

## 立法會交通事務委員會及環境事務委員會

### 有關 2010-11 年度專營巴士路線發展計劃諮詢區議會的結果

#### 目的

本文件旨在匯報運輸署就 2010-11 年度專營巴士路線發展計劃中有關重組巴士服務諮詢區議會的結果及相關的跟進工作。

#### 2010-11 年度巴士路線發展計劃的主要內容

2. 運輸署自本年 1 月下旬開始就本年度的巴士路線發展計劃，諮詢各區議會。這項諮詢工作已於 4 月下旬完成。

3. 運輸署向區議會提交的諮詢文件，列出了有關巴士路線發展計劃的規劃原則和指引，及依據這些原則和指引擬訂的巴士路線發展計劃項目。對於使用率不高的巴士路線，運輸署按其實際運作情況提出適當的刪減服務或重組路線方案，以提高整體營運效率。另一方面，運輸署亦因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求而增加巴士班次，或視乎情況開設新的巴士路線。各項重組或改善巴士服務的指引可參閱附件一。

4. 2010-11 年度的巴士路線發展計劃包括 68 個刪減服務或重組巴士路線項目，涉及共 73 條巴士路線。如這些項目全數得以落實，可減省 37 輛巴士（包括 28 輛雙層及 9 輛單層巴士）及可將 34 條路線內的 58 輛雙層巴士以排放量較低的新單層巴士替換。各類擬刪減或重組服務的項目、涉及的巴士路線數目和可減省的車輛數目撮述如下：

擬刪減或重組服務類別	項目數量	路線數目	減省車輛的數目
取消/合併路線	8	11 條	19 輛
縮短行車路線	6	6 條	8 輛
縮減班次或服務時間	20	22 條	10 輛
以新單層替換雙層巴士	34	34 條	不適用（註）
合計	<b>68</b>	<b>73 條</b>	<b>37 輛</b>

註：單層替換雙層巴士是以一換一形式進行，不影響車輛數目

5. 我們一直鼓勵巴士服務營辦商對受刪減或重組服務影響的乘客盡量提供轉乘優惠。就 2010-11 年度巴士路線發展計劃中提出的項目而言，巴士公司將提供 5 個巴士轉乘優惠計劃，惠及的巴士路線共 19 條，乘客可節省的车費由\$2.5 至\$4.8 不等。因應縮短行車路線，其中一條巴士路線的车費會由\$7.0 下調至\$4.2。

6. 另一方面，因應地區人口增長，巴士路線發展計劃亦建議開辦 2 條新巴士路線、延伸或更改 23 條巴士路線的行車路線及增加 56 條巴士路線的班次或延長其服務時間。這些改善建議需增加 90 輛巴士。改善服務的路線主要集中在新界有人口增長的地區，例如：元朗區、屯門區、北區及西貢區。

### 重組巴士服務對環境的效益

7. 如果所有刪減或重組巴士路線項目均得以落實，將有助紓緩交通擠塞和提高專營巴士公司的營運效率。減省的 37 輛巴士，可令每天在繁忙幹道的巴士班次減少約 570 架次，佔這些繁忙幹道的巴士班次約 1.7%。就環境效益而言，在一般繁忙幹道路邊空氣中可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，將可分別減少約達 0.3% 和 0.7%。有關措施亦可達至其他環境效益，例如減少噪音滋擾等。

### 區議會諮詢結果

8. 在諮詢區議會期間，運輸署就刪減巴士服務和重組巴士路線項目收集的意見歸納如下：

擬刪減或重組 服務類別	諮詢區議會後 會落實的項目（附件二）		區議會有較大意見 的項目（附件三）	
	項目	減省車輛數目	項目	減省車輛數目
取消/合併路線	6	15	2	4
縮短行車路線	2	2	4	6
縮減班次或 服務時間	9	8	11	2
以單層巴士 替換雙層巴士	22	不適用（註）	12	不適用（註）
<b>合計</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>12</b>

註：單層替換雙層巴士是以一換一形式進行，不影響車輛數目

9. 運輸署考慮各方面意見後，認為其中 39 個項目可以盡快或經微調後落實。這些項目落實後，可減少 25 輛專營巴士，而每天在繁忙幹道的巴士班次可減少約 120 架次，佔全港繁忙幹道的巴士班次約 0.4%。就環境效益而言，在一般繁忙幹道路邊空氣中可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，將可分別減少約 0.1% 和 0.2%。

10. 相關區議會或個別區議員有較大意見的 29 項刪減或重組巴士服務項目，主要意見包括重組巴士服務後沒有直達巴士服務、市民應該享有鐵路以外的其他交通工具選擇、乘客轉乘時較為不便、以及巴士公司應提供更多和更大的車費優惠等。

11. 運輸署經考慮區議會對這 29 個項目的意見後，在平衡乘客需求和改善道路交通和環境的前提下，認為下列 4 個項目應予盡快實施：

- (i) 合併九巴 6 號線（美孚—天星碼頭）及 6A 號線（荔枝角—天星碼頭）

九巴 6A 號線的行車路線除了在荔枝角至美孚約 600 米的一小段外，其餘由美孚至尖沙咀天星碼頭一大段路線（約佔 9 成）與九巴 6 號線的行車路線完全相同。這兩條巴士路線在繁忙時段的使用率亦不高，分別約六至七成。這兩條路線行經的彌敦道、青山道及元州街，是鐵路沿線及有很多替代的公共交通服務。由於兩條路線都

有頗大剩餘運載力，因此建議將該兩線合併，減省兩部巴士，以提高其營運效率及改善途經一帶的路邊空氣質素。

合併後 6 號線將由美孚延長至荔枝角總站開出，途經美荔道美孚總站側巴士站，再沿原有路線前往尖沙咀天星碼頭。而 6A 號線則會取消。

為照顧原來在美孚巴士總站早上繁忙時段乘搭 6 號線的乘客，合併後的 6 號線會在早上 7 時至 9 時於美孚總站每 15 分鐘開出特別班車。我們估計，前往尖沙咀天星碼頭的特別班車在美孚總站足以應付早上繁忙時段的乘客需求。在其餘時間，原本在美孚總站乘搭 6 號線的乘客可步行約 160 米前往位於美荔道的中途站乘車。

部份區議會議員對方案表示支持，但有部份區議會因擔心在美孚總站上車的乘客受影響而不支持建議。

由於兩線合併後每天可減少繁忙幹道的巴士 30 架次。而在早上繁忙時段從美孚巴士總站開出的特別班車及在美荔道中途站的服務已可照顧乘客的需要，因此運輸署認為九巴 6 及 6A 號線的合併方案應該盡早落實推行。

(ii) 縮短九巴 208 號線（廣播道－尖沙咀東）至彌敦道（窩打老道）（油麻地永星里）

九巴 208 號線是以單層巴士提供服務，其乘客使用率偏低，即使繁忙時段的使用率也低於五成。

由於 208 號線在彌敦道（窩打老道以南的一段）在繁忙時段最高的使用率也低於三成（平均每班車只有約 16 人），因此建議縮短其行車路線至油麻地，途經上海街及永星里後掉頭返回廣播道，可減省 4 輛巴士，並改以循環線型式運作。

重組後 208 號線的車費會由 \$7 減至 \$4.2，巴士公司亦會提供轉乘 10 條路線（包括 1、1A、3C、6C、7、8、30X、35A、41A 及 58X）的車費優惠，其中 3 條路線前往尖沙

咀碼頭方向，另有2條路線可前往尖沙咀東。這些轉乘優惠由\$2.8至\$4.2不等。

相關區議會整體不反對這個方案，但個別議員認為縮短路線未能照顧在佐敦道附近下車前往伊利沙伯醫院的乘客，並提出反建議將路線改往尖沙咀碼頭。

運輸署認為延長路線至佐敦道或尖沙咀碼頭，無助於刪減繁忙幹道的巴士數目及班次。根據建議，乘客可透過新增的轉乘優惠在彌敦道乘搭九巴 6C 或 30X 號線在加士居道下車前往伊利沙伯醫院。

由於方案可每天減少繁忙幹道的巴士 120 架次，而新提供的轉乘優惠亦可照顧原有乘客的需要，因此運輸署認為縮短九巴 208 號線至油麻地的方案應該盡早落實推行。

(iii) 城巴 12 號線（中環渡輪碼頭－羅便臣道）由全日服務縮減為非假日繁忙時段服務

城巴 12 號線往來中環（中環渡輪碼頭）與羅便臣道之間，其行車路線與城巴 3B（中環(林士街)至蒲飛路）、12M（金鐘站(添馬街)至柏道）及新巴 13（中環(大會堂)至旭龢道）、23A（勵德邨至羅便臣道）號線等在不同路段上重疊。12 號線的乘客量偏低，其中尤以非繁忙時段為甚，平均每班車載客人次只約 10 人。

在改善繁忙幹道路邊空氣質素及改善營運效率的前提下，建議把 12 號線由全日服務縮減為上下午繁忙時段服務（在星期一至六約上午 7 時至 10 時及星期一至五下午 4 時至 7 時提供服務）。城巴和新巴會在調整 12 號線服務的同時，增設城巴 3B /新巴 23A 號線的轉乘優惠及分別增加城巴 13 和新巴 23A 號線分段收費，受影響的 12 號線乘客在轉乘替代服務前往目的地時毋須多付車費。

建議的 12 號線服務調整不獲部份區議會議員支持，他們認為運輸署及巴士公司經常建議削減現時的半山一

帶巴士服務，對半山區居民不公平。

基於受影響乘客可選擇其他替代服務，而實施建議又可減少每日行經繁忙幹道，包括皇后大道中及干諾道中的巴士約 40 架次，有助紓緩中環一帶交通擠塞及路旁空氣質素，運輸署認為城巴 12 號線由全日服務縮減為上下午繁忙時段服務的建議應該盡早落實推行。

(iv) 隧巴 692 號線（坑口(北)－中環(交易廣場)）由全日服務縮減為非假日繁忙時段服務

隧巴 692 號線往來坑口北與中環交易廣場之間，自港鐵將軍澳線通車後，該線在非繁忙時段平均每班車載客少於 20 人。在改善繁忙幹道路邊空氣質素及改善營運效率前提下，建議把 692 號線由全日服務縮減為上下午繁忙時段服務（在星期一至六約上午 6 時至 10 時及星期一至五下午 4 時至 10 時提供服務）。

受影響的乘客，可改乘車費較低的鐵路服務往來坑口與中環（692 號線的收費為\$13.4，鐵路的收費為\$11.2）。

建議的 692 號線服務調整不獲部份區議會議員支持，他們認為乘客在 692 號線不提供服務的時段只可乘搭鐵路，減少乘客的選擇。

不過，實施上述方案可減少每日行經繁忙幹道，包括干諾道中、軒尼詩道及怡和街的巴士合共約 150 架次，有助紓緩中環及銅鑼灣一帶交通擠塞及路旁空氣質素，而受影響的乘客可用車費較低的鐵路服務往來坑口與中環，運輸署認為上述方案應盡早落實推行。

12. 上文第 8、9 及 11 段提及可落實的項目共有 43 個。這些項目實施後，可合共減少 31 輛專營巴士的數目，而每天在繁忙幹道的巴士班次亦可減少約 460 架次，這佔全港繁忙幹道的巴士班次約 1.4%。就環境效益而言，在一般繁忙幹道路邊空氣中可吸入懸浮粒子和氮氧化物的濃度，將可分別減少約達 0.2% 和 0.5%。

## 跟進工作

13. 運輸署會跟進落實第 12 段提及的 43 個項目。我們會繼續根據巴士路線發展的規劃原則與指引，與有關的巴士公司制訂巴士路線發展的方案，小心平衡乘客的需求，巴士營運效率，道路交通情況及環境效益。

運輸署

環境保護署

二零一零年五月

## 巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引

### 改善服務

#### (I) 增加班次

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%，運輸署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。調配從其他重組項目減省下來的車輛會獲優先考慮。

#### (II) 開設新的巴士服務

若單以增加班次不足以應付需求，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服務路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，運輸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。

### 減少服務

#### (III) 縮減班次

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%，運輸署會考慮減少這些路線的巴士數目。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 分鐘或以上的巴士線則會按個別情況考慮。



(IV) 取消／合併路線

如個別班次不頻密的路線而又未能提高其使用率(即該路線的班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘，而非繁忙時段只能維持在 30 分鐘，其在最繁忙一小時內的載客率仍少於 50%)，運輸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。

(V) 縮短行車路線

爲了善用資源，運輸署會亦與巴士服務營辦商檢討縮短行車路線的可行性，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，運輸署會考慮受影響乘客的數目不應過多(即在刪減路段最繁忙一小時時間內的載客率不超過 20%至 30%)、路旁是否有足夠空間容納有關乘客以便他們轉乘其他巴士路線、以及在改動後有否地方供新的路線設置終點站。

(VI) 減少途經繁忙幹道的巴士架次

爲改善環境、提升巴士營運效率和舒緩交通擠塞的情況，運輸署一直致力透過各項刪減巴士服務和重組巴士路線等措施以減少行走繁忙幹道的巴士架次和停站次數。如因新增的巴士路線或加強巴士服務而無可避免地須途經繁忙幹道，巴士服務營辦商必須等量減少途經該地區其他路線的巴士架次。

# 考慮區議會意見後會落實的項目

附件二

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	落實措施
<b>(i)取消/合併路線</b>					
2010	九巴	44S	長青－旺角東站	由於乘客量偏低，建議取消這路線(只得上午 5 時 20 分的一班車)，並將九巴 41 號線(長青－九龍城碼頭)的首班車提早至上午 5 時 20 分開出以替代 44S 號線的服務。	將會按原來計劃實施。
2010	新巴	25	中環碼頭－天后廟道(循環線)	<p>新巴 25 號線、城巴 25A 及 25C 號線往來寶馬山至灣仔及中環，其中新巴 25 號線途經天后廟道前往寶馬山；城巴 25A 號線途經大坑道、勵德邨道、怡景道、雲景道；城巴 25C 號線則途經炮台山道前往寶馬山。</p> <p>為改善各路線在寶馬山一帶班次不均的情況，建議取消城巴 25A 號線並將巴士調配至 25C 號線以加強其服務，班次由 8 至 18 分鐘加密至 6 至 8 分鐘。</p> <p>另建議新巴 25 號線往中環方向時，改經天后廟道、炮台山道、英皇道、清風街天橋、維園道、告士打道、內告士打道、分域街及軒尼詩道。往寶馬山方向則改經域多利皇后街、德輔道中、金鐘道。新巴 25 號線在中環部份的改道亦可方便乘客前往寶馬山，往金鐘的改道建議則可節省車程約 5 分鐘，每日亦可以減少途經怡和街的巴士 57 架次。</p>	<p>區議會認為新巴 25 號線、城巴 25A/25C 號線的重組方案會為寶馬山及勵德邨一帶的乘客帶來不便。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署建議只改動新巴 25 號線行車路線。</p> <p>由於受影響的乘客會有合適的替代服務，25 號線的改道建議亦可減少途經怡和街的巴士，運輸署會再與區議會溝通後實施。</p>
	城巴	25A	灣仔(會展新翼)－寶馬山(循環線)		
	城巴	25C	灣仔(會展新翼)－寶馬山(循環線)		

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	落實措施
2010	新巴	84M	小西灣(藍灣半島)－柴灣站	<p>新巴 84M 號線的乘客量偏低，非繁忙時段平均載客量低於一成。建議將 84M 號線的常規班次及繞經富欣花園的特別班次合併，改稱為 82M 號線，以藍灣半島作總站及改為循環線繞經柴灣站，並將服務時間縮短至星期一至五上午繁忙時間。</p> <p>84M 號線其中的 4 部巴士會調配行走 82 號線經東區走廊的特別服務(藍灣半島經東區走廊往北角的循環線)，加強兩區的直接巴士服務。</p>	因應區議會要求，運輸署會修訂 82M 號線繞經小西灣。
2010-11	城巴	E22B	寶林公共運輸交匯處－亞洲國際博覽館	<p>建議取消城巴 E22B 號線並將減省的兩部巴士及從城巴 E22A 號線調來的三部巴士編配開辦由將軍澳直接往返機場的新線 A29 號線，一般車費為\$45。</p> <p>E22A 號線的班次由 20/30 分鐘降低至 30 分鐘，並將其總站由在寶林遷往康盛。</p> <p>為照顧受取消 E22B 號線影響的乘客，城巴 E22P 號線(油塘－亞洲國際博覽館)會改道駛經秀茂坪、順利及彩雲一帶後才返回龍翔道。</p>	<p>區議會不反對有關重組計劃。但有區議會認為 A29 號線的車費過高，希望巴士公司調低有關的車費。</p> <p>運輸署會落實有關建議並邀請有興趣申辦 A29 號線的公司申請開辦。</p>

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	落實措施
2010-11	新巴	796B	調景嶺公共運輸交匯處 — 又一村	新巴 796B 及 797M 號線的使用率偏低，而沙田與將軍澳之間的巴士服務有一定需求，故建議取消 796B 及 797M 號線，重新調配該兩線 7 部巴士開辦 798 號線往返調景嶺與火炭及沙田市中心。	<p>部份區議員反對取消新巴 796B 號線，因為方案令往返調景嶺至又一村一帶乘客只可乘搭地鐵，減少他們的選擇。</p> <p>亦有部份議員擔心取消 797M 號線影響往來將軍澳南及環保大道一帶的乘客，並要求有替代服務後，才可取消 797M 號線。</p>
2010-11	新巴	797M	調景嶺公共運輸交匯處 — 將軍澳工業邨 (循環線)		<p>相關區議會不反對開辦 798 號線，但要求提早新路線在沙田首班車的開出時間、服務更多地區、調低車費及提供更多分段收費及轉乘優惠。</p> <p>因應區議會意見，運輸署會修訂方案，將新路線在沙田首班車的開出時間提早，並提供轉乘優惠。</p>

<b>(ii)縮短行車路線</b>					
2010	九巴	251M	青衣站－ 錦上路站	建議將九巴 251M 號線由 11 部巴士減至 7 部，並將總站由錦上路遷往上村。  另調配 3 部巴士開辦輔助線 251A 號線，由八鄉路開往上村(循環線)。	區議會不反對方案，但要求 251M 號線維持 8 部巴士行走。  運輸署會盡量安排 251M 號線的班次以配合乘客需求。
2010	城巴	5S	西營盤(正街)－ 銅鑼灣	將城巴 5S 號線在西營盤的的總站遷往皇后大道東，銅鑼灣(威非路道)的總站則遷往跑馬地(下)。	將會按計劃實施。
<b>(iii)縮減班次或服務時間</b>					
2010	九巴	59S	屯門碼頭－ 旺角	九巴 59S 號線提供早上 4 時 40 分、4 時 55 分及 5 時 15 分三個班次。由於乘客量偏低，建議取消當中 4 時 55 分的班次。	將會按計劃實施。
2010	新巴	18  18P	北角碼頭－ 堅尼地城  北角(健康中街)－ 堅尼地城	從 18 號線抽調巴士，加強每晚 8 時後 18P 號線向堅尼地城方向的服務。增設 18P 號線轉乘城巴 1 及 5B 號線的轉乘優惠，方便原有 18 號線乘客。	將會按計劃實施。
2010	新巴	19	北角碼頭－ 大坑道	由於新巴 19 號線晚間的乘客量平均低於兩成，建議將北角開出的尾班車提早至晚上 7 時 30 分，大坑道開出的尾班車提早至晚上 8 時。	會因應區議會意見，以循序漸進方式實施。

2010	新巴	43X  46X	華貴邨－ 金鐘站(東)  田灣邨－ 灣仔(港灣道) (循環線)	<p>新巴 43X 及 46X 號線的服務範圍重疊，而 46X 號線非繁忙時段的平均載客率低於一成，建議取消 46X 號線於星期一至六上午 9 時後、星期日及公眾假期全日的服務，並與 43X 號線合併為循環線，由華貴開往灣仔(北)不經金鐘。方案可減少途經中區的巴士每天 64 架次。</p> <p>為方便前往金鐘的乘客，提供新巴 43X 號線與城巴 90B 號線來回方向的轉乘優惠，而便薄扶林道一帶前往華貴及田灣的乘客，則提供新巴 43X 號線與城巴 7 及 71 號線之間的轉乘優惠。</p>	方案已於 4 月 17 日實施，而城巴 77 號線亦因應區議會要求加開了銅鑼灣至田灣的特別班次。
2010	新巴	95B	海怡半島－ 黃竹坑(循環線)	由於新巴 95B 號線下午時段平均乘客量平均低於一成，其路線亦與城巴 97A、90、99、592 號線及新巴 M590 及 590A 號線部分路線重疊，因此建議取消其下午時段的服務。	將會按計劃實施。
2010	九巴/ 城巴	619	順利－ 中環(港澳碼頭)	在上午繁忙時段抽調兩部巴士行走 619X 兩班車的特別服務，途經順利、秀茂坪及將軍澳道後前往港島。	將會按計劃實施。
2010	城巴	698R	小西灣(藍灣半島) －西貢(黃石碼頭)	將一天共 8 班的來回服務減至 4 班。	因應區議會意見，來回服務只減至 6 班。
2010	城巴	969A	天水圍市中心－ 灣仔(菲林明道)	取消星期六下午的服務。	因應區議會意見，服務時間維持不變，但會實施縮減班次的方案。

2010-11	城巴	E22A	寶林公共運輸 交匯處－ 亞洲國際博覽館	請參閱上文有關城巴 E22B 的項目。	請參閱上文有關城巴 E22B 的項目。
<b>(iv)以單層巴士替換雙層巴士</b>					
2010-11	九巴	共 34 條 路線	-	九巴建議以 58 部單層巴士替換雙層巴士，涉及下列 路線: 7、7B、8A、18、23、24、28A、32、33A、38A、 41、41M、43、66、70K、71K、72、73、73A、81K、 82K、82M、84M、85K、91M、92、95M、234B、248P、 264M、273、280P、286M、及 289K。	以一換一形式用單層巴士替換雙層 巴士，可減低車輛排放，同時又可維 持服務的班次。運輸署在批准每個項 目前，會確保替換單層巴士後的載客 量足以應付乘客需求。

# 區議會有較大意見的項目

附件三

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
<b>(i)取消/合併路線</b>					
2010	九巴	6  6A	美孚—天星碼頭  荔枝角—天星碼頭	<p>由於九巴 6 及 6A 號線的行車路線約 90%互相重疊，只有荔枝角至美孚一段不同，而繁忙時段的使用率並不高，分別只得約六至七成，非繁忙時段的使用量更低。這兩條路線行經的彌敦道、青山道及元州街，沿途亦有鐵路及很多替代的公共交通服務，因此建議將該兩線合併並減省兩部巴士。合併後 6 號線將由美孚延長至荔枝角總站開出，途經美荔道再以原有路線前往尖沙咀天星碼頭。而 6A 號線則會取消。</p> <p>為照顧原在美孚巴士總站上午繁忙時段乘搭 6 號線的乘客，合併後的 6 號線仍會在上午 7 時至 9 時於美孚總站每 15 分鐘開出特別班車。</p> <p><b>建議的優點</b> 合併兩條路線後可減省兩部巴士，及減少繁忙幹道巴士每天 30 架次。</p>	<p>部份區議會對方案表示支持，但有區議會因擔心在美孚總站上車的乘客受影響而不支持建議。</p> <p>由於兩線合併後可減少繁忙幹道巴士每天 30 架次，上午繁忙時段在美孚開出特別班車已可照顧了部份受影響的乘客，因此運輸署認為應該盡早落實。</p>



預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
2010	九巴	234S	深井(碧堤半島)－青衣站	由於九巴 234S 號線乘客量偏低，建議取消該線上午兩班車服務。為減低對乘客的影響，將九巴 234B 號線（浪翠園－荃灣西站）相若時間的兩班車由荃灣西站延長至青衣站。  <b>建議的優點</b> 可將取消的兩班車調往其他乘客量高的路線。	深井居民由原來總站上車變為要在 234B 號線的中途站候車，擔心登車有困難，並憂慮延長 234B 號線後會影響該線現時的班次。  運輸署會與巴士公司再研究區議會的意見，制訂新方案後再諮詢區議會。
<b>(ii)縮短行車路線</b>					
2010	九巴	82K	美林－火炭站	遷移位於火炭站的總站至圓洲角，並繞經廣源，建議可減省一部巴士。	區議會不反對縮短行車路線，但不滿減少巴士數目及調低班次，並要求下調車費。  運輸署會與巴士公司研究區議會的意見，修訂方案後再諮詢。
2010	九巴	208	廣播道－尖沙咀東	九巴 208 號線是以單層巴士運作的服務，乘客使用率偏低（繁忙時段的使用率不超過五成）。在彌敦道（窩打老道以南的一段）在繁忙時段的最高使用率低於三成（平均每班車約 16 人）。方案建議縮短 208 號線的行車路線至油麻地，途經上海街及永星里後掉頭返回廣播道，並改以循環線型式運作。	相關區議會整體不反對，但個別議員認為縮短路線未能照顧在佐敦道附近下車前往伊利沙伯醫院的乘客，並提出反建議將路線改往尖沙咀碼頭。  由於方案可減少繁忙幹道的巴士每天 120 架次，而新提供的轉乘優惠已照顧了原有乘客

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
				<p><b>建議的優點</b>            方案可減少彌敦道的巴士每天 120 架次。            九巴 208 號線的車費可由\$7 減至\$4.2。            新增 10 條路有\$2.8 至\$4.2 不等的轉乘優惠（包括 1、1A、3C、6C、7、8、30X、35A、41A 及 58X），其中 3 條可前往尖沙咀碼頭，另 2 條可前往尖沙咀東。</p>	<p>的需要，因此運輸署認為應該落實推行。</p>
2010	新巴	702	海麗邨—深水埗(欽州街)(循環線)	<p>由於新巴 702 號線乘客量低於兩成，建議取消該線在非繁忙時段繞經蘇屋邨的班次，並將該線繁忙時段的班次由 8-10 分鐘調低至 10-12 分鐘。另外，新巴 796C 號線全日途經蘇屋邨及元州邨一帶。</p> <p><b>建議的優點</b>            提高整體營運效率</p>	<p>區議會反對，並表示有關方案影響乘客往來海麗邨及蘇屋邨/元州邨一帶的乘客，而新巴 796C 號線的班次較疏以及巴士站位置較新巴 702 號線原有車站相距較遠，令乘客不便。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。</p>
2010	城巴	5C	西環(石塘咀)—灣仔(盧押道)	<p>行車路線縮短至中環，路線改道經皇后大道西、德輔道西、水街、干諾道西、干諾道中、林士街、德輔道中、畢打街及干諾道中。取消星期六的服務。</p> <p><b>建議的優點</b>            方案可減少繁忙幹道的巴士每天 9 架次。</p>	<p>5C 號線改道會對西營盤居民帶來很大的影響。現時早上繁忙時間 5C 號線巴士經常滿座，令西營盤居民未能上車。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。</p>

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
<b>(iii)縮減班次或服務時間</b>					
2010	九巴	69X	天瑞— 佐敦(滙翔道)	上午 7:35 由天耀開出的特別班次的載客率不高，建議取消該特別班次，調配車輛回主線行走，以提高營運效益。	區議會不支持，認為對天耀邨及天盛苑居民構成不便。  因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。
2010	九巴	298E	坑口站— 將軍澳工業邨(循環線)	自港鐵康城站啓用後，這路線載客量持續下跌約三成，故此建議減省一部空調雙層巴士。  <b>建議的優點</b> 減省使用率不高的巴士服務，提高路線的營運效率。	區議會不支持。認為運輸署不應該同時削減這路線服務及取消新巴 797M 號線，擔心來往將軍澳工業村及日出康城的巴士服務不足以應付乘客需求。  因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。
2010	九巴	N237	美孚— 葵盛	建議班次由現行 15 分鐘下調至 20 分鐘，建議落實後可減少 1 部巴士。  <b>建議的優點</b> 減省使用率不高的巴士服務，提高路線的營運效率。	區議會不支持，認為葵盛一帶無其它深宵交通服務，不應削減班次。  因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
2010	新巴	23B	寶馬山— 羅便臣道/ 柏道— 寶馬山	<p>這路線在星期六及學校假期的乘客量偏低，平均載客率低於兩成，建議取消新巴 23B 號線於星期六及學校假期時的服務班次。</p> <p><b>建議的優點</b> 減省使用率不高的巴士服務，提高路線的營運效率。</p>	<p>區議會不支持，並指有關方案未能顧及乘客需要。</p> <p>運輸署會與巴士公司研究區議會的意見，修訂方案後再諮詢。</p>
2010	城巴	12	中環(中環渡輪碼頭)— 羅便臣道) (循環線)	<p>城巴 12 號線往來中環，這路線與城巴 3B(中環(林士街)至蒲飛路)、城巴 12M(金鐘站(添馬街)至柏道)及新巴 13(中環(大會堂)至旭龢道)、新巴 23A(勵德邨至羅便臣道)號線等重疊。自半山自動扶手電梯啓用以來，城巴 12 號線在非繁忙時段的乘客量偏低，平均每班車只約 10 人。因此建議取消城巴 12 號線非繁忙時段的服務，只在星期一至六約上午 7 時至 10 時及星期一至五下午 4 時至 7 時提供服務)。</p> <p><b>建議的優點</b> 實施建議可每日減少皇后大道中及干諾道中的巴士約 40 架次，有助紓緩中環一帶的交通擠塞。</p>	<p>區議會認為運輸署經常建議削減半山一帶巴士服務，對該區居民不公平，並建議應加強城巴 12 號線的服務。</p> <p>由於受影響的乘客可選乘其他的替代服務，配合新增設的轉乘優惠及分段收費，乘客不會因選乘替代服務而要付出較高的車費，而取消非繁忙時段的班次可減少每日行經皇后大道中及干諾道中的巴士約 40 架次，運輸署認為本建議值得支持及應該落實推行。</p>

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
2010	城巴	90	鴨脷洲邨—中環(交易廣場)	<p>縮減下午繁忙時間後的班次。</p> <p><b>建議的優點</b> 減省使用率不高的巴士服務，提高路線的營運效率。</p>	<p>區議會不支持，因為可替代的巴士服務車費較高。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。</p>
2010	九巴/ 新巴	641	啓業—中環(港澳碼頭)	<p>由於隧巴 641 號線在星期六下午時段乘客量低於兩成，建議取消該時段的服務。受影響乘客可改乘隧巴 101、606 或 619 號線往返港島及觀塘一帶。</p> <p><b>建議的優點</b> 實施後減少金鐘道、德輔道中及干諾道中的巴士每天 24 架次。</p>	<p>區議會認為由於九龍灣有大量商廈落成，乘客對該線的需求會增加。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。</p>
2010	九巴/ 城巴	690	康盛—中環(交易廣場)	<p>自港鐵將軍澳線通車後，本線非繁忙時段乘客量偏低，平均乘客量低於兩成。因此建議取消隧巴 690 號線平日非繁忙時段的服務，星期六上午 10 後及星期日全日的服務亦會取消。</p> <p>康盛及翠林的乘客可乘專線小巴 15M 或 17M 號線再轉乘港鐵往返港島，現時亦有提供轉乘優惠。寶林的乘客可直接乘搭港鐵，將軍澳區外的乘客</p>	<p>區議會認為不應同時削減將軍澳區三條隧巴 (690、692 和 694 號線) 的服務；另翠林邨、康盛花園及景明苑位處山上，沒有鐵路服務。</p> <p>由於翠林邨、康盛花園及景明苑並無鐵路直達的服務，運輸署會先行實施隧巴 692 號線取消服務的方案。</p>

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
				<p>可乘隧巴 601、603 或 619 號線。</p> <p><b>建議的優點</b> 可減少平日在金鐘道、德輔道中及干諾道中的巴士每天 24 架次。</p>	
2010	九巴/ 新巴	692	坑口(北)－ 中環(交易廣場)	<p>自港鐵將軍澳線通車後，本線非繁忙時段乘客量偏低，平均乘客量低於兩成。因此建議取消隧巴 692 號線平日非繁忙時段的服務，星期六上午 10 後及星期日全日的服務亦會取消。</p> <p>受影響的乘客，可改乘車費較低的港鐵服務往來坑口至港島。</p> <p><b>建議的優點</b> 可減少干諾道中、軒尼詩道及怡和街的巴士每天 96 架次。</p>	<p>區議會認為要乘客改乘港鐵，減少了選擇。</p> <p>運輸署認為乘客可直接選乘鐵路為替代服務，取消低載客量的服務有助減低繁忙幹道的巴士架次，有助改善路邊空氣質素。乘客亦可選乘其他替代服務，因此運輸署認為縮減隧巴 692 號線服務的建議值得支持及應該按計劃實施。</p>

預計實施年份	巴士公司	路線	往返	建議	跟進工作
2010	新巴	694	小西灣—調景嶺公共運輸交匯處	<p>自港鐵將軍澳線通車後，本線在非繁忙時段的乘客量偏低，平均乘客量只有 13%。因此建議取消新巴 694 號線平日非繁忙時段的服務，星期六上午 10 後及星期日全日的服務亦會取消。</p> <p>受影響的乘客，可改乘搭港鐵往來將軍澳至柴灣，往來小西灣的乘客可乘搭港鐵至柴灣站然後轉乘專線小巴 47M 號線。</p> <p><b>建議的優點</b> 可分別減少星期一至五、星期六和星期日及公眾假期巴士每天 68、90 及 109 架次。</p>	<p>區議會認為有關建議強迫乘客乘搭港鐵，減少乘客的選擇，並認為小西灣沒有鐵路服務，削減小西灣的巴士服務，對該區居民極不公平。</p> <p>運輸署會先行實施隧巴 692 號線取消服務的方案。</p>
2010	城巴	962X	屯門(龍門居)—金鐘	<p>縮減早上 11 時後由屯門開出及下午 5 時前由金鐘開出的班次至每 30 分鐘一班。</p> <p><b>建議的優點</b> 建議可減少繁忙幹道的巴士每天 13 架次</p>	<p>區議會認為屯門至港島車程長，乘搭鐵路亦需多次轉車，十分不便。</p> <p>因應區議會的意見，運輸署會與巴士公司再研究。</p>