

**大埔區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**2016年特別會議記錄**

日期： 2016年12月22日(星期四)  
時間： 上午9時34分至下午12時14分  
地點： 大埔區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
<u>主席</u>		
劉志成博士	會議開始	會議完畢
<u>委員</u>		
區鎮樺議員	上午9時44分	會議完畢
陳灶良議員,MH	會議開始	上午11時05分
陳笑權議員,MH	會議開始	上午10時39分
周炫璋議員	會議開始	會議完畢
關永業議員	會議開始	會議完畢
劉勇威議員	會議開始	會議完畢
羅曉楓議員	會議開始	會議完畢
李國英議員,BBS,MH,JP	會議開始	會議完畢
李耀斌議員,BBS,MH,JP	上午9時47分	上午10時40分
李華光議員	會議開始	上午11時05分
譚榮勳議員	會議開始	會議完畢
鄧銘泰議員	會議開始	上午10時56分
黃碧嬌議員,BBS,MH,JP	會議開始	會議完畢
任啟邦議員	會議開始	會議完畢
任萬全議員	會議開始	會議完畢
余智榮議員	會議開始	會議完畢
<u>增選委員</u>		
區鎮濠委員	上午9時44分	會議完畢
陳凱泳委員	會議開始	會議完畢
張國華委員	會議開始	上午10時51分
劉宗翰委員	會議開始	會議完畢
巫家雄委員	會議開始	上午10時39分
梅少峰委員	會議開始	會議完畢
曾漢文委員	會議開始	會議完畢

秘書

梁仲華先生

會議開始

會議完畢

行政主任(區議會)1／

大埔民政事務處／民政事務總署

列席者

李佳盈女士

大埔民政事務助理專員／大埔民政事務處／民政事務總署

羅家勤先生

高級運輸主任(大埔)／運輸署

陸放天先生

高級運輸主任／巴士發展(新界東)／運輸署

李裕修先生

高級行政主任(區議會)／大埔民政事務處／民政事務總署

陶華理先生

署理高級聯絡主任(2)／大埔民政事務處／民政事務總署

林子豪先生

經理(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司

伍振邦先生

高級車務主任／龍運巴士有限公司

謝智豪先生

高級車務主任／龍運巴士有限公司

缺席者

胡健民副主席

陳喜泉委員

溫興財委員

開會詞

主席宣布以下事項：

- (i) 胡健民副主席、溫興才委員和陳喜泉委員因事未能出席會議，他們已向秘書處提交缺席通知。根據《大埔區議會常規》第 51(1)條，委員會只會同意委員因身體不適(包括因懷孕引起的身體不適)、擔任陪審員、代表區議會出席會議或活動、出席立法會或行政會議、分娩或侍產而提出的缺席申請。按照上述規定，他們的申請不獲批准。

**I. 檢討 E41 號線、A47 號線及 A47X 號線**

(大埔區議會文件 TT 52/2016 號)

2. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議：運輸署高級運輸主任(大埔)羅家

勤先生、高級運輸主任／巴士發展(新界東)陸放天先生、九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)林子豪先生、龍運巴士有限公司高級車務主任伍振邦先生及謝智豪先生。

3. 陸放天先生介紹文件。

4. 伍振邦先生報告如下：

- (i) 根據 2016 年 11 月份的客量調查報告，A47X 號線往機場方向的巴士最高一小時的載客率為 33%，往大埔方向的巴士最高一小時的載客率則為 18%，整體載客率有輕微升幅。
- (ii) 在 2016 年 11 月，E41 號線往機場方向及大埔方向的巴士的載客率較同年 6 月(即 A47X 號線投入服務前)分別減少 8% 及 6%。
- (iii) 運輸署及龍運巴士有限公司(“龍運”)提出重組 A47 及 A47X 號線的方案。重組後的 A47X 號線涵蓋更廣範圍，以服務更多區內居民，同時可更有效地把 E41 號線的乘客分流。

5. 委員首輪的意見和提問如下：

- (i) 多名委員表示現時 A47 號線由富亨邨開出，乘客已習慣到該處的車站乘車往機場，惟署方的重組方案取消了該站。
- (ii) 有委員指在 A47X 號線投入服務前，他已指出“點對點”的路線設計(即由大埔墟港鐵站直接往機場)未能方便大埔區居民。他認為該線現時載客不足，反映龍運當初策劃路線時，考慮得不夠周全。
- (iii) 有委員聯名提出分拆 A47X 號線為南北兩條路線(詳見附件一)。他們指分拆後的路線能覆蓋區內不同的屋苑，方便居民在屋苑附近直接乘坐巴士前往機場。
- (iv) 有委員同意上述分拆方案，但希望聽取署方及龍運的意見，包括可能存在的技術及資源問題等。此外，他指如果署方的重組方案最終能落實，A47X 及 E41 號線均會駛經大埔中心，該處的候車乘客可按需要選乘巴士，因此重組方案並非不可取。
- (v) 有委員指根據署方的重組方案，現時使用富亨邨車站的居民需前往大埔中心乘車，對他們並不方便。此外，他表示早前有委員提出不同巴士公司對乘客攜帶的行李有不同準則，問題仍未解決。他認為署方建議受影響乘客乘搭巴士到不同車站轉乘 A47X 號線有誤導之嫌。
- (vi) 有委員表示按署方的重組方案，A47X 號線須來回南運路一次(即由大埔墟巴士總站經南運路往大埔中心，再由大埔中心經南運路往廣

福邨)才上公路到機場。他指南運路交通繁忙，重組方案不但加重道路負荷，亦容易造成班次延誤。他以 307A 及 307B 號線分拆成功為例，指委員提出的南北分拆方案值得考慮。

- (vii) 有委員表示車費是乘客選擇路線時的其中一個重要考慮。他指現時或重組後的 A47X 號線定價均較 E41 號線高，即使將來兩線巴士均經過同一個車站，E41 號線的乘客(特別是在機場工作的乘客)未必會轉乘 A47X 號線到機場。他建議龍運在檢討路線時，考慮調整車費，這樣才能有效把乘客分流。
- (viii) 有委員表示居民已習慣在大埔墟巴士總站乘 A47X 號線往機場，與委員提及居民習慣在富亨邨巴士站乘 A47 號線的情況相若。他請署方在檢討路線時慎重考慮這些乘客的乘車習慣及需要。此外，他認為分拆方案可較全面地照顧區內居民對機場巴士服務的需求，亦可避免巴士行走區內較繁忙的路段，因此他支持該方案。不過，他懷疑龍運能否在分拆路線後，維持現時每半小時一班車的班次。
- (ix) 有委員認為署方的重組方案未能回應居民對機場巴士服務的需求。他認為分拆方案更為可取，希望署方及龍運認真考慮。
- (x) 有委員認為調整機場巴士的路線時，應以大埔區居民的整體利益為依歸，因此他支持分拆方案。他表示他曾建議 A47X 號線在廣福邨、天賦海灣及科學園設站，以惠及這些地方的居民。按他的建議，巴士會經創新路入天賦海灣及科學園一帶，在近沙田馬場位置才駛出吐露港公路，因此可以減低因吐露港公路部分路段繁忙而造成阻塞的機會。
- (xi) 有委員指南運路是區內其中一條繁忙道路，現時該處有工程進行。他認為署方建議的路線並不合適。
- (xii) 有委員期望可在這次特別會議上落實 A47X 號線去程(即大埔往機場方向)在廣福邨設站，以及回程(即機場往大埔方向)在廣福球場設站。
- (xiii) 有委員指很多巴士會駛經大埔中心，因此所有往機場的巴士線亦應在該處設站，以便乘客轉乘巴士往機場。
- (xiv) 有委員建議分拆方案中的北行線(即附件一所載的 A47P 號線)由富亨邨開出，經新興花園、大埔中心、太湖花園及大埔頭上三號幹線再到機場。
- (xv) 有委員指龍運當初提出“點對點”方案旨在為居民提供快捷的機場巴士服務，因此收費高昂，惟重組後 A47X 號線的行車時間為 84 分鐘，與 E41 號線相若，車費卻高達 27.7 元，比 E41 號線的 13.9 元高出近一倍，收費並不合理。
- (xvi) 有委員表示根據署方的重組方案，太和邨並沒有機場巴士服務，他

認為重組方案不能接受。他樂見分拆方案得到眾多委員支持，希望署方能認真考慮。

- (xvii) 有委員表示署方的重組方案未能滿足大埔北居民的需要，取消 A47 號線將等同取消富亨邨的機場巴士服務。他認為署方及龍運應重新檢視重組方案。

6. 陸放天先生回應如下：

- (i) 運輸署與龍運原本提出的 A47X 路線建議涵蓋區內較多地方，惟於諮詢過程中有委員提出“點對點”的建議，並獲委員會支持以先試辦後檢討的形式推行有關建議。署方檢視情況後同意有關安排。他重申現時的“點對點”方案並非署方及龍運的初始方案。
- (ii) 委員所提出分拆方案中的北行線車程較長，如將現有車隊平均分配給南北兩條路線，未必能安排到每小時一班車。從營運角度看，即使能勉強維持每小時一班車，情況仍不理想，因為乘客一旦錯過一班車，他們不會等待下一班車。長遠而言，兩條路線難以吸引居民乘搭。
- (iii) 署方認為分拆路線方向可取，既能縮短行車路線，亦能服務更多居民。不過，署方在考慮分拆路線時，必先解決資源及乘客量不足的問題。現時的乘客量並不足以支持分拆路線。
- (iv) 署方期望透過較簡單的路線重組方案盡快改善現時區內的機場巴士服務，亦樂意在落實重組方案後繼續與委員會討論其他較長遠的優化方案，例如委員提出的分拆方案。
- (v) 南運路交通繁忙，巴士來回行走南運路亦會造成不必要的延誤。署方會與龍運檢視情況。
- (vi) 署方知悉委員希望巴士公司投放更多資源改善服務。巴士公司會留意乘客量變化，有需要時會增加資源。此外，他認為在 A47X 號線乘客量有所提升及資源許可的情況下討論分拆方案會較為理想。

7. 伍振邦先生回應如下：

- (i) 根據委員提出的南北分拆方案，南行線(即附件一所載的 A47X 號線)會在科學園、天賦海灣及大學等地方設站，與現時 A47X 的路線不同，估計行車時間較現時 A47X 號線長約 15 分鐘(現時平均行車時間為 69 分鐘)。按此推算，龍運未能維持每小時一班的班次，這樣不但會影響乘客，亦會影響 A47X 號線的穩定性。至於北行線，行車時間亦較長。考慮到資源分配及營運因素，該方案未必可行。
- (ii) 在考慮分拆路線時，龍運須顧及乘客現時的乘車習慣。如落實分拆

路線，乘客會即時受到影響，包括因班次縮減而須等候較長時間。

- (iii) 委員提出的分拆方案屬較長遠的規劃，龍運須審慎考慮多個問題，包括建議方案是否可行、是否有助維持服務穩定、能否有效把 E41 號線的乘客分流，以及能否吸引區內乘客由乘坐其他交通工具轉乘巴士往機場。署方及龍運提出重組方案，期望能在現有資源不變的情況下盡快改善服務。
- (iv) 票價方面，重組後 A47X 號線的收費為 27.7 元，較現時 A47 號線的收費 30.9 元為低。

8. 主席認為委員一致及清晰地表達他們對分拆方案的支持。他理解署方及龍運需要時間進行詳細研究，以回應區內不同居民對機場巴士服務的訴求。他詢問署方需要多少時間研究方案，以及何時向委員會提交報告。

9. 陸放天先生回應，分拆 A47X 號線屬長遠目標，而受資源及乘客量所限，短期內無法落實。他希望以現有資源盡快優化路線，令更多居民受惠。為了讓署方與龍運商討及修訂重組方案，以回應委員提出的意見(包括巴士來回南運路會延誤行車時間，以及重組方案忽略富亨邨乘客的需要)，他請主席容許短暫休會。

10. 主席表示，他認為委員提出的分拆方案與署方提出的重組方案並不能相提並論。他希望先處理分拆方案，包括要求署方回應需要多少時間進行詳細研究及何時向委員會提交報告，然後再處理署方的重組方案。

11. 委員次輪的意見如下：

- (i) 有委員表示如將現有車隊分配到南北兩條巴士路線，班次會即時減少。他建議透過分配資源(包括分別分配四輛及兩輛巴士到南及北線，或由 E41 號線車隊抽調一輛巴士加入南北線的車隊)平衡三條路線(包括南行線、北行線及 E41 號線)的車輛數目及班次。他希望署方可在兩個月後告知委員會分拆方案的可行性。
- (ii) 有委員表示支持分拆方案。回應班次減少的問題，他指乘客可按巴士到站時間選擇到不同車站候車而無須花一小時候車。
- (iii) 根據分拆方案，南及北行線每小時將有一班巴士分別駛經廣福邨及大埔中心。按此推算，在非繁忙時間的一小時內，大埔中心及廣福邨站將有三班 E41 號線巴士及一班「A」線駛經，而在繁忙時間更有四至五班 E41 號線及一班「A」線駛經。乘客可按需要作出選擇。他們即使錯過了「A」線，亦可乘坐 E41 號線往機場，並不需要在車站等候一小時。他指在分拆路線後，現正在該兩個車站乘搭 E41 號線的居民更有機會乘搭「A」線機場巴士。此外，他澄清分拆方

案並無建議南行線巴士駛入大學站。

- (iv) 建議南北線的巴士早上全部由大埔開出。在非繁忙時間，龍運可抽調 E41 號線的巴士行駛南北線，以增加班次。
- (v) 南北線的車程較長，但可服務較多居民。如配合轉乘優惠，更可吸引鄉郊的居民轉乘巴士。
- (vi) 巴士路線不應經常作出重大改動。在未有合適方案前，只宜輕微調整巴士站數目及修改路線。A47X 路線應盡快加設廣福邨車站，以改善服務。
- (vii) 現時的 K12、K17、K18 及 74X 號線巴士及專線小巴均駛經南運路。署方的重組方案會加重該路的負荷，造成交通擠塞。
- (viii) 重組路線時須顧及習慣到富亨站候車的乘客。
- (ix) 署方及龍運的重組方案有不足之處，不應實行。
- (x) 有委員質疑署方為什麼要在短期內落實重組方案。他認為決定過於倉猝。此外，他同意巴士路線不應一改再改，分拆方案已顧及大埔區居民的整體需要。他期望署方在會後研究分拆方案，並於下次會議上報告結果。
- (xi) 有委員表示分拆方案得到席上委員一致贊同。他建議委員會先表決方案，再由署方及龍運研究細節，有需要時作出修訂。他表示如分拆方案最終未能落實，可考慮將 A47X 號線改由富亨邨開出，經大埔中心、新興花園、廣福邨、大埔墟港鐵站、運頭塘邨及洋涌等地方往機場。
- (xii) 有委員支持分拆方案，認為擬議走線可避免巴士使用區內較繁忙的路段。他指署方的重組方案使 A47X 號線需來回南運路，對路線作出太多改動亦容易令乘客混淆。故此，他希望署方在取得各委員的共識後，才落實有關改動。
- (xiii) 有委員認為分拆方案能顧及區內居民的需要，作為長遠規劃，方案值得支持。不過，他不能接受分拆路線後班次由半小時一班改為一小時一班。他重申，龍運在考慮分拆方案時須維持現時的班次。

12. 陸放天先生回應如下：

- (i) 署方同意分拆路線的方向，但現時的乘客量不足以支持增加資源。因此，現階段不宜考慮分拆方案。
- (ii) 節日將至，很多市民會離港旅行。署方希望盡快落實重組方案，以便為他們提供最佳的機場巴士服務。
- (iii) 他感謝委員提出分拆方案及詳盡的估算資料，惟署方及龍運須按實

際情況研究方案的可行性，研究亦需時。

- (iv) 回應委員所提出重新分配資源的建議，他表示由兩輛巴士營運一條巴士線並不理想，特別當有交通擠塞或其他事故時，會嚴重影響班次的穩定性。
- (v) A47X 號線已營運三個多月，乘客量未如理想。因此，署方希望盡快優化現時的路線，之後再作長遠規劃及研究分拆方案。
- (vi) 署方與龍運即席商討後，提出按委員的意見修訂 A47X 的路線，改為從富亨邨開出，經大埔中心(適用於早上 8 時及之前的班次)、大埔墟鐵路站及廣福邨往機場。修訂後的路線可服務更多居民，亦可避免來回南運路。
- (vii) 委員不滿重組方案未能惠及太和居民可以理解。這是長遠研究分拆路線時必須考慮的問題。

13. 伍振邦先生複述修訂後的路線。他表示修訂路線讓龍運可在短時間及以現有資源擴大 A47X 號線在區內的服務範圍。他請委員接納修訂後的重組方案。

14. 主席重申，委員會一致認為署方須研究分拆 A47X 路線作為長遠方案，包括以現有資源評估分拆方案的可行性，署方亦須適時向委員會報告。他指雖然署方認為不宜在現階段討論分拆方案，但分拆 A47X 號線確實有迫切性。就署方及龍運在會議上即時提出的修訂方案，主席請他們準備所需文件，以供各委員參閱。在委員同意下，主席宣布休會 10 分鐘。

15. 主席宣布復會。

16. 伍振邦先生向委員派發修訂後的 A47X 路線圖(詳見附件二)。他指往機場方向的巴士將以富亨邨為總站，經大埔中心(適用於早上 8 時或之前的班次)、新興花園、大埔墟港鐵站及廣福邨往機場；往大埔方向的巴士在機場出發，之後經廣福邨、大埔墟港鐵站及大埔中心(南運路)，終點為富亨邨總站。他補充，這條路線有助巴士暢順行駛，亦可把廣福邨 E41 號線車站的乘客分流。

17. 委員對署方及龍運提出的修訂方案提出以下意見：

- (i) 有委員指修訂方案依舊忽略大埔北及太和居民的需要，鄉郊地區的居民亦未能於太和轉乘機場巴士。因此，他強烈反對修訂方案。他指當方案落實後，居民會習慣使用每半小時一班的機場巴士服務，署方將來分拆路線時把巴士班次改為每小時一班將更困難。此外，他要求 E41 號線在非繁忙時間在太和邨設站，否則他不會考慮署方的重組方案。
- (ii) 有委員詢問署方可否增加兩輛巴士分別行走分拆方案的南北線，使



A47X 號線的車隊增至八輛，以解決班次問題。至於修訂後的重組方案，他認為沒有理由為節省時間而不全日在大埔中心設站。他表示如 A47X 號線在南運路近廣福邨的位置設站(取代現時廣福邨眼鏡橋站)，經大埔墟港鐵站及運頭塘邨往機場，將可避免巴士來回大埔墟港鐵站至廣福邨的一段南運路，因而可節省更多時間。

- (iii) 有委員詢問署方在落實重組方案後是否仍會研究分拆方案。此外，他要求署方及龍運在落實重組方案前考慮 E41 號線在太和邨設站。
- (iv) 有委員認為雖然修訂方案比現時的路線有所改善，但仍未能惠及太和一帶的居民。他表示委員較早前已一致表達他們對分拆方案的支持，在會上另行表決署方提出的重組方案會對因事離席的委員不公平。因此，他建議押後至下次交通及運輸委員會會議才決定是否通過重組方案。
- (v) 有委員認為把 A47X 號線的巴士總站由現時的大埔墟港鐵站改為富亨邨變化甚大，委員會不宜倉猝作出決定，她建議 A47X 號線先加設廣福邨車站。她表示她多番要求署方在更改路線時確保最少有兩個車站與 E41 號線的車站重疊，以便把 E41 號線的乘客分流，惟現時大埔中心的車站只在早上 8 時或之前服務，變相只有廣福邨車站與 E41 號線的車站重疊，情況未如理想。
- (vi) 有委員表示需要更多時間研究署方提出的修訂建議。他認同不宜倉猝作出決定。他重申署方有需要再次修訂方案，以便太和邨及周邊地方的居民乘搭機場巴士。
- (vii) 有委員不滿重組方案把大埔墟港鐵站由 A47X 號線的總站改為中途站。他認為須顧及現時使用該站的乘客及附近居民的需要。
- (viii) 有委員同意修訂方案變化很大，市民未必適應轉變。他希望署方仔細研究方案後才予以落實。
- (ix) 有委員建議將來研究分拆方案時同時檢討 E41 的路線，以照顧太和居民的需要。
- (x) 有委員建議在未有落實任何方案前先在廣福邨加設 A47X 號線車站，以增加乘客量。

18. 伍振邦先生備悉委員的意見。

19. 主席表示，席上委員對署方及龍運的修訂方案有保留，認為不應倉猝作出決定。他續詢問委員對 A47X 號線先加設廣福邨站有何意見。

20. 陸放天先生補充，他理解委員並非不同意署方的修訂建議，只是需時考慮而不欲倉猝作出決定。他建議委員在會後，研究署方及龍運提出的修訂建議，並向他們提出意見。

21. 有委員認為在委員會通過落實任何方案前不應對現時的路線作出任何改動，包括增減車站或修改路線。他指如現時 A47X 號線加設廣福邨車站，但最終落實的方案卻沒有該車站，乘客會感到很混淆。

22. 主席理解委員不希望巴士路線經常改動，但他表示不論署方提出的重組方案或委員提出的分拆方案亦有廣福邨站。他指早前曾收到居民來信詢問為何 A47X 號線經過廣福邨亦不停站。他詢問委員是否同意先落實加設廣福邨站，讓打算在該處乘車的居民能即時受惠。

23. 有委員認為應集中討論分拆方案或重組方案，不建議在落實方案前對現時的路線作出任何修改。

24. 林子豪先生表示由於兩個方案均會在廣福邨設站，所以往後取消該站的可能性不大。此外，他指居民多次向龍運提出加設廣福邨站的訴求，因此龍運亦希望在農曆新年改動現有巴士路線，即使只是加設廣福邨站亦能使更多居民受惠。

25. 有委員表示如龍運考慮他的建議，在南運路近廣福邨位置設站取代廣福邨站，廣福邨站便會被取消。他認為未決定最終方案前仍有機會修改原訂路線，因此不宜在現階段作出任何改動。

26. 有委員建議龍運考慮以大埔中心為總站，以減少對現時路線的改動。

27. 陸放天先生回應，根據目前的情況，署方未能於大埔中心騰出地方作為 A47X 號線的總站。

28. 有委員認為大埔中心沒有地方的說法並不合理。她要求署方積極研究 A47X 號線在大埔中心發車的可行性。

29. 陸放天先生表示，根據他的經驗及大埔中心車站目前的情況，將 A47X 號線的總站設在該處會有困難，但他們會研究建議的可行性。

30. 主席希望署方綜合委員的意見，有需要時再對重組方案作出修訂，並在下次交通及運輸委員會前向委員會提交文件，以供參考及討論。

## II. 其他事項

### (一) 在行人通道加建上蓋

31. 主席表示，秘書早前收到七份由委員提交的上蓋走線建議書(包括九條建議路線)，並已把建議書轉交運輸署跟進，而根據署方的回覆，目前只有一份建議書符合政策要求(上蓋連接公共運輸交匯處)。他請已提交建議書的委員重新檢視建議書內容，有需要時作出修訂。他請秘書處跟進事宜。

(會後補註：秘書處已於 2017 年 1 月 3 日向已提交建議書的委員發出電郵，請他們核實由運輸署提供的上蓋路線圖，以及考慮是否有需要按政策要求對建議書內容作出適當修訂。)

32. 議事完畢，會議於下午 12 時 14 分結束。

大埔區議會秘書處  
2017 年 2 月