

2015 - 2016 年度屯門區巴士路線計劃

目的

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

2015 - 2016 年度巴士路線計劃

2. 2015 - 2016 年度的巴士路線計劃已經初步擬定，附表一撮錄有關建議方案，而附錄一至附錄六夾附各項方案的詳細建議安排。

策劃本區巴士路線計劃的考慮因素

3. 自2013年起，行政長官的施政報告已明確表示政府會繼續發展以公共交通為本及以鐵路為骨幹的運輸系統，舒緩道路擠塞，減少廢氣排放。未來數年將有多條新鐵路陸續落成，政府必須繼續優化公共交通系統，着力重組巴士路線，以提高巴士服務網絡的效率和改善服務質素，以及理順不同公共交通工具之間的作用和角色。

4. 本署會按下列的長遠公共交通發展策略，繼續發展巴士路線的網絡：

- (一) 公共交通與民生、經濟發展及環保息息相關，政府須有長遠和全面的規劃。現時，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，舒緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染，也可發揮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，本署會繼續以鐵路為主，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，穿梭港九新界經已十分方便。本署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。本署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和交通對環境造成的影響。為了令香港可持續發展，本署會考慮乘客需求的改變和運輸基建啟用後的情況，重整巴士路線的服務，包括取消使用量低的巴士路線、縮減班次及縮短行車路線。在調整路線時，巴士公司亦會考慮提供巴士轉乘計劃，以作配合。
- (三) 隨着本港鐵路網絡不斷擴展，本署會進一步改善公共交通系統網絡，有效協調各種公共交通工具，並配合需求情況而重組相關的公共交通服務，減少惡性競爭和服務重疊。在未來數年，多條新鐵路將陸續投入服務，此將為推行大規模巴士服務重組計劃帶來契機，以改善道路擠塞、維持一個有效率的公共交通系統及減低路邊空氣污染。

改善及減少巴士服務的指引

5. 本署及專營巴士公司在制定路線計劃時會參考以下第 6 至 15 段所臚列的指引內容。

改善服務

6. 基本上本港主要已發展地區均已有一至多條巴士路線及其他輔助交通工具(例如專線小巴)提供服務。為了配合人口變遷，本署會因應現有巴士服務的乘客量和乘客需求增加巴士路線的班次，或視乎情況開設新的巴士服務。

(a) 增加班次

7. 個別路線如果在繁忙時段最繁忙的半小時內的載客率達 100% 及在該一小時內的載客率達 85%；或在非繁忙時段內的最繁忙一小時的載客率達 60%，本署會考慮增加車輛行走，以提高服務水平。在增加車輛時，本署會首先考慮調配從其他重組項目減省下來的車輛。

(b) 開設新的巴士服務

8. 若上文第 7 段所述的調整不足以應付需求，及沒有可行的替代

服務，本署會考慮開設新巴士線，而接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士路線將獲優先考慮。審批新設巴士服務時，本署會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀、中環、灣仔和銅鑼灣等的巴士路線。

9. 為改善環境、巴士營運效率和交通擠塞情況，本署一直致力(透過取消、合併和縮短路線以及縮減班次)減少行走繁忙走廊的巴士架次和停站次數。如新巴士路線或現有路線經加強服務後無可避免地須途經繁忙地區，巴士服務營辦商須減少其他路線途經該區的相等巴士架次。

(c) 制定巴士轉乘計劃

10. 一直以來，本署與專營巴士公司在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率，以及舒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

11. 為了提升服務質素及迎合乘客需求，各專營巴士公司添置新巴士時，其標準設備已包括空調系統、八達通系統、低地台出入口、環保引擎以及 2 乘 2 的座位。

減少服務

12. 對於使用率不高的巴士路線，本署會按它們的實際運作情況實施各種措施以提高效率。有關措施會視乎情況恰當地推行，包括調整現有路線、班次和服務時間，將巴士站密度降低，或縮短、合併和取消巴士路線等。

(a) 縮減班次

13. 如個別路線在繁忙時段最繁忙半小時內的平均載客率少於 85%；或在非繁忙時段內的平均載客率低於 30%，本署會考慮減少行走的車輛。但接駁鐵路、切合社會需求的路線或繁忙時段班次已定於 15 分鐘或以上及非繁忙時段已定於 30 分鐘或以上的巴士線則會按個

別情況考慮，包括調配單層巴士代替雙層巴士行走，以便更有效地運用巴士車輛資源，及提升巴士網絡的整體效率。

(b) 取消／合併路線

14. 如個別班次不頻密的路線未能提高使用率(即儘管個別路線班次在繁忙時段只能維持在 15 分鐘，及非繁忙時段只能維持在 30 分鐘，而該路線在最繁忙的一小時內的載客率仍少於 50%)，本署會在評估乘客所受影響及研究替代服務(包括該替代服務的服務水平及車費)後，考慮建議取消該等路線或與其他路線合併。

(c) 縮短路線

15. 為了善用資源，運輸署會與有關巴士服務營辦商檢討縮短路線的可行性，特別是大部分乘客會在中途下車的路線。在制訂縮短路線的建議時，以下因素會納入考慮之列：

- (i) 受影響乘客的數目不應過多。作為參考基準，本署會檢視在最繁忙的一小時內，在擬議截斷路線的地點載客率不超過 20%至 30%的巴士路線；
- (ii) 是否有路旁空間可容納有關乘客，以便他們轉乘其他巴士到達目的地；以及
- (iii) 在建議截斷路線的地點附近是否有地方供該巴士線作終點站。

16. 此外，在考慮巴士路線計劃時，本署及專營巴士公司亦會顧及下列因素：

- (一) 本區現時及已計劃的公共交通服務；
- (二) 地區內的發展；
- (三) 基本運輸建設的落成；
- (四) 該項目對乘客的效益；
- (五) 該項目對路面擠塞情況及對環境方面的影響；
- (六) 該項目對經營者的影響；
- (七) 該項目對其他公共交通服務經營者的影響；

(八) 該項目是否合乎經濟效益；及

(九) 市民的意見及建議。

17. 除了參考上述的指引和因素外，自2013年開始，本署會在個別地區或區域以「區域性模式」的方法來重組該區的巴士服務。在推行「區域性模式」重組巴士服務的地區上，本署不是分開單獨處理每一條巴士路線，而是採取區域性綜觀角度，從一個地區或區域內整體的交通配套著手，令相關路線的重組能發揮最大的互補作用。重組路線並不等如只是取消載客率低的路線，本署希望可透過重組路線，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，個別路線的重組方案未必能完全參考第6至16段所提及的指引和因素。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

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

運輸署

二零一五年一月

2015/16年度巴士路線計劃
以屯門區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	空調單層	空調雙層	
2015年第二季	九巴	59A	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)	6/8	6/8	0	15	0	15	0	0	建議將第59A號線改為平日繁忙時間單向服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站，及修訂非繁忙時間雙向每小時一班的定點班次並修改全程車費下調至\$9.4。星期六、日及公眾假期不設服務。詳情請參閱附錄二。
2015年第四季	九巴	59A	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)	6/8	6/8	0	15	0	15	0	0	建議視乎實施第一階段後第59A號線的客量情況，進一步修改路線為平日繁忙時間單向服務。詳情請參閱附錄一。
2015年第二季	九巴	59S	屯門碼頭往旺角	早上4時40分 及5時05分 共2班	-	0	[2]	0	0	0	[-2]	因應乘客量偏低，建議取消路線。詳情請參閱附錄二。
2015年第二季	九巴	259B	屯門碼頭 - 九龍鐵路站	早晚各3班	早上3班	0	3	0	3	0	0	建議修改為只於平日早上時間提供單向服務往市區之服務、修改屯門區內之行車路線繞經新屯門中心一帶，及將現時位於九龍鐵路站的總站遷移至尖沙咀彌敦道近中間道。詳情請參閱附錄三。
2015年第二季	九巴	259C	新屯門中心往尖沙咀	早上4班	早上2班	0	4	0	2	0	-2	因應第259B號線改動後，將與現時第259C 號線之服務會互相重疊，建議縮減第 259C 號線的班次。詳情請參閱附錄三。
2015年第二季	九巴	259E	龍門居往荃灣鐵路站	早上13班	早上6班	0	6	0	3	0	-3	現時第259E 號線與第59M 號線互相重疊，因而令其使用量持續偏低，建議縮減第 259E 號線的班次。詳情請參閱附錄三。
2015年第二季	九巴	259X	龍門居/屯門碼頭往觀塘碼頭	-	早上2班	0	0	0	2	0	2	建議新增第259X號線由龍門居/屯門公路轉車站開出，於龍翔道、黃大仙及彩虹將不會停站往觀塘碼頭。詳情請參閱附錄三。
2015年第二季	九巴	59X, 258D, 263, 960, 960X, 961		-	-	0	0	0	3	0	3	配合修改第259B、259C及 259E線後所剩餘之資源會按實際客量需求分配至有關路 線，加強服務。
2015年第三季	城巴	B3A	山景邨 - 深圳灣口岸	25-35	20-30	0	3	0	4	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。
2015年第三季	城巴	962C	鰂魚涌 (英皇道新威園對面) 往 屯門(龍門居)	-	上午 共1班	0	0	0	1	0	1	逢星期一至五(公眾假期除外)，於上午繁忙時段增設一班第962C號線班次，由屯門（龍門居）開出，經屯門碼頭、兆麟及置樂一帶前往太古（康怡廣場）的服務。詳情請參閱附錄四。
2016年第一季	城巴	962S	屯門(置樂花園) 往 銅鑼灣 (摩頓臺)	15-23	10-20	0	5	0	6	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。

2015/16年度巴士路線計劃
以屯門區為終點站的路線

建議實施日期	巴士公司	路線	終點站	繁忙時段班次 (分鐘)		車輛分配						備註
						現行		建議		修改		
				現行	建議	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	空調 單層	空調 雙層	
2015年 第一季	龍運	A33/ A33P	屯門站/ 鍾屋村 - 機場 (地面運輸中心)	全日2班	A33:全日2班 A33P:全日2班	0	1	0	1	0	0	修訂2013—2014年度的落實方案，建議增設輔助路線第A33P號來往鍾屋村及機場，以配合乘客需求。而第A33號線的服務時間亦會相應作出調整。詳情請參閱附錄五。
2015年 第四季	龍運	A33/ A33P	屯門站/ 鍾屋村 - 機場 (地面運輸中心)	全日4班	全日6班	0	1	0	2	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。
2015年 第一季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場 (地面運輸中心)	6-13	6-13	0	23	0	24	0	1	為應付乘客需求，建議延長第E33P號線往屯門方向的服務時間。詳情請參閱附錄六。
2015年 第四季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場 (地面運輸中心)	6-13	6-13	0	24	0	25	0	1	為應付乘客需求，建議延長第E33P號線早上往機場方向的服務時間。詳情請參閱附錄六。
2016年 第三季	龍運	E33/ E33P	屯門市中心/兆康 - 機場 (地面運輸中心)	6-13	6-13	0	25	0	26	0	1	為應付乘客需求，建議進一步延長第E33P號線的服務時間。詳情請參閱附錄六。

九巴服務重組建議 - 修改第59A號線行車路線及服務時段

第59A號線現時的服務詳情

路線	59A
終點站	屯門碼頭 - 深水埗(欽州街)
繁忙時間班次	最繁忙時段約每6至8分鐘一班
單程收費	\$11.5
服務時間	每日早上5時40分至凌晨12時30分
乘客使用量	最繁忙一小時內的載客率: 71% 非繁忙時段載客率: 24%

建議的內容

- 現時第59A號路線服務範圍與多條九巴路線及其他交通工具重疊：

行程	與第59A線重疊的巴士線/ 其他交通工具
屯門 <> 荃灣	59M
屯門 <> 葵興/葵芳	59M <> 58M
屯門 <> 美孚/長沙灣/深水埗	59X ; 59M <> 60X/66X/67X
荃灣 <> 美孚/長沙灣/深水埗	30X/33A/36A/234X/港鐵

- 第59A號線於非繁忙之時段的乘客量持續偏低，加上屯門公路轉車站於2012年尾啟用後，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。乘客可經轉車站有更多在車資上及班次上較具吸引力的選擇，預期乘客量在日後不會有重大改變。為善用資源及在最多人使用的時段提供直接、便宜並班次穩定的服務，現建議將此路線改為繁忙時間單向服務、日間非繁忙時間提供有限度班次服務並縮短至葵涌道近葵芳邨為終點站。

路線	59A
終點站	屯門碼頭 至 葵涌道(葵芳邨)
服務時間及班次	星期一至星期五(公眾假期除外) - 往葵涌: - 早上7時至早上8時30分，最繁忙時段每6至8分鐘一班 - 早上8時30分至下午4時30分，每60分鐘一班 - 往屯門: - 上午10時30分至晚上5時30分，每60分鐘一班 - 晚上5時30分至晚上7時30分，最繁忙時段每8至10分鐘一班
單程收費	\$9.4

- 巴士公司會於計劃落實後3個月內，檢討其乘客需求，如有需要，會按實際需求情況調整該線於非繁忙時段之班次服務。
- 乘客現時可享用屯門公路轉車站之巴士轉乘計劃，使用第59M線轉乘第58M/67M線來往屯門及葵涌，以八達通繳付車費享有轉乘優惠，其總車費為\$9.4，較現時第59A 線的車費為低。
- 新增八達通轉乘計劃，於上述路線運作修改後，乘客仍可以現時第59A號線車資來往深水埗、長沙灣與屯門碼頭之間，詳情如下：

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	轉乘地點
59M	荃灣	\$8.4	234X	尖沙咀	\$8.9	\$5.8	\$11.5	青山公路近荃景圍
234X	灣景花園	\$8.9	59M	屯門	\$8.4	\$5.8	\$11.5	青山公路近荃景圍

建議的好處

- 如有關建議得以落實，將可減少與其他巴士線或交通工具的重疊，並在儘量減少對現有乘客的影響下改善有關路線的營運效率，令資源能更有效地運用。
- 修改服務時間後第59A號線所省下的資源會投放於屯門區多條需求殷切的巴士路線，以應付屯門公路轉車站啟用後新增的客量需求。

對乘客之影響

- 根據現時的客量數據，全日超過兩成第59A號線的乘客可於早上繁忙時間往葵涌及下午繁忙時間往屯門仍可繼續使用重組後的第59A號線服務。另外約四成乘客可轉往使用其他班次更頻密的直接路線，如第58M、59M、59X、33A、36A及234X號線。
- 約四成的乘客可按下列轉乘組合於屯門公路轉車站轉乘其他路線前往目的地：

受影響乘客	乘客人數 (百分比)	轉乘組合	轉乘組合 收費
往深水埗方向			
屯門 往 葵涌	450 (~8%)	59M > 58M/67M	\$9.4
屯門 往 九龍	690 (~11%)	59M > 60X/67X/59X 或 59M > 234X	\$11.5
往屯門方向			
葵涌 往 屯門	510 (~9%)	58M/67M > 59M	\$9.4
九龍 往 屯門	740 (~12%)	60X/67X/59X > 59M/59X 或234X > 59M	\$11.5

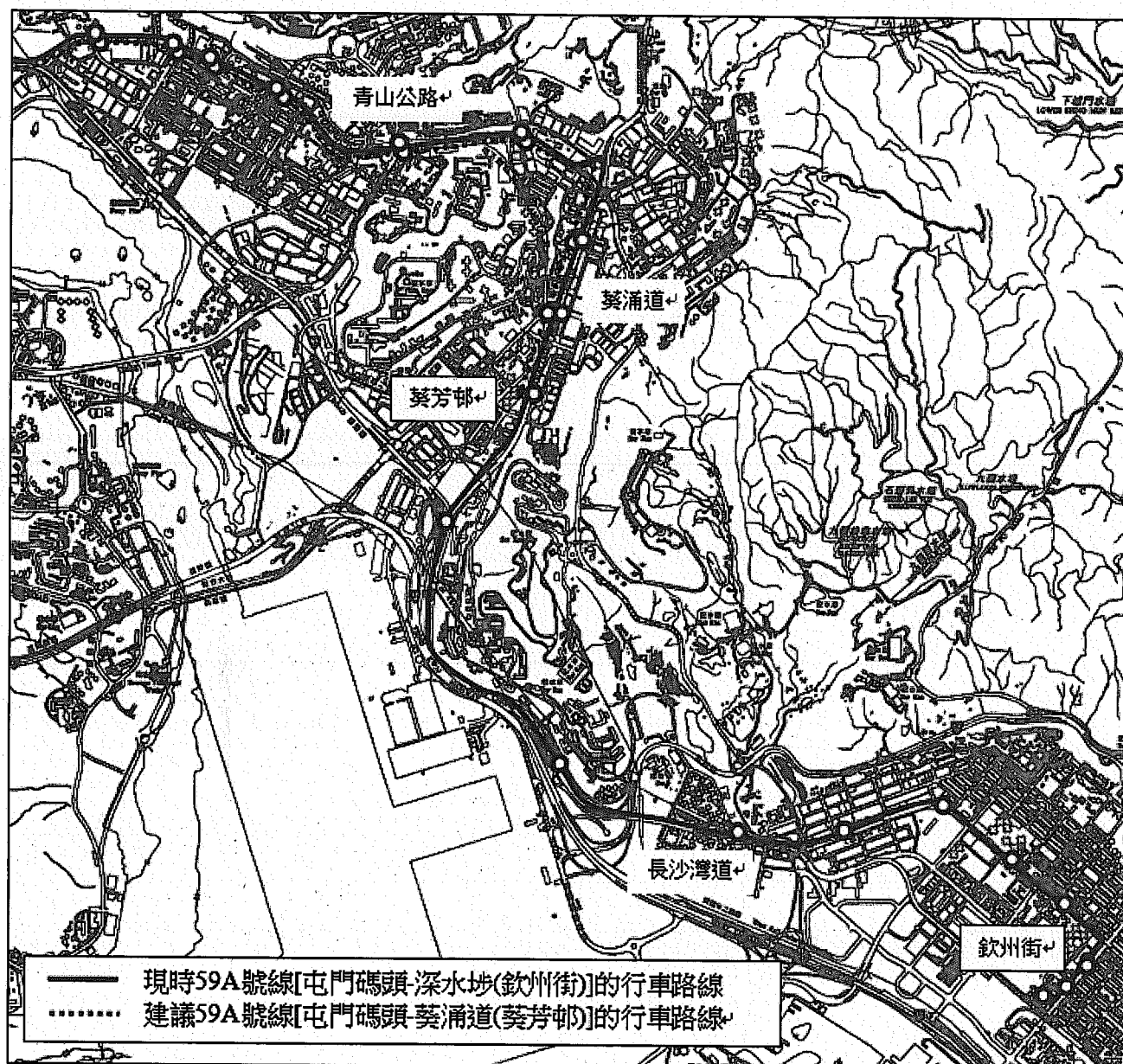
路線圖

請參閱附錄一(1)

目標實施日期

二零一五年第二季

九巴第59A號線修改行車路線建議



九巴服務重組建議—取消第59S 號線服務

第59S號線現時的服務詳情

路線	59S
終點站	屯門碼頭往旺角
服務時間及班次	星期一至五(公眾假期除外) 上午4時40分及上午5時05分 (共2班)
單程收費	\$18.7
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：11%
車輛數目	2 部雙層巴士

建議的內容

- 第59S號線的行車路線與現有通宵路線N260號線重疊，以致使用量偏低。加上第N260號線於整個通宵時段服務，乘客無需依賴第59S號線前往市區。為善用資源，建議取消第59S號線。

對乘客之影響

- 現時於石排頭路、震寰路及屯門鐵路站的乘客(平均每日約有10人)，可於鳴琴路或屯門市中心的巴士站以較低車資(\$11.1) 乘坐第N260號線前往市區。
- 現時於屯門區前往長沙灣、深水埗及旺角的的乘客(平均每日約有10人)，可使用巴士公司現有的八達通轉乘計劃，先乘搭第N260號線，於美孚轉乘第N241號線，總車資為\$17.7，較第59S號線為低。
- 其餘乘客可以較低車資(\$11.1)直接改乘N260線前往屯門區至美孚之間的目的地。

目標實施日期

二零一五年第二季

九巴服務重組建議 – 第259B、259C、259E號線重組及新增第 259X 號線

第259B、259C、259E號線現時的服務詳情

路線	259B	259C	259E
終點站	屯門碼頭 至 九龍鐵路站	新屯門中心 往 尖沙咀	龍門居 往 荃灣鐵路站
繁忙時間班次	逢星期一至五 早上每12/13分鐘 一班 晚上每20分鐘 一班	逢星期一至五 早上每 10/13 分鐘 一班	逢星期一至五 早上每12至20分鐘 一班
單程收費	\$14.3	\$13.7	\$8.9
服務時間	逢星期一至五 早上7時20分 至早上7時45分 (往九龍方向) 晚上5時40分 至 晚上6時20分 (往屯門方向)	逢星期一至五 早上7時20分 至早上7時55分 (往九龍方向)	逢星期一至五 早上5時40分 至早上9時正 (往荃灣方向)
乘客使用量	最繁忙一小時內的 載客率: 60%	最繁忙一小時內的 載客率: 48%	最繁忙一小時內的 載客率: 53%
班次數目	往九龍共3班 往屯門共3班	往九龍共4班	往荃灣共13班

建議的內容

- 自屯門公路轉車站於2012年尾落成，屯門區往來九龍市區的乘客需求已有所變化。乘客現時可使用區內多條路線前往屯門公路轉車站，並轉乘多條快速長途路線前往市區多個地區，無需依賴特定時間開出而班次較疏落的特別路線，轉乘模式亦增加乘客行程安排之彈性。
- 為配合實際客量變化，現建議第 259B 號線修改為只於平日早上時間提供單向往市區之服務、修改屯門區內之行車路線繞經新屯門中心一帶、及將現時位於九龍鐵路站的總站遷移至尖沙咀彌敦道近中間道。
- 建議的第 259B 號線行車路線：

由屯門碼頭開出：於龍門路後改經屯青里及龍門路後返回原有路線；以尖沙咀彌敦道近中間道為終點站。

- 由於上述運作改動會與現時第 259C 號線(新屯門中心往尖沙咀)之服務互相重疊，建議縮減第259C號線之班次。
- 另外，現時第 259E 號線與第 59M 號線互相重疊，自屯門公路轉車站落實多條路線重整計劃後，第 59M 號線已不斷增強了班次服務，其頻密程度已令龍門居一帶乘客無需依賴定時班次開出及車資較高的第 259E 號線，因而令其使用量持續偏低，建議縮減第 259E 號線之班次。
- 於落實上述路線重整所節省之資源將視乎需求調撥至其他屯門區內客量需求較高的巴士路線上，當中包括第59X、960 / 961、258D / 263號線及新增第 259X 號線。

路線	259B	259C	259E
終點站	屯門碼頭 往 尖沙咀	新屯門中心 往 尖沙咀	龍門居 往 荃灣鐵路站
單程收費	\$14.3	\$13.7	\$8.9
服務時間	逢星期一至五 早上7時20分 至 早上7時45分 (往九龍方向)	逢星期一至五 早上7時20分 及 早上7時55分 (往九龍方向)	逢星期一至五 早上6時30分 至 早上8時20分 (往荃灣方向)
班次數目	3班	2班	6班

- 新增第 259B 號線於屯青里(新屯門中心)之分段收費(\$13.7)，使現時使用第 259C 號線於屯青里上車之乘客仍可使用現有車資改乘改道後的第 259B 號線前往市區之目的地。
- 建議的第 259X 號線於九龍區內行車路線：

由龍門居/屯門公路轉車站開出：...屯門公路、青朗公路、西北青衣交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、支路、呈祥道、龍翔道、彩虹交匯處、觀塘道、偉業街天橋、偉業街、啟祥道、宏光道、常悅道、常怡道、宏照道、海濱道、順業街及偉業街後以觀塘碼頭巴士總站為終點站。

路線	259X
終點站	龍門居/屯門公路轉車站 往 觀塘碼頭
服務時間	星期一至五(公眾假期除外) 龍門居：7時正 屯門公路轉車站：7時45分
單程收費	\$18.4
班次數目	共2班

- 第259X號線於龍翔道、黃大仙及彩虹將不會停站，於龍門居開出之班次會建議加設定時開車時間於屯門公路轉車站，當班次到達轉車站(近現時第61M號線往市區之巴士上落客處)會等候至特定開出時間，方便轉車乘客使用此特別服務前往市區。

建議的好處

- 善用資源以配合實際乘客需求，改善轉車站高用量路線之載客能力。同時調撥重整後的資源增加新路線，並令乘客可以經轉車站前往更多新服務地點。
- 新增之第259X號線行經九龍灣商貿區及觀塘一段偉業街，方便乘客直接使用該路線前往有關地區，並節省於觀塘道下車後之步行時間或再轉乘其他交通工具。

對乘客之影響

第 259B 號線

受影響乘客	乘客人數	其他路線/ 轉乘組合	其他路線/ 轉乘組合收費
往九龍站方向			
屯門 往 廣東道至九龍站	40 (~10%)	59M / 59X > 260X	\$15.1
往屯門方向			
九龍站至九龍中央郵政局 往 屯門	100 (~25%)	260X > 59M / 59X	\$15.1
油麻地至旺角奶路臣街 往 屯門	50 (~12%)	60X > 59M / 59X	\$12.8

第 259C 號線

- 現時大部分於新屯門中心及龍門居上車之乘客可直接選乘修改行車路線後的第259B號線(分段車資: \$13.7)前往市區，無需中途轉乘其他路線。
- 現時於龍門路上車之乘客除可直接選乘修改行車路線後的第259B號線(分段車資: \$13.7)前往市區外，亦可改乘第59X號線(全程車資: \$12.8)或於屯門公路轉車站轉乘第60X或260X號線(合共轉乘車資: \$12.8-15.1)前往市區。

第 259E 號線

- 現時大部分於龍門居上車之乘客可於龍門路使用較低車資(\$8.4)改乘第59M號線直接前往荃灣；或經屯門公路轉車站轉乘其他路線前往市區其他目的地。

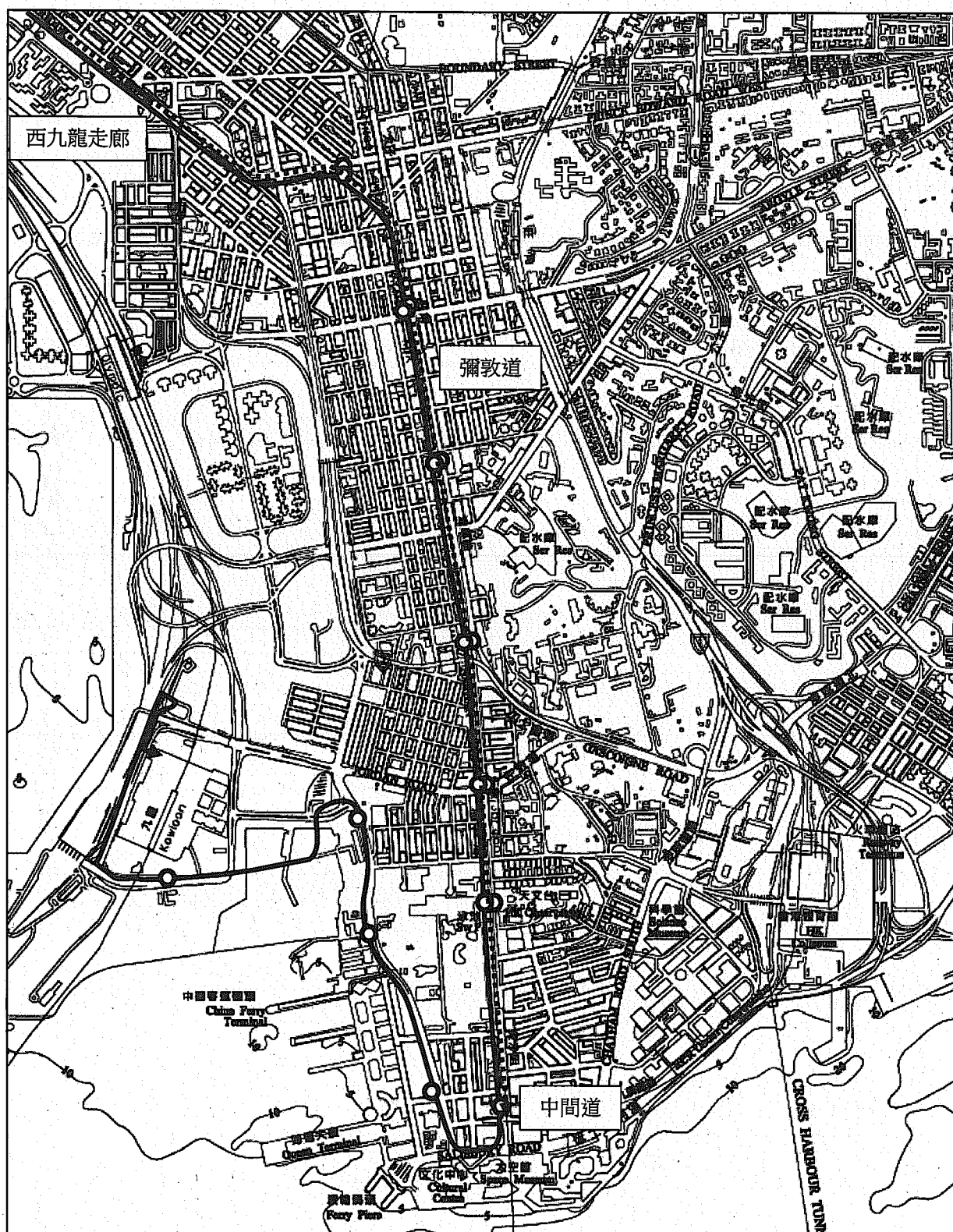
路線圖

請參閱附錄三(1)

目標實施日期

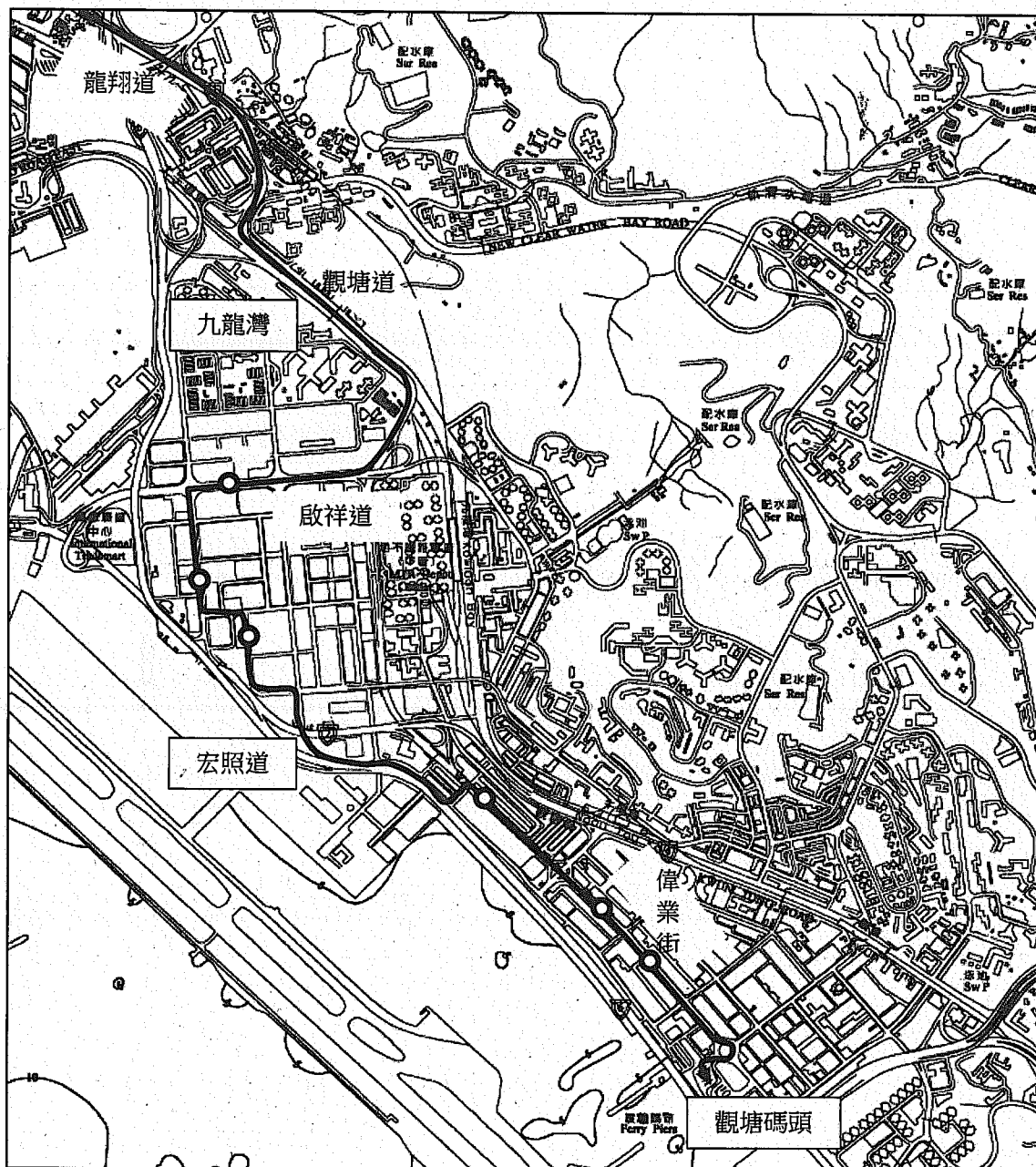
二零一五年第二季

九巴路線重組建議 - 第259B/259C號線修改行車建議



- 現時259B號線(屯門碼頭-九龍站)
- 現時259C號線[新屯門中心往尖沙咀(彌敦道)]
- 建議259B號線[屯門碼頭-尖沙咀(彌敦道)]

九巴路線重組建議 - 新增第259X號線的路線



—— 建議第259X號線 (龍門居/屯門公路轉車站往觀塘碼頭)

過海隧道巴士服務建議 - 城巴第 962C 號線

I. 第 962C 現時的服務詳情

路線	962C
終點站	鰂魚涌(英皇道新威園對面) 往 屯門(龍門居) (下午班次)
班次	2 班
單程收費	\$21.4
服務時間	由鰂魚涌開出： 星期一至五(公眾假期除外)： 下午六時二十分 及 六時四十五分
車輛數目	2 輛雙層空調巴士

II. 建議的背景

- 城巴第 962C 號線現時在下午繁忙時間提供由港島東直達屯門南的服務，平均載客量達七成以上。巴士公司曾多次接獲乘客意見，要求增設早上繁忙時段由屯門南至港島東的服務。

III. 建議的內容

- 基於上述背景，現建議逢星期一至五(公眾假期除外)，於上午繁忙時段增設一班第 962C 號線班次，由屯門(龍門居)開出，經屯門碼頭、兆麟及置樂一帶前往太古(康怡廣場)的服務，詳情如下：

路線	962C
終點站	屯門(龍門居) 往 太古(康怡廣場)
行車路線	屯門(龍門居) 往 太古(康怡廣場)：龍門路、湖翠路、湖景路、海皇路、海榮路、青山公路青山灣段、屯興路、屯門公路、青朗公路、青衣交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、西九龍高速公路、西區海底隧道、林士街天橋、干諾道中、畢打街隧道、夏慤道、告士打道、夏慤道、維園道、東區走廊，糖水道、渣華道、英皇道及康山道。
服務時間	逢星期一至五(公眾假期除外) 上午七時二十分
車費	\$21.4
行車時間	75 分鐘
車輛數目	1 輛雙層空調巴士

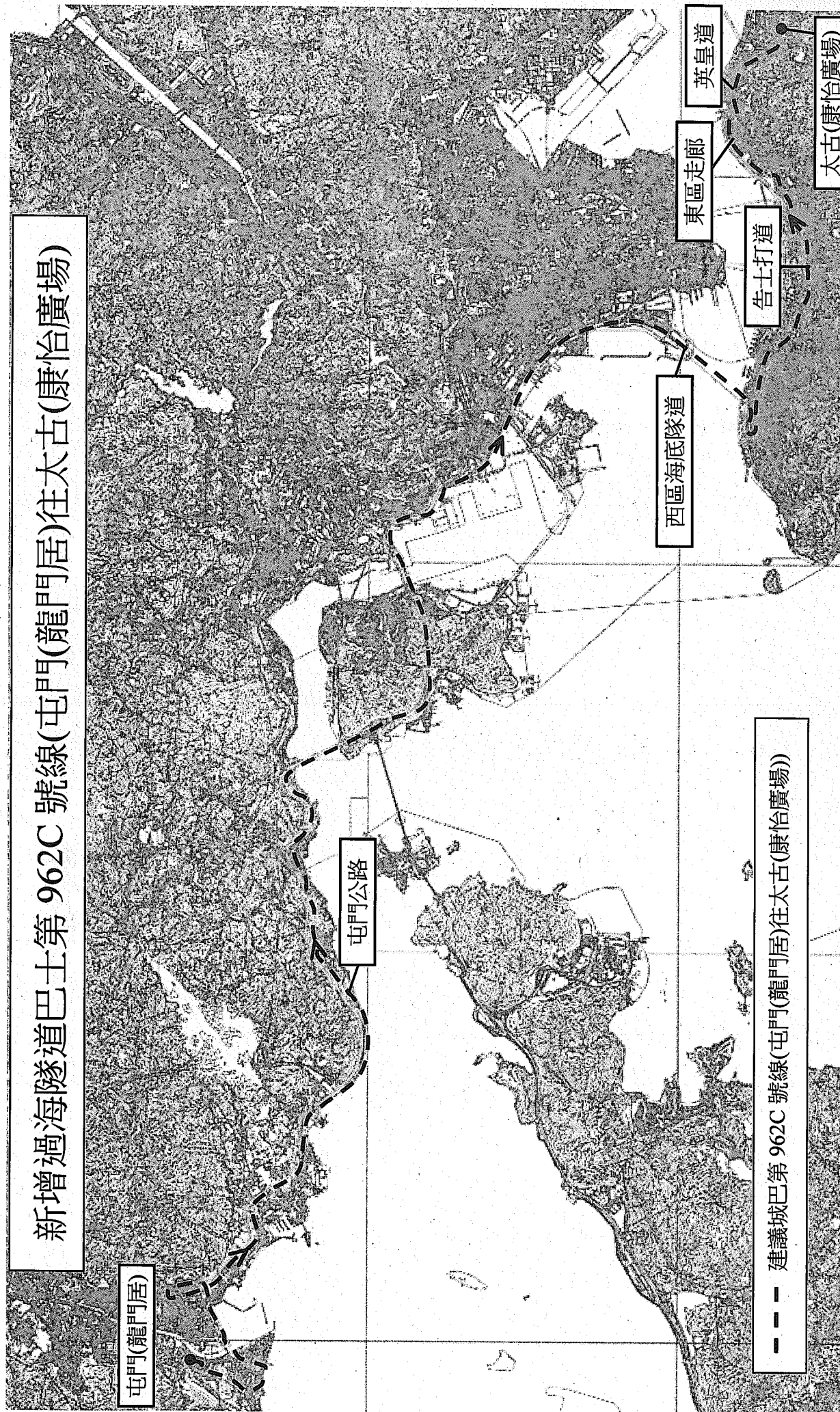
IV. 建議的好處

- 新增設的第962C號線能在繁忙時段為屯門南的居民提供直接巴士服務前往港島東區。

V. 路線圖

請參閱附錄四(1)

VI. 建議實施日期 2015年第3季



龍運巴士服務重組建議- 第 A33 及 A33P 號線

I. 第 A33 號線現時的服務詳情

路線	A33
終點站	屯門站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	早上及下午繁忙時段各一班車
單程全程收費	\$27.7
服務時間	屯門站開出：早上 6 時 25 分 (一班車) 機場開出：下午 5 時 10 分 (一班車)
最高載客率	31%
車輛數目	1 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 隨著屯門東北區的住宅項目相繼發展及落成，在 2013 至 2014 年度落實的巴士路線發展計劃中曾建議將第 A33 號線延長至洪水橋，並調整第 A33 號線於屯門區內的行車路線。然而，因應屯門區近年的地區發展，本署建議修訂有關方案，以配合屯門北一帶的乘客需求。

III. 建議的內容

- 為配合屯門北一帶的乘客需求，本署建議增設新輔助路線第 A33P 號線來往鍾屋村、藍地、虹橋一帶與機場國泰城及客運大樓。
- 第 A33 號線的總站及行車路線將維持不變，而服務時間將作出調整，以更切合乘客需求。
- 有關建議中的第 A33 及 A33P 號線的安排如下：

路線	A33	A33P
終點站	屯門站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心)	屯門(鍾屋村) - 機場(地面運輸中心)
單程全程收費	\$27.7	\$27.7

路線	A33	A33P
服務時間及班次	<u>屯門站開出：</u> 每日早上 5 時 15 分 (一班車) <u>機場開出：</u> 每日下午 4 時 15 分 (一班車)	<u>屯門(鍾屋村)開出：</u> 每日早上 7 時 15 分 (一班車) <u>機場開出：</u> 每日下午 6 時 15 分 (一班車)
行車路線	維持不變	<u>由屯門(鍾屋村)開出：</u>經青山公路，藍地交匯處，屯門公路，杯渡路，河傍街，屯門站公共運輸交匯處，杯渡路，屯門鄉事會路，屯門市中心巴士總站，屯門鄉事會路，屯興路，屯門公路，青朗公路，青衣西北交匯處，青嶼幹線，北大嶼山公路，機場路，駿運路交匯處，觀景路，東岸路，機場路，暢連路，暢航路，翔天路，暢旺路，暢連路，機場南交匯處及暢連路。 <u>由機場開出：</u>經暢連路，機場南交匯處，機場路，東岸路，觀景路，駿明路，觀景路，駿運路交匯處，機場路，北大嶼山公路，青嶼幹線，青衣西北交匯處，青朗公路，屯門公路，屯喜路，屯隆街，屯順街，屯合街，屯門鄉事會路，育康街，屯門公路，藍地交匯處及青山公路。
車輛數目	1 部空調雙層巴士	

IV. 建議的好處

- 建議中的第 A33P 號線令鍾屋村、泥圍、藍地、虹橋和新墟的乘客可以享有直接而快捷的巴士服務往返國泰城和機場客運大樓，方便該區的居民到機場上下班或外遊；
- 由於第 A33P 號線會途經屯門站附近，該處居民亦可使用此新增輔助路線往返機場；
- 若乘客選乘建議中的第 A33P 號線由屯門市中心來往國泰城/機場客運大樓，較乘坐現時的第 E33 號線節省約 15 分鐘行車時間，提供更快捷的選擇給來往屯門市中心與國泰城/機場客運大樓的乘客；

- 預料於青山公路及屯門東北沿線一帶部份往返機場的乘客會選乘第 A33P 號線後，有助分流第 E33 號線的乘客，令巴士公司能有效運用現有資源，提升營運效率，以服務屯門區；
- 第 A33 號線調整開車時間後預計能更切合現時需於清晨時份到客運大樓上班或出境的乘客，亦提供更快捷的選擇予下午時段於機場下班的乘客返回屯門；及
- 有關建議令屯門區的機場巴士服務覆蓋網絡更全面。

V. 對乘客之影響

- 現時乘搭第 A33 號線來往機場客運大樓的乘客可於屯門市中心、安定、兆麟苑、豐景園改乘第 E33 號線，車資為 \$13.9。

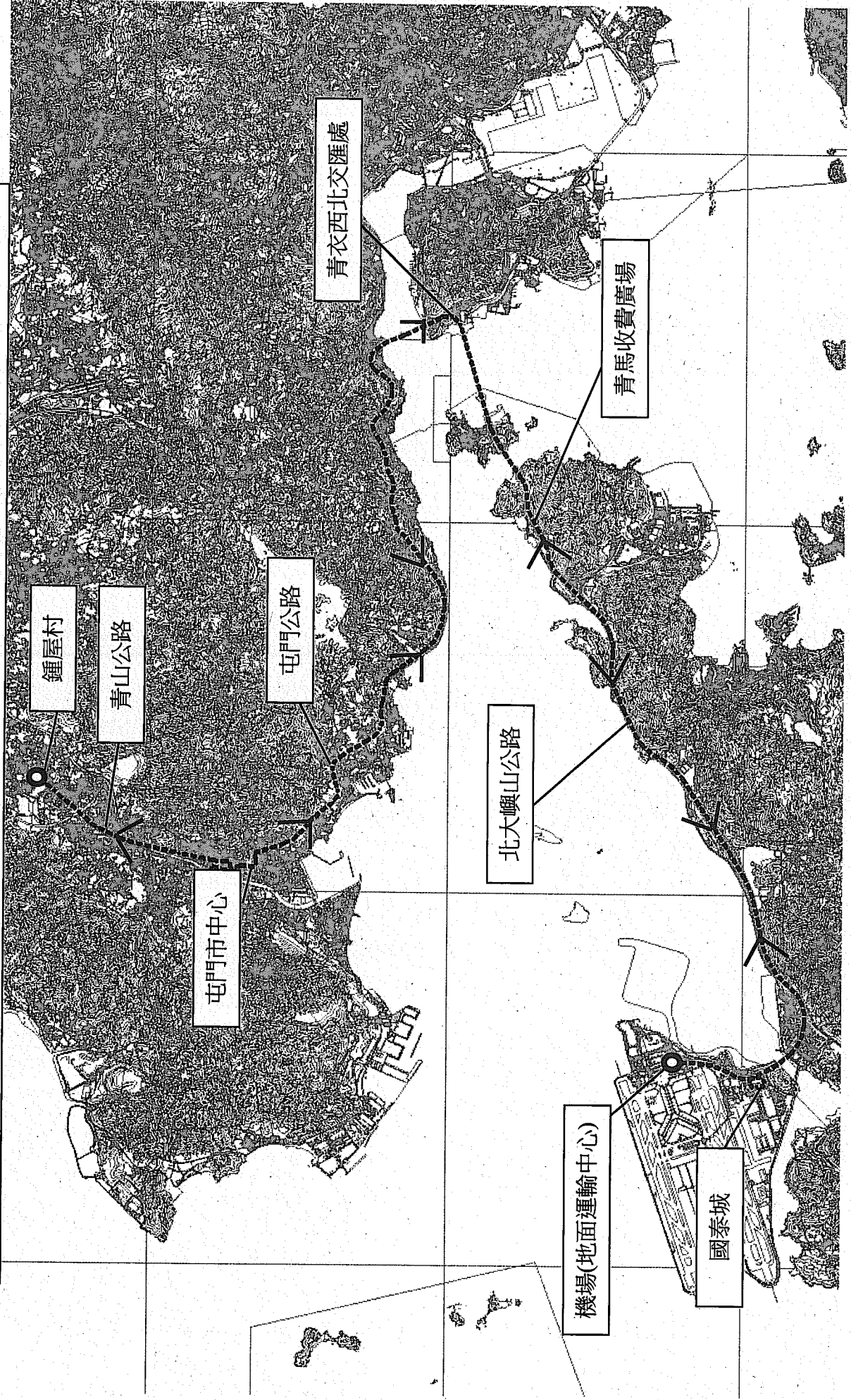
VI. 路線圖

請參閱附錄五(1)

VII. 建議實施日期

2015 年第 1 季

建議龍運第 A33P 號線(鍾屋村 - 機場(地面運輸中心))



----- 龍運第 A33P 號線(鍾屋村 - 機場(地面運輸中心))

龍運巴士服務重組建議 – 第 E33 及 E33P 號線

I. 第 E33 及 E33P 號線現時的服務詳情

路線	E33	E33P
終點站	屯門市中心 - 機場(地面運輸中心)	兆康站(南) - 機場(地面運輸中心)
繁忙時間班次	6 至 13 分鐘一班	<u>星期一至六(公眾假期除外):</u> 上午: 共 11 班 下午: 共 6 班 <u>星期日及公眾假期:</u> 上午: 共 5 班 下午: 共 3 班
單程全程收費	\$13.9	\$14.3
服務時間	<u>屯門市中心開出:</u> 早上 5 時 20 分至凌晨 12 時正 <u>機場(地面運輸中心)開出:</u> 早上 5 時 30 分至凌晨 12 時正	<u>兆康站(南)開出:</u> <u>星期一至六(公眾假期除外):</u> 早上 5 時 15 分至 7 時 30 分 <u>星期日及公眾假期:</u> 早上 5 時 15 分至 7 時 20 分 <u>機場(地面運輸中心)開出:</u> <u>星期一至六(公眾假期除外):</u> 下午 4 時正至 6 時 50 分 <u>星期日及公眾假期:</u> 下午 5 時 40 分至 6 時 50 分
最高載客率	繁忙時段: 85% 非繁忙時段: 73%	繁忙時段: 86%
車輛數目	23 部空調雙層巴士	

II. 建議的背景

- 現時，第 E33 號線主要提供來往屯門市中心、安定邨一帶及機場/東涌的全日巴士服務，而輔助路線第 E33P 號線則在繁忙時間為屯門區西面各主要屋邨/屋苑的居民提供來往機場/東涌的服務。
- 近年來，巴士公司因應乘客需求，已逐步增加第 E33P 號線的班次。然而，因應地區發展，預期屯門各區域來往機場/東涌的需求將持續上升。

III. 建議的內容

- 為配合乘客需求，建議分階段增加第 E33P 號線的班次及延長其服務時間，詳情如下：

行車方向	往機場	往屯門
現時		
服務時間	星期一至六(公眾假期除外): 早上 5 時 15 分至 7 時 30 分 星期日及公眾假期: 早上 5 時 15 分至 7 時 20 分	星期一至六(公眾假期除外): 下午 4 時正至 6 時 50 分 星期日及公眾假期: 下午 5 時 40 分至 6 時 50 分
第一階段		
延長之服務時間	繼續原有安排	- 延長服務至凌晨 12 時正 - 由晚上 7 時 30 分至凌晨 12 時正維持每 30 分鐘一班的服務
車輛數目	24 部空調雙層巴士 (與第 E33 號線共用)	
第二階段		
再延長之服務時間	- 延長服務至下午 1 時正 - 由早上 8 時正至下午 1 時正維持每 30 分鐘一班的服務	繼續已延長服務時間的安排
車輛數目	25 部空調雙層巴士 (與第 E33 號線共用)	
第三階段		
再延長之服務時間	- 進一步延長服務至下午 6 時正 - 由早上 8 時正至下午 6 時正維持每 30 分鐘一班的服務	- 將服務開始時間提早至下午 2 時 30 分 - 下午 2 時 30 分至下午 4 時 30 分維持每 30 分鐘一班的服務
車輛數目	26 部空調雙層巴士 (與第 E33 號線共用)	
完成第三階段後的服務詳情		
服務時間	早上 5 時 15 分至下午 6 時正	下午 2 時 30 分至凌晨 12 時正
車輛數目	26 部空調雙層巴士 (與第 E33 號線共用)	

- 因應上述第 E33P 號線的服務提升方案，預計屯門區西面各主要屋邨/屋苑居民在大部份時段均無須再使用第 E33 號線服務往來機場/東涌，故此第 E33 號線在相關時段的班次將會逐步作出適當調整，每班車班次的間距將下調大約 2 至 5 分鐘，以善用資源。

IV. 建議的好處

- 屯門區西面各主要屋邨/屋苑(如富泰、兆康、寶怡花園、田景、龍門居、兆山苑等)的乘客可逐步於每日大部份時段內享有直接的巴士服務往返機場/東涌；
- 有效分流和疏導第 E33 號線的乘客，更有效運用資源，配合乘客需求；及
- 第 E33P 號線在延長服務時段內的開出時間為固定正點，乘客更容易掌握班次的安排。

V. 建議實施日期

第一階段：2015 年第 1 季

第二階段：2015 年第 4 季

第三階段：2016 年第 3 季