

# 大埔區議會

新界大埔  
鄉事會街 8 號  
大埔綜合大樓四樓



# TAI PO DISTRICT COUNCIL

4/F, TAI PO COMPLEX  
8 HEUNG SZE WUI STREET  
TAI PO, N.T.  
FAX NO: 2654 6624

傳真號碼：2654 6624

本處檔號 *Our Ref.* (29) in HAD TPDC 13/35/60/3/14

來函檔號 *Your Ref.*

電話 *Tel.:* 3183 9434

各位：

交通及運輸委員會  
跟進大埔區公共巴士服務工作小組  
2014 年第 1 次會議紀要

跟進大埔區公共巴士服務工作小組 2014 年第 1 次會議已於 2014 年 5 月 2 日(星期五)舉行。現隨函付上該次的會議紀要，以供參閱。如有任何修訂建議，請於下次會議前通知本人。

跟進大埔區公共巴士服務工作小組秘書  
李灝宜



分發名單：跟進大埔區公共巴士服務工作小組主席及成員

民政事務總署署長

(經辦人：大埔民政事務處聯絡主任(4)陳永良先生)

運輸署署長

(經辦人：高級運輸主任(大埔)羅家勤先生

高級運輸主任／巴士及鐵路／特別職務冼佳慧女士)

九龍巴士(一九三三)有限公司

(經辦人：高級主任(策劃及發展)李述恆先生

高級車務主任林美香女士

社區事務經理張立基先生)

2014 年 6 月 27 日

交通及運輸委員會  
跟進大埔區公共巴士服務工作小組  
2014 年第 1 次會議紀要

---

日期：2014 年 5 月 2 日(星期五)

時間：上午 10 時 30 分

地點：大埔區議會會議室

出席者：

黃碧嬌女士,MH	主席
陳灶良先生	成員
陳笑權先生,MH	成員
張國慧先生	成員
何大偉先生,MH	成員
關永業先生	成員
劉志成博士	成員
羅舜泉先生	成員
文春輝先生,MH	成員
譚榮勳先生	成員
王秋北先生	成員
黃容根先生,SBS,JP	成員
任啟邦先生	成員
余智榮先生	成員
陳銖灝先生	成員
張蘭卿女士	成員
胡健民先生	成員
羅家勤先生	高級運輸主任(大埔)/運輸署
冼佳慧女士	高級運輸主任/巴士及鐵路/特別職務/運輸署
程艾樂先生	策劃及發展部主管/九龍巴士有限公司
陳碧君女士	企業事務總監/九龍巴士有限公司
李侃陵先生	經理(策劃及發展)/九龍巴士有限公司
何志文先生	副車務總監/九龍巴士有限公司
黃勁文先生	社區事務經理/九龍巴士有限公司
李述恆先生	高級主任(策劃及發展)/九龍巴士有限公司
張立基先生	社區事務經理/九龍巴士有限公司
林美香女士	高級車務主任/九龍巴士有限公司
李灝宜女士	秘書

**請假者：**

林泉先生	成員
林健根先生	成員

**缺席者：**

區鎮樺先生	成員
李健文先生	成員

**I. 2014-2015 年度跟進大埔區公共巴士服務工作小組成員名單及職權範圍**  
(大埔區議會文件 WGPBS 2/2014 號)

委員備悉上述文件。

**II. 通過 2013 年第 6 次會議(20.12.2013)內容摘要**  
(大埔區議會文件 WGPBS 4/2014 號)

2. 秘書處沒有收到修訂建議，席上並無成員提出修訂。上次會議內容摘要無須修訂，獲通過作實。

**III. 2014-2015 年度大埔區巴士路線發展計劃**  
(大埔區議會文件 WGPBS 3/2014 號、WGPBS 5/2014 號及 WGPBS 6/2014 號)

3. 冼佳慧女士及李述恆先生介紹上述文件。

4. 主席表示，如成員的意見涉及跨區的路線，運輸署及九巴應再諮詢影響地區的區議會。

**(一) 64K、64S、65K**

5. 有成員查詢 65K 號線哪一路段的客量低。他指 64S 號線只來往上村及錦上路鐵路站，他詢問九巴預計此改動對林村居民的影響為何。

6. 有成員表示，早上不少居住林村的學生及市民乘搭 65K 號線往大埔。他續指，林村居民不會受惠於新增的 64S 號線，而上述文件亦沒有清楚交待取消 65K 號線後的資源調配，只見 64K 號線的班次仍維持 7 至 8 分鐘一班。他認為 64K 號線的客量無容至疑，應加密班次，而 65K 號線的資源應

全數放回 64K 號線，將其中一架巴士改為行走 64S 號線是剝消了大埔的資源。

7. 有成員建議增設一班 64K 號線由林村開出，接載林村的學生及市民到大埔墟。

8. 主席表示對取消 65K 號線感無奈，該號線取消後，資源放到 64S 號線，對林村居民沒有幫助，其實是剝削了大埔的資源以服務其他區。此外，他認為 64S 號線取道錦上路只會增加該路的負擔，導致塞車，因此她不支持 64K 系列號線的重組建議。

9. 冼佳慧女士回覆，65K 號線與 64K 號線服務範圍重疊，前者的載客量約六成，後者約七成。此外，65K 號線及 64S 號線皆為早上班次，完成早上的服務後有關車輛會返回 64K 號線的車隊，重組後 64K 號線的總車輛數量維持不變。運輸署希望透過是次重組以穩定 64K 號線的服務。她表示會後再與相關區議員跟進 64S 號線的路線。

## (二) 71K、71C、71D

10. 有成員反對分拆 71K 號線。他表示，71C 號線及 71D 號線的車程與 71K 號線相比大幅縮短，但車費維持在 \$4.7 並不合理。71C 號線及 71D 號線繁忙時間的班次亦較 71K 號線疏落，分別只有 3 架及 5 架巴士行駛，71D 號線不會駛入富善邨及怡雅苑，令不少長者或婦孺需步行十多分鐘才到車站，早上亦有不少居住太和的學生乘搭 71K 號線到大埔，分拆後便沒有直接往來兩個地方的巴士服務。他不認同重組建議可穩定班次或提升服務水平，九巴亦沒有提供任何誘因說服市民接受分拆安排。他預料重組後會有更多長者以 \$2 乘車優惠乘搭區外號線往區內各小區，繼而影響區外路線的服務。另外，他要求運輸署提供繁忙及非繁忙時間的班次資料。

11. 有成員反對重組建議，並認為以單層巴士行走 71C 號線及 71D 號線不足以應付客量。

12. 有成員認為 71K 號線的乘客主要為長者，分拆後他們或需轉車才能到達目的地，這安排對他們造成不便。

13. 有成員反對重組建議，認為建議對富亨的居民不公平，車費除昂貴外，轉乘優惠亦不切合居民需要，他認為不會有居民選擇乘搭 71C 號線轉乘 71D 號線。

14. 有成員關注單層巴士能否提供至少兩個輪椅位置，因為 71K 號線能直達大埔醫院，部分乘客為行動不便人士。如巴士未能提供更多輪椅位置，他不贊成重組建議。

15. 主席表示，開辦 71K 號線的原意為方便區內居民往返大埔各小區，尤其是大埔醫院及那打素醫院。她指重組建議與這個原意相距甚遠，故不同意分拆路線。

16. 陳碧君女士回應，九巴一直有探討能否增加巴士的輪椅位置。

17. 冼佳慧女士回應，單層或雙層巴士均提供一個輪椅位置，分拆路線後，71C 號線及 71D 號線以單層行駛，即合共同時有兩個輪椅位置，因此此路線的整體輪椅承載力有所提升。她指示，71C 號線及 71D 號線途經大埔醫院和那打素醫院。據調查，只有約 5%乘客坐畢全程，因此她預計分拆路線後，約 95%乘客無需轉乘便能更快到達目的地。她續指，71K 號線的乘客可享轉乘優惠，乘搭區外路線。

18. 有成員認為，路線分拆後車費不減，轉乘優惠未能惠及只往返區內的居民，等候時間卻增加。他認為分拆路線後，居民可選擇港鐵或專線小巴來往 71K 號線沿途各地點，他建議一併調整其他在區內行走相若路徑的區外路線的分段收費。

19. 有成員認為 71D 號線無需圍繞廣福邨行駛。

20. 主席認同各成員的意見，並指重組建議不會使服務有所提升。她認為應保留 71K 號線。

### (三) 72

21. 有成員認為美孚巴士總站附近經常交通擠塞，在情況有改善前，他不支持重組建議。

22. 有成員指 72 號線班次疏落及不穩定，即使假日晚上亦滿座，令乘客無法登車。他建議增加班次，以及改行青沙公路，駛出青沙公路後可行走與 286X 號線相若的路線，途徑長沙灣到達美孚總站。此舉可將 72 號線納入青沙公路的轉乘計劃內，減低加密班次的壓力，對現有乘客的影響亦較少。

23. 有成員指取道尖山隧道便必須經過大埔公路沙田段，該處交通繁忙，而由大埔到元洲邨一帶的時間和路程亦會增加，因此他不贊成改道青沙公

路。

24. 有成員查詢 72 號線現時不同車站的客量。

25. 冼佳慧女士回應，運輸署建議 72 號線維持行走大埔道，而 272X 號線行走青沙公路，是讓市民有多一個選擇，而 272X 號線亦會連接青沙公路的網絡，乘客可以轉乘優惠乘搭其他路線。

26. 主席請運輸署考慮成員有關行車路線的意見，並稍後向工作小組提供 72 號線的客量資料。

#### (四) 72A、74A

27. 有成員表示，大埔公路沿路的人口日後會增加，他不滿九巴常以客量少為由取消路線。他建議加密 72A 號線的班次。

28. 有成員認為 72A 號線的尾班車應維持在晚上 11 時 30 分。

29. 主席預料，減少 72A 號線的班次至每 30 分鐘一班，會令前往中文大學及大埔公路一帶的廣福邨及宏福苑居民選擇乘搭港鐵，再次加重港鐵的負擔，加上近年市民對港鐵服務失去信心，她認為運輸署及九巴有責任提供輔助路線以供選擇。她建議可增設路線來往大埔市中心及大學鐵路站。

30. 有成員認為 72A 號線的收費太貴，班次若減至每 30 分鐘一班，與港鐵相比，更見缺乏競爭力。他建議調低收費及提升班次的密度及穩定性，以增加客量。

31. 有成員指 72A 號線及 74A 號線部分路線重疊，建議運輸署一併考慮兩條路線的發展。他提議 74A 號線由大埔開出經過沙田馬場後，不入沙田，經獅子山隧道往九龍，車程預計可減省 15 分鐘，由沙角邨或乙明邨返大埔的居民可乘坐 72A 號線。

32. 有成員支持 74A 號線不經沙田，車程縮短了，收費亦有下調空間，可吸引更多乘客。他建議 74A 號線可延伸至觀塘新發展的商貿區，很多居民於該區上班，延伸總站可舒緩 74X 號線擠迫的情況，乘客亦可減少由車站步行至上班地點的距離，一舉兩得。

33. 有成員贊成 74A 號線不經沙田及延伸總站至觀塘新發展的商貿區。他本人及樟樹灘及大埔尾的居民都強烈反對取消 74A 號線，該號線為大埔公

路唯一往九龍的巴士服務，他要求配合 72A 號線，一併提升大埔公路沿路的巴士服務。

34. 有成員表示不應同時減少 72A 號線的服務及取消 74A 號線，這樣對大埔公路沿路的居民影響很大。他支持 74A 號線延伸總站至觀塘商貿區，並補充啟德發展區亦將有多個公共屋邨及大型發展項目落成，74A 號線實在有發展潛力。若然現在毅然取消該號線，日後要再新增往返大埔及啟德發展區及觀塘商貿區的路線會非常困難。他估計大埔居民會歡迎 74A 號線延伸至啟德及觀塘商貿區。此外，他表示看不到取消 74A 號線後，騰出來的資源對大埔區有何好處，故更難接受取消路線的建議。

35. 有成員指 74A 號線有滿座情況(4 月 22 日 6 至 9 時)，不認同客量不足。

36. 有成員不認同客量少等同可取消路線，他認為九巴以專利營運，有責任為每個地方的市民提供所需的巴士服務。他建議九巴檢討 74A 號線的車費及行走路線。

37. 陳笑權先生提出動議“大埔區議會強烈反對九巴公司取消 74A 號線巴士，九巴作為其中一間專利巴士公司，要對社會有承擔責任，應為居民提供最基本的服務”，動議獲余智榮先生和議。經表決後，動議獲一致贊成。主席宣布動議獲得通過。

#### (五) 72X

38. 有成員質疑將 272X 號線的總站設於旺角道只會令班次更不穩定，亦令原已擠塞的道路更水洩不通。就 272X 號線不行經部分亞皆老街及窩打老道，運輸署建議沿路車站的乘客選乘 271 號線，他認為建議不切實際。他指 271 號線回程班次現時已經常在佐敦起便滿座，他質疑 271 號線是否仍有空間應付 272X 號線實施後的新增客量。

39. 有成員查詢 272X 號線與 72X 號線的巴士總數相同但班次減少的原因。另外，他指居民十分關注 272X 號線改行青沙公路後，必須駛經大埔公路至沙田馬場經常擠塞的路段，他建議在完成擴闊該段道路前，72X 號線應維持原狀。他續指，現時乘坐 72X 號線到窩打老道，收費為 \$9.7，改為 272X 號線後收費為 \$10.6，變相加價，他不能接受重組建議。

40. 有成員指大埔公路沙田段交通非常擠塞，在情況有改善前，他不支持重組建議。

41. 主席建議 272X 號線取道大老山公路及獅子山隧道公路，後經紅梅谷路到大圍然後駛至尖山隧道出九龍西，此路線可避開大埔公路沙田段，請運輸署及九巴考慮。

42. 有成員提議在早上繁忙時間試行一至兩班 272X 號線，讓乘客逐步適應及接納重組後的路線。

43. 李述恒先生回應，九巴會因應客量，在非繁忙時間設總站於旺角東鐵路站，在繁忙時間設總站於旺角道。九巴亦會採取其他措施以穩定班次。

#### (六) 73X

44. 冼佳慧女士表示，視乎整個巴士路線發展計劃的安排及如客量達標，73X 號線將會增加一架巴士。

45. 就有關下午的回程特別班次的提問，林美香女士回覆，現時有一班特別班次由總站開出，經大河道後直達城隧往大埔。九巴亦視乎情況而安排中途起載的特別班次，以疏導乘客。

46. 主席請運輸署及九巴處理乘客經常未能登上回程班次返回大埔的問題。

#### (七) 272P

47. 有成員贊成重組建議，並要求增設回程班次。

48. 有成員要求增加 272P 號線至三個班次。

49. 主席支持延長路線至葵興，但要求增加班次。

#### (八) 74X、74B、74C

50. 有成員表示富亨邨對外的巴士服務甚少，而是次巴士路線發展計劃亦沒有提出改善建議，他詢問有否機會增加途經富亨的巴士路線。

51. 有成員指 74X 號線的客量無容致疑，運輸署及九巴應增加行走此路線的車輛及加密班次。他要求 74C 號線提供全日服務，以補償取消 277X 後大



窩西支路居民的損失。為穩定客源，他建議 74C 號線行徑廣福邨，此舉亦有助紓緩 74X 號線的壓力。

52. 有成員指 74C 號線的客量持續上升，他認為無需駛經廣福邨，如要駛經廣福邨，他建議增加班次。

53. 有成員認為必須增加 74C 號線的全日服務，以補償上年度取消 277X 號線對大窩西支路居民造成的影響。

54. 主席建議 74C 號線第三及第四班次行經廣福邨。她補充，大埔區內林村及船灣的人口持續上升，74C 號線有發展的空間，她請運輸署仔細考慮如何加強及優化 74C 號線的服務。她支持 74C 號線提供全日服務及開辦 74D 號線，並要求盡快落實開辦 74B 號線。

55. 有成員要求 72X 號線、73X 號線、74X 號線、75X 號線、271 號線及 307 號線增設轉乘優惠。

56. 有成員要求 74D 號線提供回程班次。

57. 有成員指，74X 系列路線的總巴士數目維持在 42 輛，沒有增加。

58. 有成員認為 74B 號線的班次可延至下午六時後，以更配合現代的工作模式。

59. 冼佳慧女士表示會考慮成員的意見。

#### (九) 271

60. 有成員質疑九巴未解決 271 號線尖沙咀總站的問題前，增加行駛路線的車輛未能穩定班次。他亦要求增加班次。

61. 冼佳慧女士表示會觀察客量而調整班次。

#### (十) 272A

62. 有成員歡迎重組建議，並希望能盡快落實。

**(十一) 307、307A、307B、307C、307P**

63. 主席憂慮 307A 號線及 307B 號線在早上繁忙時間取道青沙公路及西隧，在大埔公路沙田段會遇上擠塞，增加行車時間。

64. 有成員要求增加 307B 號線早上 7 時 30 分前的班次。

65. 有成員查詢運輸署有否將塞車的時間計算在 307A 號線及 307B 號線的行車時間內。如運輸署及九巴已作合理評估，他不反對試行西隧。

66. 有成員查詢 307P 號線增加班次的詳情。

67. 有成員指，在非繁忙時間 307 號線延伸至太和，行車時間較原來多 11 分鐘，他詢問如何能保持班次不變及新增的客量會否影響現有乘客。

68. 有成員建議 307 號線增設白石角及科學園站。

69. 有成員歡迎增設 307C 號線，認為太和、寶雅、林村及康樂園的居民亦會選擇此路線，但他指太和巴士總站已沒有位置設站。他建議行車路線應盡量避開大埔公路沙田段，以降低行車時間。

70. 主席對增設 307C 號線有保留。她指，太和現時有鐵路站，307C 號線的路線部分與 307 號線重疊，而途經非常繁忙的南運路只會加重道路負擔及增加行車時間，她憂慮 307C 號線未能提供快捷的點到點服務。她建議改行林錦公路及 3 號幹線，後經西隧往港島區。

71. 有成員指由沙田新城市廣場到沙田馬場一段，繁忙時間約擠塞 20 分鐘，他認為改行 3 號幹線的建議可行。

72. 冼佳慧女士回應，307 號線的行車時間已將可能塞車的時間計算在內。307P 號線新增的班次是延長服務時間。新增的 307C 號線會運用額外的資源，並非由 307 號線抽調資源。她表示，307 號線系列的重組建議旨在讓市民有更多往返大埔及港島區的選擇。

**(十二) 698R**

73. 有成員表示，大部份途經西貢北的巴士路線的終點站在其他區議會，因此重組那些路線時，運輸署及九巴不會諮詢大埔區議會，但他指這些路線的乘客約七成為西貢北居民。他表示 698R 號線行車路線太長，客量較低，

故原則上同意取消路線。此外，他建議從 299X 號線調配資源增加 99R 號線的班次，應付其不斷上升的客量。

74. 梁孫偉先生補充，現時 698R 號線的乘客多為港島東居民，但他指大部分往西貢行山人士會與相約同行的朋友在其他區份，例如彩虹，再前往西貢，因此不會選擇 698R 號線。

75. 冼佳慧女士補充，為個別路線加車或加密班次等建議，須視乎整個巴士路線發展計劃的內容才能落實。

#### IV. 要求增加 73X 及 75X 號線經富亨邨的早上繁忙時間特別班次 (大埔區議會文件 WGPBS 7/2013 號)

76. 在上一項議程時已就此議程作出討論。

#### V. 其他事項

77. 沒有成員提出其他事項。

#### VI. 下次會議日期

78. 下次開會日期將另行通知。

大埔區議會秘書處  
2014 年 6 月