

2015 - 2016 年度大埔區巴士路線計劃

目的

本文件旨在向委員闡釋 2015 - 2016 年度大埔區的巴士路線計劃，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 年度大埔區的巴士路線計劃提出意見。

運輸署

二零一五年一月

二零一五至二零一六年度巴士路線計劃
以大埔區為終點站的路線

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 第四季	九巴	71B	大埔中心-富亨(循環線)	10	10	0	2	2	0	2	-2	因應第71B號線於最繁忙一小時的平均載客率只有約46%，建議分階段改以單層巴士行駛。
2016年 第一季	九巴	86K	錦英苑-沙田站	7-12	7-12	0	14	0	15	0	1	建議增設早上特別班次，由泥涌開出，經烏溪沙直接前往沙田站，不經馬鞍山市中心。詳情請參閱附錄一。
2015年 第四季	九巴	87D [87E]	錦英苑-紅磡站 [泥涌往尖沙咀]	8	8	0	29	0	30	0	1	建議增設早上一班特別班次，由泥涌開出前往尖沙咀近中間道，經烏溪沙直接前往尖沙咀，不經馬鞍山市中心。詳情請參閱附錄二。
2015年 第二季	九巴	274P	烏溪沙站往大埔工業邨	上午3班	上午3班 下午2班	0	3	0	3	0	0	建議增設2班下午回程班次，一班由大埔工業邨往烏溪沙(不經科學園)，另一班由科學園往烏溪沙。詳情請參閱附錄三。
2015年 第二季	九巴	264R	元朗(西) - 大埔中心	-	20	0	0	0	[8]	0	[8]	建議開辦第264R旅遊服務路線，在星期六、日及公眾假期往來元朗及大埔。詳情請參閱附錄四。
2015年 第二季	龍運	A47	大埔(富亨) - 機場(地面運輸中心)	-	全日2班	0	0	0	1	0	1	因應大埔區及白石角一帶的地區發展，建議增設第A47號線來往大埔及機場。詳情請參閱附錄五。
2015年 第四季			大埔(富亨) - 機場(地面運輸中心)	全日2班	全日4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。

二零一五至二零一六年度巴士路線計劃
途經大埔區的路線

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	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 第四季	九巴	373	上水-上環	上午4班 下午7班	上午4班 下午7班	0	7	0	7	0	0	建議將下午回程班次的總站由中環（林士街）改置於中環碼頭。詳情請參閱附錄六。	

九巴服務重組建議—第86K號線新增特別班次

第86K線現時的服務詳情

路線	86K
起訖站	錦英苑—沙田站
繁忙時間班次	7-12分鐘
單程收費	\$6.1
服務時間	錦英苑 開： 上午5時30分至凌晨12時05分 沙田站 開： 上午5時40分至凌晨12時45分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：55%
車輛數目	14輛雙層巴士

建議的內容

- 建議新增特別班次，擴大服務範圍至泥涌及烏溪沙。

- 詳情如下：

路線	86K	86K (特別班次)
起訖站	錦英苑—沙田站	泥涌→沙田站
繁忙時段班次	7-12分鐘 (不變)	1班次
行車路線	不變	泥涌 開： 西沙路、馬鞍山繞道、西沙路、烏溪沙路、耀沙路、彩沙街、耀沙路、烏溪沙路、西沙路、馬鞍山繞道、馬鞍山路、大老山公路、沙瀝公路、沙田圍路、沙田鄉事會路、沙田車站圍
單程收費	不變	\$8.6
服務時間	不變	泥涌 開： 暫定星期一至五（公眾假期除外） 上午7時45分
車輛數目		共用15輛雙層巴士

建議的好處

- 因應人口增加及回應地區訴求，增設泥涌／烏溪沙往沙田市中心的特快巴士路線。

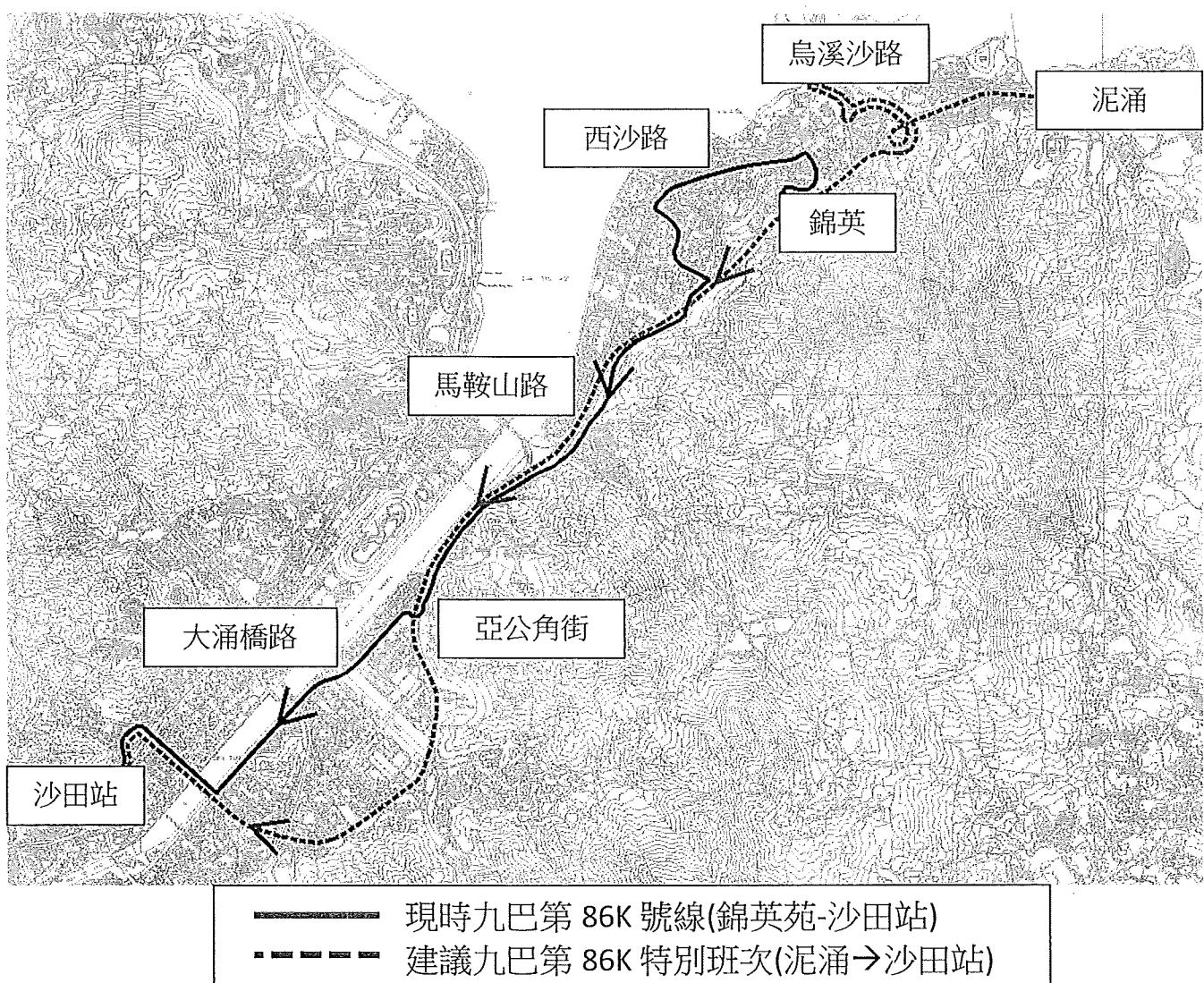
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一六年第一季

九巴服務重組建議 – 增設第86K號線特別班次(泥涌→沙田站)



九巴服務重組建議—開辦第87E號線

建議的內容

- 因應烏溪沙地區人口增加，建議增設87D號線的早上特別班次（編號為87E號線）。詳情如下：

路線	87E
起訖站	泥涌→尖沙咀(中間道)
服務時間	泥涌 開： 暫定上午7時40分
行車路線	泥涌開： 西沙路、馬鞍山繞道、西沙路、烏溪沙路、耀沙路、彩沙街、耀沙路、烏溪沙路、迴旋處、西沙路、馬鞍山繞道、馬鞍山路、大老山公路、沙瀝公路、沙田路、獅子山隧道公路、獅子山隧道、窩打老道、太子道西、彌敦道（近中間道）
全程收費(暫定)	\$12.7
分段收費 (暫定)	過獅子山隧道後往尖沙咀：\$6.4
車輛數目	一輛雙層巴士

建議的好處

- 為泥涌及烏溪沙的乘客提供一條往尖沙咀的特快路線

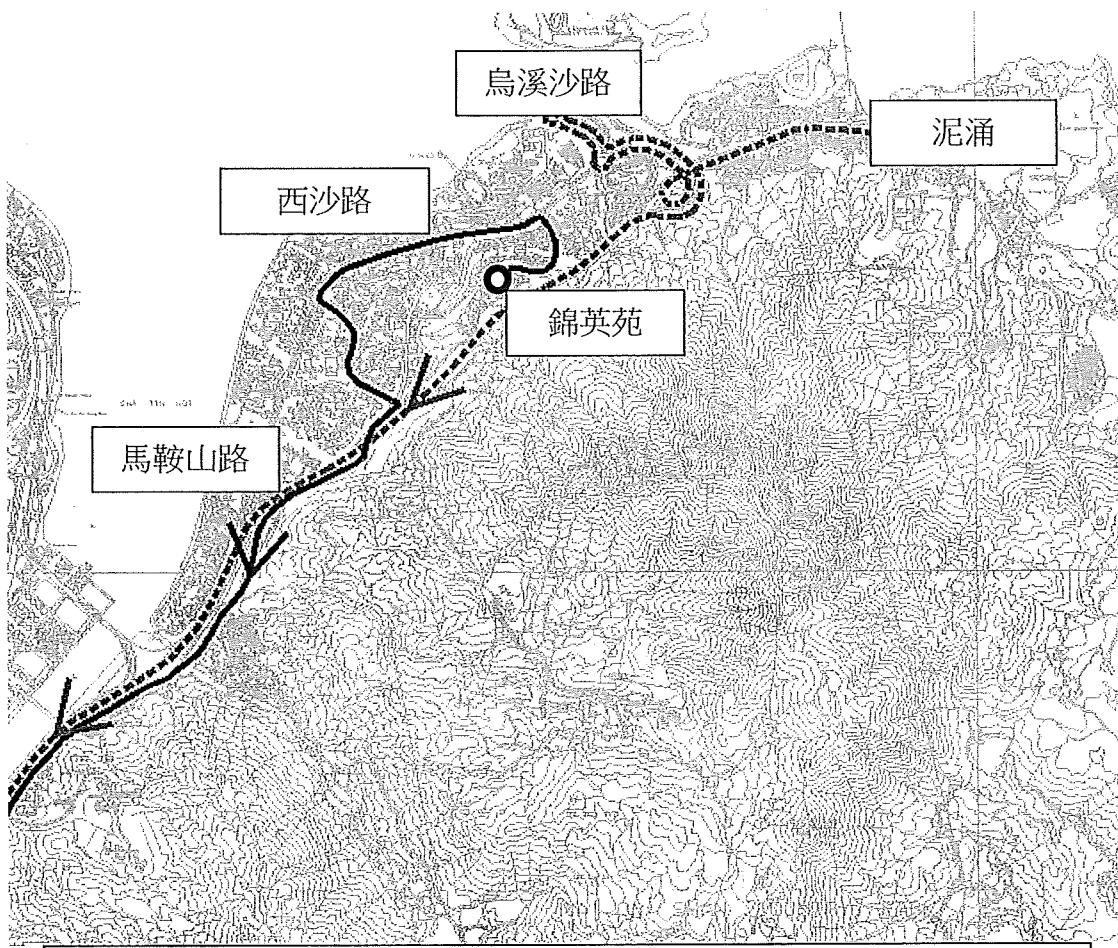
路線圖

請參閱附圖

目標實施日期

二零一五年第四季

九巴服務重組建議 – 增設第87E號線特別班次(泥涌→尖沙咀(中間道))



—— 現時九巴第 87D 號線(錦英苑—紅磡站)
- - - - 建議九巴第 87E 號線(泥涌→尖沙咀(中間道))

九巴服務重組建議—274P號線增設回程服務

第274P線現時的服務詳情

路線	274P
起訖站	烏溪沙站→大埔工業邨
單程收費	\$7.9
服務時間	烏溪沙站開： 星期一至六（公眾假期除外） 上午7時20分、上午7時40分及上午7時55分
乘客使用量	● 最繁忙一小時內的乘客率：56%
車輛數目	3輛雙層巴士

建議的內容

- 現時274P線只提供早上繁忙時段單向往科學園/大埔的服務
- 因應白石角／香港科學園的發展，來往馬鞍山及大埔/科學園的通勤需求將上升，建議增設回程服務，考慮到大埔工業邨及科學園兩地的不同通勤需求，建議回程以兩條路線分別服務大埔工業邨及科學園前往馬鞍山的乘客
- 詳情如下：

路線	274P	274A（暫定） (274P號線特別班次)
起訖站	烏溪沙站→大埔工業邨	科學園→烏溪沙站
行車路線	烏溪沙站 開： 不變 大埔工業邨 開： 大貴街、大昌街、大發街、汀角路、大 埔太和路、寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、 大埔公路（元州仔段）、吐露港公路、 大老山公路、馬鞍山路、恒康街、西沙 路、沙安街 (回程不經科學園，該服務範圍由274A 線覆蓋)	科學園 開： 科技大道西、科學園路、瑞祥街、大老 山公路、馬鞍山路、恒康街、西沙路、 沙安街
單程收費	\$7.9（不變）	\$7.9
服務時間	早上去程： 不變 傍晚回程： 星期一至五（公眾假期除外） 暫定下午5時50分	傍晚回程： 星期一至五（公眾假期除外） 暫定下午5時40分
車輛數目	3輛雙層巴士	

建議的好處

- 為大埔工業邨及科學園提供直接的回程服務往馬鞍山
- 回程服務安排特別班以科學園作始發點，時間更易掌握

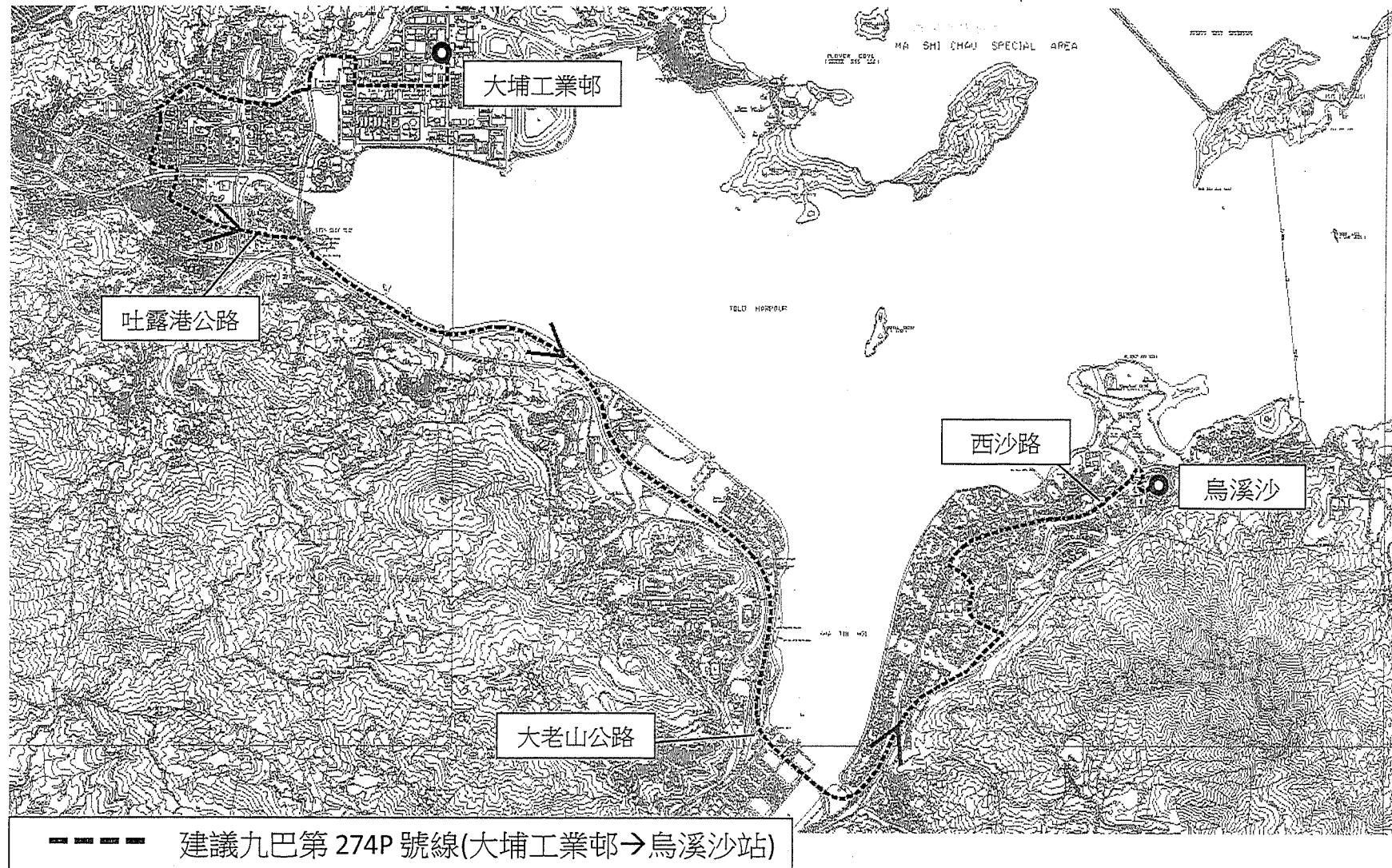
路線圖

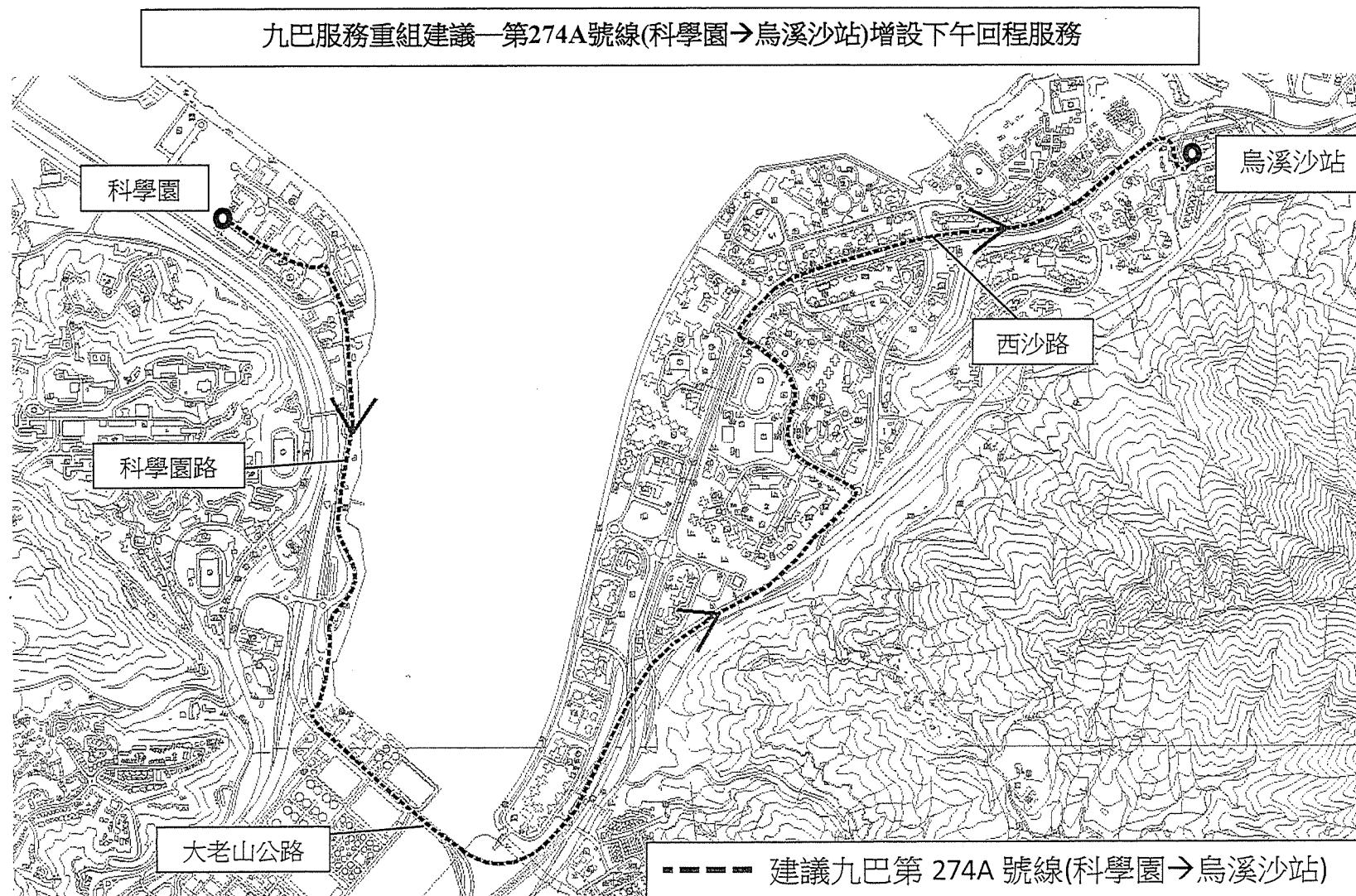
請參閱附圖

目標實施日期

二零一五年第二季

九巴服務重組建議—第274P號線(大埔工業邨→烏溪沙站) 增設下午回程服務





九巴服務重組建議 - 開辦第264R號線

建議的內容

- 建議於星期六、日及公眾假期增設第264R旅遊服務路線往來元朗及大埔，行經新田公路及粉嶺公路。建議服務詳情如下：

路線	264R
終點站	元朗(西) - 大埔中心
服務時間	星期六、日及公眾假期： 早上10時至晚上7時
班次	20分鐘
單程收費	\$15.80
車輛數目	8 部雙層空調巴士
行車路線	<p><u>由元朗(西)開出：</u> 撃壤路、青山公路(元朗段)、朗日路、青山公路(元朗段)、博愛交匯處、元朗公路、新田公路、粉嶺公路、吐露港公路、大埔公路(元洲仔段)、廣福道、寶鄉街、寶鄉橋、安祥路及安慈路。</p> <p><u>由大埔中心開出：</u> 安慈路、安祥路、寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、大埔公路(元洲仔段)、吐露港公路、粉嶺公路、新田公路、元朗公路、博愛交匯處、青山公路(元朗段)及擊壤路。</p>

- 當落實有關建議後，會密切留意同類路線客量的變化，並按實際客量需求考慮調節服務水平。

建議的好處

- 為乘客於星期六、日及公眾假期提供特快巴士服務往返元朗及大埔。
- 按現有乘客量計算於假日約有 2,500 人來往元朗市與大埔市之間，有關路線如落實則有關乘客可以即時受惠。

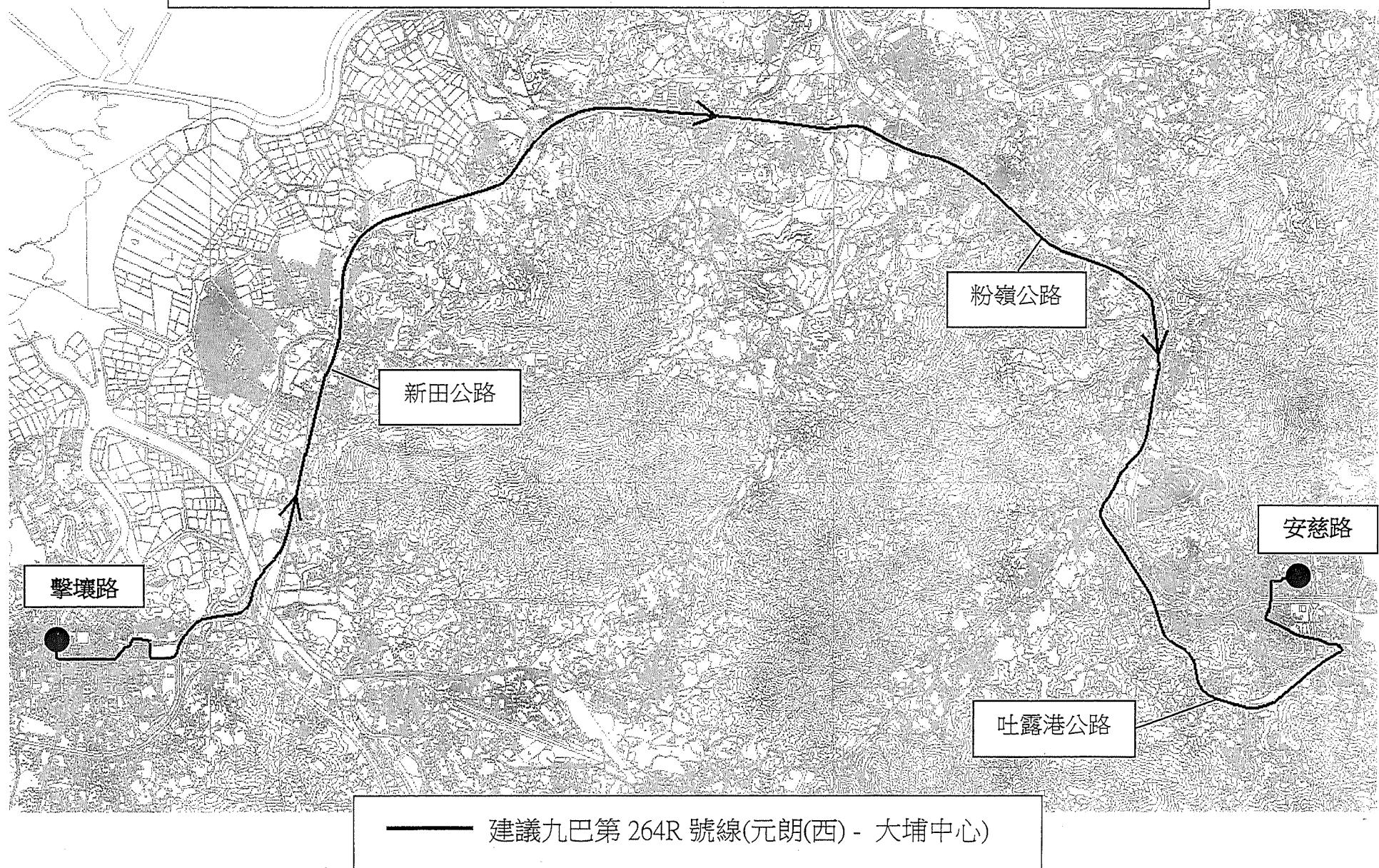
路線圖

請參閱附錄四(1)

目標實施日期

二零一五年第二季

九巴第 264R 號線(元朗(西) - 大埔中心)建議行車路線



龍運巴士服務新增路線建議 - 第 A47 號線

I. 建議的背景

- 因應大埔區的地區發展，以及白石角一帶的住宅項目相繼落成，我們建議增設新的機場巴士路線第 A47 號線來往大埔市中心、白石角、大學站與機場國泰城及客運大樓，以配合乘客需求。

II. 建議的內容

- 第 A47 號線路線的安排如下：

路線	A47
終點站	大埔 (富亨) – 機場 (地面運輸中心)
單程全程收費	\$30.9
服務時間及班次 (暫定)	<u>大埔 (富亨)開出</u> ：每日早上 7 時 10 分 (一班車) <u>機場開出</u> ：每日下午 6 時正 (一班車)
行車路線	<p><u>由大埔 (富亨)開出</u>：經頌雅路，南運路，安埔路(富善巴士總站外)，安埔路，大埔中心巴士總站，安慈路，汀角路，大埔太和路，寶鄉橋，寶鄉街，廣福道，大埔公路(元州仔段)，吐露港公路，創新路，科學園路，澤祥街，大學站公共運輸交匯處，澤祥街，瑞祥街，吐露港公路，大埔公路(沙田段)，八號幹線，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。</p> <p><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，八號幹線，大埔公路(沙田段)，吐露港公路，澤祥街，大學站公共運輸交匯處，澤祥街，科學園路，創新路，吐露港公路，大埔公路(元州仔段)，廣福道，寶鄉街，寶鄉橋，大埔太和路，汀角路，安慈路，大埔中心巴士總站，安埔路，汀角路及頌雅路。</p>
車輛數目	1 部空調雙層巴士

- 新增的機場巴士路線第 A47 號線將在青嶼幹線收費廣場提供以下轉乘優惠：

	龍運路線 (第一程)	龍運路線 (第二程)	連接地區	轉乘 地點	轉乘 優惠
1.	A47	E31/E32/E33/E33P/ E34A/E34B/E41/E42	由大埔往 東涌/機場	青嶼 幹線 收費 廣場	\$10.8
2.	A47	E31/E32/E33/E33P/ E34A/E34B/E34P/E41/E42	由機場往 新界		\$10.8 至 \$14.3
3.	A47	R8	由大埔/機場 往迪士尼		\$3.0
4.	E31/E32/E33/E33P/ E34A/E34B/E34P/E41/E42	A47	由東涌/機場 往大埔		\$10.8 至 \$14.3
5.	E31/E32/E33/E33P/ E34A/E34B/E41/E42	A47	由新界往 機場		\$5.1 至 \$10.8
6.	R8	A47	由迪士尼 往大埔/機場		\$3.0

- 有關安排與現時龍運其餘機場巴士路線提供的轉乘優惠性質相同。

III. 建議的好處

- 建議中的第 A47 號線為大埔富亨、富善及大埔市中心一帶的乘客提供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。另一方面，白石角一帶新落成的屋苑、中文大學的師生及大學站的酒店住客亦會受惠於該新機場巴士路線；
- 預料部份大埔市中心往返機場的乘客會選乘第 A47 號線，有助分流第 E41 號線的乘客，令巴士公司能更有效運用資源，提升營運效率，以服務大埔區；及
- 有關建議令大埔區的機場巴士服務覆蓋網絡更全面。

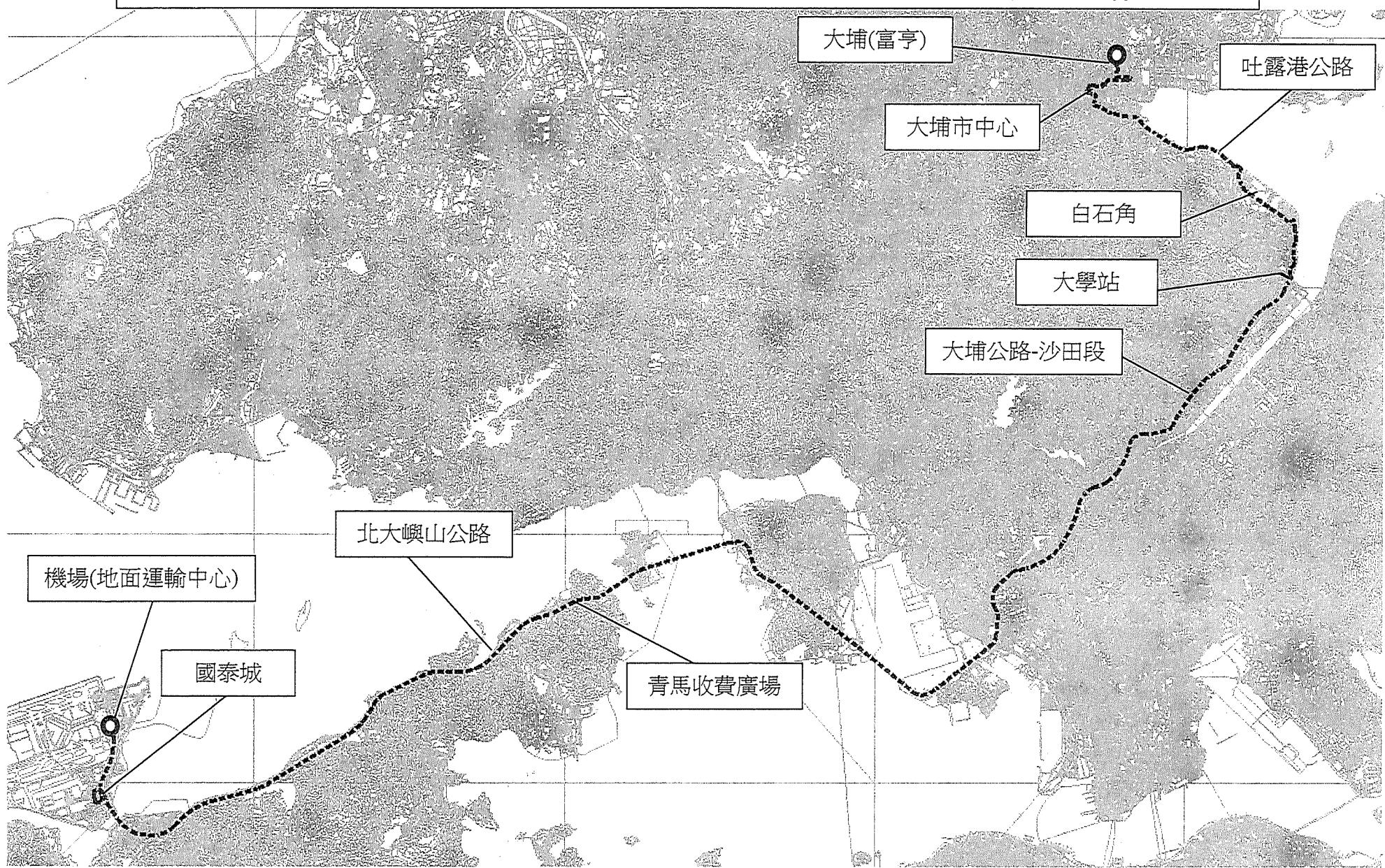
IV. 路線圖

請參閱附錄五(1)

V. 建議實施日期

2015 年第 2 季

新增龍運第 A47 號線(大埔(富亨) - 機場(地面運輸中心))



----- 龍運第 A47 號線(大埔(富亨)-機場(地面運輸中心))

九巴服務重組建議—第373號線修改行車路線第373號線現時的服務詳情

路線	373
起訖站	上水→上環（早上去程） 中環（林士街）→上水（下午回程）
單程收費	\$24.3
服務時間	<p>上水 開： <u>星期一至五</u> 上午6時45分、上午7時正、上午7時10分及上午7時25分</p> <p><u>星期六</u> 上午6時45分、上午7時10分及上午7時30分</p> <p>中環（林士街） 開： <u>星期一至五(按2014/15路線發展計劃)</u> 下午5時30分、下午5時50分、下午6時10分、下午6時30分、 下午6時50分、下午7時10分及下午7時30分</p> <p><u>星期六</u> 下午5時40分、下午6時20分及下午7時正</p>
乘客使用量	<ul style="list-style-type: none"> • 上午最繁忙一小時內的乘客率：86% • 下午最繁忙一小時內的乘客率：42%
車輛數目	<p>上午：4輛雙層巴士 下午：7輛雙層巴士</p>

建議的內容

- 現時，本路線下午回程班次的總站為中環（林士街）。由於干諾道中東行交通繁忙，引致由該總站往分站的行車時間不穩定，部份班次需20至30分鐘行車時間才到達第一個分站，乘客難以掌握候車時間。因此，建議將總站遷往中環碼頭，避開擠塞路段。
- 自373A線擴展為全日服務後，上水、粉嶺南一帶乘客可使用該線全日往返港島區；現時373線回程班次途經粉嶺南，與373A線重疊。373A線已於去年加強了下午回程班次，而由港島區前往粉嶺南，373A線亦較373線便捷，建議將部份373回程班次(初步建議星期一至五下午5時50分及下午6時10分的班次)改道不經粉嶺南，經大窩西支路後直接前往粉嶺中心、聯和墟，一方面跟373A線分工，亦可為粉嶺中心、聯和墟一帶乘客提供更快捷服務。

詳情如下：

路線	373
起訖站	上水→上環（早上去程） 中環（中環碼頭）→上水（下午回程）
行車路線	<p><u>上水 開：</u> 龍運街、新運路、龍琛路、馬會道、沙頭角公路、粉嶺樓路、和睦路、聯安街、沙頭角公路、新運路、馬會道、百和路、支路、和興路、大窩西支路、林錦公路交匯處、吐露港公路、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、鯉魚門道、啟田道迴旋處、鯉魚門道、支路、東區海底隧道、東區走廊、維園道、告士打道、夏慤道、紅棉路、金鐘道、德輔道中</p> <p><u>中環（中環碼頭） 開：</u> 民耀街、民祥街、下通道、干諾道中、林士街、德輔道中、金鐘道、軍器廠街、天橋、告士打道、維園道、東區走廊、東區海底隧道、鯉魚門道、觀塘繞道、大老山隧道、大老山公路、吐露港公路、林錦公路交匯處、大窩西支路、和興路、*（迴旋處、雷明路、華明巴士總站、雷明路、偉明街、百和路、一鳴路）、百和路、馬會道、新運路、沙頭角公路、聯安街、和睦路、粉嶺樓路、馬適路、馬會道、龍琛路、新運路</p> <p>*建議 星期一至五下午5時50分及下午6時10分的班次不經粉嶺南</p>
單程收費	不變
服務時間	不變
車輛數目	上午：4輛雙層巴士 下午：7輛雙層巴士

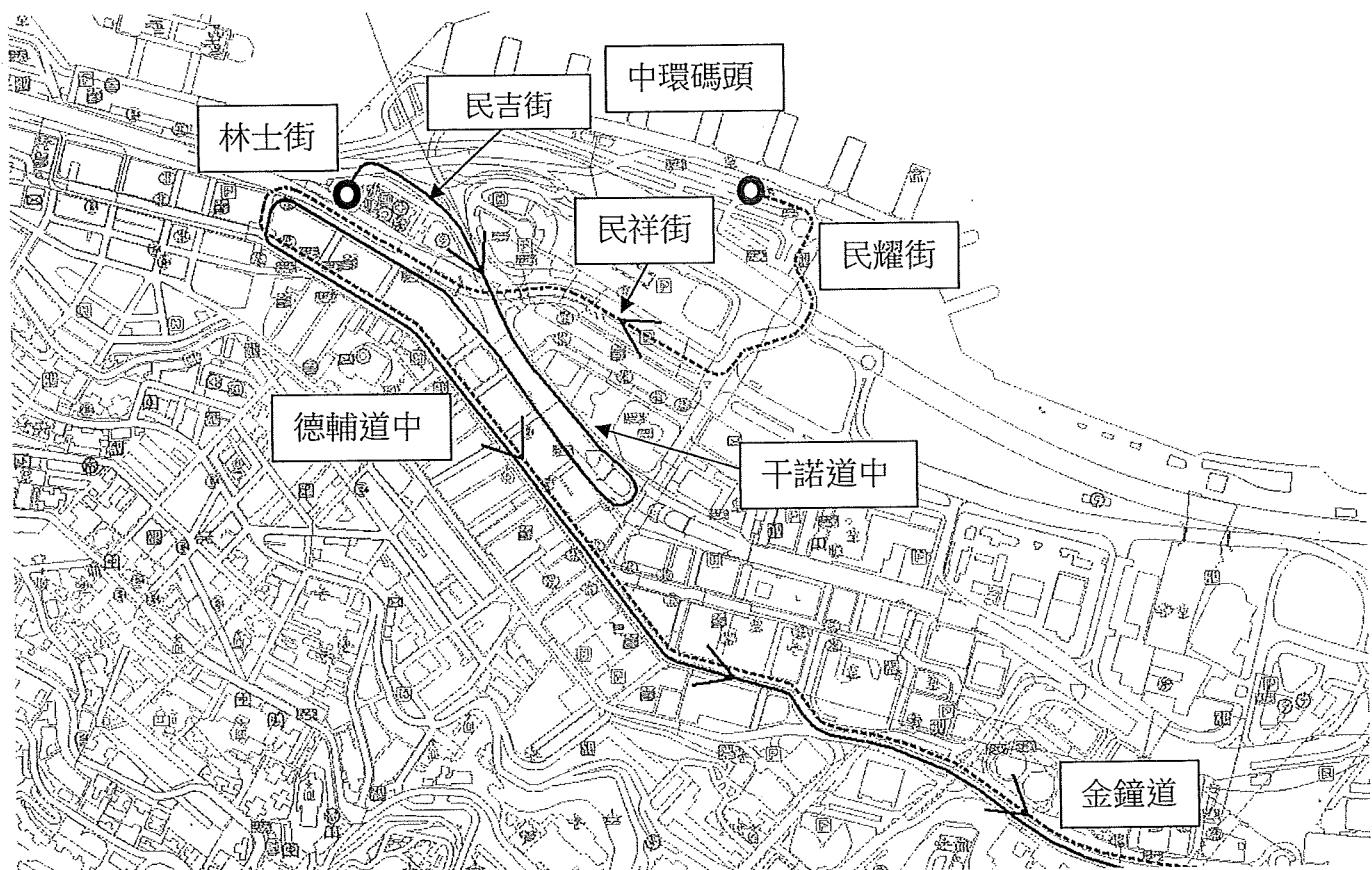
建議的好處

- 分站班次更穩定
- 為粉嶺中心、聯和墟一帶乘客提供更快捷的回程服務

目標實施日期

二零一五年第四季

九巴服務重組建議—第373號線更改行車路線



—— 現時九巴第 373 號線(中環(林士街)往上水)
- - - - 建議九巴第 373 號線(中環碼頭往上水)