

2010 - 2011 年度西貢區巴士路線發展計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2010 - 2011 年度西貢區的巴士路線發展計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2010 - 2011 年度巴士路線發展計劃

2. 2010 - 2011 年度的巴士路線發展計劃已經初步擬定，現列於附件 1 及 2，供各委員參閱。

3. 2010 - 2011 年度西貢的巴士路線發展計劃內，巴士公司建議在本區實施多項提升服務的項目，如開辦新路線、延長路線、加強班次及調配空調巴士提供服務等，以配合乘客需求。另一方面，巴士公司亦提出了重組路線、取消路線及調整班次的計劃，從而進一步提升巴士路線在提供服務上的效率，以及紓緩繁忙地區(包括中環、灣仔及銅鑼灣等)的交通壓力。西貢區內有關巴士路線計劃的改動詳情已夾附在附件 3 至附件 9，以供參閱。

策劃本區巴士路線發展計劃的考慮

4. 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：

- (一) 鐵路是既環保又具效率的集體運輸交通工具，因此政府的交通運輸政策是發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹。在這前提

下，我們提倡充分運用鐵路，以其他公共交通工具提供接駁服務作配合，並會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，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) 在保護環境的前提下提供公共交通服務，以確保香港能夠持續發展。我們會採取適當措施，如適當地減低在繁忙交通地區（包括旺角、尖沙咀、中環、灣仔及銅鑼灣）的巴士流量及改善巴士廢氣排放等，以減輕交通服務對環境造成的影響；及

(三) 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，以改善道路擠塞的情況。

5. 過去數年，本港鐵路網絡不斷擴展，包括 02 年投入服務的將軍澳線、03 年底投入服務的西鐵線、04 年 10 月由紅磡伸延至尖東的東鐵線延線、04 年 12 月啓用的馬鞍山線、05 年 8 月開始運作的迪士尼線、05 年 12 月伸延至博覽館站的一段機場快線、07 年 8 月落成的上水至落馬洲支線，以及 09 年 7 月將軍澳線伸延至日出康城。此外，2009 年 8 月落成的九龍南線，提供一條更直接的鐵路線連接新界西北與佐敦、尖沙咀和紅磡等九龍的中心地區。西鐵線由屯門連接至紅磡的伸延路段的落成啓用，乘客可轉乘東鐵線前往新界東北各地，穿梭港九新界將更為方便。上述各條新鐵路的落成顯著擴大了鐵路的服務範圍，因此我們必須對其他路面公共交通服務作出有效的協調及重組，以維持一個有效率的公共交通系統。

制定路線發展計劃的原則

6. 運輸署及專營巴士公司在制定路線發展計劃時有以下的原則：

改善服務

7. 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。爲了配合人口變遷，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

8. 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

9. 若上文第 8 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。

10. 爲改善環境、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

11. 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

12. 爲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

13. 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

14. 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

15. 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

16. 爲了善用資源，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。作爲參考基準，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。

17. 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) 該項目對巴士公司及相關公共交通服務經營者的影響；
- (七) 該項目是否合乎經濟效益；及
- (八) 市民的意見及建議。

徵詢意見

18. 請各委員就 2010 - 2011 年度的計劃提供意見。

運輸署

二零一零年一月

二零一零年度巴士路線發展計劃
西貢區路線

附件1及2(第1頁/共3頁)

日期	路 線	終 站 地 點	基本班次(分鐘)		車輛分配									備 註
					現 行			建 議			修 改			
			現 行	建 議	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	三 軸 車 輛	空 調 雙 層	空 調 單 層	
10/10	91M	寶林 - 港鐵鑽石山站	12	12		11			10	1		-1	1	因應乘客需求水平，部份改以空調單層巴士行走。
10/10	92	西貢 - 港鐵鑽石山站	15	15		7			6	1		-1	1	因應乘客需求水平，部份改以空調單層巴士行走。
3/10	98A	坑口(北) - 港鐵牛頭角站	6/7	6/7	2	14		2	14		0	0		早上經將軍澳隧道特別班路線延長至港鐵牛頭角站。
3/10	98C	坑口(北) - 美孚	6/7	7		17			17			0		將平日98S號線特別班次延長至日出康城。
2/10	99	西貢 - 港鐵烏溪沙站	20	20		1	1			2		-1	1	按乘客需求水平，全線改以空調單層巴士行走。
2/10	298E	港鐵坑口站 - 將軍澳工業邨 (循環線)	9	12		4			3			-1		按乘客需求水平，削減班次。
7/10	690	康盛花園 - 中環(交易廣場)	10-20	10-20		14			14			0		星期一至六的班次修改為每天上午及下午時段服務；星期日及公眾假期則全日停止服務。 (見附件3)
7/10	692	坑口(北) - 中環(交易廣場)	12-20	12-20		13			13			0		星期一至六的班次修改為每天上午及下午時段服務；星期日及公眾假期則全日停止服務。 (見附件4)
7/10	694	小西灣 - 調景嶺公共運輸交匯處	15-20	15-20		7			7			0		星期一至六的班次修改為每天上午及下午時段服務；星期日及公眾假期則全日停止服務。 (見附件5)
7/10	698R	小西灣(藍灣半島) - 西貢(黃石碼頭)	8班	4班		4			2			-2		縮減班次。

二零一零年度巴士路線發展計劃
西貢區路線

附件1及2(第2頁/共3頁)

日期	路線	終站地點	基本班次(分鐘)		車輛分配									備註
					現行			建議			修改			
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
7/10	796B	調景嶺公共運輸交匯處 - 又一村	20	-			5			0			-5	取消新巴第796B號線，並將5部單層巴士調配開辦第798號線。
	797M	調景嶺公共運輸交匯處 - 將軍澳工業邨(循環線)	20	-			2			0			-2	取消新巴第797M號線，並將2部單層巴士調配開辦第798號線。
	798	調景嶺公共運輸交匯處 - 火炭(山尾街)	-	20-30			-			7			7	新增路線往來調景嶺與火炭之間，途經將軍澳、坑口、寶林、將軍澳隧道、觀塘繞道、大老山隧道及沙田市中心，全程收費\$10.0。 (見附件6)
7/10	796C	將軍澳公共運輸交匯處 - 南昌站	12-20	12-20		10			10			0		因應取消第702號線在非繁忙時段延長至蘇屋邨的班次，第796C號線增設八達通雙向分段收費予乘客，使該線由海麗邨往青山道沿線之車資由\$4.60下調至\$3.40，讓乘客可以較低車資乘坐第796C號線往來海麗邨及青山道。 (見附件7)
7/10	796X	將軍澳公共運輸交匯處 - 紅磡碼頭	6-15	6-15		12			14			2		延長第796X號線至尖沙咀東的科學館道，而不經紅磡碼頭。往尖沙咀方向改行紅磡繞道、梳士巴利道、漆咸道南、暢運道、康泰徑、康榮徑、科學館徑及科學館道，並將於沿線增設置中途站。 增派2部雙層巴士以配合延長路線並保持現有班次。 (見附件8)

二零一零年度巴士路線發展計劃
西貢區路線

附件1及2(第3頁/共3頁)

日期	路線	終站地點	基本班次(分鐘)		車輛分配									備註
					現行			建議			修改			
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
7/10	A29	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) - 機場(地面運輸中心)	-	30		-			5			5		新機場巴士路線由寶林開出，經坑口、將軍澳隧道、觀塘道、龍翔道直接前往機場(不經東涌)。由寶林往機場的行車時間為65分鐘。該線與E22A號線合共能為將軍澳居民提供每小時4班巴士服務往返機場。A29全程收費 \$45，過將軍澳隧道後的分段收費 \$39，機場員工優惠收費: \$27。
	E22P	油塘臨時巴士總站 - 亞洲國際博覽館	10班	10班		6			6			0		來回程路線改經秀茂坪、順利及彩雲。
	E22A	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) - 亞洲國際博覽館	20	30		10			7			-3		遷移總站至康盛花園。縮短寶琳北路的迂迴路線及調整班次至30分鐘一班。
	E22B	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) - 亞洲國際博覽館	4班	-		2			0			-2		當A29號線開辦後，E22B號線將會取消。同時，E22P號線會改經秀茂坪、順利及彩雲。(E22P號線班次較E22B頻密，乘客由機場前往秀茂坪可付較低車費。)(見附件9)

二零一一年度巴士路線發展計劃
西貢區路線

日期	路線	終站地點	班次(分鐘)		車輛分配									備註
					現行			建議			修改			
			現行	建議	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	三軸車輛	空調雙層	空調單層	
5/11	93A	寶林 - 觀塘碼頭	8/9	8/9	3	5			8		-3	3		全線改以空調巴士行走(車費: \$4.2)。
5/11	95M	翠林 - 觀塘(雅麗道)	12	12	3	1			4		-3	3		全線改以空調巴士行走(車費: \$4.2)。
10/11	95M	翠林 - 觀塘(雅麗道)	12	12		4			3	1		-1	1	因應乘客需求水平，部份改以空調單層巴士行走。
12/11	98A	坑口(北) - 港鐵牛頭角站	6/7	6/7	2	14		1	15		-1	1		加強空調巴士服務。
7/11	A29	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) - 機場(地面運輸中心)	30	20		5			7			2		視乎乘客需求水平，加派車輛改善班次。

路線重組計劃 – 隧巴第 690 號線

I. 隧巴第 690 號線現時的服務詳情

路線	690
終點站	康盛花園 – 中環 (交易廣場)
繁忙時段班次	10-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	星期一至六 上午六時正 至下午十一時三十五分 星期日及公眾假期 上午六時五十五分 至下午十一時三十五分
車輛數目	7部空調雙層巴士(九巴) 7部空調雙層巴士(城巴)

II. 建議的背景

城巴第 690 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 21%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 12%，故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議詳情

把第 690 號線之服務時間修訂為：

路線	行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
690	往中環	上午六時正 至九時正， 及下午四時正 至七時正	上午六時正 至九時正	不設服務
	往康盛	上午七時正 至十時正， 及下午四時正 至十時正	上午七時正 至十時正	不設服務

上述路線的特別班次第 690P 號(將軍澳 (康盛花園)至中環 (交易廣場))的服務將不受影響。

IV. 對乘客之影響

重組計劃實施後，於第 690 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

第 690 號線

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇之巴士服務
康盛花園及翠林往來中環	532 (13%)	專線小巴 15M(\$3.5)或 17M(\$3.1)號線及轉乘港鐵(\$9.5 - \$11.2)，每程可享 \$0.5 之轉乘優惠
寶林往來中環	849 (21%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往來中環	15 (0.4%)	第 601(\$9.3 - \$9.8)、603(\$10.5)及 619(\$9.3 - \$9.8)號線
北角往來中環	28 (0.7%)	第 2(\$4.1)、10(\$3.4)及 18(\$4.6 - \$5.2)號線
藍田往寶林	82 (2%)	港鐵(\$4.4 - \$5.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

路線重組計劃 – 隧巴第 692 號線

I. 隧巴第 692 號線現時的服務詳情

路線	692
終點站	坑口(北) – 中環 (交易廣場)
繁忙時段班次	12-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	每日 上午六時正 至午夜十二時正
車輛數目	8部空調雙層巴士(九巴) 5部空調雙層巴士(新巴)

II. 建議的背景

九巴/新巴第 692 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 20%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 13%。故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議詳情

把第 692 號線之服務時間修訂為：

路線	行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
692	往中環	上午六時正 至九時正， 及下午四時正 至七時正	上午六時正 至九時正	不設服務
	往坑口	上午七時正 至十時正， 及下午四時正 至十時正	上午七時正 至十時正	不設服務

上述路線的特別班次第 692P 號(調景嶺站至中環 (交易廣場))的服務將不受影響。

IV. 對乘客之影響

重組計劃實施後，於第 692 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

第 692 號線

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇之巴士服務
坑口及尚德往來中環	1170 (33%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往中環	11 (0.3%)	第 601(\$9.3 - \$9.8)、603(\$10.5)及 619(\$9.3 - \$9.8)號線
北角往中環	49 (1%)	第 2(\$4.1)、10(\$3.4)及 18(\$4.6 - \$5.2) 號線
藍田往尚德及坑口	97 (3%)	港鐵(\$4.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

路線重組計劃 – 隧巴第 694 號線

I. 隧巴第 694 號線現時的服務詳情

路線	694
終點站	調景嶺公共運輸交匯處 – 小西灣
繁忙時段班次	15-20 分鐘
單程收費	\$13.4
服務時間	每日 上午六時正 至下午十一時五十分
車輛數目	7 部空調雙層巴士(新巴)

II. 建議的背景

新巴第 694 號線是途經將軍澳隧道及東區海底隧道來往將軍澳與港島間之隧道巴士路線。自港鐵將軍澳線通車後，乘客量持續處於偏低水平，全日平均乘客量約為 19%，而非繁忙時間平均乘客量則只有 13%，故建議把有關路線之服務時間改為限於平日繁忙時段提供服務，以改善整體營運效益。

III. 建議詳情

把第 694 號線之服務時間修訂為：

路線	行車方向	星期一至五	星期六	星期日及公眾假期
694	往小西灣	上午六時正 至九時正， 及下午四時正 至七時三十分	上午六時正 至九時正	不設服務
	往將軍澳	上午七時正 至十時正， 及下午四時正 至七時三十分	上午七時正 至十時正	不設服務

此外，第 694 號線(往將軍澳方向)班次當駛經柴灣道環翠街市外將改經迴旋處直接前往柴灣斜，從而使其行車路線變得更為直接及順暢，而現時設於環翠道的三個中途站(包括(一)環翠邨澤翠樓外、(二)興華邨卓華樓對面及(三)興華邨豐興樓外)將會取消，當中涉及約 17 名現有乘客可改用位於柴灣道環翠街市外之現有巴士站或新增設於柴灣道興華邨裕興樓外之巴士站。

IV. 對乘客之影響

重組計劃實施後，於第 694 號線服務時間以外，受影響的乘客可選擇下列的替代服務：

第 694 號線

目的地	受影響乘客數目 (佔全線乘客的 百分比)	可選擇之巴士服務
將軍澳往來小西灣	1243 (43%)	港鐵(\$9.5 - \$11.2)
東隧收費廣場往小西灣	59 (2%)	第 606 及 682 號線(\$9.8)
西灣河往小西灣	49 (2%)	第 82 號線(\$4.1)
藍田往將軍澳	63 (2%)	港鐵(\$3.6 - \$5.4)

V. 建議實施日期

2010 年 7 月

新巴服務重組建議 – 增設第 798 號路線、取消第 796B 及 797M 號路線

I. 建議的背景

隨著整個將軍澳地區人口持續上升，居民出行的數量及目的地亦日見增加。區議會及地區團體於過往多年不斷要求巴士公司儘快增設將軍澳往返沙田的直接線路，藉以減少車程的轉接和行車時間。有見及此，現擬增辦第 798 號線，其起訖點為調景嶺及火炭，並會途經將軍澳、坑口、寶林、將軍澳隧道、觀塘繞道、大老山隧道及沙田市中心，並建議取消新巴第 796B 及 797M 號線，將車輛資源調派行走第 798 號線。

新巴第 796B 號線行走調景嶺公共交通交匯處與又一村之間，途經觀塘、彩虹、鑽石山、黃大仙、樂富及九龍塘。自港鐵將軍澳線通車後，該線乘客量持續偏低，全日平均載客率約僅為 19%，繁忙時間平均載客率亦僅為 45%，故建議取消第 796B 號線，並把有關的車輛資源調撥至第 798 號線。

新巴第 797M 號線的使用率長期偏低。自港鐵日出康城站啓用後，全日平均載客率僅 18%，繁忙時間平均載客率亦僅為 31%，故建議取消該線，並把有關的車輛資源調撥至第 798 號線。

II. 第 798 號線的建議服務詳情

終點站	調景嶺公共運輸交匯處 – 火炭（山尾街）
班次	繁忙時段 20 分鐘，部份非繁忙時段 30 分鐘
全程收費	\$10.0
服務時間	調景嶺開：早上六時四十分至晚上九時正 火炭開：早上九時五十分至晚上十一時三十分
車輛數目	7 部空調巴士
車程	約 65 分鐘

III. 建議的詳細內容

行車路線	
調景嶺公共運輸交匯處 往火炭（山尾街）	途經景嶺路、唐明街、唐俊街、寶邑路、昭信路、銀澳路、培成路、常寧路、寶寧路、寶琳北路、佳景路、欣景路、寶豐路、寶康路、將軍澳隧道公路、將軍澳隧道、將軍澳道、觀塘繞道、大老山隧道、沙瀝公路、沙田圍路、沙田鄉事會路、沙田市中心、大埔公路-沙田段、火炭路、穗禾路及山尾街
火炭（山尾街） 往調景嶺公共運輸交匯處	途經山尾街、火炭路、*(大埔公路-沙田段)、沙田鄉事會路、沙田市中心、沙田圍路、沙瀝公路、大老山隧道、觀塘繞道、將軍澳道、將軍澳隧道、將軍澳隧道公路、寶順路、寶康路、寶豐路、欣景路、佳景路、寶琳北路、寶寧路、常寧路、重華路、培成路、銀澳路、昭信路、寶邑路、唐俊街、唐明街、寶順路、翠嶺路及景嶺路 *當大埔公路交通阻塞時，改經源禾路

沿途巴士站	
調景嶺公共運輸交匯處 往火炭（山尾街）	調景嶺公共運輸交匯處、健明邨、尚德邨、尚德商場、唐俊街、將軍澳廣場、新寶城、南豐廣場、厚德邨、景林邨、新都城二期、寶豐路、茵怡花園、寶康公園、大老山隧道收費廣場、沙田圍新村、沙角邨、沙田市中心、火炭工業區及火炭（山尾街）巴士總站
火炭（山尾街） 往調景嶺公共運輸交匯處	火炭（山尾街）巴士總站、沙田市中心、田園閣、花園城、大老山隧道收費廣場、茵怡花園、寶林邨、欣明苑、景林邨、厚德邨、厚德商場、煜明苑、寶盈花園、尚德商場及調景嶺公共運輸交匯處

IV. 對乘客之影響

第 796B 號線

目的地	乘客數目	可選擇之 替代服務	車費	車程
調景嶺公共運輸交匯處 往又一村	539 (39%)	港鐵	\$6.6	21 分鐘

目的地	乘客數目	可選擇之 替代服務	車費	車程
又一村往調景嶺公共運輸交匯處	847 (61%)	港鐵	\$6.6	21 分鐘

第 797M 號線

目的地	乘客數目	可選擇之 替代服務	車費	車程
調景嶺公共運輸交匯處 往來將軍澳工業邨	840 (100%)	九巴 298E(及轉 乘港鐵), 籌辦中的小巴路 線(康城站公共 運輸交匯處 - 將軍澳工業邨 (駿昌街))	\$4.4(九巴第 298E 號線), \$3.6/\$4.4(港 鐵康城站往 來將軍澳站/ 調景嶺站)	16 - 34 分鐘

V. 建議的好處

本建議透過取消低使用率的巴士路線，重新調配車輛開辦第 798 號線。新路線將可為將軍澳及沙田兩個地區提供較直接和快捷的公共巴士服務。雖然該路線途經將軍澳區內大部份地段，但在將軍澳及沙田之間是採用最直接的行車路線，故有關設計在便利使用及快捷上已取得平衡，並確保居民可於合理時間內往返將軍澳及沙田。

VI. 路線圖

請參閱附圖 A

VII. 建議實施日期

2010 年 7 月

服務重組建議 – 新巴第702及796C號線

I. 第702及796C號線現時的服務詳情

路線	新巴702	新巴796C
終點站	海麗邨 – 深水埗(欽州街)(循環線)	將軍澳公共運輸交匯處 – 南昌站
繁忙時段班次	8-12 分鐘	12-20 分鐘
全程收費	\$3.4	\$7.9
服務時間	每日 上午五時四十五分 至凌晨零時二十分	每日 上午五時三十分 至凌晨零時十五分
最高乘客使用率	48%	71%
車輛數目	5部空調雙層巴士	10部空調雙層巴士

II. 建議的背景

第 702 及 796C 號線皆為行走西九龍新區之路線，第 702 號線於每日上午十時至下午四時由海麗邨開出之班次是由深水埗(欽州街)延長至蘇屋邨，而第 796C 號線全日途經蘇屋邨及元州邨一帶。隨著蘇屋邨清拆工程開展，往來上址之乘客需求亦同時相應下降。鑑於上述情況，並在有效善用車輛資源前提下，現建議取消第 702 號線在非繁忙時段延長至蘇屋邨的班次，即第 702 號線的所有班次改為往來海麗邨與深水埗(欽州街)之間，並增設第 796C 號線八達通雙向分段收費予乘客，使該線由海麗邨往青山道沿線之車資由\$4.60 下調至\$3.40，讓乘客全日可以較低車資乘坐第 796C 號線往來海麗邨及青山道。

III. 建議的詳細內容

路線	建議詳情
第 702 號線	➤ 統一所有班次為海麗邨至深水埗(欽州街)(循環線) ➤ 繁忙時段班次改為每 10-12 分鐘一班車 ➤ 其他服務安排將維持不變
第 796C 號線	➤ 增設八達通雙向分段收費予由海麗邨往青山道沿線之乘客，上述路段車資由\$4.60 下調至\$3.40，減幅逾 26% ➤ 其他服務安排將維持不變

IV. 對乘客之影響

路線	目的地	受影響乘客 數目 (佔全線乘客的百分比)	可選擇的巴士服務
第702號線 (蘇屋班次)	海麗邨往蘇屋邨	200 (3%)	改乘第796C號線，車費為\$3.4
	蘇屋邨往海麗邨	140 (2%)	改乘第796C號線，車費為\$3.4

V. 路線圖

請參閱附圖B。

VI. 建議實施日期

2010 年 7 月

新巴服務重組建議 – 第 796X 號線

I. 第 796X 號線現時的服務詳情

路線	796X
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 — 紅磡碼頭
繁忙時段班次	6-15 分鐘
單程收費	\$7.5
服務時間	每日上午五時廿五分至 午夜十二時三十分
最高乘客使用率	90%
車輛數目	12 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

延長第 796X 號線服務至尖沙咀東

- 新巴第 796X 號線往來將軍澳公共運輸交匯處及紅磡碼頭，途經馬頭圍、土瓜灣一帶，上午及下午繁忙時段內的平均乘客使用率分別約為 60% 及 56%。
- 西貢區區議會轄下的交通及運輸委員會過去曾要求延長第 796X 號線至尖沙咀東。
- 為配合乘客的需求及提升第 796X 號線的營運效率，現建議延長第 796X 號線至尖沙咀東的科學館道，而不經紅磡碼頭。
- 增派 2 部雙層巴士行走第 796X 號線以維持現有班次。

III. 建議的詳細內容

路線	796X
終點站	將軍澳公共運輸交匯處 — 尖沙咀東(科學館道)
行車路線	往尖沙咀方向: 改行紅磡繞道、梳士巴利道、漆咸道南、暢運道、康泰徑、康榮徑、科學館徑及科學館道而不經紅磡道及華信街。 往將軍澳方向: 改行科學館道、暢運道、漆咸道南、梳士巴利道及紅磡繞道，然後返回原有路線。
繁忙時段班次	6-15 分鐘
單程收費	\$7.5
服務時間	每日上午五時廿五分至午夜十二時三十分
車輛數目	14 部雙層巴士

IV. 對乘客之影響

路線	目的地	乘客數目	可選擇的替代服務
796X	紅磡碼頭	475	建議在紅磡道加設中途巴士站，以方便乘客可步行 5-8分鐘至紅磡碼頭一帶。

V. 路線圖

請參閱附圖 C。

VI. 建議實施日期

2010 年 7 月

城巴機場巴士服務第 E22A、E22B 及 E22P 號線路線重組建議

1. 第 E22A、E22B 及 E22P 號線現時的服務詳情

路線	E22A	E22B	E22P
終點站	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) – 亞洲國際博覽館 (經將軍澳隧道)	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) – 亞洲國際博覽館 (經寶琳路及秀茂坪)	油塘臨時巴士總站 – 亞洲國際博覽館
繁忙時段班次	20-30 分鐘	早上 2 班車 往亞洲國際博覽館 及 下午 2 班車往將軍澳	早上 6 班車 往亞洲國際博覽館 及 下午 4 班車往油塘
單程收費	\$24.0	\$24.0	\$18.0
服務時間	每日上午 5 時 20 分至 晚上 11 時 50 分	星期一至星期五(公眾假期除外)上午 7 時與 7 時 30 分 及 下午 5 時 45 分與 6 時 15 分	星期一至星期五(公眾假期除外)上午 6 時 50 分至 7 時 30 分 及 下午 5 時 35 分至 6 時 20 分
行車時間	98 分鐘	82 分鐘	86 分鐘
車輛數目	11 部空調雙層巴士	2 部空調雙層巴士	6 部空調雙層巴士

2. 建議背景

2.1 現時將軍澳有兩條巴士線往來東涌及機場，即 E22A 及 E22B 號線。第 E22A 號線為全日運作的服務，該巴士線由寶林開出，途經區內大部分屋苑後經將軍澳隧道往九龍東，然後前往東涌及機場。而 E22B 號線則只提供繁忙時段單向服務，巴士由寶林開出後，在區內只途經翠林邨及康盛花園，然後駛經寶琳路往秀茂坪，再前往東涌及機場。

2.2 由於兩條巴士線的車程較長，行車時間分別是 98 分鐘及 82 分鐘，巴士公司因應乘客及地區人士提出開辦快捷巴士服務往返機場的建議，決定重組現時將軍澳區的機場巴士路線。

3 服務重組建議

3.1 城巴在研究了現時 E22A 及 E22B 號線的行車路線及時間後，認為如要提供快捷的巴士服務往返將軍澳及機場，有關的路線必須是「A」線巴士服務，因為「A」線巴士不須途經東涌及機場貨運區，可減省車程。巴士公司現建議新增 A29 號線(將軍澳(寶林公共運輸交匯處) – 機場(地面運輸中心))巴士往返將軍澳及機場(不經東涌及機場貨運區)。為確保新的「A」線巴士服務能進一步縮減行車時間，以吸引更多的旅客使用，有關巴士線只會駛經將軍澳的寶林及坑口，並不會駛經將軍澳

南部，這樣使到行車時間大大縮短至 65 分鐘。

- 3.2 為騰出巴士資源開辦 A29 號線服務，巴士公司建議取消 E22B 號線及將 E22A 號線的班次由現時 20/30 分鐘調整至 30 分鐘。另外，為提供全日的機場巴士服務予將軍澳翠林邨及康盛花園的居民，巴士公司會將 E22A 號線的總站由現時寶林公共運輸交匯處伸延至康盛花園巴士總站。另外，取消 E22B 號線也會影響到秀茂坪一帶的乘客，所以巴士公司建議將 E22P 號線改道駛經秀茂坪。有關服務重組後將軍澳及秀茂坪區的機場巴士服務詳情如下：

路線	E22A	A29	E22P
終點站	將軍澳(康盛花園) – 亞洲國際博覽館 (經將軍澳隧道)	將軍澳(寶林公共運輸交匯處) – 機場(地面運輸中心) (經將軍澳隧道)	油塘臨時巴士總站 – 亞洲國際博覽館 (經秀茂坪)
繁忙時段班次	30 分鐘	30 分鐘	早上 6 班車 往亞洲國際博覽館 及 下午 4 班車往油塘
單程收費	\$24.0	\$45.0 (\$27.0 機場員工優惠收費)	\$18.0
服務時間	每日上午 5 時 20 分至 晚上 11 時 50 分	每日上午 5 時 35 分至晚 上 11 時 45 分	星期一至星期五(公眾假期除外)上午 6 時 50 分至 7 時 30 分 及 下午 5 時 35 分至 6 時 20 分
行車時間	100 分鐘	65 分鐘	84 分鐘
車輛數目	8 部空調雙層巴士	5 部空調雙層巴士	6 部空調雙層巴士

- 3.4 有關將軍澳及秀茂坪區機場巴士服務重組前後的行車路線，請參閱附圖 D 及 E。

4 建議的好處

- 4.1 新增 A29 號線會使到將軍澳區多了一條特快機場巴士線。由於 E22A 號線會保留，將軍澳居民往來機場便會有兩條服務性質不同的巴士線可供選擇。
- 4.2 由於 A29 號線會駛經黃大仙區的一段龍翔道，而該處現時只有「E」線巴士服務，新增的 A29 號線也能給予黃大仙區居民多一個往機場的巴士服務選擇。
- 4.3 將軍澳翠林邨及康盛花園的居民改乘 E22A 號線後，可享有全日機場巴士服務。
- 4.4 秀茂坪區居民由 E22B 號線轉為乘搭 E22P 號線後，服務班次由現時 4 班車增至 10 班車。另外由機場往市區的車費由乘搭 E22B 號線的\$24 減至\$18。

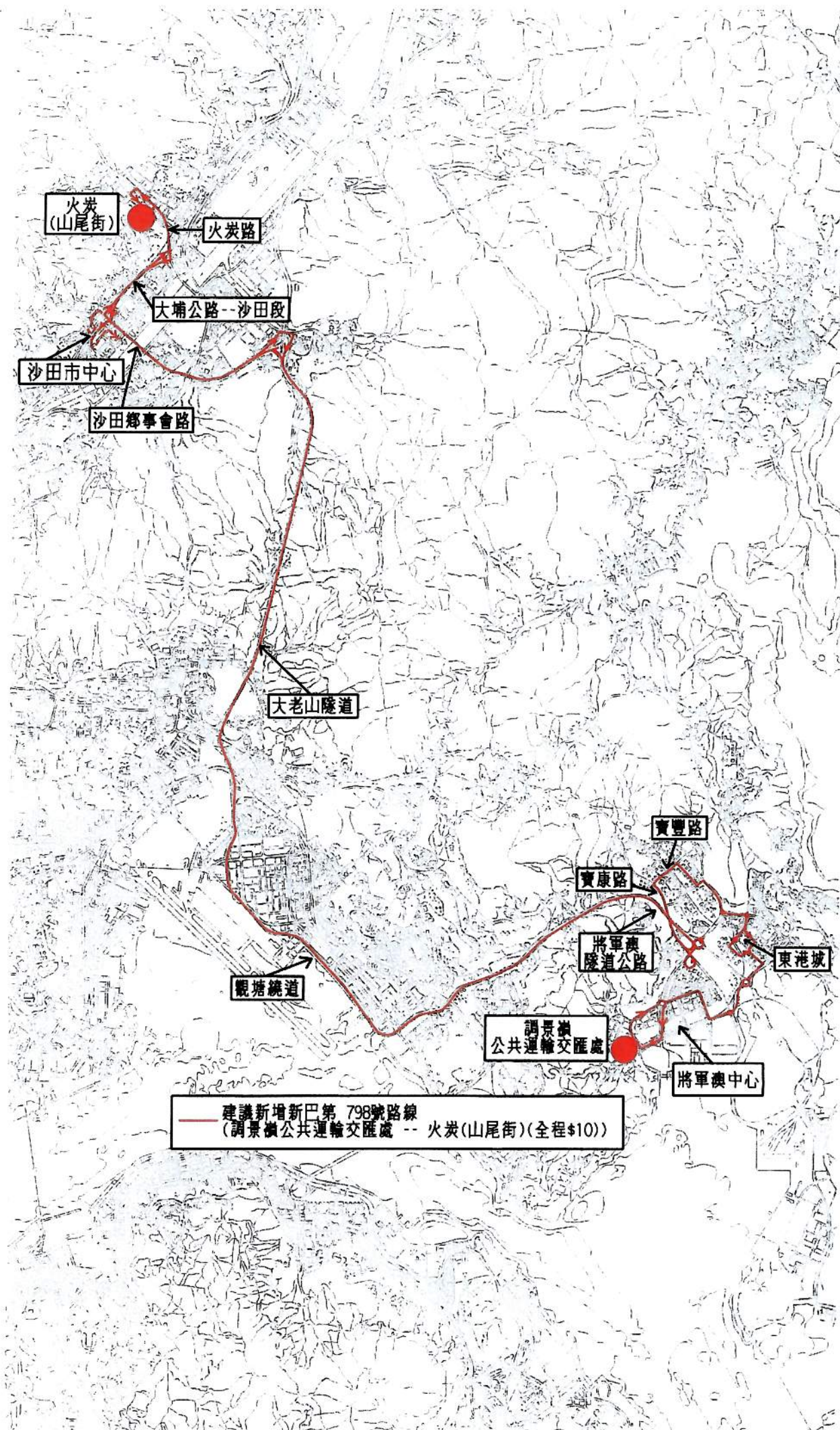
5 對乘客之影響

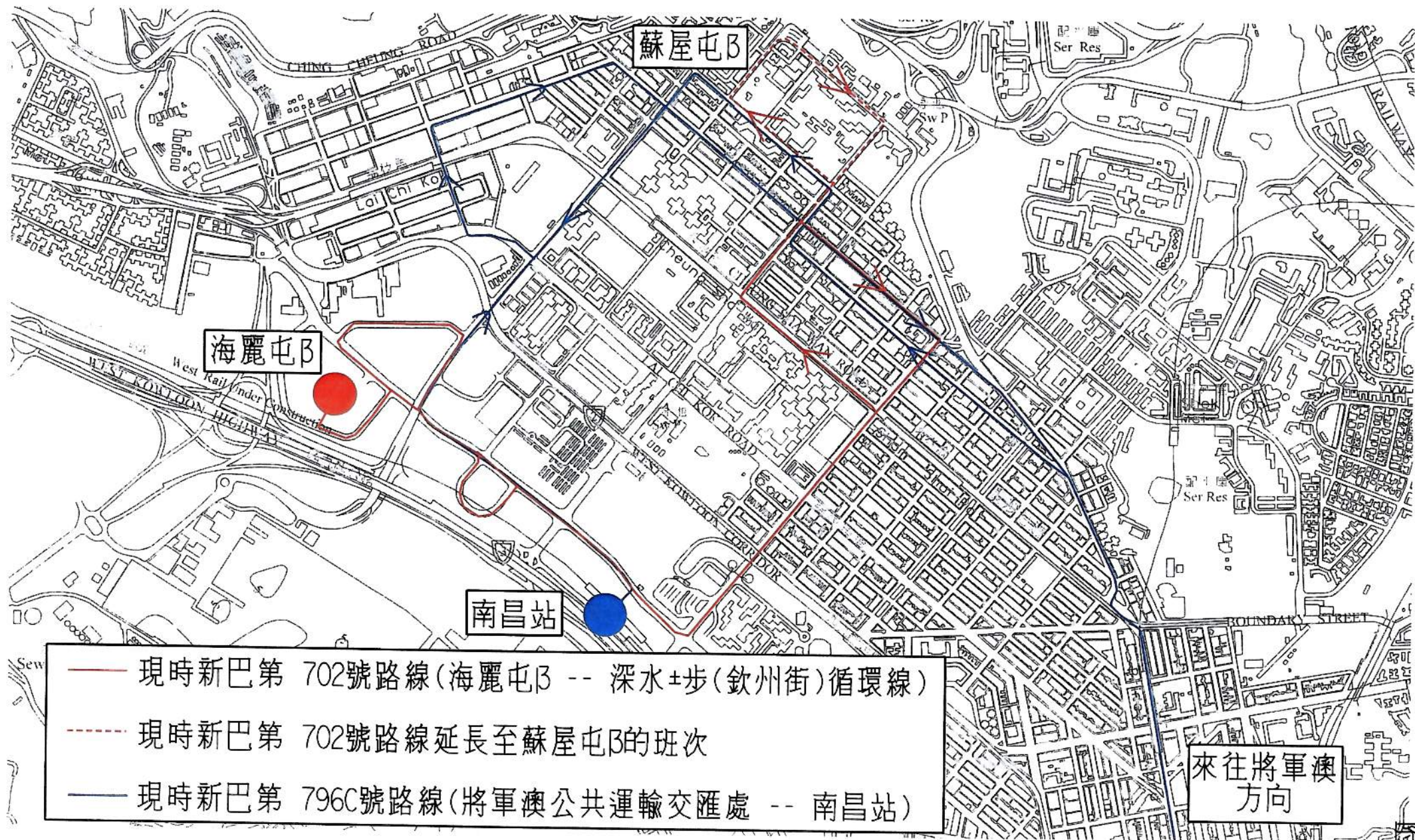
5.1 取消 E22B 號線後，將軍澳及秀茂坪區全日將有 122 人需要改乘改道後的 E22A 或 E22P 號線。

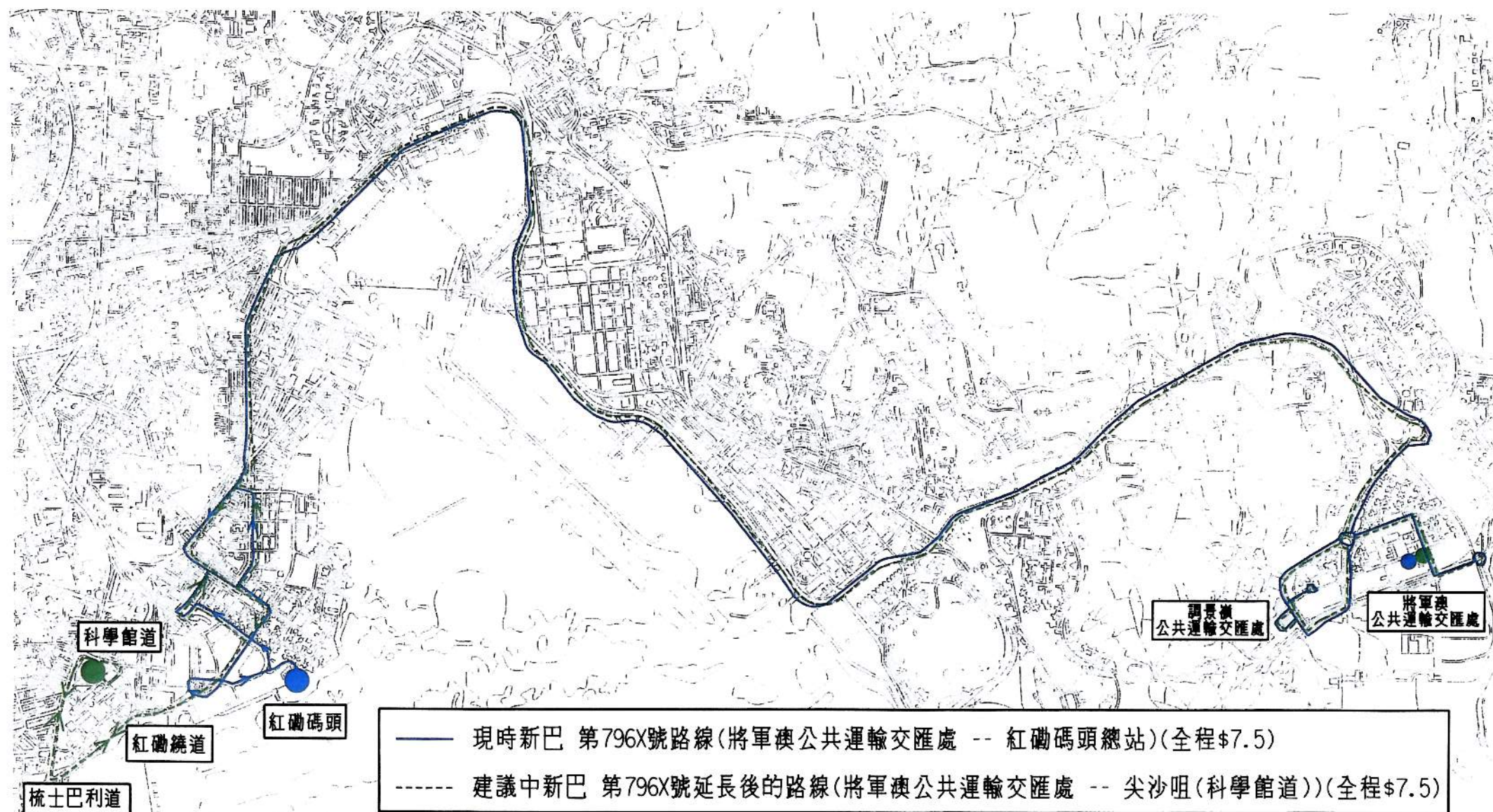
5.2 E22P 改經秀茂坪後，現時在觀塘區及龍翔道沿線乘搭該巴士線的乘客可改乘 E22(藍田(北)－亞洲國際博覽館)、E22A、A29 或 A22(藍田站－機場(地面運輸中心))號線往返機場，全日受影響人數有 390 人。

6 目標實施日期

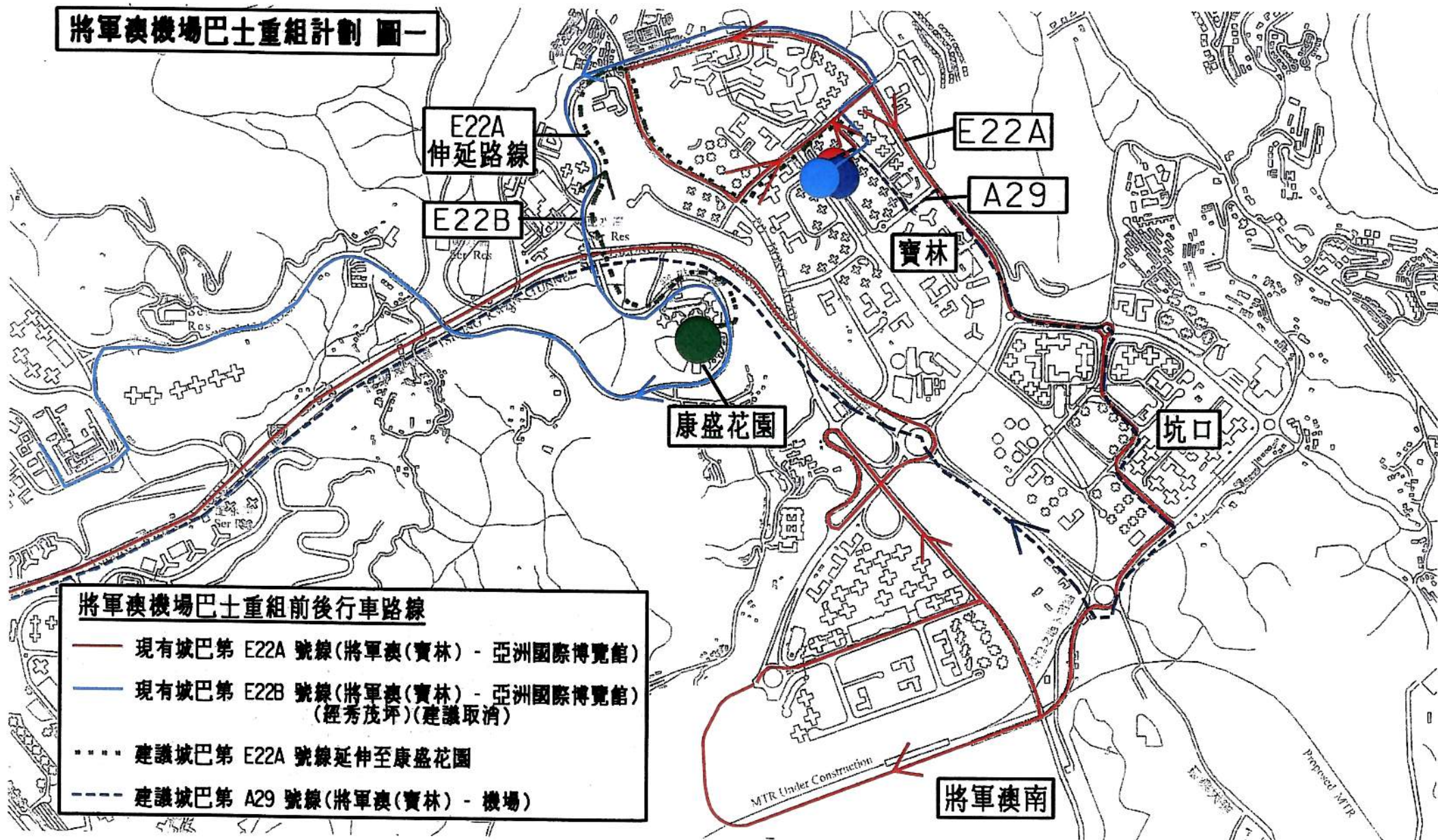
2010 年 7 月







將軍澳機場巴士重組計劃 圖一



將軍澳機場巴士重組計劃 圖二

