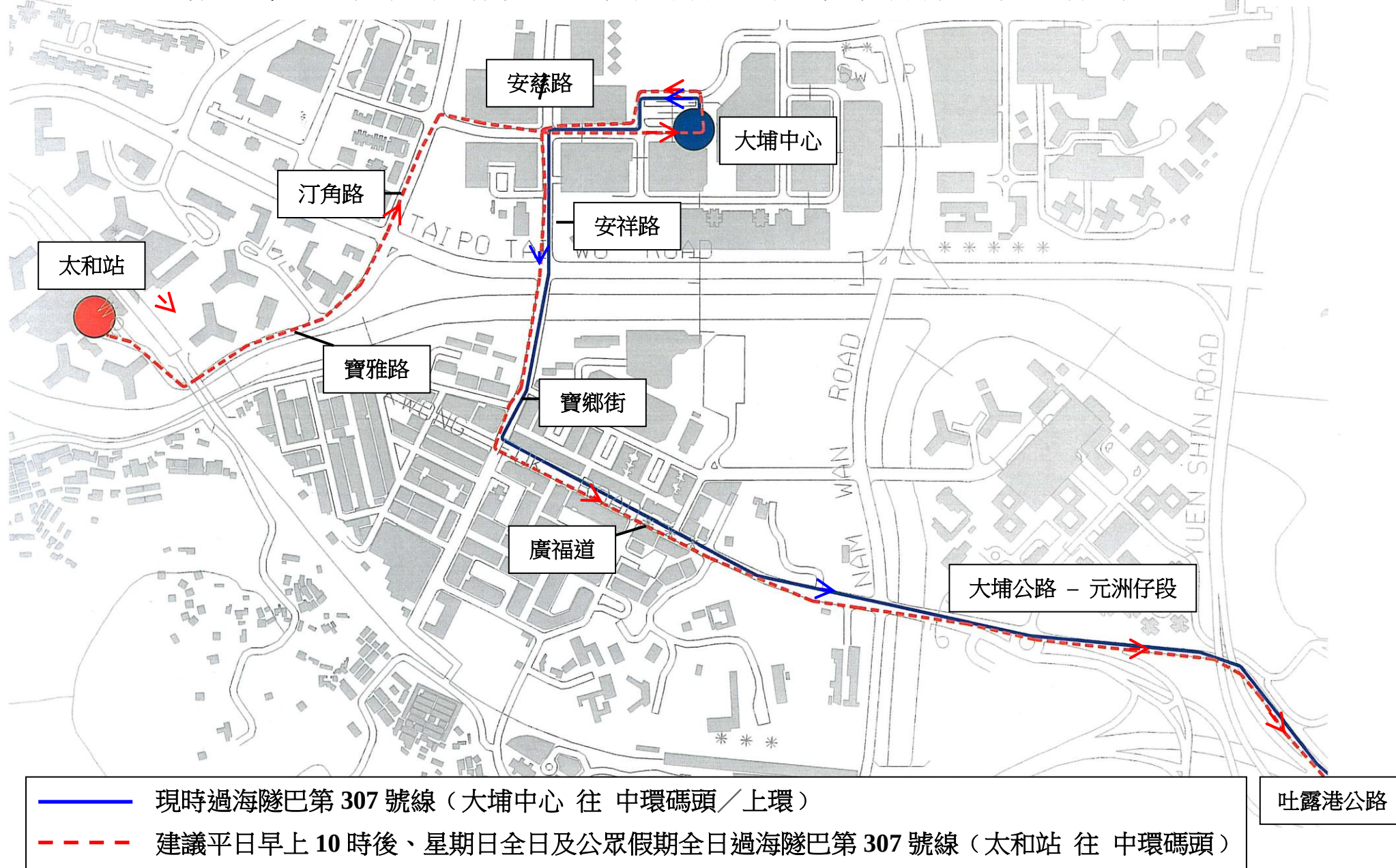
—— 現時過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后）－長宏）往天后方向
 - - - 建議過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后）－長宏）往天后方向

過海隧巴第 948 號線（銅鑼灣（天后）－長宏）改道建議

附圖十三



過海隧巴第 307 號線（大埔中心 - 中環碼頭／上環）往中環方向延長路線建議



過海隧巴第 307 號線（大埔中心 - 中環碼頭）往大埔方向延長路線建議

