

**大埔区议会**  
**交通及运输委员会**  
**2016年特别会议记录**

日期：2016年12月22日(星期四)

时间：上午9时34分至下午12时14分

地点：大埔区议会会议室

<u>出席者</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
<u>主席</u>		
刘志成博士	会议开始	会议完毕
<u>委员</u>		
区镇桦议员	上午9时44分	会议完毕
陈灶良议员,MH	会议开始	上午11时05分
陈笑权议员,MH	会议开始	上午10时39分
周炫玮议员	会议开始	会议完毕
关永业议员	会议开始	会议完毕
刘勇威议员	会议开始	会议完毕
罗晓枫议员	会议开始	会议完毕
李国英议员,BBS,MH,JP	会议开始	会议完毕
李耀斌议员,BBS,MH,JP	上午9时47分	上午10时40分
李华光议员	会议开始	上午11时05分
谭荣勋议员	会议开始	会议完毕
邓铭泰议员	会议开始	上午10时56分
黄碧娇议员,BBS,MH,JP	会议开始	会议完毕
任启邦议员	会议开始	会议完毕
任万全议员	会议开始	会议完毕
余智荣议员	会议开始	会议完毕
<u>增选委员</u>		
区镇濠委员	上午9时44分	会议完毕
陈凯泳委员	会议开始	会议完毕
张国华委员	会议开始	上午10时51分
刘宗翰委员	会议开始	会议完毕
巫家雄委员	会议开始	上午10时39分
梅少峰委员	会议开始	会议完毕
曾汉文委员	会议开始	会议完毕

秘书

梁仲华先生

会议开始

会议完毕

行政主任(区议会)1 /

大埔民政事务处 / 民政事务总署

列席者

李佳盈女士	大埔民政事务助理专员 / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
罗家勤先生	高级运输主任(大埔) / 运输署
陆放天先生	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) / 运输署
李裕修先生	高级行政主任(区议会) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
陶华理先生	署理高级联络主任(2) / 大埔民政事务处 / 民政事务总署
林子豪先生	经理(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
伍振邦先生	高级车务主任 / 龙运巴士有限公司
谢智豪先生	高级车务主任 / 龙运巴士有限公司

缺席者

胡健民副主席

陈喜泉委员

温兴财委员

开会词

主席宣布以下事项：

- (i) 胡健民副主席、温兴才委员和陈喜泉委员因事未能出席会议，他们已向秘书处提交缺席通知。根据《大埔区议会常规》第 51(1)条，委员会只会同意委员因身体不适(包括因怀孕引起的身体不适)、担任陪审员、代表区议会出席会议或活动、出席立法会或行政会议、分娩或待产而提出的缺席申请。按照上述规定，他们的申请不获批准。

**I. 检讨 E41 号线、A47 号线及 A47X 号线**

(大埔区议会文件 TT 52/2016 号)

2. 主席欢迎以下人士就是项议程出席会议：运输署高级运输主任(大埔)罗家

勤先生、高级运输主任 / 巴士发展(新界东)陆放天先生、九龙巴士(一九三三)有限公司经理(策划及发展)林子豪先生、龙运巴士有限公司高级车务主任伍振邦先生及谢智豪先生。

3. 陆放天先生介绍文件。

4. 伍振邦先生报告如下：

- (i) 根据 2016 年 11 月份的客量调查报告，A47X 号线往机场方向的巴士最高一小时的载客率为 33%，往大埔方向的巴士最高一小时的载客率则为 18%，整体载客率有轻微升幅。
- (ii) 在 2016 年 11 月，E41 号线往机场方向及大埔方向的巴士的载客率较同年 6 月(即 A47X 号线投入服务前)分别减少 8% 及 6%。
- (iii) 运输署及龙运巴士有限公司(“龙运”)提出重组 A47 及 A47X 号线的方案。重组后的 A47X 号线涵盖更广范围，以服务更多区内居民，同时可更有效地把 E41 号线的乘客分流。

5. 委员首轮的意见和提问如下：

- (i) 多名委员表示现时 A47 号线由富亨邨开出，乘客已习惯到该处的车站乘车往机场，惟署方的重组方案取消了该站。
- (ii) 有委员指在 A47X 号线投入服务前，他已指出“点对点”的路线设计(即由大埔墟港铁站直接往机场)未能方便大埔区居民。他认为该线现时载客不足，反映龙运当初策划路线时，考虑得不够周全。
- (iii) 有委员联名提出分拆 A47X 号线为南北两条路线(详见附件一)。他们指分拆后的路线能覆盖区内不同的屋苑，方便居民在屋苑附近直接乘坐巴士前往机场。
- (iv) 有委员同意上述分拆方案，但希望听取署方及龙运的意见，包括可能存在的技术及资源问题等。此外，他指如果署方的重组方案最终能落实，A47X 及 E41 号线均会驶经大埔中心，该处的候车乘客可按需要选乘巴士，因此重组方案并非不可取。
- (v) 有委员指根据署方的重组方案，现时使用富亨邨车站的居民需前往大埔中心乘车，对他们并不方便。此外，他表示早前有委员提出不同巴士公司对乘客携带的行李有不同准则，问题仍未解决。他认为署方建议受影响乘客乘搭巴士到不同车站换乘 A47X 号线有误导之嫌。
- (vi) 有委员表示按署方的重组方案，A47X 号线须来回南运路一次(即由大埔墟巴士总站经南运路往大埔中心，再由大埔中心经南运路往广

福邨)才上公路到机场。他指南运路交通繁忙，重组方案不但加重道路负荷，亦容易造成班次延误。他以 307A 及 307B 号线分拆成功为例，指委员提出的南北分拆方案值得考虑。

- (vii) 有委员表示车费是乘客选择路线时的其中一个重要考虑。他指现时或重组后的 A47X 号线定价均较 E41 号线高，即使将来两线巴士均经过同一个车站，E41 号线的乘客(特别是在机场工作的乘客)未必会换乘 A47X 号线到机场。他建议龙运在检讨路线时，考虑调整车费，这样才能有效把乘客分流。
- (viii) 有委员表示居民已习惯在大埔墟巴士总站乘 A47X 号线往机场，与委员提及居民习惯在富亨邨巴士站乘 A47 号线的情况相若。他请署方在检讨路线时慎重考虑这些乘客的乘车习惯及需要。此外，他认为分拆方案可较全面地照顾区内居民对机场巴士服务的需求，亦可避免巴士行走区内较繁忙的路段，因此他支持该方案。不过，他怀疑龙运能否在分拆路线后，维持现时每半小时一班车的班次。
- (ix) 有委员认为署方的重组方案未能响应居民对机场巴士服务的需求。他认为分拆方案更为可取，希望署方及龙运认真考虑。
- (x) 有委员认为调整机场巴士的路线时，应以大埔区居民的整体利益为依归，因此他支持分拆方案。他表示他曾建议 A47X 号线在广福邨、天赋海湾及科学园设站，以惠及这些地方的居民。按他的建议，巴士会经创新路入天赋海湾及科学园一带，在近沙田马场位置才驶出吐露港公路，因此可以减低因吐露港公路部分路段繁忙而造成阻塞的机会。
- (xi) 有委员指南运路是区内其中一条繁忙道路，现时该处有工程进行。他认为署方建议的路线并不合适。
- (xii) 有委员期望可在这次特别会议上落实 A47X 号线去程(即大埔往机场方向)在广福邨设站，以及回程(即机场往大埔方向)在广福球场设站。
- (xiii) 有委员指很多巴士会驶经大埔中心，因此所有往机场的巴士线亦应在该处设站，以便乘客换乘巴士往机场。
- (xiv) 有委员建议分拆方案中的北行线(即附件一所载的 A47P 号线)由富亨邨开出，经新兴花园、大埔中心、太湖花园及大埔头上三号干线再到机场。
- (xv) 有委员指龙运当初提出“点对点”方案旨在为居民提供快捷的机场巴士服务，因此收费高昂，惟重组后 A47X 号线的行车时间为 84 分钟，与 E41 号线相若，车费却高达 27.7 元，比 E41 号线的 13.9 元高出近一倍，收费并不合理。
- (xvi) 有委员表示根据署方的重组方案，太和邨并没有机场巴士服务，他

认为重组方案不能接受。他乐见分拆方案得到众多委员支持，希望署方能认真考虑。

- (xvii) 有委员表示署方的重组方案未能满足大埔北居民的需要，取消 A47 号线将等同取消富亨邨的机场巴士服务。他认为署方及龙运应重新检视重组方案。

6. 陆放天先生 响应如下：

- (i) 运输署与龙运原本提出的 A47X 路线建议涵盖区内较多地方，惟于咨询过程中有委员提出“点对点”的建议，并获委员会支持以先试办后检讨的形式推行有关建议。署方检视情况后同意有关安排。他重申现时的“点对点”方案并非署方及龙运的初始方案。
- (ii) 委员所提出分拆方案中的北行线车程较长，如将现有车队平均分配给南北两条路线，未必能安排到每小时一班车。从营运角度看，即使能勉强维持每小时一班车，情况仍不理想，因为乘客一旦错过一班车，他们不会等待下一班车。长远而言，两条路线难以吸引居民乘搭。
- (iii) 署方认为分拆路线方向可取，既能缩短行车路线，亦能服务更多居民。不过，署方在考虑分拆路线时，必先解决资源及乘客量不足的问题。现时的乘客量并不足以支持分拆路线。
- (iv) 署方期望透过较简单的路线重组方案尽快改善现时区内的机场巴士服务，亦乐意在落实重组方案后继续与委员会讨论其他较长远的优化方案，例如委员提出的分拆方案。
- (v) 南运路交通繁忙，巴士来回行走南运路亦会造成不必要的延误。署方会与龙运检视情况。
- (vi) 署方知悉委员希望巴士公司投放更多资源改善服务。巴士公司会留意乘客量变化，有需要时会增加资源。此外，他认为在 A47X 号线乘客量有所提升及资源许可的情况下讨论分拆方案会较为理想。

7. 伍振邦先生 响应如下：

- (i) 根据委员提出的南北分拆方案，南行线(即附件一所载的 A47X 号线)会在科学园、天赋海湾及大学等地方设站，与现时 A47X 的路线不同，估计行车时间较现时 A47X 号线长约 15 分钟(现时平均行车时间为 69 分钟)。按此推算，龙运未能维持每小时一班的班次，这样不但会影响乘客，亦会影响 A47X 号线的稳定性。至于北行线，行车时间亦较长。考虑到资源分配及营运因素，该方案未必可行。
- (ii) 在考虑分拆路线时，龙运须顾及乘客现时的乘车习惯。如落实分拆

路线，乘客会实时受到影响，包括因班次缩减而须等候较长时间。

- (iii) 委员提出的分拆方案属较长远的规划，龙运须审慎考虑多个问题，包括建议方案是否可行、是否有助维持服务稳定、能否有效把 E41 号线的乘客分流，以及能否吸引区内乘客由乘坐其他交通工具换乘巴士往机场。署方及龙运提出重组方案，期望能在现有资源不变的情况下尽快改善服务。
- (iv) 票价方面，重组后 A47X 号线的收费为 27.7 元，较现时 A47 号线的收费 30.9 元为低。

8. 主席认为委员一致及清晰地表达他们对分拆方案的支持。他理解署方及龙运需要时间进行详细研究，以响应区内不同居民对机场巴士服务的要求。他询问署方需要多少时间研究方案，以及何时向委员会提交报告。

9. 陆放天先生响应，分拆 A47X 号线属长远目标，而受资源及乘客量所限，短期内无法落实。他希望以现有资源尽快优化路线，令更多居民受惠。为了让署方与龙运商讨及修订重组方案，以响应委员提出的意见(包括巴士来回南运路会延误行车时间，以及重组方案忽略富亨邨乘客的需要)，他请主席容许短暂休会。

10. 主席表示，他认为委员提出的分拆方案与署方提出的重组方案并不能相提并论。他希望先处理分拆方案，包括要求署方响应需要多少时间进行详细研究及何时向委员会提交报告，然后再处理署方的重组方案。

11. 委员次轮的意见如下：

- (i) 有委员表示如将现有车队分配到南北两条巴士路线，班次会实时减少。他建议透过分配资源(包括分别分配四辆及两辆巴士到南及北线,或由 E41 号线车队抽调一辆巴士加入南北线的车队)平衡三条路线(包括南行线、北行线及 E41 号线)的车辆数目及班次。他希望署方可在两个月后告知委员会分拆方案的可行性。
- (ii) 有委员表示支持分拆方案。响应班次减少的问题，他指乘客可按巴士到站时间选择到不同车站候车而无须花一小时候车。
- (iii) 根据分拆方案，南及北行线每小时将有一班巴士分别驶经广福邨及大埔中心。按此推算，在非繁忙时间的一小时内，大埔中心及广福邨站将有三班 E41 号线巴士及一班「A」线驶经，而在繁忙时间更有四至五班 E41 号线及一班「A」线驶经。乘客可按需要作出选择。他们即使错过了「A」线，亦可乘坐 E41 号线往机场，并不需要在车站等候一小时。他指在分拆路线后，现正在该两个车站乘搭 E41 号线的居民更有机会乘搭「A」线机场巴士。此外，他澄清分拆方

案并无建议南行线巴士驶入大学站。

- (iv) 建议南北线的巴士早上全部由大埔开出。在非繁忙时间，龙运可抽调 E41 号线的巴士行驶南北线，以增加班次。
- (v) 南北线的车程较长，但可服务较多居民。如配合换乘优惠，更可吸引乡郊的居民换乘巴士。
- (vi) 巴士路线不应经常作出重大改动。在未有合适方案前，只宜轻微调整巴士站数目及修改路线。A47X 路线应尽快加设广福邨车站，以改善服务。
- (vii) 现时的 K12、K17、K18 及 74X 号线巴士及专线小巴均驶经南运路。署方的重组方案会加重该路的负荷，造成交通挤塞。
- (viii) 重组路线时须顾及习惯到富亨站候车的乘客。
- (ix) 署方及龙运的重组方案有不足之处，不应实行。
- (x) 有委员质疑署方为什么要在短期内落实重组方案。他认为决定过于仓猝。此外，他同意巴士路线不应一改再改，分拆方案已顾及大埔区居民的整体需要。他期望署方在会后研究分拆方案，并于下次会议上报告结果。
- (xi) 有委员表示分拆方案得到席上委员一致赞同。他建议委员会先表决方案，再由署方及龙运研究细节，有需要时作出修订。他表示如分拆方案最终未能落实，可考虑将 A47X 号线改由富亨邨开出，经大埔中心、新兴花园、广福邨、大埔墟港铁站、运头塘邨及泮涌等地方往机场。
- (xii) 有委员支持分拆方案，认为拟议走线可避免巴士使用区内较繁忙的路段。他指署方的重组方案使 A47X 号线需来回南运路，对路线作出太多改动亦容易令乘客混淆。故此，他希望署方在取得各委员的共识后，才落实有关改动。
- (xiii) 有委员认为分拆方案能顾及区内居民的需要，作为长远规划，方案值得支持。不过，他不能接受分拆路线后班次由半小时一班改为一小时一班。他重申，龙运在考虑分拆方案时须维持现时的班次。

12. 陆放天先生 响应如下：

- (i) 署方同意分拆路线的方向，但现时的乘客量不足以支持增加资源。因此，现阶段不宜考虑分拆方案。
- (ii) 节日将至，很多市民会离港旅行。署方希望尽快落实重组方案，以便为他们提供最佳的机场巴士服务。
- (iii) 他感谢委员提出分拆方案及详尽的估算资料，惟署方及龙运须按实

际情况研究方案的可行性，研究亦需时。

- (iv) 响应委员所提出重新分配资源的建议，他表示由两辆巴士营运一条巴士线并不理想，特别当有交通挤塞或其他事故时，会严重影响班次的稳定性。
- (v) A47X 号线已营运三个多月，乘客量未如理想。因此，署方希望尽快优化现时的路线，之后再作长远规划及研究分拆方案。
- (vi) 署方与龙运即席商讨后，提出按委员的意见修订 A47X 的路线，改为从富亨邨开出，经大埔中心(适用于早上 8 时及之前的班次)、大埔墟铁路站及广福邨往机场。修订后的路线可服务更多居民，亦可避免来回南运路。
- (vii) 委员不满重组方案未能惠及太和居民可以理解。这是长远研究分拆路线时必须考虑的问题。

13. 伍振邦先生复述修订后的路线。他表示修订路线让龙运可在短时间及以现有资源扩大 A47X 号线在区内的服务范围。他请委员接纳修订后的重组方案。

14. 主席重申，委员会一致认为署方须研究分拆 A47X 路线作为长远方案，包括以现有资源评估分拆方案的可行性，署方亦须适时向委员会报告。他指虽然署方认为不宜在现阶段讨论分拆方案，但分拆 A47X 号线确实有迫切性。就署方及龙运在会议上实时提出的修订方案，主席请他们准备所需文件，以供各委员参阅。在委员同意下，主席宣布休会 10 分钟。

15. 主席宣布复会。

16. 伍振邦先生向委员派发修订后的 A47X 路线图(详见附件二)。他指往机场方向的巴士将以富亨邨为总站，经大埔中心(适用于早上 8 时或之前的班次)、新兴花园、大埔墟港铁站及广福邨往机场；往大埔方向的巴士在机场出发，之后经广福邨、大埔墟港铁站及大埔中心(南运路)，终点为富亨邨总站。他补充，这条路线有助巴士畅顺行驶，亦可把广福邨 E41 号线车站的乘客分流。

17. 委员对署方及龙运提出的修订方案提出以下意见：

- (i) 有委员指修订方案依旧忽略大埔北及太和居民的需要，乡郊地区的居民亦未能于太和换乘机场巴士。因此，他强烈反对修订方案。他指当方案落实后，居民会习惯使用每半小时一班的机场巴士服务，署方将来分拆路线时把巴士班次改为每小时一班将更困难。此外，他要求 E41 号线在非繁忙时间在太和邨设站，否则他不会考虑署方的重组方案。
- (ii) 有委员询问署方可否增加两辆巴士分别行走分拆方案的南北线，使

A47X 号线的车队增至八辆，以解决班次问题。至于修订后的重组方案，他认为没有理由为节省时间而不全日在大埔中心设站。他表示如 A47X 号线在南运路近广福邨的位置设站(取代现时的广福邨眼镜桥站)，经大埔墟港铁路及运头塘邨往机场，将可避免巴士来回大埔墟港铁路至广福邨的一段南运路，因而可节省更多时间。

- (iii) 有委员询问署方在落实重组方案后是否仍会研究分拆方案。此外，他要求署方及龙运在落实重组方案前考虑 E41 号线在太和邨设站。
- (iv) 有委员认为虽然修订方案比现时的路线有所改善，但仍未能惠及太和一带的居民。他表示委员较早前已一致表达他们对分拆方案的支持，在会上另行表决署方提出的重组方案会对因事离席的委员不公平。因此，他建议押后至下次交通及运输委员会会议才决定是否通过重组方案。
- (v) 有委员认为把 A47X 号线的巴士总站由现时的大埔墟港铁路站改为富亨邨变化甚大，委员会不宜仓猝作出决定，她建议 A47X 号线先加设广福邨车站。她表示她多番要求署方在更改路线时确保最少有两个车站与 E41 号线的车站重叠，以便把 E41 号线的乘客分流，惟现时大埔中心的车站只在早上 8 时或之前服务，变相只有广福邨车站与 E41 号线的车站重叠，情况未如理想。
- (vi) 有委员表示需要更多时间研究署方提出的修订建议。他认同不宜仓猝作出决定。他重申署方有需要再次修订方案，以便太和邨及周边地方的居民乘搭机场巴士。
- (vii) 有委员不满重组方案把大埔墟港铁路站由 A47X 号线的总站改为中途站。他认为须顾及现时使用该站的乘客及附近居民的需要。
- (viii) 有委员同意修订方案变化很大，市民未必适应转变。他希望署方仔细研究方案后才予以落实。
- (ix) 有委员建议将来研究分拆方案时同时检讨 E41 的路线，以照顾太和居民的需要。
- (x) 有委员建议在未有落实任何方案前先在广福邨加设 A47X 号线车站，以增加乘客量。

18. 伍振邦先生备悉委员的意见。

19. 主席表示，席上委员对署方及龙运的修订方案有保留，认为不应仓猝作出决定。他续询问委员对 A47X 号线先加设广福邨站有何意见。

20. 陆放天先生补充，他理解委员并非不同意署方的修订建议，只是需时考虑而不欲仓猝作出决定。他建议委员在会后，研究署方及龙运提出的修订建议，并向他们提出意见。

21. 有委员认为在委员会通过落实任何方案前不应对现时的路线作出任何改动，包括增减车站或修改路线。他指如现时的 A47X 号线加设广福邨车站，但最终落实的方案却没有该车站，乘客会感到很混淆。

22. 主席理解委员不希望巴士路线经常改动，但他表示不论署方提出的重组方案或委员提出的分拆方案亦有广福邨站。他指早前曾收到居民来信询问为何 A47X 号线经过广福邨亦不停站。他询问委员是否同意先落实加设广福邨站，让打算在该处乘车的居民能实时受惠。

23. 有委员认为应集中讨论分拆方案或重组方案，不建议在落实方案前对现时的路线作出任何修改。

24. 林子豪先生表示由于两个方案均会在广福邨设站，所以往后取消该站的可能性不大。此外，他指居民多次向龙运提出加设广福邨站的要求，因此龙运亦希望在农历新年改动现有巴士路线，即使只是加设广福邨站亦能使更多居民受惠。

25. 有委员表示如龙运考虑他的建议，在南运路近广福邨位置设站取代广福邨站，广福邨站便会被取消。他认为未决定最终方案前仍有机会修改原订路线，因此不宜在现阶段作出任何改动。

26. 有委员建议龙运考虑以大埔中心为总站，以减少对现时路线的改动。

27. 陆放天先生响应，根据目前的情况，署方未能于大埔中心腾出地方作为 A47X 号线的总站。

28. 有委员认为大埔中心没有地方的说法并不合理。她要求署方积极研究 A47X 号线在大埔中心发车的可行性。

29. 陆放天先生表示，根据他的经验及大埔中心车站目前的情况，将 A47X 号线的总站设在该处会有困难，但他们会研究建议的可行性。

30. 主席希望署方综合委员的意见，有需要时再对重组方案作出修订，并在下次交通及运输委员会前向委员会提交文件，以供参考及讨论。

## II. 其他事项

### (一) 在行人通道加建上盖

31. 主席表示，秘书早前收到七份由委员提交的上盖走线建议书(包括九条建议路线)，并已把建议书转交运输署跟进，而根据署方的回复，目前只有一份建议书符合政策要求(上盖连接公共运输交汇处)。他请已提交建议书的委员重新检视建议书内容，有需要时作出修订。他请秘书处跟进事宜。

(会后补注：秘书处已于 2017 年 1 月 3 日向已提交建议书的委员发出电邮，请他们核实由运输署提供的上盖路线图，以及考虑是否有需要按政策要求对建议书内容作出适当修订。)

32. 议事完毕，会议于下午 12 时 14 分结束。

大埔区议会秘书处  
2017 年 2 月