政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道2號
政府總部東翼

TRANSPORT AND HOUSING BUREAU
GOVERNMENT SECRETARIAT
TRANSPORT BRANCH

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)CR 1/5591/98
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PS/1/16

電話 Tel. No.: 3509 8156
傳真 Fax No.: 2104 7274

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)
[傳真號碼：2978 7569]

劉女士：

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

你於二零一六年十二月十五日的來函收悉。來函夾附陳淑莊議員要求委員會討論南港島綫(東段)通車後的公共交通服務重組計劃(下稱「重組計劃」)之信件。

2. 為配合南港島綫(東段)通車，運輸署早於二零一三年七月已就重組計劃展開諮詢工作，包括諮詢受影響地區的區議會。現夾附運輸署於去年五月就最新的重組計劃安排諮詢南區區議會的文件(見**附件一**)，於去年十二月就接駁鐵路站的公共交通服務及配套設施安排致南區區議會交通及運輸事務委員會之信件(見**附件二**)，及於本年一月就南港島線(東段)通車後首星期的公共交通服務概況致南區區議會交通及運輸事務委員會之文件(見**附件三**)，供委員參閱。文件詳細闡述重組計劃的政策理念和目標，亦清楚列出計劃的具體內容。

3. 為確保重組計劃能切合乘客需要，並將受影響的乘客數目及程度減至最低，運輸署會在南港島綫(東段)通車前的平日不同時間，對各條受影響的巴士路線進行調查。署方亦會在該鐵路綫通車後，對受影響的巴士線再進行數據分析，以了解通車後乘

客需求模式改變的實際情況。運輸署會參照所收集的數據資料（包括受影響路線在最繁忙時段的平均載客率）及評估營運效率和實際乘客需求的情況，考慮是否需要修訂重組方案[1]。待評估工作完成後，運輸署會提交數據資料和按需要修訂的重組方案予南區區議會的交通及運輸委員會，再次諮詢。運輸署計劃在新鐵路線通車約六個月內，分階段施行重組計劃的安排。屆時向區議會報告的資料亦會向立法會交通事務委員會提交。鑑於重組計劃基本上是牽涉地區事宜，因此運輸署會繼續與區議會溝通和跟進。

運輸及房屋局局長

（區穎璋　　代行）

二零一七年一月六日

副本送：
運輸署署長　　（經辦人：關翠蘭女士）

[1] 就專營巴士而言，運輸署和專營巴士公司會參考現行《巴士路線計劃中有關改善及減少服務的指引》制定重組安排。

交通文件第 14/2016 號
（於 2016 年 5 月 23 日會議討論）

南區區議會
交通及運輸事務委員會

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爲直接。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，區內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。由於區內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)啓用對區內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，令地區內市民整體受惠。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 3 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。最新修訂重組建議包括：

(I) 接駁新建的鐵路站的服務

(i) 提供 10 條全日接駁新建的鐵路站的服務(**附件 4A 至 4J**)，包括：

往來黃竹坑鐵路站

(1) 城巴第 48 號線(深灣/海洋公園–華富(北))

(2) 專線小巴第 4M 號線(香港仔(石排灣)–黃竹坑鐵路站)

(3) 專線小巴第 5M 號線(葛量洪醫院–黃竹坑鐵路站)

(4) 專線小巴第 29 號線(鴨　洲□–深灣道公共交通總站)

(5) 專線小巴第 51B 號線(田灣□–黃竹坑鐵路站)

(6) 專線小巴第 51M 號線(華貴□–黃竹坑鐵路站)

(7) 專線小巴第 59A 號線(香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站)

(8) 專線小巴第 69A 號線(數碼港–黃竹坑鐵路站)

往來海洋公園鐵路站

(1) 專線小巴第 40M 號線(赤柱(赤柱監獄)–海洋公園鐵路站)

往來利東鐵路站

(1) 專線小巴第 36M 號線(鴨　洲海旁道–鴨　洲(平瀾街))

(II) 服務重組

黃竹坑及深灣 (組合 1) - **附件 5**

(i) 優化城巴第 48 號線為接駁鐵路路線。

(ii) 取消城巴第 71 號線(黃竹坑–中環(永和街))。

(iii) 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。

華貴及田灣 (組合 2) - **附件 6**

(i) 新增兩條接駁鐵路的專線小巴路線，編號分別為第 51B(田灣邨–黃竹坑鐵路站)及 51M 號線(華貴邨–黃竹坑鐵路站)。

(ii) 取消新巴第 78 號線(黃竹坑–華貴邨)。

海洋公園 (組合 3) - **附件 7**

(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))。

鴨脷洲途經薄扶林道 (組合 4) - **附件 8**

(i) 取消新巴第 94(利東邨 – 中環碼頭)及 94X 號線(利東邨往中環(交易廣場))。

(ii) 更改新巴第 91 號線(鴨脷洲邨–中環(中環碼頭))在中區總站位置，並以港澳碼頭為新總站。同時，建議全日來回方向繞經利東□，並增加早上繁忙時段的班次。

鴨脷洲途經香港仔隧道 (組合 5) - **附件 9**

(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)。

鴨脷洲往西半山學校區 (組合 6) - **附件 10**

(i) 合併新巴第 93 號線(鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道)和新巴第 93A 號線(利東邨往羅便臣道)，合併後編號為新巴第 93 號線。合併後的第 93 號線由鴨脷洲邨開出的兩個班次，將繞經利東邨，並提前 10 分鐘開出前往羅便臣道。

鴨脷洲途經東區海底隧道往來九龍東 (組合 7) - **附件 11**

(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。

赤柱 (組合 8) - **附件 12**

(i) 合併隧巴第 973 (赤柱市場–尖沙咀(麼地道))和 973P 號線(深灣往尖沙咀(麼地道))，合併後編號為隧巴第 973 號線，全日往來赤柱市場和尖沙咀(麼地道)，並於星期一至五(公眾假期除外)上午 6 時 55 分至 7 時 42 分期間開往尖沙咀方向的三個班次會繞經深灣道公共交通總站。

(ii) 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。

(III) 路線取消 (組合 9) - **附件 13**

(i) 取消 3 條與新鐵路線重疊的巴士路線，包括：

(1) 城巴第 47P 號線(堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑)

(2) 新巴第 95B 號線(海怡半島–黃竹坑)

(3) 城巴第 97A 號線(鴨脷洲大街/利東邨–深灣)

(IV) 班次調整 - **附件 14**

(i) 因應南港島線(東段)通車後的乘客量的轉變，調整 20 條巴士和 13 條專線小巴路線的班次。

附件 4 至 14 載述上述的建議方案詳情。

實施安排

10. 為方便區內居民能便捷地使用新鐵路服務，運輸署會在南港島線(東段)通車的首日，提供上文第 9 段(I)所述的 10 條接駁新鐵路站的巴士和專線小巴服務。其後，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內其他方案。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。

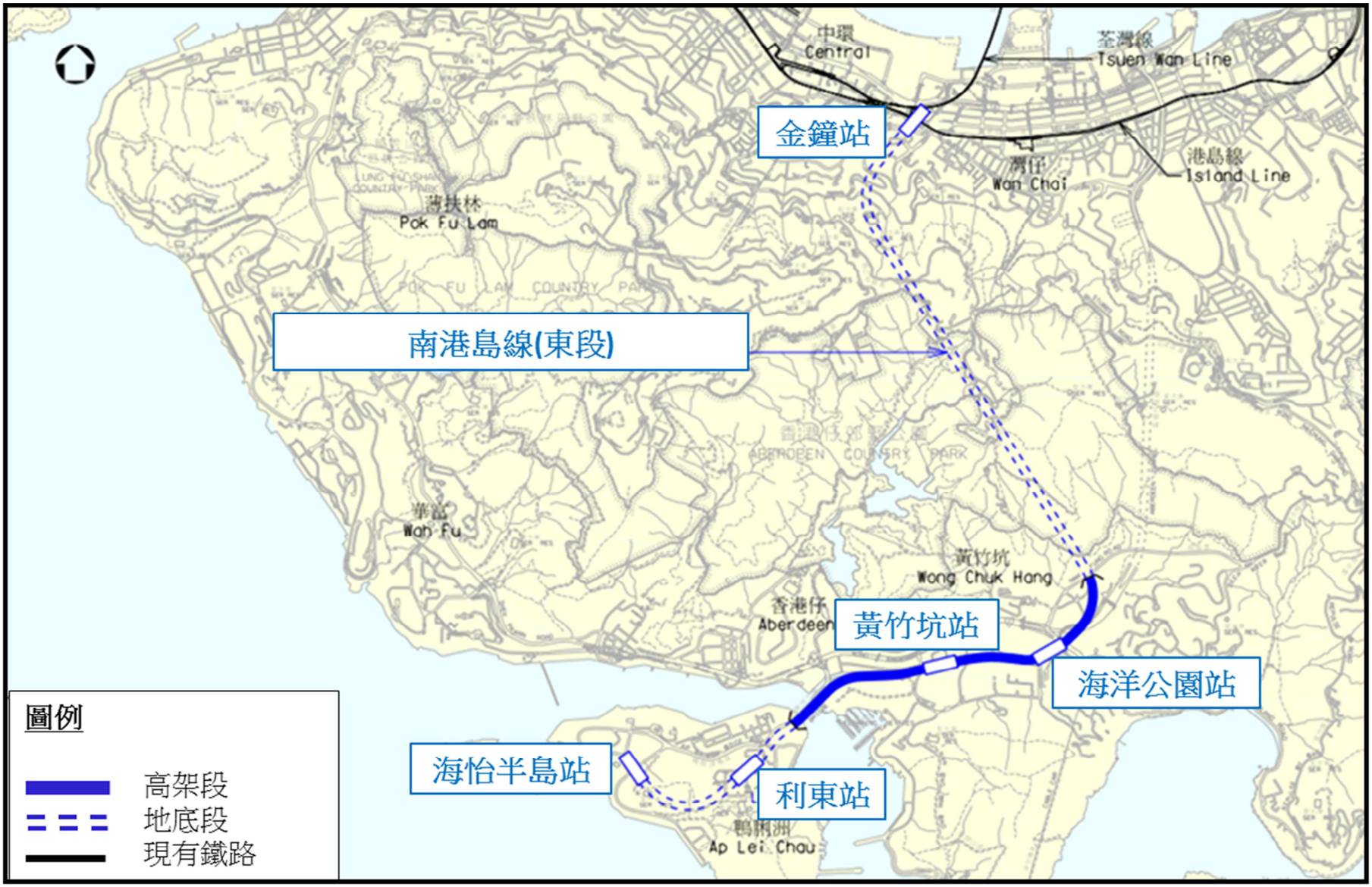
徵詢意見

11. 歡迎委員就上文第 9 段和附件 4 至 14 所載述建議的最新修訂重組計劃提出意見。

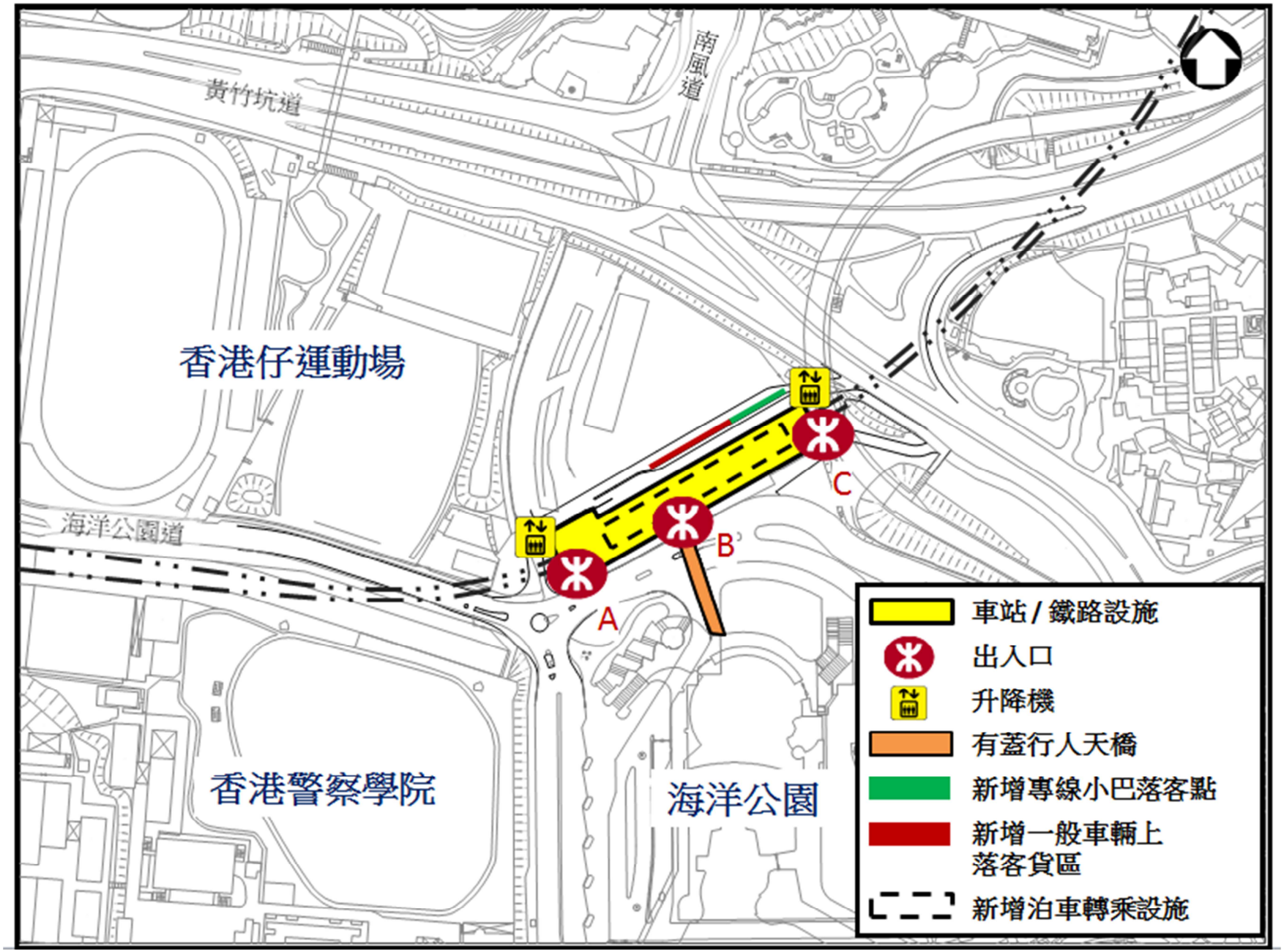
運輸署
2016 年 5 月

附件1

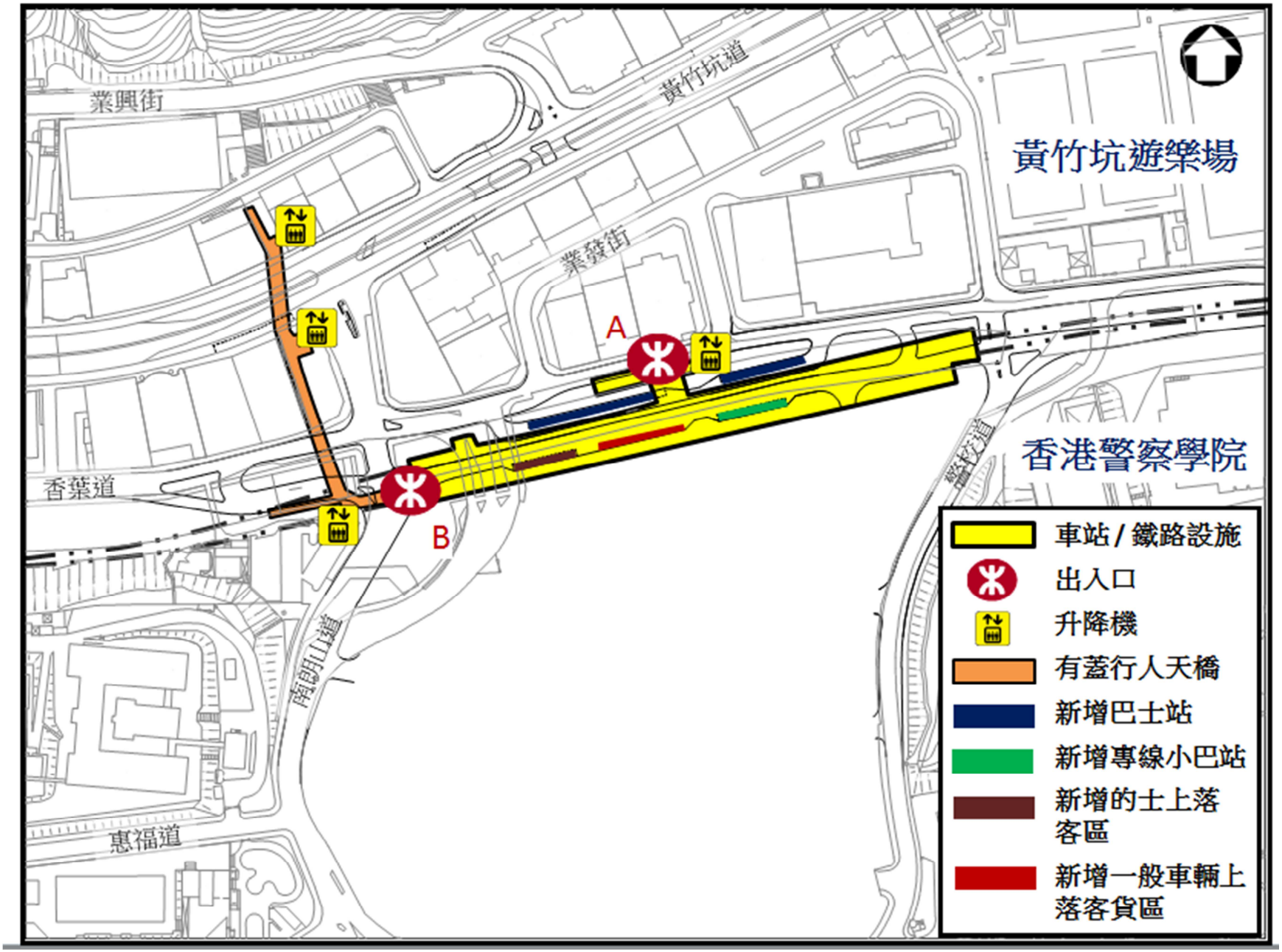
南港島線(東段)


中環
Central
荃灣線
Tsuen Wan Line
金鐘站
灣仔
Wan Chai
港島線
Island Line
薄扶林
Pok Fu Lam
南港島線(東段)
華富
Wah Fu
黃竹坑
Wong Chuk Hang
香港仔
Aberdeen
黃竹坑站
海洋公園站
海怡半島站
利東站
鴨脷洲
Ap Lei Chau
圖例
高架段
地底段
現有鐵路

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



附件 3

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。

附件 **4**

建議接駁南港島線(東段)新鐵路站的專營巴士及專線小巴服務

建議的內容

為方便南區東面(即赤柱、淺水灣及深水灣一帶)的居民往來新建的**海洋公園鐵路站**、南區西面(即數碼港、華富邨、華貴邨、田灣、石排灣及香港仔一帶)的居民和前往葛量洪醫院的乘客往來新建的**黃竹坑鐵路站**,以及位於鴨脷洲海旁道一帶的屋苑居民往來新建的**利東鐵路站**,便捷地接駁鐵路服務,運輸署建議新增以下五條專線小巴路線,及修改一條現有專營巴士及四條專線小巴的行車路線。其服務安排撮錄如下:

(I) 接駁黃竹坑鐵路站

(1) 新增路線

(a) 專線小巴 4M 號線

建議在現有專線小巴第 4C 號線(香港仔(石排灣)–銅鑼灣(景隆街))下,新增一條全日行走的短途服務,編號為第 4M 號線,接載石排灣及香港仔一帶的居民,往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4A** 夾附相關服務安排。

(b) 專線小巴 5M 號線

建議在現有專線小巴第5號線(香港仔(南寧街)–銅鑼灣(駱克道))下,新增一條全日行走的短途服務,編號為第 5M 號線,接載乘客往來葛量洪醫院至新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4B** 夾附相關服務安排。同時,專線小巴第 5 號線每日上午 7 時正至下午 11 時正,每 30 分鐘一班往返葛量洪醫院的現有特別班次安排將會取消。

(c) 專線小巴 51B 號線

配合建議取消新巴第 78 號線(華貴邨-黃竹坑邨),建議在現有專線小巴第 51 號線(田灣邨–香港仔)下,新增一條全日行走的輔助路線,編號為第 51B 號線,接載田灣及香港仔一帶的居民,往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4C** 夾附相關服務安排。

(d) 專線小巴 51M 號線

配合建議取消新巴第 78 號線(華貴邨-黃竹坑邨),建議在現有專線小巴第 51S 號線(華貴邨–香港仔)下,新增一條全日行走的輔助路線,編號為第 51M 號線,接載華貴及香港仔一帶的居民,往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4D** 夾附相關服務安排。

(2) 修改行車路線

(a) 城巴 48 號線

建議修改城巴第 48 號線(深灣–華富(北))(循環線)的行車路線，在來回方向均繞經黃竹坑鐵路站新建的公共運輸設施，接載華富、田灣、香港仔及深灣一帶的居民，往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4E** 夾附相關服務安排。

(b) 專線小巴 29 號線

建議修改專線小巴第 29 號線(鴨脷洲邨–深灣道公共交通總站)(循環線)的行車路線，在來回方向均繞經黃竹坑鐵路站新建的公共運輸設施，接載深灣的居民，往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4F** 夾附相關服務安排。

(c) 專線小巴 59A 號線

建議在現有專線小巴第 59A 號線(香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站)下，提供每 30 分鐘一班的特別班次，在來回方向繞經黃竹坑鐵路站新建的公共運輸設施，接載深灣的居民，往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4G** 夾附相關服務安排。

(d) 專線小巴 69A 號線

建議延長專線小巴第 69A 號線(數碼港–香港仔)(循環線)的行車路線，由現時的香港仔終點站伸延至黃竹坑鐵路站新建的公共運輸設施內，接載數碼港、田灣及香港仔一帶的居民，往來新建的黃竹坑鐵路站。**附件 4H** 夾附相關服務安排。

(II) 接駁海洋公園鐵路站
新增路線

專線小巴 40M 號線

建議在現有專線小巴第 40 號線(赤柱村–銅鑼灣)下，新增一條全日行走的短途服務，編號為第 40M 號線，接載赤柱至深水灣一帶的居民，往來新建的海洋公園鐵路站。**附件 4I** 夾附相關服務安排。

(III) 接駁利東鐵路站
修改行車路線

專線小巴 36M 號線

建議縮短專線小巴第 36S 號線(鴨脷洲海旁道–銅鑼灣(利園山道))(循環線)的行車路線，全日只來往鴨脷洲海旁道及利東邨/鴨脷洲大街一

帶，並重新命名第 36M 號線，接載南灣等距離鐵路站較遠的屋苑居民往來新建的利東鐵路站。**附件 4J** 夾附相關服務安排。

專線小巴第 **4M** 號線 **(**香港仔**(**石排灣**)–**黃竹坑鐵路站**)**

行車路線

由香港仔(石排灣)開出: 經漁光道、香港仔水塘道、*(洛陽街、成都道、南寧街、奉天街)、香港仔大道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、迴旋處、海洋公園道、黃竹坑道、天橋、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、香港仔大道、香港仔水塘道及漁光道。
(*星期一至五(公眾假期除外)上午 7 時正至 9 時正，不會駛入洛陽街、成都道、南寧街及奉天街。)

營運時間

香港仔(石排灣)開出:
每日上午 6 時正至晚上 11 時 50 分
黃竹坑鐵路站開出:
每日上午 6 時 10 分至凌晨 12 時正

班次

約 10 至 20 分鐘一班

車費(暫定)

$4.6

短途輔助服務路線 (香港仔(南寧街)–黃竹坑鐵路站)

行車路線

由香港仔(南寧街)開出: 經南寧街、奉天街、香港仔大道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道及香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、迴旋處、海洋公園道、黃竹坑道、天橋、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、香港仔大道、洛陽街、成都道及南寧街。

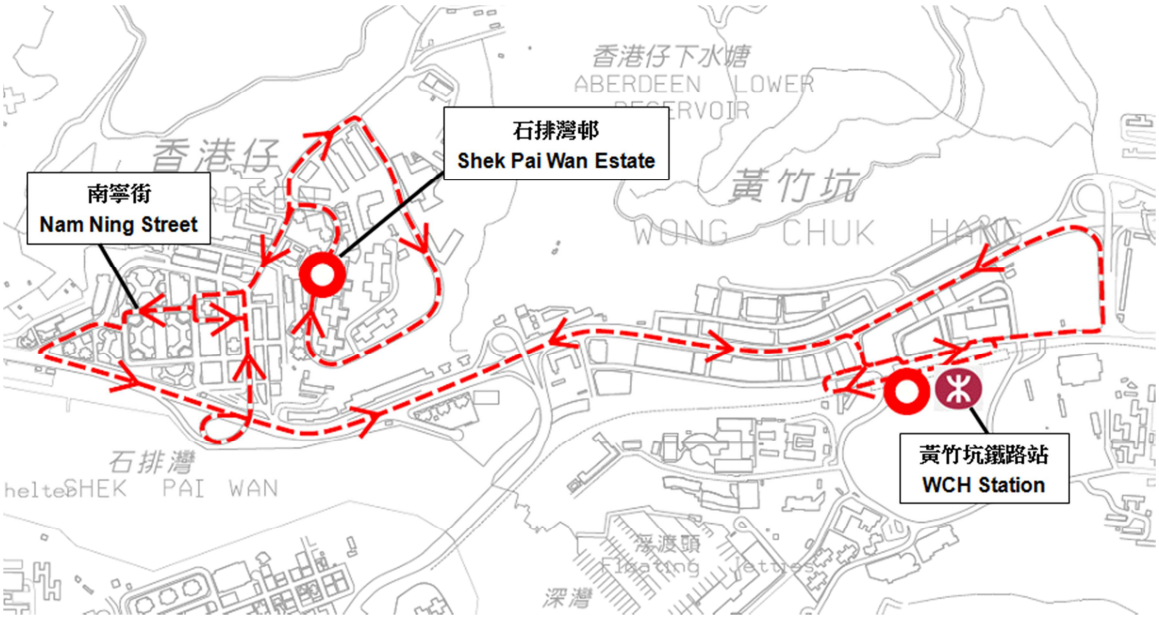
營運時間

香港仔(南寧街)開出:
每日上午 7 時正至上午 9 時正
黃竹坑鐵路站開出:
每日上午 7 時 10 分至上午 9 時 10 分
(其餘時段因應乘客需求而提供服務)

班次
約 20 分鐘一班

車費(暫定)
$4.6

行車路線圖



附件 4B

專線小巴第 5M 號線 (葛量洪醫院–黃竹坑鐵路站)

行車路線

由葛量洪醫院開出: 經葛量洪醫院通路、天橋、海洋公園道、迴旋處、香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、迴旋處、海洋公園道、天橋及葛量洪醫院通路。

營運時間

葛量洪醫院開出 :
星期一至五(公眾假期除外)上午 8 時正至晚上 8 時正
黃竹坑鐵路站開出 :
星期一至五(公眾假期除外)上午 8 時 10 分至晚上 8 時 10 分

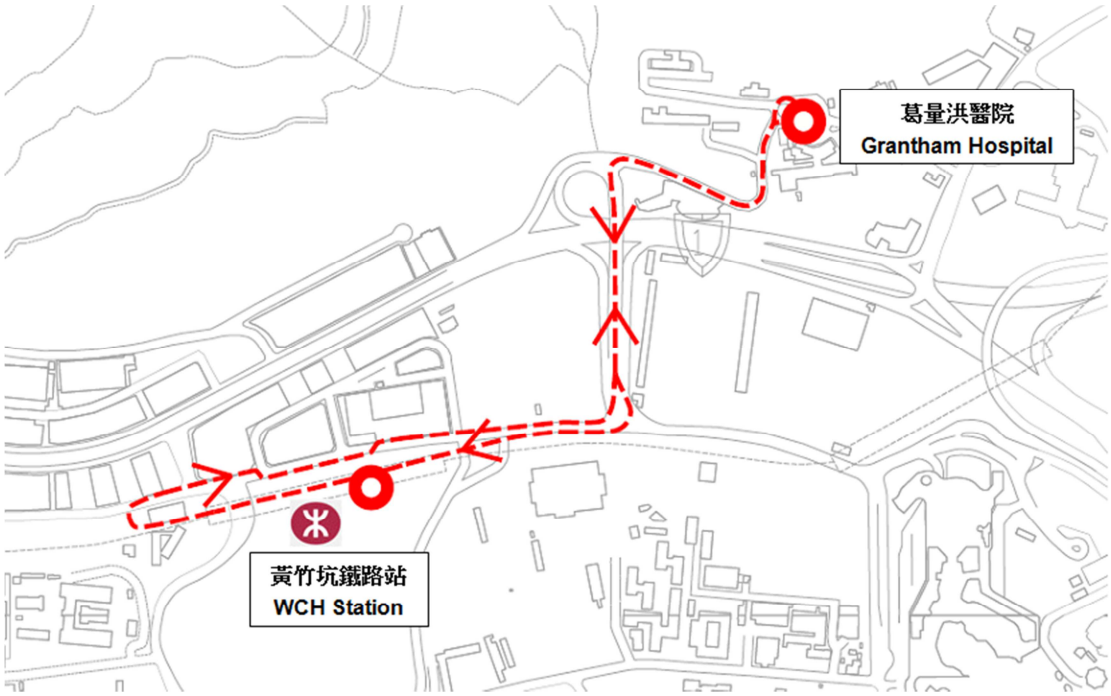
班次

星期一至五(公眾假期除外)
15 分鐘一班

車費(暫定)

$4.6

行車路線圖



附件 4C

專線小巴第 51B 號線 (田灣邨–黃竹坑鐵路站)

行車路線

由田灣邨開出: 經田灣邨通路、田灣街、田灣山道、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、石排灣道、田灣街及田灣邨通路。

營運時間

田灣邨開出:
每日上午 6 時正至晚上 11 時 45 分
黃竹坑鐵路站開出:
每日上午 6 時 15 分至凌晨 12 時正

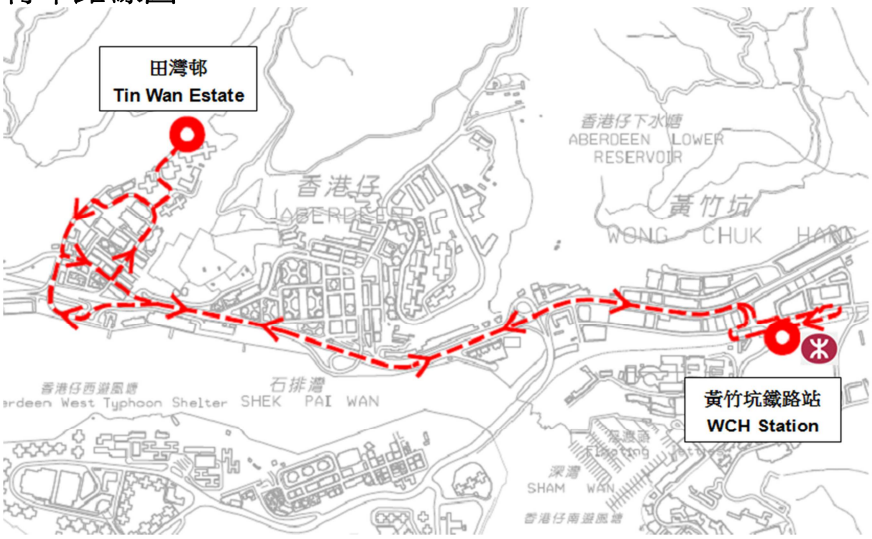
班次

星期一至六(公眾假期除外)
6 至 12 分鐘一班
星期日及公眾假期
8 至 12 分鐘一班

車費(暫定)

$4.6

行車路線圖



附件 4D

專線小巴第 51M 號線 (華貴邨–黃竹坑鐵路站)

行車路線

由華貴邨開出: 經田灣海旁道、天橋、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道及田灣海旁道。

營運時間

華貴邨開出:
每日上午 6 時正至晚上 11 時 45 分
黃竹坑鐵路站開出:
每日上午 6 時 15 分至凌晨 12 時正

班次

星期一至六(公眾假期除外)
4 至 10 分鐘一班
星期日及公眾假期
6 至 10 分鐘一班

車費(暫定)

$4.6

行車路線圖



城巴第 48 號線(深灣–華富(北))(循環線)

行車路線

由深灣開出: 經深灣道、南朗山道、香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、石排灣道、域多利道、華康街、華景街、華富道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道及深灣道。

營運時間

每日上午 5 時 36 分至下午 11 時 41 分

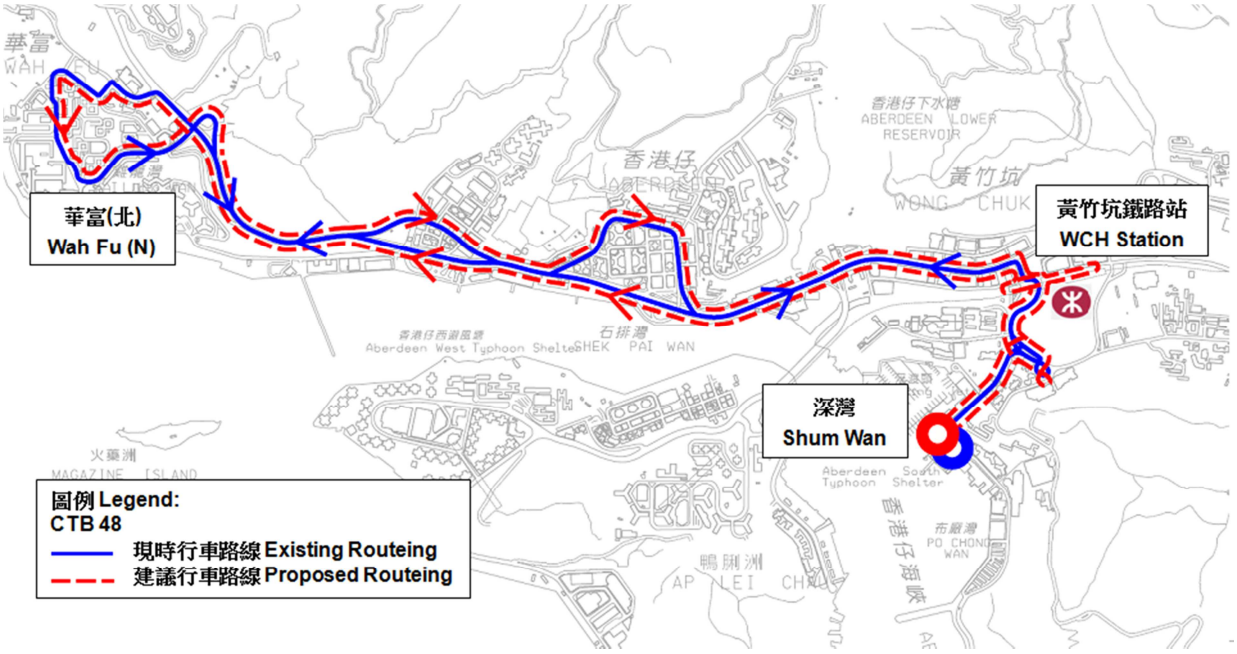
班次

繁忙時段: 4 至 16 分鐘一班
非繁忙時段: 12 至 15 分鐘一班

車費

$3.0

行車路線圖



附件 4F

專線小巴第 29 號線 (鴨脷洲邨–深灣道公共交通總站)(循環線)

行車路線

由鴨脷洲邨開出: 經鴨脷洲橋道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、深灣道、深灣道公共交通總站、深灣道、南朗山道、香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、黃竹坑道及鴨脷洲橋道。

營運時間

每日上午 5 時正至晚上 11 時 45 分

班次

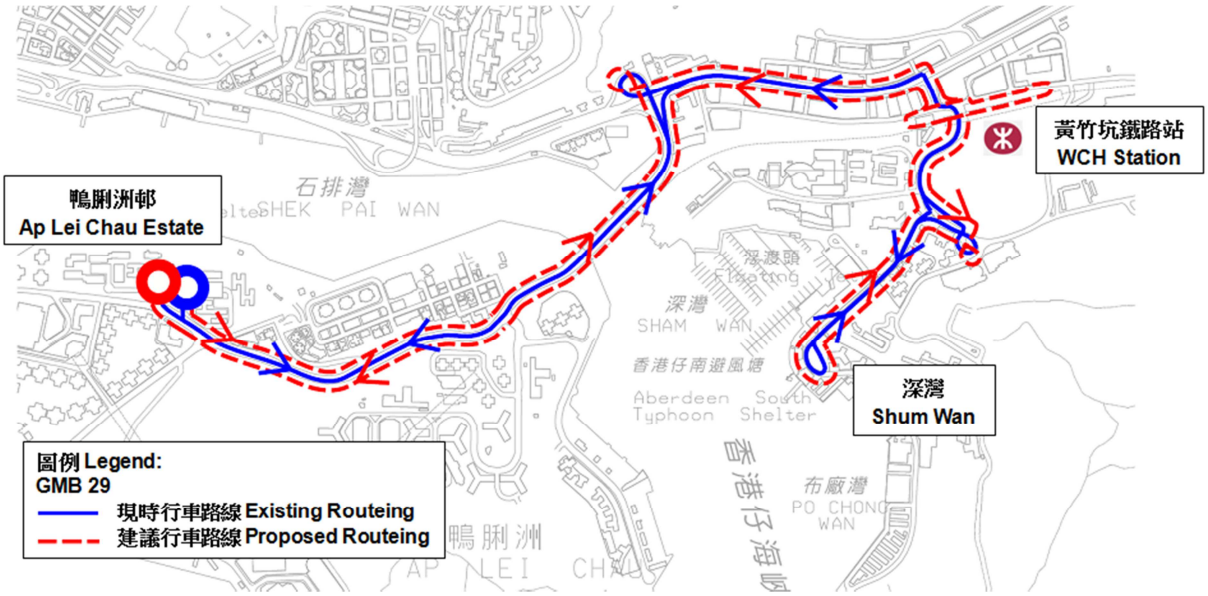
10 至 20 分鐘一班

車費

$3.4

$2.0 (深灣至黃竹坑鐵路站分段收費)

行車路線圖



專線小巴第 59A 號線 (香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站)

行車路線

由香港仔(東勝道)開出: 經東勝道、香港仔大道、黃竹坑道、南朗山道、*(香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道)及深灣道。

由深灣道公共交通總站開出: 經深灣道、深灣碼頭徑、深灣道、南朗山道、*(香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道)、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、香港仔大道、洛陽街、成都道、湖南街及東勝道。

* 每日上午 6 時正至晚上 11 時 30 分開出的特別班次繞經黃竹坑鐵路站，每 30 分鐘一班。

營運時間

每日 24 小時營運

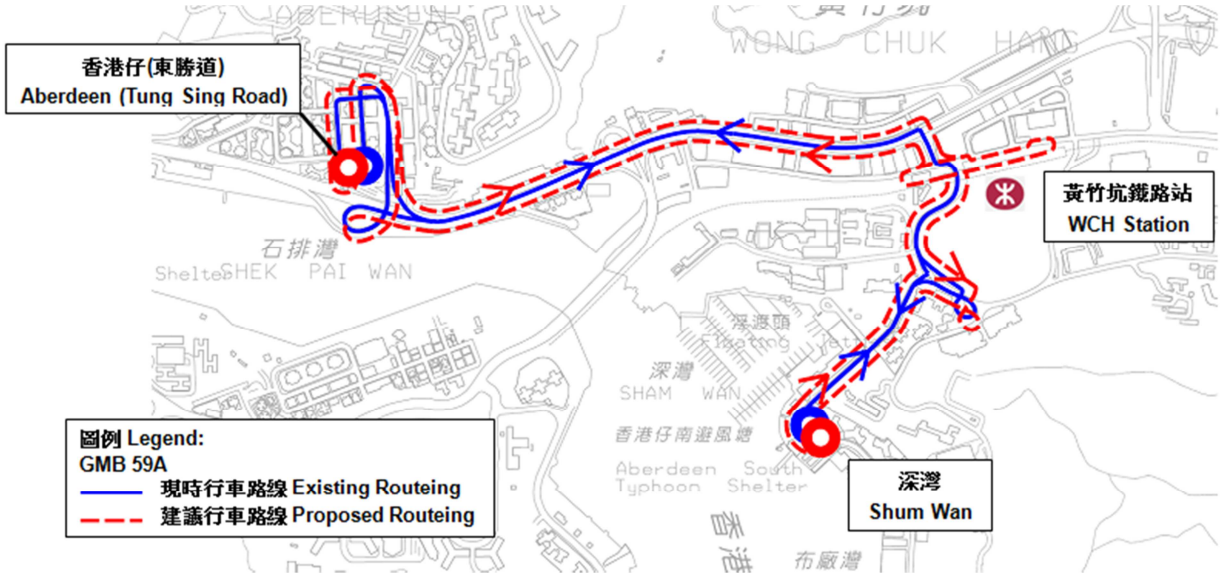
班次

6 至 15 分鐘一班

車費

$3.9

行車路線圖



專線小巴第 **69A** 號線 **(**數碼港–黃竹坑鐵路站**)**

行車路線

由數碼港開出: 經資訊道、數碼港道、域多利道、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。

由黃竹坑鐵路站開出: 經黃竹坑鐵路站、香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、域多利道、數碼港道及資訊道。

營運時間

由數碼港開出:
星期一至六(公眾假期除外)
上午 7 時正至晚上 7 時正
星期日及公眾假期
上午 10 時正至下午 5 時正

由黃竹坑鐵路站開出:
星期一至六(公眾假期除外)
上午 7 時 15 分至晚上 7 時 15 分
星期日及公眾假期
上午 10 時 15 分至下午 5 時 15 分

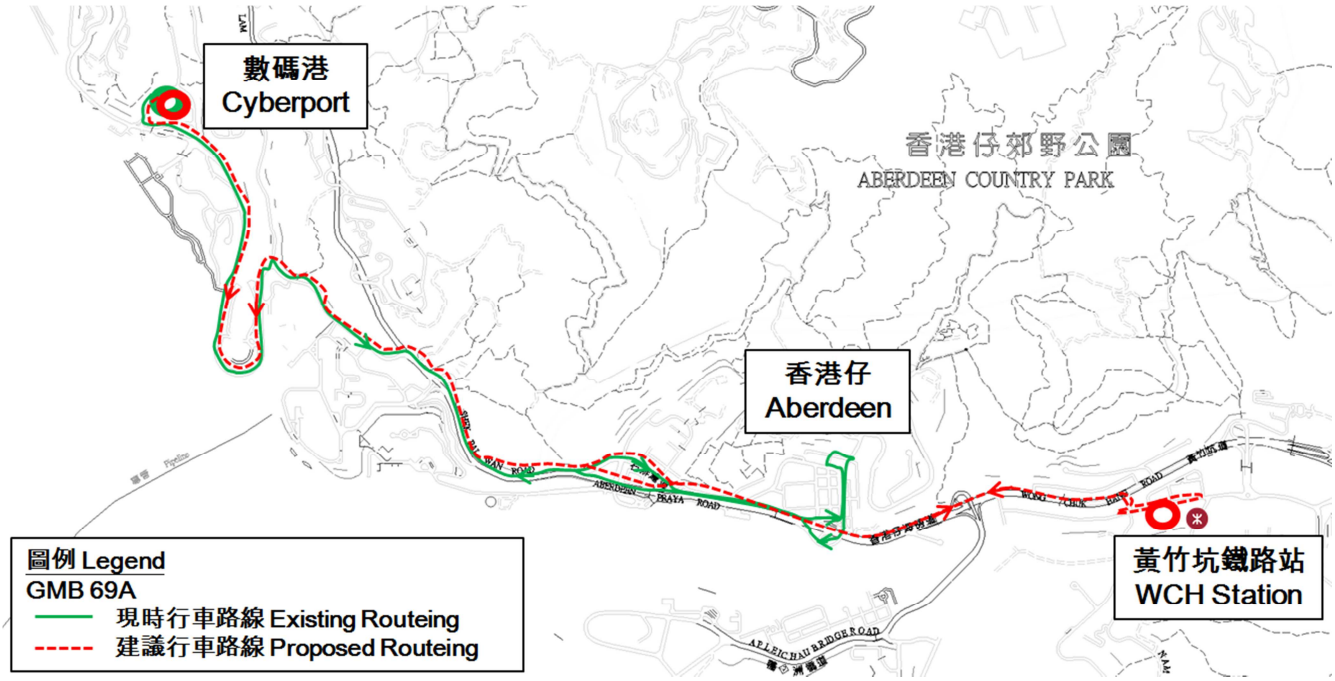
班次

星期一至六(公眾假期除外)
20 分鐘一班
星期日及公眾假期
30 分鐘一班

車費**(**暫定**)**

$6.0

行車路線圖


數碼港
Cyberport
香港仔郊野公園
ABERDEEN COUNTRY PARK
香港仔
Aberdeen
黃竹坑鐵路站
WCH Station
圖例 Legend
GMB 69A
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing

專線小巴第 40M 號線 (赤柱(赤柱監獄)–海洋公園鐵路站)

行車路線

由赤柱(赤柱監獄)開出: 經東頭灣道、赤柱村道、佳美道、馬坑邨公共運輸交滙處、佳美道、環角道、春磡角道、淺水灣道、香島道、黃竹坑道、海洋公園鐵路站及海洋公園道。

由海洋公園鐵路站開出: 經海洋公園道、迴旋處、海洋公園道、天橋、黃竹坑道、香島道、淺水灣道、春磡角道、環角道、佳美道、赤柱村道及東頭灣道。

營運時間

赤柱(赤柱監獄)開出:
每日上午 6 時正至晚上 11 時 10 分
海洋公園鐵路站開出:
每日上午 6 時 30 分至晚上 11 時 40 分

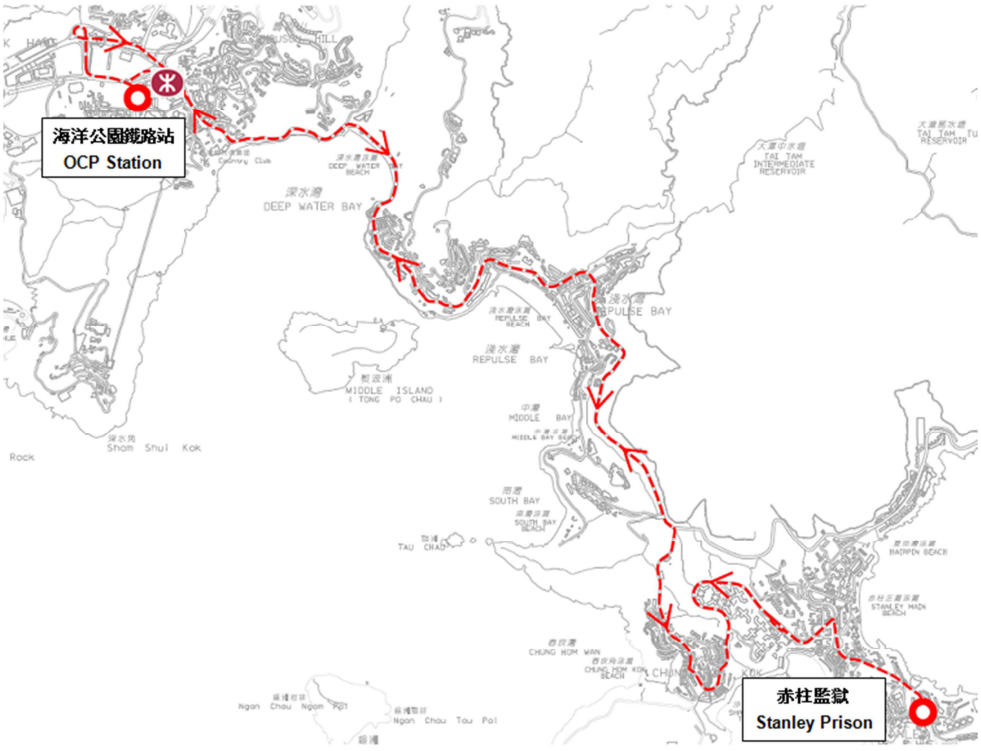
班次

約 20 至 30 分鐘一班

車費(暫定)

$7.3

行車路線圖



專線小巴第 36M 號線 (鴨脷洲海旁道–鴨脷洲(平瀾街)(循環線))

行車路線

由鴨脷洲海旁道開出: 經鴨脷洲海旁道、迴旋處、鴨脷洲徑、利東邨道、利東鐵路站、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、利枝道、悅海街、華庭街、鴨脷洲大街、平瀾街、新市街、惠風街、鴨脷洲大街、利東鐵路站、利枝道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑及鴨脷洲海旁道。

營運時間

每日上午 7 時 30 分至晚上 11 時正

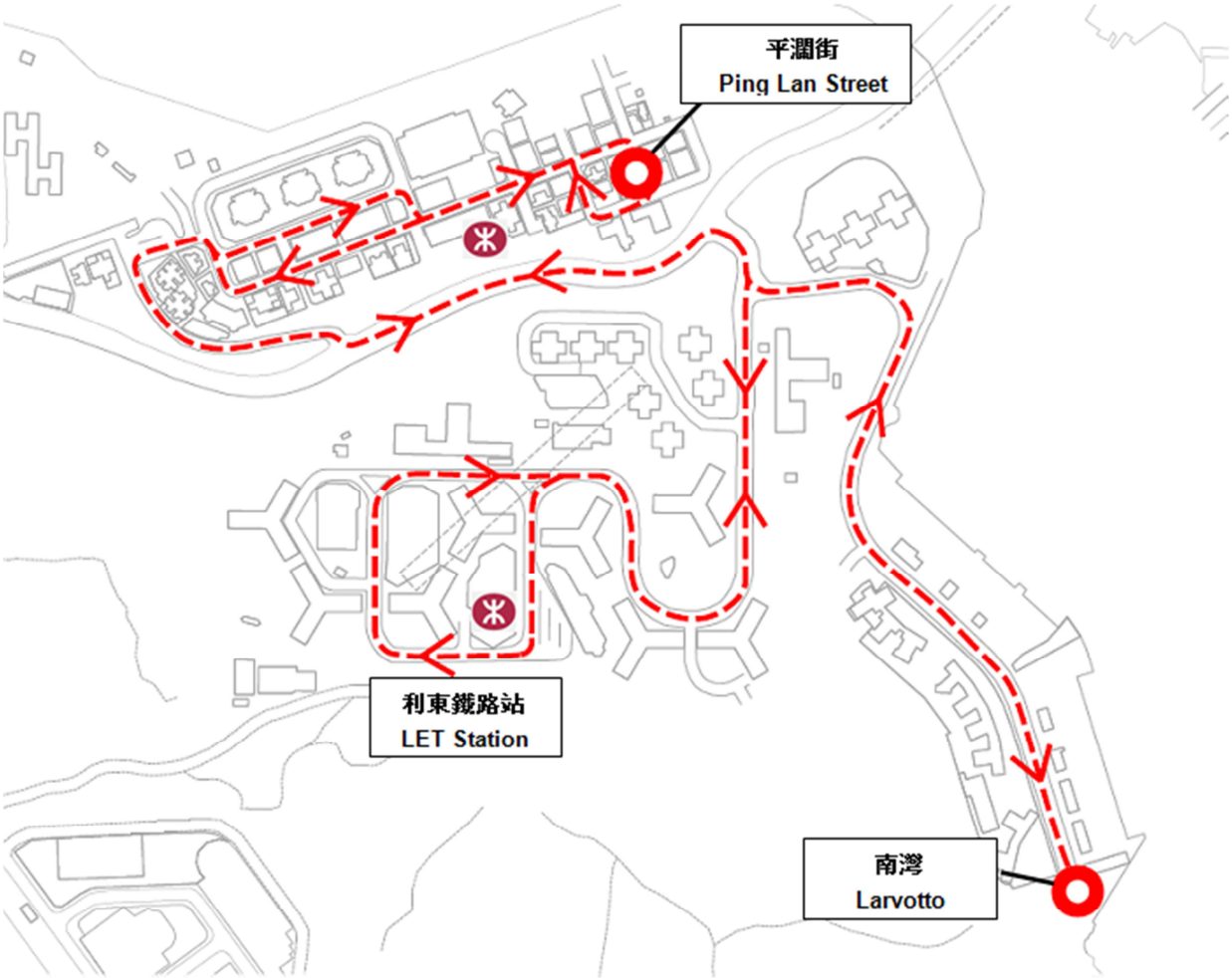
班次

25 分鐘一班

車費(暫定)

$5.0

行車路線圖



附件 5

建議重組巴士服務方案
(組合 1)

地區 : 黃竹坑及深灣
涉及路線 : 城巴第 48 號線(深灣/海洋公園 – 華富(北))(循環線)
城巴第 71 號線(黃竹坑 – 中環(永和街))(循環線)
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48、71和75號線。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

城巴第48號線: 優化為接駁鐵路路線

2. 城巴第48號線現時為南區區內的巴士路線，連接深灣及黃竹坑與香港仔、田灣及華富一帶。當南港島線(東段)通車後，可以優化該線作為接駁鐵路的巴士路線，接載香港仔、田灣、華富及深灣的居民往返黃竹坑鐵路站，以便他們轉乘鐵路服務。預計該線可提供足夠的載客量應付往來黃竹坑鐵路站並轉乘鐵路的乘客需求。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車當日起，修改該線的行車路線，全日來回方向將繞經黃竹坑鐵路站，並在該站A出入口外增設中途站。

城巴第71號線: 取消路線

3. 城巴第71號線主要為黃竹坑及香港仔居民提供往來薄扶林至中西區的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，預計乘搭該線往來黃竹坑與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)的乘客(約25%)會轉乘鐵路服務。另外，該線往來香港仔、薄扶林道與中西區的行車路線，與城巴第7、90B及新巴第91號線重疊，因此該線餘下的乘客可選擇重疊的3條巴士路線。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後取消該線服務。

4. 為配合取消城巴第71號線的安排，建議加強城巴第7號線(石排灣 – 中環碼頭)及新巴第91號線(鴨脷洲邨 – 中環(港澳碼頭))的班次，來接載受

影響的乘客。屆時，受影響城巴第71號線的乘客可選擇表1內列出的替代服務。

表1 - 城巴第71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
黃竹坑 < > 中西區 (香港大學/西營盤/上環/中環)	港鐵	$5.5 至 $7.5 (預計)*	+$0.2 至 +$2.2 (預計)	約 8 至 15 分鐘 (預計)	-22 至-30 分鐘 (預計)
	城巴第 71P 號線	$5.3	相同	約 30 至 45 分鐘	相若
	城巴第 48 號線轉乘城巴第 7、90B 號線或新巴第 91 號線	$5.3 至 $5.8	相同至 +$0.5	約 30 至 45 分鐘	相若
香港仔 < > 中西區 (香港大學/西營盤/上環/中環)	城巴第 7、71P、90B 號線或新巴第 91 號線	$5.3 至 $5.8	相同至 +$0.5	約 25 至 40 分鐘	相若
黃竹坑 < > 香港仔/華富	城巴第 48 號線	$3.0	-$2.3 至 相同	約 5 至 10 分鐘	相若
黃竹坑 < > 薄扶林道 (介乎華富至香港大學之間)	城巴第 48 號線轉乘城巴第 7、90B 號線或新巴第 91 號線	$4.2 至 5.8	相同至 +$0.5	約20至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。

城巴第 75 號線: 縮短營運時間

5. 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%。

6. 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。

7. 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2內列出的替代服務。

表2 -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)
	中環方向 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
	南區方向 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。

8. 附件5(2)列出修改城巴第48和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 48 號線

城巴第48號線為一條南區區內巴士路線，主要連接深灣及黃竹坑與香港仔、田灣及華富一帶。現時的服務安排如下:

路線	48
終點站	深灣/海洋公園 – 華富(北)(循環線)
營運時間	每日上午 5 時 36 分至晚上 11 時 41 分
繁忙時間班次	4 至 16 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 48%
單程收費	$3.0
車輛數目	3 部雙層巴士

現時該線的乘客量不高，全日最繁忙一小時的平均載客率約為48%，而其他時段的乘客需求亦低，每小時的平均載客率介乎約10%至40%。

城巴第 71 號線

城巴第71號線主要為黃竹坑及香港仔居民提供一條經薄扶林道往來西營盤、上環及中環的巴士服務。現時該線的服務安排如下：

路線	71
終點站	黃竹坑 – 中環(永和街)(循環線)
營運時間	每日上午 5 時 35 分至晚上 11 時 30 分
繁忙時間班次	15 至 18 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 78%
單程收費	$5.3
車輛數目	5 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為:

(i) 約25%的乘客往來黃竹坑與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)。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60%的乘客往來香港仔、薄扶林道與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)。這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士路線，包括城巴第7、71P、90B或新巴第91號線。

(iii) 約10%的乘客往來黃竹坑與香港仔至華富之間。這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士路線，包括城巴第48或71P號線。

(iv) 約5%的乘客往來黃竹坑與薄扶林道(介乎華富與香港大學之間)。這些乘客除使用該線外，亦可選乘城巴第71P號線。

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	由深灣開出: 每日上午 5 時 10 分至晚上 11 時 30 分 由中環(交易廣場)開出: 每日上午 5 時 45 分至凌晨 12 時正
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。

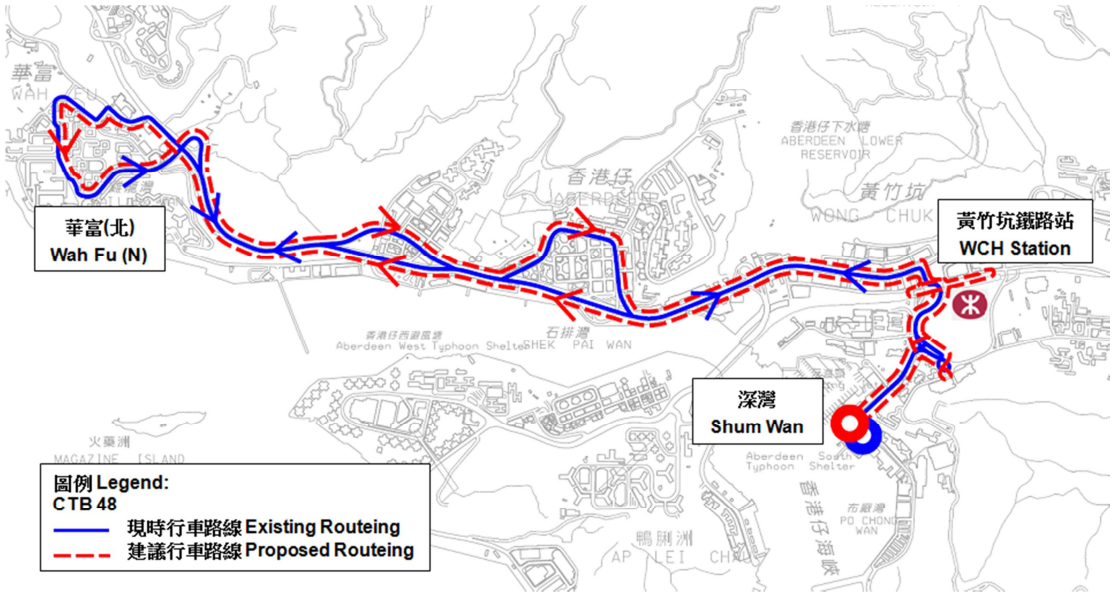
(ii) 不足20%的乘客往來深灣及黃竹坑與灣仔(東)一帶。這些乘客可選乘城巴第72A號線。

建議重組巴士服務的安排

城巴第 48 號線

路線	48
終點站	深灣/海洋公園 – 華富(北) (循環線)
行車路線	由深灣開出: 經深灣道、南朗山道、**香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道**、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、石排灣道、域多利道、華康街、華景街、華富道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道、南朗山道、**香葉道、黃竹坑鐵路站、香葉道**、南朗山道及深灣道。
營運時間	每日上午 5 時 36 分至晚上 11 時 41 分
繁忙時間班次	4 至 16 分鐘
單程收費	$3.0
車輛數目	3 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）



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	**星期一至五(公眾假期除外)** 由深灣開出: **上午 6 時 35 分至上午 8 時 55 分 (共 8 班)** 由中環(交易廣場)開出: **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	**20 至 25** 分鐘
單程收費	$4.7
車輛數目	**5** 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）

建議重組巴士及專線小巴服務方案
(組合 2)

地區 **：** 華貴及田灣

涉及路線 **：** 新巴第 **78** 號線 **(**黃竹坑**–**華貴邨**) (**循環線**)**

新增兩條接駁鐵路專線小巴路線

(i) 第 **51B** 號線 **(**田灣邨**–**黃竹坑鐵路站**)**

(ii) 第 **51M** 號線 **(**華貴邨**–**黃竹坑鐵路站**)**

背景

1. 新巴第78號線現時為南區區內的巴士路線，連接黃竹坑、香港仔、田灣及華貴一帶。該線由華貴前往黃竹坑途中，會先繞經田灣街及田灣山道，再駛入香港仔市中心，然後才到達黃竹坑，故其行車路線相當迂迴，由華貴前往黃竹坑單程的行車時間約20分鐘。

2. 現時，新巴第78號線的乘客量非常低，每班車平均只接載約32名乘客，全日最繁忙一小時的平均載客率只有約29%，而在非繁忙時段內的每小時平均載客率更不足10%，營運情況十分不理想，其票務收入亦未能支付日常營運開支，多年來均錄得嚴重虧蝕。**附件6(1)**撮錄該線現時的服務安排及乘客需求模式。

建議安排

3. 為配合南港島線(東段)通車，運輸署已詳細評估和考慮不同的方案，為田灣及華貴居民提供最便捷及合適接駁新鐵路站的服務，並考慮下列因素：

(i) 採用直接的行車路線以期減省乘客的乘車時間前往新鐵路站；

(ii) 提供班次較頻密的接駁新鐵路站服務；

(iii) 能夠在營運及財務上長期維持可行的服務；及

(iv) 新鐵路服務對現時在南區內不同巴士和專線小巴路線的影響，及營辦者提交的路線計劃和財務情況等。

4. 運輸署在慎重考慮上述因素後，遂提出下列建議方案：

(i) 新增兩條接駁鐵路的專線小巴路線，編號分別為第51B(田灣邨–黃竹坑鐵路站)及51M號線(華貴邨–黃竹坑鐵路站)，接載田灣及華貴一帶的居民往來新建的黃竹坑鐵路站。

(ii) 取消新巴第78號線，因為其服務範圍將由上述兩條接駁鐵路的專線小巴路線所覆蓋。

5. **附件6(2)**列出新增專線小巴第51B及51M號線的建議服務安排，而受影響新巴第78號線的乘客可選擇表1內列出的替代服務。

附件 **6**

表**1** – 新巴第**78**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
華貴 < > 香港仔/ 黃竹坑	新增專線小巴 第 51M 號線	$4.6 (預計)	+1.4 (預計)	約 11 分鐘	-9 分鐘
	城巴第 48 號線	$3.0	-$0.2	約 22 分鐘 (包括由華貴步行至華富(南)約 7 分鐘)	+2 分鐘
	城巴第 70 或 72 號線	$3.0 至 $4.7	-$0.2 至 +$1.5	約 13 分鐘	-7 分鐘
田灣 < > 香港仔/ 黃竹坑	新增專線小巴 第 51B 號線	$4.6 (預計)	+$1.4 (預計)	約 8 至 13 分鐘	-5 分鐘
	香港仔/黃竹坑方向 城巴第 37A、41A、48、70、72、73、77 號線或新巴第 38、42 或 42C 號線 田灣方向 城巴第 37B、37X、41A、48、70、72、73、77 號線或新巴第 38、42 或 42C 號線	$3.0 至 $7.0	-$0.2 至 +$3.8	約 10 至 15 分鐘	相若
	專線小巴第 59、69、69A 或 69X 號線	$4.9 至 9.5	+$1.7 至 +$6.3	約 8 至 13 分鐘	-5 分鐘

附件 **6**

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**
香港仔< > 黃竹坑	黃竹坑方向 城巴第 37A 、41A、48、70、72、73、77 號線或新巴第 38、42 或 42C 號線 香港仔方向 城巴第 37B、37X 、41A、48、70、72、73、77 號線或新巴第 38、42 或 42C 號線	$3.0 至 $7.0	-$0.2 至 +$3.8	約 5 分鐘	相若
	新增專線小巴第 4M、51B 或 51M 號線	$4.6 (預計)	+$1.4 (預計)	約 5 分鐘	相若
	專線小巴第 59、59A、69 或 69X 號線	$3.9 至 9.5	+$0.7 至 +$6.3	約 5 分鐘	相若

現時巴士服務的安排及乘客需求模式

新巴第 78 號線

新巴第78號線主要為南區居民提供一條往來華貴、田灣、香港仔和黃竹坑的巴士服務。現時的服務安排如下:

路線	78
終點站	黃竹坑 – 華貴邨(循環線)
營運時間	每日上午 6 時 10 分至凌晨 12 時正
繁忙時間班次	7 至 12 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 29%
單程收費	$3.2
車輛數目	2 部雙層巴士及 3 部單層巴士

該線現時的乘客需求模式為:

(i) 約35%乘客往來華貴和香港仔/黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士及專線小巴路線，包括:

(1) 城巴第70號線(華貴–中環(交易廣場))

(2) 城巴第72號線(華貴–銅鑼灣(摩頓台))

(3) 城巴第48號線(深灣/海洋公園–華富(北)) (循環線)

(4) 專線小巴第51S號線(華貴邨–香港仔)

(ii) 約30%乘客往來田灣和香港仔/黃竹坑一帶。這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士及專線小巴路線，包括:

(1) 城巴第37A號線(置富花園–中環) (循環線)

(2) 城巴第37B號線(置富花園–金鐘) (循環線)

(3) 城巴第37X號線(置富花園–金鐘) (循環線)

(4) 城巴第41A號線(華富(中) –北角碼頭)

(5) 城巴第48號線(深灣/海洋公園–華富(北)) (循環線)

(6) 城巴第70號線(華貴–中環(交易廣場))

(7) 城巴第72號線(華貴–銅鑼灣(摩頓台))

(8) 城巴第73號線(數碼港/華富(北) –赤柱監獄)

(9) 城巴第77號線(田灣–筲箕灣)

(10) 新巴第38號線(置富花園–北角碼頭)

(11) 新巴第42號線(華富(南)–北角碼頭)

(12) 新巴第42C號線(數碼港–北角碼頭)

(13) 專線小巴第51號線(田灣邨–香港仔)

(14) 專線小巴第69號線(數碼港–鰂魚涌(船塢里)(循環線)

(15) 專線小巴第69X號線(數碼港–銅鑼灣(駱克道)(循環線))

(iii) 約35%乘客往來香港仔和黃竹坑兩區。這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士及專線小巴路線，包括:

(1) 城巴第37A號線(置富花園–中環) (循環線)

(2) 城巴第37B號線(置富花園–金鐘) (循環線)

(3) 城巴第37X號線(置富花園–金鐘) (循環線)

(4) 城巴第41A號線(華富(中) –北角碼頭)

(5) 城巴第48號線(深灣/海洋公園–華富(北)) (循環線)

(6) 城巴第70號線(華貴–中環(交易廣場))

(7) 城巴第72號線(華貴–銅鑼灣(摩頓台))

(8) 城巴第73號線(數碼港/華富(北)–赤柱監獄)

(9) 城巴第77號線(田灣–筲箕灣)

(10) 新巴第38號線(置富花園–北角碼頭)

(11) 新巴第42號線(華富(南)–北角碼頭)

(12) 新巴第42C號線(數碼港–北角碼頭)

(13) 專線小巴第51號線(田灣邨–香港仔)

(14) 專線小巴第51S號線(華貴邨–香港仔)

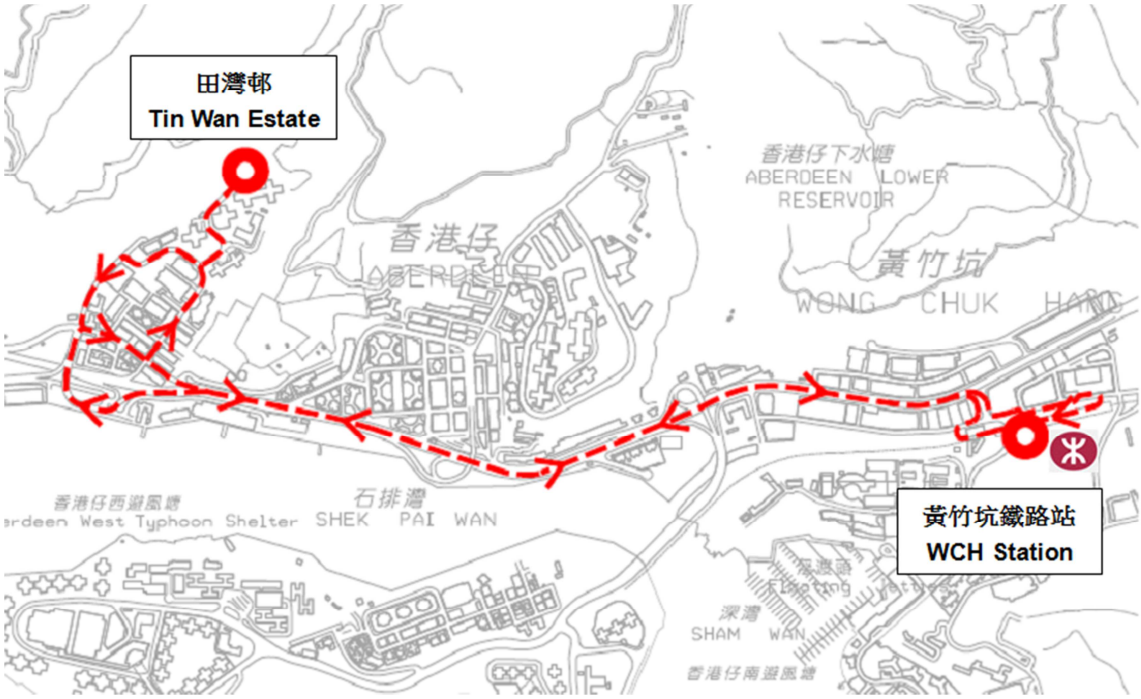
(15) 專線小巴第69號線(數碼港–鰂魚涌(船塢里))(循環線)

(16) 專線小巴第69X號線(數碼港–銅鑼灣(駱克道))(循環線)

建議新增專線小巴服務

新增專線小巴第 51B 號線的服務安排

路線	51B
終點站	田灣邨 – 黃竹坑鐵路站
行車路線	由田灣邨開出:經田灣邨通路、田灣街、田灣山道、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。 由黃竹坑鐵路站開出:經香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道、天橋、石排灣道、田灣街及田灣邨通路。
營運時間	由田灣邨開出: 每日上午 6 時至晚上 11 時 45 分 由黃竹坑鐵路站開出: 每日上午 6 時 15 分至凌晨 12 時正
行車時間	13 分鐘
繁忙時間班次	6 分鐘
單程收費	$4.6
車輛數目	5 部小巴



新增專線小巴第 51M 號線的服務安排

路線	51M
終點站	華貴邨 – 黃竹坑鐵路站
行車路線	由華貴邨開出: 經田灣海旁道、天橋、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道、香葉道及黃竹坑鐵路站。 由黃竹坑鐵路站開出: 經香葉道、南朗山道、黃竹坑道、香港仔海傍道及田灣海旁道。
營運時間	由華貴邨開出: 每日上午 6 時至晚上 11 時 45 分 由黃竹坑鐵路站邨開出: 每日上午 6 時 15 分至凌晨 12 時正
行車時間	11 分鐘
繁忙時間班次	4 分鐘
單程收費	$4.6
車輛數目	6 部小巴



建議重組的巴士服務方案
(組合 3)

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7(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7(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)
	往金鐘方向 城巴第 6X、37A、75、90、97 或 260 號線 往海洋公園方向 城巴第 6X、37B、37X、70、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)
	往中環方向 城巴第 6X、37A、70、75、260 號線或新巴第 590 號線 往海洋公園方向 城巴第 6X、37B、37X、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。

附件 7(1)

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	金鐘(西) – 海洋公園 每日上午 9 時正至晚上 7 時 10 分 中環(天星碼頭) – 海洋公園 每日上午 9 時 45 分至下午 3 時 45 分正 海洋公園往中環(交易廣場) 每日下午 4 時正至晚上 7 時正
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)

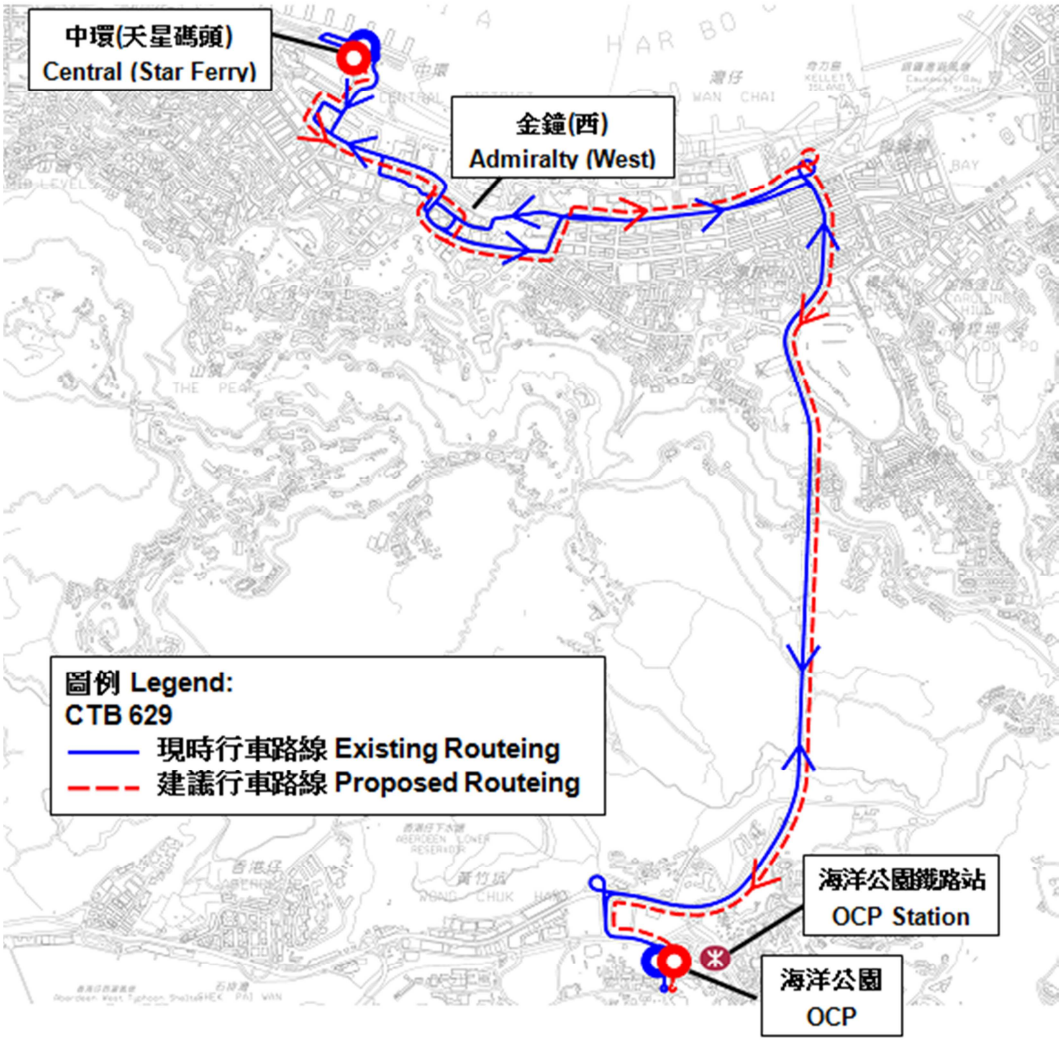
現時，城巴第629A和629S號線的乘客量偏低，在最繁忙一小時的平均載客率只有約36%，而每個班次只接載約40人次，營運情況並不理想。

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	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。 * 視乎交通情況，行車路線或改經金鐘道、軍器廠街及天橋
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 4)

地區 **：鴨脷洲途經薄扶林道**
涉及路線 **：新巴第 91 號線 (鴨脷洲邨 – 中環碼頭)**
新巴第 94 號線 (利東邨 – 中環碼頭)
新巴第 94X 號線 (利東邨往中環(交易廣場))

背景

1. 新巴第91、94及94X號線主要服務鴨脷洲的居民，並行經薄扶林道往來港島北岸。**附件8(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，預計於鴨脷洲乘搭巴士前往中上環的部分乘客，日後將會改用更便捷的鐵路服務，再加上現時新巴第91、94及94X號線的服務範圍有所重叠，因此，運輸署和巴士公司認為有需要重組這三條巴士路線。

新巴第94及94X號線: 取消服務

3. 新巴第94及94X號線主要於早上繁忙時段，為利東的居民提供經薄扶林道往來中上環的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，預計行車時間縮短約44分鐘，因此預計乘搭該兩條路線往來利東與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)的乘客(約35%)會轉乘鐵路服務。另外，該兩條路線往來香港仔、薄扶林道與中西區的行車路線，與城巴第7、90B及新巴第91號線重疊，該兩條路線餘下的65%的乘客亦可選擇這三條重疊的巴士路線。因此，建議在南港島線(東段)通車後取消該兩條路線的服務，並將部分巴士調配至其他需求較高的路線(包括新巴第91號線)，以期更有效地善用巴士資源。受影響新巴第94及94X號線的乘客可選擇表1內列出的替代服務。

附件 **8**

表1 - 新巴第94和94X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)	-$0.6 至 -$0.9(預計)	約 11 分鐘 (預計)	-44 分鐘 (預計)
利東 <> 香港大學/西營盤/上環	港鐵	$5.2 至 $6.5* (預計)	-$0.9 至 +$0.7 (預計)	約 11 至 15 分鐘 (預計)	-19 至-25 分鐘 (預計)
	新巴第 91 號線	$5.6	-$0.2 至 -$0.5	約 30 至 40 分鐘	相若
香港仔 <> 香港大學/西營盤/上環/中環	城巴第 7、90B 號線和新巴第 91 號線	$5.3 至 $5.8	-$0.3 至 +$0.2	約 30 至 40 分鐘	相若
利東/香港仔 <>薄扶林道 (介乎華富至香港大學之間)	新巴第 91 號線	$4.2 至 5.6	-$0.5 至相同	約 10 至 30 分鐘	相若
薄扶林道(介乎華富至香港大學之間) <> 香港大學/西營盤/上環/中環	城巴第 7、37A、37B、37X、71P、90B 號線及新巴第 4、4X 及 91 號線	$3.9 至 $5.8	-$0.9 至 +$0.4	約 10 至 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。

新巴第91號線: 更改總站位置、於早上繁忙時段修改行車路線及增加班次

4. 新巴第91號線為一條全日經薄扶林道往來鴨脷洲和中上環的巴士服務。當南港島線(東段)通車後，由海怡半島鐵路站前往中環鐵路站，車程只需約14分鐘，較現時新巴第91號線的55分鐘大為縮短。屆時，預計乘搭該線往來鴨脷洲與中西區的乘客將會轉乘鐵路服務。另外，現時乘搭新巴第91號線往來中環區的乘客需求不高，在中環區內的總站及5個分站(來回方向)每日平均有1,100人次使用(佔該線全部乘客約15%)，預計南港島線(東段)通車後在中環區內上落的乘客將會更少。更改該線總站位置亦可避免行駛中環區內的較擠塞的路段(如皇后大道中)，減少因路面擠塞而造成

的班次不穩定的情況。因此，建議更改該線在中區總站位置，並以港澳碼頭為新總站。

5. 現時，新巴第91號線於星期一至六(公眾假期除外)早上繁忙時段來回方向不繞經利東邨。為應付因取消新巴第94及94X號線而受影響的乘客需求，建議新巴第91號線全日來回方向繞經利東邨，並增加早上繁忙時段的班次。受影響新巴第91號線的乘客可選擇表2內列出的替代服務。

表 2 - 新巴第 91 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)	-$0.4 至 -$0.6 (預計)	約 14 分鐘 (預計)	-31 分鐘 (預計)
	城巴第 90B 及新巴第 590 號線	$5.8 至 $6.9	相同至 +$1.3	約 40 至 45 分鐘	相若
香港仔/薄扶林道 < > 中環	城巴第 7 及 90B 號線	$5.3 至 $5.8	-$0.5 至 +$0.2	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。

6. 附件**8(2)**展示新巴第91號線在中環區新總站的位置及行車路線，以及建議服務安排。

附件 8(1)

現時巴士服務的安排及乘客需求模式

新巴第 91 號線

新巴第91號線為一條行經薄扶林道，往來鴨脷洲和中上環的巴士服務。現時的服務安排如下:

路線	91
終點站	鴨脷洲邨 – 中環碼頭
營運時間	由鴨脷洲邨開出: 星期一至六: 上午 5 時 50 分至晚上 11 時 45 分 星期日及公眾假期: 上午 6 時正至晚上 11 時 45 分 由中環碼頭開出: 星期一至六:上午 6 時 25 分至凌晨 12 時 40 分 星期日及公眾假期：上午 6 時 45 分至凌晨 12 時 40 分
繁忙時間班次	10 至 25 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 79%
單程收費	$5.8
車輛數目	5 部雙層巴士

現時新巴第91號線的乘客量不高，全日平均的載客率約為38%，而在最繁忙一小時的平均載客率約為79%。該線現時的乘客需求模式為：

(i) 約70%的乘客往來鴨脷洲/香港仔和薄扶林道/港澳碼頭一帶。這些乘客可選乘途經薄扶林的各條巴士線。

(ii) 約30%的乘客往來鴨脷洲/香港仔/薄扶林道和中環(即港澳碼頭至天星碼頭一帶)。除該線外，這些乘客亦可選乘鐵路服務和城巴第90B號線(海怡半島–金鐘(東))。

新巴第 94 及 94X 號線

新巴第94及94X號線主要為利東邨的居民在上午繁忙時段提供行經薄扶林道往來中上環的巴士服務。現時該兩線的服務安排如下:

路線	94
終點站	利東邨 – 中環碼頭
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 由利東邨開出: 上午 5 時 55 分至上午 9 時 10 分 由中環碼頭開出: 上午 6 時 50 分至上午 9 時正
班次	15 至 25 分鐘
平均載客率(最繁忙一小時)	約 69%
單程收費	$5.8
車輛數目	5 部雙層巴士

路線	94X
終點站	利東邨往中環(交易廣場)
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 55 分至上午 8 時 35 分
班次	20 分鐘
平均載客率(最繁忙一小時)	約 72%
單程收費	$6.1
車輛數目	3 部雙層巴士

該兩條路線現時的乘客需求模式為：

(i) 約35%的乘客往來利東與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)。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短，預計這些乘客很大可能會改乘港鐵。

(ii) 約15%的乘客往來香港仔與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)，這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士路線，包括城巴第7、90B或新巴第91號線。

(iii) 約20%的乘客往來利東/香港仔與薄扶林道，這些乘客除使用該線外，亦可選乘其他巴士路線，包括城巴第7、90B或新巴第91號線。

(iv) 約30%的乘客往來薄扶林道與中西區(即香港大學鐵路站至中環鐵路站一帶)一帶。這這些乘客除使用該線外，亦可選乘多條途經薄扶林道的巴士路線。

附件 **8(2)**

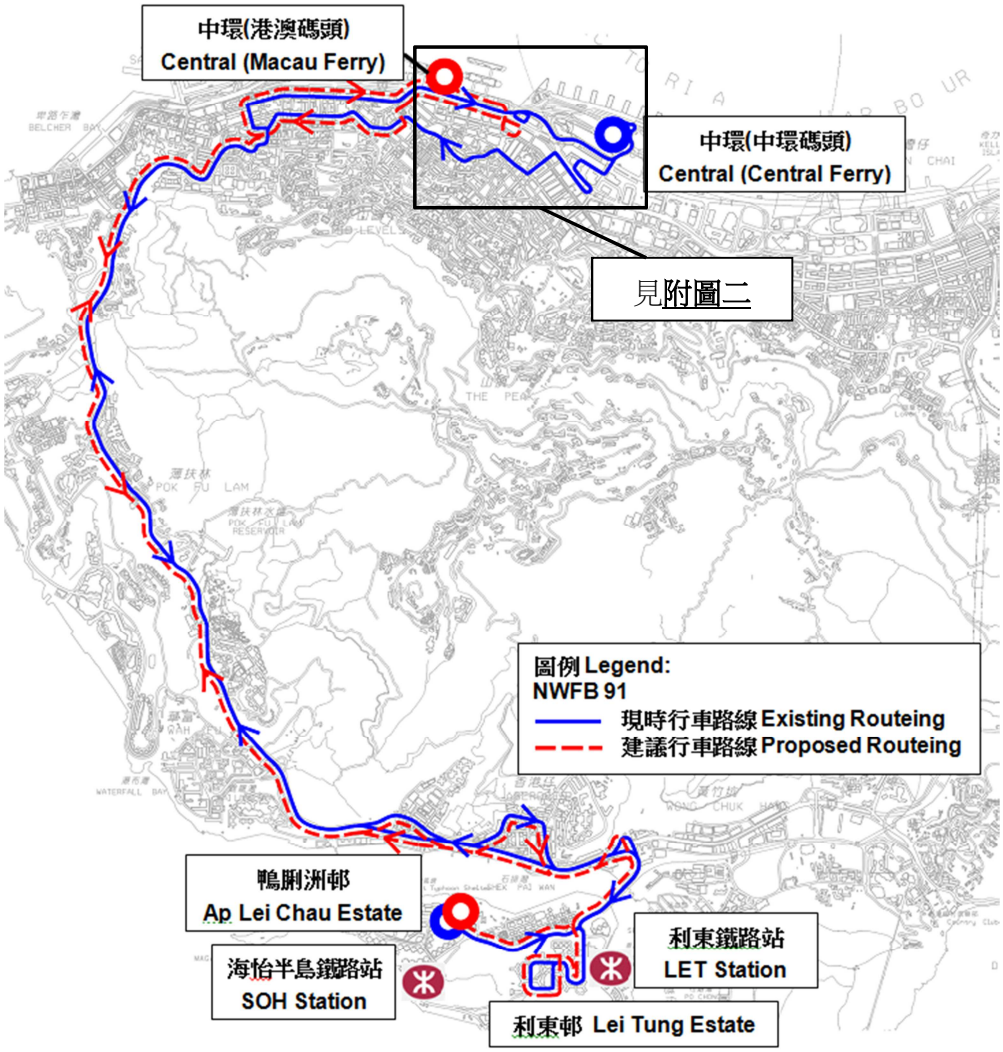
建議重組巴士服務的安排

新巴第 **91** 號線

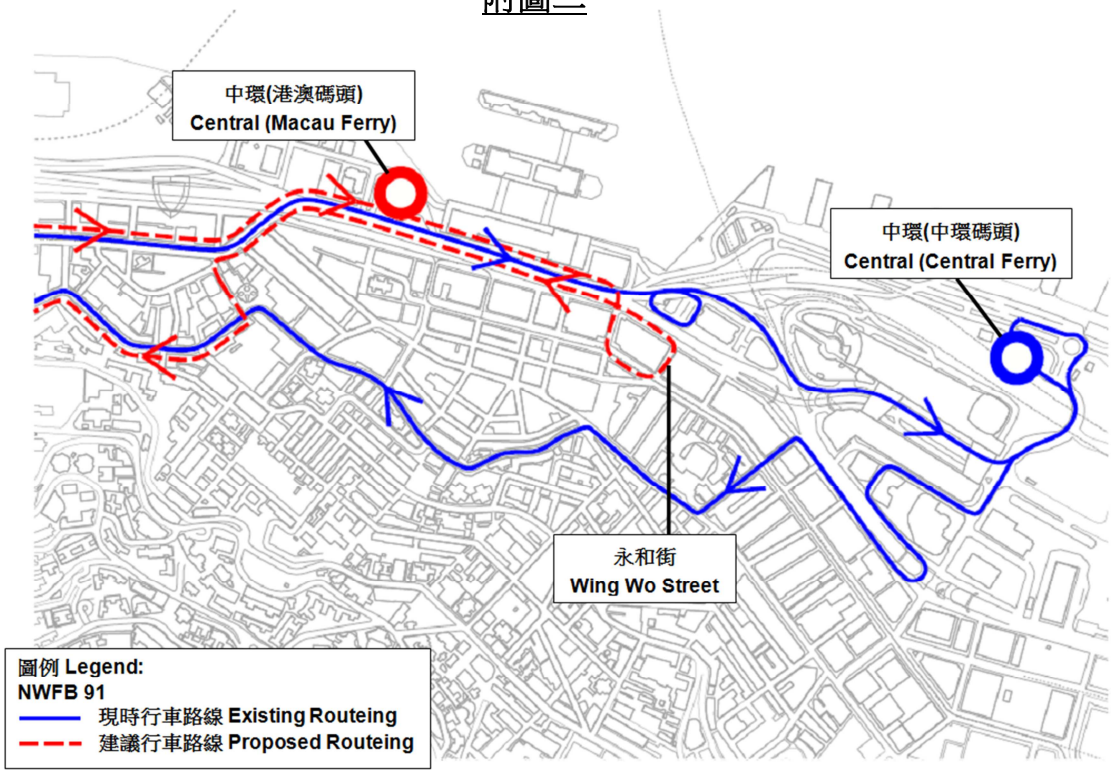
路線	91
終點站	鴨脷洲邨 – **中環(港澳碼頭)**
行車路線	由鴨脷洲邨開出: 經鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、第二街、水街、德輔道西、干諾道西及**港澳碼頭通道**。 由中環(港澳碼頭)開出: 經**港澳碼頭通道、干諾道中、林士街、德輔道中、永和街、干諾道中、干諾道西、德輔道西、皇后街**、皇后大道西、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道。
營運時間	由鴨脷洲邨開出: 星期一至六上午 5 時 50 分至下午 11 時 45 分 星期日及公眾假期上午 6 時正至下午 11 時 45 分 由中環(港澳碼頭)開出: 星期一至六上午 6 時 30 分至凌晨 12 時 40 分 星期日及公眾假期上午 6 時 45 分至凌晨 12 時 40 分
繁忙時間班次	**10-20** 分鐘
單程收費	**$5.6**
車輛數目	**8** 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）

附圖一


中環(港澳碼頭)
Central (Macau Ferry)
中環(中環碼頭)
Central (Central Ferry)
見附圖二
圖例 Legend:
NWFB 91
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing
鴨脷洲邨
Ap Lei Chau Estate
海怡半島鐵路站
SOH Station
利東鐵路站
LET Station
利東邨 Lei Tung Estate

附圖二


中環(港澳碼頭)
Central (Macau Ferry)
中環(中環碼頭)
Central (Central Ferry)
永和街
Wing Wo Street
圖例 Legend:
NWFB 91
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing

建議重組巴士服務方案
(組合 5)

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(怡和大厦))
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9(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9(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(怡和大厦)
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	由鴨脷洲邨開出: 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分 由中環(交易廣場)開出: 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	由利東邨開出: 每日上午 5 時 30 分至凌晨 12 時正 由中環(交易廣場)開出: 星期一至六 上午 6 時 20 分至凌晨 12 時 30 分 星期日及公眾假期 上午 6 時 24 分至凌晨 12 時 30 分
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。

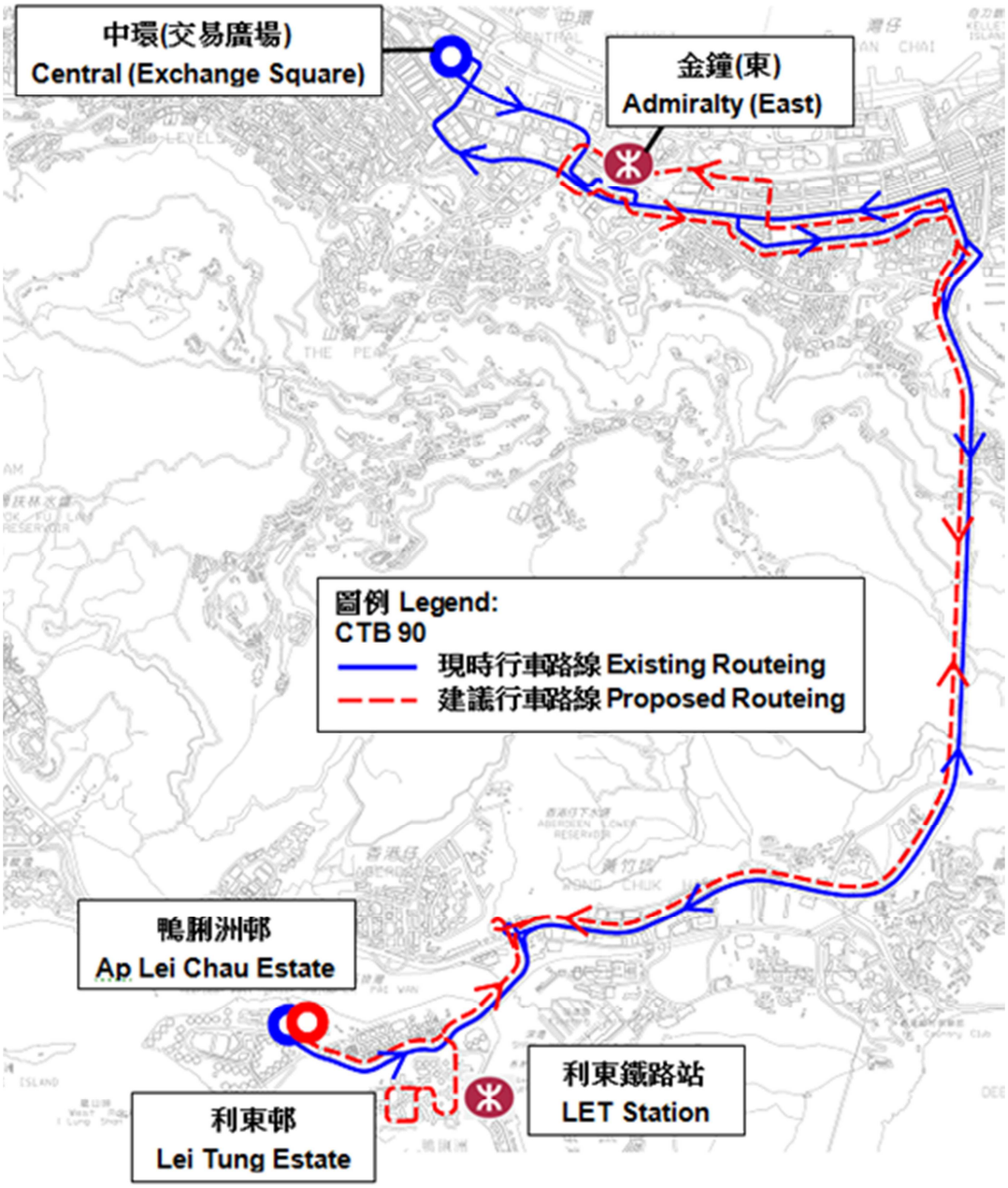
附件 **9(2)**

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	由鴨脷洲邨開出: 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**。 由金鐘(東)開出: 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。 **#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**
營運時間	由鴨脷洲邨開出: 每日上午 5 時 20 分至凌晨 12 時 05 分 由金鐘(東)開出: 每日上午 5 時 55 分至凌晨 12 時 25 分
繁忙時間班次	12 至 20 分鐘
單程收費	$4.7
車輛數目	**8** 部雙層巴士

（**粗體字為建議變更部分**）


中環(交易廣場)
Central (Exchange Square)
金鐘(東)
Admiralty (East)
圖例 Legend:
CTB 90
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing
鴨脷洲邨
Ap Lei Chau Estate
利東鐵路站
LET Station
利東邨
Lei Tung Estate

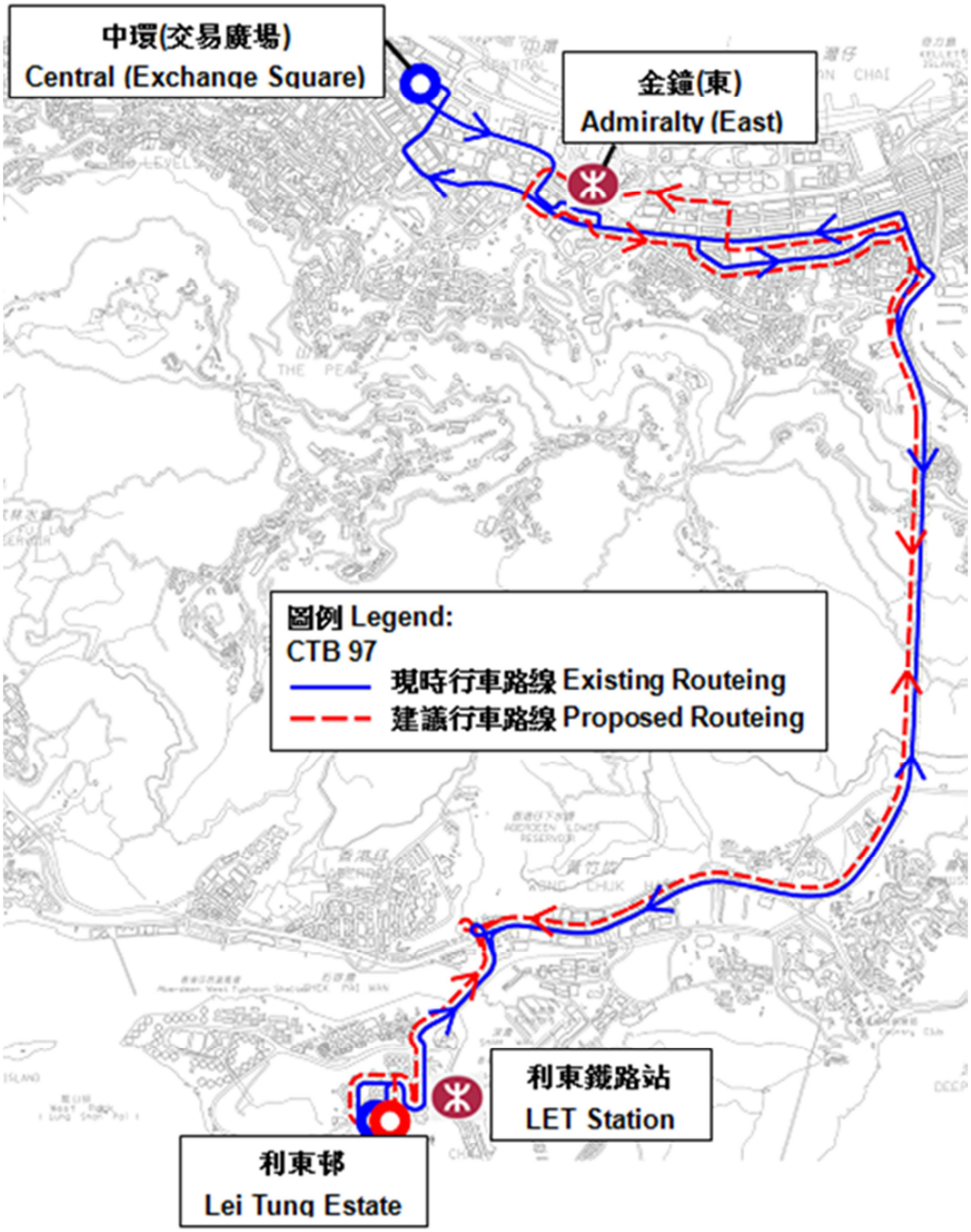
附件 **9(2)**

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	由利東邨開出: 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**。 由金鐘(東)開出: 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、鴨脷洲橋道、鴨脷洲徑及利東邨道。
營運時間	由利東邨開出: **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) 由金鐘(東)開出: **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)
單程收費	$4.7
車輛數目	**6** 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）


中環(交易廣場)
Central (Exchange Square)
金鐘(東)
Admiralty (East)
圖例 Legend:
CTB 97
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing
利東鐵路站
LET Station
利東邨
Lei Tung Estate

建議重組巴士服務方案
(組合 6)

地區　　：鴨脷洲往西半山學校區
涉及路線　：新巴第 93 號線 (鴨脷洲邨/海怡半島往羅便臣道)
新巴第 93A 號線(利東邨往羅便臣道)

背景

1. 新巴第93及93A號線分別為海怡半島、鴨脷洲邨及利東邨的學生，於上課日提供前往西半山的巴士服務。現時該兩線的乘客量不高，在最繁忙一小時的平均載客率分別約為61%及26%。**附件10(1)**撮錄該兩條路線現時的服務安排及乘客需求模式。

2. 港鐵將於鴨脷洲內將提供兩個鐵路站，即利東鐵路站和海怡半島鐵路站。當南港島線(東段)通車後，居民可以很便捷地使用新鐵路服務。預計部分鴨脷洲區居民前往港島西半山(即香港大學和西營盤鐵路站附近)的學校區時，將會轉用鐵路服務。由於新巴第93及93A號線的服務範圍將與鐵路重叠，估計將會出現明顯乘客流失的情況。為了善用巴士資源，運輸署和巴士公司認為有需要重組該兩條巴士路線的服務安排。

建議安排: 合併新巴第93A和93號線

3. 該兩線由鴨脷洲前往西半山(香港大學鐵路站至西營盤鐵路站一帶)的服務會與南港島線(東段)重疊。預計當南港島線(東段)通車後，該兩線會出現明顯乘客流失的情況，因為港鐵的班次較頻密和穩定，而其行車時間亦較巴士為短，加上學生乘搭港鐵時可享有半價優惠。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後將新巴第93A號線和93號線合併，合併後的路線編號為新巴第93號線。

4. 建議合併後的新巴第93號線於每個上課日提供四個班次，分別由海怡半島及鴨脷洲邨於早上時段各開出兩個班次。其中由鴨脷洲邨開出的兩個班次，將繞經利東邨，以覆蓋現時新巴第93A號線的服務範圍，並同時提前10分鐘由鴨脷洲邨開出，以期維持抵達西半山一帶的時間與新巴第93A號線的安排相若。另外，新巴第93號線由海怡半島開出的兩個班次的開車時間及行車路線則會維持不變。

5. **附件10(2)**列出合併後新巴第93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93號線

新巴第93號線主要為服務鴨脷洲邨及海怡半島的學生前往西半山一帶的學校區。現時的服務安排如下:

路線	93
終點站	鴨脷洲邨/海怡半島 往 羅便臣道
營運時間	星期一至五(公眾假期和學校假期除外) 由鴨脷洲邨開出: 上午 7 時正和 7 時 15 分 由海怡半島開出: 上午 7 時正和 7 時 15 分
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 61%
單程收費	$6.9
車輛數目	4 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為:

(i) 約20%乘客由鴨脷洲邨及海怡半島前往香港大學鐵路站至西營盤鐵路站一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，再加上學生乘搭鐵路服務享有半價優惠，預計該批乘客將會改乘鐵路。

(ii) 約50%乘客由鴨脷洲邨/海怡半島/香港仔前往柏道至羅便臣道一帶。

(iii) 約5%的乘客由鴨脷洲邨及海怡半島前往薄扶林道(介乎華富至香港大學之間)。除該線外，這些乘客亦可選乘新巴第91號線(鴨脷洲邨–中環碼頭)。

(iv) 約20%乘客由薄扶林道(介乎華富至香港大學之間)前往柏道至羅便臣道一帶。除該線外，這些乘客亦可選乘城巴第40(華富(北)–灣仔(北))或40P號線(華富(北)往羅便臣道)。

新巴第93A號線

新巴第93A號線主要為服務利東邨的學生前往西半山一帶的學校區。現時的服務安排如下:

路線	93A
終點站	利東邨 往 羅便臣道
營運時間	星期一至五(公眾假期和學校假期除外) 上午 7 時正、7 時 10 分和 7 時 20 分
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 26%
單程收費	$6.9
車輛數目	3 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為:

(i) 超過30%的乘客由利東前往香港大學鐵路站至西營盤鐵路站一帶。當南港島線(東段)通車後，該路段將與鐵路服務重疊。由於港鐵的班次較頻密和穩定，而行車時間亦較巴士為短，再加上學生乘搭鐵路服務享有半價優惠，預計該批乘客將會改乘鐵路。

(ii) 約30%的乘客由利東前往柏道至羅便臣道一帶。

(iii) 約10%的乘客由利東前往薄扶林道(介乎華富至香港大學之間)。除該線外，這些乘客亦可選乘新巴第91號線(鴨脷洲邨–中環碼頭)。

(iv) 約20%的乘客由薄扶林道(介乎華富至香港大學之間)前往柏道至羅便臣道一帶。除該線外，這些乘客亦可選乘城巴第40(華富(北)–灣仔(北))或40P號線(華富(北)往羅便臣道)。

附件 10(2)

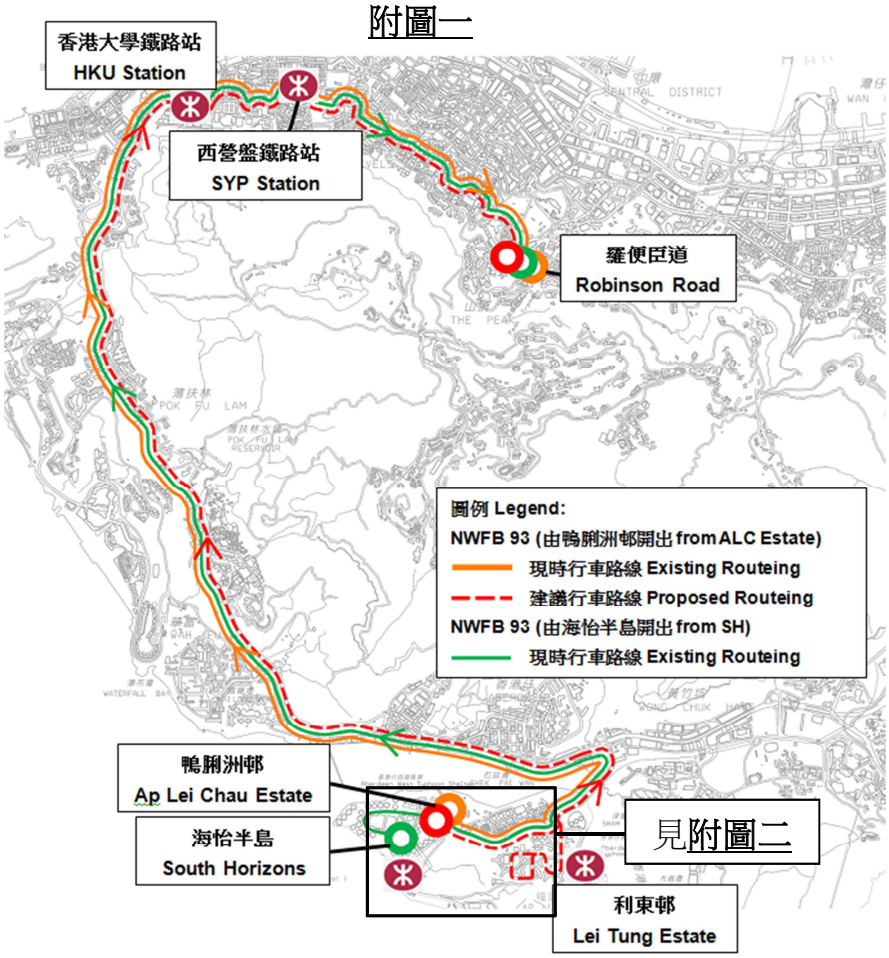
建議重組巴士服務的安排

合併後的新巴第 93 號線

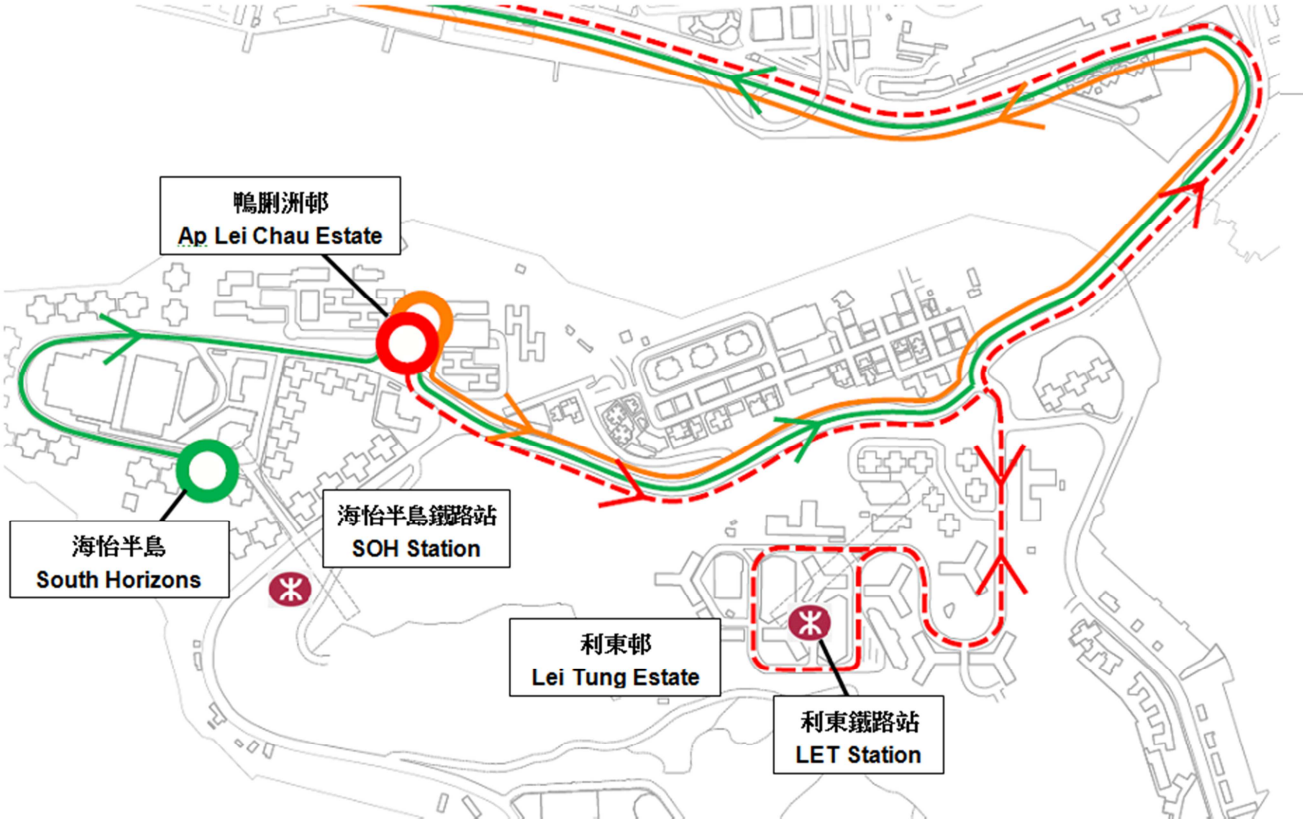
路線	93
終點站	鴨脷洲邨/海怡半島 往 羅便臣道
行車路線	由鴨脷洲邨開出: 經鴨脷洲橋道、**鴨脷洲徑、利東邨道、鴨脷洲徑、鴨脷洲橋道**、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、天橋、般咸道、柏路及羅便臣道。 由海怡半島開出: (維持不變) 經海怡路、鴨脷洲橋道、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、天橋、般咸道、柏路及羅便臣道。
營運時間	星期一至五(公眾假期和學校假期除外) 由鴨脷洲邨開出: **上午 6 時 50 分和 7 時 05 分**(共 2 班) 由海怡半島開出: (維持不變) 上午 7 時正和 7 時 15 分(共 2 班)
單程收費	$6.9
車輛數目	4 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）

附圖一



附圖二


鴨脷洲邨
Ap Lei Chau Estate
海怡半島
South Horizons
海怡半島鐵路站
SOH Station
利東邨
Lei Tung Estate
利東鐵路站
LET Station

建議重組巴士服務方案
(組合 **7)**

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11(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11(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	由鴨脷洲(利樂街)開出: 星期一至六 上午 6 時 25 分至晚上 8 時 15 分 星期日及公眾假期 上午 7 時 30 分至晚上 7 時 45 分 由鑽石山站開出: 星期一至六 上午 6 時 30 分至晚上 8 時 15 分 星期日及公眾假期 上午 7 時 30 分至晚上 7 時 45 分
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)。

附件 **11(2)**

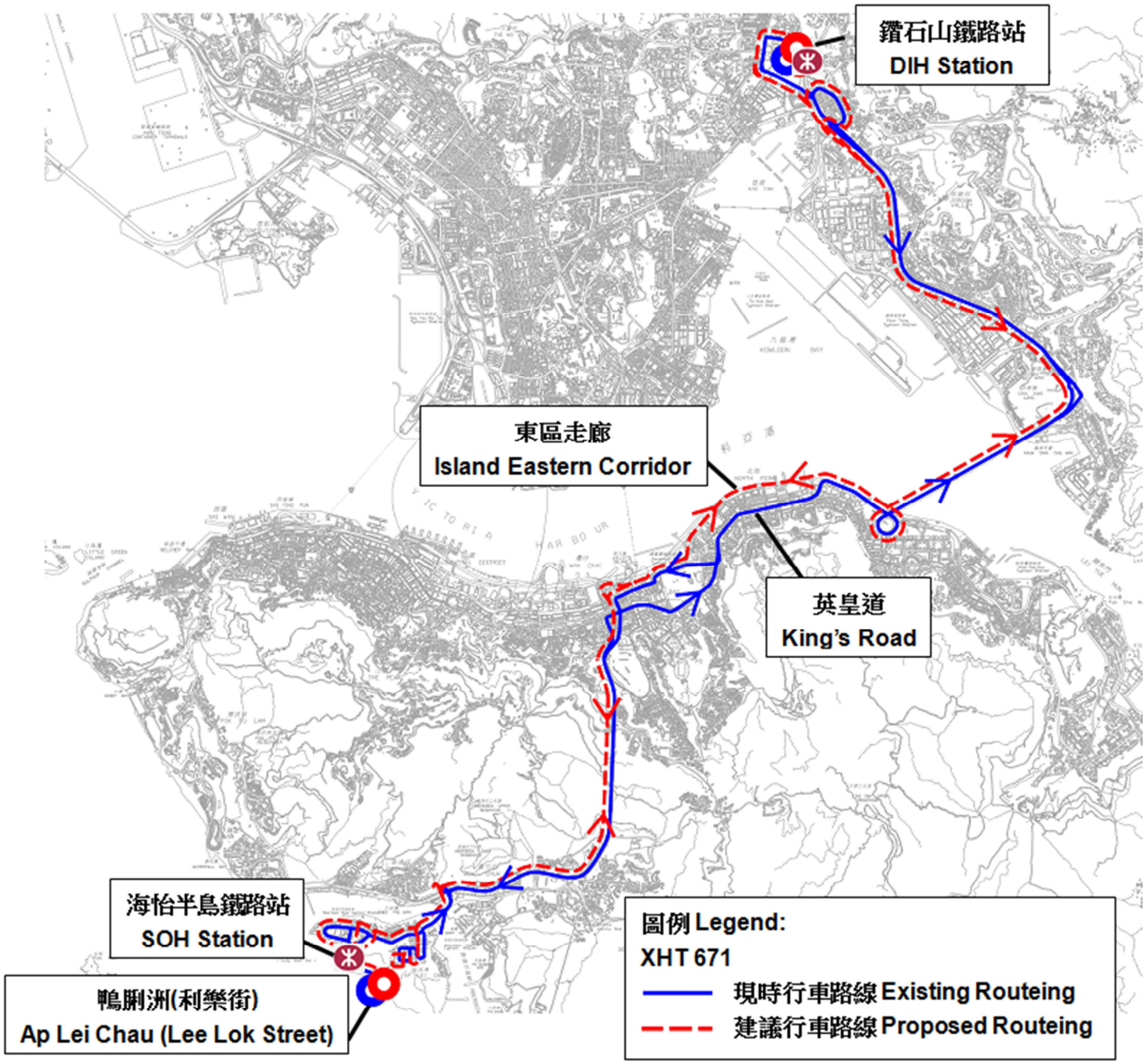
建議重組巴士服務的安排

隧巴第 **671** 號線

路線	671
終點站	鴨脷洲(利樂街) – 鑽石山站
行車路線	由鴨脷洲(利樂街)開出: 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。 由鑽石山站開出: 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。
營運時間	**星期一至五(公眾假期除外)** 由鴨脷洲(利樂街)開出: **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) 由鑽石山站開出: **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)
繁忙時間班次	**30 分鐘**
單程收費	$11.1
車輛數目	**6** 部雙層巴士 (上午) **6** 部雙層巴士 (下午)

(粗體字為建議變更部分)

附件 **11(2)**


鑽石山鐵路站
DIH Station
東區走廊
Island Eastern Corridor
英皇道
King's Road
海怡半島鐵路站
SOH Station
鴨脷洲(利樂街)
Ap Lei Chau (Lee Lok Street)
圖例 Legend:
XHT 671
現時行車路線 Existing Routeing
建議行車路線 Proposed Routeing

建議重組巴士服務方案
(組合 8)

地區　　：赤柱
涉及路線：隧巴第 973 號線(赤柱市場 – 尖沙咀(麼地道))
隧巴第 973P 號線(深灣往尖沙咀(麼地道))
新巴第 66 號線(赤柱(馬坑邨) – 中環(交易廣場))

背景

1. 隧巴第973號線主要為赤柱的居民提供往來尖沙咀的隧道巴士服務(西隧)，並途經黃竹坑和西區薄扶林道。而隧巴第973P號線則為第973號的輔助路線，只在平日早上繁忙時段，提供三班由深灣開出的短程服務前往尖沙咀。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12(1)**撮錄該三條路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三條巴士路線。

建議安排

合併隧巴第973和973P號線

3. 當南港島線(東段)通車後，隧巴第973和973P號線介乎黃竹坑至尖沙咀的服務範圍將會與鐵路重疊。由於鐵路的班次較該兩條巴士路線頻密和穩定，而其行車時間亦較短(節省約30分鐘)，預計該兩線會出現乘客流失的情況。因此，運輸署建議在南港島線(東段)通車後將隧巴第973和973P號線合併，新路線編號為隧巴第973號線。

4. 建議合併後的隧巴第973號線，於星期一至五(公眾假期除外)首三個由赤柱開出的班次，將會繞經深灣，以覆蓋現時隧巴第973P號線的服務

範圍，並同時提前該首三個班次的開出時間約10分鐘，以期維持抵達尖沙咀一帶的時間與隧巴第973P號線相若。另外，在實施該建議後，巴士公司會視乎隧巴第973號線的乘客量轉變來調減其班次。

縮短新巴第66號線營運時間

5. 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。

6. **附件12(2)**列出重組後隧巴第973及新巴第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

隧巴第 **973** 號線

隧巴第973號線為一條全日往來赤柱及尖沙咀的巴士路線，途經黃竹坑及西區。現時的服務安排如下:

路線	973
終點站	赤柱市場 – 尖沙咀(麼地道)
營運時間	由赤柱市場開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 7 時 05 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時 05 分至晚上 10 時 05 分 由尖沙咀(麼地道)開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 8 時 30 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時正至晚上 10 時 05 分
繁忙時間班次	15 至 24 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 62%
單程收費	$13.6
車輛數目	4 部雙層巴士

隧巴第 973P 號線

隧巴第973P號線為一條平日早上繁忙時段由深灣前往尖沙咀的服務。現時的服務安排如下:

路線	973P
終點站	深灣往尖沙咀(麼地道)
營運時間	星期一至五(公眾假期除外) 上午 7 時 40 分、上午 8 時 05 分及上午 8 時 25 分 (共三班)
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 54%
單程收費	$11.1
車輛數目	1 部雙層巴士

該線現時的乘客需求模式為：

(i) 約25%的乘客由深灣/黃竹坑前往尖沙咀。當南港島線(東段)通車後，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20%的乘客由中西區前往尖沙咀，除該線外，該線的乘客亦可選乘鐵路和隧巴第973號線。

(iii) 約50%的乘客由香港仔和薄扶林道前往尖沙咀。該線的乘客亦可選乘隧巴第973號線。

(iv) 約5%的乘客由黃竹坑和香港仔前往薄扶林道和中西區。該線的乘客亦可選乘城巴第37A(置富花園-中環)(循環線)或隧巴第973號線。

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	星期一至五(公眾假期除外) 由赤柱(馬坑邨)開出: 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 由中環(交易廣場)開出: 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。

附件 **12(2)**

建議重組巴士服務的安排

合併後的隧巴第 **973** 號線

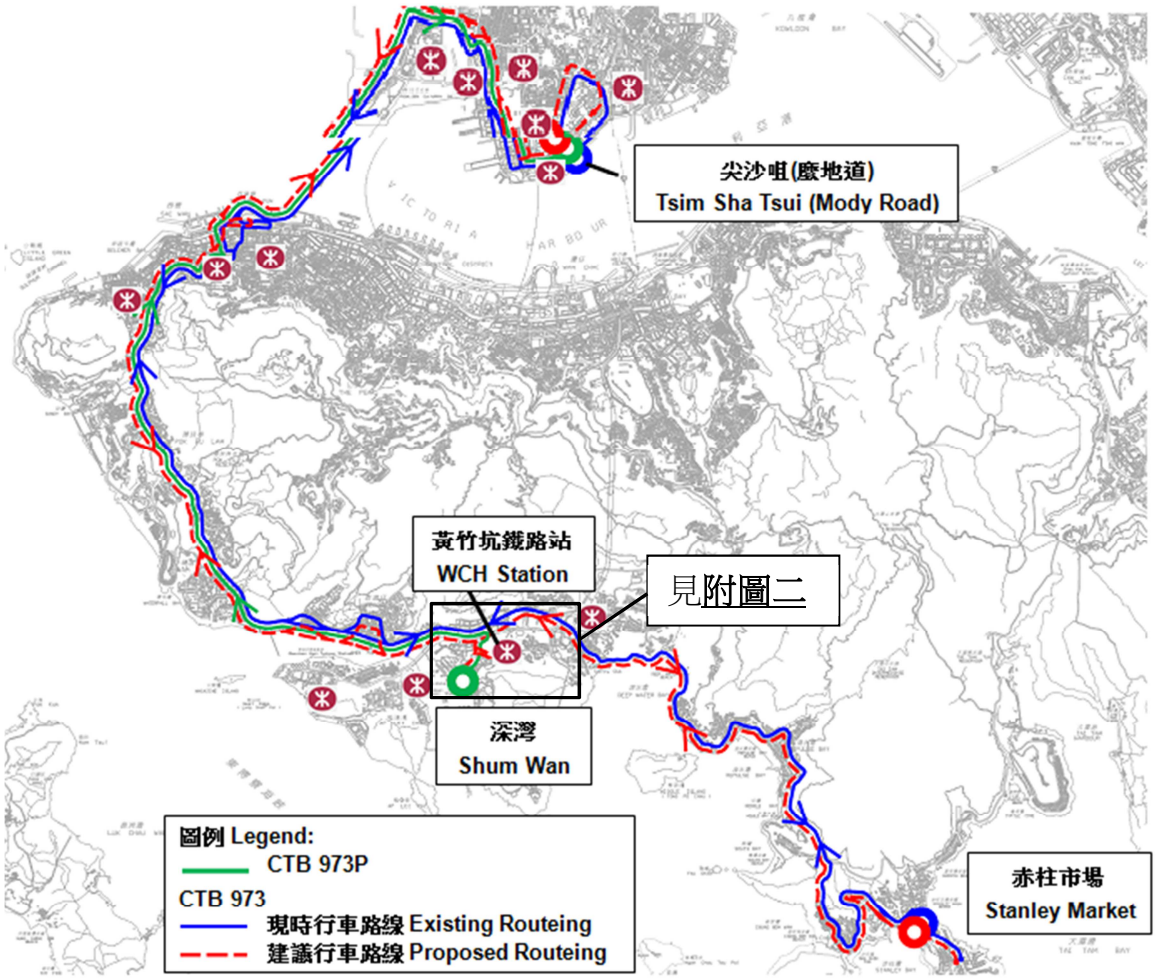
路線	973
終點站	赤柱市場 – 尖沙咀(麼地道)
行車路線	由赤柱市場開出: 經赤柱村道、東頭灣道、赤柱村道、佳美道、馬坑邨公共運輸交匯處、佳美道、環角道、春坎角道、赤柱峽道、淺水灣道、香島道、黃竹坑道、*(海洋公園道、海洋公園巴士總站、海洋公園道、黃竹坑道)、#(**南朗山道、深灣道、深灣巴士總站、深灣道、南朗山道、黃竹坑道**)、香港仔海傍道、石排灣道、薄扶林道、第二街、水街、干諾道西、西區海底隧道、西九龍公路、佐敦道天橋、佐敦道、D1A(S)路、匯翔道、廣東道、九龍公園徑及梳士巴利道。 **#星期一至五(公眾假期除外)上午 6 時 55 分、上午 7 時 20 分及上午 7 時 42 分,由赤柱市場開出的班次,將繞經深灣巴士總站。** * 星期六(公眾假期除外)下午約 3 時 25 分至下午約 7 時 20 分,及星期日及公眾假期於下午約 3 時 30 分至下午約 7 時 15 分,由赤柱市場開出的班次,將改道途經海洋公園巴士總站。 由尖沙咀(麼地道)開出: (維持不變) 經麼地道、漆咸道南、梳士巴利道、康莊道、康達徑、暢運道、漆咸道南、梳士巴利道、九龍公園徑、廣東道、梳士巴利道、九龍公園徑、廣東道、佐敦道、連翔道、西九龍公路、西區海底隧道、天橋、干諾道西、西邊街、皇后大道西、薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、香港仔大道、黃竹坑道、**(海洋公園道、海洋公園巴士總站、海洋公園道、黃竹坑道、)香島道、淺水灣道、赤柱峽道、春坎角道、環角道、佳美道、馬坑邨公共運輸交匯處、佳美道、赤柱村道、東頭灣道及赤柱村道。 ** 星期六(公眾假期除外)上午約 8 時 30 分至下午約 12 時 55 分,及星期日及公眾假期於上午約 8 時正至下午約 12 時 45 分,由尖沙咀開出的班次,將改道途經海洋公園巴士總站。

附件 12(2)

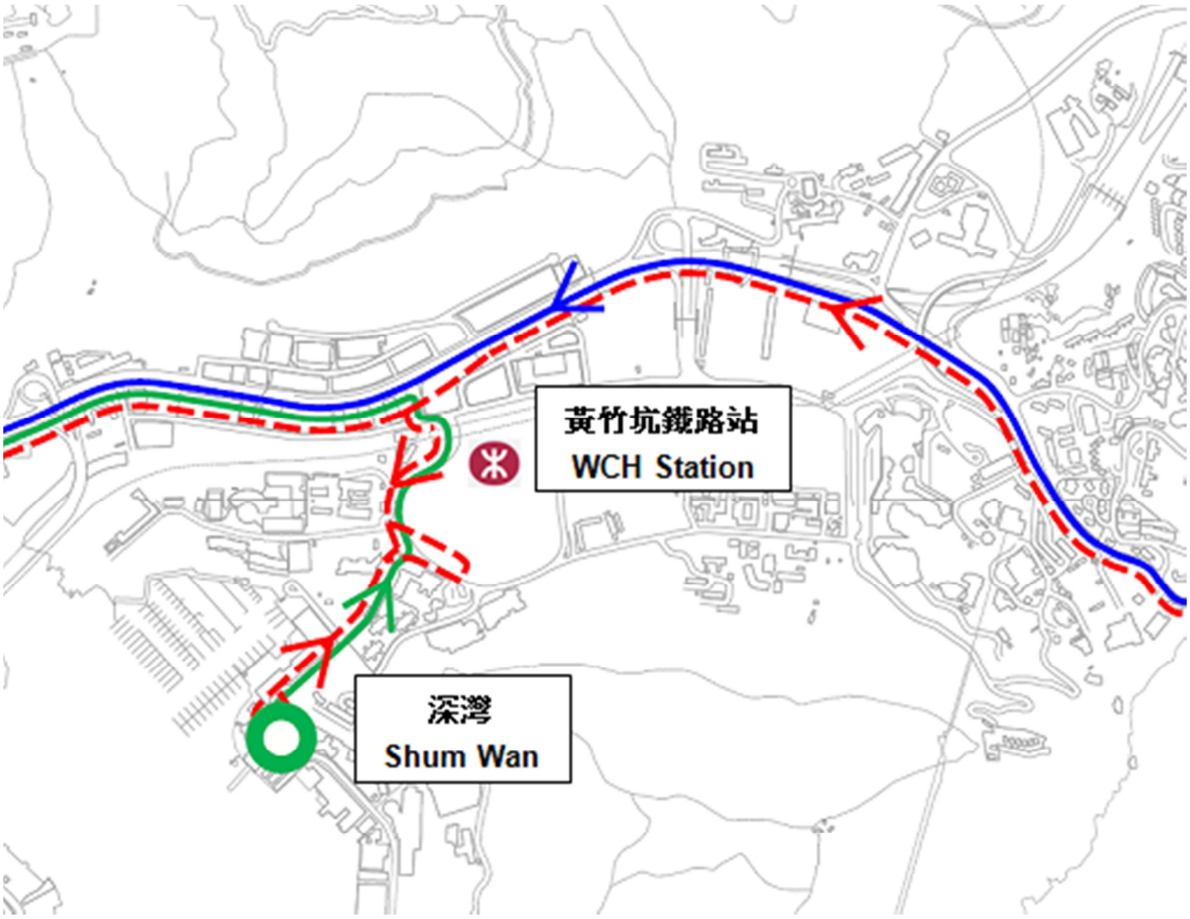
營運時間	由赤柱市場開出: 星期一至五(公眾假期除外) **上午 6 時 55 分**至晚上 10 時 05 分 星期六(公眾假期除外) 上午 7 時 05 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時 05 分至晚上 10 時 05 分 由尖沙咀(麼地道)開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 8 時 30 分至晚上 10 時 05 分 星期日及公眾假期 上午 8 時正至晚上 10 時 05 分
繁忙時間班次	15 至 **30** 分鐘
單程收費	$13.6
車輛數目	4 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）

附圖一



附圖二



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	星期一至五(公眾假期除外) 由赤柱(馬坑邨)開出: **上午 7 時正至上午 8 時 30 分** **下午 4 時 30 分至下午 6 時正** 由中環(交易廣場)開出: **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	**30 分鐘**
單程收費	$8.9
車輛數目	**4** 部雙層巴士

（粗體字為建議變更部分）

附件 **13**

建議重組巴士服務方案
(組合 9)

建議取消在繁忙時段提供服務的專營巴士路線

涉及路線 ： **城巴第 47P 號線 (堅尼地城(卑路乍灣)往黃竹坑)**
新巴第 95B 號線 (海怡半島–黃竹坑) (循環線)
城巴第 97A 號線 (鴨脷洲大街/利東邨–深灣)(循環線)

背景

1. 城巴第47P號線在平日早上繁忙時段，提供三班車由堅尼地城開出前往黃竹坑(沿域多利道)。新巴第95B和城巴第97A號線現時為南區區內的巴士路線，在平日繁忙時段提供往來鴨脷洲與黃竹坑/深灣一帶的服務。該三條巴士路線大部分的服務範圍將與南港島線(東段)完全重疊。**附件13(1)**撮錄該三條路線現時的服務安排、乘客需求模式。

建議安排

取消城巴第47P、新巴第95B和城巴第97A號線

2. 當南港島線(東段)通車後，預計鐵路服務較現時該三條巴士路線更為便捷。由堅尼地城前往黃竹坑只需約18分鐘，較現時乘搭城巴第47P號線可節省約36分鐘的行車時間。至於往來海怡半島/利東至黃竹坑只需約3至6分鐘，較現時乘搭新巴第95B和城巴第97A號線可節省約5至9分鐘的行車時間。因此，預計大部分現時乘搭該三條巴士服務往來南區的乘客，日後將會到區內新建的鐵路站使用更便捷的鐵路服務，以致出現明顯乘客流失的情況。因此，運輸署和巴士公司建議取消該三條只在繁忙時段提供服務的巴士路線。

3. 受影響城巴第47P、新巴第95B和城巴第97A號線的乘客可分別選擇表1、表2及表3內列出的替代服務。

附件 **13**

表1 - 城巴第47P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
堅尼地城往黃竹坑	港鐵	$6.5* (預計)	+$1.4 (預計)	約18分鐘 (預計)	-36 分鐘 (預計)
	專線小巴第59號線	$7.4	+$2.3	約30分鐘	-24 分鐘
堅尼地城往香港仔	隧巴第971號線	$6.5	+$1.4	約45分鐘	相若
	專線小巴第58/59號線	$6.5/$7.4	+$1.4/+$2.3	約25分鐘	-20 分鐘
堅尼地城往域多利道	城巴第43M號線	$5.3	+$0.2	約35分鐘	相若
	專線小巴第58/59號線	$6.5	+$1.4	約20分鐘	-15 分鐘
域多利道往黃竹坑/香港仔	專線小巴第58/59號線	$6.5	+$1.4	約 20-30 分鐘	-15 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。

表2 - 新巴第95B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
黃竹坑 <> 海怡半島	港鐵	$4.4* (預計)	+$1.2 (預計)	6 分鐘 (預計)	-9 分鐘 (預計)
	專線小巴第29號線	$3.4	+$0.2	10 分鐘	-5 分鐘
黃竹坑 <> 利東	港鐵	$4.4* (預計)	+$1.2 (預計)	3 分鐘 (預計)	-5 分鐘 (預計)
海怡半島<> 利東	港鐵	$4.4* (預計)	+$1.2 (預計)	3 分鐘 (預計)	-7 分鐘 (預計)
	城巴第99號線或新巴第91號線	利東方向 $7.0/$5.6 海怡方向 $3.0/$3.2	利東方向 +$3.8/+$2.4 海怡方向 -$0.2/相同	10 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。

表3 - 城巴第97A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 <> 鴨脷洲大街	港鐵	$4.4* (預計)	+$1.9 (預計)	3 分鐘 (預計)	-7 分鐘 (預計)
	專線小巴第 29 號線	$3.4	+$0.9	10 分鐘	相若
深灣/黃竹坑 <>利東邨	港鐵	$4.4* (預計)	+$1.9 (預計)	3 分鐘 (預計)	-7 分鐘 (預計)

*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

城巴第 47P 號線

城巴第47P號線提供一條於上午繁忙時段，由堅尼地城前往黃竹坑(沿域多利道)的巴士路線。現時該線的服務安排如下：

路線	47P (上午繁忙時段服務)
終點站	堅尼地城(卑路乍灣) 往 黃竹坑
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 45 分、上午 7 時 30 分和上午 8 時正 (共三班)
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 67%
單程收費	$5.1
車輛數目	2 部雙層巴士

該線現時平均每個班次只接載76人次，其乘客需求模式為:

(i) 約40%乘客由堅尼地城前往黃竹坑。當南港島線(東段)通車後，乘客可選乘更便捷的鐵路服務，可節省約36分鐘的行車時間。另外，這些乘客亦可選乘專線小巴第59號線(堅尼地城站–深灣道公共交通總站)前往黃竹坑。

(ii) 約20%乘客由堅尼地城前往香港仔。這些乘客可選擇下列巴士及專線小巴路線，包括:

  (1) 隧巴第971號線(石排灣–海麗邨)；

  (2) 專線小巴第58號線(香港仔(湖南街)–堅尼地城)及59號線；及

  (3) 鐵路服務至黃竹坑鐵路站，再轉乘接駁專線小巴/巴士服務前往香港仔。

(iii) 約20%乘客由堅尼地城前往域多利道。這些乘客可選乘城巴第43M號線(田灣–石塘咀)、專線小巴第58或59號線。

(iv) 約20%乘客由域多利道前往黃竹坑/香港仔。這些乘客可選乘隧巴第971號線、專線小巴第58或59號線。

新巴第 95B 號線

新巴第95B號線現時為南區區內的巴士路線，只在上午繁忙時段提供往來鴨脷洲和黃竹坑的服務。現時該線的服務安排如下：

路線	95B (上午繁忙時段服務)
終點站	海怡半島 – 黃竹坑 (循環線)
營運時間	星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 55 分至上午 9 時 15 分
繁忙時間班次	20 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 54%
單程收費	$3.2
車輛數目	2 部雙層巴士

現時該線的乘客需求十分低，平均每班車只接載50名乘客，營運狀況不理想。該線現時的乘客需求模式為:

(i) 約50%乘客往來海怡半島/鴨脷洲邨至利東邨。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與新鐵路重疊，乘客可選乘更便捷的鐵路服務，可節省約7分鐘的行車時間。

(ii) 約15%乘客往來海怡半島/鴨脷洲邨及黃竹坑。除該線外，該線乘客亦可選乘鐵路服務，或專線小巴第29號線(鴨脷洲邨–深灣道公共交通總站)。

(iii) 約35%乘客往來利東邨及黃竹坑。除該線外，該線乘客亦可選乘鐵路服務。

城巴第 97A 號線

城巴第97A號線現時為南區區內的巴士路線，只在上午及下午繁忙時段提供往來鴨脷洲大街/利東邨及深灣/黃竹坑的服務。現時該線的服務安排如下：

路線	97A (繁忙時段服務)
終點站	鴨脷洲大街/利東邨 – 深灣(循環線)
營運時間	由利東邨開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 6 時 30 分至上午 9 時正 由鴨脷洲大街開出: 星期一至五(公眾假期除外) 上午 7 時 25 分、上午 9 時 10 分至上午 10 時正 下午 4 時正至下午 7 時正 星期六(公眾假期除外) 上午 9 時 10 分至上午 10 時正
繁忙時間班次	7 至 20 分鐘
平均載客率 (最繁忙一小時)	約 86%
單程收費	$2.5
車輛數目	2 部雙層巴士

現時該線的乘客需求十分低，平均每班車只接載約33名乘客，營運狀況並不理想。該線現時的乘客需求模式為:

(i) 約10%乘客來往鴨脷洲大街及深灣/黃竹坑。當南港島線(東段)通車後，該路段將會與新鐵路重疊，乘客可選乘更便捷的鐵路服務，可節省約7分鐘的行車時間。另外，這些乘客可選乘專線小巴第29號線。

(ii) 約80%乘客來往利東邨及深灣/黃竹坑。由於同樣地該兩個地區將會被黃竹坑鐵路站和利東鐵路站所覆蓋，預計這些乘客亦會改乘鐵路。

(iii) 約5%乘客來往利東邨及鴨脷洲大街。由於利東鐵路站將於利東邨及鴨脷洲大街設有出口，預計這些乘客會改為透過站內非付費區步行來往該兩個地區。

(iv) 約5%乘客來往深灣及黃竹坑。這些乘客可選利城巴第48號線(深灣/海洋公園–華富(北))(循環線)、專線小巴第29或59A號線(香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站)。

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
專營巴士路線	
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 43M	田灣 - 石塘咀 (循環線)
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 90B	海怡半島 - 金鐘(東)
新巴 95	鴨脷洲(利南道工業區) - 石排灣 (循環線)
城巴 96	利東邨 - 銅鑼灣(摩頓台)
城巴 99	海怡半島 - 筲箕灣
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)
新巴 595	海怡半島 - 香港仔(循環線)
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
隧巴 971	石排灣 - 海麗邨
香港專線小巴路線	
27	鴨脷洲(惠風街) - 香港仔(西安街)
29	鴨脷洲邨 - 深灣道(循環線)
39C	漁安苑(鴨脷洲) - 香港仔 (循環線)
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)
37	鴨脷洲(平瀾街) - 利東邨/鴨脷洲邨 (循環線)
37A	鴨脷洲(平瀾街) - 鴨脷洲邨/利東邨 (循環線)
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

運輸署
Transport Department
本署檔號： TD BR 118/30-2
電話： 3528 0618
傳真： 3528 0564

附件二

傳真文件 (2553 7268)

香港
香港仔海傍道三號
逸港居一樓
南區區議會秘書處
南區區議會交通及運輸事務委員會

敬啟者：

配合南港島線(東段)通車而實施相關
接駁新鐵路站的公共交通服務及提供配套設施的安排

南港島線(東段)將於今年12月28日通車。為配合新鐵路線通車，運輸署將實施以下接駁新鐵路站的公共交通服務及相關配套設施的安排：

(甲) 接駁新鐵路站的公共交通服務

運輸署於今年11月21日的交委會會議上聽取各委員就接駁新鐵路站的公共交通服務的意見。經詳細考慮委員的意見後，運輸署決定在南港島線(東段)通車時繼續保留新巴第78號線，並以黃竹坑站為終點站，以及維持專線小巴第36S號線的服務。整體而言，運輸署將在南港島線(東段)通車首日提供下述兩條巴士路線及六條專線小巴路線接駁黃竹坑及海洋公園兩個新鐵路站：

黃竹坑站

(1) 城巴第 48 號線(深灣–華富(北))(循環線)
(2) 新巴第 78 號線(黃竹坑站–華貴邨)(循環線)
(3) 專線小巴第 4M 號線(香港仔(石排灣)–黃竹坑站)
(4) 專線小巴第 5M 號線(葛量洪醫院–黃竹坑站)
(5) 專線小巴第 29 號線(鴨脷洲邨–深灣道公共交通總站)(循環線)
(6) 專線小巴第 59A 號線特別班次(香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站)
(7) 專線小巴第 69A 號線(數碼港–黃竹坑站)

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓四十一樓
41st floor Immigration Tower 7 Gloucester Road Wan Chai Hong Kong
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: http://www.td.gov.hk

海洋公園站

(1) 專線小巴第 40M 號線(赤柱(赤柱監獄)–海洋公園站)

請參閱**附件一**有關上述各路線的服務詳情。

至於重組計劃內受影響巴士路線的建議重組方案，運輸署會在新鐵路線通車後密切留意南區居民出行模式和需求情況的改變，搜集數據來分析乘客需求模式改變的情況。在獲得該等數據後，運輸署會與巴士公司按現行改善及減少巴士服務的指引、所獲數據反映的實際需求情況及委員曾提出的意見，考慮原來的重組方案是否需要修訂及如要的話，如何修訂，並會提交相關資料予交委會參閱及諮詢交委會對修訂建議方案的意見。運輸署計劃在新鐵路線通車後約六個月內，分階段實施重組巴士服務的方案。

(乙) 公共交通配套設施安排

(一) 黃竹坑站

黃竹坑站A出入口外的一段香葉道將設有巴士停車處、專線小巴停車處及的士站，並於南港島線(東段)通車時啟用，以供上文(甲)部所提及接駁黃竹坑站的兩條巴士及五條專線小巴路線使用。

(二) 海洋公園站

海洋公園站C出入口外站內通路將設有一個專線小巴落客點，並在B出入口外的海洋公園道提供一個專線小巴停車處，上述設施會於南港島線(東段)通車時啟用，供專線小巴第40M號線使用。

上述巴士及專線小巴上落乘客安排的詳情見**附件二**。

如委員對上述安排有任何意見，請與本人聯絡。

運輸署署長

(李朝傑 代行)

2016 年 12 月 15 日

附件一

配合南港島線(東段)通車
接駁新鐵路站的巴士及專線小巴路線的服務詳情

路線編號	總站	營運時間	班次	全程車費	備註
黃竹坑站					
城巴 第 48 號線	深灣– 華富(北) (循環線)	每日上午 5 時 36 分至 晚上 11 時 41 分	繁忙時間: 每 4 至 16 分鐘一班 非繁忙時間: 每 12 至 15 分鐘一班	$3.0	
新巴 第 78 號線	黃竹坑站–華貴邨 (循環線)	每日上午 6 時 10 分至 凌晨 12 時正	繁忙時間: 每 7 至 15 分鐘一班 非繁忙時間: 每 15 分鐘一班	$3.2	
專線小巴 第 4M 號線	香港仔 (石排灣)– 黃竹坑站	由香港仔(石排灣)開出: 每日上午 6 時正至 晚上 11 時 50 分 由黃竹坑站開出: 每日上午 6 時 10 分至 凌晨 12 時正	繁忙時間: 每 10 分鐘一班 非繁忙時間: 每 20 分鐘一班	$4.2	使用成人八達通的鐵路乘客在黃竹坑站轉乘有關專線小巴號線時，可享有$0.5 轉乘票價折扣優惠^
專線小巴 第 4M 號線 短途輔助路線	香港仔 (南寧街)– 黃竹坑站	由香港仔(南寧街)開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 7 時正至 上午 9 時正 由黃竹坑站開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 7 時 10 分至 上午 9 時 10 分	每 20 分鐘一班	$4.2	
專線小巴 第 5M 號線 (現有第 5 號線每日上午 7 時正至下午 11 時正，每 30 分鐘一班往返葛量洪醫院的特別班次安排將會取消。)	葛量洪醫院–黃竹坑站	由葛量洪醫院開出: 星期一至五(公眾假期除外) 上午 8 時正至晚上 8 時正 由黃竹坑站開出: 星期一至五(公眾假期除外) 上午 8 時 10 分至 晚上 8 時 10 分	每 15 分鐘一班	$4.2	
專線小巴 第 69A 號線	數碼港– 黃竹坑站	由數碼港開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 7 時正至晚上 7 時正 星期日及公眾假期 上午 10 時正至下午 5 時正	星期一至六(公眾假期除外) 每 15 分鐘一班 星期日及公眾假期 每 30 分鐘一班	$6.0	

路線編號	總站	營運時間	班次	全程車費	備註
		由黃竹坑站開出: 星期一至六(公眾假期除外) 上午 7 時 15 分至 晚上 7 時 15 分 星期日及公眾假期 上午 10 時 15 分至 下午 5 時 15 分	每 30 分鐘一班		
專線小巴 第 59A 號線 特別班次	香港仔(東勝道)–深灣道公共交通總站	每日上午 6 時正至 晚上 11 時 30 分	每 30 分鐘一班	$3.9	使用成人八達通的鐵路乘客在黃竹坑鐵路站轉乘專線小巴第 59A 號線時，可享有 $0.3 轉乘票價折扣優惠^
專線小巴 第 29 號線	鴨脷洲邨–深灣道公共交通總站 (循環線)	每日上午 5 時正至 晚上 11 時 45 分	繁忙時間: 每 10 分鐘一班 非繁忙時間: 每 20 分鐘一班	$3.4	增設深灣至黃竹坑站分段收費 $2.0
海洋公園站					
專線小巴 第 40M 號線	赤柱(赤柱監獄) - 海洋公園站	由赤柱(赤柱監獄)開出: 每日上午 6 時正至 晚上 11 時 10 分 由海洋公園站開出: 每日上午 6 時 30 分至 晚上 11 時 40 分	繁忙時間: 每 20 分鐘一班 非繁忙時間: 每 30 分鐘一班	$7.9*	使用成人八達通的鐵路乘客在海洋公園站轉乘專線小巴第 40M 號線時，可享有 $1.0 轉乘票價折扣優惠^

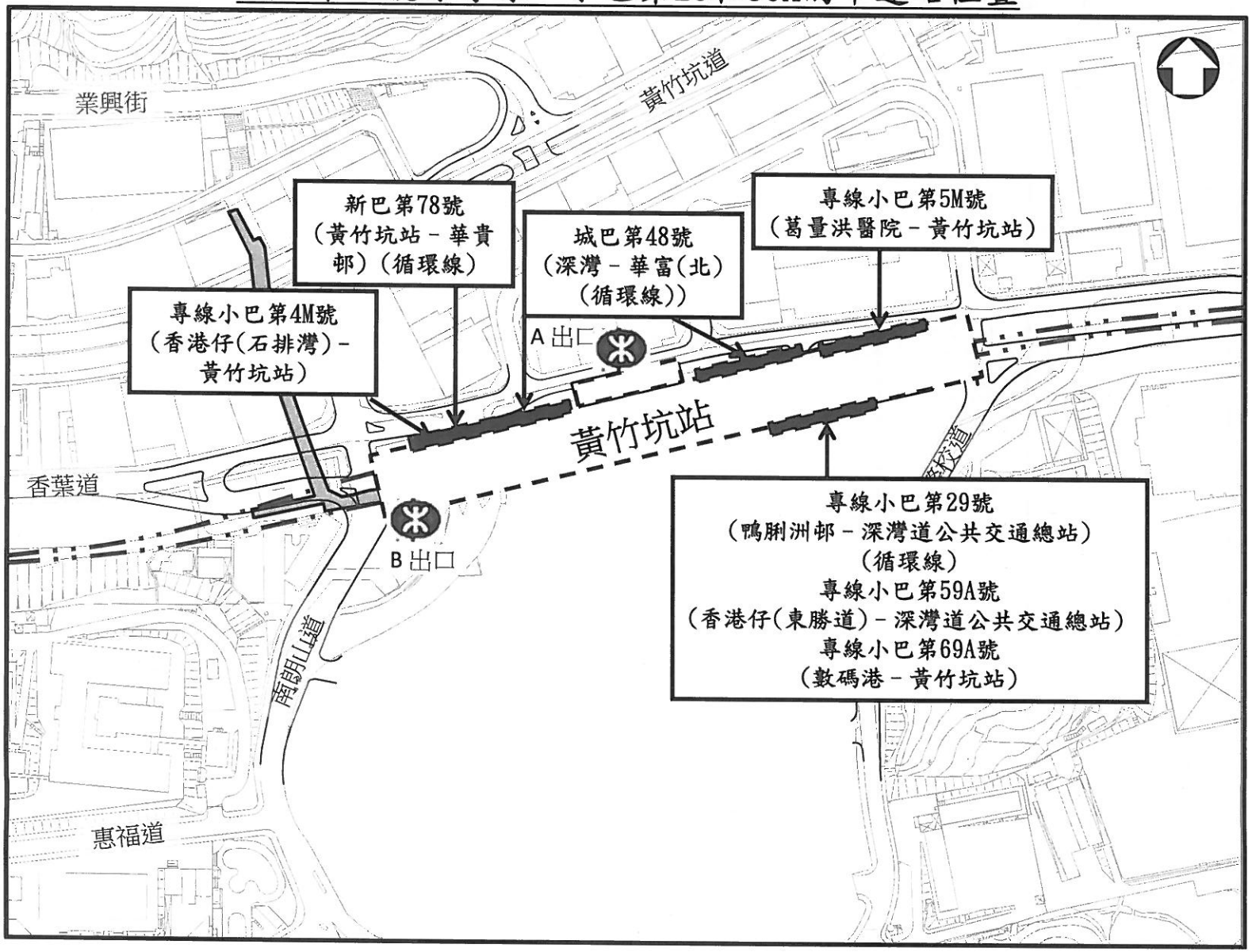
註:

^ 有關「轉乘折扣優惠」現訂實施為期一年

* 專線小巴第 40M 號線在投入服務時，將提供為期 3 個月優惠票價$7.3

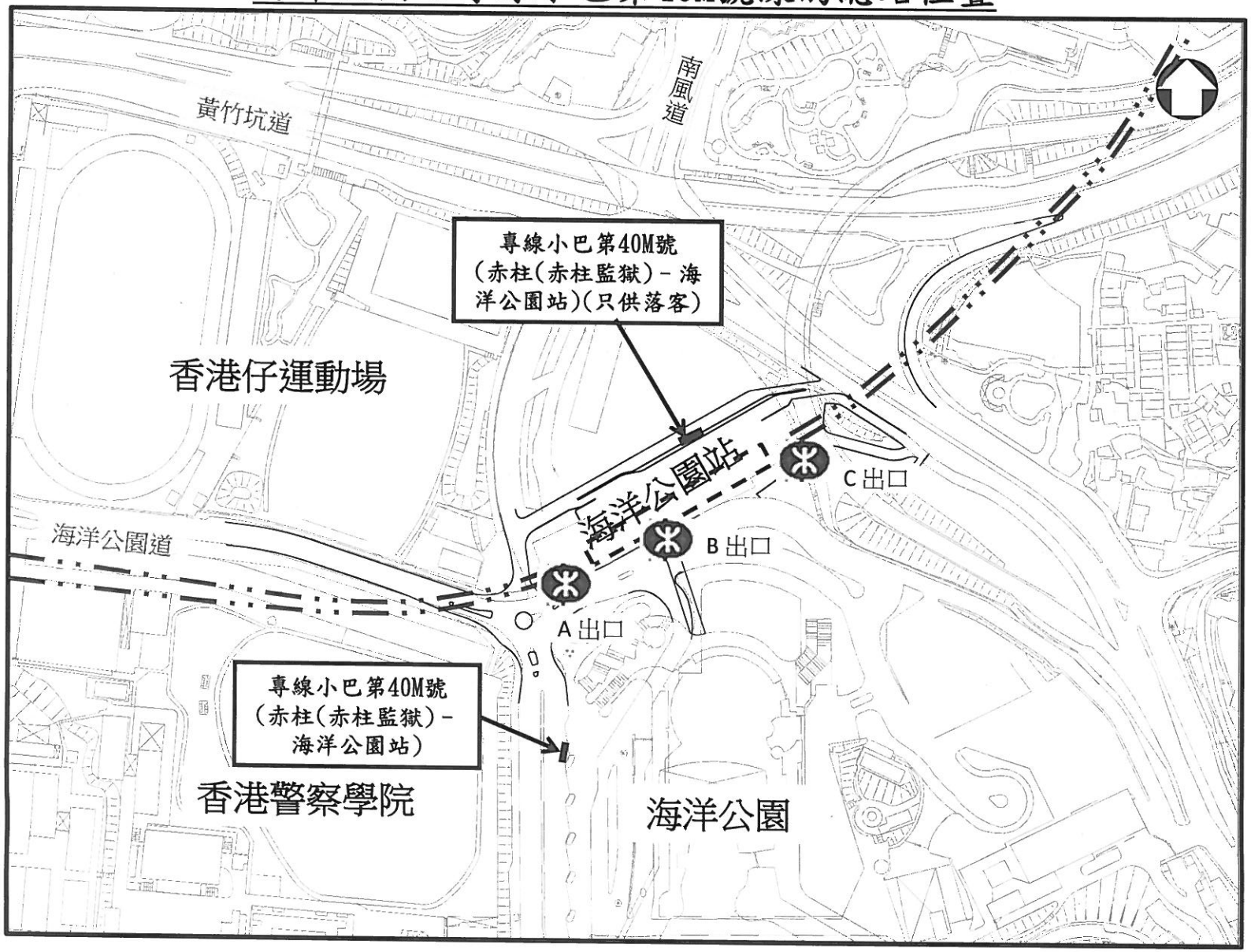
附件2

黃竹坑站新巴第78號線、專線小巴第4M、5M和69A號線的總站位置
城巴第48號線專線、小巴第29和59A的中途站位置



附件2

海洋公園站專線小巴第40M號線的總站位置



南區區議會交通及運輸事務委員會
資料文件

南區區議會
交通及運輸事務委員會

南港島線(東段)通車後首星期的
公共交通服務概況

目的

本文件旨在向委員簡報南港島線(東段)於 2016 年 12 月 28 日通車後相關公共交通服務的概況。

接駁新鐵路站的公共交通服務

2. 在南港島線(東段)通車首日開始，運輸署提供八條接駁新鐵路站的專營巴士和專線小巴線，為居於新鐵路車站較遠地區的南區居民提供服務，分別為：

(i) 城巴第 48 號(深灣–華富(北)[途經黃竹坑站])
(ii) 新巴第 78 號(華貴邨–黃竹坑站)
(iii) 專線小巴第 4M 號(香港仔(石排灣)–黃竹坑站)
(iv) 專線小巴第 5M 號(葛量洪醫院–黃竹坑站)
(v) 專線小巴第 29 號(鴨脷洲邨–深灣[途經黃竹坑站])
(vi) 專線小巴第 59A 號(香港仔(東勝道)–深灣[途經黃竹坑站])
(vii) 專線小巴第 69A 號(數碼港–黃竹坑站)
(viii) 專線小巴第 40M 號(赤柱–海洋公園站)

上述接駁服務的運作暢順，雖然整體的使用量並不高，但各線的乘客量均有逐步上升的趨勢。

調整城巴第 629 系列的服務安排

3. 城巴第 629 系列的路線[1]主要為海洋公園的遊客提供往來金鐘站/中環的巴士服務。南港島線(東段)為這些遊客提供較該巴

1 城巴第 629 系列(單程車費為$10.6)路線包括:
(i) 629 全日往來金鐘(西)/中環(天星碼頭/交易廣場)及海洋公園；
(ii) 629A 於下午繁忙時段由海洋公園往中環(交易廣場)；及
(iii) 629S 於上午繁忙時段由金鐘西往海洋公園(大樹灣)。

士服務更快捷(車程只需 4 分鐘)和廉宜(車費 5.3 元)的鐵路服務。有鑑於此，運輸署於 2016 年 11 月 21 日南區區議會交通及運輸事務委員會會議中已表示，當南港島線(東段)通車後，預計使用城巴第 629 系列路線的乘客量將大幅減少，有需要在通車後盡快調整該系列巴士線的服務安排，以期善用資源；而委員亦理解該系列巴士線為旅遊服務，並有合適的鐵路作為替代服務，因此對實施調整城巴第 629 系列服務的安排不持異議。

4. 一如預期，南港島線(東段)通車後城巴第 629 系列路線的乘客量下跌約 87%，平均每班車只接載約 13 名乘客，使用量十分低，未能善用巴士資源。因此，運輸署和巴士公司計劃由 2017 年 1 月 11 日起，實施調減城巴第 629 系列路線的方案如下:

(i) 保留城巴第629號路線每日上午由9時30分至11時30分期間提供由中環(天星碼頭)往海洋公園(途經交易廣場及金鐘)的五班單程服務；及

(ii) 取消城巴第629A及629S號線的服務。

重組其他受影響巴士路線的安排

5. 在新鐵路線通車前，運輸署已於 2016 年 10 月至 12 月期間，在平日不同時段對各條受影響的巴士路線進行調查，並計劃於 2017 年 2 月上旬(即農曆新年假期後及學校假期完結後)開始進行通車後的調查，搜集數據來分析乘客需求模式改變的情況。在獲得該等數據後，運輸署會與巴士公司按現行改善及減少巴士服務的指引、調查結果所反映的實際需求情況及委員曾提出的意見，考慮原來的重組方案是否需要修訂，及如需要的話，則考慮如何修訂有關方案，並會提交相關資料予交委會參閱及諮詢委員對方案的意見。運輸署計劃在新鐵路線通車後約六個月內，分階段實施重組巴士服務的方案。

6. 敬請各委員備悉上文資料。

運輸署
2017 年 1 月