

2016 - 2017 年度元朗區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2016 - 2017 年度元朗區的巴士路線計劃，及諮詢委員對有關計劃的意見。

2016 - 2017 年度巴士路線計劃

2. 2016 - 2017 年度的巴士路線計劃已經初步擬定，附表一及附表二撮錄有關建議方案，而附件一至附件十二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，紓緩道路擠塞，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，理順不同公共交通工具之間的作用和角色，以及促進不同服務之間的優勢互補，好讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，亦令各種服務可持續發展。

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，紓緩道路擠塞，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，而當中以專營巴士服務的載客

量較高，並能在較短時間內因應需求調整服務。因此，專營巴士服務將會繼續在公共交通系統內，扮演重要的角色。尤其是鐵路未能直達的地區，提供接駁至鐵路網絡以及跨區服務。本署會繼續鼓勵專營巴士公司改善服務質素。至於其餘公共交通工具，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成；

(二) 清新空氣及良好交通狀況是社會寶貴的資產。由於香港人多車多而路少，因此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，以善用巴士資源。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

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%，本署會考慮減少服務班次。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，本署會按情況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，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀檢視巴士服務，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。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需求，以及更有效運用巴士資源，令大部分乘客受惠。

徵詢意見

18. 歡迎委員就 2016 - 2017 年度元朗區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一六年二月

2016/17年度元朗區巴士路線計劃
以元朗區為終點站的路線

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	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2016年第二季	九巴	53	元朗(東) - 荃灣西鐵路站	20/30	45	7	0	6	0	-1	0	因應乘客量偏低，建議調整班次至每45分鐘一班以善用資源，並將所省下的巴士資源調配至第234B號線。
2016年第二季	九巴	63X	洪水橋(洪福邨) - 佐敦(渡華路)	15-20	12/15	0	9	0	10	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。
2016年第二季	九巴	63X	洪水橋(洪福邨) - 佐敦(渡華路)	12/15	12/15	0	10	0	10	0	0	因應洪水橋及屯門區往來九龍市區的乘客需求，建議修改第63X號線的行車路線，將市區段的行車路線全日改經西九龍走廊。 詳情請參閱附件一。
2016年第三季	九巴	64K [64S]	大埔墟鐵路站 - 元朗(西) [上村球場 往 錦上路鐵路站]	星期一至五* 上午 2 班	-	0	21	0	21	0	0	因應乘客量偏低，建議分階段取消第64S號線，第一階段由星期一至五早上兩個班次改為一個班次。在實施第一階段後會密切留意乘客量變化，並視乎實際客量需求，進一步考慮取消餘下的一個班次。 詳情請參閱附件二。
2016年第二季	九巴	68A	朗屏邨 - 青衣鐵路站	7-15	7-15	0	16	0	16	0	0	配合洪福邨的人口增長，建議修改第68A號線往青衣方向的行車路線。 詳情請參閱附件三。
2016年第三季	九巴	68E	元朗公園 - 青衣鐵路站	20-30	20-30	0	6	0	7	0	1	建議修改行車路線，來回方向改經元朗體育路及元朗青山公路(元朗大馬路)，不再途經十八鄉路、鳳麟路及鳳翔路。 詳情請參閱附件四。
2016年第三季	九巴	68E [68F]	元朗公園 - 青衣鐵路站 [元朗公園 往 凹頭]	星期一至六* 上午 2 班	20	0	7	0	9	0	2	配合沙埔村的人口增長，建議延長路線至沙埔村，提供來往元朗公園(途經元朗鐵路站)的服務。 詳情請參閱附件四。
2016年第三季	九巴	68M	元朗(西) - 荃灣鐵路站	5/6	6	0	17	0	15	0	-2	修改路線後的第 68E 線會行走元朗青山公路，預料現時乘搭第 68M 線來往大欖隧道轉乘站或青衣的乘客可以改乘第 68E 線並引致客量需求變化。建議調整第 68M號線的班次，以配合第68E號線修改行車路線的方案。 詳情請參閱附件四。
2016年第二季	九巴	76K	清河 - 朗屏	20/30	20-30	0	6	0	6	0	0	因應乘客量微調班次開出時間，以改善服務。
2016年第三季	九巴	251B [251M]	八鄉路 - 上村(循環線) [上村 往 荃灣鐵路站]	星期一至五* 上午 3 班	星期一至五* 上午 2 班	0	5	0	5	0	0	因應乘客量偏低，建議減少第251M號線的一個班次。 詳情請參閱附件五。
2016年第三季	九巴	258D [258P]	寶田 - 藍田鐵路站 [洪水橋(洪福邨) 往 藍田鐵路站]	星期一至五* 上午 4 班	星期一至五* 上午 6 班	0	17	0	19	0	2	視乎乘客需求，建議增加上午繁忙時段特別班次，由洪水橋往藍田的特別班次由4班增至6班。
2016年第二季	九巴	268B	朗屏鐵路站 - 紅磡碼頭	星期一至五* 上午 4 班	星期一至五* 上午 2 班	0	4	0	2	0	-2	建議減少兩個平日上午繁忙時段的班次，並將巴士資源調配至新增兩個第268P號線的班次。 詳情請參閱附件六。
2016年第二季	九巴	268C [268P]	朗屏鐵路站 - 觀塘碼頭 [媽橫路 往 觀塘碼頭]	星期一至五* 上午 1 班	星期一至五* 上午 3 班	0	24	0	26	0	2	建議增加上午繁忙時段的特別班次，由媽橫路往觀塘的特別班次由1班增至3班。 詳情請參閱附件六。
2016年第四季	九巴	269C [269S]	天水圍市中心 - 觀塘碼頭 [天水圍市中心 往 觀塘碼頭]	-	星期一至五* 上午 2 班	0	29	0	31	0	2	建議開辦上午繁忙時段第269C號輔助路線，路線編號為第269S號線，由天水圍市中心開出，途經九龍灣及觀塘商貿區，前往觀塘碼頭。第 269S 號線於龍翔道、黃大仙只會停靠部份巴士站。 詳情請參閱附件七。

2016/17年度元朗區巴士路線計劃
以元朗區為終點站的路線

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	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2016年第三季	九巴	960 [960P]	建生 - 灣仔北 [洪水橋(洪元路) 往 灣仔北]	星期一至五* 上午4 班	星期一至五* 上午6 班	0	31	0	33	0	2	配合乘客需求，建議增加上午繁忙時段特別班次，由洪水橋往灣仔北的特別班次由4班增至6班。
2016年第三季	城巴	967	天水圍北(天恩邨) - 金鐘站(西)巴士總站	6-20	6-20	0	13	0	13	0	0	往金鐘方向的班次，改經西消防街。 詳情請參閱附件八 。
2016年第三季	城巴	969	天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓臺)	7-20	7-20	0	17	0	17	0	0	往銅鑼灣方向的班次，改經西消防街。 詳情請參閱附件九 。
2016年第二季	龍運	A36	洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心)	上午 1 班	30	0	1	0	6	0	5	建議將第A36號線的總站遷移至朗屏站，並調整行車路線。為應付乘客需求，建議將第A36號線加強為全日服務。 詳情請參閱附件十 。
2017年第二季	龍運	A36	朗屏站 - 機場(地面運輸中心)	30	20	0	6	0	9	0	3	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。
2016年第二季	龍運	A37	洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心)	-	60	0	0	0	4	0	4	因應第A36號線的總站遷移及應付天水圍一帶的乘客需求，建議增設第A37號線，經天水圍市中心來往洪水橋及機場。 詳情請參閱附件十 。
2016年第四季	龍運	A37	洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心)	60	30	0	4	0	6	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。
2017年第三季	龍運	A37	洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心)	30	20	0	6	0	9	0	3	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。
2016年第三季	龍運	E34B	元朗(媽橫路) - 機場(地面運輸中心)	7-20	6-20	0	16	0	17	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。

*不包括公眾假期

2016/17年度元朗區巴士路線計劃
途經元朗區的路線

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	單層	雙層	單層	雙層	單層	雙層	
2016年第三季	九巴	279X	聯和墟 - 青衣站	9-12	12/15	0	16	0	17	0	1	建議將部分279X號線的班次於聯和墟開出後，改經粉嶺樓路、馬適路、馬會道、上水站往青衣。 詳情請參閱附件十一。
2016年第三季	九巴	373 [978A]	上水 - 中環碼頭 [聯和墟 往 灣仔北]	8-10	8-10	0	20	0	22	0	2	當有關路線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加978A號線一個班次、及加強978及978B號線的服務。
2016年第二季	龍運	A43P	粉嶺(聯和墟) - 機場(地面運輸中心) (經落馬洲巴士總站)	全日 6 班	30	0	13	0	18	0	5	為應付乘客需求，建議將輔助路線第A43P號線加強為全日服務，並與第A43號線共用18部空調雙層巴士。 詳情請參閱附件十二。
2017年第四季	龍運	A43P	粉嶺(聯和墟) - 機場(地面運輸中心) (經落馬洲巴士總站)	30	20	0	18	0	21	0	3	當第A43P號線的乘客量符合改善巴士服務的指引，巴士公司將安排調配車輛以增加班次。

九巴服務重組建議 – 第63X號線修改行車路線

第63X號線現時的服務詳情

路線	63X
終點站	洪水橋(洪福邨)－佐敦(渡華路)
繁忙時間班次	每15-20分鐘一班
單程收費	\$14.2
服務時間	每日上午5時30分至凌晨12時30分 (每日上午7時前及下午10時後於佐敦(渡華路)開出班次 不經西九龍走廊，改經櫻桃街東行、 塘尾道及荔枝角道後返回原有路線往洪水橋)
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率:53% 非繁忙時段乘客率: 32%
車輛數目	9 部雙層巴士

建議的內容

- 配合屯門公路轉乘站啟用及乘客對特快巴士服務的需求，九巴於2013-2014年度巴士路線計劃中，建議第63X號線於2014年修改於九龍市區的行車路線，來回方向改經西九龍走廊，而不經長沙灣道及太子的一段彌敦道，令洪水橋及屯門區乘客可經屯門公路轉乘站轉乘該線特快來往新界西與西九龍之間。
- 在上述方案的諮詢期間，地區人士對建議第63X號線全日行走西九龍走廊持有不同意見，在平衡及考慮到各方面的意見後，最終落實安排第63X號線於清晨及晚上較後時分由佐敦(渡華路)開出的班次不經西九龍走廊。
- 在實施有關方案後，九巴不時接獲乘客意見指第63X號線部分時間改道的安排混亂，並要求該線於清晨及晚上較後時分的班次改行西九龍走廊，節省行車時間。有見及此，現建議將第63X號線全日行經西九龍走廊。
- 在實施上述改道後，往洪水橋方向的巴士站安排將維持不變。

建議的好處

- 第63X號線全日改經西九龍走廊後，於清晨及晚上較後時分的班次行車時間可因此而節省約10分鐘。預計在有關時段於九龍市區上車的乘客平均每日約200人受惠。
- 統一全日行車路線後，可減少造成乘客混亂及減低因行車路線改變的轉接時間所產生班次不均的情況。

對乘客之影響

- 現時第63X號線的乘客仍可使用本線來往佐敦與洪水橋之間，並不會受到影響。

目標實施日期

二零一六年第二季

九巴服務重組建議 – 分階段取消第64S號線

第64S號線現時的服務詳情

路線	64S
終點站	上村 往 錦上路鐵路站
班次及服務時間	星期一至五 早上7時15分及早上7時35分 (兩班) (星期六、日及公眾假期不設服務)
單程收費	\$5.8
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：24%
車輛數目	2 部雙層巴士

建議的內容

- 第64S號線最繁忙一小時內的載客率只有24%，已符合取消服務的指引水平。
- 自2014年第四季進行元朗區「區域性模式」巴士路線重組後，乘客的出行模式已出現變化。錦上路沿路的乘客現時可使用服務重整後的第251A號線，更直接的往來大欖隧道轉乘站及錦上路鐵路站。另一方面，修改行車路線後的第251A號線於錦上路西段(往錦上路鐵路站方向，介乎八鄉路與東匯路之間一段)已能提供大量的運載能力，足以應付與其重疊的第64S號線的乘客需求。
- 為善用資源，建議分階段取消第64S號線，第一階段由星期一至五早上兩個班次改為一個班次。在實施第一階段後會密切留意乘客量變化，並視乎實際客量需求，進一步考慮取消餘下的一個班次。

對乘客之影響

- 現時於錦上路登車的第64S號線乘客可於同站改乘第64K或251A號線，以相同的車資(\$5.8)前往錦上路鐵路站一帶。現時第64K或251A號線於繁忙時段的乘客率分別為71%及45%，可見有關路線仍有剩餘的載客能力，足以吸納第64S號線的乘客，不會構成登車困難的情況。

目標實施日期

二零一六年第三季

九巴服務重組建議 – 第68A號線修改行車路線

第68A號線現時的服務詳情

路線	68A
終點站	朗屏邨 – 青衣站
繁忙時間班次	7 - 15分鐘
單程收費	\$11.2
服務時間	早上5時25分至凌晨12時45分
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：71% 非繁忙時段的乘客率：24%
車輛數目	16部雙層巴士

建議的內容

- 配合洪水橋新建公共房屋(洪福邨)的人口增長，建議修改往青衣方向的行車路線，往青衣方向於青山公路(屏山段)後改經洪天路北行(新增巴士站於洪福邨外)、洪志路、洪天路南行及青山公路(洪水橋段)後返回原有路線。往朗屏的行車路線及巴士站位置則維持不變。
- 全程車資、繁忙時間班次、服務時間及車輛數目亦維持不變。當有關建議落實後會密切留意客量變化，視乎實際客量需求會考慮調節班次。

建議的好處

- 洪福邨的乘客在修改行車路線後可節省步行至青山公路巴士站的時間(約5至8分鐘)，直接於洪天路的巴士站登上第68A號線前往屯門公路轉乘站轉乘其他九巴路線前往市區不同目的地並享有轉乘優惠，或無需轉車直接前往荃灣或青衣。

對乘客之影響

- 現時乘搭第68A號線於青山公路(屏山段)前登車往洪水橋至青衣的乘客平均每日約480人(約5%)，他們的行程時間會因為繞經洪天路而延長約5分鐘。

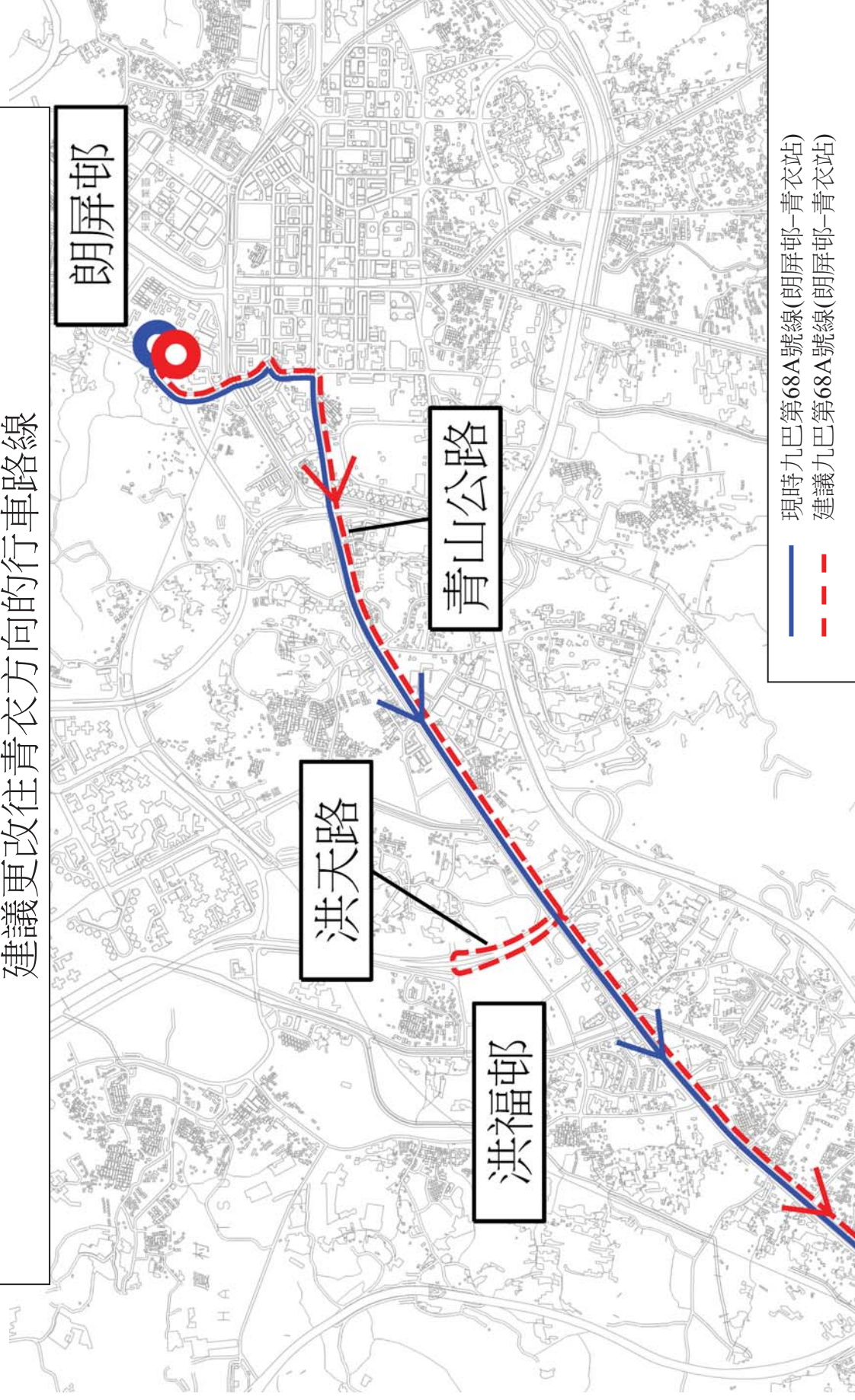
路線圖

請參閱附圖三

目標實施日期

二零一六年第二季

九巴第 68A 號線(朗屏邨-青衣站)
建議更改往青衣方向的行車路線



九巴服務重組建議 – 第68E及68F號線更改行車路線

第68E號線現時的服務詳情

路線	68E	68F
終點站	元朗公園 — 青衣鐵路站	元朗公園 往 凹頭
繁忙時間班次	20至30分鐘一班	早上兩班
單程收費	\$11.1	\$5.8
服務時間	每日上午5時35分至凌晨12時50分	星期一至星期六(公眾假期除外) 上午7時15分及上午7時40分 (共兩班)
乘客使用量	- 最繁忙一小時內的乘客率：67% - 非繁忙時段乘客率：17%	平均乘客率：10%
車輛數目	6 部雙層巴士	

建議的內容

- 自2014年11月實施元朗區「區域性模式」巴士路線重組後，第68E號線的行車路線來往元朗公園(經西鐵元朗鐵路站)與青衣鐵路站之間，並途經元朗市南，方便乘客乘搭此路線來往元朗鐵路站一帶。
- 第68E號線於2015年11月開辦特別班次第68F號線，於早上繁忙時間提供由元朗南往元朗鐵路站一帶的接駁服務。
- 為加強元朗市南的巴士服務，本署計劃於2016年第一季將第68F號線提升為全日服務，並正安排就有關方案諮詢元朗區議會的意見。
- 當第68F號線落實轉為全日服務後，為免資源重疊，以及回應地區人士的訴求，建議修改第68E號線的行車路線。來回方向均改經元朗體育路及元朗青山公路(元朗大馬路)，不再途經十八鄉路、鳳麟路及鳳翔路。屆時，元朗大馬路將有直接巴士路線來往青衣。
- 同時，為配合錦田沙埔村未來人口增長的需求，建議延長第68F號線，來往元朗公園與錦田沙埔村(經元朗鐵路站)。建議服務詳情如下：

路線	68E	68F (落實日期須視乎沙埔村附近的屋苑入伙進度)
終點站	元朗公園 — 青衣鐵路站	元朗公園 — 沙埔村
繁忙時間班次	20至30分鐘一班	20分鐘一班
單程收費	\$11.1	\$5.8
服務時間 [暫定]	每日上午5時35分 至凌晨12時50分	每日上午5時35分至凌晨1時
行車路線	由元朗公園開出： 於公園北路及公園南路後改經馬田路、元朗體育路、青山公路及朗日路後按現時行車路線往青衣 由青衣開出： 於青山公路近新時代廣場後，繼續沿青山公路行走並改經元朗體育路、馬田路及公園北路，並以元朗公園為終點站	由元朗公園開出： 經公園北路、公園南路、欖口村路、迴旋處、十八鄉路、鳳麒路、鳳翔路、青山公路、朗日路、青山公路、新潭路、沙埔村路、新潭路、青山公路、鳳翔路、鳳麒路、十八鄉路、欖口村路、公園南路及公園北路 (上述建議路線須視乎巴士試路結果而定)
車輛數目	9 部雙層巴士 (第68F號線視乎客量或改用單層巴士)	

- 由於修改路線後的第68E號線會行走元朗青山公路，預料現時乘搭第68M號線來往大欖隧道或青衣的乘客可以改乘第68E號線，以致第68M號線的客量需求可能出現變化。因此，我們同時建議抽調兩部第68M號線的巴士，調撥予第68E線以反映實際客量變化。現時，第68M號線早上最繁忙一小時內的乘客率為63%，當部分乘客轉移至 第68E線後，預計經調整班次後第68M號線的最高載客率約為70%。
- 巴士公司會於計劃落實後再作客量檢討，如有需要會按實際客量情況調整第68E及68F號線於繁忙及非繁忙時段之班次服務。
- 取消現時於第68E號線於元朗市內所提供的即日來回車資優惠。
- 為更方便乘客穿梭元朗南及市區，第68F號線提供與以下路線的八達通轉乘優惠：68M、68X、268B、268C、268P、268X、269D、968、968X。在此八達通轉乘優惠下，乘客來往元朗南及市區的總車資將與使用第68E號線於大欖隧道轉乘站轉乘相同。
- 維持使用第279X號線(往上水方向)於大欖隧道轉乘站轉乘往元朗/天水圍/錦田各路線的轉乘車資優惠，與現時使用第68E號線於大欖隧道轉乘站轉乘的總車資相同。

建議的好處

- 延長服務時間後的第68F號線可強化接駁元朗市南與元朗市(特別是來往西鐵元朗鐵路站)的角色。同時擴展的服務範圍可令沙埔村及凹頭(友善街)的乘客有更多路線選擇。
- 現時於元朗市南登車的乘客可使用車資較低的第68F號線前往元朗鐵路站一帶地方。
- 第68E號線於修改路線後會行走元朗青山公路，現時於青山公路元朗段的乘客可直接使用本線來往青衣，節省行程時間。

對乘客之影響

- 現時來往元朗公園、元朗鐵路站一帶、凹頭、高埔、大欖隧道轉乘站與青衣的乘客日後仍可以相同車資使用第68E號線，而該類乘客每日約有 2,100 人(約60%)。其餘乘客可改乘第68F號線或使用八達通轉乘優惠計劃前往相關的目的地，詳情如下：

第 68E 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
往青衣方向			
十八鄉路至鳳翔路 往 高埔	<5 (<5%)	68F > 68E	\$11.1
十八鄉路至鳳翔路 往 大欖隧道轉乘站*	約140 (<5%)	68F > 68E / 68M / 68X / 268X / 268B / 268C / 268P / 269D / 968 / 968X	\$10.1-\$22.4
十八鄉路至鳳翔路 往 青衣	約250 (約5%)	68F > 68E	\$11.1
往元朗方向			
青衣 往 鳳翔路至十八鄉路	約280 (少於10%)	68E > 68F	\$11.1
大欖隧道轉乘站 往 鳳翔路至十八鄉路*	約250 (約5%)	68E / 68M / 68X / 268X / 268B / 268C / 269D / 968 / 968X > 68F	與現時轉乘第 68E號線總收費 相同
高埔 往 鳳翔路至十八鄉路	<5 (<5%)	68E > 68F	\$10.1

* 現時第68E號線於元朗市南往大欖隧道轉乘站轉乘的乘客日後仍可使用第68F號線並改於元朗朗日路(市區方向)或新時代廣場(元朗公園方向)轉乘大欖隧道線(例如: 第68E、68M、68X、268X、268B、268C、269D、968及968X號線)來往元朗市南與市區之間。

路線圖

請參閱附圖四

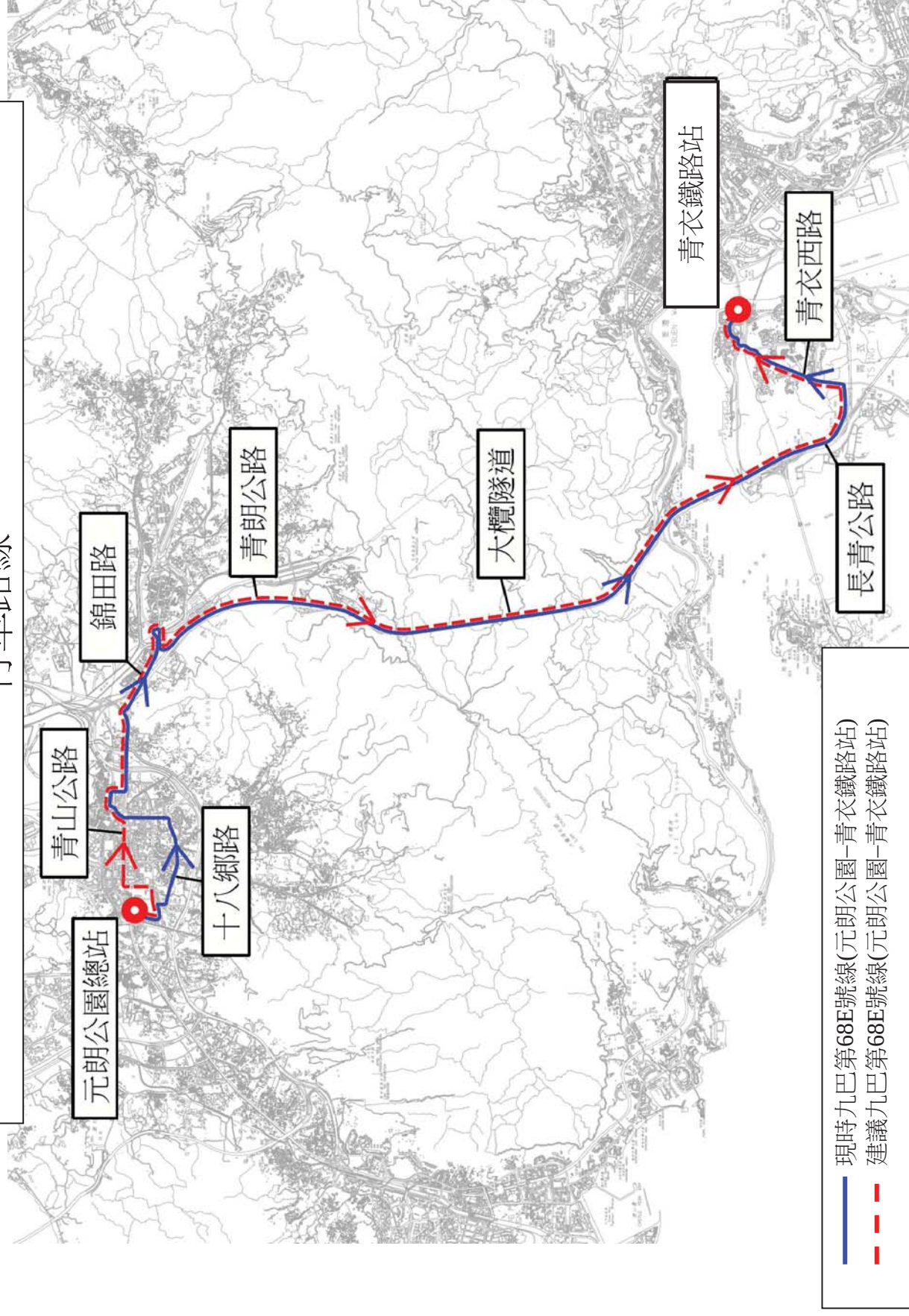
目標實施日期

二零一六年第三季

(須視乎錦田沙埔村未來人口增長而定)

建議修改九巴第 68E 號線(元朗公園—青衣鐵路站)

行車路線



九巴服務重組建議 – 建議調整第251M號線班次

第251M號線現時的服務詳情

路線	251M
終點站	上村 往 荃灣鐵路站
班次及服務時間	星期一至五 早上7時正、早上8時正及早上9時正 (共三班) (星期六、日及公眾假期不設服務)
單程收費	\$10.1
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率: 82% (包括於大欖隧道轉乘的乘客) 47% (不包括於大欖隧道轉乘的乘客)
車輛數目	3 部雙層巴士

建議的內容

- 自2014年第四季進行元朗區「區域性模式」重組巴士路線後，乘客的出行模式已出現變化。錦田公路沿路的乘客現時可使用重整後的第251B號線來往大欖隧道轉乘站，並於轉乘站轉乘其他九巴路線前往市區不同的目的地，無需依賴於特定時間開出及班次較疏落的第251M號線，以致該線的載客率甚低，若扣除於大欖隧道轉乘站上落的乘客計算，最繁忙一小時內的載客率只有47%。
- 第251M號線於早上9時開出的班次乘客量長期偏低，平均每日使用該班次前往荃灣的乘客只有約25人(不包括於大欖隧道轉乘的乘客)。為善用資源，建議取消該班次。
- 當有關建議落實後會密切留意客量變化，並會檢討路線運作及視乎實際客量需求而考慮調節班次。

對乘客之影響

- 現時於錦田公路登車前往荃灣的第251M號線乘客，可於同站改乘班次較第251M號線頻密的第251B號線前往大欖隧道轉乘站轉乘多條路線，其中包括：第68M、69M、265M或269M號線，以相同的車資 (\$10.1)前往荃灣一帶。現時第68M、69M、251B、265M或269M號線仍有剩餘的載客能力(乘客率介乎48%至82%)，足以吸納第251M號線的乘客，不會構成登車困難的情況。

目標實施日期

二零一六年第三季

九巴服務重組建議 – 第268B號線修改服務時間及第268P號線加強服務

第268B及第268P號線現時的服務詳情

路線	268B	268P
終點站	朗屏站－紅磡碼頭	媽橫路 往 觀塘碼頭
服務時間及班次	星期一至五 往紅磡：早上7時10分至早上8時10分 (共四班) 往朗屏站：晚上6時至晚上7時 (共四班) 星期六、日及公眾假期 往紅磡：早上7時至晚上9時 往朗屏站：早上10時至午夜12時30分 (班次為全日30分鐘)	星期一至五 往觀塘：早上7時20分 (一班) (星期六、日及公眾假期不設服務)
單程收費	\$18.4	\$18.4
乘客使用量	最繁忙一小時內的乘客率：54%	乘客率：82%
平日車輛數目	4部雙層巴士	1部雙層巴士

建議的內容

- 自港鐵西鐵線於2009年伸延路線(經尖沙咀東)至紅磡站後，鐵路已成為元朗區市民往返尖沙咀及紅磡的主要交通工具。相對之下，與西鐵線服務範圍重疊的巴士路線如第268B號線均未能吸引大量乘客使用，使用率持續偏低。
- 基於上述原因，九巴於2013年5月起修改第268B號線的服務水平以反映實際需求。然而此路線的需求仍然偏低。為善用資源，建議第268B號線縮減平日早上往紅磡的班次，只維持平日早上7時30分及7時50分(兩班)服務。平日晚上回程及星期六、日及公眾假期的服務則維持不變。
- 另一方面，我們留意到近年東九龍區的發展所帶動元朗區居民對前往九龍灣及觀塘新商貿區的需求。為配合這些需求，九巴已於2015年9月起開辦第268P號線，於早上繁忙時間提供由元朗往東九龍的特快服務。有見第268P號線的服務廣受元朗區居民的歡迎，現建議調撥第268B號線的資源以增加兩個第268P號線的班次。詳情如下：

路線	268B	268P
終點站	朗屏鐵路站－紅磡碼頭	媽橫路 往 觀塘碼頭
服務時間及班次	星期一至五(暫定時間) 往紅磡： 早上7時30分及早上7時50分 (共兩班) 往朗屏站： 晚上6時至晚上7時 每20分鐘一班(共四班) (維持不變) 星期六、日及公眾假期 往紅磡：早上7時至晚上9時 往朗屏站：早上10時至午夜12時30分 (班次為全日30分鐘) (維持不變)	星期一至五(暫定時間) 往觀塘： 早上7時正、早上7時15分及 早上7時30分(共三班) (星期六、日及公眾假期 不設服務)
單程收費	\$18.4	\$18.4
平日車輛數目	2部雙層巴士	3部雙層巴士

- 透過巴士到站時間預報系統，其他元朗及天水圍區的乘客亦可於大欖隧道轉乘站轉乘本路線或建議中的第269S號線前往九龍灣商貿區。

建議的好處

- 第268P號線行經九龍灣商貿區及觀塘一段的偉業街，方便前往該區上班的市民可直接使用此路線，省卻現時需於觀塘道下車後步行 (約8至12分鐘)或轉駁其他交通工具的時間。
- 善用資源以配合實際需求，並在盡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。

對乘客之影響

- 預計第268B號線縮減平日班次後約有60名(約15%)乘客受到影響，他們仍可選乘該線的其他班次或改乘第68M或第268C號線於大欖隧道轉乘站轉乘第269B號線前往市區的目的，其轉乘後的合共車資(\$17.4 - \$18.4)將不會高於第268B號線現時的全程車資(\$18.4)。

目標實施日期

二零一六年第二季

九巴服務重組建議 – 增設第269S號線

建議的內容

- 為配合天水圍一帶和東九龍的發展而產生的乘客需求，現建議增設早上繁忙時間第269S號線，提供兩個特別班次由天水圍市中心開往觀塘碼頭。
- 本路線為特快服務，沿途只會停靠部份車站，以減少行車時間，方便上班的乘客。建議詳情如下：

路線	269S
終點站	天水圍市中心 往 觀塘碼頭
服務時間	天水圍市中心開： 星期一至五早上7時15分及7時35分[暫定時間] (兩班) (星期六、日及公眾假期不設服務)
行車路線	由天水圍市中心開出： 天恩路、天榮路、天城路、天龍路、天葵路、天華路、天瑞路、天湖路、天耀路、天福路、朗天路、唐人新村交匯處、元朗公路、青朗公路、青衣西北交匯處、長青公路、長青隧道、青葵公路、支路、呈祥道、龍翔道、觀塘道、偉業街、天橋、啟祥道、宏照道、常悅道、常怡道、宏照道、海濱路、順業街、偉業街、觀塘碼頭連接道路。
單程收費	\$18.4
車輛數目	2部雙層巴士

- 透過巴士到站時間預報系統，其他天水圍及元朗區的乘客亦可於大欖隧道轉乘站轉乘本路線或第268P號線前往九龍灣商貿區。
- 預計部分原使用第69C及第269C號線往東九龍的乘客將改乘第269S號線，巴士公司會密切留意有關路線的乘客量轉變，調整相關路線班次以應付乘客需求。

建議的好處

- 提供直達九龍灣及觀塘商貿區的巴士服務，乘客可節省由觀塘道步行往商貿區的時間。
- 其他元朗及天水圍市民亦可於大欖隧道轉乘站，由其他九巴路線轉乘此路線前往九龍灣及觀塘商貿區。

路線圖

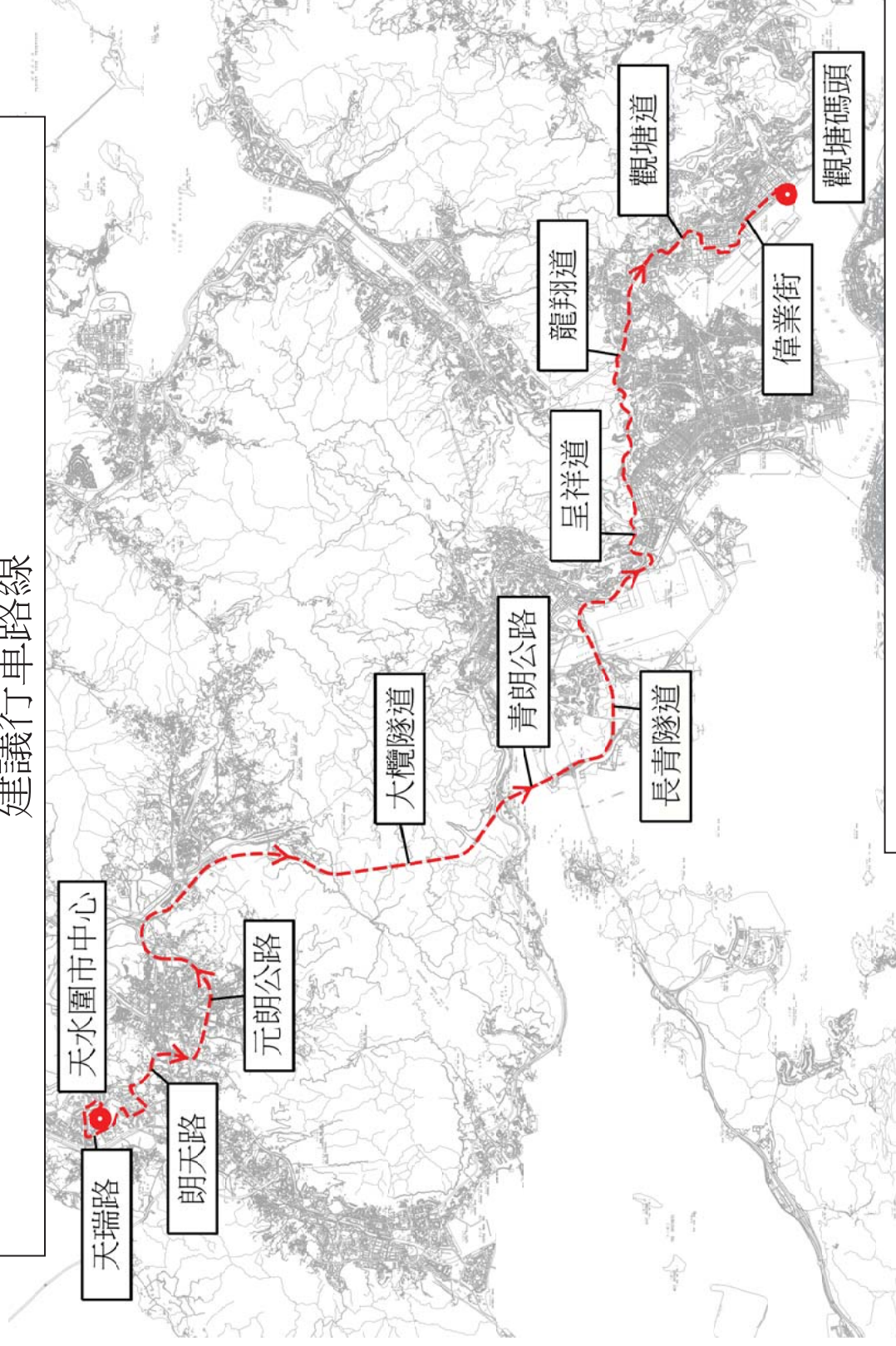
請參閱附圖七

目標實施日期

二零一六年第四季

九巴第 269S 號線(天水圍市中心往觀塘碼頭)

建議行車路線



建議九巴第269S號線(天水圍市中心往觀塘碼頭)

過海隧道巴士服務調整建議 – 城巴第 967 號線**I. 第 967 號線現時的服務詳情**

路線	967
終點站	天水圍北（天恩邨）－金鐘站（西）巴士總站
上午繁忙時段班次	6-20 分鐘
單程收費	\$21.4
服務時間	由天水圍北（天恩邨）開出： 星期一至日： 上午五時四十分至下午十時四十分 由金鐘站（西）巴士總站開出： 星期一至日： 上午九時正至午夜十二時正
車輛數目	13部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 現時上述路線在西區只在干諾道西（西行）近皇后街設置分站，乘客只可以在西營盤乘搭前往天水圍方向的巴士服務；至於由天水圍前往西營盤的乘客，需在干諾道中信德中心下車再轉乘其他路線。一直以來，巴士公司不斷接獲乘客的建議，要求在干諾道西（東行）近西消防街增設巴士站，方便天水圍的乘客在西營盤下車，令上述路線來回程均可全面服務西營盤。

III. 建議的內容

- 建議路線第 967 號往港島方向，全日改道途經西消防街，並在干諾道西（東行）近西消防街加設巴士站，令天水圍的乘客可利用上述路線直接到達西營盤。

- 建議中的第 967 號線詳情如下：

路線	967
終點站	天水圍北（天恩邨） - 金鐘站（西）巴士總站
行車路線	<u>由天水圍北（天恩邨）開出：</u> 行走原有路線至西區海底隧道後，經干諾道西、 西消防街 、 干諾道西 、干諾道中、民吉街、統一碼頭道、民吉街、干諾道中、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、添馬街及德立街。 <u>由金鐘站（西）巴士總站開出：</u> 維持不變
單程收費	\$21.4 （維持不變）
上午繁忙時段班次	6-20 分鐘 （維持不變）
服務時間	維持不變
車輛數目	13部空調雙層巴士 （維持不變）

IV. 建議的好處

- 由天水圍前往西營盤的乘客將毋須轉乘，預計行程可節省約 10 分鐘。

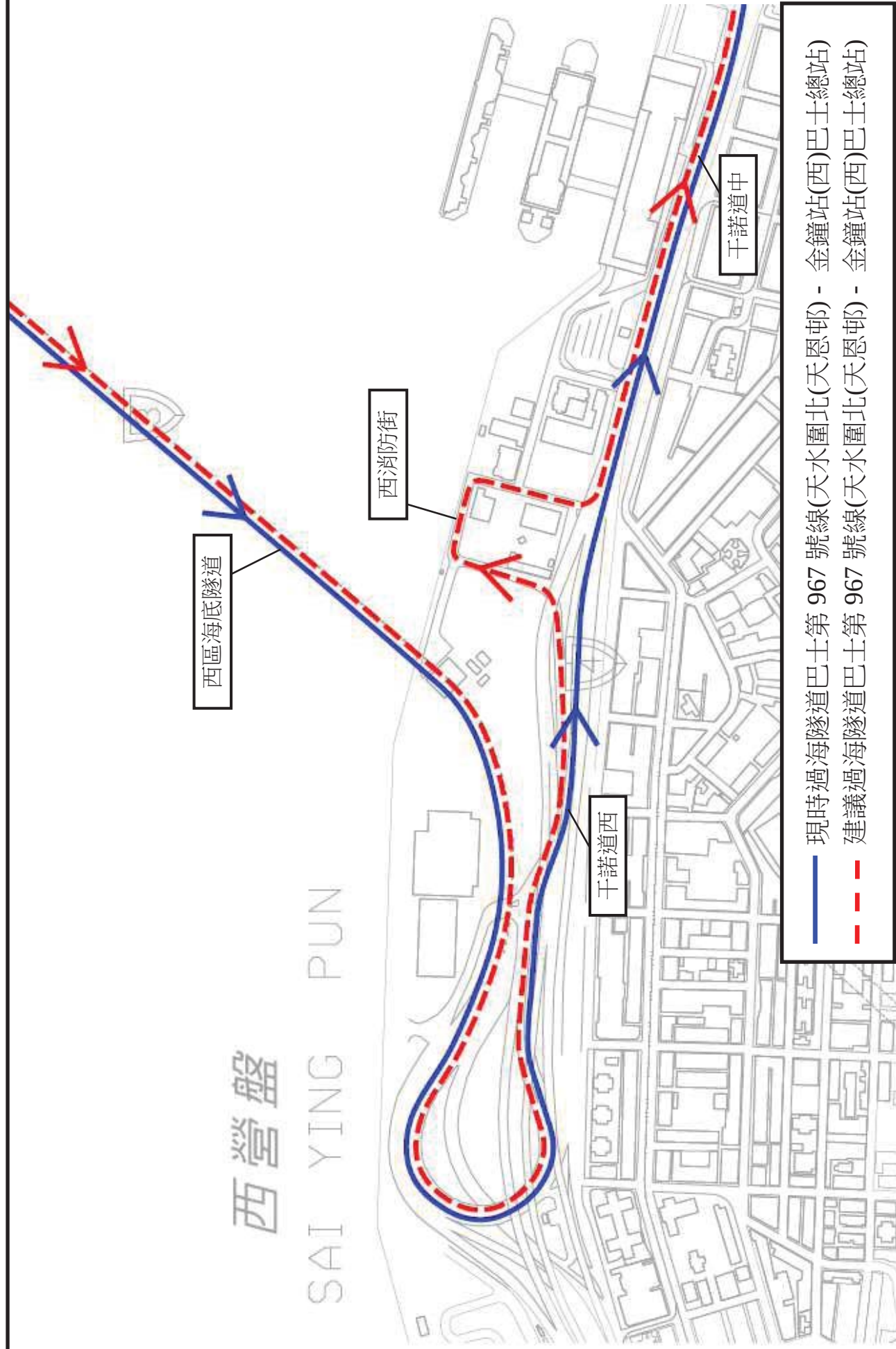
V. 路線圖

請參閱附圖八

VI. 建議實施日期

2016 年第 3 季

過海隧道巴士第 967 號線(天水圍北(天恩邨) - 金鐘站(西)巴士總站)更改行車路線建議



過海隧道巴士服務調整建議 – 城巴第 969 號線

I. 第 969 號線現時的服務詳情

路線	969
終點站	天水圍市中心 – 銅鑼灣（摩頓臺）
上午繁忙時段班次	7-20 分鐘
單程收費	\$21.4
服務時間	由天水圍市中心開出： 星期一至日： 上午五時三十分至下午十一時五十五分 由銅鑼灣（摩頓臺）開出： 星期一至日： 上午六時正至凌晨十二時五十分
車輛數目	17部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 現時上述路線在西區只在干諾道西（西行）近皇后街設置分站，乘客只可以在西營盤乘搭前往天水圍方向的巴士服務；至於由天水圍前往西營盤的乘客，需在干諾道中信德中心下車再轉乘其他路線。一直以來，巴士公司不斷接獲乘客的建議，要求在干諾道西（東行）近西消防街增設巴士站，方便天水圍的乘客在西營盤下車，令上述路線來回程均可全面服務西營盤。

III. 建議的內容

- 建議路線第 969 號往港島方向，全日改道途經西消防街，並在干諾道西（東行）近西消防街加設巴士站，令天水圍的乘客可利用上述路線直接到達西營盤。

- 建議中的第 969 號線詳情如下：

路線	969
終點站	天水圍市中心 - 銅鑼灣（摩頓臺）
行車路線	<u>由天水圍市中心開出：</u> 行走原有路線至西區海底隧道後，經干諾道西、 西消防街 、 干諾道西 、干諾道中、民吉街、統一碼頭道、民吉街、干諾道中、夏慤道、紅棉路支路、金鐘道、軒尼詩道、怡和街及銅鑼灣道。 <u>由銅鑼灣（摩頓臺）開出：</u> 維持不變
單程收費	\$21.4 （維持不變）
上午繁忙時段班次	7-20 分鐘 （維持不變）
服務時間	維持不變
車輛數目	17部空調雙層巴士 （維持不變）

IV. 建議的好處

- 由天水圍前往西營盤的乘客將毋須轉乘，預計行程可節省約 10 分鐘。

V. 路線圖

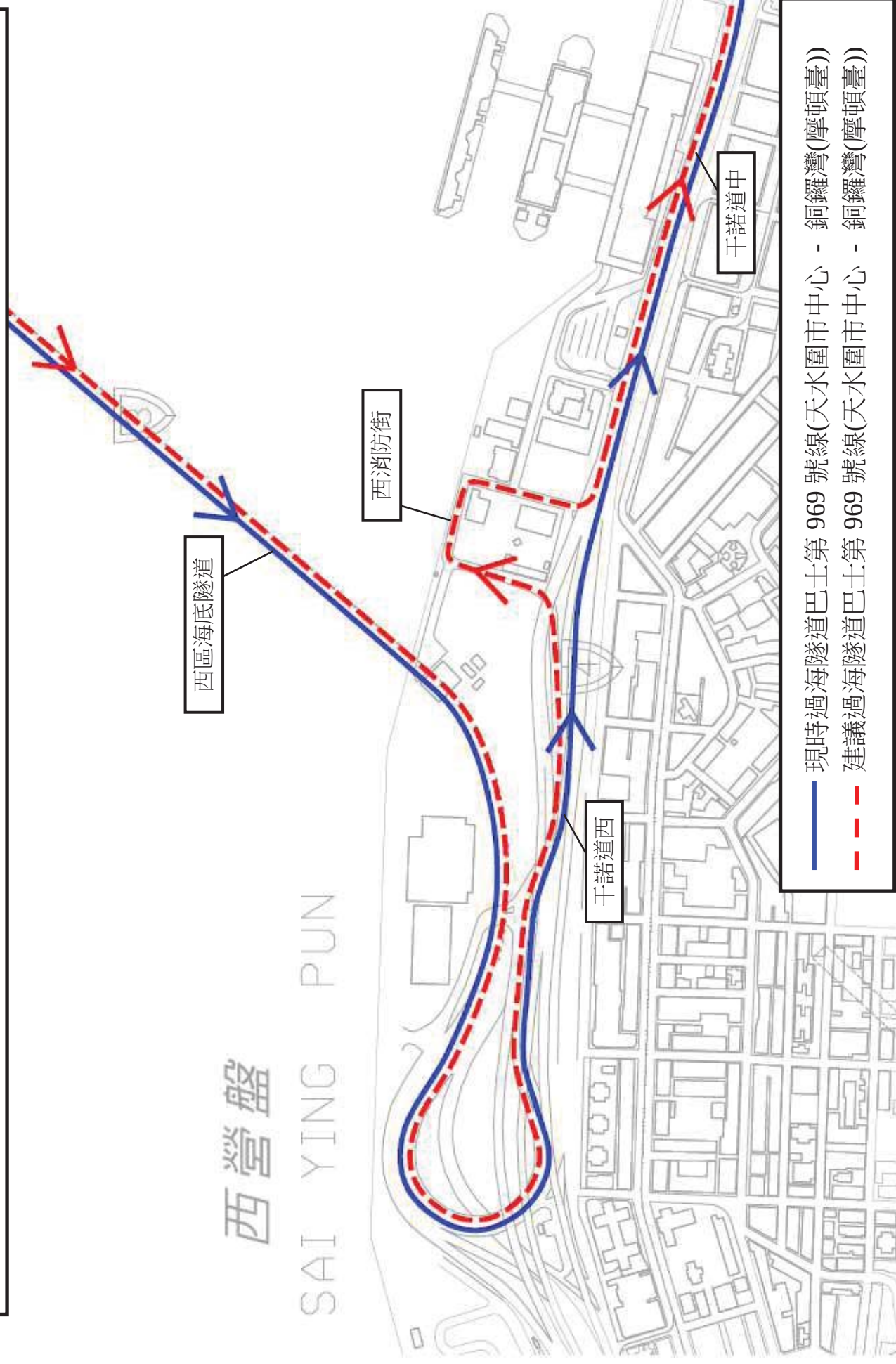
請參閱附圖九

VI. 建議實施日期

2016 年第 3 季

附圖九

過海隧道巴士第 969 號線(天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓臺))更改行車路線建議



龍運巴士服務改善建議 – 第 A36 號線全日服務及新增第 A37 號線

I. 第 A36 號線現時的服務詳情

路線	A36
終點站	洪水橋 (洪元路) – 機場 (地面運輸中心)
服務時間	洪水橋 (洪元路) 開出：每日早上七時二十分 (共一班) 機場 (地面運輸中心) 開出：每日下午六時十分 (共一班)
單程全程收費	\$27.7
最高乘客使用率	36%
行車時間	65 分鐘
車輛數目	1 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 第 A36 號線主要服務往返洪水橋新發展區和元朗與機場客運大樓的乘客。現時該路線每日只提供來回各一個班次。
- 元朗朗屏一帶現時未有專營巴士提供機場巴士服務，隨著該區的住宅項目相繼落成，預料該區對機場巴士服務的需求將會上升。
- 現時天水圍的乘客只能乘坐第 E34A 號線來往機場客運大樓，而路線亦需繞經東涌及機場貨運區，車程亦較長。

III. 建議的內容

- 為配合元朗區一帶的乘客需求，建議第 A36 號線擴展至全日服務，並改由元朗 (朗屏站) 開出，經朗屏邨、水邊圍邨、元朗市中心及新元朗中心來往機場客運大樓。
- 同時，新增第 A37 號線提供洪水橋和天水圍市中心一帶往返機場客運大樓的全日機場巴士服務。
- 建議的第 A36 及 A37 號線安排如下：

路線	A36	A37
終點站	元朗 (朗屏站) – 機場 (地面運輸中心)	洪水橋 (洪元路) – 機場 (地面運輸中心)
行車路線 (暫定)	<u>由元朗 (朗屏站) 開出</u>：途經擴業街，科業街，宏業西街，富業街，宏樂街，福喜街，朗屏路，朗屏邨巴士總站，朗屏路，鳳池路，媽橫路，青山公路，朗日路，青山公路，*[博愛交匯處，元朗公路，]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 (地面運輸中心) 開出</u>：途經暢連路，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，*[元朗公路，博愛交匯處，]青山公路，朗天路，唐人新村交匯處，朗天路，水邊圍交匯處，朗屏路，朗屏邨巴士總站，朗屏路，福喜街，宏樂街，朗業街及擴業街。 * 視乎實際交通情況可能改行錦田公路而中途不停站。 # 每日早上七時十五分由元朗 (朗屏站)開出之班次，以及每日下午六時三十分由機場開出之班次會途經國泰城。	<u>由洪水橋 (洪元路) 開出</u>：途經洪元路，洪水橋田心路，洪水橋大街，青山公路，洪天路，^[天影路，天華路，]天城路，嘉恩街，天水圍市中心總站，天恩路，天榮路，天城路，天福路，朗天路，+[元朗公路，]青朗公路，青衣西北交匯處，青嶼幹線，北大嶼山公路，機場路，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 (地面運輸中心) 開出</u>：途經暢連路，機場南交匯處，機場路，北大嶼山公路，青嶼幹線，青衣西北交匯處，青朗公路，元朗公路，唐人新村交匯處，朗天路，天福路，天城路，嘉恩街，天水圍市中心總站，天恩路，天榮路，天城路，^[天華路，天影路，]洪天路，洪志路及洪元路。 ^ 視乎洪水橋新發展區道路網絡規劃 + 視乎實際交通情況可能改行水邊圍交匯處，宏達路，朗業街及青山公路而中途不停站。
服務時間 (暫定)	<u>元朗 (朗屏站) 開出</u>： 每日早上五時十五分至晚上十時四十五分 <u>機場 (地面運輸中心) 開出</u>： 每日早上七時三十分至凌晨十二時正	<u>洪水橋 (洪元路) 開出</u>： 每日早上五時三十分至晚上十時三十分 <u>機場 (地面運輸中心) 開出</u>： 每日早上九時正至凌晨十二時正，另設每日下午五時三十分班次

路線	A36	A37
繁忙時間 班次 (暫定)	30 分鐘一班	60 分鐘一班
單程全程 收費	\$27.7	\$27.7
行車時間	63 分鐘	75 分鐘
車輛數目	6 部空調雙層巴士	4 部空調雙層巴士

- 現時第 A36 號線與第 E31、E32、E33、E33P、E34A、E34B、E34P、E34X、E41、E42 和第 R8 號線的八達通轉乘優惠將同時適用於建議的第 A37 號線。
- 此外，建議龍運各條「A」線增設與所有九巴獨營路線 (第 K12、K14、K17 及 K18 號線、馬場路線、旅遊及特別路線除外) 的八達通轉乘優惠，建議成人折扣額為 \$6.0，或相等於該程九巴路線正價車資，以較低者為準。

IV. 建議的好處

- 建議的第 A36 號線可為元朗市的乘客提供全日的直接巴士服務往返機場客運大樓，較乘坐現時的第 E34B 號線節省約 10 至 15 分鐘行車時間；
- 若乘客選乘建議的第 A37 號線由天水圍市中心一帶來往機場客運大樓，較乘坐現時的第 E34A 號線節省約 20 至 25 分鐘行車時間；
- 建議班次開出時間為固定正點，乘客更容易掌握班次的安排；
- 預計於元朗市及天水圍一帶往返機場的乘客選乘建議的第 A36 及 A37 號線後，有助分流第 E34A 及 E34B 號線的乘客量；及
- 有關建議將令元朗區的機場巴士服務覆蓋網絡更全面。

V. 對乘客之影響

- 現時乘坐第 A36 號線來往洪水橋與機場之乘客可改乘第 A37 號線，車費不變；
- 現時於洪天路與朗天路一段青山公路乘搭第 A36 號線來往機場的乘客(平均每日約

5 名)可改用建議的第 A36/A37/A43/A43P 號線與九巴路線的新增八達通轉乘優惠。

VI. 路線圖

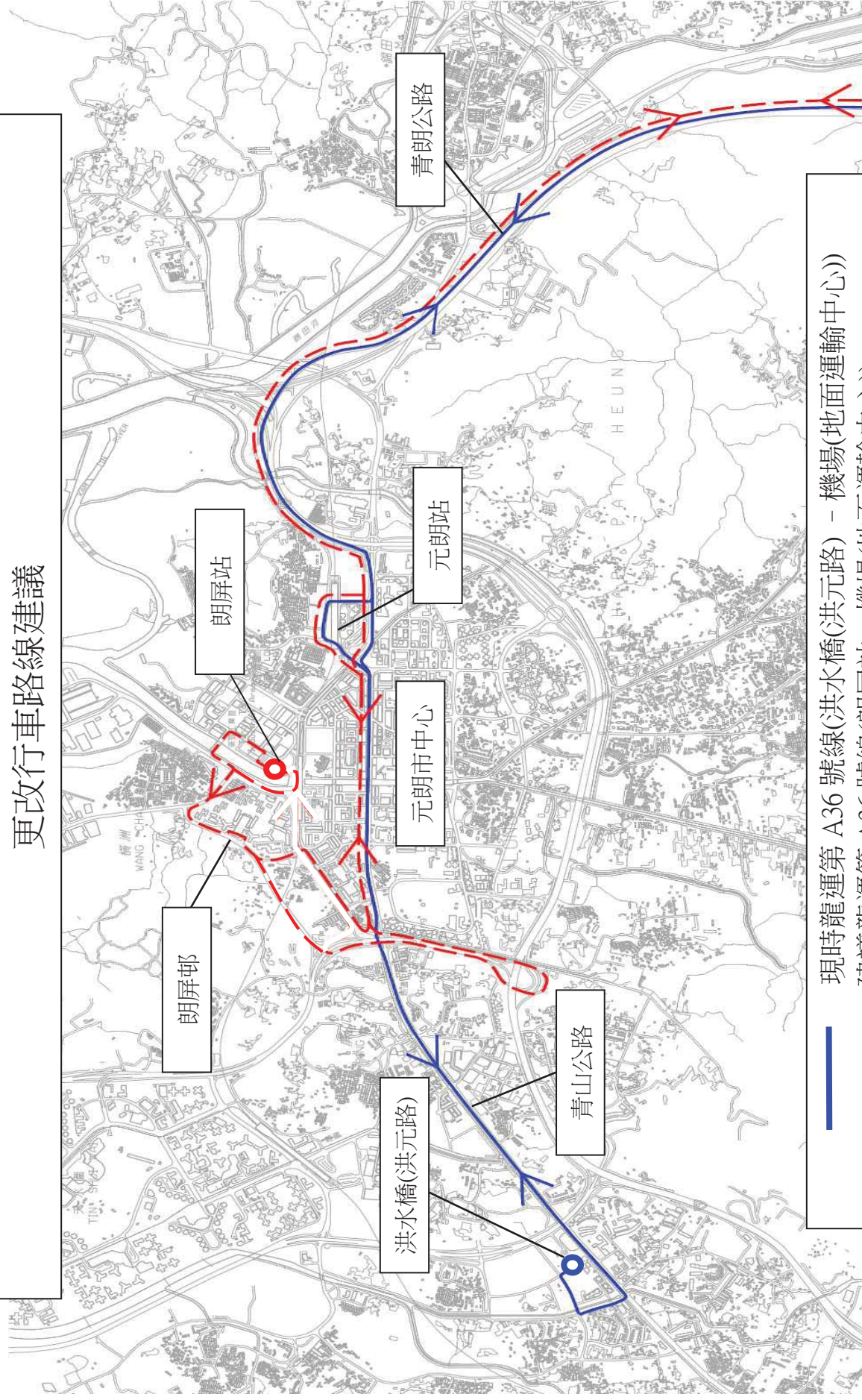
請參閱附圖十(1)及附圖十(2)

VII. 建議實施日期

2016 年第 2 季

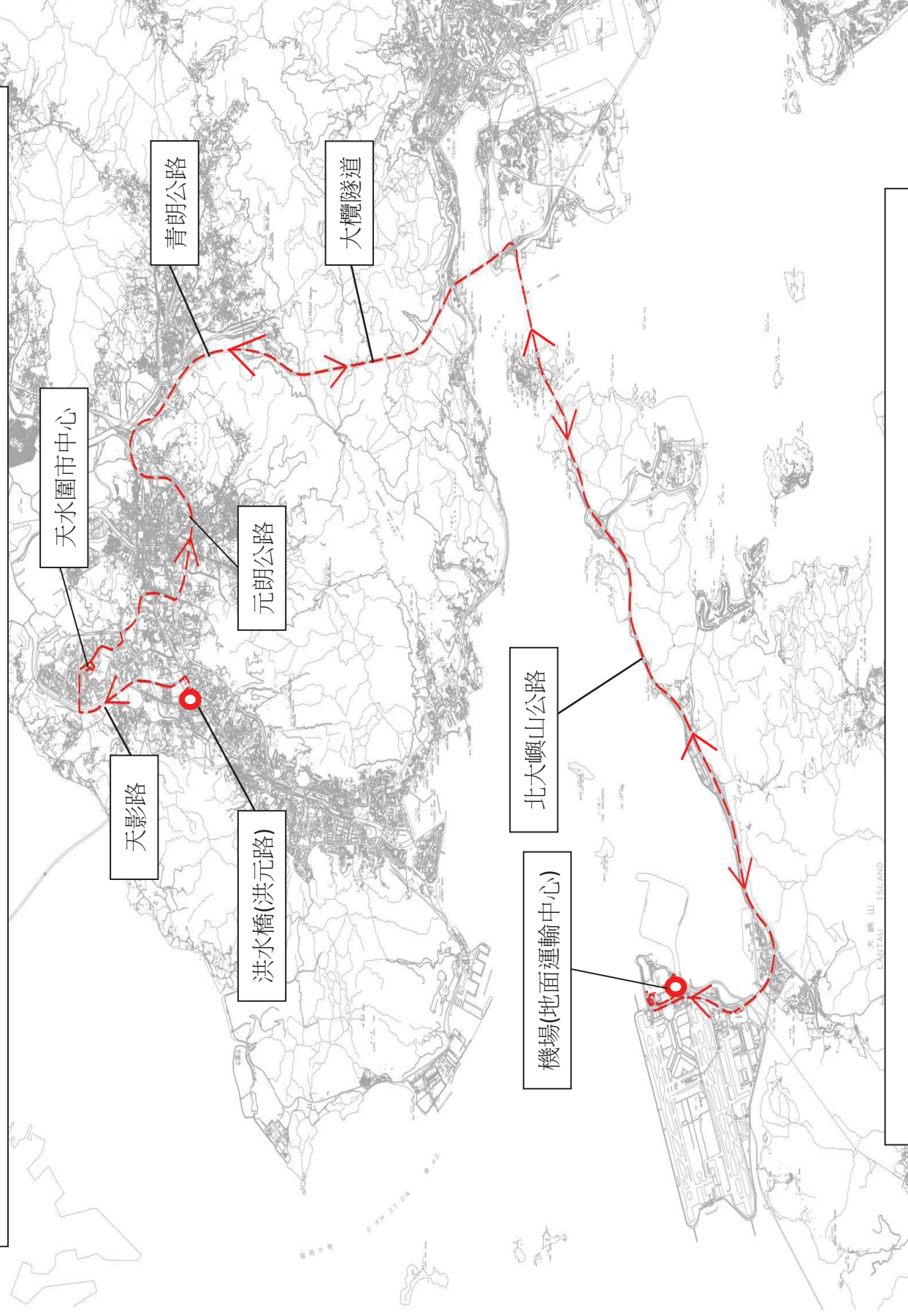
龍運第 A36 號線(洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心))

更改行車路線建議



- 現時龍運第 A36 號線(洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心))
- 建議龍運第 A36 號線(朗屏站 - 機場(地面運輸中心))

建議龍運第 A37 號線(洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心))



龍運第 A37 號線(洪水橋(洪元路) - 機場(地面運輸中心))

九巴服務重組建議—第279X號線新增特別班次

第279X號線現時的服務詳情

路線	279X
起訖站	聯和墟—青衣站
繁忙時間班次	9-12分鐘
單程收費	\$15.0
服務時間	聯和墟 往 青衣站： 星期一至日 上午5時30分至凌晨12時25分 青衣站 往聯和墟： 星期一至日 上午5時30分至午夜12時正
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：83%
車輛數目	16輛雙層巴士

建議的內容

- 本路線途經北區區內多個屋苑，對於粉嶺北的乘客而言，行車時間頗為冗長。
- 來往青衣及上水的乘客佔本線乘客超過一半。
- 為了有效運用資源，建議於早上繁忙時間，部份班次改為由聯和墟經天平邨往青衣站，不經粉嶺南，同時繞經粉嶺南的279X正常班次會調整至12/15分鐘。
- 詳情如下：

路線	279X	279X特別班
起訖站	聯和墟—青衣站	聯和墟→青衣站（經天平）
行車路線	不變	聯和墟 往 青衣站： 和泰街、和睦路、粉嶺樓路、馬適路、馬會道、龍琛路、龍運街、新運路、龍琛路、龍運街、新運路、支路、掃管埔路、粉嶺公路、新田公路、青朗公路、青衣西北交匯處、長青公路、青衣西路、楓樹窩路、担杆山交匯處及青敬路。
單程收費	\$15.0（不變）	\$15.0
服務時間	不變	星期一至五 聯和墟 往 青衣站： 暫定上午7時正至上午9時正

繁忙 時間 班次	12/15分鐘	20/30分鐘
車輛 數目	17輛雙層巴士	

建議的好處

- 第279X號線特別班行車時間比第279X線短約10分鐘，乘客可更快捷從粉嶺北到達目的地。
- 於早上繁忙時間提供直接從天平邨前往大欖隧道轉車站及青衣的服務

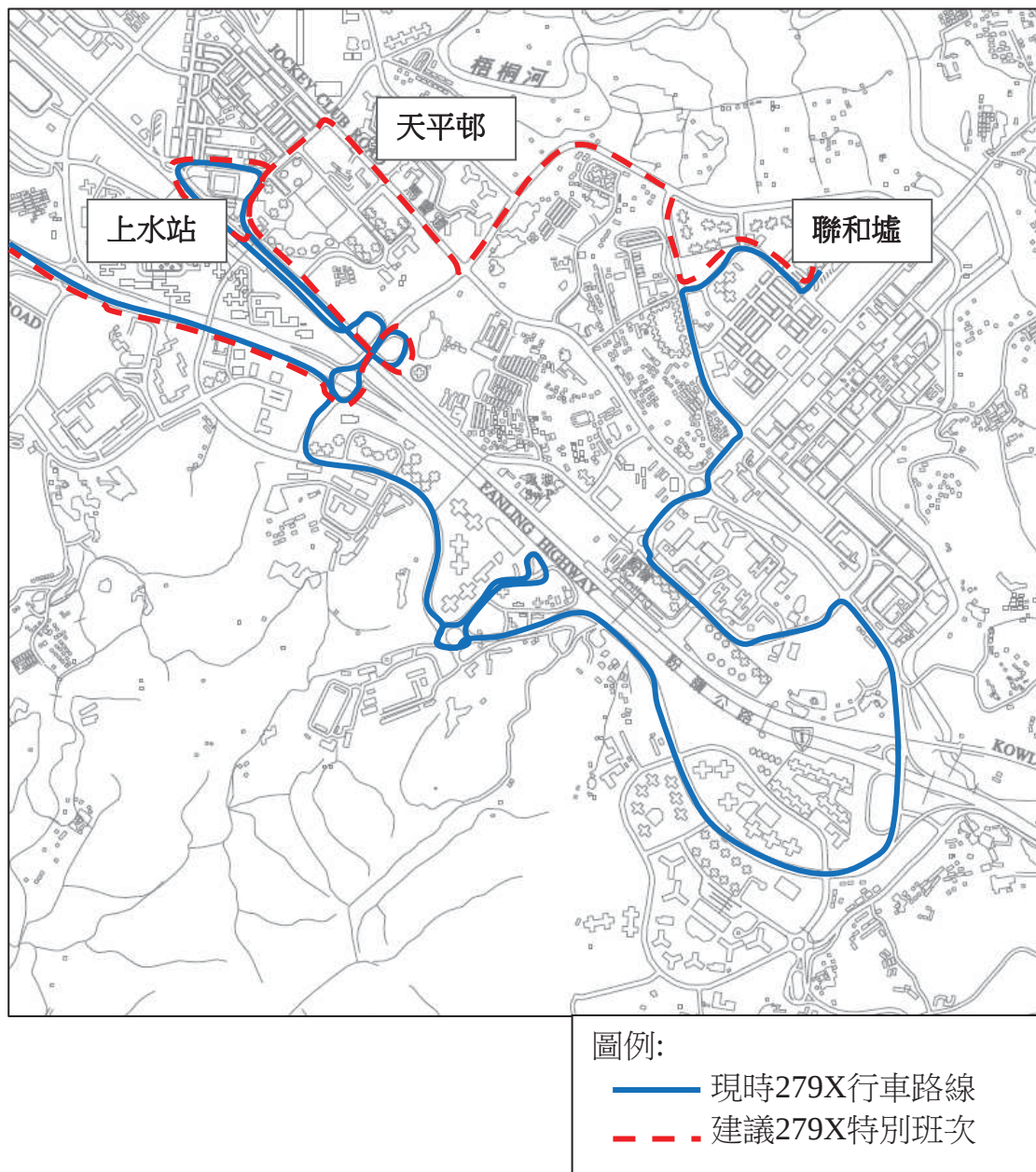
路線圖

請參閱附圖十一

目標實施日期

二零一六年第三季

九巴服務重組建議—第279X號線新增特別班次



龍運巴士服務改善建議— 第 A43P 號線全日服務

I. 第 A43P 號線現時的服務詳情

路線	A43P
終點站	粉嶺 (聯和墟) – 機場(地面運輸中心) [不途經粉嶺南，經落馬洲巴士總站]
服務時間	粉嶺 (聯和墟)開出： 每日早上九時三十分至下午二時三十分 (每小時一班車，共六班車) 機場 (地面運輸中心) 開出： 每日早上十時正至下午三時正 (每小時一班車，共六班車)
單程全程收費	\$30.9
行車時間	75 分鐘
車輛數目	與第 A43 號線共用 13 部空調雙層巴士

II. 建議的背景

- 現時第 A43P 號線主要服務聯和墟、上水廣場和落馬洲往返機場客運大樓的乘客。然而，該路線每日只於非繁忙時間提供共十二個班次。
- 隨著聯和墟一帶的住宅項目相繼落成，預料該區對機場巴士服務的交通需求將會上升。
- 近年隨著內地及香港之間的經濟活動轉趨頻繁，來往兩地的人次增加，同時香港國際機場的航班及航點眾多，亦吸引內地居民經香港口岸到香港國際機場轉機往返外地。

III. 建議的內容

- 為配合北區及落馬洲一帶的乘客需求，建議第 A43P 號線擴展至全日服務。暫定服務時間為早上五時三十分至晚上十時三十分由粉嶺 (聯和墟)開出，以及早上九時三十分至凌晨十二時正由機場開出，每三十分鐘一班。第 A43 與 A43P 號線的車輛數目增至 18 部空調雙層巴士；
- 另外，建議第 A43 及 A43P 號線全日來回程於大欖隧道收費廣場增設分站，並增設由大欖隧道收費廣場往機場之分段收費 \$27.7，以及由大欖隧道收費廣

場往粉嶺之分段收費 \$15.0；及

- 建議龍運各條「A」線增設與所有九巴獨營路線 (第 K12、K14、K17 及 K18 號線、馬場路線、旅遊及特別路線除外) 的八達通轉乘優惠，建議成人折扣額為 \$6.0，或相等於該程九巴路線正價車資，以較低者為準。現有第 A43、A43P 號線與九巴第 73、270 和 273B 號線的八達通轉乘優惠會被上述計劃取代。

IV. 建議的好處

- 建議的第 A43P 號線令落馬洲一帶的出入境乘客及附近居民可以全日享有直接的巴士服務往返機場客運大樓；
- 建議第 A43P 號線的新增服務時段皆為固定正點，乘客更容易掌握班次的安排；
- 有關建議能充分利用的第 A43 及 A43P 號線的運載能力，並配合乘客需求；及
- 有關建議令北區及元朗區的機場巴士服務覆蓋網絡更全面。

V. 建議實施日期

2016 年第 2 季