

交通及運輸委員會  
跟進公共巴士及小巴服務工作小組  
2019 年第三次會議紀要

日期：2019 年 3 月 22 日(星期五)

時間：下午 2 時 30 分

地點：大埔區議會會議室

出席者：

黃碧嬌議員,BBS,MH,JP	主席
陳灶良議員,MH	成員
陳笑權議員,MH, JP	成員
周炫瑋議員	成員
關永業議員	成員
劉志成博士	成員
劉勇威議員	成員
李華光議員	成員
羅曉楓議員	成員
譚榮勳議員,MH	成員
胡健民議員	成員
任啟邦議員	成員
任萬全議員	成員
余智榮議員	成員
區鎮濠先生	成員
陳蔚嘉女士	成員
胡綽謙先生	成員
胡耀昌先生	成員
葉俊傑先生	成員
馬芳蘭女士	高級運輸主任(大埔)／運輸署
呂曉暉女士	高級運輸主任／巴士發展(新界東)／運輸署
袁建恆先生	運輸主任／巴士發展(新界東)／運輸署
李侃陵先生	經理(交通策劃)／九龍巴士(一九三三)有限公司
黃子健先生	經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
黃漢中先生	策劃及車務編排經理／新巴城巴
黃升延先生	助理策劃主任／新巴城巴
梁仲華先生	秘書

**請假者：**

鄧銘泰議員

成員

**缺席者：**

區鎮樺議員

成員

文念志先生

成員

梅少峰先生

成員

姚鈞豪先生

成員

**I. 通過 2019 年 2 月 22 日跟進公共巴士及小巴服務工作小組第二次會議的會議紀要**

(大埔區議會文件 WGBM 7/2019 號)

主席表示，秘書處在會議前沒有收到任何修訂建議，席上亦沒有成員提出修訂建議，因此上次會議紀要無需修訂，並獲通過作實。

**II. 續議 2019-2020 年度大埔區巴士路線計劃**

2. 主席歡迎以下人士就是項議程出席會議，包括運輸署高級運輸主任呂曉暉女士及運輸主任袁建恆先生、九龍巴士有限公司(“九巴”)經理(交通策劃)李侃陵先生及經理(車務)黃子健先生、城巴有限公司(“城巴”)策劃及車務編排經理黃漢中先生及助理策劃主任黃升延先生。

**(一) 307 號線系列**

3. 運輸署因應成員的意見，建議將 N307 號線於中環開出的班次時間延後至凌晨 12 時 30 分及 1 時正，而巴士公司日後會因應客況需求考慮是否有需要增加班次服務。

4. 城巴早前根據新建議的 307B 路線(即 907B 號線)安排路面測試，結果如下：

- (i) 由運頭塘至吐露港公路的路程，不論現有或新建議走線同樣需要 15 分鐘左右。

- (ii) 上述行車時間不變的原因，是由於巴士改道後不再受廣福道及南運路交界的交通影響，亦不需要在廣福邨巴士站排隊“埋站”接載乘客。
  - (iii) 現有 307B 號線由大埔前往德輔道中永吉街(總站)約需 80 分鐘，而將來 907B 號線由大埔前往信德中心只需 57 分鐘；如前往中環及金鐘的車站，907B 號線的車程較 307B 號線分別快 14 分鐘及 6 分鐘；至於前往灣仔的車站，907B 及 307B 號線的車程相若。
  - (iv) 根據 307B 及 307C 號線的重組方案，廣福邨車站的平均候車時間會由 5 分鐘輕微增加至 6 分鐘。然而，目前在該站上車的乘客不多，307 號線有足夠的剩餘空間吸納乘客，加上 307C 號線調整後不會駛經太和，能騰空承載力予廣福邨車站的乘客，因此有信心在重組路線後，廣福邨車站的服務不受影響。
  - (v) 由於重組後的 307B 及 307C 號線會行經西隧，因此將路線號碼分別改為 907B 及 907C 號線，但 307 分支路線的總數不變，而非繁忙時段只亦有 307 號線往來大埔至港島，相信不會造成混淆。
5. 九巴表示會因應成員對 307 號線系列所提出的意見，與運輸署商討合適的服務調整方案。
6. 成員的意見及提問大致如下：
- (i) 就 307B 及 307C 號線的重組方案，有成員建議先試行 3 個月，以便了解乘客的反應及實際運作情況，繼而再考慮是否需要延續。
  - (ii) 廣福邨車站的乘客目前可選乘 307B 號線經東隧前往灣仔及上環，而灣仔是到達港島區後的頭站；然而，在重組方案後，307B 號線不會駛經廣福邨車站，亦將改行西隧，因此灣仔會由頭站變成尾站，詢問這對行車時間及乘客的影響有多大。他希望運輸署及巴士公司慎重考慮這個會影響乘客的因素。
  - (iii) 改動後 307B 號線的班次有所增加，加強了運頭塘及太和一帶的過海巴士服務。另一方面，有成員指 307C 號線目前繞經太和一帶，到廣福邨車站時近乎滿載，如不進行重組而只投放額外巴士行走 307C 路線，未見得對廣福邨車站的乘客而言有重大得益。考慮到部分廣福邨車站的乘客需要乘車到中上環一帶轉乘巴士往南區，因此他認為重組方案有助改善大埔區整體的過海巴士服務。

7. 城巴補充，現有 307B 號線由運頭塘前往舊灣仔警署的行車時間，與將來 907B 號線由運頭塘前往軒尼詩道(近柯布連道灣仔港鐵站)的行車時間同為 66 分鐘。此外，現時 307B 號線的乘客當中，約三成會在灣仔下車，其餘主要在中上環及金鐘下車。考慮到重整後的 307B 號線在前往中上環及金鐘一帶的車程會縮短 6 至 23 分鐘，因此大部分乘客都能受惠於重整方案。
8. 九巴補充，即使在重整方案之下 307B 號線於區內的路線較以往迂迴，但由於區內走線及西隧一帶的交通均較為順暢，因此實際行車時間不會增加，相信方案對於大埔前往中上環的乘客而言有所裨益。
9. 成員的意見如下：
  - (i) 重組後的 307B 號線於區內行走的路程較長，乘客或較難接受，建議可多提供誘因如增加班次服務等，換取現有乘客對重組方案的支持。
  - (ii) 重組後的 307C 路線比現時的路線理想，但由於未能服務太和一帶，因此署方希望通過調整 307B 號線的路線服務該區。然而，由於 307B 號線不再繞經廣福邨車站，實在難以向乘客交代。就此，運輸署可考慮將 307B 號線於運頭塘的總站，延伸至廣福球場近“眼鏡橋”的位置，方便現時在廣福邨車站候車的乘客在該處乘搭 307B 號線。
  - (iii) 太和居民反映即使乘搭早上第一班 307C 號線，到達港島區的時間已經是早上 8 時許，未能趕及上班。有成員認為重組方案能將 307B 及 307C 號線分為“南北走線”，有效縮短各自在區內行走的車程及達港島區的時間，因此歡迎方案。
10. 城巴指重組方案實施後，907B 號線的班次將由 2 班改為 4 班。此外，城巴亦會密切留意 307、907B 及 907C 號線等的客量需求，如有需要會加強班次服務。
11. 有成員強調開辦 307C 號線的回程服務沒有爭議，不應受重組方案拖延。他希望了解有關服務會不會受到重組方案影響。
12. 運輸署回覆指 307C 號線傍晚時分的回程服務可另外處理，不受早上的服務安排影響。

13. 有成員表示，上水的 N373 號線每半小時一班並全晚行駛，反之 N307 號線由上環往大埔的服務只有 2 班，建議增加服務班次至 4 班。
14. 運輸署回應指，由於 N307 號線為新開辦路線，建議先按巴士路線計劃試行服務，假如乘客對路線的需求大，相信巴士公司樂意加強服務。
15. 成員的意見如下：
- (i) N373 號線開辦時已經是全日服務路線，而大埔的 N307 號線則每晚只得 2 班，認為運輸署的做法有欠公平，促請署方及巴士公司慎重考慮加密 N307 號線的班次服務。
  - (ii) N307 號線尾班車於凌晨 1 點便已開出，未能照顧到較遲下班的乘客，加上港島區的食肆商鋪營業時間較晚，因此 N307 號線未能照顧乘客需要。
  - (iii) 開辦深宵路線的目的主要是為了在凌晨時分接載居民回家，難以每一班車都滿載乘客，因此以載客量來決定班次多寡並不合適。
  - (iv) 如深宵路線並非全晚服務，加上巴士到站時間或許會受交通影響，乘客容易因錯失班次而在車站呆等，久而久之便不會乘搭 N307 號線。因此，成員認為全晚服務及提供穩而班次才能吸引乘客選乘。
  - (v) N307 號線會經過兩條隧道，乘客在隧道口可以轉乘其他路線，或由其他路線轉乘 N307 號線，產生協同效應，提升乘客對服務的需求。
  - (vi) 有成員指因應 N373 號線的班次減少，署方嘗試以 673P 號線作為替代，然而 673P 號線不駛經大窩西支路，因此他詢問 N373 號線縮減的班次有何其他用途。
  - (vii) 有成員分享一次在深宵時分乘坐紅色小巴的經驗，指巴士服務相對其他公共交通更為穩定可靠，因此有需要為居民提供深宵過海巴士服務。
16. 主席認為成員已充分表達有關 N307 號線的意見，建議先讓運輸署按照巴士路線計劃開辦 N307 號線，然後在議會繼續跟進，加強有關服務。

## (二) 64K 及 65K 號線

17. 九巴報告如下：

- (i) 64K 號線已實施短途特別班次(即 64P 號線)，以疏導大埔來往林村的乘客。
- (ii) 九巴會繼續密切留意整個 64K 號線系列的服務需求，如有需要會加強服務。
- (iii) 九巴對於署方改善林錦公路的路面情況，並在安全情況下改用容量較大的巴士行駛 64K 號線持開放態度。
- (iv) 九巴會適時檢視是否有需要開辦其他 64K 號線的分支路線疏導林村至錦上路一帶的乘客。

18. 成員的意見如下：

- (i) 由於九巴不願意購買車長 11 米以下的新巴士，亦沒有足夠的舊巴士作調配之用，因此根本無法加強 64K 號線的服務。九巴只是因應放工時間有大量乘客在太和候車返回林村，才願意增設 64P 號線疏導乘客，批評九巴根本沒有周全照顧乘客需要。
- (ii) 批評九巴只是等待運輸署放寬林錦公路的車長限制，沒有主動添置新車解決林村的交通需要，對林村的居民而言並不公平。由於按實際情況根本沒法加強服務，認為巴士路線計劃列明 64K 會視乎乘客需求加強服務的說法並不合理。

19. 運輸署表示，署方現正積極研究擴闊林錦公路、放寬車輛限制及在嘉道理農場增設調頭位置等措施，但過程需時，並非短時間內可以完成，因此署方已促請九巴考慮購置或抽調 11 米以下的巴士行駛 64K 號線，以加強服務。此外，署方亦促請九巴加密 64P 號線的班次，以滿足大埔往林錦公路一段的需求。

20. 九巴指林錦公路至錦上路是非常長的路段，交通亦較為擠塞，因此希望集中服務林錦公路一段或錦上路一段，減少行車時間以加密班次。九巴會密切與當區區議員跟進林村的交通情況。

21. 有成員指 64P 號線在平日下午 4 時至晚上 9 時提供服務，班次為每 75 分鐘一班。他估計九巴目前只是安排 1 輛巴士行駛這條路線，並稱假如九巴願望多投放一輛巴士行駛 64P 號線，班次便可增加至每

日 10 班。

22. 九巴表示，目前派出一輛巴士行駛 64P 號線，並會留意客況需求，有需要時會開辦更多短途服務。

### (三) 73X 及 73P 號線

23. 運輸署指白石角的屋苑將會陸續入伙，因此署方建議安排上午 4 班 (由廣福開出的特別班次) 及下午 2 班 73X 號線特別班次駛經白石角，加強白石角的巴士服務。雖然特別班次的行車時間可能會增加約 5 至 10 分鐘，但由於這些班次都有相當剩載客量，因此署方提出此建議。

24. 成員的意見及提問如下：

- (i) 白石角的公共交通配套不足，因此支持署方加強該區的交通服務。然而，繞經白石角亦會增加行車時間，影響原先的乘客，因此巴士公司需要盡力平衡各方的需要。如巴士路線有所更改，建議巴士公司要及早通知乘客有關安排。
- (ii) 繁忙時間繞經白石角比起在吐露港公路行駛更快，因此不必過分擔心措施會增加行車時間，加上白石角的居民有乘車需，署方理應為當區居民提供對外巴士服務。
- (iii) 不少居民反映 73X 號線於下午繁忙時段回程大埔的班次不足，乘客在城門隧道、和宜合道及大窩口一帶都難以上車，而繞經白石角必然會影響行車時間及車務運作，認為癥結在於巴士公司沒有投放新資源增加車隊數目及班次服務。
- (iv) 九巴曾於本年 3 月 4 日修訂 73X 號線的服務時間表，將某些時間的班次服務由最長 12 分鐘一班延長至 15 分鐘一班，詢問九巴為何會作出這樣的調整。
- (v) 除使用大埔區的巴士路線繞經白石角之外，有成員建議九巴考慮略為延長沙田的巴士路線至白石角，認為此舉不會影響沙田的乘客，亦可服務白石角的居民。
- (vi) 希望 73X 系列的巴士路線能在早上為富亨及頌雅苑一帶的居民提供服務。
- (vii) 建議為行經白石角的 73X 號線特別班次另行編配號碼，以資識別。

25. 九巴的回應如下：

- (i) 由於繞經白石角會增加行車時間約 5 分鐘，因此九巴將 4 班在廣福街市開出的 73X 號線特別班次的服務時間提前 5 分鐘，使乘客到達荃灣的時間不受影響。
- (ii) 73X 號線回程大埔的班次於下午繁忙時間的平均每小時載客率約為 71%，九巴會繼續留意客況，有需要時增加班次服務。
- (iii) 有關 73X 號線近日的服務調整，每 15 分鐘一班的服務時段主要集中在入夜後的非繁忙時段，而日間則大致維持在 5 至 8 分鐘一班。
- (iv) 如行經白石角班次的乘客需求增加，九巴會與運輸署商討加強服務。
- (v) 九巴會在特別班次巴士的車頭電子號碼牌及擋風玻璃貼出指示牌，提示乘客該些班次是會行經白石角，避免混淆。

26. 運輸署表示，沙田區現有的巴士資源及路線網絡，若延長沙田的巴士路線至白石角，或會影響運作及引起資源調配的問題，因此署方主要利用大埔區的巴士資源，安排 73X 號線特別班次駛經白石角，運作上會相對順暢。

27. 成員的意見如下：

- (i) 成員指沙田與大埔均有各自的巴士資源，建議運輸署除可安排 73X 號線下午回程的班次繞經白石角外，亦可嘗試安排 2 班 48X 號線於下午繁忙時間改以白石角為總站，藉此比較哪一種運作模式較為理想。
- (ii) 西貢北的交通現時都是利用沙田區的巴士路線網絡提供服務，因此現時將沙田區的巴士路線延伸至白石角亦無不可。認為將沙田的巴士延伸至白石角的車程較短，收費更加便宜，建議署方積極考慮。
- (iii) 有成員指白石角的情況有如大窩西支路，因為大窩西支路同樣可以利用北區往市區的路線接載，或由大埔區的路線伸延至該處。他指由沙田延伸路線至白石角的好處是對乘客的影響會較少，因為大部分的乘客都會在沙田下車；如使用大埔的現有路線繞經白石角，大部份原本前往大埔市區的乘客便需先進入白石角，變相增加大部分乘客的乘車時間。就此，他建議運輸署慎重考慮為這些中途位置提供公共交通服務的策略應該為何。

- (iv) 對於 73P 號線不繞經大窩西支路表示不滿。

28. 九巴的回應如下：

- (i) 富亨巴士總站的容量有限，居民現時亦可乘搭 71B 號線前往大埔中心轉乘 73X 號線。然而，九巴備悉有關 73X 號線系列於富亨提供直接服務的建議。
- (ii) 73X 號線在廣福街市開出的特別班次有剩餘空間，因此是次巴士路線計劃主要集中利用這些特別班次接載白石角的乘客。至於長遠是否應該延伸沙田區的巴士路線至白石角，九巴適時會與運輸署研究建議。

29. 主席表示，她不反對早上 4 班由廣福街市開出的 73X 號線特別班次繞經白石角，但她提醒九巴要充分通知乘客有關安排。此外，下午回程的班次都非常爆滿，詢問是否有必要繞經白石角。

30. 成員的意見如下：

- (i) 與其每條路線是否繞經白石角都要費時討論，有成員建議署方倒不如開辦往來白石角至大埔市區的新路線，以便乘客在大埔市區轉乘其他巴士路線往外區。
- (ii) 有成員指大埔頭巴士總站有足夠空間容納更多巴士路線，建議將 73X 號線的特別班次延伸至該處，以便居民前往荃灣一帶，希望署方及巴士公司備悉及考慮有關建議。

#### (四) **682X 號線**

31. 有成員指 682X 號線由泥涌往柴灣的服務將於 2019 年第二季落實，至於回程服務則於 2019 年第三季才落實。他建議來回服務可以同時於 2019 年第二季落實。

32. 主席請運輸署備悉意見及跟進。

### **(五) 白石角至灣仔會展路線**

33. 除白石角及科學園一帶，有成員指大埔尾及樟樹灘的居民都會乘搭專線小巴第 28S 號線往白石角乘車，因此這個路線只有一班車確實太少，希望班次服務能增加至上下午各 3 班。

## **III. 其他事項**

### **(一) 改善大埔區公共交通服務研究報告**

34. 秘書報告，顧問公司已於 3 月 15 日出席交通及運輸委員會匯報上述研究報告結果，並因應委員的意見修訂報告內容。秘書處早前已經電郵方式向所有委員提交上述研究報告的修訂版，如工作小組成員就報告內容有任何意見，他請成員盡快通知秘書處，以便顧問公司再作修訂。

### **(二) 有關 99 號線的服務**

35. 有成員要求加密在上下午繁忙時間的班次至每 15 分鐘一班。

### **(三) 20K 號線沙欄特別車**

36. 有居民要求小巴公司於早上增加一班沙欄特別車並延長該線於晚間的服務時間，惟小巴公司未能答應有關要求，因此他在工作小組提出，希望運輸署跟進有關建議。

## **IV. 下次會議日期**

37. 下次會議將於 2019 年 4 月 26 日(星期五)下午 2 時 30 進行。

大埔區議會秘書處  
2019 年 4 月